

www.banen.dk

banen *on-line*

NR. 144



**DSB
TRAK-
TOR
NR. 1**

BRAVO, BRAWA!

**KANONSTILLING
'TIRPITZ' OG V36**



Den tredje halvleg

LEDER



Efter en længere pause er 'banen online' tilbage - mest for at hygge og underholde - kort sagt for fornøjelsens skyld, som en af vore norske venner plejer at skrive på sin væg. Den tredje halvleg? Jo, først var det den trykte udgave, så fulgte den digitale som endte uafgjort, og nu fortsætter vi, og de læsere, som vil være med, med den eksperimentale. Hvor længe? Så længe helbredet kan holde og så længe, det er sjovt.

Som nogle vil huske, udkom 'banen' nr.1 i september 1990 med det formål at ruske lidt op i mj-industrien og få den til at fremstille flere DSB-modeller til vore mj-anlæg. Det er lykkedes over al forventning. Siden kom der ikke bare mere DSB-materiel, men også flere producenter - ingen nævnt, ingen glemt! En af 'banen's største succeser var et besøg hos Heljan i Søndersø, da vi overrakte direktør Jan Nannestad en julegave, en køkkenbordsmodel af DSBs CP-vogn, bygget af Flemming Søeborg. 'Værs'go', her er noget til den første million! Heljans bestyrelse var lidt skeptiske til at begynde med, men CP-vognen blev produceret, og den blev en publikumssucces! Siden fulgte adskillige DSB modeller fra Søndersø! Og tak for det, Jan!

Ikke for at prale, men 'banen' har også gjort en hel del for at slå Rocos navn fast på det danske marked. Herfra fulgte også en hel del DSB modeller - og det gør der stadigvæk, uden at det i dag er nødvendigt at rykke for dem. Vi har i sin tid også bidraget med et initiativ hos Märklin. Det er faktisk 'banen's fortjeneste, at mj-forhandlerne dengang fik lov til direktimport fra Göppingen, og det flyttede en del af handelen hjem til Danmark! Ikke for at prale, men det hører bare med til 'banen's historie.

'banen' måtte desværre holde en længere pause efter at have udsendt nr. 142, idet en IT-medarbejder blev syg og ikke længere kunne hjælpe. Det havde nær fået banen til at stoppe, hvis ikke Anders Madsen var dukket op med et 'hjælpetog' og et par gode historier, så vi fik nr. 143 på sporet igen. Et brev, som pludselig dumpede ned i postkassen, fyrede op under den gamle redaktør - eller cirkushesten, der ikke kunne lade være med at begynde at danse, da orkestret slog de første takter an...og nu har vi første udgave af nr. 144 på vej.

Hjertelig velkommen til både nye og gamle læsere!

Vido Hribar



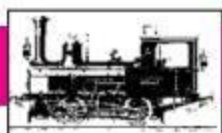
**BRAWAs
DSB ran-
gertrak-
tor Nr. 1**



FOTO: BRAWA

BRAVO, BRAWA!

Det er anden gang, jeg bruger denne overskrift, for BRAWA har endnu en gang overgået sig selv - med en model af traktor V36 i en DSB-udgave.



MODELNYT

Af Vido Hribar

Foruden den danske udgave, som er en ener, et tysk efterladelandskab efter Anden verdenskrig, har Brawa fremstillet en

nykonstruktion i endnu ni varianter, som vi bringer afbildet omstående. Formentlig for at få det til at løbe rundt salgsmæssigt, er V36 fremstillet i flere versioner - i analog BASIC+ samt digital BASIC+ udgaver og desuden i Digital EXTRA+ i ligeså mange udgaver og artikelnumre. Derved er hele spektret dækket. Det er ikke første gang, at der er fremstillet en model af rangertrakto-

FOTO:
James
Steffensen,
DSBs Motor-
materiel
1925-2007
banebøger



*Nr. 1
gjorde
tjene-
ste på
gods-
bane-
gården i
Køben-
havn*



Tjekkisk CSD T334



Østtysk BR 103 DR



Fransk SNCF 030

ren V36 - også mange andre producenter har gjort det i tidens løb - også DSB Nr.1 i H0. Og nu kan alle modeltogentusiaster finde den version, der passer til deres måde at køre modeltog på med det antal digitalfunktioner, som de lyster. Version EXTRA har et hav af digitalfunktioner (PluX22). Derfor er de tilrådeligt at give sig tid til at studere brugervejledningen - jeg havde nær sagt tage lokomotivførerkursus!

I 'Operating instructions' oplyses det indledningsvis, at lokomotivet er udstyret med den nylig udviklede decoder PluX22, som er RailCom® kompatibel - populært sagt at denn kan 'tåle' at være i selskab med andre decode-re (NMRA-DCC-Standard, Motorola protocol, SelecTRIX1 og SelecTRIX2). (En længere udredning

Deutsche Bundesbahns 'Doppeltes Lottchen' findes kun i digital EXTRA epoke IV+V



Tysk dobbeltraktion V36 231 og 204



Tysk BR DB 236



Tysk BR DB 234



Østrigsk ÖBB 2065

findes på Google!) Den kan vi springe over og i stedet for kigge på, hvordan underet virker. Decoderen er temperaturbeskyttet og kan programmeres stående på hovedsporet. Den kan selv automatisk genkende, om det skal køre analogt eller digitalt. Skulle det være nødvendigt at opgradere decoderen, kan det ske uden problemer, så den altid er med på den seneste udviklingsniveau.

Fra fabrikken er decoderen stillet på CV3 (adressen på pro-

grammeringssporet er CV01). I første omgang kontrollerer man, om alle F'erne virker, som de skal.

ALTSÅ - med F0 tænder man eller slukker hovedlyset. Med F2 høres hornets korte og lange fløjt, med F3 ringer man med klokken, F4 åbner for rangerhastighed, F5 slukker frontlygterne hhv. kobler og afkobler koblingen i front. F6 slukker baglyset hhv. kobler og afkobler koblingen bagved.

F7 tænder for lyset i førerummet, på F8 får man det samme lys til at svinde, på F9 tændes og slukkes for det lange fløjt, på F10 findes det korte, lave pift, på F11 det høje og korte, F13 bruges ved det lange fløjt, på F14 skrigger bremserne, på F15 støjer koblingerne + luften, der slippes løs. Førerhusets dør høres på



Italiensk FS BR 236



Belgisk SNCB BR 230



F16 åbne og smække i, og på F17 lyder konduktørens fløjte, på F18 og F19 stilles lyden hhv. lavere og højere, F20 lader maskinen holde i tomgang og med F21 deaktiveres bremselyden.

Jeg henviser ellers til den meget detaljerede brugervejledning på tysk og engelsk -

Sammen med modellen følger en uhyre detaljeret brugervejledning på tysk og engelsk. Nogen vil måske synes, det er skræmmende, men når og hvis man overhovedet får brug for den, vil man være glad for BRAWAs vejledning. Gid alle danske producenter viste så megen respekt over for forbrugerne! Der står i øvrigt lige meget tekst på begge sider af de to affotograferede løsblade!

FOTO: Ole Søndergaard, Motormateriel 8, banebøger



DSB traktor 1 på Islands Brygge i København i 1956.

*Mange fine detaljer og fjedrende puffer!
Bemærk også den detaljerede koblestang og det korrekte antal slanke eger på hjulene. DSB nr. 1 er 105,8 mm og vejer 165 gram.*

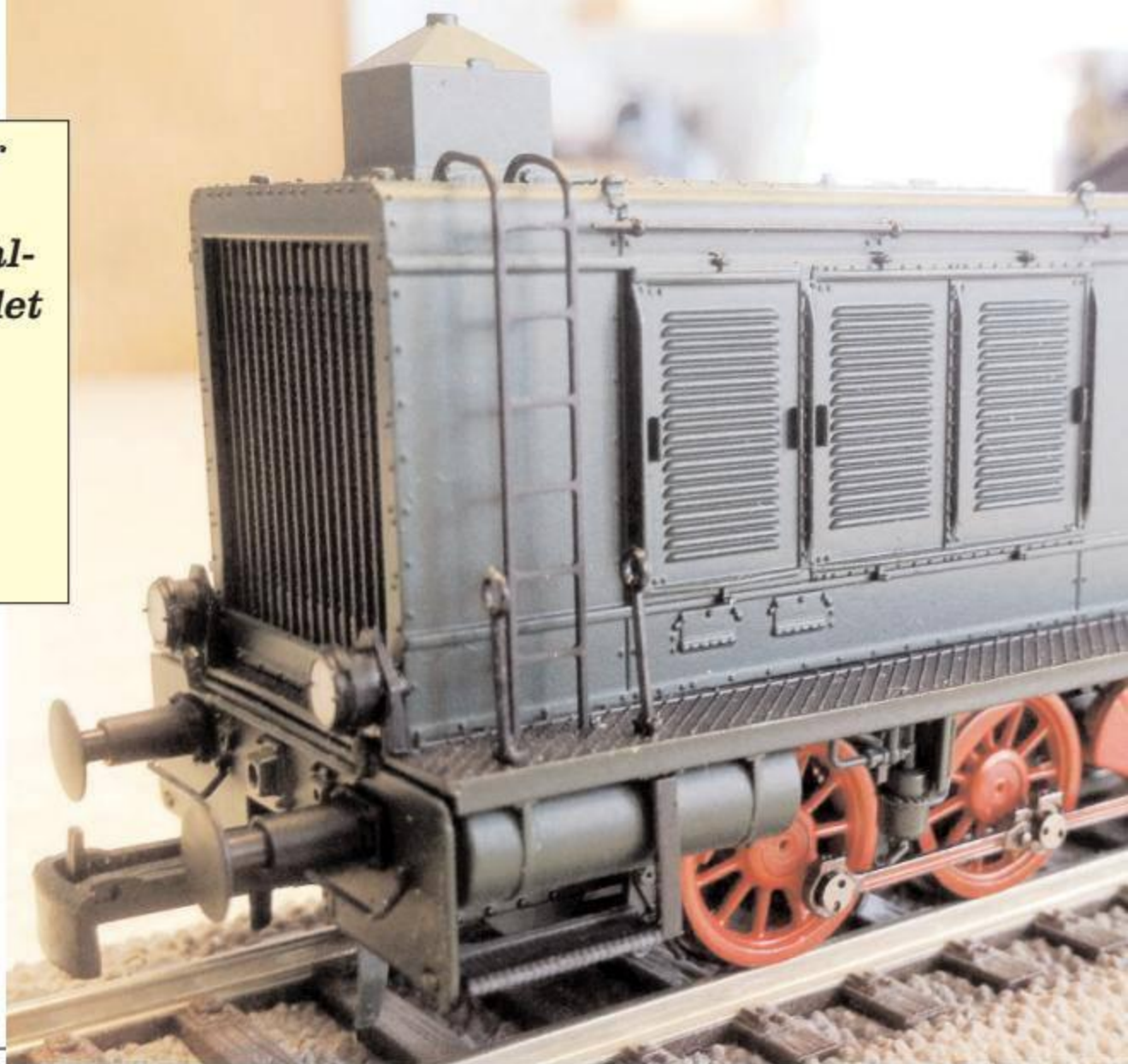
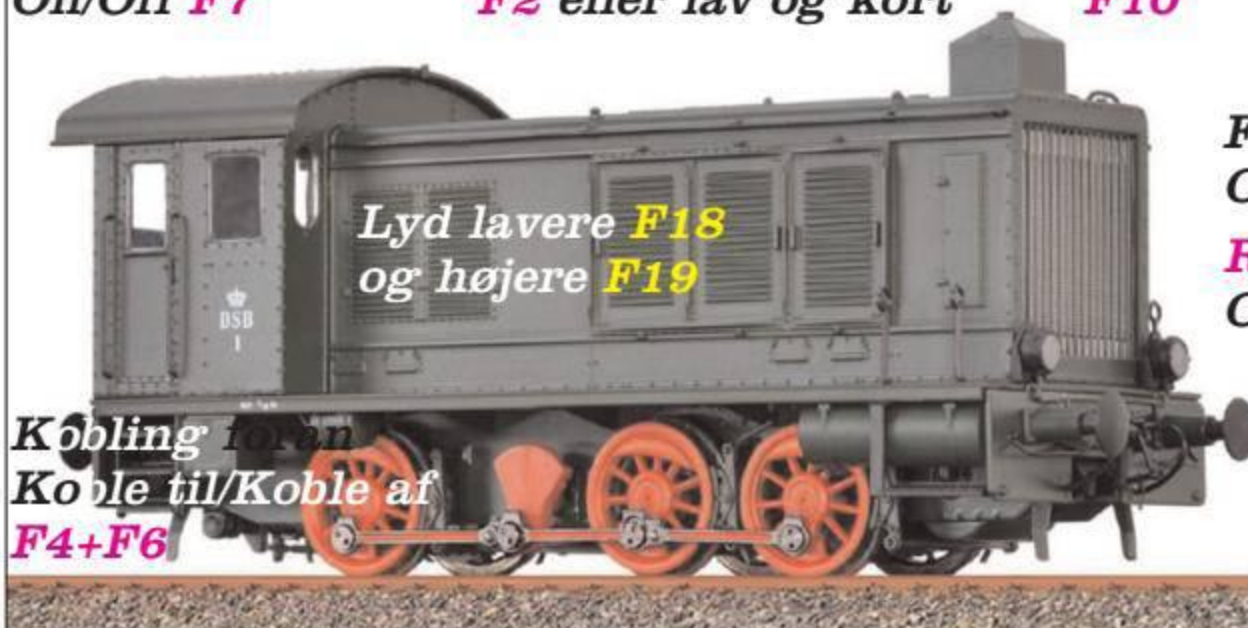


FOTO: VIDO HRIBAR

*Lys i førerhuset
On/Off **F7***

*Toghorn kort og lang On/Off
F2 eller lav og kort **F10***



*Lyd lavere **F18**
og højere **F19***

*Frontlys
On/Off **F0**
Rangerlys
On/Off **F4+F0***

*Kobling foran
Koble til/Koble af
F4+F6*

*Kobling foran
Koble til/Koble af
F4+F5*

FOTO: BRAWA

og endnu engang: Tag dig tid til at studere den, inden du skal ud at køre, især hvis du er begynder i digitalkørsel.

Når du kommer ud at køre, vil du opdage, at maskinen kører uden problemer over steder med strømløse afsnit som f.eks. over hjertestykker af plastic eller dårlige sporforbindelser. Det sker takket være en kondensator (power pack),

der bliver aktiveret første gang, maskinen bliver sat på sporet og i drift.

Hvordan fungerer modellen? Den er meget velkørende, har en flot lyd og el-koblingerne fungerer til og med. Power pack'en har masser af ekstra strøm, hvis der skulle være et krydspor eller en kurve med dårlig forbindelse. I forbindelse med motoren er der et ret lille

svinghjul. Krafttransmissionen sker kun via blindakslen, der derefter trækker de tre hjulaksler ved hjælp af selve kobbelstængerne. En modig løsning, og den fungerer! Opmærksomme læsere vil dog bemærke, at modellens bemaling (måske) ikke er helt korrekt. Taget på førerhuset skulle være DSB-aluminium, og man er uenige om hvorvidt hjulene skulle være røde eller sorte. BRAWA hævder, at hjulene var røde ved levering fra Berliner Maschinenbau Actien Gesellschaft (BMAG) til det tyske militær. Steffen Dresler, som har skrevet en bog om den tyske rangertraktor, der endte i Danmark, skrev, at farven oprindeligt var Wehrmachtgrå, en gråsort farve, og at den havde røde hjul og kobbelstænger. Til Danmark kom lokomotivet i 1942 og var i brug ved den Luftwaffe-drevne bane Nr. Nebel-Nymindegab. Den skulle bruges i forbindelse med bygning af Tirpitz-kanonstillingen, som aldrig blev helt færdig. Da krigen sluttede, blev det 38 ton tunge lokomotiv beslaglagt og sendt til Fredericia. DSB blev tilbudt at overtage lokomotivet, og det ville DSB gerne - helst uden beregning. Til sidst endes man om, at DSB kunne købe det til ophugningsværdi af 4000 kr. Rangertrakto-



FOTO: Jan Pedersen

blev overdraget til DSB i 1946, og den blev flyttet til centralværkstedet i København til fordanskning. Steffen Dresler skriver, at DSB Nr. 1 blev sat i drift i 1947 som 'Rangertraktor Nr. 1 med tjeneste på Københavns Godsbanegårds rangerryg, da den var særdeles velegnet til formålet på grund af sin store adhesionsvægt - den kunne trykke ret store vognstammer.

Højest sandsynligt er trakto- ren bare blevet rensset af, har fået DSB påskrifter og beholdt sin oprindelige Wehrmachtgrå farve, som på billeder synes næsten sort. Da der efter krigen herskede stor mangel på farver og lakker, er det derfor sandsynligt, at Traktor Nr. 1 blev sat i drift i RAL 7021 (Werhmacht-grå), som den blev ommalet i i 1942.

Ved en reparation i 1957 blev trakto- ren ommalet i de ny

*LJ M14 krydser Maribovej
i Nakskov*



FOTO: Jan Pedersen

standardfarve for DSB rangertraktorer, nemlig DSB nr. 2 grøn. Dresler skriver, at traktoren i følge nogle kilder havde røde hjul ved indsættelse hos DSB, da ikke alle bemalingsforskrifter blev fulgt. Den blev udrangeret og skrottet et par år senere efter en kardanakselsskade. Uenigheden om farven kunne opklares med at

efterlyse et farvefoto, og det være hermed gjort, men hvem vil i 1957'erne gerne spille sin dyrekøbte farvefilm på en tysk rangertraktor? 🚧



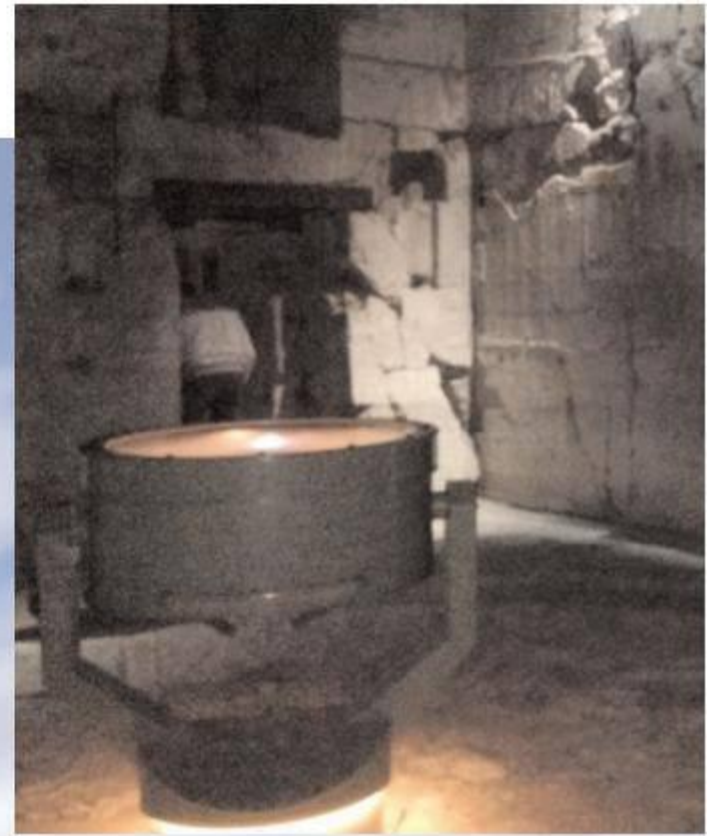
FOTO: Jan Pedersen

FOTO: Jan Pedersen



Flere danske privatbaner havde MaK-byggede V36. TKVJ M2 blev kaldt 'Degerfors uhyret', da den kom fra Sverige til TKVJ i 1963. I 1970 blev den solgt til Lollandsbanen, hvor den hed M14. LJ solgte igen i 2007 til et tysk veteran tog

'TIRPITZ' I BLÅVAND



*Tirpitz blev forsøgt
sprængt i luften, men
det viste sig at være en
for hård nød at knække
for vore ingeniørtropper.*

*Bunkeren er gravet ned i
vestjysk sand med 3,5 m
tykke mure af armeret
beton. I forgrunden
dele af kanonløbet,
som aldrig kom
i brug, da krigen sluttede,
før stillingen blev færdig.*

Tirpitz-stillingen i Blåvand var en del af Atlantvolden, som tyskerne anlagde under Anden verdenskrig som forsvar mod de Allieredes ventede invasion. Og til brug ved byggeriet af kanonstillingen importerede Wehrmacht lokomotivet BR V36, som efter den tyske kapitulation blev

overtaget af DSB som traktor nr. 1 og som i ti år fungerede på godsbanegården i København. Samtidig med vort besøg i Vestjylland udsendte BRAWA en model af

FOTO: Vido Hribar

OG BUNKE I HANSTHO





Indgangen til bunkerens dystre dyb og mørke, der fortæller stedets historie på godt og ondt. Besøgende får ved indgangen udleveret en lydaspiller med forklaring om diverse udstillingsgenstande.

DSB nr. 1, og det var meget a propos denne fotoreportage og senere også et besøg i Hanstholm, hvor en lignende stilling derimod blev

færdigbygget. Tirpitz blev forsøgt fjernet, og da det viste sig at være umuligt, endte den som et museum.

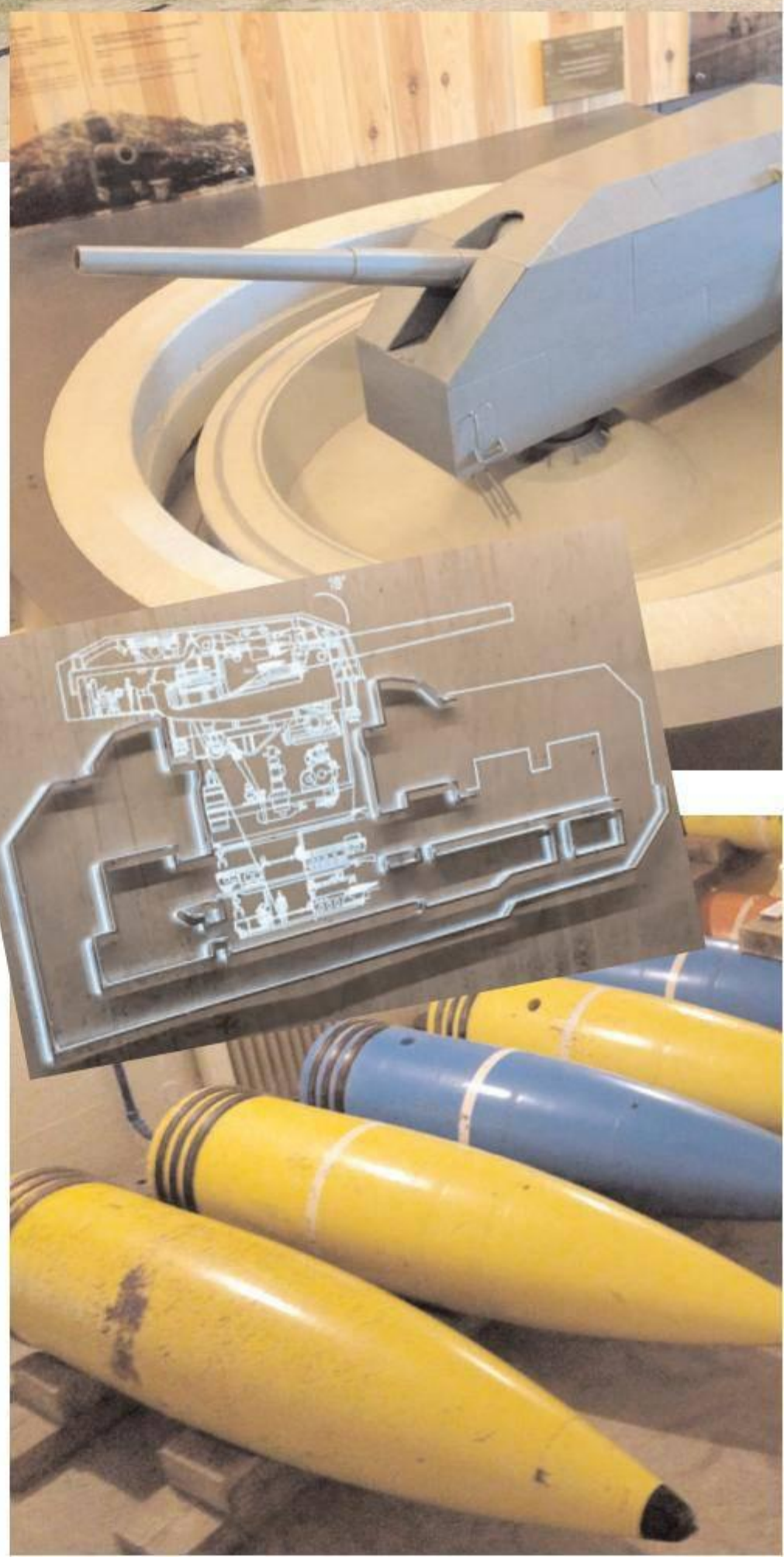
RMUSEUM OLM



Kanonen, der står ved indgangen til museet i Hanstholm er af samme kaliber som den i Blåvand der skulle sikre indsejlingen til Esbjerg. Hanstholm kanonen skulle sammen med kanonen i det norske Kristiansand hindre britisk flådes indsejling i Østersøen via Skagerrak.



Kanonen, der er 19,63 m lang og vejer 111 ton, er oprindeligt udviklet til slagskibe af Bismark-klassen. Før den i maj 2005 blev flyttet til Hanstholm, kunne den ses på Tøjhusmuseet i København. Den kom heller aldrig til Tirpitz-stillingen i Blåvand, men ventede på videre transport på Guldager station ved Esbjerg, da broerne i Varde ikke kunne bære de tunge kanoner. Arbejdet med Tirpitz-bunkeren blev påbegyndt først i juli 1944 og skulle være klar til september 1945. Stillingen skulle være monteret med to 38 cm kanonrør på et pansertårn med skudkadencen på to skud i minuttet pr. rør.. Den forventede levetid for et enkelt kanonrør blev beregnet til 250 skud,





før selve riffelgangen var slidt op og skulle udskiftes. Uden for bunkeren i Blåvand ligger der stadig nogle af de udskiftelige segmenter, som riffelgangen blev opbygget af.



At fodre kanoner med granater af den størrelse var ingen smal sag. De skulle hejses med en kran, idet de store vejede 800 kg, og de mindre 495 - deres rækkevidde



Model af kanonen i Hanstholm, der var tre etager høj.



var hhv. 42 og 54,9 km. Granaterne blev fragtet rundt på anlægget på de små vogne, trukket af et lille lokomotiv.



Hanstholm blev i sin tid tømt for civilbefolkningen af tyskerne og omdannet til en fæstning, hvoraf en del bunkere endnu kan ses. De, som er bygget på stranden ved Vigsø, er efterhånden blevet opslugt

af havet, men mange andre længere inde i landet står stadigvæk. Den anden af de to kanonstillinger i land er sågar brugt som en del af kulissen i en Olsen-bande film. Som det fremgår af kortet (t.v.), er der også en museumsbane i område som oprindeligt tjente til betjening af kanonstillingerne med ammunition. I dag bliver den brugt til at transportere de mange turister gennem området.



motor
materiel 9

RANGER-
TRAKTORER



NYE BØGER



Nedenfor: Jan Pedersen har fotograferet Ardelt MBJ 143 som trækraft på Maribo-Bandholm Veteranbanen da man var i gang med udskiftning af 900 sveller.

FORsinket

Det var fra Bane Bøgers side oprindelig planen, at niende bind af Motormaterielserien skulle udkomme inden jul, men store udfordringer omkring tegningsarbejdet har sinket færdiggørelsen. Man håber at kunne udsende bogen i første kvartal 2019.

MM9 handler om rangertraktorerne, der ofte var de mest undseelige blandt motormateriellet. De havde i mange år ikke i samme grad myndighedernes bevågenhed som de 'rigtige' lokomotiver og motor-



vogne. Desuden leveredes nogle rangertraktorer af mindre maskinfabriker, for hvem produktionen af jernbanemateriel blot var én af mange aktiviteter og ikke noget, man nødvendigvis førte omhyggelige byggenummerlister over, ligesom der i en række tilfælde

ikke har foreligget fyldestgørende tegningsmateriale.

Det betyder, at der i bind 9 i langt større omfang end ellers i MotorMateriel-serien tages forbehold med hensyn til visse oplysninger og tegninger, men trods dette vises der faktisk tegninger af hver eneste type, nogle endda i flere udforminger. Nogle af de tidligere rangertraktorer var så små, at man har valgt ikke kun at vise dem i størrelse 1:87, men også i størrelse 1:45, så man kan få flere detaljer med.

Det er lykkedes at fremfinde mange hidtil upåagtede kilder, som giver en masse nye oplysninger om rangertraktorerne. Det påvises f.eks. at Frederiksværkbanens to benzintraktorer af Bjurström-typen ikke var helt ens, og at den ene blev færdigbygget på Hviids Maskinfabrik i Hillerød! Og for de fleste er det nok overras-

kende at læse og se hvor store forskelle, der var på første serie (101-106) og anden serie (107-116) af de tyskbyggede Ardelt-traktorer. Ja, selv de nærmest ukendte rangertraktorer ved amtsbanerne i Sønderjylland er det lykkedes at finde mange nye oplysninger om.

Så nok hørte rangertraktorerne til de mindste og ofte lidt oversete trækraftenheder ved jernbanerne, men bogen om dem er på ikke mindre end 160 sider! Dels fordi den omfatter så mange forskellige typer og dels på grund af den fyldige beskrivelse og de mange fotos - inkl. mange i farver.

MotorMateriel 9 - Rangertraktorer af John Poulsen - 160 sider liggende A4, stift bind. Ca. 400 ill. i s/h og farve, ca. 60 tegninger i 1:87 og et mindre antal i 1:45. Forlaget bane bøger 2019. Vejledende salgspris kr. 399.



NB: Omstående illustrationer hører ikke med til MM9-bogen om rangertraktorer:

MBJ 143 på vej med friske sveller...

FOTO: JAN PEDERSEN





MBJ 143 i aktion - gamle sveller lastes...



...og nye sveller losses.



Træer på Maribo-Bandholm Veteranbane trimmes.

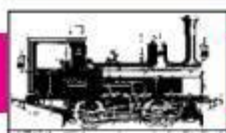


MBJ 143 i gang med græsslåmaskinen på veteranbane-strækningen

ALLE FOTOS: JAN PEDERSEN



M36 i Nakskov



FOTOREPORTAGE

af Jan Pedersen

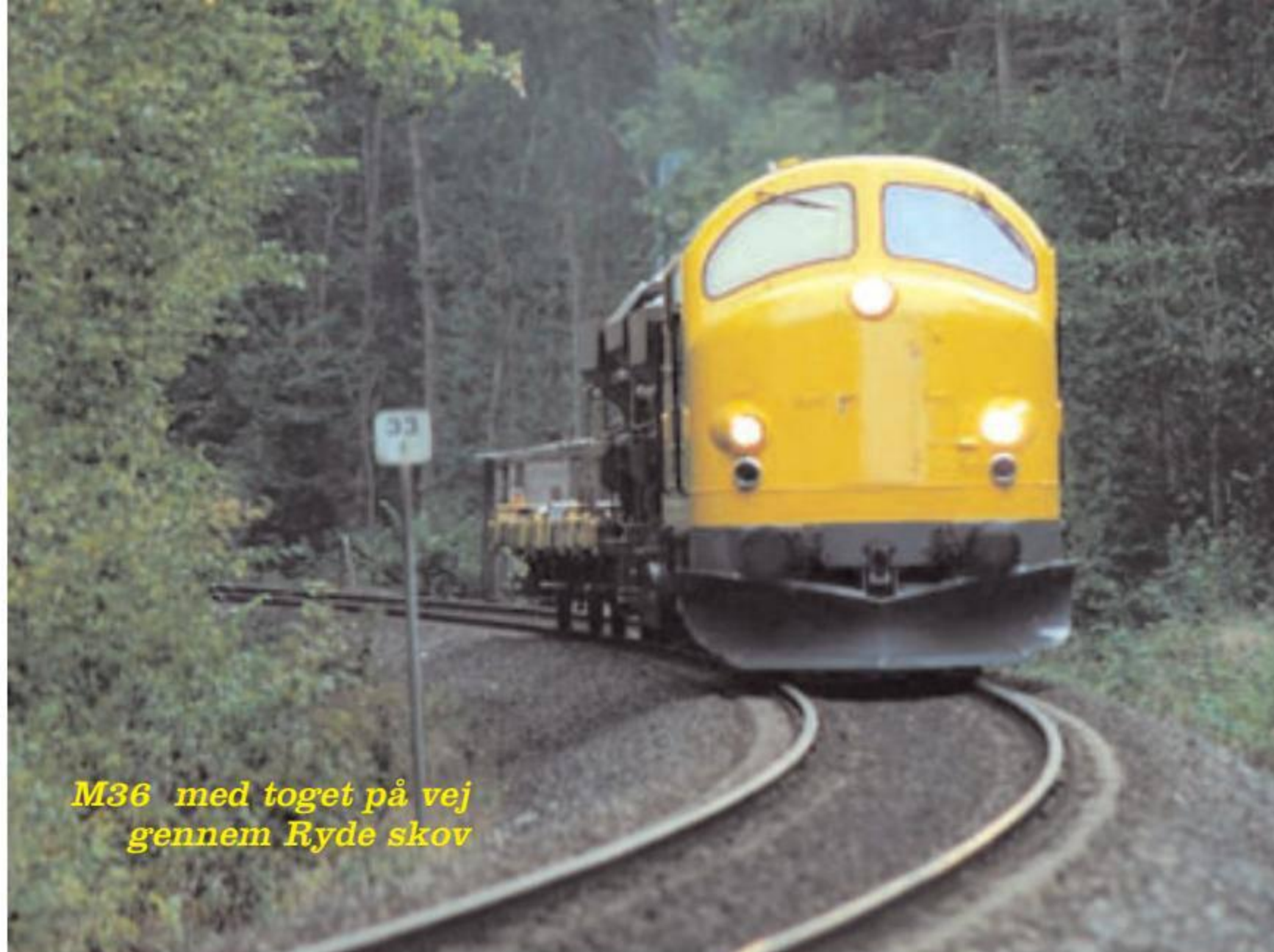
KØRE- SKOLE



Skoletoget rangerer i Maribo

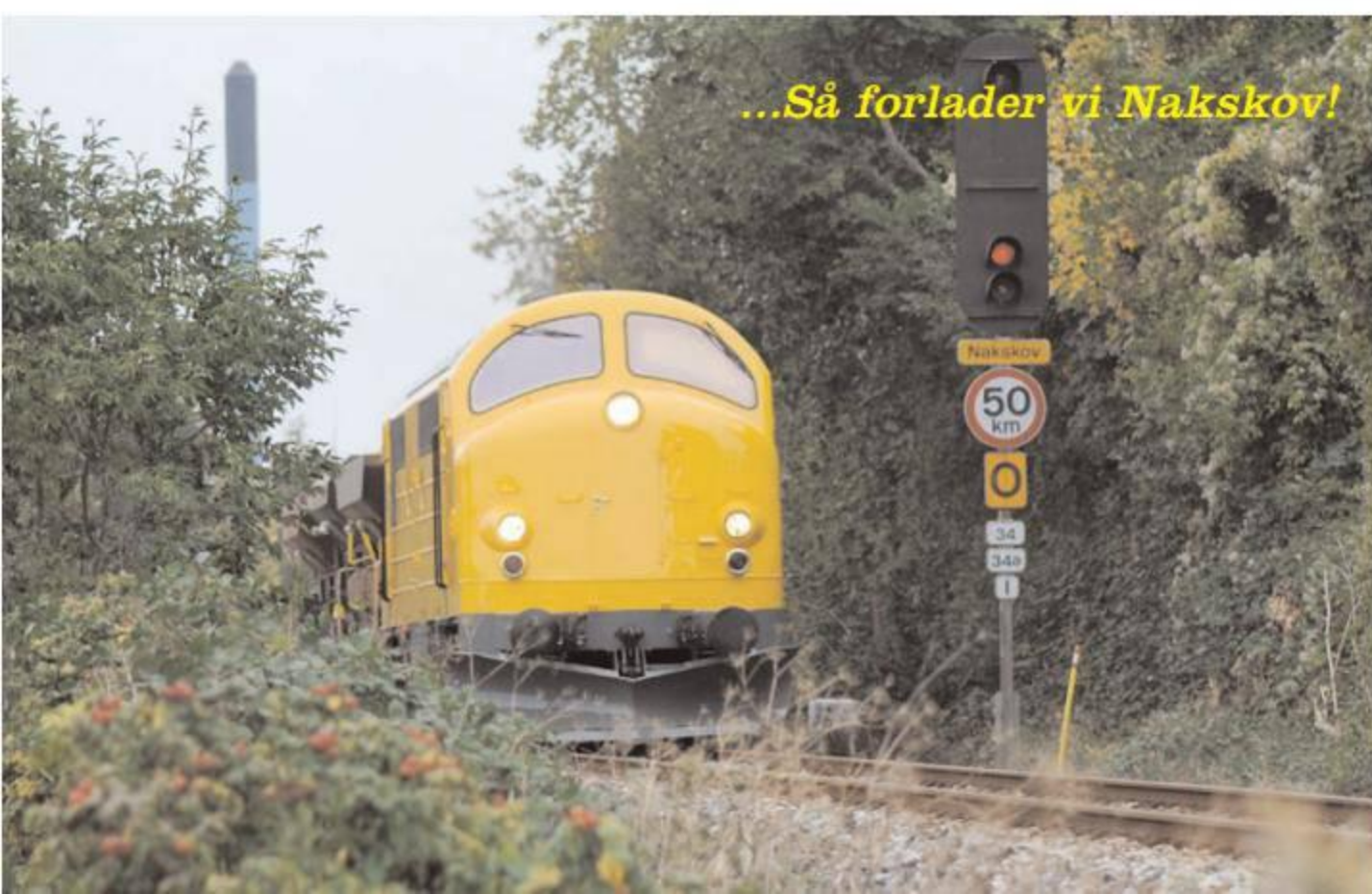


Godstog er sjældne gæster på Lollandsbanen, nu RT/regionaltog, men det betyder ikke, at man ikke har brug for lokomotivførere. Af og til bliver de uddannet på strækningen



M36 med toget på vej gennem Ryde skov

mellem Nakskov og Maribo med M36 som trækraft passet ind i RTs køreplan og med flere krydsninger undervejs. SkoleGodstoget har flere Fccs og Xtg-vogne læsset med skærver samt



...Så forlader vi Nakskov!

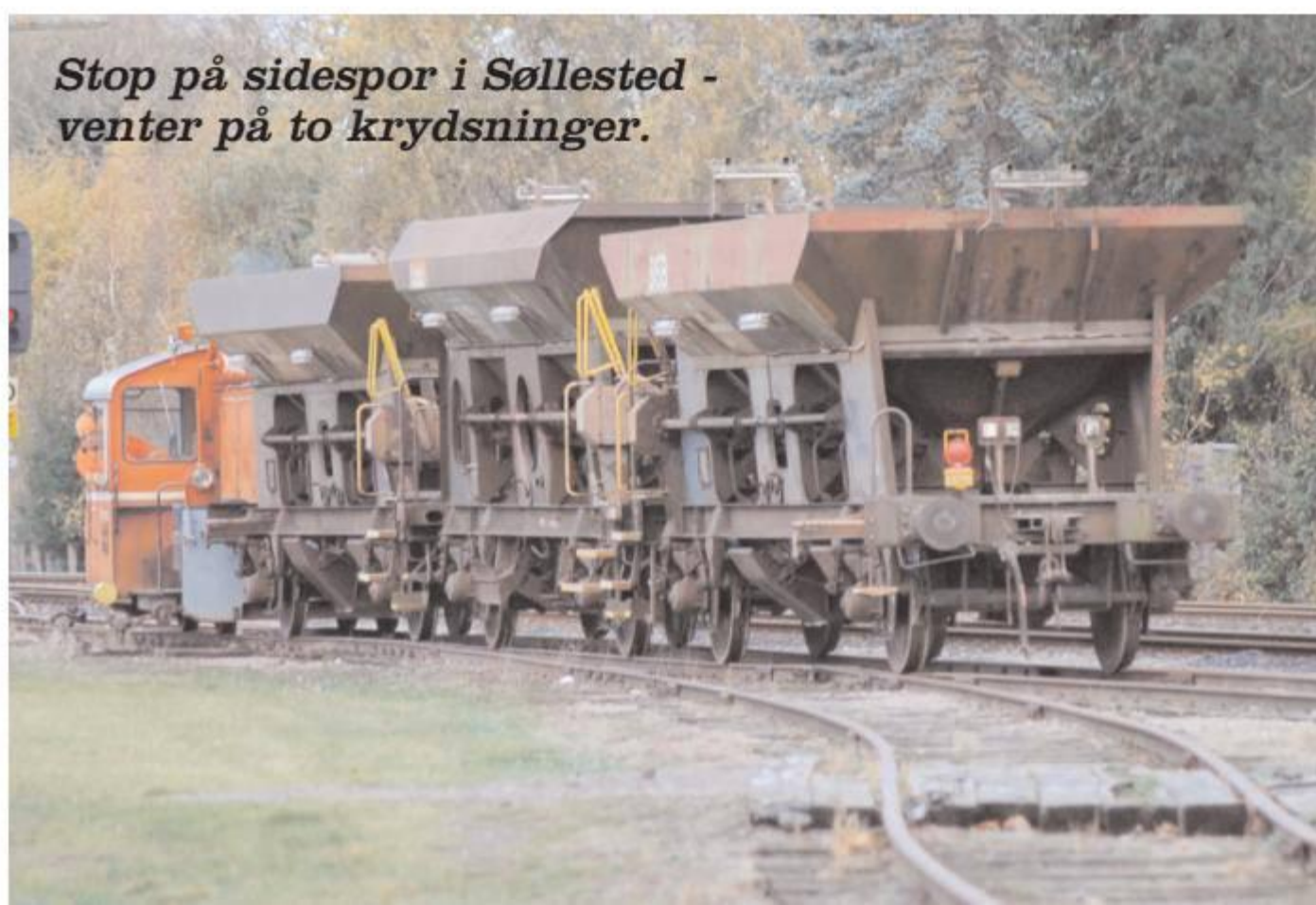
SB4+SB1+SB5 på krogen. Uddannelsen, der forestås af Jan Clausen, omfatter betjening og kørsel med LJ M36 og Mx 1043 samt rangering. Foruden



teori og fejlfinding på M36. Vores billeder er taget over et par dage, hvor man ikke alene havde skolekørsel med LJs MY'er, men også to sammenkoblede togsæt IC2. Der



LJ M16 med Fccs nær Søllested.



Stop på sidespor i Søllested - venter på to krydsninger.

var ingen til at køre M36, da baneafdelingen fra Maribo skulle til Nakskov med Fccs-vogne, som skulle til eftersyn, så man brugte den

Skoletøget ved Skovlænge på vej mod Nakskov.



gode gamle køf M16 til jobbet. Siden man ophørte med at fragte sukker i containere fra Nakskov Sukkerfabrik og LJs containerkran blev afmonteret, har det været småt

Gode gamle LJ køf M16.



Hjemme ved den gamle remise i Nakskov.



med godstrafik. Ringbanen på havnen er også blevet dels pillet op og dels asfalteret - til gengæld har man investeret stærkt i havnen, men det er anden historie! 🚗



FASCINER



Den internationale hobbymesse i det sydtyske Friedrichshafen fra 1. til 4. november med over 50.000 besøgende melder om stor succes. Byen ligger i trekanten Tyskland, Svejts og Østrig, så det kan ikke undre, at så mange kom for at se, hvad 400 udstillere havde at vise.

Modeljernbane var kun et lille segment af kæmpeudstillingen med fly, skibe, arbejdskøretøjer, racerbiler og så meget andet. Som altid koncentrerede vi os om diverse anlæg som inspiration for vore læsere. Vi begynder med et indtryk fra et modulanlæg, man er begyndt på for 20 år siden, og som viser den smalsporede Mariazellbane i HOe. Hvert år vokser anlægget med



*Til højre:
Tresserne i
Algäu. Et anlæg
i 12 moduler, der
viser de første
600 m af bane-
gården i
Ottobeuren.*



ENDENDE ANLÆG!



*Anlægget er bygget af Günzta
Museumsbahn-Verein ved
Engelbert Miller, D-87724
Ottobeuren*

*En detalje fra
Ottobeuren .
Sporet er fra Lenz,
og skærverne er
ægte knust
granit.*

nye moduler - i år udvidet med nye broer og modeltro stationer, hvor meget af det er selvbyg, også master og luftledninger. Anlægget er imellemtiden vokset til 13x7 m og drives af Mariazellerbanens ven-

ner ved Josef Kaufmann i A-8075 Hart ved Graz.

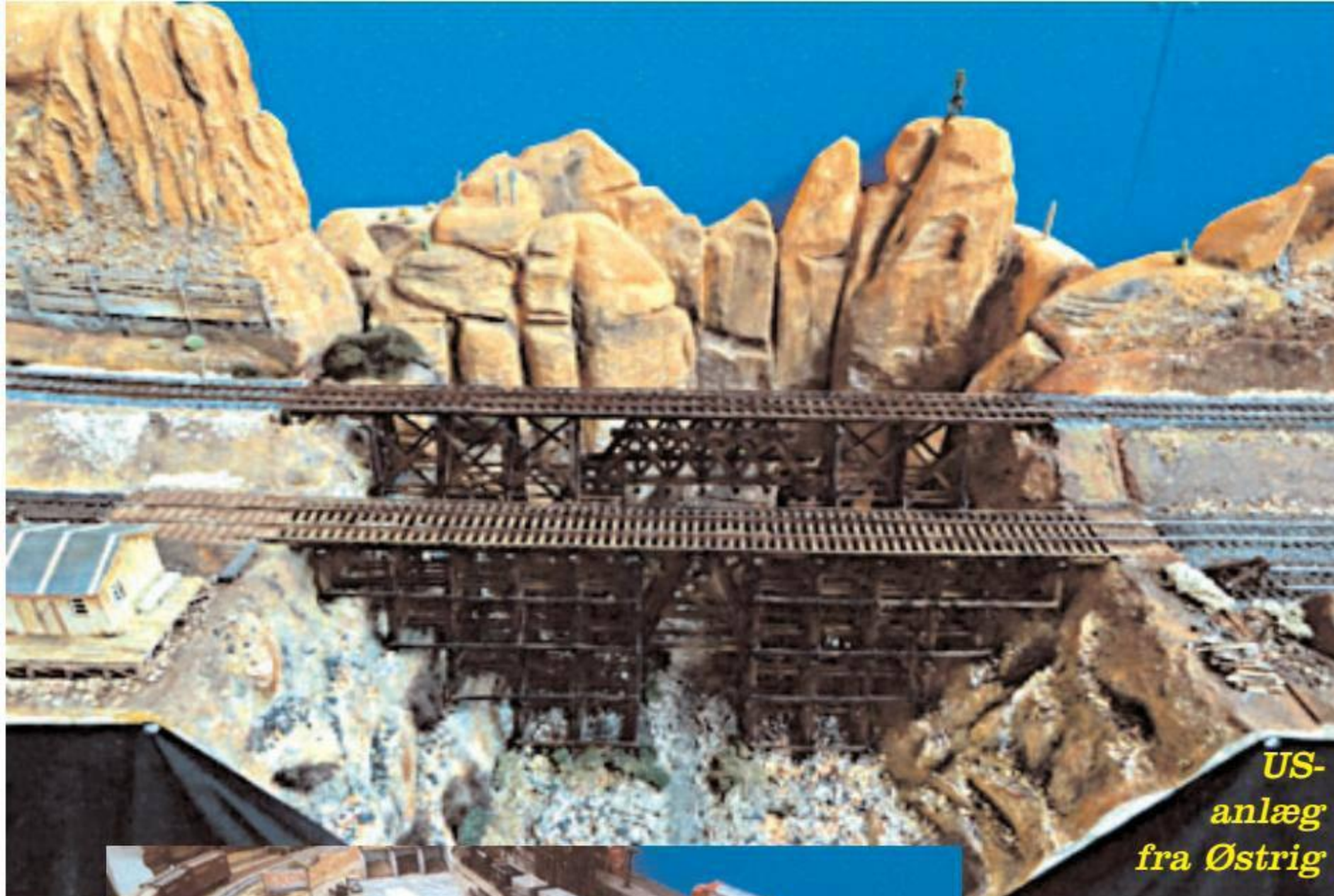
Også en tovbane - også kaldet funicular - fra Brawa var med på udstillingen, og den kørte hverandet minut mellem to stationer - fra Dalby til

Bjergby og tilbage igen. Det var et anlæg bygget af museumsbanekluben i Gumzta.

Robert Wolf fra den østrigske A-6410 Telfs kom med et amerikansk 6x10 m store modulanlæg, hvor det var muligt at køre med tidstypiske lange togstammer med flere lokomotiver i traktion. På den



*En tovbane kørte
op og ned i
2 minutters
takt.*



US-anlæg fra Østrig



1 USA TEAM ved Paul Schraepen, B-3511 Hasselt med et 19x7,5 m store anlæg med New York Central i 1950'erne som forbillede med både damplokomotiver og dieseler sammenkoblet

ene side af anlægget var der et dobbeltsporet ørkenlandskab, mens der på den modsatte side var et bjerglandskab, hvor sporet kom over en kløft ved at svinge sig over to klassiske trestle-broer. Fra Belgien kom Spor



Mere US-tog fra Belgien.



*- og et
US-anlæg
fra Belgien.*

md Kadee-koblinger. Godsvogne, der var mesterlig patinerede ved brug af ni forskellige farver, havde hjul med kuglelejer. De såkaldte reefers (kølevogne) blev ved Icing Dock (isfabrik) læsset med is til den næste tur.

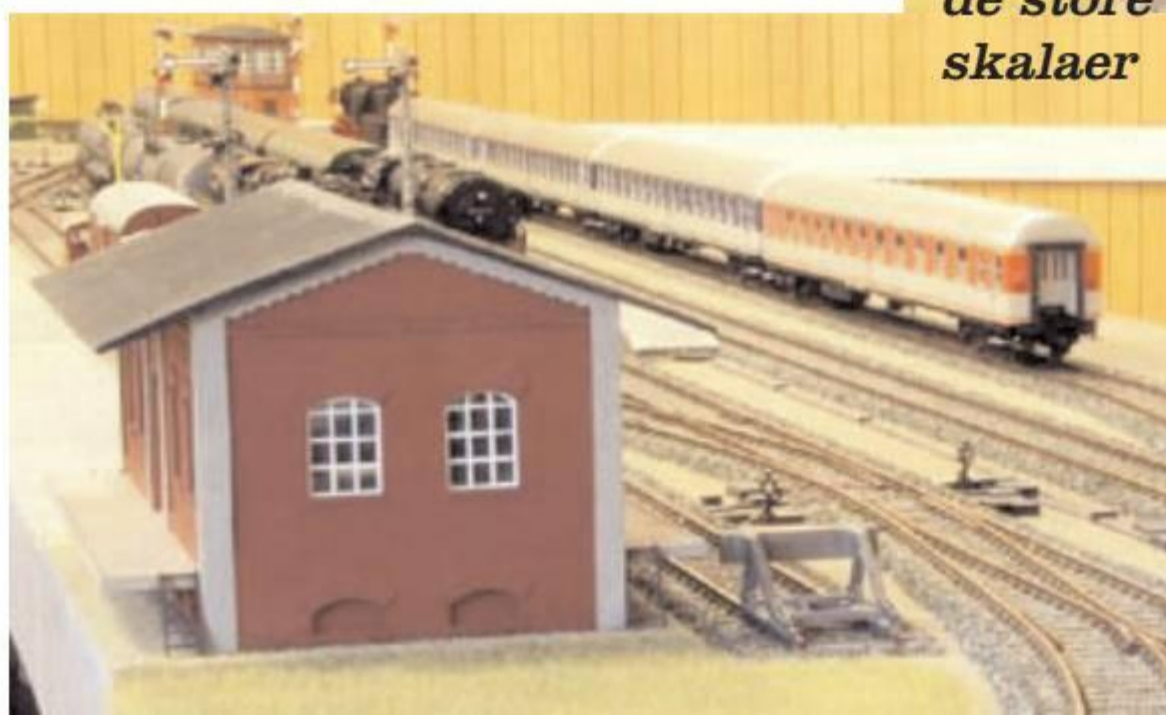
Modelleisenbahnfreunde Markdorf i D-88677 Markdorf ved Hans-Peter Zyganik var heller ikke kede af det - også de med et stort anlæg 10,2x4,1 m i skala 1. På statio-

nen fra 1970'erne sås overvejende damplokomotiver som trækraft, men der var også



*Der var
mange
store
anlæg i
de store
skalaer*

*som
dette
fra klubben
i Markdorf.*



de første dieseler til at trække togene på det i øjeblik-

*Skala TT anlæg
fra Görlitz*



ket hesteskoformede baneanlæg, der består af flere moduler. Skinnerne var fra Hegob



og Hübner med motoriserede sporskiftedrev. Besig-formsignaler med servodrev var digi-

taliserede og styredes fra en Notebook.

Det tog Görlitzer Modelleisenbahnverein ved Uwe Rotenbusch, D-02827 Görlitz otte år at bygge banegården Grenzingen, som kunne ligge et hvilket som helst sted i det gamle DDR. Størrelsen var 6,7x4,1 m og skala TT, som var udbredt i østbloklandene, hvor hovedparten af produktionen i denne skala sælges i dag. På anlægget, der kan placeres i 1970'erne, kører for DDR typiske damp- og diesellokomotiver, mens motortog ellokomotiver findes på anlæggets S-tog-strækning. Der er også sporvogne som 'rosinen i pølseenden' og som en særlig attraktion på det flotte anlæg.



Maximilian Mariotti fra I-44122 Ferrara i Italien og hans VBF Group (Ferrara-Venturina) havde et modulanlæg i HO i størrelsesforhold 19x3 m, som repræsenterer et hjørne af den toskanske kyst. Anlægget består af banegårdene Follonica og San Vincenzo, og stationen Campiglia Marittima samt en kyststrækning med flere kørende togenheder. Disse tre byer ligger ved kysten, lige over for øen Elba, hvor Napoleon var





interneret. Banegården strækker sig over 10 m og med tre parallelspor. Man prøvede at bygge det så virkelighedsnært som muligt med seks bygninger af krydsfinér, pap og kiksemballge. anlæggets 72 små køreledningsmaster er fremstillet af messingrør, mens 24 banegårdslamper har LED-belysning.



Lindental station kunne ligge hvor som helst i Tyskland ligesom den travle Galvaniserings anstalt på billedet til venstre.

*Smal
spor
efter
tysk og
svejts-
isk for-
billede.*



Spor II m modul anlæg fra Club Holland ved Gideon Biesot, NL-3075 Rotterdam var opstillet på flere borde på 20x4,5 m og var computerstyret via tablets /smartphones. Dertil garneret med lyde og andre effekter. Togene kørte efter en køreplan, og efter en tur blev de rangeret manuelt og sat i drift igen. Togene kørte på smalt spor efter svejtsisk og tysk forbillede (Rhätische Bahn, Harzquerbahn og

Sachsiske smalsmalsporbaner).

Et anlæg i H0 og med Märklins K-skiner, bygget af Modellbahnfreunde Bliesen ved Thomas Kriebs, D-66809 Nalbach, viste den femsporede banegård St. Wendel (Saar). Den var anlæggets centrum med ni forskellige tog, der kunne køres samtidig. Anlæggets størrelse var 6x3 m,

Et smalsporet anlæg inspireret af 1960'erne med sand og træ som banens vigtigste fragt



*Endnu
et stort
smal-
sporet
anlæg.*

kom fra Team 750 Dortmund ved Horst Gasthaus, i 58285 Gevelsberg. Anlægget målte 17x7 m og kunne også styres af publikum med hver sit tog. 🚂



*St. Wendel var
omdrejningspunkt
for ni tog i drift.*

