

www.banen.dk

! banen

NR. 146

on-line

**KS SPORVOGN
FRA 1912**



**AFSKED MED
HADERSLEV BY**



'Kineserier' på godt og ondt

LEDER



Blandt de video'er, som jeg fandt på Youtube, og som jeg i den senere tid har sat på banens facebook-væg, er der også en, hvor PIKOs chef dr. René Wilfer fortæller om PIKOs kinesiske eventyr. Han har nemlig for en halv snes år siden åbnet en fabrik i Kina, hvor hans kinesiske medarbejdere bl.a. fremstiller modellen af ICE 4. Flytning af en del af produktionen fra det østyske Sonneberg til Kina har ikke altid været nogen dans på roser, fortæller han til kameraet. Det tog tid at oplære arbejderne i Kina, så kvaliteten blev fuldt tilfredsstillende og efter tysk standard. Det kostede dyrt - nærmest en mandsopdækning i et par år, før det kom så vidt, at produktionen var, som man ønskede.

Alligevel undgår han ikke flere årlige ture til Kina for at pleje sin kinesiske medarbejderstab, hvoraf mange har været ansat i 10 år hos PIKO.

Efter at have set video'en kunne jeg ikke lade være med

at tænke på vores danske producenter og deres kvaler med den 'billige' produktion i Kina. Uden at nævne nogen kan jeg ikke komme i tanker om danske modeller *Made in China*, som ikke har været behæftet med en eller anden fejl i større eller mindre grad.

At fremstille modeltog så langt væk er en alvorlig sag. Hvor kompliceret, det kan være, kan du se på www.banen.dk og linket til banens facebook-væg, idet du finder PIKOs vlog nr. 8, hvor dr. René Wilfer følger sine ansatte under montage af et lokomotiv. Det er et pillearbejde af en anden verden, der kræver kæmpe opmærksomhed, rolig hånd og stor fingerfærdighed. Når man tager i betragtning, at en model kan bestå af op til 300 dele, kan det ikke undre, at det har sin pris - fordi så mange skal have deres udkomme af det. Men se PIKOs vlog nr. 8 - selvom jeg har set det før, blev også jeg en del klogere! *VIDO HRIBAR*

EpokeModeller®

Småseriemodeller



KS Sporvogn 327 m.fl. 2.795,00



Falck tender
Bedford TK 425,00



Ledvogterhus
229,00



Bindingsværkshus
229,00



Melex traktor DSB 198,00



Stuehus 229,00



Thor Chevrolet Ølbil
248,00



Lille stald 298,00

Badekar 39,00



Bistade 49,00

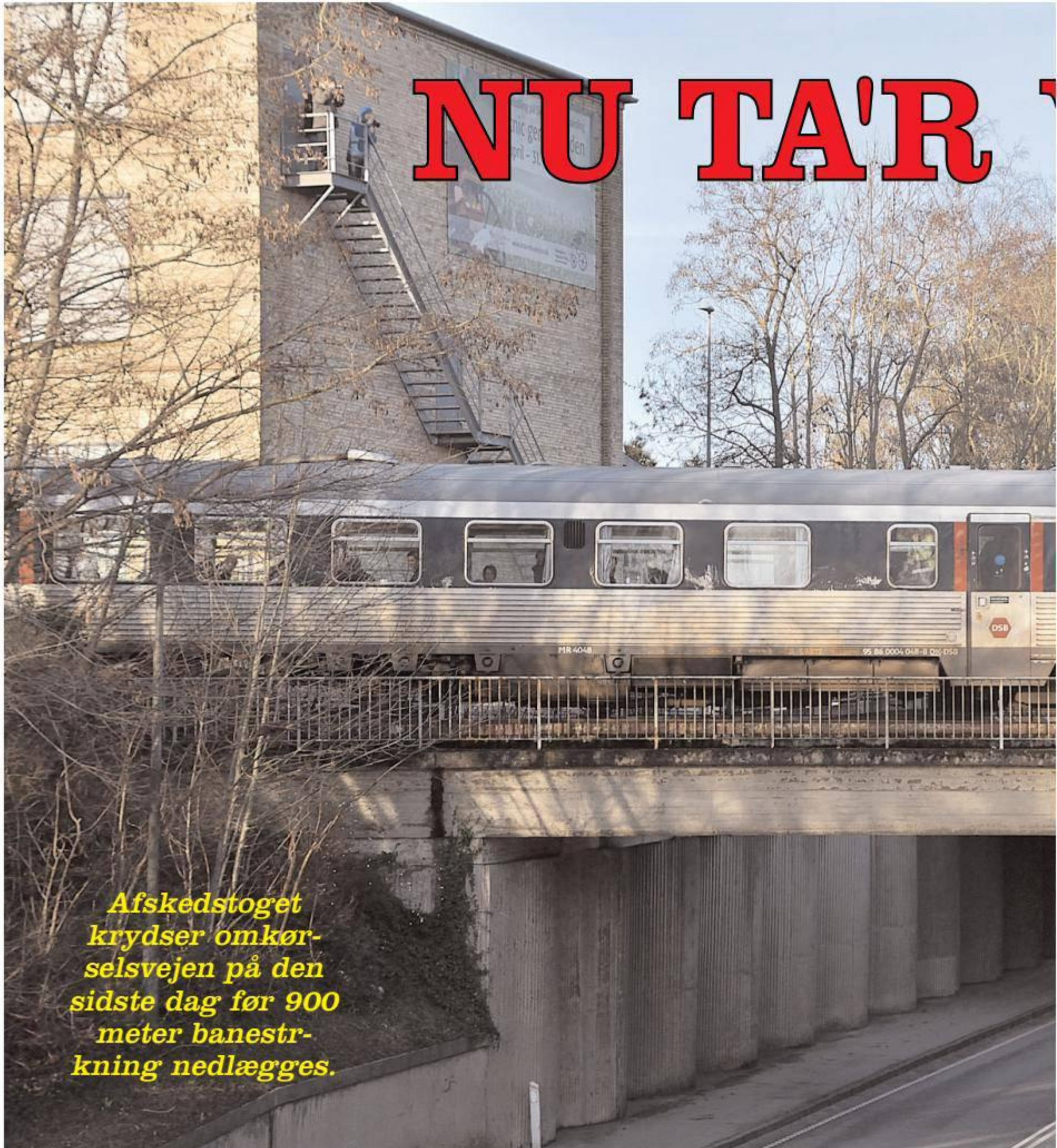


Cadovius
Venteskur 75,00

Varer kan bestilles på telefon +45 20 22 04 49 eller E-mail; Info@epokemodeller.dk
www.epokemodeller.dk (er pt. ikke opdateret)

EpokeModeller® produceres af; Messe handel I/S, Korshavevej 15, DK-2640 Hedehusene, Danmark

NU TAR



Afskedstoget krydser omkørselsvejen på den sidste dag før 900 meter banestrækning nedlægges.

HADERSLEV FÅR 900 METER CYKELSTI



Den nye strækning gælder fra Omkørselsvejen gennem baggårde til Nørregade ved rutebilstationen

VI CYKLERNE FREM!



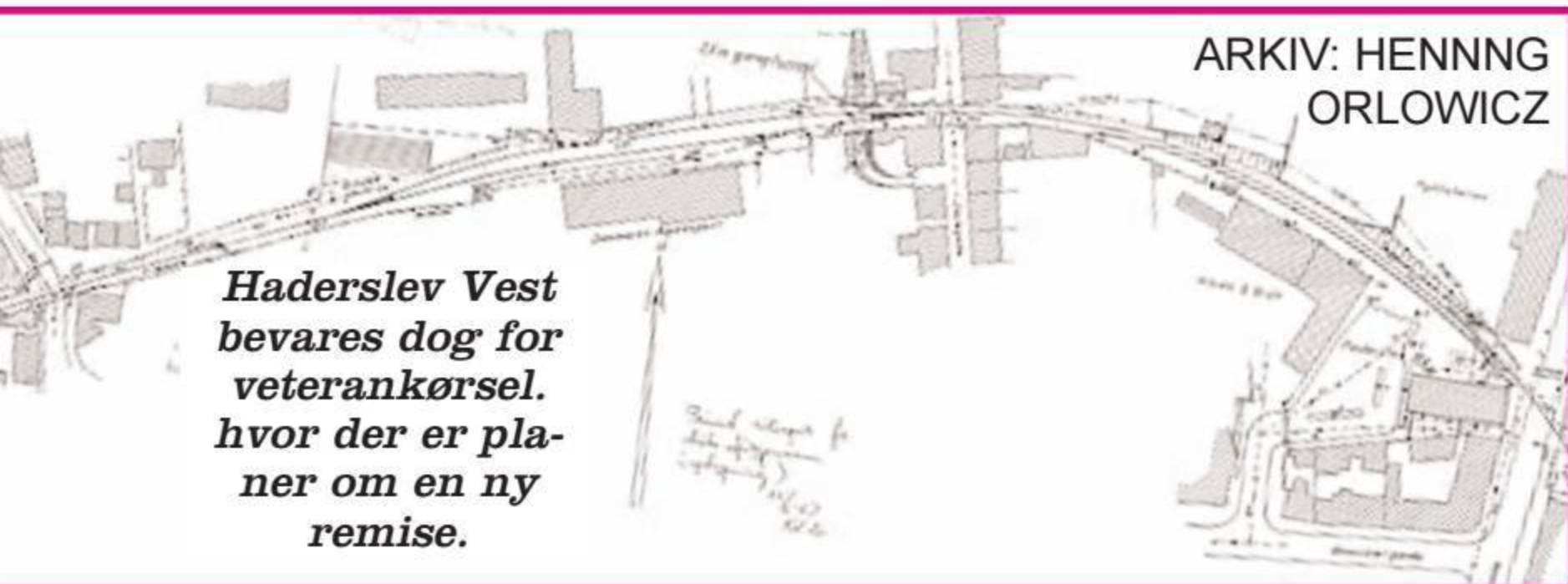
Strækningen mellem Haderslev Vest og Haderslev By er nu nedlagt - forvandles til to-sporet cykelsti



BANELUKNING

Af Anders Madsen

Afsked med strækningen Haderslev Vest - Haderslev By, da kommune tilsyneladende ikke ønsker turister med



ARKIV: HENNING
ORLOWICZ

Haderslev Vest bevares dog for veterankørsel. hvor der er planer om en ny remise.



Det sidste tog krydser vejen for enden af Simmerstedvej få hundrede meter fra Haderslev Vest og sporet, der skal fjernes for at give plads til dobbelsporet cykelsti hele vejen mod Gammelting

Til højre begynder sporet gennem baghaverne til Haderslev Bystation.



Vestergade - fører mod byens midte.



FOTO: LARS PETER VILSEN



veterantog. Som rejsende med Veteranbanen Haderslev-Vojens var Bybanen i Haderslev et absolut højdepunkt på turen. Lige så forskelligartet landskaberne er på hele veteranbanen, lige så mangfoldig er Bybanen det også, både i forhold til en intens atmosfære af liv og når det handler om interessante og nydelsesfulde miljøer, hvor byen opleves fra en anderledes vinkel, der giver et helt særligt krydderi til byens



FOTO: LARS PETER VILSEN



Sporet lige uden for Haderslev Vest i retning mod Haderslev By går forbi nedlagt fabrik.

FOTO: LARS PETER VILSEN



Bybanesporet snor sig mellem husene og haverne indtil det skal krydse Bredgade for at fortsætte parallelt med Laurids Skausgade mod Gammelting



puls. Samtidig oplever man en skøn buket af stemningsbilleder og indtryk, mens toget passerer charmerende baggårdsmiljøer. Hvor toget gennemskærer gangstier og vejkryds, må det pulserende byliv stoppe op. Denne mulighed findes ikke mere. Den mest pragtfulde del af Haderslev-



banen blev i december 2018 nedlagt. Haderslev Kommune har nemlig besluttet, at skinnerne skal fjernes på Bybanen mellem Haderslev Vest og Haderslev By, for derefter at anlægge en bred dobbeltrettet cykelsti, ligesom man tidligere har gjort på strækningen fra Haderslev Bystation til havnen ad havnebanen. Den 900 meter lange strækning er det seneste eksempel på en banenedlæg-

gelse i Danmark.

DEBAT

Beslutningen om at anlægge cykelsti på skinnerne på den mest attraktive del af Haderslevbanen har vakt heftig debat i de lokale medier og i flere jernbanekredse. Ikke mindst hos Landsforeningen Danmarks Jernbaner, der har base i Tønder. Landsforeningen har gennem en længere årræk-

Endelig fremme ved Haderslev By. Tidligere kunne toget fortsætte over Gammelting mod havnen



ke arbejdet for genåbning af Tønder-Tinglev banen, hvorved det er foreningens mål at genoprette jernbaneforbindelserne Tønder-Tinglev-Sønderborg,

Tønder-Tinglev-Vojens-Haderslev og Tinglev-Røde kro-Aabenraa som en nærbane med forskellige standsningssteder langs strækningerne.

Rutebilstationen ligger et stykke over gaden.



Landsforeningens langsigtede vision er at opbygge og konsolidere en tværgående jernbane-infrastruktur, som kan bidrage til en fremtidssikret passagertrafik, hvor Tønder-Tinglev banen er en central brik i en grænseoverskridende trafik i et



**Det sidste tog -
hertil og ikke
længere!**

sammenkædet system af lokalbaner på begge sider af den dansk-tyske grænse. Landsforeningens trafikplaner, der i dagens Danmark må betragtes som utopi, led

nederlag med nedlæggelsen af Haderslev Bystation. Et nederlag er det selvfølgelig også for Veteranbanen Haderslev-Vojens, hvor det selvsagt var en meget kedelig dag i banens historie. I 2011

FOTO: GUNNAR W. CHRISTENSEN ©



**Tog 808 til
Vojens på
Haderslev By
22.6.1973**

blev der ellers indgået aftale mellem Veteranbanen og Banedanmark om kørsel på Haderslevbanen, herunder Bybanen. Nu kan banen til gengæld samle alle sine kræfter på udvikling af den nye endestation i Haderslev



Mo 1877 på Haderslev V i 2008

Vest, hvor banen har planer om en remise og bedre stationsfaciliteter.

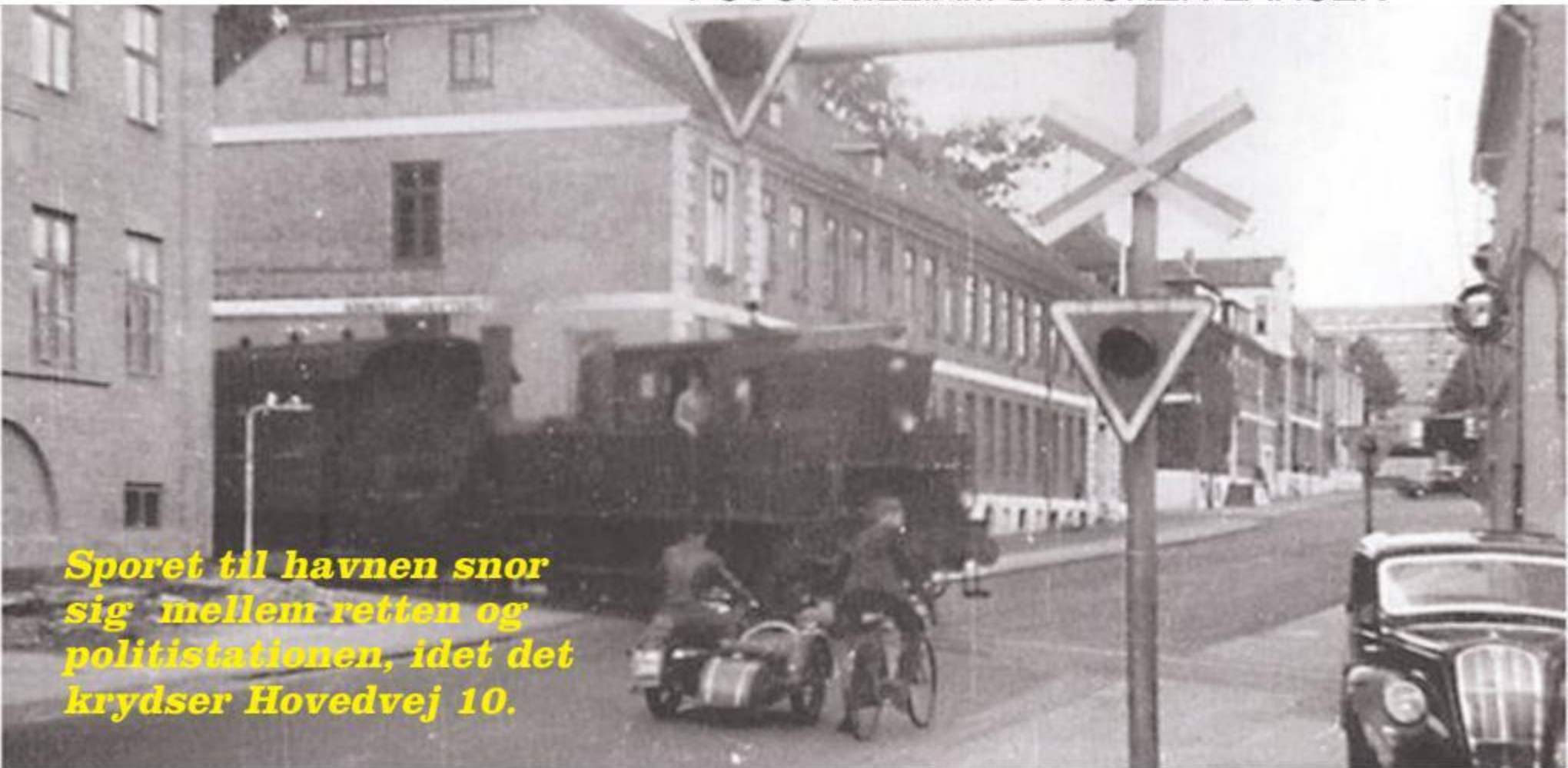
AFSKEDSTUR

Med ganske kort varsel og forståelse fra DSB havde Dansk Jernbane-klub arrangeret en

afskedstur med MR-tog fra Fredericia til Haderslev og retur søndag 30. december 2018. Veterantog Vest i Bramming var operatør på særtoget på strækningen, hvor Veteranbanen Haderslev-Vojens er infrastrukturforvalter.



Cykelsti til havnen begynder, hvor sporet ender.



Sporet til havnen snor sig mellem retten og politistationen, idet det krydser Hovedvej 10.

Trafikstyrelsen havde ligeledes været imødekommende og gav dispensation til to afskedsture med MR-tog på Haderslevbanen. Der var god interesse for arrangementet, der i hast primært blev annonceret digitalt på de sociale medier på

nettet. Til den første tur havde omkring 40 personer indløst billet. Derudover var der passagerer fra Fredericia. Efter denne historiske begivenhed konstaterede Veteranbanen Haderslev-Vojens, at der samlet havde været 360 passagerer



TKVJ nr. 12 med veteran tog på Haderslev By den 2.12.2018.

med toget. Der var ligeledes mange lokale, der i løbet af dagen ville opleve et af de sidste tog fra Haderslev Bystation. DSB MRD 4248 + DSB MR 4048 forlod Haderslev By som sidste tog med et vemodigt og langvarigt fløjt i hornet. Denne scene gentog sig ved afgang fra Haderslev Vest. Mens det blev en trist dag for veteranbanen og alle os jernbaneentusiaster, kunne Cyklistforbundet endnu engang række begge hænder i vejret. Det er jo desværre ikke første gang en jernbanestrækning ombygges til cykelsti. Det er nedslående, at det nu er lykkedes Haderslev Kommune at ødelægge en enestående turistattraktion for byen!

BANENS FREMTID

Der vil stadig køre tog på veteranbanen mellem Vojens og Haderslev Vest, der fremover bliver endestation. Som en slags kompensation for driftens ophør gennem det indre Haderslev, og forhåbentlig samtidig en anerkendelse for det arbejde, som banens frivillige personale yder, forlyder det, at Haderslev Kommune vil anlægge perronfaciliteter ved Haderslev Vest for kommunale midler. Veteranbanen Haderslev-Vojens er infrastrukturforvalter på Haderslevbanen - dvs. man står for skinner, signaler, overkørsler og beskæring af vegetationen, ligesom Bevaringsforeningen Gedser Remise er infrastrukturforval-

Slut med at køre veteranog til Haderslev By. På billedet: TKVJ nr. 12



Gjedser Jernbane, som strækningen på Falster nu bliver benævnt. Det er dermed andre veteranbaneklubber, der er tilsluttet Danske Veteran-togsoperatørers Fællesrepræsentation, som er infrastrukturoperatør på Haderslev-banen. Jernbanemuseet, Veteran-tog Vest og Sydjyllands Veteran-tog er flittige operatører. Således blev det sidste 'normale' veteran-tog på Haderslev Bystation formentlig et juletog fra Sydjyllands Veteran-tog i december 2018.

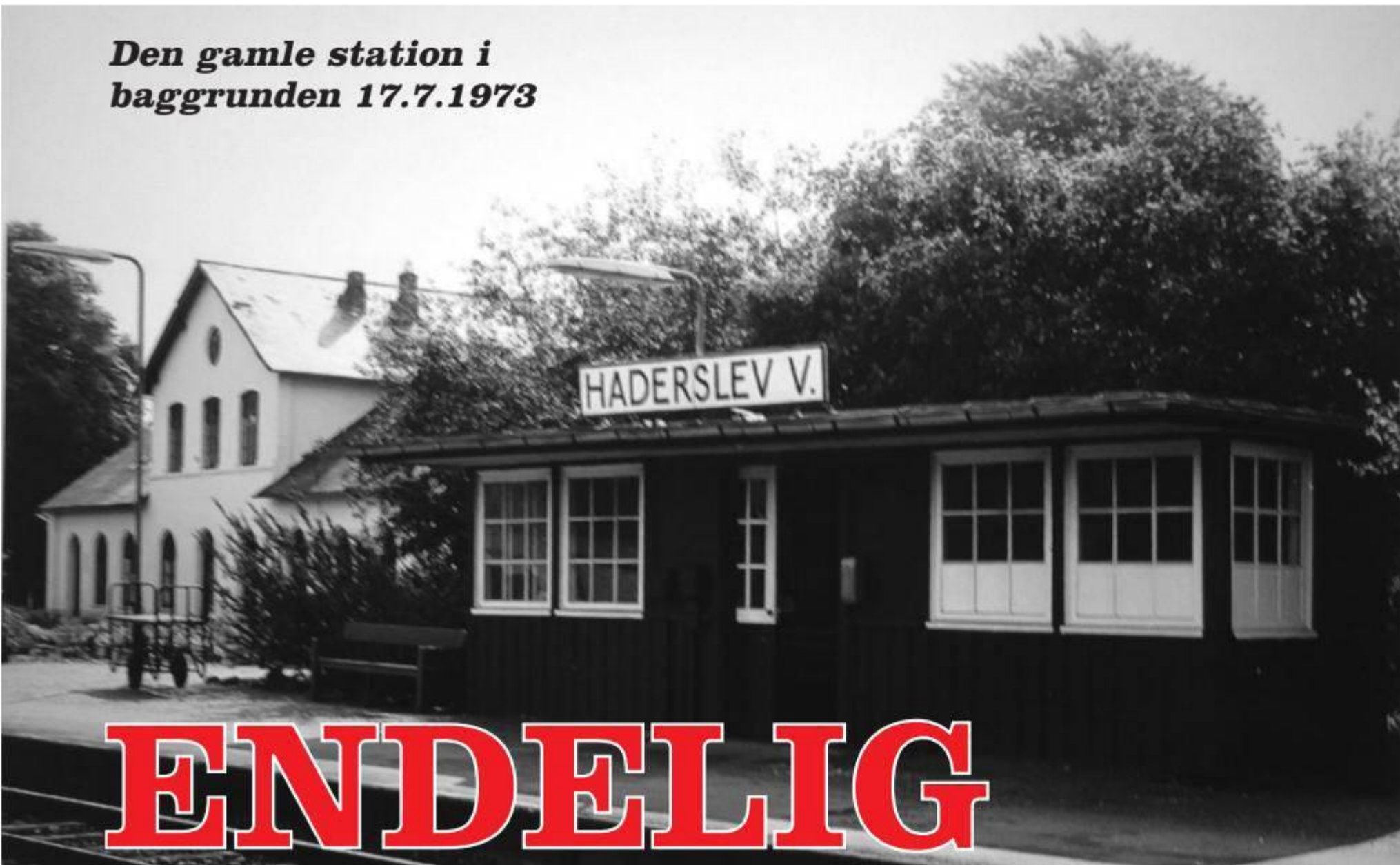


TO: SIMON MOSBJERG MØRCH

Haderslev BANEN

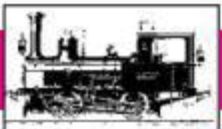
Haderslevbanen blev åbnet i 1866 og nedlagt for persontrafik 1978 og for godstrafik 1999. Oprindeligt var den 11,9 km lang og endestation i Haderslev lå i byens udkant ved bryggeriet Fuglsang. DSB overtog driften af banen efter geforeningen i 1920. Til historien hører også de smalsporede Amtsbaner, som blev nedlagt i 1939 og derved også nødvendiggjorde en omlægning, og 1943 blev Haderslev Amtsbanegård omdøbt til Haderslev Bystation og Vestbanegården blev til Haderslev H. For at undgå to overskæringer bl.a. den stærkt trafikerede Nørregade, der dengang var hovedvej 10, flyttede man i 1950 Haderslev Bystation vest for Nørregade og reducerede derved banens længde fra 13,3 km til 12,8 km. Den tidligere amtsbanegård blev rutebilstation indtil 1961, hvor den blev flyttet fra Jomfrustien til den nuværende placering ved Nørregade. Maskindepotet blev nedlagt i 1951, og i stedet for blev der på Haderslev H opført en ny remise, som står endnu, men uden tilslutning til Haderslev Vest, som fik sit gamle navn tilbage i 1967.

*Den gamle station i
baggrunden 17.7.1973*



ENDELIG HAR JEG EN PLAN!

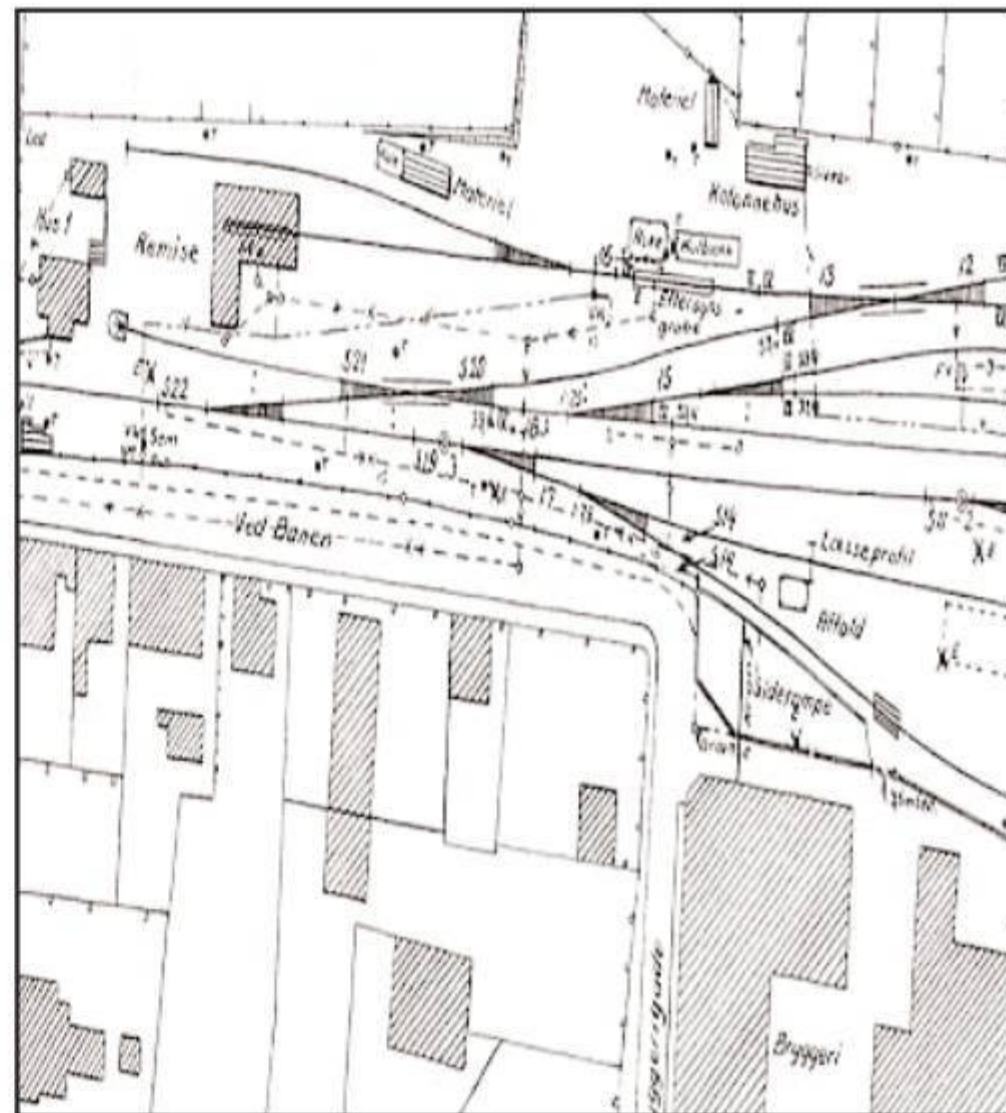
I de sidste mange år har jeg ledt efter en tilpas overkommelig sporplan, som jeg kunne realisere i skala H0, altså 1:87.



INSPIRATION

Af Vido Hribar

I forbindelse med opsætningen af reportagen fra det sidste tog på bybanestrækningen Haderslev Vest til Haderslev By i dette nummer af *banen online* faldt jeg over sporplanen af

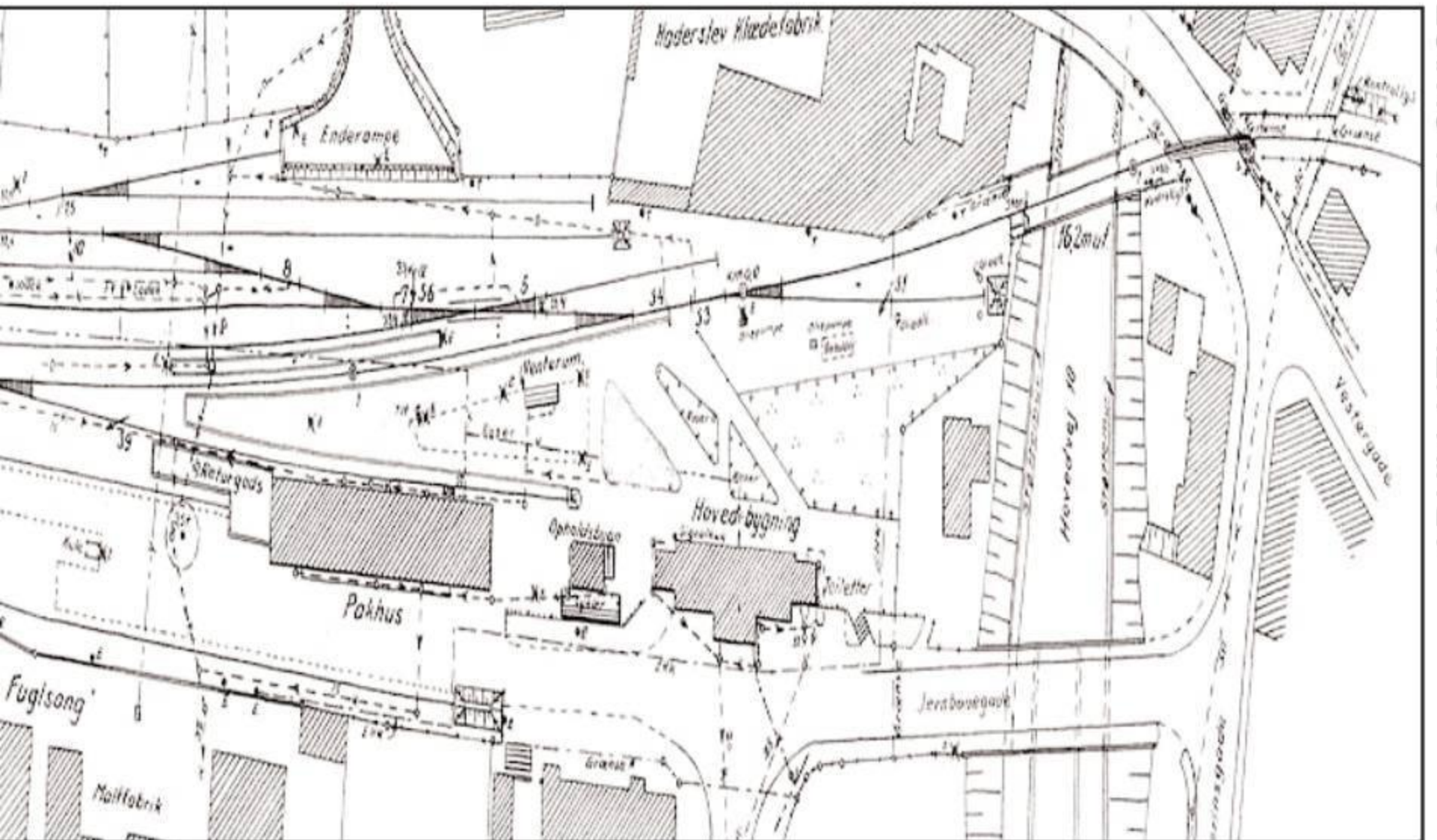




Haderslev V - den østlige udkørsel med klædefabrikken i baggrunden.

Haderslev Vest. Det var *min store åbenbaring* - stationen, jeg vil anlægge! Den indeholder alle de elementer, jeg har

brug for til afvikling af trafikken. Der er plads til persontrafik, til godstrafik, til rangering i forbindelse med lokal



Remise fra 1959 uden jernbanespor står der endnu.



industri på et areal 1x5 meter. Det kniber måske lidt med anlægsplads i bredden - der mangler måske 20-30 cm. Når jeg faldt netop for denne sidebanestation, skyldes det netop at den var mit første stop, da jeg





Det lange pakhus

kom til Danmark i 1958 for at besøge min penneveninde, der siden er blevet min hustru og trofast medarbejder ved 'banen'!

Jeg kom til byen kørende med et Mo som trækraft. Det var forståeligt nok ikke DSB, der havde min primære interesse dengang, men da jeg flyttede til byen, gik turene ofte til stationsarealet for at kigge på tog eller også forbi en forretning i

Storegade, hvor man foruden forskelligt isenkram kunne købe Märklin-tog. Naboens søn havde desuden et lille Fleischmann-anlæg, som jeg fik lov at studere nærmere.

Haderslev Vest, som i min Haderslev-tid faktisk hed Haderslev H, skete der en masse. Der var gennemgående trafik til Haderslev By og desuden forskelligt gods til og fra havnen. Når jeg nu nævner gods-



Det enlige godsvogn - svinet til med graffiti. Remisen ses i det fjerne....

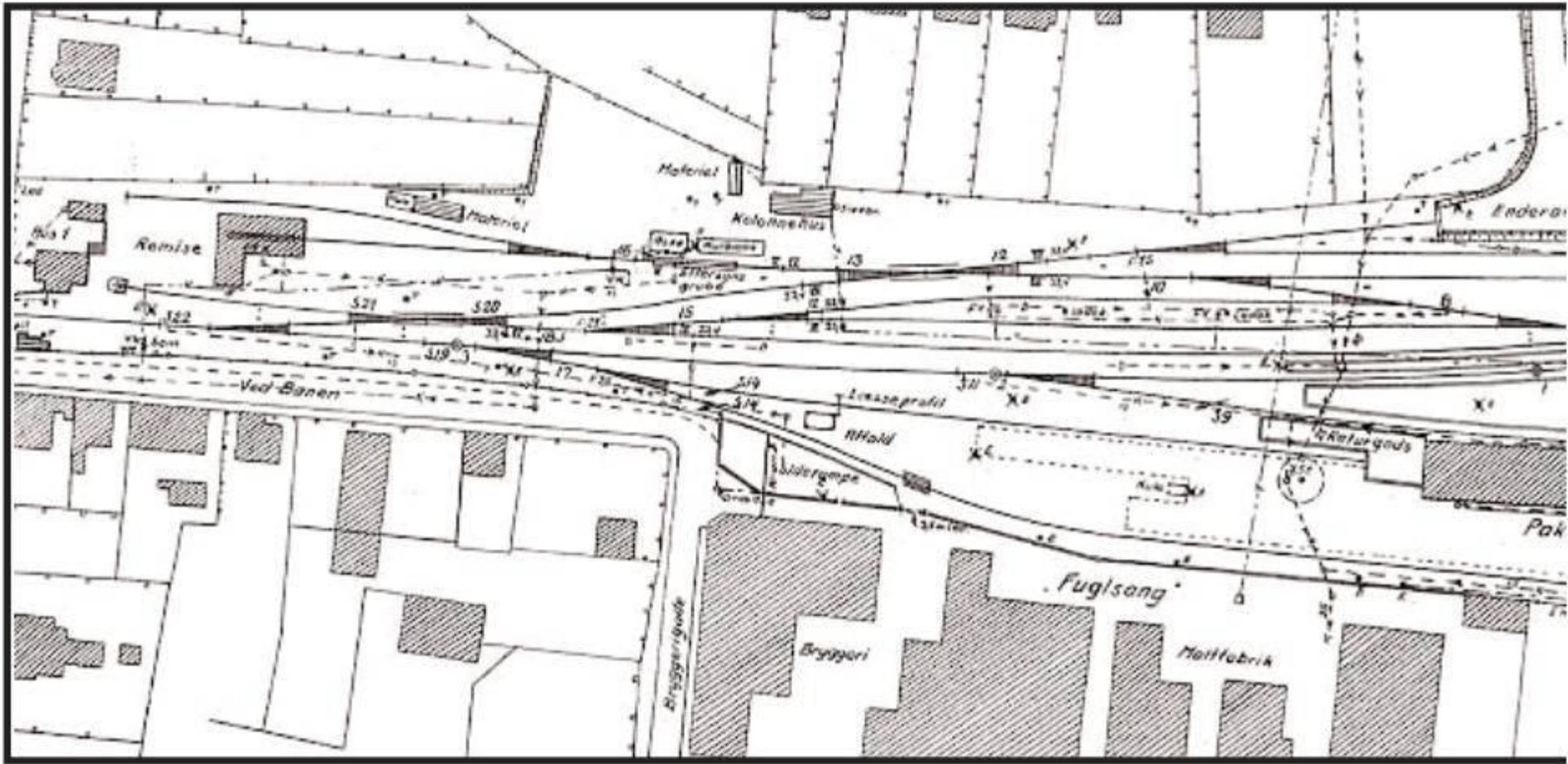


FOTO: LARS PETER VILSEN

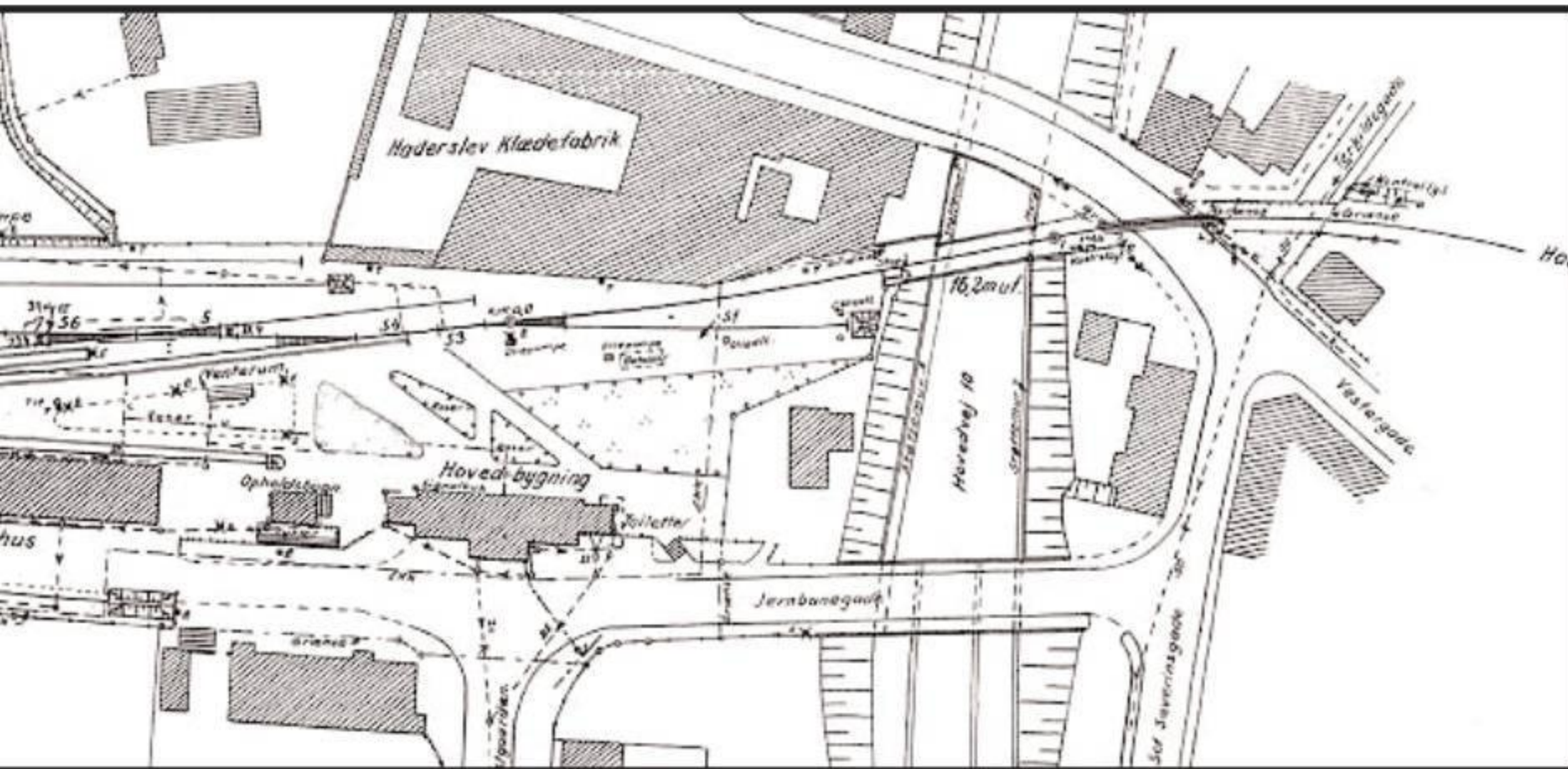
På mit modelanlæg af Haderslev V bliver der plads til en olieterminal.



trafik til havnen, er det interessant at nævne en strækning på 2,3 km mellem Statsbanegården, Amtsbanegården og Havnen, der var med fire skinnestrengene, så amtsbanen kunne køre normalsporede godsvogne til og fra havnen.

Haderslev Amts Jernbaner blev anlagt fra 1899. Amtsbanegården (Hadersleben Kleinbahnhof) blev anlagt ved

Jomfrustien inde i byen. En af de smalsporede amtsbanestrækninger gik fra Alt Hadersleben til Christiansfeld og en anden fra amtsbanegården forbi havnen syd om Haderslev Dam til Vojens, men det er en anden historie, der sluttede i 1939, da den sidste amtsbanestrækning blev nedlagt! Haderslev Vestbanegård er i dag kun en skygge af sig



selv. Begge stationsbygninger er revet ned, sporet til remisen, som blev bygget i 1959, er fjernet, men skal nok komme i funktion igen i forbindelse med veteranbanens genoptagelse af kørslen. Haderslevbanen blev lukket og åbnet igen i flere omgange. Første gang var det i 1974, den blev 'midlertidig' lukket for persontogtrafik, som dog aldrig blev genoptaget. For Veterantog blev den

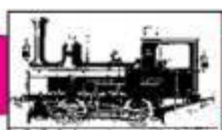
lukket i 2004, og i 2005 fik trafikministeren bemyndigelse til at nedlægge banen. En genoptagelse af godstrafikken til havnen i 2009 blev droppet, da det ville betyde, at 40 pct. af svellerne skulle udskiftes. Men banen blev igen åbnet for veterankørsel i 2011 med 40 km/t og akseltryk på højst 12 ton! Og nu skal den altså også opstå hos mig som Haderslev Vestbanegård!



Plads til parkerede biler vest for klædefabrikken.

DA CP TOG 10

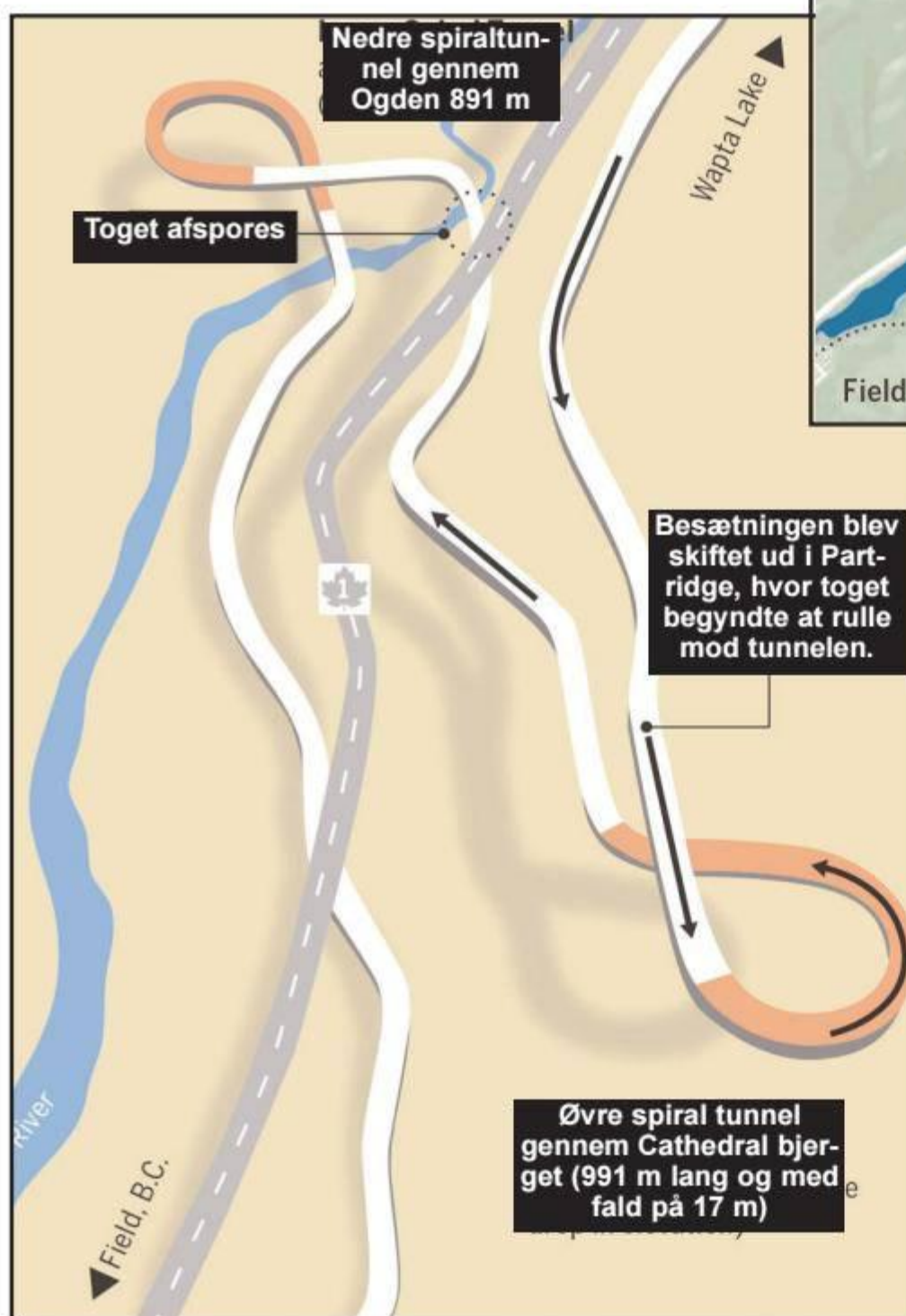
Tre jernbanefolk blev dræbt, da et godstog fra Canadian Pacific bestående af tre lokomotiver og 112 godsvogne satte sig pludselig i bevægelse og kom uden for kontrol.



TOGAFSPORING

Af William C. Vantuono
Chefredaktør af RailwayAge

Tre ansatte ved jernbaneselskabet Canadian Pacific mistede livet en time efter midnat



den 4. februar, da deres godstog, der transporterede korn afsporede øst for Fields i British Columbia. Godstoget bestod af 112 vogne og tre lokomotiver. Det løb af sporet, da det kom ud af Øvre spiraltunnel og styrtede 60 meter ned i Kicking Horse River. De tre ombord i toget var fra Calgary. I den foreløbige rap-



Toget bestod af 112 lukkede godsvogne og tre lokomotiver. Det blev afsporet kort før det skulle passere en bro over Kicking Horse River. De to spiraltunneler er bygget i 1908 gennem det vanskelige og stejle Kicking Horse pas med 2,2 pct.s fald over en strækning på fem kilometer.

Illustrationer med tilladelse fra Calgary Herald

Grafik Darren Francey / Postmedia

03 LØB LØBSK

port fra Canada's Transportation Safety Board hed det sig: Den 4. februar var Canadian Pacifics tog 301 på vej vestpå til Vancouver, da 99 vogne og to lokomotiver afsporede ved milestenen 130.6 nær Field i British Columbia. Ombord var lokomotivfører, togfører og togfører aspirant, som alle blev dødelig kvæstede

nogle af vognene løb af sporet i et sving, før toget skulle passere en bro over floden. Lokomotivet lagde sig på siden ved selve flodlejet, mens flere af vognene kom til at ligge på en opdæmning. De resterende vogne samt det mindsteste lokomotiv endte i en bunke bagved og ved siden af hinanden. Ulykken skete på



ved ulykken. De 112 lukkede godsvogne, der transporterede korn, blev trukket af tre lokomotiver, hvoraf det ene var placeret forrest, det andet midt i toget og det tredje bagest. Efter afsporingen blev kun 13 vogne stående tilbage på sporet sammen med det bageste lokomotiv.

Det forreste lokomotiv og

strækningen mellem to spiral-tunneler - Det øvre og Det nedre uden for byen Field.

Den foreløbige undersøgelse har vist, at man mistede kontrollen over toget, da det blev standset med luftbremserne aktiveret ved et nødstop i Partridge, den sidste station inden toget skulle køre igennem det Øvre spiraltunnel. På

Ulykken skete på et utilgængeligt sted, hvor jernbanen følger hovedvej 1.

den station skulle man udveksle personalet, da den aktuelle besætning allerede havde kørt det maksimale antal timer og et frisk hold skulle overtage. De steg ombord, men var endnu ikke klar til afgang. Toget holdt på en let skråning og med luftbremser slået til. Efter to timers stilstand kom toget af sig selv i bevægelse og rullede stadig hurtigere før det overskred den foreskrevne hastighed af højst 30 km/t på grund af stejlt sporforløb og de skarpe sving, hvorfor det til sidst løb af sporet og styrtede i afgrund. Under standsningen i Partidge blev der ikke brugt håndbrems, I den aktuelle undersøgelse skal der aflæses data fra lokomotivernes 'sorte boks'. Der skal aflæses, hvordan og hvorfor toget satte sig i bevægelse og hvorfor man i det hele taget mistede kontrollen med toget. Den nedsatte undersøgelseskommission skal også se på vejrforhold, hvorunder ulykken skete ligesom dem se på reglerne for kørslen under vinterforhold. Godsvognenes tilstand og vedligeholdelse skal også under lup. Seksten vogne i et andet tog fra Canadian Pacific løb af sporet den 3.januar 2019 i samme område, men dog uden så tragiske følger. 🚂



Det bliver meget svært at rydde op på ulykkesstedet.

HVORDAN HOLD

Morten Speich Jørgensen, som er medarbejder ved Minnesotas Transportmuseum i St. Paul, USA, hvor han også gør tjeneste som lokomotivfører på de store GM-dieseler kommenterede ulykken i en mail til *'banen online'*:

- Jeg kan nemt forestille mig, at de tre besætningsmedlemmer var ved at installere sig i kabinen, tage de tunge frakker af osv. og så pludselig opdage, at de var begyndt at køre. De må have forsøgt at standse toget og

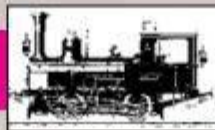


ER MAN SÅDAN ET TOG TILBAGE

så fundet, at luften allerede var brugt. De har så vidst, at de ville afspore. Jeg ved ikke, om det var normalt at sætte bremserne til nødbremsning på det sted, hvor de skiftede besætning. Det synes mærkelig, for efter en nødbremsning skal man fylde hele toget op med luft, og mens man fylder toget, løses alle bremserne og kan ikke sættes, før alle vogne har mindst 60 psi (helst 90 psi!) i deres lufttanke. Det kan nemt tage 30 til 45 minutter i

godt vej og meget længere på kolde vinterdage. Hvordan holder man sådan et tog tilbage, hvis man først skal fylde det op med luft? Håndbremsen på mindst halvdelen af vognene samt dynamiske bremsen, hvis noget begynder at bevæge sig. Måske var nødbremsningen ikke sat af besætningen, men at et eller andet var galt i selve systemet, og at den nye besætning fejldiagnosticerede fejlen? Tiden vil vise.





SPORVOGN

Af Vido Hribar



Det er ikke just noget flatterende kælenavn, men det er folkets røst, som døbte sporvognen

'KLOAKVOGN'

At den kom til at hedde 'kloakvogn', var den uden ildelugtende bagtanker men simple kendsgerning, at Københavns sporveje i en kort tid hørte under hovedstadens vej- og kloakvæsen.

Nu kommer sporvognen i H0, og den blev præsenteret på DMJUs udstilling.



Nyheden vakte betydelig interesse hos publikum i Taastrup. Det var en foreløbig version, der blev vist af Messe handel I/S / EpokeModeller som tidligere har udsendt en vellykket skinnebus fra JPK Productions I/S. Vores billeder af prototypen blev taget før udstillingen, og der skal mindre justeringer til, inden vognen bliver udleveret bl. a. med kortere sideskilte eller en mindre 'fuglerede' i motorvognen, oplyser Messe handel I/S i en pressemeddelelse.

Vognkassen er udført som avanceret resinstøbning i et

bruge deres digitaludstyr. Der er lys i midterkupeen og lanterner for og bag i vognen, og lyset skifter med kørselsretningen.

Modellerne leveres til fem forskellige linier med separate vognnumre, nemlig linie 5 (315), linie 6 (329), linie 8 (334), linie 14 (327) og 15 (331). Sporvognen er i øvrigt af serien 315-339 fra 1912, altså en nyere vogntype end de helt gamle, men overfladisk set minder de to typer om hinanden. Da sporvognene i Danmark ikke normalt ikke kørte på samme spor som tog,



På vores facebook-væg kan du se video fra DMJUs årlige udstilling. Find det på www.banen.dk

FOTO: Messe handel I/S / EpokeModeller

materiale, som er udviklet af bilindustrien. I projektet deltager også flere underleverandører. Sporvognen bliver selvfølgelig leveret i køreklar stand med 2-skinne jævnstrømsdrev og multiprotokol digitaldecoder, som virker som analog og passende til de fire mest brugte digitalsystemer, således at alle modelbaneejere kan

skal man derfor anlægge separat egen 2-spor trasse.

Det er www.tillig.com, som fremstiller sporvognsskinner. De har et fremragende modulsystem med forskellige belægninger omkring skinnerne med skarpere kurver, der efterligner den geometri, der findes i den virkelige verden.





UDSTILLINGER

Af Lars Peter Vilsen



TOG 2000

Sønderjysk Model Jernbane Klub havde forleden weekend en velbesøgt udstilling på en skole i Vojens. Flere klubber viste deres anlæg, og der var også adskillige forhandlere fra nær og fjern. *TOG 2000*, som arrangementet hed, er en flerårig



tradition, som har gjort Vojens til det sted, hvor modeltog-entusiasmer viser, hvad de og deres hobby formår.



Sporvognen kan bestilles på
tlf. +45 20 22 04 49 eller på E-mail: Info@epokemodeller.dk
Fremstillet i Danmark af Messe handel I/S,
Korshavevej 15, DK-2640 Hedehusene



Blandt udstillerne var klubber fra resten af Jylland og fra Fyn. Der var flere skalastørrelser repræsenteret, navnlig H0 og N (billedet) som de mest udbredte.

N-modulklubben Vest fra Vejle, der har medlemmer fra både trekantområdet og Fyn, viste tydeligt fordelene ved den lille størrelse 1:160, der kører på 9 mm spor, hvor modellerne efterhånden er blevet så detaljerede, at de kan måle sig med H0 i 1:87, som bruger 16 mm spor. I disse digitale tider er decoderne også blevet tilpas små, så skala N kan konkurrere med de større i såvel kørsel og



lyd. Mange af de 105 klubber, der er tilsluttet Dansk Model Jernbane Union, kører med udstillingsanlæg i moduler efter Fremo-standard (billedet). Der har allerede været flere mj-udstillinger i år, og det lader til, at endnu flere er på vej! Det kører tilsyneladende på skinner for vor hobby! 🚂

17. MØDE MED 'BØRSTERNE'!

SKÆLSKØR

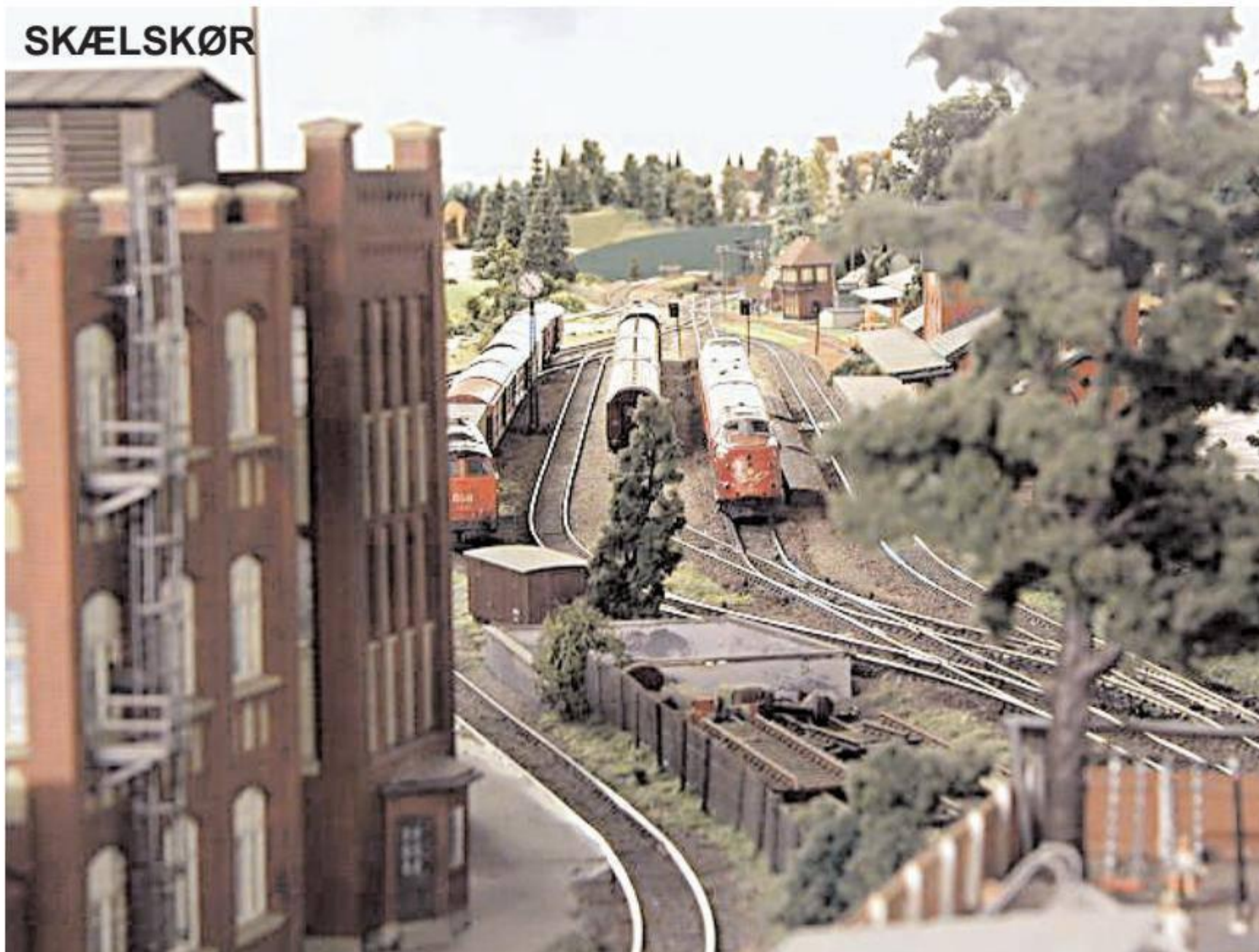


FOTO: NMJK

Næstved Model Jernbane Klub gør det igen - inviterer til endnu en 'banebørstedag' ved deres klublokaler på Kobberbakkeskolen lørdag den 8.juni.

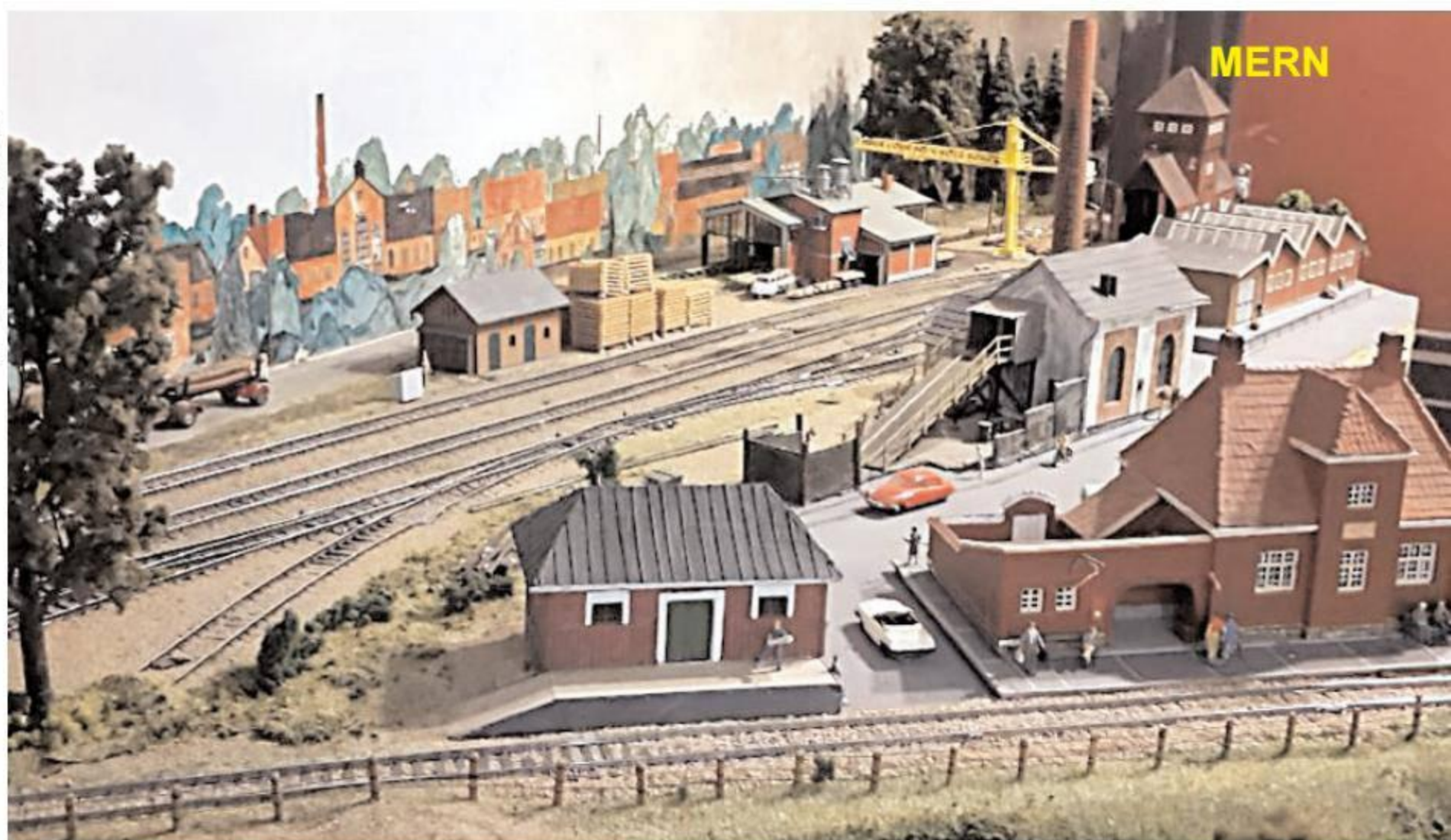


UDSTILLINGER

af Vido Hribar

Kommer man med tog, kan man tage bussen rute 602 mod Nygårdsvej 110, hvor skolen ligger. Det er det traditionelle *åbent hus* for 17. gang hvor man tager imod mellem kl. 11 og 16. Dette års tema er

'Nærtrafik', hvilket vil præge arrangementet med udstilling, kørende modeller m.m. Klubben er kendt vidt omkring for sit store anlæg inspireret af lokalområdet, hvis omfang du kan se på de sporplaner, som er afbildet på klubbens hjemmeside www.nmjk.dk, hvor vi også har hentet nogle billeder, som vi her viderebringer som appetitvækker i *banen online*. Der bygges stadigvæk på anlægget med nye detaljer, bygninger og småtips, så der er altid noget nyt at se på. I



den invitation, som klubben har udsendt, omtales arrangementet som helt uformelt, og det vil sige, at alle er velkomne, og at man ikke behøver at være medlem af klub eller forening. Formålet er at vise de seneste nyskabelser, at tale sammen og udveksle erfaringer og idéer. Og har man noget, man gerne vil sælge, kan det som altid lade sig gøre fra ladet eller bagsmækken af sin

bil på parkeringspladsen uden for klublokalerne. Det må foregå i egen regi. Eftersom der er gratis adgang, er der heller ingen bordudlejning eller lignende. Skulle man være uheldige med vejret, kan man komme inden døre. Klubbens Jernbanecafé er åben, og til børn bliver der LGB-tog, som de kan lege med.





DMJUs
udstilling
i Taastrup
var simpelthen...

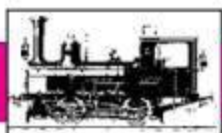
KANON!

Mange læsere vil sikkert lede efter en reportage fra DMJUs årlige udstilling i Taastrup sidst i marts. Vi måtte desværre afstå fra det på grund af manglende ressourcer, men til gengæld har vi noget, der er endnu bedre. På www.banen.dk har vi et link, der hedder *Find os på facebook*,

hvor du kan se DMJUs billeder fra udstillingen samt to meget flotte videofilm, der er optaget til deling på Youtube af SJB Media og Dansk TT-klub. Desuden viderebringer vi samme sted et udvalg af andre filmoptagelser om store og små jernbaner. God fornøjelse! 🚂



TOG YIWU 1102



SILKEVEJEN

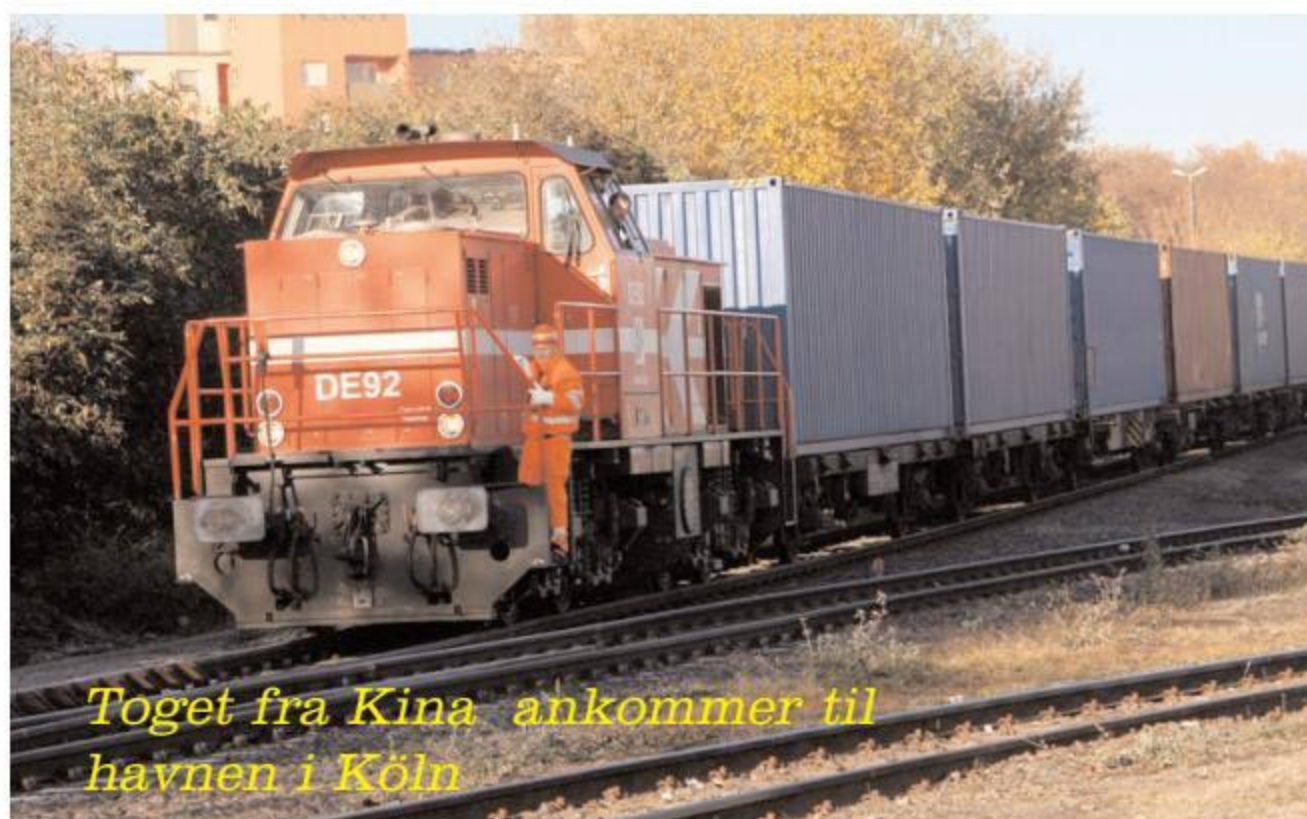
af Vido Hribar

Köln, som ligger ved Rhinen, regner med at blive omdrejningspunkt for en direkte godstogforbindelse til byen Yiwu, som ligger ved Jangtse, en af Kinas længste floder og ca. 250 km syd for Shanghai.

banen har tidligere skrevet om det første godstog fra Beijing til Berlin, og nu ser det ud til, at man er kommet



FOTOS: HGK



Toget fra Kina ankommer til havnen i Köln

et stykke videre ad 'Silkevejen' til Europa, da et godstog er hurtigere end skibsforbindelse og billigere end fragt med fly. Godstoget, der bestod af 21 containervogne læsset



med 40-fods containere hovedsagelig fyldt med forbrugsvarer fulgte ruten, via Kinas naboland Kazahstan, Rusland, Hviderusland til Malaszewicze i Polen, hvor toget skulle omspores fra den brede russiske sporvidde 1520 mm til den europæiske 1435 mm og fortsætte videre til Rhein Cargos terminal i Köln. Toget blev delt i Köln, idet 28 containere skulle videre til Madrid, hvor Kinas præsident Shi Jinping netop var på statsbesøg. I Spanien sørgede så det spanske selskab Transfesa for den videre distribution. Få dage senere afgik fra Köln et tog med tomme containere tilbage til kinesiske Jiwu.

