



Læs i dette nr.:

- # Sukkerproduktion i Danmark.
- # CIWL Sovevogne i Danmark, nu også i model!
- # Side 32. Modellen. # Noget for øjet.
- # Det korte hjørne. # Køreplanen.
- # Nyt fra klubben.



Nr. 56.

Oktober.

2015.

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

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

Det var så den sommer! Foran ligger der et forhåbentligt spændende efterår. September er ved at udvikle sig til en ganske imponerende opstart på modelbanesæsonen! 13.09. var der Store Byttedag i Skørring, 19.09. - 20.09. var der modelbanetræf på Teknisk Museum i Helsingør, 26.09. - 27.09. stod den på stor Hobbymesse i Ålborg. Hvis man var lidt struktureret, kunne man den weekend nå hele 3 arrangementer, alle i Jylland, på 2 dage. Den 26.09. kunne man først på dagen deltage i et "Modelbane Træf" hos Bramminge modelbaneklub (10⁰⁰ - 15⁰⁰) og med en times respit deltage i Esbjerg Model Jernbane Klubs årsfest (16⁰⁰ - 22⁰⁰). Den 27.09. var det så en tur til Ålborg. Kom ikke her og fortæl, at dansk modeljernbane er død!

Denne sommer har som sædvanligt været præget af en masse ferie-fravær! Men, som man selv kan konstatere i Nyt fra klubben, er der blevet arbejdet med uformindsket styrke og intensitet.

Denne udgave af Mosebanen bliver lidt tyndere, end vi havde tænkt os, store private projekter har dog "røvet" så meget af vor skrivetid, at vi har måttet affinde os med forholdene. Helt snydt bliver I nu ikke, LT har begået meget fin artikel om sukkerproduktion i Danmark, et godt supplement til vores sukkerfabrik projekt på anlægget.

Jeg fortsætter historien om CIWL materiel, relateret til, hvad der findes i model - denne gang om sovevognene.

Den samlede redaktion ønsker vore læsere god fornøjelse med Mosebanen nr. 56!

INDHOLD.

- Side 2.** I kupertvinduet.
Side 3. Sukkerproduktion i Danmark.
Side 12. CIWL Sovevogne i Danmark, nu også i model!
Side 32. Side 32. Modellen.
Side 36. Det korte hjørne.
Side 40. Nyt fra klubben.
Side 73. Noget for øjet.
Side 75. Køreplanen.
-

Forsidefoto.: Nordexpress buldrer for første gang over broen ved Valleby fjord. Vore "minisamfund" har store forventninger til toget - i det hele taget er de ganske tilfredse med, at togene så småt er begyndt at køre - "Det var på tide", lyder det fra de små (1:87) røster!

Sukkerproduktionen i Danmark

Begyndelsen - kort fortalt

Sukker er et næringsmiddel, som kom til Danmark i løbet af 16-hundredtallet fra de oversøiske områder i form af rørsukker. Rørsukker er en græsart, som stammer fra asien, hvor den har været dyrket siden oldtiden. Rørsukkeret bragtes af spanske og portugisiske opdagelsesrejsende til kolonierne i Amerika især til Caribien.

Efter at vi havde købt St. Croix i de Vestindiske øer af franskmændene i 1733, producerede og indsejlede vi sukkersaften til raffinering i Danmark, og vi blev en af Europas største sukkerproducenter. Til den ende anlagdes et stort antal sukkerraffinaderier i København, som omsatte rørens sukkersaft til fast sukker. Danmark tjente godt på handlen med rørsukker

til andre lande i Europa, indtil man i samme århundrede i Tyskland fandt ud af at udvinde sukker af sukkerroer, hvilket i længden medvirkede til at gøre den danske produktion af rørsukker i Vestindien urentabel. Hertil kom, at produktionens rentabilitet afhang af billig arbejdskraft i form af slaver, og det blev jo mere og mere upopulært, og til sidst forbudt så relativt sent som i 1848.

Til at begynde med var sukkerroeudvindingen ikke nogen effektiv proces, men det blev den efterhånden, som teknologierne udvikledes. Der er i øvrigt ingen kemisk forskel på sukker fra roer eller sukkerrør, og 80 % af den sukker, der produceres i verden i dag, kommer stadig fra sukkerrør.



Højbygård sukkerfabrik.

Billede.: Danmarks Sukkermuseum.

Da sukkerroen kom til Danmark

I Danmark, der viste sig at have gode jordbrugsmæssige muligheder for produktion af sukkerroer, begyndte sukkerroeeventyret i 1872, da der blev truffet beslutning om, at bygge to sukkerfabrikker i landet. Etableringen af de to fabrikker skete med hver sit "ideologiske" udgangspunkt. På Lolland etableredes en sukkerfabrik med et lokalt sigte, hvor symbiosen mellem fabrik og landbrug var i højsædet, og nær Odense byggede iværksætteren C. F. Tietgen sin fabrik, der havde et mere industrielt

og kommercielt sigte og med vokseværk. 1.) Den 20. april 1872 stiftede Tietgen "De Danske Sukkerfabrikker" (DDSF), som i mange år fremover blev enerådende på det danske hjemmemarked. DDSF etablerede sig med den nybyggede sukkerfabrik i Odense og to sukkerraffinaderier i København, som var "Phønix" i Langebrogade og raffinaderiet i "Helsingørgade". Derfra og indtil 1912 gik det hurtigt med at bygge sukkerfabrikker. I alt blev der i den periode bygget ni store fabrikker og et

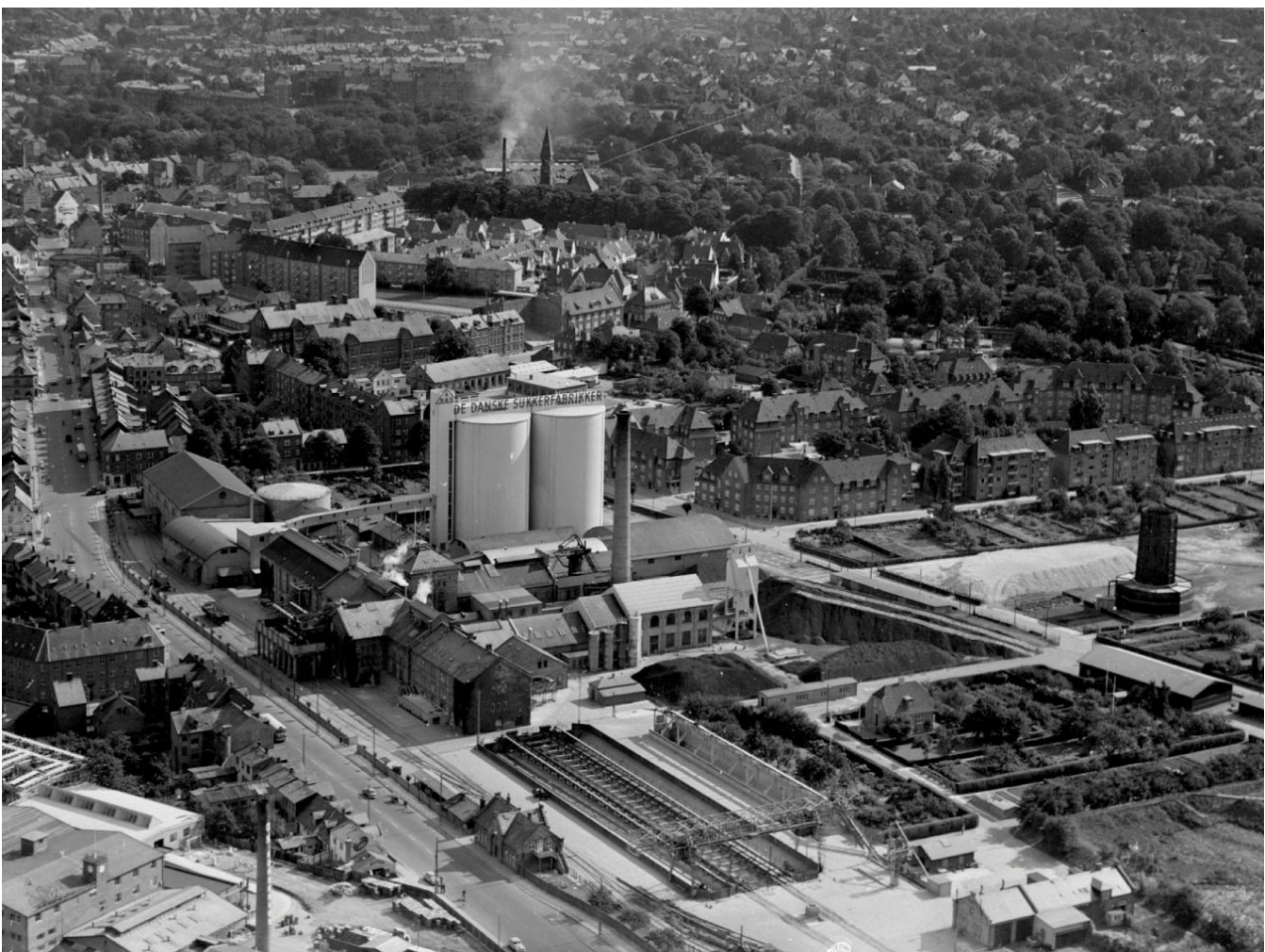
stort antal saftstationer. At det lige netop blev på Lolland Falster og på Fyn, at produktionen begyndte, skyldtes, at disse områder viste sig særligt velegnede til dyrkning af sukkerroer på grund af jordbundsforholdene, hvor jorden var tilpas tung og leret.

Dermed koncentrerede roedyrkingen sig tidligt på Lolland og Fyn, og blev således et udpræget østdansk fænomen. En anden mulig årsag til den sydøstdanske koncentration, udover de rent jordbundsmæssige forhold, var måske, at roemarkerne krævede megen arbejdskraft dengang, og en sådan fandtes få timers sejlads mod syd i Polen, og den var tilmed billig. Så allerede dengang kom et stort antal, omend sæsonbetonede, "fremmedarbejdere" til landet. De polske gæstarbejdere var meget villige til at arbejde i roemarkerne, hvorimod det gik mindre godt med at hverve dansk arbejdskraft til arbejdet.

Dette influx af polsk arbejdskraft blev der imidlertid sat en stopper for i 1929, da regeringen, grundet høj arbejdsløshed i landet, ønskede, at arbejdet blev overtaget af dansk arbejdskraft. Man lukkede ganske enkelt grænserne for de polske sæsonarbejdere til efterårets roekampagner. Gentager historien sig?

Sukkerudvindingsprocessen

Sukkerroerne, der vejer mellem 2 og 3 kg stykket, starter man med at vaske fri for jord og især småsten, der kan skade knivene, der snitter dem fint i aflange stykker. Dernæst hældes snitterne i varmt vand med en temperatur på 70 - 71 grader, hvorved sukkeret trækkes ud (*diffunderer*) i vandet, og man regner her med ca. 100 gr. sukker pr. roe. Det kaldes for diffusionsprocessen. Sukkersaften renses efterfølgende med kalk og kulsyre og kaldes nu for tyndsajt, der indeholder ca. 14 % sukker. Det var de processer, som dengang gennemførtes på de såkaldte **saftstationer**. Herfra sendtes tyndsajten til **sukkerkogeriet** (*-fabrikken*) i tanke eller via rørsystemer. Hvis fabrikken selv havde en modtagelse for roerne sendtes saften naturligvis blot videre til næste fase på fabrikken. Næste proces består i at inddampe tyndsajten til tyksajt, der indeholder 70 % sukker. Det resterende vand i tyksajten bortkoges under vakuum, hvorved sukkeret krystalliserer i en fyldmasse. Den koncentrerede fyldmasse centrifugeres, så den deles i sirup og sukker. Restproduktet er melasse, som anvendes til romproduktion, fremstilling af gær og til dyrefoder.



Odense sukkerkokeri i slutningen af 50'erne.

Billede.: Danmarks Sukkermuseum.

Fabrikkernes placering og opbygning

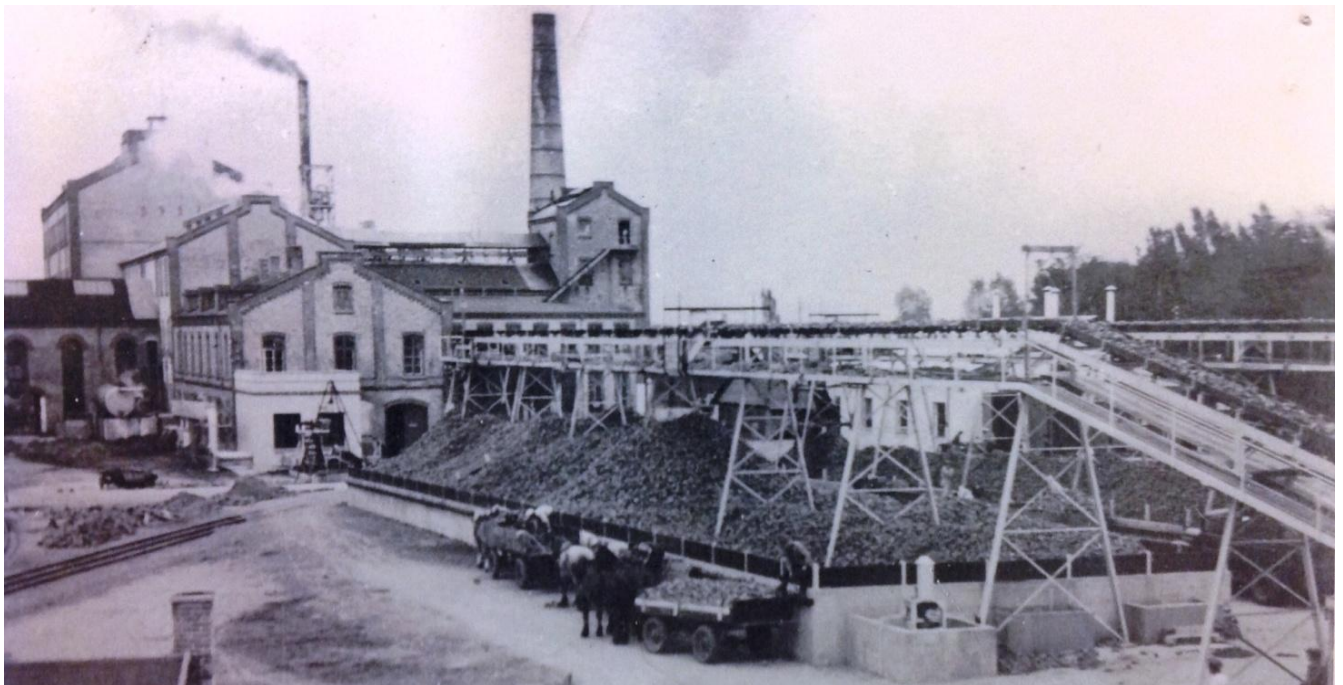
Som anført ovenfor begyndte man i 1872 at bygge sukkerfabrikker i Danmark. De to første stod færdige til deres første kampagne i 1874. Det var fabrikken på Lolland, der placeredes ved Holeby og som senere fik navnet Højbygård. 2.) Den anden af de to, Tietgens fabrik, kom til at hedde Odense Sukkerkøgeri. De to fabrikker blev startskuddet til bygning af yderligere 7 fabrikker og et stort antal saftstationer, som spredtes i lokalområderne, så bønderne lettere kunne komme af med deres roehøst. Byggerierne prægedes i høj grad af DDSF, der havde den nødvendige kapital til ekspansion. De placerede deres tre næste fabrikker i Nakskov, (1882 3.) Assens (1884) og i Stege (1884). For de tre fabrikker gjaldt, at de ikke selv havde anlæg til direkte modtagelse af roerne, men fik udelukkende tyndsafteften leveret fra saftstationer rundt om i området og op ad fabrikkerne. Så fulgte en fabrik i Nykøbing Falster, som indledningsvis ikke var en del af DDSF, der begyndte sin produktion i 1885. DDSF havde også haft planer om en fabrik i Nykøbing, men frafaldt da et andet konsortium kom først. Fabrikken i Nykøbing havde modtagelsesanlæg. Så fulgte en fabrik i Maribo, der opstod på privat initiativ, men som siden også kom ind under DDSF. Maribofabrikken var i øvrigt den første,

som havde en roebane fra starten. 4.) Fabrikken begyndte sin produktion i 1897. De to sidste fabrikker placeredes henholdsvis i Saxkøbing (1910) og i Gørlev (1912). Den sidste hed oprindeligt Sukkerfabrikken Vestsjælland, men da den blev overtaget af DDSF i 1934 skiftede den navn.

Det hører med til historien, at man forsøgte at lægge endnu en sukkerfabrik ved Slagelse, men brikker faldt aldrig på plads af lokale årsager. Således endte bygningen af de danske sukkerfabrikker.

De nævnte fabrikker fortsatte produktionen indtil først i 60'erne, hvorefter rationaliseringerne begyndte og endte med, at der blot er to af fabrikkerne tilbage i dag, nemlig fabrikkerne i Nakskov og Nykøbing F. De lukkede sukkerfabrikkerne med Højbygaard som den første i 1960, Maribo i 1962, Odense i 1970, Saxkøbing i 1991 (efter en gennemgribende og stor modernisering året før!), Stege i 1989, Gørlev i 2000 og sidst Assens i 2006. Det var EU's sænkning af mindsteprisen på sukker, som lukkede fabrikken i Assens, og påvirkede den samlede sukkerproduktion i Danmark negativt.

DDSF eksisterer heller ikke mere. De blev først til Danisco og siden til Nordic Sugar underlagt Nordic Zucker.



Højbygård sukkerfabrik under roekampagnen.

Billede.: Danmarks Sukkermuseum.

Tal for Sukkerproduktionen i Danmark midt i 50'erne

To interessante spørgsmål følger, hvis man interesserer sig for det, er så: Hvor stor var produktionen i Danmark, og hvor fragtedes den hen på den tid? Besvarelsen af disse to spørgsmål har indflydelse på omfang og

udformning af sukkertransporterne i vore køreplaner.

I 1953 kostede et kilo melis 91 øre eller 15 kr. i 2014 priser.

Produktionen i 1956

Dette år blev der dyrket 2.261.000 tons roer, heraf dyrkedes mere end 80 % på Sjælland. Så det er ikke forkert at skrive, at sukkerroeproduktionen er et Sjællandsk fænomen. Roerne blev omsat til 214.000 tons hvidt sukker (*melis*), 102.000 tons til dansk råsukker og endelig 76.400 tons melasse. I sukkerindustrien var der beskæftiget 2866 personer det år. 5.) Der høstede også en sukkerroetype i Jylland, men den anvendtes udelukkende til foder.

Sukkerroedyrkingen var som tidligere hævdet et østdansk fænomen, hvor der på Sjælland var udlagt 55.574 ha til sukkerroer, var det samme tal for Jylland blot 5.043 ha i 1954.

Indtægterne

I alt indbragte den danske eksport af sukkervarer i 1953 24,4 millioner kr. (383 millioner/2014) til den slunkne statskasse, altså ikke nogen særlig vægtig eksportvare, men det var den bestemt året før.

Hvad, der betingede det drastiske i fald i eksporten, vides ikke, men det skyldtes måske en nedgang i roedyrkningsarealerne på 10.000 ha.

Men da produktionen af sukker i landet stadig var ganske stor, må hjemmemarkedet følgelig have aftaget det meste af den.

Til sammenligning tegnede øleksporten sig for hele 33,5 mill. eller mere end 1/2 milliard i 2014 kr. Skål! 6.)



Roeflæsning fra lastbiler i Gørlev, formentlig midt halvtresserne.

Billede.: Danmarks Sukkermuseum.

Transporten af roerne og de færdige produkter

Kvartetten: Roebaner, banerne, lastbiler og traktorer.

De fleste af sukkerfabrikkerne havde eller fik en roebane til transport af roerne eller andet med produktionen forbundet. Fabrikkerne i Odense og Stege havde som de eneste ikke en roebane til produktionen. Odensefabrikken forlod sig på Statsbanerne, og i Stege ville man ikke benytte Statsbanerne, da man mente, at de var for dyre! 7.) Så det blev søvejen, som anvendtes til transporterne fra den fabrik. Roebanerne har man kaldt for Danmarks største privatbane, og det var ikke uden grund. Med en længde på

mellem 5-600 km smalspor, og en sporvidde på 700 mm., satte de et tydeligt smalsporsaftryk i landskabet. Især på Lolland var landskabet domineret af dem, da de lå langs landevejene og på kryds og tværs i landskabet.

Roetogene blev trukket af små damplokomotiver, som De Danske Sukker Fabrikker rådede over 39 stk. af med tilhørende 2350 vogne. Fra 1948 anskaffedes tillige et antal diesellokomotiver. Frichs havde i 1959 en beskeden leverance på 3 stk. til DDSF, men

havde tidligere leveret motorer til andres konstruktioner. 8.) Der var tale om tre firekoblede diesellokomotiver til en pris på 635.000 kr. 9.) (8.4 mill./2014), men ellers fik sukkerfabrikkerne ofte bygget maskinerne lokalt eller på egne værksteder.

Efterhånden, og især efter midten af 60'erne, overtog lastbilerne og traktorerne det meste, og på roebanerne indstilledes driften hurtigt herefter.

DSB fremført materiel til sukkertransporterne udgjordes af litra ZN og litra U. Litra ZN, med en treakslet undervogn, blev anskaffet af fabrikken i Nykøbing Falster i et antal af 12 styk i 1954. De fik numrene ZN 500 451 - 462.

Vognene var bygget i Breslau (i dag Wrocław i Polen, dengang tysk Schlesien) og Landskrona i perioden 1919-1924. De blev købt i Sverige og anvendtes til transport af råsukker mellem Nykøbing og København. 10.)

Allerede på anskaffelsestidspunktet virkede de ret bedagede, og de udrangeredes allerede i slutningen af 60'erne.

Disse vogne har vist aldrig kunnet fås i model. Det har derimod litra U, der blev produceret af Hobby Trade for år tilbage. Litra U anskaffedes

fra 1958, hvor den første beholder produceredes af Midtllands Kedel- og Beholderfabrik. Senere blev det Møller og Jochumsen i Horsens, der stod for fremstillingen af beholderen. Vognen blev anskaffet i et antal af 42 styk frem til 1962. For specifikke oplysninger henvises til jernbanen.dk.

Til transporter af roer og roeffald anvendtes alle typer åbne godsvogne herunder også de svenske Litra O, som Hobby Trade producerede for en 6 - 8 år siden, er set med roer.



Man har skullet køre mange gange!



ZN 500 454 i Nykøbing F.

Foto.: Svend Jørgensen. Arkiv.: NSjV.

Privatbanerne var en vigtig transportmulighed for fabrikkerne. Eksempelvis lykkedes det for fabrikken i Holeby at få påvirket og tilpasset Lollandsbanens linjeføring, så den lagdes nær fabrikken. 11.) Det var grenen fra Maribo til Rødby.

Privatbanerne transportererede en stor mængde roer: 15.400 t. og råsukker: 18.100 t frem til DSB's videre transport i 55/56.

Det er sikkert årsagen til, at DSB gennemsnitlige transportlængde for roerne er så lav som 11-25 km.

For Gørlev sukkerfabrikkens vedkommende blev Hørve-Værsløv privatbanen (1918-56) af stor betydning under kampagnerne, da banen i den periode dagligt kørte et ekstra godstog med roer fra Odsherred til fabrikken. Lastbilerne udgjordes af enhver art og type, som dengang kunne anskaffes af vognmændene. Men at

dømme ud fra eksisterende billeder af lastvogne, som aflæsser roer på fabrikkerne under kampagnerne, er det især Bedford'en type O, som forekommer at have været meget anvendt i midt 50'erne.

Det er jo heldigt, da sådan en kan anskaffes fra Epokemodeller.



U 39 657 i Slagelse 1964.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



ZN 500 458. Maj 1958. i Nykøbing F.

Foto.: Jens Bruun-Petersen.



Saxkøbing sukkerfabrik.

Billede.: Danmarks Sukkermuseum.

De transporterede mængder (for talnørd):

I perioden 1954-56 transporterede DSB gennemsnitligt 82.000 tons roer årligt. Over i det kom transport af råsukker som i 1956 udgjorde 42.000 t eller en forøgelse på 11% fra året før, hvad DSB glædeligt noterer sig i sin årsberetning, og endelig raffineret sukker som udgjorde lige knap 62.000 t. Den gennemsnitlige transportlængde for roerne var på 11-25 km og mellem 151 og 160 km for råsukkeret. Det raffinerede sukker er vanskeligere at definere på strækningslængden, da det "spredte" sig over alle distancer, men med en lille "top" omkring

de 151-160 km, som også gjaldt for råsukkeret. Af roeaffald transporterede DSB i 55/56 30.000 t.

Fabrikken i vort scenario

Transportmæssigt - på anlægget - har alle sukkerprodukter interesse. Primært vil "DSB" transportere roer fra øvrige dele af oplandet, raffineret sukker i sukkervogne og andre lukke godsvogne.

Roeaffaldet vil også være en transportmængde, som vi kan spille ind, som transporterendes i åbne vogne.



Højbygård, forbilledet for vor fabrik.

Billede.: Danmarks Sukkermuseum.

Sukkerfabrikkens bestanddele

En sukkerfabrik består opbygningsmæssigt af en række elementer, der hver understøtter fremstillingens processer.

Hvis anlagt, tre fabrikker havde det, som tidligere nævnt, ikke, begynder fabrikken i den ene ende med et afleveringsanlæg, hvorfra roerne transporteres til rengøring og videre til snitning. Så følger diffusionsanlægget, hvor tyndsaften bliver til via en opvarmning af

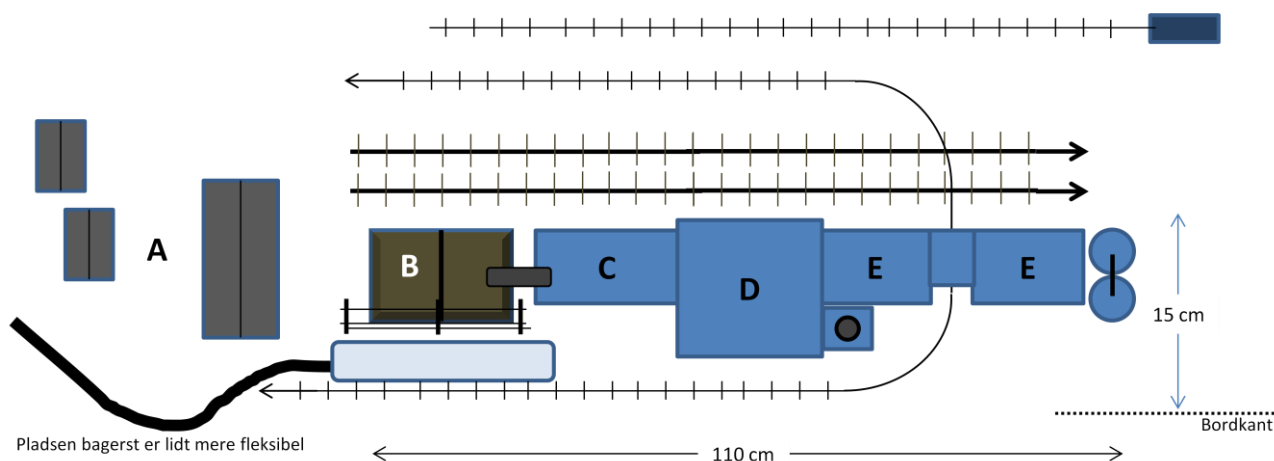
snitterne, så videre til hallen, hvor saften inddampes, videre til et centrifuge- og pakningsanlæg og derfra til lagerbygningen. Derudover består den af en administrationsbygning (og tidligere også af et antal funktionærboliger).

Således følger forslaget til vort anlægs sukkerfabrik.:

Sukkerfabrikken Sprit og Sukker A/S, SSAS



Principskitse for grundplan til sukkerfabrikken



- A = Administrationsbygning og funktionærboliger
- B = Roeoplagering m. kran ved modtagelse og plads til lastbiler og roebane.
- C = Rense- og skærehal
- D = Kraftcentral og kogehal m. skorsten
- E = Raffinering og pakning

Afslutningsvis skal jeg opfordre læserne til at besøge **Danmarks Sukkermuseum** i Nakskov. Det er en meget interessant oplevelse, også selvom man ikke lige går så meget op i, hvorledes det går til, at man kan putte hvidt sukker i kaffen. De har fine udstillinger og

foreviser spændende film, især én om roebanerne kan anbefales, men den skal man bede om at få sat på!

Museet ligger på adressen: **Løjtoftevej 22, 4900 Nakskov.**

Besøg evt. www.sukkermuseet.dk

Noter.

1. Kilde: "**Roer i lange baner**" af Hanne Christensen udgivet af Guldborgsund Museum.
2. Fabrikken kom ret hurtigt i økonomiske vanskeligheder og blev hurtigt en del af DDSF.
3. Året for produktionens start, deres første roekampagne.

4. Kilde: "**Roer i lange baner**" af Hanne Christensen udgivet af Guldborgsund Museum.
5. Danmarks Statistik 1958.
6. Danmarks Statistik 1958.
7. Kilde: "**Roer i lange baner**" af Hanne Christensen udgivet af Guldborgsund Museum.

8. Kilde: Torben Andersen, *Lokomotivet* nr. 55 februar 1999.

9. Lokomotivfabrikken Frichs, af Thomas Nørgaard Olesen.

10. Kilde: Torben Andersen, *Lokomotivet* nr. 25 august 1991.

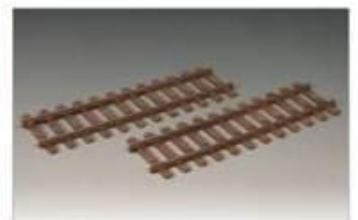
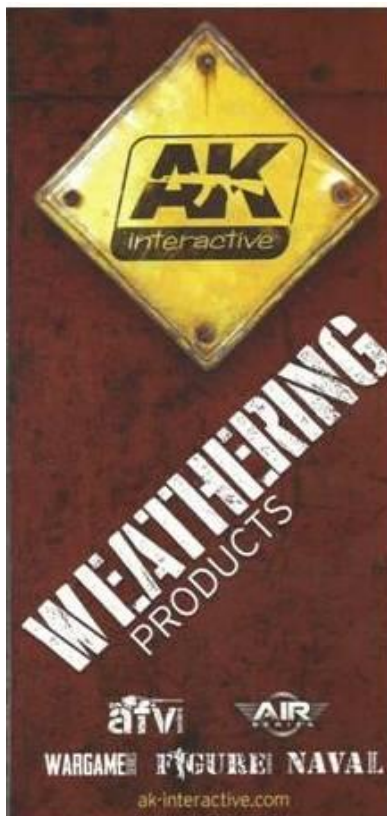
11. Kilde: "*Roer i lange baner*" af Hanne Christensen udgivet af Guldborgsund Museum.

LT.



Stege sukkerfabrik. Bemærk den omgivne "købstadsidyl".

Billede.: Danmarks Sukkermuseum.





Hvis jeg synes spisevognene var en stor mundfuld, så har jeg virkelig fået noget at gabe over med sovevognene. Dem har der nemlig været mange af i Danmark. Vi må håbe, jeg kan holde balancen gennem virvaret!

Også denne gang vil jeg holde mig til tiden efter 2. Verdenskrig. Årsagen er den samme som ved spisevognene, mangel på viden om modeller, da perioden ligger uden for min "normale" tidsramme.

Ret beset drejer det sig om ganske få forskellige typer sovevogne:

M3. Teakbeklædte vogne, bygget over samme modul som stålvognene, men da Scandia ikke var gearret til at bygge stålvogne i 1926, blev indenrigssovevognene altså listebeklædte.

Type S. Med undertyper ST, STU, undertyperne opstod som følge af diverse ombygninger af indretningen.

Type Y. Her begynder gymnastikken. Det var den suverænt største gruppe af en vogntype, der var stationeret i Danmark. Grundlæggende fandtes der to udgaver af Y vognen: Vogne, der blev bygget 1930 - 32, havde smalle vinduer på

begge sider, og vogne bygget 1939 - 1950 havde kun smalle vinduer i kupesiden. Af alle disse vogne blev lavet et virvar af undertyper: YT, YU, nogle vogne fik nyt type bogstav U med undertyper UF, UB. Her er det også ændringer i indretningen (*antallet af sengepladser m.m.*).

Type Z. En vogntype der kun har været her i ganske få eksemplarer og mest i halvfjerdsene.

Type UH. (*U Hansa*) En vogntype der var pænt repræsenteret fra vognenes fremkomst omkring 1955 - 1956, og til det var slut med CIWL i Danmark.

Disse typer, jeg har nævnt, er dem, der har været registreret som tilknyttet det danske sovevognsdepot. Ud over det har der været et rend af "fremmede" vogne, dels som modløb til de danske løb og akutte reserver, hvor man har måttet tage det, man havde. Sidstnævnte kategori har med garanti udvist eksotiske og spændende typer og eksemplarer! Problemet er at kunne dokumentere det; f.eks. kan jeg sagtens forestille mig, at den fornemme type LX sovevogn har haft ture til Skandinavien i ny og næ - men bevise det kan jeg ikke!



MY 1136 med Nord Ekspres i Kolding 1960. Bag maskinen følger en WL YT, en WL P, denne vogntype har aldrig været stationeret i Danmark, men sås lejlighedsvis i eksprestogene. Bag P vognen er det to hollandske vogne, en fransk "Rapide Nord" bagagevogn, endnu en Y vogn, en ukendt vogn og bagerst spisevognen (Nyborg - Osnabrück).
Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.

CIWL sovevogne WL type Y, YU, YT, U, UF, UB. Stationeret i Danmark.

WL nr.	1945	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
3589																					
3592				?	?																
3593															1.)	1.)	1.)	1.)			
3594																					
3595																	2.)	2.)			
3596																					
3597																					
3598																		3.)	3.)		
3599																					
3602																		4.)	4.)		
3603																		4.)	4.)		
3606													?	?	5.)		5.)	5.)			
3609																	5.)	5.)			
3612				?	?												2.)	2.)			
3622																					
3624																	5.)	5.)			
3688																	2.)	2.)			
3703																					68
3704																		6.)	6.)		
3705																		7.)	7.)		
3707																					
3708																					
3709																1.)					
3714	2.)	2.)	2.)	2.)	2.)	2.)												2.)	2.)		
3715																		8.)	8.)		
3717																		9.)	9.)		
3718																7.)	7.)				
3722																					
3723								?	?	10.)	?	?									
3733																		4.)	4.)		
3743																		11.)	11.)		
3747																					
3748																					
3753																					68
3754																		12.)	12.)		
3755																					
3756																		12.)	12.)		
3757																		12.)	12.)		
3758																					
3760																					
3762																		3.)	3.)		
3808																		13.)	13.)		
3810																					
3813																		3.)	3.)		
3814																					
3815																		3.)	3.)		
3818																					
3819																					
3824																		2.)	2.)		
3829				3.)																	
3830																		14.)	14.)		
3832				2.)																	
3835						15.)	?	?													
3836						15.)	?	?													
3862									16.)	?	?										
3865																		14.)	14.)		
3867																					
3868																		14.)	14.)		

WL Nr.	1945	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	67	68	59	60	61	62	63	64	65	
3870																						
3903																						
3904																						
3905																		17.)				
3906																		17.)				
3910																		17.)				
3912																		17.)				
3914																		17.)				
3915																		17.)				
3917																		17.)				
3918																		17.)				
3919													18.)									
3920																						
3921																						
3922														17.)								
3924														17.)								
3925														17.)								
3926														17.)								
3927													17.)									
3928													17.)									
3929													17.)									
3930													17.)									
3931													17.)									
3932													17.)									
3933																						
3935																						
3936																						
3937																						
3938																						
3940																						
3941																						
3943																						
3945																						
3947																						
3962																						

Noter.:

- 1.) Anvendt i København - Hamburg løbet.
- 2.) Anvendt i løb **til** Holland.
- 3.) Anvendt i Stockholm - Paris løbet.
- 4.) Anvendt i Oslo - Geneve løbet.
- 5.) Anvendt i Oslo - Genua løbet.
- 6.) Anvendt i Stockholm - Holland løbet.
- 7.) Anvendt i København - Wien løbet.
- 8.) Anvendt i løb **fra** Holland.
- 9.) Anvendt i løb **fra** Basel.
- 10.) Konstateret i København 25.10. 1953.
- 11.) Anvendt i Stockholm - Basel løbet.
- 12.) Anvendt i løb **til** Holland og Italien.
- 13.) Anvendt i Oslo - Paris løbet.
- 14.) Anvendt i løb **til** Italien.
- 15.) Konstateret anvendt i Danmark 1950.
- 16.) Konstateret været i Danmark 1953.
- 17.) Kører i perioden fortrinsvis Stockholm / København - Paris, Basel og senere Zürich.
- 18.) Anvendt som sovevogn for H. M. Kong Frederik IX på hans rejse til England i "Nord West Ekspres".

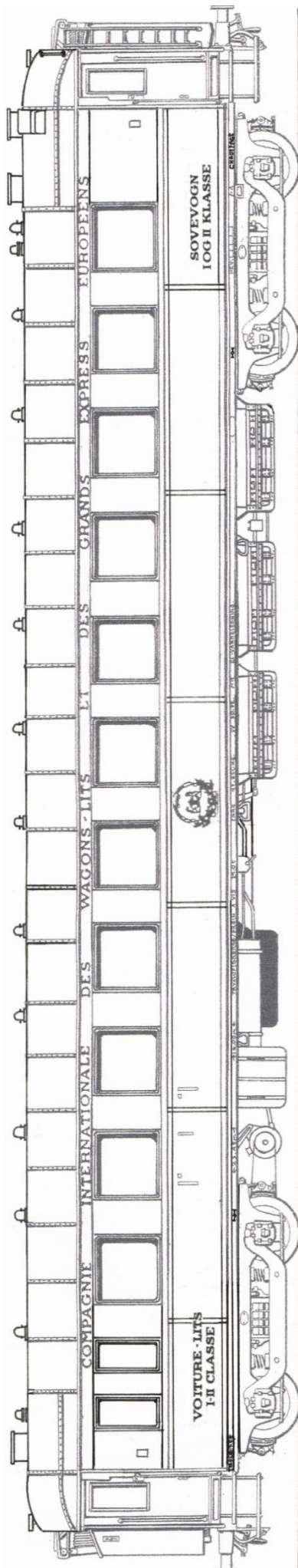
19.) Alle kører i perioden Italien - Skandinavien Ekspres, Nord Ekspres og Skandinavien - Schweiz

Alle vogne af type Y og U med tilhørende undertype bogstav er tilsyneladende født som type Y, type U, og diverse undertyper er opstået ved de mange tilpasninger/ombygninger vognene fik i halvtresserne.

?? før og/eller efter en farvet rubrik, angiver, at der ingen oplysninger kendes.

Ikke alle vogne har oplysninger om anvendelse. På den anden side er det jo ikke så svært at regne ud, at de alle har været anvendt i de tog, der nu engang har passeret i gennem til og fra Danmark. Oplysningerne er en præcisering af en specifik vogns anvendelse på et givent tidspunkt, og kan bl.a. være interessante nok for modelbanefolk, der nøje vil eftergøre et bestemt eksprestogsløb, et bestemt årstal.

Oplysninger er venligst stillet til rådighed for Mosebanen af Steffen Dresler.



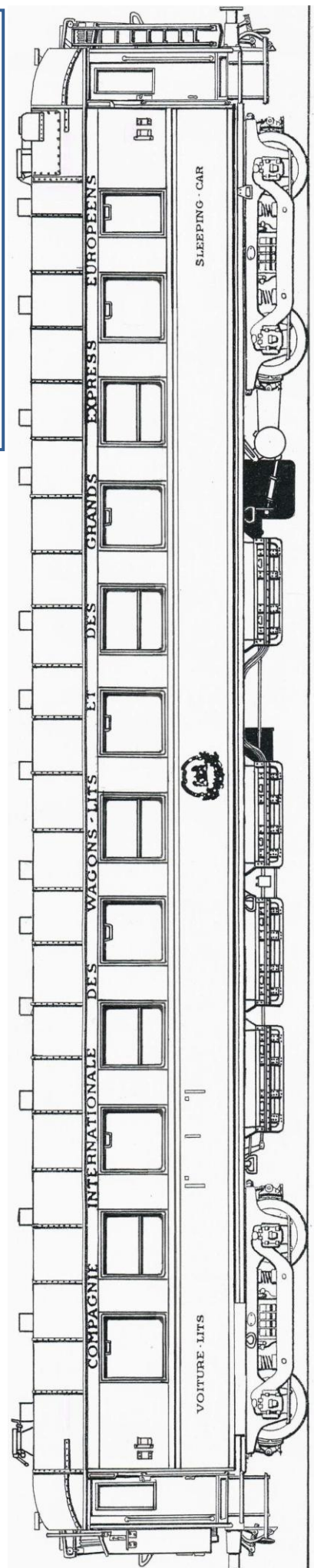
CIWL WL Type Y.

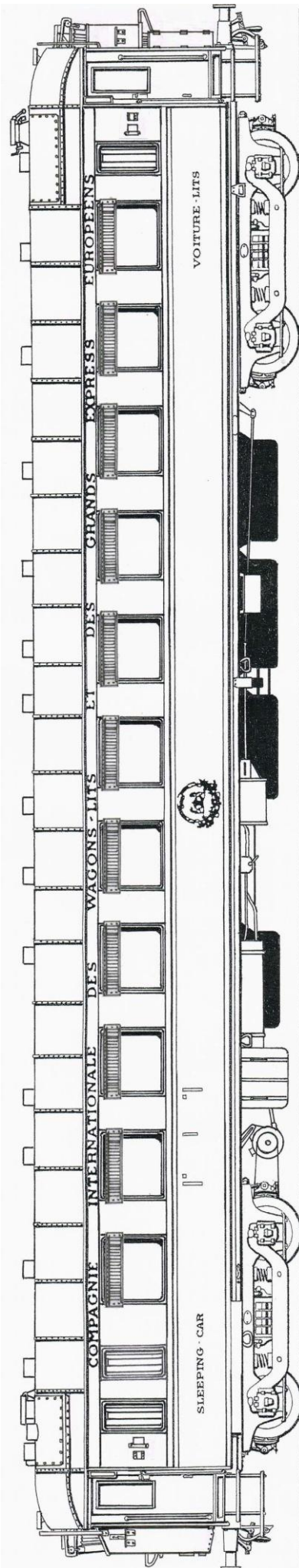
Venstre tegning viser gangsiden af type I. vogne bygget 1930 - 1932.

Højre tegning viser gangsiden af type II. vogne bygget 1939 - 1950.

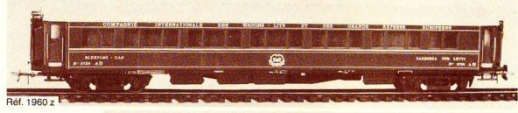
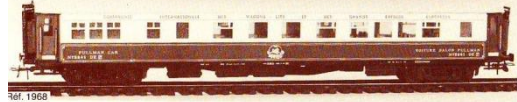
Tegning på næste side viser kupesiden af type II vognen og vinduesplacering på begge udgaver af Y typen.

Tegninger.: Steffen Dresler.



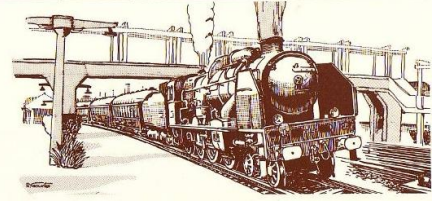


Les voitures de la C.I.W.L.



- « Malle des Indes »
- « Calais-Méditerranée-Express »
- « Pyrénées-Côte-d'Argent-Express »
- « Simplon-Orient-Express »
- « Méditerranée-Express »
- « Côte-d'Azur-Rapide »
- « Sud-Express »
- « Etoile du Nord »
- « Flèche-d'Or »
- « Taurus-Express »
- « Mistral »
- « Train-Bleu »

Références	Références anciennes	C ^m	Classe	Numéro de la voiture	Siège à laquelle appartient la voiture	Année de construction	Période d'utilisation	Couleurs	Observations
1968	321	C.I.W.L.	Salon	2.841	2.839 à 2.841	1926	1926-1930	marbré et crème	restaurant - salon - « Sud-Express »
2968	312	C.I.W.L.	Salon	4.132	4.131 à 4.147	1929	1934-1956	bleu et crème	cuisine - salon
6968		C.I.W.L.	Salon	4.135	4.131 à 4.147	1929	1956-1968	bleu et crème	cuisine - salon
8968		Pool. UIC	Salon	51 66 09-80 141-5	4.131 à 4.147	1929	1968-1974	bleu et crème	cuisine - salon - ex. 4941
2969	314	C.I.W.L.	Salon	4.150	4.148 à 4.164	1929	1934-1956	bleu et crème	
6969		C.I.W.L.	Salon	4.152	4.148 à 4.164	1929	1956-1968	bleu et crème	
8969	316	Pool. UIC	Salon	51 66 09-80 149-8	4.148 à 4.164	1929	1968-1972	bleu et crème	ex. 4149
5969 S	304	C.I.W.L.	Salon	4.160	4.148 à 4.164	1929	1951-1968	bleu	transformée en 1951 « Train-Bleu »
8969 S	327	Pool. UIC	Salon	51 87 88-40 527-3	4.148 à 4.164	1929	1968-...	bleu	ex. 4164, transformée en 1951 affectée au P.O.-MIDI
2960	311	C.I.W.L.	Lits Lx	3.551	3.466 à 3.555	1928-1929	1934-1938	bleu - intérieur acajou	inscriptions en allemand
3960	302	C.I.W.L.	Lits Lx	3.472	3.466 à 3.555	1928-1929	1928-1929	bleu - intérieur acajou	inscriptions en allemand
4960	332	Mtropa	Lits Lx	054 - 013	3.466 à 3.555	1928-1929	1949-1971	rouge - intérieur acajou	ex. 3468, transformée en 1949 inscriptions en italien
5960	303	C.I.W.L.	Lits Lx	3.511	3.466 à 3.555	1928-1929	1950-1968	bleu - intérieur ivoire	inscriptions en italien
6960		C.I.W.L.	Lits Lx	3.512	3.466 à 3.555	1928-1929	1968-1970	bleu - intérieur acajou	Espagne
7960		C.I.W.L.	Lits Lx	3.535	3.466 à 3.555	1928-1929	1967-1973	bleu - intérieur ivoire	Espagne
8960	328	Pool. UIC	Lits Lx	71 87 70-40 115-3	3.466 à 3.555	1928-1929	1971-1973	bleu - intérieur acajou	ex. 3481
1960 Z	308	C.I.W.L.	Lits Z	2.735	2.732 à 2.736	1926	1926-1929	bleu - intérieur acajou	inscriptions en italien
2960 Z	310	C.I.W.L.	Lits Z	3.041	3.033 à 3.042	1927	1934-1938	bleu - intérieur acajou	affectée au P.O.-MIDI
3960 Z	309	C.I.W.L.	Lits Z	3.040	3.033 à 3.042	1927	1938-1966	bleu - intérieur acajou	inscriptions en allemand
4960 Z	306	C.I.W.L.	Lits Z	3.045	3.043 à 3.052	1927	1948-1968	bleu - intérieur acajou	inscriptions en allemand
5960 Z	307	C.I.W.L.	Lits Z	3.329	3.311 à 3.340	1928	1952-1968	bleu - intérieur acajou	inscriptions en grec
8960 Z	329	Pool. UIC	Lits Z	71 87 71-40 405-7	3.311 à 3.340	1928	1971-1973	bleu - intérieur ivoire	ex. 3325
2965	330	C.I.W.L.	Restaurant	2.840	2.839 à 2.841	1926	1930-1967	bleu	transformée en 1930
3965	301	C.I.W.L.	Restaurant	4.217	4.201 à 4.218	1940	1940-1968	bleu	
4965	331	Mtropa	Restaurant	055 - 015	4.201 à 4.218	1940	1949-1973	rouge	transformée en 1949 ex. 4206
5965		C.I.W.L.	Restaurant	4.144	4.131 à 4.147	1929	1951-1965	bleu	transformée en 1951
8965	326	Pool. UIC	Restaurant	51 87 71-40 405-7	4.201 à 4.218	1940	1968-1976	bleu	ex. 4209
3960 ZCH		Réquisit	Lits Z	3.314	3.311 à 3.340	1928	1940-1945	camouflé guerre	train sanitaire



5322 - Version Etoile du Nord
Voiture de classe première
Longueur : 208 mm
Sacnet de superlatelage

5326 - Version Etoile du Nord
Voiture de classe première
Longueur : 208 mm
Sacnet de superlatelage

5308 - Voiture Lits T2
Longueur : 308 mm
Ce sont les voitures Lits les plus modernes de la C.I.W.L.

5307 - Voiture Lits type Z
Longueur : 208 mm
Intérieur aménagé
Sacnet de superlatelage

5308 - Voiture Lits type LX
Longueur : 208 mm
Intérieur aménagé
Sacnet de superlatelage

5300 - Voiture Restaurant
Longueur : 208 mm
Intérieur aménagé
Sacnet de superlatelage

5301 - Voiture Lits "Type Y"
Longueur : 308 mm
Intérieur aménagé
Sacnet de superlatelage

5302 - Voiture Pullman
Longueur : 208 mm
Intérieur aménagé
Sacnet de superlatelage

Les voitures C.I.W.L. sont renommées par leur confort, leur sécurité, leur rapidité et leur élégance. Elles sont les voitures les plus modernes de la C.I.W.L. Elles sont les voitures les plus confortables et les plus rapides de la C.I.W.L. Elles sont les voitures les plus modernes de la C.I.W.L. Elles sont les voitures les plus confortables et les plus rapides de la C.I.W.L.

Øverst.: Modeloversigt fra det Franske firma "France Trains" en gang i halvferdserne (der er ingen årstal på prospektet). France Train eksisterede fra 1967 til 1981, og det blev først kendt i Danmark, efter det var lukket, og det forklarer måske, hvorfor det var så svært at få!

Nederst.: Katalogside fra Jouef i midten halvfemserne. Af sovevogne ses type LX, Z og Y. Øverste model er den af mig, stærkt eftertragtede "Etoile du Nord" Pullman spisevogn.



WL type Y 3905. Fabriksfoto fra Nivelles 1949, vognen kom til at køre en hel del med Danmark som stationeringssted. Det var den sidste type sovevogne bygget efter det grunddesign, CIWL indførte i 1922 med type S. Arkiv.: Steffen Dresler.



WL type Y 3911 på Belvedere personvognsdepot i København 1949. Foto.: DSB. Arkiv.: Jens Bruun-Petersen.



WL type Y 3921 i Korsør 1957.

Foto.: Poul Erik Clausen. Arkiv.: DMJK.



WL 3674. fra L.S. Models, 3674 er ikke en vogn, der har været tilknyttet Danmark, men den kan sagtens have kørt herhjemme - det har jeg bare ingen beviser for!

Vi kan vist godt allerede nu blive enige om, at Y typen er et "must", når vi snakker sovevogne i internationale tog i og gennem Danmark. Det var den type vogn, der blev bygget i flest eksemplarer (lige knap 250 stk.)

I model findes der en ældre Jouef-model af type Y af type 1. udgave, vogne bygget 1930 - 1932. Modellen kræver, efter min mening, en del bearbejdning, før den kan begå sig sammen med nutidige vogne. Den findes under katalog nr. 5301 for den ældre udgave og 530100 for den nyere udgave. Der findes også andre varianter, men dem kender jeg ikke katalognumrene på.

Heldigvis har L.S. Models dyrket type Y grundigt. De har efterhånden sendt en del Y varianter på markedet, alle af 2. udgave, bygget 1939 - 1950. Det er endnu ikke blevet til vogne med et "Dansk" nummer, mon ikke [KM Text](#) eller [Skilteskoven](#) kan overtales til at lave nogle numre, vi selv kan sætte på?

L.S. Models har for et stykke tid siden annonceret en ny stribe Y vogne (katalognumre 49156 - 49160), og denne gang er det fra en byggeserie på 10 vogne 3861 - 3870, hvoraf de fem af dem har været stationeret i Danmark. Det skulle være pokkers uheldigt, om ikke de ramte et eller flere numre, der passer til os.

Type Y sovevognen er altså ikke en helt umulig opgave at skaffe, men generelt er L.S. Models vogne lidt "besværlige" at få fat i, især når det er

lidt ældre udgaver, man ønsker. En mulighed, som jeg også nævnte i artiklen om spisevognene, er tyske [ebay](#), hvor der er meget CIWL materiel til salg, brugt som nyt! Jo ældre og modelmæssigt ringe det udbudte er, jo mere er der af det. Der er også mange virkelige gode ting, men som altid skal man være meget opmærksom på priserne - guld kan købes for dyrt!

Problemerne opstår, fordi firmaets produktionspolitik er, at man (i princippet) laver alt, hvad der ønskes, men kun i det oplag der bliver bestilt af diverse forhandlere rundt om i Europa, hvilket igen vil sige, at de fleste modeller er solgt, inden de når frem til forhandlerne, som kun sjældent køber ekstra hjem. Særligt populære modeller/udgaver bliver der kørt "re-run" på, (det skete bl.a. med den danske type STU WL 2899), men man skal ikke satse sin "sommerløn" på, at det sker lige for den udgave, man står og mangler!

En god måde at sikre sig de modeller, der ønskes, er, at man abonnerer på [nyhedsbrev](#) fra L.S. Models, og når der bliver annonceret noget for dig interessant, så bestil juvelerne hos din forhandler af mærket - det giver ro i sindet, og man går ikke glip af en drømmemodell.

Jeg har kendskab til, at [Lekbo handel](#), [Odense Hobby & Modeljernbanecenter](#), [På sporet](#) og [Hobbykæden](#) sælger L.S. Models vogne.



Jouef 5301 WL type Y af første serie, Jeg mener, at modellen så dagens lys første gang omkring slutningen af halvjerdserne. Helt uden evner er den ikke, bl.a. har den ikke gengivelse af glaslamellerne på vinduerne i kupesiden, de blev nemlig fjernet omkring 1960, og vognen har UIC påskrifter. Det er nok årsagen til, at den ikke kunne fås med de gamle påskrifter.

Sovevognen type S var den første sovevognstype bygget helt i stål. Vognene blev leveret fra 1922 med 4 kupeer 2. klasse (*to-sengs*) og 8 kupeer 1. klasse (*et-sengs*). De fire 2. classes kupeer var placeret midt i vognen på de første leveringer, ved de senere leveringer var de anbragt i den ene ende af vognen. De senere leveringer benævntes S₁ og de oprindelige S₂ (*hvad så end logikken var i det?*). Ud af disse to grund udgaver opstod med tiden en hel skov af type S med forskellige undertypebogstaver sat bagpå. For modelbyggeren har disse langt mindre betydning, for langt de fleste ombygninger havde noget med antal og fordeling af sovepladser i vognene at gøre.

Type S har aldrig optrådt i det store antal herhjemme, men den har været i landet fra 1932,

hvor der blev oprettet en nordlig (!) gren af "Nordekspres" indtil 1971, hvor CIWL forlod Danmark med lukningen af sovevognsbetjening af nattoget til/fra Esbjerg. Som skemaet viser, var det først fra 1961, at der var stationeret S vogne i Danmark. Først fra 1963 blev der stationeret seks vogne i landet, og de erstattede M₃ (ZS) vognene fra 1926, som efterhånden var ret upopulære hos publikum, De "nye" vogne var også fra 1926 (!), men det var stålvogne, og de var blevet moderniseret flere gange gennem årene. De fem af vognene bestred herefter de indenlandske tog med sovevogn. De blev også anvendt i udenlandsforbindelserne som erstatning eller supplerende, til tider i så stort omfang, at man måtte "låne" vogne fra ekspresserne til de indenlandske tog.

CIWL Sovevogne WL type S, St, Stu. Stationeret i Danmark.

WL Nr.	1945	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	59	60	61	62	63	64	65
2645																				
2883																				
2888																				
2894																				
2896																				
2898																				7 ¹
2899																				7 ¹
2901																				7 ¹
2913													18.)							



Begge sider af modellen af Type STU 2899. Øverst ses kupesiden, glaslamellerne ("Bricards") mangler, de blev fjernet på de fleste CIWL sovevogne omkring 1960. Nederst er det gangsiden og de danske påskrifter, også våbenskjoldet har dansk inskription - det er desværre en fejl, kun de 8 Scandia byggede M₃ havde som de eneste våbenskjold med inskription på et andet sprog end Fransk - nemlig Dansk!

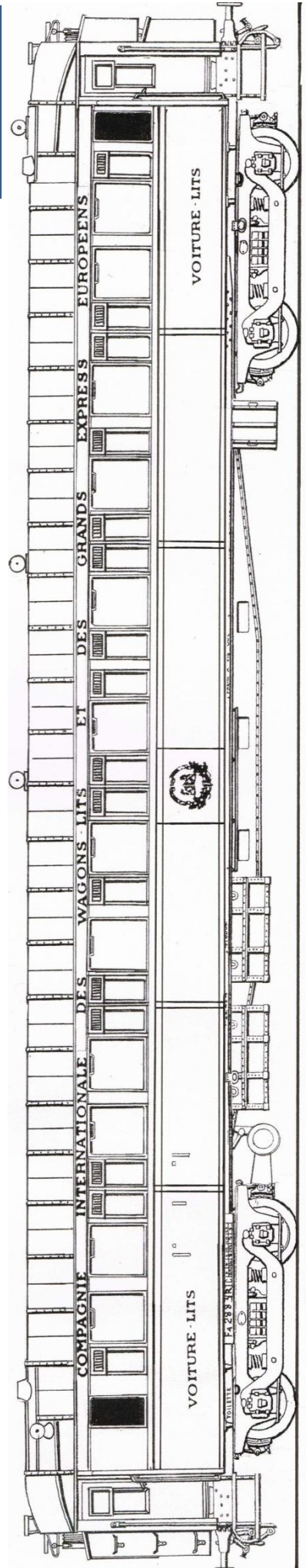
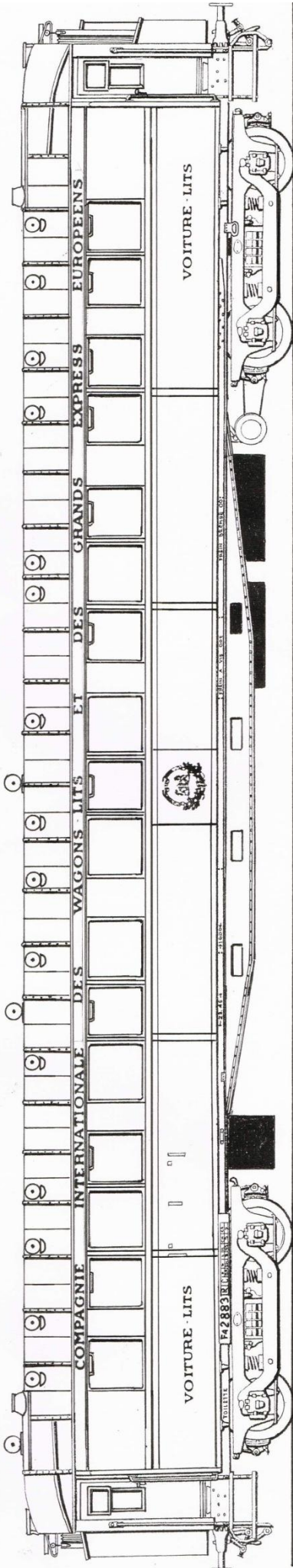


CIWL WL Type S

Kupeside. →

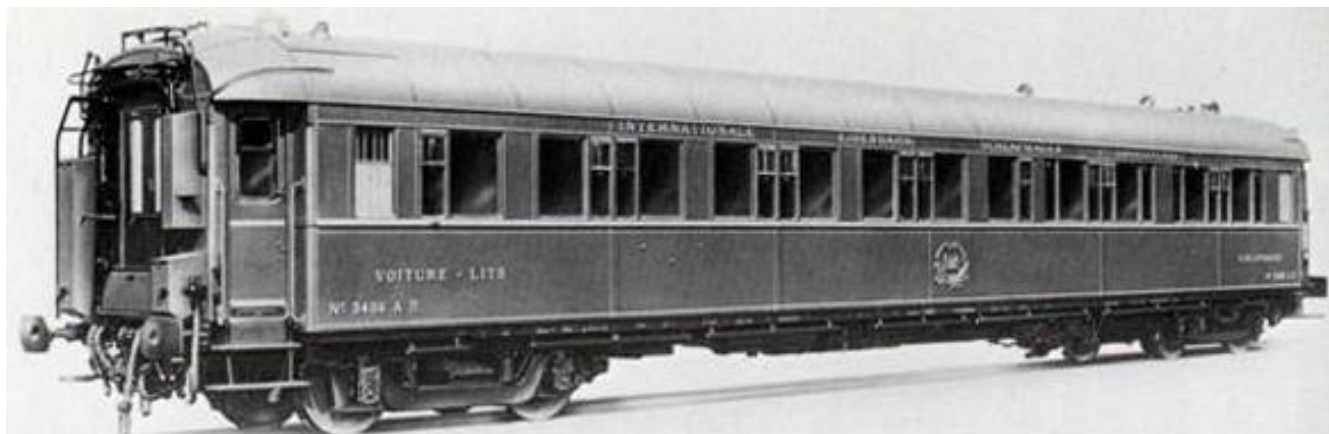
← Gangside.

Tegninger.: Steffen Dresler.



Modelmæssigt er der vist ikke så meget at sige til udførslen af disse, da jeg ikke har fundet noget, *jeg* vil ændre på. Med hensyn til den "Danske" vogn (2899) må begge oplag af den danske udgave betragtes som udsolgt. Ind imellem dukker der et eksemplar op på ebay, og priserne er endnu moderate! Jeg tror næppe, der er nogen tilbage hos de danske forhandlere. Mange modelbanefolk har formodentlig mere

end én vogn, så det kunne være godt, hvis der blev lavet lidt numre, så man selv kunne omnummerere. Type S sovevognen er altså anvendelig i hele perioden fra 1946 til 1971, selvom de var sjældne gæster fra ca. 1955 til 1960. Modellen med danske påskrifter kørte "kun" 1963 - 1971. Der findes en del modeller med græske påskrifter. Så vidt jeg ved, har der ikke været vogne i Danmark "iført" disse påskrifter.



WL 3434. Type S, her er Bricards lamellerne stadig monteret ved de små vinduer i kupesiden, det giver et ganske andet indtryk af vognsiden. Foto.: CIWL.

Egentlig burde jeg slet ikke omtale de danske M3 vogne, for der findes ikke noget, der bare tilnærmelsesvis kan bruge som grundlag for en model af disse. Ærgerligt nok, for det er bestemt en vogntype danske epoke II og III køreere bør have i sine indenlandske (*model*) nattoget!! Vi burde som kunder nok påvirke vores forhandlere til at få fremstillet en model af M3 / ZS sovevognen hos L.S. Models. ved at "bestille" / tilkendegive, at man ønsker en eller flere vogne af typen.

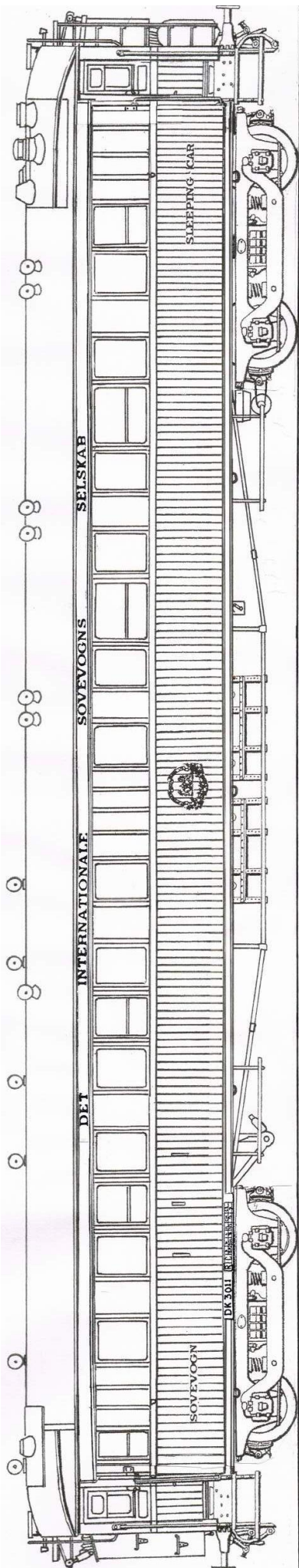
M3 / ZS vognen var et meget dansk produkt i et ellers meget udansk firma (CIWL). De opstod,

fordi der i Danmark var et stort behov for 3. klasse i sovevognene på indenrigsruterne. Selvom Wagon-Lits fra 1922 var begyndt at få stålvogne leveret, valgte man Scandia til at bygge 8 M3 (*Mixte avec 3me classe*) vogne med stålpladeforstærkede trævognkasser. I 1926 var Scandia endnu ikke begyndt at bygge stålvogne. M3 vognene var bygget efter samme koncept og dimensioner som de nye stålvogne.

M3 vognene kørte hele deres karriere i indenrigsløbene. Tre af vognene blev i 1937 sendt til Kina, efter at der var skåret ned på antallet af indenrigsruter.



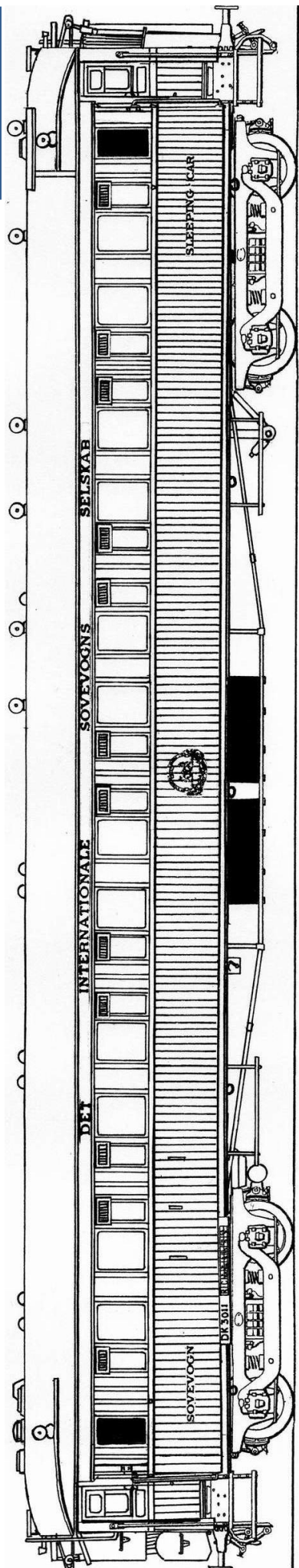
WL 3012 i Korsør 1963; det er meget tæt på at være slut for disse herlige trævogne. Alligevel ser vognen ud til at være i fin stand, man holdt på formerne til det sidste. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



CIWL WL Type M₃ sen. ZS.

Kupeside. →
← Gangside.

Tegninger.: Steffen Dresler.



CIWL Sovevogne WL Type M3 senere ZS																					
WL Nr.	1945	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
3110																					
3111																					
3112																					
3113																					
3114																					

De i 1922 indførte type S sovevogne førte 1. og 2. klasse, behovet for 2. klasse var dog meget større end fordelingen i S typen kunne klare, derfor måtte man fra 1926 anskaffe rene 2. klasse vogne de kom til at hedde type Z.

Vognene var næsten magen til type S, men fordi de havde udelukkende 2. klasse kupeer, var vinduesinddelingen meget ensartet, det gav Z typen et roligt og harmonisk udseende. Selvom skemaet kun udviser to Z vogn stationeret i Danmark 1961 - 1962, var der ofte Z vogne i løb Wien - København - Wien, 1950 - 1955.

Herefter sås de i store rejsebureautog som dublering og ekstravogne.

Z typen er på trods af den "magre" statistik, ganske interessant, set med en dansk modelbanemand, der dyrker epoke III øjne! Den er tilmed mulig at finde i model:

France Train lavede en del forskellige modeller (se prospektet på side 16), selv om France Train dengang lavede fine modeller, vil jeg påstå, at uden forbedringer, vil de ikke stå distancen med nutidens modeller.

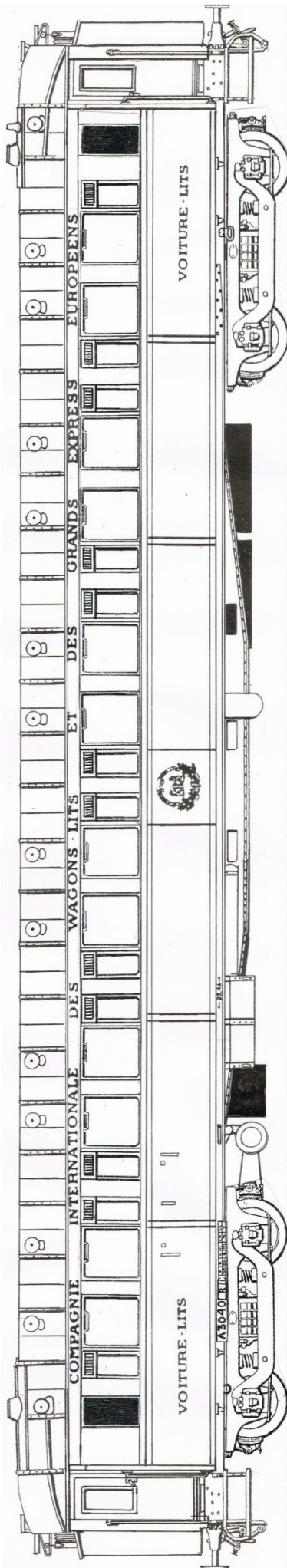
Jouef lavede også en (flere?) model af Z typen. Den, jeg kender, har katalog nummer 5307. Jeg er ikke stødt på modellen endnu. Der er ingen tvivl om, at man kan få et hæderligt resultat ud af visse forbedringer, og man vil ad den vej kunne få en type Z, der kan begå sig i selskab med up-to-date modellerne.

L.S. Models har projekteret Z vognen, hvornår den dukker op ved de vel næppe selv, der er dog ikke tvivl om, at modellen bliver ventetiden værd. Igen vil det være umagen værd at henvende sig om/"bestille" modellen hos sin forhandler!

CIWL Sovevogne WL Type Z.																					
WL Nr.	1945	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
3035																					
3036																					



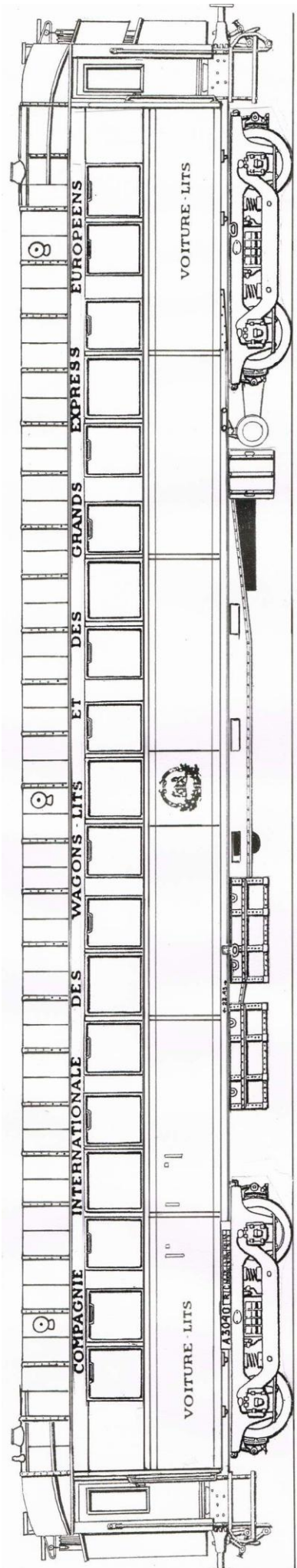
Type Z 2714 på Breda fabrikken i Italien 1926. De leverede 4 vogne (2712 - 2715) til CIWL, det samme gjorde flere andre fabrikker, og på den måde fik man mange vogne inden for et kort tidsrum. Breda fabriksfoto.



CIWL WL Type Z.

Gangside. →
 ← Kupside.

Tegninger.: Steffen Dresler.





Jouef katalog nummer 5307. CIWL WL type Z. Hvad jeg ikke selv har, har en Fransk modelbanemand. På hans [hjemmeside](#) står der alt om Jouef, også dette foto som man gerne må bruge! Blot man krediterer ham, som jeg har gjort. Fantastisk! Merci Philippe 🙏
 © Picture: Philippe Galaup.

Type U-Hansa er for mig den første erindring om sovevogne! Det første rigtige eksprestog jeg blev bevidst om, var Skandinavien - Italien ekspresen i den sidste halvdel af tresserne. Fra Helsingør afgik den først på aftenen (og ofte med mig som vidne) som regel med et par B vogne. Den internationale del var enten meget lille: en Fransk personvogn og en CIWL type U Hansa! De to vogne lavede Märklin og selvfølgelig B vognen, så mit første eksprestog, der udelukkende bestod af Märklin materiel, var oprangeret af en MY 1106, en CIWL U Hansa 4581, en SNCF 2 kl. liggevogn og to eller tre DSB B vogne.

Om der kun var to overførselsvogne i det tog, er jeg ikke særlig sikker på, men det var de to første vogne, der havde min udelte opmærksomhed.

I dag kan jeg godt se, at Märklin-vognene havde mere end svært ved at leve op til forbillederne. Det havde jeg endnu til gode at opdage. Da det skete blev jeg mægtig gal i hovedet, tænk sig! Mit Märklin, verdens bedste modeltog, de snød på vægtskålen - det var en svær kamel at få ned! Det gik dog hurtigt op for mig, at alle modeltogsfabrikanterne lavede forkortede vogne og andre "Cowboy-trick", ak ja!

På den anden side så var dette tog, det der for alvor satte gang i den mere voksne måde at dyrke modeltog på, og jeg bliver stadig blød om hjertet, når jeg tænker tilbage på mit gode gamle Märklin modeltog - uden dét havde der ikke været alt det andet!



Märklin 3067. DSB Litra MY 1106.



4029 D-Zug-Schlafwagen · Modell der Internationalen Schlafwagensellschaft (ISG Nr. 4581) · 4-achsrig · Abnehmbares Dach · Eingesetzte Fenster mit plastischen Rahmen · Blau · Dach silbern, grau getönt · Vorbildgetreue Beschriftung · Faltenbelgimitationen an den Stirnseiten · Länge 24 cm

Märklin 4029. CIWL type U Hansa 4581.

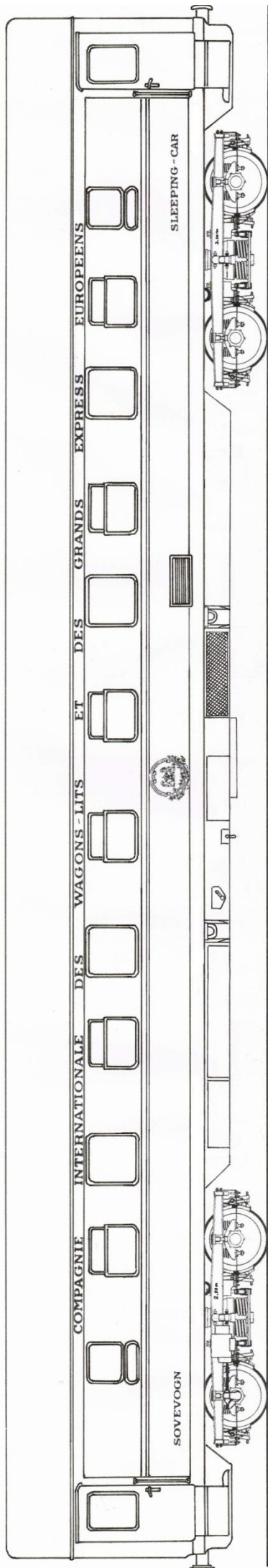


D-Zug-Liegewagen · Modell des 2-Klasse-UIG-Einheitsmodells Bauart Y der SNCF · 4-achsrig · Abnehmbares Dach · Eingesetzte Fenster mit plastischen Rahmen · Wagenkasten und Dach dunkelgrün, Dach schwarz getönt · Länge 24 cm

Märklin 4065. SNCF type Y Liggevogn.



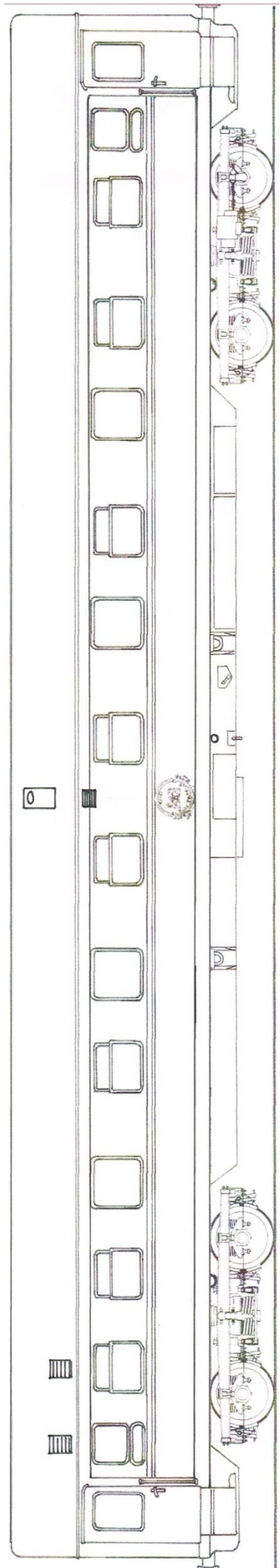
Märklin 4045. DSB litra B 2300. Fotos.: Märklin.



CIWL VL Type U Hansa.

← Gangside.
Kupeside. →

Tegninger.: Steffen Dresler.



CIWL Sovevogne WL Type UH. (U Hansa)																					
WL Nr.	1945	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65
4581																					
4583																					
4584																					
4585																					
4591																					
4595																					
4605																					
4612																					
4615																					

At Wagon Lits fik U Hansa sovevogne skyldtes vel først og fremmest, at "man" (*de allierede styrker efter WW 2.*) i 1955 besluttede, at Tyskland skulle betale erstatninger for krigens beslaglæggelser og ødelæggelser til CIWL. Det blev besluttet, at vognene skulle bygges i Tyskland og være baseret på DSG vogntypen WLABC4üm-54, der var nykonstrueret i 1954. Vognene blev kortere end de tyske udgaver - 25.100 mm mod 26.400 mm - da den skulle have samme kapacitet, som de ombyggede type Y vogne (*der kom til at hedde type U*). Det var jo smart nok, for så kunne vognene anvendes i flæng, uden at der skulle tages særlige hensyn. Vognene kom straks i løb til Danmark ved leveringerne i 1956 og 1957. Skemaet viser, hvornår der blev stationeret vogne her i landet. Det står i grell modsætning til det antal, der rent faktisk trafikerede landet. Stort set alle eksprestogene havde fremdeles U Hansa sovevognen i løb. Undtagelsen var de tog, der kørte over Storebælt. Her kunne knækvinklen blive kritisk for den noget længere U Hansa.

Disse tog, det sidste var Nord Ekspresen indtil 1963, da Rødby - Puttgarten åbnede, kørte i stedet med vogne af Type Y - som hovedregel. Der har næsten altid eksisteret modeller af U Hansa sovevognen, Märklin har jeg omtalt, men også Fleischmann og Lima var tidligt fremme med deres modeller af vognen. Der er bare ingen af dem, der egner sig til at blive anvendt sammen med modeller af i dag. Hverken Märklin, Fleischmann eller Lima har vognen på programmet længere. Underligt nok har U Hansa sovevognen ikke haft de øvrige fabrikanters interesse. Bevares, Roco lavede den moderne udgave med gummivulst af vognen. Ellers har det været MU og T2, der begge er videreudviklinger af U Hansa, som har præget modelmarkedet i de senere år. På DMJU udstillingen i april 2015 viste Italienske A.C.M.E. en prøvestøbning af den længe savnede U Hansa sovevogn, med danske påskrifter katalog nummer 51001. Det er en vigtig vogn for dem, der kører epoke III efter 1956. U Hansa modellerne forventes i handlen omkring juletid.



U-Hansa 4586 i Amsterdam, maj 1957.

Foto.: J.A. Bronthuis. Arkiv.: Otto Dykstra.



Kupeside øverst og gangside nederst. Prøvestøbning af ACME modellen af U Hansa. Fotograferet af Steffen Dresler på DMJUs udstilling i april 2015. Vi er nogen, der glæder os!



WL 3794 Type F sammen med flere andre helt nye type F vogne. Efter hvad jeg har kunne hitte rede på, er det prøvekørsel af det nye materiel og færgeforbindelsen "Night Ferry" mellem Dover og Dunkerque, der blev etableret 05.10. 1936. Arkiv.: Steffen Dresler.

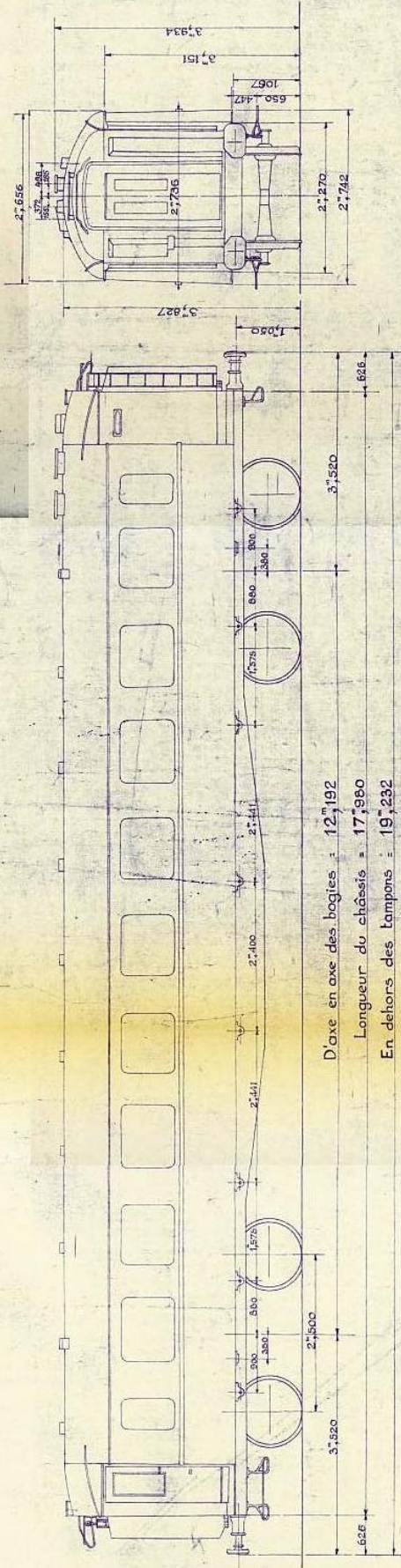
COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS LITS
VOITURES-LITS POUR LE SERVICE PARIS-LONDRES
9 COMPARTIMENTS A 1 OU 2 PLACES

Nota. Dans les VL Nos 3983 à 3989, l'échelle d'accès à la toiture n'existe pas.

Applications :

- ~~3980-3989~~ / ~~VL Nos 3700 à 3706~~ - 3994
 3750-3751-3752-3753-3754-3755-3756-3757-3758-3759
 - 3798 - 3983 à 3989

Echelle 1/60^e



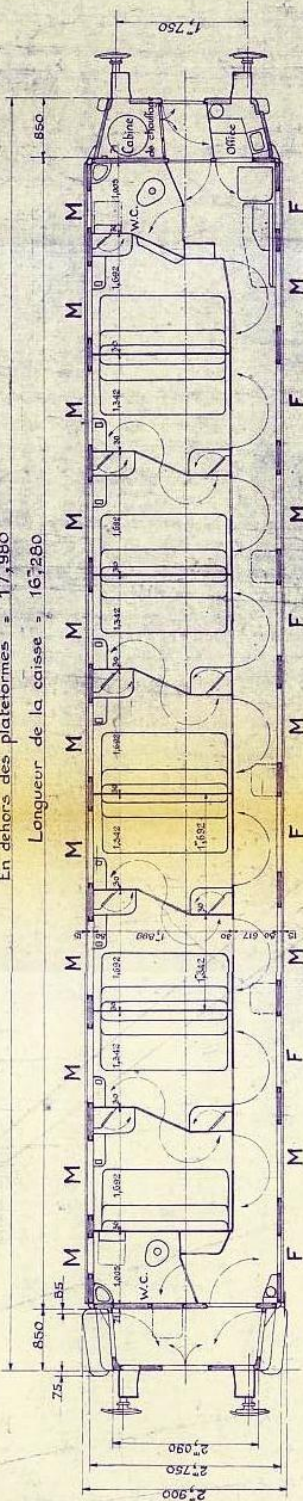
D'axe en axe des bogies : 12^m,192

Longueur du châssis = 17,980

En dehors des lampons = 19,232

En dehors des plateformes = 17,980

Longueur de la caisse = 16,280



M - Fenêtres mobiles.
 F - Fenêtres fixes.

CIWL original tegning af type F, ikke i Skala!

Arkiv.: Steffen Dresler.

Sovevogn type F blev bygget til natforbindelsen "Night Ferry" mellem Paris og London, da den var tilpasset det noget mindre engelske profil, så den meget anderledes ud. Vognen var 4 meter kortere, lavere og smallere end de øvrige CIWL vogne. De var de eneste Wagon Lits vogne, der kørte i England, og de var vel lige så fremmedartede der som på kontinentet. Vognene var højt specialiserede til færgetransport, bl.a. var redningsbælter, senere redningsveste, fast udstyr i hver kupe! I årene omkring 1950 var der stor mangel på sovevogne hos CIWL, og ikke så stort pres på ruten til England, så type F kørte en hel del andre løb end Night Ferry her i blandt Paris - København. Det vil sige, at vogne af F typen i model, kan vi bruge i vores model-eksprestog! De har aldrig været stationeret i Danmark, men de har kørt i Danmark i en kortere årrække. LS. Models har lavet en pæn mængde udgaver af modellen, der nok er værd få fat i!

Lidt om type betegnelserne.

Ved første øjekast virker typebetegnelserne på CIWL sovevognene ganske tilfældige og umotiverede, det er ingenlunde tilfældet. Systemet er faktisk ret logisk og meget "lavteknologisk". Metoden er i store træk den samme som den, der blev brugt i "gamle dage" til at give veje navne - de hed det, de blev brugt til: Smedegade, Møllebakken etc. Hos CIWL brugte man bare det første bogstav i det ord,

som beskrev en vigtig egenskab for den pågældende vogn:

Type S. "Steel", fordi den var bygget i stål. Undertype T "transforme" (*ændret/moderniseret*). Undertype U "Universelle".

Type M₃. Mixte avec 3me classe. Ny typebetegnelse **Type ZS:** Z refererer til skillevæggene, der var Z formede, S "Scandinavie".

Type Z. første stålvogn med Z formede skillevægge. Undertype T "Transforme".

Type Y undtagelsen der bekræfter reglen, under typer med samme betydning som øvrige vogne.

Type U Hansa, vognen havde 11 kupeer og 33 pladser, ligesom de Y vogne der var bygget om til type U. Man tilføjede hurtigt Hansa for i daglig tale at kunne skelne mellem de to vogne, der nok havde samme kapacitet, men i det øvrige var vidt forskellige.

Type MU. M for "Moderne", U for "Universelle"

Det var det! Sovevogne i Danmark 1945 - 1965 relateret til model. Tilbage står perioderne før og efter. De indeholder en masse spændende vogne. En ting, jeg har lært af at skrive (*lyv*) historier, er, at man kan ikke alt! Heller ikke om et bestemt emne. De to perioder må andre tage sig af, og så kan det meste, undtaget det med modellerne, udførligt udforskes i [Banebøger](#) to bøger om emnet. De kan varmt anbefales!

Flemming.



Et billede fra LS. Models katalog af Type F modellen, i epoke II og tidlig III udførsel.

Kilder.:

- *Sove og Spisevogne i Danmark.*
- *De Blå Tog.*
- *Internationale tog via...*
- *Description du Matériel.*
- *La compagnie des Wagons - Lits.*
- *Sleepers, Diners & Pullmans.*
- John Poulsen.
- Steffen Dresler.
- Jernbanen.dk [Link](#)
- Diverse kataloger fra Märklin, Lima France Train, Rivarossi, Jouef og LS Models.
- Egne notater.
- Kurland 1980. John Poulsen.
- Banebøger 2014. John Poulsen.
- Banebøger. Jens Bruun-Petersen & John Poulsen.
- CIWL 1955.
- La vie du rail 2009. G. Coudert, M. Knepper & P. Y. Toussiroit.
- Trafton Publishing. 1995. Robert Sparks.

Endvidere er der fotoleverandører, nævnt ved billederne. Alle leverandører vil jeg gerne rette en stor tak til, uden deres hjælp var denne historie ikke blevet til noget!



Er du tilmeldt vores nyhedsbrev ?
Send os en mail og bliv opdateret på
vores gode tilbud og vores egne nyheder
www.dfmodeltog.dk / info@dfmodeltog.dk

DekaS

**Kvalitets dele
Stort udvalg !**

Både til nybygning og forbedring af dit modeltog... Se
det store udvalg på vores hjemmeside. Dekas er kendt
for den gode kvalitet og meget korrekte fittings !

Vi har også **SYMOBA** kortkoblinger og
meget andet specielt tilbehør !

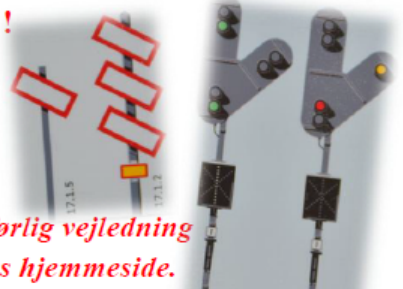
Banetjenesten *Altid på sporet...*

Byggesæt. Postvogn DO, DR, DQ & DP
Signaler - Mærker - Tilbehør - Alt det du mangler.
Vi har det meste på lager, og det vi ikke har...

Det får vi hjem til dig !

*Banetjenestens udvalg
er meget stort og der er
alt hvad du skal bruge
til din modelbane...*

*Alle signaler er med udførlig vejledning
i farver. Se mere på vores hjemmeside.*



MCK Vi har de nye DSB G & Gs vogne... Pris KUN 279,- kr.

Forudbestil dine DSB ME & Bg vogne

hos os... Fornuftige priser og god service ☺

DSBs godsvogne 1945-1966

1. del, litra G til U

Så kommer første bog om DSBs godsvogne gennem to årtier.

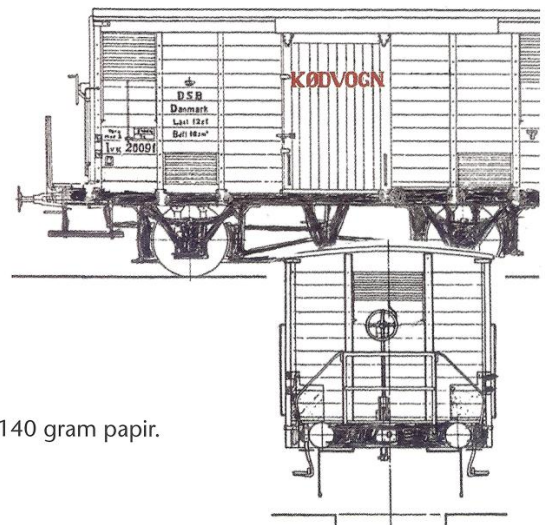
- beskrivelse af de enkelte vogne og deres brug
- vognbygninger m.v.
- mange billeder af godstog
- vogntabeller
- tekniske detaljer og vognkonstruktioner
- ikke tidligere offentliggjorte fotos af godsvogne, optaget af
vore bedste jernbanefotografer, sort/hvid såvel som 4-farve.
- skalategninger i 1:87 af de fleste godsvogne
- DSB-skitser af vognene
- forklaringer på RIV, EUROP, INTERFRIGO og TEEM
- hvad betyder de enkelte litra?
- signaturer på godsvogne
- og meget, meget mere

Bogen bliver i format A4 med hårdt omslag, og indhold trykt på fint 140 gram papir.

Pris kr. 450,00 incl. moms. Fås ved at indbetale beløbet til
Danske Bank reg.-nr. 9570 konto 10 25 16 05,
TpT c/o Torben Andersen, Odensevej 124, 2.tv, 4700 Næstved.

Beløbet bedes indbetalt inden 1. november 2015, hvis man ønsker at modtage
bogen, når den udkommer. Bemærk, vi trykker – som sædvanlig – kun det
antal bøger, der indløber som forudbestillinger fra forhandlere og abonnenter.

Forventes udsendt i december 2015.



Med venlig hilsen

**LOKO
MOTIVET**





*KMK Læserservice
Præsenterer.:*

Side 32. Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

Det har været en meget stille sommer, det er ikke ret meget der er dukket op i forretningerne. Jeg har heller ikke selv haft den store tid til at pusle med modelbygning her hen over sommeren, det var ellers min mening at finde og gå i gang med næste emne til "Den Danske Model". Modellen er fundet, det er Hobby trades

første personvogn, den spidsgavlede litra CM. De første udgaver var en anelse blodfattige, forstået sådan at bemaling og påskrifter efterlod en del at ønske, detaljemæssigt var den bedre med, de senere udgaver beviste også at modellen havde potentiale til meget mere! Jeg har ikke rigtig fået besluttet mig for om det skal være en super opgradering af en CM, eller en ombygning til AR / ARM.

Et andet projekt jeg frygtelig gerne vil i gang med, er ombygningen af en Rivarossi Pullman vogn uden køkken, til den "Danske" spisevogn 4071 med køkken. Jeg må indrømme at det kræver en dyb indånding at fjerne den ultra flotte bemaling vognen har. Taget skal ændres en hel del, det samme gælder den fine indmad, to kupeer skal fjernes og så skal der laves et komplet køkken. Vognkassen skal males blå og der skal laves nye gule stafferinger og påsættes nye påskrifter fra KM Text. Gjort ordentligt er det en sand perle på vores anlæg!



Et Hobby trade byggesæt, oprindeligt købt til at lave en AR eller ARM vogn. Nu kan det godt være at det bliver en opgraderet CM i stedet - vi må se!



WSP 4090 fra Hornby - Rivarossi, er der noget at sige til man er en kende betænkelig ved at fjerne al maling fra modellen? - Selvfølgelig efter den er blevet adskilt totalt!

En af de få ting der er kommet af dansk er fra Tillig, de har lavet en særdeles korrekt model af ZE 504 083 fra Dansk - Norsk Borregaard. Modellen var oprindeligt planlagt til levering med en grå tank. Takket være en indsats fra flere modelbane folk på forummet signalposten.dk, henvendte Flemming Søeborg (*Spor & Baner*) sig

til Tillig på Nürnberg messen i februar og oplyste dem om problemet med farven på tanken, hvilket de var meget glade for at få besked om. Vi kan som forbrugere også være glade, for det gav os en meget korrekt model! Jeg vidste eksempelvis ikke at tanken var gul, de billeder jeg har set, var sort / hvide.



Tillig katalog nummer 76535. DSB ZE 504 083 fra Dansk-Norsk Borregaard, en meget fin og korrekt model. Foto.: Tillig.

Vi har vel heller ikke brug for flere nyheder i øjeblikket, altså flere fremtidsprojekter? For tiden går vi rundt og venter, venter, venter! Det er livsfarligt at bestille alt det man ønsker, af det der skal komme, lige pludselig kommer det altsammen på en gang og så er man ganske enkelt ruineret! Jeg venter på de nye tagryttervogne fra Heljan (*CP og AF*). Jeg venter også på AC vognen - meget! Jeg venter på de nye udgaver (*fra LS. Models*) af CIWL sovevognene type Y der kommer en stribe vogne fra en

byggeserie på 10 vogne, hvoraf de fem af vognene var stationeret i Danmark. Nu vi er ved emnet, så er der ligeledes en "dansk" U Hansa på vej fra ACME - den venter jeg sandelig også på! Kølevognene litra IKA fra Hobbytrade, er da noget jeg venter på, jeg har hørt på jungletrommerne at de skulle være kommet, men jeg har ikke hørt noget officielt. På [F2010](#) hjemmeside står der 23.09. "Kommende nyhed, endnu ikke på lager" modellerne var ellers lige på trapperne i april? - så jeg venter!

DSB kølevogn litra IKA / Ics.

Kommende nyhed, endnu ikke på lager.

- 34071 Kølevogn, DSB IKA 25188, hvid, Epo. III
- 34072 Kølevogn, DSB IKA 25141, hvid, Interfrigo, Epo. III
- 34073 Kølevogn, DSB IKA 25165, hvid, Interfrigo, Epo. III
- 34074 Kølevogn, DSB IKA 25162, hvid, Interfrigo, Epo. III
- 34075 Kølevogn, DSB Ics 11 RIV-IF 86 DSB 807 7 136-7, hvid, INTERFRIGO, Epo. IV
- 34076 Kølevogn, DSB Ics 11 RIV-IF 86 DSB 807 7 166-4, hvid, INTERFRIGO, Epo. IV
- 34077 Kølevogn, DSB Ics 11 RIV 86 DSB 084 4 000-2, hvid, påskrift: Danefrost, Epo. IV
- 34078 Kølevogn, DSB Ics 11 RIV 86 DSB 084 4 001-0, hvid, påskrift: Danefrost/Brugsen, Epo. IV.





Denne øloplukker lå på bordet i "Slyngelstuen" i rum 7 det er tydeligvis en model af en Bns styrevogn, men resten er for mig en gåde??

I klubben blev der d. 23.09. ryddet op i en masse ting, blandt de ting der dukkede frem og vi for længe siden har glemt befandt ovenstående "model" sig. Hverken Jørgen eller Jan kendte noget til genstanden eller dens oprindelse der er

tydeligvis gjort meget ud af finishen og forarbejdningen er ganske fin. Jeg tror det er et stykke "husflid", måske nogen blandt bladets læsere ved noget? Det må siges at være den perfekte oplukker i en modelbaneklub!



LT har patineret en gammel Roco model af en tysk storrumsvogn Ggths 43. Man må sige at det har løftet den ellers noget plastikagtige model op på et meget anstændigt niveau.

I princippet skal alle mine modeller patineres, en hel fersk "op af æsken" model er nok smuk at nærstudere, men det er såre urealistisk at køre rundt med køretøjer helt uden spor efter drift. Enkelte individer kan selvfølgelig optræde som noget der lige er sat i drift, samme formiddag! Modelbane folk er meget "slemme" til at foretrække materiellet helt rent og nænner, eller tør, ikke gå i gang med kunsten at patinere. Indrømmet jeg er selv meget usikker på om jeg kan! Heldigvis har vi i klubben en (LT) der er skrupskrap til slige operationer, vognen på billedet er resultatet af hans indsats. Denne vogn er ret så beskidt, ikke alle modeller skal patineres så meget. I virkeligheden var der stor

forskel på hvor stærkt tilsmudsede vognene var, mange faktorer spillede ind. Var det gamle vogne tæt på udrangeringen, krævede godset man transportererede stor grad af renholdelse og så videre. Det har eksempelvis nok været særdeles sjældent at en CIWL sove eller spisevogne har været dækket af gammelt fastgroet møg! Trods stor omhyggelighed, satte skidt og rust sig på undervogne, hjørner og kroge, så selv grundigt rengjorte vogne havde et strejf af patina! Den patina er meget vigtig at få med på alt rullende materiel og andet der opholder sig i nærheden af den skinnebårne trafik. Så LT har nok at se til!

Flemming



Skandinaviens største udvalg af model baner

PÅ SPORET
www.paa-sporet.com



Vi genåbner snart i store nye lokaler



Vi er altid til at få fat i på telefon 28723825 eller mail info@paa-sporet.com.

Husk at besøge vores velassorteret Webshop.: [På Sporet](#)



Mere end 8000 varenumre at vælge imellem.

Web-shop og forretning:
På SPORET
Tystrupvej 1
DK-4250 Fuglebjerg
Danmark

Åbningstider:
Webshop: Døgnåbent
Fysisk butik: pt. lukket, genåbner primo 2015
Telefon: (+45) 28723825 eller (+45)
36163386

Bank: Danske Bank 9570 6303412
IBAN: DK66 3000 0006 3034 12
SWIFT-BIC: DABADKKK
VAT (Taxnumber): DK13303630

Det korte hjørne

En anmeldelse af Auhagens planlægningsmaterialer til deres modulelementer

For lidt mere end et års tid siden - tror jeg - sendte Auhagen et nyhedsprospekt til mig, som indeholdt en opfordring til at tilmelde mig dels firmaets nyhedsbrev dels købe nogle planlægningsmaterialer til gavn for anvendelsen af deres nye modulelementer.

Det gjorde jeg for nogle få Euro. Jeg gætter på, at flere af læserne sikkert allerede er klar over denne mulighed. Men jeg har valgt at omtale planlægningsmappen alligevel, da der meget vel kunne være nogle derude, for hvem dette er nyt. Og det bør det ikke være.

B·A·U
KASTEN
System

Einleitung

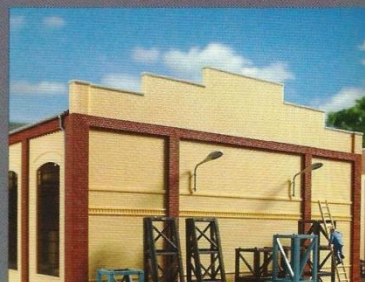
Für Hobby-Architekten und -Bauherren

H0-Grundmodelle beliebig variieren oder eigene Projekte realisieren



Vor zwei Jahren haben wir mit unserem Baukastensystem (BKS) ein exklusives Auhagen-Produkt und eine in Europa einzigartige Neuheit auf den Markt gebracht. Inzwischen wurde das System erheblich erweitert. Somit können neue Ideen realisiert werden. Das ausgefeilte Auhagen-Baukastensystem wird auch zukünftig durch Teile ergänzt, die untereinander kompatibel und aufeinander abgestimmt sind.

Viele Elemente aus dem Auhagen-Sortiment, die nicht ausdrücklich zum Baukastensystem zählen, können Sie ohne Weiteres ebenfalls zum Ausschmücken Ihrer Modellbauszenen nutzen (z.B. Art. 11401 Überladekran, Art. 11427 Trafostation mit Zubehör, Art. 41622 Einfriedung, Art. 48576 / 48640 Stahltragwerkselemente etc).



Grundmodelle

Die Basis für das Baukastensystem sind verschiedene Grundmodelle.

Sie sind fertig konfektioniert und enthalten als Komplettpaket alle benötigten Teile für das auf der Verpackung abgebildete Gebäude. Dank der beiliegenden Anleitung entsteht das Bauwerk sicher und schnell.

Das Bauen eines dieser Grundmodelle ist ein guter Einstieg ins Baukastensystem oder in den Modellbau überhaupt.

Aber Achtung! – Sollten Sie jedoch schon jetzt die Idee haben, unsere Grundmodelle zu verändern oder zu erweitern, dann empfehlen wir unsere BKS-Planungshilfe bis zum Ende zu studieren. Zusammengefügt ist zusammengefügt! Das Nachrüsten ohne Beschädigung ist kaum möglich.

Einzelteile

Alle Grundmodelle lassen sich durch die Rasterbauweise und dem Sortiment der Art.-Nr.-Serie 80 ... individuell verändern und/oder erweitern. Aber auch „Ihre Maschinenfabrik“, „Ihre Schule“, „Ihren Speicher“ oder „Ihre Villa“ können Sie nach eigenen Vorstellungen gestalten.

Alle Einzelteile des Baukastensystems haben wir zur besseren Übersicht in Kategorien eingeordnet.

Mehr dazu ab Seite 12

Zum individuellen Gebäude in 3 Schritten:

1. Grundbauteile

Mit Wänden, Giebeln, Säulen und Dächern stellen Sie zunächst den Rohbau fertig.

2. Einbauteile

Wie in der Realität werden beim 2. Bauabschnitt Fenster und Türen eingesetzt.

3. Anbauteile

Fenstergitter, Lüfter u.ä. verleihen dem Gebäude das gewisse Etwas. Diese Elemente können auch an viele andere Auhagen-Modelle angebaut werden.

Jeg skal straks indrømme, at jeg er en stor tilhænger af Auhagens byggesæt, som jeg mener hører til i toppen, måske på toppen, af udbuddet af samlesæt til modeljernbanen - så er det sagt! Firmaet har siden udbygget serien af disse modulelementer betydeligt, så man i dag kan

fremstille sine egne byggeprojekter, som man lyster. Man er således ikke nødvendigvis bundet til firmaets forestillinger om, hvorledes en bestemt bygning skal tage sig ud i færdigbygget tilstand, men man kan nu bygge sin helt egen unikke og epoketilpassede bygning.

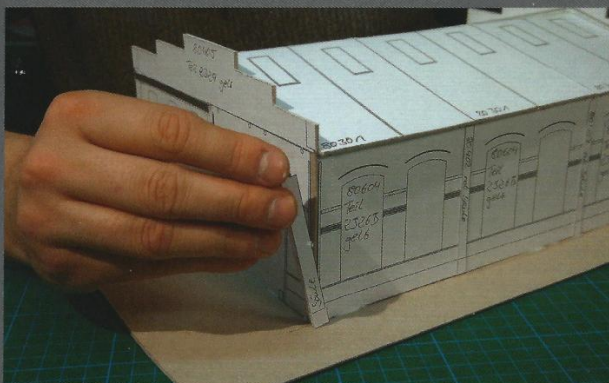
Konzeption und Planung leicht gemacht

Kopiervorlage und Einkaufsliste



Als echter Hobby-Architekt benötigen Sie zunächst eine Idee. Die wird oft durch Vorbildgebäude in Ihrer näheren Umgebung oder durch Entdeckungen auf Urlaubsreisen geliefert. Aber auch Ihre Fantasie können Sie spielen lassen. Dann beginnt die Planungsphase! Jeder Ausgabe der Auhagen-BKS-Planungshilfe liegt eine Kopiervorlage bei. Alle Grundbauteile sind 1 : 1 abgebildet. Nachdem Sie sich die für Ihr Vorhaben geeigneten Teile ausgesucht haben, kopieren Sie die gewünschte Stückzahl. Sollte das Papiermodell nicht Ihren Vorstellungen entsprechen, ist die Veränderung ohne finanziellen Aufwand möglich. Erst wenn alles perfekt ist, füllen Sie die Einkaufsliste aus.

► Wie Sie optimal mit der Kopiervorlage arbeiten, haben wir Ihnen anschaulich im Basteltipp auf den Seiten 34 und 35 zusammengestellt.



Exklusivangebot!

Mit der Planungshilfe zum Baukastensystem immer aktuell und exklusiv



Für neue Modellbauideen sollten Sie keine wertvollen Basteltipps zum Auhagen-Baukastensystem verpassen. Melden Sie sich mit der beiliegenden Antwortkarte direkt bei Auhagen an.

Unser Exklusivangebot erhalten Sie für **einmalig** 9,95 EUR inkl. MwSt zzgl. Porto (Inland 3,00 EUR, Ausland auf Anfrage). Es umfasst:

- Einen Auhagen-Design-Ordner
- Ein Exemplar Heft 1 der Planungshilfe inkl. Kopiervorlage und Einkaufsliste
- Einen Exklusiv-Auhagen-Bausatz
- Unaufgeforderte Zusendung jedes weiteren Heftes der Baukastensystem-Planungshilfe einschließlich eines exklusiven Bau- bzw. Ausgestaltungsteiles gratis und portofrei mit Erscheinen

Da bleiben keine Wünsche offen! Mit dem Exklusivangebot sind clevere Modellbauer auf der sicheren Seite. Unser Angebot **gilt ab September 2012**. Folgehefte werden automatisch zusätzlich beigelegt. Der fristlose Rücktritt in Schriftform ist jederzeit möglich.



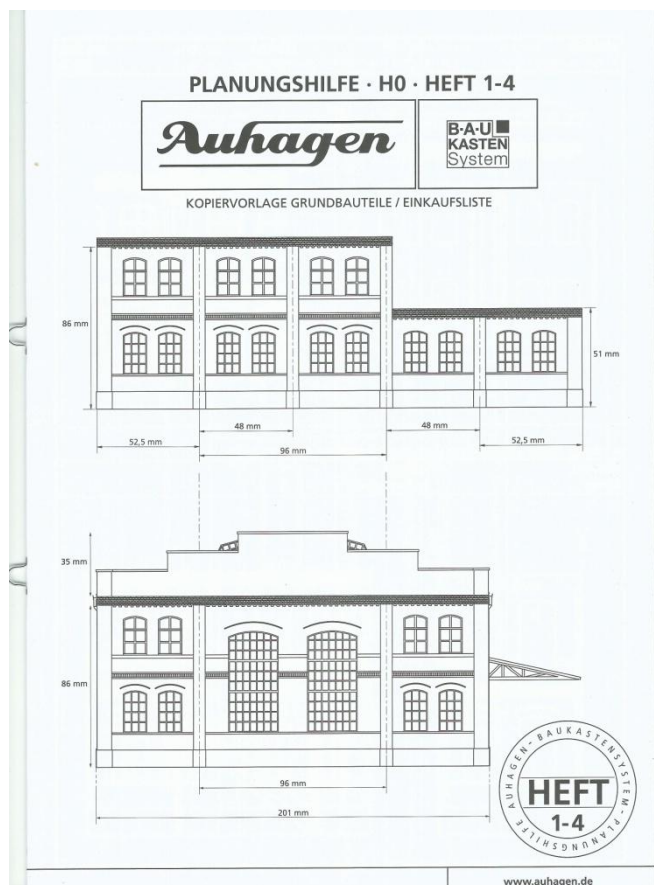
Auhagen

Det kræver naturligvis planlægning, hvilket godt kan være lidt træls for den byggeivrige modelbaneinteresserede. For nu at lette denne "stressfyldte" periode har Auhagen, efter min opfattelse, begået den genistreg at udvikle et planlægningsgrundlag, som består af en række kopierbare stregtegninger af deres moduler.

Tegningerne lader sig - efter kopiering - lime på et stykke pap af passende tykkelse, hvorefter man kan gå i gang med at sammensætte disse papmoduler til den bygning, man mangler. Herefter kan man formedelst en mindre formue - for Auhagens moduler er bestemt ikke billige - indkøbe de moduler, som er nødvendige til

bygningen. Det drejer sig om alt fra grundplader over allehånde typer vægge med forskellige vinduesstørrelser og tag. Væggene fås i tre farver: Gule, røde og hvide. Den masoniere udsmykning kan varieres en lille smule, da

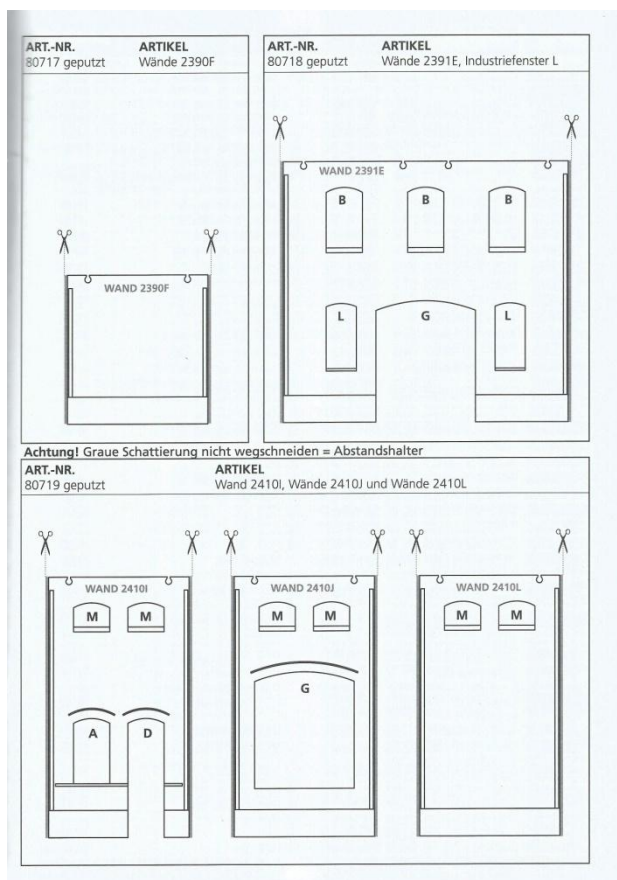
modulerne er fremstillet efter et typisk østtysk forbillede. Det betyder ikke, at man nødvendigvis skal i gang med Stanleykniven for at minimere udsmykning til et dansk spareniveau.



Eksempler på siderne i "Planungshilfen"

Det var undersøgelsen af udseendet til klubbens sukkerfabrik, der overbeviste mig om det. Byggestilen fra det østlige Tyskland er tidligere anvendt i Danmark, specielt i forbindelse med fabriksbyggerier, som eksempelvis sukkerfabrikkerne, hvor arkitekterne dengang hentede inspiration i Magdeburg området. Vi finder den også i de sydlige dele af Jylland, hvor byggestilen var en del anvendt i årene fra 1864 til 1920.

Men altså, det smarte er, at man for et meget beskedent beløb får tilsendt alt dette planlægningsmateriale, som består af, hvad Auhagen kalder: "Planungshilfe, HO". Lige nu vi er nået til "Heft 4". Udover en opdateret "Planungshilfe" består hver pakke af et hæfte med anvisninger til modulernes anvendelse, nyheder, nyttige tips & tricks samt billeder af andre modelbyggeres værker ved anvendelse af modulerne. Den allerførste pakke består derudover af et samlebind, som disse "Planungshilfen" kan sættes ind i, hvilket de er forberedt til med ståløjer i ryggen. Den er meget stort og tung! Jeg har indtil videre modtaget 4



forsendelser. For at få adgang til planlægningsmateriale, behøver man imidlertid ikke spendere de få Euro, da materialet kan downloades fra Auhagens hjemmeside:

www.auhagen.de/kopiervorlage. Men så går man altså glip af alt det andet, og det er synd!

Samlet set er der tale om en meget god ide fra Auhagens side samtidig med, at firmaet formår at pakke ideen ind i god reklame og tiltrækkende markedsføring, for der er ikke tvivl om, at de få Euro, man betaler for pakkerne, slet ikke dækker omkostningerne, ikke engang porto, vil jeg tro.

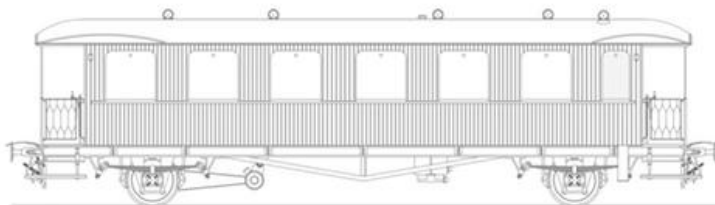
For ide, layout og kvalitet får Auhagen ★★★★★ fuldt hus!

Men samlet set, må de nøjes med ★★★★★ ud af fem stjerner på grund af den høje pris for modulerne.

LT.

Hobbyauktioner.dk

Dit auktionshus på nettet



Det er gratis at:

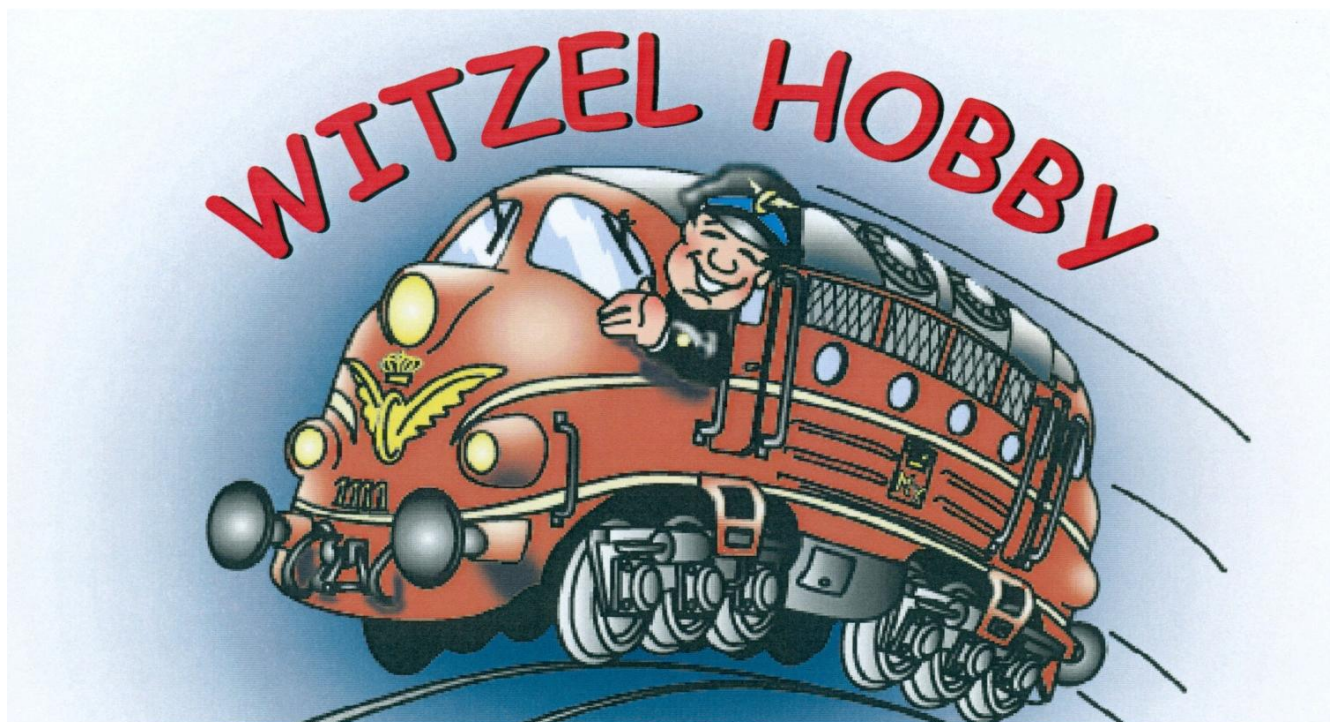
Oprette en bruger

Oprette auktioner

OG du betaler ikke succesgebyr

Hobbyauktioner.dk er et nyt auktionshus på nettet, hvor du kan sætte dit modeltog på auktion. Hobbyauktioner.dk er nemt og overskueligt at gå til, og det koster ikke noget. Det er gratis at oprette sig en profil, og man betaler ikke et oprettelses- eller succesgebyr på sine auktioner.

www.hobbyauktioner.dk



Witzel Hobby

Bøgedevej 12. Slimminge. 4100 Ringsted.

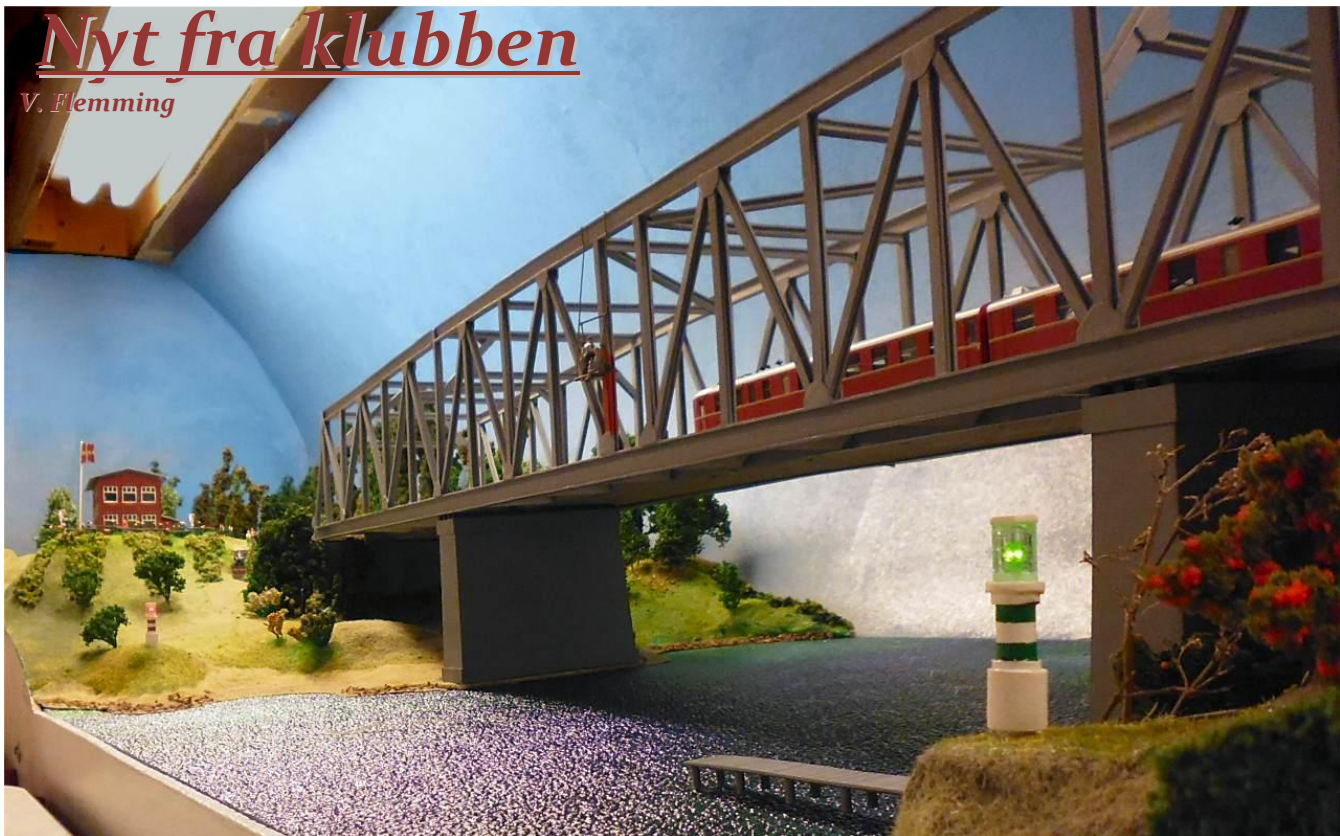
WWW.witzelhobby.dk Mail info@witzel-hobby.dk

Tlf. 40 45 92 30

CVR No.11 84 20 70

Nyt fra klubben

V. Flemming



Onsdag d.01.07. - 08.07. 2015. Så passede det endelig feriebarnet (*Michel*) at komme hjem til os andre. Han var i vældig god form, så god at vi andre var lidt bekymrede for eventuelle løsgående "missiler" i form af skjorte- og bukse-

knapper. Han faldt hurtigt ind i den gamle rytme, og inden der var gået en time, så var alle finansielle trakasserier vendt til klubkassens fordel - en gang kasserer, altid kasserer!! Men vi er nu meget glade for, at han er hos os igen!



Howdy folks! Jeg am in topform, direkte from over there - vi er imponerede!



Drengene kigger tog! Martins MO vogne bliver beundret, især den nærmeste der har været under kyndig behandling i LTs "smudslaboratorium"



Et lille indblik i Madsens underverden. Her gik vi rundt og troede, at han "kun" loddede ledninger på - af - på osv. Meeeee herren er både erfaren og drevne udi andre discipliner!

Aftensmaden (01.07.) var hjemmelavede pizzaer, og det tog sin tid at få fodret os alle, men hvad - vi hyggede os imens.
En af aftenens samtaleemner var beboerdagen i september, i skrivende stund er der jo ikke så

lang tid til, den kommer (20.09). Hvad vil vi, skal det her bare køre? Det er nok lidt vel optimistisk, for på Kørsøre er der pillet mange stik af drev, der ikke virker (af en eller anden årsag - man kan næsten sige, at det er årsag nok,

at det er Tilligdev). Men vi blev enige om at få togvejssporene til at fungere på Korsøre, men de skal støvsuges og renses grundigt. Det samme gælder for strækningen ind til den skjulte og synlige station (*Sukkerkøbing*) i rum 3 og videre til den skjulte station i rum 4.

Som sagerne står nu, kan vi kun betjene skifter på hele anlægget fra én computer. Der er gjort adskillige forsøg på at koble flere PC'ere på systemet, indtil nu er det eneste resultat grå hår og desperation! Det betyder, at alle spor vil blive

betjent ét sted fra, og det bliver i rum 1, da Korsøre er den mest komplicerede station at betjene. Vi vil selvfølgelig ændre dette, når vi får løst den "gordiske knude" med teknikken!

Det vil sige 1 mand til betjeningen af diverse skifter på stationerne, to måske tre mand til at køre! I første omgang for at få prøvekort sporet og finde eventuelle fejl, men så sandelig også for, at vi ALLE kan få noget rutine i betjening og kørsel - det bliver vældig spændende. Vi vil nok opdage, hvor svært det er at drive en jernbane!



Der arbejdes hele tiden på landskab, bygninger og andre sceniske detaljer i rum 5. Der sker hele tiden noget nyt og mængden af detaljer gør efterhånden hele området meget seværdigt.

Spor og landskabs folkene nærmer sig målene i såvel rum 3, som 5! Det betyder, at vi skal have startet kæmpeprojektet i rum 4 op, det vil sige.:

1. Bygning af Helix inklusive sporlægning.
2. Bygning af lysbaldakin.
3. bygning af resterende anlægsgbord og ikke at forglemme den store skjulte "Sydlige forbindelse" (*skjult station med indbygget vendesløjfe*)
4. Lægning af spor (*synligt*) landskab, bygninger og "lidt" mere!

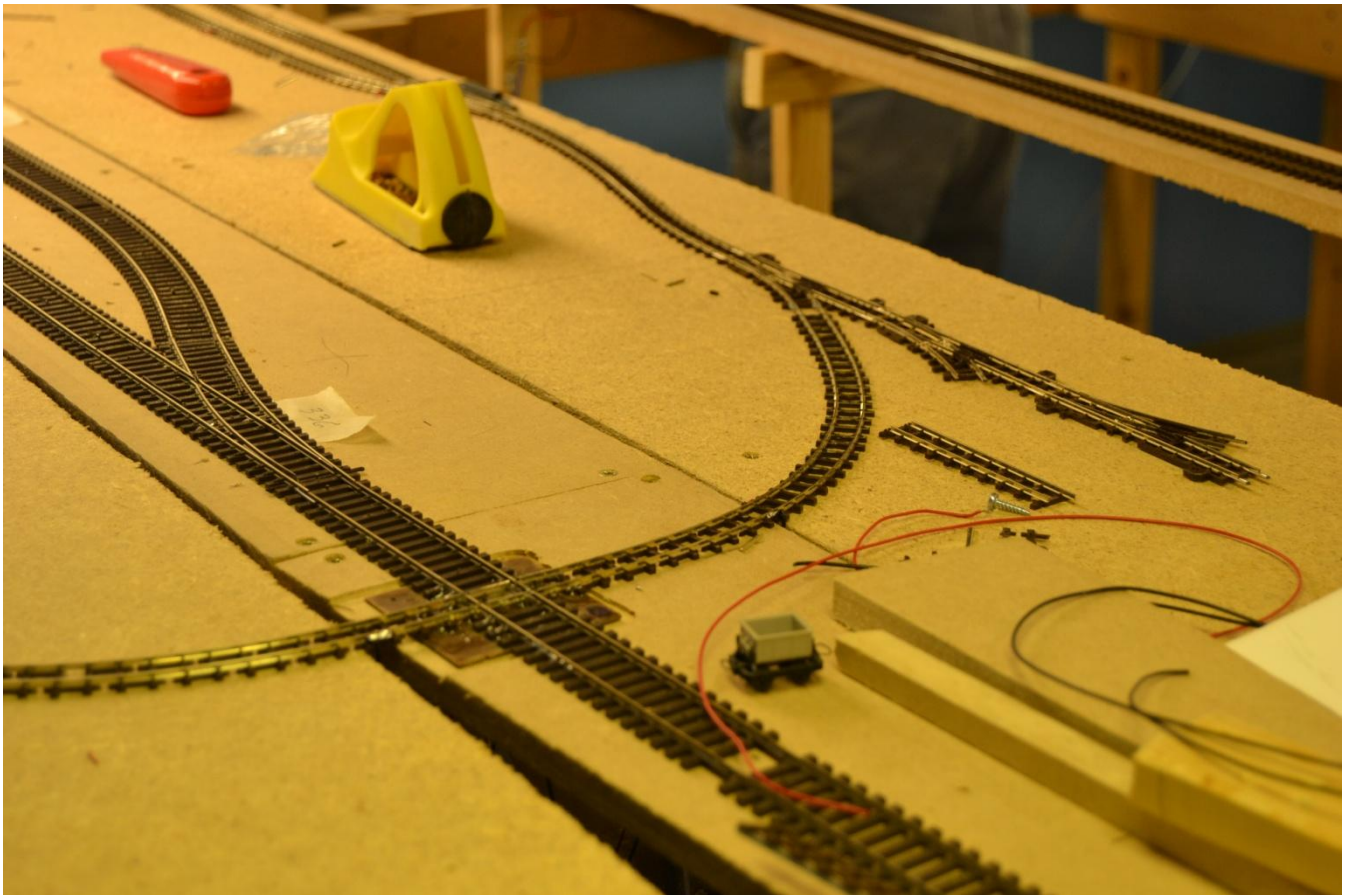
Alene økonomien i dette projekt kan antyde, at det vil tage et par år at udføre dette arbejde. Rent arbejdsmæssigt tror jeg sagtens, at horisonten kunne være mindre - der bliver arbejdet igennem i "fraktionerne"!

Det synlige spor i rum 4. (*Fjordby station + stats- og privat -bane strækningerne*) er jeg ret sikker på, at vi har på lager på nær et par meter spor og

en drejeskive. Stationsbygningen (*fra Glyngøre*) er på lager.

Der er sat strøm på smalsporet ved sukkerfabrikken, og det bette lokomotiv har været ude på en første prøvetur. Det stopper hver gang, der er et søm, der rager for langt op. Sporet er blevet justeret efter en "brainstorm" on location sidste onsdag. Det har givet noget mere plads til de nødvendige bygninger.

LT er gået i gang med research om, hvad en sukkerfabrik sådan i almindelighed består af, således at vi får de rigtige typer bygninger med de rigtige steder - ikke nogen dum viden at få. I forbindelse med fabrikken har roebanen et lille maskindepot/værksted. Det er meget simpelt, men skal selvfølgelig indeholde det nødvendige for driftens opretholdelse. De to af sporene leder forbi en lille kulgård til en toportet remise, det sidste spor er depotspor for uanvendte vogne.



Nu er det smalle spor kommet på plads. Øverst til højre ses afgreningen ind til det lille depot. Det er ikke meningen, at der skal kunne køres i depotområdet da roebanen kører på automatik - eller kommer til det!



Et lille lokomotivs jomfruelige færd på det smalle spor - det er vældig godt til at finde de søm, der ikke er kommet langt nok ned!



Knud og LT er dybt engageret i placering af diverse produktionsbygninger m.m. på den til rådighed værende plads - vi er fortrøstningsfulde!

Dagens ret var Chili-con-carne en lunende og velmagende ret (parentes bemærket kan jeg oplyse, at retten torsdag aften, hvor jeg spiste resten!! Havde nydt godt af at trække et lille døgn - den var blevet rigtig god!!!) [Witzel](#), der er en

rigtig rar mand, havde sponsoreret hyggelig film om Brockenbahn im Harz. Skiven var derudover fyldt med lokkemad fra mange af deres andre film. Det blev skyllet ned med hjemmebagte Muffins fra fru Kjærs bageri!



Aftenstemning på Nørrebro, anlægslyset er slukket!

Onsdag d. 15.07. 2015. I al sin enkelthed en herlig klubdag. I følge kalenderen bliver det ikke mere sommer end nu! Et er kalenderen, i virkelighedens verden kan det pt. nemt blive

bedre. Nåh det har jo ikke så stor indvirkning på livet i vores klub, det er der dog andet, der har! Vi var en smule forsinket i afgang fra Slagelse, da Martin havde et møde i sin bank kl. 14⁰⁰.

Der var pæn trafik hele vejen over Sjælland og ved sammenfletningen af Vest- og Syd-motorvejen (ved Ølby) gik det selvfølgelig galt. To biler prøvede på at være det samme sted på samme tid, og så var Vestmotorvejen spærret. I en god halv time holdt vi og ventede, før den uendelige række af biler igen begyndte at rulle uendeligt langsomt. Langt om længe nåede vi så ned i klubben.



Biler så langt øjet rakte!

Desværre er der så sidenhen sket det beklagelige, at alt klubnyt fra 15.07 og 22.07 er gået tabt. Hvorledes kan jeg ikke rigtig greje - men det er jo nok en fejl 40! Resultatet er altså en noget tynd rapport fra mig, da det kniber lidt med at genskabe hukommelsen!

For en gangs skyld befandt Jørgen sig over bordkanten, hvilket resulterede i en pæn forøgelse af befolkningstallet i rum 5. Han fik også tid til at lave støtter til en tysk lavsidede godsvogn.

Jan fik prøvekørt det smalle spor, og det fungerer meget fint! Sporlægningen er færdig, og

den har stået på eftersyn og finjustering af sporet, herunder ibankning af skinnesøm!



Her er "Børge Biceps" blevet foreviget, netop som han svinger køllen, der sender den tunge jernklods i kredsløb omkring jorden!

Jeg fik støvsuget næsten alt spor i rum 3, undtagelsen er den skjulte station, da man ikke kan komme til med det udstyr, vi råder over nu. Korsøre i rum 1 fik alt spor rensat - det var godt nok meget snavset, samme skæbne overgik sporet i rum 2 og fire. Så kunne jeg ikke holde larmen ud mere, det sidste må tages en anden gang.

LT og undertegnede fik kigget lidt på sporbetjeningen på computeren i rum 1. Det fungerer ganske fint - vi mangler "bare" at kunne koble flere computere på samme program.

Henk havde medbragt en anseelig samling CD skiver fyldt med de sidste 60 års Pop og Rock hits. Det er hyggeligt med musik til arbejdet.

Landskabsholdet arbejder målrettet med udsmykningen af Bellahøj området.

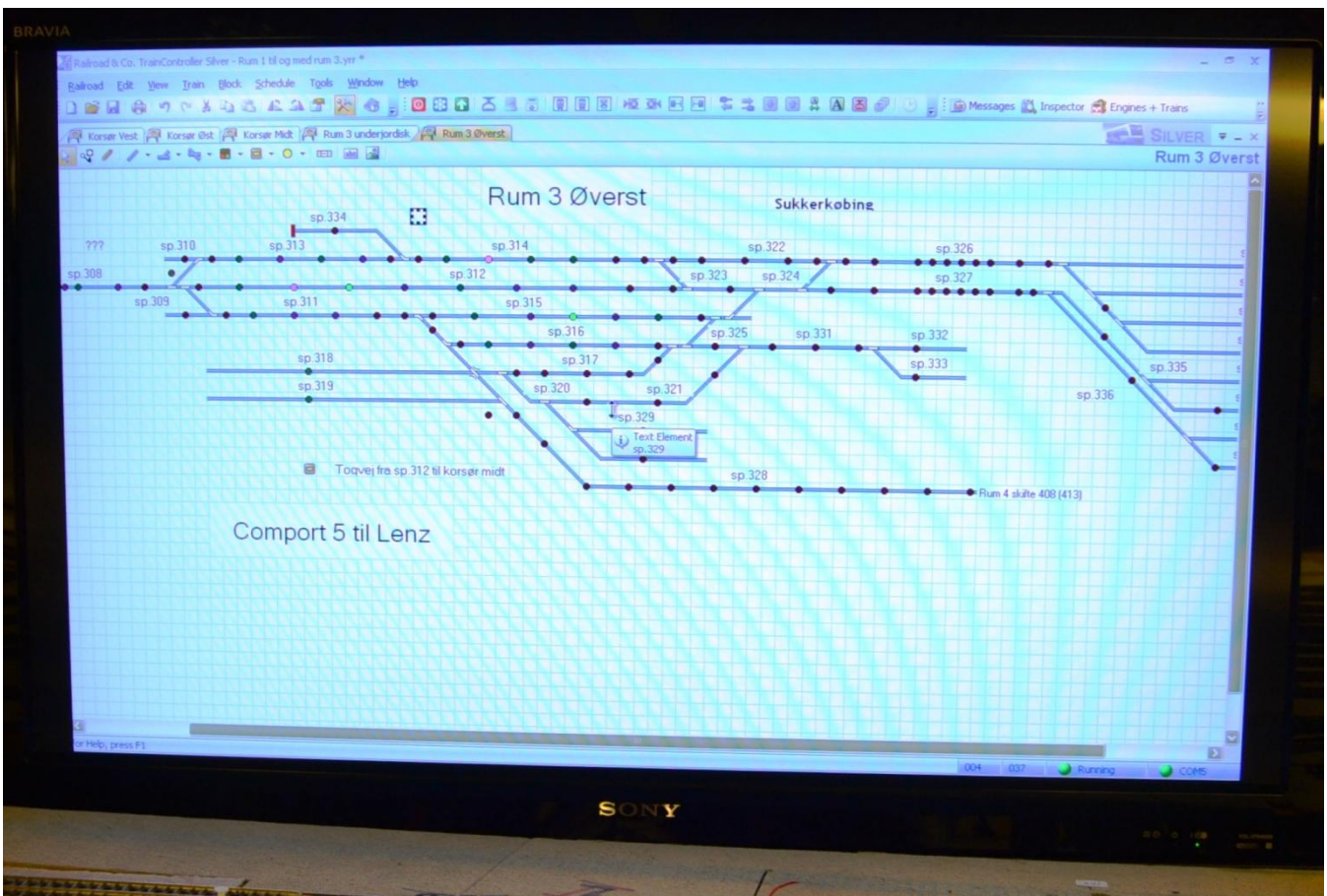
Sporplanen over det skjulte spor i rum 4 har fået justeret sammenfletningen i den ene ende. Det har givet længere spor på den store skjulte station.



Den skjulte krydsningsstation på roebanen, sporet bliver synligt ca. ved den røde streg, alt efter de landskabelige forhold.



"Folkeplantøren" er her travlt beskæftiget med at skabe "liv" i Jans Tivoli



Skærbilledet viser Sukkerkøbing station med den ene skjulte station. Skærm og computer er opsat i rum 1. Det er pt. kun muligt at betjene stationerne på én computer, der arbejdes hårdt på at lave et netværk, så hver station får sin egen computer.

Onsdag d. 22.07. 2015. Rent principielt samlede vi bare tråden op fra sidste onsdag og fortsatte vores gøremål. Jeg havde medbragt lidt musik CDer, men de kunne ikke afspilles på vores maskine - øv! Martin havde båret sig uforsigtigt ad og var blevet godt forkølet af at sidde i træk - han burde være klogere! Det resulterede i en

gang smørrebrød til os. Jeg fik tegnet det smalle spor ind på sporplanen af Sukkerkøbing. LT har lavet en skitse af de til virksomheden hørende bygninger. Disse vil blive indarbejdet i sporplanen næste gang. Henk har efterspurgt skitser over "tvangsbygninger" for rum 4 og sukkerfabrikken er en sådan.



Der plantes tændstikker i den helt store stil, nu er det snart "kun" højhusene, der mangler"



Ukrudtet gror tilsyneladende uhæmmet i fortovet ved herberget



Her har Jørgen så "hegnstrådpåsætterkasketten" på - han er nu en flittig mand!

Af øvrige tvangsbygninger kan nævnes Station, pakhus og andre jernbanerelaterede bygninger. Dem skal vi (jeg) have placeret på tegningen, således at "Gipsbrothers" kan planlægge

landskabet og endnu en gang iføre sig deres klædelige forklæder!! Vi sluttede dagen med en stor mængde smalfilm (på DVD!) optaget i dampens sidste år.



Hvordan så vores verden ud for et år siden? D. 23.07 2014 så Bellahøj således ud...



....På Nørrebro var der temmelig bart....



....Og der var heller ikke så meget spor inde i rum 3!

Onsdag d. 29.07. 2015. Vi startede med et mindre "møde" hos Witzel, om fremstilling af dele til bygning af Bellahøj ejendommene. Henk og Jan plus Jørgen og undertegnede fra "Team Slagelse". Martin var stadig skidt tilpas, så han måtte blive hjemme! Mødet var sat til kl. 14⁰⁰, første punkt på dagsordenen var en god kop kaffe! Herefter gik samtalen livligt, om hvorledes

og hvad der skulle skæres hos Witzel, og det eneste der manglede, før han kunne gå i gang var mål på delene. Jørgen købte plastik Card nok til at bygge en storebæltsfærge - hvilket han også skal! Jeg var heldig at finde et varehus til Fjordby station. Efter et par hyggelige timer satte vi kurs mod klubben - utroligt så hurtigt tiden går, når man er i godt selskab.



Så er vi ved at være til stede alle sammen, Jan er på vej i sin blå bil - men hvor er Witzel? Han kom susende sekunder efter, at billedet blev taget!

De øvrige medlemmer påstod, at de var på nippet til at efterlyse os, da vi dukkede op!

Knud var i fuld gang med at etablere en midlertidig forbindelse mellem privatbanen og sidebanen inde i rum 4. Forbindelsen gør, at vi kan anvende vendesløjfen nede i rum 7, således at der kan køres på hele anlægget! Den midlertidige forbindelse skal være der, indtil Helixen og den store skjulte station er anlagt i rum 4.

Jeg hørte Bent mumle noget om, at det måske var Knud, der lavede kortslutning? Gad vide om de to herrer husker, at det er en vendesløjfe (med tilhørende komplikationer), der netop er blevet anlagt?? Hvis ikke, så ved jeg godt, hvorfor der er/var kortslutning! Ydermere er ombygningen/slankekuren af bordet i rum 3 næsten færdigt Det har gjort stationsarealet på Sukkerkøbing mere tilgængeligt og givet mere plads til stationsbestyreren.

Sporlægningen i rum 3 må nu betragtes som færdig, der kan dog stadig forekomme små justeringer hist og her.

Landskabsfolkene er så små ved at planlægge de første træk, som jeg forstod det, handler det i første omgang om at få lavet kanter hele vejen rundt om anlægget. De samme landskabsfolk arbejder særdeles hårdt på at få færdiggjort de forskellige detaljer og scener på anlægget i rum 5. I øjeblikket er det træer, buske, biler og mennesker, det handler om. I et byområde som Nørrebro skal der være mange folk på gaden. Mange af dem skal sidde på en cykel, et meget typisk indslag i bybilledet.

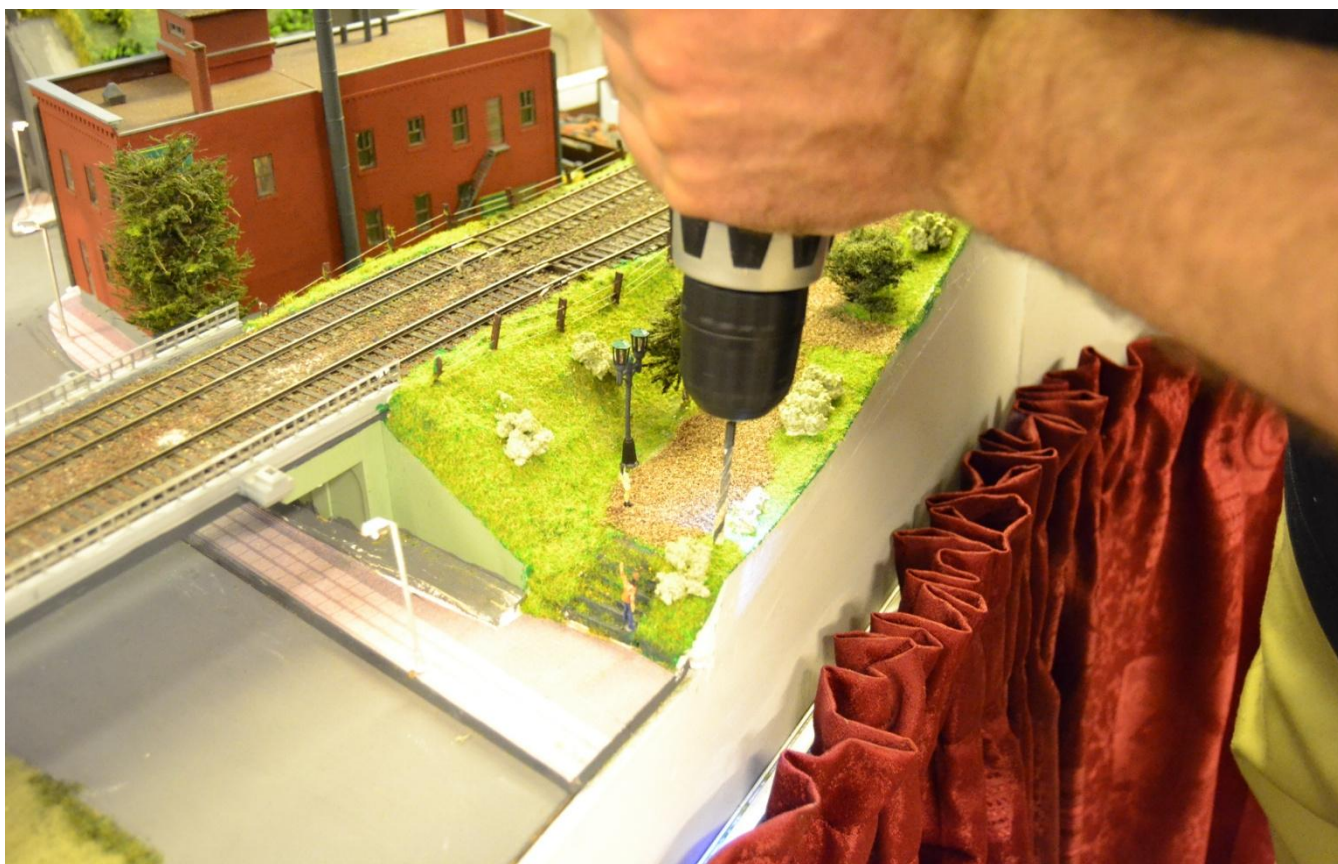
Denne onsdag måtte Jørgen under bordet indtil flere gange. Det var noget med lys i lamperne! En stor del af tiden gik han hvileløst rundt og undrede sig over, hvor alle vores umalede figurer var blevet af. En stor del af dem har han selv malet, og måske er der bare ikke flere tilbage.

Jeg fik lavet et udkast til placering af diverse nødvendige bygninger på sukkerfabrikken. Selv om LT ganske korrekt har påpeget, at aflæsning af roer aldrig har foregået under en overdækning, uanset transportformen

(hestevogn, bil eller jernbane), vil jeg indtil andet er bevist påstå, at det er nødvendigt, hvis vores lille trick med fyldt tog ind og tomt tog ud skal være troværdigt. Jeg bøjer mig gerne i støvet, hvis min påstand bevises grundløs!



Hvis den foto-laps piller ved sporet, så dasker jeg ham over labberne!!



Modeljernbane-botanik for begyndere; Sådan banker vi træer ned!



Endnu engang er der opstandelse på Nørrebro, byens ungdom har pillet en masse midterstriber op fra vejene og helt tankeløst smidt dem foran stationen! Hvem skal nu rydde op?



Ændringerne på anlægsbordet ses meget tydeligt. Hvad der også er meget tydeligt og nok værd at bemærke, er at der er ryddet godt og grundigt op. De mange spor virker noget forvirrende og rodet, det vil ganske forandre sig så snart landskabet begynder at bredde sig



Onsdag d. 05.08. 2015. Så kom vi ud af højsommeren, nu kan det være, at vi kan få godt vejr! Martin havde genvundet sit gode helbred, og den gode Madsen skulle åbenbart ikke til fødselsdag - han ville i hvert fald med i klubben!

Jeg har stadig problemer med at få styr på min nye fotomaskemekaniske maskine. Min opgave var at tage nogle gode billeder af nogle LS sovevogne, og helt godt blev det aldrig, det er en ommer!



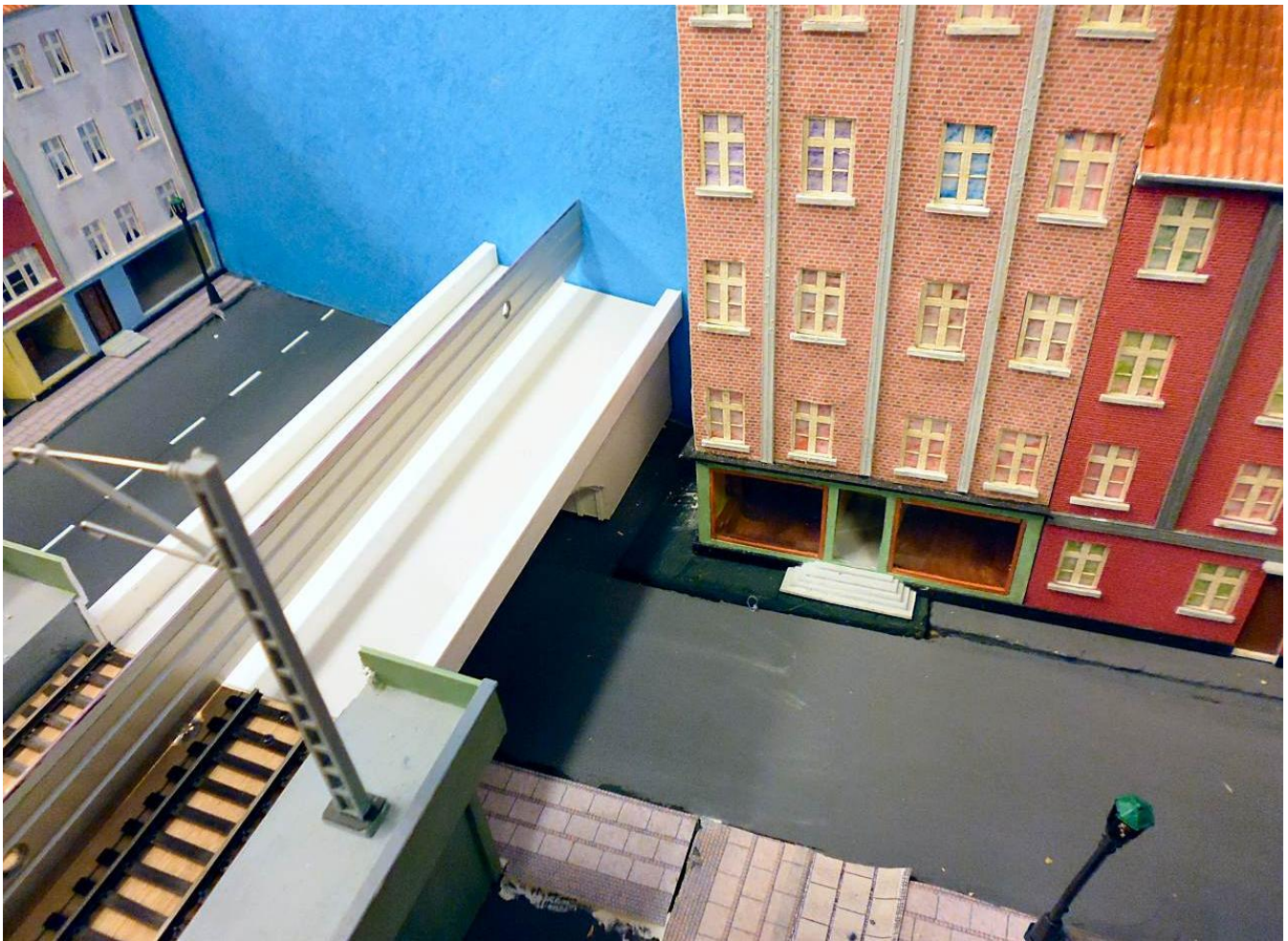
Hver onsdag forandrer landskabet sig i rum 5. Madsen er i gang med at fremstille forretninger til at indsætte i hullerne ved stationen.



Hvem kender ikke denne situation? Her arbejder man seriøst og hvad sker der, jo nogen forsøger at "forskønne" motivet - meeen hva! Godt humør, skal man ikke kimse af!

Henk har fremstillet et lille stykke forlængelse af højbanen hen til væggen, for at give det (*fejlagtige!*) indtryk, at banen fortsætter ud i den vide verden. "Forlængelsen" har form af en bro. Den er endnu ikke færdig, og stor var hans forundring, da jeg udbad mig kopier af de billeder, han tog! Hvad vil du med dem? Tænk, at han spurgte - vise dem selvfølgelig! Hvad ellers? Næste onsdag er broen vel færdig, og så er der basis for et par skud mere!
Martin havde lavet fint smørrebrød til os, men der manglede en fiskefilet, det var noget med de grundlæggende regnearter!

Jeg fik vist lavet "lidt" rav i den smalsporede roebane, "problemet" var i al sin enkelthed, at man aldrig har haft overdækkede aflæsningssteder på sukkerfabrikkerne, hvilket er en nødvendighed, hvis vores lille blufnummer skal virke overbevisende! Efter en del parlamentaren hen over anlægsbordet nåede vi til enighed om konstruktionen, nu skal den bare tegnes. Et godt bevis for at god planlægning sparer mange ommere! Havde vi kendt bygningers antal og beskaffenhed, før vi anlagde sporet, er der ingen tvivl om, at det hele var gået meget nemmere!



Forlængelsen af højbanen er her prøveanbragt, for anden gang til ære for KMK fotofusk! Jeg er sikker på, at bladets læsere påskønner at kunne følge byggeriet - ikke sandt!



Onsdag d. 12.08. 2015. Imens Jørgen render rundt i Tyrkiet (og lodder gadelamper?), må vi andre klare os uden hans herlige selskab. Der hersker vild uenighed om, hvorvidt han er tilbage næste onsdag? Vi får se!

Martin og undertegnede kørte en time tidligere, da jeg skulle på indkøbstogt i "Fixe hjem" sammen med Henk. Det var vist også på tide, at jeg fik ham op i den friske luft, for lige før vi gik, erklærede han frejdigt, at han havde slået en streg på anlægget - uhada - dada for kulørte

biljer vi ser! Indkøbene gjaldt starten på landskabsbyggeri i rum 3, spånplade, lægter og masonitplade, det sidste var desværre udsolgt! Knud er gået i gang med ombygningen af roebanen, der er blevet flyttet spor på sukkerfabrikkens område. Martin havde taget sin gamle PC ned i klubben, hvis vi kunne få den til at køre, måtte vi få den. Det viste sig, at harddisken havde forladt denne verden - men vi havde en ekstra liggende, der viste sig at passe i maskinen, nu fungerer den!



Henk har været meget flittig på hjemmefronten, en ordentlig dyngne skilte til opsætning rund omkring på stræder og veje. Herefter er alt forbudt!



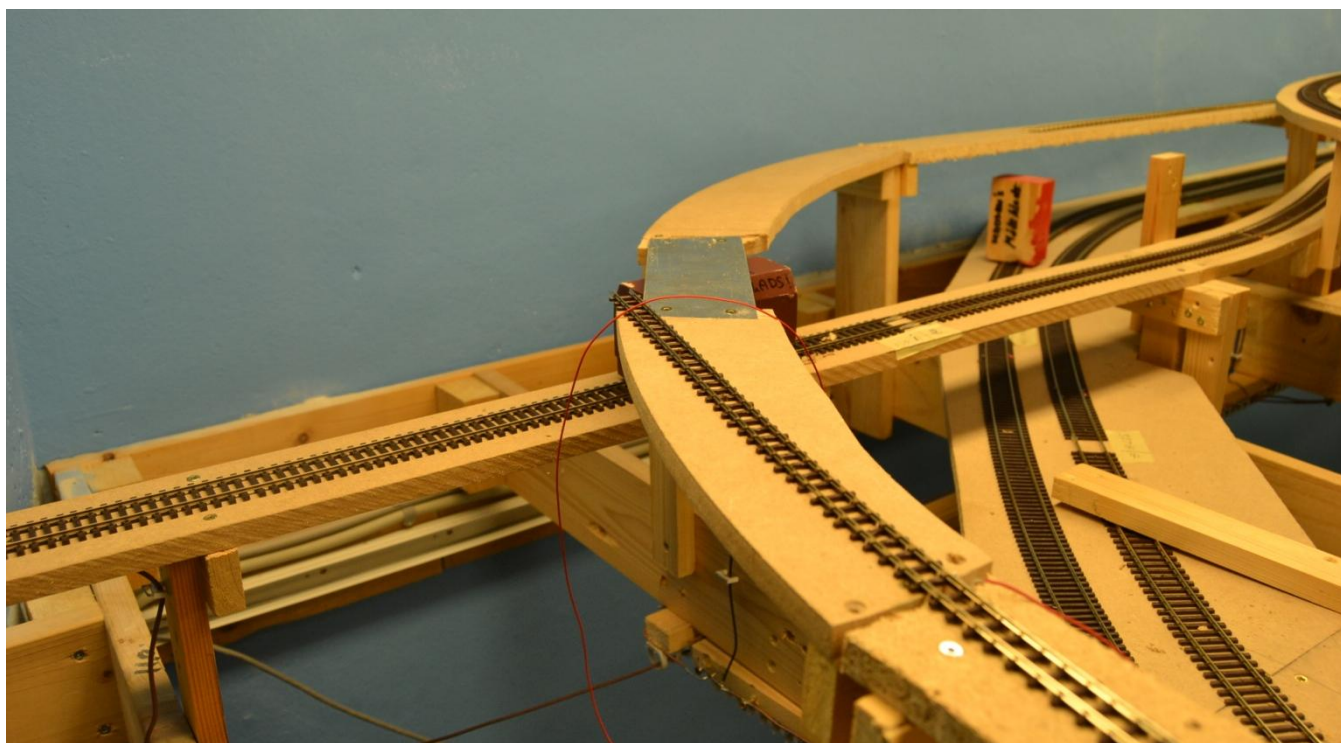
Ørne Auto i Ørnegade, den og broen er nu færdig og det pynter jo svært, Henk påstår, at han ikke kender det mindste til den blå bils lemfældige parkering!

Aldrig så snart Martins gamle PC kørte, kom Michel med en splinterny PC, han meget venligt donerede klubben. Egentlig havde han købt den til sig selv, men den passede ikke "herren", så den dryppede heldigvis på os - mange tusind tak for den fine gave! Vi har ellers en del "PC lig" stående rundt omkring fra mislykkede forsøg på at få en brugbar computer stationeret i klubben. Det er vist på tide at få samlet alle disse vrag sammen og kørt på genbrug!

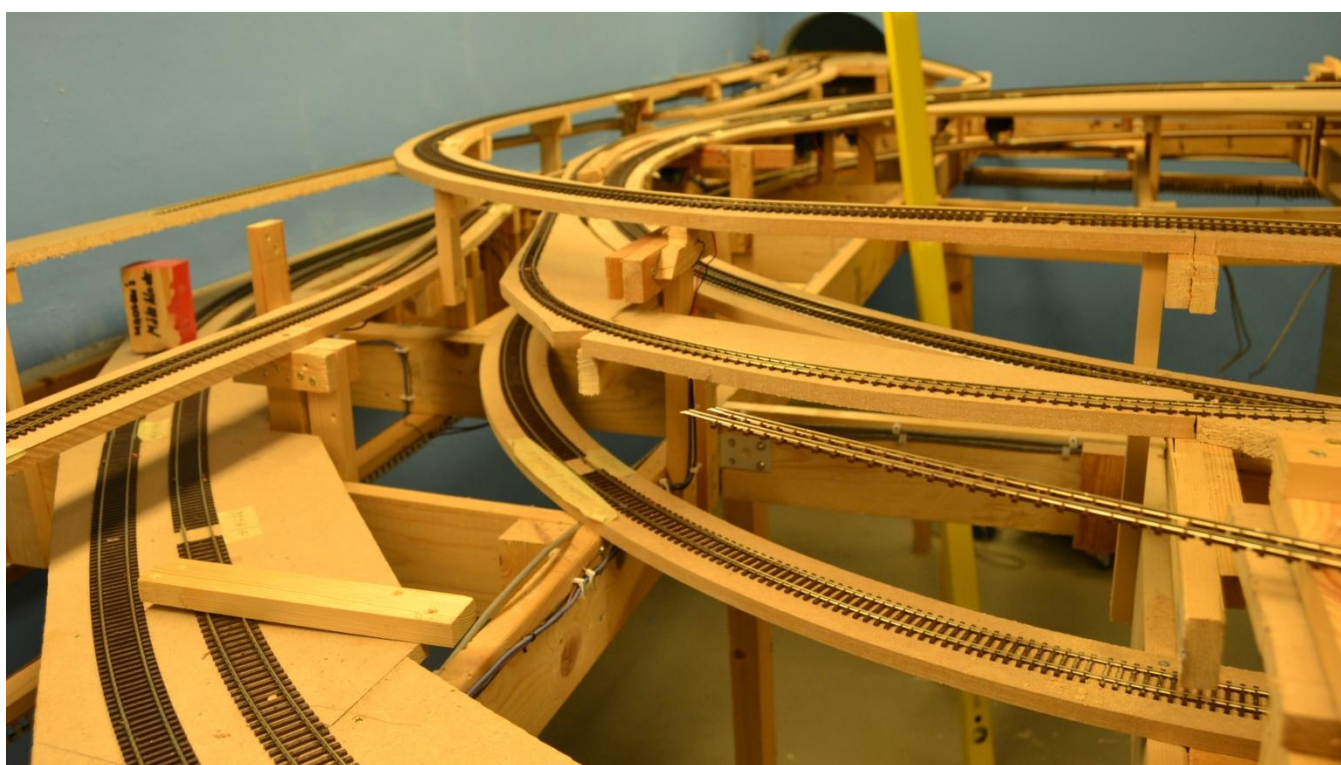
Jan, Knud og Martin havde også fået lavet holdere til backdrop i rum 3. Delene lå fikse og

færdige på bordet i rum 7 lige klar til at bruge - hvem husker ikke de glade dage med Backdropbrothers og Gipsbrothers, det var tider! Vi andre lærte en hel masse nye gloser den gang, de satte backdrop op i rum 5 og 6. Alt dette skal vi nu til at genopleve i den nærmeste fremtid! Det er Henks forventning, at "grund-landskabet" er lavet til årsskiftet, og det er der vist ingen grund til at betvivle.

På en eller anden måde lykkedes det at få brugt denne onsdag på en god måde, ligesom de fleste andre, forsvundet i en fart!



Knud lavede ny linjeføring af roebanen, mens bestyrelsen holdt budget-/bestyrelsesmøde hos Michel.





Backdrop holder på rad og række, aftenens produktion!

Onsdag d. 19.08. 2015. Lad os først udløse spændingen om gåden: "**kommer Jørgen denne onsdag?**" KMK læserservice (sidst med sidste nyt) kan stolt og med eneret afsløre, at det gjorde han. Han skulle med i klubben. Faktisk var han så opsat på forhavendet, at han ringede til mig for at sikre, at han kom med. Første opgave var afhentning af to 6 mm. krydsfinerplader og en hård masonitplade. Det blev til to 9 mm. krydsfinerplader og 4 mindre

masonitplader. Knud og undertegnede måtte det meste af Køge rundt, før vi fandt noget brugbart. Krydsfineren skal anvendes til kanter på anlægsgbordet i rum 3. Masonitpladerne er til det buede backdrop på ydervæggen.

Der blev kaldt til byggemøde om roebanens forløb. Efter en livlig "disput" fandt vi enighed, og Knud erklærede selvsikkert, at nu havde de styr på den ged - det bliver spændende at se løsningen.



Jeg fik stablet et eksprestog på benene. Det skal være et af de tog, vi skal køre med på beboerdagen. Trækraften er "desværre" ikke et damplokomotiv, da vi stadig ikke har drejeskiver i funktion!

En anden opgave var at få stablet et eksprestog på benene. Det kan desværre ikke blive damptrukket, da vi endnu ikke har fungerende drejeskiver på anlægget. Min Heljan MY fik indstillet dekoderen, men skulle overtales noget, før den kørte ordentligt. Forhåbentlig kan den

trække de 10 vogne, som ekspresen kommer til at bestå af. Bestyrelsen var kaldt til møde med afdelingsbestyrelsen efter aftensmaden. Vi andre fik gjort rent, bl.a. inde bag komfuret! Jeg er blevet bevilget en dejlig lang ferie, og de næste tre onsdage er Henk stand in for mig!



Bilsalg på en regnvåd onsdag aften.

Onsdag d. 26.08. 2015 Så er den gal igen! Vores sædvanlige kronikør er taget på sommerferie igen, og jeg er indkaldt som vikar de næste 3 uger – eller bliver det 3 uger? Læsere af klummen hér kan huske, hvor svært det var at lokke ham tilbage i folden igen sidste år. Jeg kan kun håbe! Til gengæld blev der arbejdet. I hovedtrækkene fordelte det sig på levendegørelse af Nørrebrokvarteret, omlægning af roebanen og opsætning af backdrop i rum 3. Dertil forskellige "småaktiviteter" så der var damp på hele dagen og aftenen.

Jørgen dukkede uventet op tidligt og valgte at påbegynde en (*nødvendig*) rengøring af køleskabet hvorefter han gik i gang på Nørrebro, hvor vi har flotte huse og gader, men ingen indbyggere. Men sidste gang fordelte Jørgen og jeg ca. 150 figurer, som skulle males færdige og placeres, og da jeg havde husket at tage min del

med, (*Jørgen påstod, at han skam havde malet dem*), flyttede der godt et halvt hundrede mennesker ind i kvarteret.

Men med alle disse mennesker kommer der også krav til infrastrukturen, så beboerne har krævet, at der bliver gjort noget for at styre den voldsomt forøgede trafik på Nørrebrogade/Frederikssundsvej. Og da der ikke er afsat penge i kommunens budget til lysregulering her, har politiet beredvilligt afsat et par betjente til at regulere færdslen i myldretiden. Initiativet til dette krav udspringer formodentlig fra et af de nye samlingssteder i kvarteret, nemlig Pers Pølsevogn, der har fået sin faste plads ved busstoppestedet på Folmer Bendtsens Plads. Her rister Per pølser i ét væk og lokale beboere samles og diskuterer hverdagens små og store problemer. Den "rigtige" Per var meget stolt af at få opkaldt den nye lokalitet efter sig.



Så har Per også fået en lokalitet opkaldt efter sig!

Hos "Ørne Auto" er der godt gang i salget af biler, selvom støjen fra sporarbejdet ovenover må være distraherende. Men Knud og Ole er ikke til at stoppe, og i en kort pause fra arbejdet på roebanen fik de lige tid til at lægge de nye spor over forretningen.

Hvor der imidlertid ikke er nye spor, er i den anden ende af stationen, hvilket åbenbart giver anledning til nogen forvirring hos banemedarbejderne, der diskuterer, hvordan man nu kommer videre. I rum 3 blev der også

arbejdet igennem. Backdroppet skulle op, men første skulle alle holderne sættes op på væggen. Det gik åbenbart ikke stille af, for Knud, der jo har været vant til at gå alene sammen med Per, syntes, at der var meget larm og ståhej, når klubbens tungeste elværktøj blev taget i brug. Men op kom skidtet, og inden vi nåede den "hammerfri" tid, var første plade kommet på plads.

Det er *stadig* planen at være færdige til beboerdagen.



"Backdrop in progress"

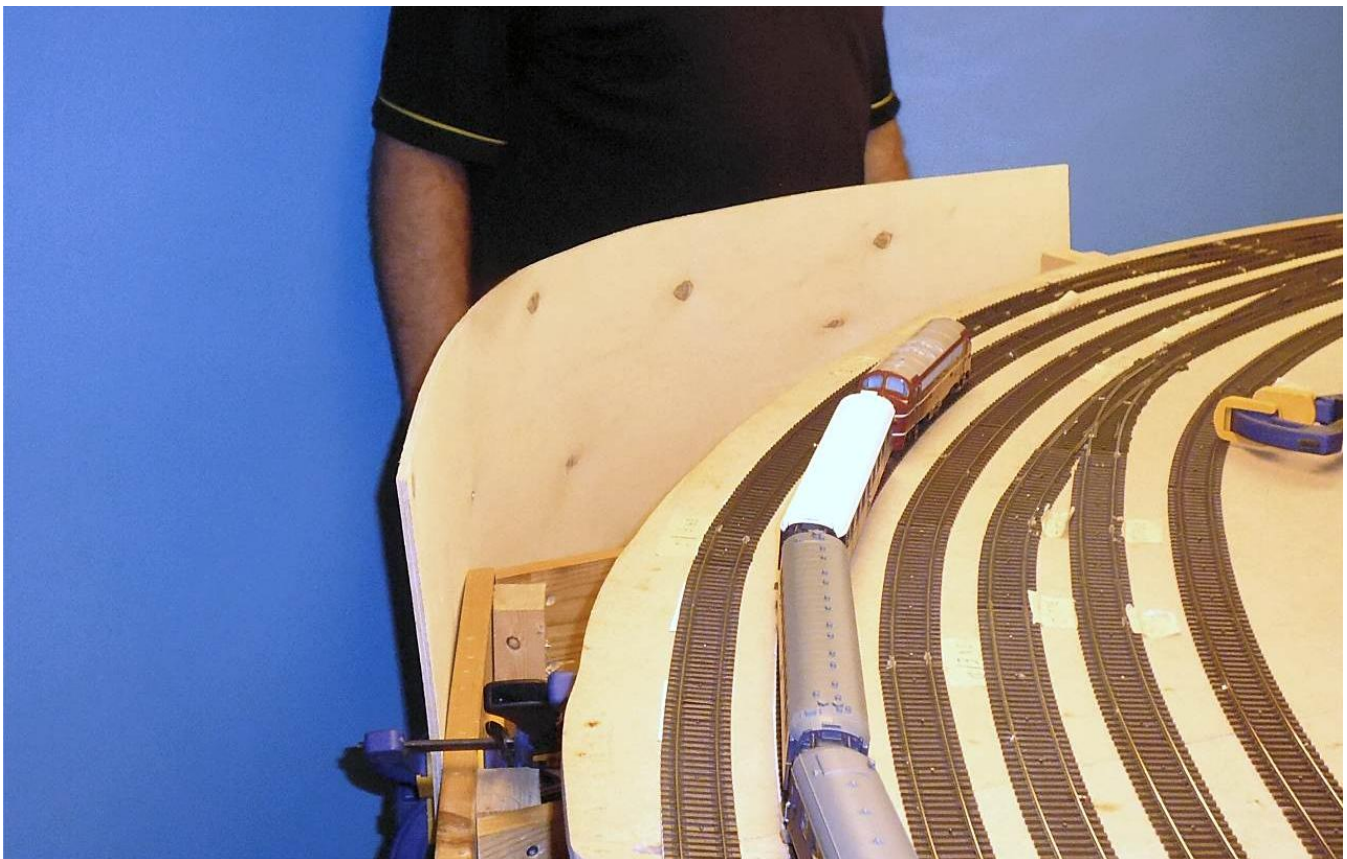


Hvor skal sporet ende - ingen ved det.

Og var det så det? Næh ikke helt, for inden vi gik, besluttede vi os for at lave en prøveopstilling af de nyopfundne "organiske former". Trætte som vi var af at gå og flytte på de indkøbte krydsfinerplader, valgte vi at skære dem op, og

da de alligevel lå der, så kunne vi jo lige så godt prøve at montere dem under anvendelse af alle klubbens skruevinger.

Så vi kan med stolthed præsentere KMK's første organiske hjørne.



Organiske former i praksis.

Og så var der også vikar på dagens forplejning. Knud havde lovet at demonstrere værdien af det kursus i finere madlavning, han følger om vinteren. Så han diskede op med noget, han kaldte "skovruller". Det skal siges, at maden

virkelig faldt i alles smag (*helt uden grønsager*), og vi ser med spænding frem til, hvad han vil servere de næste 2 gange. Det salige udtryk i Jans ansigt siger vist det hele.

Henk



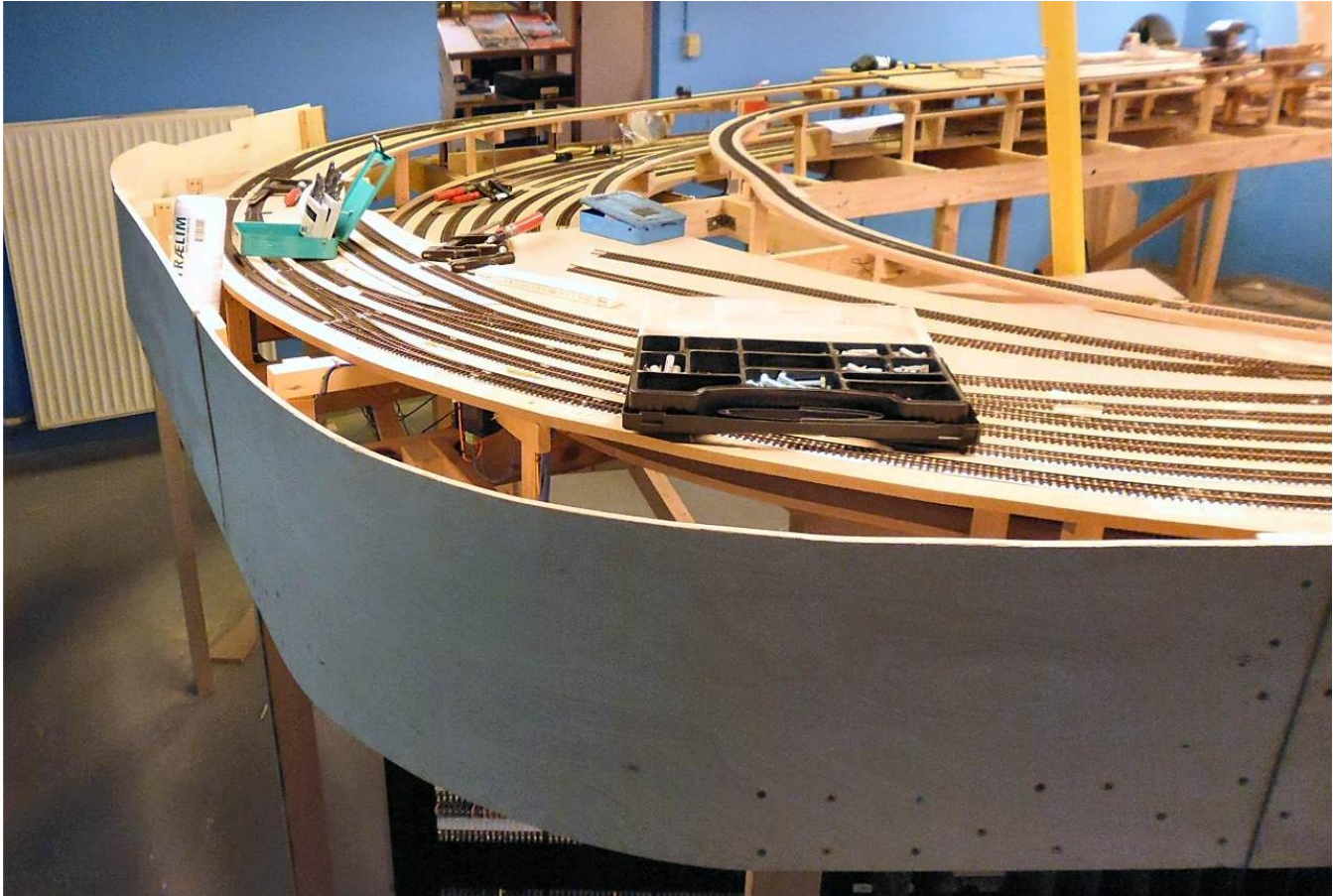
Knuds gourmetkursus har givet resultat.



Absolut nødvendig trafikregulering på Frederikssundsvej.

Onsdag d. 02.09. 2015. 2. rapport fra vikarbureauet begynder tidligt, nemlig ved 13³⁰ tiden. Tidligt, javel, men ikke så tidligt, at Jørgen ikke var kommet – rygtet gik på, at der var noget husligt arbejde under opsejling, og så er Ølby et bedre sted at være. Men hovedopgaverne var backdrop og "organisk" beklædning, som Jan, Jørgen og undertegnede knoklede løs med det meste af eftermiddagen, øjensynlig for meget for

Knud, der i dagens anledning serverede hakkebøffer, afholdt sig fra at lave smalspor til efter middagen. Forståeligt nok, for der blev maset, bandet og regeret meget for at få nogle meget genstridige krydsfinérplader på plads under anvendelse af samtlige egnede skruer og en god del lim og "holde ved hjælp" fra Per. Men resultatet blev godt, og den første svungne beklædning kunne beundres.



Organiske former del 2.



Backdrop klar til vævopsætning.



Hvorfor virker det ikke?



Jans sikkerhedshegn, sidste del.

Også backdroppet blev færdigt, dvs. ikke helt, for opspartlingen nåede ikke at tørre, så vi kunne ikke sætte filt op, som planen ellers var. Men, da vi heller ikke kunne finde vævklæber, så var det en ting, vi udskød til næste onsdag. Det er dog stadig hensigten at være klar til

beboerdagen. Og apropos beboerdagen: Michel meddelte overraskende, at han ikke kunne være med da han var inviteret til en fødselsdag med overnatning og havde lavet koks i datoerne (*det plejer nu at være mig der gør det*). Ærgerligt, men så må vi andre sørge for underholdningen, som

f.eks. Bent og Jørgen, der efter middagen gik i gang med at afprøve sporene i rum 3 med en MO-vogn – ikke nogen succes. Vi har sjældent set et lokomotiv blive skubbet så mange gange, mens Bent og Jørgen fortvivlede rev sig i håret. Godt der er noget tid at øve sig på inden den store dag.

Forvist fra rum 3 hittede Jan på, at vi da kunne lave pilfingersikringen færdig i rum 5, så han aktiverede straks et nyt arbejds hold (*det var også mig*), og inden aftenen var ovre var Nørrebro sikret mod utilsigtet roden og pillen. Der mangler kun maling – vi skal også have noget at lave i næste uge. **Henk**

Onsdag d. 09.09. 2015. Meget kan man sige om Madsen, men han opgiver ikke så let. For ca. 18.

gang forsøgte han sig med at få lys i ”Jørgens Øltelt”, og denne gang lykkedes det! Ganske vist forsvandt lyset fra Det Mystiske Hus og Limonadeboden ved samme lejlighed, men med Michel som trofast bisidder lykkedes det til sidst at få lys i alting i rum 5, bortset fra en enkelt gadelampe som Madsen erklærede defekt – og det diskuterer vi så ikke mere. Billeder fra den historiske begivenhed må vente, for Madsen har store planer med borde, bænke, personer og ølkasser i ”sit” telt.

Ellers foregik alle aktiviteter i rum 3, hvor temmelig mange personer forsøgte at arbejde samtidig. Dog lykkedes det for Jan og mig at få opsat glasvæv på backdroppet, inden Ole og Knud kom, så nu er det klar til den berømte blå maling.



Opsætning af glasvæv - bemærk det nye malertæppe, sig ikke vi ikke tager hensyn.

Knud og Ole forsøgte at lægge spor på roebanen, noget forstyrret af Jan, Per, Jørgen og mig, der hele tiden ville til med nye stykker krydsfiner til det organiske forløb. Specielt Ole følte sig vist noget presset, men heldigvis var han ikke tilstede, da Jan og jeg, i forsøget på at lave den sidste bløde bue, flækkede en krydsfinerplade med et ordentligt brag. Der er åbenbart grænser for, hvor meget man kan bukke 9 mm plader – men så ved vi det til en anden gang. Men færdige det blev vi så; for den dels vedkommende er vi klar til beboerdagen.

Apropos beboerdagen, så meddelte Michel, at den var blevet flyttet 14 dage, til starten af oktober. Årsagen blev aldrig helt klar, men det betyder, at både Michel og jeg kan være med i år og nyde den berømte Svellegryde.

Sluttelig vil jeg takke af som skribent for denne gang og give pennen tilbage til smudsredaktøren, der forhåbentlig vender planmæssigt tilbage næste onsdag. **Henk.**

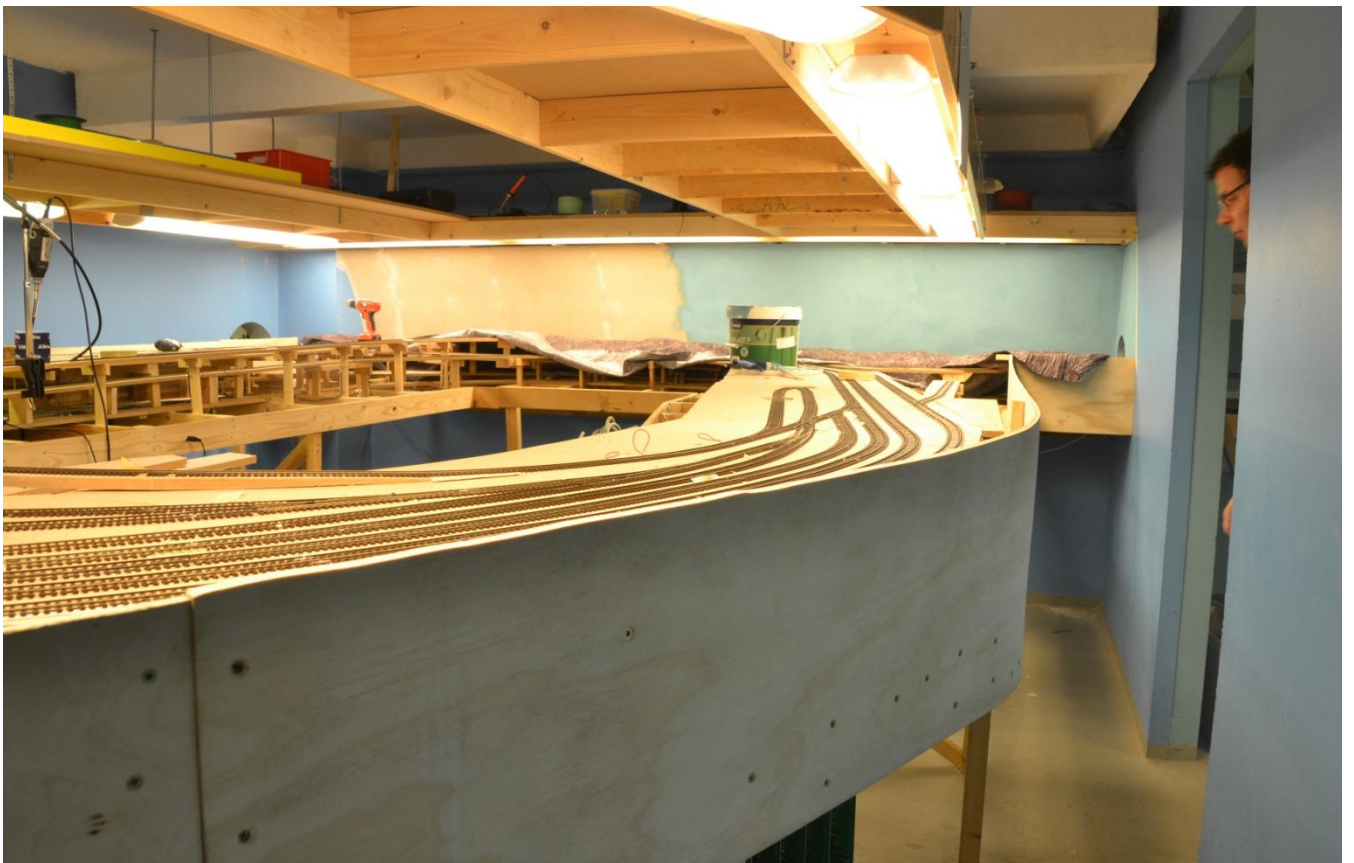
(red. bem. Som sædvanligt har Henk præsteret en god og underholdende beretning i mit fravær, jeg takker ærbødigst!)



Jan og Madsen lægger sidste hånd på veludført arbejde.

Onsdag d. 16.09. 2015. Så er vi tilbage i den gamle trædemølle igen! Ferier har det med at være for korte og dyre, på den anden side har jeg glædet mig til at komme ned til "rødderne" igen! Martin var ikke med, han havde en aftale med

sin køkkenbordsplade. Jeg havde glædet mig meget til at tage de nye organiske former i øjesyn, det er altså noget, der ser helt fantastisk godt ud! Backdroppet manglede kun at blive malet, så var det færdigt!



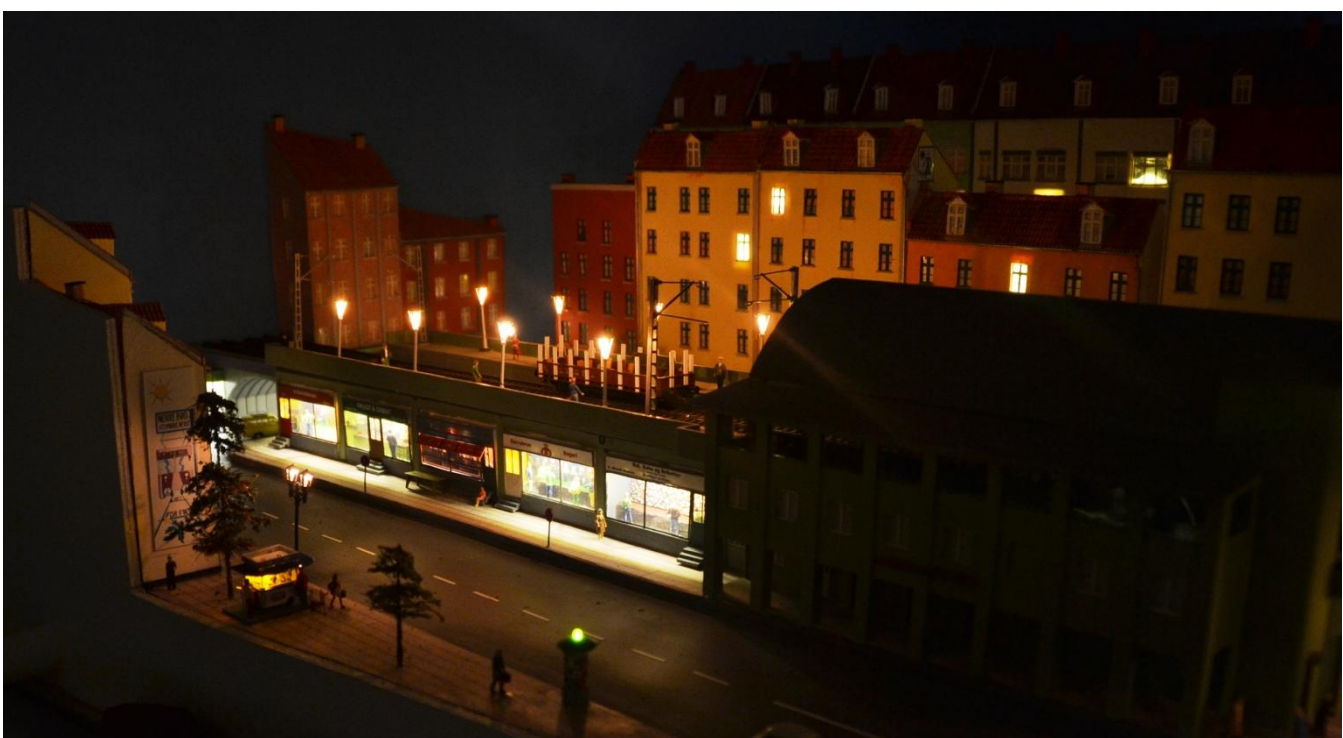
Lidt mere af de organiske former og et backdrop der nåede at blive færdigt denne aften - kom bare frem igen Jan, jeg er færdig med at fotografere!

Nåh - men gensynsglæden var stor, og der var jo også sket et og andet. Det smalle spor er nu lagt færdigt og venter bare på at blive dækket med landskab. Det må vente lidt endnu, for vi SKAL have styr på kørslen til den flyttede beboerdag. Min Heljan MY opførte sig mildest talt dårligt, den kunne ikke holde sig selv i gang, og det er ikke dårligt strømoftag - mistanken er henledt på dekoderen, for ganske umotiveret kunne den pludselig tabe fart for derefter at gå i stå! LT vil

granske maskinen til næste gang. Der blev sat en Roco Mz på sporet, og den kører så ganske fint, det afslørede, at der stadig er spor, der skal renses. Jørgen er åbenbart blevet træt af at høre på vores "evindelige brok" over, at der ingen øl var i hans øltelt. Han af alle burde have vidst, at det gør man ikke ustraffet. Der er nu rådet bod på den misere, øllet flyder og glade mennesker strømmer til! Teltet er nemlig blevet fyldt med borde, bænke, mennesker og øl!



Teltholder Jørgen er en glad mand, gesjæften går strygende, og Hr. Jørgen går rundt og løfter på kasketten til sine kunder!



Jørgen fik monteret de fem forretninger under højbanen, det ser godt ud!

Selv om Kok-A-Mok holdt fri, skulle vi andre have noget at spise. Knud lavede en gang Aldi-biksemad med rugbrød, rødbeder og spejlæg! Det var OK, men måle sig med det vi ellers plejer at få - kunne det nu ikke!

Jan mente, at det var meget pænt af mig, at jeg lige om lidt ville tilbyde at få fejet! Tja vi skulle jo have gæster til kaffe og hyggeligt samvær, og så gør det jo ikke noget, at man kan se, vi er glade for få gæster - så det blev rum 7, 6, 5 og 4 der fik en tur med kosten.

Vores gæster fra.:



ankom kl. 19⁰⁰. Per, som også er medlem af den klub, gik op på parkeringspladsen for at hente sine klubkammerater, hvorfor hulen han slæbte alt det vand (*regn*) med ned, fik vi ikke noget svar på. De mødte 3 mand høj (*to havde meldt afbud*) medførende MEGET kage. Efter at vi havde hilst pænt på hinanden, blev der straks kigget, snakket og diskuteret modeltog, så det var en fryd! De mennesker, der tror, at 2- og 3-skinnefolk ikke har noget at sige hinanden, tager grueligt fejl - vi snakkede hele tiden!!

Al den togsnak gør een kaffetørstig og kagesulten, så vi sluttede af med begge dele ad libitum. Det må med skam meddeles, at kagen IKKE blev spist op - det er ganske uhørt, men der var også rigeligt!

Vi er meget glade for at få besøg af andre lidelsesfæller, vi er også glade for at besøge andre (*en gang imellem kniber det bare med at få det gjort!*) Det er helt afgjort den bedste måde at blive inspireret til vores anlæg. Alle de klubber, vi har besøgt, har haft masser af store og små genialiteter i løsninger på forskellige problemstillinger. Eksempelvis var der stor interesse for Bent Js (*I ved ham med værtshuset!*) opbygning af vores digitale system.

Kort efter kl. 21⁰⁰ brød vores gæster op. Det var tid til at vende hjem, vi takker for besøget, I er altid velkomne en anden gang!

Midt i al hurlumhejet blev endnu et medlem udstyret med en fornem titel! Vores allesammens Bent er i moden alder blevet øl & vin handler på Nørrebro, KMK læserservice iler til med lykønskninger. Nu har vi Jørgens Øltelt, Pers Pølsevogn og Bent J Krostue - det bliver spændende at se hvor skæbnen rammer - næste gang!

En god klubdag fandt sin afslutning kl. 22⁰⁰, som sædvanligt var det Jan, Jørgen (- Martin) og undertegnede, der slukkede og lukkede!



Der bliver snakket digitalstyring nede i rum 1 hos Bent!



Per i selskab med et par granvoksne klubkammerater. De ville vist vide lidt om hans (Pers) opvaskemani her i klubben - kan du mærke presset Per?



Der kørte skam også tog, her er NordEkspressen på vej syd på. Toget var stærkt forsinket. Først måtte man bytte maskine, og så blev spisevognen sat ud (gys - ingen mad!) på grund af en defekt puffer, en historie fra det (næsten) virkelige liv.

Onsdag d. 23.09. 2015. Det er atter blevet klubtid og dermed tid for den sidste lille rapport fra os, i denne omgang! Der er ikke så meget nyt at fortælle denne onsdag. I rum 3 blev der sat kanter op på det "indvendige" betjeningshul, næste skridt er opmærkning af landskabskanten hele vejen rundt på yderside som inderside af bordet.

Jeg skrev et nyt kapitel i gyseren "Klubbens computer"! Det er åbenbart særligt hårdt at være computer hos os, adskillige gamle (og udtjente)

maskiner er udåndet i vores tjeneste. Takket være Michels store generøsitet var vi blevet de lykkelige ejere at en spritny bærbar, da jeg havde brugt flere timer på at ændre opsætning og overføre mange gigabyte bøger, tidsskrifter og billeder, besluttede maskinen at slette (eller hva hulen der skete!) samtlige drivere til mus og touchpad, hvor nemt er det så lige at betjene sådan en hertug! Den må retur til forhandleren, computeren er så ny at det må være en oplagt garantisag!



Så fik bydelen sin ølstue, sjovt som det skabte ro i befolkningen! KMK Læserservice iler til med en stor lykønskning til vores Bent med det nye hverv som værtshusholder.



Det er godt nok seriøst det her! Man er ved at installere regnskabsprogrammet "Summa Sumarum" på Oles gamle "hakkebræt"



Efter utallige klager fra naboerne til stationen, er baneafdelingen i gang med at få lagt den manglende Ballast. Som en af beboerne sagde.: "Det ligner fa.... en 3. klasses modelbane, når sporet bare ligger der uden den nødvendige ballast!"



De tre gratier, med dyden i midten!??-? Nah, det ser da vældigt uskyldigt ud - men vi kender dem!



Så er den "lovbefalede indhegning" af banen fuldbyrdet!



Hvaaae - mig? Jeg skærer da bare kagen ud!

Per havde lavet varm kartoffelsalat med blege og røde pølser - mad var der nok af! Pænt tak for mad. Nu vi er ved det der med at putte i hovedet, så var denne onsdag en god dag, foruden den gode mad, havde Michel i anledningen af at han meget snart har

fødselsdag dels taget en god rødvin med til maden og dels to mindre men heftige lagkager til aftenskaffen med - Jeps!

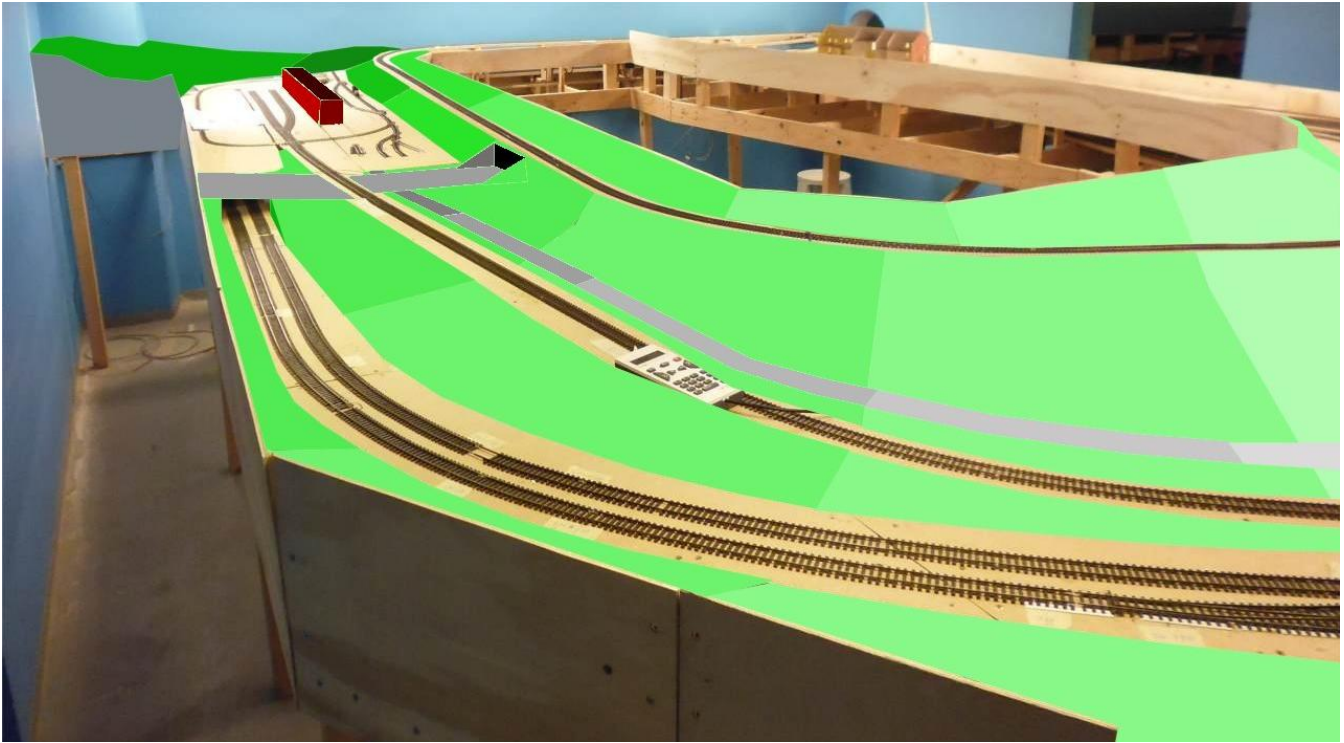
Under aftenskaffen fik jeg startet en ret livlig debat, hvad skal vores privatbane hedde og endnu mere kontroversielt hvilket materiel skal

banen befares med. Det kan nok være der kom liv i kludene og det viste sig at de fleste havde holdning til problematikken. Det siger sig selv at vores debat ikke gav en færdig brugbar plan for hvordan og hvorledes - det er fint nok og der vil blive fulgt op på emnet.

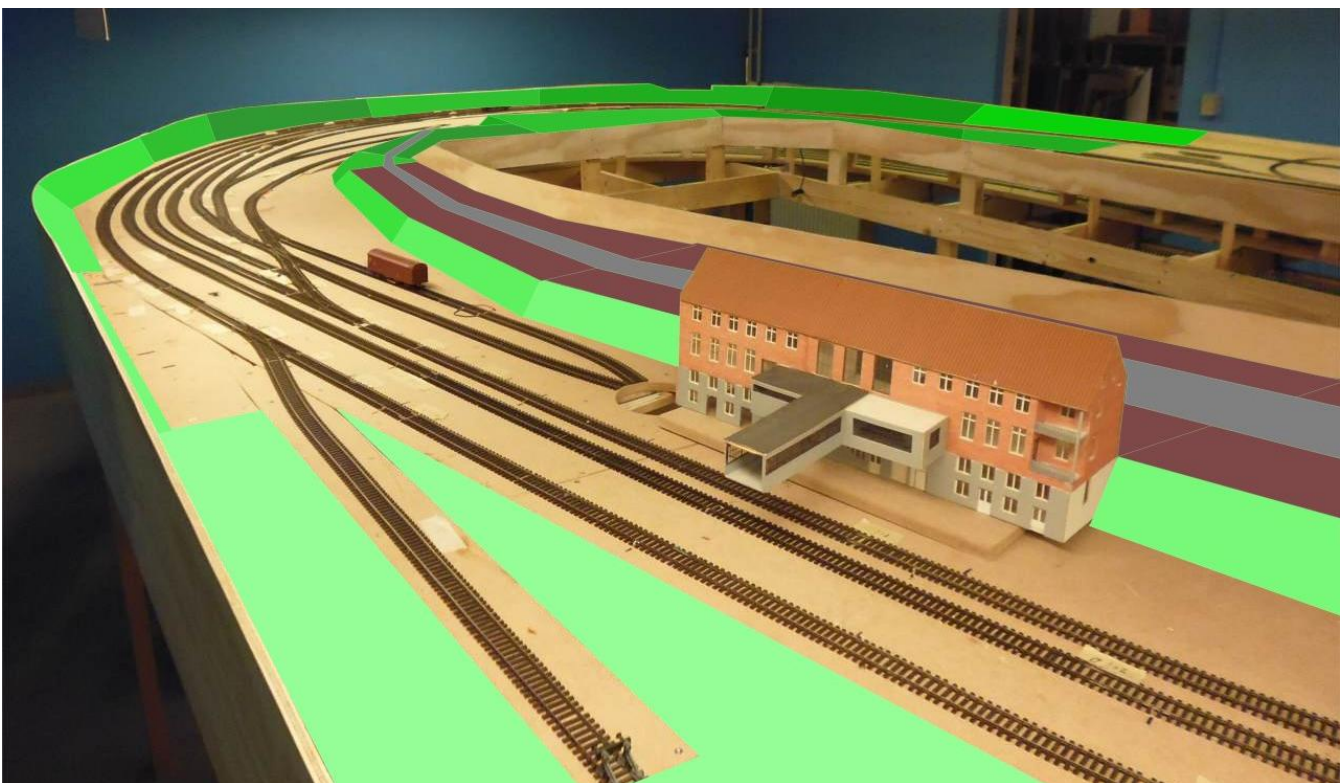
Jeg så Bent pusle med nogle kabler til Roco musene, bl.a. til Jørgen, der skal bruges en ledning DIN stik, for at kunne tilslutte en Rocomus til vores anlæg. Efter opvasken gik Jan

og Jørgen i gang med at rydde op og i særdeleshed UD i vores lager af alt muligt og ingenting. De to hertuger var som skabt til opgaven, Jørgen ville smide det hele ud og Jan reddede stumperne - i bogstaveligste forstand. Det endte dog med en pæn bunke til skrald, jeg fik 4 computer lig og en død fladskærm med til genbrug. Selv en god dag som denne, får en ende!

På genkik i næste nummer!



Henk har "kastet" med farver på et par billeder, de viser i grove træk hvordan anlægget i rum 3 ser ud når alt det skjulte spor, i løbet af kort tid vitterligt bliver skjult!





Y-TOG fra HHJ

I samarbejde med Heljan får vi fremstillet et lille parti af HHJ YM 33- YS 44 og YM 34- YS 45. Modellen er med elektronik, leveres DC og AC.

Prisen er **KUN**
KR. 2.995,- pr. sæt

KR. 5.495,-
for begge sæt

Bestil nu på
f.lekbo@mail.dk
eller på 4054 3409

!  *Noget for øjet*  !



Som Erik V. Petersen ville sige.: "Det er lige til modelbanen". Og det er rigtigt, sådan er det på næsten alle danske modelbaner, sol, sommer, blå himmel, et fint lille tog, natur og vand, alt fra sin fineste side - så bliver det ikke mere dansk! E 976 er lige uden Koldings indkørselssignal med et lille godstog fra Fredericia på en særdeles dejlig sommerdag i 1966.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Arne Kirkeby tog en del billeder fra østenden af perronen mellem spor 3 og 4. I dette tilfælde var han heldig at fange MB lyntoget fra Nyborg i spor 5. udsynet har nemlig lige været spærret af det godstog der er på vej mod Nyborg i spor 4. Lystavlen under uret fortæller stationspersonalet at der er indkørsel i spor 5. I blindsporet (helt til højre i billedet) er der parkeret et par personvogne mellem spor 4 og 3. Arkiv.: OMJK.



Dette fine vinterbillede er taget lidt længere tilbage på perronen og straks får man lidt mere jernbanemiljø med. Den dansk byggede MY 1201 buldrer igennem spor 5 på vej mod Fredericia med et godstog. Desværre findes der ingen oplysning om optagelsesår på disse to foto. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Den smukke D 871 rangerer i Assens 1959.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.

”KØREPLANEN”

OKTOBER KVARTAL 2015.

-oOo-

Onsdag	07.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Søndag	11.	Oktober	Beboerdag.	11 ⁰⁰ - 15 ⁰⁰
Onsdag	14.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	21.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	28.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

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

-oOo-

Onsdag	02.	December	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Lørdag	05.	December	Julefrokost.	13 ⁰⁰ - ???
Onsdag	09.	December	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	16.	December	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

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

Kokken varm mad næsten hver onsdag, af hensyn til mængden bedes i tilmelde til Martin. Normal spisetid er kl. 18⁰⁰

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! Når du så er på hans side, så er der masser af andre spændende emner, at fortælle 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