



Læs i dette nr.:

- # KMK sporplan udlagt i...
- # Fra mit arbejdsbord.
- # Et paradigme skifte, der vil...
- # Side 24 Modellen.
- # Nyt fra klubben.
- # Rutebilen kommer.
- # Såén lige på faldrebet.
- # Miniatur Elbtalbah.
- # Noget for øjet.
- # Køreplanen.



Nr. 50.

April.

2014.

Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

Vagn Østerballe
Karlemosevej
4600 Køge.
Tlf.:

Kasserer.:

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

Sekretær.:

Lars Torndahl Larsen
Smedebakken 58.
4160 Herlufmagle.
Tlf.: 57 65 10 40.

Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:

www.mosebanen.dk
Indhold kommer snart!

Mosebanen.:

Flemming Kjær.
Redaktør, ansvarshavende.
Tlf.: 58 14 01 14.
Mobil.: 21 83 58 05.

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen.

Annoncer.:

1/1 side. 400.- Kr.
1/2 side. 300.- Kr.
Priser er for færdige
annoncer, modtages i jpg. tiff.
pdf. Filer.

Bank.:

Nordea. Torvet 14.
4600 Køge.
Reg. Nr. 2908

I Kupevinduet

Endnu en vinter er ved at være brugt op. Der har ikke været meget sne og frost som i de sidste par år - til gengæld mørke og gråvej. Det gør det ekstra dejligt, at foråret kom så tidligt i år.



Med denne udgave af Mosebanen kan vi fejre, at det er den 50. udgave af bladet. Det er for os en vigtig milepæl, der er nået. Bladet er et vigtigt redskab for os til at opfylde en af vores formålsparagraffer i vores vedtægter, nemlig at udbrede kendskabet til dansk jernbane og modeljernbane!



Enhver større modeljernbane bør have en overordnet plan, der fortæller og viser historie, transportopgaver og en køreplan. Faktisk kan man sige, at det vigtigste redskab i en god modelbane er en god køreplan. Dette nummers hovedartikel er netop et meget grundigt oplæg til en overordnet plan for spor, trafikgrundlag og køreplan. Jeg skal hilse fra forfatteren og sige, at det er tilladt at lade sig inspirere!



Endelig langt om længe er det lykket at få vores nye hjemmeside åbnet. Nu mangler vi "bare" at få fyldt indhold på, herunder også Mosebanen.



Tilbage står nu blot at ønske læserne god fornøjelse med denne udgave af Mosebanen. Det, der ikke var godt nok, laver vi bedre næste gang!

INDHOLD.

- Side 2.** I kupévinduet.
Side 3. KMK sporplan, udlagt i...
Side 16. Fra mit arbejdsbord.
Side 20. Et paradigme skifte...
Side 24. Side 24. Modellen.
Side 38. Nyt fra klubben.
Side 60. Rutebilen kommer.
Side 62. Såén lige på faldrebet.
Side 64. Miniatur Elbtalbahn.
Side 69. Noget for øjet.
Side 75. Køreplanen.

Forsidefoto.: R 962 med særtog på vej mod Nyborg. Det er formodentlig en skoleudflugt ad dømme efter alle de glade børn, der hænger ud af vinduerne. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

KMK sporplan,

udlagt i et frit komponeret geografisk scenario

Indhold

Indledning.....	3
Strækningen Korsøre til Sdr. Godtgemt, strækning 11.....	5
Byernes historie og relationer omkring strækning 11.....	5
Korsøre.....	5
Sukkerkøbing stationsby.....	6
Valleby.....	7
Fjordby.....	7
Privatbanen.....	7
Fjordby-Sukkerkøbing (FSJ).....	7
Persontrafikken.....	8
Togarterne:.....	8
Landsdeltrafikken.....	8
herunder færgefarten på bæltet.....	8
Udlandstrafikken til Preussenbrode.....	8
CIWL/CAR depotet i Korsøre.....	8
Postens befordring (Togplan V).....	9
Togplan 6, strækning 11.....	9
Den internationale trafik.....	9
Indenlandstrafikken.....	9
Togplan VI, strækning 11:.....	10
Godstrafikken.....	10
Som udgangspunkt.....	10
Togarterne.....	10
Strækningens vareudveksling.....	10
Togplanerne 1-5 og 7.....	13
Køreplaner.....	13
11. SøndreG - Valleby - Sukkerkøbing - Korsøre.....	13
11. Korsøre - Sukkerkøbing - Valleby - SøndreG.....	13
11. Fjordby - Sukkerkøbing - Fjordby.....	14

Indledning

Det kortlagte scenario bygger på følgende forudsætninger og ønsker:

- Der skal skabes en kontekst, der byder på de mest realistiske driftsmønstre og køreplaner, når anlægget er klar til køreplanskørsel.
- Driftsmønstret er udviklet som "distriktsneutralt", ved at henlægge den administrative grænse mellem 1. og 2. distrikt til øst for Korsøre.
- Der er indbygget en færgemæssig uafhængighed, der muliggør en drift, som dækker både det indenlandske og det udenlandske trafikmønster. Det giver den

størst mulige fleksibilitet i relation til tidsbilledet 1953-1957.

- Ved at henlægge det geografiske område til Sjælland i en vest-østgående akse, opnås den største grad af realisme i relation til den valgte sporplan, idet sporplanen opfattes som en tillempet kopi af strækningen København – Korsør (og Gedser) med en gren til en fiktiv privatbane.

- Der udarbejdes en meget kortfattet og simpel demografisk markedsøkonomisk beskrivelse, der skal gavne og understøtte de kommende driftsplaner for både person- og godstrafikken. Men, den udarbejdes især med henblik på at få et realistisk flow i godstrafikken.
- De usete stationer inddrages i trafikafviklingen.



Kort over scenariet

Banens historiske perspektiv

Hvorfor en køreplan, hvorfor en historie?

Grundlæggende er der tale om to fundamentale spørgsmål, der ikke blot danner indgangsvinkel til en modelbane, men, vil jeg hævde, selve indgangsvinklen til en velfungerende og interessant modelbane efter dennes klargøring til brug.

Man kunne lidt firkantet og urimeligt forenklet hævde, at sporlægning og landskabsbygning udgør en forbigående produktionsfase, der alene har til formål at opbygge en æstetisk miniverden som fundament for en realistisk fungerende modelbane. Eller udtrykt på en anden måde, sporplan og landskab er forudsætningerne, der fører frem til det egentlige formål: at skabe glæde for klubmedlemmernes køreplansaftener! I denne lidt firkantede sammenhæng bliver køreplanen endemålet.

Nå, men det er måske lidt meget sagt. Men, der er næppe nogen, som vil være uenige i, at en velgennemtænkt ramme for modelbanens virke er en forudsætning for alt det øvrige. Heri ligger næppe nye afsløringer gemt. Derfor vil jeg straks hævde, at det allervæsentligste at fastlægge, inden én centimeter spor er lagt eller ét eneste træ er "plantet", er at få fastlagt anlæggets trafikide.

Sporlægningen skulle jo gerne tjene trafikideen og ikke omvendt, ellers kommer det næppe til at fungere optimalt.

Og, når nu klubbens medlemmer gør sig store anstrengelser for at opbygge en så nøjagtig kopi af virkeligheden i 1:87 som muligt, hvorfor så ikke skabe rammerne for en lige så

virkelighedstro anvendelse af det (næsten)færdige mesterværk?

Historien, der følger nedenfor, skal på humoristisk vis være med til at skabe rammen for anlæggets drift. Meningen er, at den skal anbringe et billede på klubmedlemmernes nethinder, der sætter fantasien i gang. Køreplanen skal udgøre en logisk forlængelse heraf, altså omsætte historiens fantasi til realistisk økonomisk drift i et mikroperspektiv på KMK's modeljernbane.

Strækningen Korsøre til Sdr. Godtgemt, strækning 11

Banen er en statsbanestrækning, der løber fra Korsøre til Søndre Godtgemt. Dermed er der tale

om en tillempet kopi, med mange begrænsninger, af strækningen København – Korsør. Korsør omdøbes til Korsøre og København til Søndre Godtgemt. Korsøre er banens egentlige driftsmæssige centrum. Søndre Godtgemt er banens endestation og udgangspunkt for trafikken på hovedstrækningen i vestlig retning.

Strækningen tillægges den fiktive betegnelse: strækning 11 i "DSB's" køreplan.

Geografisk er Tyskland flyttet en anelse nordpå, og færgeforbindelsen til Grossenbrode Kai, som er omdøbt til Preussenbrode, udgår i stedet fra Korsøre. Dermed samles færgefarten på eet sted.

Byernes historie og relationer omkring strækning 11.

Korsøre

Korsøre blev grundlagt i den tidlige middelalder, som et overfartssted til Fyn og det nordtyske område. Omkring år 1180 anlagdes en kirke, en kro samt småhandlende, der opbyggede bymidten omkring Gammel Torv, Østergade, Adelgade og kirken. I 1648 anlagdes Korsøre slot, der kom til at tjene som sommersted for monarken.

I årene efter svenskekrigene og de næste hundrede år voksede byen hastigt på grund af sin handelsmæssigt set fordelagtige placering i landet og især i kraft af sin evne at tiltrække

købmænd og håndværkere fra sit store opland. Den kunne drage fordel af den tætte samhandel over vandene til Fyn og Tyskland, fordele som havde eksisteret siden den tidlige middelalder. Byen blev købstad i 1795, og den voksede en del i årene, der fulgte frem mod jernbanens ankomst, hvor byen udviklede sig til et af landets betydeligste jernbaneknudepunkter. Under den anden verdenskrig anlagde værnemagten en større ubådsbase, der i dag er omdannet til en konservesfabrik.



Da jernbanen ([Søndre Gemt-Korsøre](#)) kom til byen i 1874, anlagdes stationen lidt nord for byen af hensyn til sukkerfabrikken.

Egentlig stationsby blev Sukkerkøbing imidlertid først i 1892 med flytningen af stationen ind til byen. Opførelsen af den nuværende [stationsbygning](#), der blev tegnet af DSB's overarkitekt K. T. Seest, kunne afsluttes i 1935.

I 1920 havde man bygget et elværk i byen, og endelig i 1925 anlagdes korn- og foderstoffirmaet Rugsted og Hvedeby korn- og foderstoffer.

Der ligger også en meget stor trælasthandel i byens sydlige udkant, der ejes af Th. Knast og P. Lanke-Brædt .

Valleby

Byen er anlagt næsten samtidigt med Sukkerkøbing, men den er noget større i udstrækning og befolkning, og den blev købstad i 1918, hvilket Sukkerkøbing ikke er, og det giver anledning til lokal jalousi.

Byen er anlagt omkring et andelsmejeri, der i perioden 1895 - 1931 etablerede sig som storleverandør af landbrugsprodukter til sit opland; især mælk til storbyen SøndreGemt, hvortil der dagligt køres mælkeløb med frisk mælk til storbyens mejerier.

Andelsmejeriet producerer smør til det engelske marked, men det har også en stor eksport af ost til det tyske. Fabrikken kendes på det tyske marked for sin meget populære ost: "Alte Hansi". Den har været prøvelanceret i UK. under navnet "Old Harold". Det var ingen succes.

Ikke længe efter anlæggelse af mejeriet, der viste sig meget profitabelt, besluttede investorerne at anlægge et moderne eksportslagteri ved byen. Slagteriet Valleby Svineslagteri har siden 1930 haft en meget stor kødeksport, specielt bacon, til England. Det indenlandske marked er også stort, da fabrikken har en dominerende rolle på det danske pølsemarked. Dets pølser: "Den krumme Røde" og "den stive grå" sælges således over hele landet. Der er en lille eksport heraf til Sverige og Italien sammen med kalvekød til sidstnævnte.

Fjordby

Fjordby anlagdes formentlig allerede i yngre stenalder, hvor omegnen gav plads for bopladser for en fiskende urbefolkning. I nyere tid voksede byen til en fiskerlandsby med ca. 1000 sjæle. I kirkebogen for 1535 kan man læse, at byen af de lokale kaldtes for sildested. Det hang sammen med byens nære forbindelse med sildemarkederne i Skåne.

Efter den store sogne- og regionsreform i 1890 omdøbtes byen til Fjordby, grundet den nu udgravede fjord. Fjorden var blevet gjort bredere gennem omfattende statslige anlægsarbejder, i

provisorietiden, i perioden 1881-88. Derved opstod der en langt mere rationel fiskeindustri i byen, der gav baggrund for indenlandske leverancer af frisk og røget fisk til torvene i regionen. Der blev også plads til en mindre eksport til udlandet.

Årsagen til en relativt svag vækst i eksporten i dag skyldes den lange transportvej til Korsøre, som er udgangspunkt for transporten af produkterne til det nære udland.

Der er tillige en stor ægproduktion fra ægproducenter, specielt fra "Gok æg og Fjerkræ" i Fjordbys lokalområde.

Fjordby er også kendt for sin mindre maskinfabrik, der producerer maskiner til landbruget. Fabrikken er især kendt for sin særlige "Fjordborgplov", som eksporteres til så fjerne egne som Holland og Belgien.

Stedet er i vide kredse bemærket for sin hesteproduktion, "Fjordbyhesten", der fortsat anvendes i landbruget, men grundet sine rolige egenskaber også som ridehest. Der er en stor eksport af dem til Italien, hvor de ligesom forsvinder? Endvidere anvendes en stor del af de ældre heste til produktionen af pølser på slagteriet i Valleby. Veterinærstyrelsen har flere gange henvendt sig til slagteriet i Valleby på grund af rester af hestekød i medisterproduktionen - en meget uheldig sag.

Privatbanen

Fjordby-Sukkerkøbing (FSJ)

Privatbanen FSJ anlagdes i perioden 1910-12. Men selv om en statslig anlægslov allerede var vedtaget i både Landstinget og Rigsdagen i 1905, kunne anlægsarbejderne ikke påbegyndes før end i 1910. Det skyldtes stridigheder om banens linjeføring mellem sognerådene i Sukkerkøbing og Valleby. Sognerådet i Valleby kæmpede indædt for at få en privatbane til byen fra Fjordby, da man mente, at det ville fremme byens udvikling som stationsby betydeligt.

Da sognerådet i Valleby fornemmede, at afgørelsen kunne gå dem imod, opsøgte det Stauning, der havde været opstillet til Rigsdagen i Fakse - Valleby kredsen siden 1901, og han lovede at fremføre sagen for trafikministeren og lægge pres på denne for at få ændret linjeføringen. Det gav imidlertid bagslag for sognerådet. For da Sukkerkøbing Venstreblad kom på sagen tidligt i 1907, gik bladets redaktør Th. Presse til konseilspræsidenten I. C. Christensen og bad om hjælp. I. C. Christensen lovede sin støtte til Sukkerkøbing, hvilket beseglede skæbnen for Vallebys ambitioner om en privatbane.

Rygterne ville vide, at redaktøren opnåede støtten, fordi han var en god bekendt af konseilspræsidentens 3. datter, med hvem han havde fået et barn med uden for ægteskab i 1904. Redaktøren reddede sin karriere i sidste øjeblik ved at vedkende sig fadderskabet i al offentlighed. Det førte dog ikke til ægteskab, og barnet blev efter fødslen, der foregik i al diskretion under et ophold i Jylland på et sted for kvinder, der var bragt i uføre, bortadopteret til en pæn familie i SøndreG.

Enden på sagen blev, at venstre trumfede sagen igennem i Rigsdagen, og linjeføringen blev, som den er i dag. Da ministeriet Stauning II trådte til i 1929, udnævntes Friis-Skotte til trafikminister,

og han legede længe med tanken om ny linjeføring til Valleby; men det ville Generaldirektør Knutzen ikke være med til, da det ville medføre en vis konkurrence med statsbanerne, så den sag faldt endeligt i 1934.

I dag arbejdes der på at forøge privatbanens kapacitet frem mod statsbanelinjen ved Sukkerkøbing for derved at kunne øge varemængden og nedsætte transporttiden. Men privatbanen er under hård konkurrence fra lokale vognmænd, der er i stand til at gennemføre hurtigere leverancer til indskibningshavnene, hvorved privatbanen går glip af en betydelig indtjening.



Masser af godstrafik på Korsøre station.

Persontrafikken

Togarterne:

DSB persontrafik omfattede:

- Lyntog,
- Eksprestog eller landsdelekspresserne
- Iltog,
- Persontog.

Det anbefales, at der på strækning 11 kun køres et enkelt motoreksprestog i form af "Engländeren". Det anbefales endvidere, at betegnelsen "eksprestog" anvendes frem for den gamle "hurtigtog".

Landsdeltrafikken

herunder færgefarten på bæltet

Trafikken over bæltet dækkes af DSB-færgerne XX og YY, der medtager gennemgående vogne til Jylland og de internationale ekspresser, der fremføres via Nyborge til Padborge som enten

en fast del af sommerkøreplanerne (1. maj til 31. oktober) eller begrænset til vinterkøreplanens ikrafttræden og udstrækning (1. november til 30. april).

Udlandstrafikken til Preussenbrode

Trafikken til Preussenbrode varetages af færgerne ZZ og VV (vil i praksis være de samme som XX og YY). Den dækker de internationale ekspresser, der overføres som en fast del af køreplanerne.

CIWL/CAR depotet i Korsøre

Depotet er placeret i Korsøre, og det distribuerer al sove- og restaurationsvognstrafik i både indenrigs- og udenrigstrafikken.

Depotet har fælles CIWL og DSB administration.

DSB Centralværksted

Værkstedet er placeret i Sg.
Anneksværksted er placeret i Ks.

Postens befordring (Togplan V)

Det danske postvæsen har placeret et hovedkontor i Korsøre for distribution af al brev- og pakkepost i og ud af landet. Postvognsdistributionen varetages herfra i samvirke med postvæsnets hovedkontor i hovedstaden.

Togplan 6, strækning 11.

Den internationale trafik

Den internationale trafik afvikles med 1954-55 som retningsgivende år med en indbygget

fleksibilitet i form af et år til hver side. De internationale ekspresser fremføres derfor frit over Nyborge – Padborg, hvorover den overvejende af den internationale trafik er henlagt, eller til Preussenbrode som færgetrafik.

CIWL gennemfører sovevognstrafikken og WR - trafikken i samarbejde med DSB.

De ledsagende oprangeringsforslag er udvalgt fra perioden 1953 – 56.

-oOo-

De internationale ekspresser at vælge imellem:

Tog nr.	Navn	Via	Destination	Bemærkninger
35/36	Nordekspressen	Nyborge	Paris	NE
115/114	Skandinavien-Holland-Ekspressen	Korsøre	Oostende	SHE
145/146	Skandinavien-Italien-Ekspressen	Korsøre	Rom	SIE
75/76	Hamburg-Ekspressen	Nyborge	Hamburg	HE
33/34	Englænderen	Nyborge	Esbjerg	(London)
Supplementstog				
143/144	Basel-Ekspressen	Korsøre	Basel (Rom)	BA
	Paris-Ekspressen	Nyborge	Paris	PE
147/148	Alpen-Ekspressen	Korsøre	Geneve	AE
111/110	SøndreGemt-Ekspressen	Korsøre	Hamburg	KE

Indenlandstrafikken

Indlandstrafikken har ligeledes 1955 som kerneåret. Der oprangeres alle de traditionelle togeter, der er listet ovenfor. Oprangeringerne

er dog ikke mere rigoristiske, end at mulighederne foreligger for at søge ud til de ydre perioder inden for epoke III:

Lyntogene til disp. (Grå felter = de valgte i køreplanen):

Tog nr.	Navn	Destination	Tog nr.	Destination/Færg
17+	Limfjorden/Vesterhavet		42	Nordjyden
15	Vendsyssel		40	Nordvestjyden
63	Sønderjyden (Mo)		44	Uldjyden
67	Nordvestjyden		38	Sønderjyden (Mo)
69	Uldjyden		80	Limfjorden
65	Nordjyden		88/92	Vendsyssel/Vesterhavet

Landsdelsekspresserne til disp. (Grå felter = valgte):

Tog nr.	Ud / Destination / Færg	Tog nr.	Ud / Destination / Færg
85	Sg/Ab		
1	Sg/Fh	58	
95	Sg/Fh	20	Ab/Sg
23	Sg/Ab	58	Ab/Sg
25	Sg/Fh	60	Ar/Sg
51	Sg/Fh	50	Fh/Sg
55	Sg/Fh	46	Fh/Sg

Togplan VI, strækning 11:

På strækningen køres A-løb, de store landsdelsekspresser og B-løb, de internationale ekspresser. Som det ses ovenfor er der foretaget et valg, da selv den mest optimistiske køreplan blot tillader en begrænset tillem্পning til virkeligheden. Tog 25, den stolte og ældste

ekspres, er valg sammen med den anden godt bekendte, nemlig tog 60. De er valgt som udgangspunkt, og deres løb vil naturligvis kunne erstattes af andre. Men, først disse to sammen med lyntogene "Vesterhavet" og "Nordvestjyden":

De udvalgte A - løbs oprangeringer:

Tog	Oprangering	Trækraft	Bemærkninger
1	MK - FK -		Fra Od som tog 1.
17	MB = AB = FJ = MB = MB = AB = FJ = MB		1953
25	DC - CB - CA - CD - AC - AV - CB - CAR - CA - CA	E, MY	1953/54
35(36)	<u>WLCST - WLOslo - WL*</u> - <u>WLKh - ABCs - ABs - Cs - Pws</u> Paris Ostende Paris		s=SNCF, *= e.b.
95	<u>Altona</u> EA - WL - WL - AC - CM - CM - CM** - WL	P, E (MY)	1953 CM el. CC
40/42	MB = AB = FJ = MB = MB = AB = FJ = MB		1953
60	DC - CC - CC - CAR - AC - AV - CC - CC - CC	E, MY	CC el. CM
20	EA - DB - WL - WL - CC - CC - AC - CC - CC - CC** - CC**	E, MY	CC el. CM

(= samme oprangering, WL ender i CST, Oslo og Kh, øvrige i Kh.

Godstrafikken

"Godsvognene kom med kul til mejeriet, foderstoffer og mergel til landmændene, sten og tømmer til byggeriet i det lille voksende samfund og alle slags varer til købmændene. Godsvognene drog af sted igen med smør og æg, nu og da om sommeren med tørv, to gange om ugen med svin til nærliggende slagterier og især efter de to årlige store markeder i lange rækker med heste og kvæg."

Emil Terkelsen, generaldirektør, i en artikel om stationsbyen i Vingehjulet i 1954.

Som udgangspunkt...

Lad den tidligere generaldirektørs tanker, om DSB's opgaver og virke i stationsbyens tjeneste, tjene som indgang til opbygningen af KMKs togplan VII.

Den skal skabe et realistisk grundlag for vareudvekslingen mellem byerne, den skal give anledning til en passende travlhed på stationerne, da det er godstogene, der skaber aktivitet der, frem for gennemkørende eller kortvarigt standsende persontog. Erfaringerne med togplanerne bør senere afgøre balancen mellem antallet af person- og godstog.

Som udgangspunkt bør planen skabe udgangspunkt for en tidlig og en sen eftermiddagsslæber. Så kan der være særgodstog ind imellem i overensstemmelse med hvor meget gods, det besluttes, at de lokale industrier skal skabe den dag.

Vi skal som udgangspunkt erindre, at godstogene nok havde visse faste retningslinjer for deres oprangeringer, men det var godsmængden, der bestemte den daglige

oprangering. De kunne sagtens være vidt forskellige fra dag til dag. Det giver også plads til fantasien, og gør planerne langt mindre stramme og mere fleksible. Den lokale stationsforstander kan bedre udfolde sig.

Togarterne

Banens godstrafik dækker:

- Ilgodstog,
- Standsende godstog,
- Lokalgodstog og Særgodstog.

Strækningens vareudveksling, i skemaform:

Vareudvekslingen gennemføres i overensstemmelse med forbilledets. Varegrupperne, som listet ovenfor i skemaerne, er i overensstemmelse med de af DSB opgivne tal for godstrafikken i perioden 1955-56. En samlet oversigt over transportflowet er oplistet på skemaet:

Station	Varegruppe	Fra	Til	Produktionssted	Frekv.	Bemærkninger
SøndreG	Teglvarer	Sg	Ng		Ugl	
	Cement og beton	Sg	Ng		Ugl	
	Margarine	Sg	Ng		Ugl	
	Biler fra samlehal	Sg	Ng		Ugl	
	Øl	Sg	Vb, Sk		Dgl	Også til eksport
Valleby	Fragtmandsgods	Opl	Alle St		Dgl	
	Ost	Vb	Sg	Andelsmejeri	Ugl	
	Mælk	Vb	Sg	Andelsmejeri	Dgl	
	Bacon	Vb	Ng	SvineSlagt.	Ugl	Også til eksport
	Uforb. kødprodukter	Vb	Sg		Ugl	
	Pølser	Vb	Ng	SvineSlagt.	Ugl	Også til eksport
	Tømmer	Sg			Ugl	
	Møbler	Vb	Sg, Kø	Møbelfabrik	Ugl	Også til eksport
Understed	Fragtmandsgods	Opl	Alle St		Dgl	
	Kalk og mergel	Vb	Sk, Fy		Ugl	
	Møllefabrikata	Ng	Sk		Ugl	
Sukkerkøbing	Fragtmandsgods	Opl	Alle St		Dgl	
	Sukkerprodukter	Sk	Sg, Ng, Vb		Ugl	
	Gær	Sk	Sg, Ng		Ugl	
	Melasses	Sk	Vb, Fy		Ugl	
	Sprit	Sk	Sg		Ugl	Også til eksport
	Korn og foderstof.	Sk	Us, Vb, Fy		Per	
	Roer	Fy			Per	
Uset	Fragtmandsgods	Opl	Alle St		Dgl	
	Sten og sand	Us	Sg		Ugl	
	Tråd og kabler	Us	Kø		Ugl	
Korsøre	Fragtmandsgods	Opl	Alle St		Dgl	
	Kul & koks	Kø	Sk, Vb, Sg	Havn	Dgl	
	Konserver	Ng	Sg	Fabrik	Ugl	
	Olieprodukter, veg.	Kø	Sg, Vb	Oliefabrik	Ugl	
	Gødningsstoffer	Kø	Vb, Sk, Fy	Havn	Ugl	
Nyborge	Fragtmandsgods	Ld	Alle St		Dgl	
	Øl	Od	Sg, Vb	Albani A/S	Dgl	
	Konserver	Od	Sg	Fyens i Od	Ugl	
	Most og vin	Od	Sg	Fra Fyn	Ugl	
	Kartofler	Od	Vb, Sg	Fra Jylland	Per	
Privatbane FSJ						
Fjordby	Fragtmandsgods	Opl	Alle St		Dgl	
	Fiskeprodukter	Ng			3 x ugl	Også til eksport
	Ægproduktion	Vb, Sg, Ng			2 x ugl	
	Fjerkræslagteri	Sg, Ng			2 x ugl	
	Levende ørreder	Kø			Ugl	Kun til eksport
	Maskindele	Ng, Sg			Ugl	Også til eksport
	Husdyr (specielt heste)	Ng			Ugl	Også til eksport

Per = Periodisk behov



P 920 med et posttog på vej mod Sdr. Godtgemt.

Dernæst kan hovedskemaet på foran liggende side nedbrydes i stationspecifikke skemaer, der i detaljer viser hvilke varegrupper, der skal hvorhen, og hvad der skal leveres på stationen.

Det er gjort for Valleby, se nedenfor. Dette gøres for samtlige stationer. Her bringes blot eksemplet for Valleby station.

Valleby St.						
Produktionssted	Varegruppe	Fra	Til	Frekv.	Togbehov	
Opland	Fragtmandsgods		Alle St	Dgl	Daglig behov for hastervogne til SG. Periodisk transportbehov til Ng og Sg	
Andelsmejeri	Ost		Sg	Ugl		
Andelsmejeri	Mælk		Sg	Dgl		
Andelsmejeri	Uforb. kødprodukter		Sg	Ugl		
SvineSlagt.	Bacon		Ng	Ugl		
SvineSlagt.	Pølser		Ng	Ugl		
Møbelfabrik	Møbler		Sg, Kø	Ugl		
	Tømmer	Sg	Vb	Ugl		
Tog	Destination	Oprangering				Frekvens
910	Sg	Mask. - togfv. - hastervogne - rutevogne - øvrige vogne				Dgl.
921	Kø	Mask. - togfv. - hastervogne - øvrige vogne				E.b.

Fjordby St.						
Produktionssted	Varegruppe	Fra	Til	Frekv.	Togbehov	
Opland	Fragtmandsgods		Alle St	Dgl	Daglig behov for hastervogne til SG. Periodisk transportbehov til Ng og Sg	
Fiskerihavn	Fersk fisk		Ng	3 x ugl.		
Dambrug	Levende ørreder		Ng, Sg	Ugl		
Fjerkræslagteri	Frosne kyllinger		Sg, Ng	2 x ugl		
Ægproducent	Æg		Sg	2 x ugl		
Maskinfabrik	Landbrugsmaskiner		Ng	Ugl		
Stutteri/Gårde	levende dyr		Sg, Kø	Ugl		
	Kul	Sg	Fj	Ugl		
Tog	Destination	Oprangering				Frekvens
912	Sg	Mask. - togfv. - hastervogne - rutevogne - øvrige vogne				Dgl.
914	Kø	Mask. - togfv. - hastervogne - øvrige vogne - fiskevogne				Dgl.
		Fiskevogne, transit til Ng				

Togplanerne 1-5 og 7.
Udarbejdes senere efter behov.

Køreplaner

11. SøndreG - Valleby - Sukkerkøbing - Korsøre													
	25			35			945			159			
	P 450			E 500			P 350			Mo 185			
	An.	Af.	X	An.	Af.	X	An.	Af.	X	An.	Af.	X	
Sdr. Godtgemt.	-	08 45	-	-	09 10		-	10 15		-	11 20		
Valleby.....	09 00	09 05		-	09 25		10 30	10 33		11 35	11 37		
Sukkerkøbing..	09 30	09 33		-	09 50		-	11 03		12 07	12 10		
Korsøre.....	10 05			10 12			11 35			12 42			
Toget er	Eksprestog			Eksprestog Nord-Ekspress			Eksprestog Nordpilen			Iltog			
Største tilladte hastighed km i timen:	100			100			100			100			
Løber	Daglig			Daglig			Daglig			Hv			

11. Korsøre - Sukkerkøbing - Valleby - SøndreG													
	60			36			960			170			
	P 450			E 500			P 350			Mo 185			
	An.	Af.	X	An.	Af.	X	An.	Af.	X	An.	Af.	X	
Korsøre.....	-	08 45	-	-	09 10		-	10 15		-	11 20		
Sukkerkøbing..	09 00	09 05		-	09 25		10 30	10 33		11 35	11 37		
Valleby.....	09 30	09 33		-	09 50		-	11 03		12 07	12 10		
Sdr. Godtgemt.	10 05			10 12			11 35			12 42			
Toget er	Eksprestog			Eksprestog Nord-Ekspress			Eksprestog Nordpilen			Iltog			
Største tilladte hastighed km i timen:	100			100			100			100			
Løber	Daglig			Daglig			Daglig			Hv			



Landsdelsekspressen er nu på vej til Sdr. Godtgemt. Toget har netop forladt Korsøre station efter at fået postvogne fra færgen. En anden har en rangermaskine hentet ved Korsøre posthus og sat på toget. Ekspressen er derfor stor, over 10 vogne, det betyder, at toget, der ligger i en P maskine tur, i dag bliver kørt af en E maskine, da P maskinen har svært ved at holde tid med så store tog.

1. Fjordby - Sukkerkøbing - Fjordby

	1			2			3			21/22		
	F 200			F 200			Bb 250			F 300		
	An.	Af.	X	An.	Af.	X	An.	Af.	X	An.	Af.	X
Fjordby	08 25		-	-	09 50		11 00				10 05	
Sukkerkøbing.....	08 55	09 10		10 20	10 35			11 30		11 00	1145	
Fjordby	09 40	-			1105					1240		
Toget er	Persontog			Persontog			Persontog			Ikke personf.		
Største tilladte hastighed km i timen:	70			70			70			50		
Løber	Daglig			Daglig			Daglig			Hv		



Stort godstog, trukket af en N maskine, har netop fået afgang fra spor 13, i spor 12 holder et netop ankommet tog. Maskinen er ikke blevet vendt, da drejeskiven på Korsøre maskindepot var aflyst på grund af eftersyn!

Afslutning

Her afsluttes det første arbejde med at udarbejde trafikideen for KMK's anlæg. Ideen er delt op i en fiktiv historie om byernes tilblivelse og status. Status drejer sig om at få opstillet retningslinjer for byerne industrier, så behov for transporter til og fra disse kan lægges fast med en rimelig grad af realisme og praktisk anvendelighed, når køreplanskørslen skal begynde. Planen skal uden tvivl "tilkøres", og erfaringerne herfra muliggøre de nødvendige tilpasninger og eventuelle ændringer.

Godstogsløbene er ikke fastlagt i specielt detaljeret omfang. Grunden hertil er hensigten med at give den lokale "stationsforstander" en bred og fleksibel ramme inden for de i varematriksen opstillede muligheder. Han kan således frit bestemme de daglige og periodiske behov. Det kan naturligvis give mangel på

kapacitet på den enkelte station, men det er vel en rimelig del af spillet. På den måde vil de enkelte stationer opfordres til samarbejde og på den måde få det hele til at udgøre et interessant hele.

Lyntogene er naturligvis repræsenteret i køreplanerne, men spørgsmålet er, om de er specielt interessante at køre med. De er "stive" i oprangering og køreplan, og blæser blot fra den ene ende til den anden af anlæggets endestationer. På den anden side er de så typisk danske, at de er "umulige" at komme uden om. De kunne jo blot stå til pynt, og dermed give plads til personbefordrende tog med en smidigere (valgfriere) oprangering. Godstogene bliver sikkert nok kernen i udviklingen og køreplanens afviklingen, da muligheder er langt rigere her. **LT**

Fra mit Arbejdsbord...

Denne rubrik har jeg tænkt mig skulle handle om alt det "uden om" selve byggeriet, eksempelvis hvordan jeg har indrettet pladsen, og hvilke ting der er vigtige for mit byggeri, eller hvad jeg nu foretager mig bag dette skønne bord! I vores hjem er vi hobbyfolk og modelbyggere begge to. Min viv bygger i skala 1:12 miniaturer ("dukkehus" - men, det hedder det altså lige så lidt, som vores modeltog hedder

"elektrisk tog"!!!). Der, hvor "normale" mennesker sædvanligvis indretter en spisestue, har vi indrettet vores "hule", og det er der, vi råder, når ikke en eller anden forpligtelse dikterer noget andet! (*Arbejde f.eks.*). På billedet herunder ses fru en på sin plads, godt i gang et lille tableau med essensen af Scotland lavet i en trækasse, der har indeholdt en flaske "Dimple" (Skotsk whisky - af god kvalitet).



Mit arbejdsbord som det oftest ser ud. Det er stort, og så er det dog for småt! Der er tit et stort behov for oprydning ikke mindst, fordi der er mange ting, der har fast ophold på bordet.

Arbejdsbordene er grundstenene i vores hobbyrum. Vi har brugt noget tid på at finde de helt rigtige ting til formålet. Det gør jo ikke noget, at det er pæne ting - selv om det ofte er svært at få øje på selve bordene. I "My Home" fandt vi to meget kraftige egetræsskriveborde, det var fraserede møbler med lidt skønhedsfejl. Prisen var til gengæld helt rigtig, ca. 25 % af normalprisen. Bordene er sat op front mod front, (det er meget hyggeligt, når vi arbejder begge to), og vi har planer om at samle bordene med en form for kabelrende mellem de to borde. Der bruges nemlig en del ting, der kræver strøm, og i en rende mellem bordene vil ledningerne være mindst muligt i vejen.

Rummets øvrige indretning er lavet med det, vi nu har. Det er ikke helt optimalt, men stuerne står over for en større renovering (nye vægge og gulve), så indtil videre er det sådan, det er. Ude langs væggene står 2 ret store skabe i 1 meters højde, en skuffe skænk og 2 reoler (120 cm høje). Jeg har været så heldig at "arve" to skuffebokse, oprindeligt beregnet til opbevaring af Letraset ark - de er særdeles velegnede til opbevaring af plastcard og strips. De fylder bare ad h.. til især i dybden, der gør dem uanbringelige i en almindelig reol. Al min litteratur er henvist til en noget upraktisk placering oppe på "loftet" - det giver en gang imellem lidt meget renden op og ned, eller værre - en masse rod på bordet.



Køkkenet i det "blå hus" giver et godt billede af, hvad der produceres på "det andet bord". Alt undtagen spisebord og stole er produceret af fru en selv. (Nej Jørgen, pølserne er ikke ægte!)

Netop problemet med de mange ting på bordet, syntes vi begge er den største kilde til irritation og manglende lyst / inspiration til at komme videre med et projekt. Så første emne i denne artikel er netop en indretning til organisering af det værktøj, der er mest brugt, og dermed har størst tilbøjelighed til at blive fremme på bordet! Man kan lige så godt gøre en dyd ud af

virkeligheden, hvis noget værktøj har for vane altid at ligge på bordet, så kan det være en god ide at fremstille noget, der gør det nemt at holde styr på delene. Tænger og file, i flere eksemplarer, er som regel noget af det værktøj, der har det med at ligge alle vegne, når jeg bygger. Så en holder til disse sager, er mit første tiltag i retning af mere orden på bordet!



Min nye værktøjsholder! Det bliver spændende, om det giver mere orden på bordet!

En tilfældig stump taglægte, som var en af de sidste rester fra vores køkkenbyggeri sidste år, blev i sidste øjeblik reddet fra en grum skæbne på genbrugspladsen. Desværre er det noget ussel træ, som er yderst vanskeligt at bearbejde pænt – jeg overvejer seriøst en bedre kvalitet af træ (*hårdere*) indtil da, kan opus 1 passende være en prøve. Man kan sagtens forestille sig forbedringer, men ikke glemme, at størrelsen ikke må blive for omfattende. Jeg har allerede fundet ud af, at der mangler en bakke til kniven, glaspen, lim penselen m.m. Da jeg mest anvender "Ethylacetat" (Eddikeæter) til at lime plastmaterialer med, mangler der også en væltesikker holder til flasken. Det vil jo nok være klogt at lave det på en selvstændig enhed. Min holder måler 250 x 53 x 33 mm. På den plads er det lykket at få plads til 21 file m.m., 6 tænger og en lille saks, og så er der faktisk plads til lidt mere. Hullerne til værktøjet er fremstillet med bor fra 4 mm til 10 mm, det tilpasses selvfølgelig til ens behov. Hullerne er efterbehandlet med en

undersænker, det gør det nemmere at "ramme" hullerne med værktøjet. Jeg indrømmer, at værktøjet er placeret meget kompakt, og det kan meget vel være, at det er uhåndterligt at arbejde med. Men, hvis man har brug for noget, der er bare lidt større, end det jeg har lavet, tror jeg, man er bedre tjent med to eller flere enheder. Selvom det i sig selv er en rotdende faktor – lige meget hvordan man vender sig, vender en bestemt legemsdel bagud!

Jeg har set mange hobbyværksteder, der hver især har haft vidt forskellige udseender og udstyr. Een ting, der næsten altid går igen, er en særlig indretning, specielt fremstillet til brugerens behov. Det er vældig inspirerende og vidner om modelbyggerens glæde og opfindsomhed. Disse "opfindelser" og indretninger har været stor inspiration for mig, og sikkert andre, derfor kan jeg kun opfordre læserne til at indsende tekst og billeder til bladet om, hvorledes I har indrettet jer i jeres hobbyrum! **Flemming.**



Og nu til noget helt andet! Her er "lidt" til de lange vinteraftener. Øverst diverse bygge- og ombygnings projekter. I midten er det diverse messingemner, profiler, strips og tråd, æsker med tag og andre "slagte rester" fra industrivogne. De røde og blå æsker er næsten alt (undtagen det jeg skal bruge!) inden for løsdele, lige fra hjul til gelænderholdere. Den hvide kasse, og det der er ovenpå, er diverse plast- og metalbyggesæt.

Forestil dig...



... Du planlægger et nyt model projekt. Du ved præcis, hvordan din egen modelverden skal se ud i slutningen - endnu mere realistisk, tættere på den "store verden". Desuden har det nye projekt også mulighed for at eje den modelteknologi, der skal til at finpudse ...

Du har i forvejen brugt tid til at indsamle nye ideer - nu kan vi begynde!

... Og måske føler de beundrende tilskuere af din færdige modelverden, at de har en følelse af selv at være en del af den opbyggede scene. Den færdige modelverden vil være bygget op i materialer, der vil få den til at ligne virkeligheden. Din modelverden vil komme til live.

Men, hvordan kan livagtighed skabt?



MODELVERDEN.DK
din model verden vil komme til live

Vores producenter.:

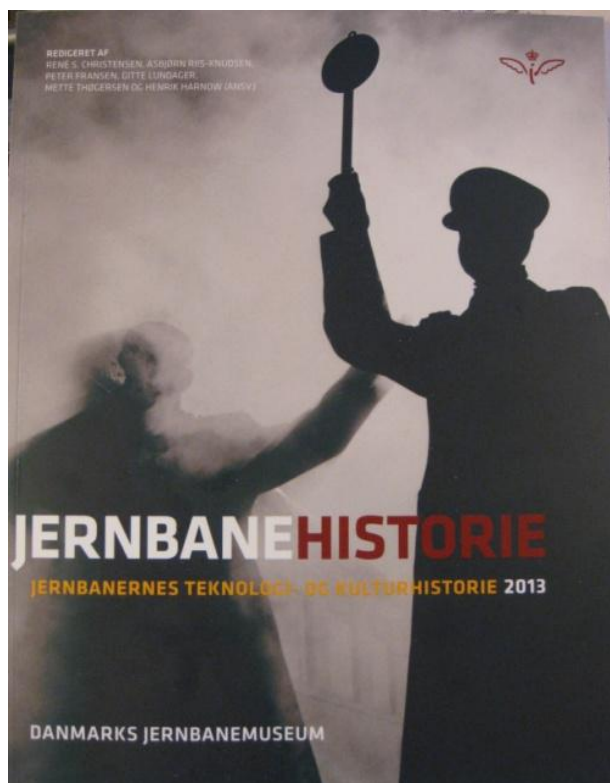
Juweela – Bachmann – Liliput - Woodland Scenics - Green line – Danscale – Hack

www.modelverden.dk

<mailto:info@modelverden.dk>

...Et paradigmeskift, der vil noget....

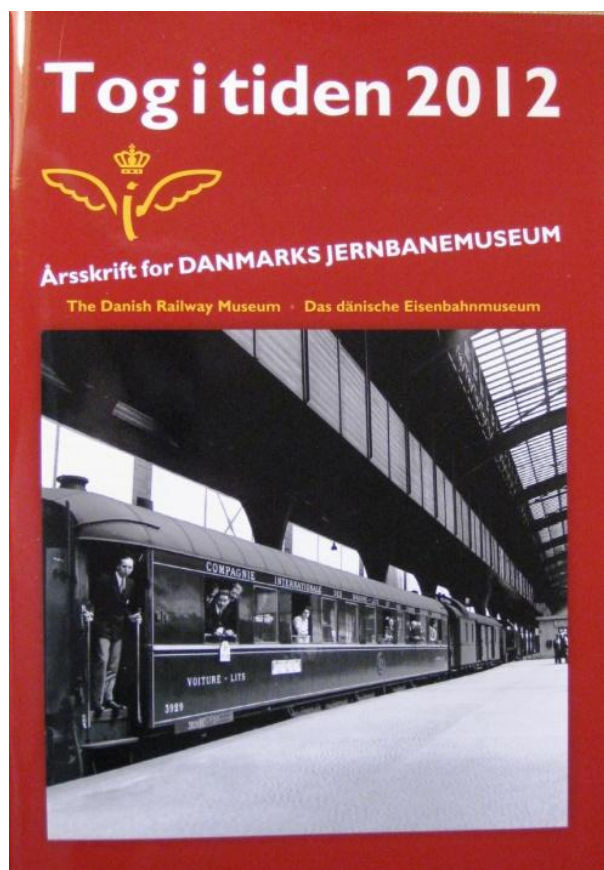
En anmeldelse af Jernbanemuseets nye årsskrift.



I december sidste år udsendte Danmarks Jernbanemuseum (DJM) for første gang sit nye årsskrift, der har ændret navn til det helt uprætentiøse og ligefremme navn "Jernbanehistorie". Den nydelige forside ses ovenfor. Ikke blot navnet ændret, men det er indholdet også, endda i betydelig grad.

Men, inden skriftet anmeldes, synes det være på sin plads med et par filosofiske betragtninger. Der er ikke tvivl om, at det med tiden er blevet betydeligt vanskeligere at finde nye jernbanehistoriske emner at skrive om. Der kan næppe være meget nyt og epokegørende tilbage om dansk jernbanetraffic, det være sig den private eller den statslige. Man kunne med nogen ret påstå, at hvert et blad, eller gulvtæppe om man vil, er vendt. Derfor skal man i dag ud i periferien af emnemassen for at finde og behandle emner, som ikke allerede er vendt og drejet fire gange tidligere. Når det er sagt, er det vel også fair at konkludere, at det trods alle vanskeligheder er nødvendigt "at blive i genren", hvis man ønsker at fastholde et publikum, ellers kunne ens bestræbelser måske risikere at blive både sekteriske altså for et meget snævert publikum. Ja, man kunne sågar begynde at skrive til og for sig selv! Hvad jeg nærmere mener med det, fremgår af det efterfølgende. Nå, men anmeldelsen:

Begrundelsen for et nyt skrift beskrives i forordet, hvor man anfører, at ændringen i skriftets profil skyldes, at museet har pligt til at forske og formidle forskning på museets område. Her må jeg spørge: "har det ikke været det hele tiden"? Eller ønsker man allerede så tidligt som muligt at lægge afstand til den afgåede museumschef Poul Thestrups redaktion af det gamle blad *Tog i Tiden*? Det er vanskeligt at tolke det anderledes, men det er naturligvis blot et gæt, og vil i givet fald blive heftigt benægtet af den nye redaktion. I hvert fald er det gamle årsskrift "*Tog i Tiden*" (*TiT*) historie.



TiT skildrede i en årrække DSB's drifts- og materielhistorie og gav en årlig oversigt over museet bestræbelser og resultater. TiT var på den måde- måske- efterhånden kommet til at ligne andre jernbanehistoriske årbøger i sigte og indhold, og den "potte" var sikkert ved at være tømt. Her har det nye skrift et helt andet sigte. Det er langt mere akademisk i sit indhold og stil. I kolofonen opdager man, at der sandelig er ansat et større antal historikere. Det har vi ikke set før, men de skal nok ind for at rydde op i slendrian! Hænger det mon sammen med det foregående?

Så er det vel rigtigt at spørge, hvem henvender museet sig så nu til med det nye skrift, hvem er målgruppen? Den samme? Nej, det kan ikke være tilfældet med så radikale ændringer af sigtet i indholdet. Lidt dristigt vil jeg hævde, at hvor museet med TiT tydeligvis også henvendte sig til os jernbane- (og modeljernbane-) nørder, så henvender man sig nu i langt højere grad til et akademisk publikum.

Endvidere, uden at have talt lix, er det min klare opfattelse, at den er løftet med par hundrede procent. Ikke, at artiklerne er vanskelige at læse, men snarere, at det i perioder bliver temmelig tørt leveret stof. Og her vil jeg vende tilbage til bemærkningerne om det sekteriske indhold og en snæver skare af læsere, for jeg nærer ikke den ringeste tvivl om, at det nye skrift slet ikke har "læst" eller ønsket at forholde sig til den tidligere målgruppe eller læserskare. Lidt mere direkte udtrykt, så jeg tror ikke, at den har ret megen respekt for den, og den påstand vil jeg komme lidt tættere på til sidst i anmeldelsen.

Hvad indeholder så det nye skrift? Det indleder med en artikel om etableringen af Fugleflugtslinjen, der åbnedes i 1963. Det gør det faktisk meget fint. Det gør det endda nok bedre end tidligere gjorde forsøg på at beskrive jernbanetrafik via færgeruter mellem Danmark og udlandet!

Artiklen vidner om et grundigt og bredt forarbejde, der følges op af en absolut læseværdig tekst med fornuftige illustrationer, der ledsages af passende skarpe konklusioner.

Det eneste, fra nederste skuffe syæskenen, der skæmmer teksten en lille smule er, at forfatteren omtaler færgerne som skibe, hvilket er en ret ubestemt form af et navneord. Det burde have været rettet til den korrekte betegnelse: færge. Måske er der tale om en oversættelsesfejl fra tysk, hvem ved, selvom de da har både "Schiff" og "Fähre", og de skelner endda imellem de to substantiver.

Men anbefalelsesværdig er den, da sigtet med artiklen er klart og tydeligt. Den efterlader ikke sin læser i vildrede med, hvor forfatteren vil hen, den spilder ikke din tid!

Fire stjerner ud af fem!

Det samme kan man desværre ikke sige om den næste artikel, der bærer overskriften "Stationstiden - og da byerne flyttede på landet". Allerede her begynder problemerne, for vi værgeløse læsere vil uden tvivl kaste os over læsningen af artiklen ud fra en forventning om, at sidder vi med en artikel, der vil "hudflette" vores kære stationsby, som vi er så afhængige af

i vores modelbanehobby, men især i forbindelse med vores glødende interesse for jernbanen i 1:1. Men ak, her skuffes vi fælt! Den har meget lidt med det at gøre, selvom det da må erkendes, at ordet stationsby nævnes et par gange. Jeg tror ganske enkelt ikke på, at JH oprindeligt var tænkt som stedet for artiklens offentliggørelse. Der må være tale om en tillem্পning til et andet forum, og især en anden læserskare end den, som man må forvente læser JH.

JH's redaktion havde tjent os meget bedre, og jeg tror fuldt og fast på, at vi udgør en ikke ubetydelig del af opbakningen til både skrift og museum, hvis den havde erkendt, at vi sidder herude med forventningen om at blive adresseret og taget hensyn til, når redaktionen tager stilling til artiklernes indhold og form. Vi er hægget helt af her.

Jeg vil ikke skrive mere om den, da jeg ikke finder den tilstrækkelig interessant for mig med mit udgangspunkt.

Afslutningsvis skal jeg sige, at der i artiklen findes et par enkelt interessante konklusioner, som man, hvis tiden ikke er knap, kan læse.

Een stjerne ud af fem.

Dernæst følger det mest mærkværdige hybrid af en artikel, jeg længe har læst. Den hedder: "Med et lokomotivs brusen i kroppen". Hvad i al verden betyder det? Jeg læste artiklen med en vis måben, idet den fuldstændig efterlader læseren på nådig Herrens mark. Det er helt umuligt at finde ud af, om forfatteren ønsker at være strengt oplysende, morsom eller blot underholdende med en række forsøgte vittigheder og anekdoter fra jernbanens barndom. Jeg ved det ikke. Jeg kan ikke anbefale den. Jeg brugte en halv time af mit liv på den, som jeg aldrig får tilbage. Det hjælper næppe at søge erstatning for svie og smerte hos redaktionen?

En halv stjerne ud af fem. Men kun en halv, fordi en af historierne fik det til at trække i den ene mundvig, men måske skyldtes det kulden i lokalet, da jeg læste den.

Den artikel bekræfter til fulde min indledningsvise påstand om, at det er blevet vanskeligere at finde på noget at skrive om de kære jernbaner og deres omkringliggende relationer.

Steffen Dresler (SD) følger efter med en artikel, som han kalder "Mindre lokomotiver". Hr. Dresler er i vanlig form - som vi kender ham - heldigvis. Men, jeg kommer nok til at genbruge udtalelsen ovenfor, om det vanskelige i at blive ved med at finde på nye emner. SD er nået ud i den absolutte periferi. Men skidt med det, vi ved

godt, at SD er en nørd, der også går op i at fortælle os, om boltene, der fastholder cylinderdækslerne, har links- eller rechtsgevind. Den er fin nok, og til lokomotivbisserne siger jeg blot, læs den, tiden er fint anvendt.

Dog må jeg anholde to ting. Den ene er SD's anvendelse af kilder. Et par steder, hvor der må foreligge primærkilder, refererer han til, hvad jeg må betegne som minimum en sekundær kilde: Thomassen er uden tvivl en troværdig reference, men der må have været originaldokumenter at finde, til beskrivelse af åbningen i 1906 af den private jernbane mellem Nørrebro og Slangerup. Sådan er der flere eksempler.

Det andet forhold er en mærkværdig engelsk summary, der indleder med at påstå, at godstransporterne næsten ophørte i Danmark under den økonomiske krise i den første halvdel af 30'erne. Det skrev SD ikke et ord om i sin artikel, og det er endvidere noget sludder! DSB ophørte aldeles ikke med at transportere gods rundt i landet i den periode. Det er sætningen "to a stand still", som er problemet. Det er alt alt for voldsomt udtrykt. Et sådant udtryk kunne have været anvendt om de indskrænkninger, der skete i privatbilismen efter besættelsen i 1940. Og så ville ytringen oven i købet have været korrekt, men det er næppe SD's skyld, selvom han da må have haft den samlede tekst til korrektur, eller hvad?

Men tre stjerner ud af fem til gode gamle Steffen, som vi kender ham!

Til sidst følger en glimrende artikel om JM bevaringsplaner. Selvom den er lidt længe om at komme til sagen, da den bruger temmelig meget spalteplass på at oplyse læseren om, hvad et jernbanemuseum er, og hvad dets pligter er, og hvad man mener og gør i udlandet. Men det er bestemt ikke uinteressante oplysninger. Det er første gang museet leverer så omfattende redegørelse for sine hensigter og baggrundene for dem. Det er opløftende at få sådan en indsigt.

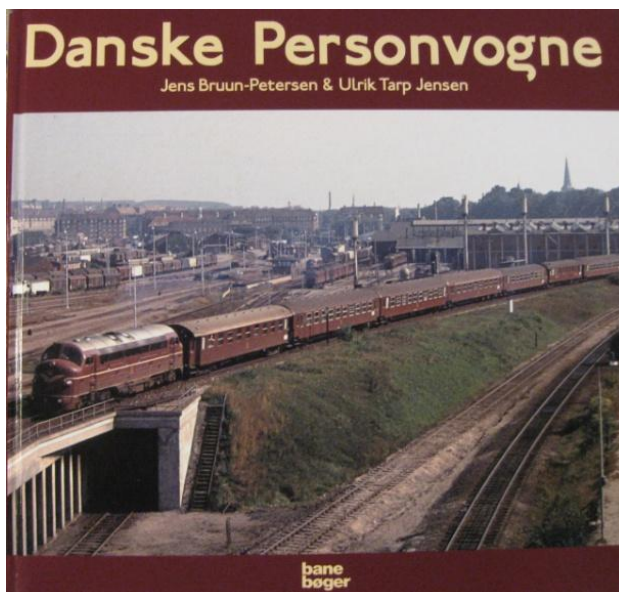
Jeg skal så skynde mig at sige, at jeg ikke er ganske enig i disse baggrunde. Et eksempel herpå er en, efter min opfattelse, næsten fornærmende omtale af bevæggrundene til at bevare S 736 i museets samling. Man anfører, at det kun kan forsvares på grund af dens historie under besættelse osv. Kan man deraf konkludere, at S-maskinen som dampmaskine, er uendelig ligegyldig! Og her bryder jeg radikalt med JM. Den var en overordentlig væsentlig del af DSB tidligere maskinpark og alene i den egenskab er den vedkommende og interessant.

Men nok om det, jeg tror, at der ligger værre ting bag, men det må vente til de sammenfattende bemærkninger. Hvorom alting er, så udviser JM absolut et storsind, når det skriver, at man er åben for dialog og for at kommunikere sine hensigter ud til det brede interesserede publikum, og det er flot.

Læs den, den er både læseværdig og meget velskrevet.

4 stjerner.

JH afslutter med et par anmeldelser. Og her må man immervæk forbløffes. I hvert fald over anmeldelsen af bogen " Danske Personvogne".



For det første kommer anmeldelsen meget meget sent. Det er da næsten halvandet år siden, bogen udkom, så nyhedens interesse er helt væk. Ganske andre motiver må ligge bag. Det er det akademiske hovmod, der gennemsyrrer anmeldelsen, som synes at ligge bag. Der er ikke megen respekt tilovers for de herrer Bruun-Petersen & Jensen, selvom et veltilrettelagt slør har til opgave at skjule det faktum. Lad mig straks tilføje, at jeg er helt og aldeles enig i dens konklusioner, det er blot måden de serveres på. Lidt hårdt skrevet javel, fornemmer man næsten helt håndgribeligt indignationen mellem linjerne over sådan et par amatørers bestræbelser. Næ, det burde have været ægte historikere, der havde grebet den sag an. Dog er de nådige nok til at erkende det store forarbejde. Andet havde nok også været for stærkt. Jeg synes JH skulle passe sig selv, og selv få hittet rede i, hvem det er, de skriver for og til.

Sammenfattende må det konkluderes, at flasken på gulvet ikke længere peger på de jernbanetossede som os. Nej, nu er det de akademiske holdninger og passende viden, der er i højsædet og skal formidles. Jeg fornemmer

helt andre holdninger, væk fra de varme følelser vi, der står tilbage, har for jernbanernes historie og (*indrømmet*) materiellet. Nu distancerer man sig helt åbenlyst herfra, jævnfør JM bevaringsplan, der er helt blottet for varme, glæde og respekt for det gamle materiel, læs eksemplet om S736.

Den forvrøvlede grafittisætning, om fortid versus storslåede drømme på bagsiden, taler sit eget sprog om de nye holdninger.

Derfor er konklusionen om det nye årsskrift JH, at der er tale om et betydeligt paradigmeskift. Det er hamrende kedeligt visse steder, og det

rammer ikke sine støtter (*dem som jeg tror, er det*) særligt godt.

Min gode kollega på dette blad, Hr. Redacturen, der heller aldrig ville drømme om at prisgive sine trofaste læsere, udtrykte det meget godt ved at sige, "JH er visse steder lige så kedeligt som betjeningsvejledningen til et lokomotiv"! Så der må være noget om snakken.

Nå, men der er få lyspunkter blandt artiklerne jf. ovenfor. Men, det er "jakketholdningerne", der dominerer nu.

LT.

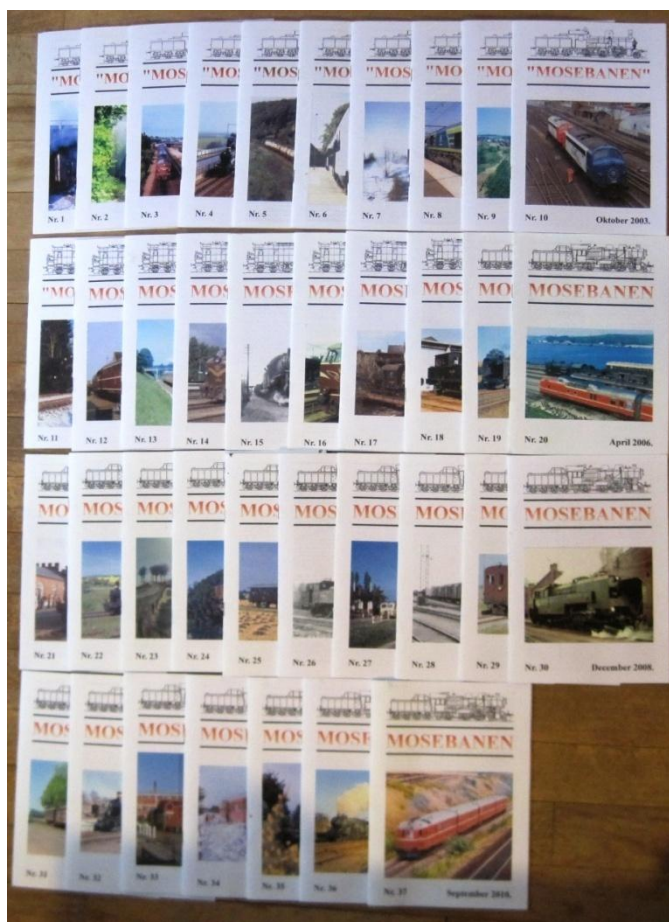
50 udgaver af Mosebanen! 🇩🇰 🇩🇰 🇩🇰 🇩🇰

Siden Mosebanen udkom første gang i juli måned 2001, har vi belemret omverdenen med ikke færre end 50 udgaver af bladet, indtil nummer 40 i papirudgave. På grund af priserne på blæk patroner til inkjet printere, var oplaget ganske mikroskopisk. Typisk lå det på ca. 25 eksemplarer af hvert nummer. Det er altså sjældne sager, vi har med at gøre her! Inden de ærede medlemmer får alt for mange tanker om skyhøje sortbørs priser, vil jeg indskyde, at det er planen, at nummer 1 – 37 skal scannes og lægges op på vores nye [hjemmeside](#), der er oprettet, men endnu ikke har noget indhold – kommer tid, kommer råd!

Lige fra vi startede i november 1981, har vi anset det for vigtigt, at vi havde et klubblad. Dengang var det den "eneste" måde, man kunne lave effektiv underretning om stort og småt angående klublivet. I Slagelse blev det til 12 udgaver af Slagelse Ekspressen og 7 udgaver af 4" Toget. I en del år havde vi ikke noget klubblad, men så trådte Michel endelig i karakter og meldte sig "næsten" frivilligt til at lave Tagrytteren. Dette

blad kom i 17 udgaver, og så flyttede vi til Ølby. Michel fortsatte utrætteligt sit kald, nu med Mosebanen. I forbindelse med denne lille historie har jeg gennemlæst bladene, og der er mange hyggelige minder gemt her, og det er netop bladets styrke. De små historier er med til at "booste" ens skrantende hukommelse. Omkring årsskiftet 2010 – 2011 overtog jeg (*med ærefrygt*) den gamle redaktørs job, det har jeg endnu ikke fortrudt, og LT og jeg kører et fantastisk godt samarbejde om fremstillingen af bladet. Og det går godt. Vi har rigtig mange læsere på [issuu.com](#), så vi kommer virkelig ud i den store verden. I de seneste 6 måneder har vi haft læsere i flere end 25 lande, og over 17.000 har været så nysgerrige, at de har åbnet pdf. filerne. Oven i hatten har man også kunnet hente bladet på [Sporskiftet.dk](#), men her kan jeg ikke se, hvor mange der læser/downloadet bladet. Vi synes selv, at det er rigtig dejligt og fantastisk – er hermed klar til at tage hul på de næste 50 udgaver.

🇩🇰 Redaktionen 🇩🇰





KMK Læserservice
Præsenterer.:

Side 24. Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.



[Witzel Hobby](#) er et af de "små" firmaer, der i de "gode gamle dage" lidt drillende blev kaldt for køkkenbordsfabrikanter. Man skal dog ikke tage fejl, for de fleste lavede/laver ting og sager af ganske høj kvalitet, og de var/er ofte pionerer inden for nye veje, materialer og modeller i hobbyen. De har også bevist sig levedygtige, idet mange eksisterer den dag i dag.

For "køkkenbordsfabrikanterne" bør man udvise stor respekt, for ofte ligger der stor entusiasme og endnu mere arbejde bag produkterne. Endvidere er der faktisk ikke meget køkkenbord over produktionsfaciliteterne længere. Hos mange af dem, er det ofte regulære værksteder med laserskærer, computerstyrede fræsere, 3-D printere – you name it, we got it! Sidst, men ikke mindst, så laver de altså ting, der ellers ikke ville være tilgængelige for danske modelbanefolk.



[Gørslev kirke](#), en værdig repræsentant for firmaets bygninger (den er stor!)

Firmaet har en masse dejlige "ting" i laserskåret pap / papir / træ i skalaerne N, Ho og o. I flæng kan jeg nævne.:

Bygninger: kirker, etageejendomme, huse, gårde, stationer, remiser, brandstation, pakhus,

ishuse, frysehus, et forvalterkontor til en tømmerhandel, forskellige transformatorårne fra hele landet og forskellige el selskaber, KTAS Popinspølehuse og diverse andre små bygninger. **Tilbehør:** Et meget stort udvalg af tømmer og brædestakke, en tømmerlade, hæk til træ, brædder og planker til åbne godsvogne, diverse plankeværker og stakitter, "beton" støttemur til diverse baneanlæg/broer, diverse NKT kabeltromler.



Der er altid noget nyt på programmet. En meget fin detalje til stationsmiljøet er disse skønne bænke. De stod bl.a. under perrontagene, eksempelvis i Ringsted og Aarhus.

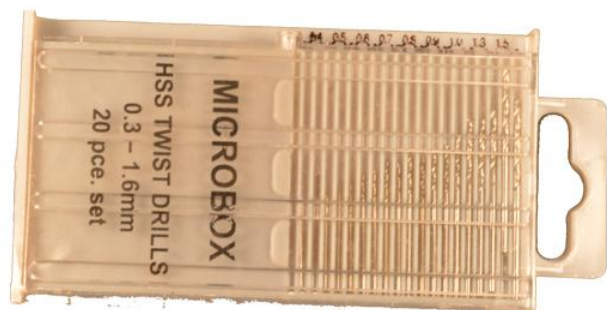


Helt fantastisk flot er denne mobile kvægrampe, De blev anvendt på stationer, hvor der ikke var en fast kvægrampe eller som supplement til de faste ramper.

Byggedele: Glatte hvide polystyrenplader i tykkelserne 0,5, 0,8, 1,0, 1,5, 2,0 og 3,0 mm. Opskummede polystyrenplader i tykkelsen 6,0 og 8,0 mm. Pladerne fås i forskellige størrelser, så også større bygninger/projekter kan laves af hele stykker (færger f.eks.), klar acrylplade 1 mm tyk og tagplade (teglsten) 0,5 mm tyk også her er der meget mere, og der kommer hele tiden nyt til.

Inden for lim og diverse kemiske hjælpemidler er man særdeles velassorteret med sortimentet fra britiske [Deluxe Materials](#). Jeg vidste slet ikke, at der fandtes så mange typer lim. Jeg har prøvet et par stykker af dem. Det er gode ting og rare at arbejde med. Værktøj føres der også en hel del

af. Jeg må fremhæve de meget fine minitænger, de to borsæt med bor fra 0,3 til 1,6 mm med 0,1 mm spring og et med bor, 0,5, 0,6, 0,8, 1,0, 1,2, 1,3, 1,5, 1,8, 2,0 og 2,2 mm. Størrelser, der kan være vanskelige og dyre at anskaffe, og en meget god behagelig håndboremaskine til bor fra 0 til 2,9 mm. bor. Har man særlige ønsker til værktøj, er det muligt at få skaffet hjem.



Bor fra 0,3 mm til 1,6 mm i en praktisk æske, ikke til at undvære, når man bygger modeller selv.



Trækvogne i to udførslser. De fandtes på næsten alle stationer og blev anvendt til bl.a. ilgods, der skulle med personførende tog eller på stationer med kun lidt stykgods.



Brædder og planker til at læsse på de åbne godsvogne, giver mulighed for liv på modelbanen og spektakulære scener på læssesporene eller det private sidespor hos den lokale tømmerhandel eller trævare fabrik. Mulighederne er mange. Sættene er også anvendelige på længere vogne, så er der bare to stabler på vognen.



"Ægte" danske postkasser er det også blevet til, en detalje der ikke må mangle på din modelbane!

Jeg kan kun opfordre læserne til at gå på opdagelse på Witzels [hjemmeside](#). Der er billeder af det hele, og siden bliver jævnligt opdateret. Der er masser af guf for modelbyggeren, og det hele er af høj kvalitet. Man kan som regel finde Witzel Hobby på langt de fleste modelbane/hobbymesser og diverse byttemarkeder, hvor det altid er muligt at finde et godt tilbud.

GM Fest!!

Her i 60 året for MY lokomotivernes indmarch hos DSB, er der sket noget helt og aldeles utroligt. Jeg kan omtale nye udgaver af MY'eren i model, ikke fra en, men fra hele tre (!) producenter. I slutningen af januar kom der først en melding om, at [Märklin](#) vil lave en helt ny udgave af MY'en og dens søstre i Europa. Det er jo i sig selv ret fantastisk! Knap havde støvet lagt sig, før Finn Moe fra [Norsk Modelljernbane](#) meddelte, at der vil komme mange varianter af det forkætrede lokomotiv – okay! Ser man det, ja så! F.... om ikke vor ven Gert (fra Holland) på [sporskiftet.dk](#), var lynhurtigt på pletten med et ægte "hattrick" - et "lille" Firma fra Belgien "[Van Biervliet](#)" vil også lave mange varianter af GMeren. I min vildeste fantasi ville jeg aldrig have turde gætte på, at noget sådan kunne ske. Det er selvfølgelig en charmerende tanke, at det er for vores (danske) blå øjnes skyld, at producenterne nu står i kø for at levere os nye modeller af MY-lokomotivet – sandheden er, at

der efterhånden er et stort og lukrativt marked for disse smukke maskiner. De findes/fandtes i drift i mange europæiske lande, oprindeligt Danmark, Norge, Belgien, Luxemburg og Ungarn. Senere er Sverige og Tyskland kommet til i kraft af køb af "udtjente" DSB lokomotiver. Det betyder, at kundepotentialet i dag er mangedoblet – for man kan absolut ikke påstå, at alderen trykker populariteten, hverken i

Danmark eller i de andre lande – tværtimod! Forståeligt nok har man udnyttet 60 året – hvor der er stort fokus på lokomotiverne. Vores eget [Jernbanemuseum](#) vil senere på året markere begivenheden, nærmere vil fremgå af linket. Danske modelbaneentusiaster kan derfor nyde godt af den store popularitet og få (købe) MY-modeller i et udvalg, ingen ved sine fulde fem havde turdet drømme om!



MY 1108 fra Märklin/Trix, i sig selv ikke nogen sensation. Det fantastiske er, at der efter 50 år med den samme model – kommer en helt ny (rigtig) udgave! Foto.: Märklin.

märklin Endnu en gang har firmaet fra Göppingen bevist, at de i modelbaneverdenen er noget særligt, ingen havde vel længere ventet, at den gamle (veltjente – men forældede) MY-model ville blive afløst af en ny opdateret udgave! Mange af os regnede halvt om halvt med, at den gamle Märklin My ville forsvinde, dengang først Heljan og senere Roco kom med deres fine udgaver. Vores forventninger blev gjort til skamme. Den gamle model overlevede i fin stil, sikkert godt hjulpet af en utroligt stor GM interesse i hele Europa. Jeg kan tydeligt huske

min egen eufori dengang Märklin "pludselig" sendte en dansk MY på markedet i starten af tressern. Pudsigt nok kom noget af den gamle forventning snigende, da jeg erfarede at der ville komme en ny udgave! Ud fra billedet ser det ud til, at det bliver en meget fin og korrekt model. Jeg er meget spændt på at få den i øjenhøjde. Jeg er ret sikker på, at der allerede nu, er god grund til at ønske 3-skinnefolket tillykke med den nye model til deres system. Vi andre kan også være med, da modellerne kommer fra Trix til 2-skinnesystemet.



Kom så ikke her og påstå, at vi aldrig bringer noget fra Epoke IV. Her er det MY 1112, formodentlig med begge sider på vognkassen. Den står i dag med den ene side fjernet på jernbanemuseet i Odense. Foto.: NMJ.



Er også med på vognen og har lagt ud med ikke færre end 20 udgaver i såvel 2-skinne,

som 3-skinneudgaver. En ganske imponerende præstation – men det er faktisk helt normal praksis fra NMJ. Efter billedet at dømme, er

udførelsen af modellerne mindst lige så imponerende, også her glæder jeg mig meget til at se "dyret" på nærmere hold – ikke mindst i epoke III udgaven, som i skrivende stund "kun" er et billede fra jernbanemuseets MY 1101. Der har verseret en del rygter om, hvem der

fremstiller Nohab-maskinerne for NMJ. Roco har været nævnt. Personligt tror jeg ikke, at det er tilfældet, men med modeltog kan man ikke længere tage noget for givet. Mon dog ikke det er en kinesisk producent, der er i spil?



Cad tegninger af GM "Nohab" lokomotivet. Det er ikke den danske udgave, der ses; nederste frontlanterner sidder for langt inde på fronten, og der er en ekstra tagventilator (til elbremsen) på taget. Jeg går ud fra, der bliver lavet diverse "danske" ændringer – godt ser det i hvert fald ud! Tegninger.: Van Beirvliet.

Den tredje medspiller i Nohab "løbet" er belgiske ["Van Biervliet"](#), det er en forhandler, der får produceret GM-lokomotiverne hos den belgiske producent [B-Models](#). Oprindeligt var det meningen, at det "kun" skulle være en eksklusiv produktion til Van Biervliet. Den store

opmærksomhed og efterspørgsel har dog betydet, at B-Models nu er gået, om ikke "world wide", så ud på det europæiske marked. I Danmark har [Banetilbehør.dk](#) forhandlingen af B-Models, der bekræfter, at der også vil komme danske modeller.



vil også være med på Nohab "ræset": MY og MX modellerne er blevet opdateret indvendigt, der er lavet nyt print med 21 polet stik, plads til en ret stor højttaler og en ny lyddekoder (ESU Loksound v. 4.0). På Hobbymessen (01.03 – 02.03) trillede en ubemalet MY rund i cirkler og lavede MY-lyde efter alle kunstens regler på Heljans stand. Der er ingen tvivl om, at den nye store højttaler i kombination med den nye indretning har givet en væsentlig forbedring af lyden.

MY-modellerne kommer i gammel bemaling (1114), men en epoke IV udgave (klimaplove monteret) katalog nummer 4451. Ny bemaling (1156) epoke IV katalog nummer 4450.

MX modellerne kommer i gammel bemaling (1005) i epoke III udgave, katalog nummer 4340. Ny bemaling (1013) epoke IV katalog nummer 4341.

En for mange meget velkommen opdatering af de fine og velfungerende modeller, der efterhånden har mere end ti år på bagen.



En prøvemodel kørte fint rundt med masser af MY-lyd, der leveres meget naturtro. Som det ses, er det muligt at tænde/slukke lyset i mange forskellige kombinationer – hornet havde jeg lidt svært ved at genkende!



Ovenfor MX 1005 med klimaplov,; de gule striber på ploven hører ikke til på lokomotivet i den bemaling. Nedenfor MY 1114 i gammel bemaling. Begge modeller er ikke taget fra produktionerne, og bemalingerne er ikke nødvendigvis 100 % som serieleveringerne. Man kunne godt ønske sig, at Heljan fik øje på den meget synlige grat på fronten. Det vil pynte enormt, hvis den blev fjernet!!



En endnu bedre nyhed er, at man vil udvide sortimentet af tagryttervogne, som i mine øjne er de allersmukkeste personvogne, der findes. Der er tale om to varianter af samme grundmodel. Scandia byggede i årene 1922 - 1926. 39 1. klasse vogne, det var listebeklædte tagryttervogne. Vogne før midten af 1923 havde oprindeligt litra AN, øvrige vogne fik fra start AP, hvilket de førstbyggede vogne også fik. Da man i trediverne fik moderne stålvogne med 1 kl. litra AC, blev 34 af vognene ombygget til CP. De 5 AP vogne blev i 1941 omlitreret AF. Yderligere tre af de 5 vogne blev i 1953 ombygget til CP. AF 96 og 98 forblev AF vogne indtil 1960, da de blev omlitreret til CML 2267 og 2268.

Der er stillet 4 udgaver af AF vognene i udsigt.:

AF 95. (1941- 1953) lakeret og med berlinerbogier.

AF 96. (1941 - 1960) lakeret og med berlinerbogier.

AF 98. (1956 - 1960) malet, med gul 1. kl. stribe og berlinerbogier.

CML 2267. (1960 - 1966) malet og med berlinerbogier.

CP vognene er også planlagt med 4 udgaver.:

CP 2938. (Ca. 1956 - 1960) malet og med berlinerbogier.

CP 2959. (Ca. 1956 - 1965) malet og med berlinerbogier.

CP 2931. (1945 - Ca. 1956) lakeret og med berlinerbogier.

CP 2963. (1945 - Ca. 1956) lakeret og med træbogier.

Der kan endnu ikke oplyses noget om tidspunkter for levering - jeg er dog begyndt at glæde mig til, at de kommer.



AF 98. Omkring 1959 - 1960 inden omlitring til CML 2268.

Foto.: PC. Johansen.

En anden nyhed, der helt sikkert vil få mange op på tåspidserne, er de meget populære Y tog fra adskillige privatbaner og DSB, der er med garanti et meget stort kundepotentiale i modeller af disse næsten berømte skinnebusser. Der er nævnt eksempler fra.: OHJ - HTJ, LB,

Østbanen, SB og DSB, med og uden mellemvogn.

BL-vognene rykker efterhånden tæt på en udgivelse. Sidste nyt siger engang i maj måned i år. De har efterhånden været ventet længe. Nu ser det endelig ud til, at ventetiden snart er slut!



Prøvestøbninger af BL, Bf vognene på Heljan standen på Hobbymessen i Valby, 01. - 02. 03. 2014.

Mo vognene er blevet rykket frem, og en forsigtig forventning er levering en gang i starten af 2015. Der er sat 3 varianter op, Mo 597 med fuglegitter, uden stafferinger, Mo 581 med fuglegitter, uden stafferinger og Mo 585 med

fuglegitter og stafferinger. Man kan kun håbe på, at modellerne bliver så vel modtaget, at Heljan lyster at lave alle varianterne. En komplet oversigt kan ses i Mosebanen nr. 46. Jeg ser med forventning frem til, at modellerne kommer!



Også Mo vognen var med i Valby, selv om glaslågerne blev åbnet var det vanskeligt at komme på ordentlig skudhold af modellerne



"Bussen" har vi også snart set mange foto af, hver gang en lille smule mere færdig. Her er et, hvor de er helt færdige, og sidste nye udmelding er, at de er i butikkerne først i april måned.

Det går stærkt for øjeblikket i Sønderød. Den 01. - 02. marts blev vi på Hobbymessen i Valby præsenteret for ovennævnte nyheder fra Heljan, knap 14 dage senere kom så anden bølge af nyheder - Det har vi da aldrig prøvet før. Der har på [Sporskiftet](#) været en god debat om, hvad man

kunne forestille sig, at Heljan kunne fremstille af modeller i fremtiden! Man må sige, at der er blevet læst på anbefalingerne - det er da bruger indflydelse, der vil noget! Se bare dette opslag fra Heljan, her bliver både epoke III, IV og V tilhængere da glade!

MR-tog

MR-toget har været DSB's mest almindelige togsæt på sidebanerne i mange år. De første tog kom i 1978 og erstattede MO-vognene, der både var forældede og uøkonomiske. Dette togsæt bestod oprindeligt af to ens fast sammenkoblede motorvogne, men allerede efter få år byggede DSB motorvogne med en art rejsegodsrum, MRD, som så blev koblet sammen med den ene halvdel af den oprindelige motorvognstype. Op gennem 1980'erne anskaffede 97 togsæt og de har været benyttet i næsten hele landet, dog fortrinsvis i Jylland/Fyn. En overgang var togsættene indsat i toget "Englænderen". Ved udliciteringen af jyske sidestrækninger blev en del MR-tog udlejet til Arriva. Togsættet kommer både som MR/MR, som MRD/MR og i rød, hvid og blå/grå, samt evt Arriva-bemaling.

Gs lukket godsvogn

Efter 2. Verdenskrig var DSB's godsvognspark forældet og nedslidt. DSB var en af de første europæiske baner, der begyndte at bygge vogne efter europæiske standardtegninger fra samarbejdsorganisationen UIC. De første vogne kom i 1954 og i første omgang blev det til 875 vogne med 1,8 m bred skydedør, hvoraf de sidste blev leveret i 1957. DSB's type var dog en smule anderledes end standarden, idet de havde højtstående skrubremseplatform på den ene vognavl.

I perioden 1959-1964 byggede Scandia videre og i denne periode kom en lettere moderniseret Gs-vogn med 2,0 m bred skydedør i 2000 eksemplarer. Sidste variant blev 300 vogne fra 1965-1966 uden skrubremseplatform. Vognene dominerede godstogene fra 1960'erne og frem til 1980'erne. Det blev DSB's mest almindelige godsvogn i mange år og efter udrangeringen blev vognkasserne spredt over det ganske land til brug som skure.

Gs-vognen kommer både i versionen med 1,8 m skydedør og med 2,0 skydedør og med og uden skrubremseplatform. Vognen er egnet til både epoke III, IV og V.

DA-postvogn

DSB begyndte i 1936 en langsom modernisering af postvognene med de første fem postvogne i en svejst stålkonstruktion. I 1938-1939 kom anden type stålpostvogn, en ganske kort vogn med postbureau i 24 eksemplarer. Vognene skulle erstatte over 50 år gamle toakslede postvogne af vidt forskellige typer, som i stedet blev udrangeret.

De 24 vogne blev både anvendt i landsdelstrafikken og efterhånden også på DSB's sidestrækninger. Som lille stålpostvogn blev den desuden indsat i internationale postforbindelser til både Sverige og Tyskland (Hamborg).

Postvognen var i første halvdel af 1970'erne blev vognene udrangeret, men forinden var 10 stk omdannet til rejsegodsvogne. Nogle blev solgt til privatbaner, mens andre blev indrettet til værkstedsvogne. Jernbanemuseet har istandsat én vogn som er udstillet i Odense. Som postvogn var den i brug i både epoke III og IV.

DA-vognen kommer både med og uden stafferinger i DSB udgave. Desuden i varianter med og uden monteret harmonika.

I epoke IV kommer vognen både som postvogn (litra Pa) og som rejsegodsvogn (litra Dah), samt privatbaneudgaver (f.eks. LJ, HHJ og OHJ).



Foto: Hans True



Foto: UTJ

Alt i alt bliver det et ganske imponerende program, som vi kan forvente kommer på markedet i de næste par (eller fem?) år. Noget

kunne tyde på, at krisen ikke kradser så dybt i dansk modelbanebranche, som den har gjort, de sidste par år.

DF Modeltog

Håndbygget kvalitet i skala 1:87

Ses vi på DMJU udstillingen i Bramdrupdam ?

HUSK - Vi har også

SYMOBA Kortkoblinger

Vi udsteder gavekort !

*Reserve dele fra Heljan,
HobbyTrade & Dekas.*

Alt til små priser...

*Besøg hjemmesiden og
se vores udvalg !*

DSB Togførervogn & Værkstedsvogn på basis af DSB CV vogne.
MESSE TILBUD - også som byggesæt. **BESØG VORES STAND !**



www.dfmodeltog.dk / dfmodeltog@mail.dk

RESTSALG ~ RESTSALG ~ RESTSALG ~ RESTSALG

Sidste chance... Kun få stykker af hver vogn type !



Meget begrænset serie af DSB Bg & OHJ Bne personvogne.

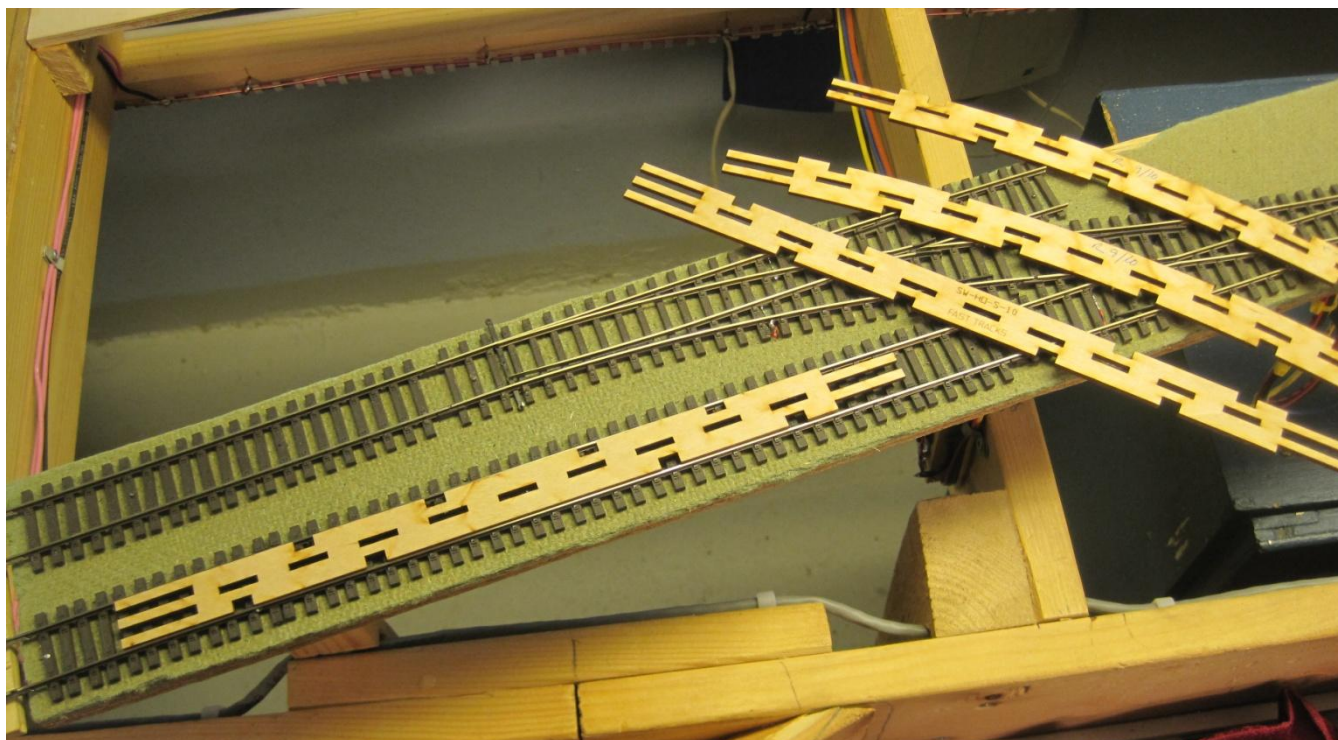
SPÆNDENE NYHED - DSB epoke 3

På udstillingen i Bramdrupdam præsenterer vi en ægte DSB epoke 3 personvogn. Vogntypen har aldrig før været fremstillet i model.

Se vognen i vores vitrine på DMJU udstillingen i Bramdrupdam.

["Sweep Sticks"](#) fra Canadiske "Fast tracks" er et fantastisk hjælpemiddel når man arbejder med meterskinner. (*sporlægning / opretning*) Jeg har haft fornøjelsen af at prøve disse "Sticks" (de tilhører LT), og jeg må sige, at de er særdeles overbevisende i brug. De er fremstillet af en tæt type krydsfiner, udskåret med laser, de passer nøjagtig ned mellem de to skinnestrengte på sporet, hvorved sporet rettes op, og man kan nu bore huller til fastgørelse og sømme sporet fast takket være udfræsningerne midt på disse "sticks". Det er lige så nemt, som det lyder, og sporet ligger lige – man kan altid finjustere sporet ved at skubbe sideværts på sømmet. Nu vi er ved sømmet, for det er her de fleste problemer af den ene eller anden art opstår,

tager vi lige de erfaringer vi har gjort med dem. I klubben bruger vi søm fra Roco, de er slanke og stærke, der skal altid bores et hul i svellen, der er så stort, at det ikke binder på sømmet. Sømmet skal kun slås så langt ned, at hovedet lige akkurat ligger an på oversiden af svellen. Skinnelegemet vil nu være holdt venligt – men bestemt – an mod underlaget, og før omtalte finjustering vil være nem at udføre, hvis der bruges et blødt underlag (*kork, filt m.m.*). Man er ikke i tvivl, hvis sømmet er slået for godt i – svellen vil bukke ned i svag V-form, og er du rigtig uheldig buler sporet ned, endelig kan svellen blive trukket af den ene eller begge skinnestrengte – sker det, efter man har limet ballast på – er gode dyr rådne!



Under alle omstændigheder kan det let betyde en masse små uskønne buler i sporet, der vil være ganske synlige, især når toget befarer sporet. Sømmet skal slås lige ned, der skal ikke meget bukket søm til, før sporet ligger som en slange, der bevæger sig. Skift sømmet med det samme, hvis uheldet er ude!

Går der lang tid fra sporlægningen til ballastering og limning, har vi erfaret, at selv med de meget små temperatursvingninger vi har, kommer sporet ofte til at vride sig som førømtalte slange – det bør man selvfølgelig rette inden ballast lægges og limes. "Sweep

Sticks" fås som lige stykker i en kort og lang udgave, enderne er udformet, så de kan lægges i forlængelse af hinanden, således at man kan montere et længere spor i en og samme arbejds gang.

Der laves også kurver, og der er mange at vælge imellem. De er alle opgivet i tommemål (1 tomme = 2,54 cm). Skulle man ikke kunne finde en kurve, der lige passer til ens behov, laver de kurve Sticks på ønsket mål mod en merpris. Fast Tracks laver tillige sporbyggesæt af høj kvalitet i alle sporvidder og skalaer. Det kan anbefales at gå på opdagelse på deres hjemmeside.

LS Models Exclusive er helt med på det meget store fokus, der er på person, sove- og spisevogne til internationale tog i Europa, og det afspejler sig særdeles tydeligt i deres modeludvalg -

heldigvis! Firmaet har netop udgivet et komplet katalog over alle projekter omkring CIWL vogne - meget spændende. Så vidt jeg kan tyde, er det en papirudgave, og det må kunne bestilles

igennem en LS forhandler. Man kan finde de danske forhandlere på firmaets [hjemmeside](#). Nu man alligevel er der (på hjemmesiden!), er der masser spændende nyhedsbreve og andet, der kan studeres, en god ide er det at tilmelde sig et nyhedsbrev, så er man sikker på ikke at glemme

vigtige udgivelser! Hørte du til dem, der ikke fik den danske sovevogn, da den kom sidste år kort tid før jul? Så fortvivl ikke, der kommer et nyt oplag, og du kan allerede nu reservere dit eksemplar, bl.a. hos denne [forhandler](#). Det bliver med samme nummer, WL STU 2899.



Den danske sovevogn, katalog nummer 49142, der kommer i et nyt oplag først på sommeren!

F 2010 har tilsyneladende udsendt et katalog. Gennem en tysk bekendt har jeg fået diverse billeder og tegninger fra dette katalog. Om kataloget kun er beregnet for det tyske marked, ved jeg ikke, men teksten er udelukkende på tysk - man kan håbe, at det også vil dukke op herhjemme. Egentlig er der ikke noget helt nyt og ukendt. Det meste kunne man læse om i Mosebanen nummer 46. Det var en større gang nyheder fra Hobby trade, samtidig med nummer 46 udgivelse gik firmaet som bekendt konkurs. Efterfølgende blev konkursboet overtaget af F 2010, hvordan og hvorledes det hele hænger sammen skal jeg ikke gøre mig klog på. Det for os interessante er, at nu kommer de dengang annoncerede nyheder, tilsyneladende fra F 2010,

navnet Hobby trade fulgte tilsyneladende også med, og man er begyndt at anvende det hos F 2010 - en kende forvirrende? Tja lidt! Et godt eksempel er at se i det nye nummer af Lokomotivet nr 115. Her har F 2010 en annonce fra Hobby trade med de dejlige FC personvogne - ingen fejl på dem! CRM og CRS vognene er også med, ovre i den lidt mere moderne genre er DSBs indlejede dobbeltdækkervogne at finde og en tysk version. På godsvognsområdet er der tillige nogle belgiske lukkede Epoke IV, V. vogne og en mængde vekselladvogne. Det skal jeg nok afholde mig fra at gøre mig klog på, for det er alt for nyt til mig. Sidst jeg kiggede, var der ikke noget at finde om deres katalog på [hjemmesiden](#).



Noget kunne tyde på, at IKA vognene er lige på trapperne. Hidtil har der kun været billeder af de rå prøvestøbninger, nu er det helt færdige vogne, og man må sige, at det er en særdeles flot model.

Neuheit 2014



Tegning af gammel M7, modellen er angivet til at komme i år!



Ardelt traktoren, en længe ønsket model.



Det vil helt sikkert glæde mange, at også S maskinen atter er sat på programmet.

Neuheit 2014



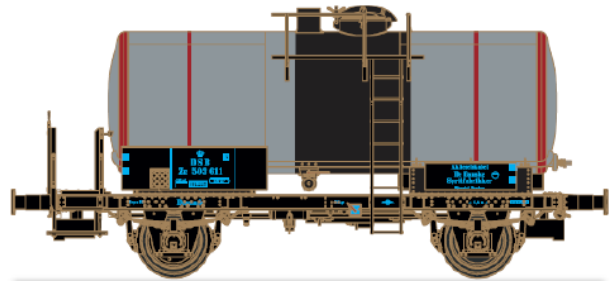
FC vognen, der tilsyneladende er kommet på markedet, jeg er dog ikke stødt på den! Det forhindrer dog ikke, at det er en dejlig model.



Ken Rosa fra Hobbykæden har fået et rigtig fint samarbejde med Tyske Brawa. Det er efterhånden blevet til en hel del flotte og meget korrekte danske godsvogne.

Sidste nye tiltag er to tankvogne, en fra De Danske spritfabrikker ZE 503 611 fra samme serie som den tidligere udsendte model fra DDSF. ZE 503 610 (Mosebanen nr. 46). Den anden er en SHELL tankvogn ZE 502 811, og den bliver suppleret af en SHELL-vogn mere fra samme byggeserie, ZE 502 812. Sidst nævnte model er i Brawas eget regi. Uden at have set de færdige modeller, tør jeg godt spå, at det bliver særdeles fine modeller. Vognene vil være et godt tilskud til tankvognbeholdningen og SHELL-vognene er et perfekt supplement til bogietankvognen, ligeledes fra SHELL, ZE 503 833. der egentlig burde være kommet på markedet, når dette læses.

Vognene forventes at udkomme i 3. kvartal i år og kan bestilles hos Hobbykaeden allerede nu. Det vil være klogt at holde sig til, da oplaget ikke er så vanvittigt stort, og modellerne plejer jo at gå som varmt brød.



HK Modeller 48868. ZE 503 611 P.



HK Modeller 48869. ZE 502 811 P.



Brawa 48867. ZE 502 812 P.

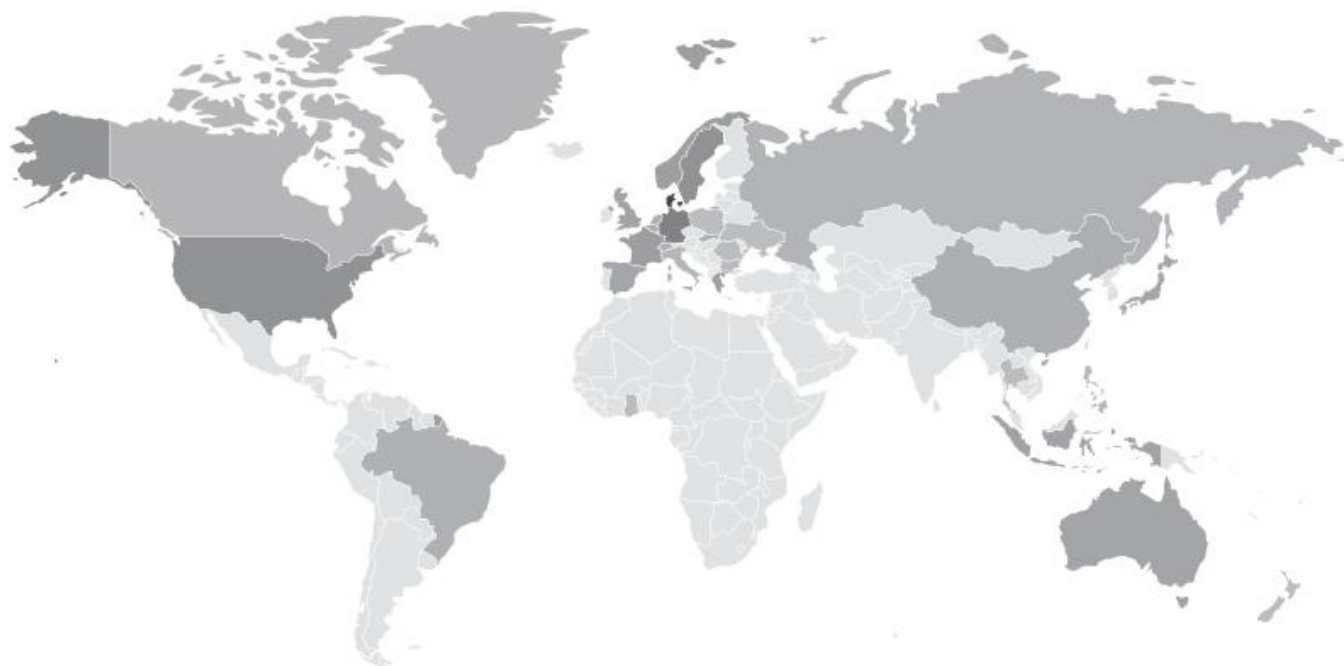


Skagenbanens M 4 under indkørsel til Frederikshavn station i 1966.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Mosebanen

på Verdenskortet



Kortet viser, hvilke lande der har været læsere i det sidste halve år. Jo mørkere farven er, jo flere læsere har der været i det pågældende land.

Forhandlere se her !

Mosebanen læses dagligt på nettet af seriøse modelbanefolk i stort antal i flere end 25 lande. Du finder, læser og downloader Mosebanen følgende steder.

Sporskiftet.dk

issuu.com

Mosebanen.dk

Ved at annoncere i Mosebanen, når DU også disse mennesker.

Se de fordelagtige priser for annoncer, på side 2.

Nyt fra klubben

v. Flemming



Onsdag d.08.01. 2014. Så kom vi ind i det nye år, jul, nytår og hurlumhej er lagt bag os og vi kan starte på en frisk. Martin varslede at der var god mad til aften og det løfte holdt han. Ovnstegte rodfrugter og lækkert mørt rødt kød, jums!

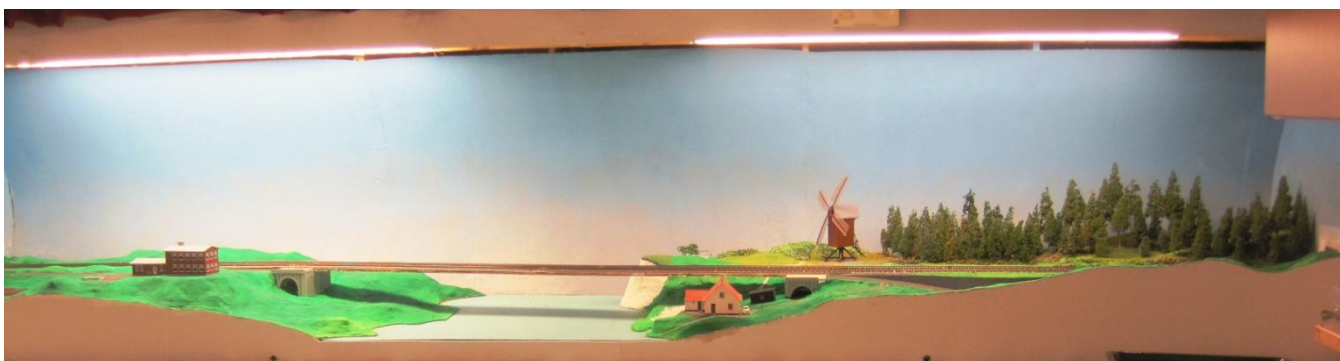


Lækkert rødt kød med ovnbagte rodfrugter

Bent tumler en del med stop automatikken, i første omgang til de skjulte stationer, senere mod alle stop punkter (*signaler*). Der er flere måder at gøre det på, den simpleste er råt og brutalt at afbryde strømmen i sporet, det kan gå an på de skjulte stationer – men vil være uacceptabelt de synlige stop steder. Som jeg har

forstået det, er en del af udbuddet af dekodere udstyret med noget der hedder ABC bremse og det kan en hel masse, her er problemet om hvilke og hvor mange af vore dekodere der har det udstyr, da nedbremsning og stop kun fungerer på de lokomotiver der har det udstyr i dekoderen. Opgaven er at beslutte hvilken løsning vi skal anvende og til det formål besluttede vi at fremstille en testbane (*ringbane med en tosporet og en tresporet station*). Knud og Jørgen lavede testbanen inde i rum 3 på den endnu ubebyggede del af anlægset. Jeg skal have fundet et lokomotiv der er udstyret med en dekoder der har det der ABC udstyr, jeg bliver ikke forbavset hvis maskinen også skal have den store rensetur. Herefter skal der laves køre / bremse / stop forsøg / test af de forskellige muligheder. De forskellige programmerings muligheder skal der hittes rede på og sikkert mange andre ting.

Henk og Jan har "banket" en masse træer i landskabet og det er sandelig noget der pynter gevaldigt, de to fundamenter (*Brofæster*) er også kommet på plads. Vi er nu så langt i rum 6, at det er blevet tid til at få lagt ballast i sporene, i den forbindelse opdagede vi at spor og trace har en "fæl" lunke (*lige ud for stubmøllen*), sporet "slingrer" også en del – så det skal lige justeres.



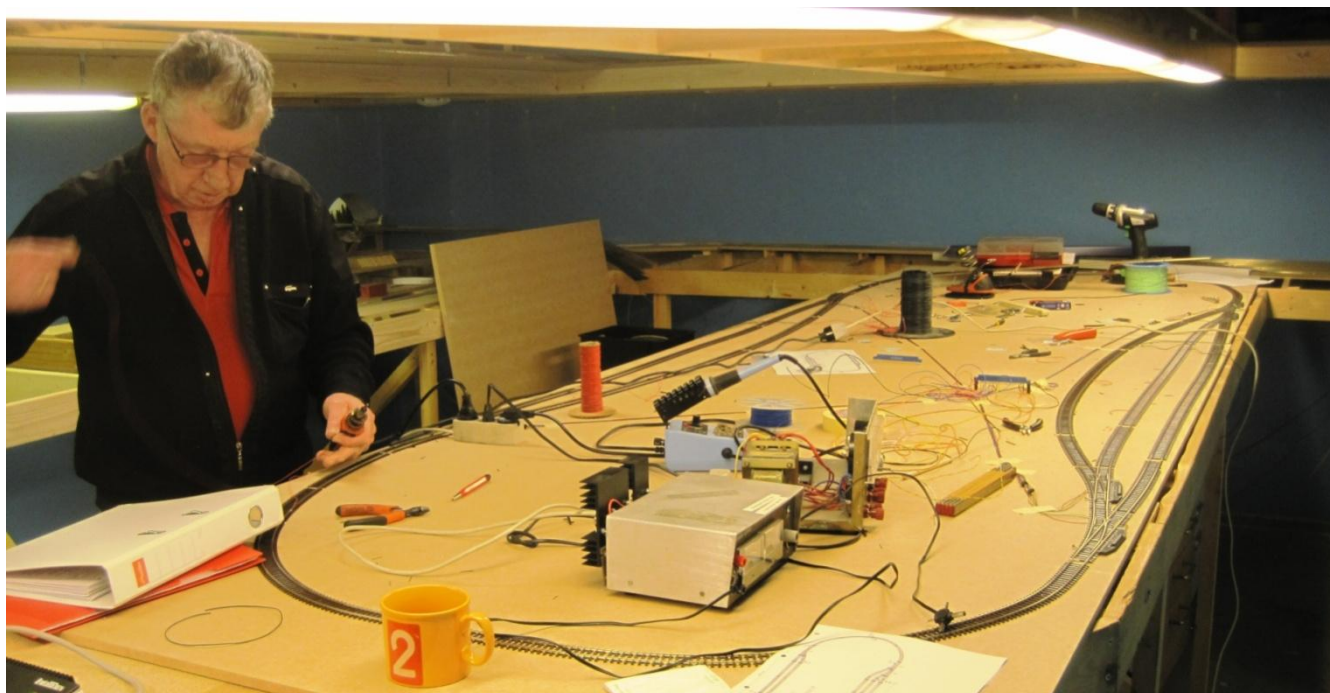
"The story so far"



Den skjulte vendesløjfe for bussen, området vil blive plantet til med flere træer, når sporet er blevet justeret og har fået lagt ballast på sporet.

Selve ballasten er LT gået i gang med at lave indfarvninger på ballasten, vi har en guds velsignelse af den fine stenballast fra Hobby trade og de bliver efterbehandlet med tørfarver inden lægningen. At selve sporet skal justeres, er helt normalt, hvis det har ligget i et stykke tid, uden fastlimet ballast. Selv med de bittesmå temperatur svingninger vi har, vrider og snor sporet sig i løbet af ganske kort tid (1 – 2 måneder) ganske lidt, dog særdeles synligt, hvis man kigger langs sporene!

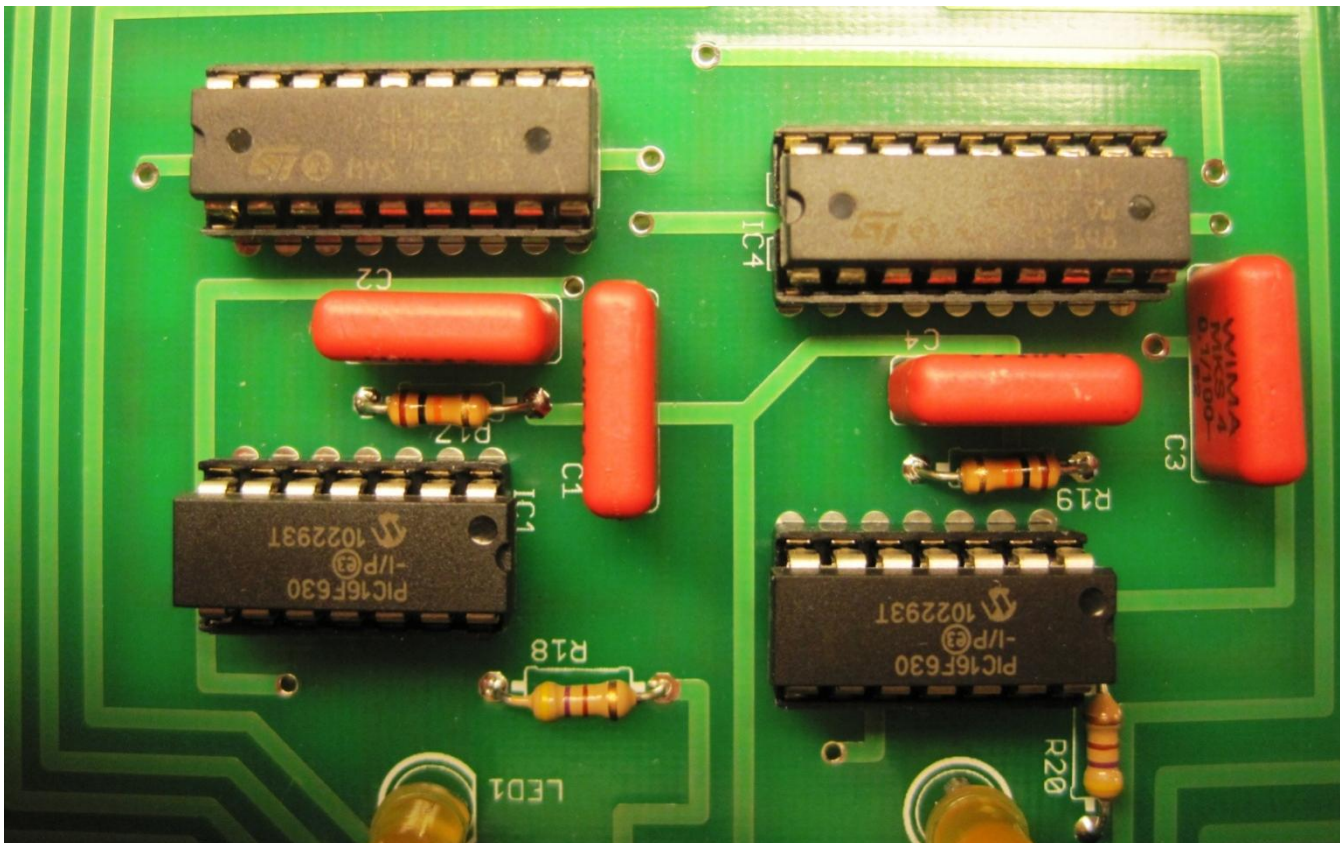
Onsdag d. 15.01. 2014. Igen en dag med fart over feltet, Jørgen og Bent lavede test banen – der selv om den ”kun” er midlertidig, kræver omfattende ledningsarbejde m.m. ”Anlægsgartnerne” i rum 6 havde ligeledes en travl aften, med plantning af diverse vækster – de er nu så langt at det er på (høje) tid med en sporjustering og en gang ballast! Denne sporjustering er mit første punkt på dagsordenen, næste onsdag og måske vi får en prøve med indfarvet ballast – at se!



Madsen har fuld gang i ledninger og loddekolbe, der var ingen der sagde fuglerede – vel!

Af hensyn til forsikringen har ejendomskontoret udbedt sig foto af klubbens inventar og en opgørelse på en ca. værdi af tingene. Michel og undertegnede foretog en hurtig gennemgang af lokalerne – vidste i for eksempel, at der er brugt næsten 300 meter brædder og lægter til borde samt baldakiner? – nej vel! Opgørelsen er nu afleveret og det er da rart nok at have en ide om tingenes omfang, hvis uheldet skulle være ude. I den forbindelse må vi lige gøre opmærksom på at medlemmernes eget materiel ikke er dækket af ejendommens forsikring, men af ens egen

forsikring, så husk at undersøge hvad jeres private forsikring dækker. Bent havde også en opgave til mig, skrive en vejledning i at give adresser til de PIC vi bruger på sporskifteprintene, Ah --- hva! Ved jeg noget om elektronik – nøh!!! Men det er netop det der er meningen, hvis jeg kan lave en vejledning, som en anden uden viden om tingene, kan bruge til noget - så er meget nået. Jeg fik lært at udføre stundet (*det er egentlig ret så enkelt*) men jeg kan ikke huske det! så den må skrives næste gang.



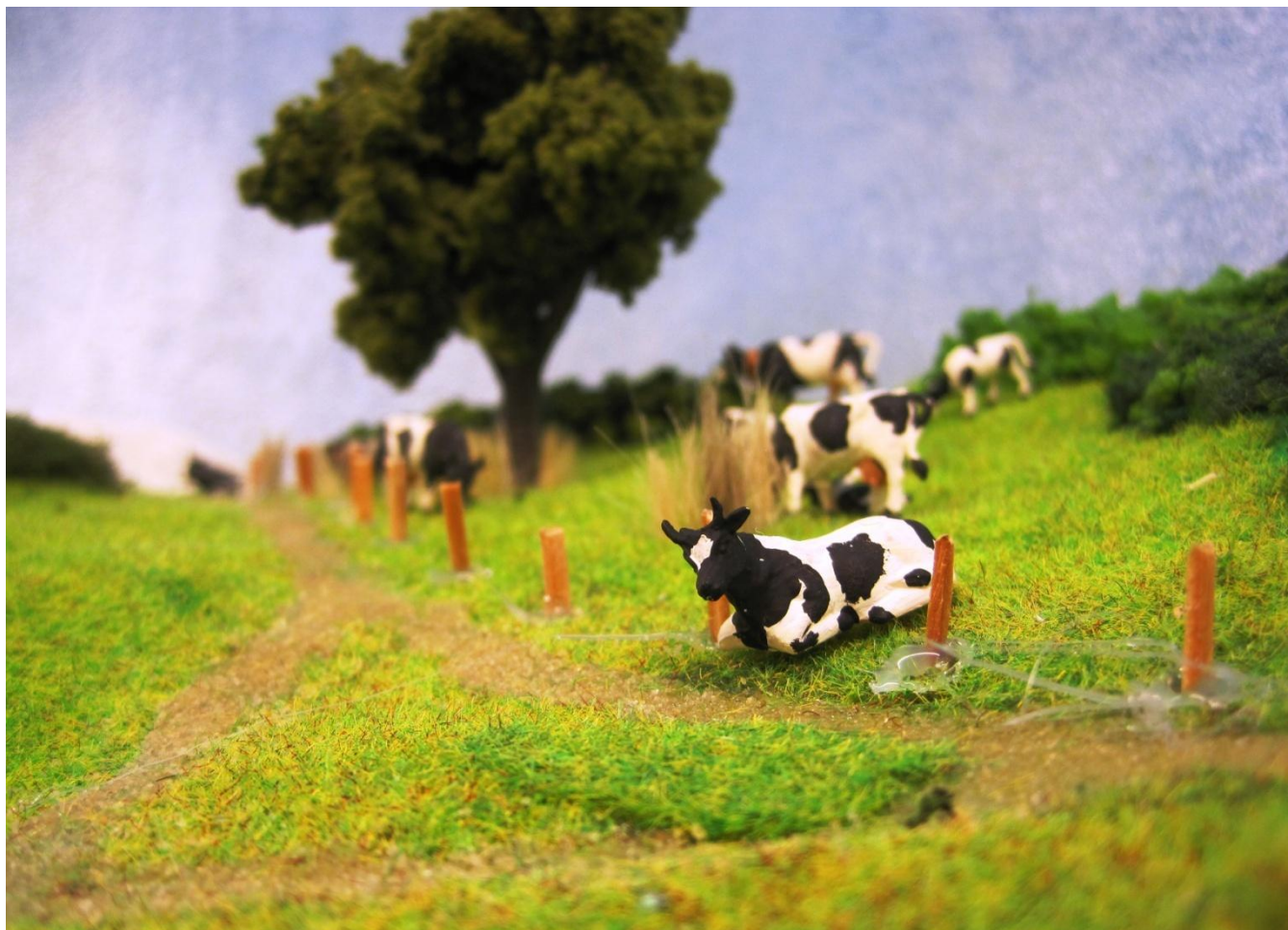
Her har vi så Kalorius, dette print kan styre 8 drev (Sporskifter) digitalt, de PIC der skal forsynes med adresser, er de to nederste sorte "dimser"

Onsdag d. 22.01. 2014. Uden tvivl en hel normal klubdag, selv om det tog noget længere tid at få justeret det ENE spor i rum 6. En af årsagerne var at traceen har en indbygget "skævhed" som det ikke er muligt at fjerne helt, da det ikke længere er muligt at justere galgerne til traceen – på grund af landskabsopbygningen. En del af skævheden blev klaret med en tynd liste under svellerne i den lave side af sporet, det andet spor får en omgang næste onsdag. Det er noget rigtig møg at skulle sømme spor i et område der er så langt fremme i landskabsområdet, kører og andre ting dansede rundt og det var nødvendigt at fjerne bl.a. stubmøllen, hvis ikke den skulle lide overlast. Jan og Henk vimsede omkring mig med endnu flere "grønsager" der skulle plantes og blev det! LT lavede små "livstruende" støvskyer med sine tørfarve - indfarvnings - øvelser (*i fri*

dressur) der i øvrigt ser ganske "knaldhamrende" godt ud, jeg tror næppe at vi får lagt ballast næste onsdag, slet ikke hvis det andet spor skal drille lige så meget som det første og så skal der også lige efterfyldes med sveller! Jeg vil gætte på at ballasten bliver lagt lige først i februar måned – måske!

Knud, Bent (*og Jørgen?*) arbejder ihærdigt med etableringen af prøvebanen og dens tekniske finurligheder. Som jeg har forstået det er der ikke lang tid til de første kørsler, selv om der ind imellem dukker "uforudsete" problemer op som "bortkomne" isoleringer og det der ligner.

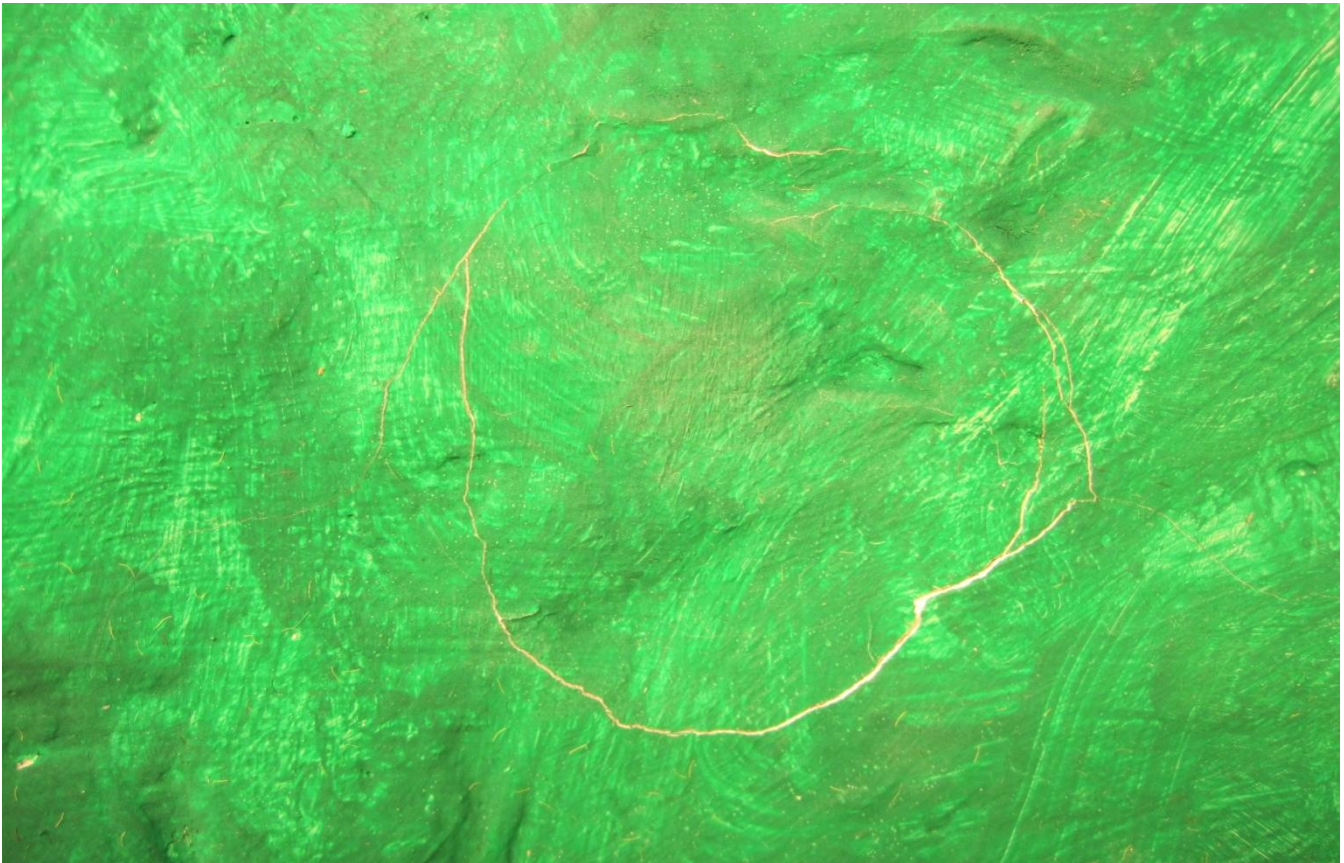
Jo! Vi fik skam også mad denne onsdag, stuvet hvidkål og frikadeller, god solid mad til det hårdt arbejdende folk, mens vi spiste, sad jeg en lille stund og tænkte på hvor rart det er at nyde "lidt" god mad sammen med vennerne!



Landlig idyl er godt i gang med at brede sig på området til højre for broen, bemalingen af de arme køer afstedkom en større disput om hvorvidt de er hvide med sorte markeringer eller omvendt!?!



Naturen er ikke længe om at vinde de tabte arealer tilbage, vegetationen står allerede tæt omkring broens elementer.



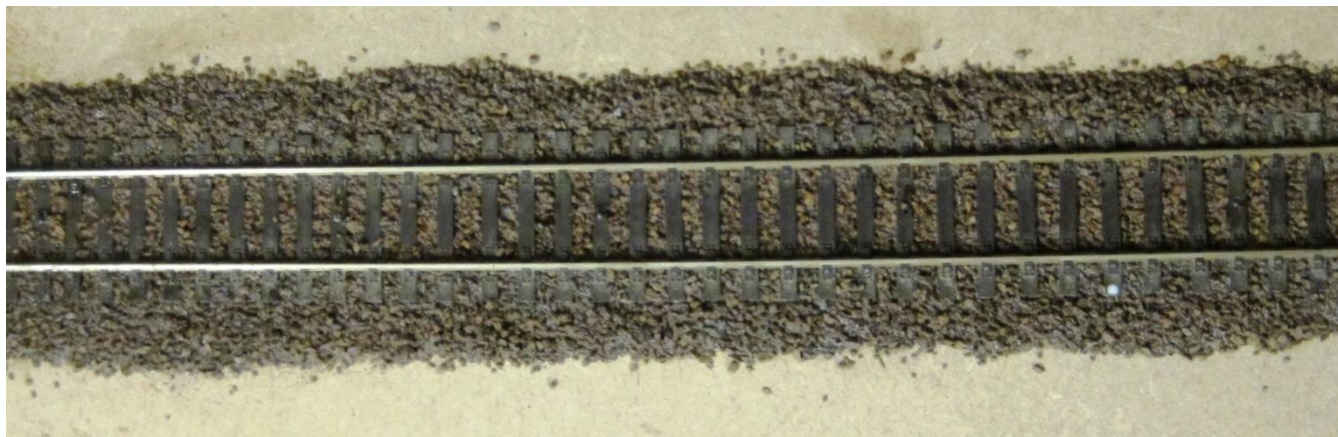
*I husker nok historien om Henkestenen i sidste nummer? Dramaet har tage en ny og uventet udvikling, ikke nok med at stenen er pist forsvundet, den har dog efterladt et geologisk spor. Der hvor den forfløjne sten havde sit leje er der opstået store sætninger i undergrunden, så nu kan landets kloge hoveder diskutere det opståede fænomen. Knap havde støvet langt sig, før en bemærkede "plejer der ikke at stå en stubmølle på bakken over på den anden side af fjorden?" En ildevarslende stilhed bredte sig i flokken, indtil en hviskede "Hammertrolden" – nogen har vækket ham! (fortsættes) *Måske!**



Det mølle løse mølle fundament, hvem kan løse den?!

Onsdag d. 29.01. 2014. Nogen af os var så småt begyndt at tro på at vi ikke fik noget sne i denne vinter – nogen af os er blevet lidt klogere! Det tog 1½ time, mod normalt en ½ time, at køre fra Jørgen i Slagelse, tværs over djævløen, til klubben, der var bare sne alle vegne!!

Inde i klubben lå der ingen sne og hvis der havde gjort det, ville den være smeltet for der var fart på flere steder. Bent havde fået gang i sporskiftedrevene, så slukkede han for det og tændte igen (*hvad gjorde han også det for?*) og så virkede det ikke længere! Stakkels Bent!



Meget nylagt / limet ballastprøve, farven er meget fin, den ender med at blive lidt lysere, når den tørrer op. Alle var tilfredse med resultatet så næste skridt er det rigtige spor- bliver det i dag?

Mens LT hyggede sig med sin ballast, gik jeg i gang med justeringen af det inderste spor, LT havde medbragt nogle meget smarte "Sweep Sticks" man lægger ned i sporet mellem de to skinnestrengene, herved bliver sporet rettet ud og man kan sømme sporet med indretninger liggende i sporet, takket være udfræsninger i midten, de er edder – drøn smarte og det gik

som en leg, LT lagde de manglende sveller under skinnesamlingerne og så, mine damer og herrer – så blev der lagt og limet ballast på ca. en tredjedel af sporet (*omkring 1,5 meter på to spor*) Det er godt nok en utrolig forvandling sporet undergår ved denne øvelse. Det er rart at kunne overgå ens egne spådomme fra sidste uge. Læs mere om disse Sweep Sticks i Side 24 modellen!



Så er det første stykke lagt og jævnet ud, nu gælder det limning og det kræver tålmodighed at få det alt sammen dækket med nok lim, for meget af gangen vil skylle stenene væk.



Nu ligner det s.. snart en rigtig modelbane, til højre ser vi starten på fundamentet hvor de to indkørsels signaler (armsignaler) til Valleby skal stå – bedre sent end aldrig!



Jan måtte arbejde, de to herrer i landskabsdepartementet havde, efter at have studeret et foto af en rigtig klint, nået til enighed om at der skulle et par ændringer til på vores klint...



... Selv Henk måtte arbejde, ind imellem sporjustering og svellelægning, det er beplantning af selve klinten der optager den gode herre...



.. Han havde dog ikke mere travlt end der var tid til forevige "Smudsredaktøren" der er ved at gøre rent bord? Inden der kunne lægges ballast i sporet.



Også denne onsdag blev der plante på livet løs, de to "rødder" er faktisk ret flittige.

Onsdag d. 05.02. 2014. Med fare for at skrive det samme som de foregående onsdage, skal have endnu et onsdags "referat". Bent havde en god dag, dels fik han drillet os andre dels fik to systemer til at virke, det var vel egentlig velfortjent det har drillet ham fælt i den senere tid. Toget kan styres fra computeren og på skærmen kan man følge toget rundt på prøvebanen skifterne kan ligeledes betjenes via computeren, så langt så godt nu skal vi så have fundet ud af at få ABC bremsefunktionen til at fungere. Jeg gik straks i gang med vejledningen til programmering af sporskifte adresser i PIC til digitalstyring af sporskifterne.



Dette er en PIC (Programmerbar Integreret (C) Kreds), sådan en dims kan styre 4 skifter / magnet artikler/ motorer.

Jeg nåede cirka halvvejs (*den nemme del*) gennem pensummet – alle de sædvanlige afbrydelser taget i betragtninger er det ganske godt, næste onsdag holder Bent fri – uden hans supervision kan jeg ikke selv beskrive programmeringsforløbet, så det må blive næste gang igen – måske! "Rødderne" fra planteskolen fortsatte med stor energi, fundamentet til de to indkørselssignaler til Valleby blev gjort færdigt, malet og patineret – nu skal der "bare" monteres

to armsignaler, man er også begyndt at plante hegnspæle (*banehegn*). Området omkring fundamentet er ligeledes blevet beplantet med græs på skråningerne, da "støvsugerbanden" efter at have plantet græsset, skulle fjerne overskydende græs gjorde de en ubehagelig opdagelse, det var bestemt ikke al ballasten der havde fået lim – Oouuups, shit happens!



Det fine fundament venter nu bare på sine signaler!



Dyyyyyb koncentration, ballasten "breder sig" trods "tyveriet" tidligere på dagen. Bemærk den tynde papliste der bliver holdt fast med de mange tegnestifter, listen holder ballasten på plads. Broens overbygning skal bruge de første 5 mm af traceen til at blive monteret på – så ingen ballast der!

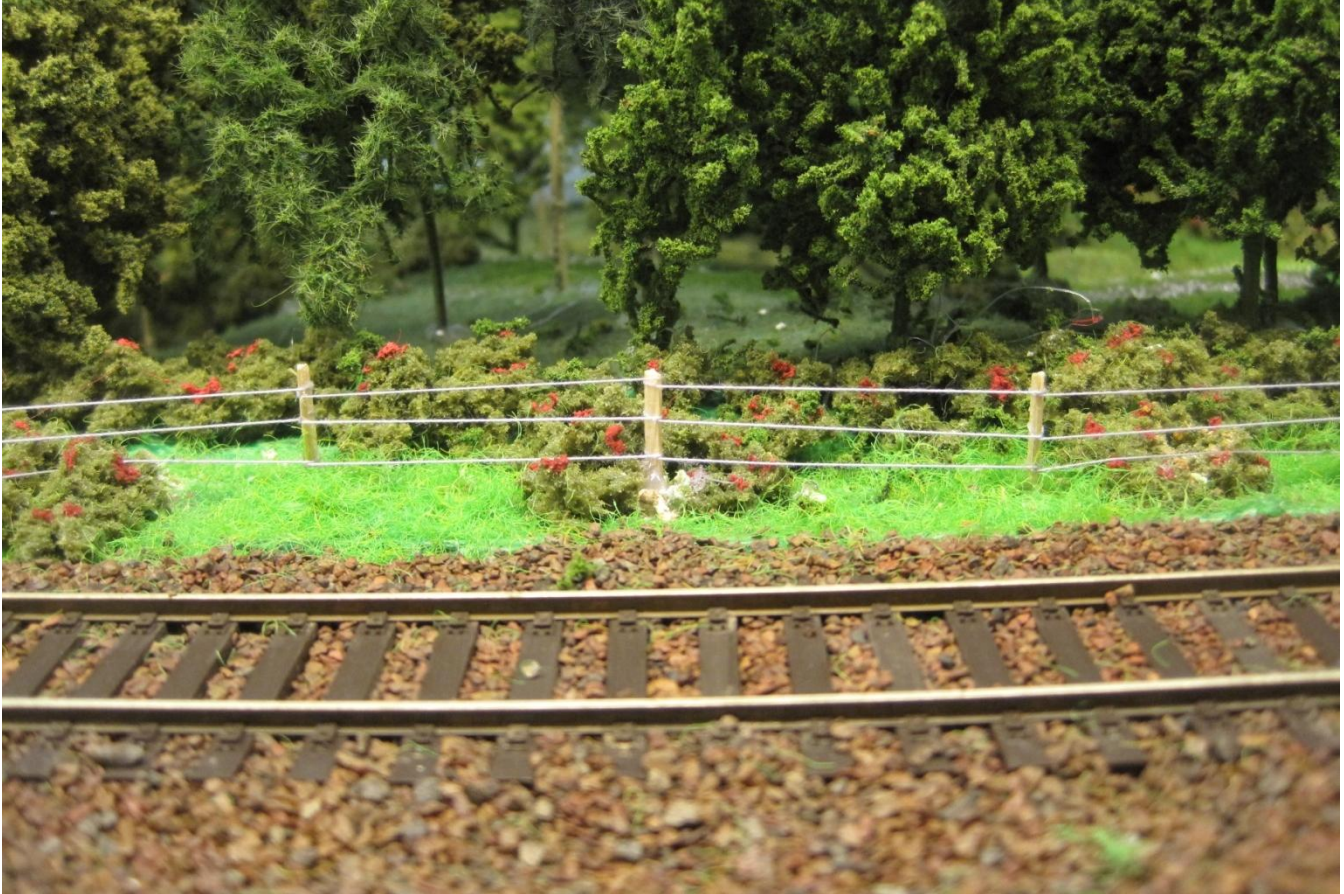


. o O Stormøde i "slyngelklubben" O o .

Onsdag d. 12.02. 2014. Ingen skal påstå at der var stor fart på denne aften, det var en sluttet kreds på 6 medlemmer der var mødt op denne aften.

Jan og Henk havde som sædvanligt noget der skulle plantes, Jørgen monterede hegnstråd, det ser godt ud, nu mangler bare det sidste! Jeg forsøgte mig som ballast justerer – man kan sige

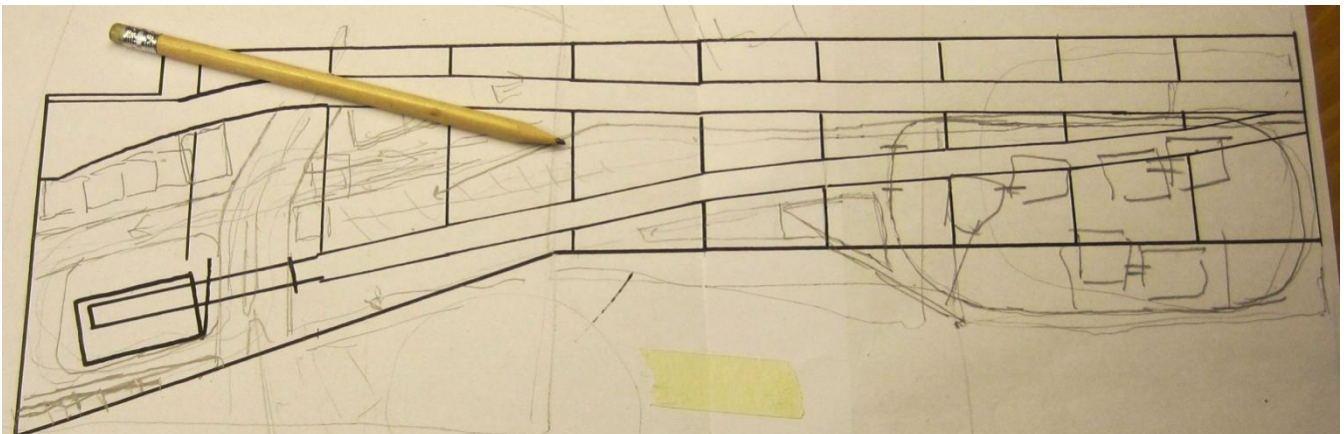
der er plads til forbedringer. Så havde jeg langt større succes med det næste projekt, en efterhånden hårdt tiltrængt rengøring af toilettet, nu jeg havde gang i remedierne fik gulvet i køkkenet er omgang med. Utroligt nok var der ikke en eneste der skulle friste skæbnen med et fotografi apparat – der var ellers plads til en til!



Jørgen var (til tider) ret flittig og fik lavet hel del bane indhegning, nu mangler så den farvemæssige efterbehandling. Stolperne er lave af tilpassede tandstikker.

Onsdag d. 19.02. 2014. Det går stille og roligt fremad på alle fronter, vi har eksempelvis nu fundet ud af at den såkaldte ABC bremse i Lenz systemet tilsyneladende heller ikke bremser toget ned til stilstand, til gengæld er det nu helt

sikkert at alle Heljan maskiner skal have rensede hjul og strømaftagere uanset om de har kørt eller ej, 5 til 10 år i æsken giver en stærkt isolerende hinde på især hjulene. Det betyder at, i hårde tilfælde vil maskinen slet ikke køre.



En såkaldt "Brainstorm" skitse, begået af vores snart berømte anlægsteam, var det ikke meningen at det skulle offentliggøres? – hvorfor ligger det så frit tilgængeligt på bordet??

Michels Mo fik den helt store rensetur med hjulene afmonteret og på mærkværdig vis kørte den perfekt efter behandlingen, jeg er blevet anbefalet at anskaffe hjulsæt til Roco godsvogne og flytte hjulskiverne over på Heljan akslerne,

det skulle give et langt mindre problematisk strømoptag på Heljan modellerne det må afprøves. Vi fik ikke styr på ABC historien og noget kunne tyde på at vi ikke har fat i den rigtige ende af "snoren" – det må vi have.



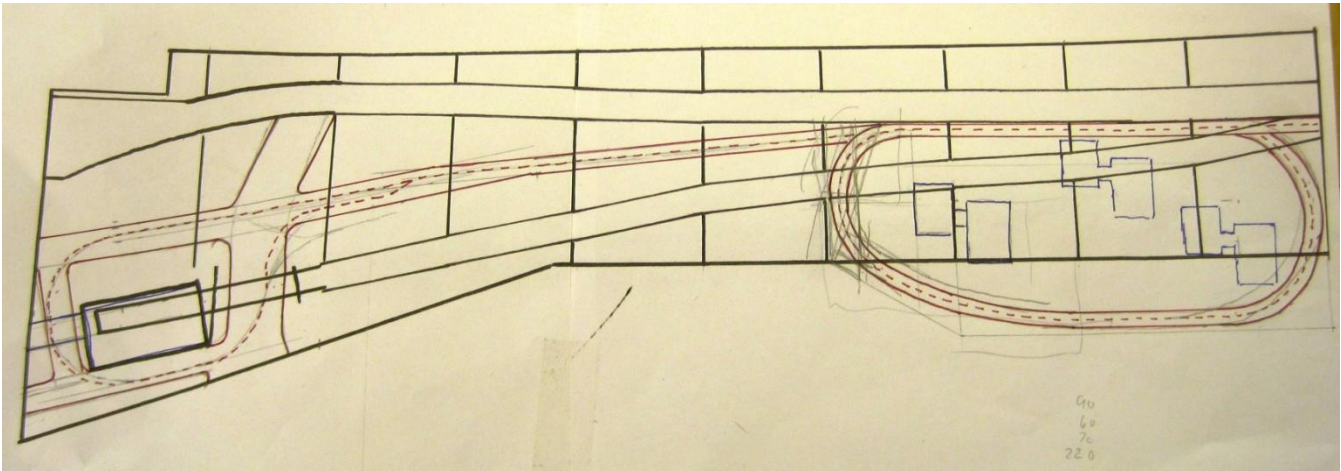
Et skønt udvalg af Københavnske ejendomme, bygget denne vinter af Jørgen – fine ting!



Endnu et skovområde har fundet sin plads i landskabet, som stærkt nærmer sig sin færdiggørelse – snart mangler "kun" selve broen.

Onsdag d. 26.02.2014. Det kan gøres meget enkelt, lidt mere af det hele! Og så er det ikke en gang løgn. Det skjuler dog ikke det faktum at jeg ikke fik lavet nogen notater og jeg var mildest

talt lidt brugt den uge, derfor er det lidt begrænset hvad der huskes fra denne i øvrigt udmærkede klubaften.

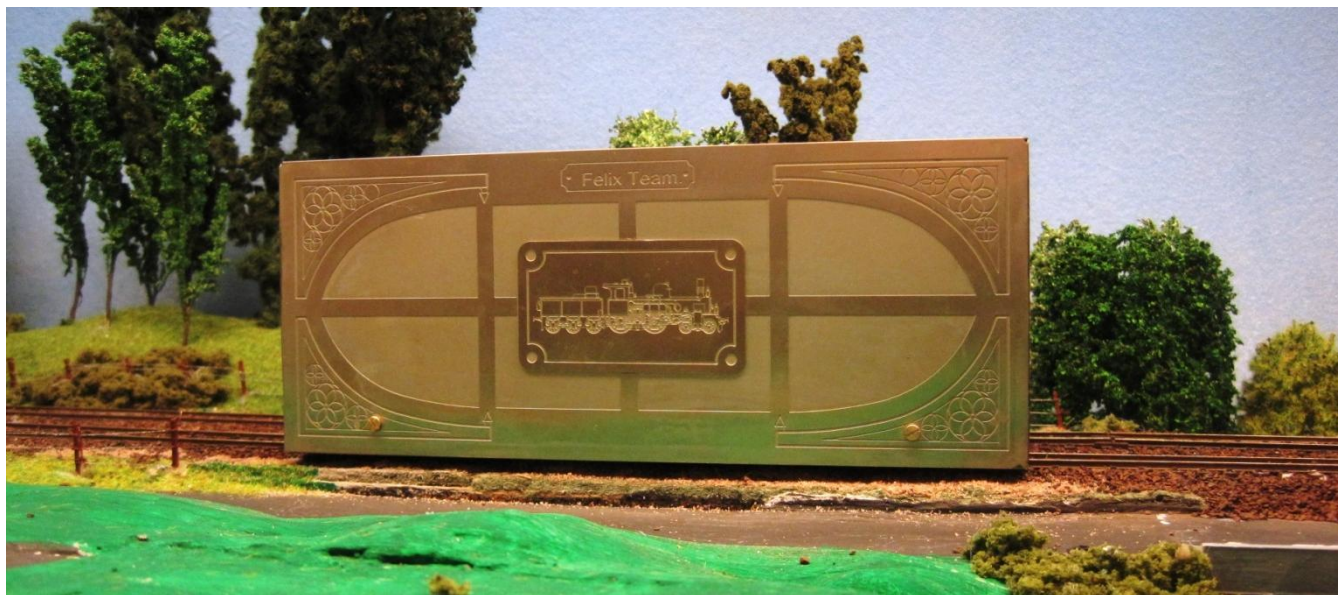


Endnu en tegning der "lå og flød"! KMK læserservice var straks på pletten og kan her afsløre at det til tider berygtede team, nu har fået mere styr på deres tanker. Man aner nu at "Bussen" har fået sin egen Helix og oven på denne er det planen at 3 af højhusene fra Bellahøj skal "sløre", dels det bagved liggende spor og dels bussens helix. Næste billede viser hvor langt man nåede denne onsdag.



Onsdag d. 05.03. 2014. Vi nærmer os den årlige generalforsamling, det betød at jeg ikke fik deltaget i ret meget nede i klubben, bestyrelsen holdt bestyrelsesmøde oppe hos Michel og der var mange ting der skulle vendes,

arbejdsmoralen hos de efterladte medlemmer blev dog holdt højt, Jørgen vaskede op for mig (*flink fyr*) og da vi kom ned i klubben efter mødet, var der dælendulme ryddet op og gjort rent i køkkenet - tænk at man skulle opleve det!



Først var det en "henkesten" og nu er et nyt mystisk "objekt" tilsyneladende blevet tabt af toget! Er det mon "hammertrolden" der har været på spil igen?



En videnskabelig og grundig undersøgelse viste, at det var Henks nyeste "legetøj", en vidunderskøn C-maskine fra Team Felix - jeg er overhovedet ikke misundelig!



Jeg har også fået lækre sager, ikke så fornem som C maskinen, men dog en vidunderlig vogn! Den skal skilles ad, males om, lavet et køkken og have nye påskrifter og genopstå som "Gedservognden" WR 4071. En vigtig brik i vores internationale tog.



Trods højlydte protester lykkedes det at få et billede af seriøst arbejdende Hr. Klemmensen



Bussens helix kom også et stykke videre!



Lidt mere landskab - nu mangler kun det sidste!

GENERAL FORSAMLING.

Referat fra den ordinære
generalforsamling, lørdag d. 08.
marts 2014.



1. Klubbens ordinære generalforsamling afholdtes lørdag den 8. marts 2014 i klubbens lokaler i Karlemosen.
2. Der var fremmødt 11 medlemmer.
3. Mødets første handling bestod i at udnævne Henk til ordstyrer og LT til referent. Begge valgtes med akklamation.
4. Ordstyreren takkede kort for valget, hvorefter han konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt varslet i overensstemmelse med vedtægterne, og at den

var beslutningsdygtigt med de 11 fremmødte medlemmer.

5. Formanden fik ordet for sin beretning. Heri redegjorde han for sit syn på det forgangne år i klubben. Han fremhævede den lidt turbulente ledelsessituation, der var opstået i klubben efter, at Karlemosens afdelingsbestyrelse havde trukket sin dispensation tilbage for kravet om bopælspligt i Karlemosen for klubbens formand. Klubben har valgt at leve med de administrative problemer, som kravet medfører, og de praktiske problemer udredes af formanden og bestyrelsen.



Dybt koncentrerede klubmedlemmer i god dialog.

Klubben vil gerne vokse, og den har i den anledning haft kontakt med "Køge Dagblad", der bragte et indlæg om klubben, og der er en hvervekampagne undervejs, hvor klubben vil omdele orienteringsmateriale til Parkens beboere. Det ville især være sundt for klubben, om den kunne tiltrække nogle yngre medlemmer.

Det næste punkt, der drejede sig om klubbens generalplan, afstedkom en god diskussion, der klarlagde, at klubben ønsker en bedre koordineret og mere overskuelig arbejdsplan i forbindelse med arbejderne med anlægget, og at den ønsker en nær forbindelse mellem en accepteret trafikide og dettes opbygning. Begge forhold udarbejdes, koordineres og tilpasses af klubbens bestyrelse og forelægges senere for klubbens medlemmer. Oplæg til trafikide kan læses i detaljer i denne udgave af "Mosebanen".

Formanden fortsatte med at understrege, at klubben fremover ikke udgiftsdækker uautoriserede indkøb til klubbens anlæg. Man skal søge bestyrelsens godkendelse forud for købet, med mindre man ønsker at skænke klubben, det indkøbte.

Formanden afsluttede sin beretning med nogle generelle betragtninger i form af ønsket om at få reaktiveret klubbens hjemmeside snarest, få revitaliseret klubbens mødevirksomhed med ligesindede og andre modelbaneklubber, fortsætte renoveringen af lokalerne og sluttelig ros til Mosebanen.

6. Efter formandens beretning fik kassereren ordet for en gennemgang af årets resultat. Kassereren kunne konstatere, at der i 2013 regnskabet var et mindre underskud på 1800,- kr. Årsagerne til det opståede underskud blev ikke analyseret nærmere, men resultatet af det blev en vedtaget kontingentforhøjelse på 30 kr. månedligt pr medlem, således at kontingentet fra den 1. april udgør 130,- kr. Derudover vedtoges det at fordyre onsdagsmåltidet i klubben med 10 kr. til en pris på 40 kr. Sluttelig blev det bestemt, at klubbens værdiansættelseskomite genoptager sit arbejde med formål at revurdere og præcisere

klubanlæggets værdi. (Det er OK, hvis komiteen afrunder sit estimat til hele hundrede kr.!)

7. Dernæst skred ordstyreren til den vedtægtsbestemte valghandling af bestyrelsesmedlemmer, suppleanter samt revisor.

Som formand for KMK Modeljernbaneforening valgtes Vagn Østerballe, Karlemoseparken.

Som formand for bestyrelsen genvalgtes Ole, som sekretær genvalgtes LT, Flemming tager endnu en tårn som suppleant og endelig nyvalgtes Knud til revisor.

Formand og sekretær valgtes for en ny toårig periode, hvorimod de to øvrige er for en etårig.

8. Under punktet eventuelt diskuteredes flere forslag. Der blev spurgt om muligheden for en tur til MIWULA i Hamburg, prisen herfor afskrækker, og et forslag, om bluse eller et særligt "badge" til afmærkning af klubmedlemmer under beboerdagen, blev lagt i udvalg hos bestyrelsen, der kommer med et forslag.

Der var forslag om øget samkvem og kontakt med udvalgte eksperter og ligesindede modelbaneklubber. Forsamlingen kom frem til, at der var grænser for antallet, men at et par stykker årligt var inden for mulighedernes grænse.

Sugemåtter kunne købes for at renholde klubbens gulve, køknet burde males og muligheden for en sommerudflugt undersøges. Diverse emner noteredes af bestyrelsen, der behandler dem.

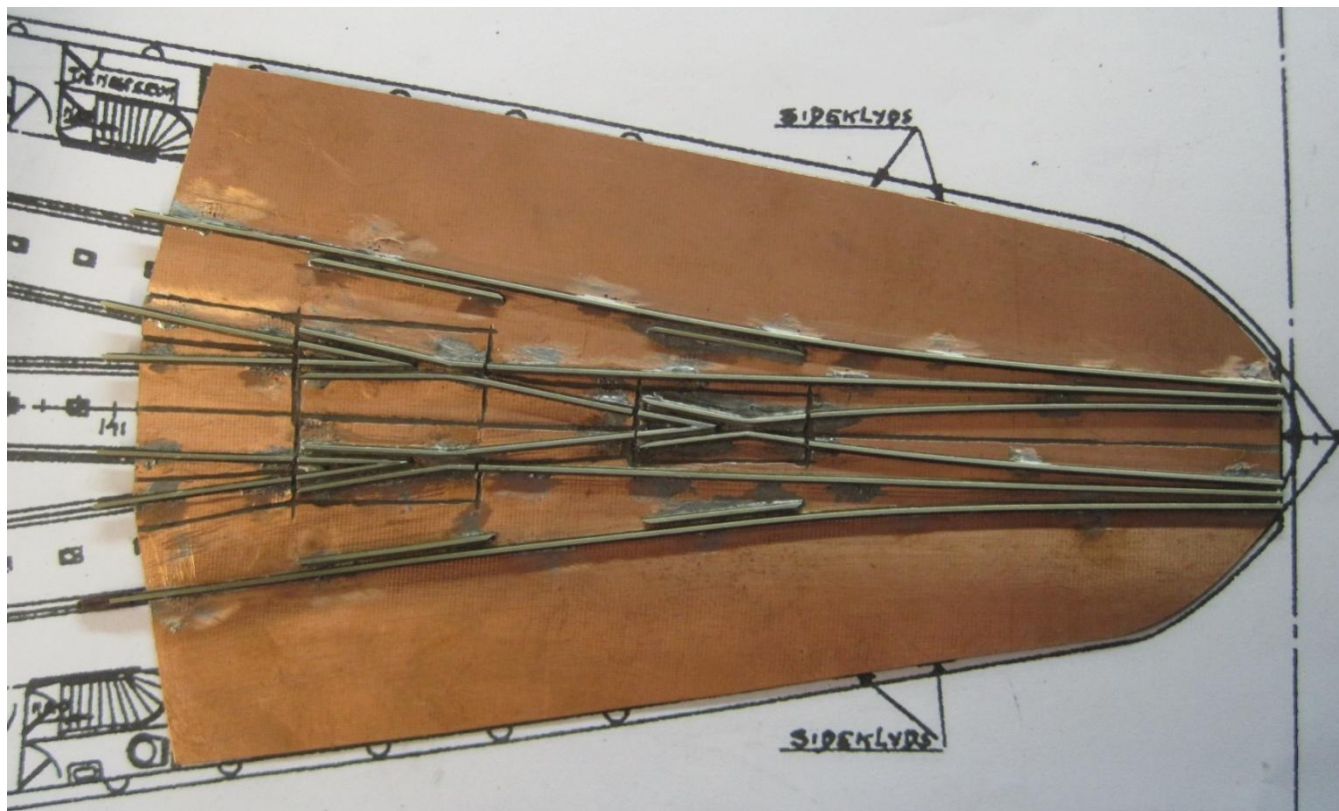
Herefter kunne ordstyreren spørge, om der var flere emner eller forhold, man ønskede behandlet på generalforsamlingen, og da det ikke var tilfældet, kunne han afslutte årets generalforsamling med at takke for god ro og orden. Generalforsamlingen kvitterede med stort bifald.

Herefter kunne vi indtage en velfortjent bœf avec du vegetable a la explosion de beaucoup couleurs, pommes du terre et sauce bearnaise. Men, der var ingen dessert!

LT
Sekretær

Tirsdag d. 11.03 2014. En "lille" deputation (team Slagelse) Jørgen, Martin og undertegnede aflagde denne aften besøg hos Flemming Dam i Slagelse. Det er altid hyggeligt at besøge hr. Dam, han har en dejlig modelbane i kælderen og

god kaffe ovenpå! Martin har fået lavet den komplicerede "halvdel"! af tregrenskiftet, der ligger på Storebælts vogndæk, af Flemming. Vi andre udnyttede dristigt chancen til at få hilst på Flemming, Jacob og det dejlige anlæg.



Starten på færgen Storebælt, nu mangler du bare det sidste Martin!

Vi startede i Flemmings værksted. Her inspicerede vi det omtalte skifte og en meget fin Köf-traktor. Overdelen er 100 % hjemmelavet og tilpasset Brawas undervogn. Modellen er udstyret med mange fine detaljer; faktisk troede jeg, det var et af de fine byggesæt, som Mads Sjøner solgte på sit Trinbræt for snart mange år siden. Der er lavet en mængde bittesmå hængsler, beslag og håndtag - skåret ud af 0,2 mm messing plade - om det så er nøglehullet til kupenøglen i døren til førerrummet, så er det

med! Der er tydeligvis kælet for detaljerne på den flotte model, der endnu mangler nogle detaljer, før den kan males. Undervognen er som nævnt fra Brawa, og der er monteret dekoder (*jeg tror ikke, der var lyd i!!*)

Efter at vi således kunne konstatere skiftets, Köffens og andre sagers høje kvalitet, begav vi os ind til anlægget. Der inde er der sket en hel del, siden jeg sidst var der i november 2010. Selv om Flemming stilfærdigt bedyrede: "Der er ikke sket så meget på anlægget".



En Köf er en (dejlig) lille sag, i skala Ho, men det udelukker ikke de mange små og fine detaljer! Modellen har en fin vægt, takket være overdelen fremstillet af messingplade.



Jerslev station på Flemmings anlæg, den er kommet til siden, jeg var der sidst!



Ardelt 117 på "gæsteoptræden" på Jerslev station. Til højre anes lidt af fronten på OHJ 20. Begge modeller er bygget af Flemming Dam.



Et vue udover fergehavnens stationsområde. Husene i baggrunden er en fotobaseret baggrund klæbet på væggen - Det giver en meget realistisk virkning. Den tomme plads bag MY lokomotivet er afset til et kommende remiseområde.



Færgen Frederik IX i lejet venter på, at "København Ekspressen" skal køre ombord, nedenunder ser vi toget på vej ombord.



Brædstrup station set fra den dobbeltsporede ende, i den anden ende fortsætter DSB strækningen som enkeltsporet strækning. Privatbanen udgår fra Brædstrup.



Luftfoto af Brødstrup station, der hersker travlhed på stationen. I spor 1 ser vi København Ekspressen på vej til færgen, i spor 3 er et større privatbane tog netop ankommet. Maskinen skal løbe om, og når det er gjort, kan MO stammen i opstillingssporet rangere ud i spor 2. Den "fungerende" i kommandoposten har rygende travlt med at ekspedere alle disse tog, hvilket man kan forvise sig om på næste foto.



Onsdag d .12.03. 2014. Denne onsdag fik vi delt vores "reklameflyer" ud til beboerne i Karlemoseparken. Vi var 6 mand om opgaven, så det var hurtigt klaret - det bliver spændende, om der kommer nogen positive reaktioner på "tryksagen". Der blev drøftet en del vigtige emner, bl.a. er vi færdige med det midlertidige prøveanlæg, dette vil blive fjernet næste onsdag. Det betyder at man kan komme videre med det skjulte spor i rum 3. Jeg genoptager

tegnearbejdet fra på næste onsdag og det vil som sagerne står nu, fortsætte indtil alle stationer er tegnet, endvidere skal vedtagne (*kendte*) sidespor, industrier, bygninger, landskaber tegnes ind efterhånden som projekterne bliver formuleret og vedtaget - så jeg har altså fast arbejde meget lang tid fremover!! Rækkefølgen af tegneriet er i nogen grad afhængig af de input der kommer fra os medlemmer og som vedtages, det vil forhåbentlig betyde, at ventetiden på en

færdig plan (havneområdet på Korsøre, eksempelvis) bliver så kort som overhovedet muligt. Når jeg skriver at industrier og andet, vil blive tegnet ind, betyder det at i første omgang bliver det et cirka område og eventuelle bygninger ikke nødvendigvis er nøjagtige

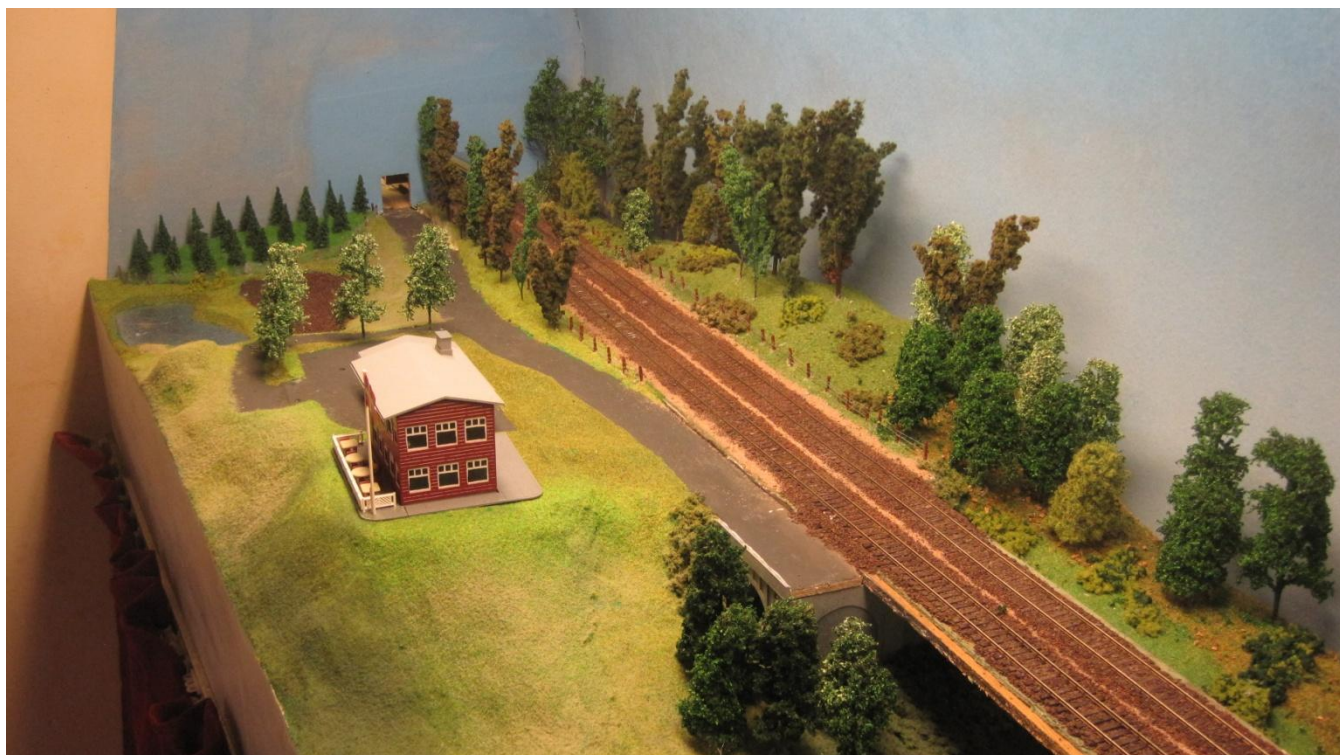
gengivelser af scenariet - den endelige tegning vil blive skabt at de skitser og foto der efterhånden vil komme af projekterne! Kendte bygninger / anlæg eksempelvis stations bygninger, vil selvfølgelig blive tegnet ind.



Henk i et ubevogtet øjeblik!

Onsdag d. 19.03. 2014. Dette bliver så den sidste gang klubnyt i dette nummer. Prøvebanen er nu fjernet, Knud og Ole er straks gået i gang med den videre udbygning af det skjulte spor i rum 3

Henk og Jan har stadig meget travlt med landskabet og jeg er gået i gang med rensning af tegneredskaberne, så vi kan få lavet en færdig plan for hele anlægget.



Status på landskabet d. 19.03. på gensyn i nummer 51.

Rutebilen kommer.....

En indledning

Heljan kommer snart med sine længe ventede Volvobusser. Ingen tvivl om, at de er ventede med længsel, og de er da også en rigtig god ide. Der er heller ikke skygge af tvivl om, at de nok skal blive solgt i så store kvanta, at Heljans indehavere også får smør på brødet i år.

Det er ikke min hensigt at skrive bussens historie, for det er der sikkert andre, der gør, men derimod kort at beskrive rammerne og baggrunden for indkøbet af busserne og lige netop den bus.

DSB havde længe inden anskaffelsen af Volvo'erne arbejdet med udviklingen af sin

rutebilskapacitet. Den havde tidligt vist sig meget anvendelig i landets tyndere befolkede områder, og hvor indtjeningen var til at overse. Der var busserne meget mere økonomiske, hurtigere og især fleksible.

Og busserne kunne sagtens have mindre pakker med, så også på den front kunne DSB konkurrere med de lokale vognmænd. Samme vognmænd havde længe været en torn i øjet på DSB. De havde gjort det betydeligt vanskeligere med indtjeningen mange steder i landet, især i de områder, der mange år senere døbt udkantsDanmark.



Færdige udgaver af Heljan bussen

For at belyse det bagved liggende tankesæt kan man citere DSB a la 1956: "Vi har søgt sådanne rent sekundære linjer nedlagt, hvor forholdet mellem driftsindtægter og driftsudgifter er særligt graverende, hvor trafikken på banen ikke spiller nogen virkelig rolle for egnen, som reelt har svigtet banen, og hvor dennes rester af trafik uden besvær kan afvikles ad landevejen!"

Sikke en svada. Den siger absolut en hel del, og kunne betegnes som et ordentligt udslip af langt tids indestængt irritation. Det er lige før, at hatten blæses af sammen med toupeen. Først får de lokale ansvarlige klø for at lokket banen til egnen under påskud af vigtighed for egnens udvikling. Det var der så ikke behov for, hvorefter DSB stod med skægget i postkassen med alle de udgifter, der ikke havde været forretningsmæssig dækning for. Egnen havde, som det siges lige ud, svigtet banen (*læs. DSB*) på det groveste. Se sætningen om den "graverende" forskel mellem indtægter og udgifter - puha!

Og det viste sig jo, at trafikken slet ikke betød noget for egnen, fy, nej væk med det skinnebårne transportmiddel, og så kan I få en rutebil. Færdig med fyrre. Man fornemmer jo udmærket mellem linjerne, at den skinnebårne trafik er det fine. Resterne kan ligeså godt transporteres ad landevejen.

Men overordnet set havde DSB chancen, med statslig kapital og lovning (*om nødvendigt*) i ryggen til at slå tilbage mod de irriterende vognmænd på deres egen bane. Rutebiltransporten var nemlig meget lukrativ.

Og DSB bredte sig hastigt på dette felt. Rutebilvæsnet, som det omtaltes, var i vækst. I 1956 havde DSB 496 busser i sine garager, hvilket var 71 flere end året før, så det gik stærkt. Man pralede lidt i årsberetningerne, når man anførte, at man i 1955/56 året præsterede 22,8 mill. rejsende, en stigning på 500.000 fra året før. Og man havde måttet køre 27,4 mill. km. for at gøre det. Endelig kunne man runde af med at anføre, at man nu havde 17.800 pladser i sine busser.

I 1955 byggede man rutebilstationer i stor stil med garager og anlæg til driften af bilerne. Det skulle jo til med de ambitioner, som DSB havde med at udbygge rutebilvæsnet, og man byggede stort i Århus, Odense, Slagelse Herning og Kolding med helt nye og fine rutebilstationer.

Nye busser anskaffes i 1958/59

I 1958 bestod vognparken af 530 busser, og der måtte anskaffes mellem 40 og 50 nye køretøjer hvert år for at holde vognparken passende moderne. Disse 530 busser var af forskellige typer, hvilket gennem årene havde medført en ikke helt rationel vedligeholdelsesdrift. Det betød, at DSB besluttede sig for at indskrænke de leveringsdygtige chassisfabrikater, som man betegnede dem, til tre, Leyland, Scania Vabis og Volvo. Karrossiererne opbyggedes af Dansk Automobil Byggeri A/S (DAB) i Silkeborg.



I kravene til en rutebil, som den fra Volvo, anfører DSB vigtigheden af, at chaufføren sidder bekvemt. Han skal jo sidde der mange kilometer. På billedet man ser hvordan, og døm selv, om pladsen er så bekvem?

Det havde DAB gjort for DSB og mange andre siden 1913, da firmaet grundlagdes af J. W. Darr. Paradoksalt nok kom de samme tre fabrikker, efter tur, til at eje DAB frem mod lukningen i 2003; den historie kan man Google på nettet. Ydermere var DSB af den opfattelse, at disse tre fabrikker leverede driftsikre og driftmæssigt billige busser. Man kunne tørt konstatere, at man i tiåret frem mod den kommende

anskaffelse havde set km-prisen falde fra 20 til 8,5 øre. Jo, jo, det var billigt at drifte busser.

Man kunne også konstatere, at DSB modtog bus nr. 200 fra Volvo i december 1958 og at leverancerne fortsatte i det nye år.

Man betonedede også, at i busserne skulle der være komfortable forhold for passagererne i form af gode adgangsveje og plads i kabinen til de mange kunder. For kabinens vedkommende med plads til 51 siddende personer, kan pladsen bedømmes på billederne samt bussens undervogn i detaljer.



Foldedøre var noget nyt og smart, det gav bekvem adgang for passagerne.



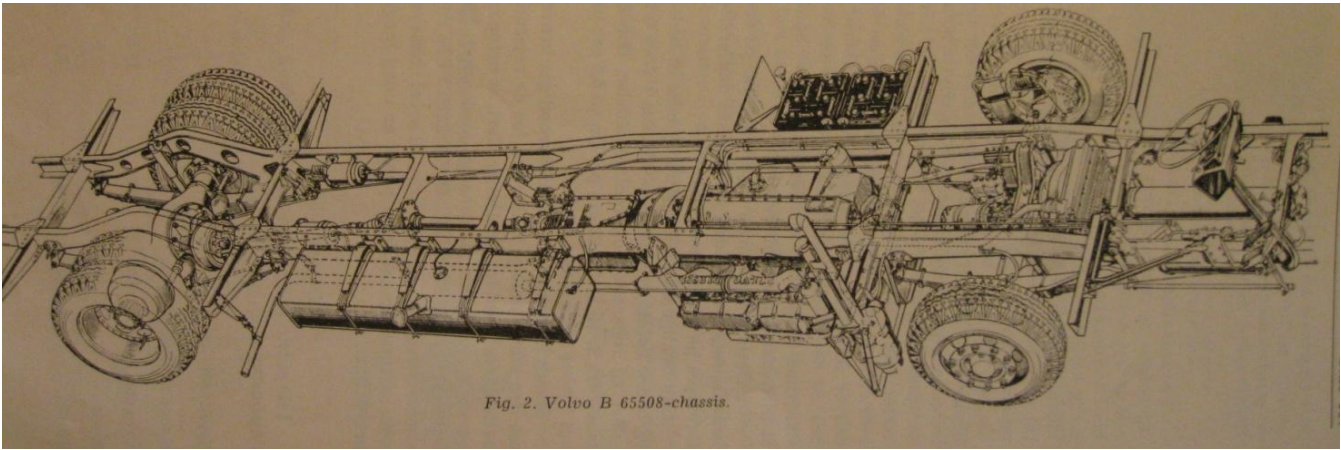
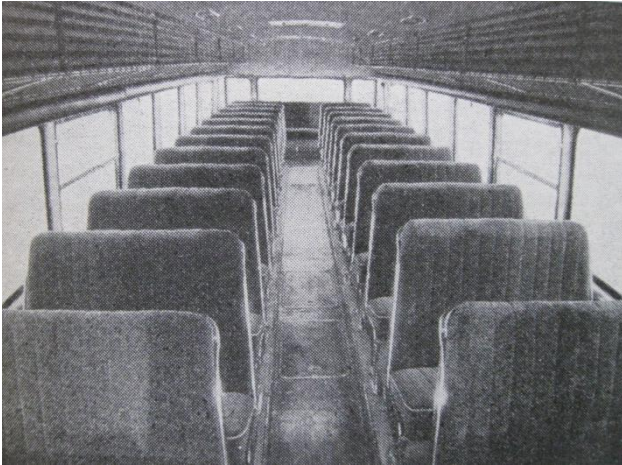


Fig. 2. Volvo B 65508-chassis.



Det var sandelig fint med disse Volvo-busser. Nu kan vi så med fryd i sindet fastslå, at busser er helt nødvendige for at kunne komplettere modelbanen, og at de falder på et "tørt" sted. De skal nok blive en stor succes med adskillige efterfølgere. Til allersidst.....

Anekdoter fra rutebilernes storhedstid i 50'erne.

I 40'erne og 50'erne var min mors onkel, der boede i Spørring mellem Århus og Randers, buschauffør hos en privat vognmand, der havde koncession på ruten Spørring - Aarhus. Nu viste det sig hurtigt, at ruten Århus - Randers var meget indbringende, hvorefter min onkel snart

befandt sig i en DSB-uniform. Det havde han nu ikke specielt mange problemer med, men det var en omvæltning fra at være ansat hos den lokale vognmand, som alle kendte i bysamfundet, og til den store etat helt ovre i det meget fjerne København.

Hvorledes den lokale vognmand blev udkonkurreret eller måtte give op meldte historien desværre intet om. Men, undertegnede har således stået mangelen en aftensstund og spejdet efter den røde bus og råbt til familien, som var den en gruppe af blinde: "Bussen kommer...." .

En anden anekdote fra rutebiltiden, som også er selvoplevet, var, at når samme familie besøgte en anden del af familien i omegnen af Århus, kunne man opleve det, som i dag ville være helt utænkeligt, at man lod børnene tage opstilling ved stoppestedet for at stoppe rutebilen og gøre chaufføren opmærksom på, at ens forældre skam var på vej. De skulle blot lige have overtøjet på. Chaufføren ventede uden at kny. Og når den rejsende familie endelig entrede bussen, mødtes den skam ikke af hoveddrystende eller sure medpassagerer.

Det var dengang, ak hvor forandret.

LT

Så'en lige på faldrebet!!

Er der mere nyt fra B-Models og Van Biervliet, i absolut sidste øjeblik fik jeg fra [Banetilbehør](#) ved Johnni Christensen, et nyhedsprospekt med deres første produktioner, der er på vej. Banetilbehør satser meget på de nyere epoker (man kan jo altid håbe, der også kommer oprindelige udgaver). På det danske område lægges der ud med 1159 i designbemaling og de

små slutlygter, hvilket dækker de sidste driftsår og museumsudgaven frem til i dag. 1158 (Ex DSB) i Contec Rail udgave, blå grundfarve og hvid fartstribes.

Der er flere varianter i støbeskeen, emnet har været lagt ud til "offentlig høring" på [Sporskiftet.dk](#), og jeg kan se at flere af ønskerne er taget ad notam.

NEW sound decoder ESU V4/M4+ with original NOHAB sound ! and more than 20 functions !

First production models :

extra info : juin 2014 - special NOHAB Brochure



Item VB-9201 :

NMBS Loc 5204, met B-logo op neus, enkele gele lijn, 4 lampen
SNCB Loc 5204, avec B-logo sur le nez, simple ligne jaune, 4 lampes



Item VB-9202 :

NMBS Loc 202.020, museum versie TSP, 2 lampen
SNCB Loc 202.020, version musée PFT, 2 lampes



Item VB-9203 :

CFL Loc 1603, met ovaal CFL-logo, 3 lampen
CFL Loc 1603, avec ovale CFL-logo, 3 lampes



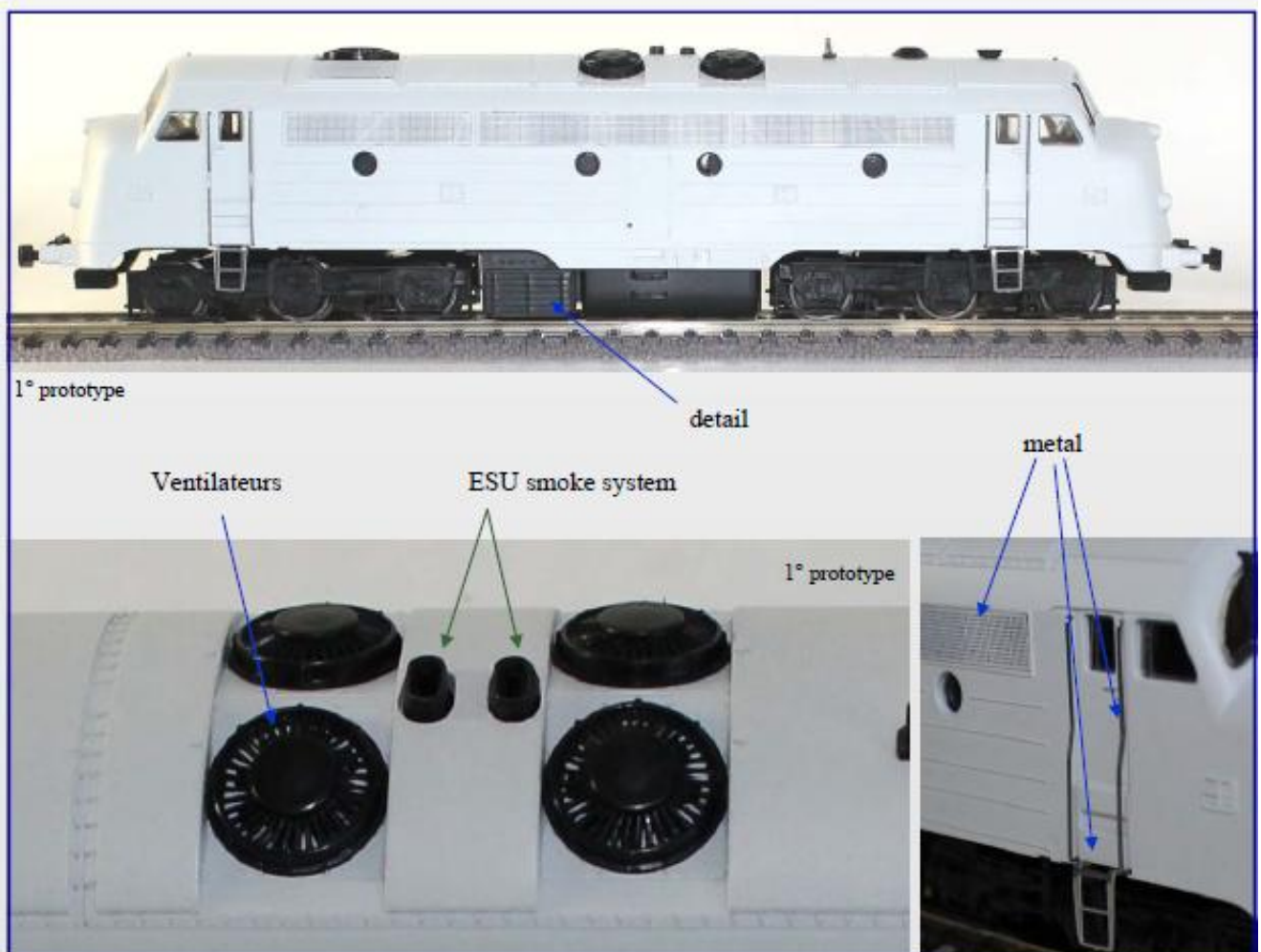
Item VB-9204 :

DSB Loc 1159, met 2 kleine rode lichten onder de koplampen
DSB Loc 1159, avec 2 petites lampes rouges sous les feux



Item VB-9205 :

DSB Loc 1158 ContecRail blauw
DSB Loc 1158, ContecRail bleu



Miniatur - Elbtalbahn Königstein



I en tidligere mindre fabrik, sat nydeligt i stand, holder den meget seværdige Miniatur - Elbtalbahn til. Lad os gå indenfor og se på sagerne.

Sådan lige på hjørnet af foråret, tog fru en og undertegnede på en miniferie fra søndag d. 23.03. til torsdag d. 27.03. i Bad Schandau en meget smuk lille by, beliggende langs Elben. På modsatte side af floden ligger stationen, den er grænsestation til Tjekkiet, så der er og har altid været stor aktivitet på banegården. Mit første indtryk af Bad Schandau er fra september 1994, set fra vinduet i toget til Prag, en meget tidlig

morgen lå hele scenariet hyldet i morgensol og dis - det var rent eventyr! Siden har vi ofte kørt igennem byen, med tog og i bil når vi har holdt ferie i tjekiet. I 2008 gjorde vi området omkring Elben, til vores store overraskelse var der en masse der havde med modelbane at gøre, på en dag nåede vi to meget store LGB havebaner, et besøg hos Tillig fabrikken i Sebnitz og endelig Miniatur - Elbtalbahn i Königstein.



ÖBB "Blauer Blitz" runder et af de utallige sving banen langs Elben slår



En imponerende 12 etagers loklift, desværre var den ikke i drift den dag vi var der.

I 2008 var anlægget meget nyt og meget langt fra færdigt, dog kunne der køres på hovedstrækningen og store dele af det digitale system, der kan køre hele anlægget med 25 tog i en køreplan, fuldstændigt automatisk. Dengang var jeg vældig imponeret over systemets meget realistiske kørsel, med meget bløde nedbremsninger og accelerationer. I år er styringen fuldstændig udbygget og ikke mindre imponerende, der bliver standset aldeles

nøjagtigt hver gang bl.a. lige oven på en afkobler når der skiftes maskine, omløbes på anlæggets hoved station Bad Schandau. Stjrenummeret er et eksprestog trukket af Br 18 006, ved ankomst til Bad Shandau bliver maskinen koblet fra toget, ind i mellem den øvrige (tætte) toggang rangerer den stolte damper ud til drejeskiven på maskindepotet, bliver vendt - herefter køres der tilbage til toget og maskinen kobler til, uden menneskelige indgreb!



Kurort Rathen, en station ved Elben, i øvrigt byen hvor der i virkeligheden er en gigantisk LGB havebane, meget flot lavet.



Et lokaltog har netop fået signal for afgang på Köningstein station.

Anlægget viser stykket mellem Obervogelsang og Bad Schandau og er blevet udbygget med Sebnitztalbahn, fra Sebnitz til Bad Schandau. Anlægget afspejler sammen med materiellet tidsperioden 1950 til 1956. På de 6 år der er gået siden vores sidste besøg er der sket en masse med landskabet og der er kommet en masse autentiske bygninger. der mangler stadig en masse bygninger, der alle, så vidt jeg kunne forstå, er lavet efter et forbillede. så forståeligt nok tager det tid når alle bygninger skal,

konstrueres og bygges, manglende bygninger er markeret med malede skumklodser, groft skåret i form.

Jeg finder standarden meget høj, både teknisk og visuelt, det kan på ingen måde sammenlignes med Miniatur Wunderland i Hamburg, dette anlæg minder mere om et privat anlæg, i stor størrelse! Det koster sølle 5 Euro at komme ind og der er nok at se på til flere timer - se mere på deres [hjemmeside](#), jeg er helt sikker på at i ikke vil blive skuffede.



Hvis nogen skulle være i tvivl, så er der rigtig mange træer på anlægget, men hvad - i virkeligheden står der også træer alle vegne, langs Elben.



Bad Schandau med en masse trafik på. Signalerne på hele anlægget fungerer fuldstændig som i virkeligheden



Br 18 006 klar til afgang fra Bad Shandau, lokomotivet kører aldeles perfekt, ganske som alt det andet materiel på anlægget, det er aldeles imponerende.



Sebnitztal banen krydser over Elben straks efter man er kommet fri af perronnerne, den fine bro er tydeligvis beregnet til et spor mere, om der nogensinde har været det ved jeg ikke.

Banebørstedag

lørdag den 14. juni 2014

kl. 11.00 til 16.00



Næstved Modeljernbaneclub
Sydbyskolen, Nygårdsvej 110
4700 Næstved, www.nmjk.dk

Næstved Modeljernbaneclub byder endnu engang alle modeljernbaneinteresserede velkommen til Banebørstedag. Det er dagen hvor vi holder "Åbent Hus", og vi mødes på en helt uformel måde. Du behøver således ikke være medlem af en klub eller forening. Interessen for modeljernbaner er nok.

Her har du mulighed for, at fremvise din sidste nyskabelse, udveksle erfaringer med andre ligesindede og forhåbentlig få nye ideer. Du kan også opstille og fremvise dine hjemmebyggede modeller. Er dit rullende materiel i størrelse "H0" og udstyret til digitalkørsel efter DCC standard, er der endvidere mulighed for, sammen med et medlem, at køre på NMJK's flotte anlæg.



Årets tema er Lyntog

Temaet vil naturligvis præge arrangementet med udstilling, kørende modeller, osv.

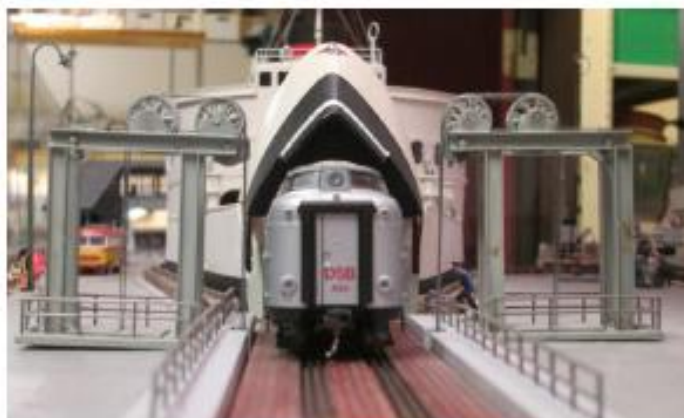
NMJK's brugtbod er åben, og alle vil kunne få mulighed for at sælge og købe jernbane og modeljernbaneudstyr, hvad enten det er nyt eller gammelt. Modelbaneforhandlerne, fabrikanter og private er velkomne blot med et begrænset sortiment. Salget skal kunne foregå fra "bagsmækken" af bilen, fra dit campingbord eller direkte fra den medbragte kuffert. En del af parkeringspladsen og græs arealet foran klublokalet benyttes til salgsaktiviteter. I tilfælde af dårligt vejr, kan vi være inden døre. Det kan ikke forventes, at NMJK stiller borde til rådighed, ligesom der heller ikke kan forventes adgang til el. NMJK hjælper heller ikke med opstilling / nedtagning af boder, men til gengæld er det ganske gratis at deltage.

Vores "Jernbanecafe" tilbyder:

Kaffe, te, øl, vand, kage eller et let måltid i hyggelige omgivelser.

Husk

- Gratis adgang for alle
- Børnene kan lege med vores LGB tog
- Bus lige til døren fra Næstved station – rute 602 mod Nygårdsvej
- Se mere om klubben og evt. nyt om arrangementet på hjemmesiden.



!  Noget for øjet  !



Slagelse station d. 15.12. 2013. VNJ M 2.

Foto.: Martin Hansen.

Et typisk Rodevang foto af et MY lokomotiv med godstog i Odense, i baggrunden ses den meget markante bro med havnebanen på.

Foto.: Rodevang. Arkiv.: Poul Skov Hansen.





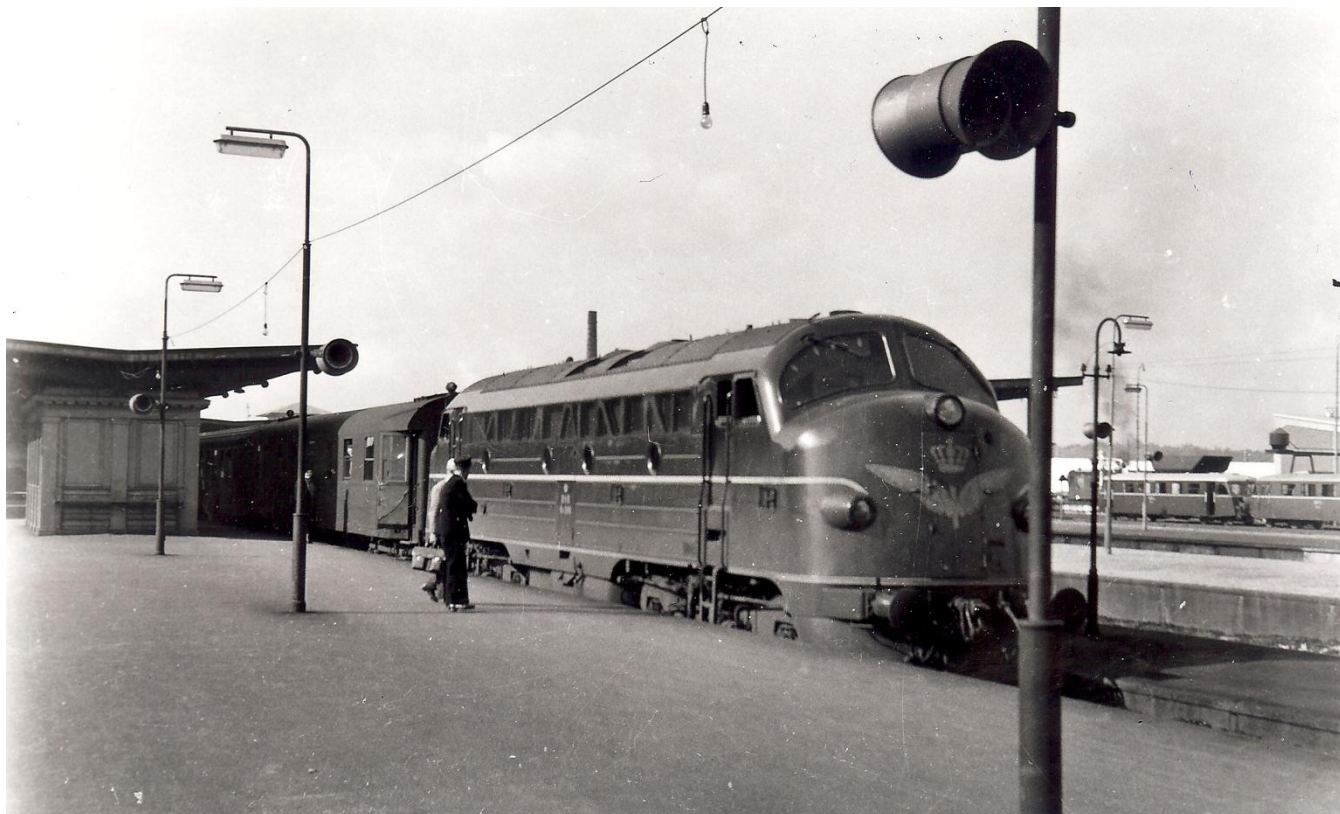
Fredericia gamle station d. 22.04. 1935. ganske kort tid før den nye station blev taget i brug. Der hersker travlhed på stationen, og der er fyldt godt op på sporene.

Arkiv.: Poul Skov Hansen.



Nu vi er ved gamle foto, så er her et fra Roskilde med K 553. Billedet er formodentlig fra 1900 - 1920, der bliver rodet bravt under overdækningen af den oprindelige overdækning af Kalundborgbanens perroner til venstre i billedet. Det kunne måske være i forbindelse med ophøret af brugen?? Oplysninger er meget velkomne!

Arkiv.: Poul Skov Hansen.



En næsten ny MY 1103 i spor 4 på Odense station 1954. Der er afløsning på maskinen og tiltrædende lokomotivfører udveksler oplysninger med togføreren. Bemærk lige den yderst spartanske (nød?) belysning, der er monteret på lygtestanderne!

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



OHJ nr. 5 på drejeskiven i Høng, man kunne fristes til at mene at mand og maskine får sig en stille snak om dagens dont! - stemningen er der! Året er 1964 og fotografen er Arne Kirkeby.

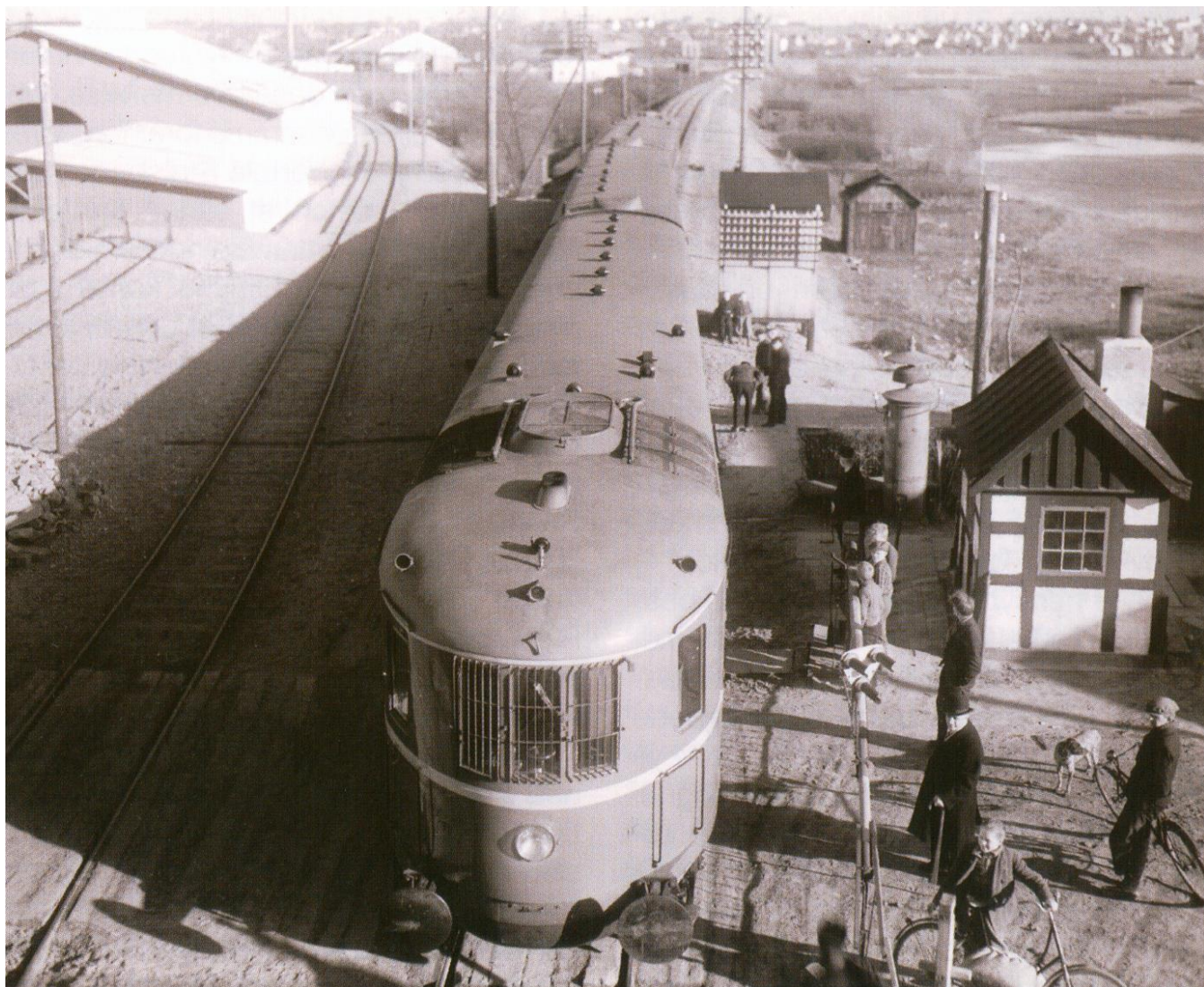
Arkiv.: OMJK.



Lidt med øl vogne, øverst er på Carlsbergers station Hof, en Q maskine har travlt med udveksling af tomme og fyldte vogne. Foto.: DSB.

Nederst er det ZA 99 480 i Odense 1963 der er fotograferet af Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.





DSB nye stolthed MS 1 i 1935 på prøvetur på RHJ, Broen over Gudenåen kan skimtes i baggrunden. Toget nyder stor opmærksomhed fra alle.

Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.

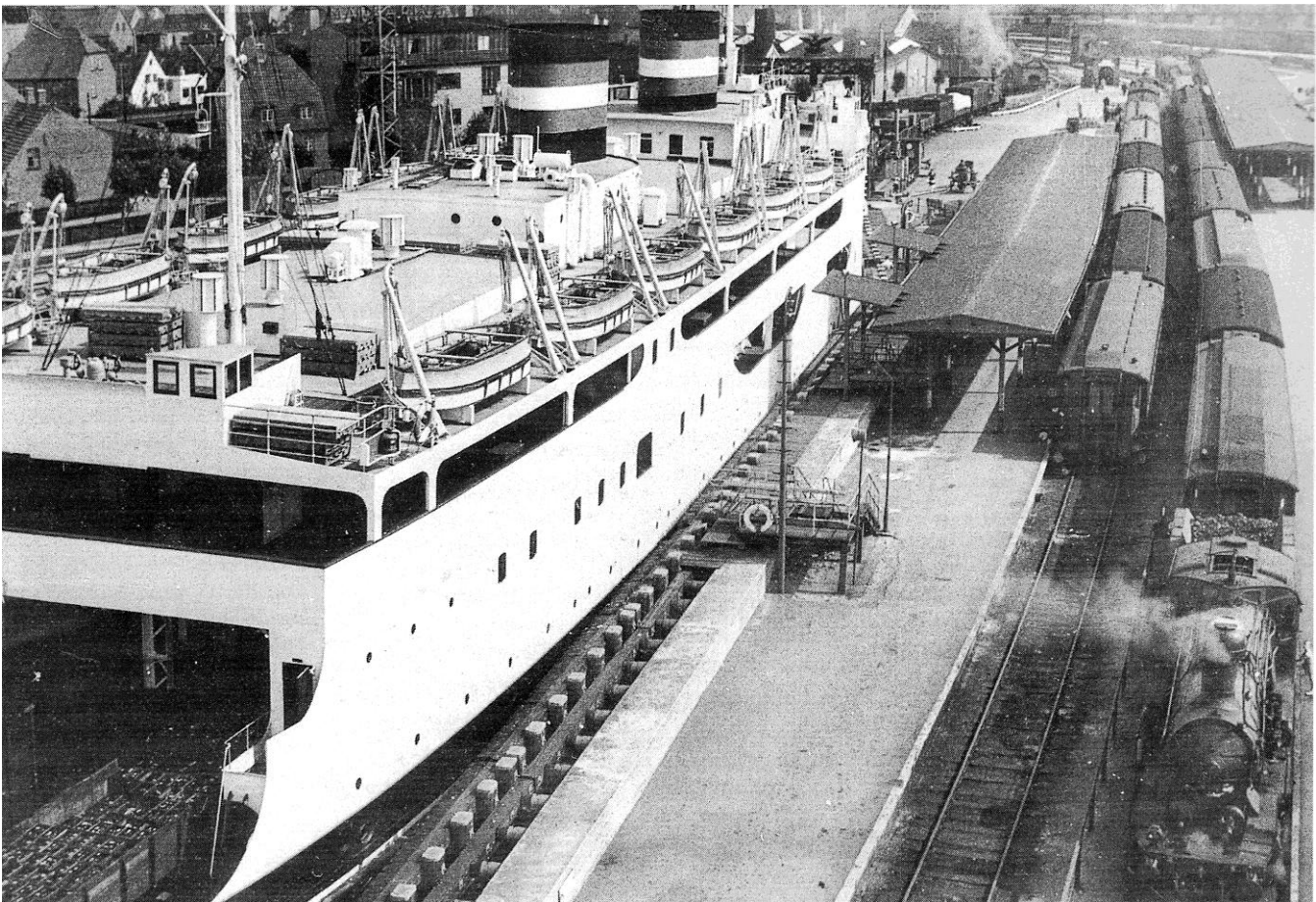


ZE 502 604 fra Jens Villadsens Fabriker, vognen kørte med tjære og var begsort på tanken. En skøn gammel vogn.

Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.



En noget usædvanlig beholdervogn, af DSB ikke anset som en tankvogn og derfor er litra ikke ZE, men ZL 505 001. Der fandtes yderlig en vogn mere ZL 505 002. Disse vogne forsynede Farvandsvæsenet med fedtgas der blev anvendt til deres lysbøjer og kom bl.a. ofte til Korsør med leveringer, så ofte at der findes flere billeder af vognene i Korsør Lokalarliv.



Nu vi er i Korsør, så skal vi da lige have dette skønne billede fra december 1949, færgen er Storebælt (lidt inspiration til Martin) Man er ved at fylde eller tømme færgen for godsvogne, der holder 2 store persontog ved perronerne, udvekslingen af de rejsende er tilsyneladende overstået. P maskinen har haft nok at slæbe på, 11 vogne får jeg det til.

Foto.: Ukendt. Arkiv.: Bjørn Schultz.



Odense Model Jernbane Klub er de lykkelige ejere af en del skønne CIWL vogne i spor 0, den skønneste af dem alle er denne Pullman "Etoile du Nord" spisevogn. Vognen har i dette udseende kørt i Nordekspressen (til / fra Nyborg) i 1946 - 1947.

”KØREPLANEN”

APRIL KVARTAL 2014.

-oOo-

Onsdag	02.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	09.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Mandag	14.	April	Klubben 13 år.	
Onsdag	16.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	23.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	30.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	07.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	14.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	21.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	28.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	04.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	11.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	18.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	25.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

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

1. onsdag i måneden laver kokken varm mad. Af hensyn til indkøb bedes I tilmelde til Martin. Normal spisetid er kl. 18:00.

Eksterne aktiviteter

Følg dette link.: www.my1287.dk, så finder du Danmarks mest detaljerede oversigt over (næsten) alt, hvad der rør sig i vores hobby. Og når du så er på hans side, så er der masser af andre spændende emner at fortabe sig i.

HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

som f.eks. DSB litra C - K - O m.fl.



Skovgårdsvej 5 • DK-8310 Tranbjerg J
f.lekbo@mail.dk • Mobil +45 40 54 34 09 • Fax +45 86 29 99 34

Åbningstider:

Mandag 15.30-19.00 • Torsdag 15.30-18.00 • Lørdag 10.30-13.00
eller efter telefonisk aftale.

Vi fører et stort udvalg i kendte og sjældne mærker i H0 - DC modeltog,
lokomotiver - vogne - huse - landskabsmaterialer og byggedele

www.felixteam.dk