

www.banen.dk

gratis tillæg til banens  
hjemmeside www.banen.dk

**NR. 143**

# **banen** *on-line*

FOTO: ANDERS MADSEN

## **PIONÉR EXPRESSEN - EN PASSION**



## **FRA TANKE TIL VIRKELIGHED**

**HVORDAN OLSEN  
BANDENS GULE PALÆ  
ER LANDET I GEDSER**



FOTO: DANIEL ZÖLLNER

## 'banen's tredje alder

Efter godt og vel et års pause kan en ny udgave af banen on-line igen læses på alverdens computerskærme. Banens første nummer udkom i september 1990 og kørte uden afbrydelse til december 2011, da redaktøren og udgiveren - som han ynder at sige - blev 'kørt over af modeltog og endte på sygehuset'. Det var ellers meningen, at banens trykte udgave skulle videreføres ved salg - det mislykkedes, hvorefter bladet fortsatte med at udkomme i en digital udgave under navnet 'banen on-line' som et gratis tillæg til hjemmesiden [www.banen.dk](http://www.banen.dk). Det var noget nyt - det var et eksperiment, der blev godt modtaget af den trofaste læserskare, men det fik desværre kun en kold skulder af

hovedparten af mj-branchen. For så vidt var det forståeligt nok, idet de fleste jo alligevel havde deres egne hjemmesider og der var penge at spare ved at droppe avertering i noget så usikkert som et digitalt eksperiment.

For redaktøren var den nye linie både et eksperiment og en fremadskuende udfordring i en digitaltid i anmarch. Nr. 127 kom on-line og det kørte 'som smurt' til og med nr. 142, da projektet

blev sat ud af spil af en nøglemedarbejders sygdom. Det digitale maskinrum fik derved et skud for boven, og alt gik i stå. For at det ikke skal være løgn, opgav også bladets ældganske computer ævred... og det så virkelig sort ud.

Hvorom alting er, kan vi i dag med glæde konstatere, at *banen on-line* atter er kommet op at stå takket være nogle hjælpsomme sjæle. Derved kan *banen on-line* i denne første udgave af nr. 143 gå ind i sin *tredje alder*. I første omgang udsendes i dag de første 37 sider, og siden følger anden udgave med de resterende sider, der som sædvanligt kan findes på hhv. [www.banen.dk](http://www.banen.dk) og [issuu.com](http://issuu.com). Det vil sikkert glæde mange af vores gamle læsere, selvom jeg ikke



kan garantere gentagelse af den trykte udgaves succes. Dertil mangler de nødvendige ressourcer. Tiderne er skiftet - og i dag lever vi i en anden tid. Jeg kan dog love at gøre mit bedste for at finde gode historier om alt, der kører på hjul og skinner! Derfor velkommen ombord og oplev *banens tredje alder* - fortsat gratis og on-line!

VIDO HRIBAR, red.



# McK's ME 1530

## ANMELDELSE



*Af Gert Johansen*

Jeg er især betaget af de meget fine og filigrane bogiesider, førerhustrinnene, fronten med alle greb...og jeg kunne blive ved.

Jeg er begejstret. Alene indpakningen er noget for sig selv. Modellen ligger godt beskyttet i den efterhånden kendte plastikramme placeret i en tæt skumgummi form vedlagt nogle få smådele i en lille plastikpose. Der er dog ikke tale om smådele, der skal monteres for at få den fuldkomne model, men smådele der kan udskiftes afhængig af om man vil køre med modelbanekoblinger i begge ender eller vil bibeholde modellen af skruekoblingen, evt. have skruekoblinger i begge ender.

Vigtigst af alt - og desværre ofte et særsyn - er der vedlagt to fine foldere. Den ene med oplysninger om forbilledet samt anvisninger på, hvordan maskinen adskilles og serviceres -

superfint. Den anden omhandler decoderen og funktionsplaceringerne. Flot og smagfuldt.

### MODELLEN

Det første helhedsindtryk jeg fik, var en model, der i mindste detalje afspejlede virkelighedens ME. Jeg er ikke nittetæller, og jeg er sikker på, at nittetællere vil kunne finde afvigelser, men tager jeg modellen og sammenligner med fotos af ME'eren, så er ligheden fantastisk slående. I min optik kan det ikke gøres bedre, når prisen og funktionaliteten også skal tages i betragtning.

Jeg er især betaget af de meget fine og filigrane bogiesider, førerhustrinnene, fronten med alle greb, trin, trædesteder og fjedrende puffer. Farvelægning af detaljer, selvfølgelig præcise påskrifter og fungerende meldeblink - i rigtig størrelse. Og jeg kunne blive ved.

Endelig - og det spiller en stor rolle for mig - er modellen i lighed med Märklins modeller helt i metal. Den udstråler kvalitet og styrke, når man har den i hænderne og vejer da også hele 710 gram. Her føler jeg, at der er kvalitet og gods for pengene. Kort og

godt modellen er i topklasse.

## KØREEGENSKABER

Nu er det for mig som tre-skinnekører ikke nok, at et lokomotiv er en smuk model - det skal også køre uden problemer på min modelbane. Som tre-skinnekører betyder det kørsel på Märklin spor både K-skinner og C-skinner, herunder alle kombinationer af Märklins sporskifter og kryds - og naturligvis med brug af Märklins kortkobling.

ME'eren klarer denne opgave uden problemer. Transversaler bygget af korte sporskifter (R2) klarer den uden problemer - også med Märklins kortkobling kortkoblet med Mck's BDg, Tog og Teknos Bn eller ROCO's lange personvogne. Igen er de fjedrende puffere løsningen. Kortkoblingen skubber simpelthen pufferen den smule tilbage som er nødvendig for en problemfri kørsel gennem en radius 2 kurve, ja, sågar S-kurve.

ME'eren er udstyret med den lidt for korte slæbesko, som kendes fra Hobbytrades lokomotiver, men da modellen samtidig er udstyret med Powerpack, spiller det igen rolle. Den kører uden problemer meget langsomt igennem de mest problemfyldte dobbeltkrydssporskifter. Der er på ingen måde tendens til utilsigtede stop.

Modellens tophastighed målt med Märklins målevogn er 143 km/t, hvilket er passende for ME'eren. Ved den hastighed har den et udløb på ca. 50 cm fra den mister strømmen til den holder stille. Det har jeg ikke set så godt siden Märklin i begyndelsen af 60'erne kom med modellen af DB's V200 (3021). Nu er elektronikken endelig nået op til samme niveau som mekanikken kunne, da den var på sit bedste. Det betyder også, at ME'eren, som den første model siden 60'erne,

nu kan erstatte min V200 som midterskinnerenser og til at fremføre rensetoget, når anlægget har stået urørt i et halvt år.

ME'eren leveres uden gummi på drivhjulene, men med yo løse aksler med gummi, som kan monteres, hvis trækraften skal øges yderligere. Jeg tog den dog som den var lige ud af æsken og den trækker fem lange personvogne, hvoraf den ene var Märklins meget træge målevogn med slæbesko og en af de fire andre vogne også havde slæbesko - altså en meget typisk belastning på et tre-skinneanlæg.

Herefter fik den lov til at trække disse vogne op ad min helix med en radius på 55 cm og en stigning på 3,3 pct., og det gjorde den bare - oven i købet også uden ændring i hastigheden. SÅ vægten i sig selv er nok - jeg har i hvert fald ikke brug for at montere akslerne med gummi. Det er dog dejlig, at de findes, så modellen uden tvivl også kan bringes til at klare større stigninger eller mindre kurveradier - og for klubberne længe-re tog.

## ELEKTRONIKKEN

Elektronikken er leveret af ESU og kan alt, hvad der i dag er muligt. Jeg har allerede omtalt Powerpack'en, som klart er elektronikkens rigtig gode svar på den efterhånden almindelige mekanik. En mekanik, der efter min mening kun med få undtagelser er blevet stadig dårligere siden, den nåede sit højdepunkt i 60'erne. Modellen har aller former for lys. Især er slutmeldelyset imponerende flot. Selvfølgelig er der frontlys - også rangerlys, slutlys, der kan tændes og slukkes uafhængigt af frontlyset, lys i førerum og lys i maskinrum. Hvad mere kan man ønske sig?

Decoderen er indstillet til et udløb



fra tophastighed på ikke mindre end tre meter, så det kan godt være en udfordring af skulle holde ved perron. Det kan selvfølgelig ændres, men fra tophastighed kommer man ikke under 50 cm på grund af Powerpack'en.

Et ønske har jeg dog: Modellen er udstyret med ESU Lokpilot V4.0 og det er fint. Jeg havde foretrukket, at den havde fået en Lokpilot V4.0 M4, så jeg havde kunnet vælge mellem MM, DCC og M4 (Mfx), men det kan jo komme ved næste levering.

#### SAMLET VURDERING

Denne model overgår efter min mening på alle områder Märklins nye MY'er, som netop har fået årets gyldne spor. Det gælder modelmæssigt, køregenskaber og elektronisk. Dette er tingenes tilstand - bedre kan det lige nu ikke gøres. ME'eren har absolut potentiale til at finde vej til ethvert dansk tre-skinne anlæg, således som Märklins gamle MY gjorde det i 40 år fra 1968 til 2008.



*Det afsporede lokomotiv efter opskæring af sporskiftet.*

# SKÆR IKKE

EFTERSKRIFT



# SPORSKIFTET OP

Nærmest ved et tilfælde skar jeg et C-skinne sporskifte op med Me'eren med slæbeskobogien forrest og efterfølgende uden at stille sporskiftet, kørte jeg nu ME'eren med bogien uden slæbesko ind over sporskiftet, som stod til afvigende spor. Det bevirkede, at ME'eren afsporede, idet det forreste hjul løftede sig op på sporskiftetungen.

Afsporingen skete kun, hvis sporskiftet havde været skåret op, hvilket tyder på, at sporskiftetungen ikke ligger helt an til skinnestrengen efter en opskæring. Og så kan man jo bare lade være med at opskære sporskifter. I øvrigt opstod afsporingen ikke, hvis slæbeskobogien var forrest!

Afsporingen kunne

altså undgås ved at øge trykket på forreste hjulpar, svarende til den forøgede slæbeskoen kunne give anledning til. Det var derfor nærliggende at skifte det forreste hjulpar ud med et af de hjulpar med gummi, som var medleveret, for at se, om gummi gav den fornødne modstand og dermed tryk

på hjulparret.

Altså skiftede jeg forreste hjulpar på bogien uden slæbesko med et hjulpar med gummi - og det viste sig at have præcis den ønskede effekt. Så nu kører min Me'er også gennem opskårne C-skinne sporskifte og det uanset, hvilken bogie der er forrest.

*G. J.*



*Jeg skiftede forreste hjulpar på bogien uden slæbesko med et hjulpar med gummi...*

# VIND- KRAFT- DRIFT

I Danmark har vi allerede en masse vindgenereret strøm - i overskud. Hvorfor ikke lagre den i akkumulatører og bruge den til togdrift? Det er netop hvad tyskerne eksperimenterer med, idet Deutsche Reichsbahn har allerede for knap 100 år siden kørt med de akkumulatordrevne tog. I øjeblikket er nemlig Det tekniske universitet i Chemnitz og Dresden i samarbejde med Deutsche Bahn i gang med at afprøve såkaldte *bi-mode tog*, der kører på *diesel og el*. Det er dog ikke de klassiske akkumulatører, der bruges, men lithiumbatterier. Deutsche Bahn er nemlig gået med til at ombygge 13 eksisterende Siemens-byggede BR 642 ('Desiro'), og afprøve dem på de ikke

elektrificerede sidebaner i Sachsens Erzgebirge. . Når togene ikke er i brug, skal lithiumbatterier fyldes med strøm fra nettet. Også regenereret strøm fra opbremsning er tænkt anvendt

efter samme princip som bruges allerede ved f.eks. bybuskørsel. Lagring



*Et tysk AKU-tog fra 1920'erne*



*Siemens' 'Desiro' skal køre på el og diesel.*

af vindproduceret strøm er et problem, så batteridrevne tog kunne være en del af løsningen. Den tyske stat har netop bevilget togproducenten Bombardier 4 mill. euro til udvikling af batteridrevne tog, der skal bruges på de ikkeelektrificerede strækninger. Tyskerne havde endnu i 80'erne de såkaldte AKU-tog. Mindst et sæt er bevaret. Vores medarbejder Morten Speich Jørgensen mindes således en tur i Harzen med et ETA-tog:

- De gamle ETA-vogne fra 1950'erne kørte jo godt, og det var ved hjælp af en ualmindelig gammel teknik. I 70'erne kørte jeg med tog op til Altenau fra Goslar. Det lød som et københavnsk S-tog, men kørte fint og hurtigt op ad den stejle strækning. Jeg var dybt imponeret over, at et 'batteritog' kunne klare det så kvikt, fortæller Morten.



*Per Gundorph  
Hansen samler på  
legetøjstog.*

# EN EN SAMLER, EN PASSION

En flot samling af legetøjstog vidner om, at Per Gundorph Hansen har en stor passion for Pionér Expressen

LEGETØJSTOG



*Af Anders Madsen*

'Stationsleder' står der på døren ind til den store samling i kælderen. Per Gundorph Hansen er indehaver af et imponerende antal bliktog med tilbehør og ikke mindst originalt informationsmateriale - prislister, konvolutter og kata-

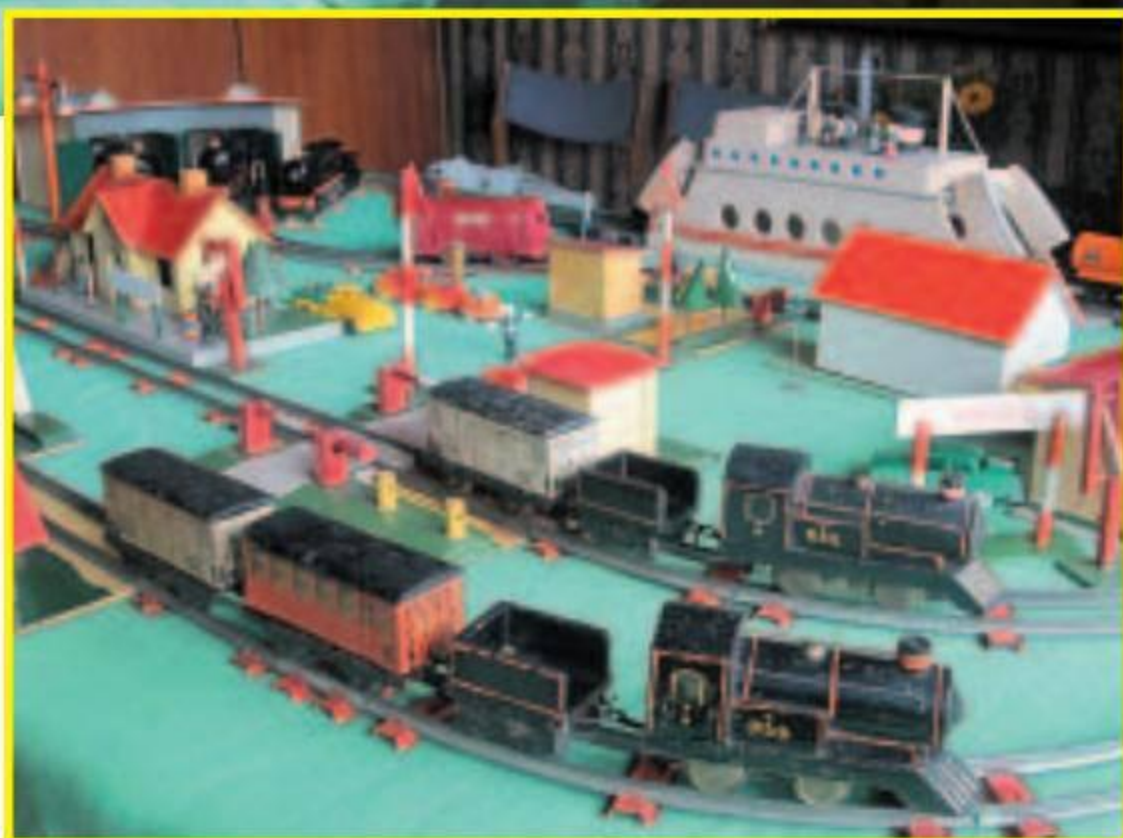


*Optrækslokomotivet Cepas - forløberen for Pionér Expressen.*





loger. Alt sammen i en utrolig flot stand. Pionér Expressen, der var under produktion i perioden 1948-65, er blevet et legendarisk legetøj, som navnlig den ældre generation af modelbaneentusiaster har et varmt og nænsomt forhold til. Denne danske produktion af legetøjstog i spor 0-størrelse har næsten alle danske modelbanefolk enten hørt om eller har



*Post Danmarks frimærkeserie med et billede af dansk legetøjstog inspirerede Per Gundorph Hansen til at samle på tog, dengang det endnu var legetøj.*

FOTOS: ANDERS MADSEN



haft modeller herfra. Således var fabrikkens slogan da også 'Pionér Expressen kører nu ind i alle danske hjem'. Selv den kongelige familie tilbragte mange timer i selskab med Pionér Expressen. Per Gundorph Hansen har sat lokomotiver og et utal af vogne i stand, og han nyder at få mekanikken i motorerne til at virke.

- Hvad var det, der satte dig i gang med at samle 'Pionér Expressen'?

- Jeg så det på et frimærke, og tænkte, at det kunne være sjovt at samle på disse tog. Fra ganske lille har jeg været interesseret i tog. Som barn fik jeg på et tidspunkt et billigt bliktog med en lille skinne-rundkreds, lokomotiv med kulvogn og en personvogn fra det hedengangne 'Schous Sæbehus', der var landets største butikskæde. Det holdt desværre ikke så længe, men jeg var solgt. Jeg har en passion for gammelt legetøj. Før var det krigslegetøj, nu er hovedvægten på tog. Det, der fascinerer mig mest ved 'Pionér Expressen', er farverne, de er flotte og meget forskellige. Man kan få nogle fantastiske farvesammensætninger, når man samler et lille tog. Farverne på vognene og bygningerne er glade farver, så man frydes,



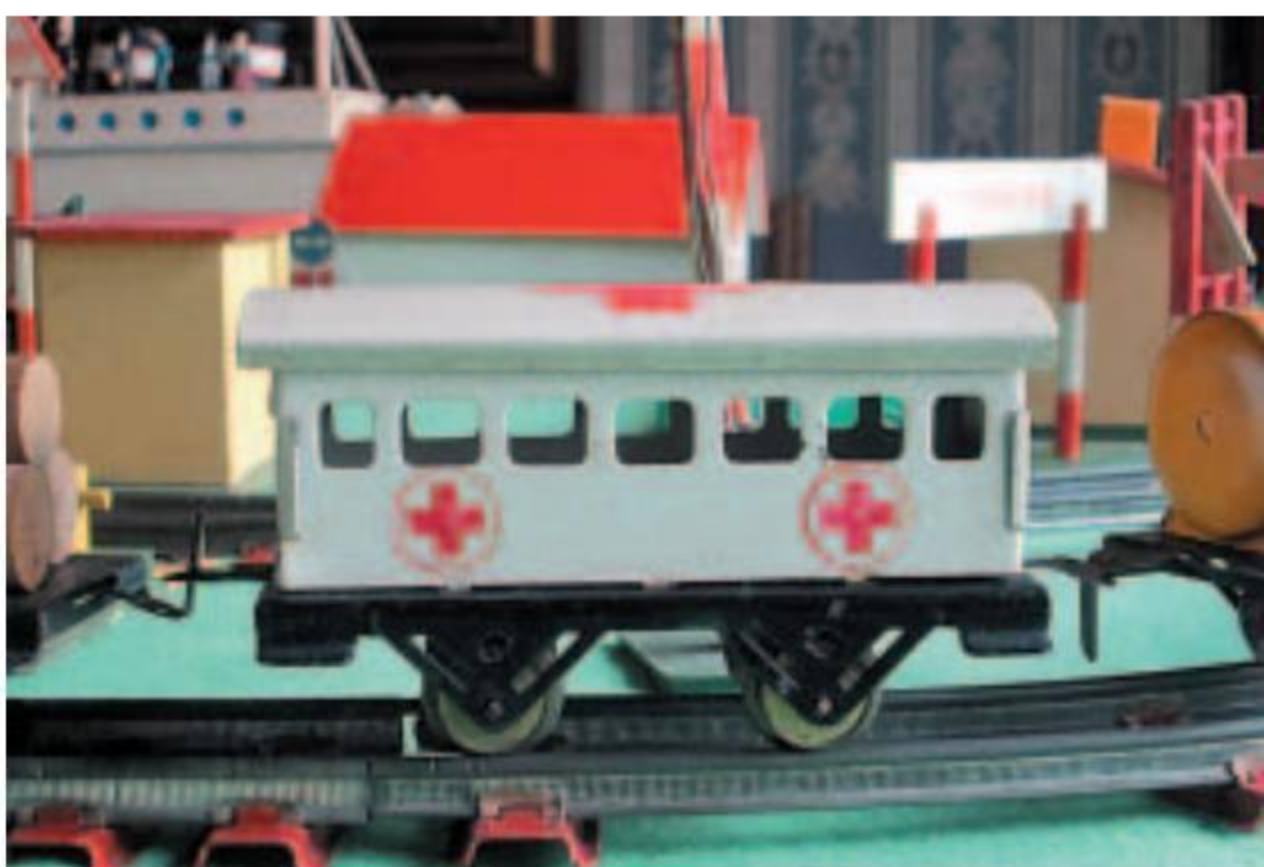


**Det der fascinerer mig ved Pionér Expressen er farverne, siger Per Gundorph Hansen.**

når man bygger en bane op eller repareret på lokomotiverne.

- Lad os få proportionerne på plads. Hvad består din samling af?

- Jeg har 18 køreklare lokomotiver med kulvogn, 56 vogne og et utal af skinner. 'Pionér Expressen' var jo meget andet end lokomotiver og vogne, så jeg har selvfølgelig også stationer, huse, kirke, remise til to lokomotiver og en bro. Knud Petersen, der var idémanden og fabrikannten bag 'Pionér Expressen', byggede Storebæltsbroen allerede i 1954! Jeg har også en 52 cm lang færge med skinner i fuld længde - jeg mangler bare de små færgelejer for at fuldende serien. En af mine perler i samlingen er en motorvogn med plastikoverdel, der var en specialproduktion fra begyndelsen af 1960'erne, hvor man for-





søgte sig med en produktudvikling i form af modeller fremstillet i plastik. Jeg vil også fremhæve et optrækslokomotiv fra 1948 af mærket CEPAS, der nærmest var forløberen for 'Pionér Expressen'.

Knud Petersen købte værktøj og rester af dele fra fabrikken CEPAS, der ophørte. Han forbedrede værktøjet og moderniserede konstruktionen. Det første år var lokomotivernes overdel af træ, men fra 1949 fremstillede Knud Petersen overdelen i blik. Det var også fra det tidspunkt, at produktionen blev annonceret som 'Pionér Expressen'.

- Men man skal gøre sig klart, hvad man vil med sin samling?

- Ja. Man samler jo, fordi man kan lide de gamle tog. Spørgsmålet er om man vil nyde synet af sine tog, eller om man vil køre med dem. Det er både et temperaments- og et pladsspørgsmål. Man skal huske på, at et anlæg i spor 0 arealmæssigt fylder meget mere end et H0-anlæg. Ofte løses det



*Pionér Expressen - en finurlig og farvestrålende verden.*

med tilfredshed, at anlægge et mindre anlæg på et større bord, hvor man kan køre rundt med et par lokomotiver og vogne. På den måde kan man også lave en ny sporplan hver gang, man opbygger anlægget. De, der blot samler, er tilbøjelige til at nusse og pleje. Og der er selvfølgelig ikke noget i vejen for, at man laver sin egen udstilling af 'Pionér Expressen' og nyder at se opstillinger af tog, der er i god stand. Tværtimod er 'Pionér Expressen' et skønt stykke dansk kulturhistorie, der er værd af værne om.

- Og hvad er så dit formål med 'Pionér Expressen'?

#### ET STYKKE DANSK INDUSTRIHISTORIE

- Uanset om man vælger at køre eller samle, så er det først og fremmest lysten, der driver værket. Jeg samler primært for at bevare denne unikke danske produktion. 'Pionér Expressen' er dansk industrihistorie, der fortæller om, hvordan det var at lave produktion i tiden efter Anden



*Per Gundorph Hansen er på udkig efter en to etagers station med kiosk for at fuldende samlingen.*

*En af perlerne i samlingen er en motorvogn med plastikoverdel, der stammer fra begyndelsen af 1960'erne.*

FOTOS: ANDERS  
MADSEN

Verdenskrig. Samtidig er 'Pionér Expressen' en finurlig og farvestrålende verden, der har betagende kulisser. Man bliver simpelthen grebet af den umiddelbare charme som de mange modeller udstråler. Når det er sagt, så skal det også siges, at jeg har en lille prøvestrækning. Jeg kører jævnligt togene på en 145 cm skinneoval, fordi materiellet skal køre en gang i mellem, ellers bliver de stive i det.

- Har du planer om at udvide samlingen?



*En 52 cm lang færge er med i samlingen, der mangler dog kun de små færgelejer for at den kunne blive komplet.*



*Materiellet skal køre engang imellem, ellers bliver det stift i det. I begyndelsen var togene fremstillet af træ, men fra 1949 gik man over til blik. Stumpemarkederne er ellers godt sted at finde reservedele, men de rigtige lyspærer til frontlanterne findes ikke mere.*

- Jeg tager til stumpemarkeder rundt i landet, når tiden og pengepungen tillader det, og det sker da, at der er noget godt med hjem. På sådanne markeder er vi som jægeren, der går på jagt. Det er sjældent at finde de velbevarede tog, men man kan finde nogle, der selvfølgelig bærer præg af, at have været brugt som legetøj gennem



mange år. Man skal huske på, at 'Pionér Expressen' ikke var modeltog. Det var legetøj, der var beregnet til at blive brugt, til at blive slidt i leg. Der findes en stor to-etagers stationsbygning med kiosk, som jeg meget gerne kunne tænke mig at få fat på, men jeg har aldrig set den på loppemarkeder eller andre steder.

Stumpemarkederne er ellers et godt sted at finde reservedele, men de rigtige lyspærer til frontlanterne i lokomotiverne findes ikke mere. Der må man gå på kompromis med virkeligheden. Jeg har fundet ud af at indsætte pærer fra en julelyskæde - det virker.

- Så du bygger altså selv på togene?

- Ja, da. Jeg bruger selv tid på at rette fejl og mangler i form af restaureringer. Det er den perfekte måde at stresses af på. Det er sjældent, jeg begiver mig ud i at male på dem, det nænner jeg ikke, men jeg holder meget af at restaurere tingene. For eksempel kan det lade sig gøre at udskifte skruer. Da jeg købte plastikmotorvognen, var der sat forkerte skruer på. Jeg havde de originale

skruer fra et stumpemarked, som jeg nænsomt monterede. Det er dog vigtigt, at man ved, hvad man gør og man skal være yderst varsom med at ændre på materialet. Det er sjældenheder, der ikke produceres mere, og det er brandærgeligt, hvis man kommer til at ødelægge lokomotivernes mekanik.

- Hvad er egentlig den største udfordring ved 'Pionér Expressen'?

- Det er i hvert fald vigtigt at holde støvet væk. Renlighed er vigtigt, især for lokomotivernes mekanik og anden mekanik ved bliktogene. Skinnerne er selvfølgelig lige så følsomme for skidt og støv som nutidens modeltog er det. For bliktogenes vedkommende er rigtig opbevaring også afgørende. Da blik jo kan ruste, og da bygningerne er lavet af pap og gips, skal temperatur og fugtighed være på plads. Samtidig må togene ikke udsættes for direkte sollys over længere tid. Så der er visse forholdsregler, man skal overholde, når man samler på bliklegetøj.



*Jeg bruger selv tid på at rette fejl og mangler i form af restaureringer. Det er den perfekte måde at stresses af på, siger Per Gundorph Hansen.*



*Endnu en bid af havnebanen i Havnegade, i Nakskov fjernes den 22. oktober 2015.*

# VÆK MED HAVNEBANE

Lolland kommune regner ikke med at der fremover bliver brug for jernbanespor på Nakskov havn, der ellers er i rivende udvikling. Sporet bliver enten asfalteret til eller helt fjernet.

## AFVIKLING



*Af Anders Madsen*

De sidste årtiers godstrafik på danske skinner er på mange måder en forfaldshistorie. År for år er det gået tilbage for jernbanernes indenlandske godstransport. Mange større provinsbyer har ikke længere godsbetje-

ning, og store godskunder er enten forsvundet eller gået over til lastvognstransport. Der er således meget få aktive havnebaner tilbage i Danmark. Det har naturligvis noget at gøre med, at et havnespor er dyrt at vedligeholde. Samtidig er en havnebane afhængig af gode laste- og losseforhold for skibene. Og flere og flere steder afspærres havneområderne i terrorbekæmpelsens hellige navn! Tilsyneladende giver disse forhold myndighederne incitament til at fjerne spor anlæg på havnene.

Midt i juli 2016 forsvandt endnu nogle rester af Nakskovs engang så omfangsrig havnebane, da en entreprenørvirksomhed tog et par meter skinner op i forbindelse med et led-





*Sukkerfabrikken tager sit eget spor op i Winchellsgade, da Nordic Sugar fik omlagt rørledning til slambassinerne. 11. juli 2016.*

ningsarbejde for sukkerfabrikken ved Nakskov Indrefjord på Winchellsgade. Det er planen, at resten af sporet på Winchellsgade, hvor der oprindeligt var trestrengede spor, der som privat sidespor tilhørte sukkerfabrikken, fjernes af Lolland

Kommune inden årets udgang. Arbejdet stod på i nogle dage, men forinden havde havnebanen mistet væsentlig flere meter i Havnegade, da Lolland Kommune er i gang med at udvikle og forny et større net af cykelstier rundt i byen.

FOTOS: ANDERS MADSEN



*Blot et halvt år efter etableringen er cykelstien på en del af havnebanen ganske tilgroet og ringe benyttet, set mod havnen 15. august 2016.*



*Asfaltering af havnesporet i Havnegade.  
9. maj 2016.*

I den forbindelse blev der i et stortilet forskønnelsesprojekt i Havnegade - bl.a. med økonomiske midler fra Indenrigsministeriet -

afbrudt og fjernet jernbanespor i oktober 2015, ligesom nogle hundrede meter spor blot blev asfalteret over langs havnekajen i maj 2016. Pudsigt

*DdS NS 24 med et sukkertog i  
Winchellsgade i april 1968.*



nok lige inden et dronningebesøg i anledning af byens 750 års jubilæum, et jubilæum der i øvrigt ikke involverede byens jernbanehistorie!

#### HAVNEBANEN EN RINGBANE

Nakskovs jernbanehistorie omfatter ellers både privatbaner, roebaner, havnebane og sågar byggeri af lokomotiver på skibsværftet. Alene havnebanen, der faktisk var en ringbane, der løb rundt i byen, gennem havnen og sukkerfabrikken, er et helt kapitel for sig. Lige fra banens linjeføring fra den første hestebane i 1874, over de smalsporede roebaner og de trestrengede kajspor til normalsporet godsbane.

For fuldstændighedens skyld skal det

gader, at sporet blev fjernet i to overkørsler i den indre by. For at sætte trumf på og endegyldigt hindrer jernbanetransport, omdannede park- og vejvæsenet i Lolland Kommune omkring 400 meter af havnesporet til cykelsti med en grusbelægning, der nu tillader ukrudtet at gro lystigt langs skinnerne, der trods alt stadig ligger tilbage på Nakskov havnebanesti.

#### ALLIGEVEL EN CHANCE?

Forud var ellers gået en periode, hvor der var skabt pludselige forhåbninger til den fremtidige brug af havnebanen. I marts 2014 vejrede Lolland Kommune morgenluft, da klima-, miljø- og teknikudvalget udtrykte sig



*Nyt trestrengede spor under etablering langs Winchellsgade, august 1966.*

FOTO: THYGE TOYLSBJERG-PETERSEN

lige tilføjes, at havnebanen desværre har været ubrugelig i adskillige år, idet havnebestyrelsen i Nakskov den 2. september 2008 besluttede, at jernbanesporene kunne nedlægges efter en konsulentundersøgelse, som COWI foretog i 2005. Efterfølgende bevirkede fjernvarmearbejde i to

ganske positive overfor en fremtidig benyttelse af jernbanesporet i forbindelse med vedtagelsen af en lokalplan, hvor havnesporet fra stationen til havnen gennemskærer lokalplanområdet. Bolden blev grebet af Enhedslistens byrådsgruppe - med tidligere MF'er og nuværende byråds-

# Jernbanespor i Havnegade fjernes

Fjernelse af jernbanespor bekymrer byrådsmedlem Søren Kolstrup. Men kommunen mener ikke, der bliver brug for dem.

**NAKSKOV** De gamle jernbanespor langs Havnegade i Nakskov fjernes i forbindelse med renovering af gadens profil.

Det bekymrer byrådsmedlem Søren Kolstrup (Ø). Han har stillet spørgsmål til kommunen om, hvorvidt man er opmærk-

som på, at der kan blive behov for at køre gods på skinner.

Formanden for klima-, miljø- og teknikudvalget Henrik Høegh (V) udtalte selv i marts 2014 i forbindelse med en lokalplan for Vejlegadebro, at sporene skulle blive liggende.

- Men vi har siden lavet en grundig research, og hverken i transportbranchen eller blandt dem, der ventes at byde på Femernarbejdet, er der nogen, der

forventer, at materialer skal køres fra Nakskov Havn til Rødbyhavn på jernbanevogne. Det kommer til at foregå på lastbiler, siger Henrik Høegh i dag.

I konsekvens heraf og med tilslutning fra Nakskov Havn fjernes sporene derfor nu, fordi gaden alligevel skal renoveres. Det giver bedre plads til cykelsti og parkering.

- Sporene gennem Konsens og over Niels Nielsensgade får lov at ligge,

hvis for eksempel Museumsbanen skulle få brug for dem. Men langs Havnegade forsvinder de, siger Henrik Høegh.

- Ingen ved i øvrigt, om de er i en stand, så de kan bære nutidens tunge gods. Vi vil i stedet koncentrere os om at få udbygget vejforbindelserne til Nakskov Havn. Inden for et par år skal der ske noget med Nybrokrydsat, det er helt sikkert, siger udvalgsformanden. **mon.**

*Artikel fra Lolland-Falsters Folketidende d. 27. okt. 2015*

medlem Søren Kolstrup i spidsen.

## TOGET VAR KØRT

Enhedslisten afsatte 2 mil. kr. til genetablering af havnesporet i deres forslag til Lolland Kommunes budget for 2016. Det var fremsynet og yderst sympatisk. Hvis viljen er til stede kan renovering af en havnevej selvfølgelig tilpasses og indrettes med et jernbanespor. Men toget var kørt! For at gøre en lang historie kort, oplyste formanden for klima-, miljø- og teknikudvalget i Lolland Kommune Henrik Høegh (V) i en mailudveksling med Søren Kolstrup og undertegnede i oktober 2015, at der var afholdt en større havnekonference med transportbranchen, havnens erhvervsbrugere, havnebestyrelsen og park- og vejvæsenet, hvor konklusionen var den, at anvendelsen af sporet i fremtiden var opgivet. Trods en ny, stor metalvirksomhed på værftsgrunden samt genetablering af vindmøllefabrikanten Vestas i Nakskov (fra januar 2016) og mulig ny Storstrømsbro- og Femern-byggeri på Nakskov Havn, var beskeden forstemmende: Alt foregår i dag på lastbiler. Den gældende beslutning fra tidligere havnebestyrelse om at jernbane

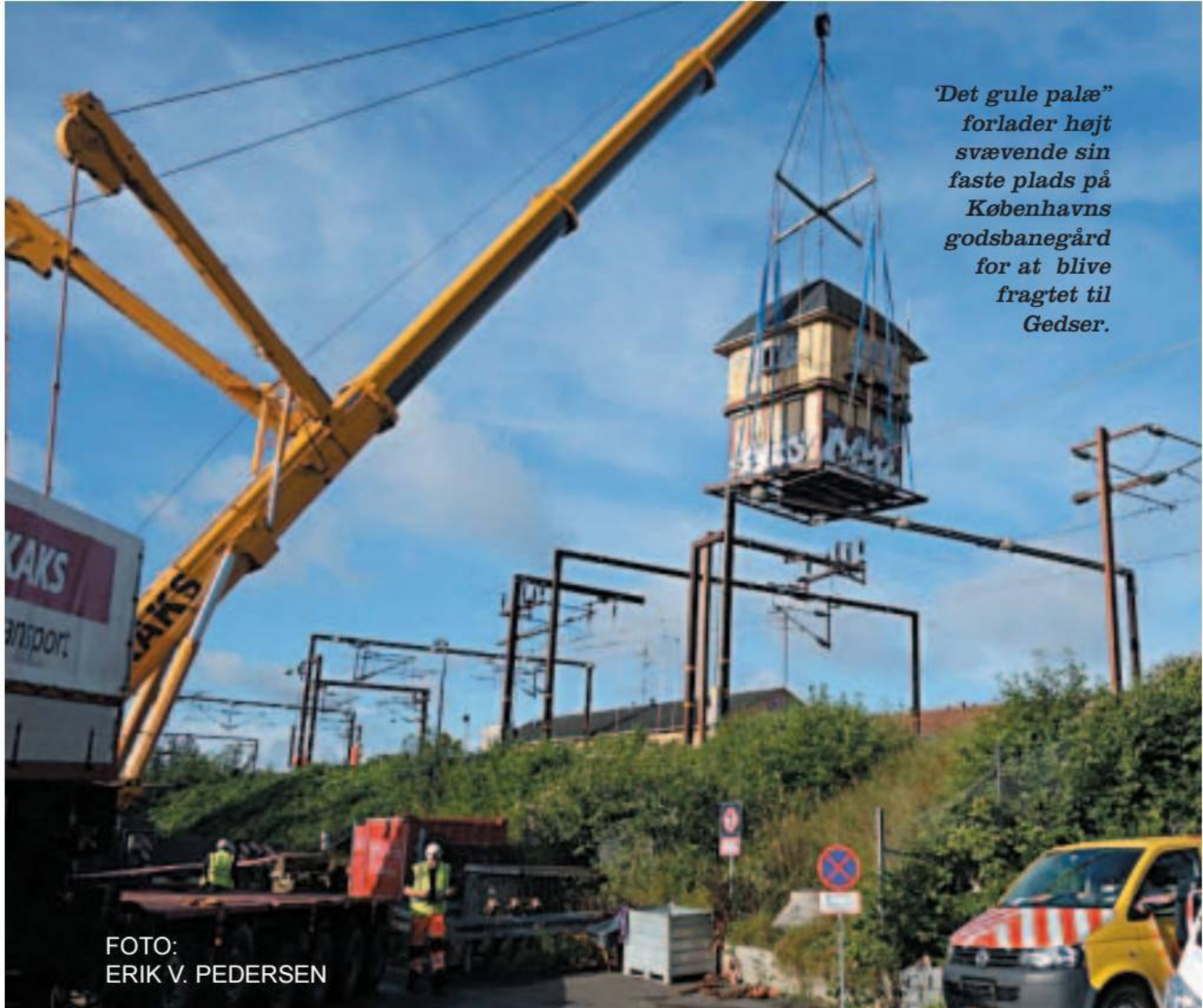
ikke indgår i strategiplanerne for Nakskov Havn blev genbekræftet.

Nu var der et stort behov for at styrke baglands infrastrukturen for at sikre effektiv adgang til hoved- og motorvejsnettet, hvorfor der derved var givet grønt lys til det ovenstående renoveringsprojekt og sporoptagning i Havnegade.

I de mange år Nakskov Skibsværft eksisterede blev havnebanen nærmest dagligt benyttet til transport af jern og stål. I de hårde isvintre sidst i tyverne - da Nakskov var den eneste isfrie havn på Lolland-Falster - havde Lollandsbanen travlt med at transportere kul og foderstoffer. I roekampagnen blev der befordret sukkerroer og råsukker ad havnesporerne og i 1960 blev en 11 tons tung svensk slæbebåd fragtet på godsvogn til værftet for at blive istandsat. Eksemplerne på jernbanetransport kunne fortsætte i det uendelige.

Nu er der ikke mange minder tilbage om den tid, hvor byen havde havnerangering, og hvor der var en særlig egnskarakteristisk stemning på de mange normal- og trestrengede havnespor i Nakskov.





*'Det gule palæ' forlader højt svævende sin faste plads på Københavns godsbanegård for at blive fragtet til Gedser.*

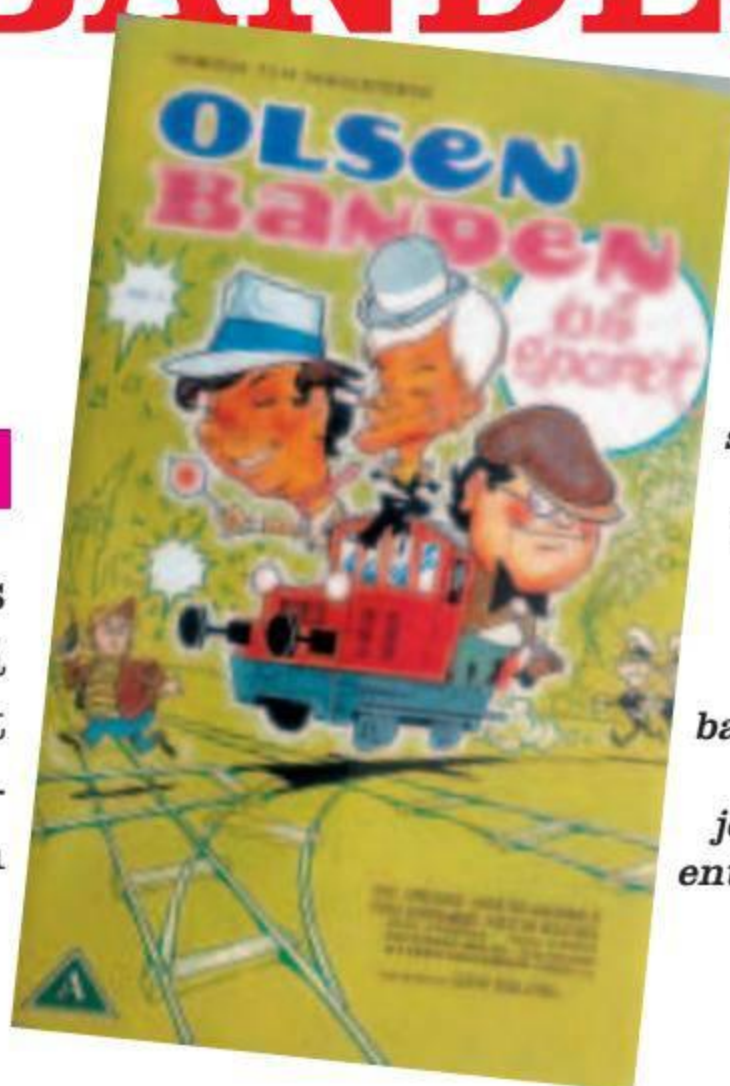
FOTO:  
ERIK V. PEDERSEN

# OLSENBANDEN FOR EVIGT

BEVARING



Københavns Godsbanegårds kommandopost Tårnet, også kendt under kælenavnet 'Det Gule Palæ', blev i weekenden 3.-4. september 2016 sendt på en længere sørejse til Gedser.



*Om-  
slaget til  
video-  
kassetten  
med  
filmen  
'Olsen-  
banden på  
sporet',  
jernbane-  
entusiaster  
bør se!*

Der vil det blive udstillet som en del af Bevaringsforeningen Gedser Remise. Banedanmark besluttede i 2014, at rive kommandoposten ned, men takket være ihærdig arbejde fra den danske og tyske Olsen Banden fanklub lykkedes det at bevare bygningen, som kendes af alle, der har set filmen 'Olsen Banden på sporet' fra 1975. Vigtige dele af filmens handling udspiller sig i og omkring posten, hvor Godtfredsen og Brodersen står for trafikafviklingen. Posten mistede sin betydning i 2010, da Københavns Godsbanegård formelt nedlagdes, men den har dog kort været anvendt i 2012 i forbindelse med etableringen af strækningen fra København H til Hvidovre Fjern via Ny Ellebjerg.

Flytningen var nøje planlagt i længere tid og foregik i bedste Olsen Bande-stil. Olsen Bandens

FOTO:  
ERIK V. PEDERSEN



*Besværlig transport på vej gennem København.*

FOTO:  
ERIK V. PEDERSEN



*Tårnets 'farvel' til Centralværkstedets røde administrationsbygning på Otto Bussevej....*

FOTO: BENDIX JENSEN



*Endelig i Gedser!*

dopost blev løftet 30 meter op i luften, hen over jernbanens el-ledninger, hvor strømmen i dagens anledning blev afbrudt, og ned på en stor blokvogn fra Rødekro-firmaet Skaks Specialtransport. Blokvognen kørte herefter det 10 meter høje tårn gennem Centralværkstedet til Enghave Brygge ved Sydhavnen, hvor det ombord i den tidligere tyske flodbåd "Mira A" sejlede til Gedser. Sejlturen forløb helt uden problemer, fordi det ikke blæste. Der var regnet med 20 timers søtransport med en pram. Entreprenørfirmaet Per Aarsleff og J. A. Rederiet, der stod for transporten ad søvejen, anskaffede imidlertid et fragtskib til flytningen, hvorved palæet ankom tidlige-

Fanklub har fået palæet overdraget mod selv at flytte den, og den opgave tog rådgivere og håndværkere fat på lørdag morgen, efter at man i et par måneder havde knoklet med at gøre den flytteklar. Den meget nedslidte bygning blev flyttet fra sin plads på Otto Bussesvej i København, hvor den 36 ton tunge komman-

FOTO: BENDIX JENSEN

*Så tæt på og alligevel så langt væk....*



*Mange kom til Gedser for at følge med i flytningen af kommandoposten til dens nye plads ved remisen.*



re end beregnet til færgelejet i Gedser søndag morgen.

**PALÆ KOM PÅ PLADS**  
Det regnede til tider i store mængder, men det afholdt ikke folk at komme endda langvejs



fra for at se Det Gule Palæ blive sat på sin fremtidige permanente plads. Mindst et par hundrede mennesker fulgte spændt arbejdet med flytningen fra skib til fast grund. Det var en følelsesladet dag for mange, ikke mindst de to formænd for den danske og den tyske fanklub, der fældede en tåre ved synet af det flydende palæ efter to års hårdt og dedikeret arbejde for at redde tårnet. Blandt jernbane- og Olsen Banden-fans fra både Danmark og Tyskland kom fire af fanklubbernes medlemmer forklædt som Egon, Benny, Yvonne og Dynamit-Harry og stillede op til foto-grafering, mens bygningen ganske forsigtig blev løftet op og svinget over til en blokvogn, der skulle køre den det korte stykke vej til remisens

Fanklubbernes største bekymring gik på omladningerne. Kan palæet klare at blive løftet? Vil det brække midt over? 'Jeg er først rolig, når det står fast og sikkert på fundamentet i Gedser. Indtil da har jeg tynd mave', formulerede formanden for Olsen Bandens danske fanklub Rune Holm Clausen sig i pressen.

Bekymringerne blev gjort til skamme, idet et tæt samarbejde mellem tømrervirksomheden Trio Træ, nedrivningsselskabet J. Jensen og transport- og sikkerhedsfirmaet C. Rail Safety sikrede klargøringen af tårnet og løste opgaven på sikker og overbevisende måde. En fantastisk bedrift efter flere års forberedelser og planlægning mellem den danske og tyske fanklub, Banedanmark og DSB, der



*Fanklubbens medlemmer i Olsenbande-mundering med den danske klubformand foran bandens 'dollargrin'.*

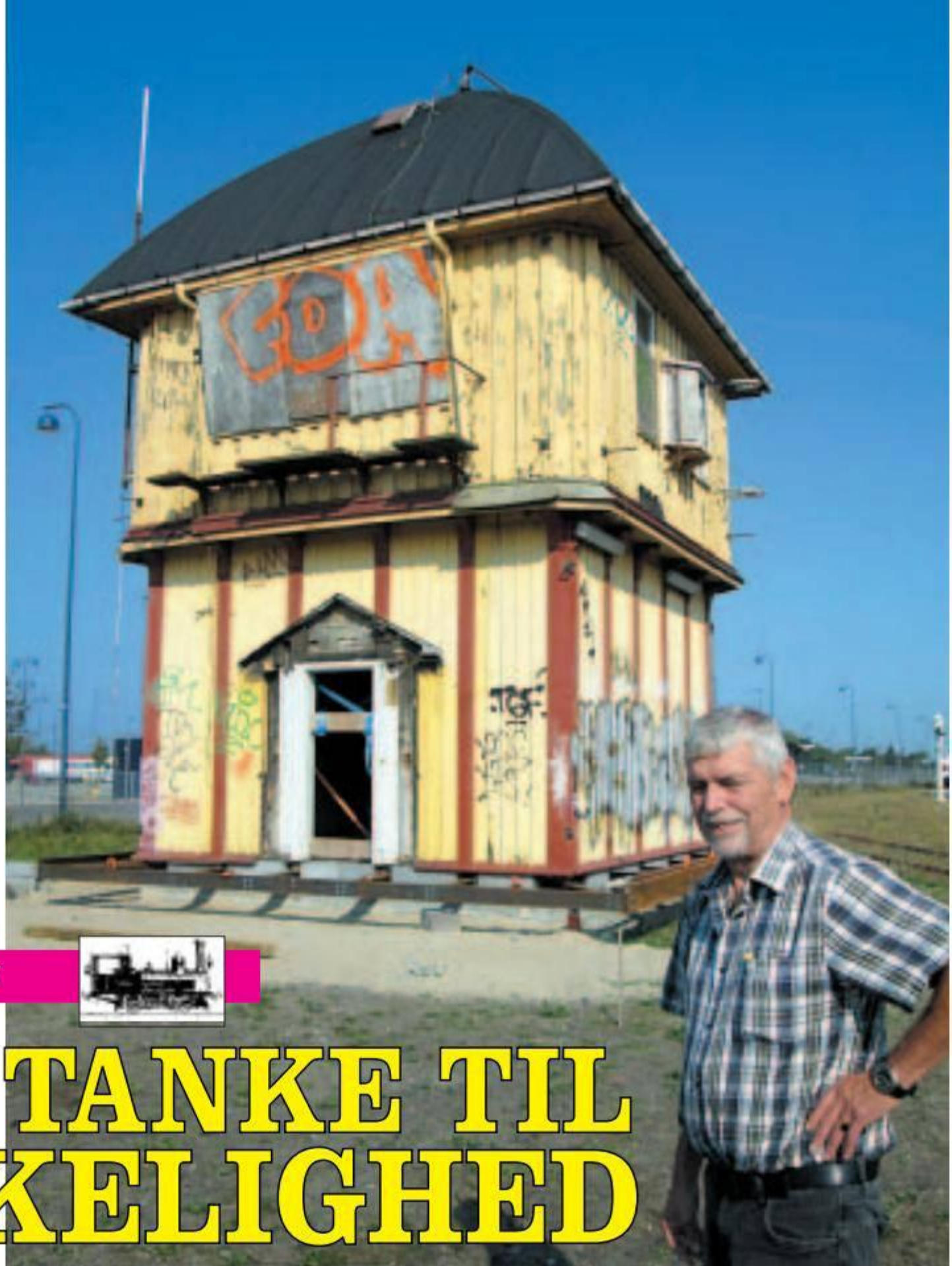
FOTO: BENDIX JENSEN

område. Hele operationen gik som smurt - kæmpekranen løftede elegant palæet på plads på fundamentet efter at alle sikkerhedsforanstaltninger var i orden. Til slut lød spontane klap-salver, der blev efterfulgt af forløsende og glædelige omfavnelser blandt alle de involverede parter i dette store flytteprojekt.

har givet Gedser et stykke dansk kulturhistorie, der er så enestående, at blot synet af denne gamle kommandopost vækker varme minder af den slags, der ikke kan forklares. Nu ser vi frem til den officielle åbning af et nyrenoveret tårn en gang i sommeren 2017.

FOTO:  
ANDERS MADSEN

Hvordan det gik til at kommandoposten fra Københavns Godsbanegård endte i Gedser - det fortæller formanden for Bevaringsforeningen Gedser Remise, Hans Østergaard i en samtale med Anders Madsen



INTERVIEW



# FRA TANKE TIL VIRKELIGHED

Det har hidtil været repræsentanter fra Olsen Banden Fanklub, der - fortjent - har været i medierne, når det har handlet om flytningen af kommandoposten Det Gule Palæ til Gedser. *Banen On-line* belyser flytteprojektet set med de jernbanemæssige briller i en samtale med Hans Østergaard, der er formand for Bevaringsforeningen Gedser Remise. Nu skal remisens areal rumme en ekstra attraktion, der vil kunne tiltrække store flokke af turister, der også mindes tiden med en etat, der fejrede sommerkøreplanens ikraft-

træden med splitflag og smørkage. Udover det legendariske filmklenodie kan besøgende gå rundt blandt mange forskellige lokomotiver i et enestående jernbanemiljø i den tidligere DSB-remise.

## FANKLUBBERNE DRIVKRAFTEN

- Hvordan blev Gedser Remise kandidat til placeringen af Det Gule Palæ?  
- Bandedanmarks meddelelse om, at kommandoposten stod til nedrivning i efteråret 2014, gav anledning til protester fra blandt andre Olsen

*Tårnet endelig på  
plads i Gedser*



Bandens fanklubber både i Danmark og Tyskland. Meddelelsen blev på den måde udgangspunkt for undersøgelser hos fanklubberne med henblik på at finde en ny placering, i stedet for en nedrivning. Der kom hurtigt flere forslag, men der var to oplagte kandidater: Østsjællandsk Jernbaneklub i Køge og os i Gedser. Den endelige beslutning traf fanklubberne 30. januar 2015 og glæden var stor i Gedser.

#### DEN IDEELLE PLACERING

Det var den ideelle placering, fordi kommandoposten er placeret lige op til opmarchbåsene og til- og frakørslen til færgerne, hvor der kommer et par millioner rejsende forbi hvert år. Det er faktisk det første, man ser, når man kører i land. Det kunne heller ikke placeres et bedre sted set i lyset

af den store tyske interesse for Olsen Banden filmene. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at personligt var jeg skeptisk i starten, for vi har rigeligt med opgaver med remisen, og vi har en meget stram økonomi. Men vi fik stillet nogle præmisser op:

To oplagte kandidater til kommandopostens placering var Østsjællands Jernbaneklub i Køge og Bevaringsforeningen Gedser Remise

Hvis vi blev holdt udgiftsneutral, så vil vi med glæde lægge jord til.

- Planlægningen og finansieringen af selve flytningen har Olsen Banden fanklubberne i Danmark og Tyskland stået for gennem indsamling og ansøgning til fonde, men hvilken rolle spillede Gedser Remise i hele dette projekt?

- Det er helt klart fanklubberne og i særdeleshed

formand for Olsen Banden Fanklub i Danmark, Rune Holm Clausen, der skal have anerkendelse for at kunne etablere de økonomiske

forudsætninger for at projektet kunne realiseres. Remisen var allerede involveret i nogle af de forudgående aktiviteter. Således har vi kunnet få produceret små film, hvor vores borgmester John Brædder, Rostock-borgmesteren Roland Methling og præsidenten for Industrie- und Handelskammer Rostock, Claus Ruhe Madsen giver deres uforbeholdne støtte til flytningen af kommandoposten fra København til Gedser. Endvidere påtog vi os arbejdet med at ansøge om byggetilladelse til opførelsen af kommandoposten på remisens grund. Og sideløbende skulle Gedserbanen gøres endelig køreklar i forbindelse med vores kørselsgodkendelse til veteran-tog, det være sig beskæring af bevoksning, udskiftning af sveller og sikring af enkelte overkørsler. Nu er banen restaureret.

Vi havde baneindvielse dn 29. no-

vember 2014 (Se *Banen on-line* nr.140) med knapt 200 inviterede og betalende gæster, og hvor borgmester John Brædder indviede Gjedser Jernbane med en flot tale. Det var en stor dag. Nu er det muligt for os at

arrangere veteran-togskørsel mellem Nykøbing F. og Gedser.

- Men Hvordan gik det egentlig med at få byggetilladelsen i hus?

- Vi rettede tidligt i forløbet henvendelse til Guldborgsund Kommune, der i øvrigt hele vejen har været positivt indstillet, men det tog alligevel sin tid at få den endelige tilladelse, fordi grunden,

hvor remisen ligger, er erklæret forurennet. Med stor hjælp fra vognmandsvirksomheden Ove Jeppesen, der donerede prøveopgravning og jordbehandling, fik vi analyseret jorden, hvorefter vi fik den besked, at hvis vi beholdt jorden indenfor området, var jorden ikke mere forurennet

Mange gode kræfter på alle niveauer i både Danmark og Tyskland støttede initiativet og det utrolige skete i løbet af kun to år!

FOTO: DANIEL ZÖLLNER



*Kommandoposten kom til Gedser tidligere end ventet - ikke desto mindre var publikum allerede på plads!*



*Efter det første spadestik - her skal fundamentet stå.*

FOTO: ANDERS MADSEN

end, at vi sagtens kunne bygge på den, når det ikke drejede sig om beboelse.

I forbindelse med byggetilladelsen skulle der gennemføres en nabohøring, der faktisk kun er Scandlines. Vi har kun én nabo. Og vi fik et positivt svar ganske få dage efter, at brevet var sendt af sted. Scandlines har hele vejen igennem været meget villig overfor alt, hvad vi har lavet. De betalte store summer for at flytte banen til remisen, så vi kunne bruge vores egen perron til veterantog, da vi ikke kunne komme på stationen mere.

- Hvilke andre forberedelser har der ellers været for remisen inden projektets start?

- Af de synlige forberedelser har vi fået støbt det 25 kvadratmeter store

fundament med velvilje fra MSE Entreprise i Nørre Alslev. Det kom så af, at direktøren var på udflugt i remisen sammen med et selskab fra Dansk Industri, hvor jeg fortalte om vores projekter og vores økonomi. Samtidig var et af vores bestyrelsesmedlemmer i gang med at skrive henvendelser til forskellige firmaer vedrørende støbning af fundamentet. Direktøren for MSE meddelte, at han havde fået en dejlig oplevelse i forbindelse med udflugten. Derudover kunne han fornemme, at der var mange ildsjæle involveret i flytningen af Det Gule Palæ, så han ville gerne støbe fundamentet vederlagsfrit som donation.

- Efter alle de indledende manøvre kom den store dag. Hvordan oplevede du den massive medieomtale omkring flytningen?

- Det var et fantastisk tilbøbsstykke, og vi er helt overvældet af den positive mediedækning. Både fanklubbernes beslutning om en ny placering i Gedser og selve flytningen har været genstand for ret så omfattende medieomtale både i TV og den trykte presse i Danmark såvel som i Tyskland. Det kan vi kun være glade for, men én ting skuffer mig. Vi havde indsat veteran tog på Gedserbanen med en køreplan, der passede nøjagtigt til kommandopostens forventede ankomst og med Triangel-materiel, der ellers må betegnes som rigtig veteran tog, således at man kunne komme med toget til Gedser og holde 50 meter fra palæet. Alligevel var passagertallet meget lavt. Vi havde kun 20 rejsende på to returløb. Jeg havde forventet, at der var propfyldt i togene. Det hører med til historien, at sejladsen forløb meget hurtigere end fanklubberne havde forventet. Lørdag aften fortalte man på de sociale medier, at kommandoposten allerede ankom til Gedser søndag kl. 9, det vil så sige, at skibet faktisk ankom allerede omkring kl. 8, så passede vores køreplan jo ikke mere. Så folk fra Nykøbing tog egne biler for at være i Gedser til tiden. Der var i hvert fald mange folk på havnen og ved remisen. Vi havde fri entre, men vi gætter på omkring 300 besøgende.

*Hans Østergaard ved kommandoposten.*



# ET KIG FREM I TIDEN

- Hvis vi kigger vi frem i tiden, skal der nu indrettes et kombineret Olsen Bande- og jernbanemuseum? - spørger vi Hans Østergaard, Bevaringsforeningen Gedsere Remise, idet vi gerne vil høre lidt mere om foreningens kommende projekter.

- Ja, men det er trods alt to forskellige ting. Udstillingen vil kun bestå af små 30 kvadratmeter, hvoraf trappeopgangen til første sal vil tage en del plads, så det bliver trods alt ikke et noget stort museum. Til trods for forskelligheden vil jeg selvfølgelig bidrage til at skabe et

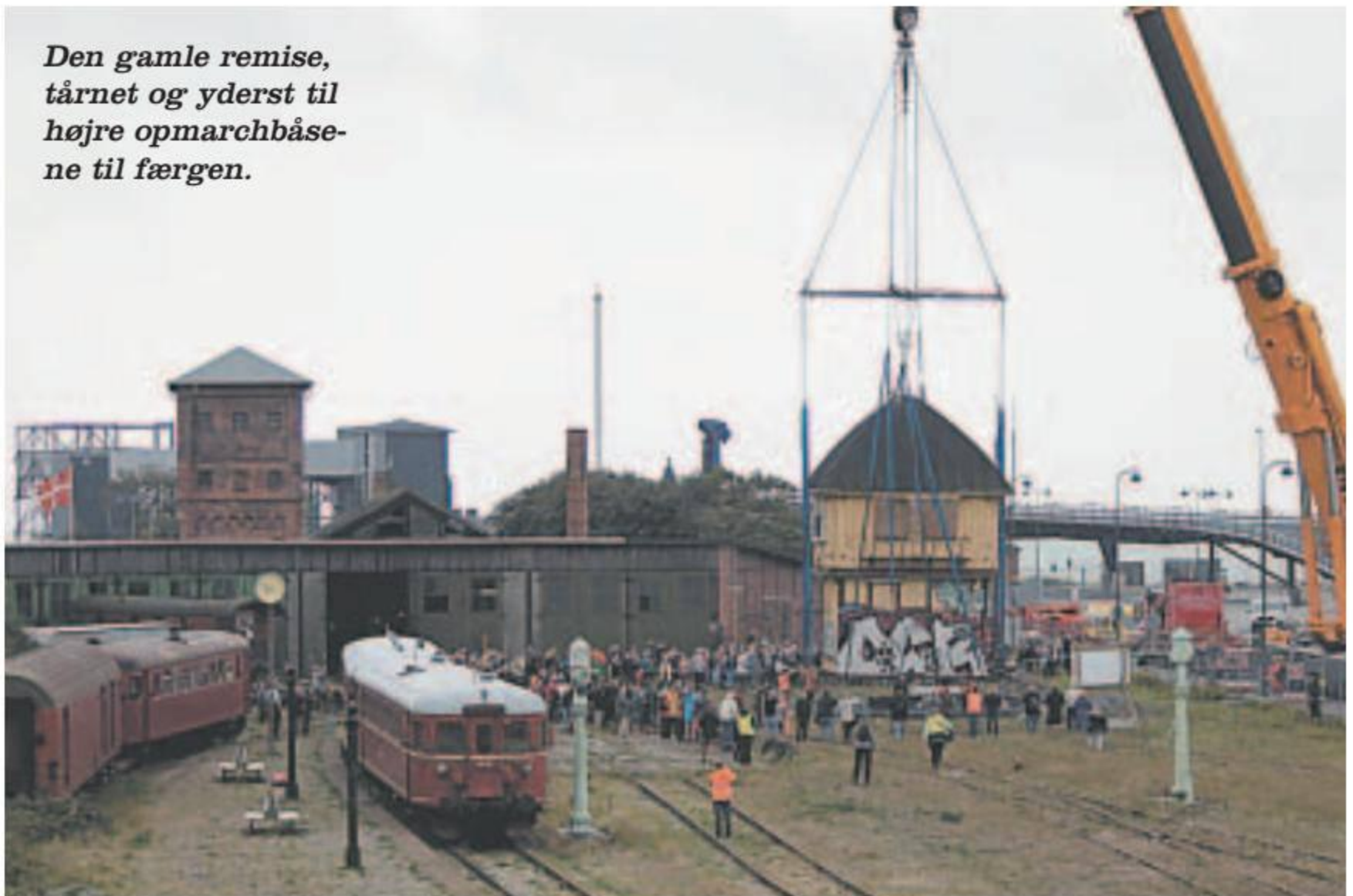


*Tårnet set fra remiseporten - en perfekt placering!*

fællesskab. Men når det er sagt, vil jeg som formand for Remisen primært fokusere på de jernbanemæssige forhold. Vi har sendt fondsansøgninger af sted vedrørende udskiftning af alle 12 porte i remisen, så vi får en kopi af de gamle porte, der bevarer hele museumsmiljøet, og på længere sigt nærer vi et stort ønske

om at omdanne de tidligere overnatningsværelser til udstillingslokaler. I samarbejde med Nykøbing F. Modelbaneklub skal der opbygges et modeljernbaneanlæg i et af lokalerne. Og så er der jo altid løbende renoveringer på en stor remise. Lige nu og her er det jo fanklubberne, der ejer tårnet og som sådan skal betale og

*Den gamle remise, tårnet og yderst til højre opmarchbåsen til færgen.*





*Der er ikke meget tilbage af den gamle 'Korsbæk' - her under ombygning.*

udføre arbejdet med renoveringen. Lige så snart det hele står færdigrenoveret indvendig og udvendig, nymalet og tilbageført som en udstilling, hvor man kan fornemme kommandopostens oprindelige udseende og funktioner fra sin storhedstid, så får vi det overdraget som gave og tak for at stille jorden til rådighed. Når vi har overtaget ejerskabet, skal vi også stå for vedligeholdelsen. Jeg er bare nødt til at konstatere, at hvis alle disse projekter skal kunne realiseres, kræver det flere frivillige. Vi er de samme Tordenskjolds soldater, hver gang der skal tages fat. Og Tordenskjolds soldater er altså blevet de der 30 år ældre siden bevaringsforeningens start. Det er virkelig en udfordring at skaffe frivillige, navnlig nu hvor vi også har drift og vedligehold på Gjedser Jernbane. Det var været et par travle år med masser af udfordringer og en masse fysisk aktivitet. Nogen har



**Tordenskjolds soldater har brug for forstærkning, hvis alle de mange projekter skal kunne realiseres!**

knoklet med at holde remisen åben for turister sommeren igennem. De samme personer har lagt mange arbejdstimer i vedligeholdelse og forbedring af bygningerne. Andre har lagt utrolig stor energi i at få Gjedser Jernbane aktiveret. Vi vil om ikke så længe holde informationsmøder, hvor vi vil fortælle om vores arbejde og forhåbentlig hverve flere frivillige. Og jeg er bestemt optimist. Nu tror jeg, at kommandoposten kan trække lidt i folk, så der kommer flere nye ansigter i fremtiden.

- Netop fremtiden vil jeg godt holde lidt fast ved. Arkitektfirmaet Gottlieb Paludan Architects har udviklet en luftig plan, hvor det tekniske anlæg skal genskabes, der skal være en side-



bygning og have med stakit ligesom i filmen.

- Jamen, der er jeg bare nød til at sige, at det kan ikke lagde sig gøre. Der har været meget skriveri i pressen om, at der skal installeres et anlæg, der kan skifte spor og styre trafikken og drejeskiven fra palæet. Hvis man skal til at lave et teknisk jernbaneanlæg, så skal hele området spærres af af sikkerhedsmæssige årsager. Og det har aldrig været meningen med et jernbanemuseum. Det bliver ikke aktuelt, men man kan lave en kopi af centralapparatet og sportavlen uden funktion, så man kan se, hvordan det har foregået oprindeligt. Arkitekterne har også planer om en sidebygning med faciliteter til møder, privatfester, café og toiletter. Intentionerne

er gode, men økonomisk er det et kæmpe projekt. Men man kan vende den om. Tårnet er placeret, så der er plads til en eventuel sidebygning, og det er jo gået fint med at indsamle midler til selve flytningen.

Arkitekterne har mange planer og gode intentioner, men pengene - hvor skal de komme fra?

SVÆRE VILKÅR,  
LYS FREMTID

- Hvis man skal tage de kritiske briller på, kan det virke ganske rodet, at man inden for kort afstand har Gedser station, der var kulisse til Matador, Det Gule Palæ fra Olsen Banden - der intet har med Gedser at gøre - og remisen fra

DSB med forskelligt materiel fra forskellige jernbaneklubber. Hvor er den røde tråd?

- Det ser jeg ikke som et problem. Vi har mange gæster, der spørger efter Korsbæk Station. Det er derimod en



ARKIVFOTO: ANDERS MADSEN

*DSBs F-maskine i ensom majestæt på en sporløs Gedser station under ombygning.*



*Gedser, mens stationen endnu var 'Korsbæk' og med sporet intakt.*

fordel, at stationen ligger tæt på. I vores reklameartikler benytter vi også lejligheden til at omtale stationens placering. Problemet er af en anden

karakter. Vi vil meget gerne have en låge i terrorhegnet ind til Scandlines, så besøgende og de ventende til færgeren har mulighed for at gå direkte mellem stationen og remisen. Man skal helt ind til Gedser by og ind ad vores hovedindgang. Terrorhegnet bevirker, at ventende bilister ved færgeren ikke umiddelbart har adgang til remisen. Vi har haft adskillige forhandlinger med Scandlines for at finde en løsning. De kan sagtens forstå vores holdning, men de risikerer at miste sejltilladelsen, hvis der ind-



*Manglende sporforbindelse - en dårlig løsning.*

sættes en låge, fordi EU-regler om terrorsikring af havne betyder skærpede krav til blandt andet adgangs-kontrollen. Det er en pokkers irriterende forhindring. Tidligere havde vi 400-600 besøgende af dem, som måtte vente, hvis der ikke var plads på første færg.

- Men uanset de vanskelige betingelser er Det Gule Palæ kommet på sin permanente plads og fremtidsplanerne handler nu om en omfattende reovering både udvendig og indvendig, således at tårnet kan tages i brug

som udstillingsplatform og Olsen Banden museum. Hvilke fremtidsplaner ser du så for Gedser Remise?

#### DET GULE PALÆ - TRÆKPLASTER

- Der er slet ingen tvivl om, at etableringen af Det Gule Palæ vil styrke fremtiden for Gedser Remise. Samtidig tror jeg, at besøgstallet vil stige væsentligt. Bare i denne sommer har vi haft hen ved 300-400 gæster, som kun er kommet til Gedser for at se, hvor kommandoposten skal stå. Og når det så står på sin plads, så kommer der væsentlig flere. Kommer man for at se kommandoposten, så kommer man jo samtidig til Gedser Remise. Der er også det ved det, at med den tyske interesse, der er for sagen, er der ingen tvivl om, at der kommer kolossal mange tyske gæster. Sidste sæson havde vi 2300 besøgende, mens der indtil videre har været 2100, derudover har vi to selskaber på 70 besøgende plus efterårsferiens gæster. Besøgstallet kommer langt over 2300 i år. Det er bestemt tilfredsstillende. Disse år er afgjort et højdepunkt i bevaringsforeningens historie.

ANDERS MADSEN



# TYSKE GODSTOG IKKE LANGE NOK

Den tyske Pro-Rail Alliance ønsker opgradering af det tyske jernbanelenet således at der kan køres med 740 meter lange tog

Tyskerne vil gerne køre med ligeså lange godsstogstammer, som vi gør i Danmark. Kravet stilles til de tyske politikere, som gerne skulle bevilge penge til opgradering af det tyske jernbanelenet, så der kan køre tog med 35 godsvogne. Det kan kun lade sig gøre på strækningen fra Danmark til rangerbanegården Maschen i Hamburg. Kun 11 pct. af togene i Tyskland er længere end 700 m og 64 pct. er kortere end 600 m. Længere tog vil betyde effektivisering af DB Cargo og lavere driftsomkostninger. Dirk Flege, der er direktør for Pro-Rail Alliancen påpeger i følge International Railway Journal, at godstogene i nabolandene er betydelig længere, således køres i Danmark med 835 meter lange tog og i Frankrig ventes der fra 2018 at kunne køre med 1000 m lange godstog. Derfor når tog krydser den tyske grænse, må de kortes af, hvilket fordyrer DB Cargos omkostninger. Også svejtserne vil gerne køre med længere tog. Gotthard tunnelen er bygget til 750 meter og man vil kunne befordre 30 pct. mere fragt med samme antal tog. Italien er allerede i gang med at bygge nettet om til 740 m lange godstog.



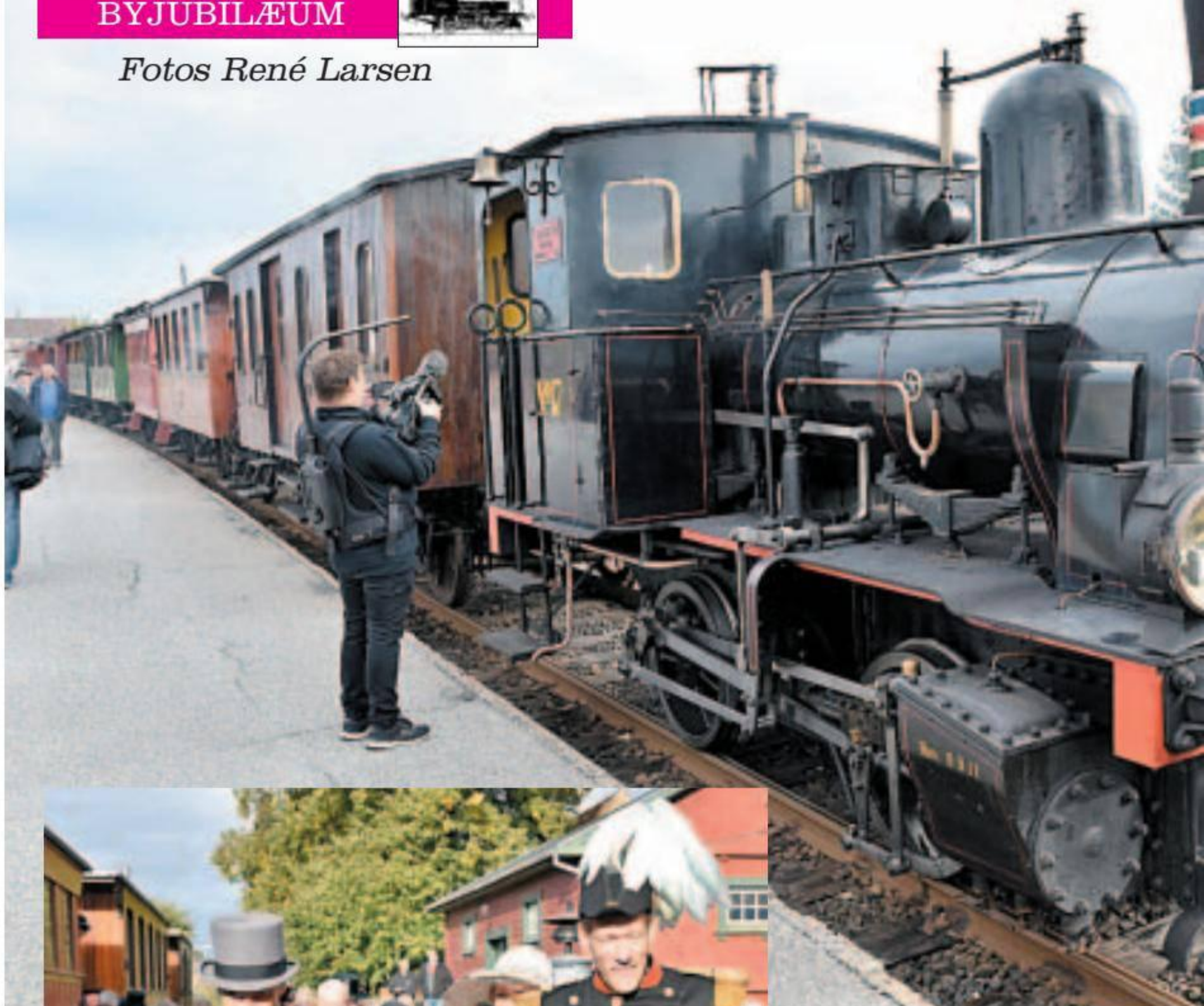
60 pct. af tyske godstog er kortere end 600 meter.



BYJUBILÆUM



*Fotos René Larsen*



*De 'kongelige' gæster, kong Christian X og dronning Alexandrine ved ankomst til Badholm station.*

# KGL. MORSKAB

Maribo fejrede i september 600 års jubilæum som købstad, og borgerne morede sig kongeligt!



*Festtoget fra Danmarks første museumsbane holder på Maribo station trukket af det 2-koblede privatbanelokomotiv Nr. 17 fra 1903, som oprindeligt stammer fra Aalborg Privat Baner (APB).*

Da dronning Margrethe II allerede i sommer besøgte Lolland kommune for at være med til Nakskovs 750 års jubilæum og ved samme lejlighed også besøgte Maribo for at fejre Maribos 600 år som købstad, manglede man et royalt indslag, da jubilæumsfesten for alvor skulle i gang sidst i september. Byen blev derfor sat 100 år tilbage, og man skød festen i gang med et besøg af kong Christian X og dronning Alexandrine, her spillet af socialdemokratiske byrådsmedlem Heino Knudsen med kæreste, som ankom til festbyen i karet i den bedste Good Old Days tradition. De 'kongelige' blev modtaget af borgmester Bay (dvs. Lollands aktuelle borgmester Holger Schou Rasmussen) og hustru. Datteren Nora afleverede den traditionelle velkomstbuket, hvorefter selskabet begav sig med kongetoget fra Maribo veteranbane til Bandholm. Der skålede man i champagne for derefter at vende tilbage til Maribo for at overvære en cabaret forestilling på Nørregade Teatret.

Hades hedder den græske gud, der herskede over de dødes underjordiske rige - Hades er også navnet på det tyske fa. Tams' system til styring af skjulte banegårde

# HADES - UNDERVERDENENS HERSKER

ELEKTRONIK

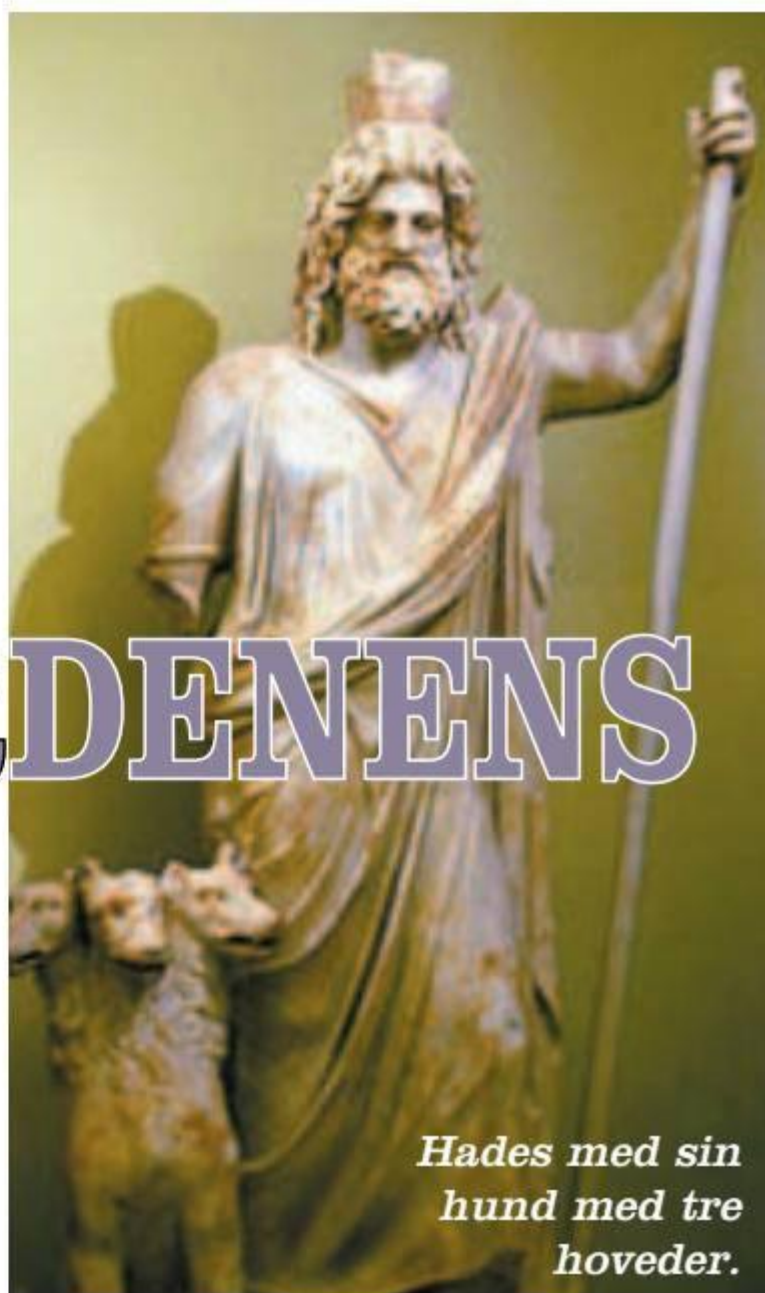


Den legendariske Hades fra den græske mytologi styrede de dødes rige, mens HADES fra det tyske elektronikfirma Tams styrer de underjordiske banegårde på store modeljernbaneanlæg med skjulte opstillingsspor. Det er underordnet, om det er vekselstrøm eller jævnstrøm, analog eller digitalanlæg - HADES klarer det hele fra to til 32 underjordiske opstillingsspor uanset togets skalastørrelse.

HADES består af et basismodul, som er styringens 'hjerne', og som kan tilsluttes op til 15 spormoduler. Hvert modul har ansvaret for to opstillingsspor. Banegården kan også anlægges med et ulige antal spor, blot man på det sidste modul monterer en såkaldt jumper (kortslutningsbøsning) og derved angiver, at dette modul skal overvåge og styre blot ét opstillingsspor.

## MANUELT ELLER AUTOMATISK

Skyggebanegården styres fuldautomatisk. Det vil sige, at når det ene tog ankommer, kører det andet automa-



*Hades med sin hund med tre hoveder.*

tisk ud af opstillingssporet. Hvilket tog af flere opstillede skal forlade den skjulte banegård, kommer an på, hvordan man har stillet styringen. Hvis man lader HADES bestemme, er det toget, der har ventet længst på et af opstillingssporene, som skal sendes af sted. Det kunne også ske efter HADES' eget helt tilfældige valg. Hvis modelentusiasten selv skal sende et tog af sted, kan det gøres ved tryk på en bestemt kontakt, hvad enten man selv har valgt det eller man har blandet sig i automatikken.

## SIKKERHED - TOPPRIORITET

HADES har to muligheder for at forhindre et ankommende tog kører ind på et optaget opstillingsspor, hvor et tog venter på udkørsel.

❶ Hvis alle sporene er optaget, vil det ankommende tog blot fortsætte videre ad gennemkørselssporet og forlade den skjulte banegård uden standsning - eller vil

2 det ankommende tog bringes til standsning på et blokafsnit, hvor det vil vente på, at et opstillingsspor skal blive ledigt.

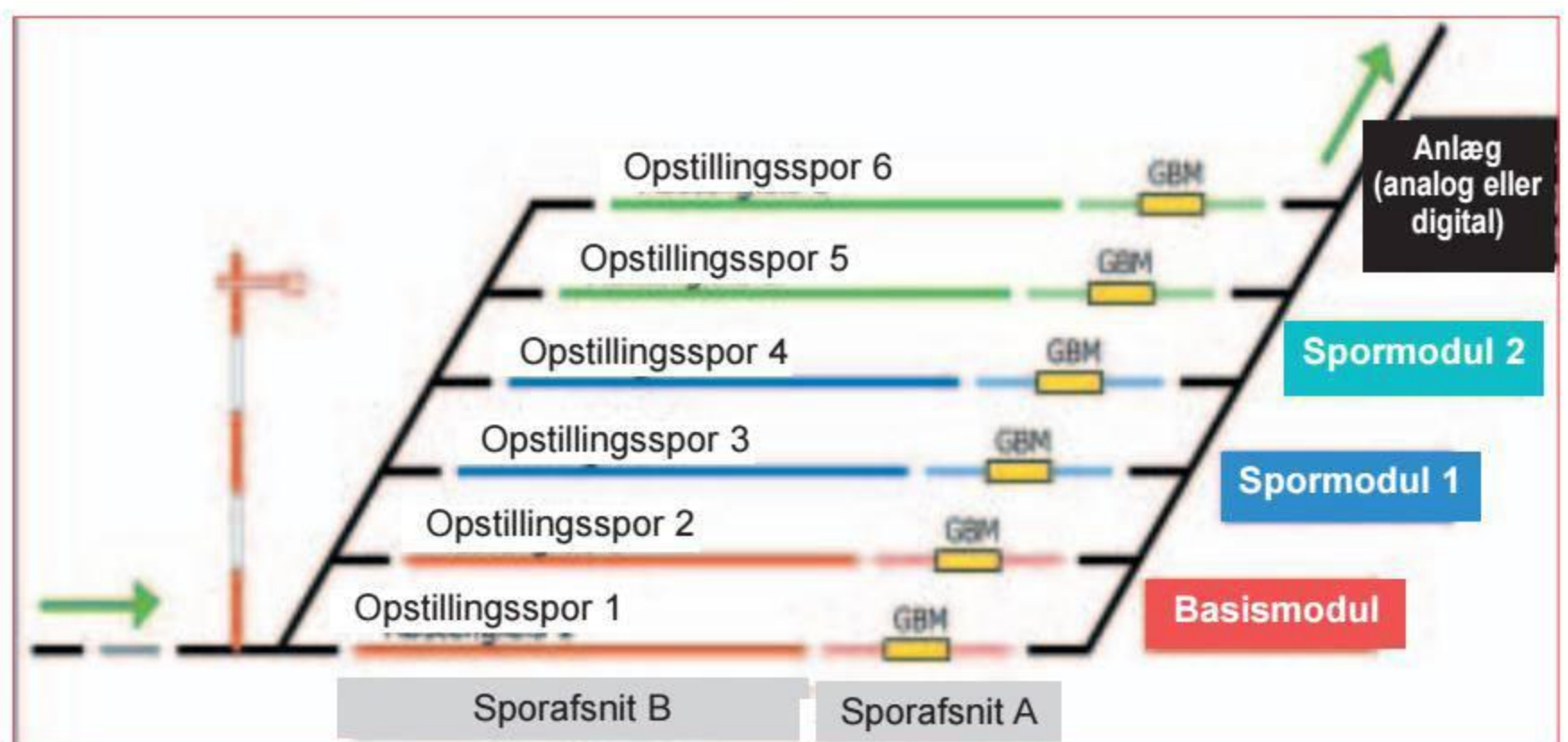
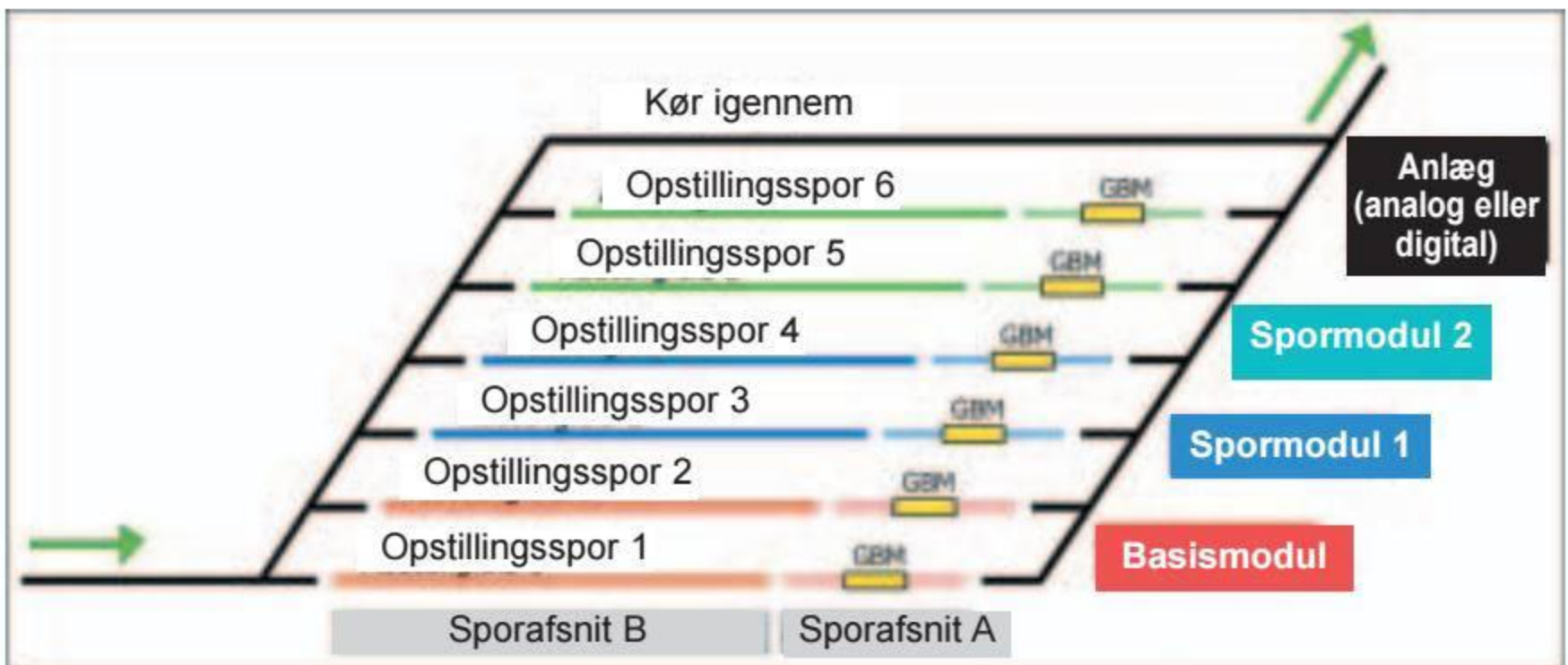
Hvilken fremgangsmåde man vælger, er en smagssag - eller først og fremmest et spørgsmål. om, hvor der er ledig plads.

### RUTINEOPGAVER

Er et opstillingsspor frit, sætter HADES sporskiftet til det pågældende spor, og det ankommende tog kan således køre ind i det ledige opstillingsspor. Kort inden udkørselsspor-skiftet vil et kort afsnit af opstillings-sporet være strømløst. Så snart den integrerede tilbagemelding genken-der, at sporet er optaget af en strøm-

bruger, bliver indkørselsspor-skiftet stillet til 'gennemkørsel', og sporafsnittet lige efter indkørselsspor-skiftet bliver ligeledes gjort strømløst. Toget vil stoppe og det vil ske uafhængig af, om det bliver trukket eller skubbet af et lokomotiv, og alle elforbrugere vil blive stoppet. Bemærk, at HADES også er i stand til at genken-de en strømforbruger, der holder på de 'strømløse' sporafsnit.

Bliver der åbnet for udkørsel fra et spor (uanset om det sker automatisk eller manuelt ved tryk på en knap), bliver begge strømløse blokafsnit strømførende i et forudprogrammeret tidsinterval af mellem 2 og 20 sek- under. Dernæst bliver afsnittet før udkørselsspor-skiftet 'strømløst' sam-



tidig med at indkørselssporskiftet stilles til 'vigespor' og der åbnes for adgang til det næstkommende tog.

Hvis HADES så opdager, at der stadigvæk er vogne tilbage efter, at et tog har forladt opstillingssporet, slår det alarm, idet det går ud fra, at toget må have tabt nogle vogne, og derfor begynder advarselsdioder at blinke.

### SÅ LIDT SOM MULIGT

At slutte HADES til den skjulte banegård er ikke noget, man kan gøre 'ind i mellem'. Heller ikke her kan man slippe for noget ledningsarbejde, når spor eller sporskifter skal tilsluttes. Et par fordele er der dog:

- 🍏 For at forbinde modulerne, kan man bruge RJ 45-patchkablet. En hurtigere og mere pålidelig forbindelse fås ikke!

- 🍏 På basismodulet er der trykknapper til indstilling af driftsmåde samt dertilhørende melde-LED. Der er også trykknapper til manuel afsendelse af tog fra et bestemt afgangspor. Direkte på basismodulet eller på spormodulet findes lys-dioder, der viser, om sporet er optaget. Udover dette er det ikke nødvendigt at tilslutte andre elementer til betjening eller til visning af opstillingssporenes stilling.

- 🍏 På basismodulet findes der et tænd/sluk-kontakt og så længe, den er slukket, er det blokeret for udkørsel fra opstillingssporene. Derved kan f.eks. en skjult banegård meget enkelt lade sig indkorporere i blokstyringen.

- 🍏 HADES kan overtage styringen af signaler til et standse-afsnit forudsat, at man på et basismodul installerer en jumper, der adviserer HADES om et standsningsspor.

### YDERLIGERE FORDELE

Der er dog minimalt, hvor mange ledninger der skal trækkes, når man

skal montere trykknapper og dertil hørende lys-dioder, der på modulet viser, om sporet er optaget. Selvom det på sin vis er en praktisk fordel, er det samtidig også den hage ved det, at modulerne skal monteres således, at man kan nå trykknapperne samtidig med at man kan se dioderne lyse. For at man ikke unødigt skal vride nakken af led, har man på basis- og spor-modulerne placeret trykknapperne til både udkørsel og til visning af lysdioderne, så de vender udadtil.

### MERE OM SIKKERHED

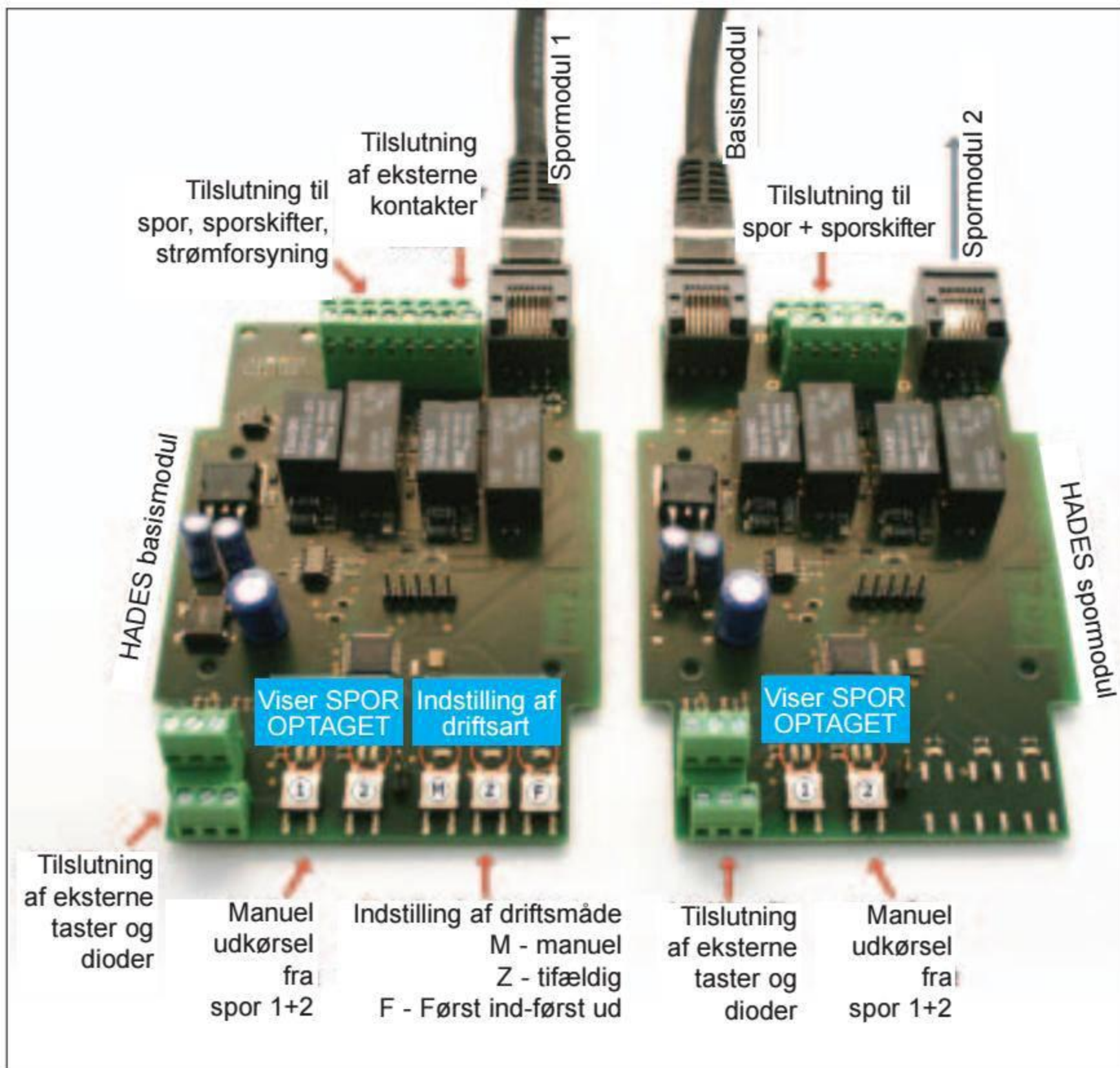
Der kan ske, at spændingen fra sporene forsvinder, at der sker kortslutning, eller at toget taber en vogn ved utilsigtet frakobling, eller at et modul falder ud. Det kan forekomme og det er sket før, at man opdager det for sent, fordi der sker i en skjult banegård. I sådanne tilfælde er det HADES, der slår alarm ved hjælp af advarselslys, idet den samtidig blokerer for al udkørsel fra opstillingssporene. Hvis blot strømforsyningen til sporene bliver afbrudt, fortsætter driften uforstyrret ved genetablering af forbindelsen. Hvis toget taber en eller flere vogne, eller hvis der sker kortslutning eller et spormodul falder ud, venter HADES med at genoprette driften til forstyrrelsen er ophævet, og der er givet tegn til en ny igangsætning.

### FACIT

Forudsætningen for en fejlfri drift og udførelse af de komplekse operationer på en skjult banegård er,

- 🍏 at man er klar over om opstillingssporene er optaget eller om de er fri,
- 🍏 at sporskifterne til opstillingssporene befinder sig i den 'rigtige' stilling,
- 🍏 at de ankomne tog holder stille, og
- 🍏 at tog, der er klart til at forlade opstillingssporet, bliver 'sluppet' løs.





Alt dette foregår i kombination af et par 'spor besat'-tilbagemeldere, lysdioder, stikkontakter og relæer kun ved første øjekast som en enkel (og prisbillig) løsning. Det fungerer kun fejlfrit under forudsætning af, at den meget opmærksomme modelbaneentusiast har kontrollen over anlægget.

Den som indlader sig med HADES, kan stole på, at tog, der kører ind i den skjulte banegård også slipper levende ud af tunnelen - i den rækkefølge de er kørt ind eller i en tilfældig rækkefølge eller i en ganske bestemt orden ved tryk på en knap efter eget valg. Og i dette tilfælde kan en modelentusiast føle sig total overlegen i forhold til underverdenens hersker - for det er entusiasten, der bestem-

mer, hvad HADES skal foretage sig.

Til sidst bør man også nævne, at den mindste længde af opstillingssporret skal svare længden af det længste tog plus det længste lokomotiv. Strømforsyning af anlægget sker med 12 - 18 Volts jævn- eller vekselstrøm. HADES stiller elforsyning af indkørselssporskifter til rådighed, og derved skulle spændingen være tilpasset størrelse og sporskiftetype. Elforsyning af sporene sker enten via analog køretransformer eller via digital spænding i den skjulte banegård. Maximal udgangsstrøm 3000 mA pr. opstillingsspor. 2 til eksterne visoptaget-LEDs. Forsyningsspænding konstant 5 Volt.





# STØRRELSE 'TIC- TAC'

Overskriften er ren taktik for at vække læserens opmærksomhed. Det er spor T i skala 1:450, det drejer sig om - denne gang med Nohabs My'ere, hjemmelavet i Ungarn.

## ATTRAKTIONER



Mange i det sydlige Danmark, som er vokset op med tysk TV, vil huske reklamen for pastiller Tic-Tac og ørehængende melodi 'das ist neue tactic' (det er ny taktik). Dette reklameslagord faldt mig ind, da jeg af banens tyske medarbejder, Klaus Korbacher modtog billeder af bittesmå My'ere på rad og række



i en 'Tic-Tac' pastilleæske - modeller i skalastørrelse 1:450, også kendt som spor T. Hvem kan dog være, der er kommet på den tanke at fremstille Nohab-lokomotiver i denne micro-skala? Det var i hvert fald ikke japanere, som for en halv snes år siden præsenterede skalaen på Nürnberg-messen. Jo, det var såmænd Iván István kaldet Pista, der fremstillede overdelene på en 3D-printer og malede dem i forskellige jernbaneselskabers design til glæde for sin tyske ven og lidelsesfælle Klaus Korbacher.

Det var Klaus selv, der anskaffede undervogne fra Osaka, hvor KK Eishindo, som den japanske fabrik hedder, har hjemme, så Pistas My'ere kunne komme ud at køre. Den opmærk-



***Verdens mindste modeljernbane er skala T, hvor T står for det engelske ord 'three', idet 3-tallet henviser til 3 mm spor. Vore modeller af My'er er fremstillet ved hjælp af en 3D-printer af Iván István.***

somme læser vil bemærke, at lokomotiverne kun er fire-akslede i stedet for seks-akslede, altså en nødløsning da tre-akslede bogier (endnu) ikke kan fås!

De læsere, som har besøgt Danmarks Jernbanemuseum, vil måske huske at have set et diorama af museets remise fyldt med My-lokomotiver i skala Z (1:220). Det var et lille mesterværk skabt i Iván Pistas ungarske køkkenværksted i 2004, da DSB fejrede 50 årsdagen for NOHABernes ankomst til Danmark.

Da KK-Eishindo i 2005 på Tokyo Toy Show præsenterede verdens mindste modeljernbane, var det noget af en



***Iván István har bygget den lille dræ-sine i skala Z.***





som en spøg fra en af KK-Eishindos ansatte, der vil prøve om han kunne have en skinneoval placeret på omslaget af sin notesblok. Det lykkedes, og der blev fremstillet japanske 3-vognssæt. Dertil kom også et beskedent skinnesortiment indstøbt i plasticunderlag. For at forbedre køreegenskaberne blev mellemvogn

*Den lille Tic-Tac æske er næsten ikke til at få øje på til højre for den gule pil på fronten af det ungarske diesellokomotiv - MÁV M61.004, der holder foran remisen i Budapest. På billedet til højre er otte forskellige NOHABer fremstillet ved hjælp af en 3D-printer og bemalet af Iván István. De er udstyret med motor og undervogn i skala 1:450!*



sensation. Da det også blev vist på Nürnberg-messen, tog publikum det mere som et curiosum end som konkurrence til det etablerede spor Z i skala 1:220 fra Märklin, der som bekendt blev lanceret i 1972 og gik sejrsgang gennem Europa.

Spor T er i første omgang opstået

udstyret med magnetiserede hjulsæt, der holder toget på skinnerne under togsættens forholdsvis høje hastighed. Magnetiserede hjulsæt gør også, at togsæt kan klare ret bratte stigninger.

Foruden sit 'Tic-Tac-tog' sendte Klaus Korbacher os fotos af det norske



*NOHAB lokomotiv blev i 1956 sendt som prøvelokomotiv til Ungarn. 60 år senere endte det på museum i Ungarn.*

Di3.623 Nohab, som han fotograferede på Keleti pályudvar i Budapest. Efter at Di3.623 i 40 år har været i normal drift hos NSB, blev det beskadiget ved en brand. Siden blev Di3's motor flyttet over i MY 1156, som blev købt af det ungarske jernbaneselskab Karpát Vasút. Det brandskadede Di3.623 endte hos den ungarske GM-gruppe i Budapest, hvor det skal bringes i

oprindelig stand rent udseendemæssigt. Når man var interesseret i netop Di3.626, var det fordi lokomotivet i juni 1955 blev sendt til Ungarn, hvor det skulle prøvekøres, idet de ungarske statsbaner MÁV havde brug for nye lokomotiver. Det endte med, at MÁV straks bestilte 20 maskiner, hvor de blev kendt under litra M61.



*Her er en tunnel til inspiration for modelentusiaster, der savner bjerge på deres flade jernbaneanlæg. Den er tilpas kort og kan opleves i Ungarn kort efter Balatonkarattyá i retning mod Balatonkenese.*



# GLIMT FRA KÖLN

Det er 33. gang den internationale modelbane udstilling IMA åbner sine døre i Köln. Det sker hvert andet år i november, hvor mj-branchen viser, hvad den duer til. I år er der henved 200 udstillere fra hele Europa, der med.

Willi R  
smalspore  
nerend  
hjælp af  
Gletsch  
meters hø  
Oberalp-ba  
tunnel, var  
til oktob  
lukket på  
strækning  
pct., hv  
Over i tan



Det er producenter, forhandlere, klubber, enkelte modelbaneentusiaster, som viser deres store anlæg i alle sporstørrelser og skalaer. Vi har fået lejlighed til at smugkigge lidt inden udstillingen åbnede, og det var en aldeles spændende og inspirerende oplevelse. Billederne siger ofte mere end mange linier tætskrevet tekst, og derfor god fornøjelse med disse glimt fra messen.

## INSPIRATION



*Af Vido Hribar*

Vi åbner showet med et forholdsvis lille anlæg efter amerikansk forbillede. Det kommer fra Luxembourg og er bygget i det NMRA-smalspor H0n3 og viser første snefald i Rocky Mountains. Sporafsnittet er kun 2x0,5 meter, mens resten af anlægget, gemmer sig i en skjult bane-gård, der sikrer ret afvekslende trafik med materiel, som hovedsageligt kommer fra Blackstone, patineret efter alle kunstens regler.

utz fra Winterthur viste et H0m-anlæg med de imponerende 13x4 meter opbygget ved hjælp af 11 moduler. Forbilledet er en banegård, der ligger i 1762 højde på den tidligere Furkanane. Før der blev bygget en jernstrækningen åben fra juni 1862. I vinterhalvåret var den grund af snefald. En del af anlæggen har stigninger op til 11% hvilket betyder, at sporet går som en adhjulsbane med den karakteristiske midterskinne.





Norsk Modell Jernbane ved Finn G. Moe fra Strømmen var repræsenteret med sit 14x4 m store anlæg, inspireret af Hønefoss banegård, der er et knudepunkt på Oslo-Bergen banen. Hønefos ligger 60 km vest for Oslo (eller 90 km med jernbanen!). Foruden det synlige sporforløb er der også en skjult banegård og derfor også mulighed for at køre med flere tog. Ved opbygning af anlægget har man taget sig en vis kunstnerisk frihed, så at man kan køre med flere forskellige togstammer. Således er der også et industrispor til en papirfabrik ved vandet samt et havneareal med fine rangermuligheder,

*Kai Vehmersal og Tapani Laakso fra Lahti i Finland viste deres 7x6 meter store anlæg i skala N, med et havneområde ved Vesijärvisøen, som det så ud for 50-100 år siden. Der blev afviklet en masse skibs- og jernbanetrafik i forbindelse med et stort savværk i området.*





*Danmark er repræsenteret af Hørtoftebanen ved Møller Nielsen, Roskilde. Det er et modulanlæg opbygget som klassisk lokalbaneidyl omkring 1970-80. Klubbens medlemmer mødes hjemme hos hinanden og dyrker Deutsche Reichsbahn 'et eller andet sted i DDR'. Anlægget er 2-skinne DCC med Lenz digital-system og code 75 skinner fra Peco udstyret med Viessmann-signaler.*





*Mike Bisset fra Skotland viste Ladeside Dieseldepot i størrelse O fra 1960'erne, da man var ved at udfase dampdrift i Storbritannien. Anlægget er inspireret af depotet i Ardrossan i det sydvestlige Skotland.*

*Fra den franske del af Schweiz kommer et smalsporet skala Hm anlæg, der måler 20 x 5 m. Det har ikke noget forbillede i virkeligheden - det er den rene fantasi, skabt af Jean-Michel Mayor. Konceptet for det viste modulanlæg er en sækbanegård, der via en skjult sløjfe åbner mulighed for utallige rangerkombinationer. Materiellet er fra LGB og det er udstyret med magnetiske Kadee-koblinger.*



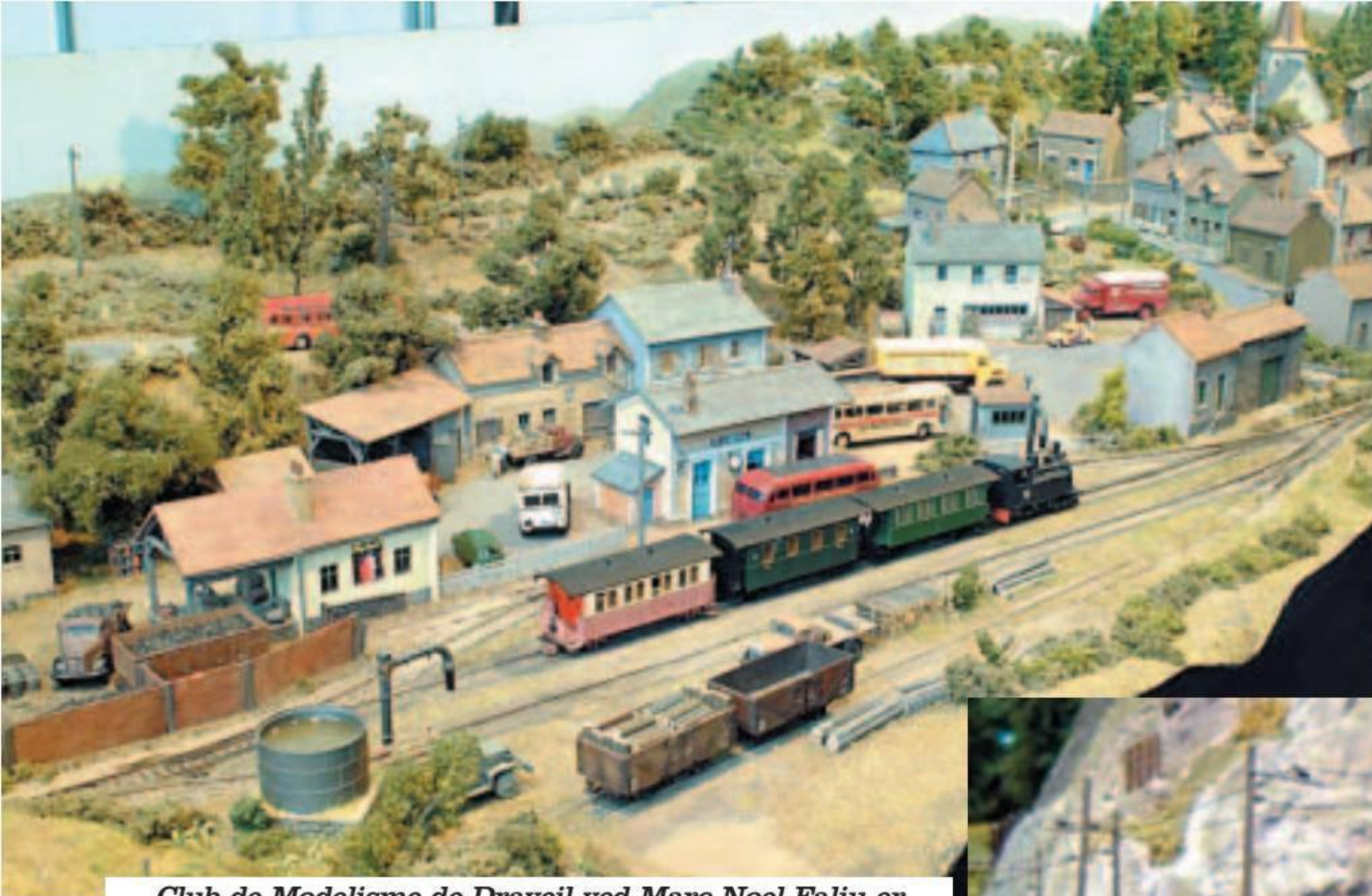
*Kroaterne Robert Slais og Antun Urbic fra Zagreb har ladet sig inspirere af den schweiziske strækning Brig-Lötschberg-Bern og den østrigske Schwarzach-St. Veit samt Spittal-Millstättersee med Falkenstein-bro. De har bygget et modul-anlæg på 12x3 m med en skjult banegård, der kan rumme 12 forbilledlig sammensatte togstammer.*





*Fra Poznan i Polen kom Maciej Lukaszewicz med sin damplokomotivremise - Belgard i HO, hvor han på sit 5 x 3 meter store anlæg genskabte ægte Reichsbahn-stemning fra 1930'erne med mange naturtro detaljer.*





*Club de Modelisme de Draveil ved Marc-Noel Faliu er endnu et fransk indslag i det smalsporede skala H0m med et anlæg på 10 x 3 m. Siden 1992 er modulanlægget vokset omkring en imaginær landsby i omegnen af Limoges. Den smalsporede jernbane, som endnu i 1950'erne var ret almindelige i Frankrig, er i model bygget med en lydkulisse fra seks højttalere, der hvert kvarter afspiller byens lyde. Sporet er fra Peco, mens vognene er selvbyg på undervogne fra diverse producenter.*



*Ikke så underligt at friseren Nick Talsma fra Alphen ann den Rijn er faldet for et alpelandskab, selvom navnet Alphen nok ikke har noget med*



*En detalje fra et imponerende modulanlæg med bymotiver fra ModellEisenbahnFreunde Bonn ved Eckerhard Golz. Anlæggets størrelse er 17 x 9 meter.*

25 meter i H0 af den katalanske turiststrækning *Tren dels Llacs* mellem byerne Lleida og La Pobla det Segur i model bygget af Jordi Auqué og Raül Vals, udgiveren af det spanske tidsskrift *MásTren*. Desuden kunne man se Lleida banegård i model.



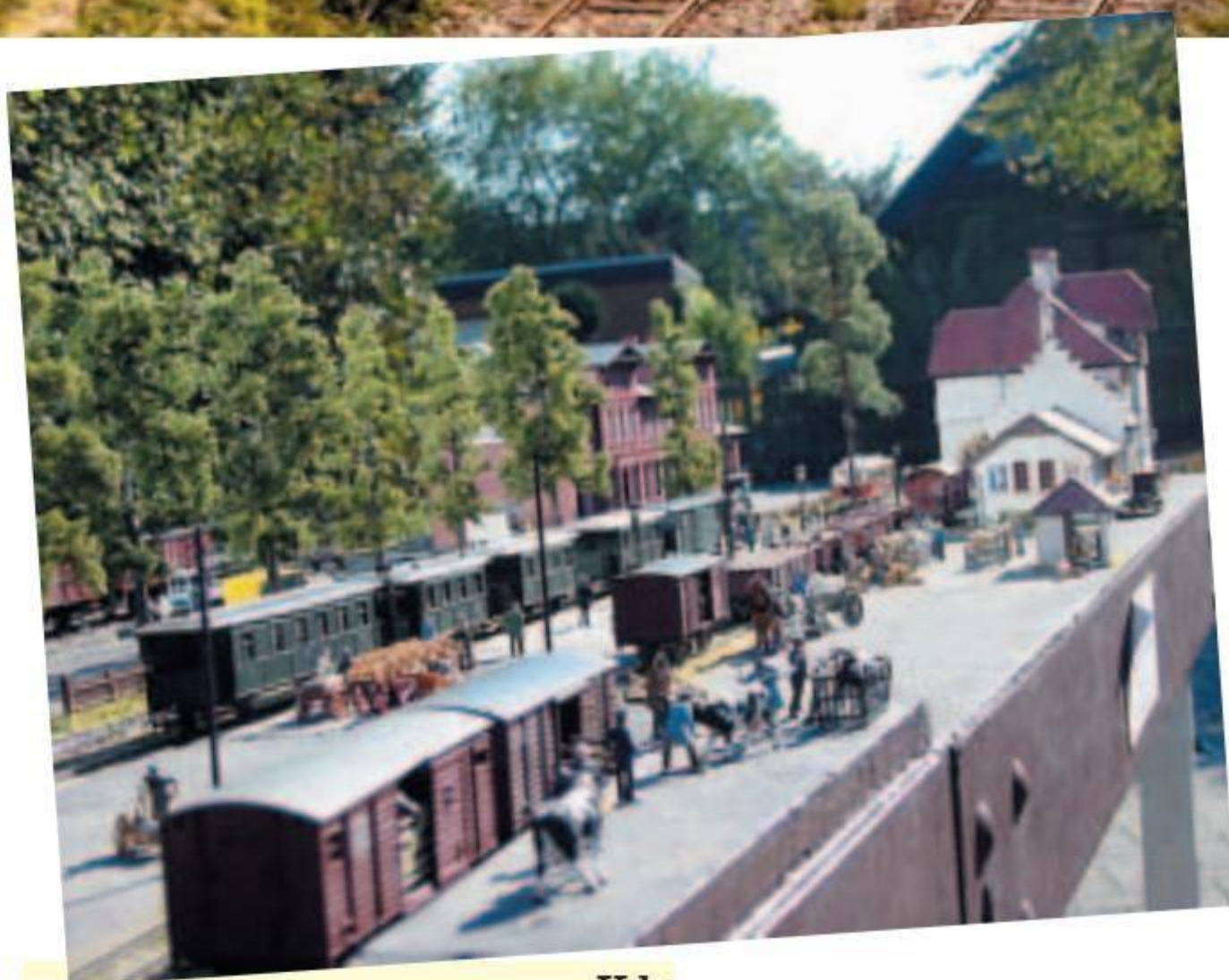
bjerge at gøre. Ikke desto mindre har han kastet sig over byggeri af et smalsporet H0m anlæg, der har det schweiziske Graubündenbahn som

forbillede. Anlæggets midtpunkt er Schiers, en af Rhätische Bahns mange maleriske banegårde. Trafikken foregår over ét spor og alle lokomotiver kører med

strømoptager oppe ligesom der er belysning i alle vognene, som ligeledes er fuldbesat med passagerer. De fleste træer i landskabet er af egen produktion.



*Leuvense Spooreen Vrienden ved Jean-Luc Declerck viste et belgisk modulanlæg i skala 1, inspireret af strækningen Lingen-Gefrees. Anlægget består af flere moduler i forskellig størrelse, opdelt i en land- og en industridel, der hviler på en sammenklappelig metalkonstruktion, som hurtig kan stilles op. Amlæggets samlede areal fylder 13 x 6 meter.*



*Udo König fra Jever viste et østfriesk H0m-modulanlæg inspireret af den smalsporede strækning Leer-Aurich-Wittmund i 1950'erne, hvor de smalsporede baners æra var ved at være uigenkaldelig forbi.*

*Et computerstyret TT-anlæg (skala 1:120) fra MJK-Trutnov i Tjekkiet. Det er et dobbeltsporet anlæg med en sidebane samt en smalsporet TTe bane med 6 mm spor, der begynder hvor sidebanen ender.*



*Arlberg-  
bahn i skala  
N (1:160)  
med over  
100 meter  
spor og hele  
27.000  
træer samt  
adskillige  
viadukter  
på et 20 x 4  
meter stort  
areal. Tre  
banegårde -  
Langen,  
Braz og  
Pians - ved  
Herbert  
Buchinger,  
N-spur.at,  
Østrig.*

*Scener fra den  
italienske mid-  
delhavskyst på  
et 18,5x2,4 m  
store anlæg byg-  
get af MJK  
Ferrara*





# BREXIT

**Det bliver dyrt at lege med modeltog i Storbritannien**

Priserne vil stige mindst 10 pct. som følge af den britiske udtræden af EU og pundets devaluering, meddelte den største britiske modeltogproducent Hornby, ifølge BBC i oktober. Hornby har i de sidste 20 år fremstillet modeltog i Kina, og det betyder at afregningen foregår i US dollars, som er steget 17 pct. i forhold til pundet. Selvom Hornby lover at kompensere forhandlerne, vil prisstigningerne næppe kunne undgås. Tyske producenter har allerede sat deres priser op, idet de afregner i euro. Følgerne af Brexit går også hårdt udover det lille walisiske modelproducent Dapol, idet deres importomkostninger er steget med op til 20 pct. Hvordan det nu kinesiskejede Bachmann vil reagere, vides ikke, men også her vil britiske mj-fans bløde. Man forudser fald i de britiske forhandlers omsætning, fordi man må forvente, at leveomkostninger generelt vil stige. Endnu har man ikke mærket noget, men som tiden går og gamle modeljernbanelagre svinder, vil prisstigninger ramme markedet for alvor. Som en af vores læsere kommenterer: Som man har ret, så ligger man!

# Ce 6/8

En H0-model af den svejtsiske Ce 6/8 II 'Krokodille' til 39 kr.? Umuligt!

Ikke helt og dog! Tilbuddet kom dumpende med en reklame fra 'Edition Atlas Collections' fra Lausanne i Svejts. Det er det samme firma som i sin tid havde til-



MUSEUMSLOKO



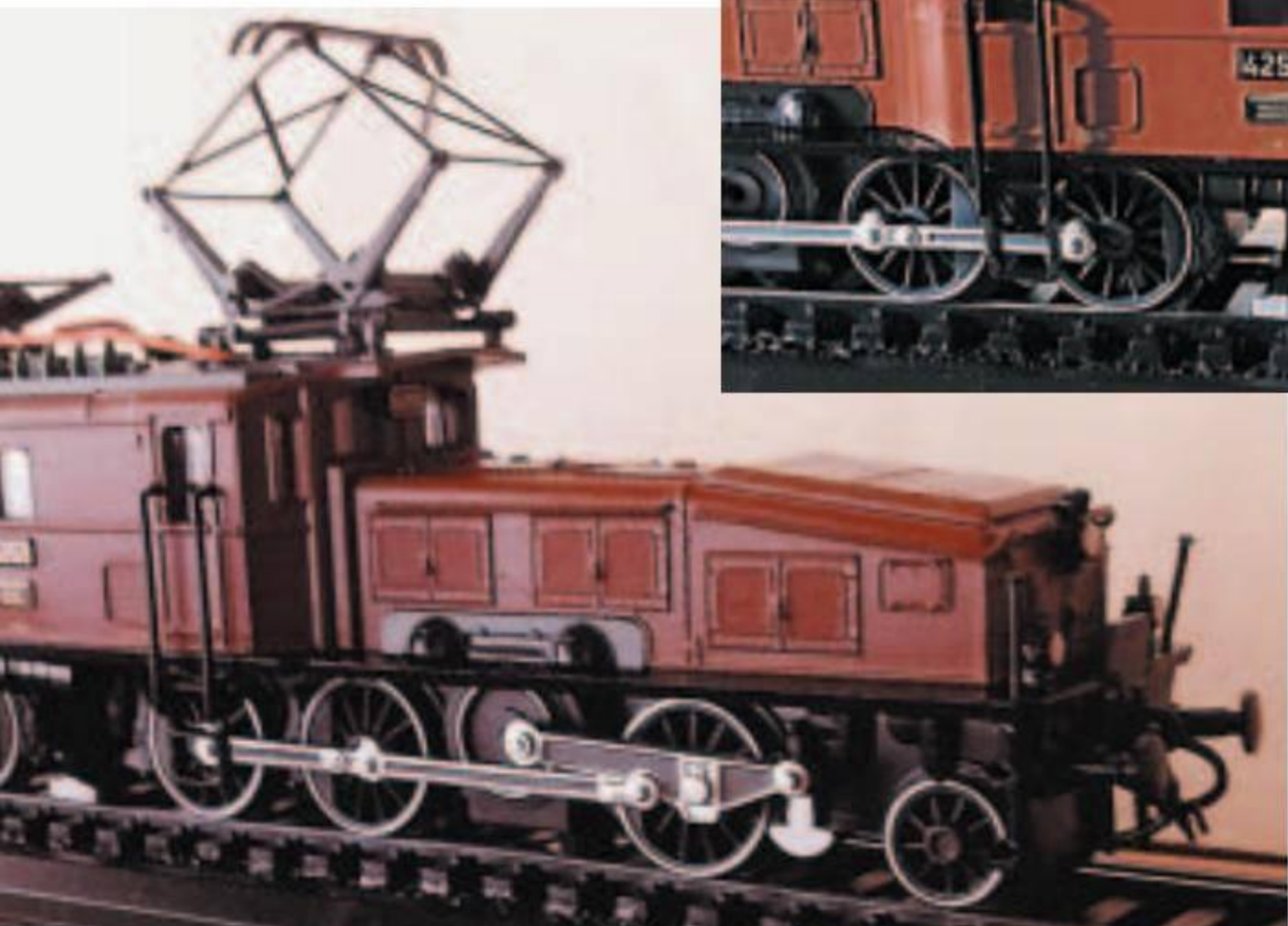


# II 'KROKODILLE'

budt modeller af diverse modelbiler. Lokomotivet er uden motor og skruet fast på en skinne-sokkel - det hele er støbt i plastic, som virker ret massiv, men med mange fine detaljer. Man kan ikke bruge modellen til andet end til pynt på sit modelbaneanlæg, i lighed med



*En plasticmodel af den svejtsiske 'krokodille' uden motor skruet fast til en sokkel.*



de udrangerede lokomotiver der mange steder står opstillet som mindesmærker over en svuden jernbaneepoke.

'Atlas' har planlagt en hel serie elektriske lokomotiver - bl.a. det svenske SJ Rc3 og det norske dobbeltlokomotiv NSB El12 samt en række markante el-maskiner fra en række europæiske lande. Har man plads på sit



anlæg, kunne man således for små penge opbygge sit eget jernbanemuseum i størrelse H0.