



Læs i dette nr.:

Nyt fra klubben

Kosørebanen

Rygter fra et remiseområde

Side 9 vognen.

Aktivitetslisten

Køreplanen



P 909 med særtog i Slagelse 1961.

Nr. 38.

Marts 2011.

Medlemsblad for
KARLEMOSE PARKENS
MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

Michel Andersen
Karlemosevej 119, 1/Th.
4600 Køge.
Tlf.: 61 60 12 62.

Kasserer.:

Johnny Hyllested
Karlemosevej 105, 1/Th.
4600 Køge.
Tlf.: 22 80 51 76.

Bestyrelsesmedlem.:

Stig Froulund
Karlemosevej 25, 3/Mf.
4600 Køge.
Tlf.: 22 63 15 49.

Flemming Kjær
Drøsselbjergvej 42 A.
4200 Slagelse.
Tlf.: 58 14 01 14.

Jørgen Madsen
Vesterled 24.
4200 Slagelse.
Tlf.: 50 46 05 19.

Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:

www.kmk-ho87.dk

Bank.:

Nordea
Torvet 14.
4600 Køge.
Reg. Nr. 2908
Ktn. 2551 586858

I Kupevinduet

Man skal aldrig sige aldrig, på trods af alverdens krumspring og 24 års pause, er det på en eller anden måde lykkedes MIG at blive redaktør på endnu at "smudsblad" – den "gamle redaktør" er såmænd snu nok, tag ikke fejl af hans blide åsyn!

Det er med stor ærefrygt jeg overtager Michels post, der er virkelig noget at leve op til, for siden Oktober 1997 har han fremstillet 17 numre af TAGRYTTEREN og 37 numre af MOSEBANEN, i en aldrig svigtende super kvalitet. På trods af hans "hysten" op om sløve skribenter og manglende stof er det klart Michel har nydt at lave bladet og han skal vide at vi andre har nydt at læse det i lige så høj grad.

"Nye koste – nye skikke" Tja det kan vel ikke være anderledes og det er ikke et udtryk for at jeg synes at Michels design ikke er godt nok, de ændringer der er sket / vil ske, vil tage udsping i hidtidige design. Største forandring er overgang til A 4 format, det skyldes jeg er "lidt fatsvag" og ikke rigtig kan hitte ud af opsætningen til et foldet A 5 format, måske jeg lærer det en dag. En af årsagerne til at jeg sagde ja til dette job, var en KLAR tilkendegivelse fra flere af klubbens ærede medlemmer (*de uforsigtige ved nok hvem det er – jeg kan godt huske det!*) om at dette var en "løft i flok" opgave, så jeg glæder mig meget til indlæg, store som små.

Den "unge" redaktør



Den gamle (redaktør), bemærk hvor naturligt hænderne passer i lommerne.

Den (næsten) sandfærdige historie, om.:

Kosørebanen

I denne fortælling vil der optræde opdigtede personer, der vil virke bekendte, ja de vil, mere end ligne nulevende og halvdøde medlemmer af denne klub – dette er gjort med gustent overlæg, det er meningen at man skal genkendes og selv om det er usandsynligt, kan de enkelte ofre kun håbe på en blid medfart. Man kan roligt more sig kosteligt over andres ulykke – mens man kan! thi skæbnen vil råt som ublidt ramme alle (*jah - også dig der skriver så henrivende og poetisk*) De ærede medlemmer kan så tænke lidt på hvad de har lavet eller sagt af tåbeligheder, der er store chancer for at møde dem i denne skrøne – åååååh ja slibrigheder modtages gerne, alt snavs kan bruges!!!!

PS. Man kan godt henvende sig anonymt!

Et sted.....

Vi befinder os på en større halvø i det danske kongerige, mod syd er vi landfaste med germanerne og det øvrige Ævropa m.m. mod øst ligger hel-øen Sjælland og da dette er en hel ø, huser den også kongerigets hovedstad (*der er heller ikke plads til den andre steder*) Jeg kan ikke lige erindre hvad denne hovedstad hedder, nu jeg tænker over det, så er der vist heller ikke mange i Kosøre der kan det. Til gengæld er der mange i hovedstaden der ville ønske at de kunne glemme Kosøre! Hvis man kigger på et landkort over området, kan man finde Kosøre og omegn, som et lyst felt med samme signatur som et ørkenområde, man vil også bemærke en henvisning til en note om at "Adgang sker for egen regning og risiko"

En tid.....

Kosøre – hva hulen er det for noget? Rent geografisk er det, det (*jeg stammer lidt, når jeg skriver*) smalleste sted i farvandet mellem halv- og hel-øen. Første gang Kosøre bliver nævnt, er i et klagebrev til Biskop Upsalon fra en vild og omfarende kvægtyv.



I følge overleveringerne og almen sladder, er dette Hed Sporelowicz. Tegningen skal angiveligt være udført af hans hustru, det må det være for, ifølge samme overleveringer, var hun den eneste der kunne få Hed til at klappe kaje – hvilket han tydeligt nok gør på tegningen.

Omtalte kvægtyv var særdeles harm over at færgemanden havde brændt færgen for at holde varmen, i den kolde vinter, nu kunne han ikke komme over noret til Halveskove, den anden halvdel var enge og der gik det kvæg han skulle stjæle. Benævnte færgemand, der hed Tjalfodur Frydenlund (*og levede i pagt hermed*) fik aldrig lavet en ny færge, tilbød den ligeledes benævnte kvægtyv, der i øvrigt hed Hed Sporelowicz (*Hed var hedning*), nabogrundstykket. Hed takkede ja, for han ville gerne se hvad som skete med hans klage. Hed blev således det første dokumenterede offer for hovedstadens trang til at glemme alt om Kosøre, egentlig var det fordi Hed hed Hed og var hedning at Upsalon (*der var kristen men ikke næstekærlig*) ikke ville gøre noget ved sagen, han aflirede en kendelse om at alle sager fra området – "bør man lytte til med en Ko's øre" altså valgte Upsalon, den for politikere, så foretrukne taktik – man vendte det døve øre til.

Hermed var lokaliteten navngivet og stik mod saglig Upsalon's intention, var stedet også sikret udødelighed. Tjalfodur og Hed blev rigtig gode venner, hver tredje dag drak de mjød og sang sjofle sange. Deres sprøde sangstemmer tiltrak et par ikke navngivne ungmøer og snart myldrede det med små Tjalfodurer og Hedninge.

Samme sted.....?

Hed og Tjalfodur talte tit om det besværlige i at finde hjem efter et godt Mjøde!!!! En dag ramte lynet så Hed (*han havde teknisk snilde, havde han*), han fandt på at lægge to rækker granrafter parallelt med hinanden, indbyrdes forbundet med hinanden også med granrafter. En gammel oksekærre, fik ændret hjulene således at den kunne køre på rafterne. Disse blev udlagt mellem de to naboers hoveddøre, Når et vellykket mjøde var slut. Læssede den hjemmeværende nabos ægteviv den udeværende nabo op i kærren og gav denne et behørigt puf – på ingen tid, var udeværende nabo – hjemmeværende. Hed havde minsandten – uden at vide det – opfundet sporet! (*Os nutidige, ved så også hvorfor et dårligt vedligeholdet spor, bliver kaldt "en jysk træbane"*) Noget må han have forstået, for han (*der var hedning*) fjernede det enlige e i sit efternavn, for at ære sin opfindelse – det! Kom til at mærke en del af hans efterkommere og hele halvøen. Tjalfodur gjorde ikke noget, han var bare glad for at det ikke længere tog 2 dage at finde hjem efter et mjøde. En sidegevinst var at, nu kunne der holdes mjøder langt oftere, så megen glæde går ikke upåagtet hen og de lykkelige i Kosøre trak nye naboer til, inden nogen var blevet ædru, var Kosøre gået fra stednavn til bynavn. Til stor ærgrelse for landets vise fædre i (*Uh - navnet var ellers lige på tungen*) hovedstaden.

Familie version 1.

Tjalfodur's barnebarn, af ældste søn, Ihvorvel Frydenlund, brød med den Frydenlundske familietradition, han ville ikke være færgemand – næh han grundlagde den senere så berygtede "Kosøre færge & pram fabrik" Det første han byggede var en ny færge, nu havde der ikke været nogen færge i over 40 år – så nu skulle det være. Problemet var bare at medens Ihvorvel's farfar og senere hans far havde passet jobbet, uden færge. Så havde man nu en færge – men ingen færgemand. Ihvorvels lillesøster, Henna Havgasse Frydenlund, satte det lille samfund på den anden ende, (*det gjorde hun nu tit*) ved at udnævne sig selv til færgemand dame. Hun var en stovt quinde og da hun først havde

fået hånden på roret – slap hun det ikke igen. Da det lille samfund havde vænnet sig til en mø ved roret, var man egentlig ganske tilpas herved også selvom mange uskyldige vejfarende, der kortvarigt ønskede at være søfarende, fik sig et par alvorlige forskrækkelser, dels når de så at færgemanden var et kvindfolk og dels når hun stillede sig i forenden, bandt særken til åregafterne og lod vinden drive færgen frem i søen, hun var et glimrende sejl og efter sigende et ganske kønt syn, når vinden pressede særken mod he.... øøøøh - nåh det var et sidespring, altså i historien, mener jeg. (*Uha - uha, jeg ser grimme billeder*) Skønne Hennas efterkommere ærede hende ved at være færgemænd som damer indtil DSB overtog overfarten, ikke til Halveskove, men til Sjælland. Familien Frydenlund er stadig i vigør i Kosøre og de lever stadig i pagt med deres efternavn. Det nulevende familieoverhoved, hedder Stigomunfjododur Frydendenlund, det navn kan ingen huske, så derfor lyder han også navnet "Bajanen" det navn kan alle huske, sammen med sin fætter Johnny Treleder driver de firmaet Tøffes Bajaner og nu vi har fat i Treleder grenen, kan jeg da afsløre at den har sit udspring i Petra Märklin, hun giftede sig med, direktøren for Kosøres elværk - Viggo Vekselstrøm Sporlowicz - søn, Watt Vekselstrøm Sporlowicz. Hverken Petra eller Watts forældre vidste noget om brylluppet, da både Petras og Watts forældre var Lunkne ved de to unge menneskers forhold. De unge tog sagen i egen hånd og som en slags plaster på såret, eller var det salt? - tog de efternavnet Treleder, så havde de unge mennesker, da tilgodeset begge familienavne, dette til trods var situationen dog noget højspændt i lang tid. Lille Johnny, (*Treleder*) der var den egentlige årsag til lynbryllup m.m. blev dog den som samlede familierne igen, thi han var sådan en sød og køn dreng. Bajanens mor, der var søster til Viggo Vekselstrøm Sporlowicz, hed bare Elektra Sporlowicz, en højspændt kvinde der tog strøm på alle. Hun giftede sig med Hannibal Olfert Frydenlund, uden at denne tog det fortrydeligt op. Faktisk var stemningen så god, i det Frydenlundske hjem, at Bajanen kom til verden allerede 7 mdr. efter de var blevet gift. Bajanen havde en smuk og dejlig opvækst, da han var 9 år 4mdr. 1 uge 2 dage. 8 timer og 2 sec. Sådan cirka altså, meddelte han sine pavestolte forældre. At han, Stigomunfjododur Frydenlund.:

1. Elskede sine forældre og bajaner (Stigomunfjododur havde også en bette talefejl)
2. Hadede sit navn, som ingen kunne huske.



Bajanen, i et serøst øjeblik!!

3. Sammen med sin fætter Johnny Treleder agtede han at oprette et firma der forsynede det ganske land med bajaner.
4. Fra nu af og frem, helst så at man tiltalte ham Bajanen eller Hr. Bajan når det skulle være fint, eller der var en "balle" i farvandet.

Hans forældre tog deres søns ord til sig, men påpegede at han indtil videre måtte nøjes med at vokse sig større, dog hed han fra nu af BAJANEN.



Bajanens (hårdt prøvede) forældre, på deres gamle dage.

Fatale fejl

I nden vi nu kommer for godt i gang, må jeg hellere præsentere mig selv.: Wildfred S. Nushane. Med licens til at grave i hvilken som helst skidt bunke, bare den er historisk. Egentlig er jeg ganske uforvaret havnet i Kosøre, det var min

tidligere chef i Ååårh hvad er det nu byen hedder? Nå, han kaldte mig en dag ind på kontoret og sagde disse ord; Unge Vildfred! De har med al uønsket tydelig, vist visse evner, i deres artikel, i vores personaleblad, hvor de beskriver visse hændelser under julefrokosten. Denne "episode" og deres "evner" har overbevist mig om at de **SKAL** takke ja til en særdeles ledig stilling som jernbane historiker og arkivar på Kosøre museum. Jeg var ganske stum, protesterede vildt, indtil chefen træt og opgivende sagde at han slet ikke brød sig særlig meget om at tænke på alternativet, til et ja! Inden jeg så mig om, var jeg altså udstyret med en enkeltbillet til toget og snart efter installeret på Kosøre museet, her er ret godt og vi har en god ordning.: Så længe de ikke hører noget til mig og mine meritter, inde i? for s.... da – det navn! Så hører jeg heller ikke noget til dem, heldigt nok, for jeg har vældig travlt med opsnuse alskens historisk sladder og slibrigheder. Sjovt nok bliver de indfødte "Kos'ører" flinkere og flinkere, efterhånden som jeg graver i fortidens smuds - der er nok af det. Jeg har besluttet at min "livsopgave" er at beskrive livets skæve gang på Kosøre banegård og færgehavn. En skildring der vil vise at diverse trivielle hændelser, små som store, ofte har store konsekvenser, ikke bare lokalt men i hele landet, ikke så underligt at de vise landsfædre gerne glemte byens eksistens – hvis bare de kunne – hvis bare de kunne..



Her er jeg så, for en gang skyld i arbejde – sikkert med noget spændende snavs.

Historien fortsætter, hvis jeg overlever eventuelle (ubegrundede) repressalier. W.S.N.

STATIONSUDSTYR



Korsør 1966.

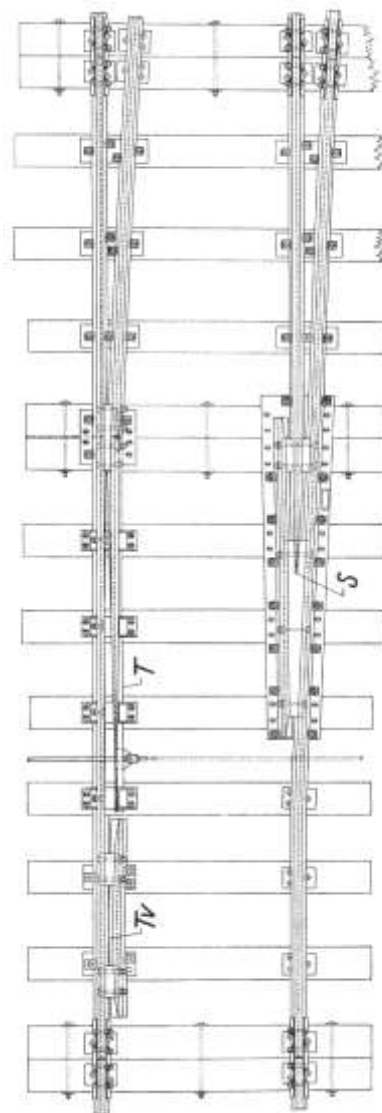
Sporskifter og sporkrydsninger.

Fortsat fra nr. 37.

Entungede sporskifter.

Som foran anført, har det almindelige sporskifte to tunger. Der er dog også bygget Entungede sporskifter, som finder anvendelse under simple forhold. I fig. 10. er vist et enttungt sporskifte, således som det anvendes ved statsbanerne, navnlig i havnespor. T er den bevægelige tunge; i sporskiftets anden side, findes i stedet for tungen, en fast, spids (S) i fortsættelse af den pågældende mellemstreng. I tilliggende stilling virker tungen på sædvanlig måde, som køreskinne, ved denne tungestilling, løber hjulet i sporets anden side, mellem skinnespidsen S og den faste yderskinne. I fraliggende stilling, trykker tungen med sin bagside, mod vognhjulenes bagside og trækker de overfor liggende hjul, fra yderskinnen, over på den faste spids, således at de i deres videre løb følger mellemskinnen. For at vognhjulene ikke, under denne bevægelse, skal falde ned i sporrillen, er der foran spidsen lagt en stålkile, hvorpå flangerne træder. Sporskiftetungen i statsbanernes entungede sporskifte er fremstillet af vignolesskinneprofil. Glidestolene, der ikke er anbragt på langplade, er af støbestål. Foran tungespidsen ligger en tvangsskinne Tv, der under den modgående bevægelse skal hindre vognhjulene i at støde mod spidsen.

Fig. 10.



Skinnekrydsninger & tvangsskinner.

Hvor et sporskiftes to mellemstrengene skærer hinanden over hinanden, indlægges der som tidligere anført en skinnekrydsning (også kaldet hjertestykke). De to skinnestrengene er afbrudt

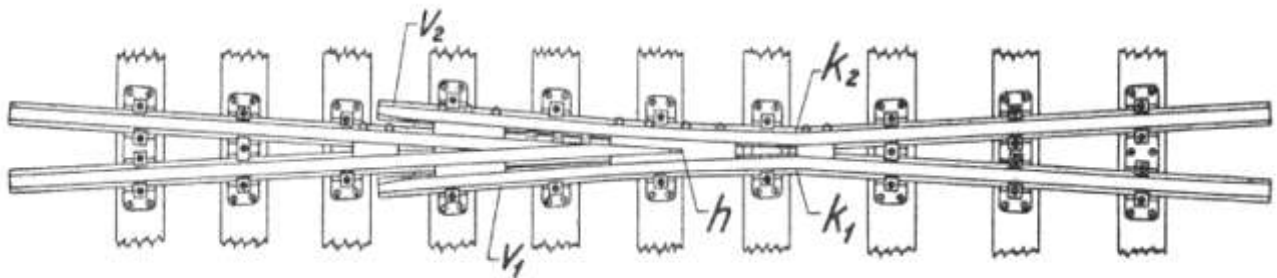


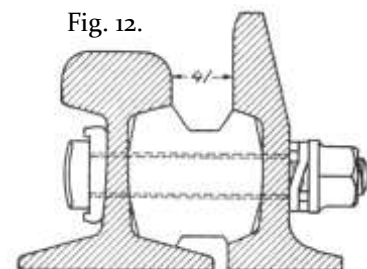
Fig. 11. Enkelt skinnekrydsning 1:9, overbygning V, C.

Fig. 11. viser en moderne skinnekrydsning. V_1 og V_2 er ligesom tidligere, vingeskinnerne. Bøjningsstedet i disse kaldes knæet, K_1 og K_2 , h er hjertespiden. På stykket fra knæet til hjertespiden, bæres et gennem krydsningen løbende hjul, udelukkende af vingeskinne, derefter på et stykke, både af vingestykke og hjertespid og endelig bliver hjertespiden alene bærende. Da der fremkommer stærke slag ved hjulenes passage gennem hjertestykket, vil hjertespid og vingeskinne slides hurtigt. Da et hjul som bevæger sig mod spidsen i en skinnekrydsning, ved en slingrebevægelse, kunne tænkes ført over i sporrillen, på den fejle side af hjertespiden, sørger man her for at styre hjulenes gang, ved tvangsskinner i den modsatte side af sporet (Tv_1 og Tv_2 i fig. 1. og 2. i nr. 36.). Sidebevægelsen afbødes da, idet hjulflangernes bagside lægger an mod tvangsskinnerne. Skinnekrydsningen bygges som regel, helt eller delvis, af almindelige skinneprofiler. Af hensyn til det ovenomtalte stærke slid, fremstilles krydsninger af dobbeltstålskinner eller skinner »90«. Når der til krydsningen udelukkende anvendes skinneprofiler, dannes hjertespiden ved sammenskæring af de sammenløbende strengene. I modsat tilfælde udformes det som et særligt stykke stålstøbegods eller smedegods (*Klodshjerte*). I overbygning IV samles hjertespid og vingeskinne, på en fælles langplade, under krydsningens midterste del. I overbygning V monteres krydsningen på særlige stålstøbe underlagsplader, en for hver svelle. Ved sporskifter i hovedspor, hvor der i stamsporet foregår megen og hurtig kørsel, medens vigesporet kun anvendes til rangering, med sjældnere og langsommere kørsel, kan man endnu træffe de såkaldte krydsninger med bevægelig vingeskinne. Ved disse krydsninger, er vingeskinne i stamsporet, gjort bevægelig, hvilket vil

lige foran krydsningspunktet og skinnerne om i vingeskinnerne V_1 og V_2 (se fig. 1. og 2. i nr. 36. red. Bem.). Bag ved krydsningspunktet er køreskinnerne forenet i en fast spids, hjertespiden. Bag denne går skinnerne atter fri af hinanden og fortsætter i de tilstødende skinner.

sige at den kun er fastholdt af laskeforbindelsen i stødet til mellemstrengen, medens den i øvrigt ligger således løs på krydsningens langplade, at den kan forskydes i sideretningen. Ved hjælp af nogle stålfjedre holdes den bevægelige vingeskinne normalt trykket ind mod hjertespiden, således at der i hovedsporet ikke bliver nogen sporrille, mellem vingeskinne og hjertespid. Kørslen gennem krydsningen, i stamsporet, bliver herved roligere og sliddet mindre. Ved kørsel i vigesporet vil hjulenes flanger skære den bevægelige vingeskinne op og stålfjedrene vil, efter hvert hjuls passage, atter trykke vingeskinne på plads. Krydsninger med bevægelig vingeskinne træffes i overbygning V i sporskifter med krydsningsforhold 1:9 og 1:11. Der anvendes også krydsninger, støbt i et stykke, af Manganstål. Foruden fordelene ved at være støbt i et sammenhængende stykke, har disse krydsninger, den egenskab, at de viser meget stor modstandsevne overfor slid, de holder ca. 8 gange så længe, som krydsninger af almindelig skinnestål; men til gengæld er de meget kostbare i anskaffelsen. Tvangsskinner fremstilledes tidligere af det almindelige skinneprofil. Nu anvendes særlige tvangsprofiler, der giver en bedre føring af hjulene og tillige frembyder en større flade at slide på. Fig. 12 viser tværsnit af køreskinne med moderne tvangsskinne.

Fig. 12.



Fortsættes i nr. 39.

N 210 med godstog til Fredericia i vest enden af Odense.

Foto Arne Kirkeby. Arkiv OMJK.





Side 9.

Modellen

Næh – nej, det er ikke til husarerne - det der kommer nu, selv om det ikke skal handle skønne kvinders former, så er det nu ikke så tosset aligeveller!! For megen skønhed findes mange andre steder end lige på et fruentimmer.



har udmeldt at de agter at udsende en model af DSB litra CM med tagrytter, i to udførsler, en med Berlinerbogie.:

Kat. Nr. 5100. CM 2051.

Kat. Nr. 5101. CMM 2404.

En med 2,5 meter, træbogie.

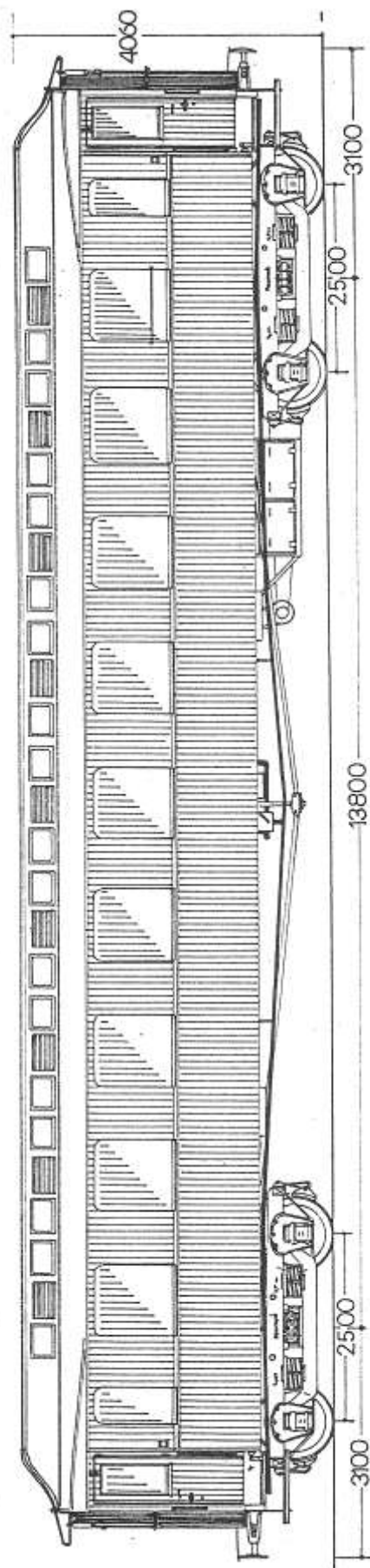
Kat. Nr. 5102. CM 2084.

Kat. Nr. 5103. CM 2090.

Kat. Nr. 5104. CM 2099.

Endelig er der langt om længe, fristes man til at sige, nogen der har lyttet til de MANGE opfordringer, gående på at lave en tagrytter CM, Heljan har valgt den største serie af tagrytter CM vogne, CM 2051 – 2119. i alt 70 vogne. Generelt er vognene fra 2051 – 2085 udstyret med berlinerbogie og resten med 2,5 m. træbogie, når jeg skriver generelt, er det fordi det er lidt svært at skaffe klarhed om det reelt er tilfældet, eller om bogieombytninger i tidens løb bare har fået det til at se sådan ud. Vogne født med berlinerbogie er de vogne der godkendt til udenlandskørsel – specielt til Tyskland, deraf navnet på bogien. Vognene er bygget af Scandia i perioden 1918 til 1925. og var de sidste tagrytterpersonvogne DSB fik, en pladebeklædt udgave blev lavet fra 1909 til 1913, CM 2001 til 2050. disse vogne havde vinduer med trærammer, hvilket gav dem et noget anderledes udtryk.

Set med min optik, er det et meget godt valg af model, Heljan har foretaget, vognen er hyppigt forekommende i alle (*person*) togarter i det meste af epoke III. En pudsigt detalje er, at i 1. distrikt (*Sjælland, Lolland & Falster*) blev vognene mest brugt i lavere togarter, i 2. distrikt (*Jylland & Fyn*) blev de mest anvendt i de højere togarter. Hvis "bare" Heljan holder den hidtidige standard, har vi noget at glæde os til og jeg er ret så sikker på at man vil forstå at



Tegning.: Henning Orłowicz.

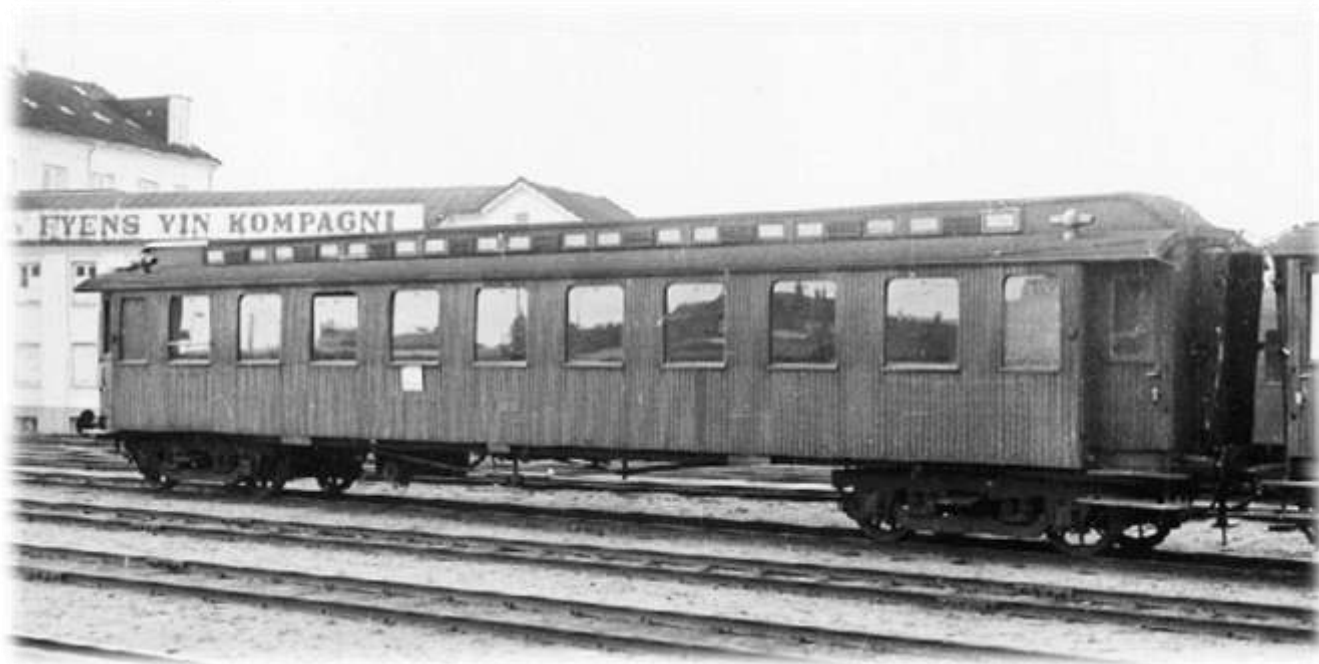
formidle tagrytternavnens store skønhed i modellen, faktisk har jeg kun et alvorligt klagepunkt på Heljans vogne og det er de elendige koblingskinematikker de har, helt generelt (*det gælder også de fleste andre fabrikater*) er det noget ringe "dallerværk" der laves, de sidder for højt/lavt, langt inde/ude og/eller for

stramme/løse i Nem-skakten, ja jeg kunne blive ved, hvorom alting er (*eller lige deromkring*), er det noget skidt, som kun giver os brugere kvaler – det er på høje tide at producenterne tager problemet alvorligt og løfter kvaliteten op på et anstændigt og brugbart stude. (SUK)



Øverst med 2,5 m. Berlinerbogier, nederst med 2,5 m. træbogier.

Tegninger. Heljan.



CM 2099 i Odense 1962. Vognen er med egerhjul, et "fromt" ønske kunne være at Heljan fik lavet egerhjul, det ville glæde mange ejere af CP vogne.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Rygter fra et remiseområde !



Velkommen til remiseområdet, rygternes arnested. Vi lægger hårdt ud, med vores ufattelig populære (det bliver den) gætteleg "Gæt en person" Jaaah jeg ved den er svær, men i skal få lidt hjælp; det er drengen med ryggen til fotografen, som i øvrigt hedder Arne Kirkeby, det drejer sig om. Vedkomne er medlem af klubben, snakker ad helvede til, har stadig tynde ben og ryger lige så meget som lokomotivet. Stedet er Helsingør, et sted han ofte frekventerede - når han pjækkede fra skole, hvilket han gjorde næsten hver dag. Jeg forventer at alle deltager i gættelegen og der vil blive udtrukket en vinder blandt dem der deltager og dem der ikke deltager. Præmien vil være at blive næste offer i konkurrencen.

Spør N nyt

Ifølge pålidelig kilde har Johnny heller ikke i det forløbne kvartal, købt noget til sin "store" spør N samling, hvilket undrer os. Knægten er forresten musikalsk, så det kan jo være at han har øvet sig på sine skalaer - tø - hø.

Nyt håb ?

Det påstås at det er svært at lære en gammel cirkushest, nye kunster - ifølge hesten selv, den berømte Henning Orlowicz, har han nu lært at tænke

før han trykker på computertastaturet - Vi er en lille, men sluttet, kreds som ganske naivt har fattet håb om at, noget lignende måtte ske, før han taler!!!!!!!

MAD

Blandt de intellektuelle medlemmer har der været en livlig debat omkring emnerne mad og modeljernbane. Der har hersket dyb tvivl om hvorvidt det er en modelbaneklub med interesse for mad eller det er en madklub, med interesse for modelbane. Jeg siger bare, "se på drengene når de skal spise!"

Rygtesmeden.

Nyt fra klubben



Der arbejdes stadig på højtryk med el i rum 1. Bent trækker ledninger og kontrollerer forbindelserne for funktion og evt. kortslutninger, det er tydeligt at Bent er professionel, det er virkelig flot kabelarbejde der er lavet. Jørgen og Jan monterer sporskiftedrev og Flemming kæmper fortvivlet med reparation af defekte drev. En nylig gennemgang har vist, at ca. 70 drev er så skadede at de kræver nye reservedele, Ca. 10 af dem har brændte printplader. I forvejen kræver alle drev at få afgratet strømaftagerne, smøring og lukning af kassen, med tape (*det sidste gælder kun de gamle drev*) Det har vist sig at hvis strømaftagerne er skæve/deformerede kan de kortslutte, med brændt print til følge. 70 defekte drev er alt for meget også selv om der tages forbehold for selvforskyldte defekter, vi vil afsøge markedet for et drev af en bedre kvalitet og som er lidt mindre arbejdskrævende, inden brug. I den forbindelse bliver det jo nok lidt dyrere drev.

Johnny er i fuld sving med at montere hylder, oppe under loftet i rummene. Det bliver vældig godt med alle de hyldemeter, for vi har mange bøger, blade, kataloger og andre arkivalier, vi skal have plads til.

Mad "klubben" har fået fast kok, det er Martin der har påtaget sig det store job og han er meget dygtig til det (*vi har alle taget lidt på*). Han gør meget ud af at lave en varieret menu. Vi har såmænd også, i fuldt alvor, diskuteret om ikke der burde være en menu oversigt i bladet, ligesom køreplanen. Mig bekendt er det kun OMJK, Odense Model Jernbane Klub, der har fast kok, udover os – men jeg kan tage fejl.

Færgeprojektet har ligget lidt stille, men Martin har nu fået bevilling til indkøb af lister til vogndækket, så han kan snart komme videre.

Jeg har lige fået en melding fra OMJK, om at deres færge er blevet færdig, så nu må vi hellere lave en tur over til dem igen.

Henning mangler nu kun at lægge ganske få spor på Korsør, han har lovet det sker i den allernærmeste fremtid, næste projekt er Vordingborg, vores lille mellemstation på hovedstrækningen. Sporplanen er stort set klar, men der skal indkøbes en del spor – før projektet løber af stablen.

Vi har fået en hjemmeside, Martin er sprunget ud som weebmaster og det gør han godt. I den korte tid vi har haft hjemmesiden, er der kommet mange emner på og der sker noget på siden, næsten hele tiden. Selv om tælleren er lige vel optimistisk, har 21980 lagt vejen forbi vores side, et ret imponerende antal. Til de af jer som ikke kender vores internet adresse, er her endnu et eksempel på vores bruger-service, www.kmk-ho87.dk



Hvad er der?

Lådvigs lodne ærter, er der!

GENERAL

FORSAMLING.

Referat fra den ordinære
generalforsamling,

lørdag d. 12. februar 2011.



13 medlemmer havde tilmeldt sig til generalforsamlingen, som traditionen tro, altid slutter med en frokost. Desværre måtte et medlem melde afbud, grundet sygdom, men som et andet medlem sagde "Så bliver der mere mad til os andre".

1. Valg af dirigent.

Ole Pedersen blev, vanen tro, valgt til dirigent og kunne konstatere at generalforsamlingen var indkaldt med lovligt varsel. Ole Lind blev udnævnt til referent.

2. Formandens beretning.

Formandens beretning blev ganske kort, idet denne måtte beklage at der ikke var så meget at fortælle, i og med at året var gået uden de store fornyelser, dog var der opsat en tyverialarm.

Klubben har fået en internet hjemmeside, med Martin Hansen som webmaster, adressen er.: www.kmk-ho87.dk

Bestyrelsen arbejder for nuværende med planlægning af en fællestur, vi vil høre nærmere senere.

Den 14. april har klubben 10 års fødselsdag, hvilket vil blive fejret med "åbent hus" for Karlemoseparkens beboere. Karlemoseparkens bestyrelse vil refundere udgifterne.

Søndag den 15. maj afholdes der en fødselsdagsfest, denne gang i beboerhuset og med indbydelse af privatpersoner og klubber.

3. Godkendelse af regnskab.

Regnskabet blev enstemmigt godkendt, dog gjorde Bent opmærksom på, at opstillingen af formueopgørelsen kunne gøres bedre. Det blev taget til efterretning.

4. Fastlæggelse af kontingent.

Det blev vedtaget, at kontingentet skulle være uændret.

5. Indkomne forslag.

Der blev foreslået ændringer af § 4. i vedtægterne. Således at sætningen "*De første 3 måneder er prøvetid og kontingentfri*" fremover vil være som følgende, "*Den første måned er prøvetid og kontingentfri*" ligeledes tilføjes følgende, "*Aktive senior indbetaler et depositum på 200.- kr. ved indmeldelse. Aktive junior betaler et depositum på 200.- kr. ved overgang til seniormedlem. Depositum tilbagebetales ved korrekt udmeldelse*". Forslaget blev enstemmigt vedtaget.

6. Valg af Bestyrelse.

På valg var kasserer, Johnny Hyllested. Bestyrelsesmedlem, Stig Froulund og bestyrelsesmedlem, Flemming Kjær. Alle blev genvalgt med bifald.

7. Eventuelt.

Sidste år fik Thomas Hyllested dispensation, således at han, trods sine kun 10 år, kunne blive fuldgældigt medlem af klubben. Der blev rejst tvivl, om en sådan dispensation kunne gives, når det ikke stod i vedtægterne. Efter en del snakken frem og tilbage, blev man enige om, at da generalforsamlingen er den højeste myndighed, behøvede en sådan tilladelse til dispensation ikke at blive indført i vedtægterne.

Tobaksrygning i klubben blev drøftet ganske livligt, bølgerne gik højt, det endte dog med, at man enedes om, at alle bør vise den yderste hensyntagen til hinanden. Vedtægterne blev drøftet og man blev enige om, visse paragraffer burde ændres, dette vil blive gjort til næste generalforsamling. Til

vedtægterne § 8. stk. 2. afsnit 1., mente flere at efter valg af dirigent, burde tilføjes, valg af referent og at dette burde indføres i vedtægterne. Mødet sluttede i venlighed og fordragelighed, derefter var der FROKOST i rum 4. O.L

Klubregnskab 2010.

	Indtægter	Udgifter
Diverse indtægter.	350,00	
Renter bank m.m.	0,84	
Tilskud, afdelingsbestyrelsen.	2.193,00	
Kontingenter.	17.720,00	
Klubnøgler.	900,00	
Øl & vand m.m.	13.806,50	7.532,50
Lån BS.		3.000,00
Spor m.m.		12.421,00
Landskabsmateriel & færge.		2.512,00
Fælles køb & salg	5.955,00	3.770,00
Materialer til borde m.m.		3.624,00
Elektronik.		3.309,50
Anden varekøb.		1.814,50
Værktøj.		783,50
Kataloger, bøger & blade.		2.727,00
Kontorartikler.		1.065,50
Porto & gebyrer.	5,50	94,50
Inventar & vedligeholdelse.		3.947,00
Rengøring.		220,00
Arrangementer.	3.460,00	3.673,00
Kontingenter & abonnementer.		151,00
Repræsentation & kørselsgodtgørelse.	<u>2.020,00</u>	<u>2.675,00</u>
I alt.	46.410,84	53.320,00
		46.410,84
		<u>-53.320,00</u>
	Årets resultat.	-6.909,16
	Aktiver	Passiver
Kassebeholdning.	1.384,50	
Bankbeholdning.	1.103,84	
Egenkapital primo.		9.397,50
Årets resultat.		<u>-6.909,16</u>
	<u>2.488,34</u>	2.488,34
Bilag til klubregnskab 2009.		
Kassebeholdning.	1.384,50	
Bankbeholdning.	1.103,84	
Anlægsverdi.	117.170,00	
Lån BS. Hovedstol 15.000,00.		<u>2.250,00</u>
	119.658,34	119.658,34
	<u>- 5.250,00</u>	
Formue pr. 31.12.2010.	117.408,34	117.408,34

”KØREPLANEN”

APRIL KVARTAL 2011.

Onsdag	06.	April	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Søndag	10.	April	Åben hus, 10 års fødselsdag.....	10⁰⁰ - ????
Onsdag	13.	April	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	20.	April	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	27.	April	Køre/byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	04.	Maj	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	11.	Maj	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Søndag	15.	Maj	Fødselsdag, inviterede gæster.....	10⁰⁰ - ????
Onsdag	18.	Maj	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	25.	Maj	Køre/byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	01.	Juni	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	08.	Juni	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	15.	Juni	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	22.	Juni	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	29.	Juni	Køre/byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

Sidste Lørdag i hver måned bygger vi, efter aftale, på anlægget.

Eksterne aktiviteter

Lørdag	02.	April	DMJU Modejernbane udstilling.	10 ⁰⁰ - 17 ⁰⁰
Søndag	03.	April	Køgehallerne, Ved stadion 2. 4600 Køge.	10 ⁰⁰ - 17 ⁰⁰
Søndag	29.	Maj	Dansk Legetøjsmarked Frederiksberg Hallen, Jens Jessens Vej 20. 2000 København F	11 ⁰⁰ - 15 ⁰⁰
Lørdag	11.	juni	Næstved Modeljernbaneklub ”Banebørstedag 2011” ”Sydbyskolen”, Nygårdsvej 110, 4700 Næstved.	11 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰



Ukendt R^{II}. Mellem Marslev og Odense

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv OMJK.

Noget for øjet



Det dobbelttrettede bremseprøvesignal, mellem spor 12 og 13 i Helsingør. Spor 12 og 13 er ankomst /afgang for godstog, i baggrunden ses et underretningssignal for både spor 12 og 13, det kunne kun vise fast grønt lys og til trods for at det ikke indgik i signalbilledet, var det en afgang og der måtte køres på det – efter afgang fra togføreren! Vi har jo også spor 12 og 13 på vores Korsør st. og vi skal selvfølgelig have dette scenarie med, ikke også Henning.....



Indkørsel på Korsør st. 1951, i spor 4. foran "os" står et TI signal, det er magen til et TU signal – men viser "indkørselstogvejen" i stedet for "udkørselstogvejen" et scenarie der også vil kunne findes på vores udgave af Korsør, ikke også Flemming. Længere inde på stationen stod der flere TI signaler, et for hvert peronspor. Arkiv.: NFK.



ZE 503 003 P På Centralværstedet, Gb.

Foto.: Jbm.



ZE 503 001 P. CvK.

Foto.: Jbm.

Tog og Tekno i Aalborg kommer med et 2 vognsæt, fra Tillig, af ovenfor viste vogne, til 485.- kr. De skriver på hjemmesiden at "den anvendte vogn ikke helt svarer til forbilledet" Dejligt at man melder ærligt ud, så er der ingen der behøver at købe "katten i sækken" Så vidt jeg kan se er det nu heller ikke de store forskelle der er.



ZB 99 681 P. En kold men flot vinterdag på Odense Syd i 1963, sammenlign med Hobby trades model, der er tydeligt et par forskelle. Hvis man skar stolpeenderne af, ville meget være vundet. Foto.: Hans Gerner christiansen.

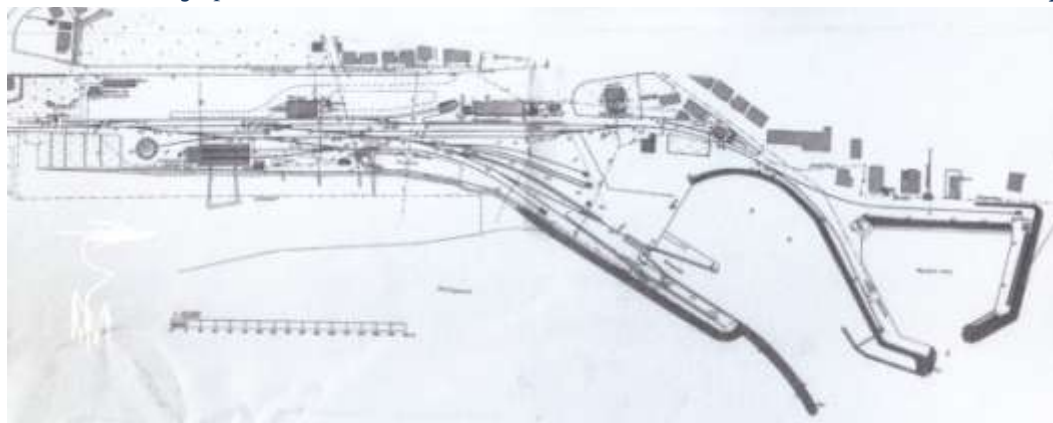
Foto.: Hobby trade.





Glyngøre by, havn, station og opland i et skønt vue.

Foto.: Sylvest Jensen.



OKT



Brovejen 194, 5500 Middelfart.

Telf.: 64 40 34 62

okt@get2net.dk ♦ www.hjem.get2net.dk/okt/

