

www.banen.dk

! banen

on-line

hele Danmarks modeljernbaneblad
GRATIS TILLÆG til hjemmesiden

opdatering **137**



DMJUG 2013
I KØGE

MÄRKLIN - EN N

Det bev en stor dag, da den 150-årige modeljernbane-producent Märklin blev overtaget af den tyske legetøjskæmpe Simba Dickie. Det betyder, at fremtiden for det traditionsrige firma nu skulle være sikret efter adskillige år, hvor man ikke vidste, om man var købt eller solgt.

*Købekontrakten underskrives:
Michael Pluta og Michael Sieber -
Märklins nye ejer.*



I snart mange år har 'banen' fulgt Märklins skæbne, fra den tid hvor de mange arvinger ikke kunne blive enige om den hæderkronede togproducents fremtid, til Märklin blev solgt til en britisk fond. Også vi troede, at de pengesterke bagmænd skulle hjælpe det kriseramte firma med en kapitalindsprøjtning og således få gang i den stagnerende produktion, men sådan skulle det ikke gå. Som 'banen' kunne berette blev Märklin tværtimod tømt for kapital, og der skete sågar det, at fonden solgte uer-

stattelige modeller fra Märklin-museets samlinger. Det endte med, at bankerne, som havde mange millioner i klemme, erklærede Märklin konkurs. Det rystede alle de, som på en eller anden måde havde forbindelse til Märklin, ikke mindst de mange tusinde modelentusister over det meste af verden. Navnlig tyskerne var chokerede, ikke blot over det truende tab af arbejdspladser, men at noget, man som barn var vokset op med, var ved at forsvinde. Det måtte bare ikke ske! Bankerne kunne heller ikke uden

Lej sommerhus på Møn og



Feriepartner Møn • 250 feriehuse • www.f

TY BEGYNDELSE



Til højre i billedet: Märklins nye ejer, Michael Sieber sammen med Michael Pluta, Märklins redningsmand, fotograferet på banegården i Fürth.

FOTOS:
MÄRKLIN

affinde sig med milliontab, og derfor kom Michael Pluta ind i billedet som konkursbobestyrer. Han fik til

Sydsjælland

Bo i en tidligere DSB-bolig!

Huset er fra 1880 og er en tidligere DSB bolig, der tjente færgetrafikken mellem Masnedø og Falster, indtil Storstrømsbroen blev bygget i 1937.

Indtast koden "Banen 2013" og modtag 10 % rabat på huslejen af [hus nr. 8200](#) frem til d. 01.10.13.

eriepartner.dk/moen

hvem som helst - det skulle helst være et tysk firma med Märklin-hjertet på rette sted. Ved årsskiftet kunne *banen on-line* med den tyske presse som kilde fortælle, at en løsning var i sigte, og at 'et drømmebryllup', som den tyske presse kaldte det, var på vej. Det var nemlig den bayerske Simba Dickie Group fra Fürth, som var ved at overtage Märklin. De nye ejere blev Sieber & Sohn GmbH & Co. KG, og manden, der står i spidsen for foretagendet, er Michael Sieber. Selv om Simba Dickie Group bor i Fürth, forbliver Märklins hovedsæde fortsat i Göppingen. Alle medarbejdere, såvel i Göppingen som i ungarske Győr beholder deres arbejdspladser.

- Den som har været begejstret for Märklin som barn, vil også som voksen forblive Märklin tro, siger den nye ejer til *Märklin Magazin*, som har fået en ansigtsløftning i dagens anledning. V.H.

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!

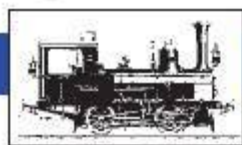
Ring til ProZ Prepress A/S på tlf. 55 77 50 51
– så har Geert et godt tilbud på annoncering.



'N modul gruppen' var igen i fokus med deres kæmpestore modulanlæg i Køge. Det er kun en måned efter, at anlægget blev vist på hobbymessen i Valby. Det er all respekt værd i betragtning af det store arbejde, som det er at flytte og stille det op!

DMJU 2013

Dansk Model Jernbane Union viste igen flaget i Køge hallen med deltagelse af naturligt nok flest klubber fra Sjælland. Til gengæld manglede der ikke forhandlere fra nær og fjern!



FOTOREPORTAGE

MJK HO Albertslund havde et flot anlæg på udstillingen - her en fin detalje med remise og drejeskive samt kulkård. Egentlig er det meget på forholdsvis lille plads, man har fået med.





Store linier på Modeljernbaneklubben HO Albertslunds udstillingsanlæg. Det er de færreste, der kan præstere noget lignende under hjemlige forhold. Driften foregår naturligvis digital - og der er nok at holde øje med!

Skala TT (målestok 1:120) er mest udbredt i det, som engang hed Østtyskland. Det er også derfra den gæstende klub



Leinefelde e. V. kommer fra. De viste et stort anlæg med iøjnefaldende militærtransport fra dengang den kolde krig rasede og en smuttur til Danmark ikke lå indenfor mulighedernes grænse. Skønt, at de tider er forbi!

'Golden Spike' har hjemme på Amager. Klubben kører amerikansk og dyrker perioden 1940 og fremefter. Et kæmpeanlæg og skønne, lange tog!

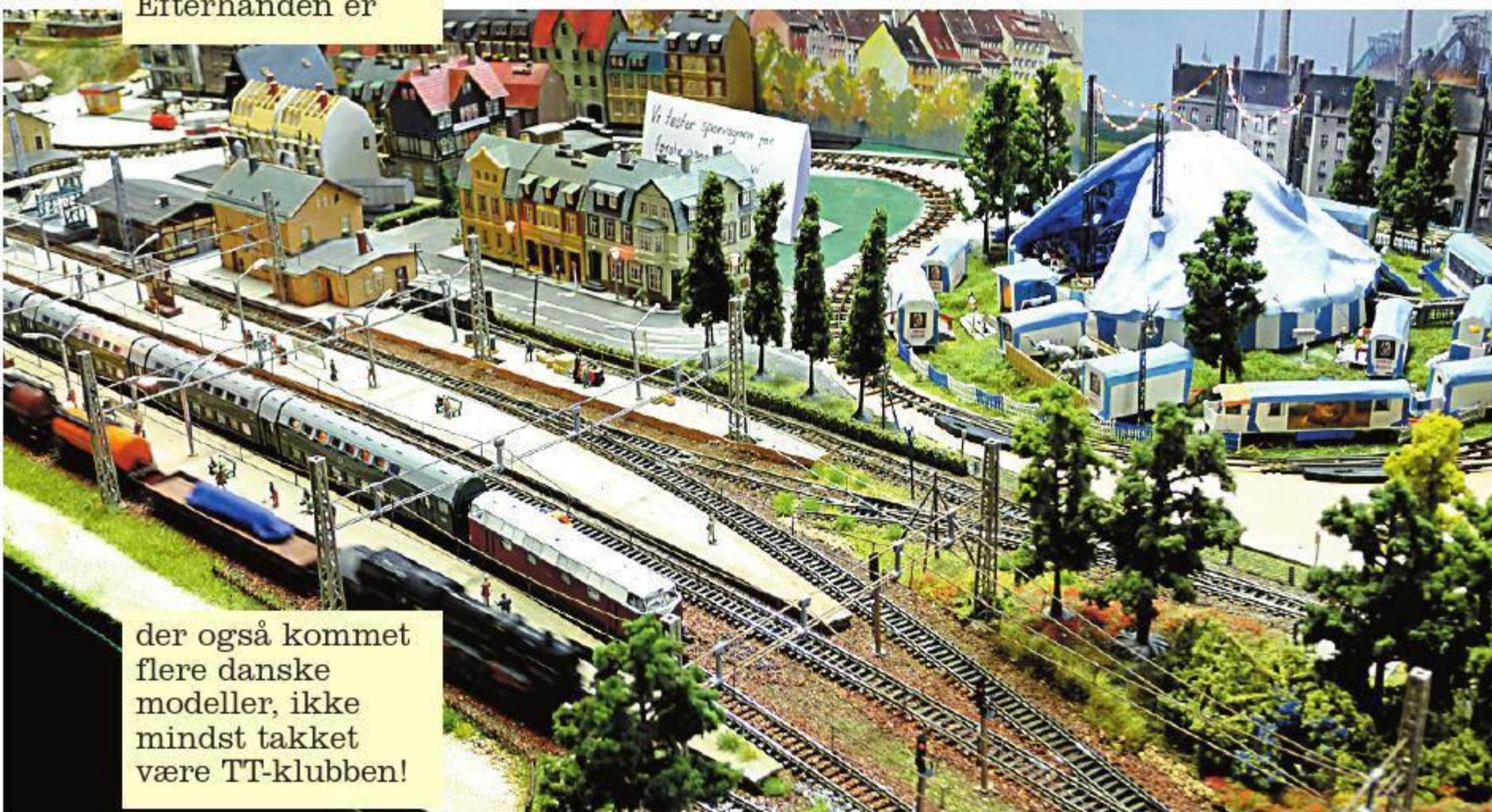




Der køres med industrimateriel i målestok 1:22,5

Dansk 'G' Modelbane For-
ening bor i Nærum, hvor
den har et klubanlæg for-
uden det transportable til
udstillinger, som det, der
der blev vist i Køge. Her et
par scener fra anlægget.

Dansk TT-klub
bor i Storkøben-
havn og bygger
'østtysk', idet det
oprindeligt var
mest Deutsche
Reichsbahn-
modeller, der var
at få i handelen.
Efterhånden er



der også kommet
flere danske
modeller, ikke
mindst takket
være TT-klubben!

Nedenfor DSB litra D
en af de mange smuk-
ke modeller i spor 0,
som klubbens medlem-
mer har bygget i
tidens løb. At besøge
klubben er altid en
god oplevelse!



Nærum station på Dansk Model Jern-
bane Klubs transportable anlæg. Et
pragtfuldt stykke arbejde. Klubben
fejrer i år sit 75 års jubilæum,





Hørtoftebanen har lokaler i et stort loftsrum over Hedehusene Skoles ungdomsklub. De udstillede dette moderne S-tog, idet de bygger i H0. Deres forbillede er dele af Sjællands jernbanenet i epoke III-IV (uden køreledninger over skinnerne). De var i Køge med et modulanlæg.



Klub Modeltoget, Hørsholm, havde et forholdsvis enkelt anlæg med på udstillingen blot for at vise, at man ikke behøver at have oceaner af plads for at dyrke sin hobby. Det kan vi alle nikke genkendende til, for hvem er ikke begyndt med en

rundbane med en sidebane, bygget tunneler og broer... og set stort på 'forskrifterne', blandet epoke og set bort fra litreringer - først senere begyndte man at gå 'videnskabeligt' til sagen ... et skønt anlæg, hvor skaberglæden er sat i højsæde!

Påstanden om, at Fredsborg Model Jernbane Klub er blandt de mest aktive i Danmark, er ikke helt forkert, især hvis man tænker på det anlæg, medlemmerne har bygget på Teknisk Museum i Helsingør.



Nogle scener fra anlægget. Til venstre: Italiens-ekspressen og DSBs litra Mk/Fk.

De er også faste deltagere på diverse udstillinger, hvor de altid har noget nyt at vise frem hvadenten det er 'opdateringer' på det store udstillinganlæg eller nyt materiel, de selv har bygget. Man kan altid hente god inspiration hos 'Lille Nord'

Gersagerparkens MJK, som jeg besøgte første gang for 25 år siden, og som stadigvæk bor samme sted, viste pudseklodser, omtalt i banen nr. 124. Klubben er gået helt videnskabeligt til værks, når de skulle behandle problemet, der hedder støv og snavs på skinner. De havde også deres videovogn påmonteret et Swan sportskamera. I sig selv ikke noget opsigtsvækkende, hvis det ikke var monteret med selvudviklet kurvestyring. Klubbens medlemmer har altid være opfindsomme og innovative. På

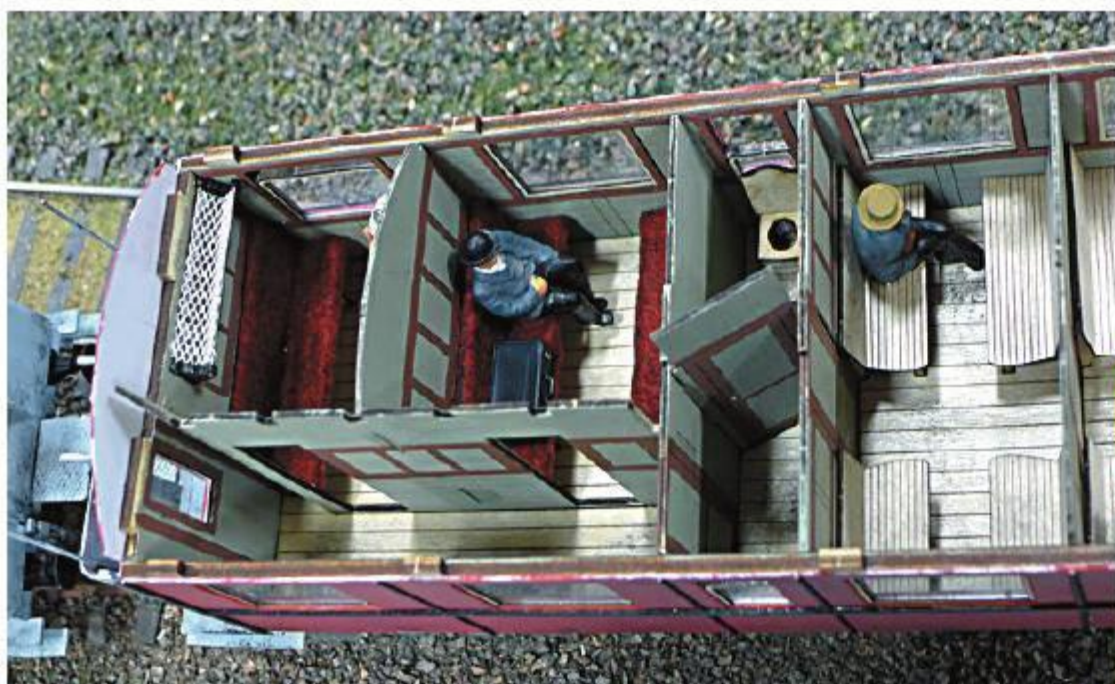


udstillingen viste de også en film med optagelser, lavet fra videovognen, redigeret med Avid Pinnacle software.



Scener fra Togklubben 1:32's anlæg med en model inspireret af Nykøbing F. station. De store tog åbner mulighed for en stor detaljeringsgrad.

De læsere af *banen on-line*, som ikke har været i Køge eller i Valby kan se flere videofilm med optagelser fra *Togklubben 1:32's* anlæg på klubbens hjemmeside. Det er hovedsageligt tysk materiel, der køres med, simpelt hen fordi det er i Tyskland, hovedparten af Spor 1 fremstilles.



Togklubben 1:32 (Spor 1, sporvidde 45 mm) lever fuldt ud op til sin formålsparagraf - at udbrede jendskabet og øge interessen for de store tog. Modulforeningen har derfor selvfølgelig også været med på udstillingen i Køge med sit 36 x 9 meter store anlæg. Det er kun en måned siden, vi mødte foreningen på Hobbymessen i Valby og vi møder dem nok igen til november samme sted, for det ligger dem på sinde at vise flaget og udbrede kendskabet til de herlige store størrelser!



① JØRGEN BENTZEN



③ FRANK HESTEHAUGE

DMJU udskriver hvert år en diorama-konkurrence et par måneder inden den årlige udstilling. Årets konkurrence i forbindelse med udstillingen i Køge blev vundet af **Jørgen Bentzen** med sit regnskylsramte bypanorama, hvor en P-maskine pløjer sig igennem en kæmpe vandpyt. Andenplaceret blev **Peter Scheibner** med sit havneparti med kran og kul-lager, mens nummer 3 blev **Frank Hestehauge** med et landskab med tunnel.

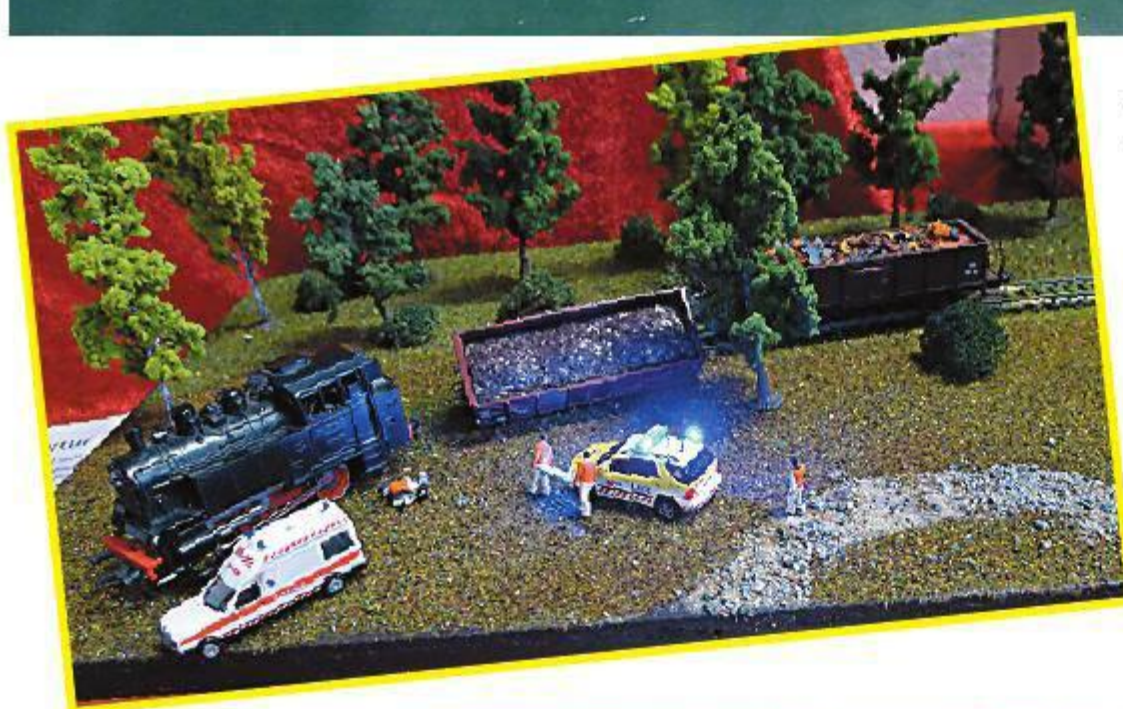
Omlæsning af møllevinger er godt i gang fralastbil til jernbane...et aktuelt motiv.



Såmænd blot en udflugtsvogn med politikorpset fra Olsen-bande-filmen, som er ude at feste, mens Egon Olsen er ved at gå i panik, da han opdager, han tog fejl af dato-en for køreplansskiftet.



② PETER SCHEIBNER



Ud over de tre vinderprojekter var der fire andre projekter, der viser andre aspekter af anlægsbyggeri. Til venstre - et mere dramatisk diorama med togafsporing og blinkende redningskøretøjer dog uden en mere synlig uheldsårsag... men den skal vel først udredes. Nederst et mere komplekst byggeri med højbro på den ene side og tunnel og bro på den modsatte samtidig med en kombination af både vej- og jernbanebro, hvor man kan få endnu mere bevægelse ved hjælp af Faller Car-biler...Et imponerende byggeri!



Mikkel Møller solgte to forskellige numre af Østbanens CL-vogn. Han har modelbane i blodet, eftersom han er vokset op med Epoke-modeller og er med i familieforetagendet

Hobbykædens Ken G. Rosa fik anerkendelse for sine produktioner af dansk modelmateriel. Vi må heller ikke glemme Per Møller Nielsen fra Epokemodeller som har udsendt et flot Carlsberg

øl-vogn med firspand.

Kasper Bang Jensen med sit firma Dekas, var på en fælles stand med KM Text og DF modeltog, viste en fungeren-

De fleste mj-forhandlere, der betyder noget i dag på den danske modelbanescene, var til stede på Dansk Model Jernbane Unions udstilling i Køge. De kom fra nær og fjern - jyderne, sjællænderne, københavnere og når man tænker på at det kun er en måned siden, de fleste af dem også deltog i Hobymessen i Valby



Kasper Bang Jensen havde som sædvanligt hele sit lafer med.

med stort det samme vareudvalg, så er det al ære og respekt værd, at de på den måde har støttet arrangementet.

Unionen har ved samme lejlighed hædret Heljan for vogn Cm 2051 og Roco for MA-lyntoget, de har udsendt ligesom Finn Lekbo fik anerkendelse for sin flotte DSB litra O. Også



de DSB afløbs-sko i spor 0. DF modeltog viste bl.a. DSB værkstedsvogn i gul og grå, desuden DSB postvogne i forskellige udgaver. Den

'pensionerede' Erik Witzel kom med sine utrolig flotte laserskårne paphuse og andet byggetilbehør med.

Finn Lekbo havde foruden et stort udvalg af industrielle modeller og perler fra egen produktion en



Erik Witzel og Finn Lekbo hyggesnakker.

dansk udgave af Viessmann armsignaler med den langsomme bevægelse.

Når ingen andre vil, så gør man det selv. Det er tilfældet med overdelen til Olsenbandetraktor DSB 57, som oprindeligt blev fremstillet af Kim Møller, og som vi nu ser på Epoke-modellers og Per Møller Niensens stand i både TT, HO og spor 0, hvor den kan købes umotoriseret. Olsenbanden er selvfølgelig også med i firmaets store sortiment.

John R. Olsen præsenterede Nordjyske Baners M17 fremstillet hos Märklin for Tog & Tekno i begrænset oplag. Som



Danske signaler fra Viessmann og DSB traktor 57 fra Olsenbanden.

Bergslagen TMY 102. Modellen, der kommer i gult og hvidt design, er med digitale telexkoblinger, mfx loksound og fungerende advarselsblink - to i hver ende - der kan betjenes parvis.

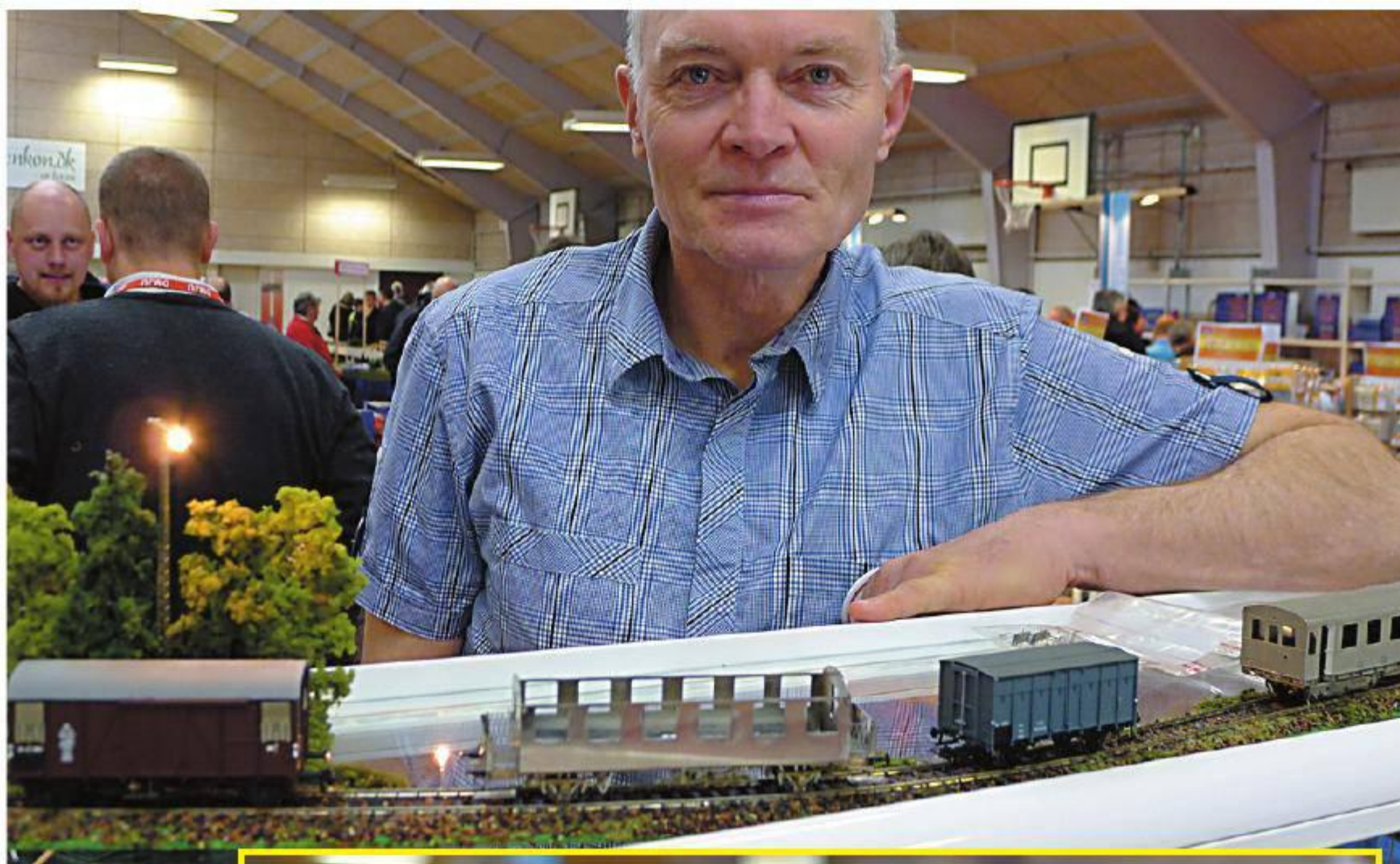


noget nyt har man valgt at forsyne lokomotivet med digital afkobling, der kan betjenes uafhængigt af hinanden. Desuden har maskinen mfx loksound og C90 motor.

Tog & Tekno er indgået i samarbejde med AB Trainshop i Stockholm og kan derfor tilbyde endnu et NOHAB-lokomotiv fremstillet af Märklin for den svenske forhandler. Det er TMY 9505 Strukton, som er det tidligere

Nordjyske Baners M17 fremstillet hos Märklin for Tog & Tekno.





*Peter
Brøndum
Nielsen
med nogle
af Frejas
nyheder.*

*Freja
Modellers
Scandia-
vogn på
beddingen.*



Det er ikke for meget at sige, at det bedste kommer til sidst. Når man så nævner Freja Modeltog, dukker navnet Peter Brøndum Nielsen, rådgivende ingeniør fra Silkeborg, op, så har man defineret en af Danmarks ypperste modelbyggere,

som i flere årtier har stået for produktion af præcisionsmodeller af både lokomotiver, vogne og forskelligt mj-tilbehør. Peter Brøndum Nielsen var til stede i Køge og præsenterede noget af det nyeste fra sin produktion.



Freja Modellers HHJ M3 - en spændende motorvogn under produktion.

Kh 16



FORNEMT BESØG

Fotos: Vagn Holstein

Tekst: Vido Krabar

Venice
Simplon
Orient
Express
var på
rejse fra
Venedig til
Stockholm
og retur i
dagene fra
den 9. til
14. april,
hvoraf de
to første
og de to
sidste dage
i Danmark.
Det er
tredje
gang,
Europas
mest luk-
suriøse tog
gæster
Danmark -
første
gang var
i 1986 og
så igen i
1996.

240

ORIENT- EXPRESSEN PÅ KBH H





Toget bestod af 15 vogne og var 356 meter langt og blev trukket tværs over Danmark af museumslokomotivet DSB MZ 1401.



øvrigt undervejs. Ville man blot rejse fra København til Venedig på enkeltbillet, kunne det lade sig gøre for 25.500 kr.

Selv nøjedes jeg med at kigge på toget på facebook, hvor man har kunnet følge det

Det er ikke nogen hverdagsbegivenhed at se det legendariske tog fra det 19. århundrede rulle ind på Københavns hovedbanegård trukket af et MZ-lokomotiv. Togstammen synes ingen ende at have med de 15 lange vogne, der glider forbi med Europas 'rige', 200 passagerer ombord, nogle af dem på en rejse Venedig-Stockholm tur/retur til en billetpris af 68.250 kr. 'med det hele', herunder udsøgt fransk køkken og alt, hvad der hører sig til af sightseeing i

hele vejen gennem Danmark og Sverige på optagelser gjort undervejs, og via citater, som pressen skrev om begivenheden på facebook. Alt er samlet på face-



Bemærk pufferafstand og den tætlukkede overgang mellem vognene...



Skinnende blank holder Venice Simplon-Orient Express på Københavns hovedbanegård.

book portalen *My 1287.dk*, som man kan klikke sig ind på. Samtidig siger også *banen on-line* tak for det store forarbejde og for sammen med andre facebook-medlemmer at kunne være med på kikket. Under vores registrering af opholdet i København vil jeg genopfriske nogle minder samt lidt Orient Express-historie(r).

Jeg har set toget, da det kørte i regulær drift mellem Paris og Istanbul. Dengang boede jeg i Zagreb, Kroatien, var *teenager*, før dette begreb var opstå-

et, og havde knap nok penge til en sporgovnsbillet til hovedbanegården, hvor jeg plejede at gå ind på perron 1 og afvente de internationale tog, der kom forbi. Et af dem var Simplon Orient express på vej enten mod Ljubljana i Slovenien eller til Beograd i Serbien. Ved at læse destinationsskilte på vognene drømte jeg mig til de fjerne steder, som var et lukket land i 1950'ernes Jugoslavien, for det var kun de særligt betroede borgere, der kunne få et pas eller få lov at købe fremmed valuta til rejsen. Ud over disse forhindringer



Toget afgik
kl. 12.05 fra spor 8.



Toget på
Dybbølsbro station.

Det eftertragtede logo, som ejeren nidkært vogter over. Det kostede i sin tid Rivarossi adskillige tusind, da italienerne brugte Wagon Lits logoet til en af deres sovevognsmodeller uden tilladelse!

Agatha Christie skrev sin kriminalroman inspireret af den dramatiske begivenhed i 1929, da Orientexpressen i fem døgn sad fast i snedriverne i Tyrkiet. Toget har flere gange igennem sin historie ændret rute.

I dag er det synonymet for luksusrejser, men sådan var det ikke fra begyndelsen. Oprindeligt kørte det fra Paris i Frankrig til den rumænske Giurgiu ved Donau med byen Ruse på den bulgarske side af grænsefloden. Den første jernbane i Rumænien blev i øvrigt bygget fra Bucharrest til Giurgiu.

Det var den 4. oktober 1883, den første Orientexpress forlod den parisiske Gare de Strasbourg mod havnebyen Varna i Bulgarien, og først i 1899 afgik det første tog fra Paris mod Istanbul. Rejsen til det 'vilde' orienten var ikke uden drama - 1891 oplevede man røverioverfald, og i 1892 udbrød sågar kolera ombord i toget... Inden første verdenskrig stoppede trafikken, nåede man at åbne den

skulle man også anskaffe et indrejsevisum til Vesten, som heller ikke var noget, som var givet for en potentiel afhopper fra diktaturet!

Det var også på strækningen Zagreb-Beograd mellem stationerne Slavonski Brod og Vinkovci mordet i Orientekspressen skete i Agatha Christies navnkundige roman. Så vidt jeg husker, havde enten salig Agatha eller manuskriptforfatteren til filmen af samme navn sovet i geografitimen og derfor byttet om på rækkefølgen af de to stationer. Først kommer altså Sl. Brod og siden Vinkovci. Sidstnævnte er i øvrigt en by, hvor mennesker har boet uafbrudt i de sidste otte tusinde år.



*Et par stewardesser pose-
rer til ære for vores foto-
graf. På skiltet ved politi-
manden står der Orient
Express Særlig billet
påkrævet. Afgang 12.05*

Istanbul, men efter som de politiske forhold ændredes som følge af den kolde krig, rykkede ruten noget sydligere og kom så forbi min barn-
doms hjemby Zagreb.

Toget ophørte at køre til Istanbul i 1977. Der gik det hurtigere med fly eller også billigere i bil. Orientekspressen fortsatte dog at køre nattog

Paris-Wien indtil den 8. juni 2007, hvor ruten endte i Strasbourg.

Orientekspressen ophørte endelig den 14. december 2009 som 'et offer for TGV-højhastighedstog og konkurrence fra lavpris-flyselskaber'.

Tilbage har vi altså nu privatselskabet Venice Simplon-Orient-Express, der bruger de originale vogne fra 20'ernes og 30'ernes Europa. Det kører på London-Venedig og flere andre europiske destinationer, engang imellem også på den oprindelige rute fra Paris til Istanbul.

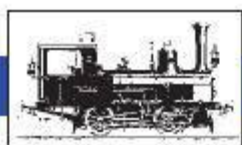
19.900 m lange Simplon tunnel i 1906, hvorefter toget fik navnet Simplon-Orient express.

Man genoptog trafikken i 1919 efter krigens afslutning, og i 1924 sendtes for første gang toget over Arlberg i Østrig, gennem den 9,9 km lange jernbanetunnel. I 1931 noterer man også terroristangreb i forbindelse med en politisk sammensværgelse i Ungarn med flere døde til følge. Anden verdenskrig betyder en ny midlertidig pause i trafikken. Den oprindelige Orient express rute gik over Budapest, Bucharest og Sofia til



*Museumslokomotivet
DSB Mz 1401 fotografe-
ret kort efter afgang på
Dybbølsbro station.*

DEN SIDSTE ÅRBOG



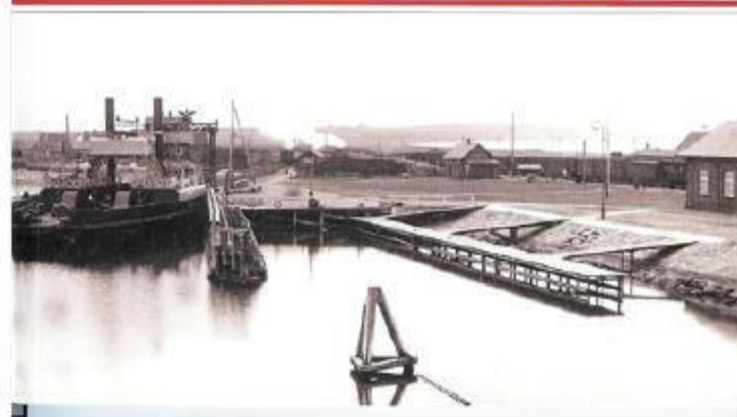
NYE BØGER

Af Vido Hribar



Jernbane
historisk
årbog '13

1988
1963
1938
1913
1888
1863



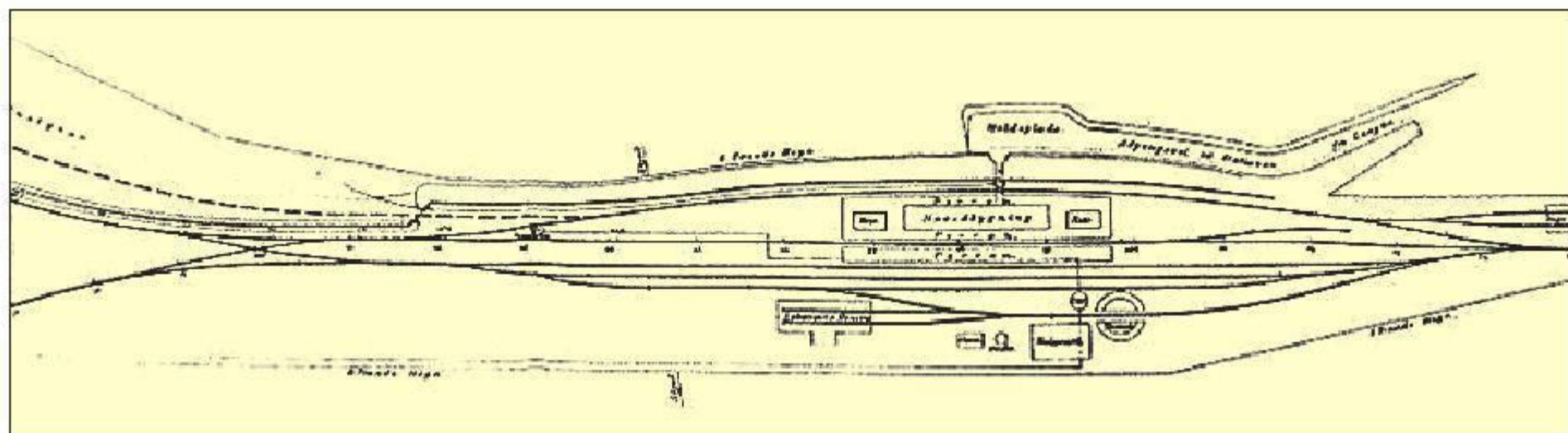
Med Jernbanehistorisk årbog '13 slutter en periode på et kvart århundrede, hvor forlaget bane bøger har set 150 år tilbage på en række væsentlige begivenheder med 25 års mellemrum. Denne udgave er den sidste og tilbage i reolen har vi et bogværk på 1600 sider og ca. 130 artikler forfattet af Danmarks fornemste jernbaneskribenter.

Asger Christiansen åbner i den sidste udgave af årbogen ballet med en artikel om 'LANGÅ - VIBORG BANEN', der indviedes i 1863. Strækningen var en del af en tværgående bane til Aarhus og en del af et landsdækkende projekt, som overordnet skulle sikre kvægeksperten til Hamborg. Forud for banens åbning foregik der en heftig debat om linieføringen, som varede 20 år. Det første spadestik blev taget i oktober 1860, og det første prøvetog Aarhus-Langå-Viborg kørte den 14. juli 1863.

De største og vanskeligste jordarbejder blev udført ved Rindsholm, hvor banen på en 800 meter lang og op til 10 meter høj dæmning blev ført hen over dalen for Nørreå og en del af Vedersø. Den 16 meter

lange bro over Nørreå hviler på 10 meter høje granitfundamenter. Brodrageren af stål blev fremstillet i Birkenhead ved Liverpool. Arbejdet med udkørsel af ballast krævede et dødsoffer, idet en arbejder blev kørt over af et ballasttog ved Langå.

Skribenten beskriver meget levende udviklingen omkring banen og driften. Langå havde da blot 150 indbyggere, og husene var koncentreret omkring kirken, der ligger en kilometer fra stationen. Stationen var placeret på en ø-perron, således at de rejsende fra en hævet bane-gårdsplads gik til og fra bygningens første sal ad en gangbro hen over spor 1. Øst for hovedbygningen og spor 2 - hovedsporet til Randers - samt de øvrige spor lå vandtårn, kulgård, drejeskive og en to-



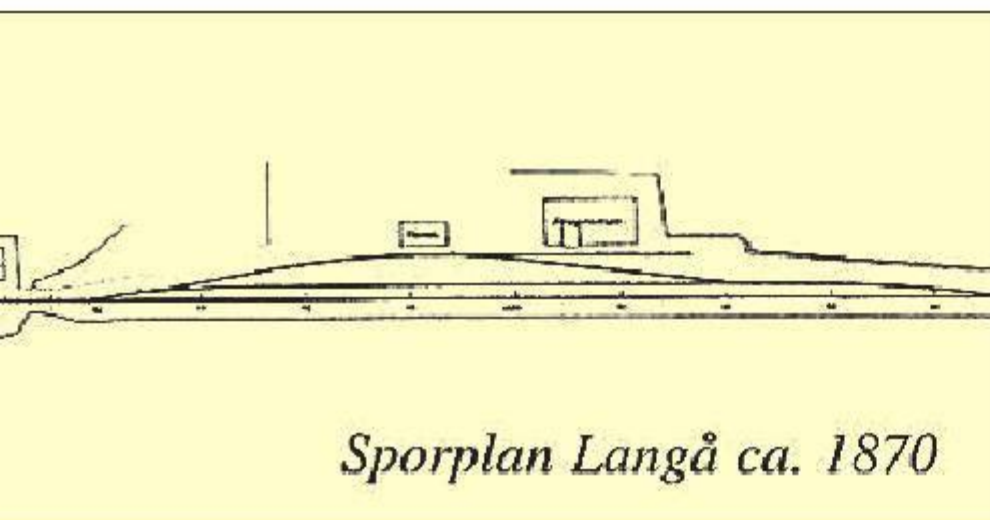


Batteritog - noget af det mest særprægede jernbanemateriel hos DSB.

sporet remise. Et miljø, der sikkert vil kunne inspirere modelanlægbyggerne!

Morten Flindt Larsen skriver om 1888 og 'JERNBANE LANGS VESTENCEINTEN'. Det er et særpræget kapitel af hovedstadsområdetets jernbanehistorie, der handler om det militære sidespor langs befæstningsanlægget Vestenceinten, også

kendt som Vestvolden, som kostede en masse penge at anlægge, men som der heldigvis aldrig blev brug for. Efter nederlaget i 1864 var der en stor utryghed, at København ikke kunne forsvares effektivt, og de skiftende regeringer drøftede, hvor og hvordan en ny landbefæstning skulle bygges. Efter nogle voldsomme



Sporplan Langå ca. 1870

Modelbyggere kan hente megen inspiration i jernbanebøger. Langå station, bygget som en ø-station, hvor en gangbro i første sals højde hen over spor 1 fører til en hævet banegårdsplads overfor, kan tjene som et eksempel.

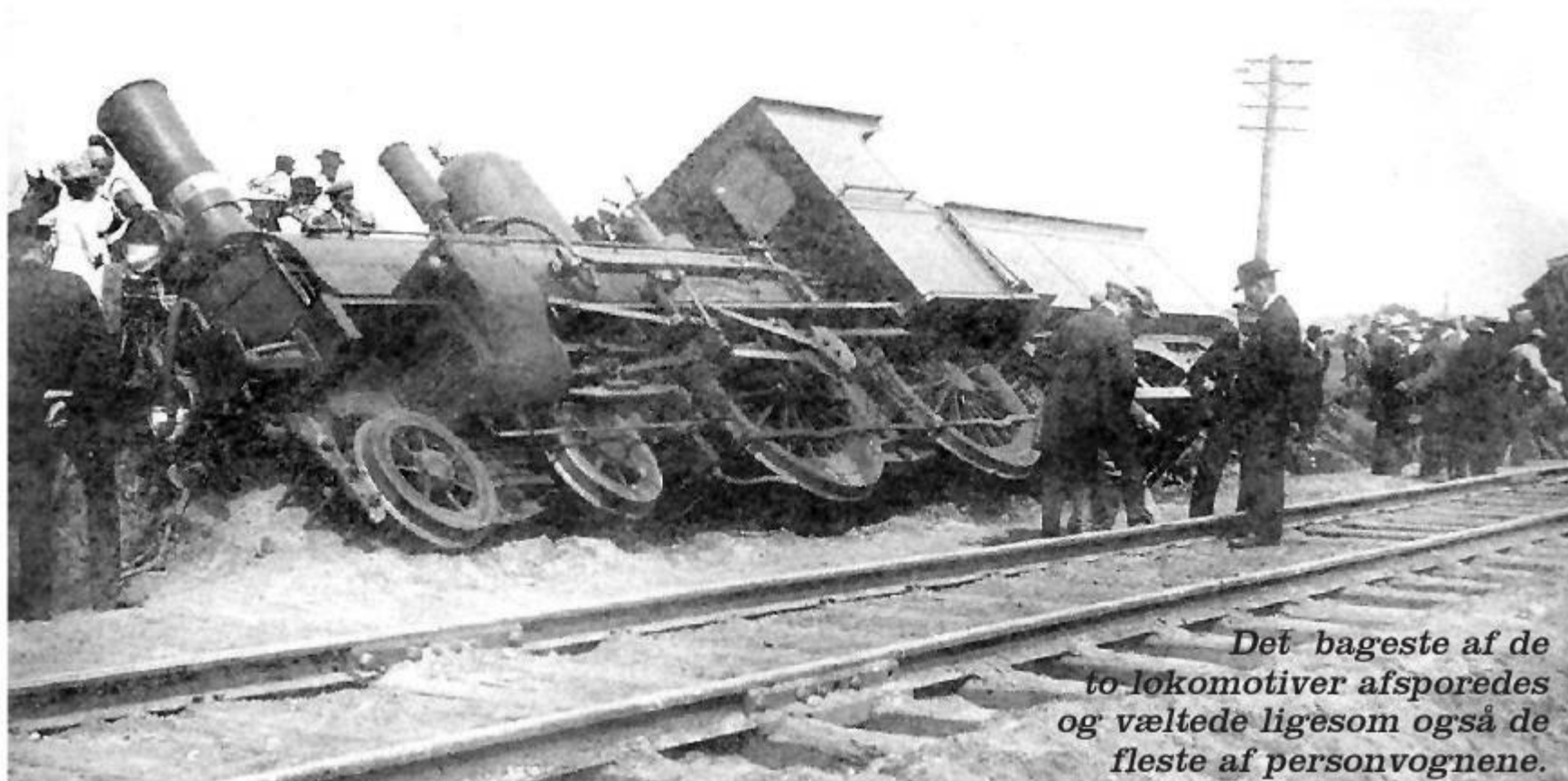
Afhængig af pladsen på ens anlæg vil også sporplanen fra 1870 kunne bruges som et udgangspunkt 'til videre forarbejdning'.

politiske debatter for og imod befæstningen af København dannedes foreningen 'Den frivillige Selvbeskatning til Fædrelandets Forsvar', der på kort tid indsamlede det dengang enorme beløb på halvanden million kroner, som skulle bruges til befæstningsanlægget.

Det nye anlæg strakte sig hele 25,5 km fra Klampenborg til Utterslev Mose i nord, mod vest fra Harrestrup å til strandkanten nord for Avedøre den sammenhængende 14 km lange og op til syv meter høje Vestenceinte med 23 forter og en 16 m bred foranliggende vandgrav.

ret oppe på en to-akslet jernbanevogn og bemanded med seks mand. Toget blev det meste af året opbevaret i en bølgeblikremise syd for Ejby-lejren.

I 1909, blot 15 år efter færdiggørelsen, besluttede man at nedlægge hele Københavns landbefæstning, og dermed Vestenceinten fra 1. april 1922. Da verdenskrigen udbrød den 1. august 1914, fik man atter travlt med udbygning af skudsikre rum og magasiner langs hele Vestenceinten, som blev bemanded af 45.000 mand. Krigen kom heldigvis ikke til Danmark, Vestenceinten blev nedlagt i



Det bageste af de to lokomotiver afsporede og væltede ligesom også de fleste af personvognene.

FOTO: ARKIV DANSK JERNBANEFORBUND

Det er en spændende beretning, skribenten leverer om det kæmpestore anlægsarbejde og de enorme mængder sten og grus, der skulle flyttes. Der var arbejde til alle ledige hænder, der kunne opdrives.

En arbejdssøgende kunne blot melde sig - afstigning ved Husum Holdeplads eller Glostrup station - forsynet med skov eller spade - og så blev man straks antaget til en dagløn på 3 kr. fra seks morgen til syv aften med to timers hvil. Der var forplejning fra seks marketenderier - to retter mad kunne fås for 36 ører, en halv bajer kostede 8 øre, bart smørrebrød 3, og belagt ditto 6 øre.

Anlægget blev færdig 1892, og der blev transporteret 115.000 ton sand og grus, der svarer til 36.000 af nutidens lastbiler.

Til Vestenceinten hørte også et batteritog, som er noget af det mest særprægede jernbanemateriel, der har kørt i Danmark. Toget bestod af seks stykker jernbaneartilleri, som er nogle af de første jernbanekanoner i verden. De blev indkøbt i Le Havre i Frankrig. Kanonen, der var en haubits kaliber 15 cm, var monte-

ret oppe på en to-akslet jernbanevogn og bemanded med seks mand. Toget blev det meste af året opbevaret i en bølgeblikremise syd for Ejby-lejren.

1927. Batteritoget kom heller aldrig i brug bortset fra øvelseskydning, og det blev udrangeret i 1931.

'BRAMMING-ULYKKEN I NÆRBILLEDE' skrevet af pensioneret stationsforstander V. J. Jalsk og kommenteret af Morten Flindt Larsen, er en kort og rystende beretning, der nok vil overskygge andre indlæg i årbogen, selvom der er gået 100 år siden den tragiske begivenhed den 26. juli 1913. Ekspresen med afgang fra København kl. 8.20 var på vej til Esbjerg og var forsinket 15 minutter fra Fredericia. Forsinkelsen var endnu ved Lunderskov ikke indhentet, og toget fortsatte med 90 km/t. Da det passerede Bramming, var 10 minutter af forsinkelsen indhentet. Forrest var lokomotivet litra K 505 efterfulgt af lokomotivet A 154 og 10 vogne. Endnu var toget ikke nået Sneum Bro, da det bageste lokomotiv løb af sporet og styrtede i grøften, mens det forreste kørte videre. Vognene afsporede og væltede ved siden af sporet. Værst gik det over to af de midterste toakslede vogne, der splintredes. Der var

279 personer ombord i toget, de 15 omkom straks eller kort efter af deres kvæstelser, mens 54 blev kvæstet. Blandt de dræbte var den kendte folketingsmand og redaktør, den populære børneforkæmper Rasmus Peter Sabro.

Årsagen til ulykken blev aldrig fastslået med 100 pct.s sikkerhed. Man antog, at den skyldtes solkurve, idet sporet må have forskubbet sig som følge af temperaturspænding på den meget varme sommerdag. Da de fleste af de omkomne befandt sig i de tre kupévogne midt i toget, blev reglerne for oprangering ændret, og herefter skulle bogiesidegangsvogne løbe samlet og toakslede vogne og kupévogne samlet bagest i togene. Desuden har DSB ikke anskaffet flere kupévogne efter ulykken.

Det er en rystende førstehåndsberetning, skrevet af stationsforstanderen i Tjæreborg, årbogen bringer.

'ODDESUND - FRA FÆRGE TIL BRO' af Ole Edvard Mogensen bringer os til 1938. En skøn artikel og god inspiration til de modelbyggere, som vil efterligne både færgedriften eller bygge en bro over 'Oddesund' på deres anlæg

Først skulle man grueligt meget igennem for at anlægge færgehavne på begge sider af Oddesund, idet arbejdet blev stærkt forsinket på grund af stærk strøm og isdrift for ikke at forglemme en retsag, der varede syv år. Den blev ført helt

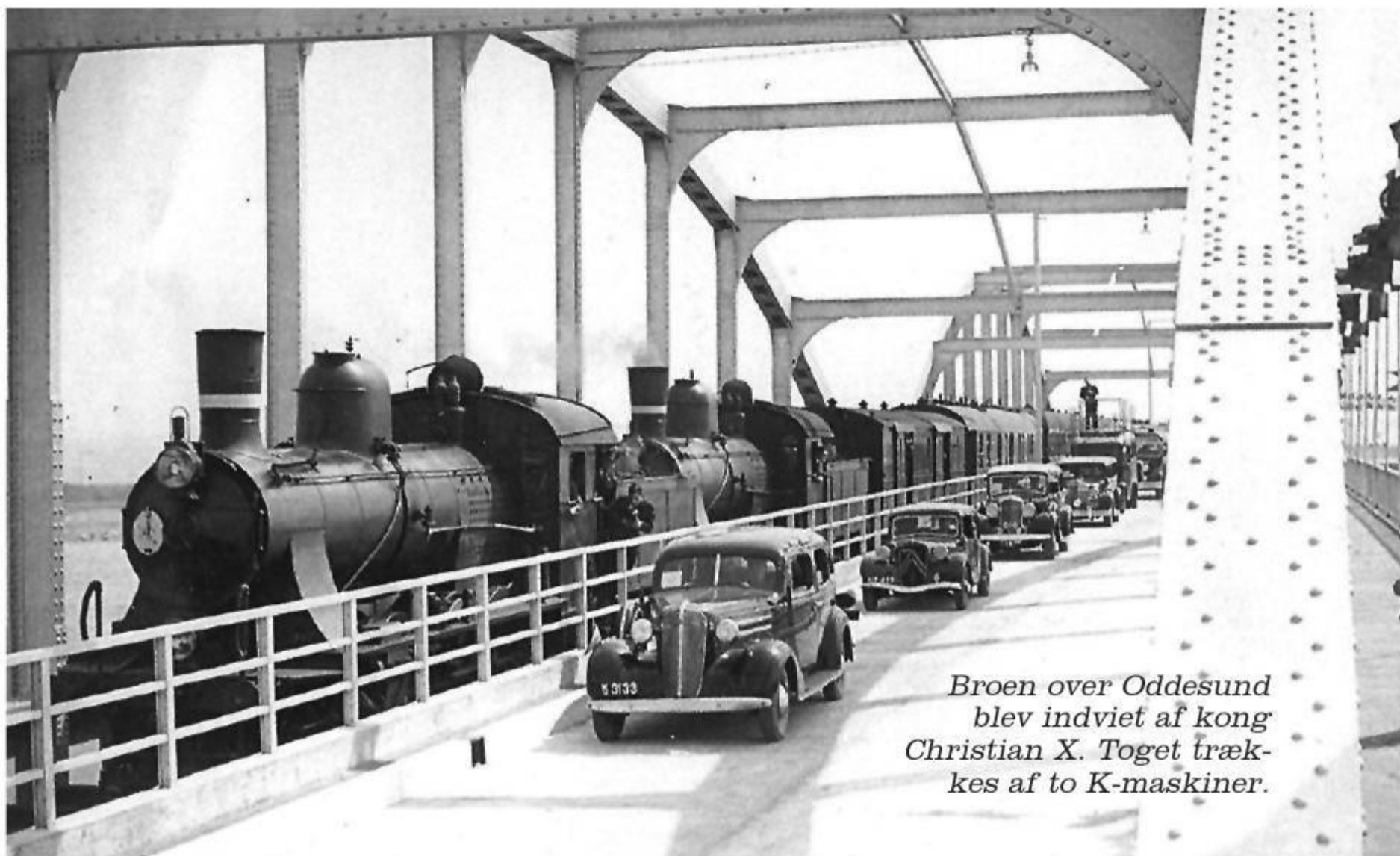
til Højesteret, hvor staten tabte, og indehaveren af det kgl. privilegerede rofærgeri fik tilkendt en erstatning.

Da ruten kom i gang i 1883, var overfartens længde 2,5 km og overfartstiden ca. 20 minutter. Togene stoppede på færrestationerne, og de rejsende måtte gå ombord. Kun få vogne blev overført med færgen. Gennem mange år var trafikken planlagt således, at der på strækningen Struer-Oddesund Syd kørte blandede tog, som udover personvognene også havde godsvogne med. I Oddesund Nord blev godsvognene samlet sammen til egentlige godstog, som der kørte to af i døgnet, og de rangerede på alle Thybanens stationer. Udover godstogene kørte der i 1930'erne seks persontog, som kun havde kortere ophold på stationerne. Den højeste hastighed var 45 km/t.

Allerede i 1922 indledtes kampen om en bro, og det var pudsigt nok den voksende biltrafik, der satte skub i planerne om en kombineret vej- og jernbanebro. Broen blev endelig indviet i 1938 af kong Christian X, og den betød en revolution for området, idet alle togene nu blev gennemgående mellem Struer og Thisted, og i 1959 fik Thisted sågar en gennemgående lyntogsforbindelse med København.

'FJERNSTYRING PÅ FREDERIKSVÆRKBANEN', der blev indført i 1963, skriver også Ole Edvard Mogensen om. Det var noget af en sensation i de år, fordi

FOTO: ARKIV DANSK JERNBANEFORBUND



Broen over Oddesund blev indviet af kong Christian X. Toget trækkes af to K-maskiner.

det var noget ukendt især inden for jernbanesektoren, og ikke mindst privatbanerne. Et helt nyt sikkerhedskoncept blev udviklet, idet der var indført radioforbindelse mellem fjernstyringscentralen og togenes lokomotivførere.

Det nye koncept indebar, at et tog skulle have køre- og afgangstilladelse fra FC over radioen. Herved blev signaler i stationens udkørselsender samt lysafgangssignaler sparet. Inden et tog afgik fra en station, skulle toget have køretilladelse frem til næste station over radioen. Ved ankomst til næste station skulle toget melde sin akomst til FC. Herved var det muligt for FC at have et overblik over togenes kørsel. Samtidig blev det muligt at undgå at etablere linieblokanlæg og spare betydelige investeringer.


I dag - 50 år efter - må såvel tonefrenkvensfjernstyring samt radiodirigeret trafikafvikling betragtes som forældet, men i 1963 var der tale om nytænkning.

DE SIDSTE UDFLUGTSVOGNE kørte i 1988, fortæller John Poulsen i sin artikel, der afslutter en epoke, som varede et halvt århundrede. DSB begyndte i 1930'erne at køre særlige udflugtstog, hvor især Politikens 'Blå tog' huskes. Togene blev sammensat af det forhåndværende materiel, men allerede i 1933 rådede man over en særlig 'restaurantvogn'. I alle 'Blå tog' var der også en 'radiovogn' (forstærker-vogn) og stuehøjtalere i bagagenettene forbundet med ledninger trukket gennem toget, så udflugtsdeltagerne i hele toget kunne blive underholdt. I 1939 indrettede man sågar biograf i to ombyggede CL-vogne...Det er adskillige tusinde udflugtsglade rejsende, DSB har befordret i årenes løb. Egentlig underligt modelproducenterne helt har overset denne del af virksomheden. Mangler de inspiration,



Radioforbindelse fra toget til FC.

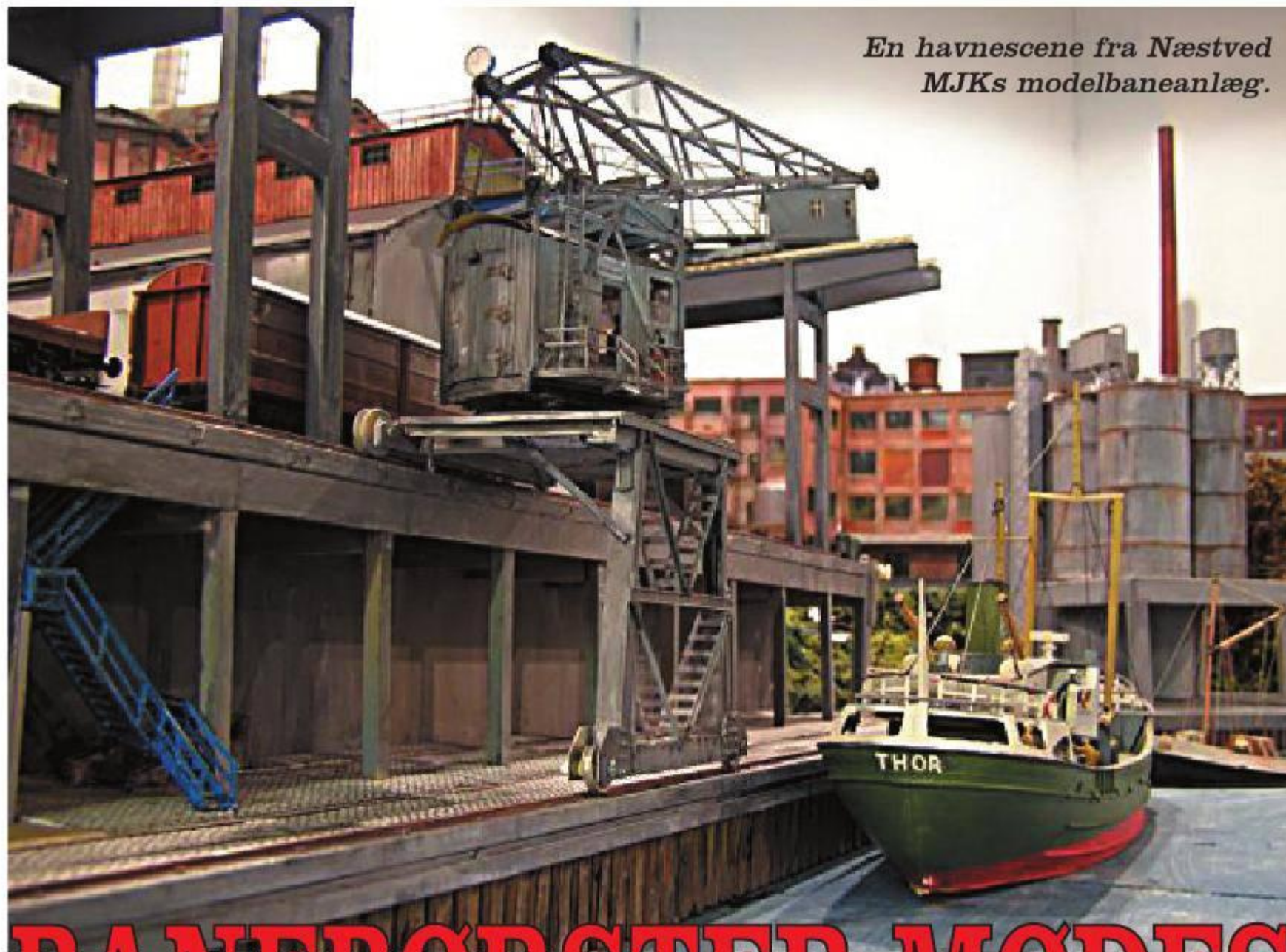
kan de i bogen finde vogne til togstammen - f.eks. CMR + CP 2982 + CP 3226 + CAR + Cc 1144... Heljan har dem vist nok alle!

En epoke er altså slut. Jernbanehistorisk årbog kommer ikke mere. Idéen om at se 25, 50, 75, 100, 125 og 150 år tilbage på væsentlige begivenheder på de danske jernbaner bider efter 25 år sig selv i halen, skriver forlaget. Er mon historien fortalt helt færdig? Det har jeg svært ved at tro. 



Teatertoget fra København på vej til Revykoeping Falster.

En havnescene fra Næstved
MJKs modelbaneanlæg.



BANEBØRSTER MØDES

Næstved Modeljernbaneklub holder traditionen tro 'Banebørstedag' på Sydbyskolen, Nygårdsvej 110 i Næstved lørdag den 8. juni kl. 11.00 til 16.00

Det er dagen, hvor klubben endnu en gang byder alle modeljernbaneinteresserede velkommen ved et åbent hus-arrangement. Man mødes på en helt uformel måde, og man behøver ikke være medlem af klub eller forening - interessen for modeljernbanen er nok.

Årets tema er Norden, og det vil selvfølgelig præge arrangementet med udstilling, kørende modeller osv. Er dit rullende materiel i skala HO (1:87) og

udstyret til digitalkørsel efter DCC standard, er der mulighed for, at du sammen med et medlem kan få lov at køre på Næstved MJKs flotte anlæg.

Klubbens brugtbod er åben, og alle vil kunne få mulighed for at sælge og købe modeljernbane og udstyr, hvadenten det er nyt eller gammelt. Alle er velkomne med et begrænset sortiment, idet salget skal kunne foregå fra 'bagsmækken' af bilen, et campingbord eller medbragt kuffert. En del af parkeringspladsen og græsarealet foran klublokalet benyttes til salgsaktiviteter. Det kan *ikke* forventes, at klubben stiller borde til rådighed eller hjælper med diverse boder. Til gengæld er det gratis at deltage. Der går bus lige til døren fra Næstved banegård rute 602 mod Nygårdsvej.

EuroModell Bremen

Over 300 klubber og handlende!

15.-17. november

Bremen

Messe, Hal 4, 5 og 6

www.bv-messen.de



EN SOMMERTUR Af Finn Kittelmann

Vemb station - hertil
og ikke ret meget
længere

VEMB LEMVIG THYBORØN

Min kone mener, jeg sku' ha' været lokomotivfører!

- Ja, så ku' do da ha' fået di' løst styret!

Den korte ordveksling finder sted i Y-togets pakrum lige før afgang fra Lemvig mod Vemb en tidlig sommeraften

i juli 2012. Den planlagte cykeltur på Hærvejen var i sidste øjeblik ændret (af konen, selvfølgelig) til en tur til det Nordvestjyske, men dermed er der også åbnet mulighed for en tur med Vemb Lemvig Thyborøn Jernbane.

Det er den, vi er på slutningen af, da nævnte ordveksling finder sted mellem



'Lynetterne' og min kone med cykel på Lemvig station. Hun mener, jeg skulle have været lokomotivfører



FOTOS: FINN KITTELMANN

**Lynetter' i ordinær drift på Midtjyske Jernbaner, den tidligere VLTJ . Lemvig station, i juli 2012.*



lokoføreren og overtegnede. Forinden har han nok opdaget en særlig interesse for jernbaner i fotografens iver og glæde

over banen med dens gode motiver, særlige atmosfære og stemning.

Først er turen gået fra Lemvig til Thyborøn og tilbavs igen. Og det er en tur, som varmt kan anbefales alle, som holder af Lynetter (der stadig kører i ordinær drift), en betjent station i

Thyborøn



*VLTJs
"Tørfisken"
rangerer til
remisen.*



I det fjerne ses 'Victoria' på vej ind på Lemvig station. Efter omløb og en pause kan turen fortsætte til Vemb og videre over Holstebro for at slutte i Herning. Lynetten i spor 2 holder klar til afgang mod Thyborøn. Bjergbanen er endnu ikke ankommet.



På det midterste billede er den solo-kørende Lynette ved at ankomme til Lemvig station. Siden den forlod 'Havnestationen', (nederst) har den hævet sig 30 meter over havets overflade!



Nu er der plads til, at Y-toget til Thyborøn kan komme af sted.



Lemvig (med et velbevaret, oprindeligt interiør), en lun snak med lokomotivføreren før afgang; Bjergturistbanen på Lemvigs havnebane og ikke mindst flere godstog i løbet af ugen (kørsel med tankvogne fra Cheminova på Rønland med en MY'er eller MX'er!) ej at forglemme.

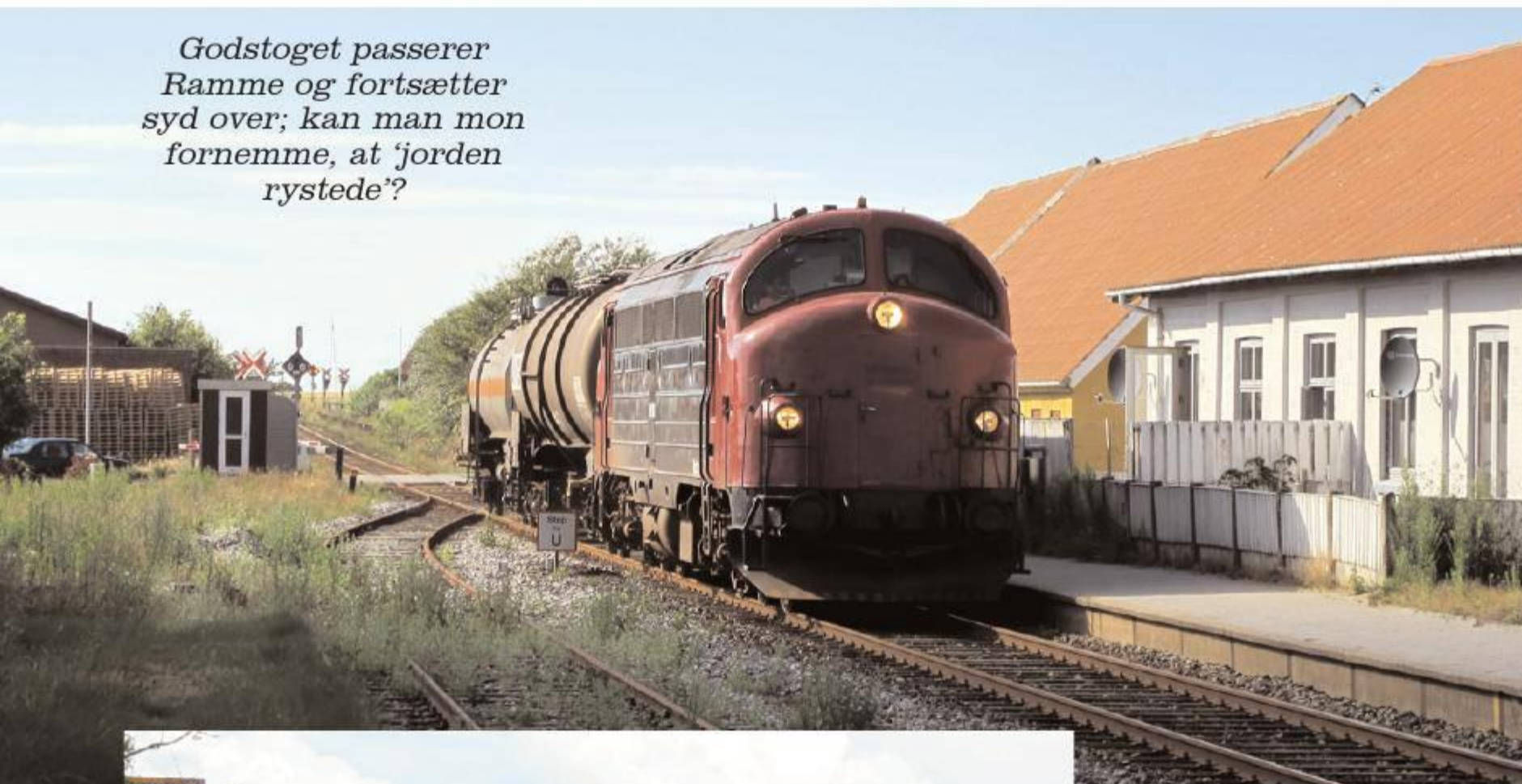
Læg dertil en utrolig flot og afvekslende natur, som banen løber igennem og som selv lokoføreren, der trods alt kører dér hver eneste dag, stadig taler varmt

På en lun sommerdag er der brug for lidt ventilation!



Lemvig er en sæk-station, så her er 'Victoria' ved at løbe om.

*Godstoget passerer
Ramme og fortsætter
syd over; kan man mon
fornemme, at 'jorden
rystede'?*



**KØREPLANEN FOR
GODSTOG MANDAG
OG TORSDAG**

Afg.	Rønland	14.35
	(tog nr. 970)	
Ank.	Lemvig	15.02
Afg.	Lemvig	15.35
Ank.	Vemb	16.10
	- derfra videre til Herning	
	Returkørsel samme dag	
Afg.	Vemb	19.55
	(tog nr. 971)	
Ank.	Lemvig	20.25
Afg.	Lemvig	20.30
Ank.	Rønland	20.50





Lemvig byder på mere end jernbaneromantik. Her et storslået vue over fjord og by. Bag fotografen ligger Museet for Religiøs Kunst. Og en af de store limfjordsdigtere, Thøger Larsen, har en mindestue på Lemvig Museum. Han skrev bl.a. teksten til 'Danmark nu blunder den lyse nat' og 'Du danske sommer, jeg elsker dig'.

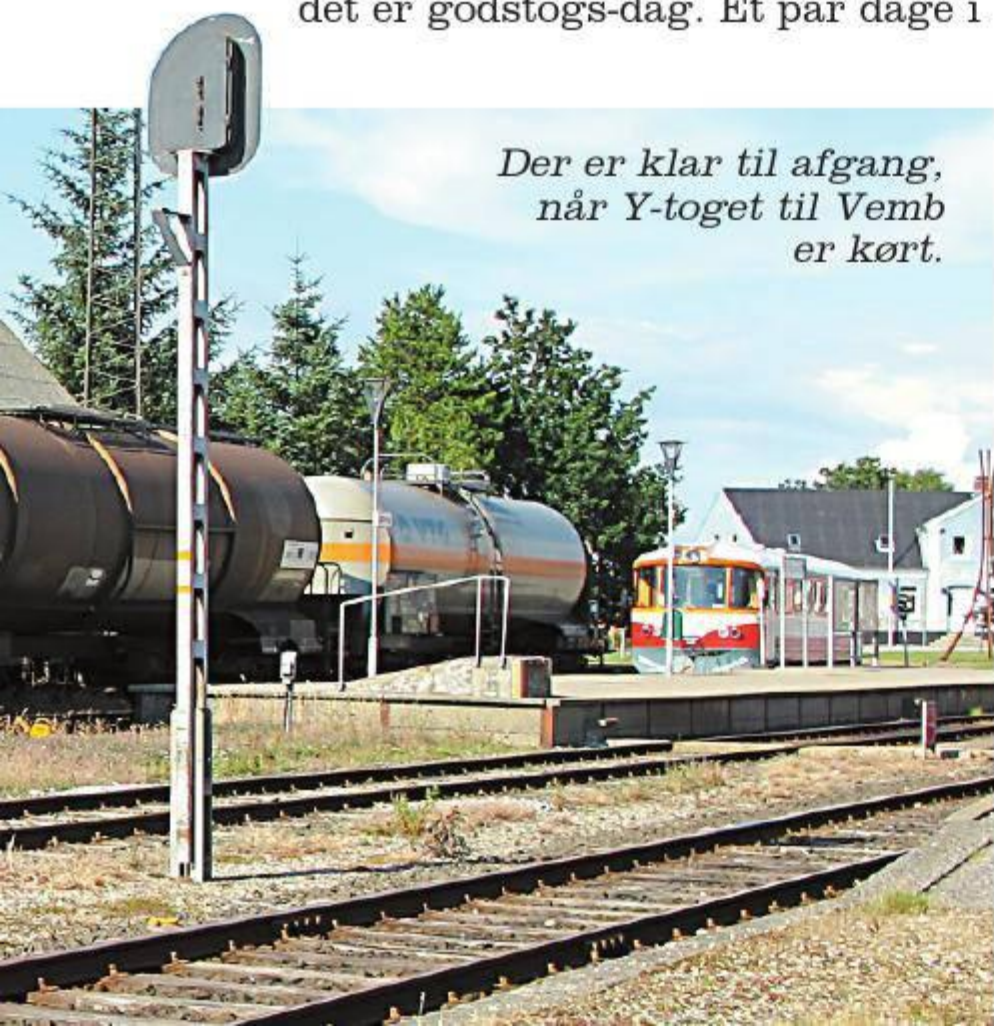
om. Dog mest turen fra Lemvig op mod Thyborøn, ned mod Vemb er der ligesom mere 'indelukket', synes i hvert fald lokomotivføreren. En postsæk, som ligger i det ene hjørne af førerbordet, fortæller, at her er der stadig tale om 'postførende tog'. 'Ja, det sker ikke på denne tur, men ellers er det er os, der tømmer postkasserne undervejs.' Og på stationer og trinbrætter kan man se den røde kasse vendt ud mod sporet for at gøre det så enkelt som muligt. I dag (april 2013) er postkørslen ophørt, fordi Post Danmark angiveligt skal spare.

Før turen har jeg sikret mig, at det er godstogs-dag. Et par dage i

forvejen har jeg spurgt stationsbestyreren til godskøreplanen, der normalt omfatter to ugentlige afgangne fra Cheminova på tangen op mod Thyborøn.

'Det lokomotiv, der holder uden for (MX 26 'Tørfisken') er kun for indøvning i dag - drengene har været ude at lege lidt! men på torsdag kører der normalt et godstog, hvis der ellers er noget at køre med.' Torsdag eftermiddag står jeg igen på Lemvig station efter turen til Thyborøn, som også er et besøg værd. I Thyborøn kan man f.eks. gå sig en tur rundt på det store havneterræn, der bl.a. rummer et større anlæg af havnespor. De ser dog ikke ser ud til at være blevet slidt for nylig, men dværghøjtsignalet til hovedsporet er stadig tændt, så helt nedlagt kan havnebanen altså ikke være. Den manglende brug er i øvrigt tankevækkende, når nu Thyborøn Havn er en af vestkystens største godshavne med stadige udvidelser og 'kontinuerlig udvikling' (ifl. havnens egen hjemmeside). Men tilbage til Lemvig og det virkelige godstog. Ud på eftermiddagen dukker MY 28 (med det imponante navn 'Victoria') op med to tankvogne fra Cheminova. Da Lemvig er en såkaldt sækbanegård (ind og ud i samme ende, f.eks. som i Aarhus)) laves der omløb og så er der pause. Lynetten til Vemb skal først afgå. Vi stiger på, får som nævnt en lille snak med lokomotivføreren, der i øvrigt synes godt om at køre det efterhånden aldersstegne motorvognstog.

I Ramme siger vi farvel og tak for turen



Der er klar til afgang, når Y-toget til Vemb er kørt.

til den venlige jernbanemand og afventer så det efterfølgende godstogs passage. En brummende lyd i det fjerne melder om dets snarlige ankomst, så dukker det op, buldrer igennem, mens billeder bliver taget, hvorefter lyden fortoner sig på den videre vej syd over. Herning er 'Victoria's mål. VLTJ kører godstog for DB Schenker Rail Danmark (det tidligere Railion) på strækningen Vemb-Herning. Fra Herning og videre sydpå står DB Schenker for kørslen.

'Det var ligefrem så jorden rystede', sagde min kone, som havde betragtet forløbet fra en bænk på perronen i Ramme. Det var en af de hverdags begivenheder, som heldigvis stadig kan opleves på VLTJ - der nok er en rejse værd! 🚂

Lemvig station vidner om en nutid med respekt for jernbanekultur og lokalhistorie.



VLTJ - nu MIDTJYSKE JERNBANER

● Banen blev anlagt i to tempi. Det første var strækningen fra Vemb til Lemvig (længde 28,9 km), hvor driften begyndte den 20. juli 1879 med tre daglige tog i hver retning. Strækningen fra Lemvig til Harboøre blev åbnet den 22. juli 1899, den resterende del til Thyborøn den 1. november samme år (længde i alt 27,4 km). Et længe næret ønske - bl.a. af hensyn til transport af fisk samt en forventning om en statshavn i Thyborøn - blev herved opfyldt.

VLTJ blev fusioneret med HHJ/Odderbanen som Midtjyske Jernbaner den 1. januar 2008.

FAKTABOKS

Den 9. december 2012 overgik kørslen på Odderbanen til DSB og blev en del af nærbanesystemet i og omkring Aarhus, idet togene fra Odder kører videre ad Grenåbanen. Infrastrukturen ejes og vedligeholdes dog stadig af Midtjyske Jernbaner.

Nærmere oplysninger om køreplan m.v. fås på www.lemvigbanen.dk, der også rummer en række nyttige links.

Andre nyttige links:

www.jernbanen.dk/pbaner.php?s=125&n=vemb-lemvig.

da.wikipedia.org/wiki/Lemvigbanen

eller de mere pudsige, der kan findes via google!

Godstog kører normalt mandag og torsdag. Nærmere oplysninger fås på Lemvig station, der er betjent: mandag 7.15 - 15.30; tirsdag, onsdag og fredag 9.00 - 15.30 samt torsdag 10.00 - 17.00 Tlf. 9782 0019.

Om Bjergbanen i Lemvig: bjergbanen.dk - ellers prøv at google den!

LIV

NOCH fornyer anlægget med et arbejdende savværk



TILBEHØR

NOCH fortsætter med at bringe bevægelse på mj-anlæg også udenfor sporarealet - denne gang med et savværk fremstillet som laser-skåret byggesæt i kun 1000 eksemplarer. Der bliver savet rigtigt træ - og saven bevæger sig, ligesom træstammen samtidig bliver skubbet frem. Kombineret med lyseffekter skaber det den rette stemning takket være digital elektronik. Det er kun bygningerne, man selv skal samle - elektronikken med de bevægelige dele er klar til brug.



Træstammen kører på skinner og bevæger sig gennem gittersaven, som også er i bevægelse

I SAVVÆRK

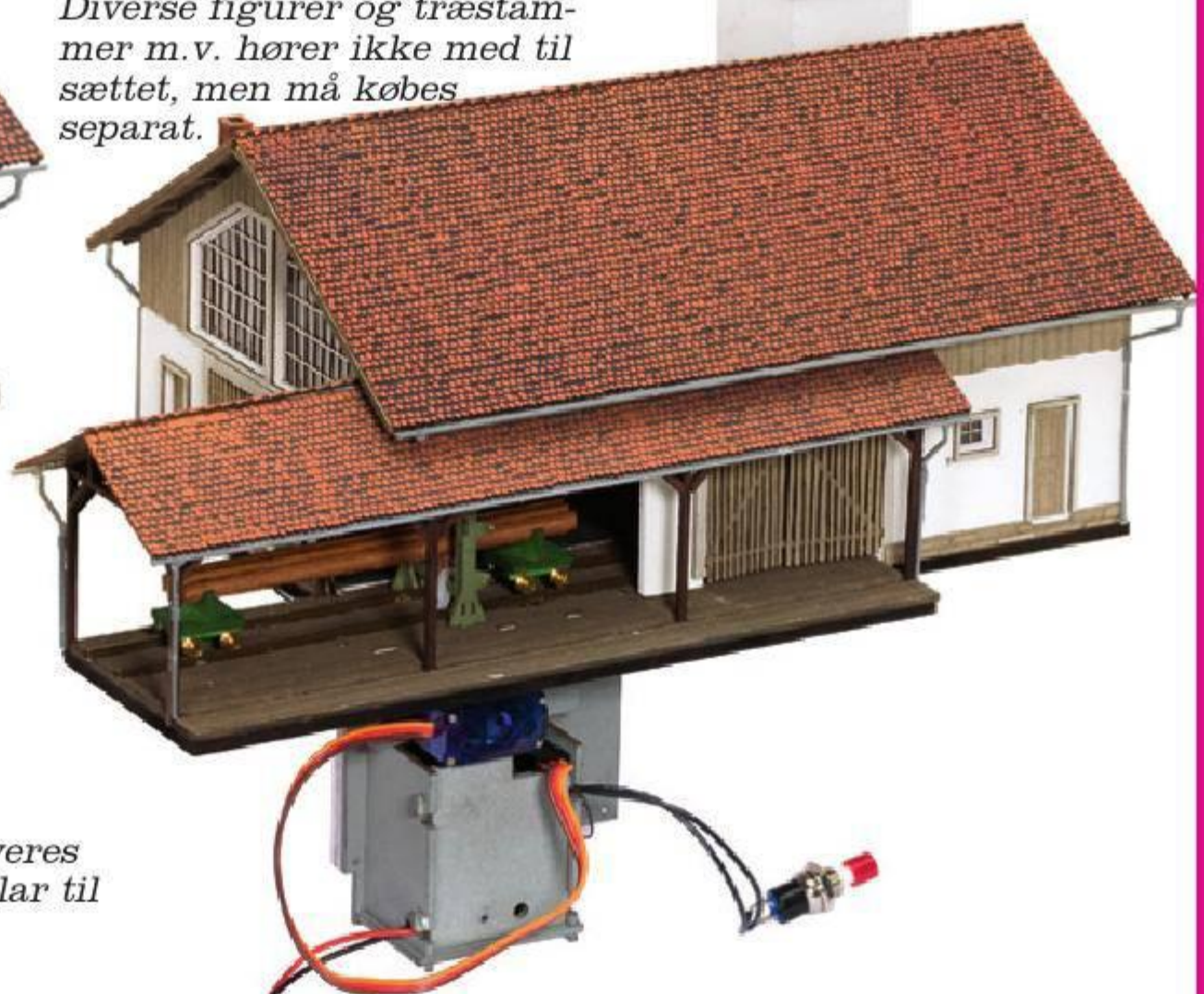


R

Diverse figurer og træstammer m.v. hører ikke med til sættet, men må købes separat.



Mekanikken og elektronikken leveres formonteret og klar til brug.





SKØNNE BRUG

*Rocos model af BR 35,
det tidligere
BR 23.10*



Skønne, spildte kræfter! - plejer man at sige, og det var de også, da tyskerne inden nederlaget ved Stalingrad fremstillede BR 23 i kun to prøveeksemplarer. Spild af ressourcer, men intet i sammenligning med det, krigen kostede dem selv og resten af verden.



ROCO NYHED

Helt spildt var lokomotiverne dog ikke - de overlevede krigen og kom til at køre for VES-M (Jernbanernes maskinforsøgsanstalt) i Halle i den daværende Tyske Demokratiske Republik. Det var ellers meningen, at BR 23 skulle fremstilles i 800 eksemplarer med den samme kedel som BR 50, som Schichau-Werken samtidig udviklede. BR 23 skulle afløse de noget bedagede P 8 og G 10 og bruges i

persontrafikken. Det blev dog ikke til noget, for krigen krævede kraftigere maskiner til tunge transporter, og så koncentrerede man sig om nye varianter af BR 50. Dog var indsatsen ikke helt forspildt, fordi man efter krigen fortsatte, hvor man slap i 1942.

I den kommunistiske 'arbejder- og bonde-stat' DDR fik Deutsche Reichsbahn i 1955-1959 bygget 113 eksemplarer af BR 23.10 lokomotiver på LKM Babelsberg, men det var kun størrelsen af undervognen med hjulene og gangtøjet, der blev overtaget af den oprindelige konstruktion - resten var nykonstruktion. Lokomotiverne blev taget i drift med numrene 23 1001 til 23 1113 og brugt i den lettere og mellemsvære hurtigtogstrafik. Da man i 1970 gik over til elektronisk dataregistrering, fik lokomotiverne ændret litra fra 23 til 35.

Af tekniske data kan nævnes længde over puffer 22.660 mm, tjenestevægten på 87,2 ton, ydelsen, som var 1250 kW, drivhjul diameter 1750 mm, og topfart 110 /50 km/t. Også i Østtyskland opgav



man efterhånden dampdriften, og i maj 1977 blev den sidste BR 35 taget ud af drift i Nossen. BR 35 1113 blev dog reaktiveret som følge af energikrisen, og det kørte indtil 1985. Efter murens fald og Tysklands genforening blev lokomotiverne officielt udrangeret i 1991. Ikke desto mindre var det ikke alle, som blev skrottet. BR 35 1019-5 kan stadigvæk køre og ejes nu af Lausitzer Dampflokkclub Cottbus. På Eisenbahn & Technik Museum Rügen finder man BR 35 1021-1, hele to maskiner holder til i Geraer Eisenbahnwelten e. V. i Gera, dog i

STE KRÆFTER



adskilt tilstand - det er 1028-6 og 1074-0. I privateje hos IG 58 3047 Glauchau finder man et driftsklart BR 35 1097-1, mens BR 35 1113-6, ejet af DB Museum, er deponeret hos IG Dampflok i Nossen.

Roco kom i år med to modeller af det samme damplokomotiv - det oprindelige BR 23 002 med Wagner-røgskærme - se billedet på siderne 36-37 - og siden et med de Witte røgskærme, en anden skorsten på en REKO-kedel samt det ændrede BR-nummer 35.2001-2. Begge Roco-modeller er en nykonstruktion.

Inden vi går over til en nærmere

BR 35 i Meiningen bygget til DR med BR 23.10 som forbilledet.



omtale af den netop udsendte modelvariant, kan vi lige nævne, at BR 23 forsøgslokomotiv fik den nyudviklede tender 2'2' T 26 med en 'frontvæg', så lokomotivpersonalet blev bedre beskyttet mod vind og vejr ved baglænskørsel. I 1950'erne blev lokomotivet i en kortere periode udstyret med en T 34-tender, som viste sig at have en for lille vandbeholder, og den blev så udskiftet med tenderen fra BR 50.

BR 23 001 og 23002, der som nævnt endte i DDR efter krigen, blev stationeret i Berlin, Brandenburg H, Jüterbog og i Halle. Det var også meningen, at BR 23 002 skulle rekonstrueres og få en Rekoedel, men den blev i stedet for skrottet, da den ved et uheld i 1967 fik beskadiget både rammen og hjulene.

BR 23 har også tjent som forlæg til det BR 23 (fra 1968 BR 023) som Deutsche Bundesbahn byggede. (Roco udsendte en model af maskinen ved to lejligheder og adskillige års mellemrum!). Vesttyskerne byggede 105 eksemplarer af BR 23 begyndende med år 1950 - og 23 105 var det sidste damplokomotiv, som blev taget i drift hos DB. Det var i 1959.

Rocos nyeste model DR 35.2001-2 er endnu et pragtstykke i den nye serie af lokomotiver, som er kommet på markedet i den senere tid. Også denne kommer forsvarligt pakket ind i en gennemsigtig vitrineæske, som er fastforankret i emballagen samtidig med, at modellen er skruet fast til en skinneimitation, så postleverandøren skal være ualmindelig heldig for at bekadige modellen under-

BR 23 001 ved levering i 1941 - til afløsning af P 8 og G 10 .



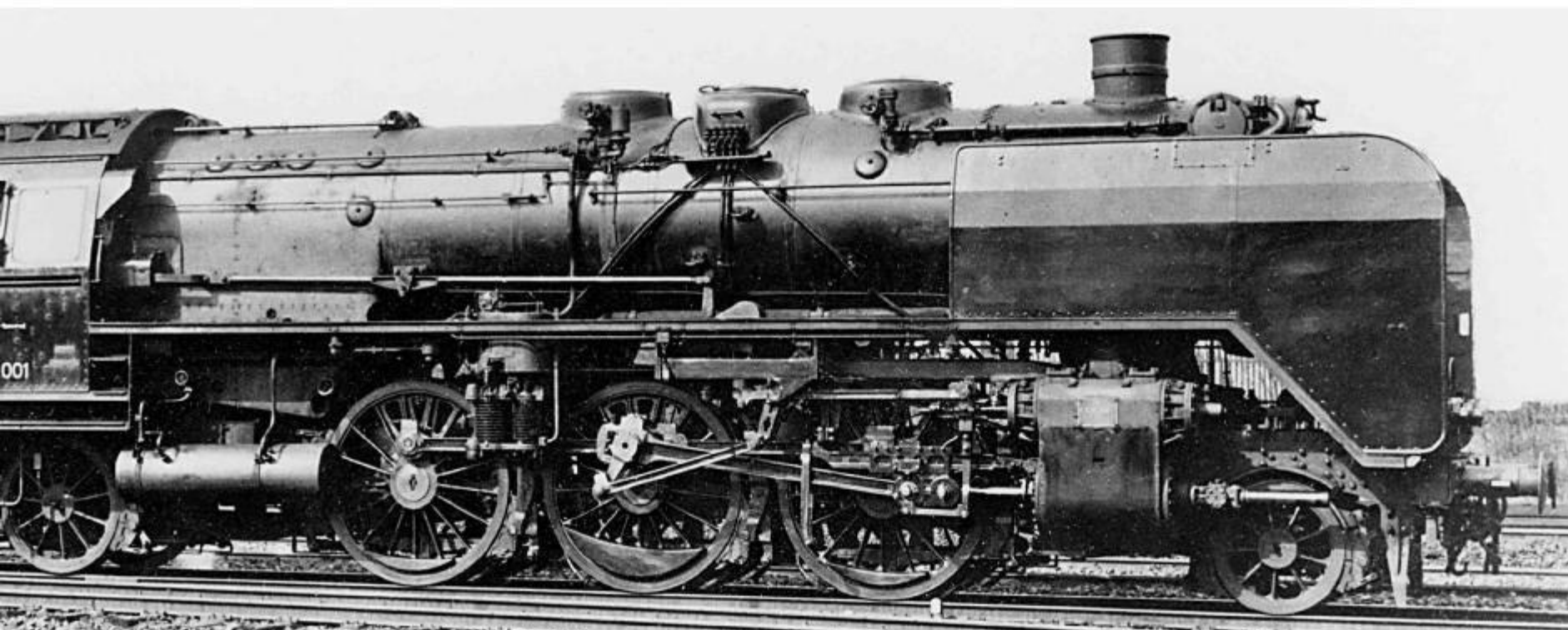
Rocos model fra 2012 af prototypen, som blev bygget i kun to eksemplarer.



vejs til køberen. Derfor er det også en kunst at pakke modellen ud første gang, men har man gjort det en gang, spørger man hvorfor ingen tidligere har fundet



Mange flotte detaljer på Rocos model af DR BR 35.



MODELFOTOS: VIDO HRIBAR



på noget tilsvarende? Derfor tak til Roco for forbilledlig emballering!

Med lokomotivet følger også et lille hæfte med detaljeret vejledning, inden

modellen skal ud at køre. Her skal gangtøjet smøres, ligesom man rådes til at lade lokomotivet tilkøres fem minutter (tidligere anbefalede man 30 min.) ad



Der er frit valg af kobling til selvmontering.





gangen i hver retning. Mindste radius, det kan klare, er 419,6 mm, hvis man vil køre med stempelstangrør foran cylindrene, men ellers kan den klare en lidt mindre radius på 358 mm.

Modellen fås i to udgaver - digital med lyd og analog forberedt til digitalisering. Det er den sidstnævnte jævnstrømsudgave, vi har kigget på. Køreegenskaberne? Der er ikke meget at sige om dem - modellen kører som en drøm! Detaljeringen er, som man kun kan ønske sig. Se bare vores billeder! Hvis nogen vil have andet og mere, er det blot at dykke ned i 'godteposen' og supplere med nogle af de vedlagte smådele - nogle af dem dog kun, hvis det, man vil have, er en vitrinemodel. Selvom påtrykkene er nær de perfekte, er der også vedlagt nogle ætsede metalskilte, som man kan lime over de påtrykte. Der er vedlagt en grundig vejledning om, hvordan det skal gøres. Modellen er forberedt til montering af Plux-decoder (16 pin, 10880), og hertil er der også en fin vejledning med CV-værdier m.v. Altså: Endnu en supermodel fra Roco.



Bemærk de nærmest filigrane trappetrin op til lokomotivførerhuset.



En fin detalje på taget af lokomotivførerhuset.



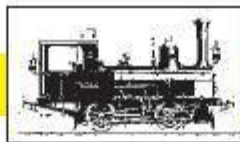


Rc6 1422 EN FLOT MODEL!

Det er en flot model af SJ's Rc6 i 80'ernes blå som Roco har sendt på markedet. Den model jeg har testet er Rocos AC udgave.

PÅ BUTIKKIK

Af Gert Johansen

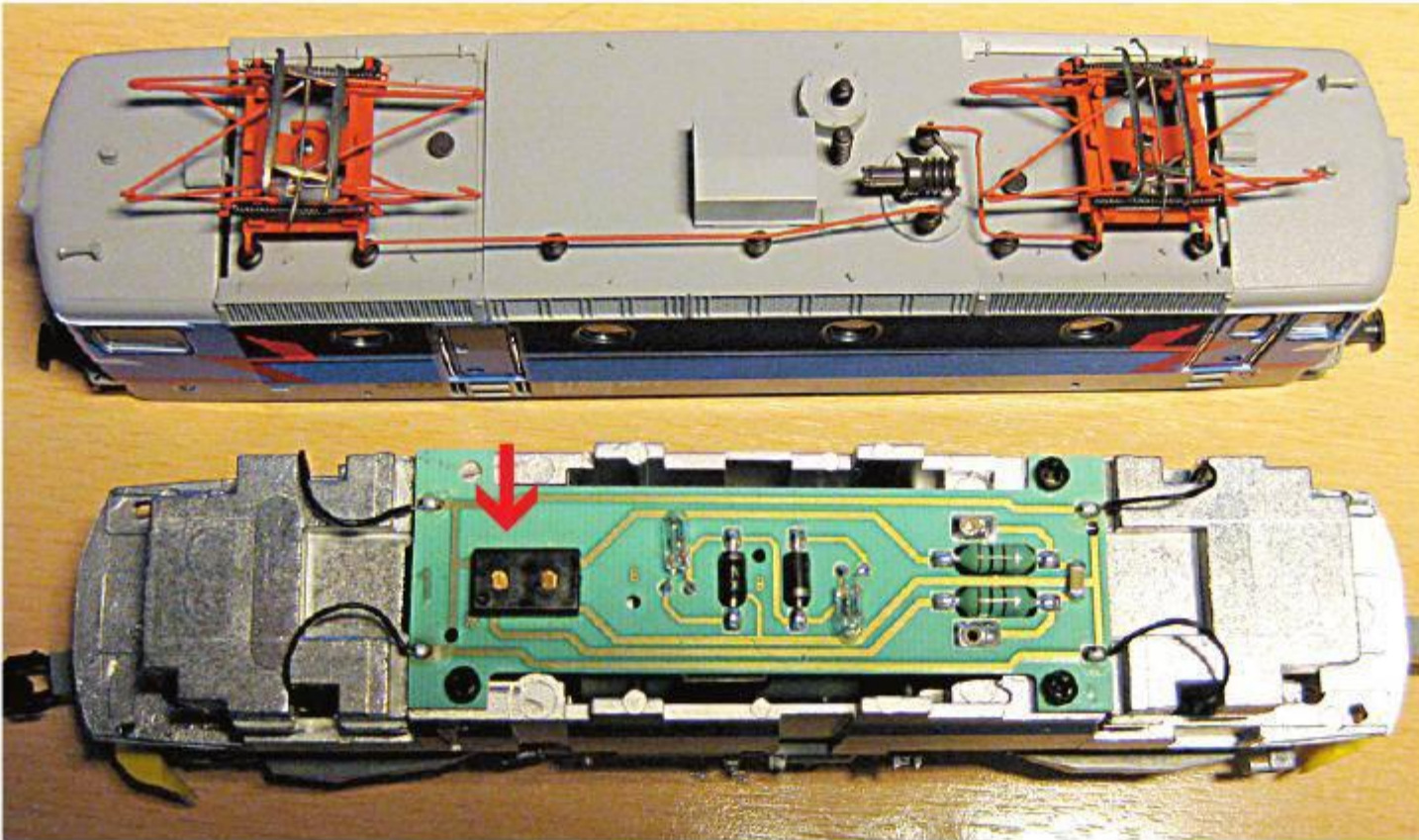
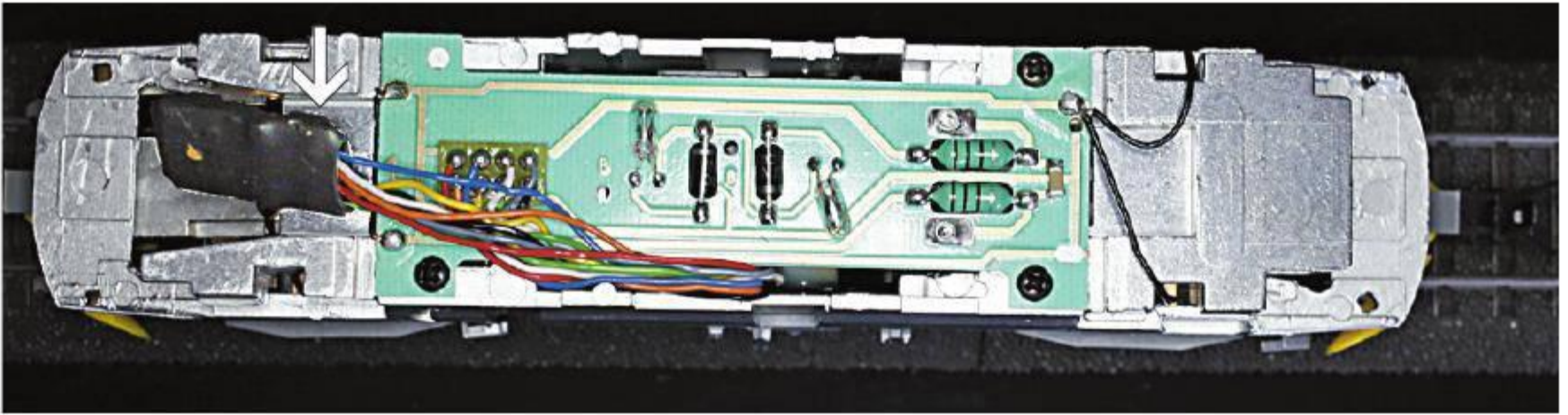


Rc6 med håndgreb og spejle monteret.

Modellen ligger forsvarligt i kartonen (billedet til venstre) med et fint plastiklåg, der beskytter tagdetaljerne. Den kan være lidt svær at få ud, men det kan lade sig gøre. Derimod kan indpakningen ikke bruges til opbevaring, hvis modellen forsynes med de vedlagte håndgreb og spejle. Det er trist, da det kun havde kostet lidt omtanke at sikre en fortsat brugbar emballage.

Modellen er en flot gengivelse af virkelighedens lokomotiv. Personlig synes jeg, at netop den blå farvesætning klæder Rc'en. Hovedmålene er korrekte i 1:87,





Modellen med fjernet overdel. Decoderen (hvid pil) ligger over bogien uden træk. Nederst analog modellen uden decoder, men med digitalstik (rød pil), som kan fjernes og udskiftes med en decoder.

farverne ramt meget præcist og påskriverne lopperene. Kun den underhængte sneplov virker for gul og plastikagtig, men lidt maling kan let gøre underværker. Modellen er overvejende i plastik. Vægten opnås ved at bogie og motorophæng ligger i en metalklod, som det er typisk for Roco.

Jeg har imidlertid, som Märklin kører, også svært ved at forlige mig med Roco's pose med smådele, som i dette tilfælde rumme ganske væsentlige elementer som spejle og håndgreb til selvmontage. Netop disse detaljer giver modellen sin karakter og adskiller den fra en billig legetøjsudgave, men altså først, når det er lykket - med megen besvær - at montere dem. Måske skulle man lade være, så modellen stadig kan pakkes væk?

Modellen er heldigvis født med alle tagdetaljer.

Puffehøjden overholder Nem 303 og koblingsskakten overholder NEM 362, dog er modellen ikke forsynes med kortkoblingskinematik.

GAMMEL TEKNIK

Den manglende kortkoblingskinematik antyder, at det kun er det ydre, der er



Flotte armturer på taget. Strømaftageren er det kun af navn, ikke som i gamle dage af gavn. Siden digitaliseringen foregår strømoftagelse via skinnerne.

Det er noget tidløst over modellen af ASEAs Rc6, som indtil nu er kommet i mange forskellige design.



nyt - og det er rigtigt. Til gengæld er det nemt at afmontere overdelen og få adgang til motor, decoder m.m.

Modellen har træk på den ene bogie og det ene hjulpar har gummiringe. Trækkraften fejler dog ikke noget, så det er ok. Modellen kører perfekt igennem alle kurver og sporskifter - også med tophastighed. Hjulene overholder NEM 340, og slæbeskoen forliger sig pænt med punktkontakterne.

Tophastigheden er desværre en TGV-værdi. Jeg målte modelhastigheden til 270 km/t med Märklins målevogn, hvil-

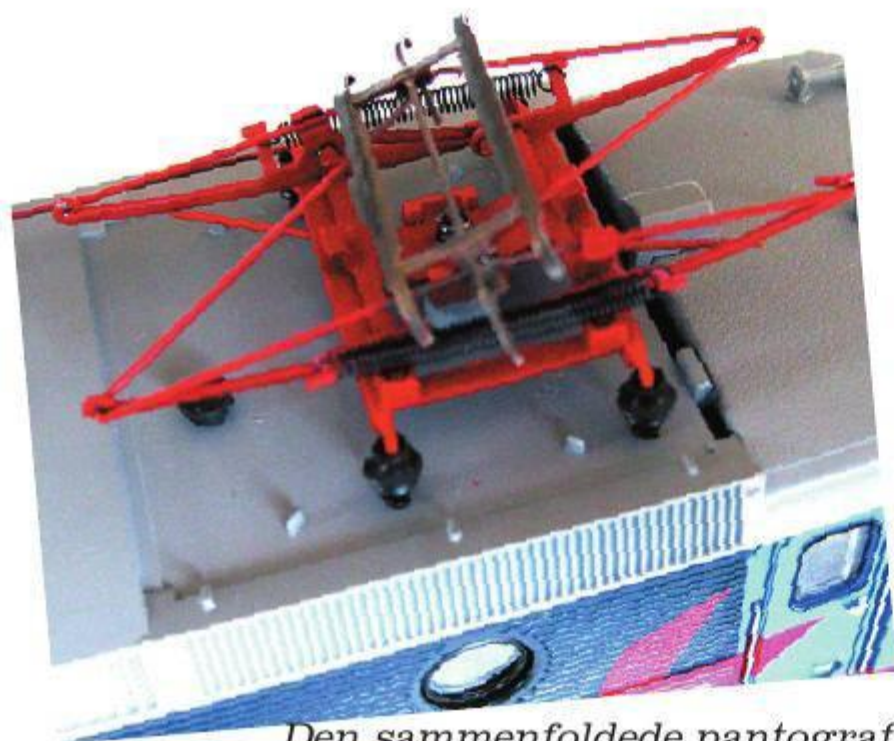
Fine og læsbare påskrifter.

ket er alt for meget i forhold til forbilledets 160 km/t. Her er den gamle mekanik meget tydelig. Det skal dog samtidig understreges, at modellen stadig kan krybe med en modelhastighed på nogle få km/t. En justering af decoderen vil kunne sænke tophastigheden og dermed skabe en fint kørende model. Denne justering burde dog være foretaget fra Roco's side.

Lyset skifter med køreretningen, men de to øverste hvide lys har et fejlskin ind i den røde slutlanterne. Lyset er ikke udført med moderne lysdioder men med gamle glødepærer og lysledere, hvilket til dels forklarer fejllýset på slutlanten.

Decoderen kan både DCC og MM2. Der er vedlagt en fin vejledning til brug for programmeringen af DCC-delen. Når jeg ser omfanget af denne vejledning, bliver jeg rigtig glad for Mfx. Jeg har ikke undersøgt om det ville være muligt, at montere en Märklin Mfx-decoder. Pladsen, hvor decoderen er anbragt, er meget snæver, så jeg er bestemt ikke sikker på, at det kan lade sig gøre.

Alt i alt en flot model, der følger Roco's vanlige koncept og som varmt kan anbefales. Bestemt et godt alternativ til Märklins efterhånden bedagede Rc-model.



Den sammenfoldede pantograf på den flotte model af SJ Rc6.



Pansrede mandskabsvogne ombord i et 2-vognssæt åbne Ks-vogne fra Roco.

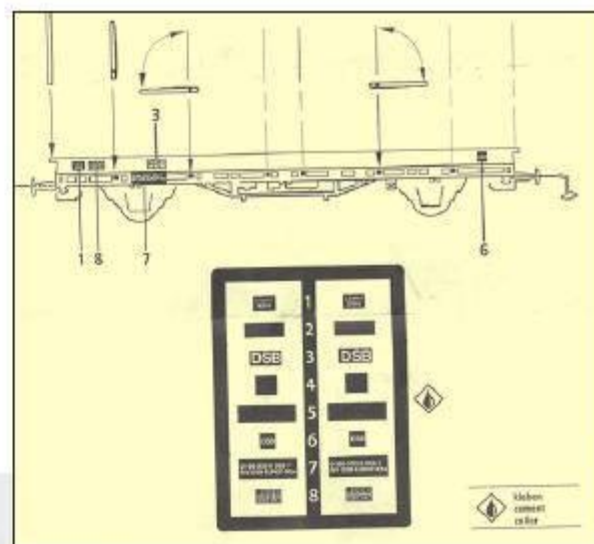


MILITÆR-TRANSPORT

Roco har udsendt endnu et sæt med to åbne godsvogne læsset med fire pansrede mandskabsvogne fra det danske forsvar.



Også denne gang har man valgt DSBs Ks vogne, og det betyder, at mj-entusiasterne ikke kommer til at kede sig. For æsken er spækket med flere bugnende 'godte-





KVARNTORP - ET OLIEEVENTYR

Rocos model af den svenske tankvogn fra Svenska Skifferolje A.B. giver os ikke alene anledning til at præsentere vognen, men også fortælle historien om et svensk olieeventyr.



HO NYHED

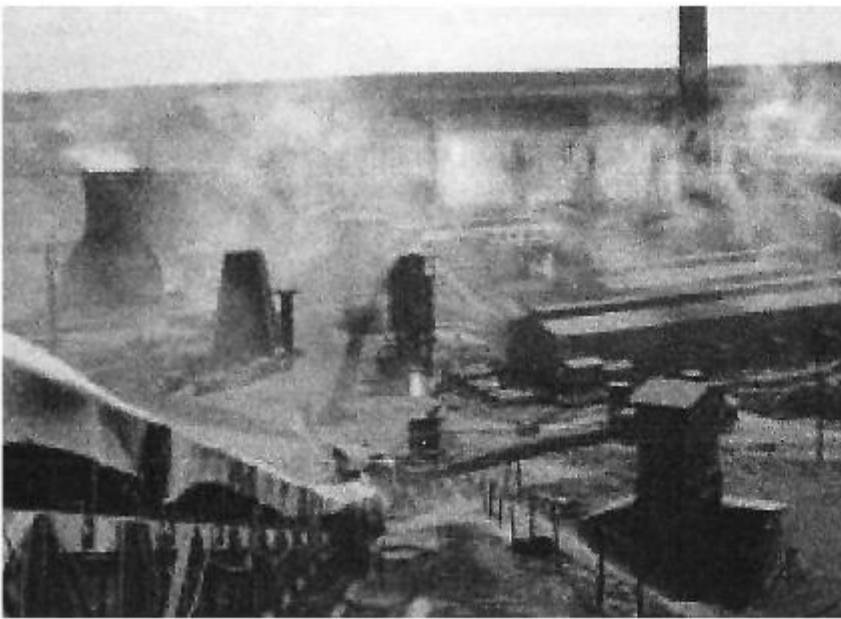
Da anden verdenskrig brød ud, kom Sverige som de fleste andre lande til at mangle olie, så det gjaldt om hurtigst muligt at finde en erstatning. Det blev de hjemlige forekomster af skiffer, man skulle klare sig med, og derfor grundlagde man i efteråret 1940 Svenska Skifferolje AB (SSAB). At det netop var Kvarntorp, man valgte, skyldes bl.a. at der i forvejen lå en jernbanelinie, Kumla-Yxholt Järnväg, 8 km lang og privatejet, oprindeligt fra 1883, anlagt i forbindelse med udnyttelse af kalkforekomster. Det hastede, og derfor gik der kun få måneder, inden man var i gang med at anlægge et skifferolieværk i Kvarntorp. Allerede i 1942 begyndte olieproduktionen, der ved krigens slutning

tre år senere, var oppe på 85.000 ton. Eventyret fortsatte helt indtil 1965, hvor årsproduktionen var oppe på 100.000 ton. Værket blev da solgt til Yxhult





Hed slagge kørt med svævebanen fra fabrikken og hældt ud i naturen.



Et svovlstinkende helvede - sådan så der ud i Kvarntorp i 25 år.



Det var en høj pris, svenskerne måtte betale for oljeproduktionen fra skifferforekomster i Mellemsverige. I dag er det hele væk, og naturen har overtaget igen.

Stenhuggeri AB, som drev det endnu et års tid, for endelig at lukke det 1. oktober 1966.

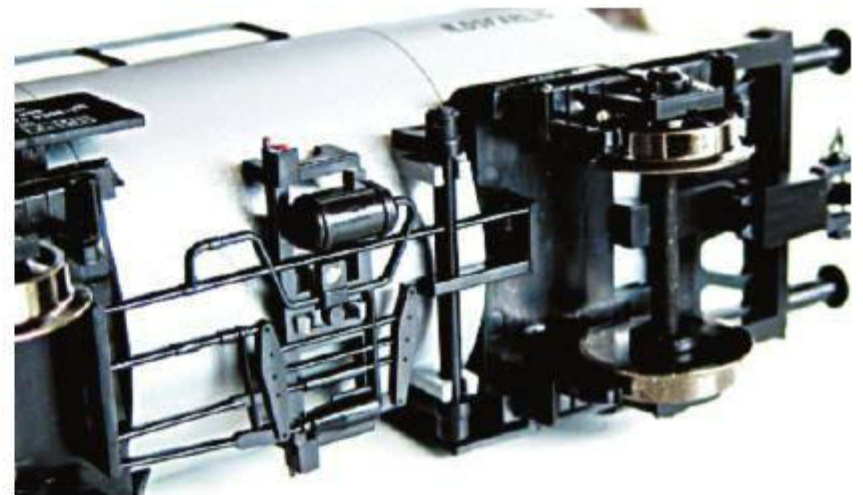
Indtil 1940 var der et landskab, som var en ren idyl, men med skiferbrydning og olieproduktion brød helvedet løs. Egnen druknede i røg, møg og støj... det stank af svovl i miles omkreds og et rødt askebjerg, som var et affaldsprodukt, fortsatte med at tårne sig op og dominere landskabet. Da man anlagde værket, glemte man også at tage hensyn til den fremherskende vindretning på egnen, så det hele blev gennemsyret af svovlstank. Om dem, som boede eller havde arbejde i Kvarntorp, sagde man, at de kunne kendes på lugten, når de handlede i forretningerne i det nærliggende Örebro.

Det var ikke alene af økonomiske årsager og billig olie i 1960'erne, men også i høj grad af miljøsyn, at man opgav skifferolieproduktionen. Det var stanken og den sure regn, der ødelagde naturen i Mellemsverige.

Det 100 meter høje askebjerg, som dominerer Närkesletten, er i dag en turistattraktion og et udsigtspunkt med vandrestier, ridebaner, golf, vandsport og fiskesteder. Der findes også en kæmpestor skulpturpark, hvor Sveriges bedste billedhuggere udstiller... Og banen on-line kan i samme anledning præsentere Rocos nye olietankvogn som et historisk minde om Sveriges hedengangne olieventyr.



Rocos model - et minde om et olieeventyr.



Bemærk undervognsarmaturerne...



NSB B

Revisorerne kunne ikke overkomme arbejdet, og der var alt for mange gratister. Derfor de blå skilte!

Norsk Modell Jernbanes motortog NSB BM69A er endelig kommet efter at have været undervejs i otte lange år.

Der har været mange forhindringer undervejs, fra oversvømmelser til udskiftning af samarbejdspartnere, endda skrotning af færdige former, indtil man langt om længe var kommet til et tilfredsstillende resultat, og fået et pro-



NSB BM69 findes i flere designversioner, da toget har kørt i over 40 år. Det ventes, at de også kommer i model.



M69A



dukt, man kunne være bekendt at levere.

Modellen bliver drevet ligesom forbilledet over motorvognens to bogier, der er forbundet med lavtliggende kardanakser af metal, der gør det muligt at have frit udsyn gennem rummet med passagersæderne. Motoren er udstyret med svinghjul, to af hjulene er med friktionsringe, ligesom metalbunden sikrer tilstrækkelig vægt til, at motortoget med lethed kan overvinde stigninger.

NSB BM69a i skala H0 - en eftertragtet Topline model fra Norsk Modell Jernbane.

Modellen er forberedt til digitalisering, idet den leveres med et digitalstik til 21 pins decoder. Af digitale funktioner kan nævnes nedre lys, rødt/hvidt lysskifte, øvre lys i hver ende med egen funktionsudgang, samt lys i begge førerrum. Hver ende af toget har egen funktionsudgang og kan styres separat. I øvrigt er modellen også påmonteret en 28 mm højttaler.

Forbilledet har vist sig at være uopslideligt: Da BM69 blev leveret, regnede man med, at toget kunne holde i 20 år, men det holder endnu og kører fortsat efter 43 år på NSBs spor. Sættene er bygget på Strømmens værksted i Norge, som kan være stolte af deres kvalitetsarbejde.

KØRETIDEN FORKORTET

Da sættene blev indsat i trafikken, blev køretiden forkortet med 40 pct., idet de præsterede en hidtil ukendt acceleration og hurtig opbremsning. Der blev leveret i alt 49 fordelt på 15 sæt BM69a i 1970-71, 20 sæt BM69b i 1974-75 og 14 sæt BM69c i 1975-77. Senere fulgte endnu 39 sæt BM69d.

NMJ har udsendt motorvognen i rødbrun version med sorte døre. Det er den første udgave af BM69 med revisorløs vogn, en såkaldt 'månedskortvogn' for rejsende med månedskort. Disse vogne fik sorte døre med hvide påskrifter på blå baggrund.

GRATISTER 'SORTERER' SIG SELV

Ordningen blev indført sidst i 1970'erne, da det i myldretiden var helt umuligt for revisorerne at komme igennem toget, hvilket tilsyneladende alt for mange benyttede sig af til at rejse gratis. De kunne se, hvor revisoren gik ind i toget, og så vidste de erfaringsmæssigt, hvor langt gennem toget, de kunne nå. Ved at opdele vognene på denne måde og indføre skiltningen, regnede NSB med at få færre gratister, for på den måde 'sorterede' passagererne sig selv for 'dem med' og 'dem uden' månedskort.



HANS O'S FØRSTE SPOR 'O'

Fig. 1. BR 01 kommer duvende gennem overskæringen med en række 40 cm vogne.

MÄRKLIN BLIKTOG

Af Erik Balieu †

Kaj O. har lige fra han var barn interesseret sig for og har leget med tog. Han har også bygget meget selv og er en eminent dygtig modelbygger.



DET VAR DENGANG

Han går så meget op i sin hobby, at da det blev aktuelt for nogle år siden, at han skulle fejre sin 50-års fødselsdag, valgte

han at lade være med det og i stedet udskyde festlighederne nogle år. Han ville nemlig meget hellere fejre sit 50-års jubilæum for anskaffelsen af sit første modeltog. Og det blev så gjort med både familien og alle togvennerne.

Han har fra begyndelsen svoret til Märklin i HO-størrelsen. I de senere år er der dog kommet nogle rigtig fine ting i spor 1-størrelsen (bl.a. fra Kiss) med i hans samling, men den største omvæltning er imidlertid nok hans nyeste interesseområde, nemlig : Märklin spor 0 blik-

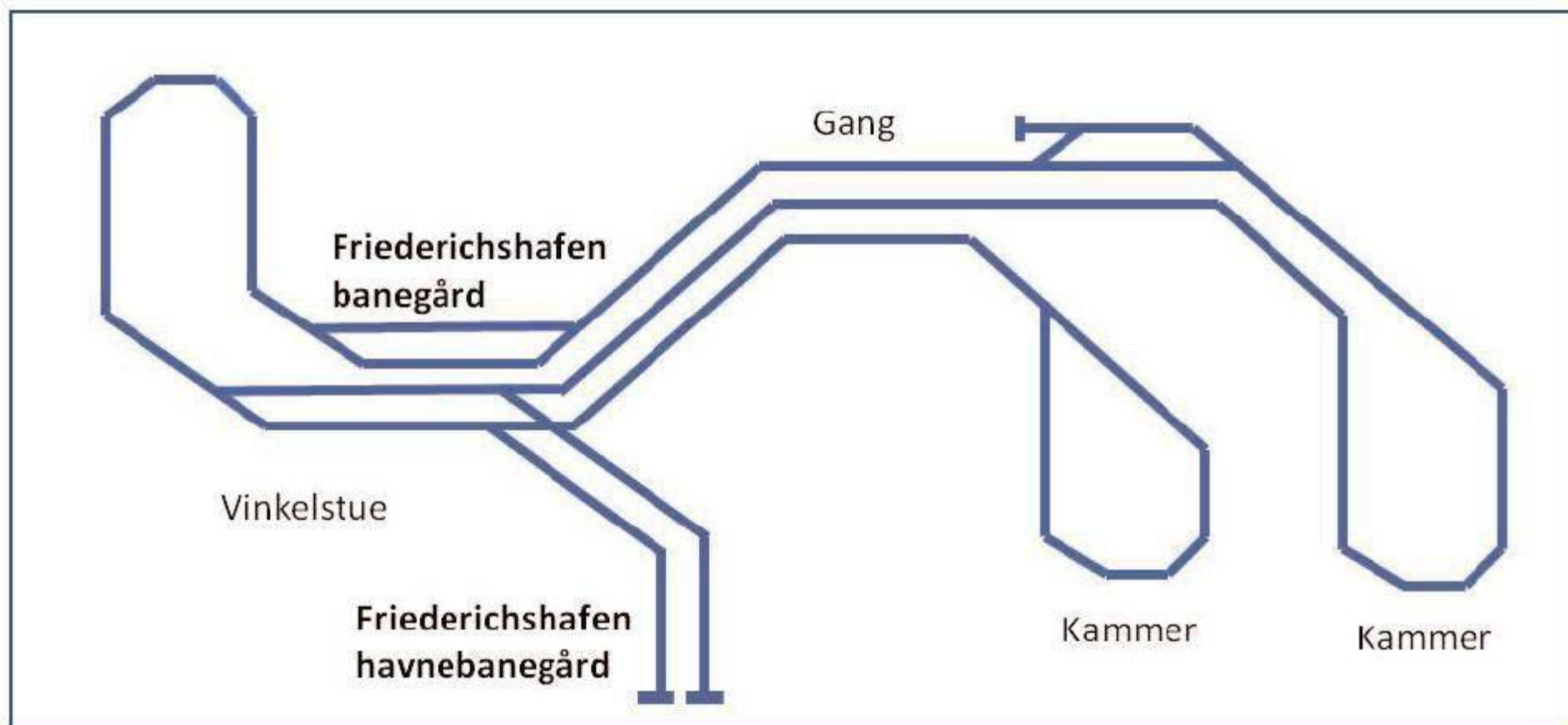


Fig.2 . Kaj O's sporplan for det første anlæg.



Fig. 3. Indvielses-toget er ankommet til Frieriderichshafen. I baggrunden til højre grener sporene til havnebanegården af.

Fig. 4. Silkesnoren klar til at sprænges af indvielsestogget. På midterskinnen foran ses det senere omtalte flækkede sugerør.

tog. Altså de gode gamle tog fra før 1940'erne. Nu kan bliktog jo være mange ting, og mange vil i dag ved ordet bliktog straks for deres indre blik se en skinnerundkreds med et lille optrækslokomotiv med to vogne; et såkaldt billigsæt, som kunne købes i mange varehuse og legetøjsforretninger helt op til begyndelsen af 1960'erne. Men bliktog er jo meget mere end den slags billigsæt. Det er også de tog som bl.a. Märklin, efter begyndelsen til-



Fig. 5. Friederichshafen havnebanegård på Kaj O's anlæg har fået fint besøg af Den flyvende Hamburger.



Fig. 6. Den virkelige Friderichshafen Havnebanegård sommeren 2011.



Fig. 7. Märklins model fra midten af 1930'erne.

bage i 1890'erne, var nået frem til at skabe i 1930'erne. De var ganske tæt på at være det, man i dag forstår ved modeltog, og det er dem, som Kaj O. er faldet for og begyndt at skabe sin nye samling omkring.

At han for et par år siden blev smittet med, hvad han selv kalder bliktogets-bacillen, må jeg nok tage en stor del af skylden for. Gennem årene

Fig. 8. Den virkelige tværstillede perron på havnebanegården fotograferet i 2011.



har jeg nemlig altid inviteret ham til at 'lege med', når jeg selv lagde mit eget temmeligt store bliktogets-anlæg i spor 0 ud på gulvet. Han har derfor lært, at bliktog ikke bare skal stå og samle støv, men skal ud at køre engang i mellem.

Efter at han nu i et par år havde fået købt ganske meget, var tiden derfor kommet til, at nu skulle der lægges anlæg ud på gulvet! Hans første anlæg! Af sporplanen kan det nok anes, at den er udformet specielt med henblik på det, man kalder paradekørsel, og det var jo netop det, der skulle være. Anlægget kom til at fylde mere end halvdelen af stuen, strakte sig i hele gangens længde og ind i to kamre.

Jeg var sammen med et par andre med samme interesse inviteret til den store begivenhed, og arrangementet var, ikke uventet, detaljeret planlagt af Kaj O:

fået anskaffet et par større blikstationer af Märklins, bl.a. Friederichshafen, der fortjener en særlig omtale. Märklin lavede flere navngivne stationer, der var ret gode afbildninger af de tilsvarende stationer i virkeligheden. Friederichshafen var en af dem, og den ses afbildet i mange Märklin-kataloger og på utallige fotos af Märklinanlæg. Da Kaj O på et tidspunkt fortalte mig, at han havde købt den, blev jeg nysgerrig og tænkte, at det kunne da være sjovt at se, hvordan den så ud i virkeligheden. Jeg gik herefter på internettet (www.bing.com) og fandt luftfotos af stationen i Friederichshafen, men den lignede nu ikke rigtigt Märklins i blik. Mens jeg sad og undrede mig, panorerede jeg lidt tilfældigt på det viste skærbillede, og pludselig var den der så. Det var ikke Friederichshafen Hauptbahnhof, som



Der var flagpyntede særtog, flagene vejede på stationerne, en silkesnor skulle sprænges, og der var passende taler. Bagefter var der spisning for de fremmede honoratiores. Vi var tre. Det var præcis, som man kan læse om i mange bøger, der beskriver indvielser af nye jernbanestrækninger i Danmark for godt 100 år siden.

Det overordnede tema i Kaj Os første bliktogetsanlæg fortjener også en lille omtale. Det var Bahnhof Friederichshafen. Som det ses af billederne, har han udover noget fint rullende materiel også

Märklin havde efterlignet, men derimod Hafnenbahnhof, altså havnebanegården. Nede ved bredden af Bodensee lå den i en lille halv kilometers afstand fra hovedbanegården. Stor var min forbavselse, da jeg så tilmed så, at der var ingen jernbanespor parallelt langs bygningen. Tværtimod, sporene ligger på, hvad man vil kalde, bagsiden af bygningen - og ikke parallelt med, men vinkelret på bygningen og tilmed lidt højere end bygningens grundplan! Det er tre blindspor, heraf to med en overdækket perron imellem. Efter bygningens placering er der intet der

tyder på, at der nogensinde skulle have ligget spor foran og parallelt med bygningen. Det var da yderst overraskende, da det er helt forskelligt, fra det man ser på afbildninger, hvad enten det er i Märklins kataloger eller på fotos af anlæg.

Den finurlige afslutning på denne opdagelse var, efter at jeg havde meddelt Kaj O resultatet, at han selvfølgelig straks lagde familiens sommerferieplaner om, så de på vej sydover kunne bese den originale Friederichshafen Hafenbahnhof, der i dag rummer et zeppelinmuseum.

Man kan næsten altid lære noget nyt, når man besøger andre med samme interesse som en selv. Hos Kaj O. lærte jeg, at en hurtig måde at etablere stopskinner på for elektriske lokomotiver kan være at bruge et sugerør! Man tager et sugerør af passende længde d.v.s. 15-20 cm. Det flækkes på langs, men kun i den ene langside. Det kan derefter klemmes ned over midterskinnen et hvilket som helt sted med et lige spor. Lokomotivets slæbesko glider op på sugerøret, der er en isolator, strømmen afbrydes derved, og toget standser. Det er en nødløsning, men den er enkel, hurtig og billig- og den virker tilsyneladende hver gang!

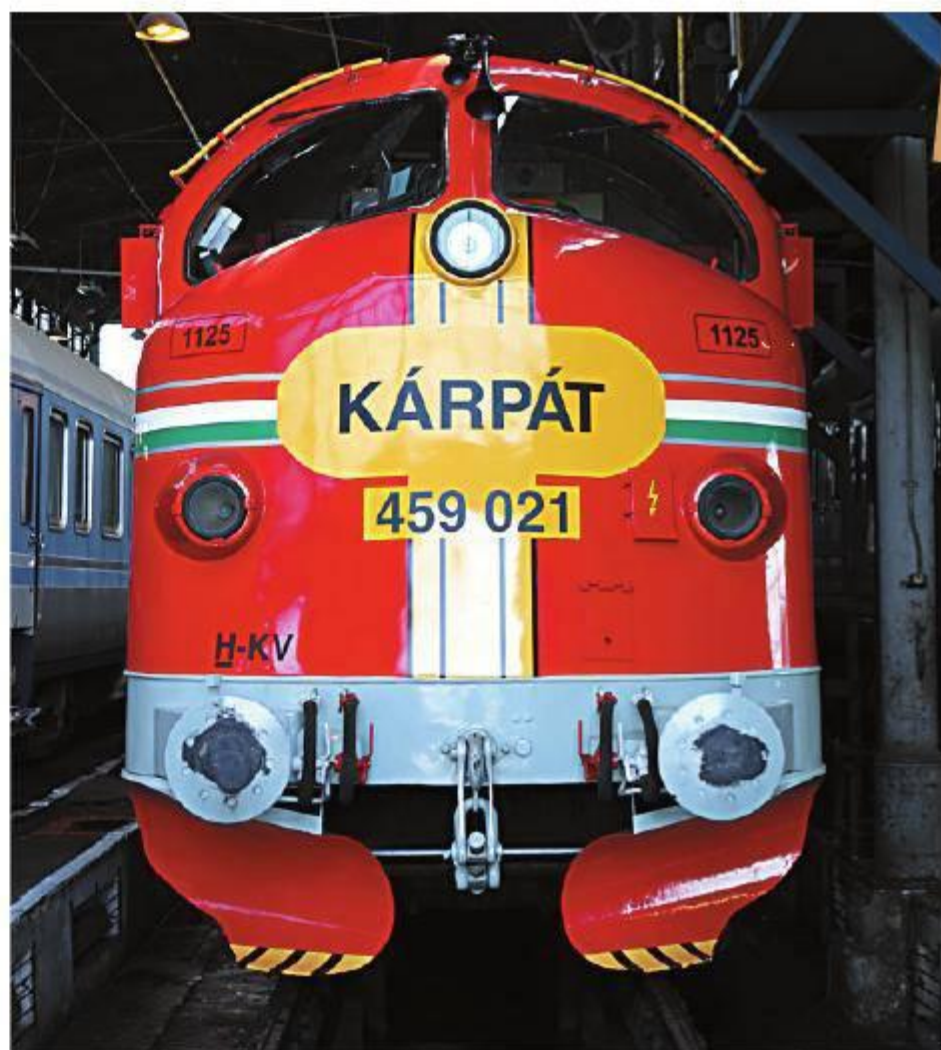
At interessen for de historiske bliktog kan føre til mangt og meget, vidner denne lille beretning om, og hvis den skulle medføre, at flere bliver smittet med bliktogets-bacillen, så tager jeg gerne det på mig. Jeg vil samtidigt gerne opfordre andre bliktogssamlere til at komme ud af busken. Vi er allerede en lille kreds i det storkøbenhavnske område, men der er plads til flere medlemmer i vores kreds. Jo flere vi er, jo bedre er mulighederne f.eks. for at kunne bytte ting med hinanden. Kontakt mig derfor gerne gennem redaktionen på *banen*.

● Erik Balieus artikel skulle have været bragt i '*banen*', men nåede aldrig at komme med, fordi bladets trykte udgave blev indstillet. Siden blev artiklen bragt på *banens* hjemmeside, men der manglede flere væsentlige illustrationer. De er imidlertid dukket op, og derfor valgte jeg at genoptrykke den oprindelige artikel i '*Banen On-Line*' med alle de fotografier, som Erik Balieu leverede. Desværre nåede Erik Balieu aldrig at se sin artikel offentliggjort, da han døde pludselig næsten samtidig med, at *banens* trykte udgave ophørte. Når jeg vælger at genoptrykke den i vores netudgave, er det, fordi jeg finder den bevaringsværdig som et tidsdokument om en lidt forsømt periode i modeljernbanens historie. **V. H.**



UNGARSK NOHAB- JUBILÆUM

Det er 50 år siden Ungarns
Statsbaner anskaffede litra M61





Læserne vil sikkert huske det store Nohab-jubilæum, hvor Klaus Korbacher fra Nürnberg stod bag den ungarske litra M61's besøg i Odense, hvor arrangementet afvikledes. Forleden meldte han sig fra Budapest, hvor man i juni fejrer 50 året for Nohab-lokomotivers indtog i Ungarn. Det skulle fejres på behørig vis i vinlandet Ungarn. Han fik 'organiseret' 100 flasker Cabernet (12,5 % rødvin), som den tyske GM-Gruppens hyldest

til jubilaren med en etiket, der prydes af fronten af fem tidligere DSB My'er, som blev solgt, og nu kører i Tyskland. I 'flaskeposten' sydfra var der også et par billeder af den nymalede Nohab 459 021, som kører for det private Kárpát Vasút jernbaneselskab. Det overraskende er, at dette lokomotiv ikke er en ex-MÁV 61, men derimod ex-DSB 1125, som igen er kommet til ære og værdighed!

V.H.

Fotos: Klaus KORBACHER





NYT FRA 'F2010'

Af Vagn Holstein

NÆR TRAFIK

CRM OG CRS

Det var med blandede følelser, at jeg begyndte at skrive om Hobbytrades model af DSBs nærtrafikvogn litra CRM, som dukkede op i begyndelsen af marts.

Blandede, fordi det dengang uden ret meget tvivl så ud til at blive den sidste vogn fra Hobbytrade, idet selskabet Ebert & Ebert bag navnet gik konkurs i slutningen af marts. Men allerede inden der var gået en måned, meldte de to brødre Ebert sig igen på scenen: Et af deres andre selskaber: 'F2010' har tilsyneladende undgået konkursen, og her



Hobbytrade blev til 'F 2010' - emballagen fik en kosmetisk ændring'

viderefører de hele CRM / CRS-serien og F-maskinen! Se www.F2010.dk.
Hvad mon kreditorerne siger til det?



CRM 3651 - vognen var typisk fremført af litra S på Kyst- og Nordbanen.



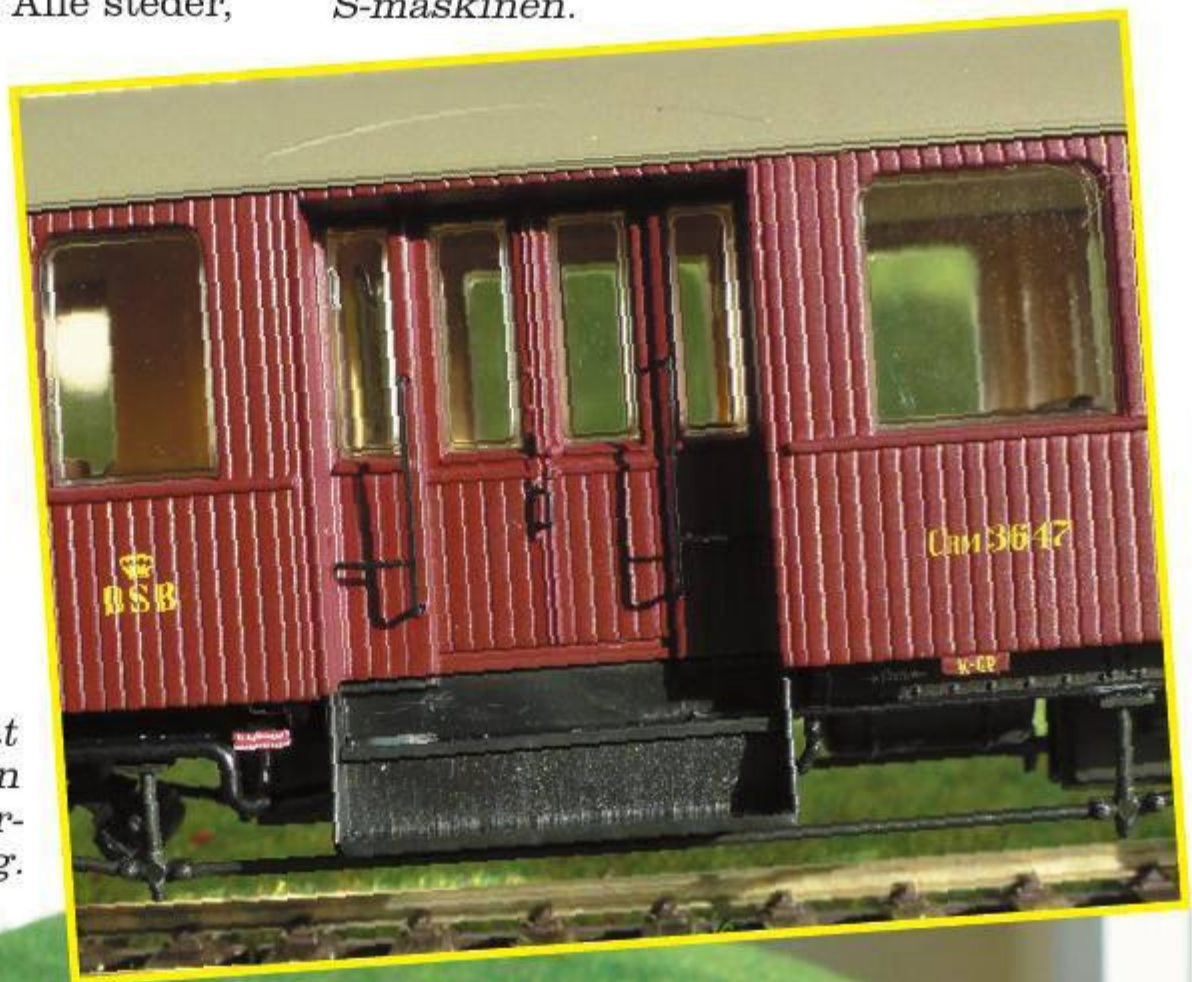
VOGNE

Den mest synlige overgang til det nye firma ses udenpå æskerne: Alle steder, hvor der stod Hobbytrade, er der omhyggeligt anbragt et klistermærke med det nye navn F 2010, så der er noget, der tyder på, at navnet Hobbytrade er historie nu!

F 2010's netop (den 30. april) udsendte tilføjelse til CR-vognserien betød, at den oprindelige anmeldelse nu kunne udvides til at omfatte både CRM og CRS.

En kompliceret vogn at bygge på grund af den tilbagetrunkne midterindgang.

Et typisk Kystbane-tog fremført af S-maskinen.



CR-vognene er en type, som jeg længe har set frem til. Det er en af mine yndlingsvogne! Medens Kasper Bang arbejdede for Hobbytrade, 'punkede' jeg ham regelmæssigt for, at de skulle lave denne vogn, eller rettere denne familie af vogne. Oprindeligt leveret i slutningen af 1920'erne med åbne endeperroner til Kyst- og Nordbanen typisk fremført af litra S, sidst i 40'erne ombygget med lukkede endeperroner og først i 50'erne nogle til styrevogne CRS for Mo. En enkelt endog til forsøgsstyrevogn for My og Mx. (Se www.jernbanen.dk for detaljer og billeder).

DEN SAMME DUMME FEJL

Overordnet set er det vellykkede modeller, som dog lider af den samme dumme fejl som Hobbytrades CL vogne: De står ca 1 mm for dybt! Det ses tydeligt, at taglinien ikke flugter med andre vogne, bufferhøjden er også i underkanten, hvorimod koblingsskakten mærkelig nok sidder korrekt. Det vender vi tilbage til.

På grund af den tilbagetrukne midterindgang er det en kompliceret vogn at bygge selv helt fra grunden. For en 10-15 år siden fremstillede 'Lyngby

epoke 3 udgave, hvor de oprindelig lake-rede teakvognkasser blev malet DSB rød (fra ca 1955 og frem). Lakeringen og farven er meget flot, ligeledes er litrering og andre påskrifter fine. I første omgang blev der kun udsendt ét nummer af typen uden styreledningsdåser, men godt en måned senere har vi hele den lovede serie. Undervognen er sort og fyldt med detaljer. Bogierne er de samme traditionelle 2,5 m træbogier, som CL'erne var forsynede med, men det er kun korrekt for nogle ganske få vogne, som fik deres oprindelige bogier med rullelejer byttet på et sent tidspunkt. Tikøb Modeller fremstiller den korrekte bogie, som



CRM/CRS er helt i plastik med enkelte ætsede og drejede dele.

Jernbane Fabrik' v/ Jørgen Stürup et byggesæt i ætset metal med tag i resin, bogier og diverse detaljer i hvidtmetal. Oprindeligt kun til CRS (styrevogn), men senere med en ekstra endeperron kunne man lave en CRM.

Den nylig udsendte model af CRM / CRS er helt i plastik med enkelte ætsede og drejede dele. Vognen fremtræder i en sen

adskiller sig ved andre aksellejer og gaffler.

PROBLEM MED MÄRKLIN-KOBLING

Modellen triller meget let. Det gjorde forbilledet også på grund af rullelejerne, hvilket gjorde vognene velegnet til de svage, tidlige motorvogne. Modellen klarer nemt alle forekommende modelradier.



Først i 50'erne kom styrevogne litra CRS til litra Mo.

Kortkoblingsskakten akcepterer alle gængse koblingstyper, men på grund af det ovennævnte problem med højden, har de brede kortkoblingstyper - som Märklins - vanskeligheder med at svinge ud. De støder på bufferne i stedet for at dreje ind under dem. Der er plads til Märklin-hjul, og én måde at øge vognens højde på, er hjul med større diameter, ellers kan der anbringes skiver mellem bogierne og vognkassen.

EPOKEMODELLER REDNINGEN

Epokemodeller fremstiller passende skiver. Højden fra skinneoverkant til underkant af taget skal være 37,5mm, ikke et 'officielt' mål, men det er, hvad jeg har kunnet regne mig frem til, og målet bekræftes af oplysninger i P. E. Harbys legendariske bog 'gods og personvogne

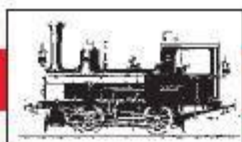
til modeljernbanen'. Bufferhøjden skal være 12,2 mm +/- 0,5 ifølge NEM 303, men en mindre afvigelse her er ikke nær så generende, som en afvigelse på tagunderkanten. Læg mærke til hvor nøje den flugter på billeder fra de rigtige baner! De store spejlglasvinduer afslører et fuldt monteret og malet interiør, lige klar til at befolke med modelmennesker. Det karakteristiske midterindgangsparti - med de særlige håndlister - er nydeligt gengivet sammen med trappen, som er gennembrudt! Gavlene er også pænt lavet, og her er der taget højde for, at gavlstykkerne kan udveksles til en styrevognsende, som meget fint gengiver denne første type styrevogn til Frichs Mo. Her ser vi for første gang fabriksmonterede 'fuglegitre'.



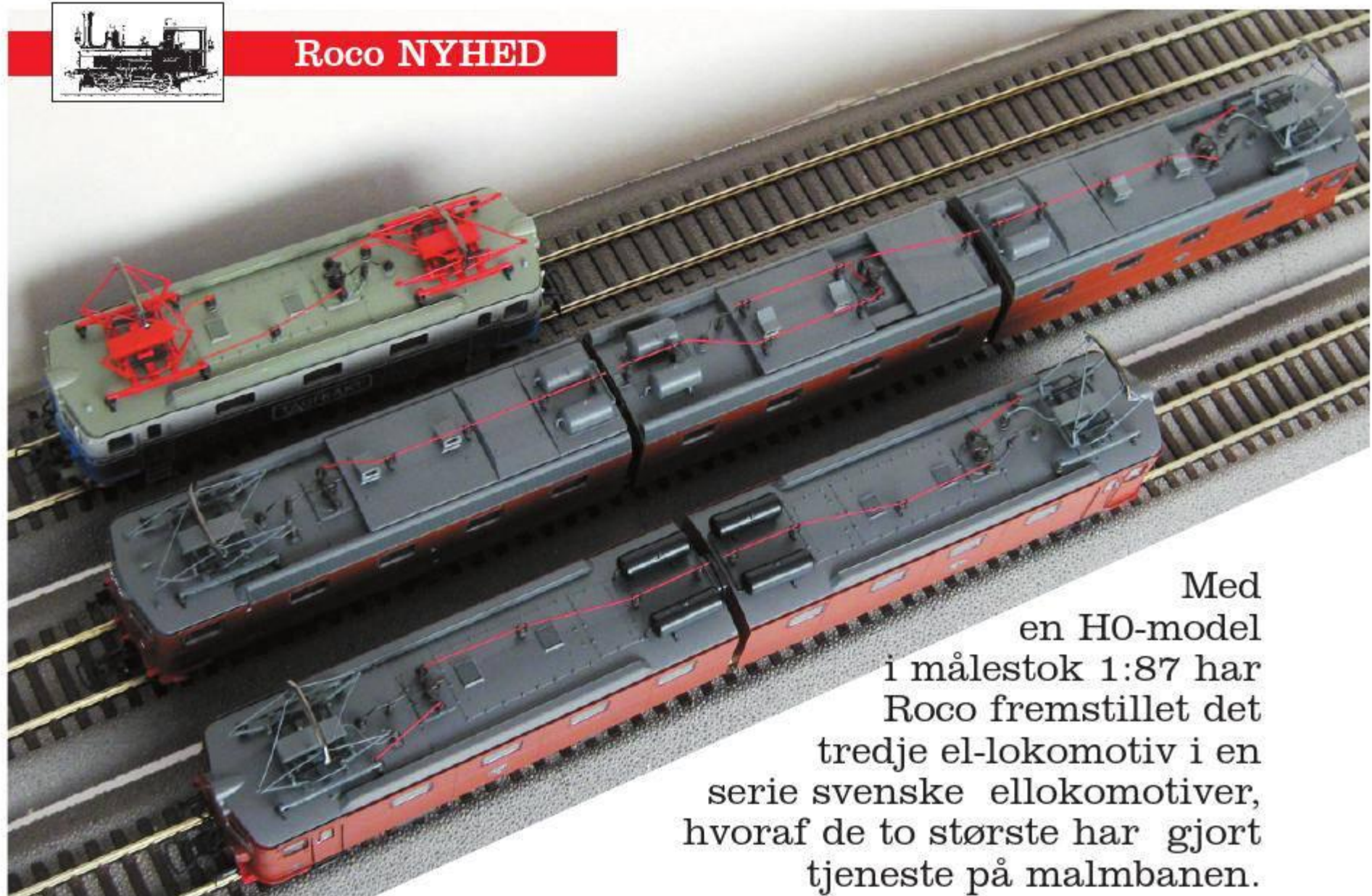
*SJ Dm dobbeltlokomotiv
udviklet til kørsel på
malmbanen.*



ALLE GODE G.



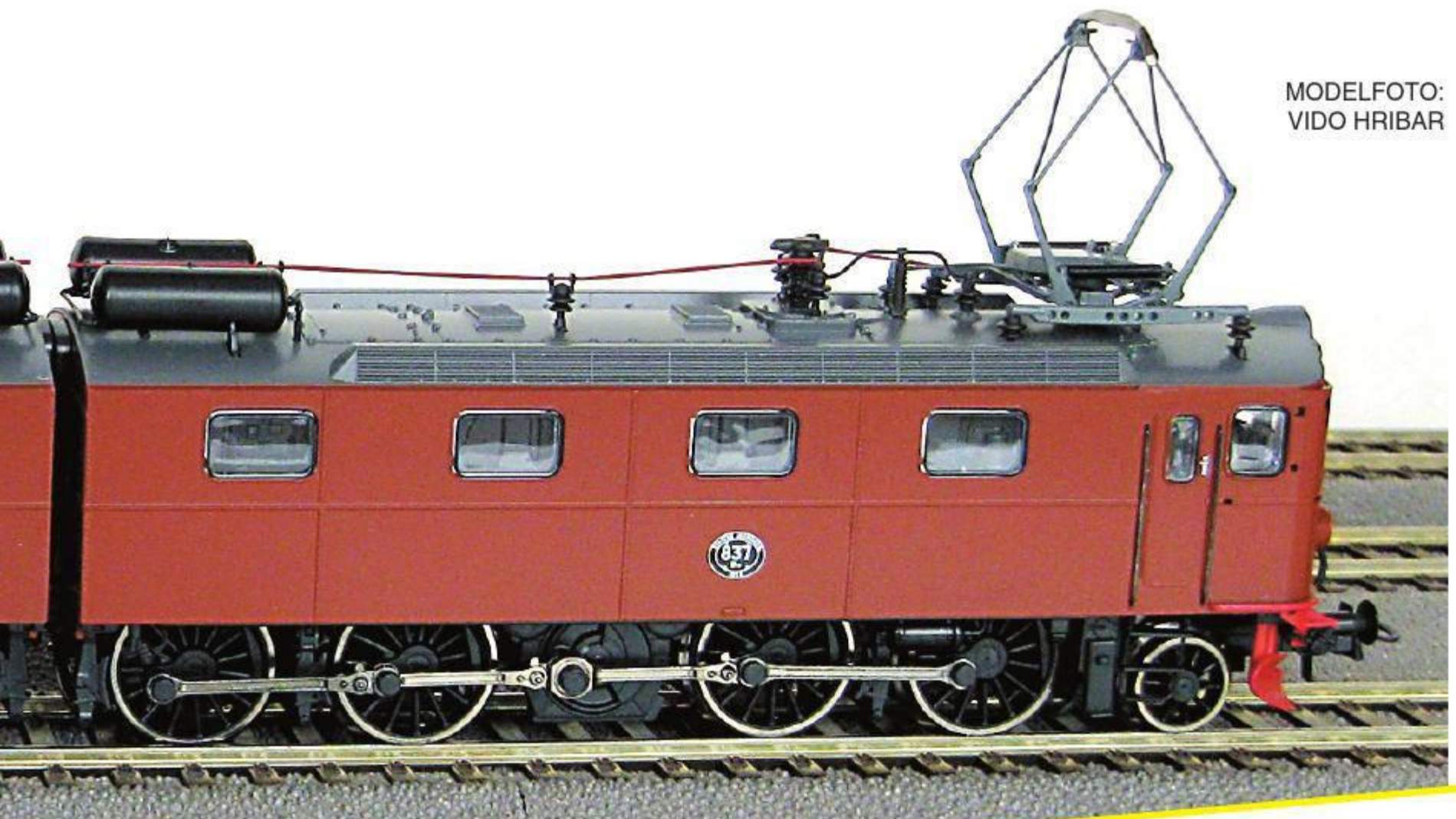
Roco NYHED



Med en HO-model i målestok 1:87 har Roco fremstillet det tredje el-lokomotiv i en serie svenske ellokomotiver, hvoraf de to største har gjort tjeneste på malmbanen.

Senest kom dobbeltlokomotivet SJ litra Dm med akselrækkefølgen 1'D+D1', som oprindeligt var udgangspunktet for den

senere kæmpe SJ Dm3, som Roco indledte modelserien med. Det var den egentlige sensation, dels på grund af sin læng-



ANGE TRE

de og dels på grund af prisen og dertil et begrænset marked, for - hånden på hjertet - hvor mange kan oprangere et modelmalmtog. Det ser imidlertid ud til, at Roco satsede rigtigt, for der kom ikke blot et SJ Da-lokomotiv (akselrækkefølgen 1'C1') men senest også privatbaneversion. Dm3 blev udsendt i to omgange.



D-maskinens tre varianter - de 'brune' (th) er bygget til malmbanen.



Dobbeltlokomotivet Dm kommer også i to omgange - den ene 'omgang' dog i den norske version som NSB El12 og i grøn bemaling. Det er naturligvis også det mest fornuftige rent omkostningsmæssigt - man skulle blot ofre en anden bemaling og andre påskrifter, for begge lokomotiver kørte i sin tid med malmtogene mellem MalMBERGET eller Kiruna og havnebyen Narvik. De svenske lokomotiver kørte ligeledes malmtogene til Luleå i bunden af den botniske bugt.

Rocos satsning på malmtogene i skala H0 har åbenbart været en succes, fordi det 'genopstandne' Märklin nu også satser på Dm-lokomotiverne og den ældre version af malmvogne, vi omtalte i vores rapport fra årets Nürnberg-messe.

Selv om det for de flestes vedkommende næppe ville være 'korrekt' at placere et malmtog midt i et dansk modeljernbanelandskab, vil adskillige samlere føle sig fristede til at skaffe de nordiske kæmpelokomotiver til samlingen. For det er fascinerende at se det 40,5 cm lange 3-delte Dm3-lokomotiv (1'D+D+D1') sno sig som et andet tusindben over sporskifterne. Det gælder også det noget kortere Dm-dobbeltlokomotiv, der i H0 måler 289,7 mm (i virkeligheden 25.1 meter).

Hvordan er lokomotiverne egentlig blevet født? Den historie har vi fortalt før, men den kan godt tåle at blive gentaget. Sidst i 1940'erne var der et stort



behov for lokomotiver. Svenskerne havde i forvejen litra D, som 'blot' skulle moderniseres, for det var ellers 'godt nok'...Som tiden gik, og man arbejdede på litra Da, endte det med, at det nye lokomotiv ikke havde meget andet end akselrækkefølgen 1'C'1' til fælles med D-maskinen. Det blev stort set til en nykonstruktion - en ret vellykket nykonstruktion, for de sidste blev udrangeret hos SJ i perioden 1990-1995.

Da-lokomotiver fremtillede hos ASEA i årene 1952-1957. Det blev til 90 stykker.



FOTO: STIG BAUMEIER

Også den norske designvariant er nu kommet -
den hedder NSB El 12.

FOTO: ROCO



*Strømaftager -
nogle interessante
detaljer.*

Omtrent samtidig byggede man et D-lokomotiv med fire aksler i stedet for de sædvanlige tre, og det blev forbilledet til

en malmtogsversion, altså 39 dobbeltlokomotiver litra Dm, der blev bygget sidst i 1950'erne og først i 1960'erne. Eftersom behovet for jernmalm i verden voksede, voksede også behovet for mere trækraft. Og hvad var mere nærliggende end at øge antallet af sektioner - og derfor bestilte SJ 19 maskiner uden førerhus og forløberaksel, som kunne kobles imellem de to oprindelige halvsektioner, så hele kombinationen blev til Dm+Dm3+Dm. Da MTAB (MalmtågAB) overtog driften, fik de betegnelsen Dm3, og de todelte Dm+Dm blev til Dm2.

Dm-dobbeltlokomotiv med numrene 836 og 837 bygget i 1953 i model leveres i flere varianter i jævn- og vekselstrøm, med og uden lyd, de kan digitaliseres med PluX22-deko-





der, idet de er med tilsvarende snitsted. I 'godteposen' er der vedlagt kortkoblinger, håndbøjler og diverse smådele som sidespejle o.l. Man kan montere dem hvis man synes, men hvis man gør det, er det ikke sikkert, man kan bruge den originale emballage. Til forskel fra Dm3, er Dm2 udstyret med større lygter, ligesom dør-

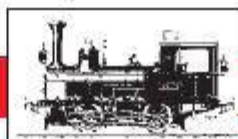


fordelingen er en anden. Såvel førerhuset som maskinrummet er fuldt indrettet. Også i dette tilfælde er der vedlagt litreringskilte af ætset metal som man kan lime på i stedet for de ellers flot påtrykte, som findes i forvejen.

Det er sikkert ikke de sidste modelvarianter af diverse af ASEA-byggede D-varianter. Dm2 er alle ombyggede til Dm3, og siden er også den brune farve erstattet med den blåsorte, som er den aktuelle på malm-banen, for så vidt lokomotiverne ikke er udskiftet med de endnu kraftigere og mere moderne IORE-maskiner. Roco har udsendt disse modeller i H0 for nogle år siden, og nu kommer de igen i et lidt ændret og afgjort flottere design. De har været en ubetinget succes!



MODELFOTOS:
VIDO HRIBAR



EN GOD Roco-NYHED i HO

DSB MZ - MED NYT NUMMER

Danske modelbaneentusiaster er godt kørende - nu er der igen lejlighed til at anskaffe en vinrød MZ 1407!

Det varede længe, før Roco 'tog sig sammen' og begyndte at fremstille Nohab-lokomotiver. Det var ikke blot os på 'banen', som igennem 1990'erne forsøgte at overtale østrigerne - det gjorde tyske GM-entusiaster også - men uden held. Da det endelig, endelig lykkedes af få MY'erne, og de blev en succes ('Hvad sagde vi!?'), kom der også gang i MZ'erne godt hjulpet af synergien fra det spanske marked, hvor Nohab havde leveret trækraft til RENFE, som de spanske statsbaner nu hedder. Mens Roco nøjedes med den oprindelige første version i både den rødvinfarvede og siden hen også det



FOTO: Jernbanen © JAKOB KYNDBY HOLM

DSB MZ 1407 i Århus 1973.

rødsorte design, er der takket være den nu hedengangne HobbyTrade også kommet andre Mz-versioner.

Aktuelt gælder det altså Roco og deres DSB Mz 1407 i den vinrøde design med det cremefarvede mavebælte og vingehjul med kursiv DSB-skrift. Tidligere kom Roco med DSB Mz 1402 og siden også med 1412 i det rødsorte design og med lyddæmper på taget.

MZ 1407 hører til den første generation af 10 lokomotiver, som blev bygget til DSB efter et års forsøgskørsel med Mz 1401 for at afprøve konstruktionen. Lokomotivet blev bygget hos Nohab i Trollhättan i 1967 på licens fra General Motors. Siden blev alle vognkasser bygget hos Frichs i Aarhus, mens banemotorerne blev fremstillet hos Thrige-Titan. Mz 1407 blev bygget i 1968, og det ankom til Helsingør den 12. december.



Der er mange fine detaljer - intet er overladt tilfældigheder eller forsømt f.eks. 'tagudposning' over vinduet på sidevinduet over lokomotivførerrummet



Læg mærke til de filigrane gitre bag hvilke den mægtige motorskjuler sig. I dette den gennemprøve Rocos med to svinghjul forbundet med kardanaksler til begge bogier.

MODELPHOTOS:
VIDO HRIBAR

Som den sidste MZ'er fik det lyddæmper på taget i 1984, og samme år blev det designmalet i rødsort. Det blev hensat i 2000-2005 på Godsbanegården i København og i 2005 solgt til TågAB i Sverige. Det sagde farvel til Danmark i 23. december 2005 og forlod det nu via Øresundsbroen.

Modellen af Rocos danske lokomotiv, engang det kraftigste diesel i Europa, er udstyret med en centralplaceret motor

med kardanaksel til begge bogier. Den er udstyret med svinghjul på hver side, som sikrer pæn og jævn kørsel samt et tilsvarende udløb. Det er en udsøgt fornøjelse, hvadenten man kører analogt eller digitalt. Foretrækker man kørsel med lyd, kan det også lade sig gøre analogt. Mens forbilledet måler 20,8 m, er modellen 23,8 cm lang over pufferne. Maskinens tjenestevægt er 116,5 ton og modellens solide 525 gram. Forbilledets tophastighed er 143 km/t - modellen har jeg ikke haft lejlighed til at måle. Selvom om det er en gemen dieselmaskine, så er der mange flotte detaljer, man kan beundre, begyndende med fine og rene påtryk - selv de mindste, der tåler at blive taget under lup. Hovedparten af håndbøjler er færdigmonterede fra fabrikken, men man udgår ikke selv at bidrage med pynten. Såvel nogle gribestænger som vinduesviskere får man selv lov at bakke med. I den vedlagte 'godtepose' vil man finde den karakteristiske sneploe, som man kan udskifte de påmonterede oprindelige skinnerømere med ligesom kortkoblinger af den ligeså oprindelige Roco-type. Der er både til gården og til gaden, så ingen kommer til at kede sig



Lokomotivførerrummet er fuldt udstyret.





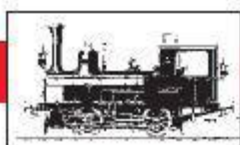
NU OGSÅ 'TOMATSUPPE'

Norsk Modell

Jernbane er utrolig - det udsender nye norske og svenske modeller 'som på samleband' - hver måned kommer der nye i et imponerende antal.



ALLE FOTOS: NMJ



NORGE

Mens det først på året gjaldt Gs-vogne til både Norge og Sverige, er det nu diverse containervogne med metal undervogn samt containere som typisk ses i de uendelig lange godstog i begge lande, for den sags skyld også i Danmark på vej længere sydpå.



NSB Skd 224 rangertraktor, som også bruges i små godstog.

NMJ er også leveringsdygtig i trækraft. Der er netop udsendt NSB BM69A motorvogn i 'tomatsuppe'-design - som



CargoNet Lgns med TOLL-POST containere med ende- og sidedør.



SJ Lgjs med to 23 fods containere.



SJ Lgjs med 25 fods kølecontainer med Thermoking aggregat.



CargoNet Lgns med to 23 fods Nor-Cargo containere.



CargoNet Lgns med to 24 fods Bring continere.

det hedder i folke-
munde - i rød, sølv
og gråt. Desværre
kan vi kun vise for-
billedet, men model-
len skulle være med
knivskarp og per-
fekt tryk. Der er
også kommet en lille

*Flåmsbanens El 17
serie 2.*



rangertraktor
NSB Skd 224 i
både rød og rød-
gult design med
to forskellige
numre. Modellen
kommer kun i
jævnstrømsudga-
ve, simpelthen
fordi der ikke er
plads til en slæ-
besko. NSB har
bestilt 11 Skd-
traktorer hos
Gmeinder i Østrig
til erstatning for
de gamle. De er
stærke nok til, at
de også kan bru-
ges i mindre
godstog med top-
hastighed på 70
km/t (eller 35
km/t under range-
ring). Som bebu-
det er NMJ også
kommet med en
ny version af
Flåmsbanens
grønne El 17-
lokomotiv. Serie
2-lokomotivet med
tilsvarende tagde-
taljer skal være
noget af det fine-
ste, som hidtil er
præsteret. NSB El
17 er udviklet for
NSBs nye
eksprestog med
NSB type B7-
vogne og tophas-
tighed på 150
km/t.