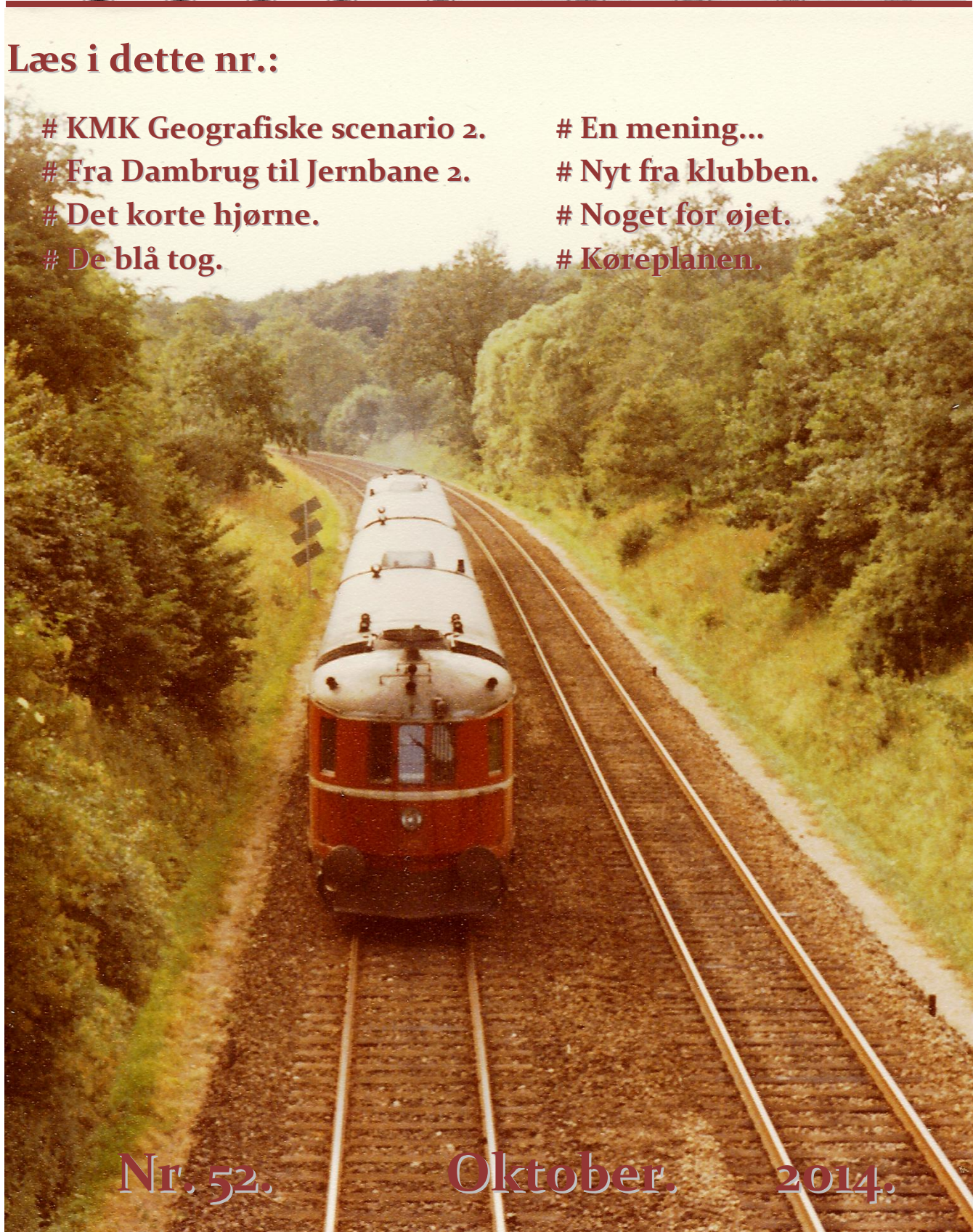




Læs i dette nr.:

- # KMK Geografiske scenario 2.
- # Fra Dambrug til Jernbane 2.
- # Det korte hjørne.
- # De blå tog.

- # En mening...
- # Nyt fra klubben.
- # Noget for øjet.
- # Køreplanen.



Nr. 52.

Oktober.

2014.

Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

Vagn Østerballe
Karlemosevej 51. 2 / Th.
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
(Under opbygning)

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
Ktn. 2551 586858

I Kupevinduet

Sikke en sommer vi har haft i år, man kan dårlig huske hvordan man keder sig i regnvejr! Nede i kælderen har vi, mere end nogensinde, kunne mærke varmen og i særdeleshed den deraf følgende høje luftfugtighed. Indsatsen har der dog ikke været noget at klage på, man svedte bare lidt mere!

I år har vi ikke haft specielle mål til beboerdagen, men har "Bare" fulgt vores almindelige plan, som vi rent faktisk er en del foran! Selve beboerdagen forløb meget godt, der var stort ryk ind og vores Svenske Pølseret gjorde lykke.

Side X Modellen må holde pause denne gang, jeg har ikke haft ret meget tid til at snuse rundt, eller til modelbyggeri og så har der været usædvanligt stille på markedet i denne sommer. Jeg håber selvfølgelig at vi i næste nummer har en hel masse at fortælle, også på den front.

LT forsyner os med "lidt" baggrundsviden omkring andelsbevægelsens virksomheder, disse var i høj grad en stor kunde hos jernbanen og derfor et vigtigt indslag på en dansk modelbane, ikke mindst i epoke III.

Ellers er det anden del af Fra Dambrug til Jernbane, der kommer også en tredje del og så tror jeg der er kogt suppe nok på den sten!

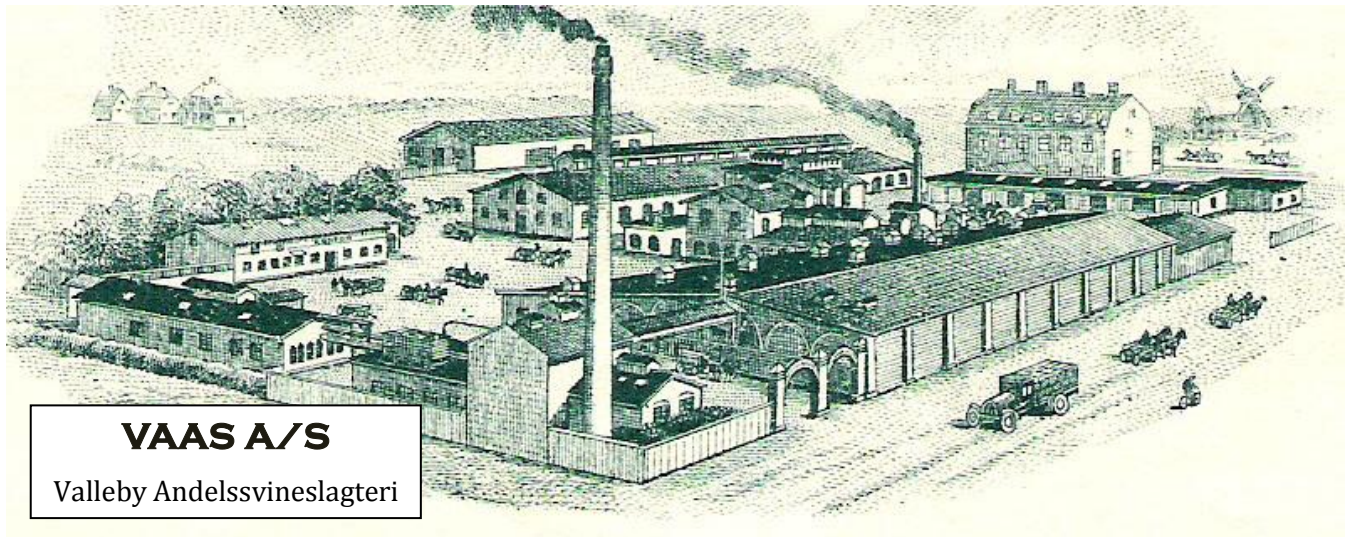
Jeg har i et stykke tid arbejdet på en historie om CIWL spisevogne i Danmark i epoke III, relateret til hvad der findes i model, med lidt held er historien klar til nummer 53. Det er et meget spændende og overraskende emne.

Tilbage er der vist bare tilbage at ønske læserne god fornøjelse med Mosebanen nr. 52.

INDHOLD.

- Side 2.** I kupévinduet.
Side 3. KMK geografiske scenario 2. del
Side 12. Fra Dambrug til Jernbane. 2.
Side 27. Det korte hjørne.
Side 26. De blå tog.
Side 30. En Mening.
Side 32. Nyt fra klubben.
Side 64. Noget for øjet.
Side 67. Køreplanen.
-

Forsidefoto.: "Bastarden" firevognslyntoget der blev bygget på resterne af det 3 vognstog der brændte 19 december 1938. Toget var nemt at kende, da det som det eneste 4 vognstog, aldrig fik monteret den store toplanterne. Toget er fanget lige før Årup på Fyn, på vej mod Odense.
Foto.: Hans Gerner Christiansen.



VAAS A/S

Valleby Andelssvineslagteri

KMK geografiske scenario 2. del.

Industriene.

I det forrige nummer gav jeg et bud på første del af den historie, der kunne have ligget til grund for det mikrostykke af Danmark, vi er i færd med at opbygge i klubben. I denne udgave fortsætter jeg beskrivelsen ved at zoome ind på baggrunden for nogle af de nøgleindustrier, vi påtænker på klubbens anlæg. Men, først nogle grundlæggende betragtninger om hvorfor?

Formålet er denne gang at beskrive de af industriene, som havde dybe rødder i andelsbevægelsen og dens driftige andelshavere, og det i deres oprindelige ramme, som var så betydningsfuld. De største af vore udvalgte industrier udsprang af og etablerede sig i købstaden eller stationsbyen med andelsbevægelsen som baggrund. Derfor er det ikke uden betydning at få et kort strejf af den historie med.

Stationsbyen er som udgangspunkt hjørnестenen i hele scenariet. I klubbens tilfælde forankres strengen af stationsbyer i to større købstæder, Søndre Godtgemt og Korsøre, der ligger i hver sin ende af "strengen". De to byer er udgangspunkterne for hele driftsideen, og de mellemliggende byer er ingredienserne.

Midt i fokuseringen på driftsideen med dens indbyggede balancer i "godsflowet" forårsaget af ønsket om fornøjelig aktivitet, når anlægget engang er "færdigt" til plankørsel, er det vigtigt ikke at glemme, hvad det er for industrier, vi har med at gøre, hvad de producerede, hvor de sendte produkterne hen og i hvilke mængder, for at sikre et realistisk grundlag. Vi kan og skal ikke bare fylde ud med en industri, fordi det enten ser pænt ud i landskabet eller fylder godt op et glemt hjørne. Det hele skal passe sammen - nøje! Sluttelig skal vore godstransporter præcist afspejle DSB's ditto i perioden 1954-58. Der er således mange detaljer, som skal passe

sammen i den matrix. Følgelig, er det fordelagtigt for alle at få en forståelse for industriernes art, så det realistiske grundlag styrkes og forbliver den røde tråd i køreplansspillet. Men allermest vigtigt er det af hensyn til fremstillingen af de store industrier. De skal være tidsmæssigt nøjagtige og oprindelige.

Derfor beskrives andelsbevægelsen betydning for købstadens og stationsbyens etablering, udvikling og funktion kort. Andelsbevægelsen affødte en stor del af de industrier, som gjorde det muligt for stationsbyen at vokse og udvikle sig. Som oftest forglemmes denne betydning. Det søger dette indlæg at rette lidt op på.

Meget kort rids af andelsbevægelsens historie

Starten på andelstanken i Danmark er fastsat til 1866, selvom forudsætningen for bevægelsens opståen går endnu længere tilbage og begynder uden for landets snævre grænser. Bevægelsens idemæssige start skal findes i England. Som så mange andre merkantile initiativer, fostredes tanken om et fællesinvesteringsselskab derovre. I Danmark havde tankerne tillige deres rod tilbage i landbrugsreformen fra slutningen af 1700-tallet, hvor de mellemstore brug sattes i centrum for den fremtidige produktion og udvikling. Det betød, at man fik behov for større faciliteter, der kunne aftage, forædle og distribuere den voksende produktion af mælk, kød og korn. Etableringen af sådan et større produktionsapparat var meget bekostelig for den enkelte, men hvis flere gik sammen i et fællesskab om at bære den økonomiske risiko, blev ønskerne pludselig realiserbare. Det blev en demokratisk sammenslutning, hvor hver mand havde een stemme, når afgørelserne skulle tages.

Det er ikke forkert at antyde en socialistisk baggrund. Sikkert derfor, at man ikke hører meget til bevægelsen i USA!

Årsagen til, at vi i Danmark fastsætter 1866, som den reelle startdato for andelstankens konkretisering, skyldes etableringen af den første brugsforening i Thisted i Nordvestjylland. Brugsforeningerne bredte sig herefter så hastigt, at de i 1896 kunne samle sig i de "Forenede Danske Brugsforeninger", måske bedre kendt under forkortelsen FDB, der anvendtes i mange år.

En kort årrække senere etableredes det første andelsmejeri i 1882 i Hjedding i Sydvestjylland. Andelsslagterierne kom med fra 1887 og de første korn- og foderstofselskaberne opstod frem mod og omkring det forrige århundredeskifte. Senere opbyggedes flere konservesfabrikker på den samme grundlag.

Andelsmejeriet



Hjedding Andelsmejeri

Det største og mest moderne andelsmejeri blev bygget i Hjedding i 1882 (Se billedet). Det for os interessante er, at det var vanskeligt for andelshaverne at enes om mejeriets placering i forhold til jernbanen. Men efter 13 generalforsamlinger fandt man alligevel ud af det. Så man kan vist roligt sige, at der var tale om en "hård" fødsel. Vi er vel derefter alle bekendte med udviklingen, der kom. Andelsmejerierne bredte sig hastigt ud over det ganske land. Hver en lille stationsby fik sit eget mejeri, der tjente lokalsamfundet på bedste vis. I 1894 var der 907 andelsmejerier og endelig i 1909 var der ikke færre end 1163.

Andelsbevægelsen var en betydende forudsætning for landsbyens transformation til stationsby og måske endog i en senere fremtid til en købstad. Vi bør huske på, at de mejerier, slagterier, korn- og foderstofselskaber, konservesfabrikker samt brugsforeninger, som vi bygger på anlægget, sandsynligvis aldrig ville være blevet til noget uden andelsbevægelsen. Derfor giver det god mening at orientere om den.

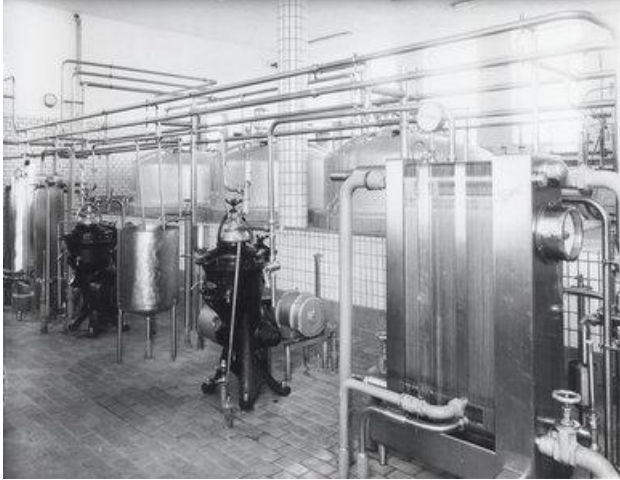
Meningen har, som tidligere skrevet, ikke været at genfortælle hele andelsbevægelsens lange og spændende historie, men blot at give et kort rids af de karakteristika, der gør nytte for os som modelbyggere. Uden at det bør forvirre læseren, vil klubbens egne andelsinstitutioner blive flettet ind med det formål at knytte disse til en realistisk ramme.



Den genkendelige smørkerne

Det fik dermed en dominerende rolle i landbruget, fordi det store andelsmejeri

muliggjorde en langt mere rationel produktion af mælkeprodukter til eksport og til indlandet. Landet kunne nu meget bedre forsyne de store byer med friske produkter. Tænk blot på Trifolium og Enigheden i København. Der var daglige mælketoget hertil fra oplandet og vel undertiden helt fra Jylland.



Skummetmælksproduktion

Andelsmejeriet opnåede næsten at blive stationsbyens vartegn, i hvert fald et vigtigt et af slagsen.

En lille, men vigtig observation til modelbanen er, at man ophørte med anvendelsen af mælkejunger i slutningen af 60'erne, da man overgik til afhente mælken i tankvogne. Det

betyder, at dyrkerne af sen epoke III bør være varsomme med udsmykningen af mejeriets og gårdenes omgivelser.

Desværre ophørte andelsmejeriets udvikling og eksistensberettigelse fra sidst i 60'erne, da de store mejerisammenslutninger indledtes. Hvem husker ikke "Kløvermælk" og "MD Foods", som markerede slutningen på en stor epoke i Danmark. Det endelige dødsstød mod æraen kom, da Arla kom til. Standartproduktet var nu en realitet. Væk var smagsnuancerne, det lokale præg, den lokale omhu og stoltheden ved et særegent kvalitetsprodukt. Tænk blot på alle de ostetyper, der forsvandt! Hvad blev der af "Maribo, Elbo, Fynbo og Molbo"? I dag har vi blot den uovervindelige, strømlinede og ensrettede Danbo tilbage. Som den ene af de to danske forfattere, der nogensinde har modtaget nobelprisen i litteratur Henrik Pontoppidan skrev: "Ak, hvor forandret!" , og det er jo rigtigt. (*Den anden var i øvrigt Johannes V. Jensen*).

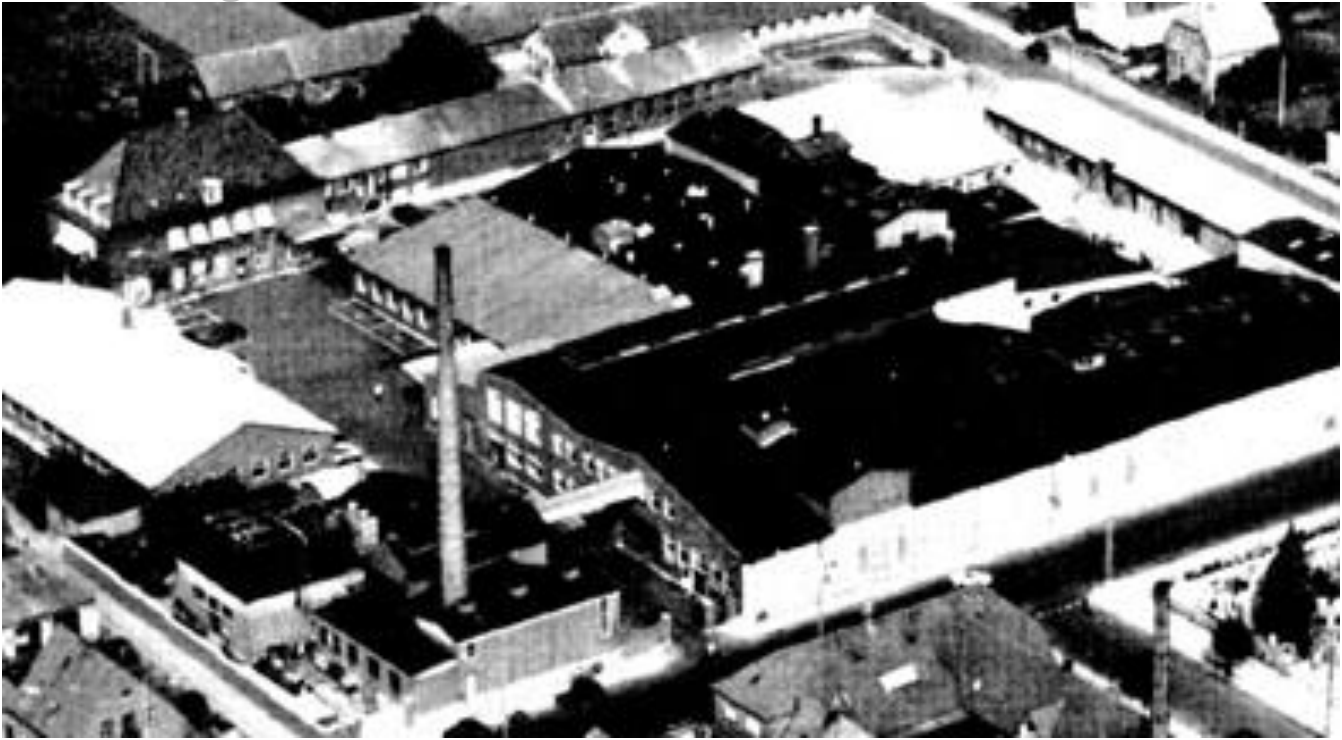
Faktaboks

I Danmark var der 100 slagterier, heraf var 62 andelsslagterier. I 1960 begyndte fusioneringsbølgen, der reducerede antallet af andelsslagterier til 2!



Hjeddning Andelsmejeri, efter en større modernisering.

Andelsslagteriet. 1.

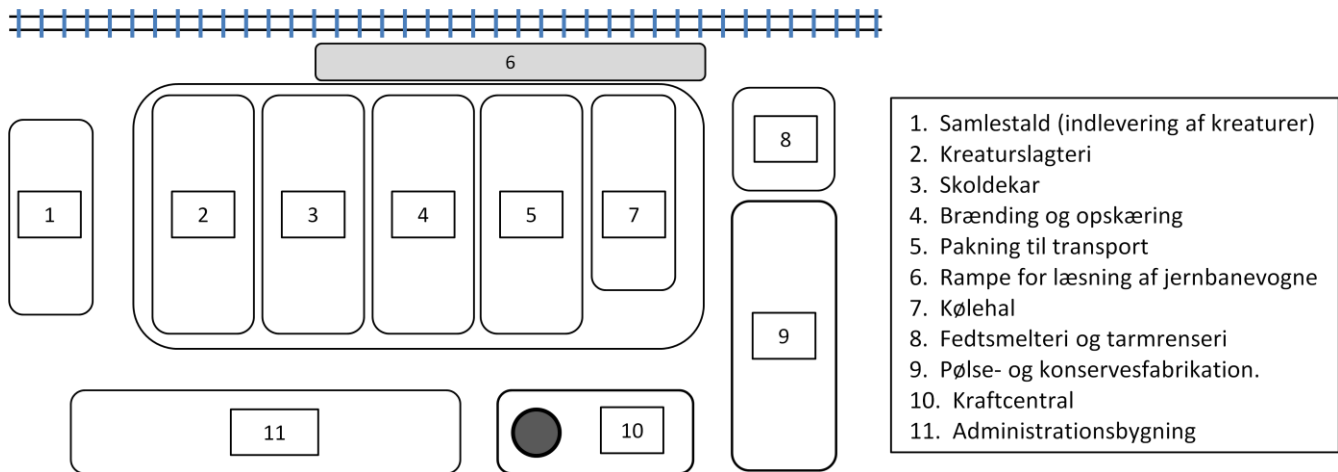


Ringsted andelsslagteri.

Det store lokale slagteri opstår

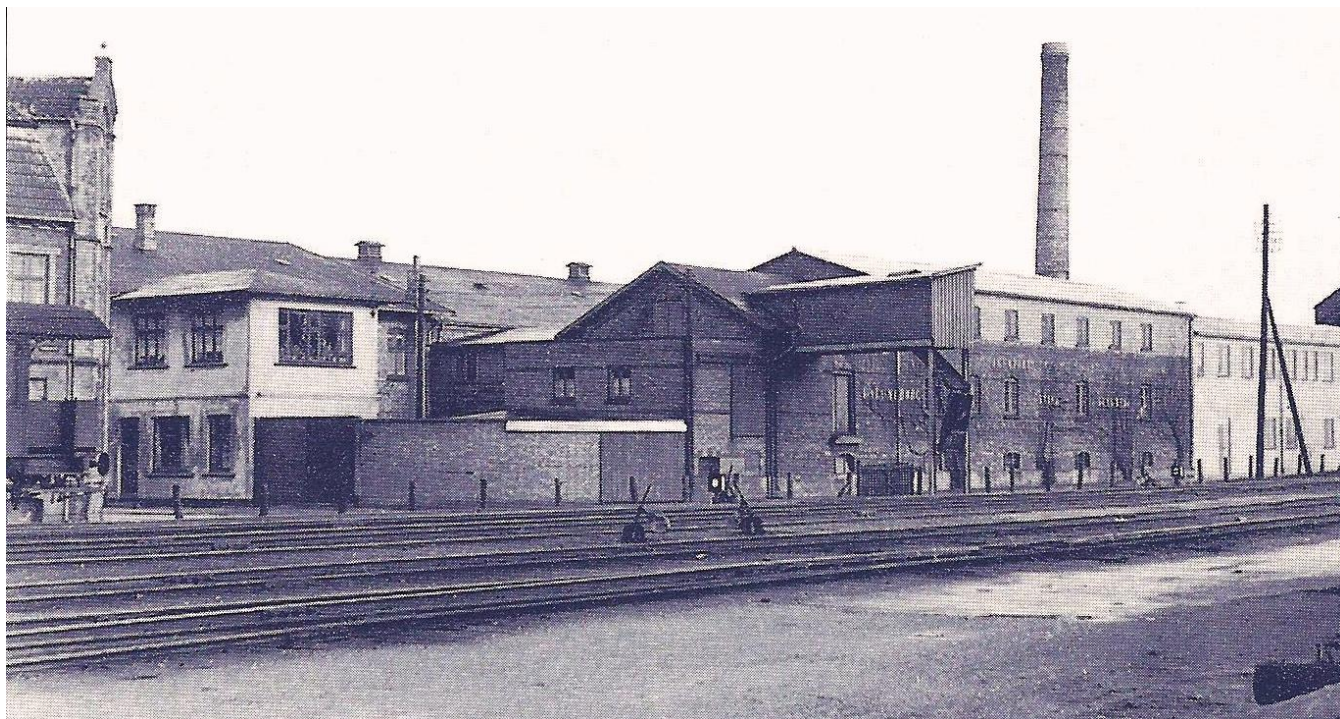
På samme måde som andelsmejeriet, opstod Andelsslagteriet. Det var grundlæggende de samme tanker der lå bag, finansieringsmæssigt -

altså. Et typisk andelsslagteri opbyggedes som afbildet i nedenstående plantegning, der indeholder de gængse elementer:



Arbejdsgangen var (er) typisk den, at kreaturerne afleveres af bonden ved bygn. 1, hvor de samles i store stalde for derefter af blive ledt ind i slagtehallen, 2, hvor dyret ombringes. Derefter skoldes det, 3, hvorefter det brændes for at slippe af med de stride børster, som ingen ønsker at spise, og endelig selve opskæringen i halve svinekroppe til eksport, 4. Svinekroppene blev til sidst lagt i sejldugsposer, kaldet baldning, der syedes sammen og bragtes til kølehallen eller ud i en jernbanevogn, 6. Nu var det ikke således, at al produktion var rettet mod udlandet, hvilket i realiteten

udgjordes af Storbritannien, men der blev også produceret til hjemmemarkedet. Det tog man naturligvis hensyn til i opskæringshallen, hvor man i finopskæringsafdelingen skar kødet til, som ønsket af den danske forbruger. Jeg tror næppe, at andre folkeslag ønsker en stor flæskesteg med svær på til jul. Prøver man at redegøre overfor en udlænding, hvad flæskesvær er, rynker denne ofte voldsomt på næsen. Nævner man så fortryllende fedt med løg og æbler i samme åndedrag, plejer de som regel at besvime. Gammel ost har samme effekt på amerikanere i øvrigt.



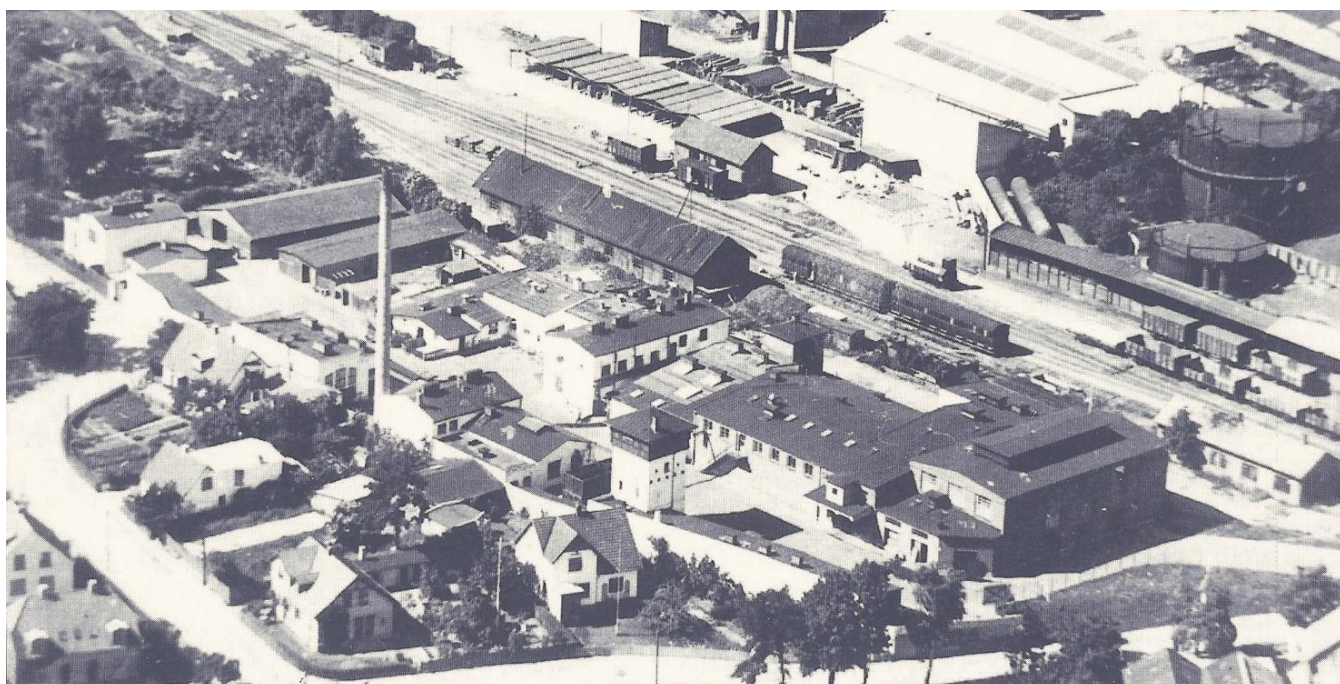
Roskilde Andelsslagteri

I administrationsbygningen tronede direktøren for svineslagteriet over et lille hold bestående af en veterinær (*dyrlæge*), et par kontorassistenter, en regnskabsfører med assistent, for det var jo hårdt at tælle samme og trække fra en hel dag - det var jo i den analoge tid uden computerne til alt det grove! Hertil kom et antal yngre damer i sekretærrollen.

Ofte var den ene af assistenterne en god og villig ung mand med en pæn realeksamen og ud af respektabel familie, der var i lære til noget større. Han levede i håbet om selv en dag at kunne sætte sig i direktørens polstrede kontorstol, ryge et par cerutter, mens man lagde ansigtet i meget alvorlige folder og tog imod

vigtige telefonsamtaler. Efter frokosten kunne man altid hygge sig lidt med at udnytte sit privilegium til at hundse lidt rundt med kontorpersonalet.

Naturligvis, var det ikke altid lige nemt at være direktør for et Andelssvineslagteri, da der altid var en bestyrelse, som krævede resultater i form af gode priser for produkterne, lave lønninger til medarbejderne og en ekspanderende produktion. Måske lå den største interessekonflikt i, at direktøren søgte at tænke i langsigtede større investeringer, i modsætning til bestyrelsen, som tænkte kortsigtet profitorienteret.

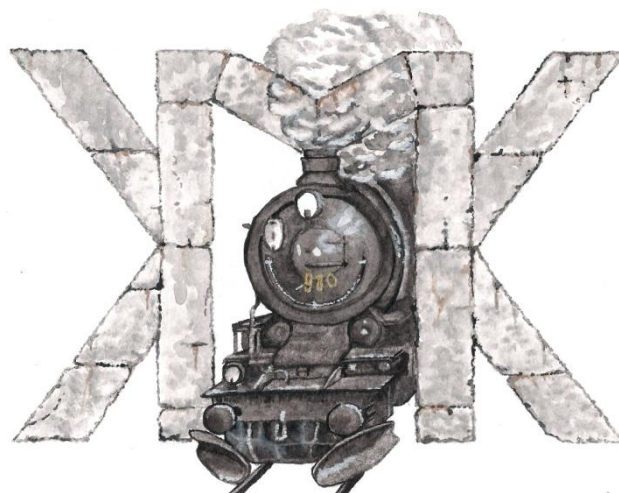


Et større Andelsslageteri, vi har desværre ingen oplysninger om hvor - måske læserne kan hjælpe?

Sammenhængen mellem andelsslagteriet og slagteren på "hjørnet".

Som allerede nævnt ovenfor, var produktionen bestemt ikke udelukkende rettet mod de lukrative eksportmarkeder. Der eksisterede også et solidt hjemmemarked, hvor den kødspisende dansker, der i gennemsnit kunne fortære eet svin årligt, nok var værd at producere til. Ja, i tyverne og trediverne ligefrem opfordrede regeringen befolkningen til at spise mere kød for at øge produktionen i landbruget! (*Stik modsat af, hvad man anbefaler i dag*). Det medførte efterhånden, at de store slagterier med fordel kunne overtage slagtingen og grovopskæringen for den lille slagter, der hidtil selv havde stået for ugens slagtinger nøje afpasset ud fra, hvad han skønnede, behovet ville være i den kommende uge i køkkenet hos den hos ham handlende husmoder. Så, konsekvensen kunne let være den, at den lille slagter skønnede forkert, og ved ugens udgang stod med en vis overproduktion, som han ikke kunne omsætte. Da han ikke rådede over noget køleskab, som han kunne hænge den overskydende produktion ind i, til den efterfølgende uges handel, kunne kødet enten gå tabt, med et ubehageligt økonomisk tab til følge, eller slagteren måtte "husere". Det betød, at han med sit kød på en stor træbakke vandrede ud til kunderne for at faldbyde sin overproduktion. Der kunne de store slagterier med isnedkølingskapacitet komme ham til hjælp, så den lille lokale slagters produktion blev meget mere fleksibel og dermed økonomisk. Han kunne i stedet købe stort ind hos andelsslagteriet, der langt bedre kunne disponere sin produktion².

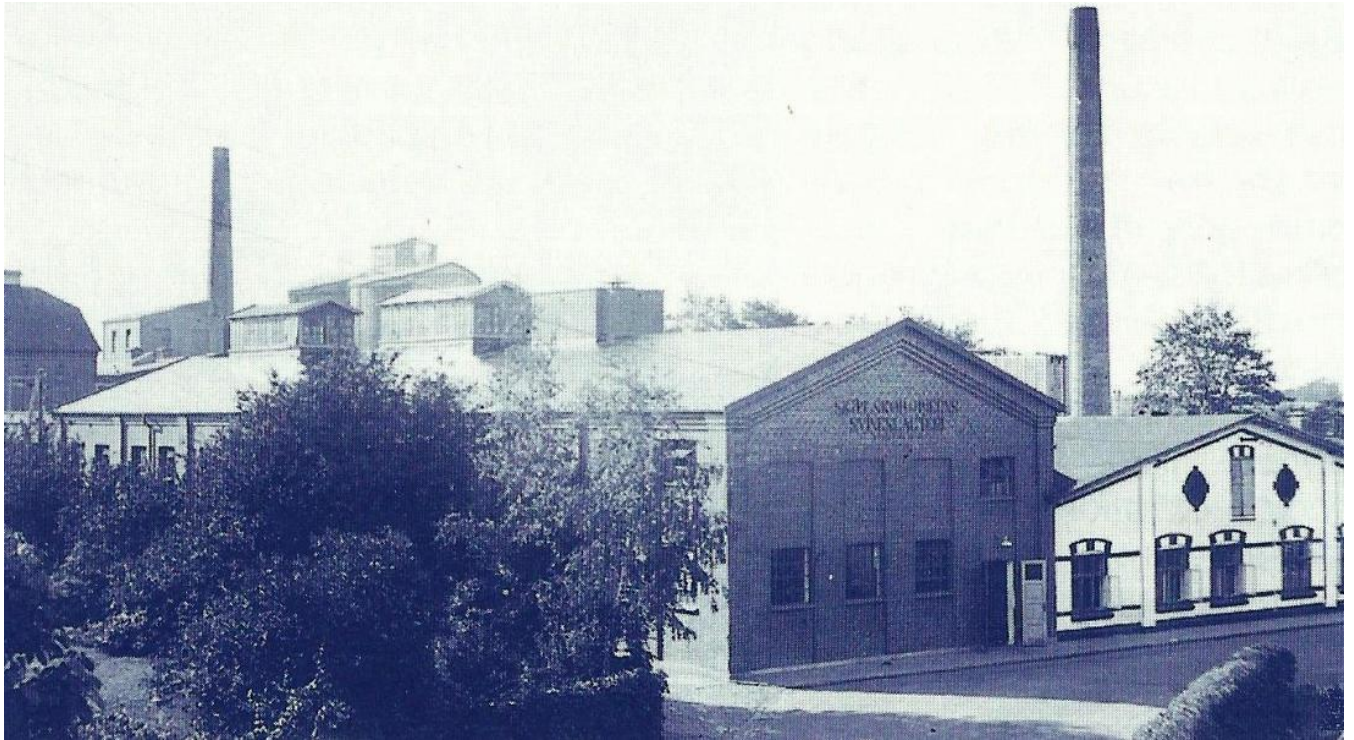
I en mellemstor købstad var der i 20'erne og frem til 50'erne massevis af slagteriudsalg. Det var ikke ualmindeligt, at der i en købstad var mellem 30 og 40 slagtere. Det er der ikke mere. Årsagen hertil skyldes, at byboerne dengang ikke havde kølekapacitet, hvorfor indkøbene hos slagteren måtte foretages dagligt i små portioner. Da køleskabet blev hver mands eje fra slutningen af 50'erne og begyndelsen af 60'erne. Jeg erindrer eksempelvis VIME, som var et af de første supermarkeder i Århus, der dukkede op i 1960, og som meget hurtigt fulgtes af det første Føtex, der i dag er en del af en stor landsdækkende kæde. Det var ikke alle slagterier, som havde tilknyttet en konserverafdeling. Faktisk var det en facilitet, der fandt udbredelse i 40'erne. Hvem husker ikke JAKA i Aarhus og Nørresundby Svineslagteris dåsefrikadeller og bøffer i de militære rationer? Læs næste afsnit!



Allingaabro

Et forlæg til vort eget Andelsslagteri i Valleby?

Andelskonservesfabrikken



Også her mangler oplysninger, navnet på gavlen er noget utydeligt. Første ord kan være "Skive", det næste er ikke til at få mening i, til sidst står de formodentlig "svineslagteri".

På samme måde, som slagterierne og mejerierne, voksede der konservesfabrikker frem i Danmark efter forrige århundredeskifte og specielt frem mod og under den første verdenskrig. Man havde fundet ud af, at det lod sig gøre at gøre fødevarer langtidsholdbare ved at opvarme dem og putte dem i lufttætte beholdere. Først af glas siden af blik i form af dåsen. Det var gullaschen, der lagde grunden til opblomstringen i Danmark. Eksporten til det tyske marked var dengang umættelig, og det helt uden at tale om kvaliteten, da alt kunne sælges. Der gik dengang mange rygter om, at godtfolk burde holde deres hunde og katte inden døre, hvis de boede tæt på en gullaschfabrik. Der blev grundlagt enorme formuer på salg af gullasch til de krigsførende magter.



Nu var det ikke blot første verdenskrig og gullasch, der medvirkede til opblomstringen af konservesfabrikker i det ganske land. I mellemkrigsårene og langt op i 60'erne var konserves langt den mest udbredte måde at gøre fødevarer langtidsholdbare på. Saltningens tid var ovre efter afslutningen på den anden verdenskrig. Kølehuse begyndte at skyde op, og disse varslede frysningens tid.

Faktaboks

Dåseåbneren patenteredes i 1858!

I 1935 etableredes DAK eller Dansk Andelsslagteriers Konservesfabrik i Roskilde. Den slog sig hurtigt op på en produktion af skinker på dåse, som var særdeles velegnet til eksport, hvilket stadig er tilfældet i dag, omend i lidt mindre omfang.

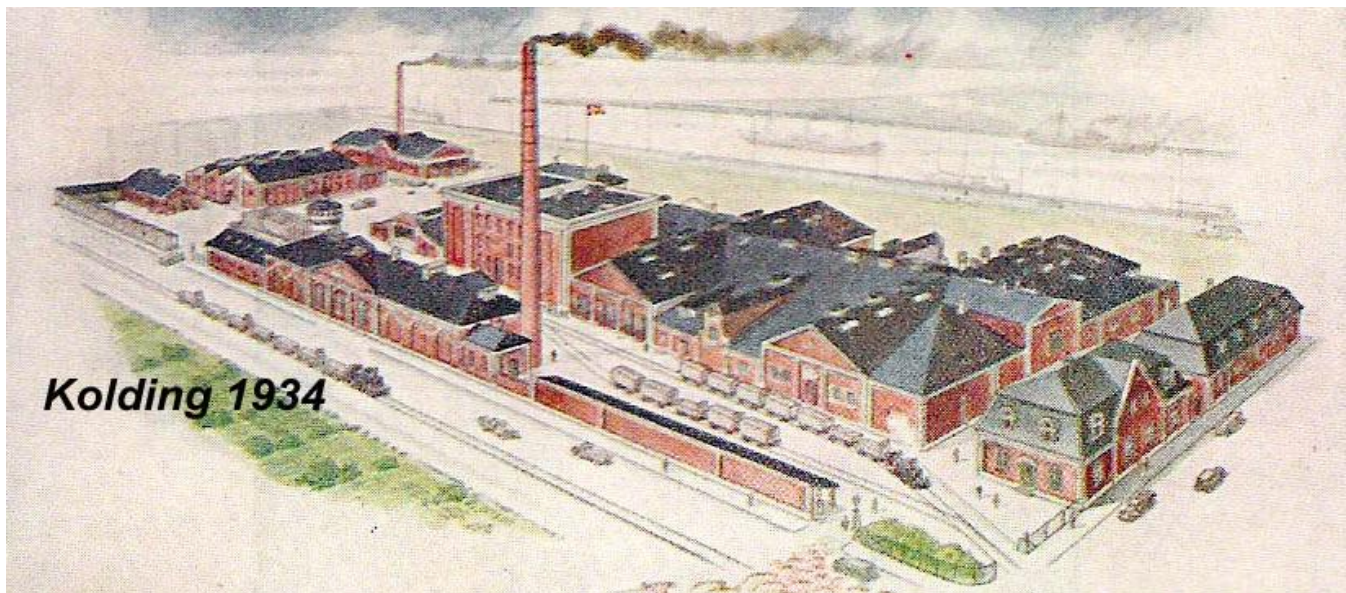
Efterhånden var der 23 slagterier om at eje DAK. Bl.a. kom følgende slagterier med: Svendborg, Fåborg, Bogense, Hjørring, Frederikshavn, Sæby, Brønderslev og Vrå.

En kreds af andre jyske slagterier diskuterede i 1950 stiftelsen af en fælles konservesfabrik, og der blev ført forhandlinger med DAK om samarbejde evt. optagelse i DAK. Dette kunne man dog ikke enes om, og en konkurrent til DAK blev stiftet i Jylland: JAKA⁵.

Men ak, dåsemaden kom på retræten fra sidst i 60'erne, da køleskabet kom ned i et masseproduceret prisleje, hvor alle kunne være med, og det blev hver mands (eller kvindes) eje. Dette varslede (også) konservermetodens nedgang og næsten udslettelse.

Og dog! Når man tænker på konserverprodukter er noget af det første der melder sig i hukommelsen sikkert dåseferskner og -ananas, for slet ikke at tale om grønærter og gulerødder til karbonader og tarteletter. Og det kan man jo heldigvis få endnu. Jeg vil altid huske en stor

reklame for Fyens Konserverfabrik, der i mange år prydede en stor husgavl, som man ikke kunne undgå at bemærke, når man med toget forlod Odense station med retning mod Jylland. Den var malet i stærke farver, og jeg erindrer ærterne på dåsens papirudsmykning som særlig livagtige. Netop, fordi disse fabrikker repræsenterer en svunden tid fra 50'erne, skal sådan een med. Det er vigtigt at få den anbragt på anlægget, så der kan leveres råvarer til fabrikken og færdige produkter fra den.



Andels korn og Foderstofselskaberne

På samme måde som for slagterierne, mejerierne og konserverfabrikkerne, som beskrevet oven for, anvendtes finansieringsmetoden også på korn- og foderstofselskaberne. Nøjagtigt som disse, dukkede korn- og foderstofselskaber op fra slutningen af 1800-tallet. I Jylland var det især Jysk Andels- og Foderstofforretning, JAF, der blev kendt. På Fyn var det FAF og på

Sjælland var det ØA eller øernes andelsselskab for indkøb af foderstoffer og og *Dansk Andels-Gødningsforretning (DAG)*, der huserede. Meget kort beskrevet fusionerede de nævnte firmaer plus en hel del til i det store og landsdækkende selskab DLG eller Dansk Grovare Selskab, men det skete længe efter, at vor gode gamle epoke III b, var rundet ud. Så det må andre tage fat på.

Dansk Andels Ægekspert

Dansk Andels-Ægekspert (senere DANÆG) skal også omtales, fordi vi har planlagt et ægekspertfirma i Fjordby. At en andels ægekspert er tilvalgt skyldes to forhold: Det ene er, at DSB kørte lystigt med æggene i vores periode, og de anden er, at vi skal have vore hvide I-vogne ud at køre, når den tid kommer. Ægekspertfirmaerne havde samme fordele for producenten som

mejerierne og slagterierne, at de kunne samle stort ind og eksportere økonomisk forsvarligt, hvilket den enkelte producent i sagens natur ikke kunne. Så også i denne sammenhæng var andelsbevægelsen en praktisk og relativt lukrativ løsning.

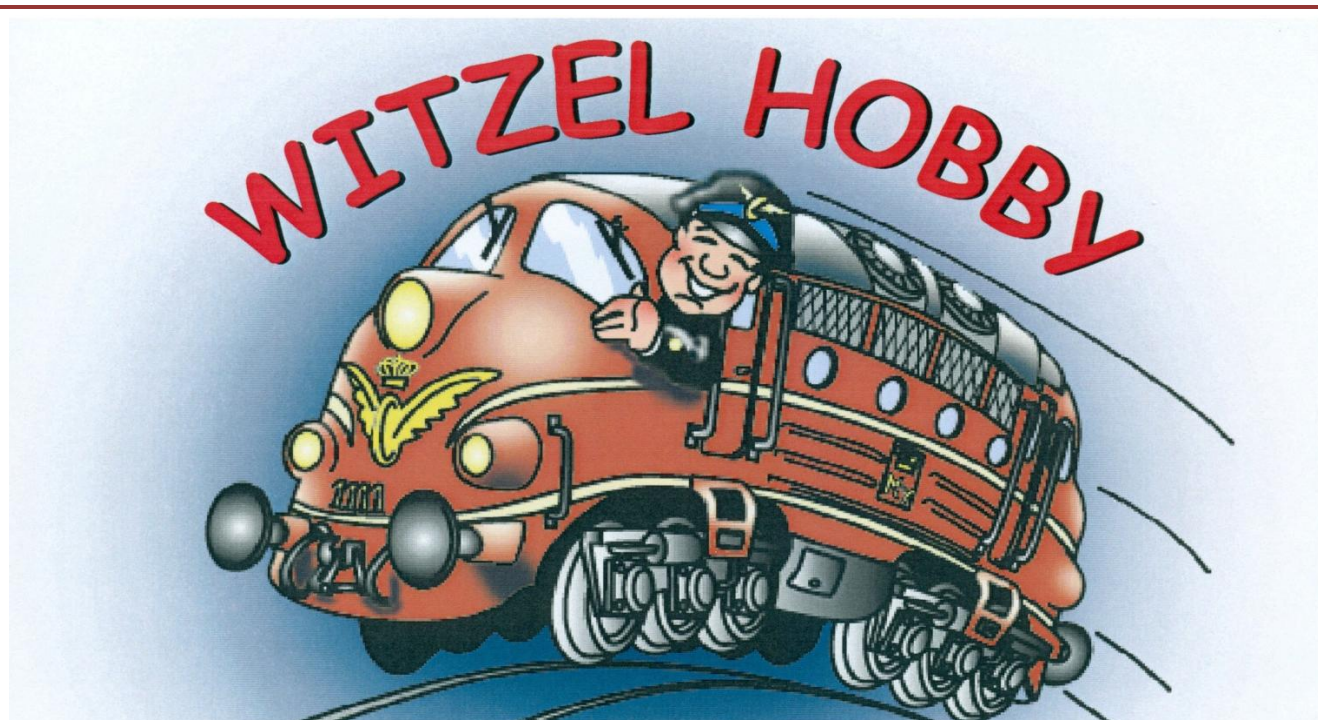
LT..

Eksempelvis godsgenererings- og leveringsoversigt for Sukkerkøbing:

Sukkerkøbing	Varegrupper	Vognladning	Stykgods	II	Frekvens	Vogntype	Dest 1	Dest 2	Dest 3	Prioritet
Sprit & Sukker A/S	Sukker produkter	Sukker, roer	Special produkter		Periodisk	Zn, Pb	Ks	Ng	Sg	
R & H Korn A/S	Korn og foderstoffer	Korn	Udsæd		Årstidsbest.	Hd, Pb etc	Ks/Ng	Vb	Fy	
Sprit & Sukker A/S	Sprit produkter	Sprit, Gær og Melasse	Sprit produkter		Efter behov	Ze, Hd	Ng	Sg		
Kgl. Post		Større lokale forsendelser	Mindre pakker	Mindre pakker mv.	Dagligt	Postvogne Hd	Ks/Ng	Alle	øvrige	Særlige tog
Fragtmands gods				Mindre pakker mv.	Dagligt	Rejsegods Hd	Alle stationer			Persontogrutevogne
Vognbehov										

Noter.:

1. Alle fotos er venligst stillet til rådighed af Karl Teglmund.
2. Kilde: Karl Teglmund ved slagterimuseet i Roskilde.
3. Samme kilde.
4. Billederne tilhører slagterimuseet. Hvor ikke andet er anført bygger teksten på samtale med museets leder.
5. Tekst: Slagterimuseet.



Bøgedevej 12. Slimminge. 4100 Ringsted.

WWW.witzelhobby.dk Mail info@witzel-hobby.dk

Tlf. 40 45 92 30

CVR No.11 84 20 70

Fra Dambrug til Jernbane



2. Del

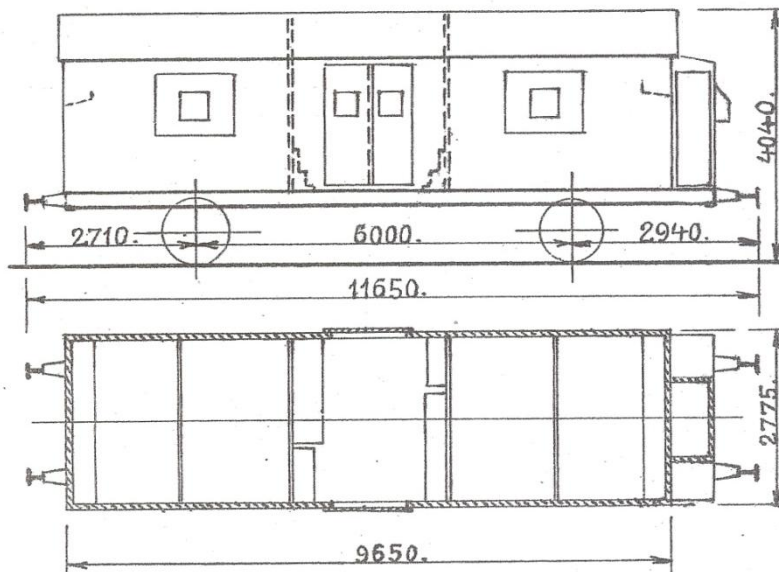
P. Christensen. Et enmandsfirma, der i 1933 anskaffede ZF 500 011, en brugt privatvogn, bygget som fisketransportvogn af Wismar i 1926. I 1941 dannede han, sammen med flere andre dambrugere foretagendet DAØ (*Dansk Andels Ørredeksport*). Andelselskabet stod for dambrugernes eksport og transport af fisk, så

vidt jeg har kunne hitte rede, var det også muligt for udenforstående at få transporteret deres produkter. Peter Christensen havde god succes med sit andelsselskab, der blev den største ZF vognejer ved DSB. Der findes mig bekendt ingen billeder af ZF 500 011 i oprindelig udførsel og kun to i den senere udgave.

372 a

ZF

I. Litra ZF. Nr. 500011.



1926. Wismar.

Ejer: P. Christensen, Kolding.
I Vognen maa befordres: Levende Fisk i
Voguladninger samt brugt Emballage eller
beskadiget Gods, der tilbagesendes, hidrørende
fra disse Godsforsendelser.
Vognen er paamalet Ejerens Navn og desuden:
„Maa befordre levende Fisk“.
Hjemsted: „Kolding“.

Last 12300 kg.
Bundfl. 26,0 m².
Tara ca. 16700-kg.
Trykluftbremse.
Skruebremse.
Nødbremseindretning.
Varmeledning.
(Opvarmning af Ledsager-
rummet).
Tyske Slutsignalholdere.

Rettelsesblad til DRM 1933.

P. Christensen.
Hjemsted. Kolding.

ZF 500 011.

1933 - 1941.

Ex DR Berlin 531 052. - Firma ændret til Dansk Andels
Ørredeksport.

N. Jøker & Co. Esbjerg.

Fiskeeksportør / producent Nikolaj Jøker anskaffer sin første vogn i 1932, det er en lejet vogn fra DSB, QRB 36 325. Disse vogne var forholdsvis nye (10 år) og næsten på størrelse med den tyske G 10 vogn, men de var dog ikke så solide som denne. Overordnet set må Q vognene ikke have været særligt velegnede til formålet. Vognkassen var bygget helt i træ, en dårlig kombination for en vogn, der stort set altid var pladdervåd. De mange tons vand må også have været et voldsom belastning af konstruktionen. Helt utilfreds kan Jøker dog ikke have været, for vognen kører i 23 år for Firmaet. Tilbageleveringsprotokollen for QRB 36 325 / ZF 500 061 fortæller ganske rammende om de problemer, der var omkring ZF vognenes belastninger. Det er egentlig lidt utroligt, at DSB ofrer en istandsættelse af Q vognen et par år mere, og vognen var nok blevet skrottet i stedet.

Tilbageleveringsprotokol.

Vognlejerens litra og nr.: Zf 500061.
D.S.B.s litra og nr.: Qrb 36325.
Byggeår: 1922.
Byggested: Scandia.
Rev.dato: 14/6-52.
Last: 11500 kg.
Tara (incl. bassiner og iltflasker): 14700 kg.
Akselafstand: 4,5 m.
Længde over puffere: 8,6 m.
Bremse: Kkg. Ekvilibreret bremsetsøj.
Rangerskruebremse.
Hjulringetykkelse: 45-55.
Hjulstøt: Tp.6n.
Akselkasser: 4060y/4061y.
Bærefjedre: Cf.55x.
Puffere: Cyl.puffere.
Træk: Alm.træk med kileansling på midten. Skålmuffer i enderne. Koblinger af ny type.
Undervognens tilstand: Hoveddragerne en del tærede på overflangerne. Den ene hoveddrager har 3, den anden 2 lapper over fjederbukkene. Øvrige undervogn ret god.
Vognkassens tilstand: Begge sidedæksveller og 1 endedæksvælle revnede c. 1/3 af sidestolperne rådne. Gavlstolper af jern gode. C 1/2 af sprøjterne er rådne i enderne. Dekbrædder ret gode. Tagpap dårligt. Side- og gavlbekledning tilsyneladende god. Døre ret gode. Bund helt defekt.
Besigtiget for tilbageføring: 11/5-55.

For vognlejerens:

N. Jøker

For D.S.B.:

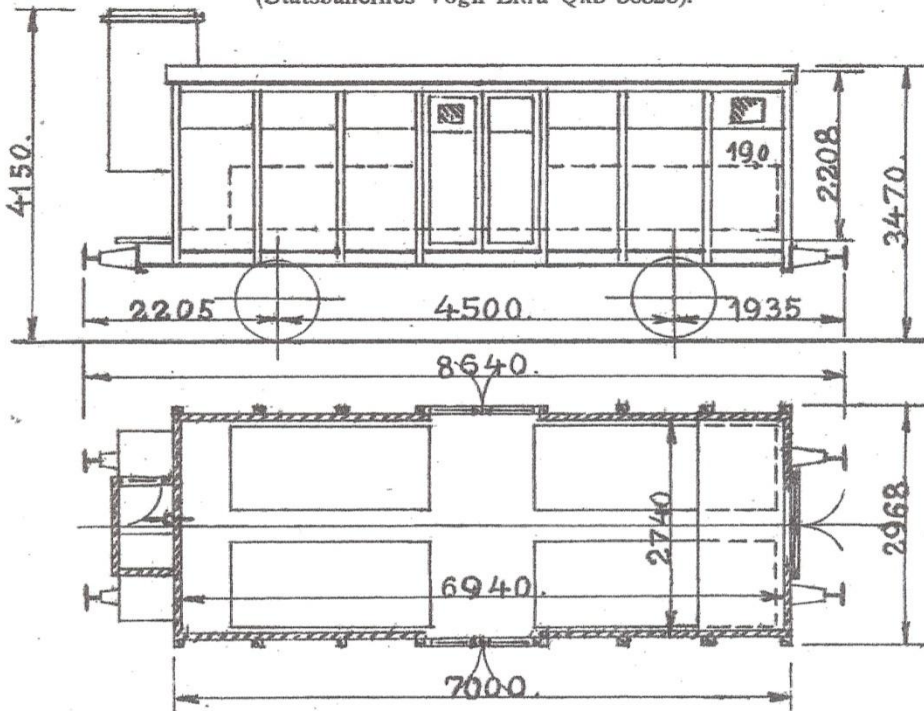
P. H. Nielsen Nielsen

ZF.

374

1. Litra ZF. Nr. 500061.

(Statsbanernes Vogn Litra QRB 36325).



1922.Scandia.

Omdannet til Fiskevogn

1932.Aarhus.

Lejer: N. Jøker & Co., Esbjerg nye Havn.

I Vognen maa befordres: Levende Fisk i Vognladninger, samt brugt Emballage eller beskadiget Gods, der tilbagesendes, hidrørende fra disse Godsforsendelser.

Vognen er paamalet: „N. Jøker & Co., Esbjerg nye Havn“, og desuden: „Transport af levende Fisk“.

Hjemsted: „Esbjerg nye Havn“ *Lønærskov*

16 Iltflasker.

4 Vandbassiner.

Last 10500 kg.

Bundfl. 19,0 m².

Tara ca. ¹⁵⁷⁰⁰4500 kg (incl. bassiner 20711/1), (uden Vand i Bassinerne)

Vakuumledning.

Skruebremse.

Trykluftbremse.

Varmeledning.

Tyske Slutsignalholdere.

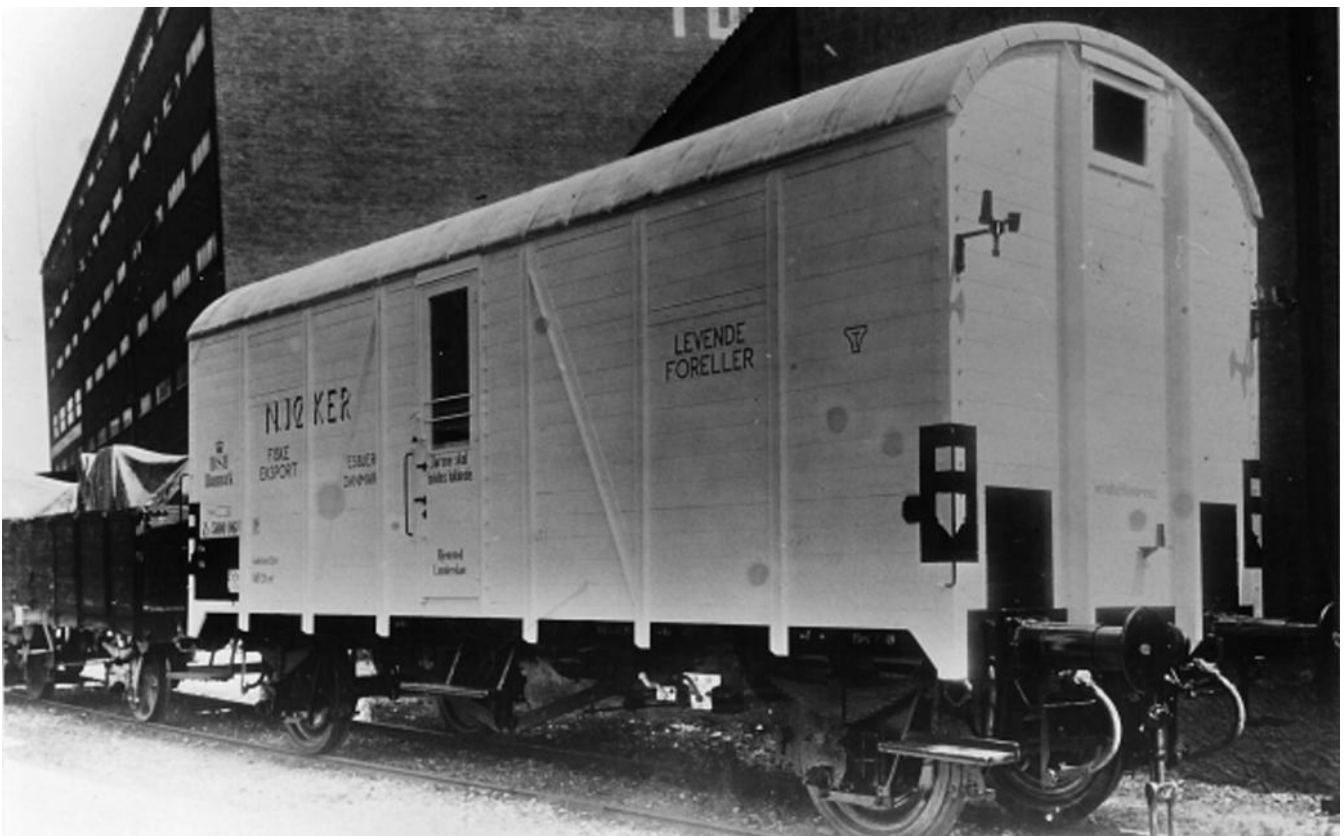
4 Beholdere a' 28307

Vedhæftet lejeprotokollen for QRB 36 325 alias ZF 500 061 er der en tillægspåtegning, der gør protokollen gyldig for QRB 36 451 alias ZF 500 063. Tillægget er dateret til december 1932. Den 26 januar 1933 er påtegningen blevet annulleret, og lejemålet bliver aldrig til noget. Jeg har ikke kunnet finde nogen grund til denne annullering. En nærliggende årsag kunne være, at N. Jøker er blevet tilbudt at købe ZF 500 001 af Sydjydske damkultur i 1933, hvilket også skete. Jøker overtog vognen, og satte den i drift som ZF 500 062 i 4. kvartal det år. Vognen, der var 25 år gammel, har formodentlig været "rimelig" i prisen. Det forklarer dog ikke, hvorfor der er

"byttet" rundt på vognnumrene. Begge vogne kan være planlagt samtidigt, muligvis har tiderne alligevel ikke været til begge vogne, og så dropper firmaet ZF 500 063. Denne "tese" bekræftes i nogen grad af det faktum, at man ikke anskaffer flere vogne før 1949, da ZF 500 064 bliver leveret af Scandia. Og så kan man undre sig over, at denne vogn ikke fik ZF 500 063! Især, fordi genbrug af vognnummer var helt normalt i ZF "kredse". I 1953 køber firmaet endnu en ny vogn hos Scandia, ZF 500 065, der blev den eneste anskaffelse i halvtredserne, lidt atypisk, i forhold til den øvrige branche, der generelt, anskaffede mange vogne i det årti.

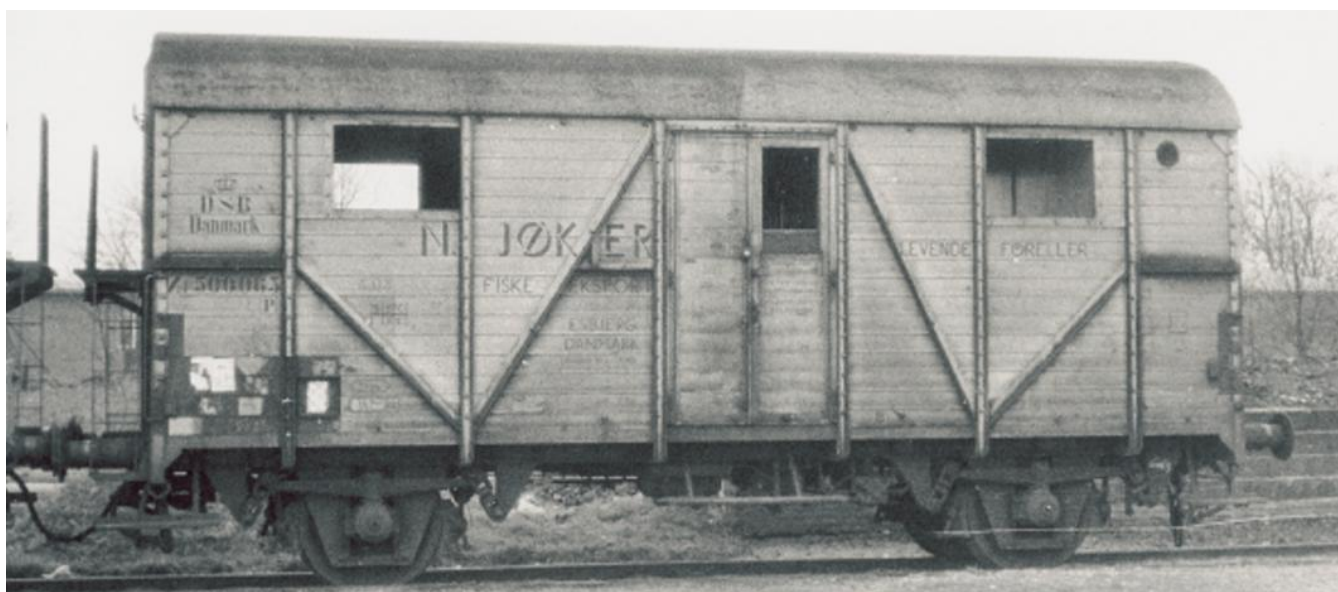


ZF 500 062 i Lunderskov 1959 Motivet kunne passende hedde: " Danmarks første og ældste ZF vogn går nu på pension"
Foto.: Jørgen Guldbæk Christensen. Arkiv.: JMJK.



ZF 500 064. Scandia fabriksfoto 1949.

Arkiv.: JMJK.

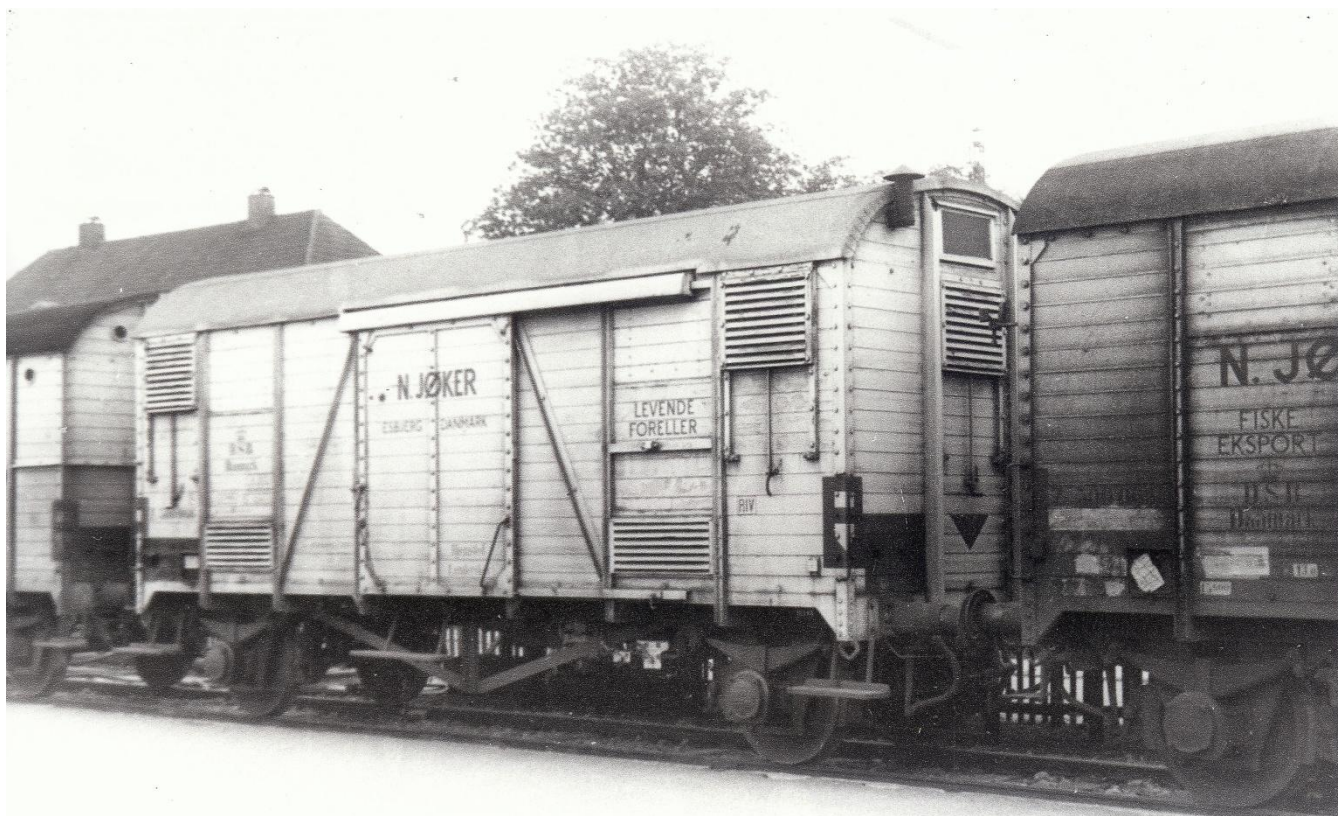


ZF 500 065 i Bramming 1956; der bliver luftet godt ud!

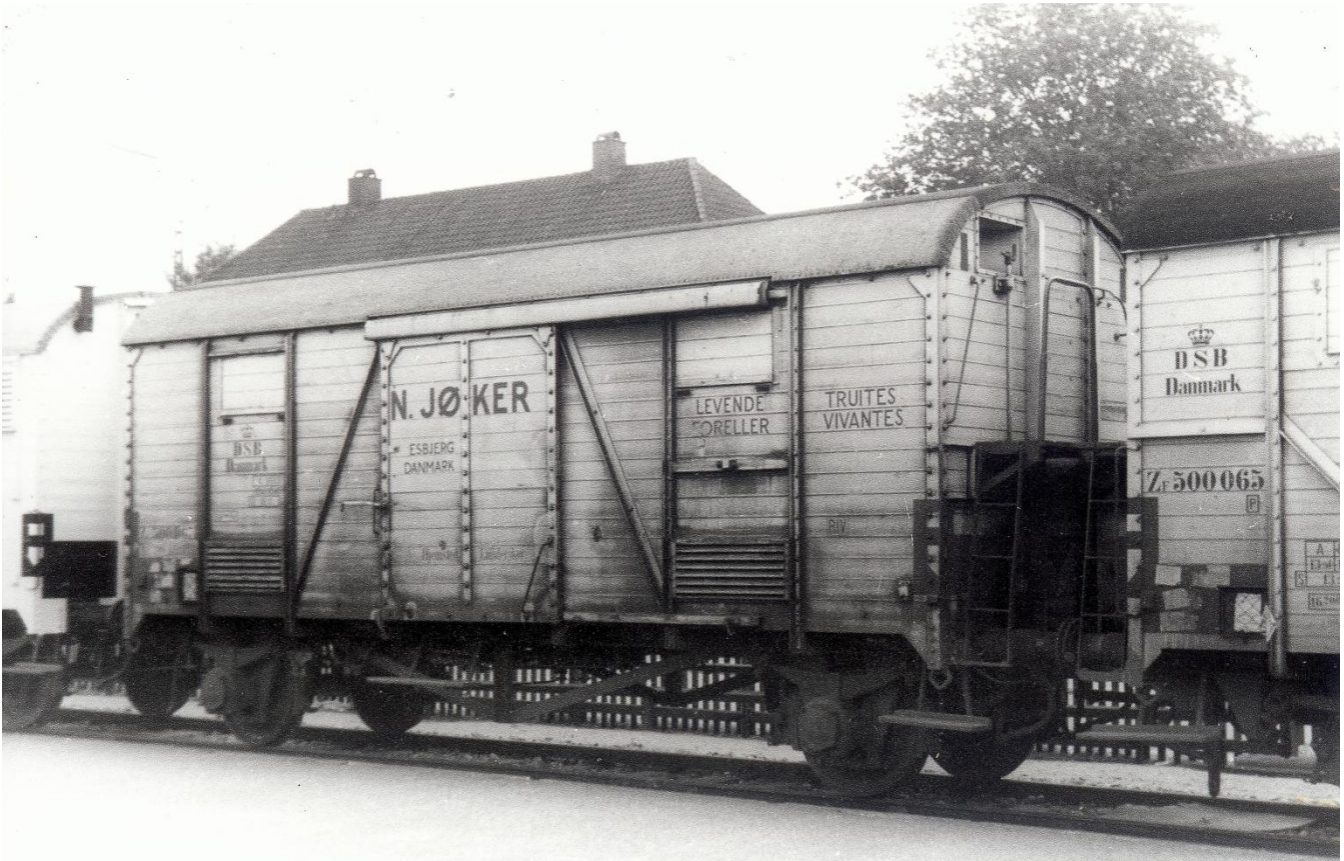
Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

I 1959 udrangeres ZF 500 062, vognen havde på det tidspunkt kørt som fisketransportvogn, i ikke færre end 51 år! En ganske imponerende præstation. Gad vide, om noget som helst af træværket har været originalt? Vognen undergik en større modernisering i 1950 (*samtidigt med ZF 500 002*), hvor akselafstanden ændredes til 6000 mm. Vognkassen fik nye døre, bremsehuset fjernedes, og en stor del af bund og beklædning blev sikkert også skiftet. Alle moderniseringerne til trods, valgte man altså at udrangere vognen i 1959. Måske havde man ikke så mange transporter i den periode. Først 2 år senere, i

1961, lejer man en vogn af DSB, IA 19 515. Hos N. Jøker får den ZF 500 066. Noget mere transport må der have været op gennem tresserne for ikke nok med, at man beholder vognen til 1967, i 1962 anskaffer man endnu en lejevogn, eller rettere, man overtager lejemålet på IAL 19 536. Vognen var lejet hos DSB i 1961 af Dansk Andels Ørredeskport, som ZF 500 078. Hos Jøker får den ZF 500 067. Fra 1962 til 1966 havde man altså 4 vogne i drift. Vognene tilbageleveres, ZF 500 067 i 1966, ZF 500 066 i 1967. ZF 500 064 udrangeres ligeledes i 1967 og ZF 500 065 udrangeres som "rosinen i pølsen" i 1974.



ZF 500 066 i Lunderskov d. 10.06. 1964. En god dag for K. E. Jørgensen, der fik fem ZF vogne i "kukkassen" på en gang. Lunderskov var dengang et ganske godt sted, at "fiske" ZF motiver.



Også den 10.06. 1964. er dette billede af ZF 500 067 taget. Selv om man gjorde sig store anstrengelser for at holde vognene så rene som muligt, er nogen af vognene temmeligt snavsede. Det er bremsestøvet fra jernklodserne, der er den helt store skurk i det spil. Foto.: K. E. Jørgensen.



21 86 - 022 0 065 - 9. I starten af halvjerderne var der blevet meget langt imellem fisketransportvognene, her er ex ZF 500 065 i ensom majestæt i Lunderskov. Foto.: K. E. Jørgensen.

N. Jøker & Co. Esbjerg.

Hjemsted. Lunderskov.

ZF 500 061	(A)	1932 - 1952.	Ex QRB 36 325 - Ombygget.
ZF 500 061	(B)	1952 - 1955.	Ombygget - Til DSB QRB 36 325.
ZF 500 062	(A)	1933 - 1950.	Ex ZF 500 001 - Ombygget.
ZF 500 062	(B)	1950 - 1959.	Ombygget - Udrangeret.
ZF 500 063			Projekt ved årsskiftet 1952 / 53. Ej realiseret. (QRB 36 451)
ZF 500 064		1949 - 1967.	Scandia 1949. - Udrangeret 1968, ophugget 1967!?!?
ZF 500 065		1953 - 1974.	Scandia 1953. - Udrangeret.
ZF 500 066		1961 - 1967.	Ex DSB IA 19 515 - Til DSB ·Hks-v 215 o 715.
ZF 500 067		1962 - 1966.	Ex ZF 500 078 - Til DSB ·Hks-v 215 o 736.

Det daglige liv



Der er en hel del af det man med god ret, kan kalde "jernbanens sjæl" i dette billede. I adstadigt tempo skrumpler toget ind på krydsningssporet på Brørup Station i 1965 - her er verden ikke rigtig gået af lave endnu! Der skal måske optages eller sættes vogne af, en krydsning eller bare en overhaling, er også en mulighed. Under alle omstændigheder, så sker der da lidt igen på den lille søvnige landstation - de gamle på bænken får noget at snakke om! Nu ved jeg ikke, om toget er for udadgående eller hjemadgående, men "man" (jeg) fornemmer ganske klart "Det store udland" med alle de længsler, ens sjæl kan gemme, og som toget enten er på vej ud til eller hjem fra. Alt efter temperament kan man forestille sig, hvad det er, fiskepasseren på ZF 500 064 skuer efter - måske er han bare nysgerrig!

Foto.: Jørgen Guldbæk Christensen. Arkiv.: JMJK.

At håndtere levende fisk fra dambruget, til forbrugeren var et svært og omstændeligt håndværk, det krævede konstant overvågning og omhyggelighed. Vi vil prøve at følge arbejdet et stykke af vejen. Når en vogn var blevet tømt for sin last af fisk på bestemmelsesstedet, blev vognen som regel kørt til vaskesporet på stationen. Her blev bassinerne tømt for vand, og der blev spulet grundigt i og omkring bassinerne. Man var meget opmærksom på

eventuelle smittefarer på grund af for dårlig hygiejne. Vognene kørte altid tomme hjem og som regel uden ledsager, derfor blev samtlige lemme og vinduer, der kunne, åbnet så vognen kunne tørre mest muligt. Vandet var på flere måder en voldsom belastning for vognene, dels var den konstante tilstedeværelse af store mængder væde årsag til mange råd skader med dyre reparationer til følge, dels var de mange tons vand, der konstant var i bevægelse under



Her er det ZF 500 161, der er ved at få nyt vand eller skyllet bassinerne. Læg mærke til slisken i den ene læsselem, et for vognledsagere uundværligt stykke værktøj.
Foto.: Peter Rikard Koos.

kørslen, en stor belastning af vognkasserne. Påvirkningen var stor i alle retninger. En hel del af de ZF vogne, Scandia byggede, var af samme årsag forsynet med nogen flere afstivninger i forhold til "normale" vogne. Det gjorde vognkasserne mere modstandsdygtige over for belastningerne. På hjemstedet startede en ny tur med, at bassinerne blev fyldt med frisk vand. På

de stationer, hvor der fandtes vandkraner til damplokomotiverne, enten på stationen og eller eventuelt maskindepot, fik man vandet derfra. Med en almindelig slange har det taget sin tid at fylde op til ca. 14.000 liter vand på bassinerne. Fra dambrugene / eksportørerne ankom fiskene i store fade placeret på lastbiler. Tidligere kom de pr. hestevogn med knap så store fade.



Her er en typisk læssesituation på Silkeborg station i 1956. Vognen er ZF 500 121. Fiskene blev "samlet op" med net, og igen viser slisken sig særdeles anvendelig.
Foto Peter Rikard Koos.



Og sådan så det ud, når alle de dejlige, i dette tilfælde, ørreder kom susende ned i bassinet. Foto.: P. R. Koos.

Indlæsning af fiskene foregik helt manuelt. Æn mand stod på fadet og samlede fiskene op med et net for derefter at hælde dem ned i slisken. Fiskene gled af sig selv ned i bassinerne. Fiskene måtte ikke være alt for velfodrede op til transporten, da det ville betyde en voldsom

større belastning af vandmiljøet i bassinerne. Man havde ingen rensningsmuligheder i form af et filter eller lignende. Der kunne kun tilføres ren ilt til vandet og ske udskiftning af vandet, når det blev for forurenat - let sultede fisk s.... ikke så meget!



Maskinen, en næsten ny My (1956), er allerede blevet spændt for. Døren står åben, lad os tage en tur med til Flensburg Weiche!
Foto.: P. R. Koos.



Den ene og den anden ende af ZF 500 121. De fire bassiner på i alt 13.600 liter fylder sammen med de mange iltflasker ganske godt i den ellers store vogn. På billedet til højre ses lidt af ledsagerens "suite". Her kunne han opholde sig, få lidt varme, sove, spise, når fiskene ikke krævede hans opmærksomhed.

Når indlæsning er overstået, åbnes der for iltflaskerne. Det gælder om at give den rette mængde ilt, således at fiskene har tilstrækkeligt i vandet. Lige tilpas, da man ellers risikerer at løbe tør for ilt, før man er fremme, og derved kunne miste nogen eller alle fisk! Den erfarne ledsager (og *det blev man meget hurtigt!*) vidste på rygraden, hvor højt trykket skulle være, og hvor længe en flaske rakte. Han vidste også, hvor man fik det bedste vand, og hvor længe det sådan cirka kunne holde. Man må huske, at vandet blev "presset" til det yderste med hensyn til, hvor mange fisk pr. liter - det var langt over, hvad naturen selv kunne balancerer med! Det er mit indtryk, at der meget ofte blev skiftet vand i Flensburg Weiche. Det var dengang nok cirka en dags kørsel / ekspedition / toldeftersyn m.m. I følge de oplysninger, jeg har haft adgang til, var ledsagerne ret enige om, at vandet i Flensburg var af en god kvalitet. Jeg har ikke kunnet finde ud af, hvorfor man så ofte skiftede vandet der, var det nødvendigt? Var cirka 24 timer, det normale vandet kunne fungere? Eller var man bare "fremme i skoene" og sikrede den videre tur med godt vand? På lange ture var det jo smart at være forberedt på lidt af hvert.



I Flensburg Weiche kom en tysk tolder ombord og lavede toldeftersyn. Herefter blev bassinerne plomberet, indtil man nåede målet, hvorefter en anden tolder konstaterede, at / om plomberne ikke var brudt, så papirerne stemte!

Foto.: P. R. Koos.



Det indre af ledsagerens "suite" eller rettere opholdsrum, enkelt men funktionelt!

Foto.: P. R. Koos.

En hel del af vognene fik installeret varme, der blev anvendt koksfyrede ovne, og senere blev det gasanlæg med mulighed for den vilde luksus at kunne tilberede et måltid. Det kan måske virke oplagt at anvende elvarme, da de fleste vogne fra midt i halvtresserne blev monteret med et gennemgående elvarmekabel (3000 Volt) af hensyn til varmforsyningen, når vognene var indrangeret i persontog i udlandet. Mig bekendt

undlod man det, og jeg gætter på, at man var en "kende" utryg, ved alt det strøm sammen med de altid våde vogne. De fleste, om ikke alle, vogne var også udstyret med simple lysanlæg, det blev drevet af en akkumulator uden mulighed for opladning under kørslen. Man fandt i øvrigt på masser af hjælpemuligheder, så som den batteridrevne pandelampe, der ses på billedet herover.



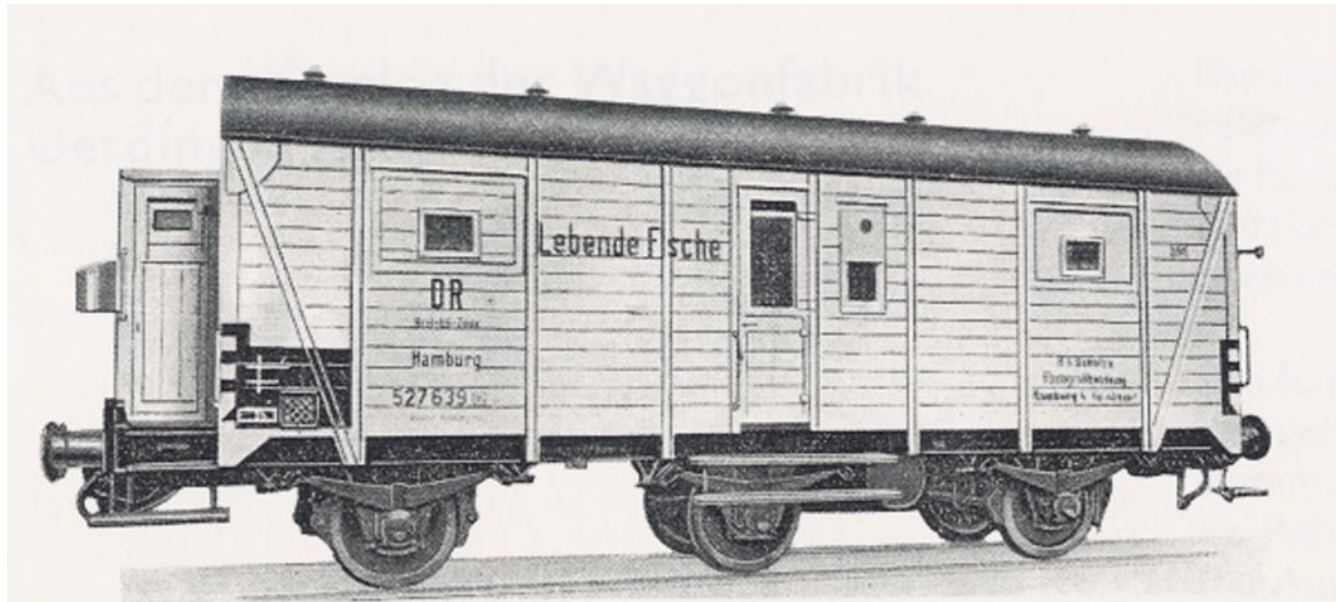
Peter Hansen fra I/S Hansen & Jørgensen havde sit eget dambrug, her er det gengivet på et postkort, der er postgået i julen 1908.

Udgivet af Verdenspostforeningen, eget arkiv.

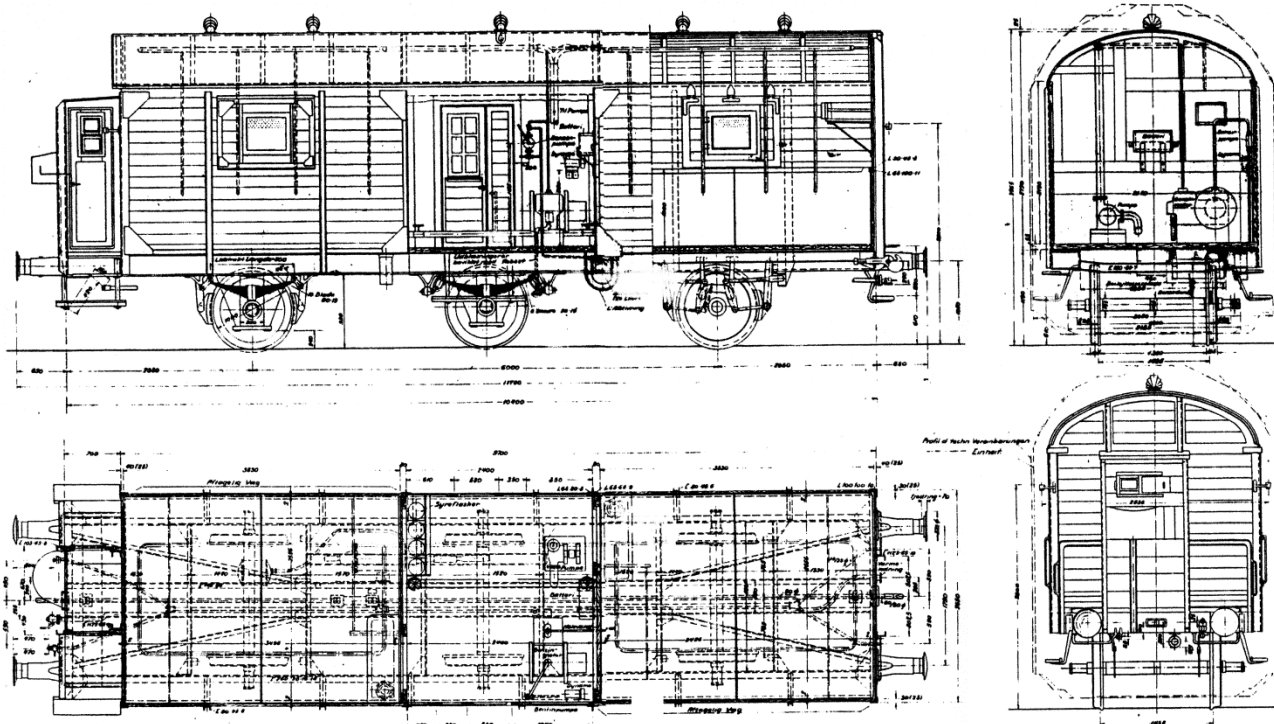
A/S Th. Petersen og Co. I 1934 købte dambruger Th. Petersen en brugt tysk fisketransportvogn, DR 531 055. Vognen sættes i drift samme år som ZF 500 071. Vognen var leveret som fisketransportvogn og var udstyret med en benzinmotor, der cirkulerede vandet mellem de to store vandkar. Ydermere fik den også det mere effektive iltningsanlæg forsynet

fra 4 flasker ren ilt. I 1941 bliver vognen solgt til DSB, hvor den bliver ombygget til HF 38 000, se Mosebanen nr. 45. Hermed stopper alle oplysninger om firmaet, og det er sandsynligvis ophørt?

Der findes mig bekendt ingen foto af vognene som ZF 500 071, men jeg vil med glæde modtage eventuelle billede / oplysninger herom!



Fra et Wümag salgskatalog findes der et billede, der ganske godt viser udseendet af ZF 500 071, dog ikke fuldstændig ens, hvilket man kan overbevise sig om ved sammenligning med fabrikketegningen af ZF 500 071.



DSB Hg 255. Den officielle tegning for vognen, som er en fabrikketegning fra Wümag.

Arkiv.: DMJK.

A/S Th. Petersen & Co.
Hjemsted. Kolding.

ZF 500 071

(1)

1934 - 1941

Ex DR 531 055 - Solgt til DSB, HF 38 000.

Dansk Andels Ørred Eksport. DAØ. Den 4 oktober 1939 stiftede *Foreningen af danske Dambrugere*, deres egen salgsorganisation på en ekstraordinær generalforsamling. Den benævntes Dansk Andels Ørredeksport, forkortet DAØ. Sammenslutningen blev ret hurtigt meget stærk og blev med tiden den største vognejer i faget. Der gik dog to år, førend

den første vogn blev indlemmet / registreret i andelsforeningens navn. Man klarede sig formodentlig med egne vogne i begyndelsen. I 1941 solgte andelshaveren P. Christensen sin vogn ZF 500 011, den blev starten på en lang række vogne i DAØ regi. I de første år af tresserne blev det til ni vogne i drift.



Det ene af to kendte foto af ZF 500 011. Det var en typisk tysk vogn, tag, døre, lemme og hjørne forstærkninger vidner klart om tysk byggestil fra tyverne og trediverne. Den var sammen med ZF 500 071 (1), ligeledes en tysk vogn, de to eneste fiskevogne med tagventiler. Billedet viser tydeligt, hvor på vognen der var problemer med træ og vand sammen. De mørke brædder er udskiftede og markerer nogenlunde højden på vandbassinerne, der hvor og vognsiden mødtes var der god grobund for rådskader.

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



Ikke alle ZF vogne blev ombygget lige meget, når de kom fra IA vogne. ZF 500 071 fik f.eks. kun en ventilationslem udskiftet til et vindue i hver side af hensyn til vognledsageren, selvfølgelig to læsselemme på hver side og en skorsten til kakkellovnen. Sådan nogenlunde gennemsnittet af, hvad der blev ændret udvendigt på vognene. ZF 500 071 var sammen med ZF 500 073 og ZF 500 101, de eneste vogne fra IA familien der havde håndbremse. Vognen til højre er ZF 500 072, vognen til venstre er særdeles interessant, formodentlig er det ZF 500 061 (Ex. QRB 36 335), da den også havde hjemsted i Lunderskov, hvor dette foto er taget i 1951. Det passer fint med, at vognen først mister bremsehuset i 1952. Det kan også være ZF 500 041, men da den havde hjemsted i Vejle, tror jeg mest på ZF 500 061. Uanset hvilken vogn det er, er det kun det andet foto af en Q vogn i rollen som ZF vogn. Hvorfor f..... gik fotografen ikke de få skridt til venstre og trykkede på udløseren???

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



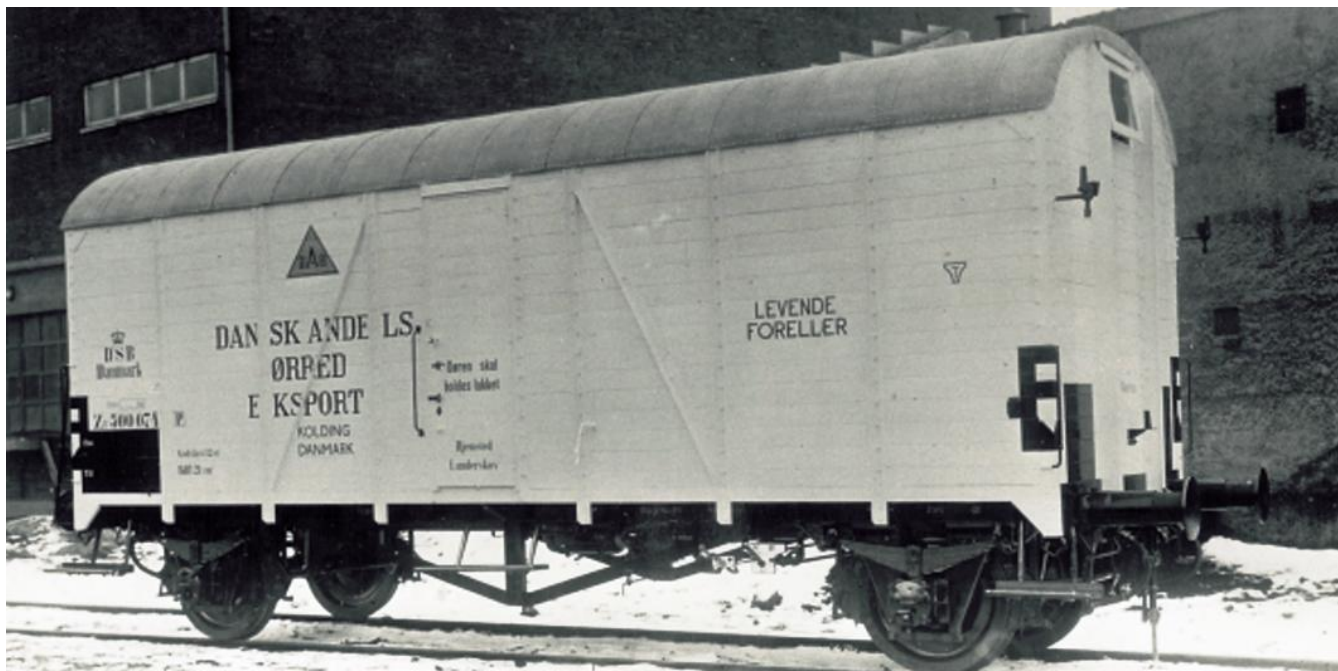
ZF 500 072 i Bramminge 1951. Det er, trods forvandling til dansk ZF vogn, umiskendeligt en Gms 30 "Opplen". Vognen blev senere ombygget væsentligt, herved mistede den en stor del af det tyske præg.

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



ZF 500 073 i Lunderskov 1959, Her der endnu færre ændringer!

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



ZF 500 074 i fabriksny stand i 1948. Billedet viser et fænomen, som Scandia præsterede et par gange med deres leveringer af ZF vogne. Der er ingen læsselemme i vognkassen, hvorfor er mig en gåde! Det er næppe af sparegrunde? Så havde man vel heller ikke fået sat vinduet i gavlen. Læsselemmene er aldeles uundværlige, så det har næppe været, fordi man mente, at man kunne undlade dem???? Hvis ikke Scandia vidste det, så gjorde firmaet det med stats- og bankgaranti!
Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.



Hvis man sammenligner dette foto af ZF 500 075 og det oven for af ZF 500 074, får man et ganske godt billede af dels den betydning UIC samarbejdet havde for bl.a. vognenes påskrifter, dels hvor hurtigt den tekniske udvikling gik. Der er 5 år imellem de to vogne, vognkasserne er principielt ens, men undervognene og teknikken er milevidt fra hinanden. På 075 er det "state of the art" udstyr, på 074 er det teknik, udviklet før krigen!
Foto.: Scandia 1953. Arkiv.: JMJK.

I 1940 udsendtes en ministeriel bekendtgørelse, om at al eksport af damørreder til Tyskland kun måtte ske via to eksportforeninger, heraf var DAØ den ene. Måske derfor fik firmaet en helt ny (Scandia 1941) IA fra DSB, der ellers nok havde brug for vogne på det tidspunkt. I 1942 lejer de

IA 19 210. til ZF 500 071 (2), og med disse to vogne klarer man krigens transporter, der mindskedes efterhånden, som krigslykken mindskedes for ham den lille med overskægget! I de sidste år af krigen blev det en noget risikabel affære at rejse med tog igennem Europa. Jernbaner og tog var

yndede mål for de allieredes fly, alt hvad der bevægede sig blev beskudt! Mig bekendt, er hverken mandskab eller last kommet alvorligt til skade som følge af krigshandlingerne. Året efter krigen endte, købte man en Gms 30 af Kommissarius for konfiskeret tysk ejendom. Den fik ZF 500 072. Vognen fik æren af at være den sidste i drift for Dansk Andels Ørredeskport. Den blev udrangeret i 1967. I 1947 blev det så en lejevogn, IA 19421 blev til ZF 500 073, og i 1948 købte man så en vogn af Scandia, ZF 500 074. Man må sige, at de anvendte alle muligheder, lejede vogne, købte vogne, nye som brugte. Det var vel den mulighed, der var bedst (*billigst*) på det pågældende tidspunkt, der afgjorde, hvilken model der anvendtes. Man holdt herefter en "bette" pause i anskaffelserne indtil 1953, da det

blev til endnu en nyanskaffelse fra Scandia, ZF 500 075. To år senere, 1955, blev det til en brugt vogn fra Tyskland, ZF 500 076. Det var en stor vogn og var formodentlig også en fiskevogn der. 1956 købes den sidste ejendomsvogn, firmaet anskaffede, det var ZF 500 077, baseret på den dengang meget nye og moderne G vogn. I 1961 lejede man 2 IA vogne, ZF 500 078 kom fra IAL 19 536 og ZF 500 079 kom fra IAL 19 540. Den sidste vogn, der kom til firmaet, var ZF 50 141 ex. IAR 21 264, der var et lejemål, der blev overtaget fra Dambrugernes Salgskontor i Brande. Fra 1960 ændredes firmaet transportpolitik fra jernbanetransport til landevejstransport. I 1964 var samtlige vogne, undtagen en, ZF 500 072, afhændet / tilbageleveret. Denne sidste vogn forsvandt i 1967.



Et lidt uskarpt, men særdeles interessant foto af en ret ny ZF 500 077 og lidt over halvdelen af ZF 500 076, det er så vidt jeg ved det eneste foto af vognen i denne udgave - man må påskønne det, man har! Billedet er taget i Lunderskov 1956.

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



Vi slutter denne afdeling med et udsnit af afslutningsbilledet fra sidste nummer. Det rummer jo en del rariteter. Første vogn er ZF 500 077 en sjældent fotograferet vogn. Anden vogn er ZF 500 072 efter ombygningen og med gasanlæg monteret, heller ikke denne vogn er der mange billeder af. Tredje vogn er ZF 500 011 i sidste udgave, ligeledes med gasanlæg monteret, også sjældent fotograferet. Fjerde vogn er ZF 500 074, nu med læsselemme! Sidste vogn er ZF 500 064 en meget fotograferet vogn!! Men vi har her 4 af de dårligst dokumenterede vogne fra Dansk Andels Ørred Eksport, på et foto - godt skudt!

Foto.: Hans Gerner Christiansen.

Dansk Andels Ørred Eksport. DAØ.

Hjemsted. Lunderskov.

ZF 500 011	(B)	1941 - 1963.	Ex ZF 500 011 (A) - Solgt til Stålvalseværket.
ZF 500 071	(2)	1942 - 1960.	Ex DSB IA 19 210. - Til DSB IAL 19 210.
ZF 500 072	(A)	1946 - 1959.	Ex DR 519 406. - Vogn ombygget.
ZF 500 072	(B)	1959 - 1967.	Vogn ombygget - Vogn udrangeret.
ZF 500 073		1947 - 1962.	Ex DSB IA 19 421. - Til DSB IAL 19 421.
ZF 500 074		1948 - 1964.	Ny vogn, Scandia. - Til privat vognejer DB 579 158.
ZF 500 075		1953 - 1963.	Ny vogn, Scandia. - Til Stålvalseværket.
ZF 500 076		1955 - 1963.	Ex DB 564 974. - Til ZF 500 022.
ZF 500 077		1956 - 1963.	Ny vogn, Scandia. - Til Stålvalseværket.
ZF 500 078		1961 - 1962.	Ex DSB IA 19 536. - Til ZF 500 067.
ZF 500 079		1961 - 1962.	Ex DSB IAL 19 540. - Til DSB IAL 19540.
ZF 500 141	(B)	1961 - 1962	Ex ZF 500 141 (A) - Til DSB IAR 21 264.

-oO Flemming Oo-

Det korte hjørne

Den helt korte....."Eftertænksomhed med et hmmm!"

For et par dage siden læste jeg inde på "Sporskiftet" om en video, der omhandlede det glørværdige Märklins produktion af modeltog. Jeg fandt den, og lod mig underholde af den. Der var tale om to små korte billedreportager, som var lagt ud på You Tube i reklamemæssigt øjemed.

Det reklamemæssige var helt i orden og godt lavet. Det, som slog mig med det samme, var den omhu videoen udviste for at forklare og illustrere den slutkontrol, som Märklin har etableret, med omhu for selv den (*tilsyneladende*) mest uvæsentlige lille detalje, og som kun det meget trænede øje vil bemærke. Men nej, ingen detalje er for ubetydelig til, at den skal undgå de dygtige Märklin medarbejderes overvågnede blikke. Konstrueret? Ja, det er helt sikkert, men det betyder ingenting i denne sammenhæng. For det viser netop, hvor det er, at Märklin har sine værdier, hvor firmaet prøver at gøre en forskel i forhold til tidligere, og hvor det er, de ved, at kunden er særligt opmærksom. Hvad menes der med tidligere? Jo, videoklippene beskriver, at Märklin har flyttet sin produktion tilbage til Tyskland efter, at den har været en tur i Kina. Sikker for dengang at skære omkostningerne på produktionen ned. Hvor var det glædeligt at se disse klip. Hvorfor? Fordi, jeg er helt sikker på, at vi, der dyrker denne hobby, anser lige netop denne slutkontrol og omhu med detaljen i fremstillingen af den enkelte model for særligt vægtig, måske det allervigtigste. Det er således yderst interessant, at Märklin er kommet til den konklusion, at det IKKE kunne betale sig at lægge produktionen til

Kina. Märklin begrundede det selv med, at de tyske medarbejdere er langt bedre uddannede end de kinesiske, og det er uden al tvivl helt korrekt. Kontrolfunktionen er og bliver utrolig meget lettere, da den kan gennemføres fra minut til minut og ikke fra rejse til rejse. Man kunne så underfundigt spørge sig selv, om ikke danske leverandører med stor fordel kunne kopiere Märklins omhyggelige slutkontrol og samtidig overveje, om ikke det kunne betale sig at flytte produktionen tilbage til Europa? Så vidt jeg har hørt, er der andre firmaer, som har gjort det samme. Og ville sådanne rettede forhold, have reddet en for nogle få år siden hedengangen danske fabrikant i Jylland?

Om ikke andet ville et fortsat eksisterende herværende firma kunne undgå en masse polemik inde på samme [website](#), hvor videoen om Märklin kan findes!



DF Modeltog

Håndbygget kvalitet i skala 1:87



DSB Ax Personvogn... En flot og helt korrekt model med rigtige 1 & 2 classes kupeer, korrekt tag og ikke mindst længde i skala 1:87. En populær nyhed !

COBALT DREV & SIGNAL HÅNDTAG.

De meget populære og yderst stabile Sporskifte drev og omstillings håndtag til fornuftige priser. Drevet har to omskifter kontakter, samt lås i yderstilling uden konstant strøm tilførsel... Mere støjsvag og samtidig mindre end andre typer drev... Se mere på vores hjemmeside !



Igen på lager... Pris fra kun 795,- kr. DSB Værkstedsvogn "Vanløse" og DSB CV Togførervogn med vognskilt ! Som byggesæt til kun 495,- kr. Se mere på vores hjemmeside.



Til levering nu ~ OHJ personvogn Bne.281

DF Modeltog har både DEKAS dele og SYMOBA kortkoblinger på lager !
Se mere på vores hjemmeside eller
bliv tilmeldt vores nyhedsbrev !

Exact - Train... Kun 495,-



Nyhed fra Holland. Flotte og skala korrekt.
Nye varianter i løbet af sommer og efterår.
Bestil nu og få en flot epoke 3/4 vogn.



www.dfmodeltog.dk / dfmodeltog@mail.dk

DE BLÅ TOG

Det internationale Sovevognsselskab i Danmark - og DSBs nattog



Ny bog om sove & spisevogne i Danmark

Nah - ja! I bedste betydning kan man også sige at det også er en ganske omfattende opdatering af John Poulsens, i forvejen, fantastiske bog fra 1980 "Sove og Spisevogne i Danmark". Bogen var min indgang til de blå vogne, et ellers ukendt kapitel i dansk jernbanehistorie - for mig. Det var med store forventninger at jeg nu 34 år senere satte mig til at læse efterfølgeren, kan den virkelig løfte "arven" efter den første? Hertil kan jeg, uden tøven, svare med et stort JA! Der er kommet så meget ny viden og foto at man med sindsro kan sige at det er en ny bog, med masser af solidt arvegods fra den gamle.

Bogen starter med en grundig indføring i Wagons Lits historie, om Belgieren Georges Lambert Casimir Nagelmacker der utrætteligt og mod mange odds skabte og drev "Compagnie Internationales des Wagons-Lits et des Grands Express Européens". Det er ganske imponerende hvor stort et foretagende det var, uhyre summer af penge, tusindvis personer og mængder af rullende materiel. Selskabet overlevede mange økonomiske kriser, to verdenskrige og en russisk revolution, med enorme tab til følge, men også store fortjenester i de gode tider. Udviklingen i tresserne og halvfjerdserne gjorde det stort set af med det, for vores rejsevaner ændrede sig ganske voldsomt, i den periode.

Et meget spændende afsnit handler om udviklingen af Wagon Lits logo på vogne, porcelæn og alskens løsøre, de næste 9 sider bliver man hvirvlet grundigt ind i en niche, som jeg i hvert fald ikke kendte ret meget til, endside forestillede mig var så omfattende. Ganske fint at der er brugt så mange kræfter på de detaljer!

Som (gammel) jernbanemand, er afsnittet om "Organisation og arbejdsforhold" særligt interessant, det gibber lidt i en når man læser om de forhold og betingelser personalet blev budt. Ligeledes er det jo også spændende at få et indblik i arbejdet der blev udført, det kan godt være at rejse og mad var dyrt, men jeg vil påstå at de der købte varen, i særdeleshed fik noget for pengene.

Til tider kan man glemme at bogen ikke kun handler Wagon Lits, men alt hvad der har med sove, ligge og spisevogne i Danmark gennem tiderne, bliver grundigt behandlet. Sørgeligt nok når bogen også at omtale enden på det hele, nemlig ophøret af Hoteltogets drift i slutningen af 2014. Historierne bogens mange fortælles i et levende og let forståeligt sprog. Ved sammenligning med den gamle bog, vil man opdage at der er en del genbrug, det er også meget tydeligt at der er lavet meget research, så der er kommet masser af nye oplysninger, data,

tegninger og ikke mindst billeder til. De for mig særlig interessante afsnit er "Wagon Lits vogne" og "Sove og Spisevogne i Danmark", her står om ikke alt, så meget mere end jeg hidtil har kunnet finde om emnerne, endda på velskrevet dansk! Her går tekst, tegninger og billeder op i en højere enhed. Herefter er der endnu en gang "listet" et knap så ferovialt emne ind "Reklamer som biindtægt" atter en lille brik, der kompletterer hovedemnet ganske godt. Til slut er der skemaer over de omtalte vogne, herunder en opstilling af hvilke CIWL sove og spisevogne der har været stationeret / haft fast løb i Danmark - en rigtig perle!

Sammenfatning.:

Der er vel næppe nogen der er i tvivl om at jeg kan lide "De blå tog" - næh det tænkte jeg nok! Hvordan kan det også være anderledes? Jeg er jo bidt af emnet og bogen er skrevet og

komponeret hamrende godt. Der er faktisk kun en ting der ærgrer mig lidt, når nu man bruger formatet liggende A 4, så er der en hel del af de mange dejlige og fine billeder, der kunne have fortjent at være større, ja - jeg ved godt at så er de 240 sider ikke nok og i den trykte verden koster flere sider, som bekendt, mange penge. Men som modelbygger er det vidunderligt med mange og store billeder, til at understøtte ens byggeri og der er mange der holder meget af at studere et stort og godt foto. Når det er sagt er der ingen tvivl om at mange historisk interesserede jernbane / modelbanefolk vil få stor glæde af bogen. Bogen vil i mine øjne blive et fremtidigt opslagsværk, en reference for alle jernbane interesserede, selvfølgelig med hovedinteresse i dansk jernbanevæsen. For mit vedkommende er pengene allerede lagt til side!

Flemming.

En mening...

Om føje tid barsler "Bane bøger" med en ny udgivelse: "De blå tog", der er forfattet af den kendte skribent John Poulsen med assistance fra Steffen Dresler og Poul Thestrup. Kendte navne. John Poulsen har jo gennem adskillige år stået fadder til mange klassikere fra "Bane bøger" forlag. Jeg tænker især på hans bog om lyntogene, som jeg mindes med stor glæde.

Den nye bog er annonceret til at udgives i november dette år. Når den kommer i handlen, vil den indeholde 240 sider i liggende A4 format, 500 illustrationer, og prisen er sat til kr. 498,-.

Det er altid en udfordring at anmelde et værk som det foreliggende, for hvem er det lige, værket henvender sig til. Den diskussion har jeg ofte taget her i Mosebanen i forbindelse med andre udgivelser og publikationer. Specielt i forbindelse med de nye skribenter hos Jernbanemuseet, der skriver til deres gamle universitetsvenner, og ikke os. Derfor er det vigtigt at slå fast, hvad baggrunden for anmeldelsen er. Er der blot tale om en anmeldelse af bogen som et enligt stående værk, eller skal bogen sættes i perspektiv til tidligere udgivelser. Denne her anmeldelse vil ikke vurdere bogens indhold i et tomrum, men perspektivere og relatere det til tidligere udgivelser, og finder det i den anledning naturligt at inddrage bøgerne om de internationale tog ind og ud ad Danmark, som John Poulsen var medforfatter på.

Det skal også understreges, at denne anmelder ikke blot har en jernbanehistorisk interesse, men

tillige én for modeltog. Disse interesser hører uomtvisteligt sammen i dette univers, og vil præge anmeldelsen betydeligt. Så er det sagt!

De blå tog

Den nye bog har forfatteren valgt at kalde "De blå tog", hvilket er en dækkende titel, selvom bogens indhold dækker meget mere end blot, de vogne, der fik DSB's togstammer til at se blå ud. Indholdet dækker således, hvad titlen lover og meget mere til.

Der er ikke tvivl om, at netop denne bog dækker et spændende emne, og den opfylder et stort behov for viden hos mange forventningsfulde jernbaneinteresserede. De fleste er sikkert enige i, at de blå vogne fra Wagon Lits (WL) var i særklasse smukke, og de prydede enhver togstamme. De vogne, som afløste dem, var alt andet end kønne at kigge på!

Men, de kom, og de forsvandt, kan man næsten sige indenfor en relativt kort periode på godt 100 år. Den onde udvikling overhalede dem på hastighed og pris. Og til sidst vel også på komfort. Men, i begyndelsen var det helt anderledes. Da det hele begyndte med, at bourgeoisiet rullede sig i de tykke dyner i sovevognen og fyldte sig med ekstravagante cognacer i spisevognen. Nå, tilbage fra drømmeverdenen....

Hvorledes har forfatteren så valgt at disponere sit stof. Meget hensigtsmæssigt, er dommen, i tiden før og efter den 2. verdenskrig - groft sagt

efterfulgt af en fyldig gennemgang af vogn typerne. Tiden før dækkes af de indledende 67 sider og tiden efter af 68 sider. Begge afsnit er meget rigt illustrerede og med nogle for denne anmelder hidtil ukendte billeder. Mange er rigtig gode.

Teksten, især den som dækker tiden før den anden verdenskrig, er overordentlig detaljeret, og den må have det hele med, rub og stub. Specielt indeholder afsnittet en gennemgang af servicet, som anvendtes i selskabets spisevogne - meget interessant, men om det burde have været anbragt lige der, er et andet spørgsmål.

Delen, der omhandler tiden efter den 2. verdenskrig, er bestemt meget interessant og også yderst dækkende. Men, og her kommer der et lille kritikpunkt. Afsnittet synes i et ikke ubetydeligt omfang at nærme sig de tekster, der bragtes i bøgerne af samme forfatter om de internationale tog via Jylland og Gedser. Blot er de tilrettet og udvidet i detaljen, så den nye tekst retter sig en lille smule mere imod WL's andel i disse forbindelser. Men, det bærer nok lidt præg af genbrug. Hvorfor er det forkert? Det er det heller ikke, men de meget detaljerede gennemgange af DSB internationale forbindelser, kunne med fordel have været trimmet ned, for at give plads til større billeder, se senere. Det kunne have været gjort uden at tabe perspektivet. Eksempelvis er delafsnittet om buffetvognen CAR interessant, men strengt taget næppe helt nødvendigt. Den anvendte plads taget i betragtning og jo da især bogens titel. CAR var da ikke blå og teksten kan i overvejende grad læses i et af jernbanemuseets seneste årsskrifter. Det er vist Hr. Dresler, som er på færde.

Så sad vi alle og ventede på den komplette gennemgang, oversigt og lister over WL-vogne, der har kørt på danske spor. Heureka¹, vi skuffes ikke. Oversigten kommer til sidst i bogens sidste afsnit. De var værd at vente på. Fint - nærmest eminent godt!

Ud over det rummer bogen et glimrende afsnit om organisation og arbejdsforholdene for personalet i vognene, plancher af deres uniformer og meget mere. Billederne, der ledsager, er gode.

Illustrationerne

Et forhold, som er min kæphest. Derfor vil jeg trække den af stald endnu engang.

Et uhyre væsentligt punkt for en bog som denne, er naturligvis det anvendte billedmateriale. Det er lige så vigtigt som selve teksten. Man kunne næsten forledes til at skrive, den ledsagende tekst. Men, det ville være at gå for vidt samt bringe vægten i ubalance og en uretfærdighed mod forfatteren, der så grundigt har researchet denne bog.

Sammenfattende er billedmaterialet meget velvalgt med mange nye billeder, men også gengangere. Sådan er det, kan ikke undgås. Men de kunne have været STØRRE, meget STØRRE!? Her er det, at jeg godt kunne have forestillet mig en mere trimmet tekst, der havde levnet plads til større illustrationer. Når man nu vælger A4, liggende format, så er det vel ikke for tekstens skyld, da den jo læses bedre i det mere handy A4, stående format! Billedernes størrelse er årsagen til det valgte format, ikke? Hvorfor så ikke udnytte formatet optimalt, så de vigtige billeder bliver store, detaljerede og tydelige.

Her vil jeg gerne benytte lejligheden til at drage en parallel til en anden nyere bog, nemlig den om personvognene i Danmark, som udkom i sommeren 2012. Den havde de samme "brevsprække-størrelse-billeder", hvoraf enkelte var som et frimærke fra San Marino i overstørrelse! Hvorfor nu det igen. De to udgivelser deler det problem, så det må være et problem hos forlaget. Det bør det rette på i fremtiden.

Men, sammenfattende skal det siges, at hvis man har kr. 498,- til sådan en udgivelse, så får man en meget fin bog med en oplysende (og yderst grundig) tekst, fint illustreret. Sproget er let læseligt -brugervenligt, og interpunktionen er OK. Den egner sig måske ikke som opslagsværk, men det må vente til den endelige version.

Jeg er sikker på, at de før omtalte skribenter ved Jernbanemuseet i deres anmeldelse af denne bog vil klandre den for et manglende noteapparat. Man kan jo ikke se, hvad forfatteren bygger sine konklusioner på. Det vil de uden tvivl kunne hævde med rette, men her siger jeg det igen, den er sikkert ikke skrevet til dem!

På trods af størrelsen på de helt essentielle billeder, synes bogen at være alle pengene værd og mere til! Bestil den! Køb den!

LT

Hele redaktionen er, som bekendt, inficeret af de blå vogne, derfor er der hele to anmeldelser af den nye bog fra Banebøger.

¹ Græsk for: "Jeg har fundet!"

Nyt fra klubben

V. Flemming



Onsdag d. 02.07. 2014. Man kan spørge sig selv om så gamle mænd kan holde til at arbejde så meget? Svaret er tilsyneladende, et stort JA! I rum 3 er der fart på, næsten alt det skjulte spor er lagt, der mangler ca. 5 meter enkeltsporet strækning, at blive lagt. Traceerne er lavet, det

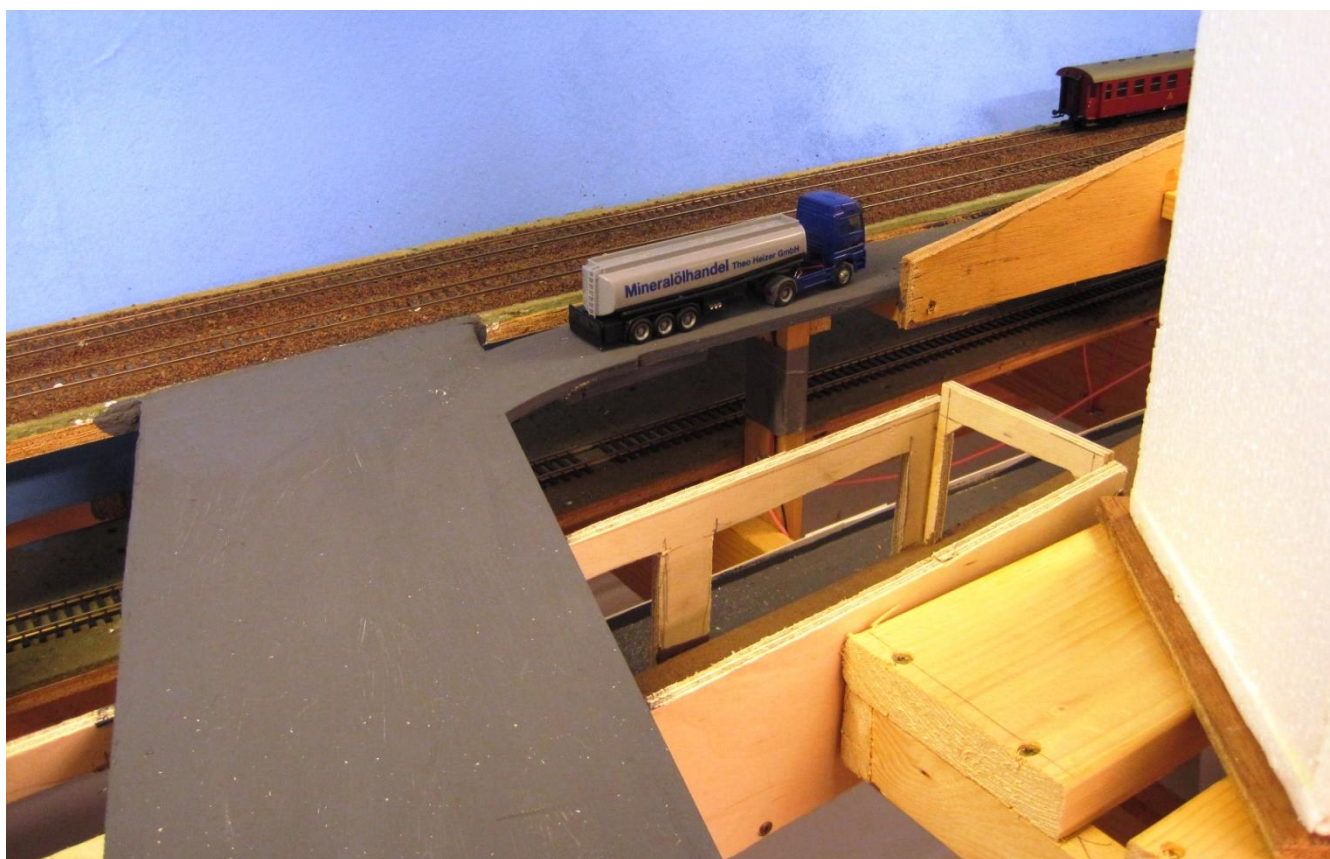
samme kan stort set siges om underlaget for Sukkerkøbing station. Næste opgave er at få kørt en lang stamme af lange personvogne igennem samtlige spor så vi kan se, om alt ligger som det skal. Og så skal vi ellers have gang i "The Tracksons" med det synlige spor!



Den skjulte / synlige enkeltsporede strækning, op til Sukkerkøbing, hvis man kikker godt efter kan man også se underlaget til Sukkerkøbing station, øverst i billedet.



I forhold til tegningen er den svage kurve, der er på stationen, blevet flyttet lidt, hvilket er ok, da det giver en større radius på kurve i stationens anden ende.



Der blev prøvekørt vejbane og bortset fra stykket lige bag lastbilen gik det godt. Laget af spartelmassen er for tykt, hvilket bevirker at lastbilen bare kører sine egne veje.

Henk måtte undvære sin makker denne onsdag, da Jan skulle deltage i sin mors 70 års fødselsdag. Det forhindrede ham ikke i at få lidt fra hånden, "tingen" fik forbindelse med det øvrige vejnet, så nu ligner det bare en parkeringsplads! Jeg vandt den store ære, at deltage i en prøvekørsel af "Bussens" vej. test køretøjet er en gigantisk sættevogn, næsten dobbelt så stor, som bussen. Devisen var kan den komme igennem, ja så er der rigelig plads til bussen. Første tur gik fra bagside af højhusene, igennem en smal åbning mellem rum 5 og 6 (*første prøve bestået!*), videre hen over broen, der stadig mangler at få monteret trådstykker mellem bro og brofæster. Her gik det så lidt galt i den ene ende, netop fordi trådstykkerne mangler, styrede lastvognen sine egne og uransaglige veje. Vognen blev fanget og videre gik den vilde jagt ned i den skjulte vendesløjfe og ud igen - - - nej? Ingen lastbil! En af os (*gæt hvem*) måtte ned i gulvhøjde og ind under anlægset. Her kunne det konstateres at ikke al afdækningen efter "Gips Brothers" store gips-

show, var blevet fjernet. Dette havde taget den arme lastbil til fange, i bare frustration over ikke at kunne komme frem i søen, stod den og brændte gummi af, det bedste den havde lært. Vi kunne konstatere at det er godt, at epoke III køretøjer, generelt er mindre end det enorme sættevogntog! Turen tilbage gik uden den store dramatik, indtil vi nåede til turens udgangspunkt. I stedet for at svinge elegant til venstre, høvlede den bare lige over vejen, ud i et frit fald mod gulvet! Henk var ikke i tvivl og spurgte "hvad laver du?" - så var den placeret! Det arme og efterhånden hårdt prøvede køretøj led dog ingen større overlast. Årsagen til, at den fortsatte lige ud, er at der ligger for meget spartelmasse på kørebanen. Bilen blev atter placeret, for selve helixen skulle også prøves. Turen blev kort, for den størrelse bil er der altså ikke plads til under Bellahøj. Selv om det kunne ligne en fiasko, viste testen, at med små justeringer fungerer den indtil nu byggede del af busbanen. Vi var enige om at der nu måtte anskaffes en teknik-donor-bil til vores bus.



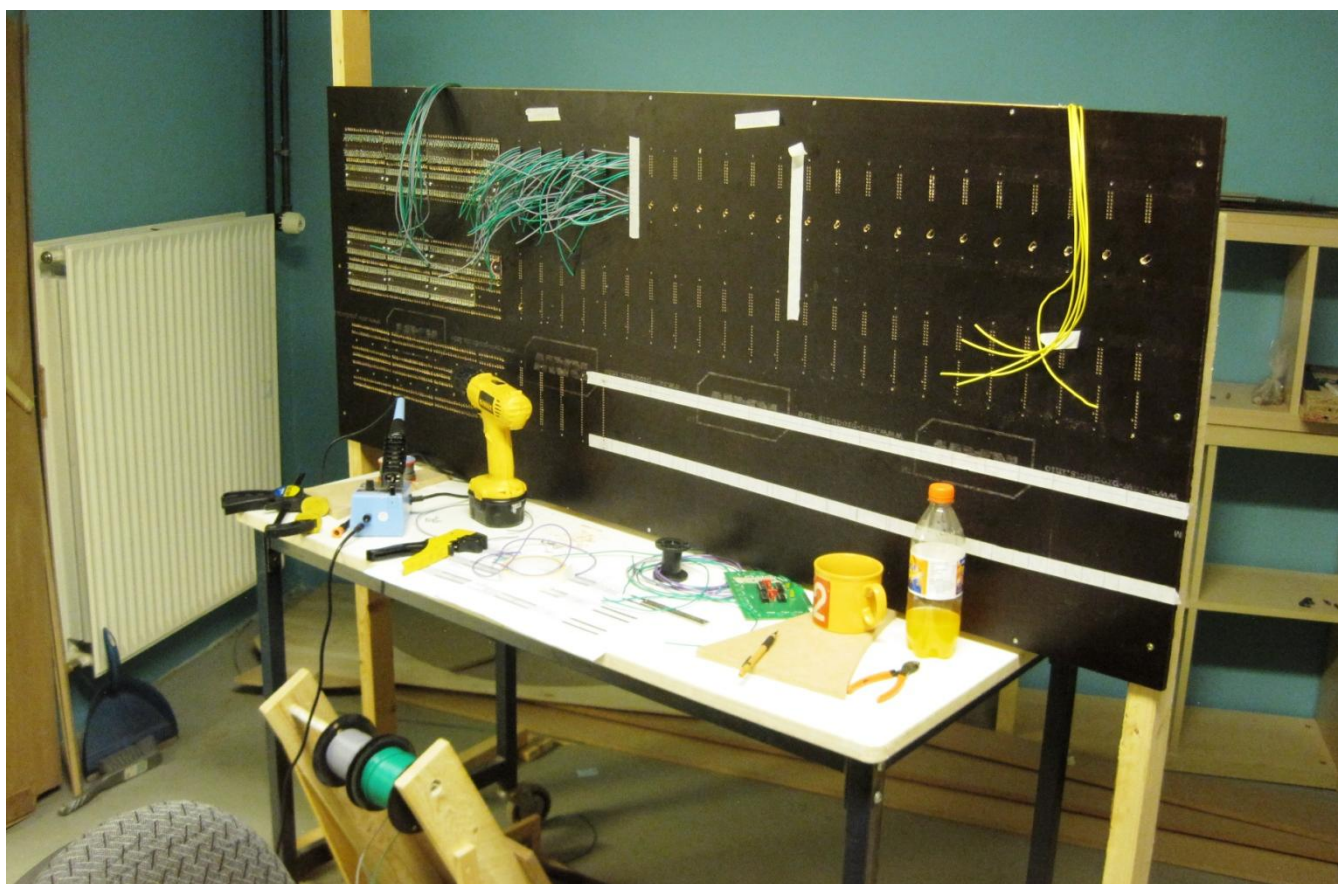
"Tingen" som altså er en parkeringsplads, er nu forbundet til vejnettet - for nogen vil den dog altid være "tingen"! Om ikke andet så i erindringerne.

Onsdag d. 09.07. 2014. Bent har de sidste par onsdage, arbejdet ihærdigt med et større stykke hardboard krydsfiner, der er blevet opmærket og boret hundredevis af små huller i sirlige rækker, tavlen skal rumme samlingssted for ledninger til / fra tavlen (*ses til venstre i efterfølgende foto*) og

printplader med styringen af sporskifter, samt tilbagemeldinger fra skjult og synligt spor i rum 3. - Så vidt jeg har forstået! Jeg har sagt det før! Det er en stor fornøjelse at se det grundige arbejde der bliver præsteret, ordentligt, smukt og meget overskueligt udført.



Et billede fra sidst onsdag (02.07.). De blå "dimser" er sokler til printpladerne med styringerne til skifter / tilbagemeldinger.



En uge senere (jeg tror bestemt at Bent har været her i løbet af ugen) ser tavlen sådan ud, nu med et bekvemt stativ, så arbejdet bliver behageligere - Respekt!



Folk med en lidt ældre dåbsattest, husker vel reklamerne på det åbne stykke af boulevardbanen ved Vesterport. Her bragt til live i vores afdeling for Københavneri!



Hej Jørgen, du kan godt slippe rammen, den skal nok blive siddende, den er nemlig lavet ordentlig! Af andre ændringer bemærker vi især at der er lavet ny forkanter og ikke mindst er der kommet hønsetråd over det hele (lidt justeringer bliver der jo nok!). Det er ganske vist, det lugter langt væk af et comeback til de "blaa Gips Brothers" Oh fryd! Oh ve!! Så er det tid til lidt pladder kastning - igen!

Jan var atter tilbage i folden efter den korte orlov sidste onsdag, der blev produceret og monteret kanter på forrammen af anlægget. Et stykke Hønsenet er blevet spændt ud over det hele, næste onsdag skal det vel klippes til og fastgøres / formes efter alle kunstens regler. De to hertuger er efterhånden ret så drevne ud i

landskabskunsten, så vi har store forventninger - kan i mærke presset? I S-banens banegrav, ved Bellahøj, er støttemuren lavet færdig af Henk, den er udstyret med belyste reklamer i "lydhullerne" en meget fin detalje, som ikke bliver så synlig, men så meget mere spændende at "opdage"



Så ligger indkørslen til Sukkerkøbing på sin plads, det første stykke af stationen kan vi uden problemer anlægge nu, da der ikke er noget videre spor herunder.

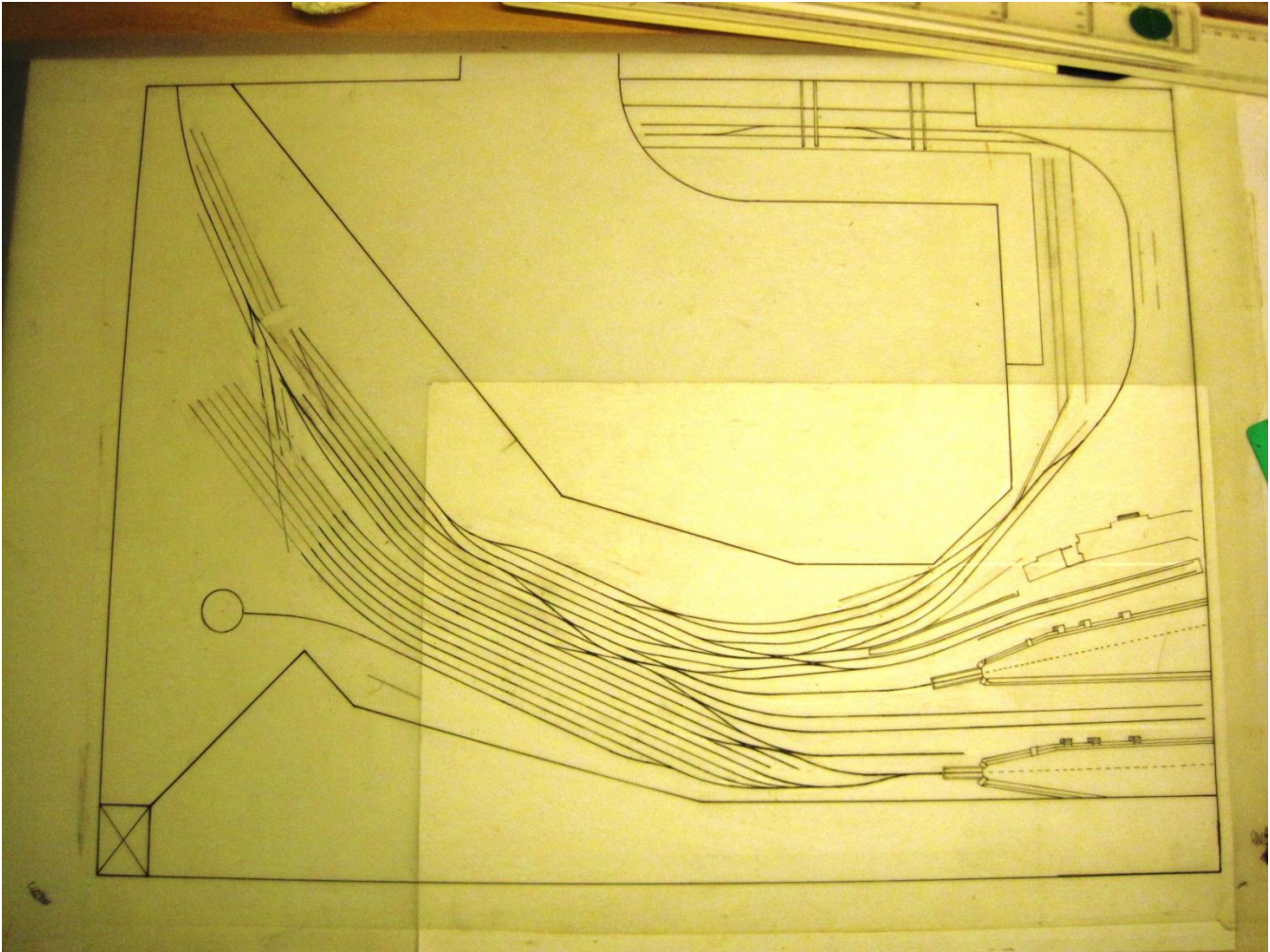


Disse 7 Heljan vogne er den første test af sporene og der er meget at rette - Ha! men ikke på sporene, derimod er sammenkobling af vognene et større problem. Et problem som der skal løses inden vognene sættes i drift.

Inde i rum 3 er det sidste skjulte spor nu lagt, der er samlet en stamme af 7 lange personvogne, fra Heljan. De er blevet skubbet / trukket forsigtigt igennem samtlige spor og der er indtil nu, ikke fundet nogle problemer med det lagte spor. Til gengæld var der ikke en eneste vogn der kunne koble med en anden uden problemer! Helt generelt sidder koblingsskakten for langt tilbage, i forhold til puffer, harmonika / gummivulst, når Fleischmanns kortkobling anvendes (*det gør vi!*). Koblingskinematikken er

alt for slasket lavet, der skal være mere styr på tingene. Som det er, hænger koblingerne ofte noget med hovedet, i grelle tilfælde, rammer hovederne krydsende skinner i skifterne - der må en målrettet indsats til, inden vognene (*helt generelt*) sættes i drift! Når sporene har fået strøm vil vi sætte et lokomotiv foran vognene, først når det skjulte spor er rigtig prøvekørt vil den videre udbygning fortsætte.

Mit tegneri handler i øjeblikket om Korsøre, det går lidt langsomt, men dog fremad!



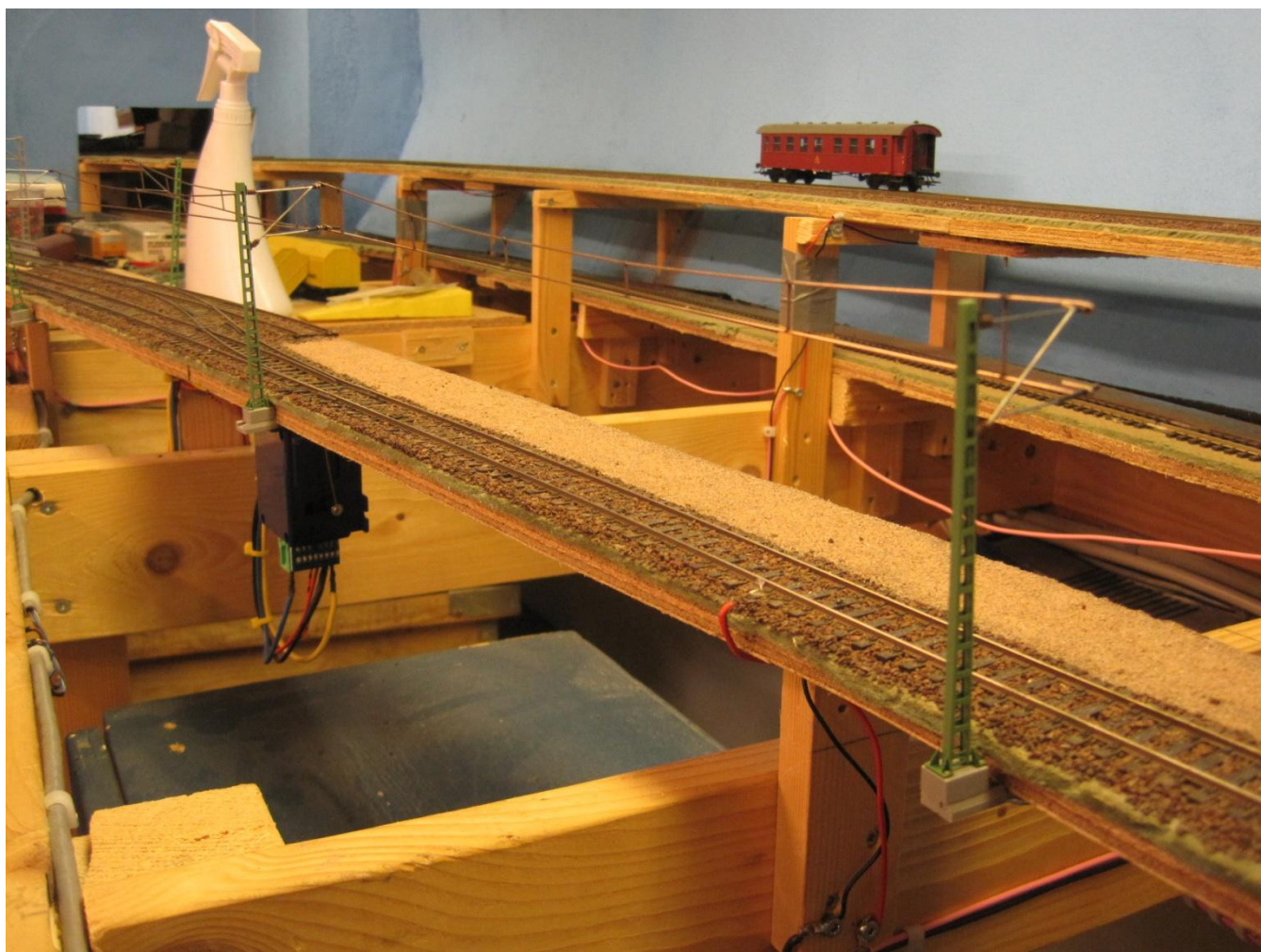
Tegningen af Korsøre, som jo er lagt, er altså ikke helt så let, at udføre, som jeg havde håbet. Til Henks udtrykte fornøjelse er der mange rettelser, så det tager lidt længere tid end beregnet.

Onsdag d. 16.07. 2014. Nogen har glemt at fortælle os at man godt kan tage det med ro, engang imellem! for der er stadig fart på alle fronter. Per og Michel havde første dag efter ferie, Michel faldt straks ind i sin vante rolle med at få styr på pengesagerne, der var ingen kære mor her! Jørgen blev så befippet, at han var den første der betalte for maden, helt usædvanligt! Per derimod, havde endnu sin ferie-mode tændt (*man kan godt forstå det*), han trissede lidt rundt og kikkede på alt det der var lavet og så hjalp han mig med opvasken - det er altid hyggeligt når nogen gør det! Det er heldigvis aldrig svært at finde en "frivillig". Der bliver varmet op til det store "Gipsshow" i den

landskabelige afdeling, denne onsdag blev der justeret hønsetråd, til den store guldmedalje. Bussens kørebane blev slebet til og som jeg forstod det, fulgte lastbilen nu den planlagte vej, i stedet for sin egen! et stykke af køreledningen til S banen blev det også til. I rum 3 arbejdede folkene seriøst, med indkørslen, de havde fundet ud af, at forløbet af sporene ville blive meget mere harmonisk, hvis der blev anvendt en anden type skifte i spor 1. De tre togvejsspor på Sukkerkøbing blev lagt, for den ene tredjedels vedkomne. Desværre skal alle skifterne, i sporforbindelsen til privatbanen, have lavet det særlige skifte træk, som Knud har konstrueret, da der ikke er plads til drevene.



Iiiiih Altså!! Jan og hans f..... hønsenet, man kan ikke røre ved noget, uden at stikke fingrene og hvad h.... laver du med det billedeapparat? Har du ikke noget mere fornuftigt at lave?????



Så er køreledningsmasterne begyndt at skyde i vejret!



Sukkerkøbing er for en del, nu mere end en tegning. Sporudfletningen er nu på plads og resultatet er blevet meget vellykket, der er lavet overhøjde i kurverne ind i spor 2 og 3, en ret lækker detalje!



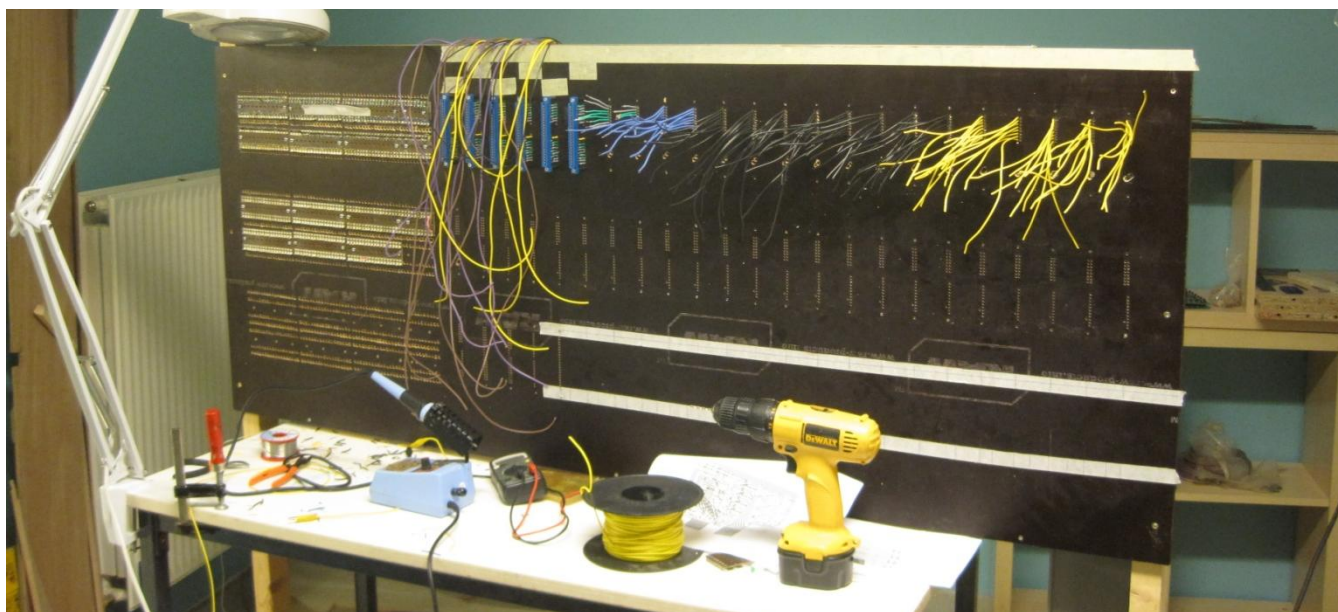
Vores lille 1:87 verden er atter på oprørets rand! I husker vel den opstandelse der var omkring den gådefulde "Henkesten" inde ved broen, for snart noget tid siden! Dengang sloges de lærde og dem der troede de var det, bravt om hvad fænomenet var og hvor det kom fra. Nu er den gal igen, Henkestenen lå pludselig på byggepladsen ved Bellahøj - godt ejendommen ikke er opført endnu! Som sædvanlig er der ingen der så den komme og ingen vedkender sig fænomenet, jeg har sagt det før, det bliver spændende at følge udviklingen.

Onsdag d. 23.07. 2014. Varmen bliver bare ved, vi kan knap nok ånde nede i kælderen. på Bellahøj er bussens vej nu helt i orden, diverse forhindringer m.m. er nu fjernet, selv kæmpe lastvognen kører nu fint igennem Helixen, ligesom svinget oppe på broen nu bliver dydigt fulgt. Hønsenettet er nu, under stor ståhej, blevet formet og sat fast til underlaget, til stor moro for os andre, vi lærte en masse nye gloser! De to sammensvorne har styr på sagerne, som en af dem sagde, "Nu vil brain-brothers gå i

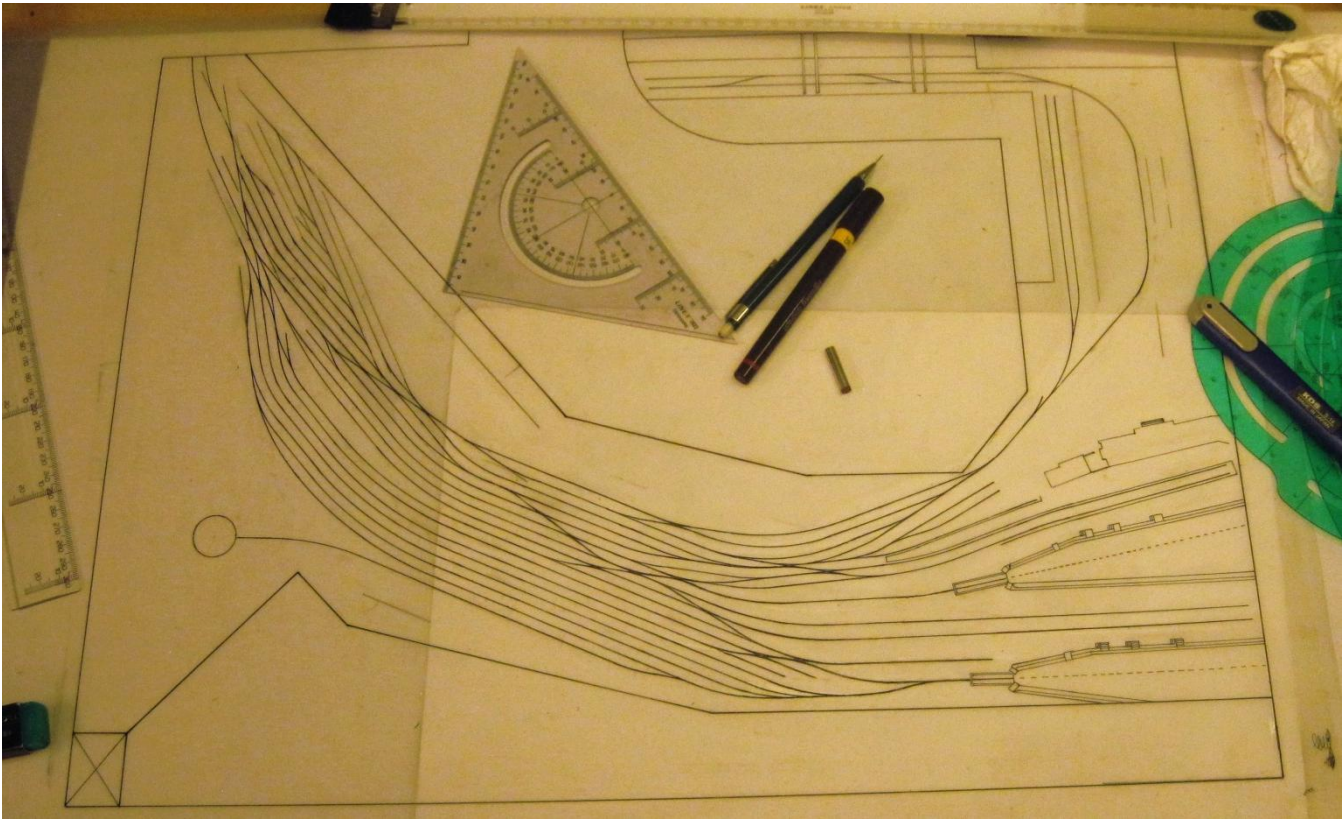
tænkemode" (det havde nær kostet mig en tuschpen - af de dyre!) Nåh det går jo fint med projektet, så vi må hellere lade tvivlen komme dem til gode. Inde i rum 3 var der mandefald, både Ole og Per havde meldt afbud. noget skete der dog alligevel, Jørgen havde fremstillet en kabelrende til alle kørestrømsledningerne og Knud monterede ledninger på de skjulte skifter, ikke nogen helt lille opgave! I Bents afdeling bliver der trukket og monteret i hundredvis af ledninger på "tavlen".



Så er vi vist ved at være klar til det helt store "Gips plaster show" Bemærk at Henkestenen er forsvundet, rygten vil vide at den er støbt ned i fundamentet til det ene af husene - har vi hørt det sidste til den berømte sten? Jeg tvivler!



Styringstavlen tager efterhånden ret god form og som i kan se er det ikke nogen lille sag!



Efterhånden som jeg nærmer mig "den anden ende" af Korsøre, begynder de små unøjagtigheder, jeg uvægerligt har lavet undervejs, at gøre sig gældende. Det betyder at der vil være lidt flere afvigelser fra virkeligheden. Nu mangler kun sporene til maskindepotet, udtrækket, slagteriet og læssespor, så er planen færdig!

Onsdag d. 30.07. 2014. Denne onsdag måtte jeg desværre melde afbud, vi havde fået overnattende gæster "fra det store udland" (Sverige).

Heldigvis er Henk altid klar som skribent, så i slipper ikke! Lad os se hvad "drengene" har

bedrevet, fortalt med Henks egne ord.: Da jeg kom klokken 14⁰⁰, slog det mig at der var kommet nogle nye huse til. Godt nok havde vi aftalt sidste onsdag at Madsen skulle tage det hele med hjemmefra men han plejer da først at dukke op ved 3-tiden - mystisk.



Afdækning må der til!



Hvad et piskeris også kan bruges til, gad vide om Madsen måtte bøde en øl denne gang også?

Bent sad som sædvanlig bag skærmen og rystede på sin hånd, gad vide hvornår han bliver færdig med den tavle? Men Madsen var der skam også (*han havde taget toget*) og så gik den gruelige sandhed op for os - Smudsredaktøren og, ikke mindst, Kok-A-Mok var udeblevet denne onsdag. Hvordan skulle vi kunne overleve uden

mad? Rystede over dette faktum gik Jan og jeg i gang med at dække af, vel vidende at der næste gang ville blive søgt med lup efter bare den mindste lille smule polyfilla på sporene (*det må da også være bedre, end at finde det med KMK test-lastvognene, eller?*) Som om vi ikke havde investeret i en (*dyr*) renselvogn til formålet.



Mine damer og herrer! En "strandvasker" i arbejde, Sandet på stranden er ved at få rigtig sandfarve!!

Nå men alt lykkes for dem der tager hænderne op af lommen og inden længe stod vi, iført klædelige hvide plastikkitler (og ja, DET var varmt) og spredte 3 kilo Polyfilla og 4 kvadratmeter iturevet lagen ud over Bellahøj. Michel blev sat på en stol og fik besked på bare at rive til indtil nærmere besked blev givet. I mellemtiden var flere sivet ind men ligesom med Bent, så vi ikke mere til elfolkene i rum 3, de må også have haft travlt. LT derimod, han luskede rundt i rum 6 med fint sand og lidt maling. Det var tydeligt at han mente at strandbredden havde den forkerte RAL-farve så han var i gang med at forbedre det. Heldigvis fik vi ham

stoppet før han fik lagt nyt grus på stierne også - vi forklarede ham at det skulle forestille stabilgrus og så kunne han godt acceptere det. Men madtiden nærmede sig og Michel fik til opgave at bestille TakeAway. De fleste af os fik mad, men det er også svært at tælle til 8, så Bent måtte i byen, efter sit eget.

Jeg smuttede ved 20⁰⁰ tiden og tog Madsen med til Roskilde. Der var nemlig sporarbejde ved Lille Skensved med indsatte togbusser og det ville vi kun udsætte Madsen for 1 gang pr. onsdag.

Men alt i alt en fin byggedag hvor Bellahøj tog form og hvor der blev trukket rigtig mange ledninger.



Sådan cirka 3 kilo polyfilla senere!

Onsdag d. 06.08. 2014. Denne onsdag var vi hårdt ramt af mandefald, ikke mindre end 3 mand havde taget sig den frihed at lægge sig på "skidt-tilpas-briksen!" Alle som en, er de formodentlig ramt af at ligge uden dyne om natten - må de snart komme sig. Den ene af de syge er Martin, hvilket jo så atter fik alvorlige konsekvenser for vores aftensmad. Den alvorlige situation, blev dog i nogen grad reddet af Ole, der havde indkøbt rigeligt med Othello lagkager. Mad fik vi dog, pølser og brød, for

bøfsandwichene i sidste uge var der ingen der havde lyst til at prøve igen. Bent lodder stadig ledninger og det bliver han jo nok ved ned et stykke tid endnu, han kørte dog tidligt hjem, da han havde besøg af sønnen, ikke fra Amerika men fra England. Jan kastede sig uforfærdet ud i endnu et gipsshow, Bellahøj fik endnu et lag klæde, sovset godt ind i gips. Det er nu mere synligt, hvordan omgivelserne kommer til at se ud. Knud og Jørgen lavede mere kørestrøm i rum 3, det går støt og roligt den rigtige vej.



Den ene af gips brødrene giver den gas! desværre uden det klædelige blå forklæde, som i øvrigt slet ikke er blå mere, men hvide! Skidt pyt! Det går af i vask - håber Jan.



Bents fine tavle, hvor der efterhånden er en "million milliard" ledninger monteret.

Jeg fik tegnet lidt mere på Korsøres sporplan, næste onsdag er den færdig, pt. mangler der kun sporene til maskindepotet, herefter gælder det Valleby i rum 7.

Onsdag d. 13.08. Selv om den værste varme er forsvundet udenfor, er der stadig meget varmt i vores kælder. Alle de syge er nu blevet raske igen (alle er selvfølgelig en relativ størrelse!).



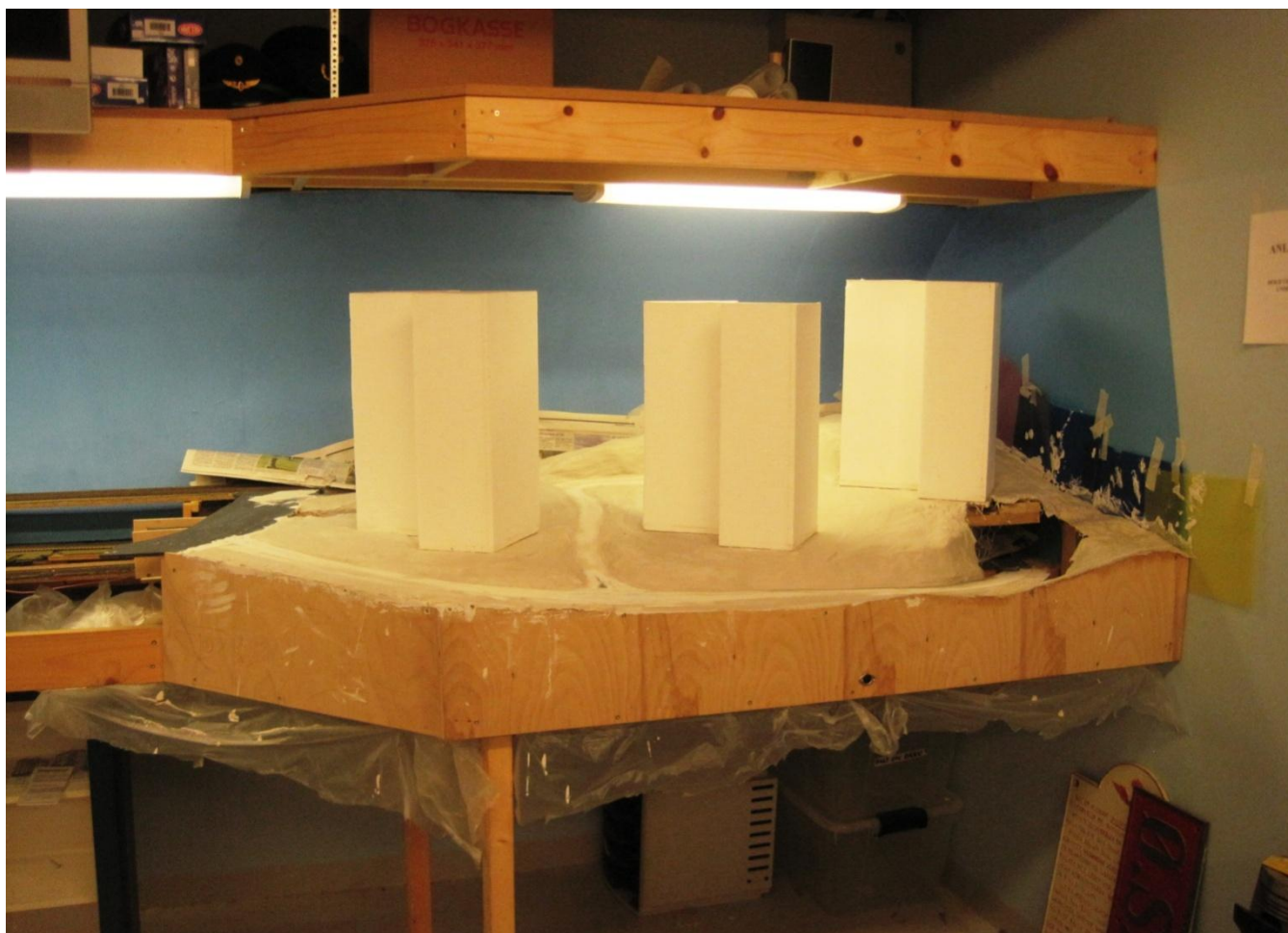
Det skæve tårn i Bellahøj! Beklædningen af vejunderføringen på Bellahøj er midlertidigt fjernet, medens der "kastes" med gips!



De er nu søde, med deres fine hvide forklæder!



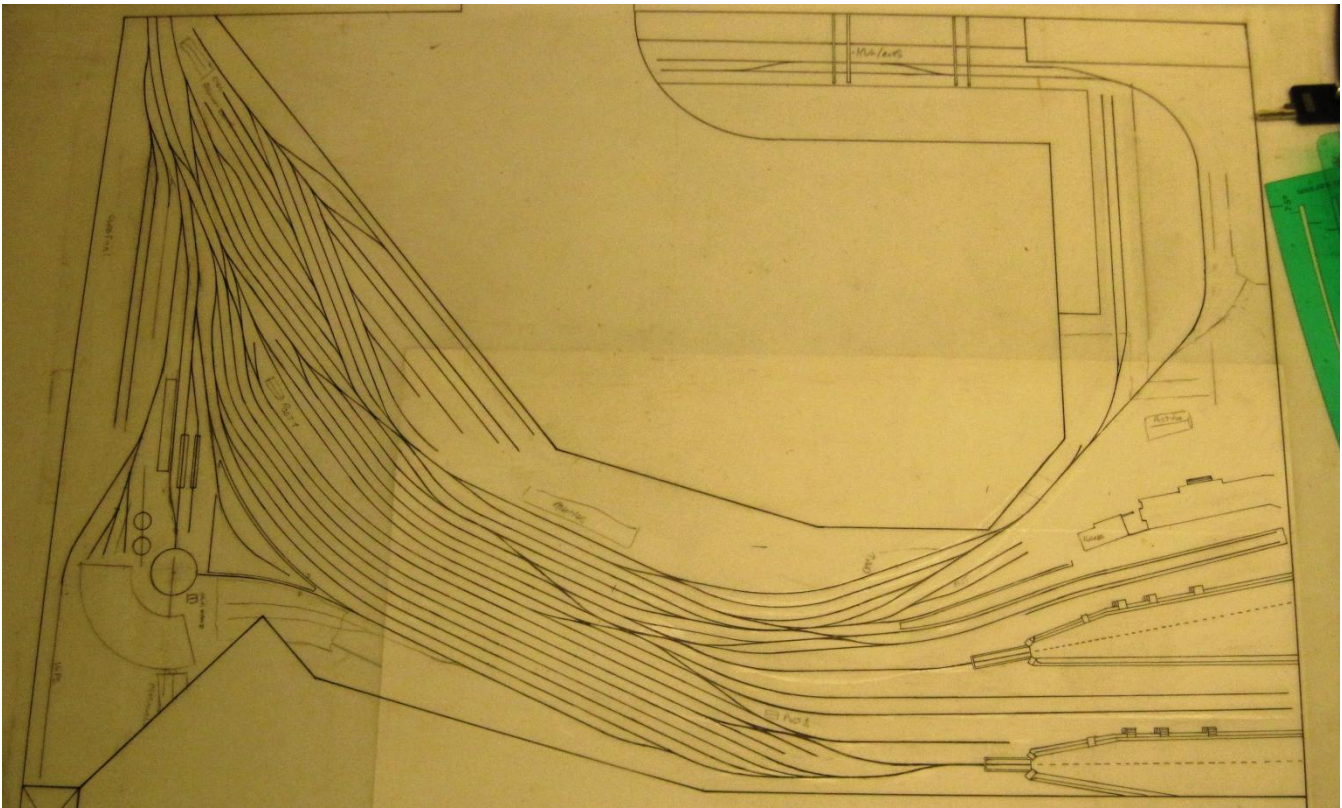
Så nu bare vi dyppe den stof i fiiiine hvide sovs! stur stur nummer! det er det rene kunstværk.



Så langt, så godt! Endnu en gang må man forbavses over den forvandling der sker, når der kommer overflade på landskabet. Pludselig er højhusene ikke så voldsomt store, som før.

Martin er atter på plads bag sit arsenal af gryder, potter og pander, drengene kan atter ånde lettet op, denne onsdag fik vi god mad. Glæden er desværre kort, for jeg holder ferie de næste 2 onsdage (*faktisk er dette skrevet i nord Tyskland, nærmere i byen Mölln, helt fri har man jo ikke!*)

og det betyder at Martin og Jørgen ingen transport har (*de har da begge en cykel!*). Under mit fravær vil Henk på venligste vis sørge for billeder og tekst. Jeg nåede at blive 99,99% færdig med sporene på planen af Korsøre station - nu mangler kun det sidste!



En næsten færdig udgave, af Korsøre station, der er tegnet et par blyantstegninger til, de opstod da Jan og undertegnede stod og filosoferede lidt over planen!!

Onsdag d. 20.08. 2014. Dagens klubaktiviteter begyndte med at jeg hentede Jørgen kl. 13.30 på Roskilde Station da "Slagelseekspressen" var aflyst hvorefter vi satte kursen sydpå. Det skulle hurtigt vise sig at fremmødet denne dag var særdeles beskedent og da Bent var meget påståelig mht. at få forbundet ledninger i rum 3,

ja så forsvandt han, Jørgen, Knud og Jan ned under rammen for at lodde og regere efter bedste evne. Bent havde i øvrigt været på forkant idet sportavlen øjensynlig i mellemtiden var blevet færdiggjort og anbragt på sin plads under anlægget.



Underjordisk virksomhed!

Således overladt til mig selv gik jeg i gang med, bevæbnet med godt med polyfilla og et skvæt af Jørgens øl, at færdiggøre landskabet på Bellahøj, herunder at anbringe vej-tunnelen som jeg havde haft med hjemmefra.

Da der, efter et par timers støbning, åbenbart stadig ikke var udsigt til at Bent ville frigive mandskab fra rum 3, valgte jeg at fortsætte med at give anlægget grundmaling hvor det kunne lade sig gøre.



Bellahøj tunnelen



Hmmm - hvor var det lige den ledning skulle hen???

Klokken 18 var jo madtid men det var stadig umuligt at råbe "ledningstrækkerne" op, muligvis forbrugte de alle til rådighed stående hjerneceller i forsøget på farvekoderne på ledningerne til at passe. Så i mangel af kokken gik vi over til individuel forplejning. De "underjordiske" arbejdede stadigt koncentreret

men Jørgen (der havde haft madpakke med, smart) og jeg havde aftalt at nå et tog i Roskilde lidt over otte så vi forlod det (uselskabelige) selskab på det sted hvor de havde ligget de seneste 6 timer og med et sidste blik på Bellahøj bestemte vi os til at det måtte være nok for i dag.

Henk.



Bellahøj, set fra syd!

Onsdag d. 27.08. 2014. Dagen begyndte, ligesom sidste onsdag, med at jeg samlede Jørgen op da han, fordi Slagelseekspressen stadig ikke kørte, atter en gang var stået af i Roskilde (*gad vide hvad hans kone snart siger*).

Fremmødet denne dag blev forstærket af Michel der øjeblikkelig blev sat ind i den prekære

madsituation, da det jo er vigtigt at prioriteringerne på plads.

Jørgen blev atter frigivet til ledningsarbejde sammen med Knud og Bent og de var usynlige det meste af eftermiddagen, specielt da der ikke var brug for Jørgens øl til at strække "klisteret" denne dag.



Oooog hvad kan vi så nå at tømme i dag!!!!?

For i rum 5 stod den på maling. Grøn maling. Meget grøn maling, den som Smudsredaktøren holder så meget af. Og lidt brun for variationens skyld. Og det gik der en del tid med, lige indtil Michel og Jan begyndte at forberede middagen der i dagens anledning kom til at bestå af alle de

rester de kunne finde i køleskab og fryser. Og efter en supplerende bytur efter lidt ekstra gulf, så kaldte reserve kokkene ind til spisning hvilket desværre overraskede Jørgen så meget at han kom til at placere sin hånd på en (meget) varm loddekolbe.



Av - for sa...!

En duft af brændt kød spredte sig i rum 3 og Jørgens hånd så ikke for køn ud, godt at han skulle på ferie ugen efter for den så lidt uarbejdsdygtig ud. Det måtte karakteriseres som en arbejdsskade! Men maden blev fortæret og det blev konkluderet at lageret ikke kunne klare

en gang smørrebrød mere. Godt kokken vender tilbage i næste uge. I rum 5 havde vi nået det vi skulle og som een eller anden plejer at skrive, nu mangler bare det sidste, og det er rigtigt nok - vi raderer det jo ikke ud efterhånden. (Man skal da høre meget!. Red. bem.)



Bellahøj - nu mangler bare det sidste!

Onsdag d. 03.09. 2014. Slet ingen "Slagseekspress" i dag idet Jørgen var taget til Tyrkiet så fremmødet var beskedent. Til gengæld havde behjertede sjæle endelig fået den tanke at forbedre klubbens muligheder for at slå de

rigtige streger på både papir og træstykker idet der lige pludselig var dukket den længe efterspurgte blyantspidser op. Herligt at få det rigtige værktøj.



Endelig - kun spidse blyanter fremover.

I rum 3 påstår ledningstrækkerholdet at det skrider godt fremad; for det utrænede øje så ligner den ene uges kakofoniske forvirring under rammen faktisk den næste men det påstås

indædt at det skrider fremad. Til gengæld går remiserygterne på at en hel del at ledningerne er blevet loddet om flere gange - det er jo også en måde at holde "de unge" beskæftiget på.



Det ser bedre ud ovenfra.

Til gengæld kan man absolut ikke sige at arbejdet på Bellahøj er usynligt. Denne aften stod i den grad i græssåningens tegn med adskillige farvekombinationer og under anvendelse af op til 20 nåle ad gangen til Grasmasteren. Jan er ved at blive ganske ferm med både lim og græs. Til gengæld kom Per, der havde lovet at flytte lidt på belysningen, og

måtte konstatere at han heller ikke kunne komme til denne aften så for at få koordineret det blev det aftalt en tid hvor han kunne komme til næste uge hvorefter han gik hjem til sine egne (og bedre udstyrede) kødgryder, da forplejningen også denne aften udeblev. Men arbejdet det blev der.



Bellahøj - nu med græs.

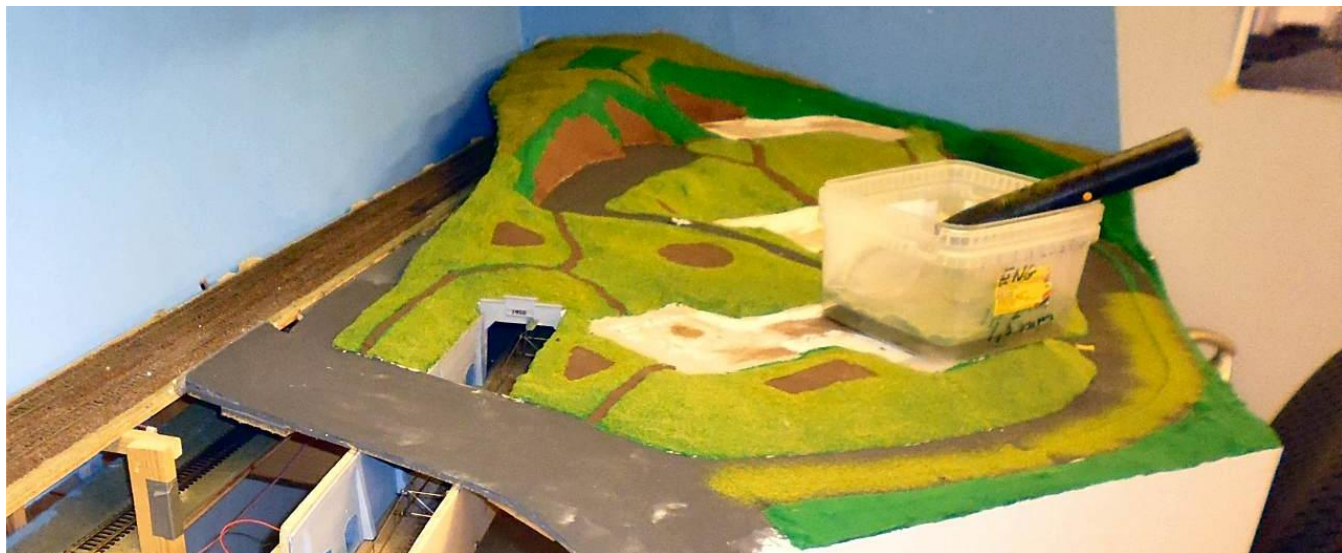
Onsdag d. 10.09. 2014. Jørgen mødte op til afhentning på Roskilde Station (nu MÅ smudsredaktørens ferie da snart være overstået) og jeg samlede ham op som sædvanlig. Som

nævnt i sidste uge havde han været i Tyrkiet på ferie og havde oplevet både jordskælv og skybrud - jeg synes det må være rarere at feriere i kælderen i Karlemoseparken, i hvert fald sikrere.



Vel fremkommet kunne vi konstatere et pænt fremmøde, bl.a. flere bestyrelsesmedlemmer hvilket gav anledning til en debat omkring budgetopfølgningen. Som sædvanlig er det Bent der bruger flest penge (*og kan sagtens bruge flere*) men ellers så det pænt ud. Michel forsvandt igen da han skulle til beboerforeningsmøde så middagen var igen på eget initiativ, så Jan og jeg benyttede lejligheden til at inddrage køkkenbordet til "nærlager" for operation græssåning. For som nævnt i sidste

uge så havde vi lavet en aftale med Per om at han kunne komme til at arbejde med lyset over Bellahøj så vi knoklede på for at nå mest muligt før han dukkede op. Det gav blandt andet Ole anledning til at spørge ind til hvorfor vi lavede golfbane på Bellahøj og indrømmet, med op mod 20 flagnåle anbragt og noget der med god vilje kunne ligne bunkers, ja så var ligheden slående. Men græsset blev sået og inden Per kom var vi nået et godt stykke fremad.



Golfbanen. (det må da være en minigolfbane!)

Således fordrevet fra rum 5 flyttede vi arbejdet ind i 6'eren. Med den kommende beboerdag in mente så syntes vi at det var tid til at se på den tidligere diskuterede beskyttelse af anlægget. Så bevæbnet med rundstokke, lister, bor og skruer

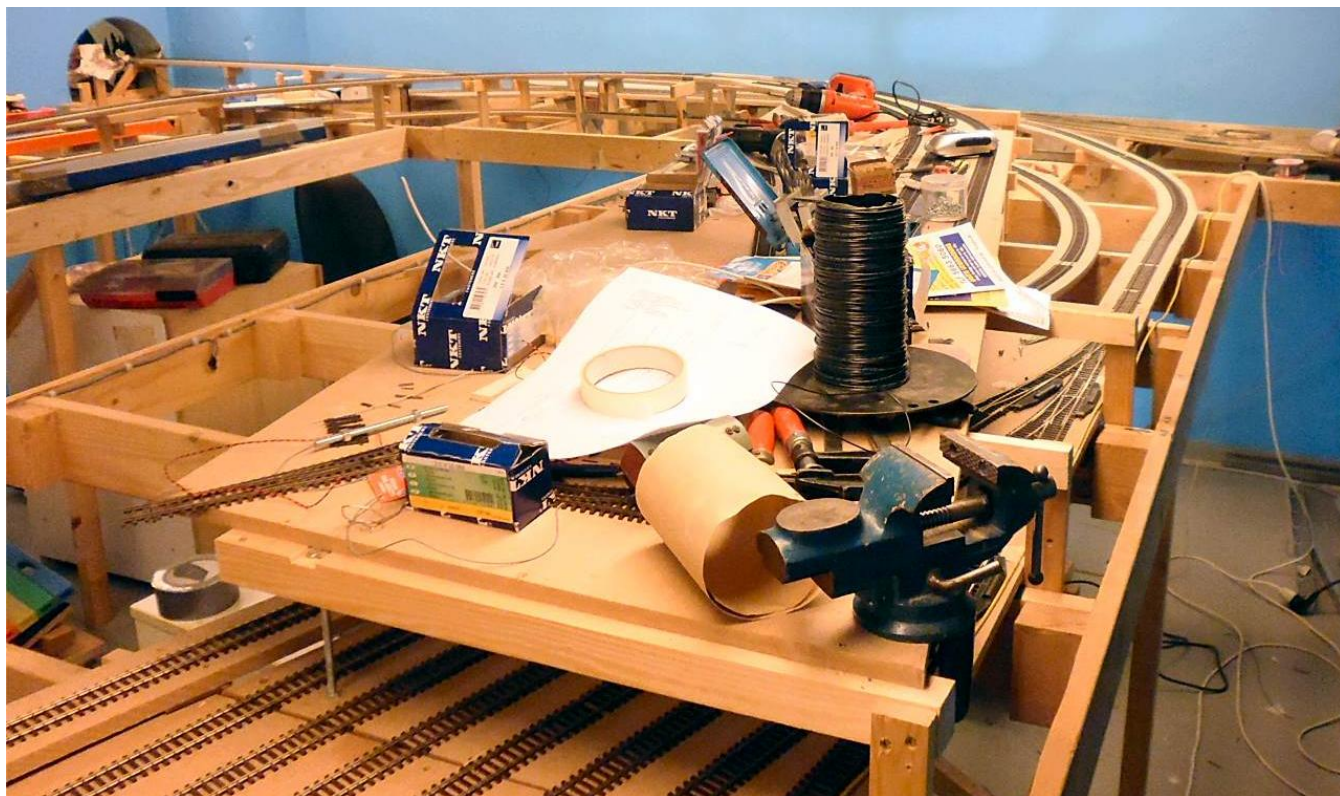
gik vi i gang med at lave gelænder, kendt fra abegrotten i ZOO, med det formål at holde små pilfingre og Oles bagparti væk fra anlægskanten. Og med den sædvanlige høje arbejdsmoral lykkedes det at blive færdig samme dag.



Rum 6. Versionen med gribeliste.

I rum 3, hvor de resterende huserede, kunne det tydeligt mærkes at målet var i sigte. Der blev talt seriøst om at prøvekøre den skjulte strækning i næste uge og at arbejdet med at lægge tracé og spor på Sukkerkøbing skulle i gang igen. Men ud

fra mængden af materialer der var blevet stakket med Sukkerkøbing som "bord", så skal der vist en oprydning til før der er nogen der kan komme videre.



Dette er altså en station.

Onsdag d. 17.09. 2014. Med Jørgen som fast påhæng mødte vi veloplagte op for at arbejde videre som sædvanlig. Men ikke alt var som sædvanligt. Bent manglede og først da Ole og Michel dukkede op blev det afsløret at han var blevet opereret for brok! Og så netop Bent der

aldrig klager sig. Men det betød i hvert fald at vi ikke kunne forvente at se ham de første par uger og ligeledes at vi heller ikke kunne færdiggøre ledningsforbindelserne så der kunne køres fra rum 1 til rum 3 på beboerdagen.



Jan laver beskyttelsesgelænder ved Bellahøj - eller også sover han!

Netop beboerdagen blev diskuteret en del denne mødedag idet stemningen ikke var for egentlig kørsel på dagen. Dette hang også sammen med at der var en del afbud, ud over Bents operation havde jeg fået kludret i datoer så jeg mod forventning skulle være i Hillerød med mine hunde søndag middag, og da bespisningen plejede at lægge beslag på en del "hænder" så blev egentlig plankørsel aflyst. Men til næste år tager vi revanche. Og netop i anledning af beboerdagen kastede Jan og jeg os ud i etablering af endnu en sikkerhedsbarriere, denne gang i rum 5, på den del der omhandler Bellahøj. Det havde nemlig vist sig at Jan, mens han såede det sidste græs, faktisk havde slidt en del af forkanten af. Så for at beskytte mod både pilfingre og velnærede medlemmer, blev rækværket sat op og gardinet hængt på plads. I rum 3 arbejdede Knud, Ole og Jørgen med det de kunne i chefens fravær. Om det var grundet manglende instruktioner eller almindelig ophør af hjerneaktivitet vides ikke, men pludselig kunne en totalt stillestående Jørgen observeres (*det hedder vist at falde i hak*). Men heldigvis var aftenen ved at gå på hæld så Jørgen blev bugseret ud i "Roskildeekspressen" og sendt sikkert hjemad.



Hvad var det nu jeg skulle huske?

Og med disse afsluttende ord tilbageleverer jeg rapportskrivningen til Smudsredaktøren igen, han må være fyldt med nye indslag efter den ferie.

Henk.



I følge det forkromede øjemål! Så placerer vi skiftet her og håber sporene kan nå!!!!?

Søndag d. 21.09. Beboerdag. Så er redaktørens ferie desværre forbi, nu gik det lige så godt! Utroligt hvor hurtigt en måned går. Vi startede Beboerdagen klokken 09⁰⁰ med en hyggelig gang morgenmad. Michel havde lavet to store "tønder" svensk Pølseret, så maden til vores gæster var sikret (*Selv om der blev spist godt, er der også mad til næste onsdag*), det var egentlig undertegnede der skulle lave denne ret, men det var før der blev bevilget mere ferie - stor tak til Michel for at træde "frivilligt" i mit sted. Ole og

Knud valgte at lave arbejdende udstilling, de lagde spor og i betragtning af hvor mange (*rigtig mange*) folk der kom og så på, så nåede de en hel del. Inden gæsterne kom fik vi fundet de skifter der skal anvendes i den anden ende frem, hermed er nu samtlige de skifter fundet, eftersat og klargjorte til montering. Sporarbejdet i rum 3 har kørt (!) godt, så der er vel ikke noget at sige til at de gerne vil fremad. Noget kunne tyde på at al sporlægning i rum 3 bliver færdig inden årsskiftet.



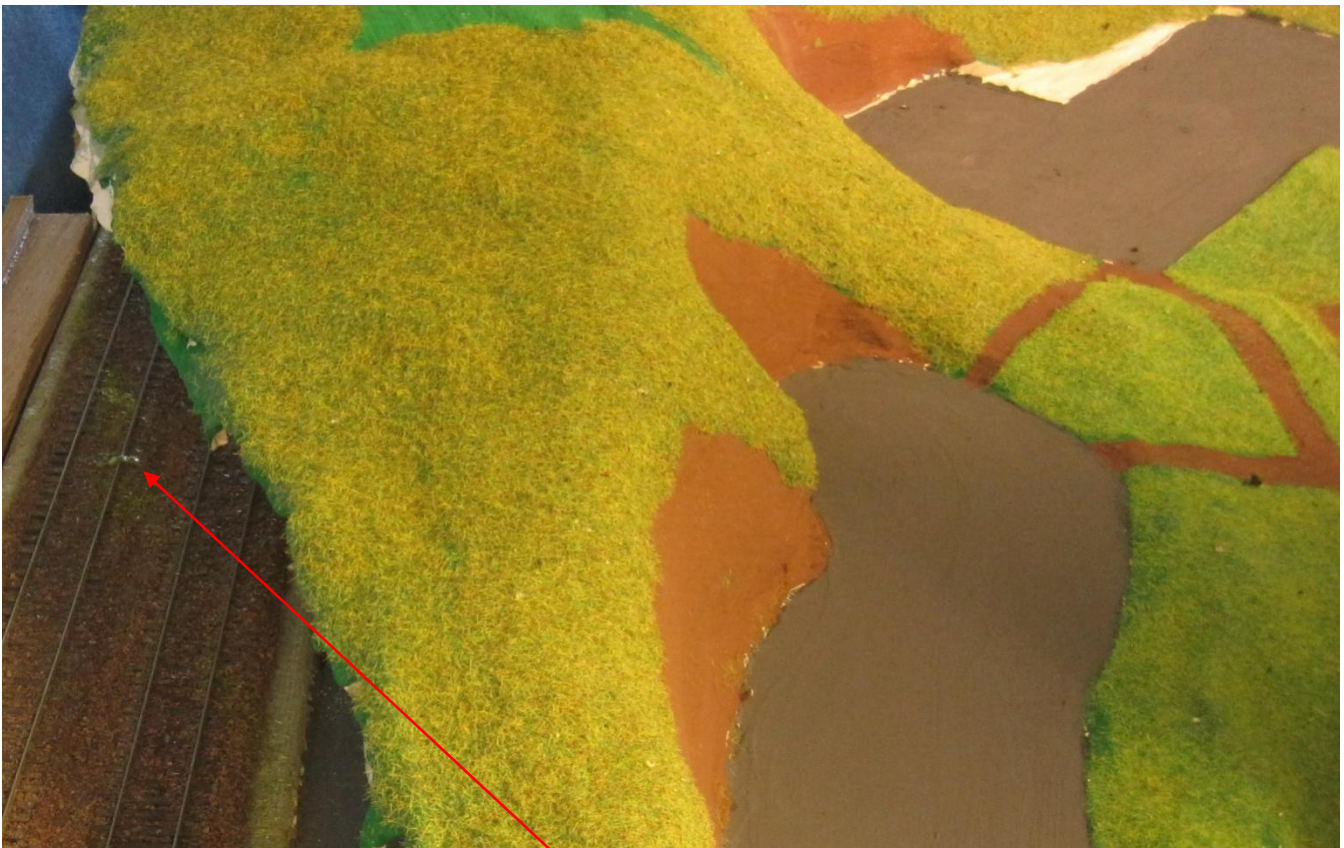
De ærede gæster nyder den ret så populære pølseret, som er Svensk!

Fra klokken 11⁰⁰, da vi slog døren op! (*den blev faktisk pillet af*) væltede folk bogstaveligt talt ind, og det stod på indtil klokken 15⁰⁰. Der er bred enighed om at der mindst har været 50 til 60 mennesker på besøg. Uden at have et videnskabeligt grundlag for påstanden er vi lige så enige om at der er dømt besøger rekord! Som kørende element anvendte vi det Heljan trevognslyntog vi brugte til indvielsen af landskabet og anlæg i rum 6, det viste sig desværre at den meget grundige rengøring toget fik for ikke så længe siden, ikke længere har nogen positiv indflydelse på togets køreegenskaber! Der blev dog kørt noget og kørslen blev helt hæderlig til sidst. Blandt gæsterne er der i sagens natur, en del

gengangere, vi høstede en del anerkendelse for hvor meget vi havde lavet siden sidst. Det er dejligt at blive rost og ud over at labbe det i os, takker vi for de mange pæne kommentarer - vi tør godt love at der vil være sket en masse til beboerdagen 2015. Gips brødrenes fine hånd og rumpe gelænder viste også sit værd, der var ingen der hvilte hænderne på selve anlægget og kun et par stykker der skulle pille lidt. Først et par minutter i 15⁰⁰ gik de sidste gæster, herefter fik vi klaret lidt oprydning og så var det vore tur til at få lidt mad (*Jørgen kan vældig godt lide Michels pølseret, det blev til 5 portioner, efter eget udsagn*). Som altid fik vi en lille snak om beboerdagen og vi blev, lige som sidste år, enige om at det havde været en meget god dag.



Også de yngre drenge udviste stor interesse for vores anlæg.



Aaaahhaae! Taget på fersk gerning, Gipsbrothers har lagt en klat! og her er beviset!!! På det inderste spor ser man TYDELIGT en kæmpe-stor hvid klat GIPS, denne klat blev lyntogets banemand - af røg det! Lyntoget altså!

Onsdag d. 24.09. 2014. Allerførst en stor tak til Henk for det store arbejde han har lavet for mig, mens jeg har fuset den af! Det har været en vældig god ordning - måske man skulle gøre den permanent? (~~stroget af censuren~~) Dette er så den sidste rapport fra klubben for denne gang, derfor slutter vi med manerer!

Fremmødet var noget beskedent, jeg havde sammen med fruén fremstillet et større antal Muffins. Halvdelen gik til fruéns miniature klub og den anden halvdel til modelbanefolket - fik vi kager? Ja det gjorde vi. For Michel gav kage øl / vand i anledningen af sin 80 års fødselsdag, stort tillykke til ham og tak for skænken!



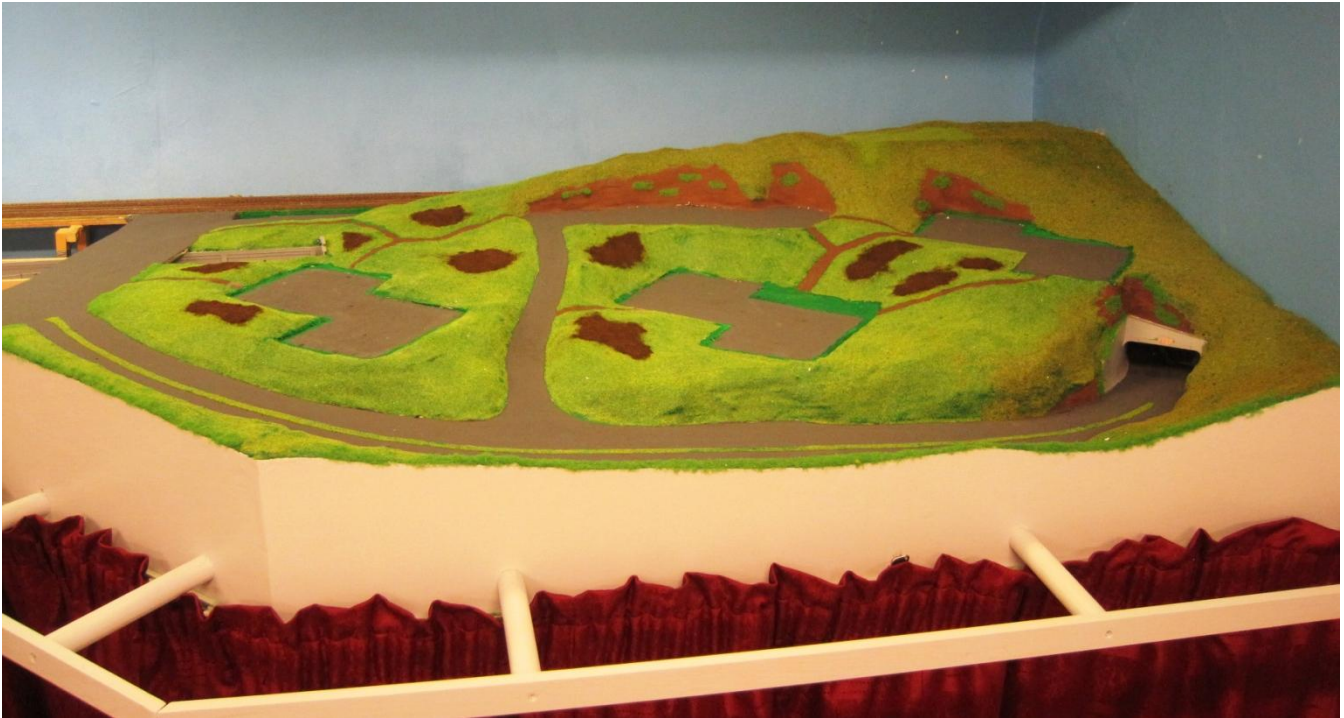
Drengene er godt i gang med dagens første kage / kaffe bord. Othellokagen var der to af så der var dømt aftenkaffe med kage klokken 20⁰⁰, ovenpå en solid gang svensk pølseret. Velbekomme!!



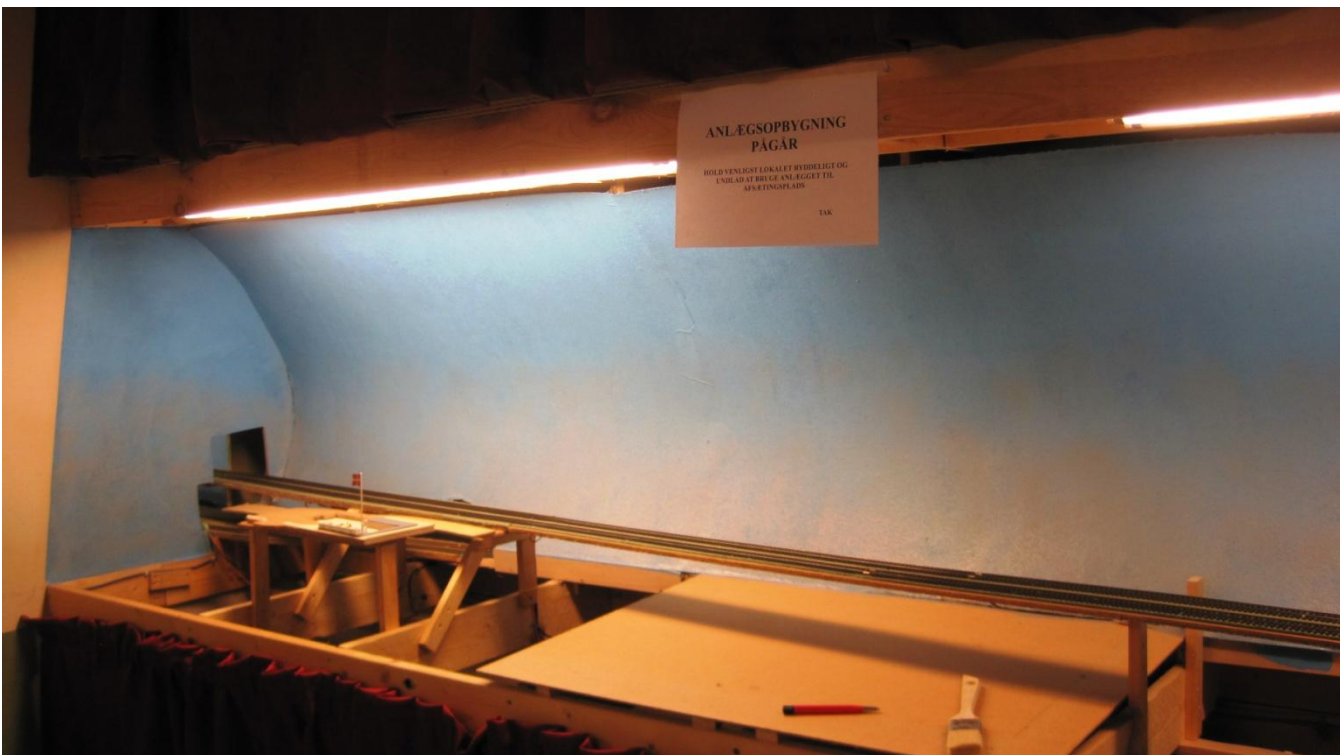
Trods fyldt mave, arbejdedes der flittigt på Sukkerkøbing station, Ole måtte arbejde alene, for Knud går til, ja rigtigt gættet, madlavning hver anden onsdag i vinterhalvåret!

Vi lavede også andet end at fylde i hovedet, Jan og Henk havde deres Bellahøj, Ole fortsatte sporlægningen og jeg tog fat på tegningen af rum 7, omend starten tog en noget uventet drejning, i det Henk kaldte mig til "spormøde", Henk mener at hvis vi laver en station baseret mit oplæg, vil vi lave endnu en landstation, godt nok en noget større en af slagsen, men dog stadig en landstation. Han synes pladsen vil være bedre brugt på en storby station. Jeg måtte efter lidt "brokkeri" og hovedbrud give manden ret, det første problem det tårner sig op, er at med en

storbystation, er rummet for lille til en gennemkørselsstation, altså må det være en Rebrussement station. Vi enedes om at jeg skulle lave et oplæg til sådanne en "dime", en meget stor fordel et arrangement som dette, er at vi kan undgå at skulle kravle under anlægget for at kunne komme ind i rummet og S banen vil kunne indføres i stationen uden at "virke" forkert. Jeg er stadig usikker på om der kan blive plads til de faciliteter en station af storby størrelse har. Forsøget skal dog gøres og så må medlemmerne afgøre om resultatet er godt nok.



Golfba... Øh Bellahøjs vegetation "gror" stille og roligt frem.



For et år siden, d. 21.08. så rum 6 sådanne ud, vi har allerede glemt at det så sådan ud og vænnet os til at det i dag ser ud som på næste billede.



Rum 6 i sin nuværende stand, som vi betragter som færdig. Det betyder ikke at der sagtens kan komme flere detaljer rundt omkring.



Et liggende billede af anlægget i rum 5 for et år siden og igen viser næste foto hvor langt vi er nået her.



Det er cirka 4 måneder siden at Henk og Jan gik i gang med rum 5 og det er Bellahøj det handler om, men også S stationen Nørrebro er blevet placeret, sporene er ved at få lagt ballast og de første køreledningsmaster samt køreledning er monteret. som før nævnt er det Bellahøj der har haft 1. prioritet og det kan konstateres at vi nærmer os målet!



For et år siden er vi ved at rydde anlægsgbordet for "fremmedlegemer", et arbejde der næsten er færdigt, da billedet blev taget. Umiddelbart herefter startede opopbygningen af, først de skjulte strækninger og station, herefter har der været en del prøvekørsel og på næste foto kan man se at lægningen af Sukkerkøbing er godt i gang!



Det, i skrivende stund, absolut mest aktuelle foto (24.09. 2014.) fra rum 3. Sukkerkøbing er ikke nogen stor station, den kan dog sagtens volde sporelæggerne lidt hovedbrud. Med den fart der er på i øjeblikket er sporene lagt inden jul.



Uha hvad man dog ikke skal udsættes for, når man fotograferer!

DE BLÅ TOG
 Det internationale Sovevognsselskab i Danmark - og DSBs nattog



De blå tog
 - Det internationale Sovevognsselskab i Danmark - og DSBs nattog

240 sider A4 tværf., ca. 500 ill, mange vogntypetegninger i 1:87. Forlaget Banebøger. Udkommer november 2014. Vejledende pris 498,- kr.

Den store, gennemillustrerede bog fortæller hele historien om sovevognstrafikken såvel i som til og fra Danmark, med hovedvægt på Det internationale Sovevognsselskab. Også DSBs egne nattog behandles grundigt, herunder de forskellige liggevogne.

Bogen beskriver alle Wagon-Lits og DSB vogntyper, som har været brugt i nattogene, samt de spisevogne som Wagon-Lits drev i Danmark. Inkl. mange HO-tegninger samt lister over vognene.



! Noget for øjet !



E 970 med dubblingstog d. 22.07. 1954. Toget er netop lettet fra Odense station, mod Fredericia. Der er åbnet godt for spjældet, det gælder om at få god fart på hurtigt, for lige uden for stationen er der en stigning af de lidt sejere. hele vejen op til Holmstrup station. Stigningen er kendt under navnet Holmstrup Bakke og krævede et godt fyr på maskinen - hvis man skulle nå "helskindet" op!

Foto.: James Steffensen. Arkiv.: DMJK.



Tog 95 i Hjørring d. 26.03.1956. Toget er spændt efter K 527 og T 299.

Foto.: O. W. Laursen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.



Fredericia gamle station d. 22.04. 1935. Der er kun få dage til køreplansskiftet og indvielsen af den nye station og Lillebæltsbroen. Et herligt miljø med masser af skønne vogne! Foto.: DSB. Arkiv.: PSH.



Et næsten nyt MA lyntog iler hen over Vårby Å på vej mod Korsør og færgen, det er sidst på sommeren 1964. I baggrunden ses broen for roebanen, en gren af det store smalsporsnet der udgik fra Gørlev sukkerfabrik cirka 25 kilometer længere nord på, sydpå gik det helt ned til Falkensten gods, syd for Slagelse. I dag er stedet meget forandret, alle broer er forsvundet, det samme gælder roebanenettet. Billedet er taget af William Dancker Jensen, jeg fik det af ham for snart mange år siden (1983), oppe på "loftet" i Sølvgade. under en samtale tog han billedet frem og sagde jeg måtte få det hvis jeg kunne fortælle hvor det var taget - det kunne jeg!



C717 lige uden for Løve station, på vej mod Slagelse i sommeren 1964. Det elegante tog består ud over C maskinen af en CL, CPE og en HD vogn, det er lige til modelbanen! Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



I 1959 var det DMJU der af holdt Morop kongres i Danmark, Morop er en sammenslutning af modeljernbane klubber i Europa, de har bl.a. lavet Nem normerne. Kongressen forløb over flere dage og man kørte bl.a. særtog med D 871 og et tog der så vidt jeg husker udelukkende var oprangeret af trævogne. Toget holder i Odense. D 871 er en af de D maskiner der er bygget i Amerika, på Baldwin fabrikkerne, som en del af betalingen for de Dansk Vestindiske øer. Maskinerne var nemme at kende, i det tenderne, som de eneste, var samlet med rundhovedet nitter og derfor tydeligt kunne ses. Foto.: Poul Adamsen. arkiv.: DMJK.



R 946 med godstog i Bramming spor 1, året er 1961. Det særlige ved dette godstog er at den første vogn er ZF 500 006. Altså et af de få billeder med ZF vogne i tog. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMKJ.

”KØREPLANEN”

OKTOBER KVARTAL 2014.

-oOo-

Onsdag	01.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	08.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	15.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	22.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	29.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	05.	November	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	12.	November	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	19.	November	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	26.	November	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	03.	December	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	10.	December	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Lørdag	13.	December	Julefrokost i klubben. Se bemærkning!	
Onsdag	17.	December	Byggeaften i klubben. Juleafslutning.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰

-oOo-

Julefrokosten er enten d. 06.12 eller 13.12. Nærmere følger ved opslag i klubben.

Eksterne aktiviteter

Følg dette link.: www.my1287.dk her finder du Danmarks mest detaljerede oversigt, på (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