

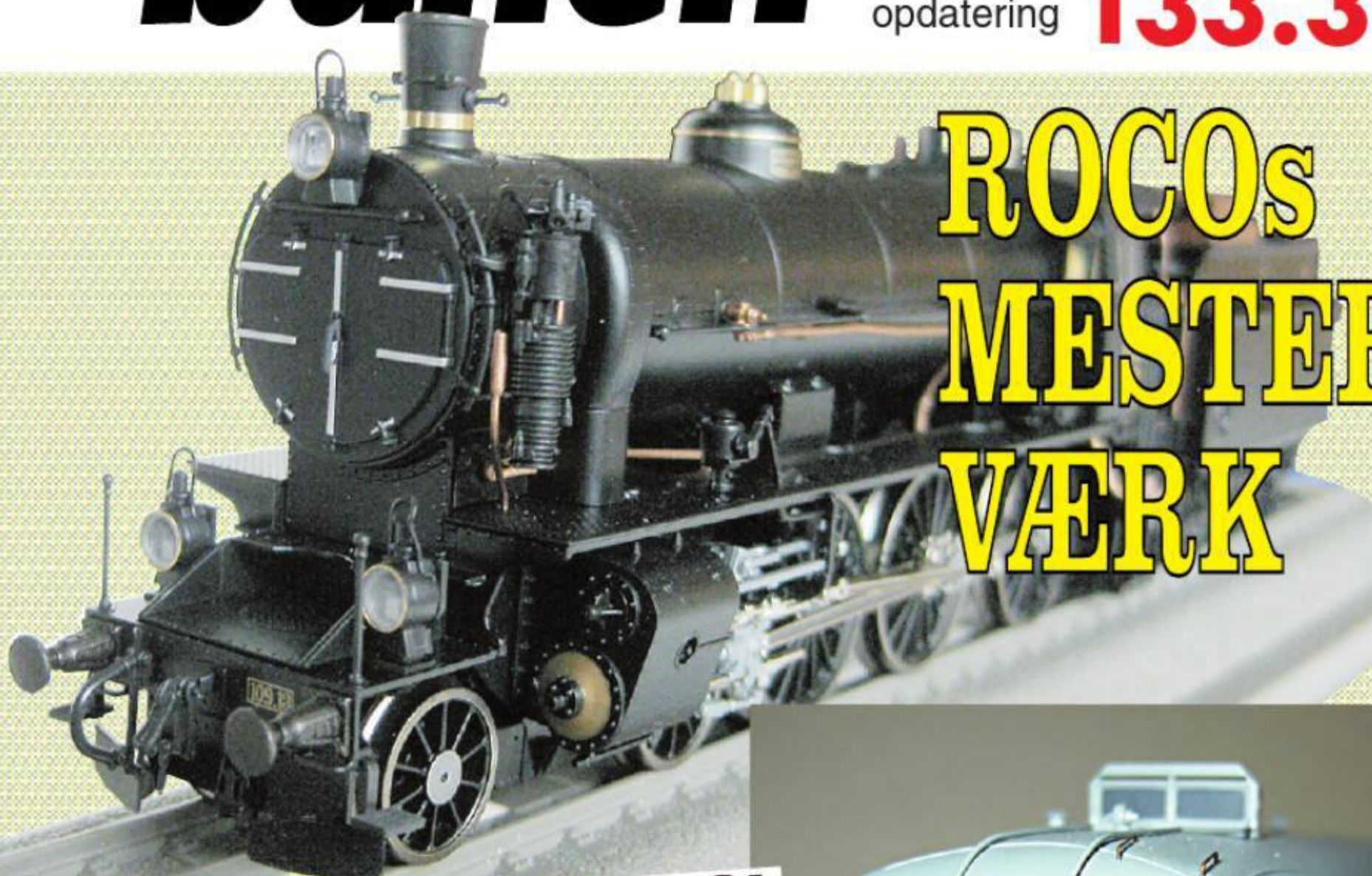
[www.banen.dk](http://www.banen.dk)

**banen**

**on-line**

hele Danmarks modeljernbaneblad  
GRATIS TILLÆG til hjemmesiden

opdatering **133.3**



**ROCOs  
MESTER-  
VÆRK**

**HELJANS  
CHARME-  
TROLL**



**GODT NYTÅR!**

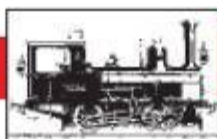


## 'banen' - et år senere

Det er et år siden, jeg måtte standse udgivelsen af den trykte udgave af 'banen' til stor fortrydelse for de mange trofaste abonnenter og ikke mindst mig selv personlig. Det var 'reparationsalderen', der satte ind, og jeg kunne efter 21 år desværre ikke længere magte opgaven rent fysisk.

Da det store pres forsvandt og dermed også forpligtelsen til at udsende et 132 siders hæfte hver

anden måned, savnede jeg noget at stå op til, og mit hjertensbarn



### LEDER

opstod som et tillæg til hjemmesiden i den digitale form som 'banen on-line', der opdateres løbende. I mellemtiden holdes helbredet i skak, og tilstanden betegnes af lægerne som 'stationær', så jeg kan fortsætte, hvor jeg slap i december ifjor - dog uden igen at udfordre skæbningen.

'banen's' sidste trykte nummer var 126. Nu 12 måneder senere har du opdatering nr. 133 på din skærm. Næste aktuelle opdatering kommer inden året er omme. Målet er løbende og aktuel nyhedsformidling og forhåbentlig ren hygge for både læserne og undertegnede.

Der har på et tidspunkt i fjor været synspunkter fremme om en digital kontra en trykt udgave. Selv kunne jeg se det pengebesparende, hvis man droppede trykkeri-, distributions- og administrative omkostninger, men jeg skrev i 'banen', at jeg ikke troede, at der ville være betalende abonnenter til den digitale udgave, for langt de fleste ville sikkert foretrække at få deres blad ind ad brevsprækken... Det er jeg stadig overbevist om. For råd til begge dele var der jo ikke!

Det foreholdt en læser mig for ikke så længe siden, da han opdagede, at 'banen' er gået over til at udkomme on-line. Dertil må jeg svare ham, at der er en væsentlig forskel: et abonnement på 'banen on-line' er gratis, og jeg tror stadigvæk ikke, at læserne vil betale for en digital udgave. Hvor mange læsere har gratis udgaven? Mindst dobbelt så mange som den solgte udgave havde, og

de ældste opdateringer nærmer sig hastigt 10.000 'impressions', som det hedder på IT-

sproget.

Du kan downloade eller printe de enkelte numre eller abonnere gratis, så du får dem automatisk, når en ny opdatering udkommer. Du skal bare tilmelde dig dvs. 'åbne en konto' (IT-sproget igen! - og det betyder *ikke*, at du skal betale noget til os, som man fejlagtigt kunne tro).

'banen on-line' er lidt anderledes end tidligere. Der er færre sider bl.a. fordi vi kun har et begrænset antal megabites til rådighed. Til gengæld udkommer vi oftere. Selvom vi koncentrerer os om nyheder, udelukker det ikke andet stof, men - som tidligere - er dette også et spørgsmål om ressourcer. Vi tjener ingen penge, og det hele må koste så lidt som muligt.

I skrivende stund venter jeg på Heljans Triangel-vogn, der skulle være på trapperne. En anmeldelse vil komme, så snart vi har modtaget et eksemplar. I øvrigt: Har du noget på hjerte, er du velkommen at skrive til 'banen on-line'. Og husk at fortælle dine togvenner, at banen eksisterer skam stadigvæk, og at det nu fås gratis!

VIDO HRIBAR



# MÄRKLIN

# TIL SALG?

Märklin har længe ledt efter en ny investor efter de tragiske erfaringer med en britisk fond, som bragte firmaet på falllittens rand. Nu ser det ud til at den rigtige investor er fundet - det er det store tyske foretagende Simba-Dickie.



## ERHVERV

Da det i første omgang ikke lykkedes at finde en passende investor, og besluttede man i stedet for at lukke, at hive sig selv op i håret og ved en ihærdig indsats at redde stumperne.

Samtidig fortsatte man at lede efter en investor af den *rigtige* slags, hvis hovedformål først og fremmest skulle være at drive virksomheden og ikke at tømme den for værdier som den britiske fond gjorde det.

Nu lysner det tilsyneladende! Ifølge 'Mittelbayerische Zeitung' er der kommet en - det er Bobby-Car-producent Simba, der ejes af Michael Siebers traditionsrige familieforetagende med hovedsæde i det bayerske Fürth.

Endnu er det ikke meget, der er sivet ud om den forestående aftale, og hvor meget Fürth-foretagendet vil investere. Man har aftalt at gå stille med dørene,

skriver 'Mittelbayerische', der oplyser, at den nye ejer har planer om at beholde produktionen i Tyskland og Ungarn. Foreløbig har man underskrevet en hensigtserklæring, så en overtagelse vil kunne finde sted til februar eller marts.

Märklin har siden betalingsstandsningen i 2009 været ejet af bankerne: Goldman Sachs, BW-Bank og Kreissparkasse Göppingen, som har videreført produktionen under Michael Plutas ledelse. Efter hvad 'Mittelbayerische' erfarer, er et salg før 2014 ikke forudset, men lad os nu vente

og se. Plutas pressetalsmand siger, at det hele tiden har været vigtigt at finde en investor med hjerteblod, at han har en vis størrelse, og at man bliver enige om prisen.

Det lader til, at Simba Dickie er 'den rigtige', for firmaet beskæftiger 4000 medarbejdere og havde senest en omsætning på 620 millioner Euro. Til sammenligning omsatte Märklin

med Trix og LGB sidste år 108 millioner Euro, beskæftiger 1000 medarbejdere, som har fremstillet 500.000 lokomotiver og to millioner vogne. Simba Dickie indtager tredje pladsen på det tyske legetøjsmarked efter Mattel og LEGO. En lykkelig udgang synes at være på vej!

**Mittelbayerische**  
Artikel vom 14.11.2012, 19:06 Uhr  
WIRTSCHAFT

### Simba-Dickie will Märklin übernehmen

Einen Investor mit Herzblut suchte das Traditionsunternehmen Märklin seit der Insolvenz. Jetzt könnte mit dem Bobbycar-Hersteller eine Lösung gefunden sein.

Fürth/Göppingen. Der Bobby-Car-Hersteller Simba Dickie will den traditionsreichen Modelleisenbahnbauer Märklin übernehmen. Das Fürths Familienunternehmen habe eine entsprechende Absichtserklärung unterschrieben, sagte Inhaber Michael Sieber am Mittwoch und beställigte damit einen Bericht der 'Süddeutschen Zeitung' (Mittwoch). In den kommenden Wochen werden nun die Bilanz-Unterlagen geprüft, ein Abschluss der Übernahmegespräche mit Insolvenzverwalter Michael Pluta könnte dann im Februar oder März kommenden Jahres erfolgen. Für den 2009 in die Insolvenz geratschten Modellbahnenhersteller könnte der Verkauf an Simba Dickie damit eine große Chance bedeuten.

**Keine Eile in Investorenfrage**  
Wie viel Geld Simba Dickie in die Märklin-Übernahme steckt, wollte Sieber nicht sagen. Darüber sei Sillichweigen vereinbart worden. Durch die Sanierung seit 2009 habe Märklin 'Wachstumspotenzial'. Die Fortsetzung dieser erfolgreichen Strategie ist auch 'seiner Plan', betonte er. Märklin werde ein 'eigenständiges Standbein' des Familienunternehmens Simba Dickie, betonte er. Auch plant Sieber, weiterhin in Deutschland und Ungarn zu produzieren. Das habe sich bewährt, sagte er.

Märklin-Insolvenzverwalter Pluta sucht nach Angaben seines Sprechers einen Investor mit Herzblut. Auch die weiten Sprünge eines Investoren bieten können. 'Wir sind derzeit nach einem Insolvenzplan gefolgt. Per Gerichtsbeschluss wurde der frühere Insolvenzverwalter Michael Pluta zum Treuhänder bestellt. Er ist für die Durchführung des Insolvenzplans zuständig und führt auch den Investorenprozess.'

Größe des Unternehmens spiele eine Rolle, der potenzielle Bewerber müsse Zukunftsprospekte bieten können. 'Der Insolvenzplan sieht einen Verkauf vor 2014 nicht vor', fügte er hinzu. 'Wir sind in einem sehr frühen Stadium', sagte er weiter zu den aktuellen Gesprächen. Auch bei Märklin selbst gibt es keine Eile in der Investorenfrage. 'Das freut Märklin, wenn man gute Arbeit leistet, und es Alternativen gibt', sagte ein Sprecher lediglich.

**Traditionsunternehmen mit 1000 Mitarbeitern**  
Das Modellbahn-Unternehmen hatte 2009 Insolvenz angemeldet, schaffte aber den Sprung aus der Krise. Märklin gehört vorwiegend den Gläubigerbanken Goldman Sachs, BW-Bank und Kreissparkasse Göppingen und wird derzeit nach einem Insolvenzplan geführt. Per Gerichtsbeschluss wurde der frühere Insolvenzverwalter Michael Pluta zum Treuhänder bestellt. Er ist für die Durchführung des Insolvenzplans zuständig und führt auch den Investorenprozess.

Das Traditionsunternehmen produziert mit etwa 1000 Mitarbeitern in Göppingen und Ungarn jährlich 500.000 Lokomotiven und zwei Millionen Wagen der Marken Märklin, Trix und LGB. 2011 lag der Umsatz bei rund 108 Millionen Euro.

Simba Dickie wiederum hat weltweit 4000 Beschäftigte und machte im vergangenen Jahr einen Umsatz von rund 620 Millionen Euro. Zahlen zu diesem Jahr liegen nach Angaben eines Sprechers noch nicht vor. Das Unternehmen ist nach Mattel und Lego die Nummer drei auf dem deutschen Spielzeugmarkt. 2012 feiert es sein 40. Jubiläum. Auch die zu Simba gehörende Spielzeugmarke Schuco feierte in diesem Jahr runden Geburtstag - sie gibt es schon seit 100 Jahren. (dpa)

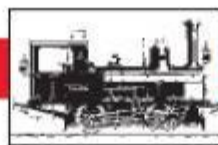




# VALBY

# IGEN IGEN

*Kim Nannestad, Heljan, havde flotte modelnyheder med på messen.*



## FOTOREPORTAGE

Hobymessen i Valby i weekenden 3.-4. november var ventet med spænding, for efter et modelår, hvor der ikke er sket så meget nyt, var det kun Heljan, der havde væsentligt nyt at vise frem.

Tagrytternavnene er allerede ude i handelen, den skønne Triangel-vogn skulle komme omkring

jul, DSB-bus projektet er langt fremme, E-maskinen i en forbedret udgave ventes ligeledes, og sidst







*Marcipanbrød hører med til julen! Lars Weidick havde et stort udvalg i all nuancer med til Valby.*

for Hobbymessen i Valby, havde alt, hvad modelhertet kan begære på sin store stand bl.a. Frichs 'marcipanbrød' i adskillige varianter.

Hvad ville messen være uden klubbernes anlæg? Når man ved, hvor stor et arbejde det er at stille op, og at det ikke er gratis, så er det utrolig imponerende, at man gør det gang på gang med ligeså stor entusiasme. Dansk 'G' modelbaneforening med sine skala 1:22,5 tog var igen med, ligesom Dansk TT-klub, der kører med skala 1:120, og som også denne gang kom med et nyt anlæg. Utrolig hvor godt de gør det! Den jyske Finn Lekbo og hans

og ikke mindst spørger H-maskinen et sted ude i fremtiden.

Hobby trade så vi overraskende nok ikke noget til i denne omgang. Heller ikke til Märklin, Roco eller Fleischmann, men deres nyheder har været rigeligt præsenteret på mange af vore danske forhandleres stande. Lars Weidick, Togdillen, der står



*Dansk 'G' modelbaneforening med deres store anlæg.*



*TT-klubben viste igen stort flid og fantasi!*





*Finn Lekbos eftertragtede modeller i skala H0 (1:87).*

Felix-modeller er en klasse for sig selv. Det er en småserieproduktion - et gedigent præcisionshåndværk og modeller for liebhavere. Også hans modeller var at se på messen i Valby. Øverst på siden det smukke damplokomotiv DSB litra O fra Borsig, der fås i flere nummervarianter under forudsætning af, at man kan vente 20-30 mdr. på det. Ved siden af står den pragtfulde Frichs motorvogn fremstillet i samarbejde med Witzel Hobby, der står for vognens træbeklædning. Til sidst endnu et billede af en flot model - Frichs diesellokomotiv MFVJ M3. 'Lokovognen'... Finn Lekbo har også et stort udvalg af industrifremstillede modeltog.

Det er som sagt beundningsværdigt at se klubber, der gang på gang møder op med deres anlæg. Det er et kæmpearbejde -



*Frichs motorvogn fremstillet i samarbejde md Witzel Hobby.*



*Frichs diesellokomotiv, 'lokovognen' MFVJ M3*

ikke bare at bygge det, men også at transportere det frem og tilbage bare for et par dage! N-modul Gruppens anlæg har vi set tidligere, men om jeg husker





Billeder af N-modul Gruppens kæmpestore anlæg



der især, hvor man ikke har så megen plads, men at der alligevel er plads til lange tog. Hvis nogen stadig skulle være skeptisk over de små togs detaljeringsgrad, kan modellerne - som vi så ofte har vist her i bladet - måle sig med skala H0 (målestok 1:87). Køreegenskaberne er (f.eks. især Fleischmann eller Kato) fortrinlige, og de kan selvfølgelig også køre digitalt.

Der var også rigtig store tog at se på '1:32 klubben's store stand, der kører i

ret, var det ikke i den størrelse og i den udstrækning. Det er en fornøjelse at se de små tog i skala 1:160 i de rummelige omgivelser. Der er både plads nok og luft nok, så man får en virkeligheds-fornemmelse, som om man svævede over det og så det i fugleperspektiv. Her tager det næsten reel tid at få tog frem fra punkt A til punkt Z. Dejligt og afslappende. Det signalerer også skala Ns mulighe-



størrelse 'spor 1'. Her var der især to DSB-lokomotivmodeller, der tiltrak sig opmærksomhed - en E-mskine med et godstog og en rangermaskine - en Hs'er. Traditionen tro var der også en del tysk





materiel, og der var rigeligt at vælge imellem. Anskaffelsesprisen var også imponerende. Skulle man tage konen med på råd ved valget af skalastørrelse, så vil



*GamesOnTrack er en enestående dansk opfindelse. Du styrer toget ved at tale til det. I princippet har du kun brug for to ledninger. Mere på [www.gamesontrack.dk](http://www.gamesontrack.dk)*





dardvogne med firmapåskrifter som f.eks. tankvognen fra Cocio fremstillet i samarbejde med Märklin. En fantasi-vogn, men festlig ser den ud. Også firmabiler specielt fremstillet i samarbejde med kendte modelbilproducenter, senest en Volvo-ambulance fra Zonen. Risløv



jeg tro, at hun foretrækker skala 1 frem for N, for 'der får du mere gods for pengene'. Du skal bare have nok af dem! Nå, men spøg til side - du kan nøjes med færre små lokomotiver, så får du råd til de store, siger en lidelsesfælle!

John R. Olsen fra Tog & Tekno har i de senere år specialiseret sig i diverse stan-



Hobby var også med med sit kæmpestore udvalg af forskelligt hobbværktøj.

Per Møller Nielsen fra Epokemodeller havde foruden sine laserskårne pap-byggesæt og alskens tilbehør, også en usædvanlig model, en spandkædemaskine, der anvendes ved grusgravning o.l.





kan ses ses og erhverves på diverse hobbyudstillinger og messer. Således også i Valby, hvor man kunne beundre diverse huse og bygninger. Der var også tømmer og tømmerhandler i flere afskygninger, og stabler af brædder, som kunne bruges som jernbanegods eller stabet på tømmerlager... Hobbymessen i Valby er noget, man ser frem til!



Witzel Hobby kører for fulde omdrejninger. Witzel solgte i sin tid forretningen i Ringsted, fordi han skulle nyde sit otium, men 'savnet' af sin hobby var alt for stort, og det varede ikke længe, før 'pensionisten' havde udviklet en række laserskårne byggesæt, som i dag



Torben Ziegler havde et klenodie - ER 4, produceret af Sjællandske Vognfabrikker for Tog&Tekno på basis af Heljans IC3.





# SPOR N VOLVO FH 12



Fleischmann  
udsender  
seks  
sættevogns-  
varianter i  
målestok  
1:160



har valgt at præsentere to varianter, der ofte ses på de danske landeveje - DHLs og DSV, begge med køleanlæg på sættevognsgavlen. De andre varianter kommer fra vognmandsforret-

Det kom som en overraskelse, da Fleischmann sendte en pressemeddelelse ud om, at de har fremstillet en serie sættevogne med Volvo FH 12 lastbiler i skala N. Det er jo ellers ikke noget, man har befattet sig med i nyere tid, men der er gang i modelbilproduktionen og flere producenter har haft succes med at fremstille biler. Vi



ninger som 'Galliker', 'Gebrüder Weiss', 'Logwin' og 'Geisseler'. Jeg mindes ikke at have mødt nogen af dem på motorvejen. Ingen tvivl om, at der herhjemme vil være afsætning for både DHL og DSV-sættevogne i størrelse N.





**PÅ BUTIKKIK**

*Af Vido Hribar*

Fleischmann udsender i alt tre vognsæt fra Den kgl preussiske militær-Jernbane (Kgl. Mi. E.)



# KANONBANEN



sammensætte et lille historisk korrekt tog, drevet af Preussens militær. Formålet var at uddanne jernbanepersonel til militært brug. Preussen var

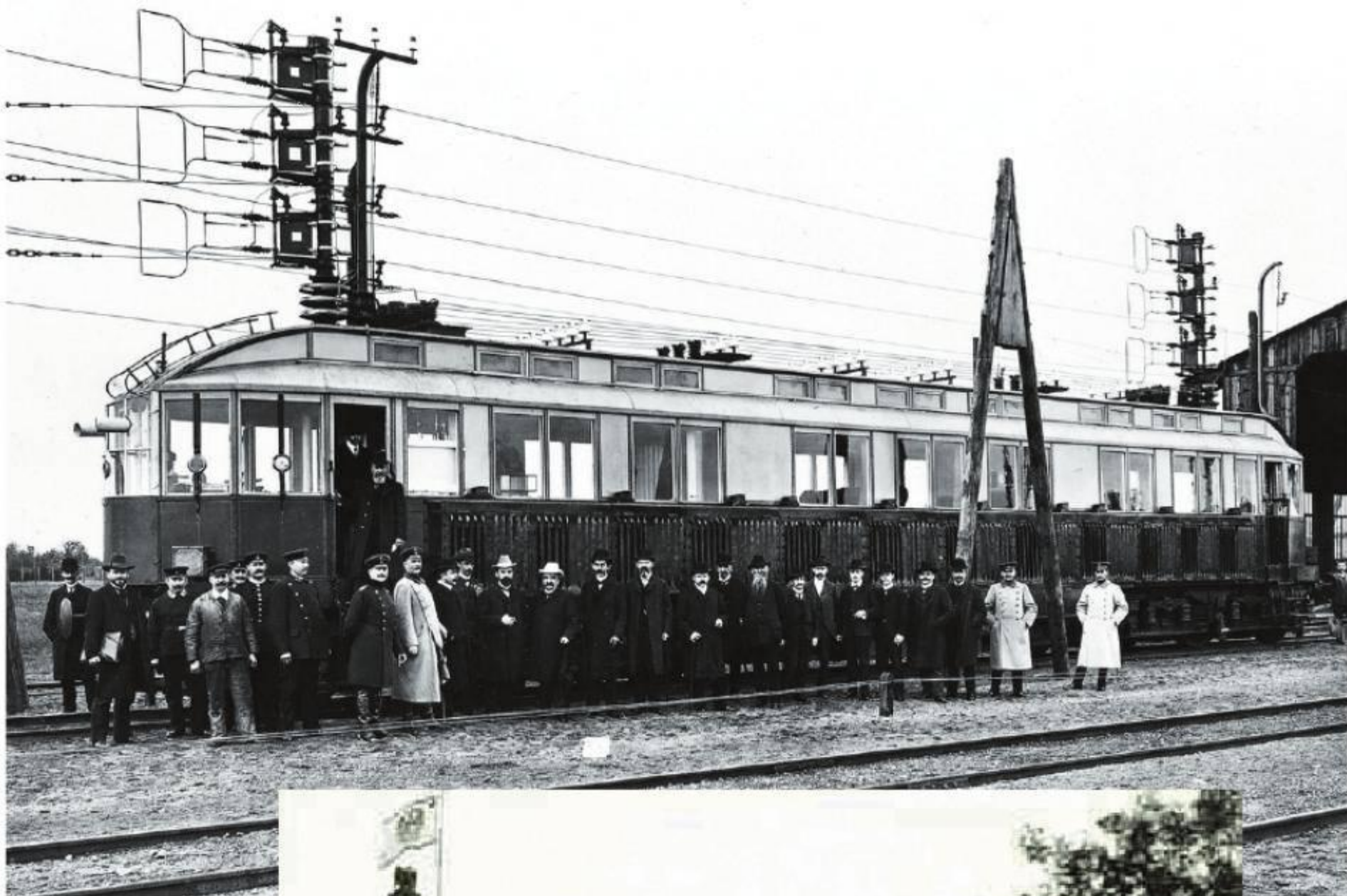


*Militæret drev en jernbane til uddannelse af militær jernbanepersonel. Fleischmann har udsendt endnu et Kgl.mil.E.-sæt.*

I sommer kom først et 3-vognsæt bestående af en varmegvogn, en lægevogn og en lazaretvogn. Kort efter dukkede endnu et supplerende vognsæt med yderligere tre røde kors-vogne op og nu sidst endnu et sæt bestående af en pakvogn, en mandskabsvogn og en af de meget korte åbne godsvogne. Det giver nu mulighed for at







*AEG og Siemens' elektriske motorvogn, der satte verdensrekord på 200,2 km/t i 1903. Bemærk køreledningerne til trefaset vekselstrøm placeret ved siden af sporet.*

*Militærbanegård Berlin-Schöneberg.*



en stormagt. Tænk bare på Dybbøl og vores nederlag i 1864! I 1870 - var tyskerne atter i krig, denne gang med Frankrig, og det stod klart, at jernbanen kom til at spille en stor strategisk rolle i årene (og krigene) fremover. Derfor skulle militæret have teknisk personel klar til at løse opgaver, når nye baner skulle anlægges, eller når artilleriet skulle føres hurtigt frem til fronten. Derfor beordrede krigsministeriet selskabet Berlin-Dresdner Eisenbahn i 1873 at anlægge et parallelspor fra militærbanegården Berlin-Schöneberg til artilleriøvelsesområdet ved Kummersdorf. De 45,6 km skulle anlægges af en særlig jernbanebatalion, og sporet skulle i første omgang bruges udelukkende til militærtransporter.

Allerede i 1875 stod strækningen, der kostede den uhyre sum af tre millioner mark, færdig, og den blev forvaltet af Königliche Direktion der Militäreisenbahn. De første 30 km løb sporet langs med den eksisterende Berliner-Dresdnerstrækning, hvorefter det drejede af mod sydvest. I 1897 blev det forlænget med yderligere 25 km til Jüterbog Militärbahnhof.

Strækningen blev også brugt til uddannelse af ingeniørtropper, der skulle anlægge spor, bygge jernbanebroer m.v. Da man havde brug for soldater med teknisk kunnen, blev banen også brugt til diverse forsøg. Således lagde man på en del af strækningen en tredje skinne, så der også kunne køre smalsporede tog.



Også feldbaner blev anlagt i øvelsesøjemed, nogle var op til 80 km lange og gik langt uden for det egentlige militærområde. I folkemunde blev de omtalt som *kanonbaner*. Sågar en jernbanebro på træpæle blev bygget midt i en sø, ikke fordi den var nødvendig, men for at vise, hvad man kunne.

Artilleriet var det, som leverede hovedparten af ildkraft i den tids krige, og jernbanen sørgede for bevægelsen og hurtig transport. Første verdenskrig illustrerer det ganske tydeligt med hundredtusindvis af døde. Derfor overrasker det ikke, at Tyskland efter nederlaget i første verdenskrig heller ikke fik lov til at drive den militære jernbane, hvorfor denne bane overgik til den preussiske jernbanedirektion, og siden til DRG (Det tyske rigsbaneselskab) for i 1937 at blive overdraget til DR (Deutsche Reichsbahn). Som tiden har vist, var det forbud uden betydning, for naziregimet brugte jernbaner, som det passede det. Men som historien beretter, var parallelstrækningen langs Berlin Dresdner Eisenbahn taget ned allerede i 1919, mens resten blev brugt til både person- og godstrafik for helt at blive indstillet i 1998.

Der var også et andet aspekt, som var interessant at nævne om denne strækning, der inkluderede det 24 km lange afsnit mellem Berlin-Marienfelde og Zossen, hvor der også var vigespor til lokomotivfabrikken Borsig. Fra 1901 brugte man det som prøvestrækning til elektriske køretøjer bygget hos AEG og Siemens & Haske samt til hastighedsforsøg.

En strækning på 33 km blev derfor elektrificeret med 10 kV vekselstrøm / 50 Hz. Den trepolede køreledning blev rejst ved siden af sporet i 5 til 7 meter højde, og i 1901 blev der opnået hastigheder på over 160 km/t. Efter nogle forbedringer på både overbygningen og køretøjerne nåede man den 7. oktober 1903 for første gang en hastighed på 200 km/t, for nogle dage senere den 27. oktober at sætte ny verdensrekord på 210,2 km/t.

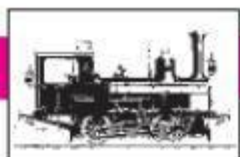






# lille 'GERTRUD'

Hvorfor Rocos smalsporede lokomotiv hedder 'Gertrud', skal jeg ikke kunne sige, men de to hamre på siden afslører, at det bruges ved minedrift.



**SPOR HOe - 9 mm**

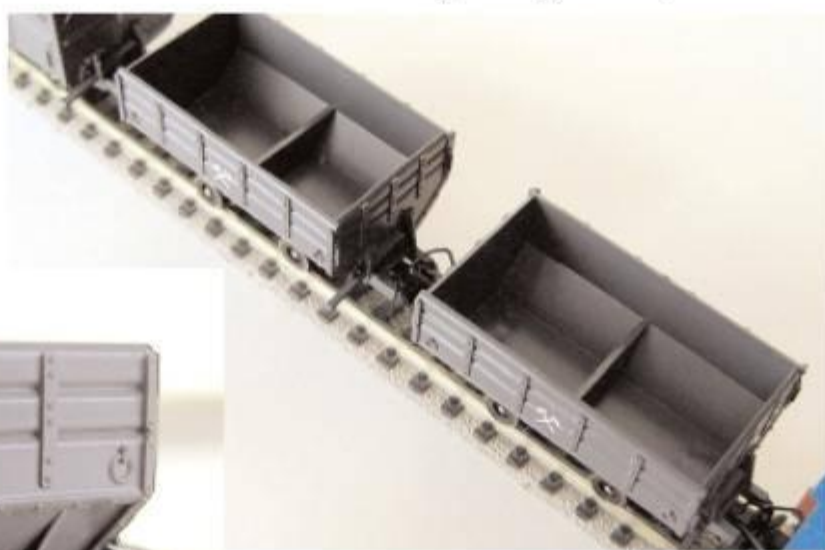
Da forbilledet er et dieseldrevet lokomotiv, kan det anvendes til at trække de små tipvogne ud af mineskakten eller køre med dem ude på mineområdet. De fyldte vogne - hvadenten det er kul eller andet - bliver pr. håndkraft skubbet igennem minegangen til elevatoren, hvorefter de hejses op til overfladen.

Roco har for nogen tid siden fremstillet vogne til sukkerroetransport og små damplokomotiver til feldbaner. Og nu fortsætter man med to par vogne med forskellig sidehøjde til brug ved minedrift. Hvis min hukommelse ikke tager helt fejl, så er i hvert den ene af vognene en hyldevare fra Rocos 'barndom' for snart 40 år siden, hvor jeg ligeledes erhvervede en æske med fire vogne til HOe-spor! Vognene er letløbende og ret

detaljerede. De er udstyrede med A-koblinger af bøjet tråd, som også findes på det HOe-materiel, Roco ellers fremstiller. I betragtning af, at vognene er meget lette og tilmed også letløbende samtidig med, at koblinger er lidt træge, sker sammenkoblingen ikke helt automatisk, og derfor skal man regne med at skulle hjælpe til manuelt. Da det som regel bliver hele stammen, der rangeres med eller køres i fast løb, betyder det ikke så meget, at det halter med den automatiske sammenkobling.

Det lille lokomotiv er til gengæld udstyret med udskiftelige hagekoblinger og skulle ikke være svært at sammenkoble forudsat, at stammen har en vis vægt. Det knap 57 mm lange 3-akslede lokomotiv vejer 40 gram og er udstyret med motor med snegledrev. Der er ingen friktionsringe, men trækraften skulle alligevel være tilstrækkelig til de fire vogne, som det er beregnet til at trække. Fra fabrikken tilrådes det at tilkøre maskinen - en halv time den ene, og en halv time den modsatte vej

Detaljeringen er, som man kan forven-



*Flot kørende lille tog fra Roco - en vogn måler 47 millimeter og vejer 5 gram.*



te på et lille 'industri-lokomotiv' - der er, hvad der skal være af detaljer, dog ingen belysning eller særlig påsatte dele - alle er støbt med.







NMJs Edet-vogn, SJ Gbs 150 3 100-4

# NYE Gbs VARIANTER

Norsk Modell Jernbane fortsætter sin serie med svenske Gbs-vogne, som i sin tid er bygget i flere tusind eksemplarer.

Denne gang drejer det sig om vogne med reklamepåskrifter med dybfrosne levnedsmidler fra Findus (SJ Gus 43336), og papirvarer til husholdningsbrug fra Edet (SJ Gbs 150 3 100-4) og sidst og ikke mindst en godsvognsvariant med en lille bremseplatform, som blev brugt af det svenske postvæsen (SJ DV 55257 Posten).

Samtidig med Findus-vognen har NMJ udsendt den 'udødelige' Volvo duett varevogn med Findus-påskrifter på siden. Modelbilen er fremstillet i samarbejde med den tyske modelbilproducent Brekina. Oplaget er kun 500 eksemplarer.



NMJs Findus-vogn, SJ Gus 43336...



...og den snart legendariske Volvo Duett ligeledes med Findus-påskrifter.

Postvæsenet brugte ligeledes vogntypen, her SJ DV 55 257





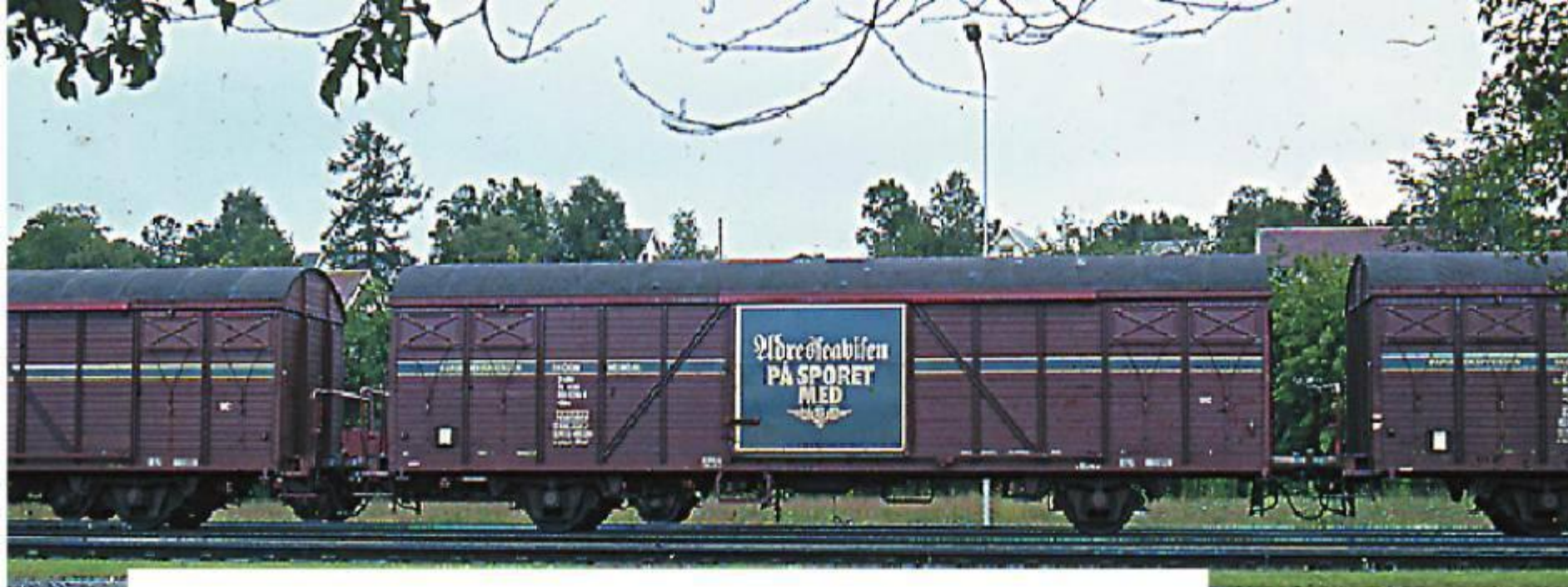


FOTO: NMJ



Dengang aviserne blev sendt med tog, var det en Gbs-vogn, 'Adresseavisen' benyttede. I dag er det noget nemmere - man transmitterer hele sider over nettet til trykkerier, der ligger tæt på læserne.

Vognene med 'pågens bröd' er ikke særlig lækre i det virkelige liv, men på modelbanen lever den festlige gule farve op i landskabet. Den mj-rallare, som...



FOTO: NMJ



... har tænkt sig at smudse vognene til, så de ser mere naturtro ud, får sin sag for!

Tetra Pak er blevet et internationalt kendt begreb, og som et eksportemne ville det ikke være utænkeligt at se vognen køre (på modelbaneanlæg) i godstog også uden for Sverige.



FOTO: NMJ





Nye varianter af den populære svenske vogn bliver ved med at komme - senest er samlingen beriget med fire norske og seks svenske Gbs'er. Også i persontog var de at finde - først og fremmest som rejsegodsvogne.

Norsk Modell Jernbane går nye veje ved at fremstille nyt formværktøj med en korrekt Lgj's undervogn i metal! Dermed præsenteres årets nyhed og begyndelsen på en ny æra i vognproduktion i vores naboland. Der er lavet fire vogne med DHL, Posten, Linjegods og Tollpost Globe-containerne. Vognene løber lige godt med og uden containere!



En nyhed fra Roco! En dansk Sdgmns-vogn med en Frigoscandia-trailer ombord. Gid der var flere, der lod sig transportere på denne måde. Selv kan vi yde vort symbolske bidrag til miljøet ved at flytte H0-gods fra motorveje til modeljernbanen!

# NMJ Topline BM73

Når man ser på udviklingen i Norge, og siden Norsk modell Jernbane har åbnet en filial i Sverige, har denne skandinaviske producent udviklet sig til noget af en mj-stormagt, der udspyer nye modeller, så det er svært at følge med. Senest har firmaet udsendt modellen af BM 73 i rød regionaltogetsudgave. Nok har ventetiden været lang, men toget er i det reelle liv stadigvæk den mest udbredte udgave. Mens 'Agenda' har eksisteret i nogle år, er dette togsæt kørt udelukkende med NSBs logo, siden der blev lavet om på transportkonceptet.







Om NMJ siger farvel til Kina, har vi ikke kunnet få oplyst, men de netop udsendte NSB El 17 er foreløbig de sidste, der blev fremstillet i Kina.

## DE SIDSTE FRA KINA?

Sådan hedder det i hvert fald i salgsmaterialet udsendt til forhandlerne fra NMJ. Det skyldes, at modellen af El 17 er for dyr og for tidskrævende i produktion med det nuværende omkostningsniveau i Kina.

Der er udsendt to versioner af El 17 - en rødsort serie 2 med stort nummer El 17.2231 og en grøn serie 2, ligeledes



med stort nummer El 17.2229. Mens det rødsorte er fra NSB, kører det grønne på Flåmsbanen.

*Det flotte norske togsæt ved navn 'Agenda' på hovedbanegården i Oslo.*







NMJ oplyser, at der er tale om stærkt forbedrede modeller, som leveres både i AC og DC udgaver og med 'perfekte køreegenskaber'. Slæbeskoen på tre-skinne udgaven er den samme som på Di8, og der skulle ikke være nogen problemer. Af forbedringer kan nævnes nye pantografer, nye gearboks og motor med kardan til begge bogier samt dobbelt svinghjul, der sikrer rolige køreegenskaber, nyt printkort, nye hjul samt bedre strømoptag. Overdelen er flot graveret med

mange filigrane detaljer. Det kan være, det er den flotteste plasticmodel, der nogen sinde er fremstillet til det norske modelmarked, hævder producenten.

NSB El 17 blev udviklet til NSBs nye eksprestog med B7 vogne, der kom i 1982. Lokomotiverne er bygget af NEBB, ABB, BBC og Henschel i to serier og leveret i hhv. 1981 og 1987. El 17 er 16300 mm lang, vejer 64 ton og udvikler 4000 hk. Dets tophastighed er 150 km/t.

*Flåmsbanens El 17 i det typiske grønne design. Sammenlign forbilledet med modellen. Det er næsten ikke til at se, hvad der er model, og hvad forbilledet.*



Vær med til at udbrede 'banen on-line'! Selv om det har langt flere læsere end den gamle, trykte udgave af 'banen', så er der fortsat plads til endnu flere. Det opdateres mindst hver 14. dag, og det leveres gratis lige ind til din PC-skærm! Kan man ønske sig mere?



# ET MESTERVÆRK FRA ROCO

175 året for Østrigs jernbaner blev fejret af Roco med en model af museumslokomotivet Rh 109.13 i både to- og tre-skinne-udgaven.

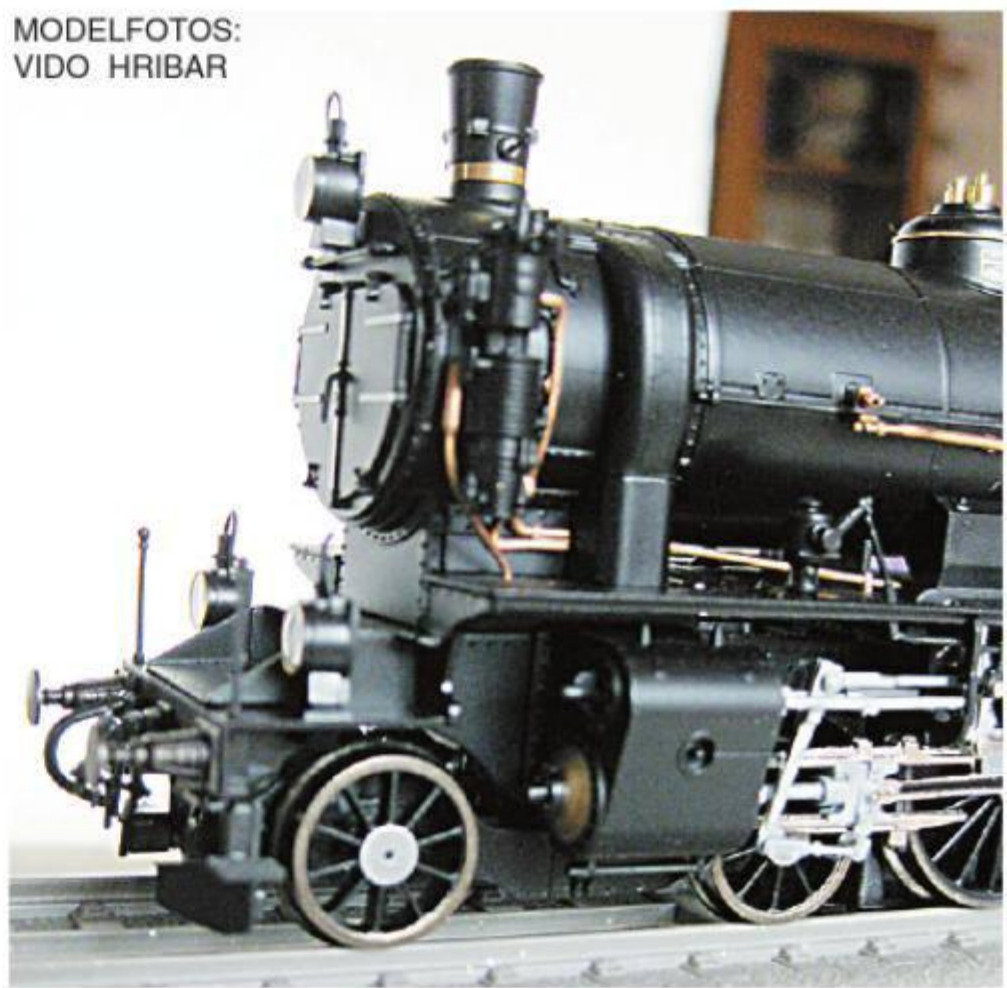


*Det meget detaljerede frontparti af jubilæumsmodellen.*

MODELFOTOS:  
VIDO HRIBAR

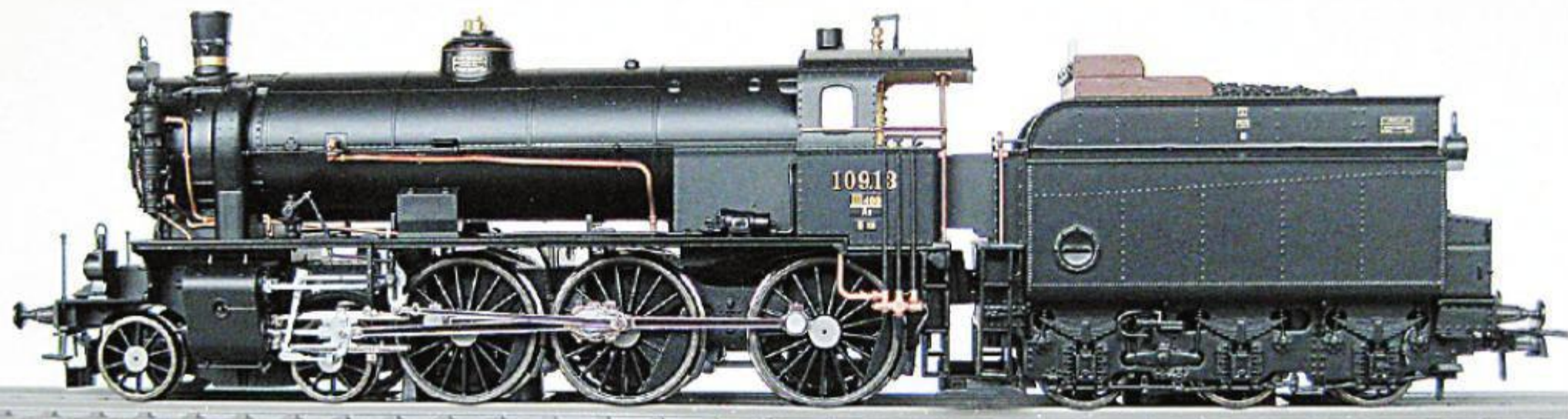


*Lygterne lyser med klart hvidt lys...*



Forbilledet stammer fra 1910, da Europakortet så helt anderledes ud. Lokomotivet blev bygget den krævende strækning Wien-Triest, som dengang i hele sin længde befandt sig inden for Østrig-Ungarns grænse. Indsættelse af dette lokomotiv betød, at rejsetiden mellem hovedstaden Wien og havnebyen Triest ved Adria-





*Modellen af 109.13 har fine køreegenskaber. Det sætter i gang 'silkeblødt', kører uden problemer over alle sporskifter og sporkombinationer. Den skulle den også gerne til prisen!*



lokomotivfabrikker i Wiener Neustadt og i Floridsdorf. Efter første verdenskrig faldt Østrig-Ungarn fra hinanden, Südbahns østrigske del blev i 1923 nationaliseret, og 17 lokomotiver kom til østrigske forbundsbaner (BBÖ) som litra 209. Da Østrig i 1938 blev opslugt af Hitlers Tyskland, blev de 11 maskiner optaget i Deutsche Reichsbahn som BR 38.41. En del af lokomotiverne endte i Italien efter første verdenskrig og kørte som FS litra 653 fra Triest via Udine til Venedig. (Det foranledigede Roco til også at fremstille en italiensk version af modellen.) Da strækningen blev elektrificeret i 1940, blev alle FS-lokomotiver taget ud af drift.

terhavet blev forkortet med tre timer og kunne gøres på godt 10 timer. Strækningen eksisterer endnu i dag, men er delt mellem Østrig, Slovenien og Italien, og trafikmønsteret er selvfølgelig et andet.

I 1910 til 1914 blev der leveret 44 lokomotiver til det østrigske Südbahn-net fra de østrigsk-ungarske statsbaneselskabs

ÖBB tog sine lokomotiver ud af drift i 1967 - kun 38.4101 blev bevaret og et år senere skænket det østrigske jernbanemuseum i Wien, hvor det i de næste ti år ventede på bedre dage. I 1977 blev det så overført til Strasshof, hvor det blev restaureret, så det i 1992 blev bragt i original tilstand og gjort køreklar, idet det samtidig fik sit gamle litra nr. 109.13.





Modellen, som blev præsenteret ved et festarrangement i Strasshof i sommer, er den bedste, vi hidtil har set fra Roco. Med en ikke tidligere set detaljerigdom placerer modellen sig i toppen af modelkunst. Selvom prisen når op på mellem 300 og

i en minivitrineboks af glasklar plastic, som er nedfældet i en æske af solidt pap, yderligere godt beskyttet af massivt skumgummileje. Hvis modellen skal kunne beskadiges under transporten, skal postvæsenet virkelig gøre sig umage!



Det første, der slår en, når man pakker modellen ud, er diverse gyldentfarvede og påsatte rør og håndbøjler m.v. Dernæst de mange påskrifter på både lokomotivet og tenderen, og sidst og ikke mindst mange andre små detaljer. Læg også mærke til lokomotivets litra-nummer, som er hævet, idet det er støbt på siden. Se i øvrigt vores billeder og nyd dem! Der er endnu flere detaljer i en posefuld smådele, som man kan eftermontere. I posen er der også to slags koblinger - den traditionelle A-kobling og Rocos (oprindelige) kortkobling. Den mindste radius, maskinen kan klare, er 419,6 mm, hvis man vil køre med stempelstangrør på dampcylindrene, ellers kan lokomotivet uden besvær køre en radius på 358 mm, hvis man undlader at montere rørene.

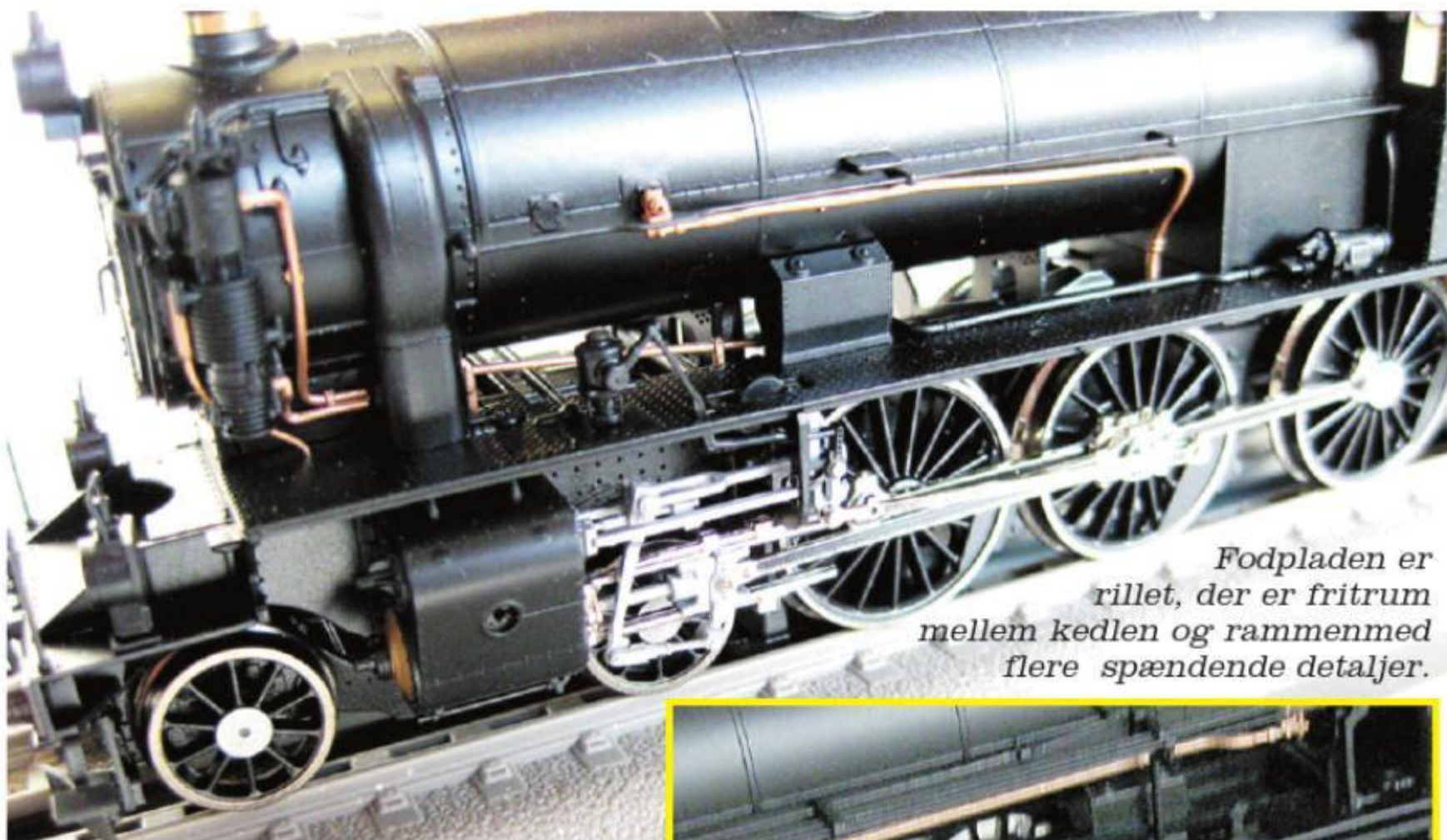
Før man sætter modellen i drift, er det bedst at tilkøre den - en halv time i hver ret-

450 euro afhængig af, om lokomotivet er udrustet med digitaldecodere og med lyd, om det er til to- eller tre skinnedrift, kan det kan måle sig med nogle af de sædvanligvis langt dyrere liebhavermodeller.

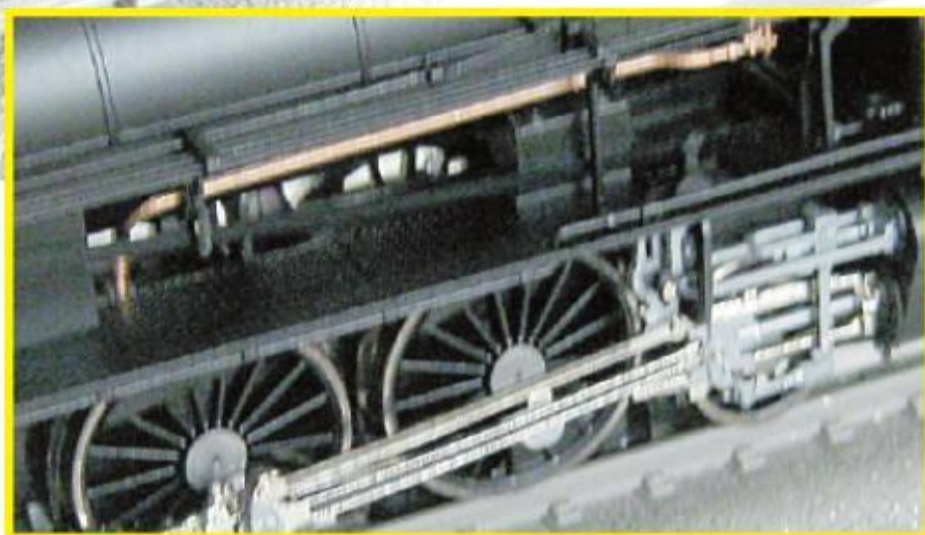
Modellen leveres i den nye emballage, som vi præsenterede i *banen on-line* 132. Den ligger fastskruet til en plasticskinne

ning. Forinden skal man huske at smøre gangtøjet. Det sidste er noget nyt, man har indført - åbenbart for at mindske slitage og gøre kørslen endnu mere smidig, men også fordi motoren ligger i tenderen og ikke via en kardanaksel er forbundet til selve lokomotivets hjulaksler, som det har været tilfældet ved en lang





*Fodpladen er rillet, der er fritrum mellem kedlen og rammen med flere spændende detaljer.*



række modeller tidligere. Åbenbart har man konstateret, at kardanakslen kunne undværes som en overflødig og fordyrende detalje, der ikke havde særlig betydning for kørslen. Kollegerne hos Fleischmann har altid nøjedes med at køre uden kardanaksel, og med motoren i tenderen.

De to aksler i den tre-akslede tender er udstyret med friktionsringe, og da tende-

ren er støbt af metal, giver det en ganske god samlet vægt, så der ingen problemer

er, når fronten skal skubbes, eller togstammen trækkes. At den er metalstøbt, vil man i første omgang slet ikke opdage, for nitterne og andre detaljer ser ikke anderledes ud, end hvis overdelen var af plastic. På samme måde ser man heller ikke 'støbespor' på kedlen, som er plasticstøbt. En ny generation af modeller synes at være på vej!



FOTO: ROCO/HARALD KAMERHOFER



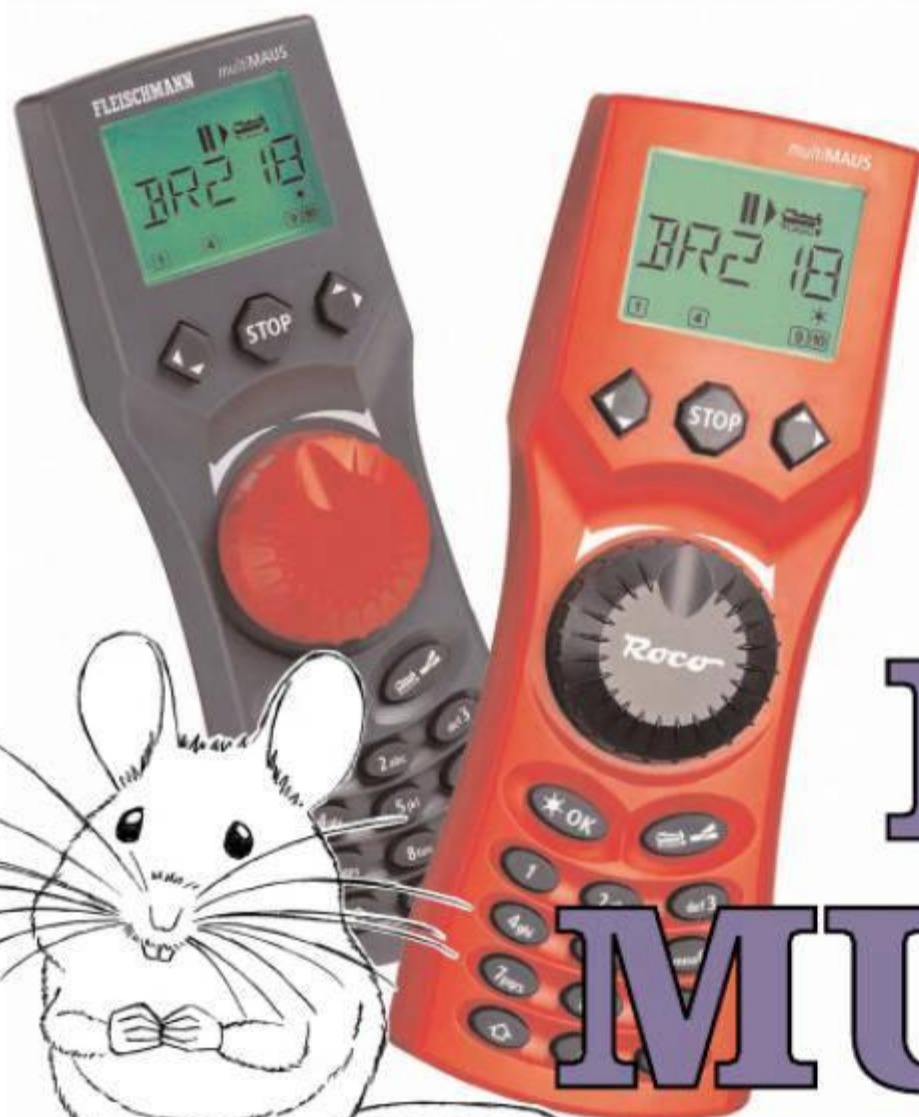
*Det renoverede lokomotiv holder til på museet i Strasshof.*

*Den italienske version af det østrigske lokomotiv, FS litra 653. Bemærk en anderledes placering af vandpumpen samt tenderindretning.*

FOTO: ROCO







For de læsere, som muligvis vil få et Fleischmann / Roco digitalt startsæt i julegave, bringer vi en kort version af den danske brugervejledning, som kan hjælpe en uden tårer og tænders gnidning til at sætte sig ind i digitaltogsens herligheder.

# FANG MUSEN!

TEGNING: SVEN VAN DER HART

## PÅ OPFORDRING

Jeg glemmer aldrig mit første møde med det digitale på et kursus, hvor underviseren udbredte sig om alle de velsignelser, der ventede os ved overgangen til digital. Det gjorde mig ikke klogere - kun mere forvirret. Det som jeg skulle bruge i min nye arbejdssituation lærte jeg intet om. Nogenlunde sådan havde jeg det med mit første møde med den omfat-

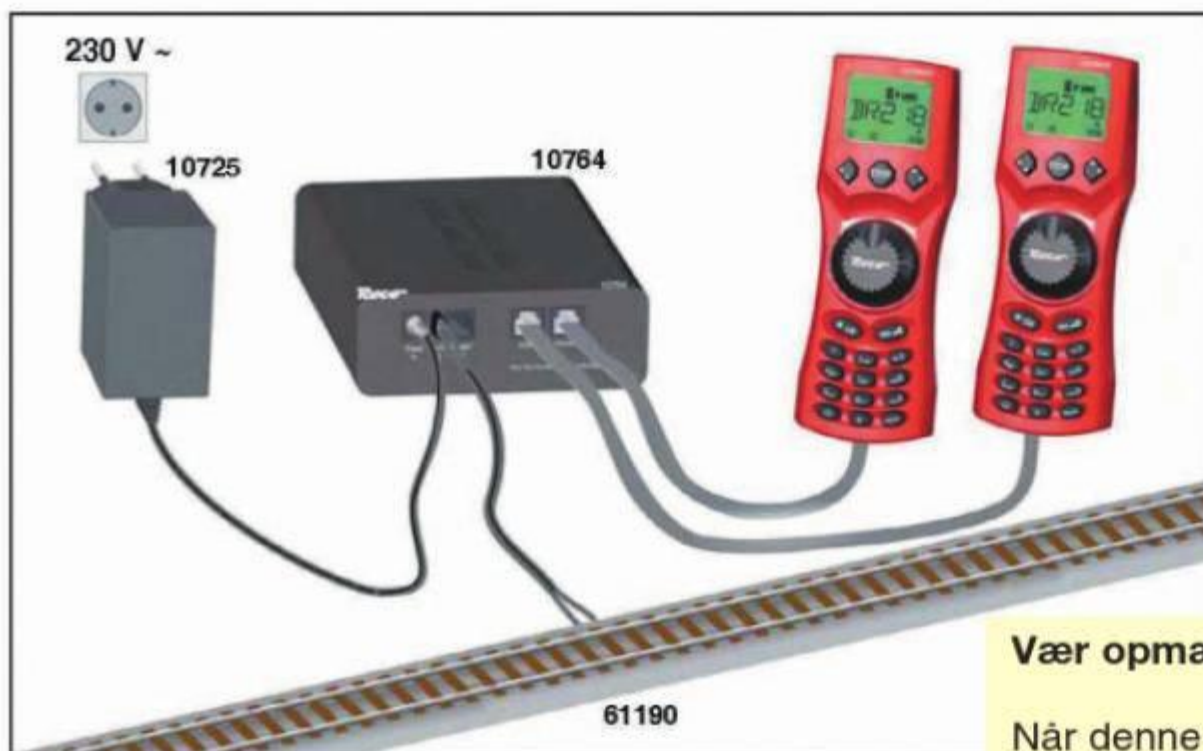
tende håndbog til digital togkørsel, og det varede ikke længe, før jeg malede mig ind et hjørne og skulle have 'telefonhjælp'. Og sådan behøvede det slet ikke at være. Derfor bringer vi i dag denne enkle introduktion, udgivet af Fleischmann/Roco, så man kan komme i gang 'uden tårer', hvis man har anskaffet sig et startsæt fra en af de to producenter, som 'kører med multiMAUS'. Den danske oversættelse har Gert Johansen hjulpet os med. Det er lige til, så kom bare i gang!

<b>LCD-Display</b>		<b>Stop-taste</b> til aktivering og deaktivering af nødstop
<b>Piletaste venstre</b> anvendes til at blade i indtastninger og indstillinger (bagud)		<b>Piletaste højre</b> anvendes til at blade i indtastninger og indstillinger (fremad)
<b>Lys/OK-taste</b> anvendes til at bekræfte indtastning og tænde togbelysning		<b>Hastighedsregulator</b> til indstilling af kørselsretning og hastighed
<b>Funktionstaster</b> til valg af funktioner og indtastning af værdier		<b>Lokomotiv/sporskifte-tast</b> til omskiftning mellem lokomotiv og sporskifte betjening
<b>Skiftenøgle</b> til aktivering af musens yderligere funktioner (Tastekombinationer)*		<b>Menu-tast</b> til valg af konfigurationsvariable (CV)*

\* Den angivne funktionalitet indgår desværre ikke i denne hurtigvejledning.



Yderligere oplysninger om multiMUS'en og denne funktionalitet kan findes på tysk <http://www.roco.cc/?id=119>.







Centralen slutes til transformeren og tilslutningsskinnen på anlægget. *multiMUS*'en slutes til centralen. En ekstra *multiMUS* kan slutes centralen og således kan både 'far og søn' være med til legen hver med sine lokomotiver.

### Vær opmærksom på følgende:

Når denne angives  +  betyder det:

- 1) Tryk tast  og hold den nede
- 2) Tryk samtidig på 
- 3) Slip herefter begge taster.

I denne hurtigvejledning kan du læse hvordan:

1. Du med *multiMUS*'en kan vælge og styre lokomotiver
2. Du kan betjene lys- og lydfunktioner
3. Du kan udløse et nødstop
4. Du kan indlæse nye lokomotiver til kørsel på dit digitalanlæg

## 1. VALG AF LOKOMOTIV

### Biblioteksmodus.

For at kunne betjene dine lokomotiver med *multiMUS*'en eller forandre indstillinger må du først vælge det ønskede lokomotiv. Dette kan gøres på to måder: Enten via biblioteket eller via adressen. Når *MultiMUS*'en tændes er den altid indstillet til valg fra biblioteket.

### 1.1 Valg fra biblioteket

I *multiMUS*'ens bibliotek er dine lokomotiver sorteret efter navn.

For at vælge det lokomotiv du ønsker at betjene, bladrer du blot ved hjælp af piletasterne   gennem biblioteket.

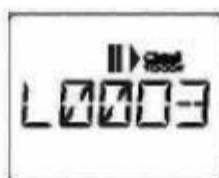
Når du tænder dit anlæg, viser *multiMUS*'ens display navnet på det sidst anvendte lokomotiv. Første gang *multiMUS*'en anvendes, viser display'et 'Lok 1' - Det er det fabriksindstillede navn på lokomotivet i startsættet.



### 1.2 Valg ved hjælp af adresse

Alternativt kan du også vælge lokomotiv ved at angive lokomotivets decoder-adresse.

Decoderen befinder sig i dit digitallokomotiv og modtager styresignaler fra *multiMUS*'en.



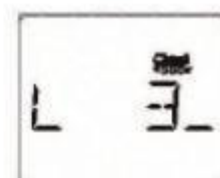
\* Ved at trykke på tasterne  og 


kommer *multiMUS*'en til adressestyring




\* Den ønskede decoderadresse når du enten over piletasterne   eller ved direkte at indtaste lokomotivets adresse

\* For at nå denne mulighed trykker du først  og herefter 

\* Display'et fremtræder som vist. Lokomotivadressen kan nu indtastes



\* For at vælge f. eks. lokomotivet med adresse '3' - det er adressen som alle lokomotiver har ved leveringen fra fabrik - trykker du på 

\* Tryk  for at bekræfte valget. For at vende tilbage til valg fra biblioteket trykker du igen på tasterne  og 

## 2. KØRSEL

Når du ser navnet eller adressen på det valgte lokomotiv på display'et, kan du dreje hastighedregulatoren, og lokomotivet kører. Notér dig venligst følgende tips.

### 2.1 Før kørslen begynder

Stil lokomotivet på sporet og drej hastighedsregulatoren på *multiMUS*'en mod højre. Kører lokomotivet mod højre, står det rigtigt på sporet. Kører det mod venstre, vendes lokomotivet.

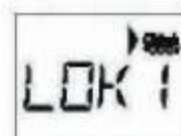


## 2.2 Kørslen



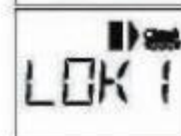
Drej hastighedsregulatoren mod højre →

Lokomotivet kører med uret (fremad); jo mere du drejer, des hurtigere kører lokomotivet



Drej hastighedsregulatoren tilbage til udgangspositionen →

Lokomotivet står stille.



Drej hastighedsregulatoren mod venstre →

Lokomotivet kører mod uret (baglæns): jo mere du drejer, des hurtigere kører lokomotivet.



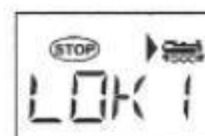
## 3. FUNKTIONER

Ved at trykke bestemte taster eller tastekombinationer på multiMUS'en kan du aktivere lokomotivets digitale funktioner - så som lys og lyd. Trykker du den samme taste eller tastekombinationen endnu engang, frakobler du funktionen. Du kan læse i lokomotivets brugsanvisning, hvilke funktioner lokomotivet har, og hvorledes disse aktiveres. Funktioner aktiveres på følgende måde:

Funktion	Taste/Tastekombination	Display
Lys		
Funktion 5		
Funktion 10		
Funktion 11	+	
Funktion 20	+	

## 4. NØDSTOP

\* For at bringe lokomotivet til hurtig standsning, trykkes herved afbrydes spændingen til anlægget



\* Tryk endnu engang på for at ophæve nødstoppet og fortsætte kørslen



\* Ved kortslutning eller overbelastning afbrydes strømforsyningen automatisk. Et blinkende lyn og et stop tegn vises i display'et



\* Fjern først årsagen og tryk derefter på for at fortsætte kørslen.



## 5. INDLÆSNING AF YDERLIGERE LOKOMOTIVER

Du vil helt sikkert snart indlæse yderligere lokomotiver til kørsel på dit digitalanlæg. Dette foregår helt enkelt i tre trin:

- \* Du opretter lokomotivet med et nyt navn i multiMUS'ens bibliotek
- \* Navnet knyttes i multiMUS'en til en ny og endnu ikke anvendt decoderadresse
- \* Du indstiller ved hjælp af multiMUS'en lokomotivets decoder til den nye decoderadresse

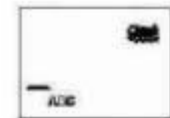
### 5.1 Indlæsning af et nyt lokomotiv i multiMUS'en






Det er utrolig enkelt at indlæse et nyt lokomotiv i multiMUS'en. I det følgende indlæser vi som eksempel et nyt lokomotiv - en BR 24. For at kunne huske lokomotivets navn og adresse, kalder vi lokomotivet 'BR024' og giver det adresse 24.


- \* Åbn biblioteket
- \* Bladr med piletasterne  , til display'et viser 'neu'
- \* Bekræft valget med tryk på 
- \* Display'et viser nu



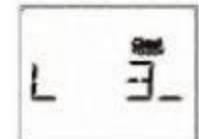
- \* Indtast navnet med cifertastaturet. På multiMUS'ens tastatur findes - som på en mobiltelefon - alle bogstaver fra A til Z. Hvert cifertaste anvendes til flere bogstaver. Når du trykker en gang, skrives første bogstav. Trykker du to gange skrives andet bogstav. Trykkes tre gange skrives tredje bogstav og trykkes fire gange skrives det pågældende tastetal.



- Tryk to gange på tasten  for at skrive bogstavet B
- Tryk tre gange på tasten  for at skrive bogstavet R
- Tryk to gange på tasten  for at skrive tallet 0
- Tryk fire gange på tasten  for at skrive tallet 2
- Tryk fire gange på tasten  for at skrive tallet 4

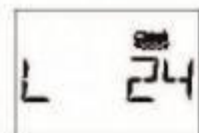
- Bekræft det indtastede med tryk på tasten 

- Display'et viser





' Herefter beder multiMUS'en automatisk om den nye adresse, som lokomotivet skal have

- \* Tryk først på , derefter 
- \* Bekræftes valget med tryk på 
- \* Display'et viser

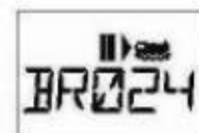


\* Nu beder multiMUS'en dig om at angive decoderens antal af hastighedstrin. Jo højere værdien er, desto mere fintfølede reagerer lokomotivet på hastighedsforandringer.

- Vælg med piletasterne   mellem værdierne 14, 28 og 128. Fabriksindstillingen er 28 - og til en begyndelse er der ingen grund til at ændre denne indstilling.

- \* Bekræft valget med tryk på 

- \* Display'et viser





\* Det nye lokomotiv er nu indlæst i multiMUS'en bibliotek som BR024 og med adresse 24. Nu skal du blot programmere lokomotivets decoder, da denne stadig har den fabriksindstillede adresse 3.



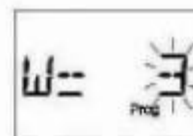
## 5.2 Ændring af dekoderadresse med multiMUS'en



Decoderadressen er i alle lokomotiver lagt i den første konfigurationsvariable - kort CV1. Ved hjælp af multiMUS'en kan du let ændre denne CV-indstilling.


**Advarsel:** Under denne programmering må der kun være et lokomotiv på sporet.

\* Tryk følgende taster  +  , for at få adgang til CV1

\* Display'et viser



\* Indtast den ønskede lokomotivadresse, idet du først trykker  og herefter 











\* Bekræft valget med tryk på 

Nu har Deres lokomotiv adressen 24 og reagerer nu på de kommandoer den modtager fra multiMUS'en.

## 6. MED DE RIGTIGE CV-INDSTILLINGER OPNÅS DE PERFEKTE KØREEGENSKABER

Ved hjælp af multiMUS'en kan du meget let ændre dit lokomotivers konfigurationsvariable for at opfylde dine ønsker til lokomotivets køreegenskaber.

De i begyndelsen vigtigste CV'er er:

CV-nummer	Funktion	Tastekombination
CV1	Adresse	 + 
CV2	Mindste hastighed	 + 
CV3	Acceleration (forhindrer abrupt igangsætning)	 + 
CV4	Nedbremsning (forhindrer abrupt standsning)	 + 
CV5	Maksimal hastighed	 + 

Det var så den korte vejledning - trin for trin. Når du er fortrolig med den, kan du kaste dig over den omfattende vejledning over alle de skønne muligheder, som digitaldrift byder på, og som beskrives i den omfattende dansksprogede vejledning, der fulgte med det startsæt, som du har købt.

Da jeg i sin tid ville sætte mig ind i Rocos, som nu også er Fleischmanns, multiMAUS digitalsystem, løb jeg sur i biblioteker og adresser, nok fordi det var en vejledning på tysk, jeg brugte. Da 'regning' ikke er min stærke side, har jeg handlet lidt for 'kreativt' og endt i en blindgyde (beskrevet i *banen nr. 97*), og dengang var det Gert Johansen som reddede mig og viste mig ud på den rette vej.

Nogle læsere vil måske have bemærket, at Fleischmann/Rocos 'mus' oprindeligt hedder multiMAUS, og at jeg i den her optrykte vejledning kalder den for multiMUS (altså - uden 'a'). Det er ganske bevidst. Maus'erne hedder MUS i Danmark, og der er i dette tilfælde ingen grund til at bruge fremmedord.

Skulle du mod forventning få problemer med din digitaldrift, må jeg henvise til mail-adresserne nedenfor. (Skriv på engelsk eller tysk!) Skønt jeg gerne vil hjælpe, kan jeg desværre ikke på grund af redaktionens kroniske underbemanding.

Jeg ønsker alle en god start i den digitale verden!

VIDO HRIBAR

Ved tekniske spørgsmål / problemer kan man henvende sig til Fleischmann/Rocos tekniske hotline (dog ikke på dansk!). Deres eksperter hjælper gerne med tips og tricks:

- <http://www.fleischmann.de/service/technik-hotline.html> ● Telefon: 0049 (0) 180 - 19 19 292
- E-mail: [info@fleischmann.de](mailto:info@fleischmann.de) ● <http://www.roco.cc/service/technik-hotline.html>
- Telefon: 0043 (0) 576 - 26 1588 ● E-mail: [roco@roco.cc](mailto:roco@roco.cc)





# HELJANS 5 'TAGGR



Endelig er de kommet! Heljans længe ventede 'tagryttervogne'! Det blev til hele fem forskellige litranumre - to med berliner-, og tre med træbogier.



**HO NYHED 2012**

*Af Vido Hribar*

Ingen producenter har siden salige Walter Bücherls tid hos Liliput i Wien lavet danske tagryttervogne. Det var engang i 1960'erne, hvor man kunne nøjes med DSB bemaling og litrering, og hvor man så stort på den historiske korrekthed. Hovedsagen var dengang, at de 'mindede' om danske vogne, skønt de oprindeligt var tyske. Heljans vogne med numrene CM 2099, 2090 og 2084 for de med træbogier og CM med numrene 2404 og 2051 med berliner-bogier er korrekte. En nydelse at se på! Især med individuel træstruktur for den enkelte vogns vedkommende, hvilket vi ikke tidligere har set hos andre



*Læg mærke til de flotte håndtag og slange håndbøjler. Desværre har man glemte overgangsplader.*





# YTTERE'



Heljans CM-tagryttersvogne er fremstillet med fem forskellige numre, deraf to med berliner-bogier (øverst) og tre med træbogier (nederst).

producenter. Til lykke med det! Det næste, som falder i øjnene, er undervogne med diverse kasser og andet nødvendigt udstyr inklusive 'sprængværket' - detaljeret og smukt udført.

## VOGNSIDER MED TRÆLISTER

Trappetrin og diverse håndbøjler og stænger samt puffer er velproportionerede og slanke, vinduerne klart gennemsigtige, så man kan kigge ind i kupéerne, litreringen med tydelige påtryk på trods af vognsider af trælist, hvor det ellers ofte halter hos diverse producenter. Ikke her!

Vognene leveres uden påmonterede koblinger, men A-koblinger er vedlagt, så man selv kan gøre det eller montere andre. Som det fremgår af billedet, valgte jeg Rocos kortkoblinger i stedet for for at se, hvor tæt man kan få vognene sammenkoblet. Afstanden mellem pufferne blev godt og vel knapt et par millimeter.

## OGSÅ EN LILLE FADÆSE

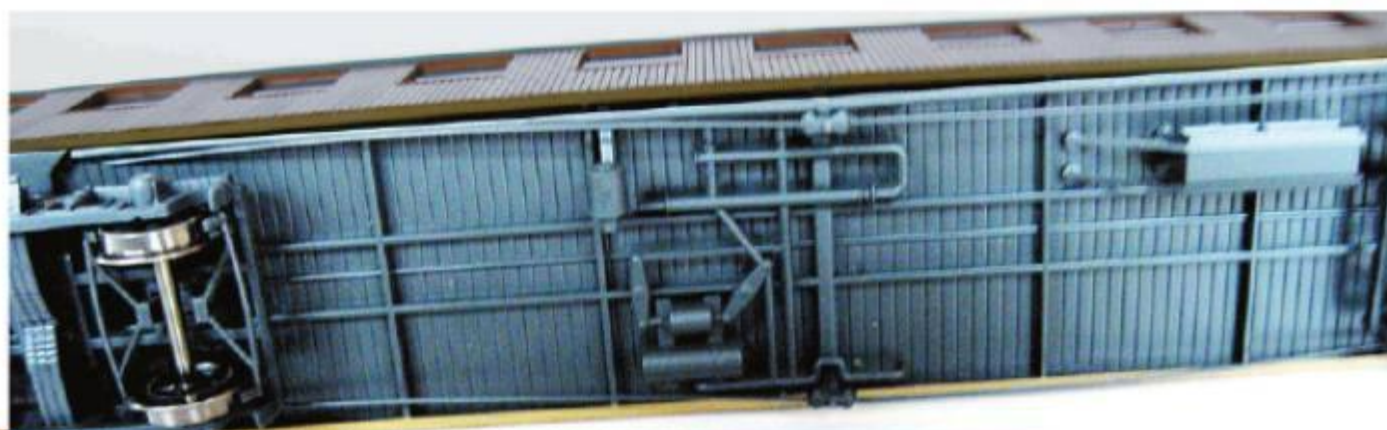
Er der ingen indvendinger? Desværre - jo! Den ellers meget jernbanekyndige konsulent hos Heljan, som har godkendt vognene, inden produktionen gik i gang, har nok sagt tre gange 'øv', da han opdagede fadæsen: hvide toiletvinduer på gangside på vognen med træbogier! De skal kun være på vognens kupéside, hvor toiletterne også er rettelig anbragt. Fadæsen kan dog rettes og malingen fjernes ved at bruge husholdningssprit på en vatpind,

*Til venstre: CM-vogn med træbogier og nogle flotte detaljer. Jeg ville dog foretrække, at harmonikaen var udslået. Normalt ville det kun være den sidste vogn, der kører med harmonikaen sammenfoldet. Nedenfor: CM-vogn med toiletvindue i den forkerte vognside.*





Der har ofte været diskussioner om, hvor meget man burde gøre ud af undervognsdetaljer, som man normalt ikke ser, når...



...vognen kører på et mj-anlæg. De fleste producenter vælger dog at gøre så meget som gør ligst. Det har Heljan også gjort med et særdeles godt resultat.

idet man først skal løfte taget for at komme til vinduet indefra, hvor malingen sidder.

Der mangler også overgangsplader i gavlen - åbenbart en forglemmelse? Jeg savnede også vognens revisionsdato, men til gengæld fandt jeg bogienummerering på vognen med berlinerbogier.

Af egen erfaring ved jeg fra arbejdet med banens trykte udgave, at man kan stirre sig blind på trykfejl og andre mangler, når man har set det samme mange gange. Derfor bør man lade andre fagfolk 'læse korrektur' før trykstart - friske øjne vil opdage en fejl med det samme. Det gælder ikke mindst kontrol med modeltogsproduktionen.

#### CM OMLITRERET I 1941

Jeg ville i øvrigt ønske mig, at man havde udstyret vognene med udslåede harmonikaer, og evt. vedlagt et af de nedslåede til selvmontering på den sidste vogn i togstammen...

Forbilledet til de to her viste vogne er

*Cm-vognene leveres med A-koblinger, som ikke er påmonterede. Jeg valgte at fotografere vognene med Rocos kortkoblinger og her er resultatet: Pufferafstanden bliver 1-2 mm.*



bygget hos Scandia i Randers. CM 2084 er fra 1922, hvor den blev litreret med nr. 10948 og omlitreret i 1941. Det samme år blev CM 2051 omlitreret fra nr. 10915, der er bygget i 1924. Oplysningerne stammer fra *jerbanen.dk*, hvor man kan finde mange andre nyttige oplysninger om dansk materiel.

Heljans model af den træbeklædte CM vogn måler 230 mm over pufferne og vejer 140 gram. Forbilledet er 20 meter lang og vejer 34,4 ton. Det var en 3. kl. vogn med sidegang med ni kupéer og to toiletter, én i hver ende af vognen. I vognen var der plads til 72 personer. DSB havde i alt 74 af disse vogne.

Heljan har i de senere år fremstillet en masse modeller til det store britiske marked, høstet flere priser. Det kan vi kun være glade over, for derved er der 'skabt luft og overskud' til modeller til det lille danske marked. Ingen af de udenlandske producenter har turdet binde an med danske personvognmodeller.

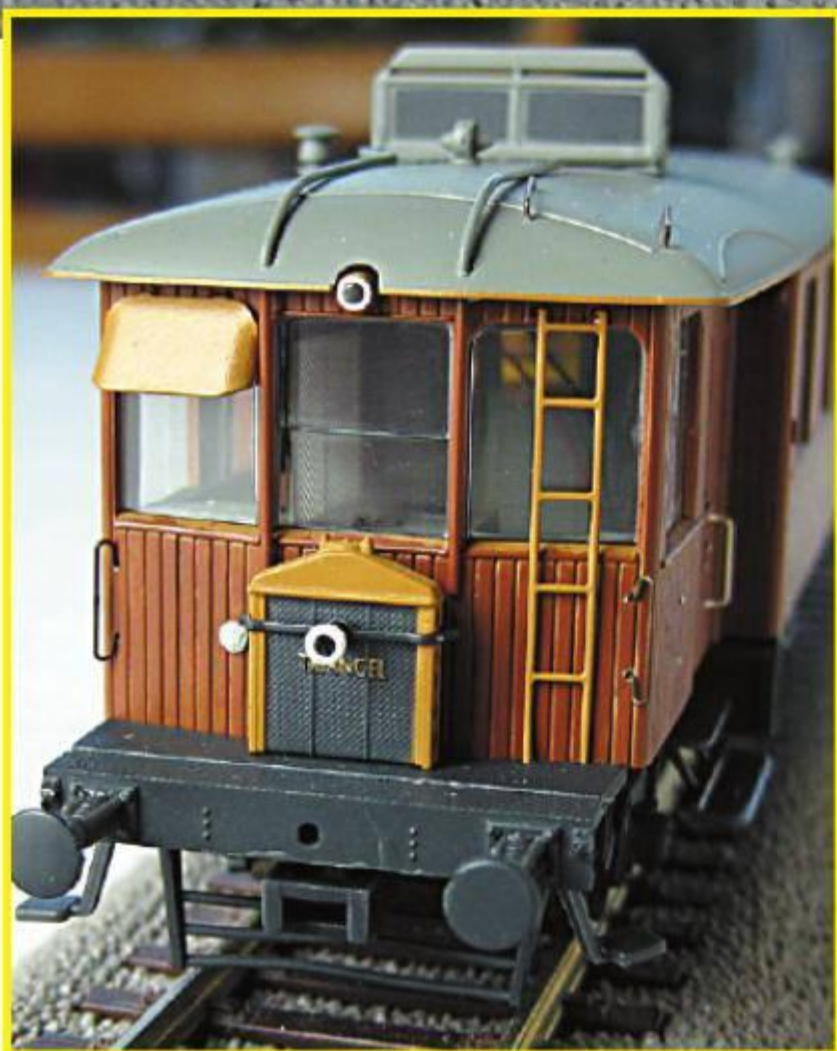




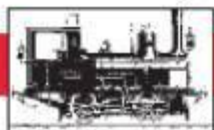


# HELJANS CHARME- TROLD - TRIANGEL DSB ME 627

FOTOS: VIDO HRIBAR



Heljans længe ventede nyhed DSB ME nr. 627 er endelig kommet. Og hvilken nyhed! Da jeg pakkede den ud, faldt jeg straks pladask for den - det må være årets danske nyhed!



HO NYHED 2012

Af Vido Hribar





Bemærk gitteret ved  
lokofører-  
sædet!



Det er længe siden, jeg har været så begejstret for en danskproduceret model (i Kina!) som for den lille charmerende vogn fra Heljan. Man siger, at kærlighed gør blind, og det kan være, det er rigtigt, men se bare billederne og nyd synet! Der er så mange fine



Særdeles  
vellykket  
træstruktur-  
imitation....

helt immun mod, hvad pakkeposten ellers kan præstere! Jeg bestilte en DSB udgave af motorvognen - DSB ME 627, som er lidt anderledes end privatbanevarianten. Det var en digitaludgave, der skulle prøves på et Roco-anlæg med Mus 2 i hånden. Det spændende øjeblik kom, da den skulle ud at køre. Først tilkøring - 30 minutter frem, og 30 minutter i den modsatte retning. Den kørte forbi ledligt. Motorstøjen var minimal, dog lidt højere i den ene kørselsretning. Lyset skiftede med kørselsretningen - desværre lyste kun lygten på køleren,

og gennemarbejdede detaljer både udvendig, indvendig og i undervognen, at det næppe kan gøres bedre. Er der er slet ikke noget at 'brokke' sig over? Jo, det er der, og det kommer vi også til senere, men det er ikke værre, end at man kan leve med det!

ikke den øverste på taget! Ærgerligt, når alt andet fungerede godt. Men måske er det heller ikke meningen, at den skal lyse?

Modellen ligger godt og trygt i Heljans forsvarlige indpakning, som dog ikke er

Det næste spændende punkt var motorvognens trækraft. Eftersom vognen er to-akslet og uden så meget som antydning af friktionsringe, var jeg lidt skeptisk, E-maskinens trækraft in mente!



Først tilkoblede jeg tre ret tunge 2-akslede personvogne - toget kørte uden besvær! Det skulle være et blandet tog, så der blev føjet syv to-akslede godsvogne til til den lille togstamme, der fattede lystigt af sted, idet Trianglens hjul slog takten an med faste skinnestød. Den lille vogn, der vejer 165 gram og måler 130 millimeter over pufferne, kunne givetvis trække endnu flere vogne, men jeg synes, det var rigeligt, for det var sjældent, at Trianglen i det virkelige liv skulle belemres med så mange vogne! Det var en særdeles flot præstation, må jeg sige.

Toget kørte godt. Også krybende langsomt, hvis det var nødvendigt. Maskinen er udstyret med 21-pin Uhlenbrock DCC decoder (nr. 76 330), som kan programmeres i både DCC format og Motorola, som der står i vejledningen. Adressen fra fabrikken er 03.

Ingen roser uden torne, og nu kommer vi til det! Næsten traditionen tro er den aktuelle vejledning meget sparsom, nærmest



*Først, da jeg så billederne, opdagede jeg, at noget elektronik er anbragt under taghvelvingen inde i passagerafdelingen.*



*Mange fine detaljer.*

*Pilene peger på slidser, hvor rømmere skal monteres.*



ikke eksisterende, og det er for dårligt!

Undertegnede er ikke født med en skruetrækker i hånden og heller ikke som naturtalent med røntgenøjne, så han

kan gennemskue modellens indre liv. Jeg ville derfor ønske mig en eksplosionstegning for at kunne se, hvordan jeg skal bære mig ad, og hvor jeg skal begynde og slutte operationen, når jeg første gang skal foretage noget så simpelt

*En skæv trinmontering.*



*Undervognen - det kan næppe gøres bedre!*



# 4150 - 4165 DSB TRIANGEL

Vil du se dig tilbage med din nye HELJAN HO-model af DSB's motorvogne - også kaldet Triangel. Modellen er fra forsiden af klar til kørsel på dit anlæg, med tuffet ned til 1500cm. Endvidere er modellen blevet testet på vort prøvanlæg. Du skal regne med en tilkoblingsperiode på ca. 60 minutter.

**Modellen**  
Modellen (både i DC samt AC) er udstyret med en 21-pin DCC dekoder (76 330 fra Uhlenbrock). Vi anbefaler, at du læser mere omkring denne dekoder på [www.uhlenbrock.de](http://www.uhlenbrock.de)'s hjemmeside.

Adressen fra fabrikkens afret 03 og kan programmeres i både DCC format og motorola format.

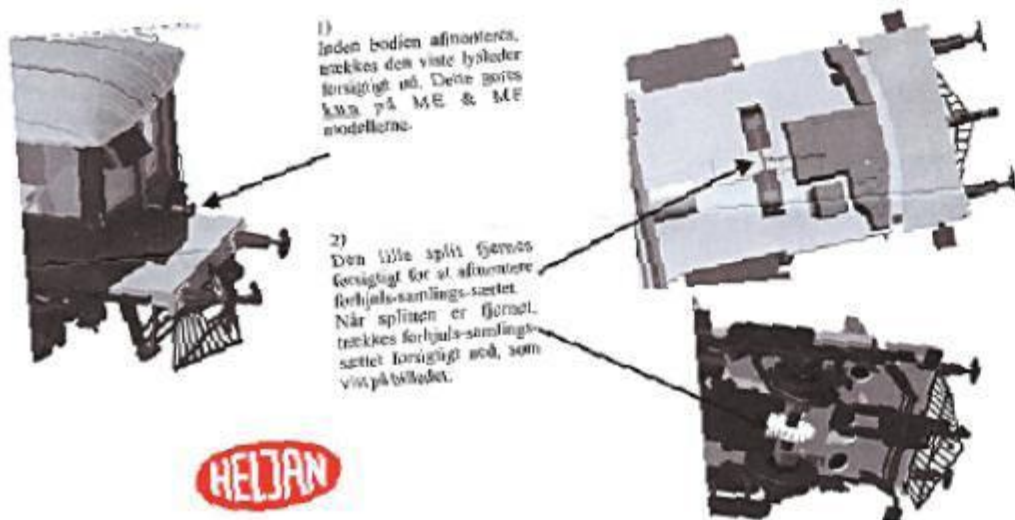
Det specielle ved denne dekoder er, at den både kan anvendes til DC og AC (Marklin) kørsel. Der findes en masse CV værdier og vi har valgt ikke at nævne dem alle sammen (eller se på [www.uhlenbrock.de](http://www.uhlenbrock.de)), men nedtalt findes et par af de mest anvendte.

CV	Beskrivelse	Gyldigt område	Fabrikets værdi
1	Lokomotiv adr.	DCC 1-127 / Mot 1-80	3
2	Minimal hastighed	1-63	1
3	Accelerationsforsinkelse	1-63	2
4	Nedbremsningsforsinkelse	1-63	2
5	Maximal hastighed	1-63	63

Ud over 21-pin DCC dekoder er samtlige modeller ligeledes udstyret med en 8 Ohm's højttaler, som bl.a. passer til Uhlenbrocks Intellisound dekodere. Dette gør det utroligt nemt at indbygge lyd.

Overlæs man udgang til selve printpladen (gøres dette ved, at man forsigtigt løfter man forsigtigt løftet af (vær opmærksom på rene foringen, som er forskellig fra model til model)

Overlæs man at fjerne bodien eller grundig reng af strømføring på frontjok, så skal vedvarende vejledning nøje følges:



1) I den bodien afmonteres, trækkes den viste lyklader forsigtigt ud. Dette gøres kun på ME & ME modellerne.

2) Den lille split gennem forsigtigt for at afmontere forhjulssamlings-sættet. Når splinen er fjernet, trækkes forhjulssamlings-sættet forsigtigt ned, som vist på billedet.

**HELJAN**

HELJAN A/S  
Rebslagersvej 6, DK - 5471 Sandstø  
heljan@heljan.dk - [www.heljan.dk](http://www.heljan.dk)

Vedlagte vejledning fylder ikke alverden...

som vedligeholdelse, for jeg vil nemlig beskadige nogen af vognens mange fine detaljer ved uhensigtsmæssig håndtering. F.eks. hedder det: 'Ud over 21-pin DCC dekoder er samtlige modeller ligeledes udstyret med en 8 Ohm højttaler, som bl.a. passer til Uhlenbrocks Intellisounddekodere. Dette gør det utroligt nemt at indbygge lyd.' Det tror jeg gerne, men 'kære Jokum, hvordan?' som det hed i den gamle schlager med Dirch Passer og Lilli Broberg.

I vejledningen er der optrykt de vigtigste CV værdier, og man henviser for resten af dem til Uhlenbrocks hjemmeside på [www.uhlenbrock.de](http://www.uhlenbrock.de).


Jeg drøftede mit 'handicap' kontra den sparsomme vejledning med min kone, der sagde:

- Hvis det er så besværligt at fremstille en skriftlig vejledning, hvorfor ikke tage mobilen og lave en video, hvor man viser, hvordan man skiller vognen ad og samler den igen og så lægger det hele på

hjemmesiden?

- Ja, hvorfor ikke?

Da jeg skulle til at hænge vogne på Triangelens krog, opdagede jeg, at den flotte skinnerømmer under pufferplanken manglede. Eller gjorde den? Jeg troede i første omgang bestemt at have forlist den, uden at jeg havde opdaget det, for i 'vejledningen' er rømmeren afbildet på dette sted. Da jeg så opdagede en (ekstra?) skinnerømmer i 'godteposen' med A-koblinger og koblingsatrappes, tænkte jeg at montere den i stedet for den 'tabte'. Jeg opgav hurtigt forsøget, for det lykkedes mig efter få sekunder at knække stangen, der forbinder gitterets yderste to ender. Derfor vil min Triangel komme til at køre med en kobling foran i stedet for en skinnerømmer, som ellers skulle være prikken over i'et.

Nå, men hvis det ikke er værre, er det til at leve med, indtil jeg finder en, der har det nødvendige håndlag og kan hjælpe med monteringen. Indtil da vil jeg glæde mig over de mange andre fine detaljer og se frem til en opdatering af E-maskinen, som i sin tid fik en uheldig start. Måske skulle man også overveje at anskaffe en privatbane-variant, fordi den ser lidt anderledes ud end DSB's Triangel...? 





# STOR ROS TIL HELJANS TRIANGEL I AC-UDGAVE

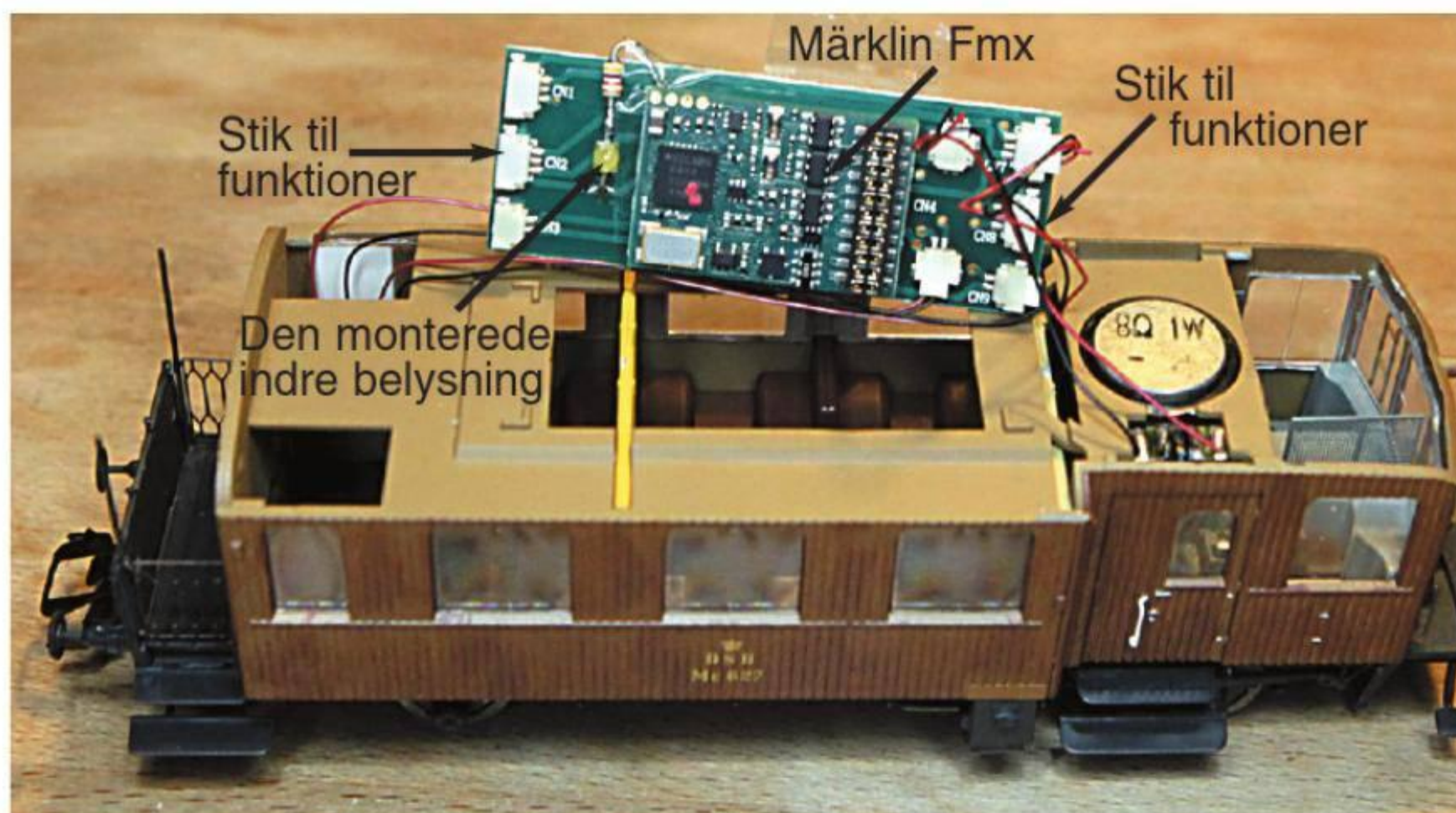


FOTO: GERT JOHANSEN

Lad det være sagt med det samme: Jeg havde afskrevet Heljan som leverandør til min modelbane.



**HO NYHED 2012**

Af Gert Johansen

Jeg kører 3-skinne og er gennem tiderne, hvor Heljan har fremstillet en ny trækraft i AC-udgave, blevet dybt skuffet over, at Heljan ikke *BARE* kunne overholde NEM-normen for 3-skinne.

Så gik rygtet, at Heljan denne gang virkelig havde lavet en AC-model, der var i orden, og så fik jeg alligevel en Triangel (AC). Den kører uden problemer 'lige ud af æsken'. Det er første gang, jeg har oplevet det fra Heljan. Stor ros - selv om det burde være en selvfølge. Det skal nu vise sig, at der faktisk er yderligere grund til at rose Heljan - specielt, hvis man kører Mfx.

Vido Hribar har på de foregående sider beskrevet modellens udseende og fremtoning, og jeg er helt enig. Den er imponerende flot, så det vil jeg ikke gøre mere ved her, men kaste mit blik på de meka-

niske og elektriske dele, som har med 3-skinnesystemet at gøre.

## DET MEKANISKE

Hjul og hjulafstand overholder NEM 340 - stort *HURRA*, men hvorfor skulle det tage så mange år? Jeg kan kun håbe, at dette er et udtryk for Heljans erkendelse af forskellene på de to systemer, og at



FOTO: VIDO HRIBAR



Heljan i fremtiden vil leve op til NEM 340, når en model markedsføres som AC (vekselstrøm).

Jeg forstår dog ikke, at den skal have dobbeltisolerede hjul. Den burde have haft uisolerede hjul, for så var der måske også blevet plads til en enkelt gummiring. Det ville have givet bedre elektrisk kontakt til skinnen og samtidig større trækraft.

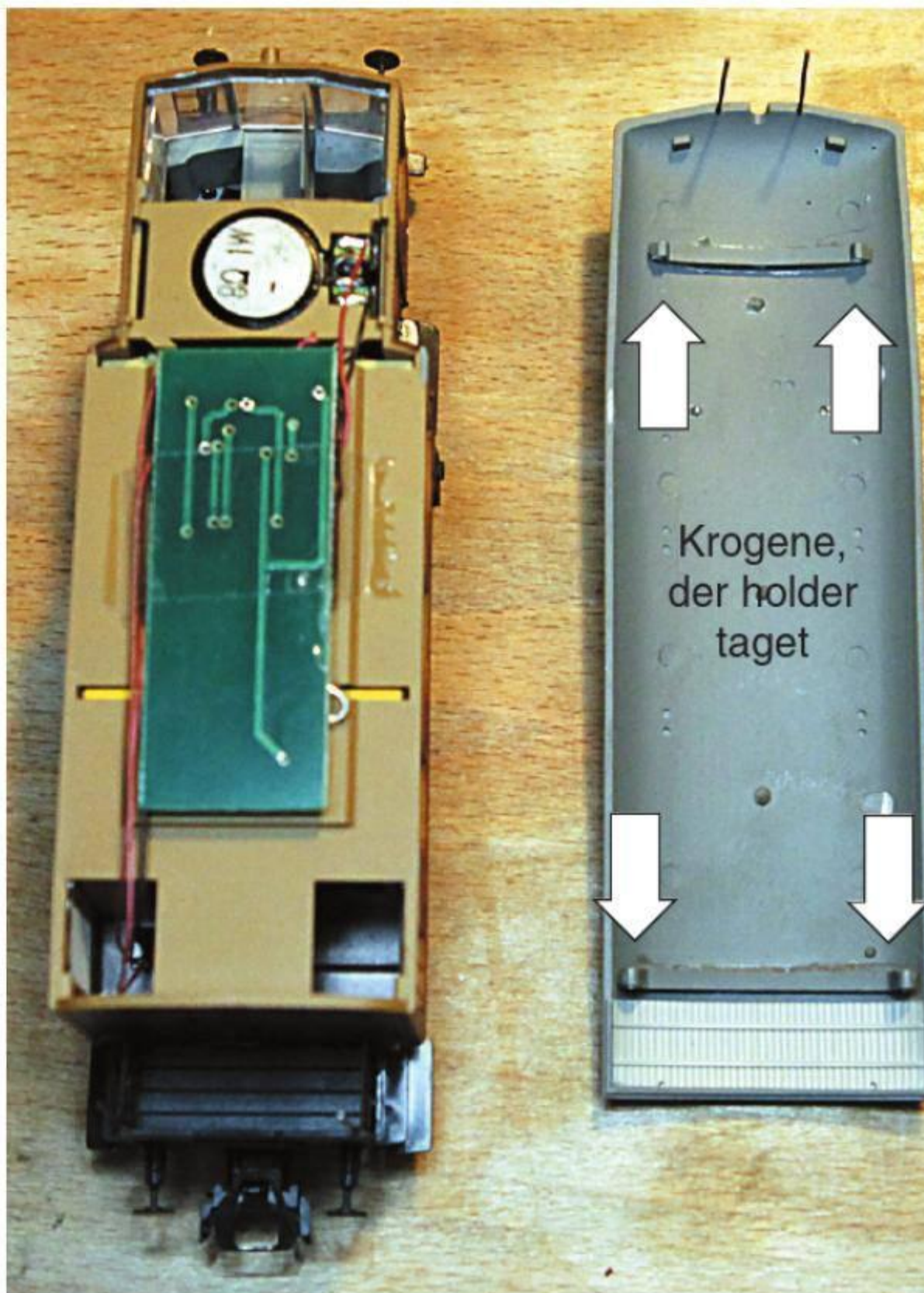
Trianglen kørte dog trods de dobbeltisolerede hjul fornemt alene hen over sporskifter, også slanke K-skifter og op ad 3% stigninger uden problemer.

#### 'PRØVELSERNES' TID

Det var tid at sætte den yderligere på prøve. Først ville jeg have den til at trække af sted med Märklins målevogn. Det er en tung vogn, og mens det gik fint på almindeligt spor uden stigninger, kom den ikke længere end til første sporskifte. Målevognen blev derefter skiftet ud med en CLS med slæbesko - Märklins K-sporskifte gav stadig anledning til problemer. Jeg justerede slæbeskoens tryk, så det blev mindre - og det hjalp, men det skabte til gengæld problemer med dårligt strømoptag på almindelige strækninger.

Dette problem skyldes til dels Heljans konstruktion af slæbeskoen, som er 'arvet' fra Roco, og som har samme problem. Forudsætningen for at have ordentlig elektrisk kontakt er, at der til stadighed er et tilstrækkelig stort tryk på slæbeskoen til, at fjederbrochen og slæbeskoens metal er i ordentlig elektrisk forbindelse med hinanden, hvor Märklins, Pikos og Hobbytrades slæbesko også kan opnå denne elektriske kontakt ved blot, at slæbeskoen trækkes hen over punkterne.

Hertil kommer, at slæbeskoen er lidt for stiv, hvilket bevirkede, at trækraften stort set forsvinder ved de slanke K-skifter, hvor slæbeskoen trykkes mest mod



*Taget kan trækkes forsigtigt af, men pas på tappene. Sørg for at taget har sluppet hele vejen rundt, inden det løftes!*

bunden og dermed fjerner noget af modellens vægt på skinnen.

Heldigvis har Märklins slæbesko 7164 de samme mål som slæbeskoen på Trianglen. Udfordringen lå så blot i at afmontere slæbeskoen - her manglede vejledningen totalt! Det viser sig, at slæbeskoen er monteret på en bunddel, der også udgør en del af motorskjoldet. Heldigvis er den ikke klipset på, men sat fast med to meget små skruer. Efter at have skruet slæbeskoen af og fraloddet ledningen kunne jeg uden problemer skifte den ud med Märklins slæbesko.

#### SOM I VIRKELIGHEDEN

Det hele samlet igen - og nu kørte den og bevarede noget trækraft. Den kan trække ca. 20 gram (Newton). Det svarer til en CU med slæbesko (der skal jo lys i



bivognen) og måske en Gs. Fint nok - sådan var det også i virkeligheden. Til gengæld bevarer den også i 3% stigninger den fulde trækraft - og det er meget fint og vidner om en god vægtfordeling.

#### DET ELEKTRISKE

Man løfter taget af modellen ved at lade en negl gå ind mellem tag og side og så trække forsigtigt siden et lille stykke ud. Dermed slipper tagets kroge grebet i siden. De bageste kroge sidder ved vognenden inden perronen. Krogene i den anden ende er lidt mere besværlige, da de sidder i den smalle del, men slipper i øvrigt også let, hvis man ellers kan få fat. Desværre glippede det for mig, så den ene vulst, der sidder på vognsiden brækkede af. Sørg for, at taget har sluppet hele vejen rundt inden det, som nævnt i vejledningen, 'løftes forsigtigt', så ingen af de tynde rør beskadiges.

Taget holdes dog fint på plads af de tilbageværende tre punkter.

Nu er der adgang til decoderen og det print, der samler alle elektriske funktioner. Decoderen og printet er med et 21 MTC stik. Dette stik findes (desværre!) i to udgaver - en NEM-udgave og NMRA-udgave. Forskellen er ikke stor, men stor nok til at ødelægge en decoder med den *forkerte* udgave. Jeg var derfor spændt på, hvad Heljan havde valgt.

Heljan har gjort det *rigtige* - nemlig ikke at tilslutte de to ben, der adskiller de to normer. Dermed er der frit valg af decodere, blot den har et 21 MTC stik. Heljan har endvidere ført aux 2, 3 og 4 ud til stik på kanten af printet - en rigtig god idé, specielt hvis man vælger at anvende en af Märklins nye Mfx decodere, for så er der fri adgang til lys, telexkobling m.m. Eneste problem er, hvor i alverden skaffer man de rigtige stik? Jeg

kan jo håbe, at Heljan vil sælge dem som reservedel.

Modellen har også indbygget højttaler, som går fint i spænd med Märklins Mfx decoder med lyd - eneste mangel er Wav-filen, men med det nye lydværktøj (soundtool), som Märklin gav os i julegave, mon så ikke der snart kommer brugbare filer?

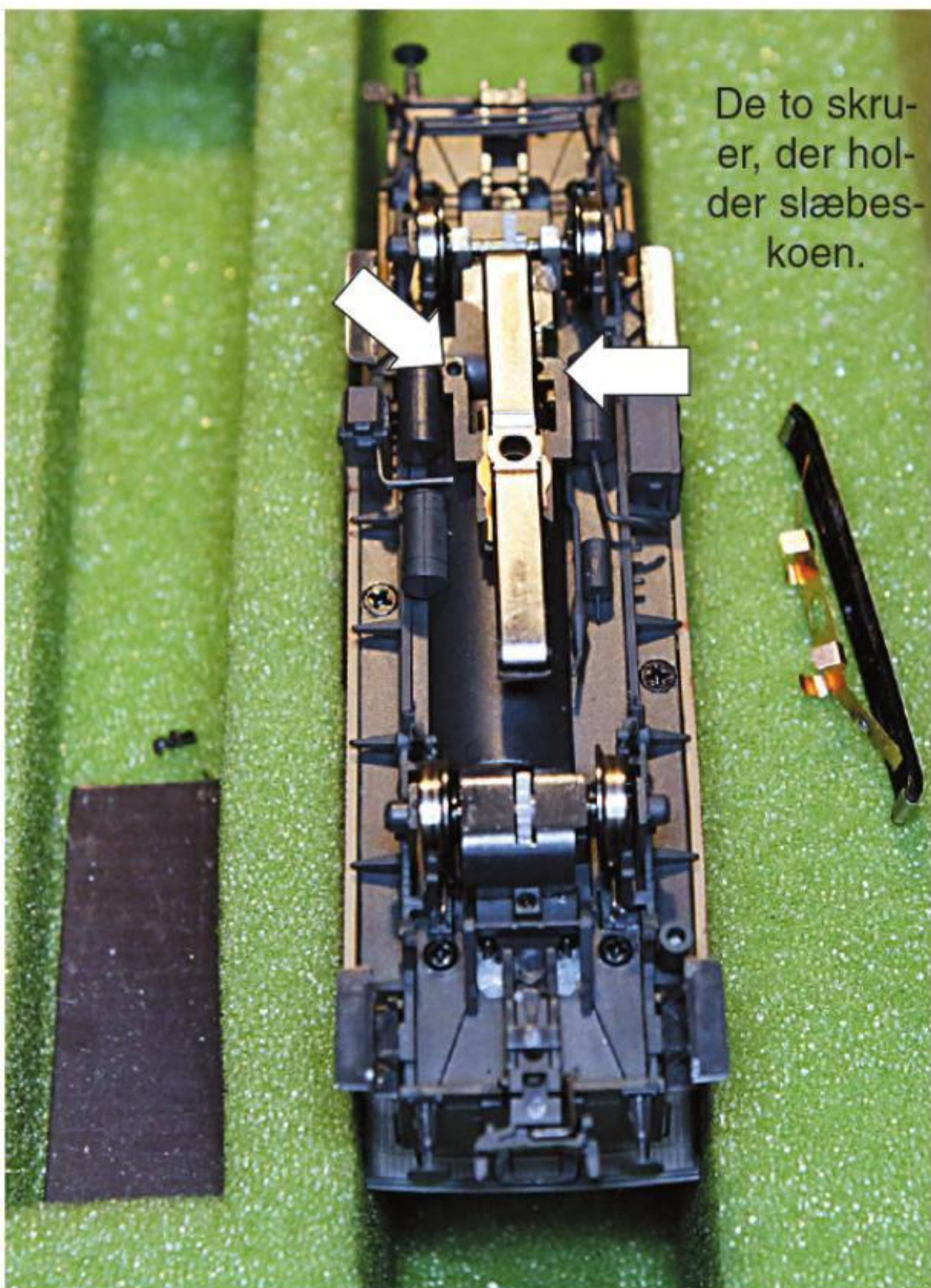
Jeg monterede en mID-decoder og indvendigt lys. Lys i øverste frontlygte kommer, men er lidt af en udfordring. Passagererne kommer samtidig med frontlyset. Ledningerne ligger rigtig pænt, og det er let at undgå, at de kommer i klemme.

Alt i alt en rigtig flot gennemarbejdet model - også som AC, men lad os få uisolerede hjul næste gang!

Jeg har nu en flot Triangel med Mfx og indvendigt lys på f5. f2 har jeg gemt til det øverste frontlys.



*Slæbeskoen er fæstnet med et par små skruer. Jeg har skiftet den ud, fordi der var problemer med et K-sporskifte. Selvom det næppe ville løse problemet med slæbeskoen, trænger Märklins K-skiner meget kraftigt til en 'opdatering'.*



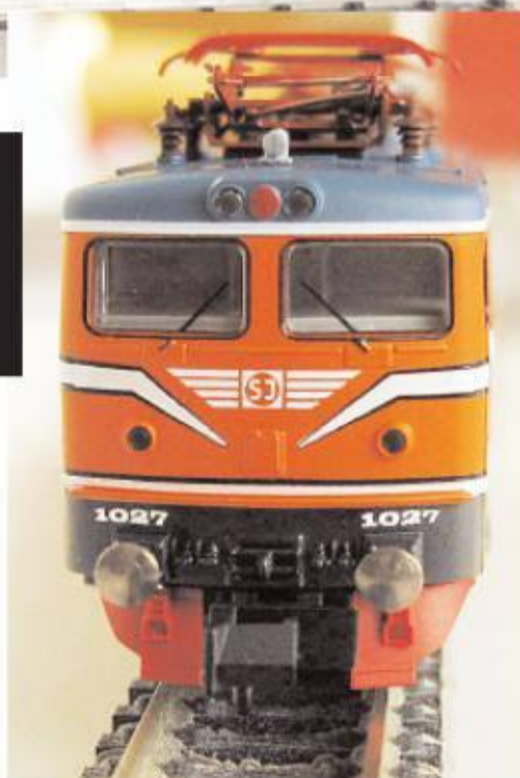
De to skruer, der holder slæbeskoen.





# SJ Rc2 1027

Fleischmann fejrede 125 års jubilæum ved at genudsende en model af ASEAs SJ Rc2 1027 i orange/rød og Rc 2 1069 i blå/sort i skala N - Betyder dette en ny satsning på det svenske marked?



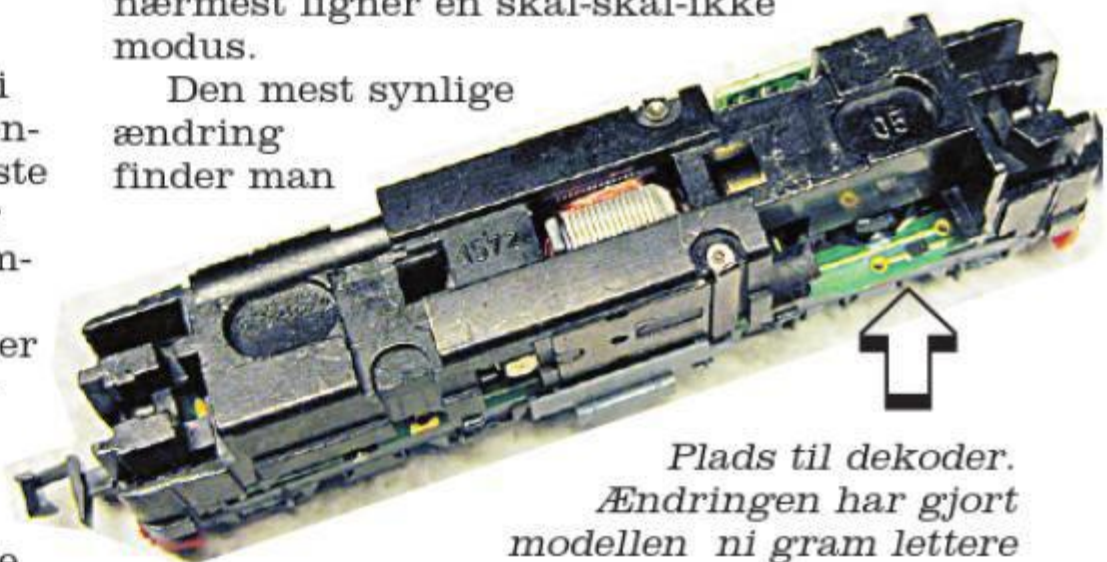
**N NYHED 2012**

*Af Vido Hribar*

Det er 12 år siden, Fleischmann sidst udsendte en model af SJ Rc-lokomotiv i skala N. Da firmaet annoncerede en genudsendelse af modellen, regnede de fleste med, at der ville ske en opdatering, for der er sket både et og andet i de mellemliggende år. Der er foretaget mindre ændringer i dagens anledning, og der er kommet både en orange- og en blå version, men ikke de helt store ændringer, som nogle måske havde forventet. Selvom udsendelse af to varianter kunne tyde på, at Fleischmann vil satse

noget mere på det svenske marked fremover, tyder de nærmest kosmetiske ændringer på en vis forsigtighed, der nærmest ligner en skal-skal-ikke modus.

Den mest synlige ændring finder man



Plads til dekoder.  
Ændringen har gjort modellen ni gram lettere





*SJ Rc2 1134 med tomme tømmervogne ved Prässebo den 10. maj 1995 på vej til Göteborg.*

i modellens indre, hvor en del af metalklodsen er fjernet for at skaffe plads til en dekoder for det tilfælde, at man vil digitalisere maskinen. Som landet ligger, ser det ud til, at der - ifølge nogle - ikke rigtig er plads til en dekoder med 6 pinde (DCC 685501, som anbefalet af Fleischmann), men der skulle være plads til en med ledninger. I hvert fald er det noget pillearbejde, som jeg selv skal holde mig væk fra. Skulle jeg vælge digitalt, ville jeg vælge en fabriksmoteret dekodermodel. Modellen vejer 71 gram i forhold til den oprindeliges 80 gram, idet der skulle skaffes plads til dekoderen. Lokomotivet måler 95 millimeter

over pufferne. Det ville have været skønt, hvis Fleischmann, når man alligevel har satset, havde lavet en Rc2 (orange) og en Rc6 (blå). Når det ikke er sket, kan vi glæde os over de små forskelle (bortset fra farven!) mellem de to Rc2 varianter. De mest iøjnefaldende er frontrudeindfatningen, der er af gummi på den røde og af metal på den blå maskine. Og skal vi kritisere noget, kan vi altid brokke os over, at pufferne på den blå ikke er firkantede, og at skinnerømmer ikke er erstattet med sneplove. De mangler skal nogle af de svenske producenter af smådele sørge for at rette op på!

*Fleischmanns skala N-model af SJ Rc2 1069. Hvis den havde firkantede puffere og sneplove, ville den være mere korrekt.*

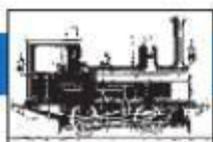






# DER VAR EN

Billeder af ASEAs Rc-lokomotiv har længe ligget i 'banen's arkiv og ventet på en aktuel anledning til at blive vist frem.



## FOTOREPORTAGE

*Af Nicklas Sahlbom*

De blev taget, dengang SJ endnu var Svenska Järnvägar og før privatiseringsvanviddet i Norden for alvor greb

om sig. Anledningen til at bringe øjebliksbilledet fra midt i 90'erne kom, da Fleischmann nylig udsendte to versioner af Rc-lokomotivet i model, i spor N (målestok 1:160).

'Rc1-Rc4 har fået nye, grimme luftindtag på siden og de ødelægger det flotte udseende, som lokomotivet har, kommenter Nicklas Sahlbom forbilledet. Der afgår mange godstog fra Sävenäs rangerbanegård i Göteborg. Det ældste Rc-lokomotiv er Rc1 1007 og det var på det tidspunkt, da disse billeder blev taget, stadigvæk i drift'.



*Rc4 1181 med godstog fra Sävenäs rangerbanegård i Göteborg den 15. april 1995.*



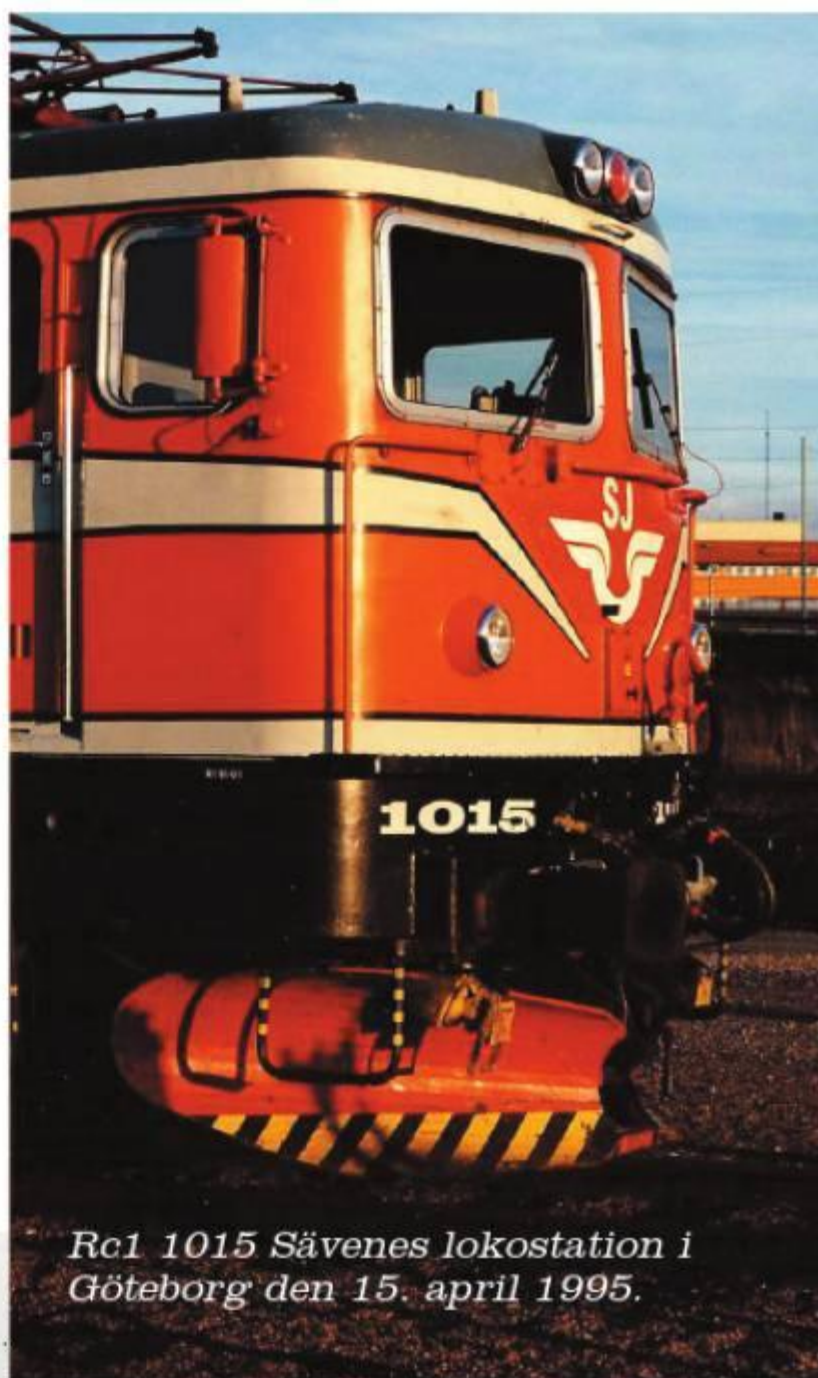


# GANG...

*Persontog 612 Malmö-Göteborg den 6. juni 1995. Blå Rc6 1333 ved Kungsbacka med 80'er (nr. 2) vogn, samt blå og rødbrune 60'er (nr. 1, 3 og 4) vogne. Den sidste vogn er en café- eller spisevogn, oprindeligt en 50'er vogn. Billedet er historisk, idet sporet ikke findes mere. Et dobbelt spor er anlagt i stedet, og det ligger lidt længere borte.*



*Rc1 1020 med persontog 3007 Karlstad-Göteborg ved Skålebol med fire 60'er vogne og en 80'er vogn. Forrest en kort sort-hvid rejsegodsvogn til ekspresgods, dernæst en 1. kl. vogn samt en 2.kl. med de gamle InterCity påskrifter, begge i rødbrun design, og til sidst to 2. kl. persovogne i nyere blå bemaling. Lokomotivet har luftindtag på siden og original plov i front.*



*Rc1 1015 Sävenes lokostation i Göteborg den 15. april 1995.*



# HUG EN HÆL OG KLIP EN TÅ!



## TIPS & TRICKS

I Gersagerparkens MJK har man kort før jul taget en model af den gamle tyske målevogn litra SM10

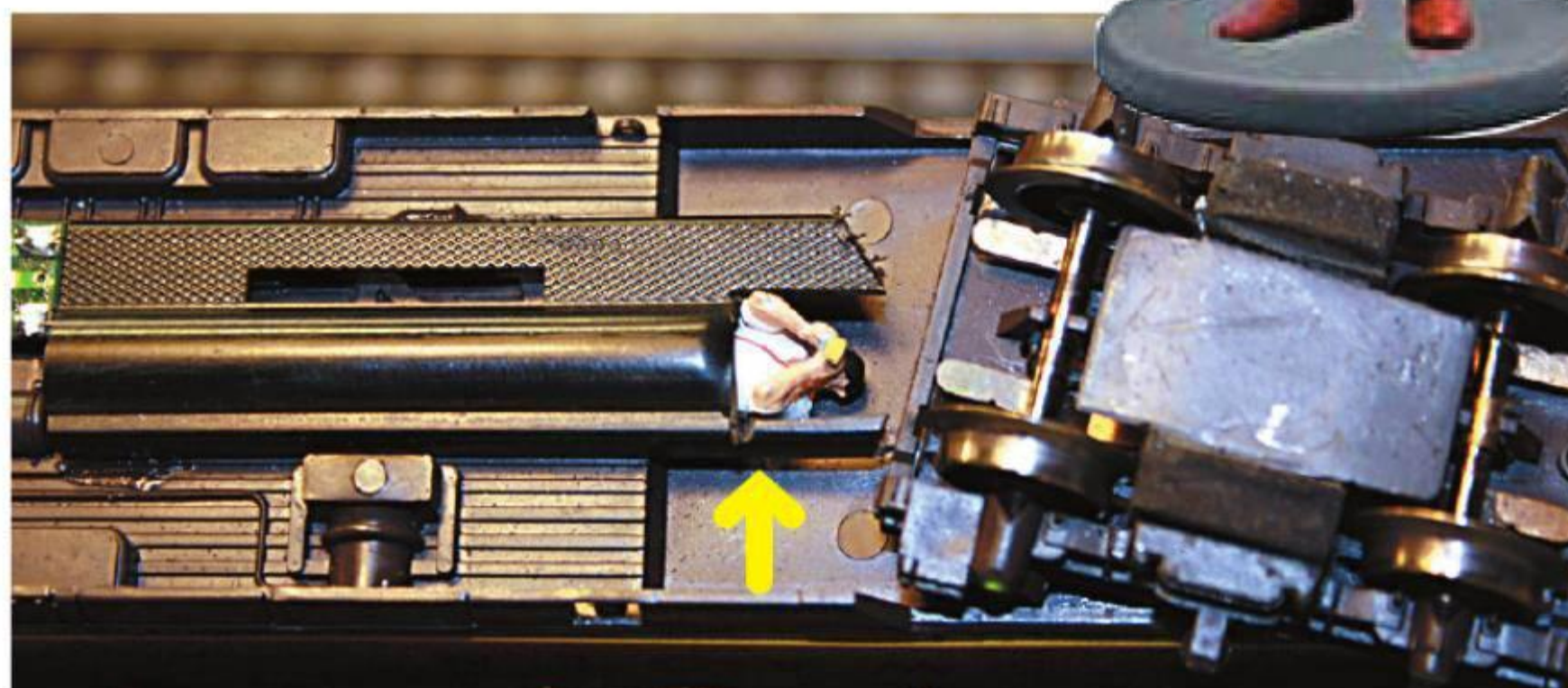
( = Spark mig!) i brug. Denne vogn kunne somme tider ses på danske strækninger 'udstyret' med en fotograf og en ingeniør, der via følere i bogien kunne registrere sporfejl på instrumenter på et bord

umiddelbart over fotografen, som dernæst uvilkårligt 'blitzede' det pågældende sporområde.

'Vi tog en Viessmann-fotograf som omstændige, og anbragte ham under et arbejdskøretøj, i vores tilfælde en Märklin-målevogn. Vi valgte at lægge ham i et dæksel til et sporskiftedrev, forbandt ledninger-

ne, og så kunne han fotografere. Vi skilte ham ad ved soklerne. I denne ligger den elektronik, som vi lagde ind i sporskiftedrevet, der skaber de vilkårlige blink.

JØRGEN  
LORANGE  
og  
KNUD-ERIK  
ANDERSEN





# HOBBYMESSE D. 2. & 3. MARTS

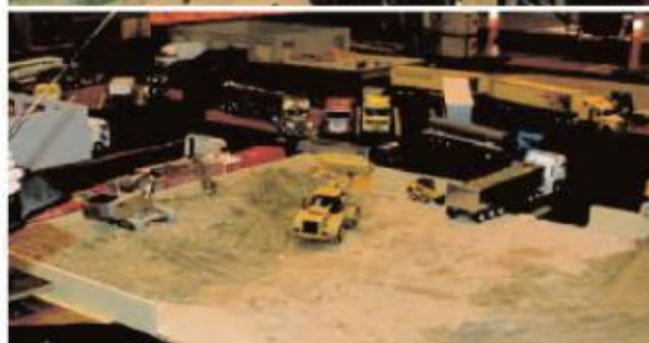


I VALBY HALLEN



2013

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



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

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

Banen On-line kan tilbyde kr. 25,- i rabat på alle  
typer billetter til HOBBYMESSE

Print siden ud og aflever den ved indgangen

Hvis du har svært ved at printe siden ud fra issuu-dokumentet, kan du sikkert gøre det uden yderligere besvær fra vores hjemmeside [www.banen.dk](http://www.banen.dk), hvor vi af samme grund har gentaget annoncen! Den finder du på web-forsiden. God fornøjelse! - red..



# VERDENS SØDESTE



Det tog den maltesiske chokoladekunstner Andrea Farrugia 700 timer at fremstille det 112 fod (ca. 30 meter) lange tog, som i november kunne ses udstillet på Bruxelles' østbanegård. Dertil brugte han 1250 kilo chokolade, og således skabte verdens længste og sødeste chokoladetog.

Anledningen til det usædvanlige bagværk var en lokal chokoladefestival og ønsket om at komme i Guinness' bog af rekorder. Den gode Farrugia har givetvis forstand på kokekunst, men det kniber øjensynligt med kendskab til jernbaner, for af optagelser bl.a. vist på Youtube fremgår det, at

det er så som så med diverse detaljer. Det er nok mere helhedsindtrykket og togets længde, der var det vigtigste for ham, og som han sagde til journalisterne: Den ene vogn tog den anden med sig...og pludselig kom toget op på de 30 meter. Det var bare sjovt at lave det!

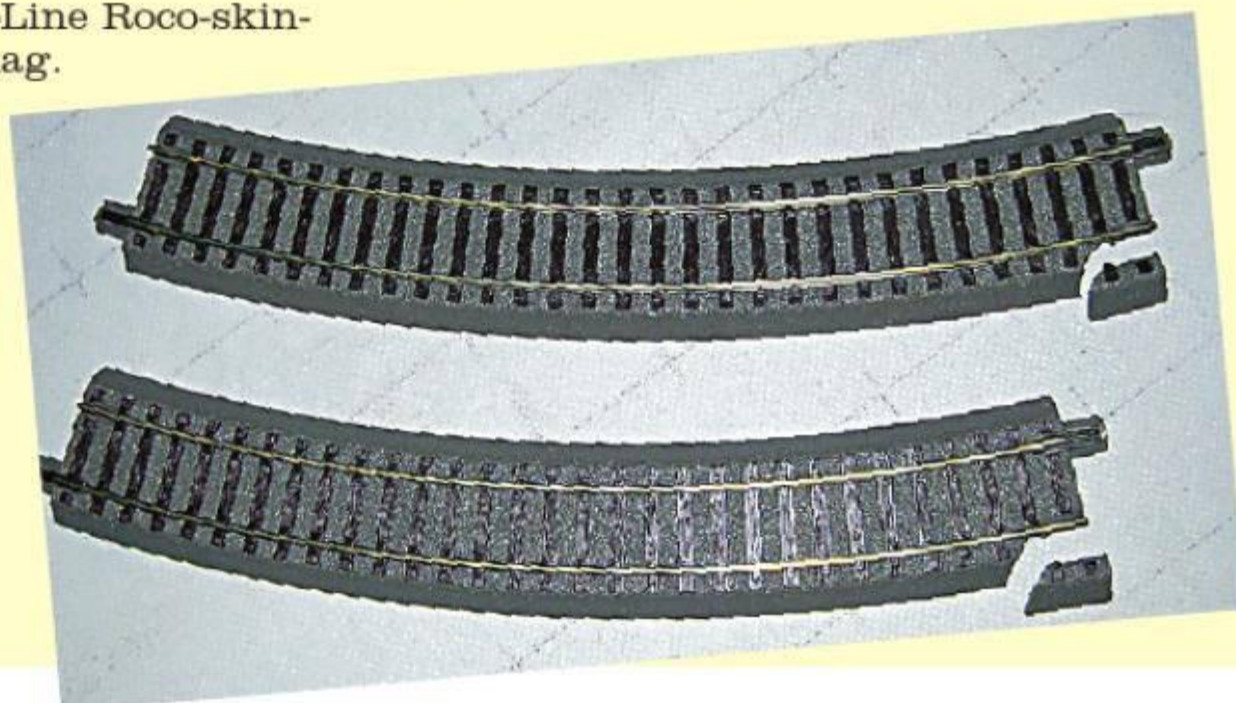
## KNÆKSKINNER

Knækpølser har vi hørt om, men knækskinner? Det er noget nyt! Dem stiftede jeg bekendtskab med forleden, da jeg skulle pille et midlertidigt anlæg op og skille dem fra hinanden.

Det drer sig om geoLine Roco-skin-ner med plastic-underlag.

Tidligere var underlaget af gummi, men det måtte Roco opgive af patentmæssige årsager, og så brugte man hård plastic i stedet for. Det ser nu ud til, at den er blevet noget skrøbelig og at den knækker for et godt ord, hvis man ikke holder skinnerne lige, når man trækker

dem fra hinanden. Vi har gjort Rocos kvalitetskontrol opmærksom på problemet, så formentlig får støbemassen i anden sammensætning frem over, men nu er du advaret! Vido.





# HVORDAN FÅR VI FAT



*LEGO havde en stand med 200 kvadratmeter, hvor børnene kunne boltre sig med bjerge af de populære klodser. Når de vokser fra det, er de modne til Märklin-tog, selvom om LEGO i høj grad også er elektrisk tog.*

Udstillingen i Köln sidst i november varede fire dage og blev besøgt af over 65.000 mennesker. De første to dage af messen var helt og holdent forbeholdt de professionelle mj-handlende. Resten af de besøgende var heller ikke bange for at handle, for ifølge en undersøgelse var det 67 pct. af dem, der oplyste at de havde brugt op til 250 euro på anskaffelse af



## INTERNATIONALT

Tyskland er så stort, at der er plads til afvikling af modeljernbanemesser året rundt. Nogle messer kommer, andre går, koncepterne ændres, og nye kommer til. Der er stor dynamik i branchen.





*Hvor mange unge mennesker kan du se på billedet?*

modeltog. Avi og Dalia Grossmann kom så langtvejs fra som Israel for at hente inspiration til deres store friluftsmodeanlæg. Det var især småserieproducenter på udstillingen, der tiltrak sig publikums opmærksomhed. Og netop småserieproducenter er de, som regner med IMA (Internationale Modellbahn Ausstellung), hvor de skal 'kapre' nye kunder, som

Thomas Obst fra HEGOB Modellbahn GmbH udtrykte det. Han har specialiseret sig i skinne- og sporskifteproduktion i alle mulige sporvidder. Han var godt tilfreds med forløbet af messen og salget af sine produkter 'til hele verden'.

Også for fa. Heckl Kleinserien, der har specialiseret sig i spor Z (målestok 1:220), var IMA det helt rigtige sted. Da udstil-



*En af veteranerne, som dyrker ægte modeldamp!*





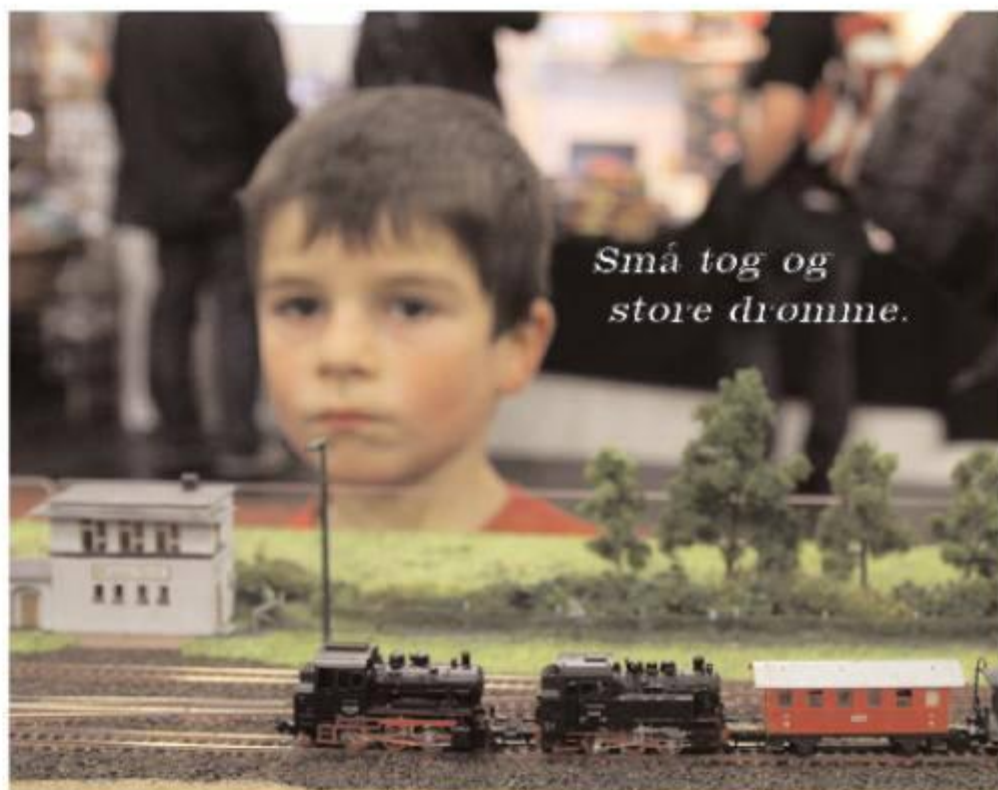
*Store, dyre modeller har deres publikum - oftest modne mænd med pengepungen i orden. Trods krise er det et voksende marked. Hellere størrelse - end mængde: Prismæssigt kommer det ud på et...*

lingen holdes hvertandet år, giver den firmaet en kærkommen kreativ pause, så han igen kan bringe sine skønne produkter frem i rampelyset.

Udstillingens tredje dag blev der åbnet for almindeligt publikum, og det giver travlhed, for så vælter folk, især familier med børn, ind. Susanne Tochtermann fra Vollmer var særlig spændt, for det var på hendes stand, der skulle overrækkes en chek på 2500 euro fra Sinsheim Messen til Michelle Bautz, som leder Ronald-McDonald Hus i Köln og tager sig af forældre med alvorligt syge børn.

LEGO-FanVerden havde en central position med sine 200 kvadratmeter, som blev gennemført som en fælles aktion under navnet 'Modellbahn erleben' (At opleve modelbanen), som IGEMA (Industri-fællesskab messer og udstillinger) stod for under 'penneføring' af firmaerne Märklin og Faller. For børn vil ikke kun lege med LEGO, hævder - overraskende

nok (!) - de to modelproducenter. Netop noget ældre børn vil gerne tage udfordringen op og prøve kræfter med lim og farver, diverse husbyggesæt og landska-



*Små tog og store drømme.*



*Junior College - op til 40 børn ad gangen kunne prøve at 'klippe og klistre' på IMA i Köln, hvor Märklin og Fallner slog et slag for hobbyen.*



ber, kort sagt: De vil gerne lege med modeljernbanen. Og der kan ikke være en bedre indføring i emnet 'modelbane' end det, som der var mulighed for på udstillingen. 37 pct. af de besøgende synes særligt godt om aktionen 'At opleve modelbanen', og med de mange oplevelsesmuligheder, der blev skabt for at oplyse om verdens bedste hobby.

Det er egentlig ikke noget, der ikke er set tidligere, for det har BDEF (Fællesforbund af tyske jernbanevenner) praktiseret længe og således også i Köln gennemført sin Junior College, hvor op til 40 børn ad gangen kunne lære noget om modeljernbane.

'Nachwuchs-Förderung' (der måske bedst kunne oversættes som 'efterslægtes pleje') var det store stikord under, hvis tegn man kunne sammenfatte de mangfoldige aktiviteter, som diverse for-

ninger, forbund og foretagender afviklede på årets IMA. Dermed blev der ikke varslet nogen kursændring ved denne fagmesse, blot styrket et aspekt, som aktivt arbejdede for en fremtidssikring af modelbanebranchen som helhed.

'IMA skal simpelthen være mere end et udstillingsvindue og indkøbsparadis for modelbranchen, siger Andreas Wittur, som er prokurist ved Sinsheim Messe. Han glæder sig over branchens voksende engagement, flere tilbud end nogenside til fremme for efterslægten, som skal sørge for, at modelhobbyen kan leve videre. IMA, i samarbejde med Kölner ægte-damptræf og LEGO FanVerden, er det allerbedste mødested, hvor børn og forældre kan begejstres for emnet modeltog! Derfor på gensyn i Köln i 2014!



# SINSHEIM STRAKS EFTER NÜRNBERG

Engang imellem kan man undre sig over, at modelbaneproducenterne kan nå at få fremstillet noget nyt, når de hele tiden skal fare fra den en messe til den anden. For nu hører vi, at der straks efter Nürnberg-messen kommer endnu en messe - allerede fra den 22. til 24. februar - idet 'Fascination Modellbau' flytter fra Karlsruhe tilbage til Sinsheim. Det sker efter et radikalt ændret koncept. I stedet for den temamæssigt bredt anlagte modelmesse i Karlsruhe bliver der to specialmesser. 'Fascination Modelltech' omfattende flymodeller, RC-cars og trucks, og så 'Fascination Modellbahn', som forvandles til ren og skær 'højkoncentreret' modelbanemesse.

Formålet med det hele er at 'bundte markeds-

kræfterne sammen, producer, temaer og fagligt publikum' under det samme tag og udnytte Sinsheims ideelle geografiske placering samt andre fordele bl.a. 5000 P-pladser i umiddelbar nærhed af udstillingshallen samt autobahnfrakørslen Sinsheim Syd!

Hvad kan Sinsheim byde som andre ikke kan? Med det nye koncept - så kort efter Nürnberg - skulle det først og fremmest være kvalitet frem for massevarer, man gerne vil byde sit publikum i hal nr. 6. Og det skulle også være første lejlighed til at tage nyheder i øjesyn så kort efter legetøjmesse. Der skulle være modeltog i alle størrelser, en masse mj-anlæg, top-nyheder fra Nürnberg ligesom fokus på småserimodeller.

Der er jo et stykke vej

fra Danmark til Sinsheim. Den nye S-banelinie skulle dog gøre adgangen lettere, for nu er byen direkte forbundet med centre som Mannheim, Ludwigshafen, Heidelberg, Heilbronn, Karlsruhe, Kaiserslautern og Rhein-Neckar-området.

'banen on-line' håber at kunne bringe højdepunkter fra årets legetøjsmesse i Nürnberg, mens den står på eller umiddelbart i forlængelse af den. I øvrigt: Vores mand i England, Sven van der Hart, har besøgt årets Warley-træf i Birmingham og har hjembragt en bunke fantastiske billeder af diverse mj-anlæg, som vi bringer snarest. Derfor: Bliv ved med at kigge ind til os og fortæl dine vener om 'banen on-line'!



*Mens det på messerne i Danmark hovedsageligt er forhandlerne, der gør noget for hobbyen, er storproducenterne den bærende faktor i kampen for at opretholde interessen.*



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

**banen**

**on-line**

hele Danmarks modeljernbaneblad

Løbende opdatering

Gratis  
hobbyblad

Nu også på  
Facebook

Udkommer  
altid til tiden



Hurtige  
annonce-  
budskaber

Læs *banen* på PC, iPad & SmartPhone!

Ring til ProZ Prepress A/S på tlf. 55 77 50 51  
– så har Geert et godt tilbud på annoncering.