

www.banen.dk

banen

on-line

hele Danmarks modeljernbaneblad
GRATIS TILLÆG til hjemmesiden

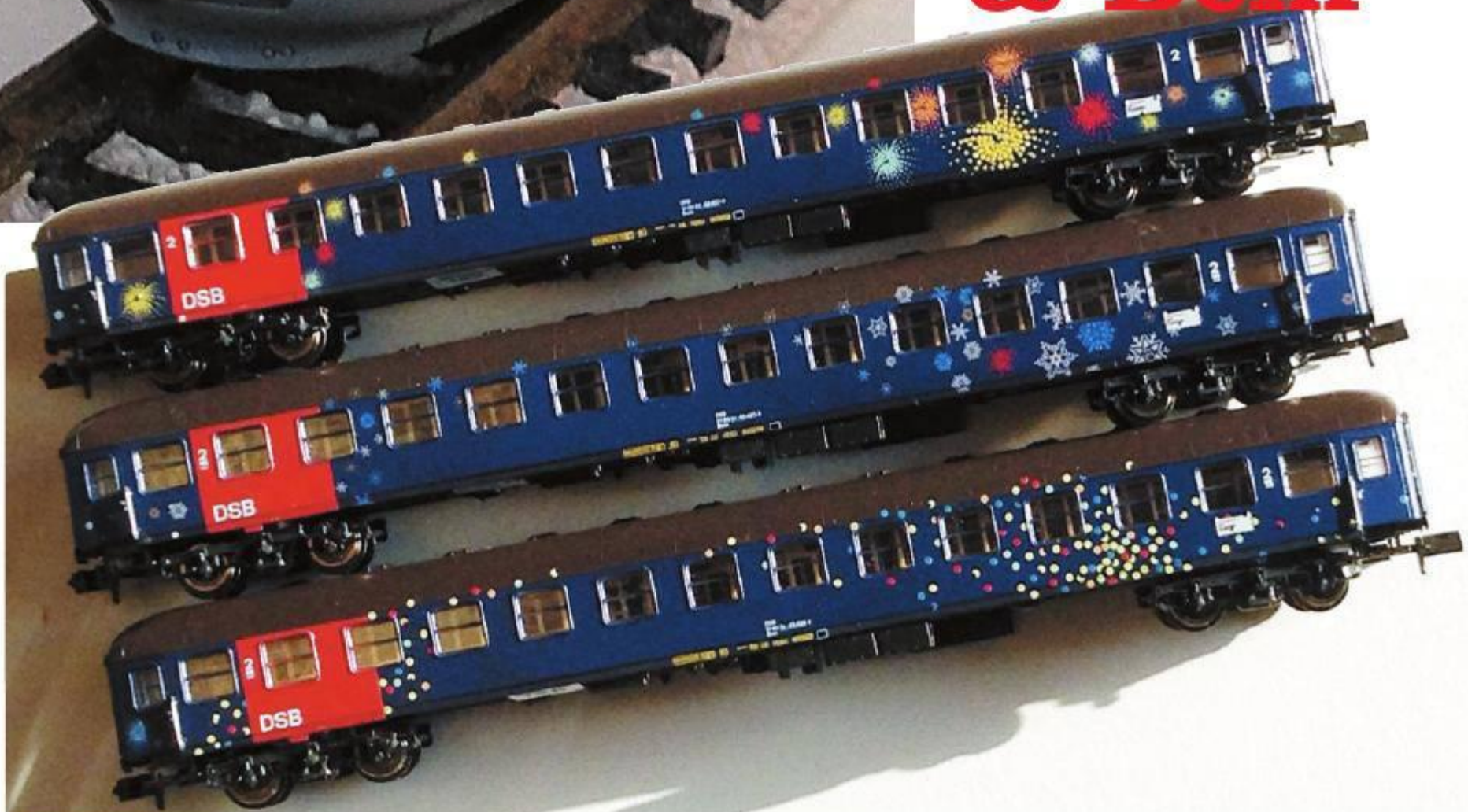
opdatering 4. udgave **140**

FLEISCHMANN
SKALA N

märklin
NY MY



Desiro
& Bem



www.banen.dk

banen

on-line

hele Danmarks modeljernbaneblad
GRATIS TILLÆG til hjemmesiden

opdatering
3. udgave **140**

Adskillige læsere har mailet og spurgt om, *banen on-line* ikke mere blev opdateret, efter at jeg havde taget et uanmeldt sabbatår. Mit svar var ofte lidt svævende, fordi jeg ikke selv rigtig vidste, om jeg ville fortsætte udgivelsen. Der skulle i hvert fald et nyt koncept til, hvis *banen* fortsat skal være gratis. Ideen om et nyhedsmagasin måtte derfor opgives, fordi det ikke er gratis at udsende et gratis blad. Det vil derfor heller ikke udkomme hver anden måned som hidtil, men vil til gengæld blive opdateret løbende, og komme, når der er noget at skrive om. Hold derfor øje med www.banen.dk eller issuu.com. (Gratis issuu-app kan hentes hos Google Play eller i Apple Store).

Læserne er som altid velkomne til at bidrage med artikler, idéer og kommentarer. Målet er korte tekster og mange billeder - altså noget, der egner sig til offentliggørelse på internet.

Redaktøren

DOWNLOAD i PDF-format

For at kunne gemme *banen on-line* på din computer, skal du åbne en profil / conto på issuu.com.

- Når du har åbnet kontoen, som er GRATIS, klikker du på *banen* nr. 140 (eller den seneste opdatering!), hvorefter du klikker på SHARE.
- Velankommet der, klikker du på DOWNLOAD, der står skrevet med lys tekst, som er næsten lidt svært at få øje på.
- Downloading begynder direkte, og det kan du følge med i i en lille rude fornedet til venstre på din skærm. Desværre kan du ikke vælge, hvor pdf'en kan gemmes, for den lander direkte på *denne computer / hentede filer*, hvor den ligger som *banen 140.1*. Først da kan du flytte den til den mappe, hvor du har valgt, at *banen on-line* skal gemmes. - red.

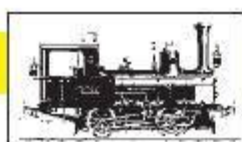
banen on-line er et gratis tillæg til hjemmesiden www.banen.dk - hele Danmarks modelbaneblad. Bladet er uafhængig af interesser og udgives af journalist Vido Hribar med IT-assistance af **U9K Grafik** ved Lone Westerberg. Vil du i kontakt med **bladredaktionen**, kan det nemmest ske på mail redaktion@banen.dk. Postadresse: Løjtoftevej 233, 4900 Nakskov.

Annonceredaktion træffes på tlf. **+45 4089 4951** eller mail: info@u9k-grafik.dk, postadresse: U9K Grafik, Maglemølle 96 C, 4700 Næstved. **banen on-line** opdateres **kontinuerligt** samt lagres på issuu.com, hvor ældre numre altid er tilgængelige på vores IT-hylde. **banen on-line** - derfor **ALTID AKTUELT!**



64.000 AFTRYK

Finn G. Moe, NMJ, forklarer hvorfor EVE-vognen ikke bliver genfremstilet



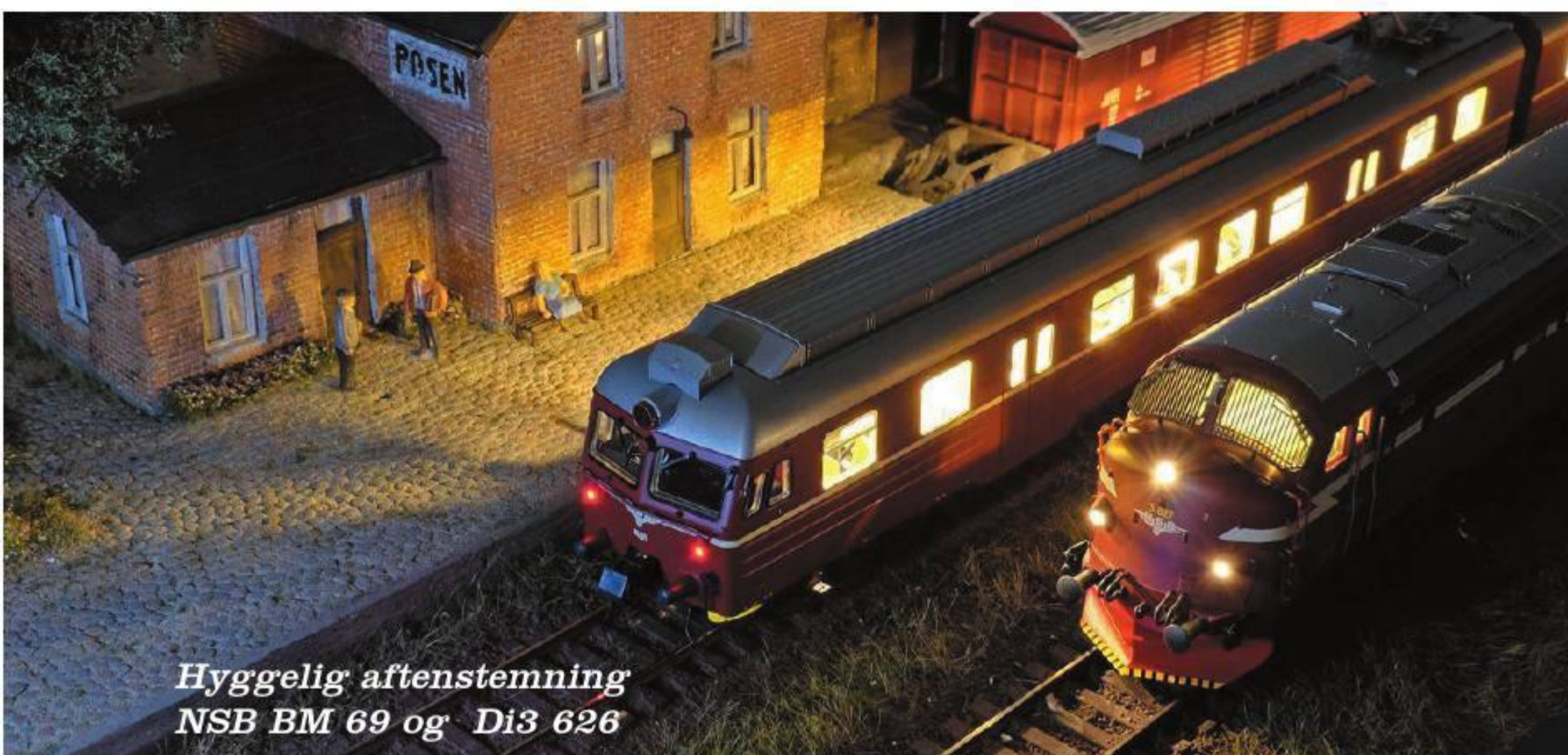
FORKLARING

Af Vido Hribar

Mange har ikke kunnet forstå, hvorfor Norsk Modell Jernbane ikke vil genudsende SJ EVE-vogn art. nr. 610.305. NMJ-chefen Finn G. Moe har derfor udsendt en erklæring til de interesserede, der forklarer, hvorfor det ikke sker. Kort og godt skyldes det den alt for omstændelige

fremstillingsproces med 64.000 aftryk ved bemaling af 500 vogne. Det er simpelt hen nødvendigt, hvis det skal gøres ordentligt og farverne ikke skal skinne igennem, men det er bare for meget!

Indledningsvis nævner Finn G. Moe flere producenter, der havde deres besvær med bemalingen, således Roco, der for nogle år siden var rigtig uheldige med de første udgaver af B7-vogne, navnlig de brune og de første Inter Regio-vogne. 'Og om Lima kan der siges meget, men i mange år har de været de bedste, når det gjaldt



*Hyggelig aftenstemning
NSB BM 69 og Di3 626*



NSB Di3a 626 og SNCB 54.04 - modeller fra NMJ.

påtryk og var derfor med rette stolte af det.' I den forbindelse fremhæves de første Flåmsbanevogne. 'Min gode ven Rico gjorde et fænomenalt stykke arbejde, skriver Finn G. Moe. - Han kunne bogstavelig talt læse farver og havde aldrig brug for hverken RAL eller Pantone koder. Märklin var til tider rigtig dårlige med en masse 'appelsinhud' og uskarpe kanter, zinkpest og krakelering. I dag er de alle blevet betydeligt bedre.

Tilbage til EVE-vognen: Bare for at trykke de gule og sorte 16000 V-mærker nederst på hjørnestolperne må man trykke to gange gult og to gange sort på hver side af hjørnestolpene. Otte gange for hvert hjørne ganget med fire er 32 særskilte trykoperationer - og det er nogle mærker, som mange ikke engang lægger mærke til! Derefter tager du sorte og hvide hjørnemærker på samme måde, og det giver de utrolige 32.000 trykoperationer. Var dert nogen, der sagde galskab? Det er det - det er det rene vanvid, men det er nogle detaljer, der sammen med nogle andre skaber glæde og tilfredsstillelse hos samlerne især dem, som forstår, hvilket arbejde, der ligger bag.

Læg dertil hvidt, grønt og rødt oven i hinanden, ofte trykt to gange, og nogle gange endda tre gange for at opnå den fulde farvedækning. Dernæst er der påtryk med gyldent, gult og blåt, og for hver eneste farve skal der laves en skabelon, så farven afsættes præcist på det ønskede sted. Tænk hvor meget arbejde, det kræver, og hvad det hele så koster inklusiv fremstilling og manuel montering! Alt det bør tages i betragtning, når man som modelentusiast vurderer pris og kvalitet!

- Var der nogen, der sagde, at modeltog var dyrt? - spørger Finn G. Moe retorisk i sin (presse)meddelelse. idet han mener, at 'egentlig er det enormt billigt!'

- I 1990 solgte vi nogle LIMA-vogne for NOK 395,- og nu 25 år senere sælger vi topmodeller til samme pris. Sammenlignet med prisindekset i samme periode, er det egentlig et fantastisk prisfald, siger Finn G. Moe.

- Personligt har det for mig været en helt enestående rejse at få lov at være med til at bestemme udviklingen, siden vi begyndte med egne modeller i 1979. Og hvilken udvikling!



HOLEBY - I STEDET FOR RØDBY FÆRGE

Lolland får en ny DSB-station ved etablering af Femern-tunnel forbindelsen - Den skal erstatte den nuværende Rødby Færge station i Rødby Havn

Lolland får en ny DSB-station til erstatning for Rødby Færge station i Rødby Havn. Det vil ske i forbindelse med åbning af tunnelforbindelsen til Femern, hvorved den gamle færgestation bliver overflødig. Det oplyser trafikminister Magnus Heunicke (A) til Lolland-Falsters Folketidende.

ANLÆGGES

ØST FOR RØDBY

Det er tanken, at den nye station får navnet Holeby, som derved igen knyttes til jernbanen, som den mistede ved nedlæggelsen af Maribo-Rødby banen. Den nye station skal ligge ved Ladhavevej øst for Rødby.

Ifølge Folketidende vil investeringen på 63 mill. kr., som stationsanlægget ventes at koste, med 800 daglige passagerer give et samfundsøkonomisk afkast på fem procent.

- Det ville næsten være en skændsel, hvis

vi ofrer mange milliarder i Femer Bælt forbindelsen uden at knytte lokalområdet op på den, siger Heunicke.

Lolland kommune kan nu komme i gang med planlægning af infrastruktur omkring den nye station. På stedet er der i forvejen planlagt vigespor og nødstation.

Ønsk dig denne bog i julegave!

Tidligere ansatte fortæller i anledning af Lollandsbanens 140 års jubilæum – af Anders Madsen. 117 sider, 140 billeder (flere af særklasse) og to tegninger. Format 210 x 260 mm, blød indbinding.

275,-



Købes i DJK eller direkte hos forlaget skinne bøger, se hjemmeside: j-bog.dk/ vi samarbejder med

skinne bøger – forlaget med de banebrydende bøger





Jernbanemuseets dieseler opstillet til parade i remisen i Odense, før dagens 'runddans' på drejeskiven.

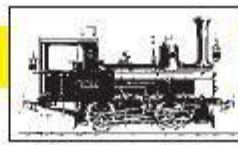


De to tyske ex-DSB My'er blev behørigt pyntet med små Dannebrogssflag og på siden med jubilæumslogo i anledning af 60 år i aktiv tjeneste.



Klaus Korbacher har leveret fotos til denne billedreportage. For 10 år siden arrangerede han en rundtur på rede han besøgte også den ungarske MÁV-litra 061, og i år kom

60 ÅR MED NOHAB



FOTOREPORTAGE

Af Klaus Korbacher

Utroligt hvor tiden går! Det var, som om det var i går, vi var med til at fejre 50 året for My'ernes ankomst til Danmark og den 6.-7- september kunne vi fejre 60 årsdagen på Danmarks Jernbanemuseum.



han til Odense med et selskab af Nohab fans fra Tyskland. De kom i to D-vogne, trukket af to ex-DSB My'er, som ejes af Altmark Rails. Det

tyske tog blev hentet i Padborg af DSBs nyrenoverede My 1101, idet tyskerne ikke havde køretilladelse på DSBs spor.



Klaus Korbacher og hans Lady



Der bliver passet godt på det tyske Altmark Rails to Nohab-lokomotiver - ex-DSB My'er 1155 og 1149 fra hhv. 1965 og 1964. Nedenfor ses DSB My 1101 i den oprindelige bemaling. Sådan så den ud i 1954, da den ankom fra Sverige. Den er netop blevet nyistandsat på museets værksted på Godsbanengården i København.





DSB My 1126 fra Veterantog i Hundested var også med. En HO-model af det spraglede lokomotiv er fremstillet af både Märklin og siden også af Heljan. Bemalingen med de mange farver har voldt Märklin store vanskeligheder, så dét blev en engangsforestilling. Nogle fejltryk slap gennem kontrollen, og de blev også solgt.



Ex DSB My 1122 fra 1956 ejes i dag af det svenske Railcare. Efter lokomotivets udseende at dømme, kerer de nye ejere sig ikke ret meget om maskinen. Det er umiddelbart ikke særlig god reklame for firmaet!



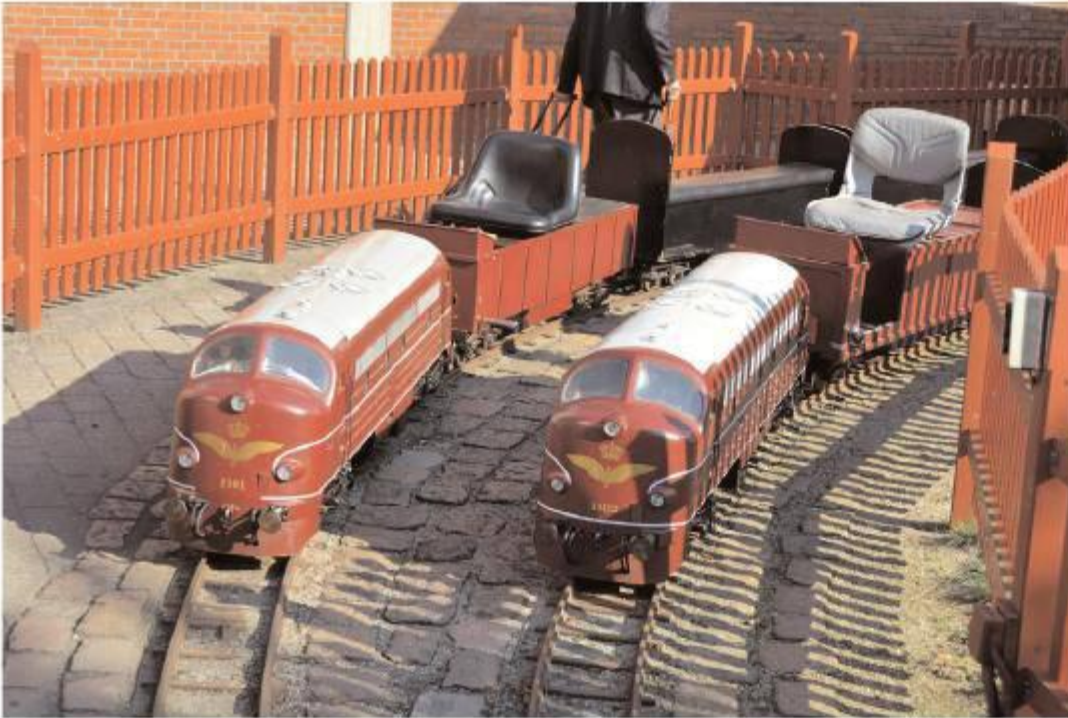
I år var der ingen deltagere fra Norge eller Sverige. Også Ungarn udeblev, men de bor også langt væk, og det er heller ikke gratis at køre på skinner! Til gengæld kunne vi beundre den smukt istandsatte My 1135, den sidste der blev renoveret i Randers depotet, som lukkede i september i år. Museets Mx 1001 så vi også - med krone og de gode gamle vingehjul.



Østbanens Mx 42 (ex-DSB 1005), som nu tilhører Regionstog, en sjællandsk baseret sammenslutning af en række privatbaner. Den blev hentet i Køge af MZ 1401. Jernbanemuseets MZ'er kørte i øvrigt de to dage træffet i Odense varede, med klassiske DSB-personvogne mellem Odense og Tommerup. På billedet ses også det blå DSB Me 1524.



Man siger: Uden mad og drikke duer helten ikke! De 3700 besøgende kunne styrke sig med fadøl og spareribs eller burgere fra grillen. Der var også lejlighed til en 'sving om' på museets minibane, hvor My'erne selvfølgelig i dagens anledning spillede hovedrollen!



My'er kører i dag i Danmark, Norge, Sverige og Tyskland.



I remisens porte holder museets My 1135, Veterantog Hundested's My 1126, DSBs (og nu museets!) sidstleverede My 1159, samt Altmarks ex-DSB My 1155.

Lørdag aften sluttede med koncert med deltagelse af medlemmer af Den Fynske Opera samt fotosession omkring og på drejeskiven



Det er en større historie at samle materiel fra nær og fjern til sådan et weekendtræf. De første ankom allerede tirsdag med materieltoget fra Randers. Onsdag kom lokomotiverne fra Sjælland, bl.a. fra Køge. Tyskerens særtog med vores fotograf blev hentet i Padborg. Et lokomotiv var inden ankomsten fredag på arbejde, idet det hentede et cementtog i Padborg. Tyskerne tog hjem igen mandag, men denne gang via Tønder og Niebøll, hvor man mødte biltoget, som over Hindenburgdæmningen for-





binder øen Sylt/Sild med fastlandet. Også tyske GM-entusiaster var glade for træffet i Odense, og det er ikke sidste gang, de tager turen nordpå med deres lejede ex-DSB Nohab'er.





GJEDSER JERNBANE - PÅ SPORET IGEN!

Danmark har fået en ny veteranbane - Trafikstyrelsen har (langt om længe!) givet tilladelse til veterantogkørsel på Gedser-Nykøbing F.





LJ M 32 'Marcipanbrød' kørte indvielsestog på Gjedser Jernbane. Vort arkivbillede blev taget under et åbenthus arrangement i Maribo.

ARKIVFOTO 'BANEN' - VIDO HRIBAR

Marienlyst eller med færgen fra Rostock. Det er først og fremmest 'remisefolkenes' ihærdighed, der har gjort det muligt at genoplive den nedlagte jernbane. Bevillingen på 850.000 kr. fra Real-dania-fonden har sat skub i renoveringen af den nedrivningstruede remise. I forbindelse med de omfattende anlægsarbejder, ved færgelejet, som vi skrev



ARKIVFOTO 'BANEN' - VIDO HRIBAR

LJ M 32 bygget hos Frichs i 1952.

Et længe næret ønske er gået i opfyldelse: Entusiastene samlet omkring Gedser Remise har af Trafikstyrelsen fået lov til kørsel med veterantog mellem Gedser og Nykøbing F. Det første tog afgik således fra den gamle remise den 29. november kl. 11 med ankomst i Nykøbing kl. 11.45. Dermed er det også kommet nyt liv i den gamle Gjedser Jernbane til glæde for veteranbaneentusiaster og turister, der kommer fra

Ved Gedser remise blev der anlagt et nyt perronspor til brug for personkørsel med veterantog.

om i banen on-line nr. 133, er der omlagt spor ved remisen og skabt forudsætninger for persontrafik efter indkapsling af Gedser stationens overdækkede perron.

Borgmester John Brædder genindviede den genopståede Gjedser Jernbane, idet han blev hentet i Nykøbing F. af veterantog, der blev trukket af ex-Lollandsbanens 'Marcipanbrød', oprindeligt bygget i 1952 af Frichs i Aarhus og i drift på LJ som M 32 indtil 2008.

Endnu er det ikke bestemt, hvornår i 2015 veterantrafikken kommer i gang, men det vender vi tilbage til snarest.



FOTO: SYDLOLLANDS HISTORISKE ARKIV

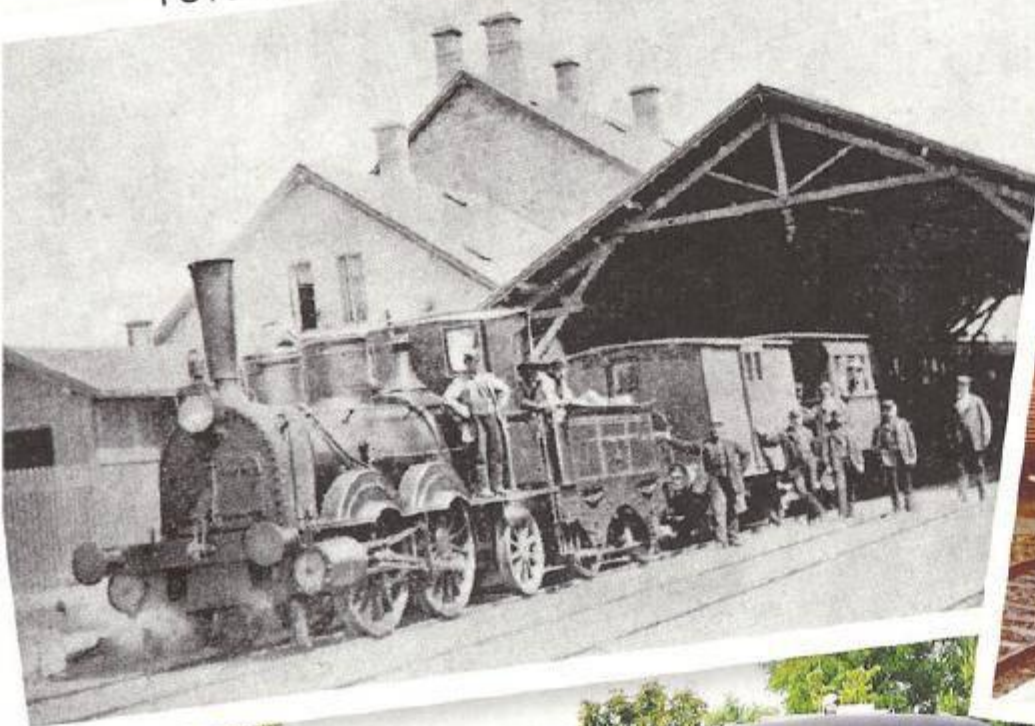


FOTO: CARL-FISKER

FOTO: JAN LUNDSTRØM



NYE BØGER

Af Vido Hribar



Anders Madsen markerer med sin bog 'Med Jernbane gennem hverdag og arbejde' Lollandsbanens 140 års jubilæum. Han lader en række tidligere ansatte hos LJ fortælle om en skøn tid, hvor der var gang i hjulene med to daglige godstog til Nakskov, hvor vi i dag næppe ser ét godstog på et helt år.

MINDER FRA EN SVUNDEN TID

Forfatteren, der er søn af trafikkontrollør og Nakskov stations sidste stationleder Frede Madsen, skjuler heller ikke sin misfornøjelse med personalebesparelser hele vejen igennem som følge af den skæve udvikling i landsdelen.

Lollandsbanen har den 1. juli 2014 eksisteret i 140 år. Anders Madsen har fået nogle af de tidligere medarbejdere til at mindes deres tid ved banen. Derved

tegnes der et billede af svundne tider, der ikke mindst hos denne anmelder vækker minder fra dengang, han kom til byen med 4-toget via Slagelse og Næstved for i Nykøbing F. at skifte til LJ-tog, der kørte ham på ujævne privatbanespor til hans mål i en raslende og gyngende personvogn.

På bogens 117 rigelig illustrerede sider møder vi overtrafikassistent Birte Andersen (ansat

1956-2002), driftschef Carl Fisker (1942-1990), der kom fra LFJS fra NPMB, rutebilchauffør Eigil Rasmussen (1969-2011), banenæstformand Erik Andersen (1956-1992), som arbejdede ved Våbensted kolonnen, og stationsforstander Gunnar Thomsen (1952-1993). som kom til LJ fra RØHJ.

En absolut nøgleperson bag jernbanerne på Lolland-Falster var etatsråd Carl Frederik Tietgen. Når man tager i betragtning datidens tekniske hjælpemidler, var anlægget af strækningerne Guldborgsund-Nakskov og Maribo-Rødby sket i rekordfart på kun 16 måneder.

Efter fortællinger om banens første tid kan vi læse om overtrafikassistent Inge

Rasmussens (1970-2002) nye græsgange. Forfatteren har også opsøgt banebetjent John Baltzer (1968-2006), der virkede ved Ryde-kolonnen, Lokomotivfører Jørn Jensen (1973-2008), som foruden at have kørt også har undervist på jernbaneskolen. Banegårdskiosken i Maribo, der var forpagtet af Karen Grete Larsen (1970-1994), får også et ord med på vejen, ligesom Leif

Dalsgaard (1981-2009), som har været værkstedsformand og arbejdet i det nybyggede værksted i Nakskov, mens trafikassistent Niels Christian Devantier (1978-2011) tog sig af ledelsen på LJs rejsebureau.

Meget af det, som de tidligere medarbejdere fortæller om, er borte med centraliseringsblæsten. Stationerne er ubemandede, billetsalget er overladt til billetautomater, lokomotivføreren er blevet ene mand på toget, og det hele er blevet totalt uperson-

ligt. Dog er de støjende 'lynetter' udskiftet med de komfortable IC2-togsæt, som kører i halvtimes takt, og selv om gods er forsvundet, er der heldigvis mange rejsende, der holder liv i banen. Banens ene Mx'er, som det ellers var meningen skulle køre med godstog, frister tilværelsen på det tomme stationsområde i Nakskov. Det venter på årets første sne, så det kan holde sporet frit til IC2-sættene.

De forskellige livshistorier, der rulles op, rummer anekdoter og vidnesbyrd om dagligdagen på LJ, således om far og søn, der begge var lokomotivførere, men med hver sin opfattelse af, hvordan arbejdet skulle udføres, om den folkelige direktør

og hans mere folkesky efterfølger, om sukkertransporter i containertog og om, hvorfor man gik glip af dem - det kunne læses mellem linierne. Fabrikken har i hvert fald kappet sit industrispor og Regionstog afmonteret containerkranen.

Jernbanetrafikken på havnen fik for alvor et skud for boven, da Vestas efter kun 10 år lukkede sin vindmøllefabrik. At havnesporet ikke helt er pillet op, men kun

asfalteret, levner dog ikke meget håb om ny trafik på havnen...

Lastbilerne er løbet af med sejren over Lollandsbanen, der senest måtte fusionere med fem andre privatbaner.

Bogen kan varmt anbefales til alle jernbaneinteresserede.

Med jernbane gennem hverdag og arbejde af Anders Madsen, 117 sider, ca. 130 ill. deraf mange i farve. Forlaget Skinne Bøger. Vejl. 275.00 kr. ISBN 978-87-983192-6-9





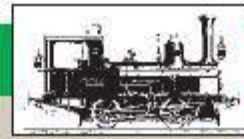
DSBs
Desiro
MQ
4111
i Odense
- og
Fleisch-
manns
skala N-
model af
MQ
4115

MODEL-
FOTOS:
V. HRIBAR



MQ 4115 DESIRO

En model i skala N af DSBs desiro
som kører på Svendborg-banen



SKALA N

Fleischmann





Modellen er låst fast i plastemballagen i gennemsigtigt æske med tydelig anmærkning om, at man ikke må knække sættet, når man tager det op af æsken.

Et tysk jernbaneblad skrev, at det eneste, som Fleischmann ændrede på den tyske model af dieselmotortog i skala N, der kører på 9 mm spor, var DSBs logo. Den lemfældige omgang med sandheden overraskede ikke så lidt, for godt nok er den danske model en kopi af den tilsvarende tyske, men der er en masse DSB

påtryk og piktogrammer på de togsæt, som kører på Svendborgbanen. Den tyske kollega har nok haft de forkerte briller på. Vi har forstørret billederne, så læserne kan beundre påskriverne med eller uden briller.

● LIDT OM FORBILLEDET

De første tre røde Desirotog, bygget hos Siemens, kom til Svendborgbanen i december 2000. De var lejet hos Angel Tranz Contracts Ltd. De var identiske med DB 642 og blev indsat den 23. marts 2001. Togsættene bestod prøven på Svendborgbanen, og DSB besluttede i

115 PRO

dieselmotortog
en i handelen



Modellen er udstyret med motor med svinghjul. Fleischmann gør opmærksom, at togsættets naturtro lavtgulvkonstruktion kan komme i konflikt med en ældre sporskiftetypes høje el-drev.

2002 at leje 12 helt nye togsæt samme sted. De røde blev sendt retur og erstattet med de gråblå i DSBs nye design.

Vognkassen er bygget af aluminium med front i glasfiber. Toget har ATC (automatisk togkontrol), tryklufsbremse og magnetisk skinnebremse. Ikke desto mindre har Desiro været involveret i flere uheld.

Således påkørte MQ 4115 et væltet træ ved Kværndrup, hvorved den ene aksel afsporede. Det skete den 6.12. 2013. MQ 4116 var påkørte den 18. 1. 2013 en personbil i Fruens Bøge. MQ 4119 blev afsporet i Odense den 2. 10. 2008, mens MQ 4122 var uheldig to gange: den 27. 2. 2006 stødte det sammen med en holdende lastbil i en overkørsel i Pederstrup, og den 1. 2. 2010 påkørte det en trailer i overkørslen i Højby.

Desiro-sættene bliver også brugt på Odense-Fredericia-strækningen. Der er også anskaffet Desiro-sæt til strækninger i Jylland. Otte sæt kører på Grenaabanen, der blev overtaget af Aarhus Nærbane, som nu står for fællesdrift af både Grenaabanen og Odderbanen. Også Nordjyske Jernbaner har otte Desiro-togsæt, som kører på hhv. Skagensbanen og Hirtshalsbanen.



De to vogne deler en fælles Jacobs bogie.

Togsættene måler 41,7 meter, vejer 68 ton og har en tophastighed på 120 km/t. Vores model i skala N måler 275 mm og vejer 95 gram.

Som det fremgår af billederne, er der ikke meget mere, man kan ønske sig af Fleischmanns model af Desiro'en. Det er DCC-modellen jeg har set på, og den kører fortrinligt. Teknisk adskiller den sig fra en almindelig jævnstrømsmodel ved, at den har indbygget en lyddecoder, og den har fra fabrikken standardadresse '3', som kan omkodes fra 1 til 9999. Den kan også køre analogt på jævnstrøm, men så bortfalder visse funktioner som f.eks. lys, ligesom nogle lydeffekter udebliver. Desuden skal der skrues op for spændingen, før man hører noget.

Der er vedlagt vejledning på tysk,



engelsk og fransk og den findes trykt på selve emballageomslaget samt et lille hæfte og nogle lølblade, alt sammen lidt upraktisk når man skal pakke det ned i æsken igen.

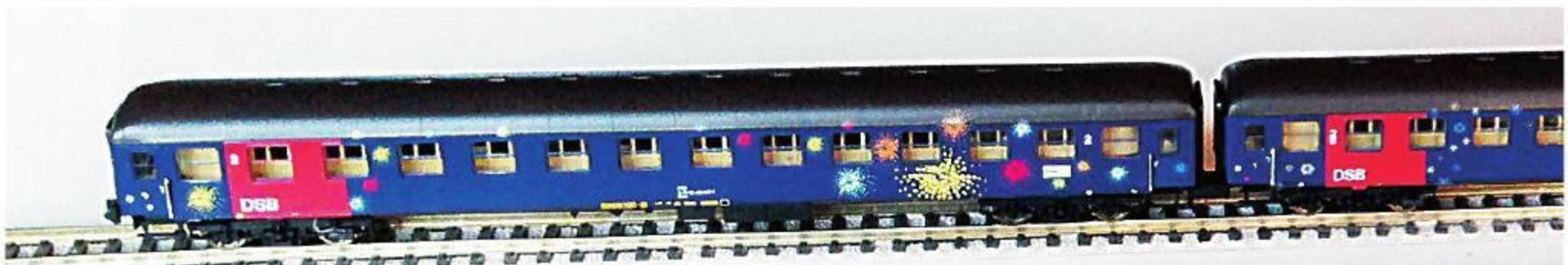
● FORSLAG TIL FLEISCHMANN

Er det for dyrt (og for omstændeligt!) at trykke betjeningsvejledningen på alle EUs 24 officielle sprog, herunder dansk, ville det være særdeles kundesvenligt, hvis man kunne finde vejledningen på ens modersmål på Fleischmanns hjemmeside! 🚂

Modellen er udstyret med Scharfenbergs koblingsattrapper. Vil man sammenkoble to sæt, er der vedlagt udskiftningskoblinger. Kører man på et anlæg med ældre typer af sporskifter, kan modellen støde mod skifternes eldrev, som derfor tilrådes monteret på pladens underside og med bunde



Påskriverne er mange og tydelige. Her fotograferet noget forstørrede så man kan se detaljerigdom selv i en målestok 1:160.



FERIEEKSE

Fleischmann har udsendt et tre-vogns liggevognssæt i skala N. Forbilledet kørte med 'skiløberne' mellem Aarhus og Kufstein.

MODEL FOTOS: VIDO HRIBAR



DSB Bcm 5188 51-40427-0 - kom i drift i 1988 og blev udrangeret 1994



DSB Bcm 5188 51-40421-3 - kom i drift i 1987, nu overtaget af Jernbanemuseet



DSB Bcm 5188 51-40425-2 - kom i drift i 1988 og blev udrangeret 1994.



PRESS

Ferieekspressen blev derfor i folkemunde kendt under navnet 'Skiløberen'. Den bestod af liggevogne indkøbt i Tyskland, der blevet sat i drift efter en renovering hos Scandia i Randers. Vognene, der er bygget i 50'erne, er 26,4 meter lange, beklædt med stålplader, vejer 39 ton og har 66 liggepladser i de 11 kupéer. De er godkendt til hastigheder op til 140 km/t. Fleischmanns liggevogne er også godt kørende, og i denne skalstørrelse er der sjældent problemer med sporet. Vognene er 165 mm lange og vejer 35 gram. De leveres i en æske af klar plastic.

Påtrykkene er flotte og tydelige, ligeledes litreringerne - det er den sædvanlige høje



Fleischmann standard. Da jeg så håndbøjlerne ved dørene, sendte jeg en venlig tanke til montagedamerne ved samlebandet - det pillearbejde kræver godt syn og sikker hånd! Ser man nærmere på vognkassen og undervognen, vil man opdage, hvor godt kanter-



Bemærk de påmonterede håndbøjler!



ne passer sammen (se pilene!). Der er ingen slinger i valsen!



Normal koblingsafstand 4 mm



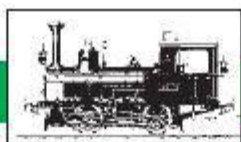
DE BLÅ TOG

Det internationale Sovevognsselskab i Danmark - og DSBs nattog



Danmark nåede at have nattog med sovevogne til og fra det sydlige udland gennem 110 år - omend afbrudt under de to verdenskrige - inden det sidste nattog kørte sydpå i oktober 2014.

NYE BØGER



Storhedstiden med hensyn til komfort var i 1930'erne, mens antallet af rejsende steg markant efter 2. Verdenskrig og toppede for sovevognsrejserne omkring 1960.

Fra begyndelsen blev sovevognstrafikken - ligesom i de fleste andre europæiske lande - varetaget af Det internationale Sovevognsselskab, Wagon-Lits. Selskabets mørkeblå sove- og spisevogne var frem til 1970'erne indbegrebet af den komfortable togrejse. Fra 1971 stod de vesteuropæiske

baner selv for sovevognsdriften, men først gik de forretningsrejsende over til fly, så de ferierejsende; hvortil efterhånden kom den interne konkurrence fra stadigt flere højhastighedstog.

Også i dansk indenrigstrafik havde vi i godt 83 år sovevogne, ligeledes afbrudt under verdenskrigene og nogle år i 1970'erne. Det var også her Wagon-Lits som stod for driften frem til 1971. I nogle år var der kun liggevogne, men fra 1981 kom der atter sovevogn mellem København og Frederikshavn. Indenrigs-nattrafikken sluttede med manér: Fra 1987 kørte DSB nattog med sove- og liggevogne mellem hovedstaden og en række jyske byer, og de mørkeblå vogne med måne og stjerner på vognsiden blev en stor succes, indtil Storebæltsforbindelsen med ét gjorde landet mindre.

Den store, gennemillustrerede bog fortæller grundigt hele historien om sovevognstrafikken såvel i som til og fra Danmark, med hovedvægt på

Det internationale Sovevognsselskab og DSBs egne nattog.

Samlere af Wagon-Lits porcelæn, bestik, glas mv. - der internationalt handles til høje priser - kan glæde sig over en særdeles grundig gennemgang af dette emne. Fra tiden under 2. Verdenskrig fortælles en ret ukendt historie om Wagon-Lits vogne, der midlertidigt blev overdraget DSB og deltog i en diplomatisk mission. I et særligt kapitel beskrives de Wagon-Lits og DSB vogntyper, som har været brugt i nattogene, samt de spisevogne som Wagon-Lits drev i Danmark. Ikke mindst modelbanefolket vil glæde sig over de mange fine tegninger af vognene i skala H0 (1:87) og de fyldige lister over vogne der har kørt her i landet.

Der er i forhold til den i 1980 udsendte 'Sove- og spisevogne i Danmark' tale om en i stort omfang nyskrevet, markant udvidet og opdateret bog.

De blå tog - Det internationale Sovevognsselskab i Danmark - og DSBs nattog Af John Poulsen, under medvirken af Poul Thestrup, Steffen Dresler m.fl. 240 sider A4 tværfomat, ca. 500 ill, mange vogntypetegninger i 1:87. Forlaget Banebøger, **ISBN 978-87-91434-41-9**. Vejledende pris 498,- kr.) Fås gennem boghandelen, i førende hobbyforretninger på Danmarks Jernbanemuseum eller hos Jernbanebøger, tlf. 33 93 20 02, www.jernbaneklub.dk/jernbog.htm

STOR BOG OM **SNB**

Svendborg-Nyborg Banen, 1897-1964
af Lars Viinholt-Nielsen

Blandt alle dansk jernbaner indtager Svendborg-Nyborg banen en særstilling. Den var i en periode fra åbningen i 1897 drevet af jernbaneselskabet selv, ligesom de fleste andre privatbaneer, dernæst forpagtet - først i 47 år af et andet privatbaneselskab og så sidste 15 år inden nedlæggelsen i 1964 af DSB.

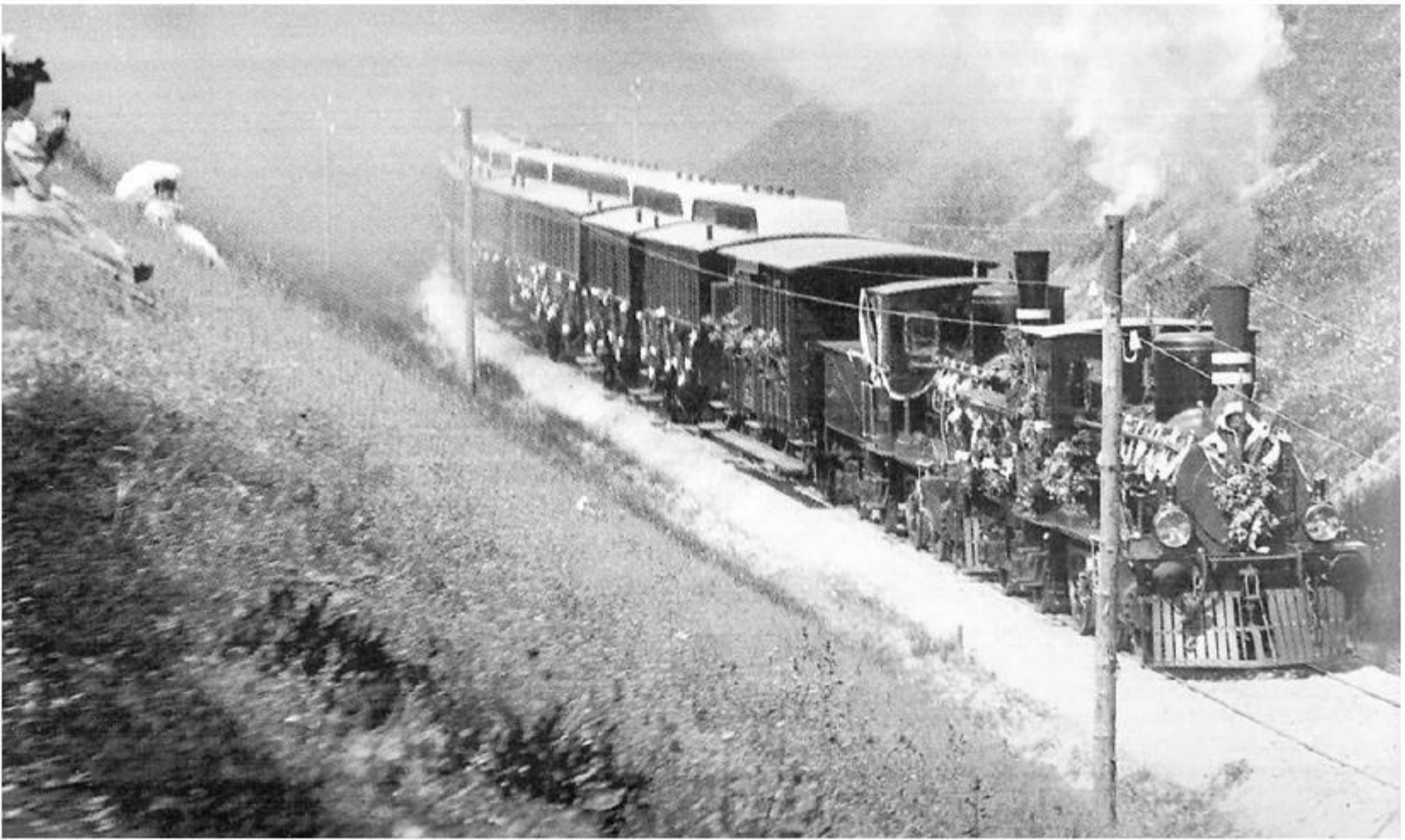
Medens staten foreslog banen anlagt som en smalsporet lokalbane, ønskede egnen - og ikke mindst Svendborg by - en bane, som for trafikken mellem Sydfyn og Sjælland/København kunne

Lars Viinholt-Nielsen

Svendborg-Nyborg Banen

1897-1964





Lokomotiv 1 og 2 med festtoget fra Svendborg den 1. juni 1897.

konkurrere med Sydfyenske Jernbaneselskabs strækning Svendborg-Ringe-Nyborg. Konkurrencen mellem de to selskaber om trafikken fra Svendborg mod øst kom aldrig til fuld udfoldelse, men påvirkede i høj grad banen. Baneanlæggets udformning, driftsmateriellets udstyrelse og driftsformen skilte sig markant ud fra andre samtidig anlagte privatbaner. Det gav store anlægsomkostninger og dyr drift, og de store forventninger til banens økonomi blev ikke indfriet.

Efter kun fem års selvstændig drift blev banen overtaget i forpagtning af Sydfyenske Jernbaneselskab. Da dette selskab i 1949 gik over til statseje, blev Svendborg-Nyborg bane forpagtet af DSB. Fra 1902 og til 1954 modtog banen en årlig forpagtningafgift, men de vanskelige forhold for sidebanerne efter vejtrafikkens opblomstring medførte, at kommunerne fra 1954 måtte betale DSB for driften. Selv om beløbet var

beskedent, levede banen herefter en truet tilværelse, på trods af at den - som en af landets stærkest trafikerede sidebaner - i 1955 af Privatbanekommisionen var anbragt i den fineste gruppe. Det blev fatalt, at en meget banefjendtlig amtmand i Svendborg nærmest havde sat sig som en livsopgave at få banen nedlagt. Trods stor modstand fra ikke mindst Svendborgs side, måtte banen således lukke den 30. maj 1964.

Lars Viinholt-Nielsen afslutter med denne bog serien af banemonografier om de fem sydfynske jernbanestrækninger, som han begyndte i 1976 med Odense-Svendborg banen. Bogen rummer fortegnelser over banens trafik, stationspersonalet samt driftsmateriellet.

Svendborg-Nyborg Banen, 1897-1964 af Lars Viinholt-Nielsen, 168 sider, ca. 300 ill. Forlaget banebøger, Vejl. pris 298,- kr.

ISBN 978-87-91434-40-2

RØG OG

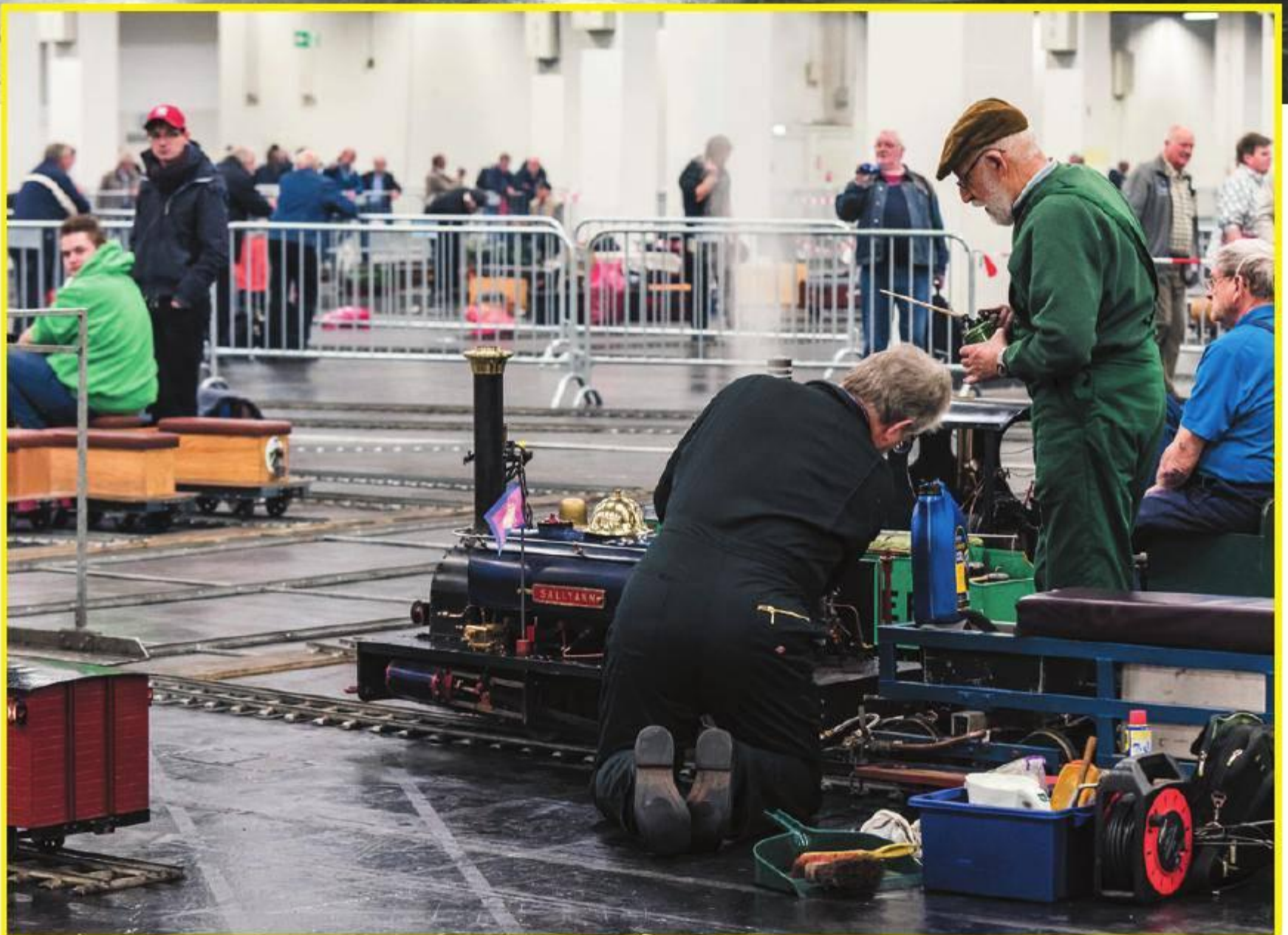
ÆGTE DAMP

Henved 60.000 besøgte den 20.-23. november den internationale modeljernbane udstilling i Köln. Det er en af de største arrangementer af denne art i Tyskland, i år med 191 udstillere fra 12 lande.

IMA 2014 KÖLN



Samtidig var der for ottende gang et træf, hvor 80 entusiaster, der kører med store tog og ægte damp, også var med. De kom fra England, Frankrig, Nederlandene, Østrig, Tyskland, Schweiz, og sågar





Japan! De boltrede sig med tog, der kørte på skinner af forskellig sporvidde, som var lagt i en kæmpe stor messehal. Foruden damplokomotiver, hovedsagelig efter tysk forbillede, kørte man også med dieseltrækraft.

At køre med dampkraft krævede også sine mænd og meget af tiden gik da også med at passe maskinerne, der skulle op på et korrekt damptryk. Så der blev fyret, skovlet kul, og fyldt vand på, før man





kunne komme af sted ledsaget af pift og fløjt. Det var ikke blot velhavende ældre mænd, som kørte de kostbare lokomotiver -



den aldersmæssige spredning var faktisk nogenlunde jævnt fordelt, så den nye generation af dampentusiaster synes sikret. Der blev også gjort



meget for at sikre efterslægten i resten af udstillingen, idet modeljernbaneproducenterne havde lagt skinner på gulvet, hvor børn kunne lege med de elektriske tog. Flere havde også arbejdende værksteder for børn og unge, hvor de kunne hente deres første erfaringer som byggere.

Formålet var selvfølgelig at vinde nye kunder for hobbyen. Forskellige erhvervssammenslutninger begyndte sidste år at arbejde målrettet i denne retning. Krisen



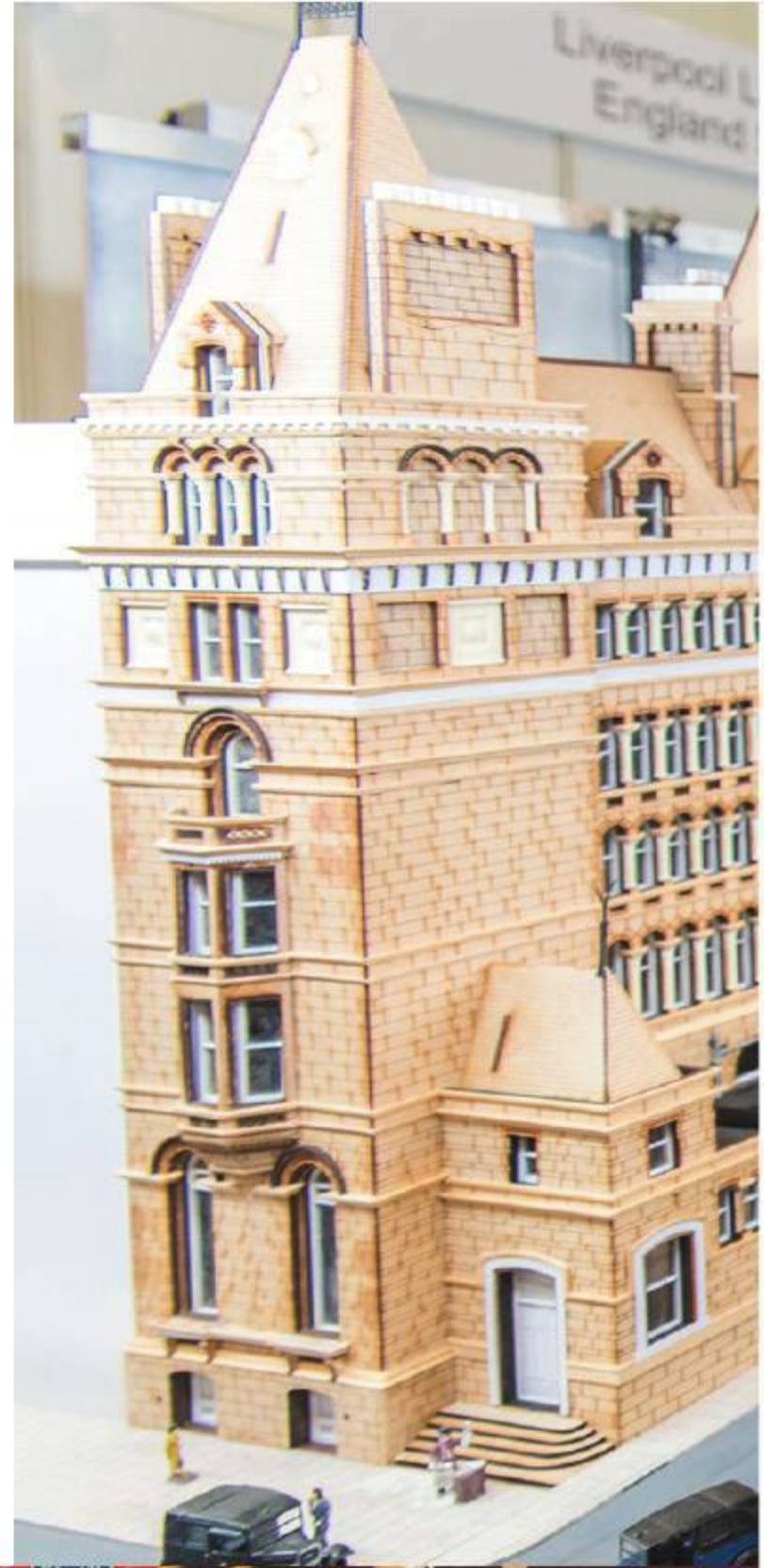
kradser og er ikke forbi - butiksdøden fortsætter (også) i Tyskland, mest fordi handelen nu flytter over til internet ...

Damptræffet blev afviklet i en af Køln-messens kæmpestore haller,





Der var 20 modelanlæg, man kunne beundre på messen. De var i forskellige sporvidder og målestok, og det var hovedsagelig europæiske modellandskaber. Af de mere eksotiske anlæg var der et japansk, hvor der blev kørt med deres legendariske højhastighedstog i spor N (målestok 1:160). Som den absolutte attraktion var der et britisk anlæg med en model af Liverpool Lime Street station, som den så ud i efterkrigsårene 1945-48. Den var opbygget i den i landet ret udbredte skala EM (18 milli-





meter spor). Det særlige ved anlægget var, at trafikken kunne afvikles samtidig ad over mere end 20 forskellige togveje, bl.a. takket være en stor skjult banegård.

Af andre attraktioner kunne nævnes det franske kluban-



læg (Club Modelisme Ferroviare d'Albens) 'Challieres', bygget over og omkring et naturtro flodlandskab, hvor TGV eksprestogkørsler vekslede med kørselen med interessante godstogskombinationer.

Udstillingen var i høj grad præget af den digitale togdrift, og for første gang blev der arrangeret digitale arbejdsværksteder (Workshops), hvor man kunne





høre om emner som 'Digitallyd i lokomotiver' eller 'Hvordan digitale dekodere bygges ind i modeltog'. Som nævnt gjorde branchen meget ud af at vinde ungdommen for leg med modeltog. I den forbindelse stillede Märklin, Auhagen, Busch, Faller, Noch og Viessmann i fællesskab 200 kvadratmeter plads til rådighed, hvor børn og unge kunne prøve kræfter med diverse byggesæt m.m.. og den var virkelig velbesøgt.

Der var mange familier med børn, der besøgte udstillingen. Hovedparten af de besøgende udgjorde de lokale, men en tredjedel kom dog udefra, hovedsageligt fra Benelux-landene og fra Schweiz, hvor modeltog nyder ret høj status.

Skala G (målestok 1:22,5) bliver stadig mere modeltro og fås i nye varianter til overkommelige priser.



NOCH er mestre, når det gælder diverse tilbehør til modellandskaber. Her er det et syd-tysk vingods, som NOCH viste på messen. Der var et stort udvalg af forskellige landskabsmaterialer, også præsenteret i et katalog på mere end 300 sider med træer, figurer i forskellige situationer, broer, klipper, buske, græs, bygninger..osv. osv..



Der er store forhold og derfor også god plads på messen, når man skal tage indtrykkene med hjem på sin iPad. Köln udstillingen er en af årets vigtigste, hvor industrien præsenterer årets sidste nyheder - lige inden jul!



Kuldepot kræver god plads på et modelanlæg. Flot ser det ud.

Og som sædvanlig flokkedes folk i de store haller, hvor de førende modelproducenter havde deres stande.



Der blev bygget og demonstreret for publikum, hvordan man gør. Her bliver der lagt sidste hånd på en grusgrav.



Inponerende modelanlæg fra NMJ med Finse station - den højeste på Bergensbanen

ROCO OG NMJ I SAMARBEJDE

Nu også tre-akslede vogne til nordsvensk malm

Roco og Norsk Model Jernbane er gået sammen om endnu et fælles projekt - nemlig de svenske malmvogne, SJ litra Mas IV. NMJ har leveret tegninger og dokumentation på alle de forskellige vognvarianter. I første omgang kommer der

et sæt med fire brune vogne, som de så ud i 1970'erne. De 3-akslede vogne kommer i Rocos sortiment og i NMJs Topline-serie. De bliver udstyret med kortkobling og NEM-skakt. Forbilledet kørte på Luleå-Kiruna-Narvik,



BESKEDNE 160 MIO. KR.

vil det koste at sætte IC4-tog i stand, og de kan alle komme ud at køre inden 2019.

Det blev konstateret i den rapport, som det svejtsiske konsulent firma Prose har afleveret til DSB efter at have undersøgt togene, hvis hovedfejl var, at de ikke kunne bremse og heller ikke sammenkobles.

DSB kan, ifølge Prose, få 74 ud af 82 togsæt ud at køre for et forholdsvis beskendent beløb, hvilket kommer bag på de fleste, der egentlig regnede med, at togene skulle skrottes. En tredjedel af de nuværende IC4 har ikke kørt i år. De 30 togsæt står tilsammen for under en procent af det samlede antal kilometer, skriver Ritzaus Bureau.

Trafikminister Magnus Heunicke skriver i en kommentar, at 'nu har vi fået en meget grundig rapport fra schweizerne, som vi og DSB skal bruge tid på at sætte os ind i.' Det bliver spændende at se, hvad det hele ender med.

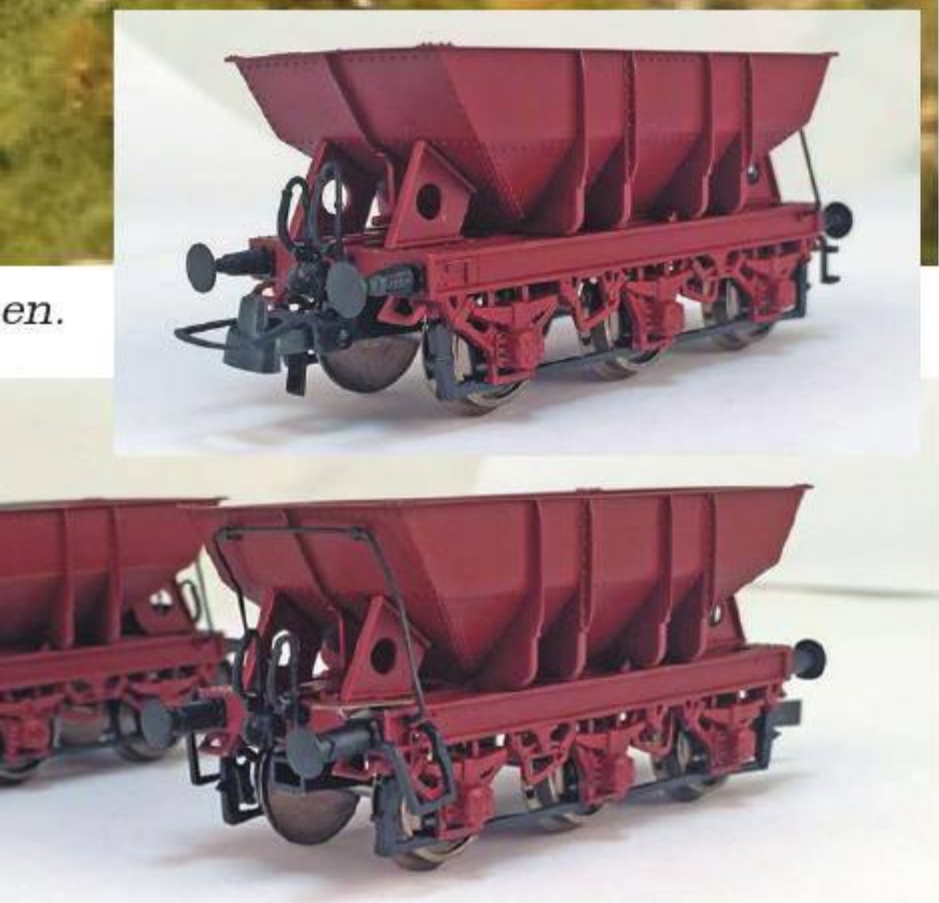


Nogle af de skandaløse IC4 togsæt på værkstedet i Aarhus.

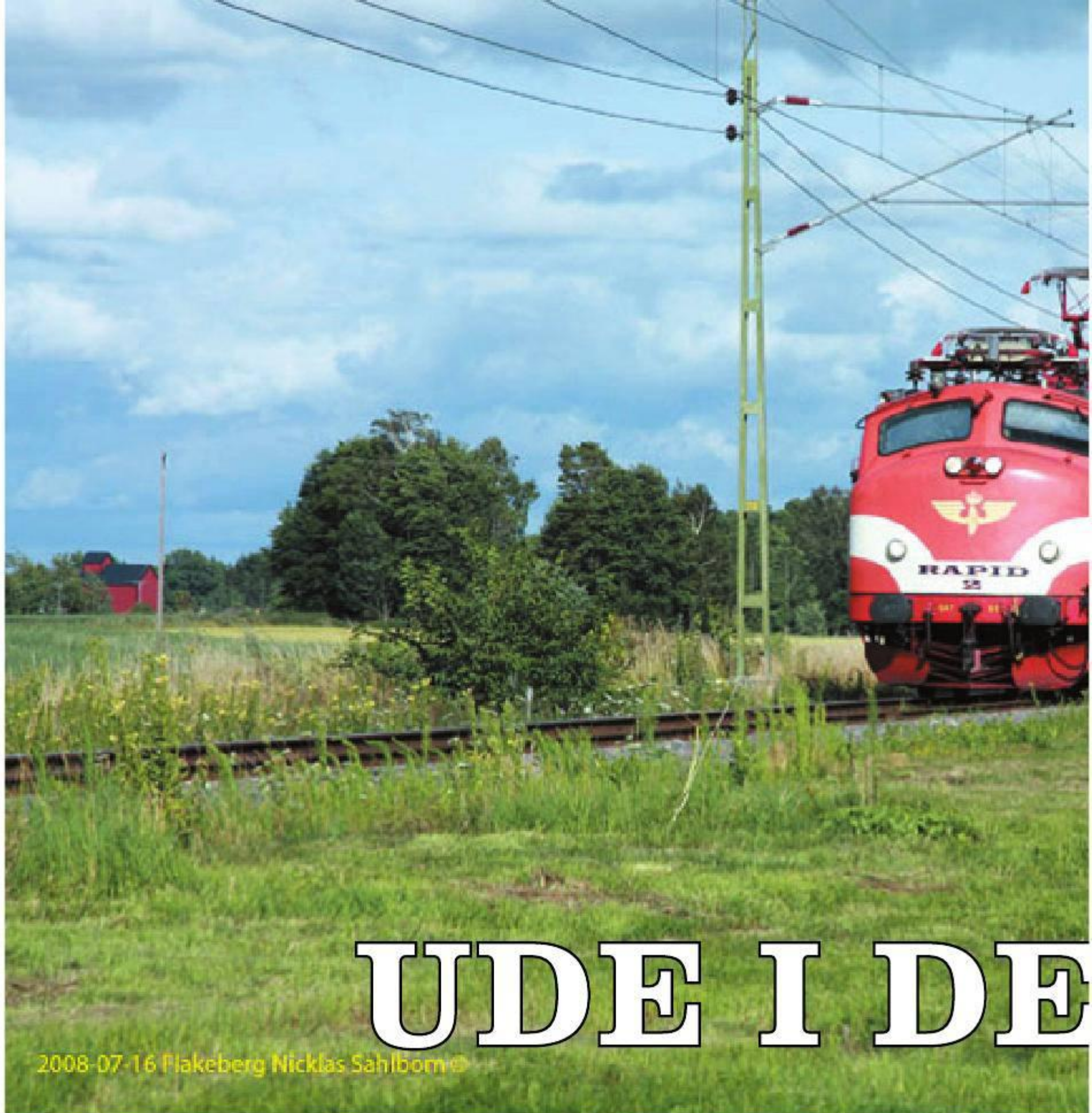
FOTO: DSB



en.



Roco har hidtil udsendt norske og svenske malmlokomotiver både de moderne ORE dobbeltlokomotiver og de tredelte Dm3 samt tilsvarende Dm2-maskiner. Lokomotiverne blev udsendt i flere bemalingsvarianter.

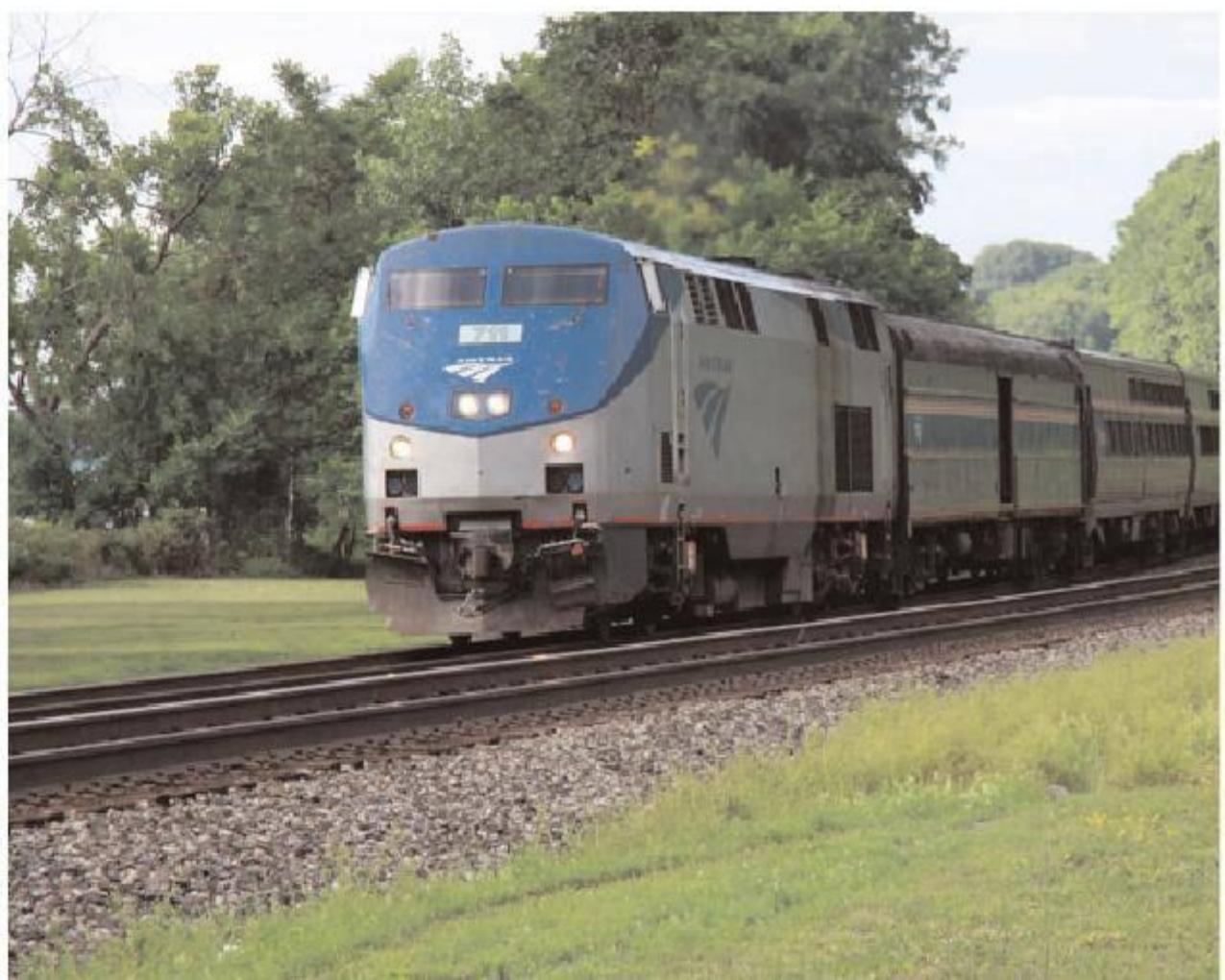


UDE I DE

2008-07-16 Flakeberg Nicklas Sahlbom ©

Vores medarbejder Nicklas Sahlbom tager sjældent af sted uden sit kamera. Jernbanemotiver er for det meste hans foretrukne mål - oftest i Sverige, siden han bor i Göteborg, men ligeså tit også i USA, hvor dagens rejse begynder.

40





På min rejse nord for Göteborg nåede jeg til Flakeberg mellem Öxnered og Herrljunga. Her kom Ra 847 med en Strix-målevogn. Motivet var lige i vinklen med solen på det rette sted på himlen og vinden i den rigtige retning, som gjorde fotografering til en sand fornøjelse.

Alle disse billeder er fra 2008, og der er for så vidt ikke noget specielt ved dem, skriver Nicklas. Jeg har bare endevendt bunken og synes, I skulle se dem. Dengang besøgte jeg - for mit vedkommende første gang - sammen med familien det østlige USA. De to billeder nedenfor er taget i delstaten New York. Bare et stenkast fra Hudson River på flodens østlige bred, hvor vi er i Germantown. Et Amtrak tog kommer stille med persontog på vej sydover mod New York City. Det er et GE P32AC-DM nr. 711 i front fotograferet den 24. juni, mens familien venter tålmodigt lige bagved mig. Sidst i togstammen er en privatbanevogn med påskriften Louisville & Nashville 800228.





2008-07-31 Aspen Nicklas Sahlbom ©

Og så skifter vi fra BJ til VSB og Aspen. En varm og skøn eftermiddag den 31. juli ankommer Green Cargo med et godstog til Göteborg. Toget trækkes af Rc2 1115.

Lidt senere høres en buldren fra göteborgsiden, en lyd som er typisk for et GM-diesellokomotiv. Og det er rigtigt nok - et sølvfarvet TMY lokomotiv, der dukker op med et tog lastet med grus og sten. Det svenske TÅGAB ejer flere ex-DSB My'er.



2008-07-31 Aspen Nicklas Sahlbom ©



*Mit s
fra G
holdt
sin fa*

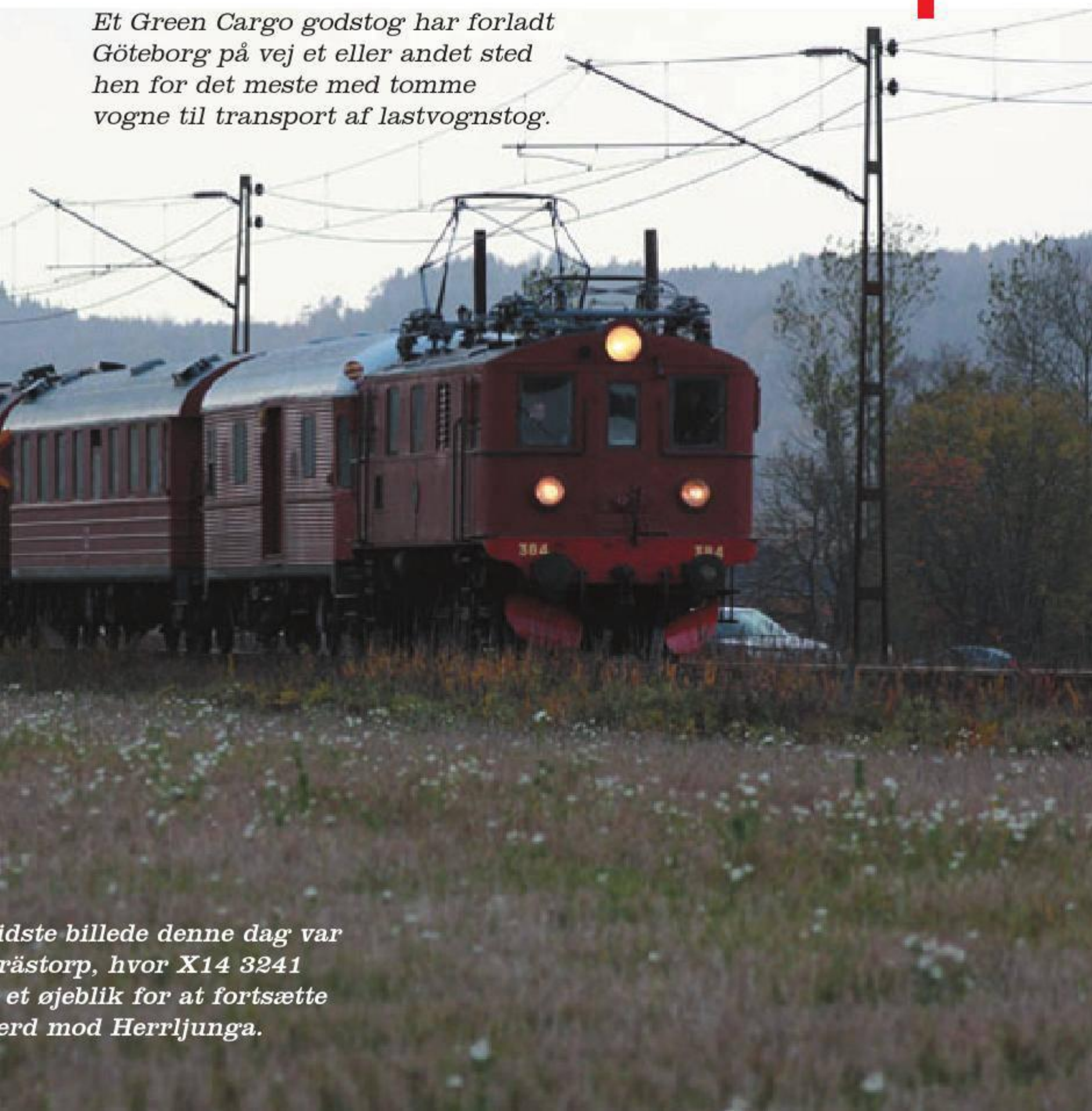
2008-10-25 Alvhem Nicklas Sahlbom ©



BJs er ude at køre med sit kulturtog til Säffle den 25. oktober 2008.

Passagererne skal til teater i Säffle for at overvære en herlig operaforestilling

Et Green Cargo godstog har forladt Göteborg på vej et eller andet sted hen for det meste med tomme vogne til transport af lastvognstog.



*sidste billede denne dag var
rästorps, hvor X14 3241
et øjeblik for at fortsætte
erd mod Herrljunga.*



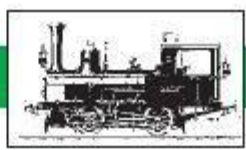
Magirus KW 16 med teleskopkran og ekstra støttehjul, der gør den egnet til indsats på stejle bjergveje.

MÆGT

Siger man Magirus, går tanken straks til modeller af brandbiler, som fremstilles af Preiser i skala 1:87 i flere varianter. Bilmærket er opkaldt efter Conrad Dietrich Magirus fra Ulm. Hans firma har siden 1864 fremstillet forskelligt brandsluknings- og redningsudstyr.

Et af disse redningskøretøjer er KW 16, 16, som er en videreudvikling af KW 15 fra 1957, fremstillet i alt i 39 eksemplarer. Forbilledet til Preisers plasticmodel ejes af Münchens brandvæsen.

TILBEHØR





Conrad
Dietrich
Magirus

Alarm! Brandmænd gør
klar til udrykning.

Preiser sæt
nr. 10642

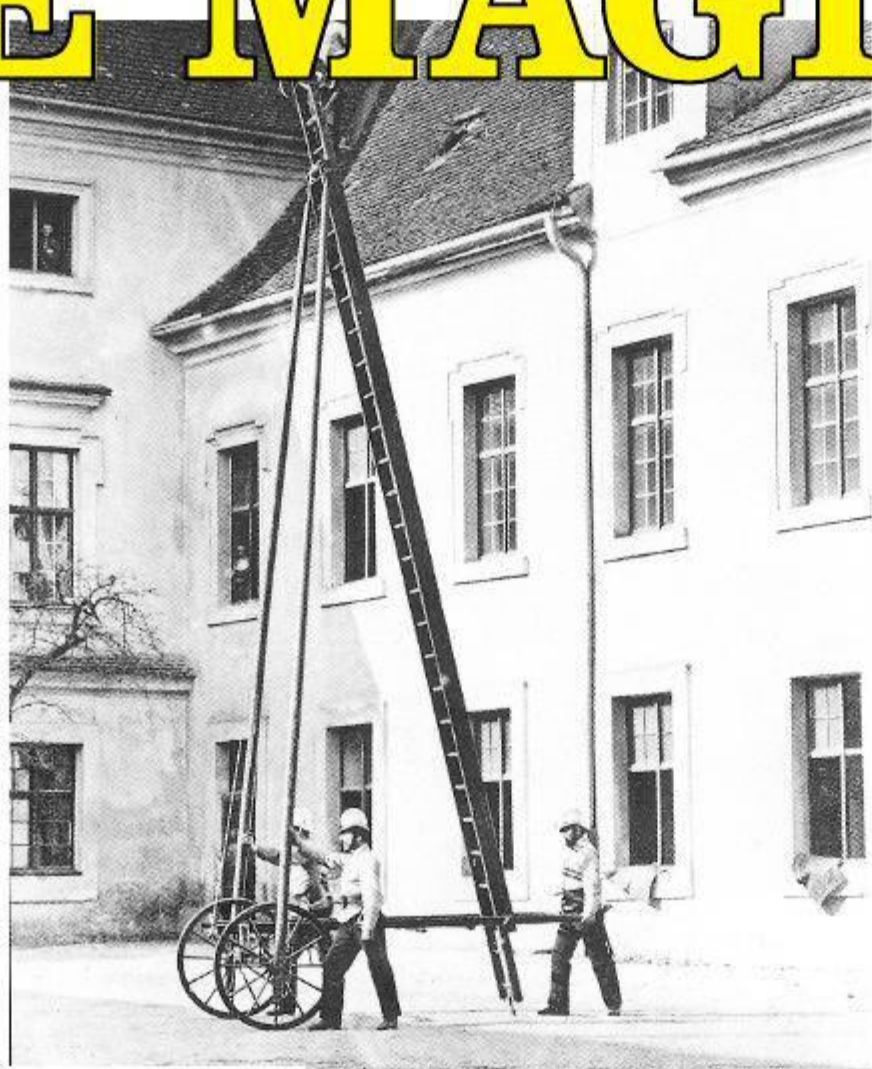


Firmaets grund-
lægger, C. D.
Magirus fås både
i målestok 1:24
(afbildet) og 1:45

Magirus' første
brandstige fra
1872 - siden er
den vokset til 42
meter, sat på en
hydraulisk dreje-
skive monteret på
en brandbil



TIGE MAGIRUS



Preiser har et righol-
digt udvalg af brand-
mænd i målestok 1:87
- i alt ni sæt á seks
figurer. Det er brand-
mænd i aktion i for-
skellige situationer og
stillinger. Det her
viste sæt nr. 10642
(øverst på siden) ko-
ster 16,99 euro (vejl.)
Redningskøretøjerne
som kran KW 16 kat.
nr. 35033 fås til 39,65
euro (vejl.). Figureerne
er meget detaljerede
og håndmalede, hvil-
ket forklarer den for-
holdsvis høje pris.



Brandbil F 16
bygget i 1985



Det navnkundige tyske firm Preiser, der sørger for befolkningstilvækst på vore modeljernbaneanlæg, har denne gang sørget bl. a. for at butikkerne i modelhuse- ne ikke skal stå

PREISERS MAGASIN



gabende tomme. Der er fremstillet to pult- og reolsæt med



to prøvekabiner i hvert . Øverst (kat.nr. 10628), hvor kunderne er i færd med at

prøve tøj. Nederst (kat. nr. 10622) er damerne i gang med at finde den rigtige

kjole eller/og skjorte til manden. Med hvert sæt følger 10 skjorter (ikke afbildet). Der er også figurer bag gardinerne i hvert af de to prøverum. Herligheden koster 24,50 euro pr. sæt (Vejl. pris)



At vente på tog i en ventesal er ikke altid lige spændende. Stemningen på de to rækker bænke er ikke





Morgenstemning i soveværelset. Manden skal åbenbart først ud af huset, mens konen kan tage det med ro, siden der endnu ikke er børn i huset
 Preiser sæt nr. 10632 fås til 15.99 euro. (vejl.)

Folk på farten! Og alle slæber nogle store trolleys - og selvfølgelig skal man lige tale i mobilen imens! Hvad har man fået tiden til at gå med, før den telefon blev opfundet?



Kat.nr. 10640 vejl.14.20 euro



Kat.nr. 10641 vejl.14.20 euro

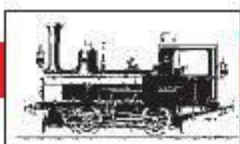


til at tage fejl af. To forskellige sæt - det på side 46 kat. nr. 10660 fås til 13,35 euro og på side 47 kat.nr. 10661 til 12,99 euro (vejl.)



I DRIFT I 5

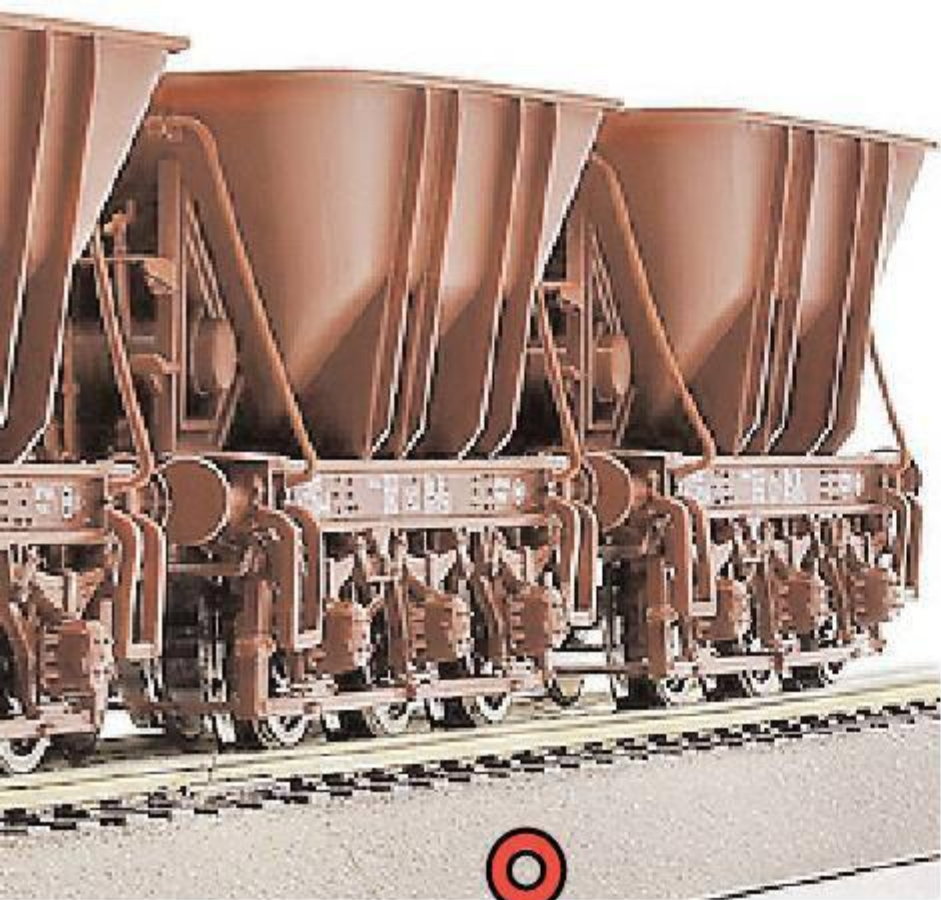
Alle, som har anskaffet Rocos malmlokomotiver, vil være himmelhenrykte over de H0-modeller af de gamle malmvogne, som nu er fremstillet af Roco i samarbejde med Norsk Modell Jernbane.



JULENYHED

I alt blev der bygget 2730 eksemplarer af litra M2/Mas vogne til Malmbanen på flere vognfabrikker i perioden fra 1906 til 1931. Disse vogne var i drift i mere end 50 år i både Sverige og Norge. Også TGOJ havde nogle af litra M2/Mas. Antallet

af Mas-vogne var fordelt mellem Norge og Sverige i forhold til det antal kilometer på hhv. norsk og svensk side af banelinien mellem svenske Kiruna og norske Narvik. De norske vogne var registreret hos L.K.A.B. i Narvik, hvor malmen blev

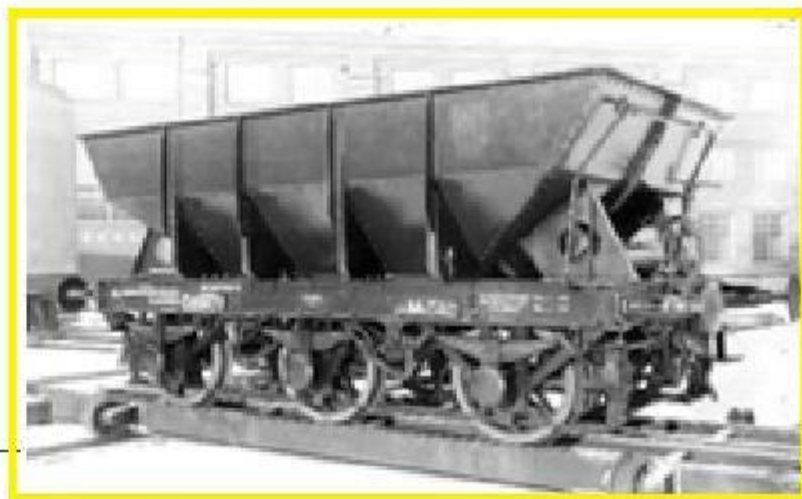


50 ÅR

typen blev bygget på Strømmen / Skabo / Aadals Brug fra 1906 til 1931. Alle disse vogne blev registreret hos L.K.A.B. i Narvik og havde vognnumre fra 77 til 917. Vognene med nr. 1-78 var af 1902 års model. I tillæg blev 100 Mas nr. 50100-50199 i 1919 købt af SJ (Svenska Järnvägar) og registreret hos SJ som Privat (P)-vogne. Malmvogne til Ofot Malmbanen blev delt mellem SJ og NSB bl.a. i forhold til antallet af

afskibet. Så sent som i 1954 fandt sig hele 1243 litra Mas-vogne på det norske side. Som trækraft brugte man lokomotiverne SJ type R, NSB type 29, NSB EL 12 og El15 samt SJ Dm og Dm3.

Hele 841 vogne af M2/Mas af 1908-



kilometer kørt under ekstreme vejrforhold i Norge og Sverige. Masvogne har været i brug i over 50 år, og det er en utrolig præstation når man tænker på de hårde klimatiske forhold i det høje nord.

Norsk Modell Jernbanes Topline-modeller af LKAB og SJ Mas/M2 udmærker sig ved flotte og filigrante detaljer. Modellerne er nøjagtige i målestok 1:87 (størrelse H0) og måler 70,9 mm over bufferne.

Vognene har pladehjul som det netop udleverede første vognsæt bestående af fire tre-akslede vogne.

Det første sæt art. nr. 7003 LKAB Mas med fire vogne er udleveret kort før jul, det andet sæt art. nr. 7004 SJ

Mas følger umiddelbart mellem jul og nytår. Det sidste art. nr. 7005 SJ Mas ligeledes med fire vogne afslutter foreløbig serien. Sættene leveres med klassiske A-koblinger, og eftersom vognene er udstyret med skakt, kan de forsynes med Rocos kortkoblinger. Sættet er vedlagt plader med plasticstøbt malpelleter-indsats og desuden et antal smådele, der kan påmonteres, hvis vognene skal opbevares i en vitrine.

Det er ikke første gang, Roco og NMJ arbejder sammen. Denne gang er det nordmændene, som har leveret alle tegninger og data til alle versionerne af sættet.



Sættene leveres i to lækre bokse af gennemsigtig plastic.

MALM og SUKKER

I Danmark har vi ingen jernmalm, men til gengæld har vi en masse sukkerroer, der forsøder roebøndernes tilværelse, og det så meget, at de til næste år må nedskære arealerne med 20 pct. Hvad har det med jernmalm at gøre? Malmvognene har også kørt i Danmark, som Jens Bruun-Petersen beretter i sin detaljerede 'Godsvognsmateriellets historie', udgivet af bane bøger i 1993. Jens Bruun-Petersen skriver:

'Til det mere spcielle formål blev

der fra midten af 1950'erne indkøbt en del svenske godsvogne. Således anskaffede Sukkerfabrikken Nykøbing i 1955 tolv svenske sukkertransportvogne, der var bygget i årene 1919-1924 og i mange år havde kørt råsukker for Svenska Socker Aktiebolaget. Vognene var tre-akslede og var tydeligt en forlænget og lukket udgave af de normale svenske malmvogne. Vognene havde sølvbronceret beholder med påskrifer i rødt, hvidt og sort (senere

OVERKLASSE

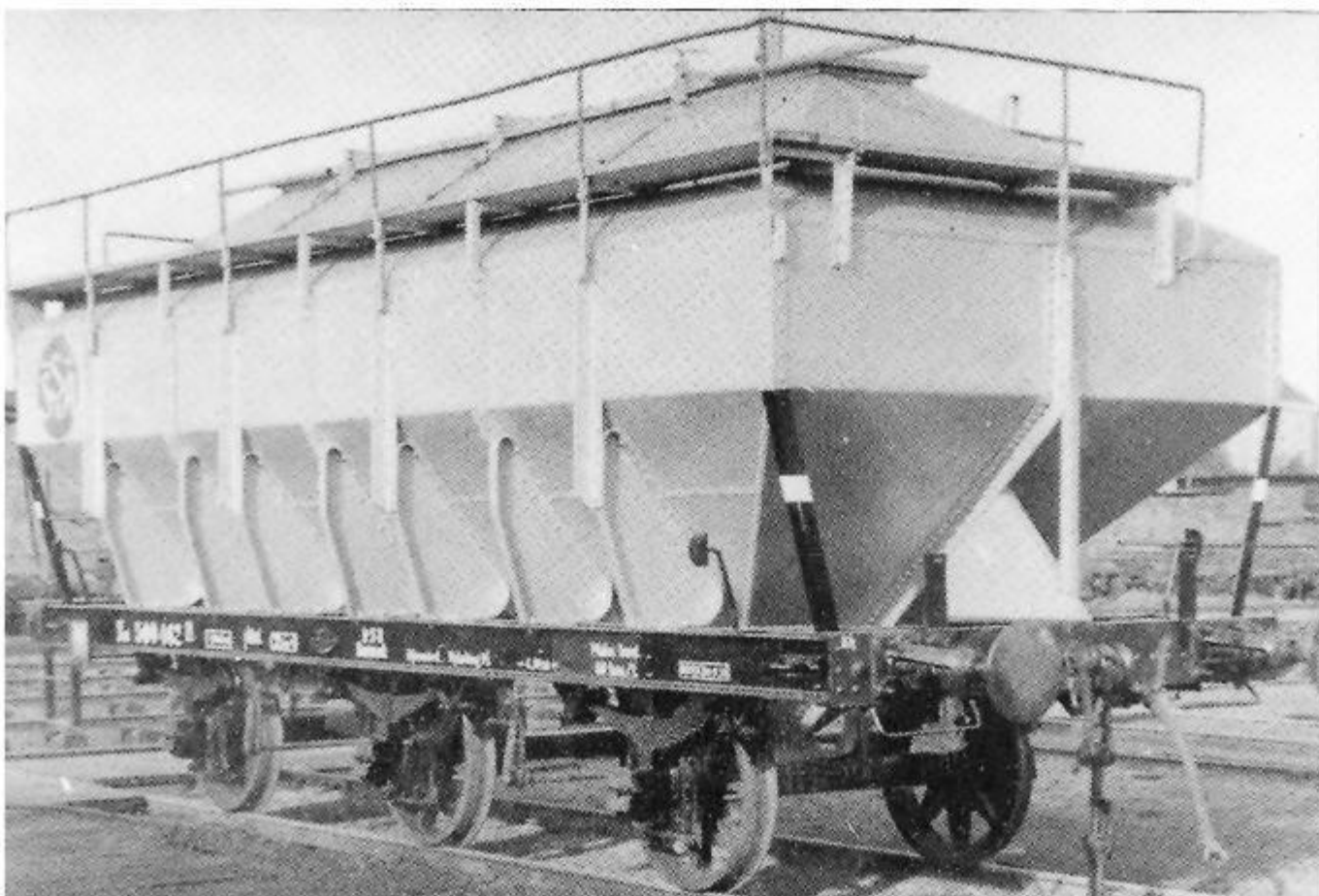


Modellen af det svenske damplokomotiv TGOJ M3b, i Norsk Modell Jernbanes 'Superline'-serie blev udsolgt, før den kom! Derfor har den norske modelbaneproducent nu genudsendt TGOJ M3b nr. 61 i et minioplæg for de kunder, som har bestilt et eksemplar, men ikke nåede at få det, TGOJ

M3B nr. 62 med påskriften på tenderen som her afbildet. Det er ifølge producenten to utrolig flotte modeller med alle detaljer og perfekt lakering. Der er åbent rammeværk og med indvendig cylinder. Modellerne kører i kurver helt ned til en radius på 50 cm. Det er det sidste oplæg - kun fremstillet i 50

eksemplarer.

Superline serien er noget ud over det sædvanlige - ikke bare at dømme efter prisen for den digitale udgave, der svinger sig op til 11.299 NOK - derfor er det ikke forkert at udnævne den hørende til modeljernbanens overklasse.



DSB ZN 500462 bygget 1919 i Landskrona, 1955.

blev beholden blå) og benyttet til transport af råsukker fra Nykøbing F. til firmaets sukkerraffinaderi i Valby. Vognene blev taget ud af trafik omkring slutningen af 1960'erne.

ARKIVFOTO: DJM

Et firevognssæt sammenkoblet måler 305 mm ved en pufferafstand på 6 mm.



SJ 1tr. MAS

Rocos førstegenerations malmvogne SJ 1tr. MAS er et charmerende bekendtskab. Har man det gamle malmlokomotiv Dm- eller Dm3 i sin samling, kan man næsten ikke lade være at lade sig 'lede i fristelse'. Trods sine 35 gram virker de ikke for lette, og en akselafstand på 40 mm mellem første og tredje aksel burde ikke volde problem ved små radier.



Vognens bund er støbt fast, så man må nøjes med fast pelet-indsats, som man kan vælge, om man vil lime fast med en dråbe lim eller lade være. Vognsættet er vedlagt ætsede litereringsskilte.



Roco H0
REFORGER

'BRADLEY'

M2A1/M3
A Bradley
fra US
Army

Omar N. Bradley hed den amerikanske general, der kæmpede i anden verdenskrig, som denne pansrede recognoscerings kampvogn er opkaldt efter. Den er udrustet med en maskinkanon og et maskingevær. Den kan bruges i diverse kampsituationer inklusiv redning af sårede. Siden 1970 er der bygget over 6785 vogne hovedsagelig til USA og de NATO-allierede herunder Danmark. Den



her viste model kommer fra Roco, dog uden mange små dele, som skal limes på. Modellen står på en 120 mm lang vogn af metal, der vejer 75 gr. Det er en tysk DB litra Rlmmp med to 2-akslede bogier beregnet for tunge transporter som kampvognen, der i virkeligheden vejer 22 ton.

Märklins nye
DSB MY med
mange fine
detaljer.



GODT SKRUEET S

Märklins nye MY - art. nr. 39670 - med de rigtige proportioner i H0 nu i handelen.



NYTÅRSNYHED

Af Gert Johansen

For 50 år siden i 1964 kom Märklin med en model af DSB's MY. På daværende tidspunkt den flotteste MY-model på markedet. Den var forkortet i forhold til forbilledet, men proportionerne var så fint afstemt, at den trods dette siden er udkommet i adskillige udgaver - senest i dette efterår i Skagensbanens bemaling.

Den nye MY er en flot model i 1:87 med metaloverdel, trinnene til førerhuset er også i metal og påsat med skruer, så de eventuelt kan afmonteres eller skiftes, hvis de med tiden skulle tage skade.

Døren på fronten er graveret, den øverste lanterne er større end de to nederste, der er indblik i førerrummet, som indeholder en gengivelse af førerpladsen. Den

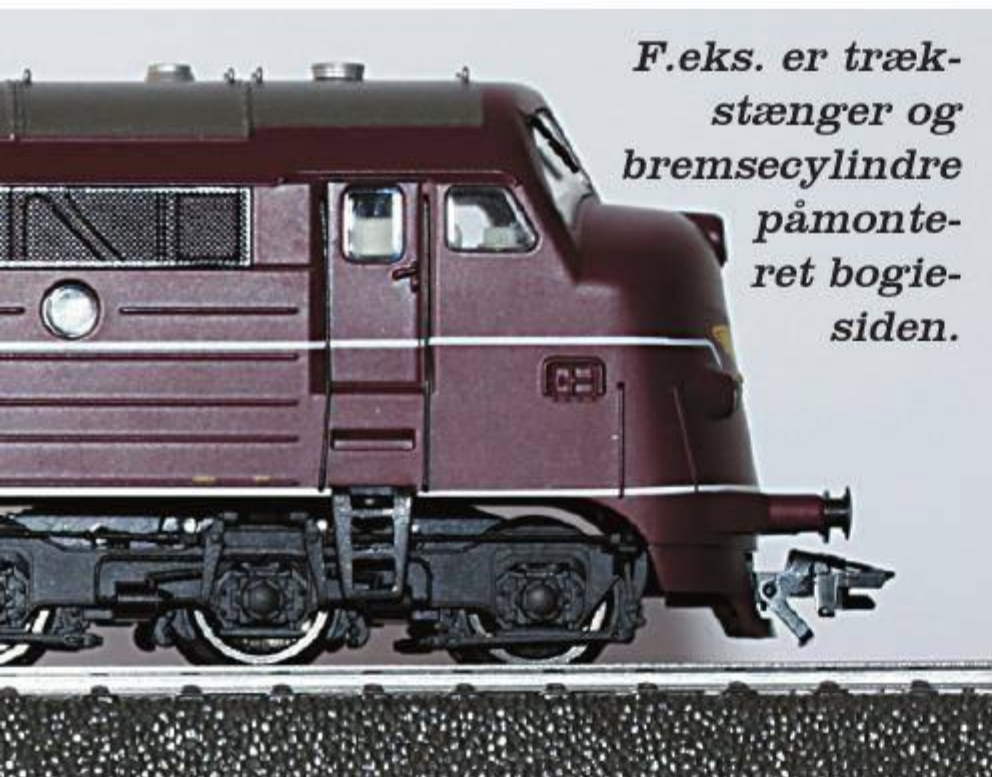
Højdepunkter

- Metaloverdel og -undervogn
- Håndgreb og trin i metal
- Aksler i messinglejer
- Digitaldecoder mfx
- Mange lydfunktioner
- Flere digitale lysfunktioner
- Belysning med lysdioder

har tagøjer til løft af tagpladerne, bremsecylindre og trækstænger der ikke længere er støbt sammen med bogiesiden men påmonteret og en lang række andre flotte detaljer - jo der er sket noget på de 50 år. Også hos Märklin.

Modellbau 
Schleswig-Hol

28. februar + 1. marts



F.eks. er trækstænger og bremsecylindre på monteret bogiesiden.

Modellen leveres færdigsamlet. Der er ingen løse smådele, som køberen selv kan/skal montere, hvilket jeg synes er en stor befrielse. Modellen er tung. Den vejer 544 gram. Modellen er konstrueret således, at vægten også bidrager til et godt strømoptag og ikke kun til en god trækraft.

★ TEKNIKKEN

Generelt er der brugt skuer til at holde delene sammen. Således tages overdelen let og uden besvær af ved at fjerne to skruer i bunden. Her er der ikke noget, der skal vrides eller udvides med

SAMMIDEN



Øverst den nye, og nederst den gamle ,12 mm kortere model af DSB My'en.

Neumünster ved Kiel
Holstenhallen Justus-von-Liebig-Str. 2-4
 En halv snes mj-anlæg
 + Nordens største marked
 Modelskibe, fjernstyrede trucks &
 entreprenørkøretøjer, RC-Cars,
 militærmodeller og meget mere!

stein
2015
 lørdag: kl. 10.00-18.00
 søndag: kl. 10.00-17.00



Den gamle My 1101 og den nye My 1140. Bemærk at døren på fronten er graveret og den øverste lygte er større end de to nederste.



FOTOS: GERT JOHANSEN

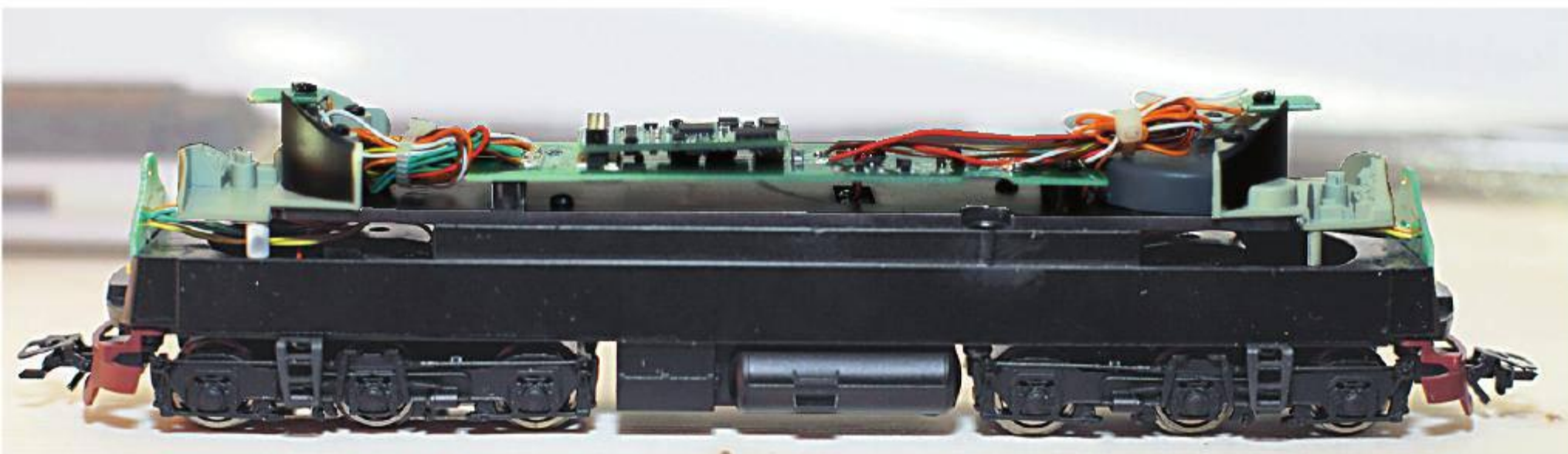
	DSB My 1:1	Skala 1:87	Gl. Märklin	Ny Märklin
Lop	18,9 m	217 mm	205 mm	217 mm
Akselafstand	2,0 m	23,0 mm	22,0 mm	23 mm
Bredde	2,9 m	39,6 mm	35,2 mm	33,9 mm

risiko for, at overdelen revner eller mindre dele knækker.

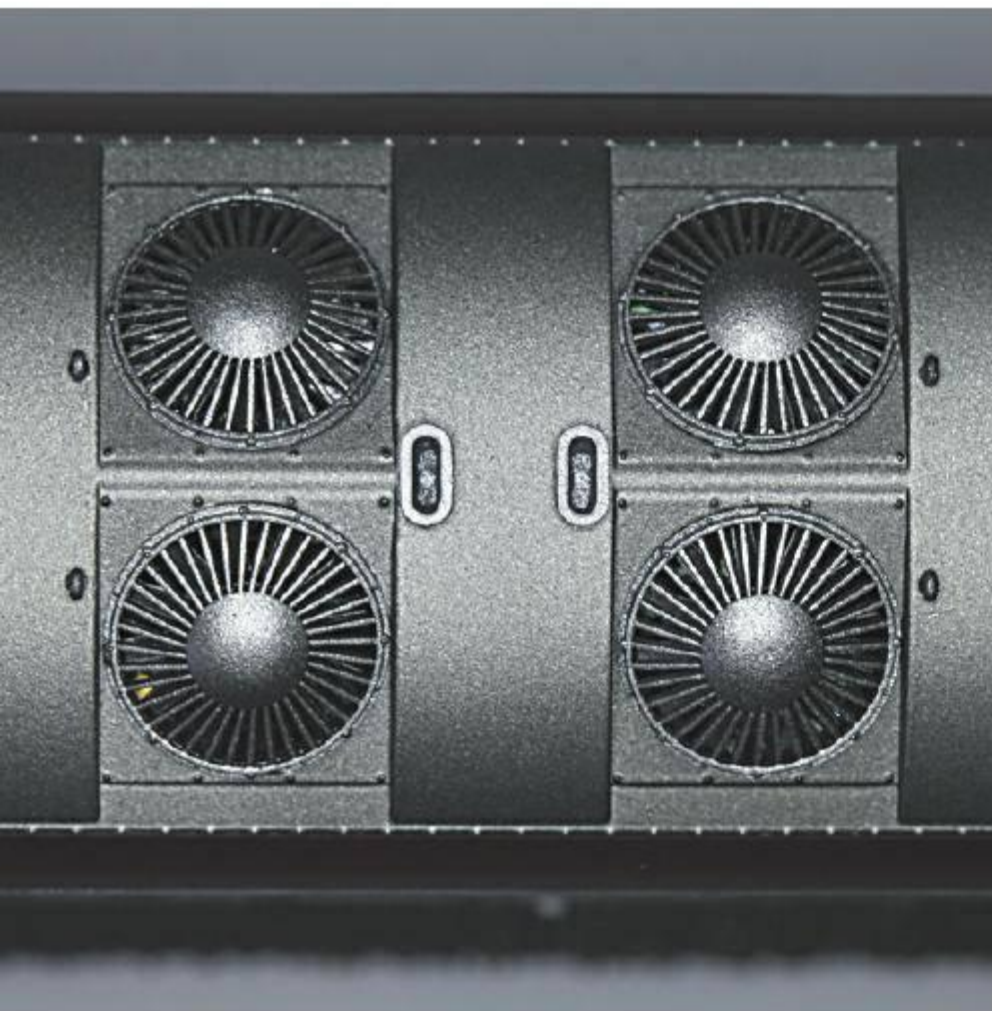
Bogiesiderne er støbt sammen med bogiebunden i en matsort plastik og skruet på bogieoverdelen, der er støbt i metal. Hjulene løber i messinglejer, der er fikseret i bogieoverdelen. Hjulene er naturligvis uisolerede, og dermed kan der ikke opnås bedre strøm-

overførsel. Sådan skal en 3-skinne model fremstilles.

Tandhjulene er en god blanding af messing og nylon, der sikrer en god kraftoverførsel, lang holdbarhed og et lavt støjniiveau. Motoren er desværre pakket så godt ind, at jeg afstod fra at undersøge den nærmere. Märklin angiver dog selv, at det



Motoren er pakket så godt ind, at jeg afstod fra at undersøge den nærmere.



Ventilatorerne på My'ens tag - endnu en fin detalje.

er en 5-polet motor.

Slæbeskoen er Märklins lange slæbesko, dog i klipsemontering. Strømoftaget er dermed bare helt i top - også ved lave hastigheder.

Det eneste jeg ikke kan lide i konstruktionen er brugen af snekke i gearingen. Det betyder uanset svinghjul, at modellen med en modelhastighed på 130 km/t kun har et udløb på ca. 15 cm ved strømafbrydelse, men det gode strømoftag taget i betragtning har det i praksis næppe nogen betydning. Så jeg må lære at leve med, at også Märklin har valgt at bruge standard jævnstrømsmotorer og snekkedrev.

★ MODELLENS YDELSER

Modellen har træk på fire aksler. Midterakslen på boggien er blot fritløbende men stadig lagt i mesingleje og med i strømoftaget.

Modellen er forsynet med gummiringe på de yderste hjulpar på hver bogie. Motoren har en så fin trækraft, at den uden ændring af hastigheden med 3 km/t kan trække målevognen gennem R2 sporskifte. Den trækker også målevogn og fem lange personvogne op ad en 3,3 % stigning uden fald i hastigheden. Den er også på dette punkt en værdig afløser for den 50 år gamle MY.

Laveste hastighed er ca. 3 model km/t og højeste 170 km/t målt med Märklins målevogn. Tophastigheden er således i overensstemmelse med NEM 661, der tillader en overhastighed for HO på 30%.

Den har triangellys og slutlys,



Den har også tagøjer til løft af tagpladerne.

førerrumsllys og forskellige kombinationer heraf. Egentlig rangerlys med kun to lanterner har den ikke, og det er heller ikke muligt at slukke slutlyset. Om

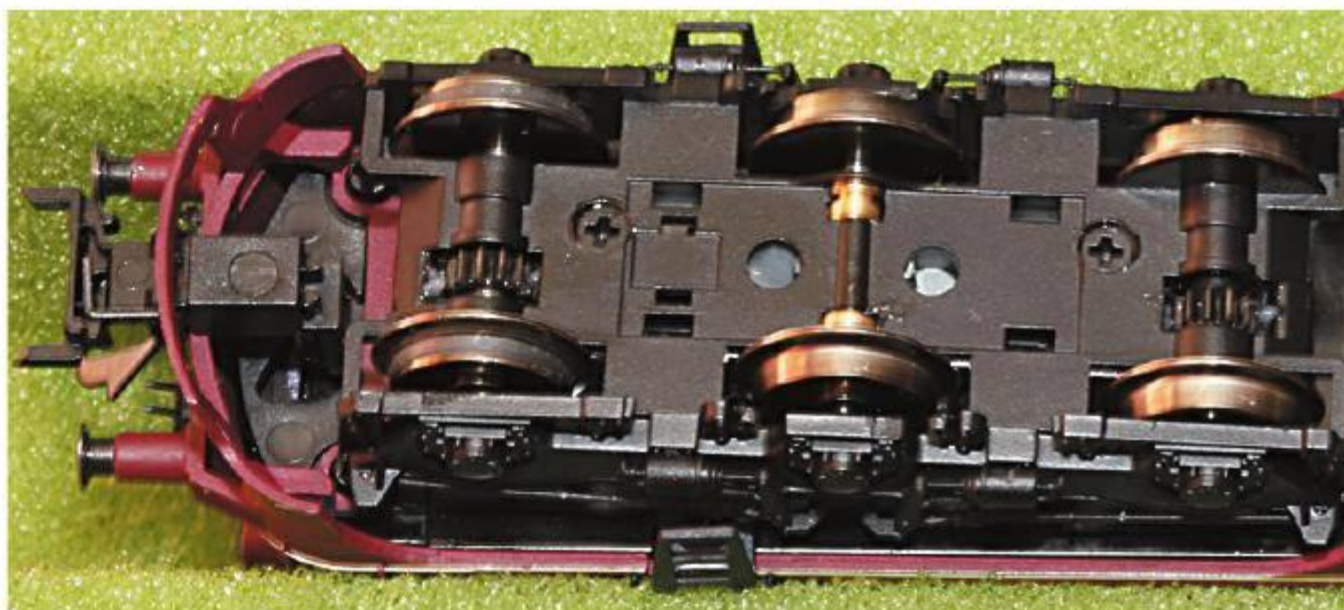


Trinene til førerhuset er af metal og påsat med skruer, så de eventuelt kan udskiftes, hvis de skulle tage skade.

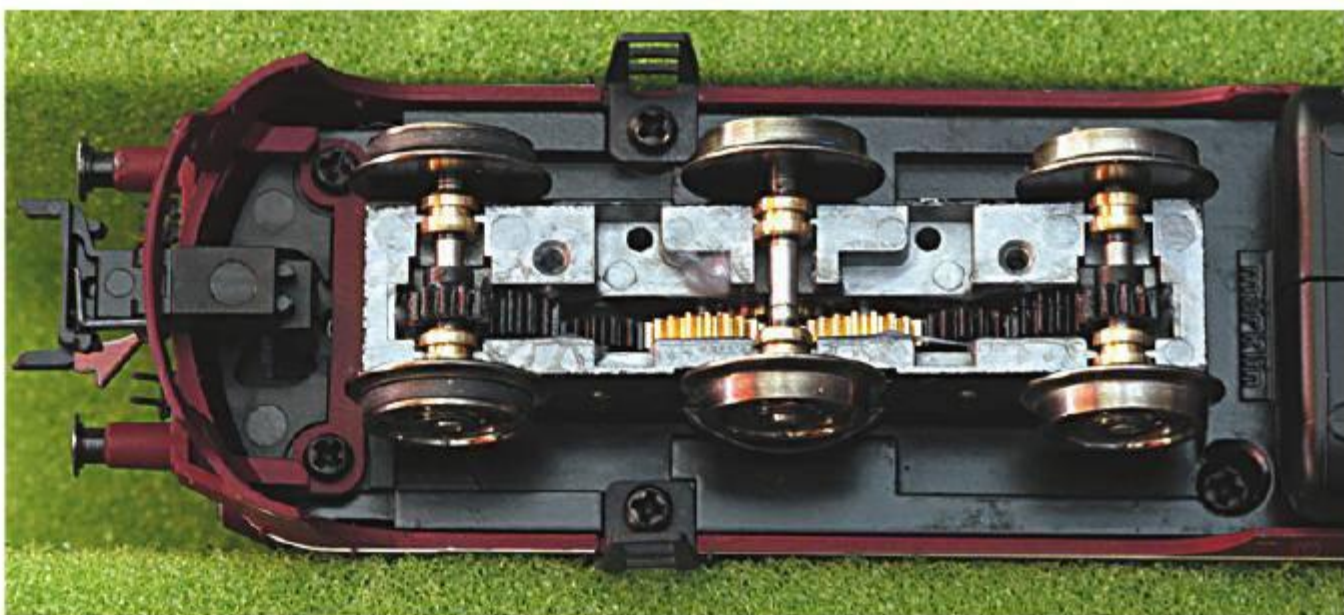
det er muligt at omprogrammere lyset, ved jeg ikke.

Modellen leveres også med lyd, der indeholder motorlyd, bremsehvin, fløjte og tyfon. Det forekommer mig, at motorlyden er meget tæt på MY'eren, men lidt for afdæmpet. Det sidste kan muligvis ændres ved at skrue op for styrken, hvis der er muligt.

Øverst: Bogiebund med siderne monteret. Man kan se påsatte bremserør og bremsecylindre.



Nederst: Bogien uden bund og sider. Man kan se blandingen af tandhjul - metal og plastic. Hjulene løber i messinglejer, der er fikseret i bogieoverdelen.



★ PRIS / KVALITET

Prisen for modellen ligger på omkring 2000 dkr. Det er efter min opfattelse en ganske konkurrencedygtig pris for en model med decoder og lyd, især når der skæves til konkurrenternes kvalitet og priser for tilsvarende modeller.

Märklin har leveret en topmodel i topkvalitet, der også tåler, at der køres med den. Den er så robust udført, at man roligt kan lade et større barn tage den af sporet, der er ingen fare for afbrækkede trin eller andre skrøbelige dele. Jeg er sikker på, at den vil finde plads på mange, om ikke alle Märklinanlæg. Det bliver spændende at se, om den vil kunne vinde to-skinnefolkets gunst som Trix model.



HVOR ER MIT TOG?



GODT AT VIDE



FOTO: SVEN VAN DER HART

Paddington Station i London

Godt at vide, hvis du skal pendle fra en af hovedbanegårdene i London: 20 minutter før afgang vil du se folk stimle sammen omkring de elektroniske opslagstavler med afgangstider. Der står diverse togdestinationer nævnt, men intet om fra hvilken perron eller spor, toget afgår. Det afsløres som regel først fire minutter før afgang. Og så begynder kapløbet om, hvem der kommer først! To minutter før afgang begynder servicebetjenten at blæse som sindsygt i sin togfløjte, og der går vild panik i alle, som endnu ikke

har fundet en plads i en personvogn. I mange af de gamle vogne er der ingen automatisk dørlukning, så dørene bliver smækket i i vildt tempo med de bare næver. At få en siddeplads er som at vinde gevinst i statslotteriet! At togene ofte er forsinkede allerede ved afgang er en stressfyldt erfaring og en af gamle britiske traditioner. Vicky Hudson kommenterer: Du ville blive overrasket, hvis du vidste, hvor ofte man må ændre afgangsperronen i sidste øjeblik! For hvis de oplyste om afgangssporet

for tidligt, ville alle stå på den perron længe før togets ankomst, uden mulighed for at få at vide, hvor deres tog var blevet af, når det i sidste øjeblik blev sendt til et andet spor som følge af en signalfejl, som er endnu en af de lokale traditioner.

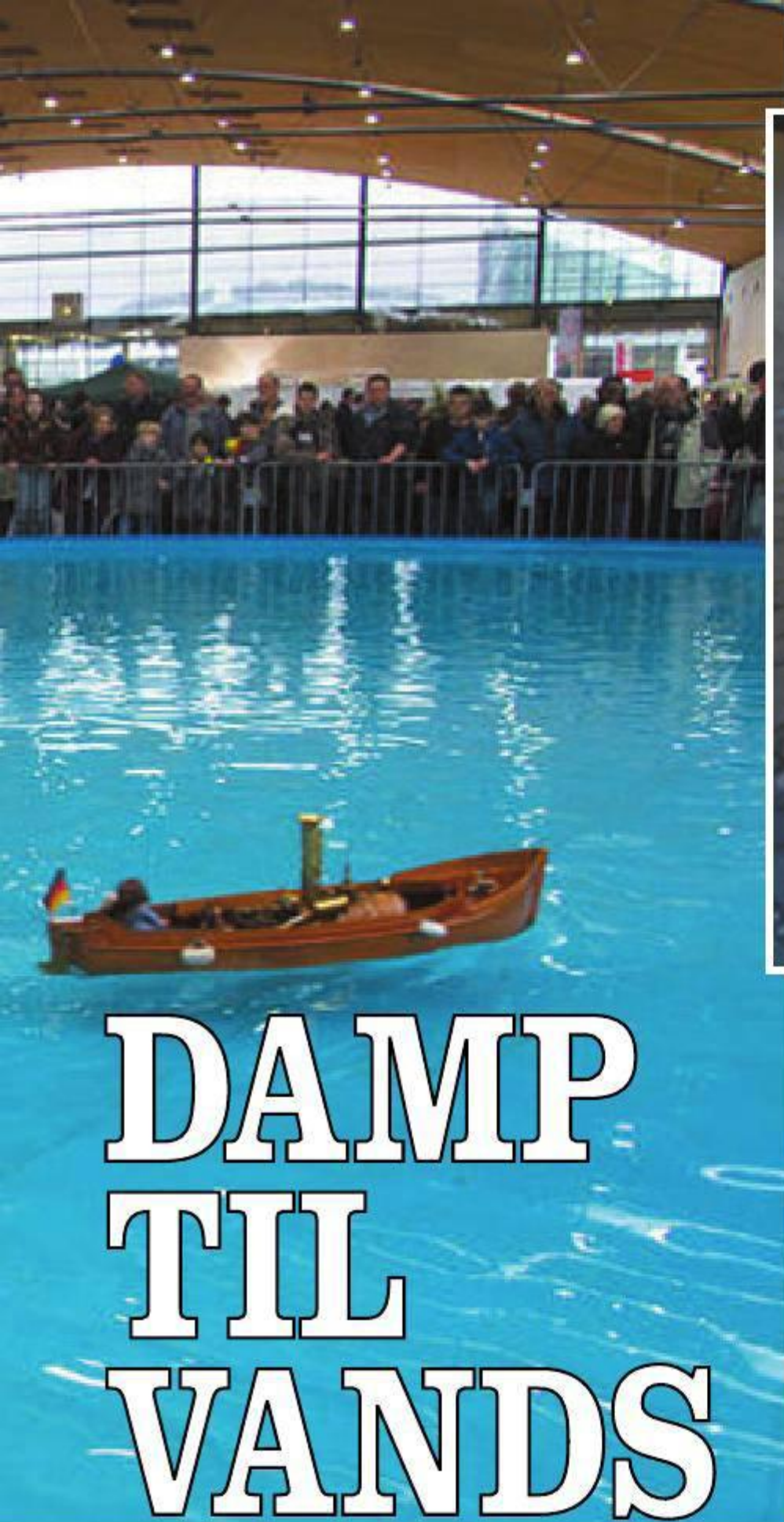
I andre lande har man i forvejen trykte køreplaner, så man altid ved, at toget til en bestemt destination altid afgår fra det samme perronspor. Endnu har de ikke fundet ud af det, selv om det var i England, jernbanen blev opfundet!

SVEN
VAN DER HART



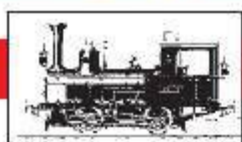
Et kæmpestort bassin og en masse nysgerrige kigger på dampdrevne skibe, der tøffer rundt i en stor udstillingshal på Karlsruhe Messes område, hvor man holdt et familietræf. Der kom henved 20.000 besøgende på de tre dage, arrangementet varede, hvor interessen samledes omkring diverse dampdrevne modeller.





DAMP TIL VANDS

OG TIL LANDS



KARLSRUHE

Der er mange modeludstillinger i Tyskland - dampens venner mødtes for 19. gang 9. til 11. januar 2015 i Karlsruhe.



Et dampdrevet minimejeri på hjul.

Vi var selvfølgelig mest interesserede i de dampdrevne modeltog, men der var også meget andet at se, hvor dampmaskiner leverede den nødvendige drivkraft.

Henved 700 udstillere deltog i arrangementet med henved 1000 forskellige dampdrevne modeller på 20.000 m² og demonstrerede hobbyens mange facetter og muligheder.

Et nyttigt legetøj...





Der skal mere end et par mandfolk til for at løfte dette godstoglokomotiv op på bordet... Og modellen af BR 52 krigslokomotiv vakte også betydelig opmærksomhed. For at kunne køre med det på sit havebaneanlæg (5 tommer spor!) kræver ikke bare en velpolstret tegnebog, men også nogle fagkundskaber. Nogen har en båd at sejle med, andre et mini-damptog, der sikkert er noget billigere både i drift og anskaffelse - altså ingen uoverkommelig opgave! Der var også mange, der

kørte med 5-tommer spor på et af verdens største halanlæg. I hallen var der nemlig lagt knap 5.000 meter spor i forskellig målestok omkranset af enestående modellandskaber med rangerbanegård, drejeskive, skydebro, godsbaneterminal osv.

Mange gange fik publikum også lejlighed til at køre med, skønt det oftest var de lykkelige ejere selv (og/eller deres børn), der sås bag dampregulatoren. Der var både pift og fløjt og kulrøg i rigelig mængder...

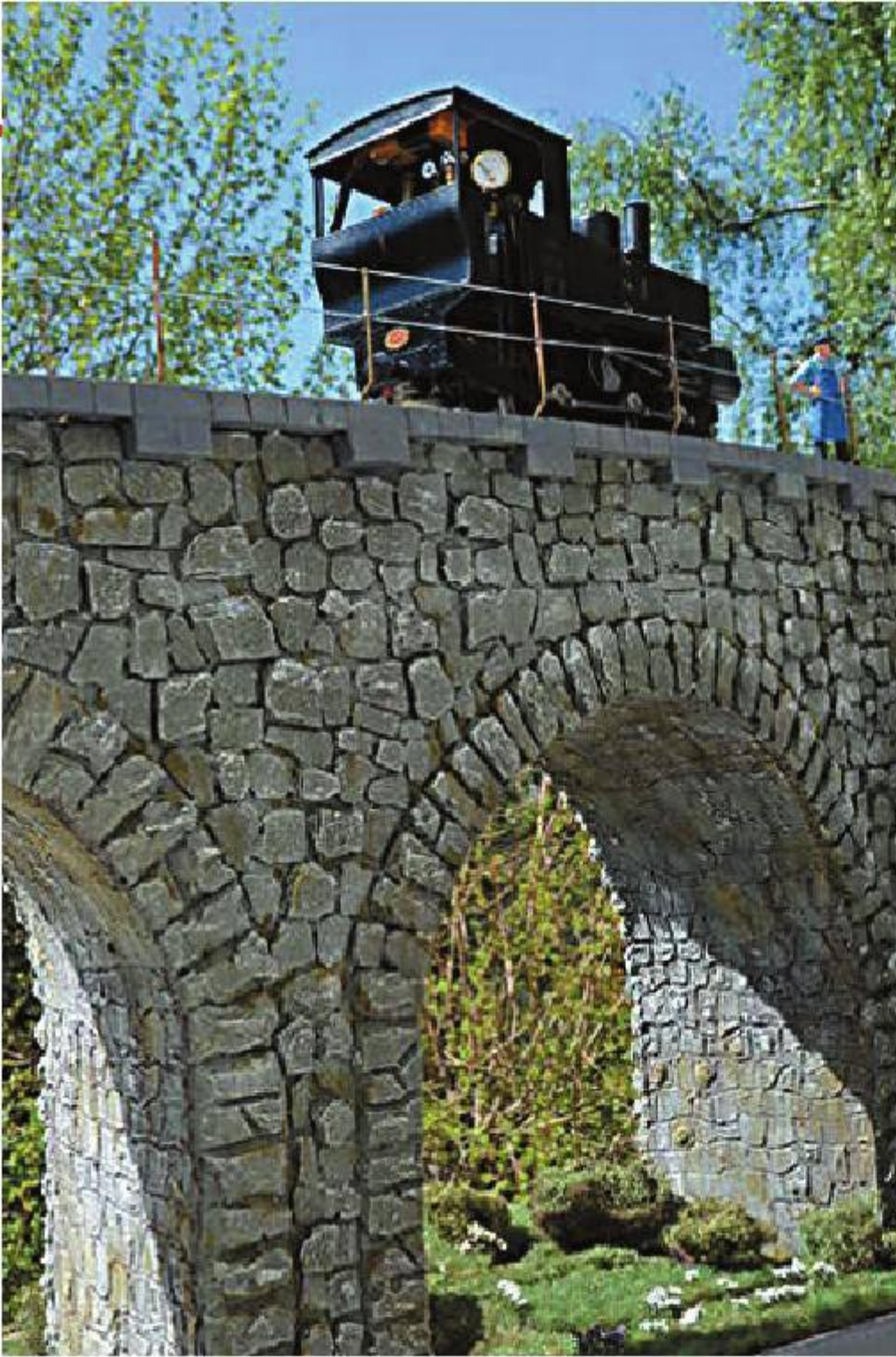


Der skal mere end et par mandfolk til for at løfte dette godstogslokomotiv, der kører på 5 tommer spor.

På messehallerne var der også en del forhandlere, der faldt bød byggesæt, reservedele og forskelligt tilbehør i den store skala. En af dem, Hartmut Klebsch fra Fa. miha Modellbau, var vældig glad for at møde sit publikum, for en ting er at mødes over internettet noget andet at mødes under fire øjne og dele glæden over hobbyen. I over ti år har han hvert år i januar været med til dette sydvesttyske damptræf. Det er hovedsagelig det 'lokale' publikum, der møder op, herunder også naboer fra Svejts og Frankrig, men der er stadig flere, der tager med ICE-tog fra Nordtyskland. De allestedsnærværende og fotograferende japanske turister er også med.

Amerikanske damplokomotiver kører parløb. Er det mon, fordi de efter sigende kunne fås billigere inden dollarens 'himmelflugt'?

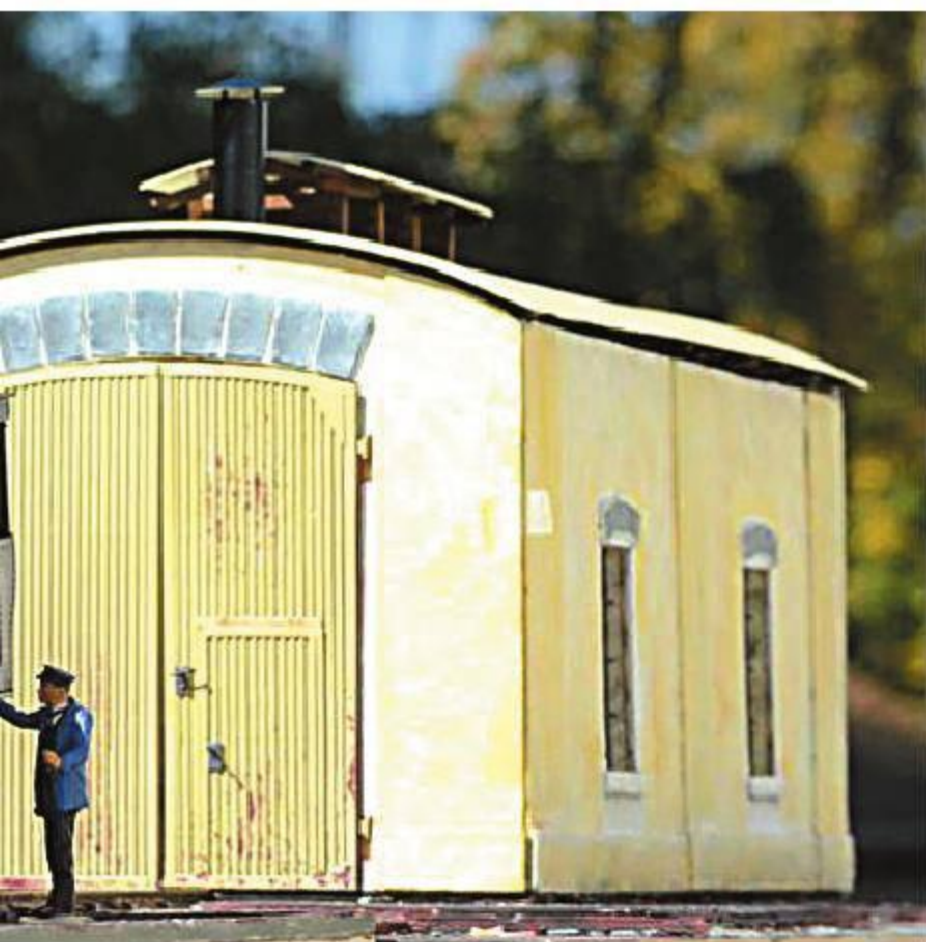




SVEJ BJER

Den første tandhjulsbane indviedes i England i 1811 længe inden den rigtige togdrift.





TSISK GGED

En model af en svejtsisk tandhjulsbane blev også udstillet i Karlsruhe. Sporet er udstyret med en tandstang mellem skinnerne, og den får lokomotivets tandhjul fat i, når der skal køres op ad stigningen eller bremses på vej ned igen. Maksimal-hastigheden op ad er 25 km/t og stigningen op til 250 promille, dog på Pilatusbanen i Svejts klarer stigninger op til 480 promille. Rigibanen er den første tandhjulsbane i Svejts bygget fra 1868 til '73 mellem Vitznau og Rigilkulm. Verdens første tandhjulsbane blev anlagt allerede i 1811 i England, før der overhovedet var kommet jernbane i landet. Man troede nemlig ikke, at friktion var tilstrækkelig uden en midterskinne med tænder!

Det skæve damplokomotiv kører altid bagest som en sikkerhedsforanstaltning.

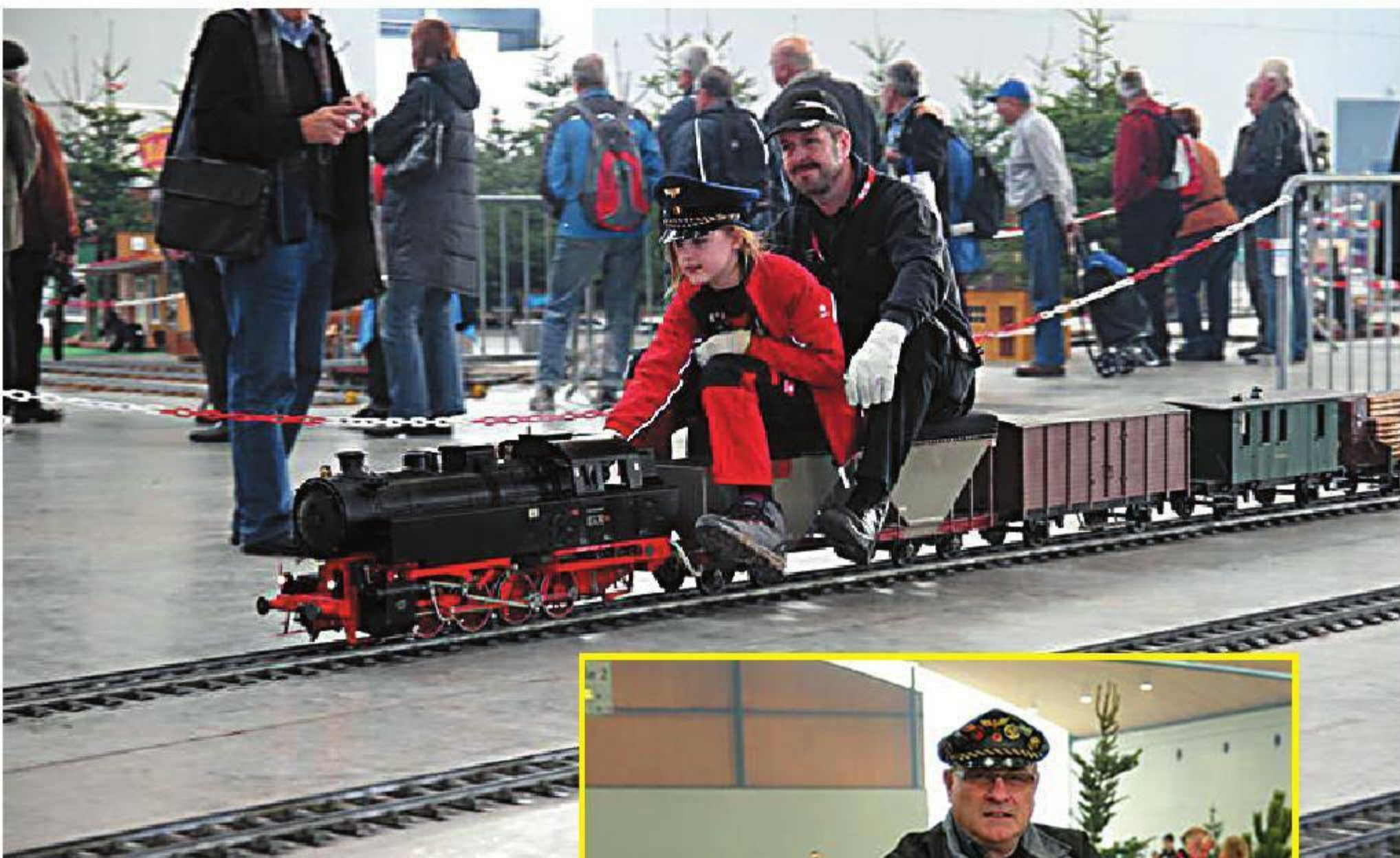


En dampdrevet traktor eller lokomobil, som det rettelig hedder, og en guitarspillende Chaplin, man også kunne finde udstillet...

Selv har jeg engang i min barndom fået en dampmaskine forærende. Der blev fyret op under dampkedlen, og det varede ikke længe, før et hjul begyndte at dreje rundt. Og det blev det ved med, og så var der ikke, mere med mindre man havde en del maskiner, man kunne koble til ved hjælp af anden 'mekanik' som den hvidhårede herre på billedet neden for. Og det havde jeg ikke, så den gave var ikke nogen egentlig succes.



Dampdrift - dybt fascinerende!



Tænk, hvis man havde et damptog og en have, hvor man kunne tøffe rundt, som barnet på billedet, der styrer et firekøbt tysk BR 81. Så behøvede man ikke vente, til man blev voksen for at kunne erhverve et engelsk saddeltank lokomotiv som lokomotivføreren på vores billede.



De to knægte (til venstre) har nok snydt lidt, idet de tog sig nogle ture med deres dieseltrukne rangerlokomotiv! Det vidner i hvert fald om en god stemning på messen, hvor også 'lidt havde ret'. Om et år er der igen fest og glade dage i Karlsruhe - i weekenden 8.-10. januar et 'ægte dampthaltræf' for 20. gang!

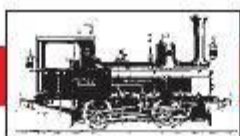




efterkrigs GENBRUG

Glædelig nyt fra Fleischmann:
Treakslede persontogsvogne
fra 1950'erne - serveret i små
portioner

SKALA N



Der var kaotiske forhold i årene
efter anden verdenskrig. Infrastruk-
turen lå i ruiner - og jernbaner ikke
mindst. Store jernbanestationer var
bombet sønder og sammen, og der
var stor mangel på personvogne. DB

(Deutsche Bundesbahn), der operere-
de i de tre vestlige besættelseszoner,
gik i 1954 i gang med at reparere og
renovere en masse to- og treakslede
vogne, som enten var beskadigede
eller forældede og fyldte opstillings-
sporene over hele landet. Mange af
vognene stammede fra den tid, hvor
jernbaner forvaltedes decentralt i de
enkelte landsdele. Det var bare om at
tage fat, og vognfabrikkerne samt
jernbaneværkstederne fik travlt -
Ludwigshafen, Karlsruhe, Hannover,



Treakslede personvogne DB litra B3yg - en Fleischmann model i skala N.

Et skønt lille bumletog i skala N, der stopper ved alle stationer og kører på sidebanestrækninger. I størrelsesforhold 1:160 fylder de seks vogne godt 50 centimeter.



Toget kan passende suppleres med toakslede vogne, der har næsten samme størrelse som de tre-akslede.

Saarbrücken, Limburg og Neuaubing omtales som steder, hvor det store arbejde skulle afsluttes, og vognparken skulle standardiseres

indtil 1958. Man brugte de gamle undervogne, forlængede dem, hvis det var nødvendigt, så alle blev 13300 mm lange over pufferne.



DB litra BD3yg - kombineret pak- og personvogn.



DB litra AB3yg - kombineret 1. og 2.klasse med polstrede sæder.

Mange steder i Tyskland har man bevaret de treakslede personvogne og bruger dem til veterantogskørsel som her i Heilbronn.





Fleischmann har pakket modellerne i små sæt med to vogne i hvert. En praktisk lille gave til bedstefar!



Gamle vognkasser, som ofte var af træ, skulle udskiftes med svejsede stålkasser, vognenderne blev udstyret med gummivulster, der kom både første og anden klasse, mens tredje - i alt 4737 vogne - blev afskaffet. De nyrenoverede og ombyggede vogne havde lov at køre med en hastighed på højst 100 km/t. Fleischmann har nu udsendt de samme vogne i skala N - målstok 1:160 og sporvidde 9 mm. De kom i tre sæt á to vogne, i øvrigt meget bekvemt 'serveret'.

vogn med en tjenstekupé samt endnu en 2.kl. B3yg-personvogn.

Som det fremgår af vores billeder, som vi bringer i noget forstørret udgave, er der tale om vogne med højdetaljeringsgrad, der svarer til Fleischmanns høje standardmodelkrav. Dertil hører også de meget flotte påskrifter og destinationstavle Dornberg-Ansbach-Crailsheim, som er en sidebane, der ligger i Baden-Württemberg, i Sydvesttyskland.



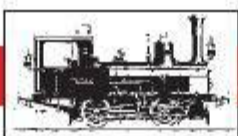
DB litra B3yg - ombygget personvogn.

Først kom der en æske med to vogne DB litra B3yg 2. kl., og derefter fulgte et sæt med litra AB3yg 1. og 2. kl. og litra B3yg 2. kl. Til sidst kom en litra BD3yg-vogn med en kombineret 2. kl. person- og pak-

Gavlen med gummivulster og rullegardin, hvorved overgangen mellem vognene lukkes.



SKALA N



Fleischmann har nu udsendt en model af krigslokomotivet BR 52 med såkaldt badekar-tender og et helt lukket førerhus.



BR 52 KRIGSLOKOT



Fleischmanns model af BR 52, her forspændt seks 3-akslede persontogs-



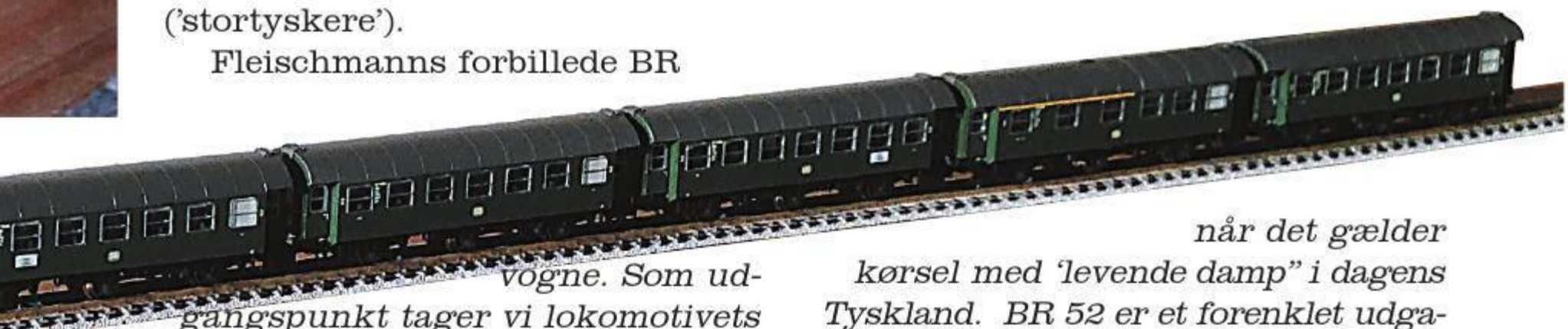
MOTIV

Forbilledet til denne Fleischmann model i skala 1:160 er bygget hos Henschel & Søn, Kassel, i 1943 som BR 52 2608. Det var et af de mange - formentlig 6719 - krigslokomotiver, som blev bygget af 17 forskellige lokomotivfabrikker i perioden 1942 til maj 1945. Foruden i Tyskland, blev de bygget i Østrig, Frankrig, Belgien, Tjekkoslaviet og Polen. De lokomotiver, som overlevede krigen, er siden endt i mange europæiske lande, henved 2100 alene i Sovjetunionen, over 1000 i Polen, og 800 i det tidligere DDR (Østtyskland). En halv snes kom til i Danmark (litra N) og en del til Norge ('stortyskere').

Fleischmanns forbillede BR



52 2608-9 med hjemsted i Dresden kørte for Deutsche Reichsbahn indtil 30. maj 1975. I Østrig var de i drift indtil 1976, mens de i Polen først blev udrangeret så sent som i begyndelsen af 1990'erne.



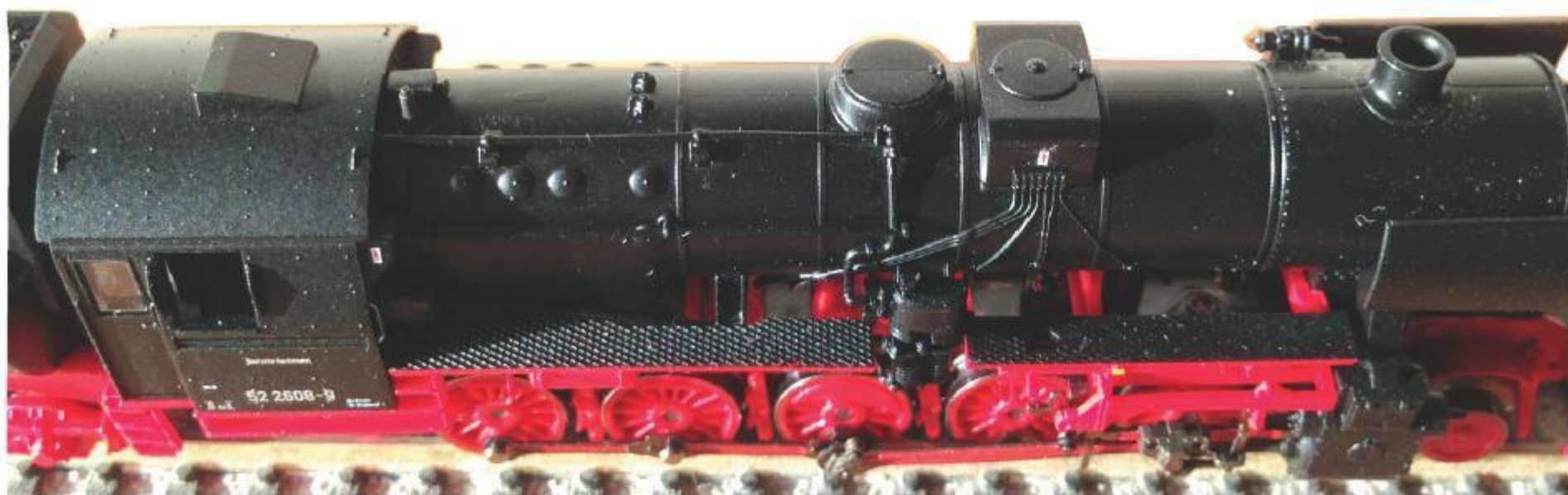
vogne. Som udgangspunkt tager vi lokomotivets anvendelse på et modeljernbaneanlæg, hvor det bruges til at trække et veteran tog. BR 52 er i dag et af de mest anvendte veteranlokomotiver,

når det gælder kørsel med 'levende damp' i dagens Tyskland. BR 52 er et forenklet udgave af BR 50. I en krigssituation skulle lokomotivet være nemt at betjene og vedligeholde samtidig med, at det skulle kunne trække svære laster.



BR 52 var en skrabet udgave af BR 50, som blev fremstillet i årene 1938 til 1942. Da krigslykken vendte i 1942, havde man brug for en forstærket indsats. Nazityskland blev nemlig tvunget til 'strategisk tilbagetrækning' over en bred front, der strakte sig fra Leningrad (i dag Skt. Petersburg) i nord, over

Stalingrad (nu Volgograd) til Sortehavet og Kaukasus i syd. Derfor havde tyskerne brug for ny trækraft, der kunne bringe friske forsyninger frem til fronten. Svaret var BR 52 der var en 'skrabet udgave' af BR 50, men ikke desto mindre særdeles effektiv. De kunne trække 40 pct. mere gods end de preussiske lokomotiver, som de erstattede. dvs. 4.000 ton ved en hastighed på 80 km/t trak de uden besvær. Samtidig havde de akseltryk på 15 ton, hvilket gjorde dem anvendelige næsten overalt. Lokomotiv-typen var også nemmere at betjene og vedligeholde. Arbejdsforholdene for lokomotivpersonalet var også bedre, idet maskinen fik et lukket førerhus som beskyttede folkene mod den russiske vinter!





log. Om ønsket, kan decoder indbygges - idet 'digitalsnittet', der sidder nederst i førerhuset, kan udskiftes med DCC-685303 (NEM 651) decoder. Overdelen kan lige løftes, efter at en skrue løsnes. Motor med svingmasse er i tenderen og skal hverken smøres eller gøres noget ved. Den bageste bogie er forsynet med fire friktionsringe. Mens forbilledets tjenestevægt er 84 ton, klarer modellens sig med sølle 85 gram og trækker adskillige godsvogne uden besvær. Af smådele er vedlagt kun stempelstangrør og bremseslanger til selvmontering. Mine evner rækker ikke så langt, så jeg lod være at

Forbilledet af et østtysk Deutsche Reichsbahn BR 52 fotografaret på havnesporet i Frankfurt an der Oder. Mens lokomotivet blev udrangeret i Vesttyskland allerede i 1963, blev de i DDR rekonstrueret og kørte endnu i adskillige år.



Jeg tilstår gerne min begejstring for den lille skala N. Som jeg tidligere har påpeget, er modellerne i denne målestok ligeså detaljerede, som HO'erne var i 70'erne. Deres køreegenskaber er fortrinlige og volder sjældent problemer såsom afsporing eller besværlig sammenkobling med fremmede fabrikata...

Modellen, der måler 140 mm over pufferne (mod forbilledets 22975 mm), kan fås både digital og ana-

røre ved det. De to rør skal monteres på de to cylindre, men da de hæmmer forløberens sideværts bevægelse, så lokomotivet ikke kan køre på små radiusser, kan de undværes.

Selv om mit eksemplar af vidunderet ikke var digitaliseret, kørte det fortrinligt, også med krybende hastighed. Støjen fra motoren er minimal, og jeg kan sagtens undvære digitale dampslag og skrigende bremsere ...

Vido HRIBAR

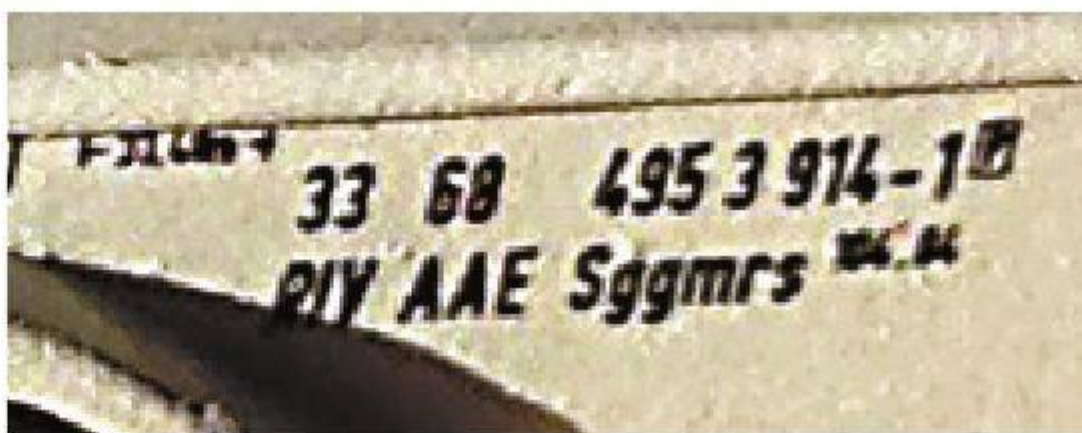


Vognens
længde er
215 mm

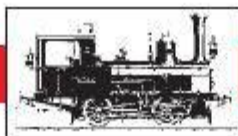


BLÅVAND

Fleischmann har udsendt en udlejningsvogn fra det svejtsiske selskab AAE, der ofte ses i de lange containertog.



SKALA N



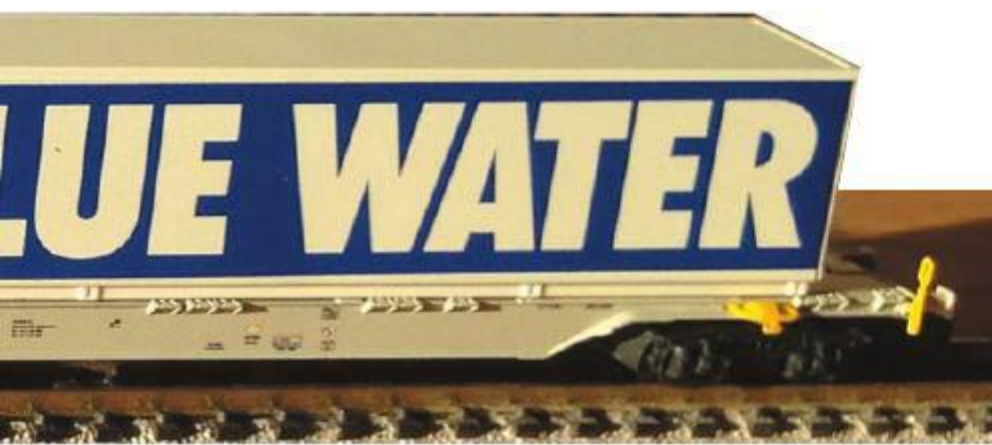
Vognen er i skala N med to containere fra Blue Water - et transportselskab med hjemsted i Esbjerg og filialer på flere kontinenter. Med det enkle og i øjnefaldende logo med kæmpestore hvide bogstaver på blå baggrund, som man møder, når man ad sydmotorvejen kører forbi deres københavnske forpost, tænker man nærmere på et mineralvandslager end på et selskab, der har sine rødder ved Vesterhavet! De driftige jyder, der ville ud i verden, kommer vidt omkring! Også til Fleischmann, der fandt deres containere attraktive

nok til at sætte dem op på en Sggmrs-vogn fra det svejtsiske vognudlejningsselskab AAE. Selskabet råder over en kæmpeflåde, oftest meget lange godsvogne, der ses i hvert godstog, som kører på europæiske jernbanespor.

Fleischmanns model af den fastkoblede flade dobbeltvogn i målestok 1:160 ligger godt forankret i en æske af gennemsigtig plastic. Eftersom internethandelen er opblomstret i de senere år, er der opstået behov for bedre emballering af forsendelserne, selvom den heller ikke altid er nogen garanti mod postskader. Jeg har navnlig været

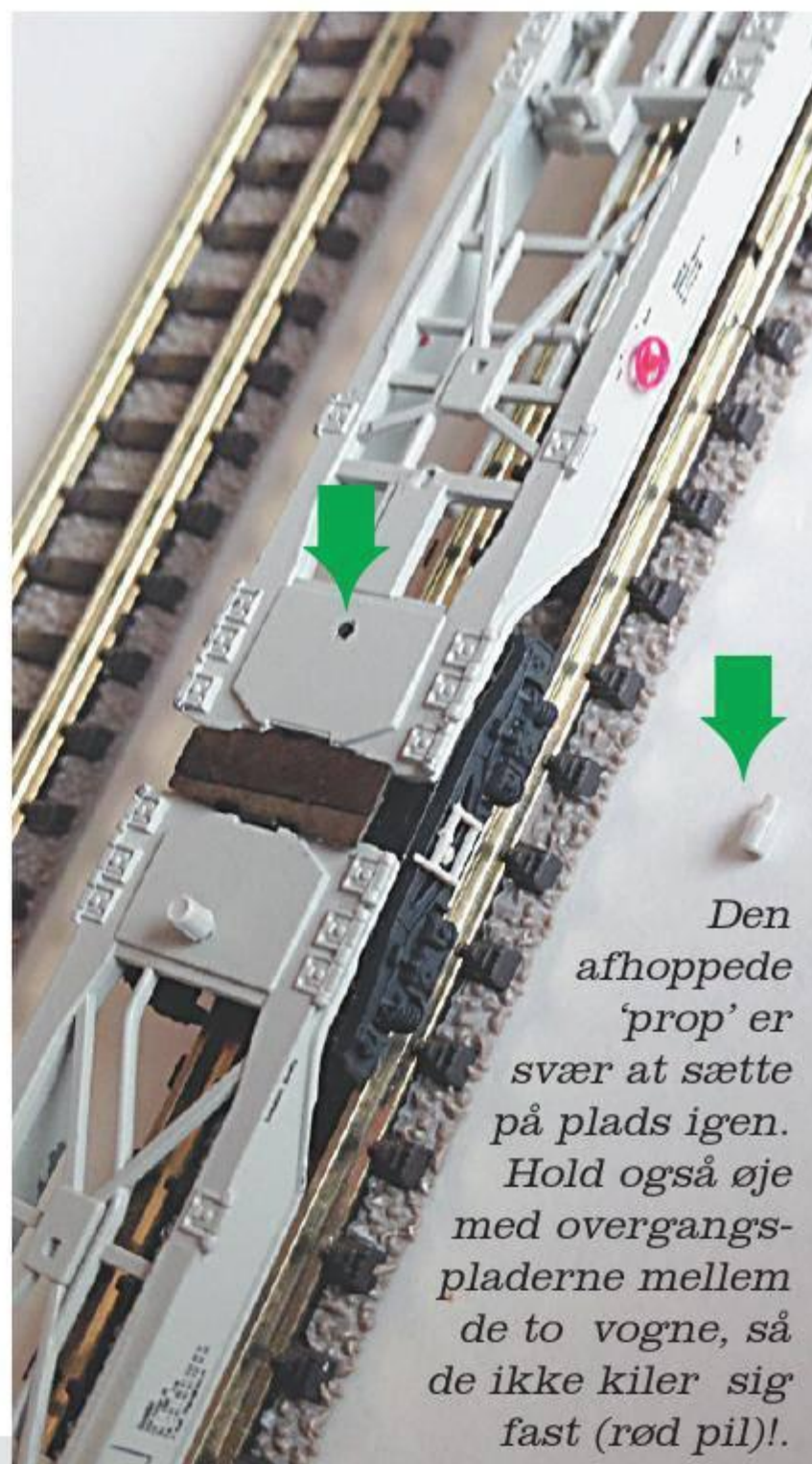


Indholdet ligger godt beskyttet i emballage af klar plastic.



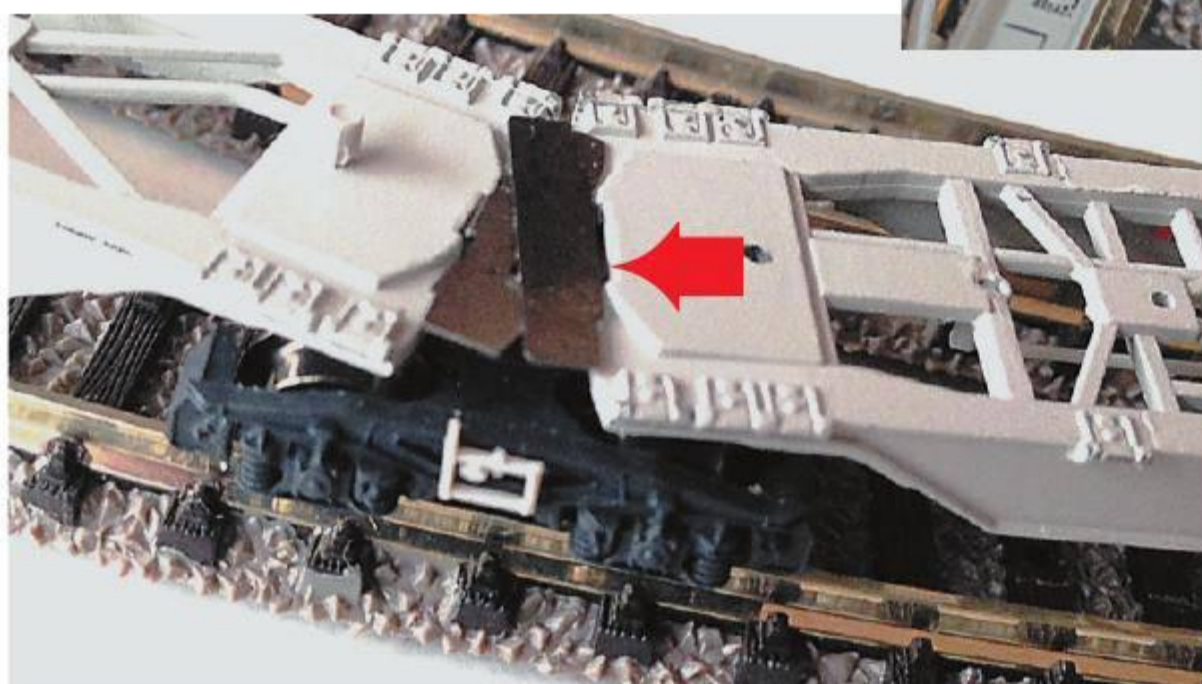
De to forskydelige overgangsplader af metal.

glad for især Fleischmanns produkter, der har været så helstøbte, at man aldrig har været udsat for at smådele løsne sig og faldt af



Den afhoppede 'prop' er svær at sætte på plads igen. Hold også øje med overgangspladerne mellem de to vogne, så de ikke kiler sig fast (rød pil)!

MODELFOTO: VIDO HRIBAR



bøjle for enden af dobbeltvognen, har jeg 'mistet', for takket være den lille størrelse og mine stive fingre afstod jeg fra at sætte den på plads igen. Man skal også være forsigtig med de to overgangsplader mellem vognene, hvor

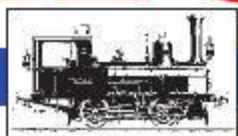
under selve transporten eller under driften på anlægget. Denne gang vil jeg råde læserne til forsigtighed, når de tager den 215 mm lange vogn ud af æsken. De påsatte smådele kan ryge af. Det gælder også senere, når vognen kommer i drift. Både en af de små 'propper', der skal holde containerne på plads og den ene hånd-

de overlapper hinanden over den midterste bogie. Hvis de af en eller anden grund - brugerens uvidenhed eller uforsigtighed - kiler sig fast, kan de føre til afsporing af bogien under en kurves passage. Forhåbentlig er løse løsdele ved skala N kun en éngangsforestilling!





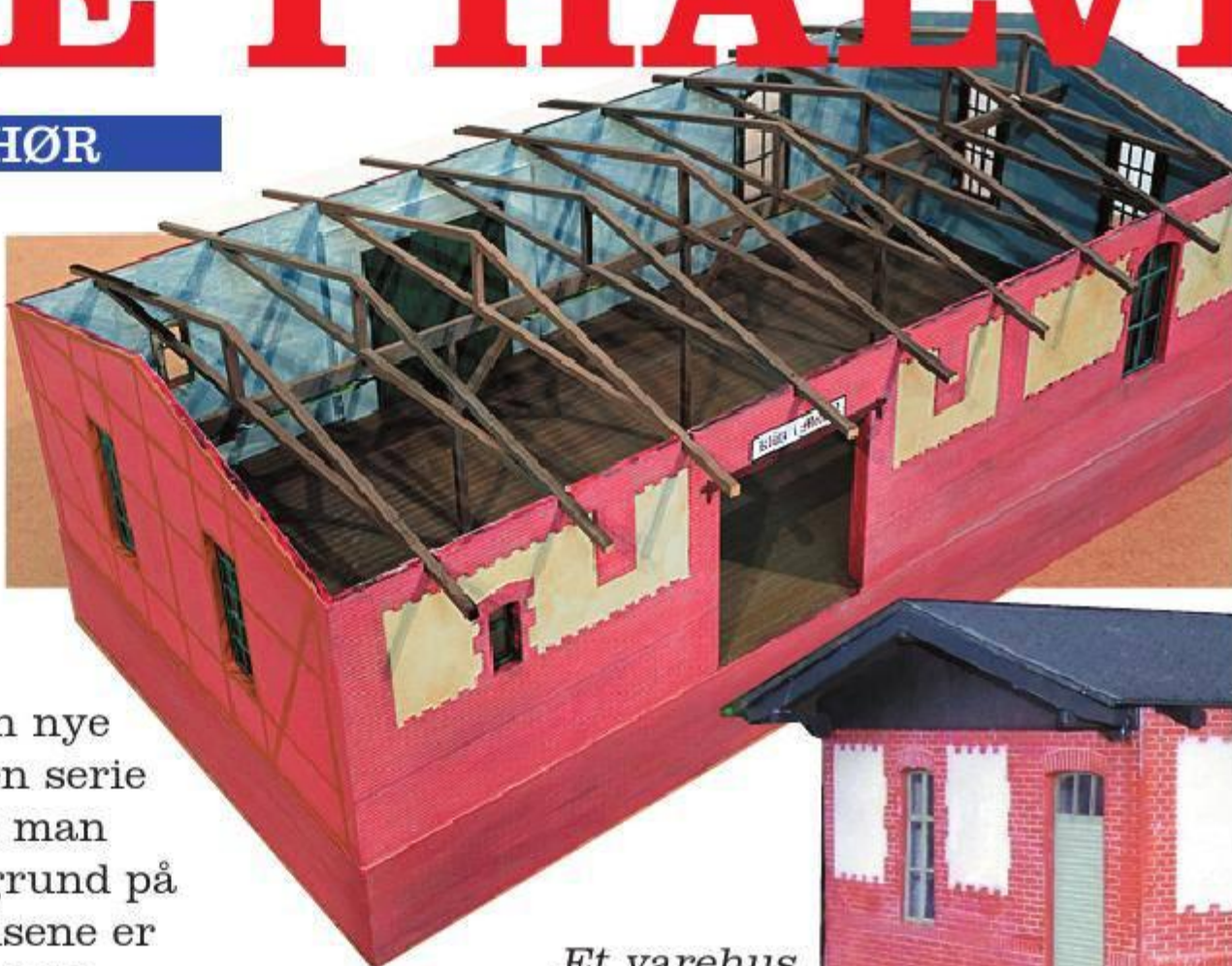
HUSE I HALV



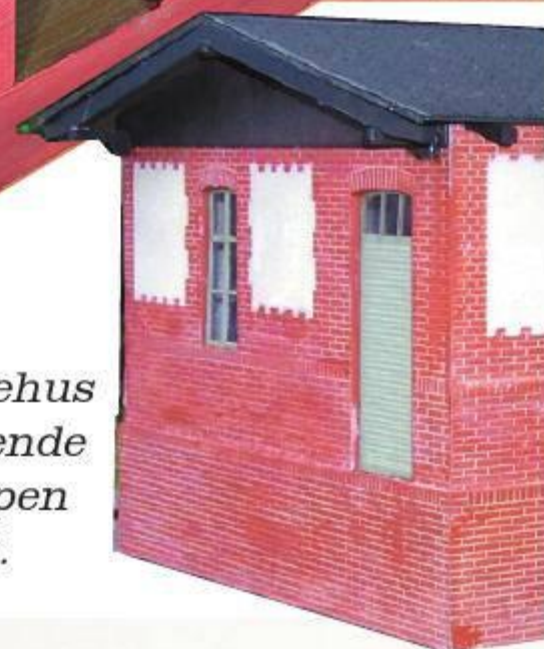
TILBEHØR

Per Møller Nielsen, kendt fra EpokeModeller, har åbnet en webshop, Messe Handel I/S, der kommer med en serie byggesæt af pap.

Som noget af det første, den nye webshop kommer med, er en serie danske halvreliefhuse, som man længe har savnet som baggrund på et modeljernbaneanlæg. Husene er kun 35 mm dybe, men har fuld højde og bredde, så de efterlader et indtryk af normalt byggeri, når man ser dem forfra eller skråt fra siden,



Et varehus er blandt de spændende byggesæt, webshoppen har på programmet.



En lille remise til en lokalbane.

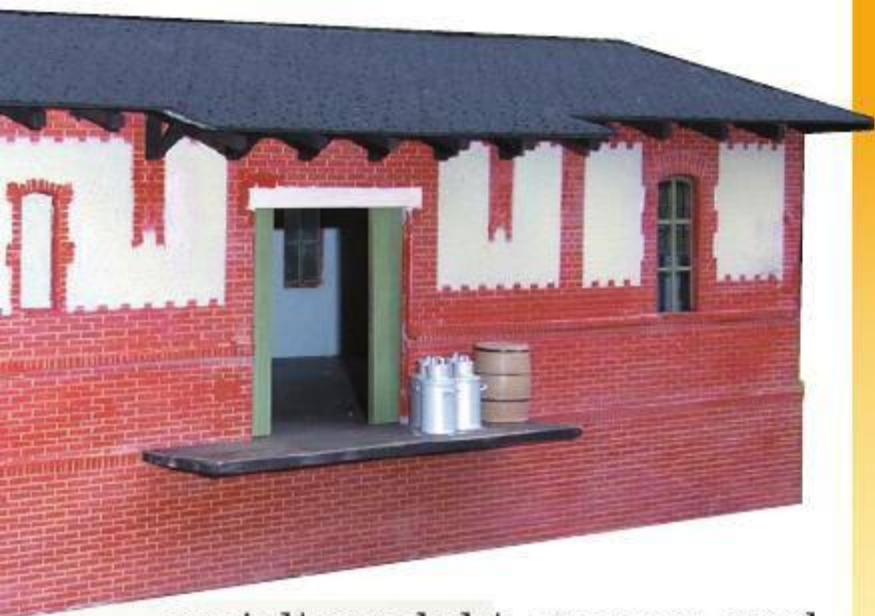




RELIEF

og det er jo ideelt til et smalt anlæg, hvor man mangler bybilledet. Husene bliver solgt i sæt af tre til ca. 299 kr. pr. sæt.

Et andet og ligeledes savnet tilbehør er et skinnerensprodukt, for snavsede skinner er et evigt tilbagevendende problem. Per Møller Nielsen kalder det ligefrem et



genialt produkt, moppen med flies og et rensmiddel, som *ikke* efterlader skadelige rid-



ser i skinnernes køreflade. I ridserne opsamles snavs og olie, med dårlig elektrisk kontakt til følge. Det kan give gnistdannelse, der kan brænde småhuller i både

Et vandtårn



hjul og skinner, med endnu mere ophobning af snavs. Kombinationen af flies, rens- og polérmiddel polérer skinnerne samtidig med, at snavs og

EpokeModeller™

Polér dit spor skinnende rent!
"Der Schienenreiniger"

Renser og polerer dine skinner i en håndvending uden skadelig slibning

Startsæt spor Z, N, TT & H0
345,- kr



Se mere på webshoppen

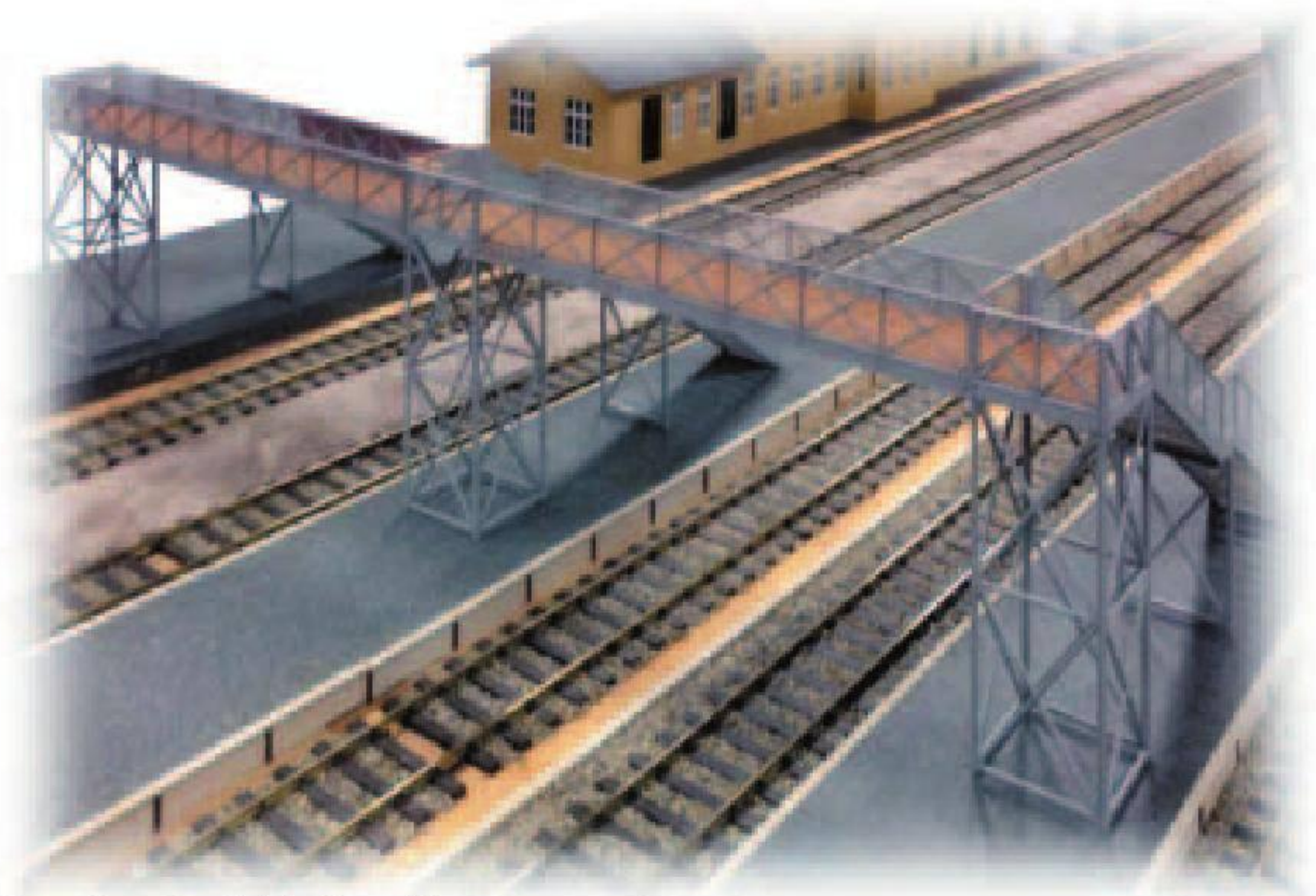


Vi fremviser en forsmag på vores nye
halvrelief byhuse
Nærmere detaljer kan ses på webshoppen

Messe Handel 1/S

www.epokemodeller-online.dk info@epokemodeller.dk

+45 20 22 04 49



Gangbro foreløbig kun til spor 1 og 0.

olie opsuges af fliesen. Over tid bliver selv ridsede skinner blankpolerede og glatte og sikrer derved problemfri elektrisk kontakt, siger Per Møller Nielsen. Det kan suppleres med et renehoved til at montere under en vogn som renevogn til løbende rensning af sporet. Det findes i alle skalaer - fra Z til G.

Af husbyggesæt findes Steensgaard station fra Odense-Nr. Broby-Fåborg Banen (ONFJ) i spor 1 og 0.

Senere på året ventes også et sæt i HO (målestok 1:87). Til spor 1 og 0 kommer en modulopbygget gangbro, som de ofte var at se på jernbanestationer både herhjemme og i udlandet. Grundmodulet er en gangbro med to trappeløb med tilhørende tårne og en bro, der kan nå over et dobbeltspor. Hvis der er efterspørgsel, vil broen kunne blive udbudt i andre størrelser, lover Per



Stensgaard station på ONFJ (Odense-Nr. Broby-Fåborg Banen), her Fl. Christensens model i spor 1

