

Nummer 68 • Juli 2026
Pris 119 SEK • 150 NOK • 15 EUR

MODELL- JÄRNVÄGS- MAGASINET

Minitema: Båtar i modell
Besök hos SWB
Märklin TV
Varför järnvägsintresserad?



TIDSAM 7175-68



RETURVECKA 39

Sveriges tidskrift för modellrallare • www.mj-magasinet.se

MJ-Centralen

Handlare och tillverkare

* Återförsäljare av **Modelljärnvägsmagasinet**

Vill ni stå med här?
Handlarlistan presenteras
även på vår hemsida.

annons@mj-magasinet.se
0703-14 95 57 (ca 9-16)

NORRLAND
Modelljärnvägsspecialisten*
Kungsgatan 20 D, Luleå
www.modellhobby.se
0920-160 35

Modellbyggarna/Modelljärnväg i Umeå*
Norra Ersmarksgatan 46, Umeå
www.modelljarnvag.se
0727-38 29 99

Lalo Scenery
www.laloscenery.com
0702-71 22 71

MJ-Specialisten / Boren Train*
Bagargatan 4, Iggesund
www.mj-specialisten.se
0703-95 97 96

SVEALAND
Modelljärnvägens Hus
Söderby, Alunda
www.modelljarnvagenshus.se
0768-65 57 70

MJ-Lokverkstan
www.marinelektrikern.se
0703-78 80 09

Staffs Hobbyhörna
www.staffshobbyhorna.se
staffshobbyhorna@osterlid.se

Miniature Kingdom*
Kungsgatan 35 A, Kungsör
www.miniaturekingdom.se
mail@miniaturekingdom.se

Tågcentralen
Tumbo Nyäng, Eskilstuna
www.tagcentralen.com
0738-20 07 50

Frykmo Modellbyggeri
info@frykmodell.se
www.frykmodell.se

Lokstallet
www.lokstall1.se
0705-32 33 13

Lucias hobby
www.luciashobby.se
info@luciashobby.se

Hemikonsult
www.signalsidan.se
0150-40 95 00

Trafik-Nostalgiska Förlaget*
Österlånggatan 20, Stockholm
www.tnf.se
0707-38 77 58 (butik)

Hobbybokhandeln*
Stockholm
www.hobbybokhandeln.se
08-654 84 55

Material
Folkungagatan 60, Stockholm
www.materialbutiken.se
08-640 30 02

Eskader*
Grevgatan 69, Stockholm
www.eskader.se
08-662 18 53

Rimbo Grande
www.rimbogrande.se
rgsales@rimbogrande.se

TrainShop AB*
Stationsvägen 29, Huddinge
www.trainshop.se
08-608 10 00

Jörgen Edgar modellbyggare
www.jorgenedgar.se
0704-74 35 48

MJ-Hobbyexperten*
Västbergavägen 24, Hägersten
www.mjhobby.se
08-24 89 10

GÖTALAND
WinterZone AB
3d.winterzone.se
0734-18 61 64

Skultorps Vagn & Lokverkstad
www.svlv.se
0706-147 147

Rutenhjelm Elektriska
Kvånum
www.rutenhjelm.com
0511-37 00 43

Habo Hobby*
Elektrikergatan 2, Habo
www.habohobby.se
036-19 07 03

Hobbymodeller
www.hobbymodeller.se
0705-20 39 17

Hobbycenter*
Karl Johansgatan 7, Göteborg
www.hobbycenter.se
031-12 62 20

Swedish Truck Models
Mörum
www.truckmodels.se
0708-50 07 40

Pervald MJ*
Holmsjö
www.pervald.se
0706-87 08 58

Modellcentralen*
Ö. Stallmästaregatan 18 B, Malmö
www.modellcentralen.se
070-891 1435

Stenvalls*
Rådmansgatan 5, Malmö
www.stenvalls.com
040-12 77 03

ÖVRIGA
Mallikauppa*
Pakkamestarinkatu 1, Helsingfors
www.mallikauppa.fi
0358 09 454 0713

NMJ – Norsk Modelljernbane*
Jerikoveien 20, Oslo
www.nmj.no
0047 6484 5730

Marknader, mässor och evenemang

* Mässor och marknader vi deltar i

Sommarfinal
Minivärlden Ljungby
Lördag 22 augusti
Entréavgift. Servering
www.minivarlden.se

Modelltågsmarknad i Kårsta
Kårsta-Ekskogens bygdegård
Lördag 29 augusti kl 10-15
Entréavgift. Servering
www.staffshobbyhorna.se

Högländståg
Brinellskolans idrottshall Nässjö
Lördag 19 september kl 10-16
Entréavgift. Servering.
www.hoglandstag.se

Mj-marknad*
Miniature Kingdom, Kungsör
Lördag 7 november kl 10-16
Entréavgift. Servering.
www.miniaturekingdom.se

Avisera ert arrangemang här – kostnadsfritt!
annons@mj-magasinet.se
0703-14 95 57 (mån-fre ca 9-16)

- Kontrollera alltid evenemanget med arrangören
- Se också kalendern på vår hemsida, där finns klubbevenemang med mera som inte visas här

Ansvarig utgivare, redaktör
Stefan Nilsson
red@mj-magasinet.se

Redaktionsgrupp
Johan Stenson
johan@mj-magasinet.se
Anders Östlund
anders@mj-magasinet.se

Postadress och telefon
Modelljärnvägsmagasinet
Stationsvägen 14
686 97 Lysvik
0703-14 95 57 (må-fr ca 9-16)

Bankgiro
5714-8090

Prenumeration 5 nr/år
499 SEK inom Sverige
699 SEK inom Europa
769 SEK utanför Europa
339 SEK digital utgåva
Köp via hemsidan eller
kontakta redaktören

Lösnummer
119 SEK, 150 NOK, 15 EUR
65 SEK digital utgåva

Annonser
Prislista finns på hemsidan
annons@mj-magasinet.se

Korrektur
Mats Wirström, Textpiloten

Tryck
Ljungbergs
www.ljungbergs.se

Modelljärnvägsmagasinet är en oberoende tidskrift för järnvägar och tåg i modell, som ges ut av Geographica Antikva Förlag. Innehållet författas av redaktionen samt skribenter anknutna efter behov. Arvode utgår för publicerat material. Vi förbehåller oss rätten att avgöra om och när material kan publiceras. Vi ansvarar inte för insänt, ej beställt material men tar gärna emot artiklar, foton, ritningar och liknande. Vill du bidra? Kontakta redaktören!

Webbplats och e-post
www.mj-magasinet.se
red@mj-magasinet.se

ISSN
1654-949X (papper)
2002-4908 (digital)

© Modelljärnvägsmagasinet
samt resp. upphovsperson

Redaktörens rader	Redaktören	4
Till minne av Niclas Westerlund	Stefan Nilsson	4
Läsarsvepet		5
Nyhetssvepet		6
Sommarläsning	Leif Elgh	7
Synare: TGOJ M4 i H0 från Jeco	Redaktionen	8
Skövde modellsällskap firade 50 år!	Stefan Nilsson	10
Motala invigt på Miniature Kingdom	Redaktionen	12
Kort från träffar och evenemang	Torbjörn Onegård	14
Modelljärnvägen på Tekniska museet återinvigd	Torbjörn Onegård	16
Om Accurascales köp av Heljan	Johan Jacobsson Franzén	18
Märklin TV – måste alla tillverkare ha en Youtubekanal?	Johan Jacobsson Franzén	20
Varför gillar du tåg?	Staffan Åkerlund	24
En spårplansidé: Lysekil	Leif Elgh	27
Diorama i skala Z: Neuschwanstein	Stephan Böhm	30
Besök hos Sällskapet Westerås Banbyggare	Stefan Nilsson	32
Båtar till din bana 1–2–3		
1: Trafik, Fritjof och Bacchus	Göran Tholin	36
2: Projekt Grynnan – från flodsightseeing till skärgårdstrafik	Pontus Carlweitz	40
3: Dalaröström och Ängskär	Roger Isacson	44
Ett par tvåaxliga italienare	Leif Elgh	48
En bild berättar: Tåg 1 Stockholm–Malmö 8 juli 1892	Bo Japlin, Ola Ahlström	50
Att angripa en station • Del 1	Johan Billow	54
Vi bygger en kontrollbox	Petter Nygaard Hansen	60
Alla dessa figurer ...	Göran Eriksson	62
Treräls–tväräls, växelström–likström • Lite historia om små elektriska tåg	Christer Brimalm	66
Rendsburger Hochbrücke und Schwebefähre	Roland Lawrenz	72
Längs linjen: Gavellastkaj	Stefan Nilsson	74
Klubblistan		80
Hemsidan		81

På hemsidan för detta nummer samt i den digitala utgåvan kan du läsa mer utförliga artiklar om Hässelby Villastad, statyinvigning i Wilseleda, Pålshodaträffen 2026, IPMS 2.0 2026 samt om modelltåg på Lidingö. Där finns också fler bilder från invigningen på Tekniska museet.



Omslagsbilden: En Z65 kommer med en vagnuttagning på SWB. Modulen är en Västeråsmodul som var föregångare till MMM-standard, och denna är byggd av Claes Mattisson. Foto: Stefan Nilsson. Läs mer på sidan 32!



Husbyggsatser från Arkmo.



NY HUSTILLVERKARE: ARKMO

Arkmo (Facebook > Arkmo 1/87) är en ny tillverkare av husbyggsatser i H0. Byggsatserna är gjorda i laserskuren kartong, till fönstren är det riktigt glas och det medföljer diverse delar. Till musteriet följer det även med unikt skulpterade figurer.

De byggsatser som finns ännu så länge är ett parhus på Johan Nilsgatan 6 i Malmö, Juniors Bilverkstad, Bröderna Holms mekaniska verkstad och senare kommer ett äppelmusteri. Byggsatserna säljs hos vissa hobbyhandlare och kostar 400–600 kr.

NY SMÅTILLVERKARE AV TILLBEHÖR: LALO SCENERY

Lalo Scenery (www.laloscenery.com) är en ny svensk tillverkare av tillbehör till modelljärnväg. I sortimentet finns 3D-printade saker som lastpallar med och utan kragar samt lock, säckar, IBC-tankar, plastdunkar, sandlådor, bänkar och annat.

Det mesta är gjort i H0 och N men en del finns även i TT, skala 1:64 (S) och 1:32 (1).

3D-PRINTAD SVENSK KONTAKTLEDNINGSMATERIEL

Per-Anders Lindroos i Trollhättan (pa.lindroos@telia.com) 3D-printar på beställning kontaktledningsmateriel i H0: stolpar med och utan snedsträvor och spännverk, bryggstolpar och bryggor med lösa ramar med utliggare, och annat.

NYTT RC-LOK I H0 FRÅN ROCO

Roco (www.roco.cc) kom nästan obemärkt ut med ett nytt Rc-lok, Rc4 1173. Det ska finnas analogt för tvåräls (7500183), DCC med ljud (7510183) samt digitalt med ljud för treräls (7520183), men det är oklart vilka varianter som har kommit.



Roco har också kommit med de svenska huvvagnarna littera Teu, som är ett tvåpack med olika individnummer (6600257).

SVENSKA HUS FRÅN WIKING

Wiking (www.wiking.de) har kommit ut med en villa (eller sommarstuga) och ett garage som de anger vara i svensk stil. Båda har röd brädpanelimitation med vita knutar. Villan (112001) kostar strax under 300 kr och garaget (114005) ligger på strax under 200 kr.



Tillbehör från Lalo Scenery.



Kontaktledningsmateriel från Per-Anders Lindroos. Foto: Ulf Johnson.





Så kom de, Jecos TGOJ malmvagnar littera M4, och vi har tagit en titt på dem. Jeco och andra tillverkare har även erbjudit passande lok märkta för TGOJ, som här, Jecos TGOJ Hg 201 i orange version (tack till Erik och Ossian för lånet!). Denna färgsättning gällde från slutet av 1960-talet fram till slutet av 1990-talet och passar därför bra till dessa malmvagnar, även om Hg-loken väl inte var de primära dragarna för malmtåg av fullängd på långa sträckor.

Synare: TGOJ M4 i H0 från Jeco

TEXT OCH FOTO:
REDAKTIONEN

I april kom de ut, Jecos TGOJ malmvagnar littera M4. Vi skaffade ett fyrpack (67030 med M4 4028, 4060, 4112 och 4140) och har tagit en titt på dem.



Jeco:
www.jeco.se

TRAFIKAKTIEBOLAGET GRÄNGESBERG-OXELÖSUNDS Järnvägar, TGOJ, hade som huvudsaklig uppgift att frakta malm från gruvor i Bergslagen till hamnen och senare järnverket i Oxelösund. Därmed hade de behov av malmvagnar för sina transporter. Till skillnad från SJ:s malmvagnar med bottentömning, tömdes TGOJ:s vagnar i Oxelösund genom att vändas på sidan i en vagnvändare.

Den treaxliga littera M4 byggdes i 200 exemplar 1927–29 som littera Mss4, och i 230 exemplar 1935–42 som littera Mss5. Vagnarna byggdes under åren om, omnummerades och fick från 1940–41 nytt littera M4. De användes i malmtrafiken ända till dess nedläggning 1990.

Jeco har valt ett utseende på sina modeller som representerar ett utförande från efter 1954, med bland annat längre axelavstånd, moderna fjäderfästen och

rullagerboxar. Modellerna är alla i nummerserien 4000.

Totalt har Jeco tagit fram M4-vagnar med 20 olika individnummer, i fyra fyrpack och två tvåpack. Ett fyrpack kostar 2 095 kr och ett tvåpack 1 095 kr. Enligt Jeco ska en färdig malmlastsimulation komma senare under året.

DET FÖRSTA INTRYCKET av vagnarna är att de är fina och ser välgjorda ut. Vi har jämfört dem med fotografier och där står de sig väl gentemot förebilden.

Nitimitationerna är skarpa och snygga, handräcken och bromsratt är fina och framför allt är underredet mycket väl detaljerat. Buffertarna är fjädrande. Märkningen är skarp och verkar förebildstrogen för perioden.

De lite mindre bygelkopplen sitter i NEM-fickor i kortkoppelkuliss. Den som



Skövde modellsällskap med sin järnvägsmodell WNJ, Westgöta-Nerikes Jernvägar, firade 50 år i april. Många namnkunniga modellrallare samlades då för mingel, minnen och inte minst en god lunch.

Skövde modellsällskap firade 50 år!



Skövde Modellsällskap (qr-koden):
www.wnj.se



En liten ånglokskavalkad från modellbordet. Tyvärr noterades inte modellbyggarnas namn ...



TEXT OCH FOTO:
STEFAN NILSSON

”WNJ Skövde firar 50-årsjubileum den 11/4 2026, skickar med inbjudan i bifogad fil.” Så stod det i det mejl som kom från Lars, sekreteraren i Skövde modellsällskap. Jag anmälde mig förstås och åkte ner på detta evenemang.

Som på Bankalassen fanns ett bord där medhavda modeller visades. Banan visades och på den var trafiken igång med olika tåg. Ett jubileum som detta är ett tillfälle att samlas och minnas både det som skett och de som deltagit. Bland deltagarna fanns många namnkunniga modellrallare och på bordet stod fina modeller i åtminstone tre olika skalor.

Sven Elfverson visade ett diorama med sin barndoms stadskvarter. Han berätt-



I ett nummer av Allt om Hobby skrev Krister Brandt om rälsbusskaos i Mölltorp, och det var denna samling som då hade varit på besök.

På modellbordet fanns allt från H0 och 0 till en riktigt stor skala, där såväl nitar som bultar och muttrar har kunnat användas. Längst bort syns Peo Helgessons snygga, handbyggda tällar.



Sven Elfvarson hade med ett diorama i H0 över kvarteret Snickaren 1 där han bodde som barn. En dag fick han för sig att klättra uppför stegen och upp på taket för att titta på utsikten. Som tur var kunde en granne få tag i honom innan han hann ut till kanten.

tade hur han som treåring tog sig för att klättra upp för takstegen och upp på taket då han ville se hur gatan såg ut uppifrån. Hans far sprang runt på vinden av huset och letade efter honom, men en granne öppnade takluckan och lyckades prata in honom innan han hann fram till kanten.

Efter mingel och prat bjöds det på lunch. Vid varje plats hade en bords-tablett lagts ut. På ena sidan var det bilder av sex olika ånglok från Lidköpings Järnväg, och på andra sidan teckningar från WNJ. Dessa tabletter fick besökarna sedan behålla och ta med sig hem.

Ett stort tack till Skövde modellsällskap och alla deltagare för en trevlig juleumsdag! 🚂





Upphovsmännen till dioramat över Hässelby Villastads station: Christer Vallstrand och Thomas Nyström. Foto: Torbjörn Onegård.

Läs utförligare artiklar >>>
www.mj-magasinet.se/6826
 samt i den digitala utgåvan



HÄSSELBY VILLASTAD PÅ HÄSSELBY MUSEUM

I BÖRJAN AV mars fick jag reda på att en modell av Hässelby Villastads station skulle ställas ut och invigas på Hässelby museum söndagen den 22 mars, och som vanligt gav jag mig iväg på stålskodd fot. Efter en kort promenad var jag framme vid den gula villan på Riddersviksvägen 116 där museet är inhyst.

Invigningen förrättades strax efter 13, då Lars Hannell från museet höll en kort presentation innan två av modellens tre upphovsmän, Christer Vallstrand och Thomas Nyström, gemensamt rev bort förlåten och museibesökarna kunde beundra modellen av Hässelby Villastads station.

Förutom invigningen av stationsmodellen förrättades invigningar av en monter med leksaker genom åren och en bonad skänkt av den lokala syföreningen.

Hässelby museum är ett fint litet museum som berättar Hässelbys historia, och är väl värt ett besök en söndag då det är öppet. Besöket kan kombineras med en promenad längs resterna av SLJ, Spånga-Lövsta Järnväg.

Torbjörn Onegård

Kort från träffar och evenemang



Foto: Torbjörn Onegård

STATYAVTÄCKNING I WILSELEDA

EN LÖRDAG I slutet av mars blev jag inbjuden till avtäckningen av en byst föreställande Torkil Holm i järnvägsparken i Wilseleda. Torkil Holm var den som grundade ÖwÖj en gång i tiden. Det blev en tidig avfärd från Stockholms central. Strax efter tolv rullade bussen in på Örvesjö station, där rälsbussen Y 727 väntade på att ta mig till Wilseleda.

Själva avtäckningen av Torkil Holms byst blev en snabb historia där järnhandlare B.J. höll ett kort men kärnfullt tal. Vad B.J. egentligen heter är det ingen som vet, mer än att han nyligen, i trakten av Grankattehult, öppnat sin järnhandel.

Natten tillbringades på Sörskogs pensionat, innan jag efter en natts stärkande sömn och en god frukost styrde kosan mot Stockholm.

Torbjörn Onegård

PÅLSBODATRÄFFEN 2026

FÖR TREDJE ÅRET i rad arrangerade MMM Pålsbodaträffen med den i Pålsboda boende medlemmen Tomas Johansson som träffansvarig. Pålsboda, som kanske mest är känt för Pålsbodatoffeln, är beläget vid Västra stambanan nära Hallsberg.

På lördagen kördes tåg för en publik som räknades till nära 300 personer. Efter den publika visningen kördes ett enklare trafikspel som också innefattade möjligheter till fri körning. På söndagen kördes två trafikspel och på måndagen ett.

Banan innehöll en 2R- och en 3R-del där 2R och 3R möttes vid Tomas station Gårdsjö. Totalt uppmättes 200 modulmeter, vilket är en anseelig längd.

Torbjörn Onegård



Foto: Kent Eriksson

IPMS 2.0 2026

DET BLEV ETT besök på IPMS 2.0 i Alvik, i år igen. För att väga upp allt militärt ställde jag upp utom tävlan med tre minidioraman med järnvägsmotiv. Jag var rätt ensam på bordet med modeller utom tävlan. Men nog om det.

När jag besöker IPMS och C4 Open letar jag efter saker som på något sätt är relaterade till järnväg. En öppen godsvagn med motiv från andra världskriget med soldater och beväpning hittades snabbt. På avdelningen för målade figurer hittades en avskeds scen från Paddington Station. Bredvid den var det ett mer civilt bygge. Under namnet *Picknick* sågs en man köra en pumpdressin med en pojke som passagerare.

Torbjörn Onegård

Foto: Torbjörn Onegård



SISTA TÅGET PÅ LIDINGÖ?

DENNA BRASKANDE RUBRIK handlar inte om att den del av Lidingöbanan som finns kvar ska läggas ned, utan om att föreningen Slamra inte får vara kvar i sin lokal på Christinaskolan och att det är slut med modulträffar i skolan på storhelger.

Jag och min sidekick Jan Ivarson tog oss ståndsmässigt på stålhjul från de sydvästra förorterna till Larsberg på långfredagsmorgonen. Väl inne i lokalen möttes vi av USMS-banan som höll på att kopplas in elektriskt. En trappa upp fanns 27 m modulbana i skala 0, en blandning av moduler i bara plywood och med färdigt landskap.

Victoria Drevenborg och Matti Virtanen kunde dementera ryktet om modelljärnvägandets på Christinaskolan död. Med nya ägare av skolan har ett nytt kontrakt skrivits på Slamras lokal i tre år till.

Torbjörn Onegård



Foto: Torbjörn Onegård



Invigningståget på väg – äntligen är flytten och återuppbyggnaden av modelljärnvägen på Tekniska museet klar. Torbjörn Onegård rapporterar. Du kan se fler bilder från tillfället på numrets hemsida www.mj-magasinet.se/6826 och i den digitala upplagan.

Modelljärnvägen på Tekniska museet återinvigd

TEXT OCH FOTO:
TORBJÖRN ONEGÅRD

Modelljärnvägen på Tekniska museet i Stockholm är nu återuppbyggd och invigd! Torbjörn Onegård var med på både bygget och invigningen.

FREDAGEN DEN 13 mars, det ödestyngda datumet till trots, strax efter kl 10 på förmiddagen vinkade Astrid Hesseborn Ingeström av det första tåget på Uno Miltons och Karl-Gustav Lundkvist modelljärnväg, på dess nya placering i det nya rummet en trappa ned på Tekniska museet i Stockholm.

Efter tal av museicheferna Christian Stadius och Fanny Aupeix startade persontag från den plats där det stannade

tisdagen den 6 januari, trettondedag jul (se MJ-magasinet nummer 66). Under dagen hölls flera visningar av banan mot normalt en om dagen.

I början av februari utgick en förfrågan till de medlemmar i Uno Miltons Vänner, SMJ och MMM som deltagit i nedmonteringen och magasineringen i början av januari om hjälp att montera upp banan i det nya rummet. Om nedmonteringen kan du läsa i MJ-magasinet nummer 67.

Lördag 14 februari var rummet någorlunda klart för inflyttning. Det nya rummets del för modelljärnvägen är något kortare än tidigare så det kräver lite smalare servicepersonal. De nio borden var placerade i en avskärmd del av det

närliggande Teknoleket där nödvändiga reparationer gjorts samt att en renbläsning av landskapet gjort att det återfått sin ursprungliga lyster.

Johan Murray, som skött om banan parallellt med Uno Milton sedan tonåren, och som planerade nedmonteringen, hade gjort en planering för hur borden skulle bäras in. I princip skedde uppmonteringen enligt samma mönster som nedmonteringen, fast tvärtom. Med en månad kvar till invigningen var det inte samma brådska som med nedmonteringen, utan det räckte i första fasen med två personer för att placera i borden rätt.

Med åtta av borden på plats sammanfogades kontaktledningens krokarna och rä-



"Syns man inte så finns man inte" är en känd gammal devis. Idag gäller det att synas även med rörliga bilder och då är det oftast Youtube som gäller. Men det är svårt att synas även där och det ställer krav på en bra produktion för att lyckas. Märklin TV är en av de modelltågsrelaterade kanaler som lyckats allra bäst. Johan Jacobsson Franzén berättar här mer om det. Ovan ser vi producenterna Ilona och Klaus Eckert samt filmarna Andreas och Anna intervjuar Hagen "Mr. Eisenbahn-Romantik" von Ortloff vid smalspårsjärnvägen i Bertsdorf.

Märklin TV – måste alla tillverkare ha en Youtubekanal?

TEXT: JOHAN JACOBSSON FRANZÉN
FOTO: MÄRKLIN TV

MÅSTE ALLA FÖRETAG ha en Youtube-kanal? Ställ den frågan till valfri person i reklam- eller handelsbranschen och du kommer att få ett rungande ja till svar. Marknadsföringsbyrån Business.com och affärstidningen Forbes har till exempel publicerat ett flertal texter på temat "Varför alla affärsrörelser bör starta en Youtubekanal". Och enligt en artikel i entreprenörmagasinet Entrepreneur (6 Reasons Every Business Needs to Start a YouTube Channel Today, 30/5 2025) är "att vara på Youtube" till och med "ett av de smartaste besluten" en företagare kan fatta.

Vissa europeiska modelljärnvägstillverkare har emellertid – stick i stäv med

ovanstående förståsigpåares råd – valt att ställa sig utanför Youtube. Bemo, Lenz, Jägerndorfer, Dekas, LS-Models, A.C.M.E., Tillig och NMJ (för att nämna några) saknar officiell närvaro på Youtube. Varför det är så överlåter jag till någon annan att reda ut. Kanske känner de att de vill fokusera på sin kärnverksamhet? Kanske har de något emot sociala medier? Hur som helst är det svårt att klandra dem för deras frånvaro från Youtube.

För, nej, alla företag måste inte ha en Youtubekanal. Visst, Youtube lär locka över 122 miljoner dagliga användare, men dessa användare flyger inte in i ens videor som stekta sparvar (om uttrycket tillåts). Bakom många Youtubesuccéer – och många Youtubefiaskon – står timmar av hårt, ovisst arbete. Kläcka idéer, samla in fakta, skriva manus, filma, redigera,

ljudsätta, formge, svara på kommentarer, studera trender ... Listan över saker som hugade youtubare har att göra vecka ut och vecka in är lång. Vad jag har förstått krävs det – åtminstone – en 20–30-procentstjänst för att tillfredsställande sköta en Youtubekanal.

Som om världens samtliga näringsidkare vill och har råd att genomföra dylika investeringar ...

Med detta sagt – som modellrallare uppskattar jag förstås de mj-bolag som faktiskt finns på Youtube. Att slå sig ned framför Youtube och ta del av, säg, Accurascales produktlanseringar eller ESU:s handledningar tycker jag tillhör livets glädjeämnen. Nog inser jag att de försöker sälja saker till mig, men som studier har visat gillar vi människor reklam som är "relevant" och som vi "själva kan kontrollera".



Det är klart man gillar tåg! Men det är inte alltid lika klart varför, och det behöver det förstås inte heller vara. Men det kan vara intressant att fundera kring. Staffan Åkerlund gör här en liten betraktelse över sitt järnvägsintresse och uppmärksammar samtidigt en studie i ämnet som Charlotte Hagström gör vid Lunds universitet. Ovan tåg vid Borås Ö från Borås C mot Uddevalla C.

Varför gillar du tåg?

TEXT: STAFFAN ÅKERLUND
FOTO: CHARLOTTE HAGSTRÖM

Har du funderat över varför du gillar tåg? Det har jag, och för mig är svaret tidiga upplevelser i livet. Men hur är det för andra personer, varför har de börjat intressera sig för vår rälsbundna hobby? Just det har också docent Charlotte Hagström vid Lunds universitet funderat över och därför påbörjat en studie för att vi ska få en djupare och mer vetenskaplig förståelse av frågan.

NÄR JAG VAR sju år fick jag en Märklin startsats i julklapp av mina föräldrar. Från första stund blev jag hänförd av det lilla röda dieselloket (tyska järnvägarnas V60 växellok) som jag bara älskade att titta på.

Från den dagen blev funderingen hur jag skulle utforma min modelljärnväg en del av mina dagdrömmar. Dagdrömmarna påverkades också av Piteåbanan, eftersom mina morföräldrars hus låg alldeles vid järnvägen i Arnemark, mitt mellan Älvsbyn och Piteå. Där spenderade jag många skollov, och den intensiva gods- trafikken innebar ofta att alla på gården stannade upp och tittade på förbipasserande tåg. Jag var mer intresserad än övriga, djupt fokuserad på att räkna vagnar och kolla vilka lok som fanns i tåten.

För mig är de här upplevelserna nog förklaringen till varför jag än idag har kvar mitt järnvägsintresse. Genom åren har intresset utvecklats till att omfatta hur utvecklingen av järnvägen har påverkat framväxten av dagens moderna samhälle med person- och godstransporter mellan olika delar av länder och kontinenter.

Införandet av sådant som gemensam tid för att tidtabeller skulle kunna användas och hur järnvägen påverkat sådant som odling, mode eller arkitektur är också sådant som fascinerar mig.

När jag träffar andra järnvägsentusiaster är det inte helt ovanligt att just barn- domen kommer upp som förklaring till intresset. Men också sådant som äldre släktingar som arbetat vid järnvägen eller att man har ett starkt teknikintresse är svar på varför man gillar tåg. Att jag funderat en del över detta beror också på mitt jobb som vd för sciencecentret Exploratoriet i Skellefteå. Där träffar vi dagligen unga som kommer för att lära sig om, och förhoppningsvis få ett intresse för, naturvetenskap och teknik. Hur man utvecklar ett teknikintresse är med andra ord något som för mig är både en privat och en arbetsrelaterad nyfikenhet.



En enklare sidobana som Lysekils Järnväg utgör en lämplig förebild för en modellspårplan. Expressmotorvagnarna Xoa5 slutade sina dagar i lokaltrafikens tjänst och gick bland annat på Lysekilsbanan, som här en sommardag 1972. Foto: Leif Elgh.

En spårplansidé: Lysekil

TEXT OCH SPÅRPLAN: LEIF ELGH
FOTO ENLIGT BILDTEXTER

JÄRNVÄGEN TILL LYSEKIL ligger kvar, men den finns egentligen inte! Efter en lång nedläggningsprocess har det gått så långt att luftledning, stolpar, signaler, vägskydd och annat har tagits bort. Kvar finns den rostiga och övervuxna rälsen beroende på att Försvarmakten vill ha kvar den för alla eventualiteters skull. Frågan är bara om man har någon nytta av en järnväg i detta skick.

Staden Lysekil ligger i Bohuslän, bland klippor och skär ute vid Gullmarsfjorden, och förr i tiden var den mest tillgänglig via havet. Vägarna inåt land var backiga och svåra att ta sig fram på men eftersom Lysekil levde mest på fiske och badgäster

som anlände med båt spelade det kanske mindre roll.

I mitten av 1850-talet anlades Lysekils havsbad av badläkaren Carl Curman, år 1836 blev orten köping och 1903 fick Lysekil stadsrättigheter. Planer på en järnväg dök första gången upp i mitten av 1880-talet, och då handlade det om att förbinda Lysekil med Frändefors vid Bergslagens Järnvägar, BJ. En koncessionsansökan lämnades in och beviljades i december 1887, men det visade sig snart att det skulle bli svårt att få fram erforderligt kapital för bygget och efter några år förföll koncessionen.

När staten år 1898 beslöt att bygga Bohusbanan via Uddevalla och norrut till Skee väcktes åter planerna på en järnväg till Lysekil. Tanken var då att ansluta till Bohusbanan i Smedberg, 4 km norr om

Munkedal, och använda sig av SJ-linjen mellan Smedberg och Munkedal.

Koncession för Lysekil-Smedberg beviljades år 1908 och Lysekils Järnvägsaktiebolag bildades i maj 1910. Med 1,2 miljoner kronor i tecknade aktier och samma belopp i statslån kunde bygget påbörjas ett år senare. Terrängen bjöd på ett visst motstånd och Lysekils Järnväg (LyJ) kom att bli en av de brantaste i Sverige med 25 promilles stigning på sina håll. Minsta kurvradie i huvudspår var 300 m, så detta var alltså ingen järnväg för tyngre tåg och högre hastigheter. Sth 50 km/h fick man i alla fall vara nöjda med.

Banans huvudort var Lysekil och här fanns en mindre lokstation, det vill säga ett rundstall med plats för två lok och ett spår till en vagnverkstad. År 1932 byggdes ett separat stall till den Deva-motor-



Sällskapet Westerås Banbyggare, SWB, bildades 1990 och har fått flytta flera gånger genom åren. Detta gjorde att de beslöt satsa helt på moduler. Följ med på ett besök till dem!

Besök hos Sällskapet Westerås Banbyggare

TEXT OCH FOTO:
STEFAN NILSSON



swbmj.wordpress.com



SÄLLSKAPET WESTERÅS BANBYGGARE, SWB, har jag hört talas om länge, och alltid i positiva ordalag. Deras föregångare var tidigt ute med en svensk modulstandard för H0, så kallade Västeråsmoduler. En av modulerna i nuvarande bana är sådana och härstammar från mitten av 1980-talet, byggd av Claes Mattisson. Föreningen erbjöd under en period även byggsatser till diverse svenska modeller.

Under föreningens första decennier tvingades SWB flera gånger byta till nya lokaler. Det gjorde att de efter tredje flytten helt satsade på moduler för att enkelt kunna plocka ned banan inför en ny flytt.

Deras nu sjätte lokal är i en källare under en skola i stadens västra delar, och där har de nu varit i tolv år. Under tre tisdagar i varje månad är det byggkväll, och den fjärde tisdagen samt en lördag varje månad är det körning. Oftast körs tågen

fritt, gällande såväl trafik och epok som förebildsland, men ett trafikupplägg håller på att tas fram.

Vid mitt besök en fredag har några medlemmar kommit, och ger mig en bra genomgång av upplägget. Under tiden jag fotograferar körs olika, företrädesvis svenska tåg runt banan. Självklart fikar vi också, och pratar om allt möjligt om modelltåg och klubbverksamhet.

Föreningen har idag 17 medlemmar varav 6–7 är aktiva, och man önskar förstås att fler vill ansluta sig för att bygga på banan och köra tåg.

Banans karaktär är svensk med inspiration från Bergslagen och de delar som förebildens SWB, Stockholm-Westerås-Bergslagens Järnväg, gick genom. Flera stationer har verklig förebild medan andra är frilansade. Tidsepoken på banan ska



Systerfartyget till Fritjof heter Carmen och seglar i vattnen i Östergötland och Göta kanal. Här har hon gått in i Wasshult för att lasta spannmål. Besättningen njuter av solskenet. Kockens fru är med ombord men har varit på stan och handlat samt besökt ortens damfrisering. Därför är hon också finklädd. Bygge och foto: Klas Eriksson.

Båtar till din bana 1–2–3

1: Trafik, Fritjof och Bacchus

BYGGE, TEXT OCH FOTO:
GÖRAN THOLIN

För 15 år sedan skrev Göran Tholin en artikel till medlemstidskriften Smalspårigt. I en något senare artikel publicerad i nummer 66 av MJ-magasinet skrev han om Rödesunds hamn och visade bilder på en del båtar, byggda enligt den metod som han här redovisar.

BÅTBYGGARSKOLAN INITIERADES AV min gode vän och modellbyggarkamrat Carl-Gunnar Olsson (CeGe). Han är tyvärr bortgången sedan sex år men jag kan inte nog uttrycka min tacksamhet för den hjälp och vägledning jag fick i modellbåtsbyggandets ädla konst. Utan CeGes initiativ hade Rödesunds hamn varit ganska tråkig.

Hösten 2011 styrde jag bilen lastad med diverse kartong, papper och olika verktyg mot norra Tiveden för att under en helg bli instruerad i modellbåtsbygge. Få hade gjort det bättre än CeGe, med sina gedigna erfarenheter och kunskaper i modellbåtsbyggandets konst. En erfarenhet erövrade efter mångårigt byggande vilket resulterat i en imponerande miniatyrflotta om cirka hundra fartyg. CeGe Olsson har också skrivit mängder av artiklar om ångbåtar i Allt om Hobby sedan början av 1970-talet men även förekommit i Smalspårigt med en artikel om ångaren Pius.

Peter Nelander – han liksom jag nybörjare inom modellbåtsbyggeri – hade upplåtit sin verkstad där det under denna novemberhelg förhoppningsvis skulle skäras till något som skulle likna vattenlinjemodeller i skala 1:87 respektive 1:45,

och som skulle kunna byggas vidare på av lärlingarna själva, även då mästare Olsson inte längre fanns att tillgå för att ge råd och stöd. För det som är knepigast att få till är skrovet. Blir det inte någorlunda rakt och symmetriskt och med rätt språng (fartygets krökning från för till akter) blir det problem hela vägen med fortsättningen.

Båtbygget startar

Likt de flesta modeller jag byggt startade det hela med studier av ritningar och bilder. Lämpliga objekt hade det resonnerats kring några veckor innan sammankomsten och därför fanns det en del skutor att utgå från. För min egen del valde jag att bygga en båt utifrån en typritning från Sjötorp: en omkring 18 m lång fraktskuta



Gammalt möter nytt – det nya, fräscha fartyget Grynnan stävar förbi det äldre, mera slitna Fjerda. Pontus Carlweitz ville förnya sin fartygspark i Dyviks hamn, och berättar här om hur han konverterade en flodsightseeingbåtbyggsats från Faller.

2: Projekt Grynnan – från flodsightseeing till skärgårdstrafik

BYGGE, TEXT OCH FOTO:
PONTUS CARLWEITZ

På en modelljärnväg som kretsar kring en stor hamn behövs förstås många och olika typer av båtar. Eftersom trovärdiga svenska sådana är svåra att hitta har även Pontus Carlweitz fått bygga många själv, eller konvertera utländska modeller. Här berättar han om hur han gjort en svensk skärgårdsbåt.

I ETT TIDIGARE nummer av MJ-magasinet har jag beskrivit uppbyggnaden av min modelljärnväg Dyvik, en Märklinbana som omges av den lilla industri- och hamnorten Dyvik. Ett viktigt inslag i denna typ av miljö är naturligtvis fartyg och mindre båtar av alla möjliga ty-

per. Eftersom utbudet av båtmodeller i H0-skala som känns trovärdiga i en svensk kustmiljö är ganska begränsat, har jag i de flesta fall fått konvertera befintliga modeller eller helt enkelt byggt båtar mer eller mindre från scratch.

De finaste fartygsmodellerna i rätt skala, men också de dyraste, är enligt min mening Artitecs resingjutna dito, varav vissa även finns som färdigmodeller. Jag har även gjort en del konverteringar av Artitecmodeller.

I denna artikel tänkte jag däremot beskriva en ganska omfattande och utmanande ombyggnation, nämligen förvandlingen av Fallers flodseightseeingfartyg (131009) till något som jag ville skulle påminna om en svensk passagerarbåt för inomskärstrafik från 1970–80-talen. Tidigare hade jag konverterat Artitecs ångslup till en liten svensk skärgårdsbåt

modell äldre, men nu tyckte jag det var dags för en viss modernisering av sjötrafiken. Denna tanke hade jag haft redan långt tidigare, och hade faktiskt påbörjat ett projekt med utgångspunkt från en torpedbåtbyggsats av Airfix i skala 1/72, men detta ligger ännu i skrivande stund vilande, om än ej avskrivet.

I stället hittade jag ett möjligt utgångsmaterial i form av en flodturistbåt från Faller. Som vanligt inleddes projektet med ett intensivt studerande av referensbilder på "nätet" som komplement till mina egna "minnesbilder" från barndomens vistelser och skärgårdsbåtturer i Stockholms skärgård. Under 1970-talet fick de då nya skärgårdsbåtarna (exempelvis Waxholmsbolagets) tydligt rakare och kantigare formgivning än de hade under 1960-talet. Skärgårdsbåtarna fick i regel också större passagerarkapacitet.



Roger Isacsson har också byggt båtar till modelljärnvägen, i skala 1/87, men har gjort dem i balsaträ. Ovan ser vi en modell av fullriggaren Danmark i skala 1/75 tillsammans med en Märklinvagn och de båda båtarna som han beskriver bygget av nedan.

3: Dalaröström och Ängskär

BYGGE, TEXT OCH FOTO:
ROGER ISACSSON

Vissa bygger i plast, andra föredrar kartong eller papper. Roger Isacsson använder helst trä, och berättar här om två båtbyggen han har gjort i balsa.

NÄR DU KÄNNER att du byggt tillräckligt många lok, vagnar, hus, träd med mera kan det kanske vara dags att prova på ett båtbygge. Förr var det inte ovanligt med båttrafik i anslutning till järnvägen, både äldre passagerarbåtar och mindre lastbåtar passar bra. Ett modernt containerfartyg som är 350 m långt och lastar 15 000 containrar blir väl i mastigaste laget även om man skalar bort de 10 till 12 m som är under vattnet – dessutom kommer det att

kosta dig en rejäl slant att förse den med containrar.

Idén till mina båtbyggen har jag fått efter att ha läst ett antal artiklar av CeGe Olsson i gamla nummer av Allt om Hobby från mitten av 1990-talet. Jag vet inte hur många han skrivit, men jag har hittat fyra mycket trevliga artiklar med lite historia, några bilder, ibland någon användbar ritning och en liten byggbeskrivning. Jag har valt ut två artiklar, i nummer 4 1994 med båten "Tor V" och en bra ritning i skala 1/87, samt nummer 1 1996 med båten Dalaröström som är lite större och med en ritning som tyvärr ej är i rätt skala för mitt bygge.

[Gamla Allt om Hobby när du enklast genom en digital prenumeration! www.alltomhobby.se//Red.]

CeGe Olsson bygger i kartong men jag föredrar trä eftersom det passar mitt sätt

att limma och måla. Jag tänkte här visa hur jag gått till väga med mina byggen. En liten varning: på den här typen av båtar finns inga plana ytor och inga rätta vinklar, och det innebär att det är lite mer pyssel att göra delarna än till exempel till ett hus.

Terminologi

Många människor anser att båtspråket är rena grekiskan och det kanske det är, jag är inte så bekant med grekiska. Det finns några saker som är viktiga att lyckas med för att skapa båtens karaktär.

1. Däckets spränglinje: kurvan på däck-
et när du ser det från sidan, lägre mid-
skepps; överbyggnadens däck och tak
följer vanligen huvuddäckets spränglinje.



Fotografen har kommit till skolan och lärarinnan har samlat alla barnen inför fotograferingen – utom en spelevink som satt sig på taknocken och vinkar. Figurer är viktiga för att ge modelljärnvägen liv, men det ger ett mer trovärdigt intryck om de kan samlas i naturliga och logiska sammanhang snarare än placeras ut lite hipp som happ. Göran Eriksson ger här sin syn på saken. Foto: Sture Bylén, från hans fina anläggning "Lilla Morshyttan 1959" och "Nya Rossberga" som kan beskådas i en mängd Youtube-filmer, artiklar och i en egen bok.

Alla dessa figurer ...

TEXT OCH FOTO:
GÖRAN ERIKSSON

...som finns i alla möjliga positioner och poser – det kanske vanligaste tillbehöret på en anläggning. Men de får sällan eller aldrig få komma till tals. Hur vill de bli placerade? Här kallas alla för Preiserfigurer men först som sist ska nämnas att det finns många andra fabrikat, både sämre och bättre.

Modell eller verklighet?

Så brukar texten lyda under ett extra fint bygge. Finns där då Preiserfigurer är det dessa som avslöjar att det trots allt handlar om ett modellbygge. Är det alltså

något fel på dessa? Nej, egentligen inte, men kanske de kan förbättras på några punkter. Har de en fotplatta måste den bort, likaså limkladd runt fötterna. Min metod går ut på att borra ett 0,3 mm hål i ena benet, sticka in en 0,25-tråd med lite lim. Och sedan eventuellt borra ett motsvarande hål där figuren placeras.

Sittande personer är mycket enklare att fästa med bara lite lim i baken. Alla figurers värsta fiende är dammsugaren.

På vissa figurer syns en tydlig gjutskarv som är lätt att skrapa bort. Om ändå färgen är skrapad, måla nytt, alltid matt och i en dämpad färgton om den tidigare var gräll. Det verkar som att glada färger ser mer onaturliga ut. En nära titt avslöjar att många saknar ögon. Lätt att fixa med en superfin spets och filtpenna? Nej, det blir bara en stor blåtira. Bättre med ett blyertsstift som nedfilats nålvasst. Smuts

och skuggor genom att gnugga in grafit och färgpulver; fungerar bäst på matta ytor.

Tre grupper

För att få lite ordning på alla dessa tvåbenta varelser har jag placerat dem i tre grupper och kallar dem **Enskilda**, **Sociala** respektive **Aktiva**. Och i bara farten låter jag alla bilar och andra fordon hänga med i samma gruppering.

ENSKILDA FIGURER

Här kommer först de enskilda och vill invadera anläggningen. Men stopp! Hur ofta ser man en enskild person stå och stirra rakt fram utan anledning? Sällan. På perrongen är det okej att stå och spana efter sitt inkommande tåg. Eller titta på



Trix "lok för batteribanor" med den speciella Distler-motorn såldes för bara 15 kr. Som jämförelse kostade Rivarossis billigaste 18 kr och Märklins 25:50 kr. Fleischmanns mer påkostade gick på hela 49 kr. Christer Brimalm berättar här om utvecklingen för modelltåg i skalorna 00 och H0 från 1920- till 1950-talet.

Treräls—tvåräls, växelström—likström

Lite historia om små elektriska tåg

TEXT OCH FOTO:
CHRISTER BRIMALM

Den här artikeln handlar om utvecklingen av de små elektriska tågen under den analoga epoken. Tyngdpunkten ligger på 00- och H0-skalans "pionjärtid" från 1920-till 1950-talet. Modellbilderna visar fordon i min egen samling.

ELEKTRISK DRIFT AV små miniatyrer lät inte vänta på sig sedan de första elektriska tågen börjat dyka upp på den riktiga järnvägen. Vilket som var det allra första elektriska miniatyrtåget är omstritt. Det första säkra belägget lär vara i en tidning 1882 där det står om att firma Ernst Planck ska ha visat upp ett sådant tåg på en stor mässas i Bayern. Den äldsta kända

avbildningen är från Philadelphia 1883 av ett litet ånglok(!) med elmotor, matat med ström från ett batteri, som körde runt på en spårcirkel med spårvidd 2 tum (51 mm). Olika tillverkare presenterade under de följande åren små banor, i regel med batteridrivna spårvagnar. Likström och tvåräls (någon gång treräls) var det som karakteriserade dessa små enkla leksaksbanor.

Snart blev dock treräls med en strömskena i mitten av spåret det helt dominerande såväl för enklare storserieprodukter som för mer professionella modeller. Anledningen till detta torde vara att det blev mycket enklare när man slapp att hålla på med isolerade hjul utan istället kunde ha hela metallchassit och hjulen som en pol och den andra i isolerade släpskor eller släpkontakter. Det blev också enklare i växlarna och man

kunde bygga vändslingsor utan polaritetsproblem.

MÄRKLIN STARTADE 1900 MED ELEKTRISKA SPÅRVAGNAR

Märklin hade 1891 presenterat de första leksaktågen med ett helt system av lok, vagnar, räls och tillbehör. Loken drevs med urverk eller, från 1898, även med ånga. Hos den stora förebilden var det ännu mycket ovanligt med elektrisk drift på vanliga linjer för långväga trafik. Tekniken var inte riktigt färdigutvecklad.

Mot den bakgrunden är det inte så förvånande att debuten för elektriska leksaktåg hos Märklin skedde med spårvagnar samt ett litet kuggstångslok. Ett litet lokalbanelok kom 1901. Ett riktigt stort ellok kom först på 1920-talet. Under mellankrigstiden skedde sedan en imponerande utveckling mot modellmässighet

I nästa nummer:

- Banverkets ogräståg i N
- SJ T44 som förebild
- Fler fula lok
- Ljus över anläggningen
- Och mycket mera – vi ses igen i september!

Vraket av Sundland som gick på grund en bit från Øresundsbron låg synligt från järnvägen i fyra år. Läs mer om sjöfart i skala Z under bron i nästa nummer.
Foto: Christina Eneroth.



Prenumerera!



Prenumerera på **Modelljärnvägsmagasinet**! Som prenumerant behöver du inte tänka på att hålla ögonen öppna efter Sveriges tidskrift för modelljärnväg. Den kommer istället direkt i din brevlåda **fem gånger om året**, i februari, maj, juli, september och december. Du får – annonser och annat borträknat – minst 300 renodlade sidor modelljärnväg om året!

På vår hemsida www.mj-magasinet.se (qr-koden nedan) hittar du diverse material från olika nummer: ritningar, spårplaner, artiklar med mera.

Och du sparar pengar! En pappersprenumeration kostar bara 499 SEK/år inom Sverige (699 SEK/år inom Europa och 769 SEK/år utanför Europa).

Du kan också prenumerera digitalt! Fem digitala nummer under ett år kostar 339 SEK. Om du är pappersprenumerant ingår den digitala utgåvan.

Du kan köpa prenumeration direkt på vår hemsida, kontakta oss och beställa inbetalningskort eller sätta in direkt på vårt bankgiro (se sidan 3; glöm inte namn och adress!). Vi har även norskt bankkonto om du bor i Norge.

Välkommen som prenumerant!

Scanna med
din mobil:



Modelljärnvägsmagasinet

Geographica Antikva Förlag
Stationsvägen 14
686 97 Lysvik
0703-14 95 57 (mån–fre ca 9–16)

www.mj-magasinet.se
red@mj-magasinet.se