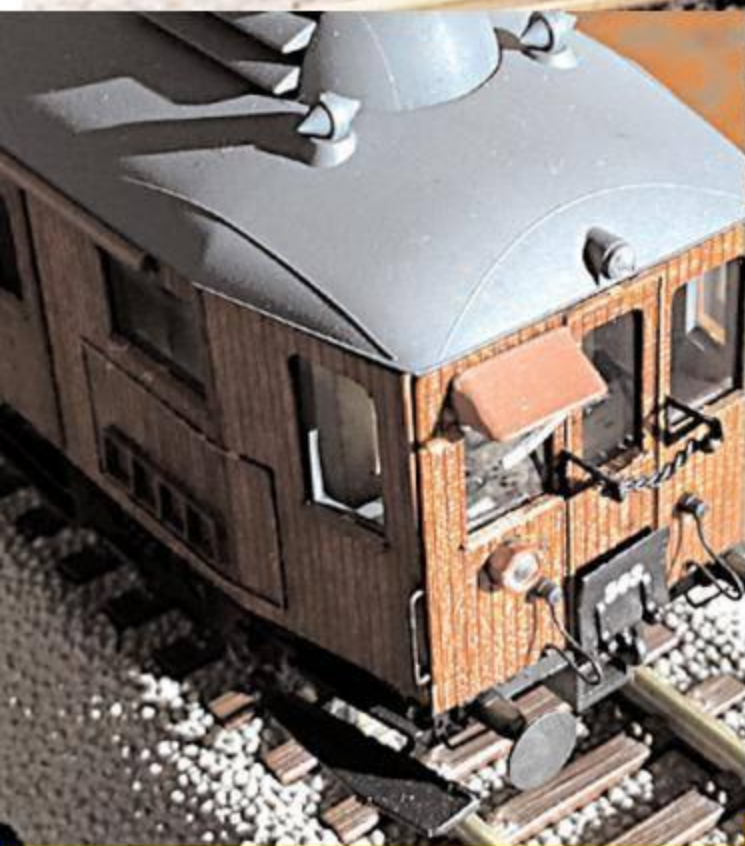


www.banen.dk

# banen on-line

NR. 145

DSB  
litra  
ML  
503



DER ER  
GAET  
GED I DEN I RØDBY F.



MODELTOG FOR ALLE

Næste gang i Taastrup  
30.marts - 31.marts 2019

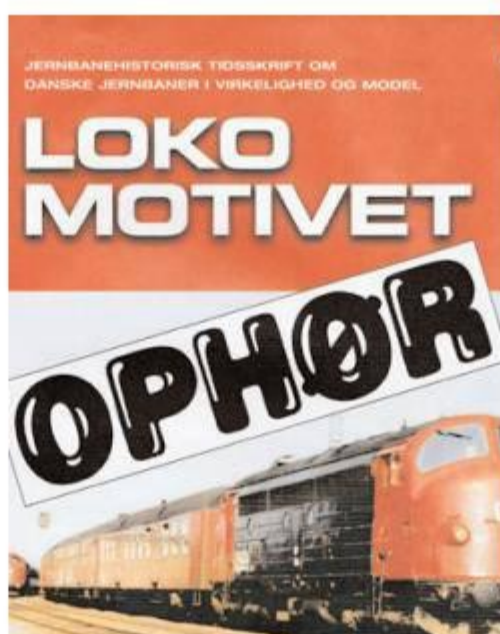


# Tør vi sige på gensyn?

LEDER



'Lokomotivet' i Næstved har i 33 år været en inspiration for mange, også for 'banen' i Nakskov. Mange oplevede os som to blade, der supplerede hinanden. Da jeg sidst i december hørte om 'Lokomotivet's' 'ophør', kunne jeg ikke rigtig tro det, før jeg læste lederen i bladet. Det var rystende læsning, som mindede mig meget om de dage i 2011, da 'banen' måtte tage afsked med sine læsere dog af helt andre grunde. Om 'Lokomotivet' vælger den samme løsning som 'banen' og vender tilbage eller finder en anden og endnu bedre løsning, vil tiden vise, for det vil ikke være første gang. Når man har læst redaktør Torben Andersens 'KUPÉsnak' i det sidste nummer, nr. 134, kunne det nok ikke være anderledes. Det var i første omgang det vigende oplag, den dyre og til dels svigtende distribu-



tion med PostNord samt stigende trykkeomkostninger, der afgjorde sagen. Da 'Lokomotivet' åbnede mulighed for at læse gamle numre af bladet på internet, sprang mange forhandlere fra, og der var kun 11 tilbage, der solgte samlet 148 eksemplarer i løssalg. Når der også kun var 367 abonnenter tilbage, var der ikke andet at gøre end at kaste håndklædet i ringen. Der var også andre faktorer, der var medvirkende til den sørgelige afslutning, og det har redaktionen redegjort nærmere for i bladet. Det er svært at sige farvel, og derfor vover jeg at sige: På gensyn, 'Lokomotivet!' I holdt en pause i to omgange og er hver gang vendt tilbage. Så hvorfor ikke vende tilbage en tredje gang - digitalt og spare trykke- og porto-udgifter og en masse andre ærgrelser? Kom dog på banen igen!  
VIDO HRIBAR

*Prøvetoget med lokomotivet fra Hectorrail i front.*



# FARTREKORD PÅ FREMTIDENS JERNBANE



**BANEDANMARK**

**Af Anders Madsen**

Den 5. november satte testtoget ny hastighedsrekord - 255,2 km/t mellem København og Ringsted

Testtog satte for nylig ny dansk hastighedsrekord på den nye jernbane mellem København og Ringsted. Flere gange blev der sat fartrekord, da prøvekørslerne blev afviklet over seks uger i forbindelse

med godkendelsesprocessen frem mod almindelig jernbanedrift med 230 km/t som højeste hastighed.

Under stor bevågenhed fra togglade børn og voksne nåede testtoget op på 253,7 km/t fredag den 2. november 2018. Senere kom en ny rekord på 255,2 km/t mandag den 5. november 2018. Men her stoppede festen ikke. Testkørslerne fremkom med en ny dansk rekord onsdag den 21. november 2018. Her kom man op på 255,6 km/t.



- Det er en stor dag for projektet og Banedanmark at se toget komme susende på den nye bane. Vi har været i gang med at bygge denne helt nye bane i mange år og det er dejligt, at vi begynder at kunne se et færdigt resultat, skriver

Steen Neuchs Vedel, anlægsdirektør i Banedanmark i en pressemeddelelse.

Det testtog, der kørte på den nye bane, var af typen Siemens Taurus og fra jernbaneselskaberne Hector Rail og Deutsche Bahn (DB). Trækraft for



***DBs Taurus fik kun lov til at trække toget på til 100 km/t.***



FOTO: KENNY KARIYAWASAM

*Toget blev vendt flere gange for at få 242.502 i front og teste banen i begge retninger.*

- kørte ekstremt hurtige tog på strækningen.

Ringstedbanen, der bliver kaldt fremtidens jernbane, lever ellers en stille tilværelse efter første egentlige passager-

FOTO: KENNY KARIYAWASAM



hastighedsprøverne var Hector Rails lokomotiv 242.502 med navnet 'Zurg'. Herefter tre prøvetogvogne fra DB og et DB-lokomotiv af typen 182.

Der er for alvor kommet hurtigtog på den nye højhastighedsbane. Og det burde ellers være en unødvendig advarsel, men Banedanmark gik alligevel ud i offentligheden og mindede om, at det er både ulovligt og livsfarligt at krydse banen, mens der - efter danske forhold

tog for særligt indbudte kørte 29. april 2017. Problemet består i, at den nye strækning skulle have haft det nye signal-system ERTMS. Det er der imidlertid store problemer med, da det er sværere at indføre end forventet. Banedanmark har meddelt, at man er kommet for sent i gang med plan B for Ringstedbanen. Plan B betyder, at man foreløbig skal køre efter det gamle, konventionelle signal-system. Tidsplanen for det



*Testkørslerne varede i 20 dage, hvorved togene kørte sammenlagt 12.000 km.*

10 milliarder kr. dyre baneprojekt bebudede åbning for trafik i december 2018, men dette er nu udskudt til maj 2019. Foreløbig er der i løbet af 2018 kun kørt passagertog med MR-tog, der har været forbeholdt personale fra Trafikstyrelsen og Banedanmark, da der kræves dokumentation for at banen lever op til gældende sikkerhedskrav.

Der er altså fortsat et stykke

vej, inden de almindelige rejsende får fornøjelse af den nye bane, der på sigt skal gøre rejsen til og fra Jylland og Fyn hurtigere end i dag. Men Banedanmark glæder sig til den dag, de rejsende kan opleve den nye bane.

- Alle i Banedanmark glæder sig til, at vi kan byde pendlerne og passagerne velkommen på den nye bane”, slutter Steen Neuchs Vedel.

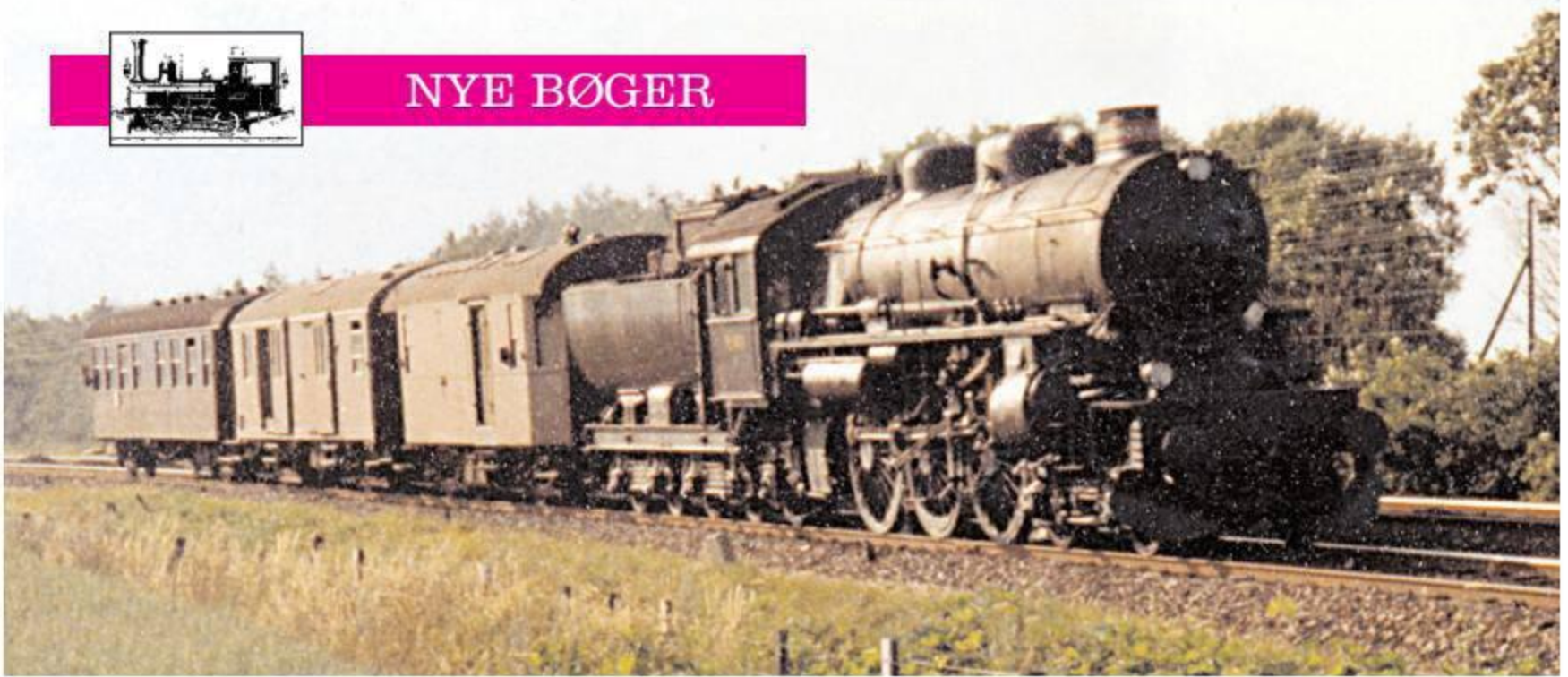


FOTO: MORTEN NEDERLAND

En usædvanlig svejtsisk vogn dukkede forleden op på Østerbro i København. Kendt som 'Sputnik', togførervogn i sin tid købt af PBS i Tønder, bruges nu som mandskabsvogn 60 63 99-29153-7 Db-q. Vognen findes i skala H0 fremstillet af Roco.



NYE BØGER



# POST- OG REJSEGODS

'Lokomotivet's redaktør Torben Andersen har barslet med endnu en bog med titlen DSB post- og rejsegodsvogn, der ventes at udkomme til sommer. Det drejer sig om litra D og E, som blev brugt i tidsrummet 1945-1969, hvor der var en masse post- og rejsegods at befordre. Der har været mange typer i brug, og størsteparten af dem omtales i denne bog på 200 sider i A4 format og med stift bind. Det er vognenes historier, der

omtales, og der er selvfølgelig både tegninger og fotos af diverse vogntyper, deres oprangeringer, indretning m.m. Forfatteren har gennemgået mange arkiver og havde i 1990'erne mange samtaler med den nu afdøde postmester P. S. Eilertsen. V.H.

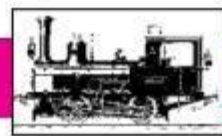


Bogen kan bestilles hos forlaget TpT i Næstved, og den koster 495 kr., som kan indbetales på konto 9570 - 10 25 16 05. Ventes udsendt i maj-juni.



# HATTEN AF FOR ML 503!

Ja, hatten af for  
DWA Hobbytrade  
og årets nyhed,  
en H0 model af  
den lange  
Triangel, benzin-  
drevne DSB litra  
ML 503



NYHED

*Af Vido Hribar*



*En utrolig flot model af DSBs  
lange Triangel motorvogn.*





Det er den tredje i rækken af de teakbeklædte H0-modeller, efter at Heljan i sin tid åbnede ballet med sin korte Triangel DSB ME 627. Hobbytrade fulgte derefter med DSB MT104 og postvogn DSB litra DQ 5807. Dog skal det bemærkes, at Heljans teaktræs beklædning var en plastikimitation. De nævnte modeller er kommet med forskellige

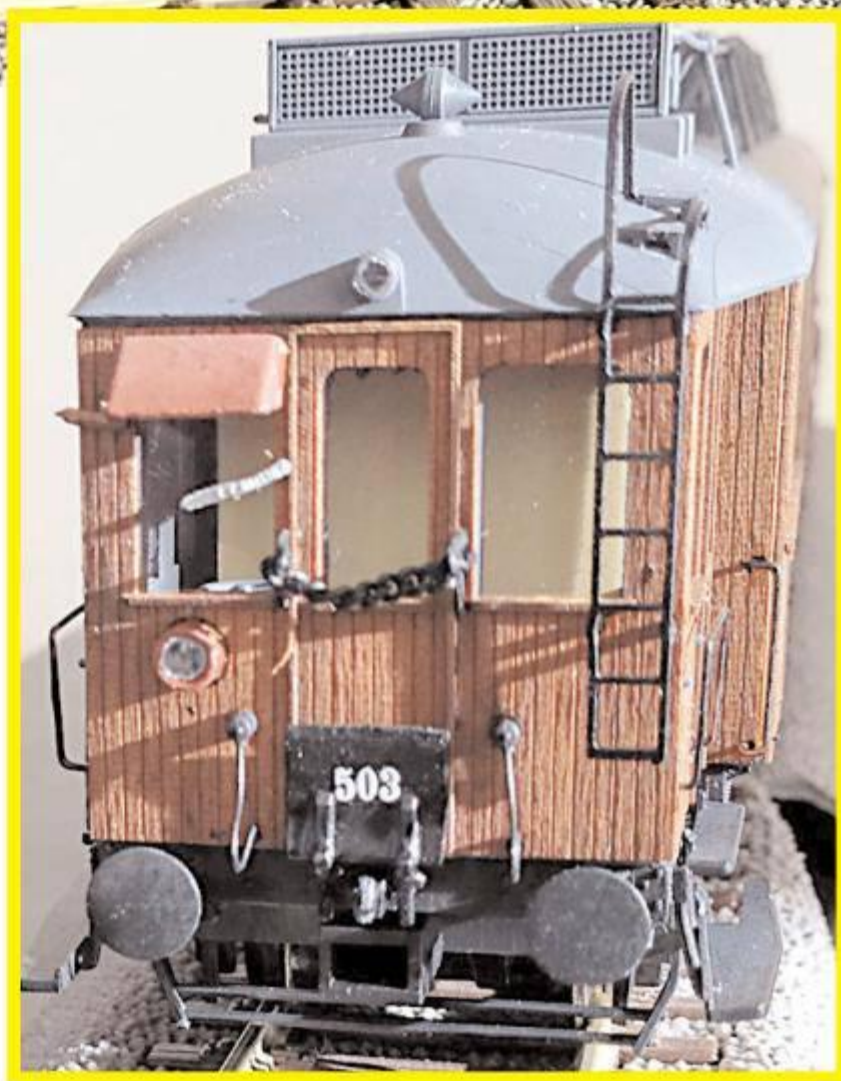




*Vognen har laserskåret træbe-  
klædning - det fæles helt  
anderledes end en en vognkas-  
se støbt af plastic.*

numre end de her nævnte, og de åbner selvfølgelig mulighed for individuel sammensætning af togstammer.

Jens Bruun Petersen skriver i en lille artikel om DSBs motorvogn litra ML, at DSB i 1929-30 anskaffede 16 benzinelektriske motorvogne. Da 'vores' model i følge 'Jernbanen' blev bygget i 1930, hed den ML 86 og hørte med i gruppen af numrene 84 til 99, som i 1941 blev omlitreret til ML 501-515. 'Vores' vogn fik litra ML 503. 'Jernbanen' noterer, at den hørte hjemme på Helgoland i perioden 1941-1942 for i 1943 at komme til Hillerød og til distrikt Øst i



*Alle de mange smådele er monteret fabrikken og de er metal! Ikke bare stigen op til taget, men også diverse håndgreb. Læg også mærke til de detaljerede luftere på taget.*

1946, for i 1947 igen at ende på Helgoland. Så fulgte overflytning til Næstved i 1948-1949,

Helgoland igen i 1951, derefter Centralværksted i København i 1952, Næstved igen i 1953-1954 for at ende i Gedser i 1955-58, hvor den så blev udrangeret og i 1963 ombygget til Jydsk Teknologisk Instituts litra ZU 99989.

Jens Bruun-Petersen skriver om de lange Triangel-vogne: 'I den ene ende havde de førerrum og motorrum med to benzinmotorer på tværs af vognen, et lille rejsegodsrum, en lidt indtrukket indgang til de to

kombineret førerrum og endeperron. Et lille toilet var placeret ved skillevæggen til den indtrukne indgang. Hele herligheden var i alt 20,93 meter lang. Vognene var bygget af De Forenede Automobilfabrikker i Odense, også kendt under varemærke 'Triangel'.

De fire første vogne havde to motorer på 2 gange 120 HK. De blev leveret i 1929 og blev indsat på de sønderjyske strækninger, især sidebanerne i den vestlige og sydlige del. De øvri-

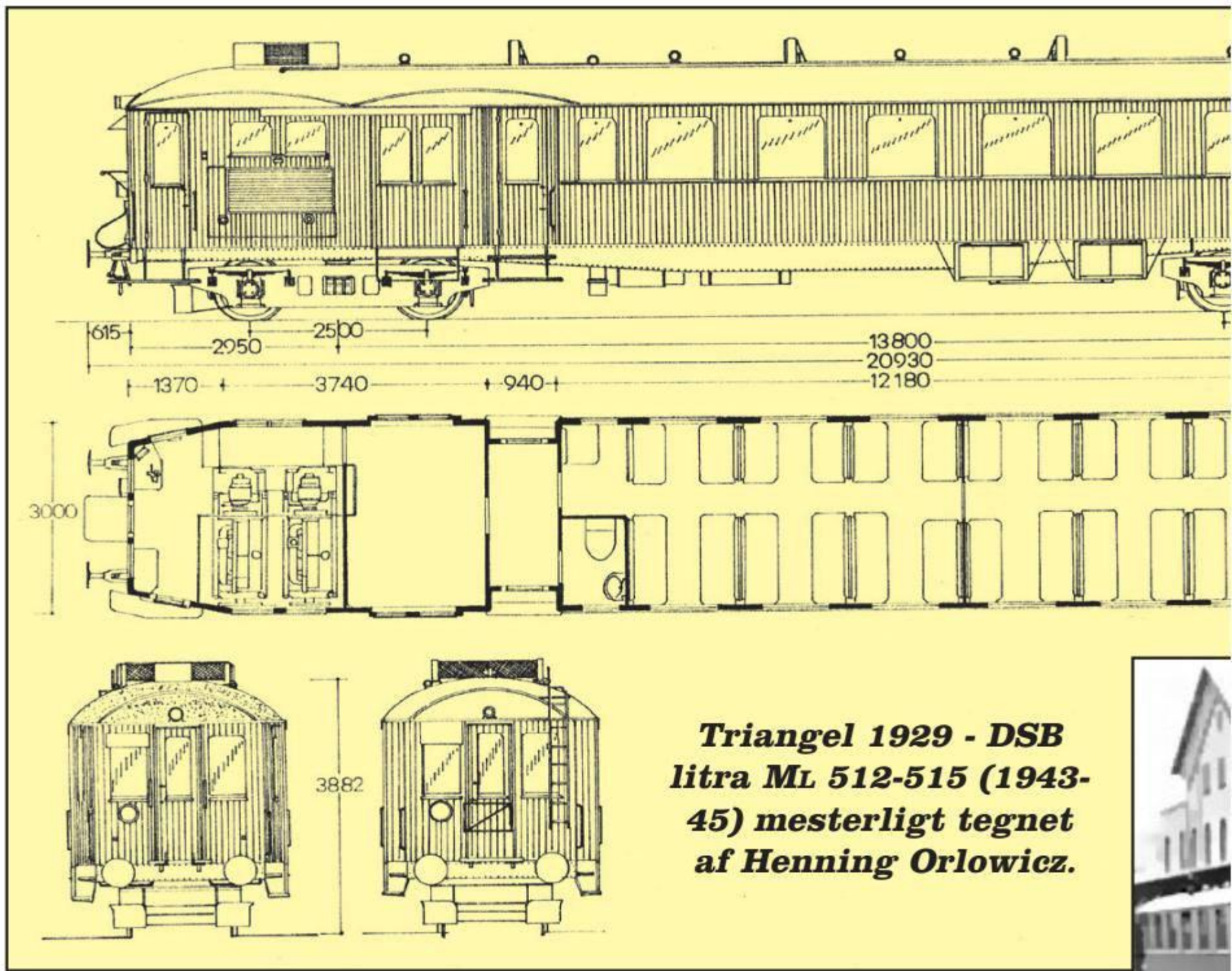


*Vognkassen er som nævnt beklædt med laserskåret træ, men en lille skramme opdagede jeg først på billedet til venstre efter fotografering. Den kan jeg dog leve med!*

*Diverse trin er af metal og det efterlader et helt andet indtryk end plastic. Kurvebufferne er fjedrende, selv om det ikke har nogen praktisk betydning*

store rum med sæder i, fordelt på hver side af en midtergang og i alt 70 pladser og sidst et



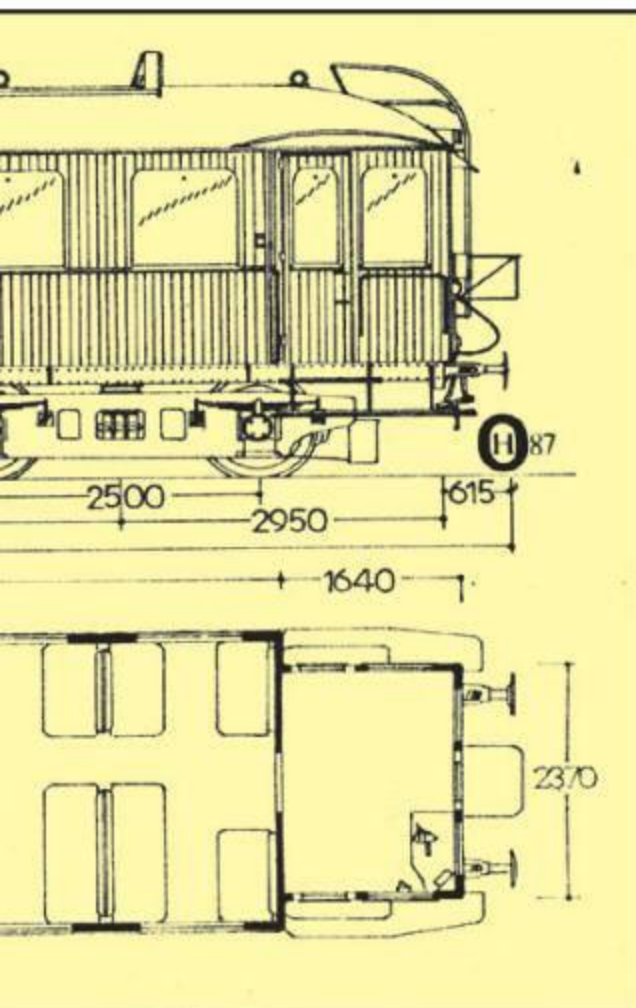


ge 12 blev leveret i 1930 med to motorer på 2 gange 140 HK, og derefter var de seks i Jylland og 10 på Sjælland. På Sjælland kørte de på Vestbanen til Korsør, Nordvestbanen til Kalund-

borg, på Midtbanen Næstved-Ringsted-Frederikssund og på Sorø-Veddebanen - rigeligt at se til for de ti vogne.

I Jylland kørte de fra omkring 1930 på flere





strækninger fra Esbjerg til Frederikshavn, især koncentreret omkring et udgangspunkt i Randers. Sønderjyderne fik samtidig andet materiel. En ML brændte i 1934, så herefter var der 15 vogne.

Rejsegodsrummet i ML'erne var ganske lille med døre i alle væggene, så der var alt for lidt plads til tidens meget rejsegods. DSB måtte derfor indrette i alt 11 supplerende rejsegodsvogne ved at forsyne nogle Q-vogne med vinduer i siderne og gavldøre med overgangsbroer. De fik litra EQ, fra 1941 litra EM. Deres fordel var, at de var ganske lette, for ML'ernes trækraft var meget lille. En ML måtte højst trække et tog



FOTO: DSB JERNBANEN.DK

på 90 ton, men her skulle man medregne motorvognens egen vægt på 49 ton. Det ekstra rakte stort set kun til en enkelt eller to små vogne.

Under besættelsen var ML'erne hen-



FOTO: DSB JERNBANEN.DK

**Øverst:**  
**DSB ML**  
**509 i**  
**Slagelse**  
**ca. 1935**

**Til venstre;**  
**DSB ML 96**  
**senere 512**  
**ved levering**  
**i 1929**

sat som næsten alt andet motormateriel. I 1945 fik de nye motorer, denne gang dieselmotorer af fabrikat Büssing med to gange 135 HK, samme motorkraft, mindre brandfare og til gengæld en masse støj".

I efterkrigsårene og før udrangering disponerede 1. distrikt øst for Storebælt over 10 ML (nr. 501-510) og 2. di-

strikt Vest for Storebælt over 5 ML (511-515), skriver Jens Bruun-Petersen. De nye Mo vogne fortrængte efterhånden ML vognene, der til sidst kørte på Kalundborg-Slagelse-Næstved-Gedser, ofte med en enkelt FE vogn. I Jylland kørte de mellem Randers og Esbjerg ad 'den skæve bane' over Brande-Grindsted. Fyn fik også glæde af ML vognene, der afløste de små Triangelvogne ME og MF.' Lad os endelig kigge nærmere på vores ML 503. Jeg kunne ikke få armene ned af begejstring for den flotte teaktræs beklædning, som var laserskåret med den samme teknik som det tidligere leverede DSB litra MT dieselokomotiv. Den klare glasimitation og den detaljerede indretning, der kunne ses gennem vinduerne, gjorde indtryk. Og så alle de små monterede detaljer af metal - stiger, rør på taget. filigrane trapper, som man ikke skal bøvl med at lime på som dengang tilsvaren-

de dele var af plastic - alting var færdigmonteret fra fabrikken. Jeg nød at fotografere modellen, før jeg overhovedet satte den på sporet til prøvekørsel. Der er ikke meget at sige om den - den forløb som forventet.

Jeg kiggede ind i den flotte æske, hvor ML 503 havde ligget godt beskyttet og spændt i plastik, så den kunne overleve poststrabadserne - jeg ledte efter en brugervejledning. Bortset fra et miniminhæfte fra Zimo med oplysninger om decoderdata, var der absolut intet om selve modellen - hvordan man åbner den, smører den, i det hele taget hvordan man vedligeholder den. Kan I huske BRAWAs brugervejledning i banen nr. 143? Med det prislag ML motorvognen ligger i, burde man i det mindste forlange et hjemmeprintet A4 ark med en vejledning på dansk. DWA Hobbytrade - det kan man ikke byde forbrugerne! 🚂



*Udskiftning af benzinmotorer med tyske dieselmotorer betød en betydelig forøgelse af støjniveauet for de rejsende - for ikke at tale om motorføreren.*

# EFTER NÜRNBERG

I år har 'banen online' ikke bragt nogen reportage fra Legetøjsmessen i Nürnberg. Der er ingen grund til at bruge de sparsomme ressourcer, når man kan se det hele på internettet. Vores læsere har haft mulighed for at se via link på vores facebook-væg (adgang på [www.banen.dk](http://www.banen.dk) under Find os på facebook) eller ved selv at hente



## SYNSPUNKT

prospekter hos sin lokale forhandler. Forhandlerne har også deres hjemmesider, med tilsvarende link til deres leverandører. Det er udviklingen, hvor den trykte mj-presse er stort set blevet overflødiggjort, ramt økonomisk som følge af udeblevet annoncering.

I Nürnberg var der heller ikke den samme 'trængsel og alarm' som i gamle dage. Der var en del færre udstillere, dels fordi de større producenter har opkøbt de mindre, og dels fordi standlejer er blevet for dyre. Lukning af mange MJ-forretninger har også resulteret i færre opkøbere, ligesom internethandel har påvirket markedsbilledet. Adskillige regionale messer er også kommet... Det er ikke mindst sket i Danmark, hvor vi kan besøge udstillinger med deltagelse af forhandlere fra de fjerneste afkroge. Samtidig kan vi glæde os over et voksende antal af mj-

klubber, der har rundet tallet et hundrede! Derfor også til lykke til Danmarks modeljernbane union med sin årlige udstilling - i år i Taastrup den 30. og 31. marts!

Årets nyheder? De fleste producenter optimerer deres gamle modeller. Der er få ægte nyheder - mest er det ny vin på gamle flasker. Det er heller ikke dårligt, for så har de

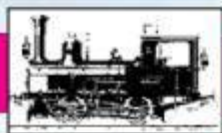
nytilkomne entusiaster lejlighed til at supplere deres samling med endnu flottere modeller end før.

Märklin er kommet med en rød/sort My i H0 med rangerplatforme. I størrelse Z er der bl.a. et tysk BR 03.10 damplokomotiv med et superdetaljeret gangtøj, der vækker opmærksomhed. Flere producenter tilbyder skinner med ballast, Heljan bebuder to drejeskiver - en digital og en ikkemotoriseret, og de viste desuden tre tyske MaK-lokomotiver, PIKO havde flere DSB godsvogne. Der er trods alt noget til enhver smag. Priserne er på vej op. Det, som engang kostede flere hundrede DM, koster i dag det samme blot i Euro. Måske ikke så underligt i betragtning af, at et lokomotiv kan bestå af 300 enkeltdele og er digitaliseret i alle ender og kanter.

VIDO HRIBAR



# DER ER GÅET GED I DEN



NYT BIOTOP

*Af Anders Madsen*



FOTO: JAN PEDERSEN





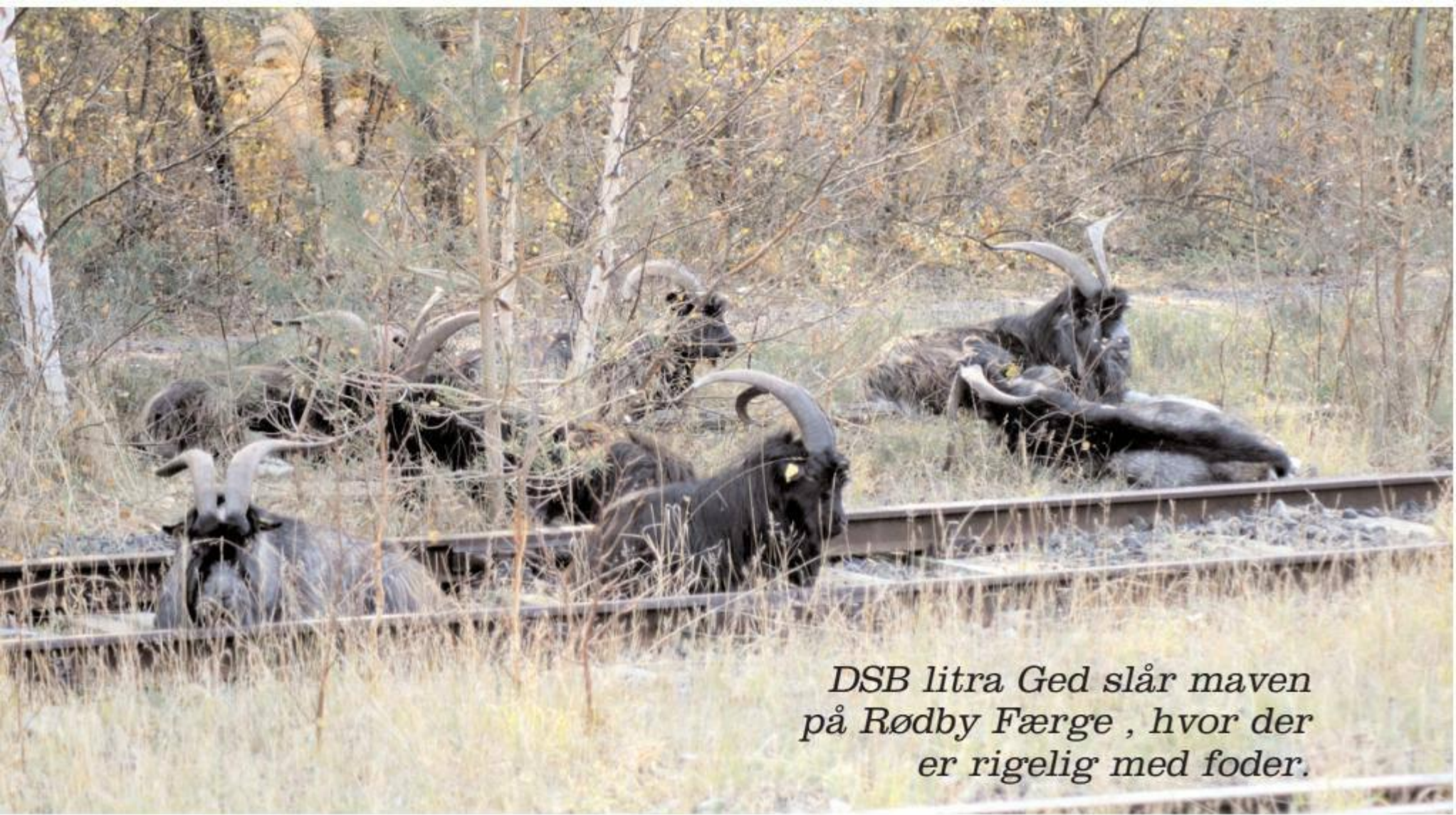
FOTO: JAN PEDERSEN



Der er bogstavelig talt gået ged i den på baneterrænet i Rødby Færge. Stationen på Sydlolland har fået lov at henligge som selvgroet vildnis over store dele af området til forundring for de rejsende og turister. Nye biotoper er opstået langs de skinner, hvorpå der tidligere kørte store internationale tog til Paris, Rom og andre pulserende europæiske metropoler. Den store person- og godstrafik, der kendetegnede Rødby Færge nærmest siden stationens indvielse i 1963, forsvandt med ibrugtagningen af jern-

FOTO: JAN PEDERSEN





*DSB litra Ged slår maven på Rødby Færge , hvor der er rigelig med foder.*

banedelen af Storebæltsforbindelsen i 1997. De sidste mange år har det været mere end rigeligt med to-tre brugbar spor til jernbanedriften. Resten af det tre kilometer lange baneterræn er langsomt overtaget af naturen lidt efter lidt. Igennem jernbanedriften er baneterrænet blevet til miljøer, der er levested for en lang række sjældne dyr og planter. Godsvogne fra Sydeuropa har medført plantefrø, der er faldet ned, da vognene blev læsset og losset. Driften har med tiden formet

området til et steppelandskab. Det næringsfattige underlag ved baneterrænet består af



FOTO: JAN PEDERSEN



grus, sand og skærver. Det giver plads til tørketolerante planter og varmekrævende dyr, Nøjsomme planter, der ellers ville blive udkonkurreret af andre arter, trives derfor ved baneterrænerne i Danmark. Nogle plantearter findes kun

på baneterræner blandt andet purpurstorkenæb, rød hejre og smalbladet hanekro. Baneterræner er ligeledes et unikt natursted for dyrearter, der ikke findes andre steder i landet. Det drejer sig blandt andet om insekter som blåvinget



*Klar til afgang til  
København H*

steppegæs-hoppe og sommerfuglen natlyssværmer, der blev fundet i Danmark for første gang ved Rødbyhavn i 2005.

FOTO: JAN  
PEDERSEN



## STATION SOM I DDR

Nedprioriteringen af Rødby Færge har været undervejs længe. Tilbage i 2004 blev dele af sporerne optaget, blandt andet alle spor ved godsbaneterminalen, og remisen, der var placeret midt på baneterrænet, blev fjernet i 2009. Af den originale bygningsmasse er stort set kun stationsbygningen og godsbanen tilbage, efter at Lolland Kommune i september 2018 godkendte nedrivning af boligerne for stationsforstanderen, lokomotivmesteren og overfartslederen i forbindelse med etablering af ny omfartsvej. Når man går rundt og leder efter spor, finder man fundamentet fra remisen. ligesom skinnerne, dværgsignaler og mindre mandskabshytter stadig eksisterer - de to eftersynsgrave i remisen er dog opfyldt med grus og jord. Flere steder er der kraftig vildnis af skovfyr, havtorn og andre vildtvoksende plantearter. Planter, der i dag har vokset sig til en vild natur i en højde på størrelse med de dobbeltdækkervogne, der besøger stationen. Hvor der engang var en arbejdsplads i 34 år, er nu grobund for særlig flora og fauna, hvor de rette levevilkår er til stede til sjældne biotoper. Det er vel ikke det værste, der kunne ske for dette jernbanelæssige vigtige knudepunkt.



FOTO: JAN PEDERSEN

Hellere rester af spor og skinner, der langsomt får lov at henfalde end en asfalteret belægning. Hellere spor efter baneinfrastruktur, som kan studeres af næste generation end et indkøbscenter eller andre jernbanefremmede anvendelsesformer, der helt elimi-

nerer fortiden.

#### PROJEKTET INFRANATUR

Med baggrund i at bevare den sjældne natur med særlige planter og insekter, blev der taget initiativ til at finde en løsning, da det vilde krat springer i skov, hvis ikke man holder



FOTO: JAN PEDERSEN



Et par billeder fra de gode gamle dage med masser af godsvogne, som skulle sejle over Femer Bælt til og fra Puttgaden. Men så kom Storebæltsbroen og godstrafikken blev sendt vestpå, hvorefter Rødby Færge station blev øde...

buske og træer nede. Når grus, skinner og skærver skygges af krat, forsvinder levestederne for steppearterne. Banedanmark, der ejer området, gik i tænkeboks og søgte samarbejdspartnere. Resultatet blev således, at Femern A/S overtog et areal på 14 hektar på det tidligere baneterræn som erstatningsnatur i forbindelse med Femern-projektet. Nu bliver arealet Femern A/S' bidrag til InfraNatur, der er et samarbejde mellem Banedanmark, DSB Ejendomme

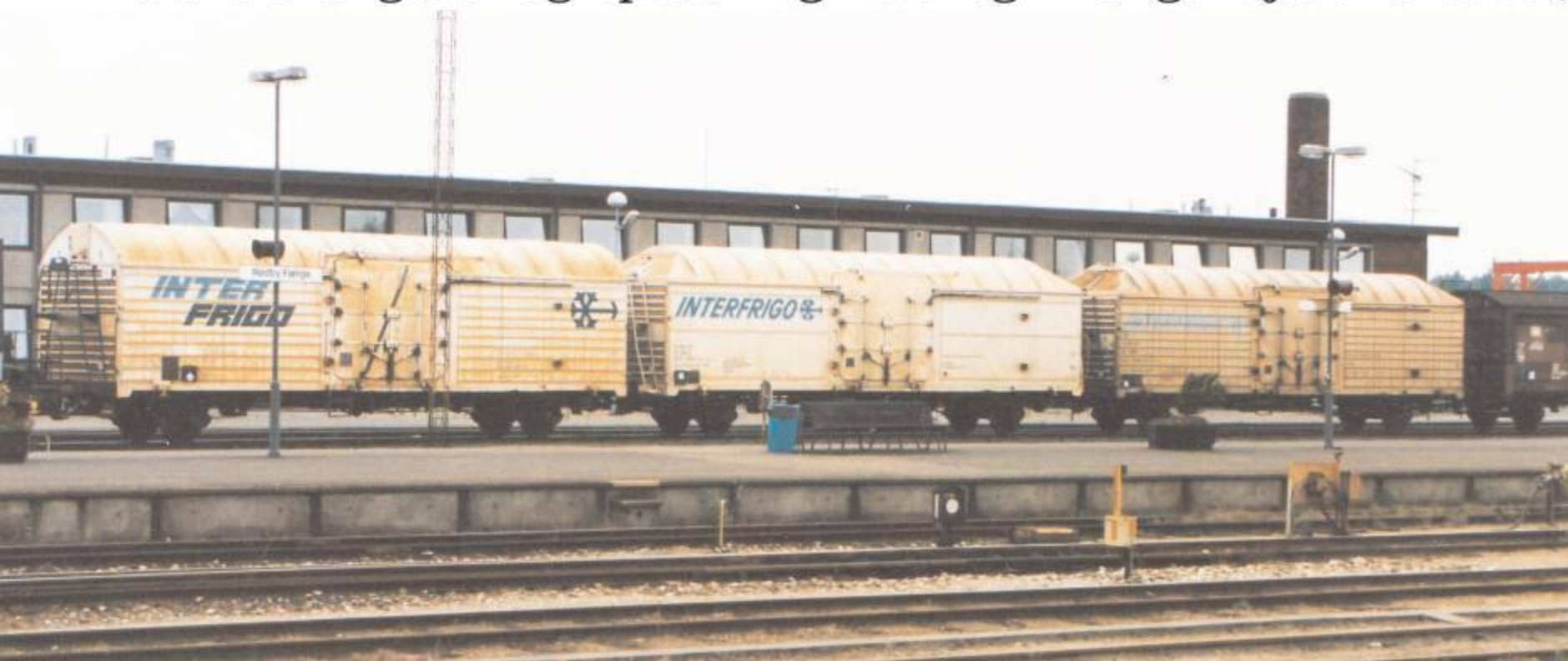


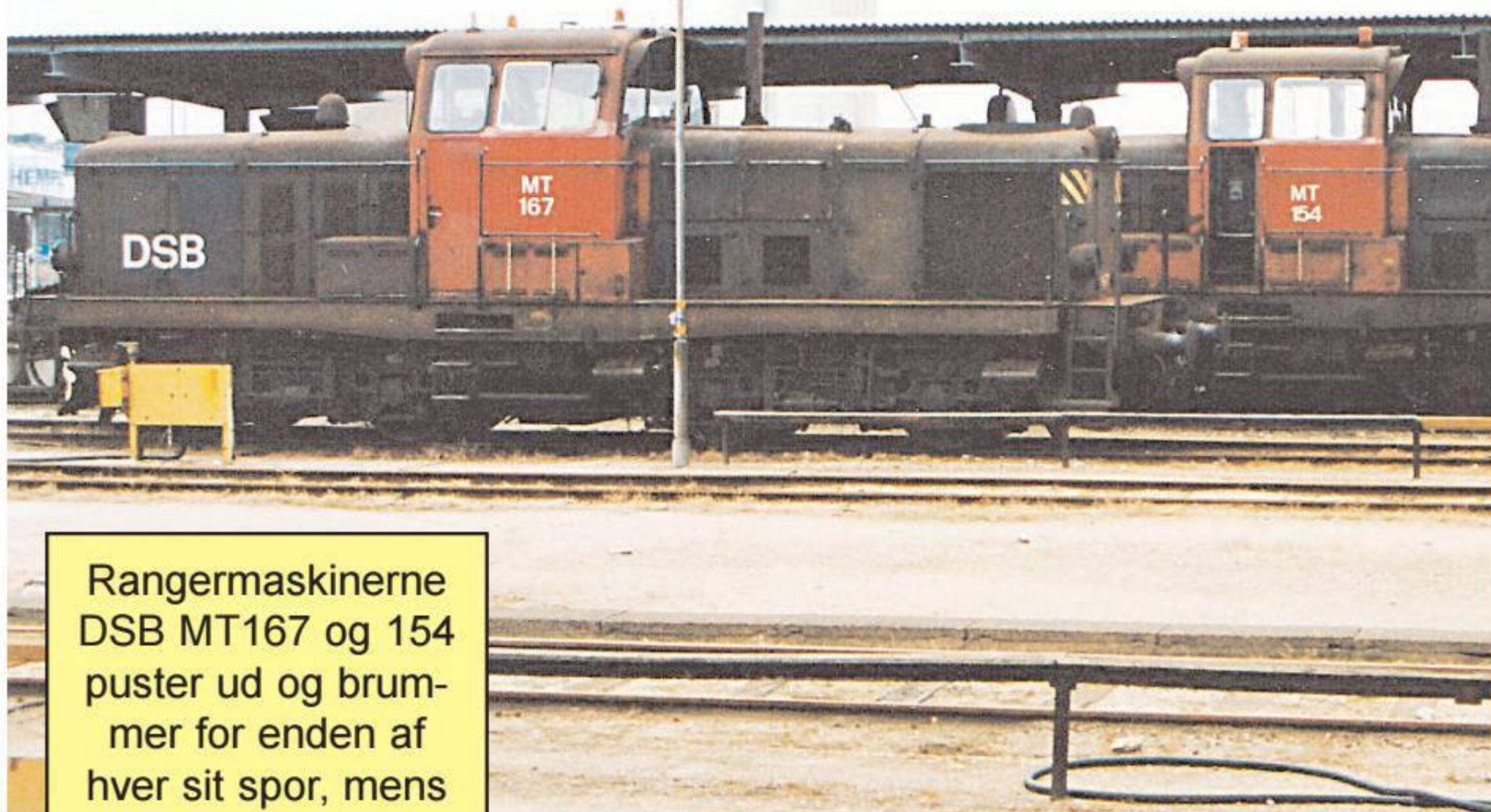
FOTO:VIDO HRIBAR



og Miljøstyrelsen om naturpleje på tidligere baneterræner. Projektet InfraNatur, der er en del af Naturpakken, der blev vedtaget i Folketinget i 2016, har overordnet set til hensigt at fremme den særegne og artsrige natur på en række udvalgte baneområder i Danmark. Efterfølgende gav Lolland Kommune dispensation til helårshold af geder og opsætning

af indhegning på stationsområdet. Da alle formaliteter var på plads, gik firmaet Møllenborg fra Nordvestsjælland i gang med opsætning af et gedehegn. Bannedanmark og Miljøstyrelsen valgte at udsætte geder til naturpleje frem for maskiner ud fra den betragtning, at baneterrænet i Rødbyhavn har høj naturkvalitet og mange sjældne arter,





Rangermaskinerne DSB MT167 og 154 puster ud og brummer for enden af hver sit spor, mens de venter på at næste vogntræk skal hentes i land for at blive sendt videre forspændt et af de lokomotiver, som venter ved depotet, som nu er nedlagt og siden revet ned.

hvorfor buske og træer skal holdes løbende tilbage i væksten. Samtidig ville steppelandskabet blive ødelagt af store, tunge landbrugsmaskiner. Geder foretrækker at spise buske og træer, frem for urter og græs. Derfor er de ifølge Miljøstyrelsen velegnede til at holde krattet åbent, så levestederne for de sjældne arter bevares og forbedres på sigt.

FOTO:VIDO HRIBAR







hårdfør gederace, der er tilpasset det danske tempererede klima. Racen kan gå ude året rundt og trives godt på tørre arealer, hvorfor de egner sig godt til Rødby Færges steppe-landskab. Banedanmark havde fået den kendte børnevært Sebastian Klein til at slippe gederne løs søndag den 19. august 2018 under et Åbent husarrangement.

Gedebukkene var som nævnt valgt som fremtidige beboere, fordi de nipper krat og buske, og det allerførste, de 10 gedebukke foretog sig, da de blev

FOTO:VIDO HRIBAR



DSB MX 1016 i Rødby Færge dengang man prøvekørte ATC (automatisk togkontrol). H0-model er fremstillet af Heljan.

### NATURLIG 'GRÆSSLÅMASKINE'

Man har valgt 10 bukke af gederacen dansk landrace, fordi denne race er en



*Det må være DSB litra  
Ged, som fouragerer på  
rangererrænet.*

FOTO: JAN PEDERSEN

sluppet ud, var at kaste sig over en busk med lækre, sunde havtorn. Der er kun hanner, så de formerer sig ikke. Man har valgt et antal på 10 stykker, fordi man er sikker på, at der er føde nok til dem alle både sommer og vinter. De skal klare sig selv og vil ikke blive fodret. Naturplejen i dette alternative baneprojekt varetages af Banedanmark og Dansk Gede Union. Gederne skal nu være vidne til en gradvis nedsmeltning af jernbanedriften til Rødby Færge i takt med udbyg-

ningen af jernbanen frem mod en forventet åbning af den faste Femern Bælt-forbindelse i 2028. Stationen på Sydlolland vil allerede være togløs fra 30. marts til 29. september 2019 på grund af sporarbejder og deraf sporspærring mellem Nykøbing F. og Rødby Færge. Tilbage står nu et uafklaret spørgsmål. Der er jo tradition for at give jernbanekøretøjer og andre skinnebårne genstande et litranummer. Kattepinen er nu, hvilket litra skal dyrene så have? Litra G, monstro. 🚂

*Det var engang en travl  
jernbanestation - nu er den  
kun en skygge af sig selv.*



# KROKODIL - MED STIL

Märklin fylder i år 160 år - og fejrer jubilæet i fuld vigør



ANMELDELSE

Af Vido Hribar og  
Gert Johansen



*Rangerkrokodille  
med kun en  
strømaftager.*

**FOTOS:  
GERT  
JOHANSEN**

Märklins 'Krokodille' - modellen af det svejtsiske godstogslokomotiv Ce 6/8, som kørte på strækningen over Gotthard - har i mange år været modelentusiasternes drøm. Modellen var for mange uopnåelig på grund af prisen, og man skal også i dag være godt ved muf-fen, hvis man vil realisere sin barndomsdrøm. Det er nok de færreste, der ved, at modellen slet ikke var til salg, da

Märklin i Göppingen genoptog produktionen efter at fabrikken kom næsten uskadt ud af 2. verdenskrig. 'Krokodillen' - dengang i skala 00 - var kun bestemt til eksport til USA og ellers de europæiske lande, der havde råd, for Tyskland havde hård brug for fremmed valuta til indkøb af varer, der var vigtigere end modeltog. Siden den første model i 00 størrelse 1:76 (CCS 800) har

*Den filigrane pantograf kan hæves og sænkes, men ellers er den ikke funktionsdygtig som det var før digitaliseringen.*



‘krokodillen’ gennemgået en hel del ændringer både optisk og teknisk til den seneste udgave i H0 og skala 1:87 som rangerlokomotiv med kun en pantograf eller strømaftager på taget.

De første varianter af CCS800 kom i 1947 - kun i 100 eksemplarer og blev sendt til Märklins repræsentanter, som skulle promovere modellen. Derefter fulgte serieproduktionen med den gyldne påskrift CCS800.

I årene 1948-1950 var den olivengrøn (indtil da mørkegrøn), der i 1950 fik den ske-

formede slæbesko og store sandkasser samt andre småændringer. Fra ca. 1951 til 1954 skete der ændringer ved lygterne, og der kom type 5 pantografer, skiformede slæbesko fra 1952/53, forbedret motor, og påskriften CCS800 blev sølvfarvet.

Ca. 1955-1959 skiftede modellen atter farve til mørkegrøn, den fik type 6 pantografer, CCS800 var ikke længere i farve, slæbeskoen blev noget større, fra 1957 kom så RE-LEX-koblinger med førafblikning type 7, og i 1959 kom der gummiringe på trækjul.

Siden 1957 havde det et nyt katalognummer ude på æsken - 3015. I 1959 til 1964 skiftede bemalingen til blågrøn, modellen fik ny motor, et forenklet drivværk m.m. Farven blev de næste ti år, 1955-1975, grangrøn for i 1996 at komme i en brun version med sort undervogn og med påskriften 3015 i sølvfarve, analog/digital.

2009 udkom to versioner af 'krokodillen'. Den første havde grøn overdel, grå undervogn, sølvgråt tag, gyldent påskrift 31859 og mfx. Den anden version var hvid, 'New York Central Lines', sort undervogn, sort tag, gylden påskrift 31859, mfx.

Endelig i 2016 en grøn 'krøkodille' med sort undervogn og gyldent påskriftnummer 31100, mfx.

*Den nye telex-kobling i åben og lukket tilstand virker upåklageligt...*



*...Den bruger samme princip som den gamle kobling ved at koblingsbøjlen løftes.*



Hvad kan så den nye rangerkrokodille som den gamle ikke kunne? *Gert Johansen*, som vores gamle læsere kender fra en del artikler i 'banen', skriver i et brev til redaktøren og som vi må citere:

*'Jeg nåede lige akkurat at få min rangerkrokodille inden jul. Den kan selvfølgelig alt muligt digitalt med lyd, lys, sænkning*

*Bemærk placering af lygterne! De er anbragt på en meget tynd plade på rangerbroen - en særdeles flot løsning! De lyser alle tre, mens bagved skifter lyset mellem rødt og hvidt efter SBBs forskrifter.*



*og hævnning af pantograf, og så har den naturligvis en telexkobling, Den er også forsynet med to motorer med svinghjul. Hvad de to motorer skal gøre godt for, ved jeg ikke, men det sælger måske ved at understrege dens styrke.*

*Telexkoblingen er en nykonstruktion, som virker perfekt hver gang, hvad den forrige ikke kunne prale af. Den er stadigvæk til montering i koblingsskakten, så på sigt kommer den sikkert som reservedel, der kan monteres på andre modeller. Hvis den viser sig holdbar i daglig brug, er der ingen tvivl om, at den vil blive en stor succes.*

*Køreegenskaberne er imid-*

*lertid ikke i top - mekanikken er o.k., men Märklin har valgt en tynd slæbesko, der buer, som vi kender det fra Hobbytrade. Hvorfor de har truffet det valg, ved jeg ikke.*

*Umiddelbart kan jeg ikke se nogen grund til det, ikke andet end at det var det, man havde på lager, hvis ikke det skulle fremstilles en ny til netop denne model. Märklin er ikke, hvad det var engang. Nu tænker de vel også i universalmodeller - hhv. 2- og 3-skinne. Desværre kan slæbeskoen ikke bare skiftes til en mere stiv - der er simpelthen ikke plads, sådan som bunden er udformet.'*

*Rangerkrokodillen findes i 1:1 i syv eksemplarer, hvoraf*

to kan ses på jernbanemuseer i Speyer og Sinsheim.

Den flotte model koster Tyskland én cent under 500 euro (faktisk 499,99 Euro), hvilket er ligeså 'opnåelig' som dengang efter krigen, da det kostede 100 DM og den ikke var hvermand forundt. Det er det heller ikke i dag, hvor lokomotivet udelukkende kan erhverves via Märklin/Trix klubmedlemmer eller Insidere. Ikke et ord om Märklins prispolitik, for alle de mange små detaljer har deres pris, især når oplagene ikke er større i dag med et utal af digitale fritelser.



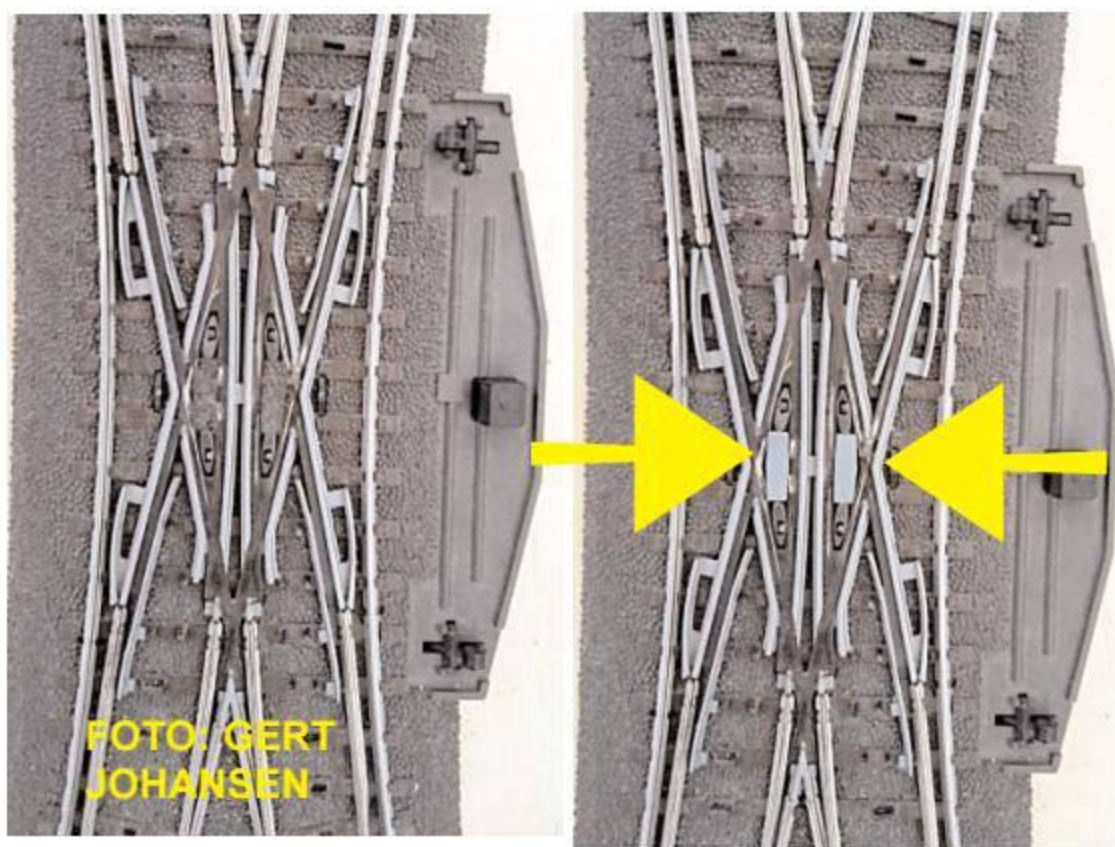
NYTTIG ADRESSE.  
Märklin & Co  
Reparaturservice  
Stuttgarter Str. 55-57  
D-73033 Göppingen  
E-Mail:  
service@maerklin.de

# AFSPORING KLODSET OP



## TIP TIL DIG

Efter Nürnbergmessen, der foregår i skrivende stund, lader det til, at C-skiner er fremtiden og rationaliseringsgevinst. Derfor vil vi gerne gøre göppingerne opmærksom på et problem, vi er stødt på et problem, som 3-skinneentusiaster kommer ud for, når de kører med modeller af anden fabrikat end Märklins over den dobbelkrydsspor-



skifte De afspores som følge af manglende tvangsskinne ved sporskiftet. *Gert Johansen*, har løst problemet ved at trykke to små plasticklodser ned og så sidder de i spænd uden noget indgreb i sporskiftet. Og nu kører både Heljans og Pikos modeller problemfrit over krydset!

SE OGSÅ SIDE 32

# SPORSKIFTE- SIGNALER OG 3D-PRINT



TIP



*Mo' ens toiletafløb passerer lige netop en af de 3D-nedskalerede udgaver med kun papirstynd luft imellem.*



FOTOS: GERT JOHANSEN

3D-printere er ikke længere noget fremtidsmusik. Endnu er de ikke så udbredte, men der er flere, som eksperimenterer med dem og finder ud af, hvad de kan bruges til. Endnu er de mest velegnede til produktion af 'småting', men vi har i de seneste år set på diverse mj-messer og udstilliger overdele til lokomotiver eller vogne fremstillet ved hjælp af større 3D-printere. Hvordan foregår det i praksis?

Vores medarbejder Gert Johansen, som begyndte med at kopiere tvangsskinnestykkerne til Märklins dobbelt-

krydssporskifte (se også side 31), havde intet problem, da hans DSB litra Mo 1878 fra Heljan skulle forbi forbi Märklins lanterne, men da han havde udskiftet den tyske lanterne, syntes han at han vil også have danske lanterne på hans andre sporskifter. Jeg foreslog han at beskrive operationen for 'banen's læsere:

'Efter at Y-toget nu kunne køre uden afsporing, kiggede jeg - nu jeg var i gang - på lan-



ternen, som Märklin har sat på C-dobbeltkrydsspor-skiftet. Lanternen passer fint til et dobbeltkrydsspor-skift af 'normaltype' med to skiftedrev, men ikke til Märklins, der er med ét drev. Skiftet, der er med kun et drev eller en træbuk findes eller fandtes også i virkeligheden, men den havde en anden lanterne - i det mindste i Danmark, som det fremgår af tegningen (se nedenfor!) fra bogen DSB-baneanlæg. Så når jeg var i gang, tænkte jeg, kunne jeg ligeså godt skifte Märklins almindelige tyske sporskiftelanterner med danske.



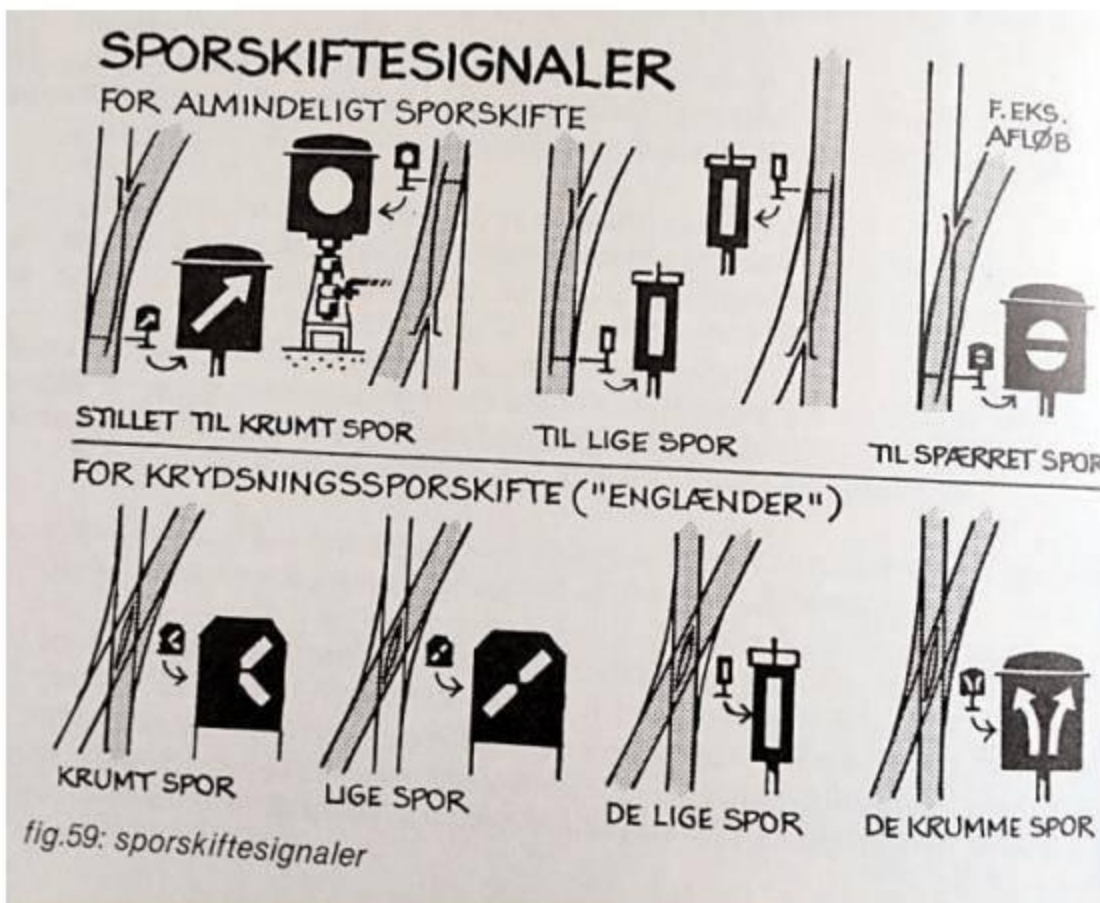
FOTOS: GERT JOHANSN



Det krævede dog et lidt større arbejde. Märklins lanterne skifter ved, at en valse drejer 45 grader, imidlertid skulle

den nye rigtige lanterne dreje 90 grader, altså måtte jeg fremstille en ny skifteme-kanisme og også flytte placeringen for at få den ønskede drejning. Samtidig skulle det opståede hul, hvor den gamle lanterne sad, dækkes til. Jeg fremstillede derfor en tildækning, der samtidig kunne tjene som

TEGNING: ERLING NEDERLAND



borelære for det nye hul, hvor akslen, der skulle dreje lanternen, skulle op igennem. Resultatet kan man se på de vedlagte billeder.

I første omgang ville jeg prøve at fremstille dem i rigtigt mål 1:87. Derved blev de næsten 50 pct. større end Märklins tyske. Og det kunne de godt, uden at der var noget pladsproblem, men det var ved almindelige sporskifter, hvor toget ikke kunne køre forbi i afvigende spor - altså tilbage til de lidt for små lanterner! Også på 'englænderen' - her blot for syns skyld. Heldigvis er der nemt at skalere modeller, når de først er tegnet i 3D-CAD, og det fik jeg altså brug for.

Jeg ville gøre det nemt, så jeg kun skulle fremstille den sorte ydermaske, og så genbruge Märklins klare 'indmad'. Det skulle vise sig at kræve en del forsøg med målændringer på 1/20 mm for at få det til at passe sammen.

Skydelære og resinprintereren var ikke helt enige om målene, når vi nåede dette niveau, så det blev lidt at prøve sig frem og tilbage, før det lykkedes.

Ueigheden skal bl.a. søges i at printnøjagtigheden afhænger af mange forhold, herunder af temperaturen i rummet, belysningstiden, pausetiden og den efterfølgende rensning. Jeg er dog godt tilfreds med resultatet, og MO'ens toiletafløb kan netop passere hen over lanternen med papirstyndt luft imellem.'

*GERT JOHANSEN*



# MÄRKLIN

Overskriften lyder som en reklame for Märklin, men det er sandt, for göppingerne har 160 års fødselsdag og i den anledning udsender de en guldbelagt model af SBB- 'krokodillen'. Det vil ikke

være første gang. I 1997 fejrede man 50 året for indsættelse af Trans Europa Expres med en 24 karats guldbelagt TEE VT 11.5 i syv dele, der sammenkoblet målte



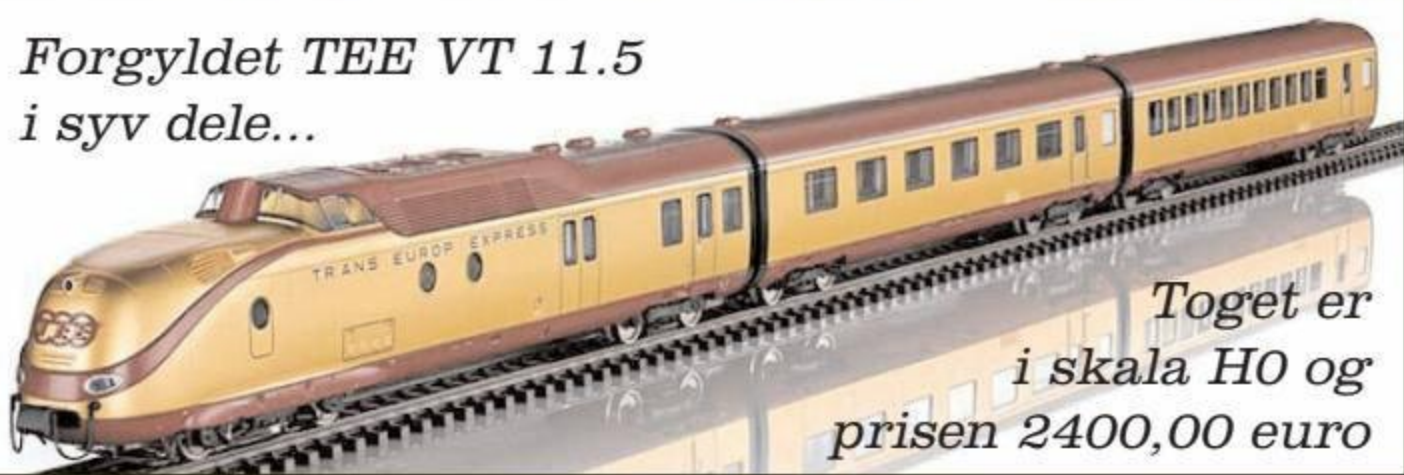
# LIN - GULD VÆRD

n  
h



Noget for virkelige samlere - forgyldt 'krokodille' til kun 999.99 euro

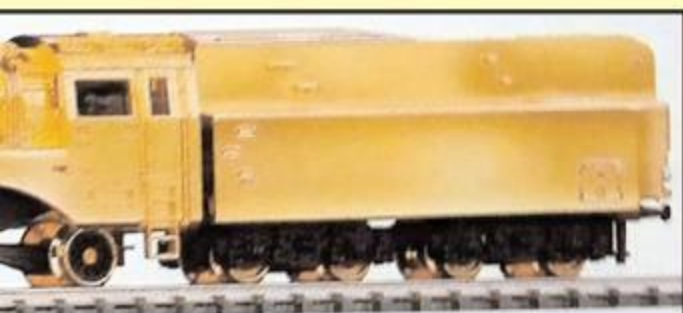
*Forgyldet TEE VT 11.5  
i syv dele...*




*Toget er  
i skala H0 og  
prisen 2400,00 euro*

151 cm og kostede 2400 euro. Det kom i 1500 eksemplarer.

25 året for *miniclub* markeredes med et



gyldent damplokomotiv i skala Z (1:220), en skøn 12 cm lang model af DB litra BR 10 med overdel i massiv 18 karat guld. Hjulene og gangtøjet er guldbelagt, og lygterne er ægte rubiner. Dagsprisen hos MHI Spiel & Sport er 3.999,00 euro, hvis det har interesse.

V. H. / G. J. 



# BEGRAVET I SNE

Af Morten Speich  
Jørgensen



Det er 40 år siden Danmark lå begravet i sne. I år er det Minnesota i USA, hvor disse to billeder er bragt i det lokale museumsbanes blad 'Semaphore', som lider under polar-kulde og enorme sne-mængder.

UP-lokomotivet 8394 er sneet inde i høje driver og ved minus 28 grader C. Hjælpetoget, der blev sendt fra Transportmuseet i St. Paul kørte selv fast i fem meter høje snedriver. Fotografen nåede at tage tre billeder, inden hans kamera frøs til! Den tre mand store besætning på lokomotivet blev reddet efter flere timers ophold i det snestormomsuste tog.

*To billeder fra Harzen, hvor et af banens damplokomotiver var indesneet og måtte tøs op inden det kunne slæbes væk.*



Se video på 'banen's facebook-væg. Adgang over [www.banen.dk](http://www.banen.dk)



**MODELTOG**  
*for alle 2019*  
DANSK MODELJERNBANE UNION

# EN OPLEVELSE FOR HELE FAMILIEN

Danmarks største modeljernbane udstilling



**Taastrup Idræts Center**  
Parkvej 78, 2630 Taastrup  
**30.-31. marts 2019**  
kl. 10-17 (10-16)

- mere end 4.000 m<sup>2</sup> modeltog og tilbehør
- 20 kørende modeltogsanlæg



[www.dmju.dk](http://www.dmju.dk)

