



Læs i dette nr.:

Fra Trolldemandens værksted.

Den danske model.

Bussen.

Med ørredvognene sydpå.

En færgе bliver til.

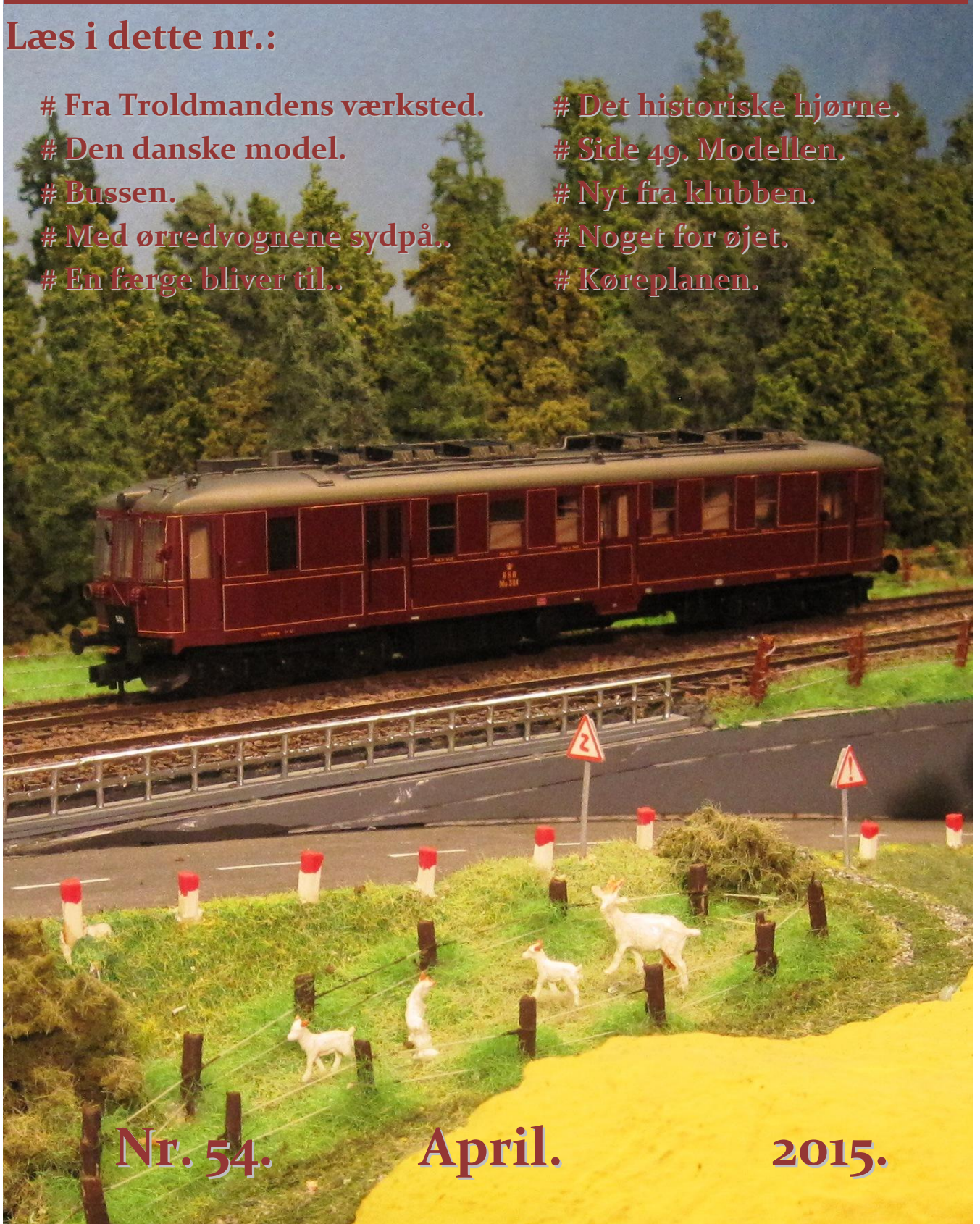
Det historiske hjørne.

Side 49. Modellen.

Nyt fra klubben.

Noget for øjet.

Køreplanen.



Nr. 54.

April.

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

Velkommen til den 54 udgave af Mosebanen, med dette nummer er det officielt atter blevet forår, det skal blive rart med lidt lune og varmere vejr.

Denne udgave af bladet er efter vores mening meget alsidigt, vi har bredt os ud over mange emner i denne skønne hobby. Ikke mindst takket være et helt unikt interview med fiskevogn ledsager Peter Köes Richardt, lavet og venligst stillet til rådighed af Lars Lindhardt. Redaktionen håber selvfølgelig at denne og de øvrige historier, falder i læsernes smag

Efter mange genvordigheder er vores [hjemmeside](#) omsider blevet aktiv, der mangler stadig en masse tekst og foto - men det kommer stille og roligt hen ad vejen. Det betyder også at man for fremtiden kan hente Mosebanen på siden, alle udgivne numre af Mosebanen i A4 format er lagt online og man kan bare downloade lige så meget man orker.

Vi nærmer os den største årlige begivenhed for klubberne i DMJU regi og sikkert også for mange andre modelbanefolk, modelbane udstillingen er i år, i Køge Hallerne. I KMK lægger vi ikke skjul på vores begejstring over de mange og store gode initiativer der kommer fra DMJU, det lover godt for klublivet i fremtiden. En meget vigtig ting ved disse udstillinger / messer er at en masse mennesker uden for hobbyen får en fantastisk mulighed for at snuse til vores hobby, det vil uden tvivl også trække nye og yngre folk til, så vi "gamle nisser" er fri for at bekymre os så meget om fremtiden.

Hermed god fornøjelse med mosebanen nr. 54.

INDHOLD.

- Side 2. I kupévinduet.**
 - Side 3. Fra troldmandens værksted.**
 - Side 9. Den danske model.**
 - Side 15. Med ørredvognene sydpå..**
 - Side 31. Bussen.**
 - Side 36. En færge bliver til..**
 - Side 43. Det historiske hjørne.**
 - Side 49. Side 49 Modellen.**
 - Side 55. Nyt fra klubben.**
 - Side 73. Noget for øjet.**
 - Side 76. Køreplanen.**
-

Forsidefoto.: Heljans nye MO vogn er her fanget lige uden for Valleby, der er mere om de meget fine nye modeller inde i bladet.

Fra Troldmandens Værksted III.

FELDERBANEN



Denne gang må overskriften siges at være en kende vildledende, da der ikke er tale om et besøg ved en troldmand, men et besøg hos ægteparret Helle (HMH) og Jan Møller Holm (JMH), der er indehavere af "Felderbanen", der ligger i Bramdrupdam ved Kolding.

Som jeg varslede i sidste nummer af Mosebanen, kommer der 4 artikler, under titlen "Fra troldmandens værksted".

I denne serie, der har til formål at tage temperaturen på den danske modeljernbaneverden gennem beskrivelser af de forhold, som dennes enkelte elementer eller led lever under og med, er vi kommet til den tredje i rækken, der denne gang kigger på detailhandlen. Hvorledes trives den, hvad er dens udfordringer nu og i fremtiden, og hvorledes ser den på samspillet mellem producenterne - sig selv - og os som forbrugere. I dette øjemed er "Felderbanen" udvalgt som kilde til den information.



Forretningen på Vejlevej 349.

Det hører med, at valget af "Felderbanen" naturligvis ikke er helt tilfældigt, eftersom jeg, der har forfattet denne artikel, har haft fornøjelsen af at komme i butikken siden 1987. Og da det er sket til min udelte tilfredshed, var valget slet ikke så svært. Men, det bør naturligvis, og for god ordens skyld, anføres, at der sandelig ligger adskillige andre modeljernbaneforretninger ude i landet, som er af samme høje kvalitet. Et meget løseligt overslag/sammentælling siger mig, at der i landet eksisterer et sted mellem 20 og 25 forhandlere med butik. Hertil kommer et antal rene webbutikker.

For "Felderbanen" begyndte det hele under relativt beskedne vilkår, idet HMH's far Aksel Møller Pedersen (AMP) ejede en legetøjsforretning i den lille by Christiansfeld i Sønderjylland. Forretningen solgte nu ikke kun legetøj, men også babyudstyr til vordende forældre. Imidlertid besluttede AMP, at det skulle være slut med babyudstyret (*godt tænkt - ud med det!*), og at det var tid til at prøve noget nyt. Da var det, at han besluttede, at den plads, der blev til overs efter at babyudstyret var solgt ud, skulle udnyttes til indretning af et butiksaftnit, hvorfra han kunne sælge modeltog. Det blev en succes! Ikke mindst, fordi AMP, som

en af de allerførste i Danmark, fik muligheden for at købe og importere direkte fra Märklinfabrikken i Göppingen. Baggrunden herfor var, at Märklinfabrikken ændrede politik, så udvalgte forhandlere fik mulighed for direkte køb uden om engrosledet. Den mulighed forstod AMP at udnytte, da muligheden bød sig, og det betød, at han kunne sælge sine varer til en fordelagtig pris, som gav AMP et kundegrundlag, som rakte langt ud i landet. Jeg kan endnu huske, at snakken i modelbanekredsene dengang drejede sig en hel del om det nye initiativ, der havde set dagens lys i Christiansfeld. I begyndelsen var der var ikke så lidt negativ debat om metoden, men den forstummede hurtigt, da de andre godt kunne se det praktiske i det, hvis man (*selv*) fik muligheden. Herefter udviklede tingene sig, og

til sidst blev det besluttet at skille modelbanevirksomheden ud fra alt det andet, og i midten af 90'erne flyttede AMP forretningen til andre lokaler i Kongensgade i samme by. I 1998 var tiden kommet til at træffe beslutning om et generationsskifte i forretningen. HMH og JMH trådte til og overtog den forretning, som de i dag stadig ejer. Men, den ligger ikke samme sted længere, for lokalerne i Kongensgade viste sig hurtigt uhensigtsmæssige, hvorfor nye måtte findes. Valget faldt naturligt på lokaler i Bramdrupdam-området, da ægteparret i forvejen boede der med deres børn. Men, det var vist ikke helt enkelt at finde de rette lokaler til at begynde med. Heldigvis lykkedes det at finde og erhverve det hus, som læserne kan se på billedet, på den location, hvor forretningen har ligget lige siden.



Helle og Jan Møller Holm i butikken.

Og, det er her, jeg møder Helle og Jan straks efter åbningstid en fredag formiddag, hvor de meget venligt har lovet at besvare bladets udsendte medarbejders spørgsmål. Det var især venligt, fordi interviewet fandt sted midt i fredagstravlheden, men de to fandt sig tålmodigt i det!

Mit første spørgsmål måtte selvfølgelig dreje sig om, hvad der motiverede et ungt par til at investere sjæl og penge i en modeljernbaneforretning i Christiansfeld (*nu i*

Bramdrupdam), selvom det var en god én af slagsen? Indledningsvis kunne man hævde, at HMH ligesom var født ind i det via faderen, men sådan forholdt det sig ikke helt. AMP havde aldrig presset sin datter til at overtage forretningen, men hun og sin mand - ikke at forglemme - ville det selv, nemlig være selvstændige, også selv om vejen til succes ikke ville blive let og ubesværet. Det blev den vist heller ikke, da HMH kunne bedyre, at det tog 3 år at "flytte" kundegrundlaget fra Christiansfeld

til Bramdrupdam. "Navnet" skulle med, og det samme skulle telefonnummeret. Det sidste var ikke helt så enkelt dengang, som det er i dag, men lige så vigtigt. Så det fremgår tydeligt af snakken, at der skulle vilje og udholdenhed til for at få den "nye" forretning i gang. Lidt rammende (og tankevækkende) kalder HMH forretningen for en niche. Det kan jo kun betyde, at forhandlingen af modeljernbane i DK er en lille niche på særlige vilkår. Hvilke mon?

Et af dem må jo nødvendigvis være kunderne, altså os, vi er jo ikke så talrige. HMH svarer på spørgsmålet, om hvem det typisk er, der kommer for at købe modeltog med, at det er en gruppe, som dels består af en fast skare på nogle hundrede personer, som fordeler sig over hele landet, klubber som køber hos dem, men også kunder med en løsere kontakt, eksempelvis gennem deres webbutik og på messerne.



Et billede af den rummelige forretning fra en anden vinkel.

Hvad sælger I mest af AC eller DC? Det er hip som hap melder HMH. Straks en ny trækraft kommer på markedet, står DC-klubber og øvrige DC entusiaster frem i stort tal for at købe den, men først lidt senere, og mere drypvis, kommer AC kørerne til, og gør deres indkøb.

(Hvad den varsomhed skyldes hos AC'erne, kan vi kun gisne om. Red.)

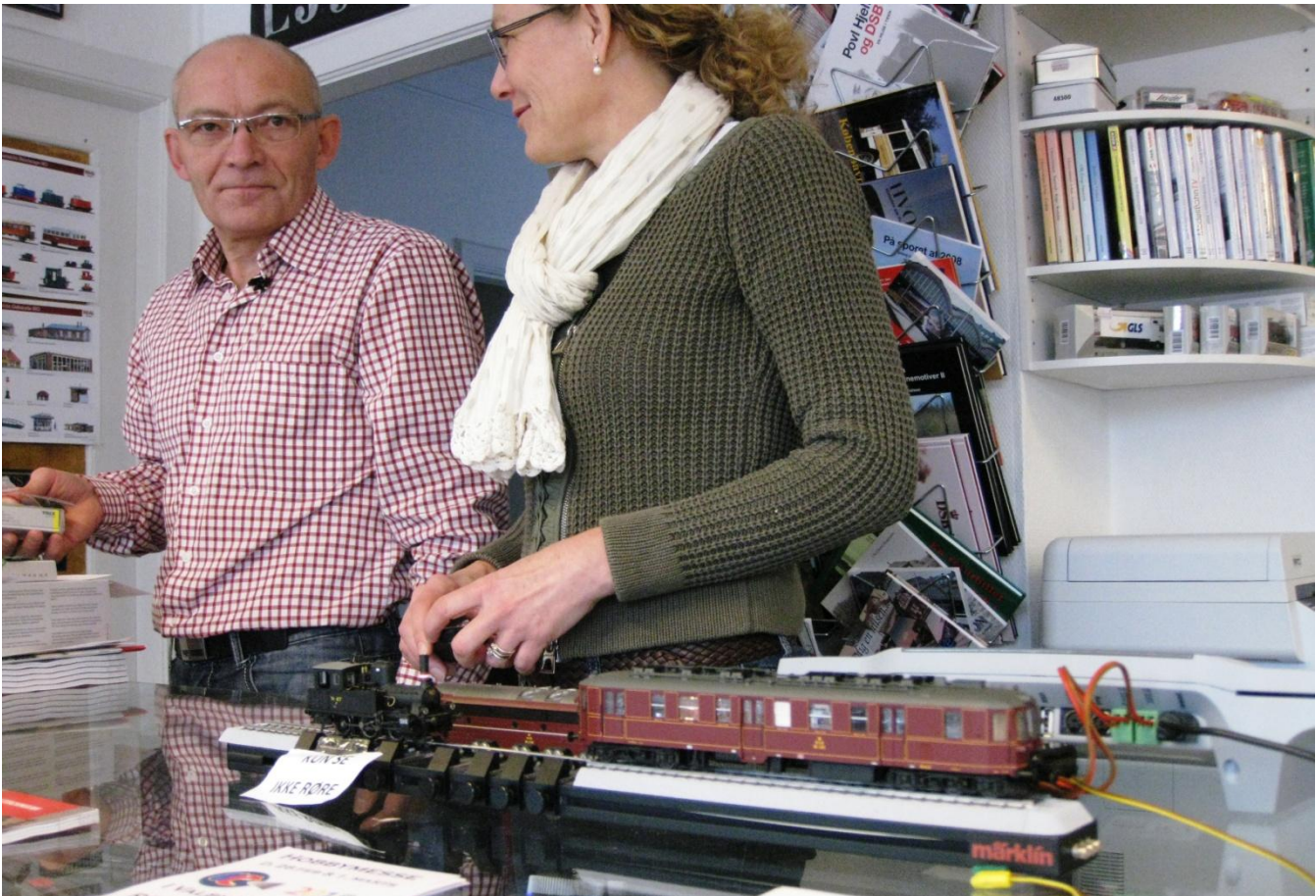
Messerne, spørger jeg, er vel også vigtige, for jeg har bemærket, at "Felderbanen" er allesteds nærværende på disse? Ja, er svaret, det er vi nødt til. For det første, fordi det giver handel, men især fordi det er her, vi møder en stor kundegruppe over hele landet, der giver os en god kontakt med udvikling, ønsker og behov hos den.

I den sammenhæng er messerne i Valby og Nürnberg af stor vigtighed og tilstedeværelse er nødvendig. Overraskende nok - kan jeg udlede af samtalen - er samme kontakt til

producenterne meget svag. HMH udtaler: "I løbet af de mange år vi har haft forretning er det ikke blevet til mange besøg af leverandørernes repræsentanter. I de sidste par år har vi været heldige at få besøg af udenlandske yngre kræfter som umiddelbart interesserer sig for vores lille marked. Det er imødekommende og positive visiter, derfor overraskes man, når man en enkelt gang får besøg af en stor spiller, hvor der kun er urimelige krav og manglende dialog på programmet. Det er yderst tankevækkende, og det kom meget bag på mig, som interesseret skribent og kunde at erfare, og det lyder torskedumt! Forhandlernettet er da helt unikt til at få information og feedback fra om produkterne til brug for fremtidige produktioner? Helt uforståeligt, da det vil koste så lidt. Jeg er sikker på, at informationerne kunne erhverves helt gratis. Men, sådan forholder det sig bare ikke!

Jeg vil godt vove at skrive, at jeg fornemmede en smule skuffelse over tingenes tilstand hos HMM. Hvad så med klimaet i branchen, altså forholdet modelbaneforretningerne imellem. Det siges rygtevist, at konkurrencen er ret hård, passer det? HMM svarer eftertænksomt hertil, at det er for så vidt rigtig nok. Årsagerne er flere og ikke nødvendigvis baseret på gensidig uvilje, men kunderne er jo ikke så mange, så det er det samme relativt begrænsede grundlag, som alle bejler til. Her tilføjer HMM, at fabrikkerne ikke er uden skyld i presset, da disse ofte helt ukritisk accepterer at levere til nye forretninger, som der

slet ikke synes at være kundegrundlag for at åbne. Det er med til at skabe producentbetingede skæve vilkår, og det gør det ikke nemmere at overleve på markedet. Beskrivende for dette samarbejdes tilstand, eller "forsøg" på samme, er beretningen om den dag, da netop en repræsentant fra et større modelbanefirma aflagde besøg i forretningen. Han viste sig at være meget ubehagelig i sin fremfærd, stillede så urimelige krav til forretningen og var umulig at få ind i en fair dialog, at de nærmest blot ventede på, at han skulle gå igen! Det er skidt for fremtiden, men mere om den senere.



Den nye Mo skulle også med. (Glem ikke F'en i baggrunden!)

I har jo lavet mindre samproduktioner med andre forretninger, jeg tænker her på PU'en, og på et kommende projekt med en Køf + to DSB tankvogne, ligger der ikke en vis risiko her, og kan I dele den med producenten? Nej svarer JMH, i sådanne situationer er risikoen 100% vores egen, og vi forpligter os til at aftage en minimumsordre, der i forbindelse med PU'en var på 1000 stk. Det kan jo godt være mange for en lille butik.

Nethandlen er kommet til os inden for de senere år, og den synes at vokse, er det noget I kan mærke i branchen, og er det derfor I for nylig har etableret muligheden på Jeres hjemmeside, presser den Jer? Nej, svarer HMM, det gør den ikke, men vi har selvfølgelig erkendt, at der er

kunder, som er glade for og måske foretrækker sådan en mulighed, men vi ser den blot som en del af vores allerede eksisterende grundlag.

Hvor bliver servicen af i den sammenhæng, er kunden af i dag mere interesseret i lave priser end service og rådgivning? Det svarer, HMM benægtende til. Som det er lige nu, yder vi jo også service til dem, som køber på vores hjemmeside, så det er samme ydelse. Men, det er klart, at vi lægger meget stor vægt på at yde vore kunder en god vejledning og service, så de kommer tilbage.

(Det er jo rigtig nok, men hvordan er det så lige med de rene webbutikker, kan de gøre det samme? Hmmm... Red.)

Ærgrer det Jer, at enkelte producenter selv sælger sine varer til kunderne? Nej egentlig ikke, er svaret, måske blot, at de til at begynde med ikke ville indrømme det, men forsøgte at skjule forbindelsen lidt.

Hvad så med priserne, kommer de så ind imellem under pres? HMH svarer: "Vi arbejder i denne branche, fordi vi kan lide det . Vi vil gerne, at der er en god stemning og muligheder i vores forretning. Vi arbejder altid for den rigtige pris til vores kunder og tilbyder gerne at give et tilbud, og at vi sammen med kunden finder den

rigtige løsning. Vi lytter gerne til ønsker og ideer og håber at kunne opfylde så mange som muligt". Men, der har været henvendelser fra firmaer, der gerne ville sende penge med produkterne for at få dem solgt. Men, det har vi heller ikke ønsket, fordi det også er en blind vej, der kun kan bringe branchen, og dermed os selv, i vanskeligheder!

Hvorledes ser I på modeljernbanehobbyens fremtid i Danmark, alt det vi lige har talt om taget i betragtning, og hvor kommer fornyelsen fra?



Butikkens fyldige Roco-afsnit.

Det er et godt spørgsmål erkender HMH, men i samme øjeblik kommer JMH ind i det kontor, hvor vi sidder, og siger, at han ikke vil blande sig i samtalen, men han kunne jo ikke undgå at høre det sidste spørgsmål.

(Her skal jeg lige tilføje, at jeg under introduktionen til HMH havde anført, at jeg nu er pensionist og født i epoke III a.)

JMH afleverer så en af de mest tankevækkende brevsider, som jeg har hørt meget længe:

"I epoke III forældre (det må jo så være mig) forsømte at opdrage Jeres epoke IV børn til at interessere sig for modeltog. Nu komme epoke III bedsteforældrene med deres epoke V børnebørn for at introducere dem til hobbyen!"

Vupti, den sad! For det er jo rigtigt. Vi negligerede nok den mulighed, der lå gemt her for kontinuitet i hobbyen. Kan vi tale om en tabt generation? Skal vi tro JMH - og det er der vel

ikke noget i vejen for - da han, bedre end de fleste andre, kender kundegrundlaget - så er svaret desværre ja.!! Så der fik vi noget at tænke over!

Et andet problem er også, at unge mennesker af i dag, er mere interesserede i at pleje venskabskredsen på de sociale netværk via computeren, Ipad'en eller mobiltelefonen. Men, når det kommer til stykket, tror jeg, at HMH og JMH er optimister i forhold til, at hobbyen vil overleve i det lange løb. Det er jo det, vi håber på.

Til sidst vil jeg gerne rette en stor og varm tak til Felderbanen, fordi de to indehavere, HMH og JMH, tog så venligt imod mig, og så endda med et kort varsel på en travl fredag!

LT.



Skandinaviens største udvalg af model baner

PÅ SPORET
www.paa-sporet.com



Vi genåbner snart i store nye lokaler



Her bliver der ca. 250 m² hyggelig forretning med alt hvad en modelbanemand kan drømme om.

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

Den danske Model.

Igennem snart mange år er vi blevet "begavet" med en anelig mængde meget korrekte danske modeller. De fleste ligger trygt og godt inden for min tolerancegrænse for en korrekt model. Det betyder ikke, at modellerne ikke kan blive bedre, men at afvigelserne er af mindre betydning (*for mig*). Mange af dem ser jeg jo frem til dels at forbedre dels at tilføje ekstra detaljer!

Det er især de to "store" fabrikanter Heljan og Hobby Trade, som siden slutningen af halvfemserne har sendt en strøm af færdige danske modeller på markedet. Faktisk gik vi fra ingenting til (*næsten*) alting på relativ kort tid, en udvikling der kom noget bag på de fleste af os. Dengang i halvfemserne var der ikke mange, der havde turdet drømme om det udvalg af danske modeller, der blev en realitet.

Der er ingen tvivl om, at den ekspansion, det danske marked gennemgik frem til ca. 2007, kom lidt bag på de danske producenter også. Ironisk nok gik det meste af det øvrige marked i Europa, især i Tyskland, på det nærmeste i stå i samme periode.

De store hæderkronede (*især tyske*) producenter gik rabundus på stribe, og de var rigeligt optaget af at komme på ret kurs igen. Vel nok af den grund var der altså ikke mange af dem, der havde den store interesse i, eller evne til, i nævneværdig grad at få del i det danske opsving. For selv om vores hobby voksede voldsomt, så var og er Danmark stadig en "lille fisk" i den sammenhæng. Perioden op til de første danske færdige modeller ca. 1975 - 1998 var "køkkenbordsfabrikanternes tid", en meget kreativ periode hvor man med egen indsats kunne fremstille / ombygge sig til mere eller mindre korrekte danske modeller. Den tid er

nok en historie værd, men det må blive en anden gang!

I denne artikelserie vil jeg kikke på diverse danske modeller, ikke for at give en egentlig anmeldelse, men en vurdering af modellen ud fra, hvad jeg mener, man kan forbedre på de pågældende modeller, teknisk som kosmetisk. Jeg ved godt, at det er et individuelt spørgsmål, men betragt mine anvisninger som et katalog over de muligheder, jeg har fundet.

Heljan Personvogn litra Cp

Vi starter med den første ægte danske masseproducerede personvogn, Litra Cp fra Heljan. Det var også (*i sagens natur*) Heljans første personvogn, og den blev til under stor ståhej i bl.a. Banen. Alle var vældig spændte, og det fik vi lov til at være i et stykke tid, da vognen var planmæssigt forsinket.

Endelig i november 1999 dukkede de første vogne op! Man må erindre, at i 1999 havde vi endnu ikke rigtig vænnet os til at få korrekte danske modeller, så begejstringen var sandelig til at få øje på!

Man må sige, at det var et rigtig godt valg, Heljan traf, da de valgte at lave Cp vognen, endda af den største serie: Cp 2828 - 2911, Cp 3201 - 3259 og Cp 3301. Der var mindre mål og detaljeafvigelser i de forskellige nummer grupper, de er dog af mindre betydning. F.eks. var nogle af vognenes centertapafstand 200 mm kortere - i virkeligheden! Det svarer til 2,3 mm i model. Det var / er vel nok til at kunne leve med!

Et rigtig godt argument for at lave Cp vognene var, at igennem det meste af epoke III, var de at finde i næsten alle tog.



Cp 2883. Forbillede for Heljans model katalog nr. 5001. Modellen er med stafferinger, forbilledet er fotograferet i Ålborg d. 25.03.1967, da var alle spor af stafferinger forsvundet fra DSBs vogne.

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



Heljans model af CP 2883 fra 2008. Taget gaber lidt, en skavank mange CP vogne lider af. Problemet lader sig rimeligt let afhjælpe ved at fjerne støbegrater og afpudsning af interiør og vinduer.

Virkelighedens CP-vogne..

CP vognene blev skabt af pengemangel! De var en stor del af det, som vi ynder at kalde "det store ombygningscirkus". Dette "cirkus" opstod som følge af, at man allerede i tyverne havde en stor mængde personvogne (*to og fire akslede kupevogne*), der meget hurtigt var blevet utidssvarende.

I 1923 nedsatte DSB et udvalg, der skulle lave et "katalog" over, hvorledes man fik flest pladser for færrest penge, meget generelt sagt!

De første ombygninger i trediverne bar tydeligt præg af tilfældigheder og egentlige eksperimenter. I fyrrene og halvtredserne var der kommet styr på sagerne, og man lavede

mange vogne i få nye typer af mange, vidt forskellige, gamle typer. Heljans model er af vogne ombygget i perioden 1941 - 1953. De 154 vogne var i store træk ens. De mest synlige forskelle var luftventilerne på taget og batterikassen på undervognen.

Generelt var det "torpedoventiler" på taget og batteri placeret i samme side som togførerkupeen, nærmest bogie i toiletenden ved vogne ombygget 1941 - 1947.

"kuck-kuck-ventiler" på taget, batteriet var placeret i samme side som toiletet, men nærmest bogien modsat toiletenden, på de vogne, der var bygget fra 1947 - 1953.



CP 3211. Vognen er ombygget i januar 1948, det passer fint med "kuck - kuck" ventilerne og batteri placering. Odense 1963.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Udgivne Heljan CP vogne..

Litra / Nr.	Katalog nummer	Udgivelses år, måned	Torpedo ventiler	Kuck-kuck ventiler	Batteri placering	Bemærkninger..
CP 3221	5000	2008.		X	Ok	
CP 2883	5001	2008.	X		Forkert	
CP 2862	5002	2009. 03.	X		Forkert	
CP 3259	5003	2009. 03.		X	Ok	
Tjv. 331	5006	2009. 03.				
CP 2863	5020	1999. 11.	X		Forkert	1. udgave, ÷ toiletvindue.
CP 2863	5020	2000. 02.	X		Forkert	2. udgave.
CP 2884	5021	1999. 11.	X		Forkert	1. udgave, ÷ toiletvindue.
CP 2884	5021	2000. 02.	X		Forkert	2. udgave.
B 50	5024	1999. 11.				ØSJS.
B 51	5025	1999. 11.				ØSJS.
CP 2910	5026	1999. 11.		X	Ok	1. udgave, ÷ toiletvindue.
CP 2910	5026	2000. 10.		X	Ok	2. udgave.
CP 2872	5027	2000. 01.	X		Forkert	
CP 3232	5028	2000. 01.	X		Forkert	
CPL 3247	5022	1999. 11.		X	Ok	1. udgave, ÷ toilet vindue.
CPL 3247	5022	2000. 02.		X	Ok	2. udgave.
CPL 3256	5023	1999. 11.		X	Ok	1. udgave, ÷ toilet vindue.
CPL 3256	5023	2000. 02.		X	Ok	2. udgave.
CPL 3241	5042	2003. 07.		X	Ok	
CPL 3255	5043	2003. 07.		X	Ok	
CPS 3228	5010	2001. 12.		X	Forkert	1. udgave.
CPS 3228	5010	2012. 04.		X	Forkert	2. udgave.
CPS 3229	5011	2001. 12.		X	Forkert	1. udgave.
CPS 3229	5011	2012. 04.		X	Forkert	2. udgave.
CPS 3235	5012	2001. 12.		X	Forkert	1. udgave.
CPS 3235	5012	2012. 04.		X	Forkert	2. udgave.
CPS 3239	5013	2001. 12.		X	Forkert	1. udgave.
CPS 3239	5013	2012. 04.		X	Forkert	2. udgave.



Heljan 5020. CP2863. Foto.: Torben Ziegler.



Heljan 5021. CP 2884. Foto.: Torben Ziegler.



Heljan 5022. CPL 3247. Foto.: Torben Ziegler.



Heljan 5023. CPL 3256. Foto.: Torben Ziegler.



Heljan 5024. Østbanen B 50. Foto.: Torben Ziegler.



Heljan 5025. Østbanen B 51. Foto.: Torben Ziegler.



Heljan 5026. CP 2910. udstillingsvogn. Foto.: Torben Ziegler.



Heljan 5028. CP 3232. Foto.: Torben Ziegler.



Heljan 5020. "Danmarks Jernbanemuseum" Foto.: Torben Ziegler.



*Heljan 5012. CPS 3235. Foto.: Torben Ziegler.
Fortsættes i næste nummer.. Flemming.*

Med Ørredvognene sydpå - Da fiskene skulle med toget..

Var det ikke mig, der i forrige nummer af Mosebanen proklamerede at.: "Ellers er det anden del af "Fra Dambrug til Jernbane," der kommer også en tredje del og så tror jeg der er kogt suppe nok på den sten!" Der tog jeg grundigt fejl! Lars Lindhard fra Esbjerg har stillet et helt unikt interview med fiskevognsledsager Peter Köes Richard til rådighed for Mosebanen. Det er ganske enkelt et uvurderligt supplement til den

netop bragte historie om ZF vognene - interviewet er i modsætning til mine skrivelser, en absolut 1. hånds beskrivelse fra en person, der i mange år deltog aktivt i transporterne. Mange af billederne i artiklen er genbrug, mest fordi der findes ikke så mange billeder, jeg har jo brugt mit arkiv på den anden artikel! Stor tak til Lars for dette "guldkorn" af en historie.

-Flemming-

Fortalt til Lars Lindhard

I marts 1992 fik jeg lejlighed til at besøge Peter Köes Richardt, Funder, som havde været dambruger hos Errboe og rejst med fiskevognene i mange år. Han havde oplevet meget undervejs og havde taget en del billeder fra turene sydpå.

Her er hans fortælling..

Det hele begyndte med min svigerfar, J. Errboe, som var en af de første dambrugere i Danmark,

han begyndte i 1911. Hans første tur var til Belgien, hvor karrene med fisk blev indladt i skib i Esbjerg og sejlet til Belgien derfra. det er vist en af de første eksportture overhovedet, og det var 1932-33. Der begyndte det.

Der var senere mange firmaer, der sendte ørreder sydpå, LP. Jøker, Vejle, N. Jøker Esbjerg, Skandia Ørred Eksport, Sydjysk Damkultur i Vejen med Tage Poulsen og J. Errboe.



En skøn lastvogn fra P. Holm Nylands dambrug i året 1932. den store tønne indeholder fisk der skal læsses i ZF vognens bassiner. Foto.: Peter Köes Richardt.

Errboe skiftede meget mellem tog og bil i modsætning til de andre firmaer. Vi startede med at leje en jernbanevogn, en tom hvid vogn, hos Statsbanerne. Vi havde så fire svære kar hjemme. Disse kar blev kørt ind på stationen i

Silkeborg til vognen, hvor de blev sat ind i vognen og stivet af med svært tømmer til alle sider. Dengang var der ikke nogen kabine. Jeg sov i det, vi kaldte hønsekassen, en finerkasse, som stod oven på karrene med træuld i bunden.



ZF 500 042 i 1932, her optræder den samme lastvogn igen, dog med et fad på ladet, frem for en tønne. Et herligt motiv og det eneste foto af en Q vogn som ZF vogn.

Foto.: Peter Köes Richardt.

Karrene blev så fyldt med vand fra stationens lokomotivvandkran gennem en blikrende, vi stak ud af døren.

Der var et hul i bunden af karret med en træprop med en klud omkring. Når karret skulle tømmes, slog jeg proppen løs med en trækølle

og vandet fossede ud. Iltflaskerne lå dengang i bunden af vognen - senere kom der stativer - og så ramte vandet flaskerne og stod op i en kaskade, og jeg blev gennemblødt hver gang, også i 10 graders frost! Især når proppen skulle i igen, måtte jeg ind i strålen og banke den fast.



Samtidig påfyldning og aftapning, på ZF 500 161.

Foto.: Peter Köes Richardt.



Vandet løber lystigt ned i vandbassinerne, slisken var et uundværligt værktøj. Foto.: Peter Köes Richardt.

Sidenhen fik vi i vore egne vogne, i et hjørne i hvert kar, monteret en ventil på en arm, så vandet løb nenedud af vognen. Når man trykkede på armen, hævede man bundproppen, så vandet kunne løbe ud. Så kunne man holde øje med, hvor meget det sank, så det sank i samme takt, som det friske vand løb ind. Det gik stærkt. Banerne var forpligtet til at give os vand, det var en livsbetingelse for fiskene, ligesom

ilten. Errboe fik senere sine egne to vogne. Vognene blev købt samtidig af statsbanerne, eller rettere af et firma i København, der hed Rask Petersen og Dalsgaard, der handlede med alverdens mærkelige ting og bl.a. jernbanevogne. Vognene kostede vist 18.000 kr. stykket. Det var gamle vogne, som blev bygget om. Man købte vognene af statsbanerne gennem en forhandler.



Silkeborg 1956, en herlig læssescene, af ZF 500 121.

Foto.: Peter Köes Richardt.

Vognene blev sendt til Lunderskov, til Snedkermester Lorentzen, som var specialist i vogne.

Lorentzens firma blev vist nok senere til L.C. Camping, da det blev umoderne at fragte ørreder med bane. Lorentzen var startet som ganske almindelig tømremester, møbelsnedker, men begyndte så at lave vogne til dambrug, og lavede i øvrigt også andre dambrugsartikler, og da dambrugsarbejdet begyndte at dø ud, gik han i gang med noget nyt, plastik og det blev så vidt

jeg ved til L.C. Camping, den store fabrik i Lunderskov.

Lorentzen fik vognene ned, og i løbet af et par måneder kunne han bygge sådan en vogn op. Selve vognen blev der ikke gjort noget ved, udover at den blev malet hvid og fik påmalet firmanavn, men der blev sat fire svære kar ind. Et i hvert hjørne af vognen med en smal gang i midten på langs og et stort åbent rum, hvor de to døre er. Karrene var lavet af meget svært tømmer, dobbeltnotet og det hele.



Samme vej som vandet susede fiskene ned i bassinerne!

Foto.: Peter Köes Richardt.



Det "luksuriøse" opholdsrum for vognledsageren, med "alle" bekvemligheder!

Foto.: Peter Köes Richardt.

Over hvert kar var der en luge i væggen til at læsse fisk ind og ud. I gangen mellem karrene var der trin op i begge ender. De to store døre i begge sider kunne være åbne eller lukkede under turen. Det var bare en gammel kølevogn, der var bygget om. Dørene var tofløjede og lukkede op udad til hver side og kunne hægtes fast på vognsiden.



Selv om vognene kunne være ret store, var der trængsel i deres indre. Foto.: Peter Köes Richardt.

I den ene ende ved trinene var der tværs over karrene bygget en kabine med en luge ud til vognen og et lille vindue i gavlen, som ikke kunne åbnes. I kabinen var en seng med en springmadras og et lille gasbord. Der var ingen strøm i vognen, men der var et batteri, en akkumulator til en pære, så der var lys i kabinen, hvor man boede.

Hvert kar rummede 3.000 l vand. I hvert kar var der i låget en luge med ståltrådsnet på, så man kunne se ned til fiskene. I bunden af karret var en iltfordeler, og for enden af karrene, i midterrummet, var monteret i alt 20 iltflasker af stål i stativer ved hvert kar med et manometer og en slange til iltfordeleren, som lå på bunden af karret og fordelte ilten i små blærer.

Lugen blev brugt til at læsse fisk ind og ud. Lugen var hængslet i den ene ende og lukket med lukkemekanisme i den anden. Når vi kom

til Tyskland kunne tolderne så plombere karrene, så vi ikke kunne komme til fiskene. Vognene var jo i transit til mange forskellige lande i Europa.



Den tyske tolder er i gang med plombering af bassinerne. Foto.: Peter Köes Richardt.

Vi måtte bryde plomberne gang på gang, fordi vi skulle til fiskene, f.eks. hvis en fisk døde. Hvis der døde 2 fisk, og jeg ikke fik samlet dem op, begyndte de levende fisk at gnave i de døde, som var halvrådne efter et døgn eller to, så det var vigtigt at få dem op. Hvis vi havde brudt plomben, snoede vi plomben sammen og skjulte bruddet inde i beslaget, så det ikke kunne ses. Ellers kunne vi være lidt "emsige", når tolderen i f.eks. Frankrig skulle inspicere lasten, og hjælpe ham ved at trække plomben af for ham.

Til hver vogn blev leveret en ekstra vognfjeder som dem på hjulene, for nok var vognene bygget til at køre med den last, vi havde, men det er jo ikke nogen fast last. Når toget bremsede op, stod alt vandet i den forreste ende af karrene, og så kom der et enormt tryk på fjedrene, og det skete, at der gik en fjeder undervejs, og så skulle man på værksted. Det vil sige, man skulle rangeres hen til en kæmpe kran, som kunne løfte hele vognen med fisk, vand og det hele, så fjederen kunne skiftes. Vi kunne ikke regne med, at vi kunne skaffe en vognfjeder alle steder i Europa, specielt ikke i slutningen af 40'erne og begyndelsen af 50'erne, og så var det klogt at have en ekstra fjeder med hjemmefra.

En anden vigtig ting var en slæbesko. Et eller "organisere" som det hed, en slæbesko. Det er et håndtag med en flad skinne på. (*Red. bem. Slæbeskoen er en hemske der i daglig tale kaldes en "hund" af stationspersonalet i Danmark*) Når en fremmed vogn under rangering kom farende ned mod ens vogn, kunne man anbringe slæbeskoen på skinnen og bremse vognen ned. Når hjulet fangede skoen stod gnisterne til alle sider. Slæbeskoen havde vi hårdt brug for. Dengang rangerede man over et rangerbjerg, det vil sige at rangerlokomotivet skubbede de løse vogne over en bakke. Vognene kunne så selv rulle ned. Længere nede stod så en mand, som fik ordrer oppe fra blokposten, at den vogn skulle til Holland, så blev den sendt ned af det

andet sted på en banegård kunne man stjæle, spor, hvor vognene til Holland stod, og den vogn skulle til Luxembourg, den sendtes så ned at dét spor, en vogn til München derhen osv. En hel vognstamme på måske 40 vogne kunne fordeles på ingen tid, så man dannede ny vognstammer på den måde. Sådan gjorde de også med ørredvognene, men hvis der ikke var nogen til at tage imod, kunne vognen ramle ind i vognen foran med et brag af den anden verden, så vi brugte slæbeskoen for at mindske sammenstødet.

Jeg har set en vogn – heldigvis ikke min – hvor hele gavlen blev slået ud af karrene, så vand og fisk flød ud over banearbejdet på grund af hårdhændet rangering.



ZF 500 002 i Aarhus 1955. Vognen er udrangeret.

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

Der var vel nok en 12-15 vogne til sidst. Nicolai Jøker havde vistnok 2, måske 3. I.P. Jøker havde også et par stykker, vistnok de ældste i landet, i hvert fald nogle forfærdeligt gamle vogne med flade tage. Sydjysk Damkultur havde i hvert fald også 2. De kørte med en, der hed Kjær. Andelsforeningen havde nok 5 - 6 stykker. Abildgaard fra Nordjylland havde også et par. Han blev senere formand for bestyrelsen i D.A.Ø. (*red. bem. Her er det svært at afgøre rigtigheden i antallet af vogne, det er stærkt afhængigt af hvilket årstal der tales om*)

Der var store vedligeholdelsesudgifter ved vognene, som skulle kontrolleres af DSB ustandselig.

Der kørtes op til 40 ture om året af de eksportører, som fortrinsvis producerede spise fisk. Errboe havde solgt som biforretning. Vor hovedproduktion var og er levende ørredæg.

Errboes vogne blev altid sendt over Brande - Bramming. Da dambruget, hvor jeg boede, ligger lige, hvor den nu nedlagte Brandebane drejer fra Skjern-banen, kunne jeg vinke til familien, når vi kørte forbi.

Vognene kørte ud af landet med mange forskellige tog, men det var sjældent at der ikke var mindst 2-3 vogne, som skulle have vand samtidig i Flensburg. Derfra fordeltes vognene så ud i Europa, men så mødtes vi transportører igen på hjemvejen i togene og sad i spisevognen og havde det gevaldig hyggeligt.

Vognen havde sin egen vægt. Så kom de tunge kar, 12.000 liter vand, iltflasker etc. for at sende 1.500 kg nyttelast. Normalt kunne godsvogne ikke sættes i persontog, men fiskevognene var specielt bygget og godkendt til høj fart og var derfor ofte med i persontog på kortere eller længere strækninger i Tyskland.

Eksempler på billetter, fra de utallige rejser Peter Köes Richardt foretog i fyrrene og halvtresserne.

COMPAGNIE INT^{LE} DES WAGONS-LITS
ET DES GRANDS EXPRESS EUROPÉENS (s. a.)

Bulletin de 3^{me} Classe

Agence: *Namur*
Date d'émission: *16-05-1950*

Départ de la gare de *Liege* le *16/05/50* à *19* h *15* minutes
(Nuit du *16* au *17/5*) à *19* h *15* minutes (date en toutes lettres)

NOMBRE DE PLACES	PARCOURS	NUMEROS DES PLACES	VOITURE No	PRIX PERÇU		
				DÉTAIL	PAR PLACE	TOTAL
1	de <i>Liege</i> à <i>Fredericia</i>	<i>2.H I</i>	<i>I</i>	Supplément, Location et Taxes diverses	Fr. <i>401</i>	Fr. <i>401</i>
	Train N° <i>NE</i>			Droit de service		<i>32</i>
RECEPTION TOTALE						<i>433</i>

Le voyageur montera à *Brigo 20435*

Titres de transport N°

Nom: *M. Richardt*

Adresse: *NAMUR*

Le droit de service EST PERÇU / EST PERÇU - Rayer la mention inutile.

Avis officiel important au verso. (Bouche Voyageur)

Sovevognstillæg til CIWL sovevogn, Liege - Fredericia,

Train No *1484* du *16-05-1950*
Trein Nr *1484* van *16-05-1950*

De Van *Namur*
à *Bruxelles*
naar *Bruxelles*
via *Bruxelles*

Simple Aller et Retour
Étiket Heen en Terug

CL. - KL.

Nombre - Aantal

Prix entier Volle prijs

red. verm. 75%
red. verm. 50%
red. verm. 25%

Surtaxe - Bijtaks

Bagages - Bagage

Somme perçue Geïnde som Fr. *400*

Billet(s) dont le(s) voyageur(s) est sont muni(s)
Biljet(ten) waarvan reiziger(s) houder(s) is - zijn

de - van *Namur* CL. }
à - naar *Bruxelles* KL. }

H N° *15650* N° G. *12*
N° w. *12*

Dépôt Standplaats } **NAMUR**

Belgisk billet (Namur - Liege?)

Danmark-syddige Udland
Denmark-southern foreign countries
Danemark-l'étranger du Sud

Datostempel - Datestamp
Timbre à date

N° **2100**

Luksusvogne og visse Hurtigtog og Motortog mod Tillægsbetaling
Für Luxuswagen Zuschlag
Supplément payable in special luxe coaches and in certain fast trains and autorails
Supplément exigible dans les voitures de luxe et dans certains trains et autorails rapides

Tilbagerejse - Return - Retour

for *Kein* Voksne Adult
for *Kein* Barn Child
for *Kein* Adulte Enfant

fra *Kein*
from *Kein*
de *Kein*

1. Kl. *Kein*
1st cl. *Kein*
1 cl. *Kein*

2. Kl. *Kein*
2nd cl. *Kein*
2 cl. *Kein*

3. Kl. *Kein*
3rd cl. *Kein*
3 cl. *Kein*

til *Padborg*
to *Padborg*
à *Padborg*

via *Sævi - Karleboke*
Frankf - Hannover

Gyldig Available Valable 2 Maaneder 2 months including the day of issue mois y compris le jour d'émission

Kr. *82.65*

Serie 589

3 kl. tillæg for rejse i fiskevognen

9 ● 11 ● 13 ● 15 ● 17 ● 19 ● 21 ●

● 23

7 Serie 273/65 Nr. *447*

● 25

5 De danske Statsbaner.

● 27

3 Tilkøbsbillet til Hurtigtog

● 29

1 Kr. **2,00**

1 Gemmes til endt Rejse og er derefter ugyldig. 31

Begleiterausweis u Fahrschein¹⁾ Nr 08
zur Benutzung der *1. Klasse* Klasse¹⁾

für einen Begleiter der Sendung, bestehend aus *1 1/2 Kisten*

Wag Eig *DSB* Nr *580701* (Tagesstempel der Abfertigung)

zu Tier²⁾ Frachtbriel Nr. *1* vom *14/6* 195*0*

von *Flensburg* -Grenze

nach *Kein*

über *Kein*

Der Ausweis gilt nur für den Zug, mit dem die zu begleitende Sendung befördert wird.
Er ist auf Verlangen - bei Benutzung von Personenwagen mit den zugehörigen Fahrausweisen - vorzuzeigen und auf dem Bestimmungsbahnhof abzugeben.
Der Ausweis gilt nicht als Fahrausweis, wenn die Worte „u Fahrschein“ gestrichen sind.
Bitte Rückseite beachten!

¹⁾ Nichtzutreffendes streichen
²⁾ In Buchstaben ausfüllen

00544 Begleiterausweis u Fahrschein A 6 Bk 25 6a K genummert von 01-25 Mainz 1.50 20000 Fi

Tysk ledsagerbevis

A

TRAFIC FRANCE-ALLEMAGNE
(Zone baltico-nord de occupation)
DANEMARK-SJÆDE

TRAFFIC FROM FRANCE TO GERMANY
DENMARK-SWEDEN

FRANSK, TYSK, DANSK, SVENSK TRAFIC

Premier jour de validité
Titre à dat.
Date Stamp - Datum, tempo

Supplément exigible dans les voitures de luxe et dans certains trains et autorails rapides.
A supplement is payable in trains de luxe and in certain express trains and auto-rails.
I luksusstog, sovevogne og visse Hurligtog (og søa Motorog) med Tillaegsbetaling.

Pour Adulte
For Adult
For Voksne

Enfant
Child
Barn

de from fra **PARIS-NORD 37**

à to til

1 Cl. Ki. **FREDERICA**

2 Cl. Ki.

3 Cl. Ki.

via

Valable Aval Gyltig
Mois Month Maaned
Prix Fare Pris **Fr. 5427**

49776. — Imp. E. Deslozès. — 80, W 31258. — 1-47.

SBB CFF FFS

PLATZKARTE TICKET GARDE-PLACE
PRENOTAZIONE DI POSTO
SEAT TICKET

Reservierter Platz
Place réservée Posto riservato
Reserved seat

No **49**

von de **Basel**
da from

nach à **Kopenhagen**
a to

via

Zug Train **Nord Exp.**
Treno No

vom du **19. 10** 194 **8**
del on

Abfahrt Départ **11.40**
Partenza Departure

Wagen Voiture **Kopenhagen**
Carrozza Carrage No

Fr. **2 50** **3** Classe
Class

Raucher Fumeurs **Nonraucher Non Fumeurs**
Fumatori Smoking **Non Fumatori Non Smoking**

Herr Richard

Nº 072995

Siehe Rückseite
Vedere a tergo

Tournez s. v. pl.
P. T. O.

Deutsche Reichsbahn **Nº 070171**

Fahrchein

zur Benutzung der **1. Klasse**
für einen Begleiter der Sendung, bestehend aus

Wagen Eig. **21311**

zu Frachtbrief — Tierfrachtbrief — Nr. **239**

von **Basel**

nach **Kopenhagen** (Tagesstempel der Abfertigung)

über **Frankfurt-Hamburg**

*) In Buchstaben auszufüllen.
Dieser Fahrchein ist auf Verlangen vorzugeben und auf dem Bestimmungsbahnhof abzugeben. Er gilt nur für die Benutzung des Zuges, mit dem die zu begleitende Sendung befördert wird.

605 81 Fahrchein Din A7 6a 17f Mainz II 41 4000 Hof zu 50 Blatt B

Deutsche Bundesbahn **Nr 12849**

„Gültig für alle Züge, auch FD-Züge“

Gültig 2 Monate
Belléigje Fahrtunterbrechung

Basel Bad Bf — Flensburg Grenze
oder
Flensburg Grenzz — Basel Bad Bf
über Frankfurt-Hamburg

Reihe: 6043

3. Klasse
km 1065
§ 14.70

(Ausgabestelle)
(Erster Geltungstag)

Banerne forlangte, at vi transportører skulle løse 3.klasses billet på trods af, at vi kørte i egne vogne under kummerlige forhold. Hvis gavlen med vinduet stødte op til en vogn med vinduet modsat, kunne vi holde lidt kontakt med hinanden. Vi kunne ikke snakke sammen, der var alt for megen støj.

På vognen sad en destinationseddel. Den var lige så vigtig som togførerens fragtbrev. Hvis papirerne blev væk, stod det dog på vognen, hvor den skulle hen.



Seddelholder med fragtbrev på ZF 500 121.

Foto.: Peter Köes Richardt.

Vognene kørte hele året rundt, og om vinteren var det så koldt, at man tror det er løgn, og så tændte vi gasapparatet, det var flaskegas. Flasken stod under kabinen i gangen. Gavlvinduet kunne ikke åbnes. Gasapparatet tog al ilten i kabinen, så jeg er somme tider vågnet med sådan en hovedpine, at jeg var ved at rende fra fisk og det hele, fordi det ikke var til at holde ud.

Jeg startede i 1949 og kørte i en lille halv snes år til omkring 1958. Passene var gyldige i fem år, men jeg brugte et pas om året. Selv om det var ren eksport, kunne vi på grund af tiderne ikke få valuta hjemmefra, hverken til de almindelige fornødenheder eller bestikelse undervejs, som var nødvendig for overhovedet at komme frem. Vi fik små beløb, f.eks. 30 DM, 20 D.kr og 10.000 Belgierfranc, de var intet værd. Beløbene skulle skrives i passet. Pengene var selvfølgelig mere værd end i dag, men det var alligevel små beløb. Banken lavede en påtegning i passet som f.eks.: "Forretningsrejse til Belgien via Tyskland, 4 dage i Belgien og 3 dage i Tyskland, DM 40,- D.kr 20,- og Belgierfranc 4.000,- Andelsbanken 14. September 1950". Pengene skulle deklareres hos tolderne - Principielt. Efterhånden gik det lidt i opløsning.

Der var meget papirarbejde og kontrol. Vi skulle vise pas hele tiden, ikke kun ved grænserne, men også når vi kørte fra een besættelseszone til en anden. Vi fik stemplet et "Permit" på en side i passet. Det skulle fornys med jævne mellemrum

i den amerikanske ambassade i København. Schweizerne stemplede altid bag i passet, så kunne de lynhurtigt se, hvornår jeg havde været i Schweiz sidst uden at skulle gå det hele igennem. Vi havde kunder i Schweiz, Frankrig, Luxembourg, Holland og Belgien, men ingen i Tyskland.

Vi startede alle sammen på rangerbanegården Flensburg Weiche lige syd for grænsen. Der holdt vi altid ved tolvtiden om natten -op til 5-6 ørredvogne - fordi vi startede som regel om formiddagen ved ellevetiden hjemmefra, og så nåede vi grænsen ved otte-tiden om aftenen.

I Padborg var der en masse forskellige formaliteter, vi skulle ordne, og så blev vi kørt over til Flensburg Weiche ved ni-tiden, hvor vi blev stillet ud på et sidespor. Ved 11-tiden begyndte der at ske noget, så kom et lokomotiv. Vi var altid koblet lige efter lokomotivet. Når vi skulle have vand, fik vi det samtidig med lokomotivet, så skulle de ikke rangere hele stammen om for at få fat i os. Det var damplokomotiver, så der var røg og kulstøv og skidt i luften. Jernbaneterrænet blev ikke lækkert, når fem ørredvogne hver tømte 12.000 liter vand ud på skinnerne og ned i gravene, også i frostvejr. Banearbejderne var ikke glade for det. Der kom ikke is inde i karrene, selv ikke i frostvejr. Der var åbenbart varme nok i vandet.

I de første vogne, vi lejede, var der ingen luger til at læsse vand og fisk ind og ud. Det foregik gennem vognens skydedør, som også gav det eneste lys, der var i vognen. Så de skulle altid stå åbne, også under kørslen, for ellers kunne jeg intet se. Der var jo ikke nogen kabine dengang, eller varme, så når man havde været fire eller fem døgn undervejs til Belgien, var man temmelig kold.

Vi havde to vogne. Når man var kommet ned til kunden og havde læsset ud, blev vognen omgående sendt hjem som tomt returgoods fra banegården med et almindeligt fragtbrev, og så rejste jeg selv hjem med passagertog for at komme hurtigt hjem. Vognen kunne godt være 8 dage om at nå hjem. Når jeg kom hjem, var den næste vogn klar, og så var det af sted igen, hvis der var bestilt fisk. Alle havde flere vogne, og halvdelen af vognene var altså hele tiden et eller andet sted i Europa på vej hjem.

Det var barsk lige efter krigen. Der var bombet over alt. Hele Hamburg banegård var en ruinhob, intet glas, intet lys. Der var ingen faste togforbindelser nogen steder i Europa, så når man kom til Flensborg om natten, kom der hver eneste gang ud af mørket mystiske mørke skikkelser med spørgsmålet "Haben Sie etwas zu verkaufen, Kaffee, Tabak, Tee?". Det havde vi jo, for vi havde forsynet os hjemmefra med dansk

tobak. Jeg købte som regel 5-6 pakker dansk tobak, ikke fordi jeg røg pipe selv, men til at bestikke med.

Jeg kunne så i Flensburg sælge tre pakker tobak for 99 Mark, det var før pengeombytningen i

Tyskland. Når vi så kom ned i gennem Tyskland og de andre lande og der var problemer med at få et tog, så brugte jeg altså de øvrige ting, jeg havde med. De 99 mark skulle gemmes til hjemrejsen.



Flensburg Weiche, et sted alle vognledsagere kendte godt.

Foto.: Peter Köes Richardt.

Der var stor fattigdom i Tyskland efter krigen. I Hamburg gik der folk rundt, som ikke havde brød eller noget som helst, og så sad man selv velnæret og fed og havde mælk og brød med hjemmefra. Jeg gav ofte brød væk undervejs. Jeg havde ikke så meget til overs for tyskerne - jeg har siddet i tysk fængsel under krigen - men når man ser sådan en gammel bedstemor med sit underernærede barnebarn, hvor moderen og faderen formodentlig er døde, så stikker man dem et stykke brød. Det har været barske forhold for dem dengang.

Der skete stort set ikke ulykker med togene, men der skete mange andre kedelige ting. Alting var jo ude af kontrol i Europa, og vandet, som fiskene fik, var ikke lige godt alle steder. Det var svært at vide, hvor vandet var godt, og fiduserne gik fra mund til mund imellem transportørerne. Pas på der og der, der er godt vand på den og den station osv. Desværre var der enkelte, som holdt fiduserne for sig selv. Jeg har en enkelt gang skiftet vand i Aachen efter tre døgn undervejs, så jeg skulle skifte. Det viste sig, at vandet var så fyldt med klor, at næsten alle fiskene døde. Vandet var meget godt i

Lunderskov, men vi har også meget fint vand i Silkeborg, så jeg skiftede først i Flensburg, hvor vandet også var godt. Så skiftede vi i Hamburg. Det var nemt at komme til Hamburg. Så blev vi i løbet af natten ført igennem Hamburg med rangertræk ned til de store rangerbanegårde syd for Hamburg. Vi kom til den, der hed "Hamburg Han" for Hannover, en meget stor godsbanegård.

Det var Alfa og Omega for transportøren: du skal altid vide, hvor din vogn er, hvis du forlader den. For der, hvor den står nu, står den måske kun et kvarter, så kommer en rangermaskine og flytter den hen måske 30 spor derfra, og hvis der er 50 spor ved siden af hinanden, der hver er fyldt med vognstammer, og du skal enten kravle under eller gå uden om for at komme til næste spor, så bliver du nervøs. vognene ligner hinanden og ilten kan slippe op, så fiskene dør. Så når vi forlod vognen, sørgede vi altid for, at der var godt med ilt på alle karrene og at alt var tjekket, f.eks. hvis man skulle hen til stationsforstanderen og snakke om at komme videre, eller hvis man skulle have en kop kaffe eller lignende. Jeg har rendt fortvivlet rundt for

at lede efter min vogn. Man kunne lede i timevis.

Det er vist sket for selve LP Jøker i Frankrig, at han var gået ind et sted for at snakke, og imens kørte toget med vognen. Han fandt den først i Lyon. Han var fulgt efter med et eksprestog. Der skete ikke noget med fiskene.

Paris kunne vi efterhånden også komme til. Når man først kom ind i Frankrig fra Jeumont i Belgien, kunne man komme til Paris. At komme fra Paris igen, var til gengæld ikke nemt.

Jeg holdt en gang i sydenden af Paris på vej til en kunde ved Middelhavet i nærheden af Marseille. Det var en af de længste ture, jeg har været på, den tog over fem døgn, og det blev et problem at holde liv i fiskene så længe. Gevindene på iltflaskerne var ikke standardiserede, så de franske iltflasker passede ikke. Jeg var kommet om morgenen, men stationsforstanderen meddelte, at der ikke var noget tog videre før næste dag. Der var stor mangel på lokomotiver. På halvdelen af dem stod dampen ud af lækager, skudhuller og den slags, så der opstod tit forsinkelser.

Jeg sagde så til stationsforstanderen, at min ladning ikke kunne vente så længe, så hvis der ikke var tog, måtte han overtage ansvaret for vogn og ladning. Han var fuldstændig ligeglad og trak på skuldrene, og det indså jeg jo straks. Jeg tænkte lidt over det, og gik så hen og sagde til ham, at jeg godt vidste, at jeg selvfølgelig ikke kunne forlange, at de skulle sætte sig i udgifter for at hjælpe mig, men jeg stak ham så en pakke tobak eller 20.000 franc - 100 kr. - eller sådan noget og bad ham gøre, hvad han kunne.

Der var to spor op til et lavt træplankeværk med en gade på den anden side, hvor der var en bistro. Jeg hoppede over plankeværket, gik ind og bestilte en kop kaffe. Jeg havde lige bestilt den, da der kom et kæmpelokomotiv hen og kobled min vogn på. Jeg sprang op og lod kaffe være kaffe og styrtede over til dem og spurgte, hvor de skulle hen. Lokomotivføreren grinede og sagde: "vi skal til Marseille. Men der er da for koldt i den vogn, hop op til os i lokomotivet". Og så gik det non-stop fra Paris gennem Lyon og alle byerne direkte til Marseille, lokomotivet og min vogn, takket være et par pakker tobak.



Så er toget ved at være klar til afgang fra Silkeborg i 1956.

Foto.: Peter Köes Richardt.

Når vi kørte fra Silkeborg om formiddagen, var vi i Hamburg næste morgen. Det hele gik i små skridt. Der var ikke nogen forud planlagt rejserute eller køreplan, det gik fra station til station. Jeg har nok kørt tyve forskellige veje til

Basel. Så skulle sporet repareres, og så tog de skinnerne fra et andet spor, jeg har været over Fulda, langt inde ovre østpå, nye veje hver gang. Man blev aldrig rigtig dus med noget af det.

Vi holdt engang et sted midt ude på bøhlandet, og togføreren, som sad oppe i en af disse gamle godsvogne med sådan et tårn på med et bremsehjul, helt nede bagerst i vognstammen, og lokomotivføreren mødtes på halvvejen og skældte hinanden ud. Togføreren sagde, at lokomotivføreren ikke sørgede for, at der var damp på maskinen, og lokomotivføreren sagde, at det var togføreren, der ikke havde løsnet bremserne ordentligt. Det skændtes de om et stykke tid, men pludselig kom der en eller anden besked, og så spændte de lokomotivet fra, og så kørte det. Så holdt vi der i fire timer. Lokomotivet skulle bruges til et persontog, der var kørt fast et par hundrede kilometer væk. Senere kom der så to lokomotiver, som blev spændt for, og så kom vi videre. Sådan gik det. Der var ingen garanti for, at vi overhovedet kom frem, og slet ingen plan.

Engang kom jeg til Hamburg Han, men kunne ikke komme videre. Jeg måtte vente og se, hvad der skete. Henne på et sidespor holdt to store boogie-personvogne, noget af et særsyn dengang efter krigen, hvor det meste var godsvogne eller gammeldags personvogne. De to var malet i hærens gråbrune farve med en lang, hvid stribe malet hele vejen rundt. Det betød, at vognene tilhørte de amerikanske besættelsesstyrker. Uden for vognene sad to amerikanske sergenter og snakkede, så jeg gik over og fik en sludder med dem. I samtalens løb spurgte jeg dem, hvad de kørte med, og de svarede, at de kørte med døde flyvere. Det viste sig, at vognenes indmad var fjernet, og så kørte toget rundt og hentede døde amerikanske flyvere, som blev gravet op, lagt i kister og sat ind i toget, så de kunne komme til USA og blive begravet. Vognene var fyldt fra loft til gulv med kister med navn på.

De havde så ryddet et område, hvor de kunne ligge med deres soveposer, så de ikke rutsjede rundt i vognen, selv om det var lidt makabert. De fortalte, at de skulle til Belgien, og det skulle jeg jo også.

Hvornår kørte de? om to timer. Fint, om jeg ikke kunne blive hægtet bagpå? Joh, hvad kørte jeg med? Levende ørreder. Godt, hvis du giver et par levende ørreder, så steger vi ørreder til middag. Så jeg kom til Belgien og sad oppe hos dem og stegte ørreder. Sådan måtte man snuse sig frem, hvordan man kom videre. Der var ingen togplaner, eller også holdt de ikke. Men det blev selvfølgelig langt bedre efterhånden.

Det skete på en tur en vinter, at et kar sprang læk, idet vandtrykket havde presset en knast ud. Da jeg kiggede ud af vinduet, kunne jeg se en stråle i smuk bue ud fra vognen, og det løb hele tiden, så vandet sank jo efterhånden i karret. Jeg var jo nødt til at stoppe det, så jeg måtte smide

tojet, bryde plomben, hoppe i karret og stoppe hullet med en klud og en træpind. Vi holdt jo tit ude på banelegemet i lange, lange tider ved et stopsignal, så jeg hoppede ud og fandt en busk, hvor jeg kunne brække en gren af, og så måtte jeg jo ned i karret og med lukkede øjne forsøge at finde hullet og stoppe det, medens fiskene kildede mig op og ned ad kroppen i det kolde vand. Det lykkedes.

Fiskene kunne blive syge og dø, hvis vandet var dårligt. Men også, hvis man ikke var agtpågivende nok. Nye folk, der ikke var så godt kendt med fiduserne, kunne komme til at give fiskene for meget ilt, og så fik de ligefrem dykkersyge. Når de først havde fået for meget ilt, kunne man ikke tage ilten fra dem igen, så døde de. Det var ikke usædvanligt, at der døde op til 100 kg på en tur, men normalt kom man frem uden større svind.

Ellers skete der ikke noget. En enkelt gang, på den omtalte station ved Marseille, var jeg ankommet ved tretiden om natten og kunne jo ikke forlange, at køberen skulle komme og læse ud på det tidspunkt. Medens jeg lå og halvsov i kabinen, hørte jeg nogen rumstere ude i vognen, nogen der grinede og fnisede og talte fransk og pjaskede med vand. Jeg stak hovedet ud og så, at det var nogle togarbejdere som stod med ketcheren og skulle snuppe nogle fisk. Jeg råbte af mine lungers fulde kraft "Voleur Voleur" (Tyve! Tyve!) og så sprang de af sted.

Jeg tror, at jeg var lige så bange, som de var.

Der var også dejlige oplevelser. Vi holdt engang ved et stopsignal nede i Tyskland et sted. Pludselig hørte jeg sang i lange baner. Tyske Lieder. Jeg kiggede ud og så nok 100 koner, som arbejdede i en ærtemark. Medens de plukkede og bælgede ærter, sang de i kor. De vinkede til mig oppe på vognen. Sådanne små ting hører med i billedet af en tur. Der var ikke to ture, der var ens.

Vognen kunne rumme 1.500 kg spisefisk á 200 g., ca. 7.500 fisk, der hver vejede omkring 200 g, men hvis det var sættefisk, 6-9 cm, kunne der være 100.000 eller 120.000, til gengæld kunne der ikke være så mange kilo.

Når man lægger fisk ind til transport, skal de først sultes 5 dage i forvejen, de skal være i god kondition, der må ikke være noget i tarmene til fordøjelse, for så bruger de mere ilt og sviner vandet mere til. De skal tømmes totalt inden afrejsen og gå i rent vand i 4-5 dage. Så bliver de læsset ind og får kunstig ilt. De blev ikke fodret undervejs. Dels ville de jo så svine mere og bruge ilt, dels ville de slet ikke spise under de forhold. De gik jo mange hundrede fisk i et kar i buldrende mørke og med transportrystelser. Der gik selvfølgelig fisk til undervejs, men det vidste

vi. Skulle der være f.eks. 1.500 kg læssede vi 7 % ekstra ind, for 7 % var det som fiskene tabte sig under strabadserne, så vi kunne holde vægten på modtagers vægt. Vi fik kun penge for levende fisk over modtagers vægt.



Der vejes fisk af. Foto.: Peter Köes Richardt.

Der var selvfølgelig mange små fiduser, især med de små sættefisk, hvor der var stort antal. Vi havde en bismervægt med, og så tarerede vi en spand med vand og puttede to kilo fisk i, vejede den nøjagtigt ud, og så talte kunden og jeg, hvor mange fisk der gik på de to kilo, og så gangede vi op. og så målte vi fiskene, som blev solgt pr. cm. Fiskenes samlede cm skulle tælles sammen alle sammen, så vi fik et gennemsnit. Vi valgte hver 100 fisk, som blev målt. Hvis kunden var interesseret i, at der var så mange stk. som muligt, så valgte han f.eks. de 100 mindste fisk af de 2 kg, og så målte vi dem på en centimeterstok. Jeg kunne så være interesseret i, at der var så få stk. som muligt og tog så de 100 største. De mål blev så lagt sammen og divideret med 200, og så havde vi et gennemsnitstal for længden. og så betalte kunden så og så meget pr. cm. Vi vidste så også, hvor mange fisk, der i snit gik på 2 kg.

Når fiskene så blev læsset ud til vejning, gjaldt det om at dyppe ketcheren og hælde fiskene over i spanden meget hurtigt, så der fulgte en

del vand med til at hjælpe på vægten. Kunden var selvfølgelig lige så røget, som jeg var speget, så han ville jo næsten have fiskene vredet tørre, før de blev vejet. Ladningen var faktureret i danske Kr. og kostede disse sættefisk f.eks. 1.5 øre pr. cm, så var det et større regnestykke at skulle regne ud, hvad hele ladningen var værd med alle disse forhold, og til sidst omregne det til franc, især når man var dødtræt efter flere døgns rejse. Lommeregnerne fandtes ikke dengang.

I enkelte tilfælde fik jeg betalingen med fra kunder, vi ikke kendte eller ikke stolede helt på, men ellers blev der betalt via Nationalbanken. Der kunne somme tider blive diskussion eller skænderi, hvis kunden ikke mente, at de var de fisk, han havde bestilt, men jeg har aldrig fået en sending afvist.

Vi fik som sagt betaling pr. levende fisk på modtagers vægt. Pr. honnør kunne kunden - i hvert fald de kunder, vi stolede på - inden for 48 timer reklamere, hvis fisken "gik" skidt, ikke ville æde eller andet, så kunne der blive tale om et afslag. Det var en tillidssag.

I Schweiz havde de en professor, som havde bestemt, at danske bækørreder ikke måtte sælges i Schweiz, fordi det var en stamme, sagde han, som så snart den var sat ud i schweiziske vandløb ville svømme hjem til Danmark, så vi kunne sælge dem en gang til. Vi måtte derfor kun levere regnbueørreder til Schweiz.

De schweiziske dambrugere vidste godt, at det ikke passede, at det var noget vrøvl, og den gamle I.P. Jøker, Vejle, Der Mann mit dem Bart, påstod, at han havde købt 10.000 bækørredæg i Schweiz, og den stamme, han havde, var rigtige schweiziske bækørreder, så han måtte gerne sælge. Kunderne ville have bækørreder. Man kunne så blande regnbueørreder og bækørreder i et kar, hvad vi ellers ikke gjorde. Bækørreder søger gerne til bunden, og når der så var told- og veterinærkontrol i Basel, hvor det skulle sikres, at der ikke var bækørreder i læsset, tøvede man lidt med ketcheren i vandet. Så skræmte man alle bækørrederne ned på bunden og tog så regnbueørreder i overfladen. Alle kneb gjaldt dengang.

Toldbehandling og bureaukrati var et problem, som ofte kun kunne løses ved bestikkelse. Og det var ikke altid gjort med en pakke tobak. Specielt Frankrig var slem, vidste vi. Når vi kom f.eks. til Strasbourg eller Kehl, blev hele vognstammen kørt ind til lang perron, hvor vi ventede i timevis på stuegangen, som vi kaldte det. Det var, når tolderne og veterinærinspektørerne kom. De kom som en rigtig stuegang. De fornemste var hvidklædte og så havde de to store trækvogne, som blev

trukket af portører. De gik fra vogn til vogn for at se, hvad der var i. Og jeg kunne se, hvordan de f.eks. fra Holland bar store kasser ud med tvebakker og så videre fra vogn til vogn. Det var til prøver, hed det sig, men det var noget de tog med hjem eller solgte. Hos mig fik de ca. 10 kg levende ørreder. Gjorde vi ikke det, blev vi holdt tilbage af en eller anden mystisk grund. De kunne jo altid finde på noget. De kg skulle indregnes ekstra, når vognen blev læsset hjemme, ellers fik kunden jo for lidt. Det var især i starten, der var problemer med bestikkelse, efterhånden blev det bedre.

Når jeg så skulle hjem igen, sendte jeg først vognen af sted som returgods og så skulle jeg have en billet til Danmark. Ofte havde jeg i november/december fyldt de tomme kar op med

mistelten, som kunderne og deres folk hjalp mig med at plukke. Når vognene så kom hjem, solgte jeg det hele til det store blomsterfirma Abel i Århus og fik 1000 kr. for det. Min svigerfar sagde, at det var min egen forretning, så det var en god skilling til julegaver i det lille hjem.

Honoraret til transportøren var et fast beløb fra eksportøren, 7-800 kr. pr. tur, det var mange penge, men rejserne var godt betalt, og så var det skik og brug, at kunden gav en god middag, overnatning og en drikkeskilling i landets valuta. Billetten hjem igen blev betalt af eksportøren. Det foregik på første klasse. Tredje klasse vogne var der ingen af, og der var næsten ingen rejsende med toget, for tyskerne måtte ikke rejse overhovedet, og udlændinge måtte kun rejse med specialtilladelse.



Her er der gang i toldkontrol og efterfølgende udvejning.

Foto.: Peter Köes Richardt.

Selv om vi kunne skrive en 1. klasse billet på bilaget, købte vi så en 3. klasse billet, og inden vi tog af sted fra f.eks. Schweiz, vekslede vi al vores valuta til danske kr. dernede, for kursen var tyve gange bedre end den officielle kurs herhjemme, så jeg har haft op til 3.000 Danske kr. med hjem fra sådan en tur. Dem puttede jeg lige i lommen. Så havde jeg kun den der 3. klasse billet fra kundens station og til Basel. Når jeg så sad i toget ved grænsen, hvor de tyske togførere overtog toget, købte jeg i toget en 1. klasse billet til Padborg eller Flensburg. Billetten kostede 99 Mark, netop hvad jeg havde tjent på tobakken i

Flensburg, så jeg kom hjem på 1. klasse for tre pakker tobak. og ofte havde jeg en hel vogn eller flere kupeer for mig selv.

3.000 kr. var mange penge, så man blev næsten rig dengang. Der var ikke noget ulovligt ved pengene, men vi var alligevel lidt nervøse ved grænsen, og jeg gemte pengene i strømpen eller lignende. En af de andre transportører, som ofte var afsted, var meget bange for at blive snuppet af tolderne, så han turde ikke have pengene på sig. Når vi nærmede os grænsen, gik han ud på toilettet, hvor han skruede et af skiltene på væggen af, gemte pengene bagved, og skruede

skiltet på igen. Når vi så havde passeret grænsen, hentede han pengene igen. En gang blev han snydt, for efter at han havde gemt pengene bag et skilt, blev det meddelt, at bagerste vogn, hvor vi sad, ikke førtes over grænsen, så vi blev beordret ind i vognen foran, uden at han havde mulighed for at hente sine penge. Han fik dem aldrig, men i lang tid derefter undersøgte han alle vogne vi kørte med, for at se, om det mon skulle være den. Han var i øvrigt startet med ørredture allerede under krigen, og havde flere gange måttet gå i dækning på grund af luftalarm i Bremen eller Hamburg.

Højsæsonen for levende ørreder var før den katolske faste, hvor man ikke må spise kød. Alle ørrederne blev solgt til dambrug. Nogle var små med måske tre damme, hvor hele vognladningen blev hældt i, og så blev ørrederne solgt i portioner á 10-15 kg til kroernes små akvarier.

Jeg havde en morsom oplevelse engang i Paris med ørreder til en kunde, Negre Freres. Vi læssede ud i selve Paris, i nærheden af de gamle haller. Der var firmaets fiskelokale, egentlig uden ydermur, bare et par store porte, der kunne åbnes, og der havde de nogle store, faste cementerede bassiner med vand. Der blev hele vognladningen puttet ned i. Firmaet solgte så fiskene direkte detail i Paris uden at have noget dambrug.

Medens vi læssede ud, siger kunden: "De har lige ringet oppe fra Eiffeltårnets restaurant. De skal

bruge 50 kg ørreder. Dem kører vi lige op med. Har du lyst til at tage med?" Det ville jeg jo gerne. Det kunne jo være skægt at se, hvor mine ørreder havnede. På vej derhen sagde han, "du må ikke sige et ord, medens vi er der." jeg snakkede ikke fransk godt nok til at gå for franskmand, og dansk måtte jeg absolut ikke tale. Jeg måtte endelig ikke antyde, at jeg havde noget med ørrederne at gøre.

Da vi kom op i restauranten, havde jeg godt nok svært ved at holde masken, for det viste sig, at ørrederne skulle serveres for et større selskab, som skulle have en ægte fransk nationalret, franske bjergforeller, og selskabet var en jysk husmoderforening på udflugt til Paris. Jeg var faktisk rejst senere fra Jylland, end de var. I øvrigt har Errboe i mange år leveret ca. 60 millioner ørredæg om året til Franske dambrug, som udklækkede æggene og satte ørrederne ud i vandløbene dernede, så 95 % af de "foreller", man har fanget i Frankrig, stammer her fra Danmark.

Ørredeksport var ikke Errboes hovedforretning, men de store firmaer, som levede af denne eksport, havde vognene i gang konstant og havde faste transportører, der var ansat som transportører. Jeg var transportør ind imellem mit almindelige arbejde som dambruger her. Jeg var som sagt afsted i 10 år og har haft min kone med til Schweiz engang og kone og søn med til Holland i vognen en anden gang.



Jøker i døren til ZF 500 021, 1946. under vandtagning i Flensburg.

Foto.: Peter Köes Richardt.

LP Jøker i Vejle rejste selv med vognene, selv om han var over halvfjerds og var millionær med mange dambrug, jeg tror, at han nød det. Han var lille og mørk, en mager, tynd mand med et spidst skæg. Han var kendt over hele Europa som "Der Mann mit dem Bart". Han havde mange fiduser. Jeg selv kunne ikke drømme om at blive ved så længe. Selv om det var spændende, var det meget anstrengende. Sidde i en kold jernbanevogn i fem døgn, våd fra morgen til aften. Den gik ikke i dag.

Vognene stod et par år på Silkeborg station, men blev til sidst solgt til ophug til et firma i Randers, de blev jo slidt op med tiden.

Vi skiftede til bil af flere grunde. Kunderne ville gerne have fiskene med bil. Med tog skulle vi først læsse fiskene på lastbil med et enkelt kar på og køre dem til stationen og der læsse dem over i jernbanevognen. Når vi så kom ned til kunden, så skulle han, hvad ikke mange dambrugere havde, også have en stor lastbil med et stort kar til at hente fiskene på den lokale jernbanestation. Med lastbil kunne vi køre fra dambrug til dambrug uden omlæsning, samtidig med, at det gik hurtigere. Det begyndte vi med først i 50'erne.

Bilturene var heller ikke uden problemer. Vi kørte aldrig en tur, uden at vi punkterede 3-4 gange. Det var umuligt at skaffe dæk. Vi kørte med lejede vognmænd. Det var ikke sjovt at punktere en vinternat på en tysk landevej - der var ikke mange motorveje dengang. Vi måtte så køre ind til siden, hente den store donkraft, løfte det hele op, hale måske det inderste hjul af, krænge dækket af fælgen, lappe slangen, pumpe det op igen med hånden og montere det hele igen, for så at punktere igen 100 km senere.

Engang kom vi til Luxembourg til en kunde, som ud over dambrug havde en blandet charcuterieforretning med vildt og grøntsager etc. Det var i december måned lige før jul i begyndelsen af 50'erne. Der købte jeg selvfølgelig et halvt kilo kaffebønner hjem til familien, og det gjorde vognmanden og

reservechaufføren også. Ud over det købte vognmanden en hel sæk på 50 kg kaffe, og så pillede han gulvet op i lastbilen og lagde sækken hen over gearkassen, og så kørte vi op mod grænsen til Tyskland. Dengang var det ikke så problemløst som nu at være smugler, så man skulle passe på. Vi havde glemt, at der var et bjerg ved grænsen, og vi kørte i slæbe gear hele vejen op, så da vi kom til grænsen, lugtede der af brændte bønner over det hele. Tolderne kom ud med vibrerende næsebor, og vi måtte vise vores 3 halve kilo kaffe frem og bilde dem ind, at det var det, der lugtede. Det troede de tilsyneladende på, men vi var temmelig rystede. Da vi så kom til Hamburg, kørte vi ud til et sted, vognmanden kendte og fik en kop kaffe på en lille snask. Så kom en mand hen til vognmanden og vekslede få ord med ham, og så sad vi en halv times tid. Når vi så kom tilbage, var kaffesækken forsvundet og der lå fire nye dæk. Uden for Hamburg satte vi så de nye dæk på bilen og smed de gamle i grøften. Vi måtte ikke komme hjem med flere dæk end vi kørte ud med.

Der var to brancheorganisationer, Dansk Andels Ørredekspor i Brande og Den Danske Eksportørforening. Generelt kan man sige, at alle mindre dambrug i Danmark var medlem af Dansk Andel. Dambrugene her var for små til selv at kunne bære en eksportorganisation.

Andelsforeningen var så fælles for disse dambrug med kontor og vogne og organiserede eksporten. Eksportørforeningen bestod af de 6-8 firmaer vi har talt om, og vi havde alle vore egne vogne, fordi vi havde eksportvirksomhed i forvejen. Vi havde faste møder for at diskutere forholdene, priser etc., og der var andelsforeningens bestyrelse også med.

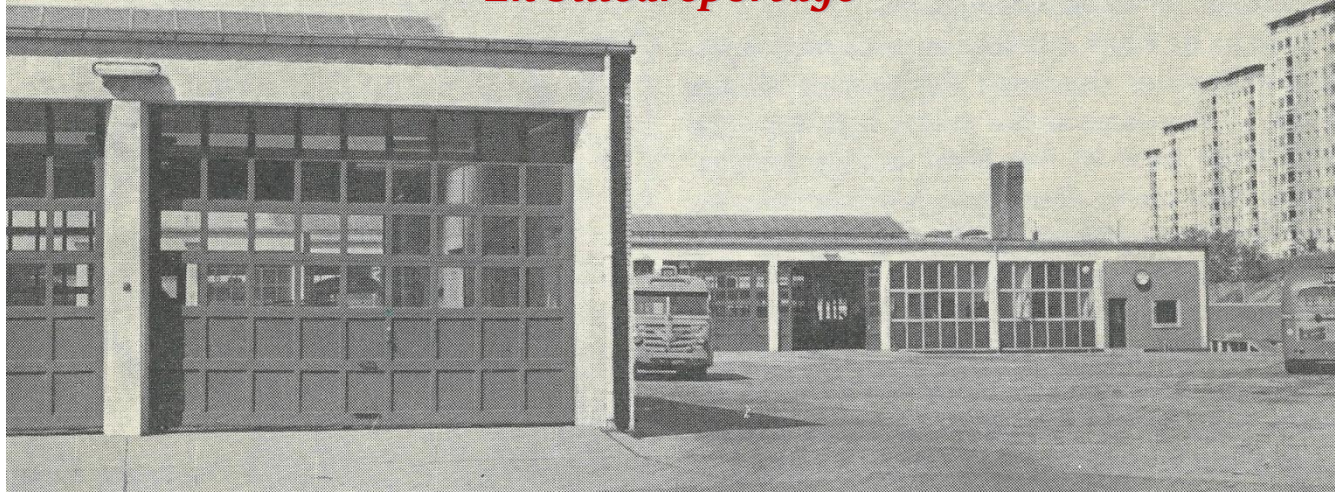
Ørreder var en luksuspise. Min svigerfar sagde altid: "Ørreder må aldrig blive billige. Ørreder skal være luksus. Lad derfor være med at konkurrere på prisen, så bliver det dagligvare, og så går det galt." Se blot på rejer nu. Det var luksus, da jeg var dreng, nu får børnene rejer med på skolemaden. **Lars Lindhard.**



Afdelingen for "københavneri" i et blik.

DSB's værkstedsanlæg for busser i 50'erne

En billedreportage

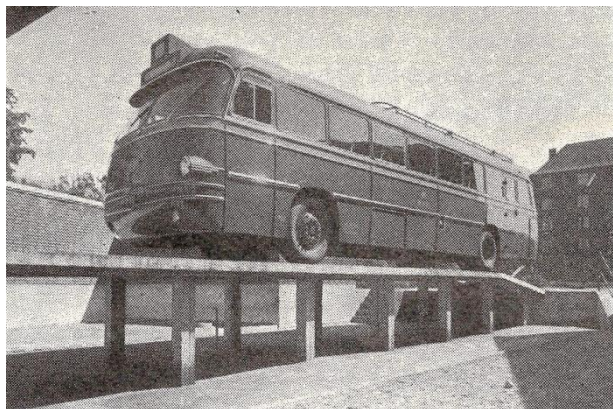


Indledning.

For ikke så længe siden sendte Heljan nogle meget flotte Volvo-busser på markedet. Noget kunne tyde på, at de faldt i publikums smag, for der gik ikke ret lang tid, inden der kom et nyt oplag. Hvis jeg har ret i min antagelse, så er det velfortjent, for det var en god ide, Heljan fik med at producere busserne.

Så er det vel nu således, at der er en del modeljernbanebyggere, der sidder og overvejer om ikke, de skulle bygge et anlæg til

vedligeholdelse af busparken. Ligesom der altid bygges et maskindepot til lokomotiverne, hvorfor så ikke et anlæg til busserne? Det synes som en god ide, men hvorledes skal sådan et så se ud? Jo, det vil dette lille indlæg søge at svare på gennem de tegninger og billeder, som er fundet frem, og som er taget med i teksten. De gamle tegninger og billeder er sakset fra et gammelt nummer af "Vingehjulet" fra 1959.



Forhistorien.

Vi husker sikkert alle, i hvert fald os der er født i epoke III, at busserne erstattede eller komplementerede mange jernbanestrækninger, og at DSB overtog adskillige private ruter. Det var ikke alle de tidligere busejere, der dengang var lige tilfredse med de betingelser, som DSB overtog ruterne på. Men, det er en anden historie, og tiden viste, at det var en indbringende disposition for DSB, der havde meget vanskeligt ved at få jernbanestrækningerne til de tyndere befolkede områder til på nogen måde at hænge sammen økonomisk, eller rettere disse "små" ruter tyngede på den i forvejen ret så røde bundlinje,

som DSB konstant præsenterede i sine årsberetninger. Nu var det jo ikke sådan - dengang - at det bekymrede politikerne så frygteligt meget, da holdningen var, at der var tale om et kollektivt trafikbehov, der skulle betjene alle fra by til sogn og retur. Og det havde en pris, som man bare måtte betale. Men, her kom busserne så ind i billedet, da de kunne hjælpe til med at holde udgifterne nede, da de var forholdsvis billige i drift. Køreplanerne kunne lægges mere fleksibelt, og bussen kunne komme langt videre omkring og tilpasse sig de lokale behov i de små samfund, og så var de som oftest meget hurtigere. Så der var ikke noget at sige til, at publikum tog godt imod busserne.

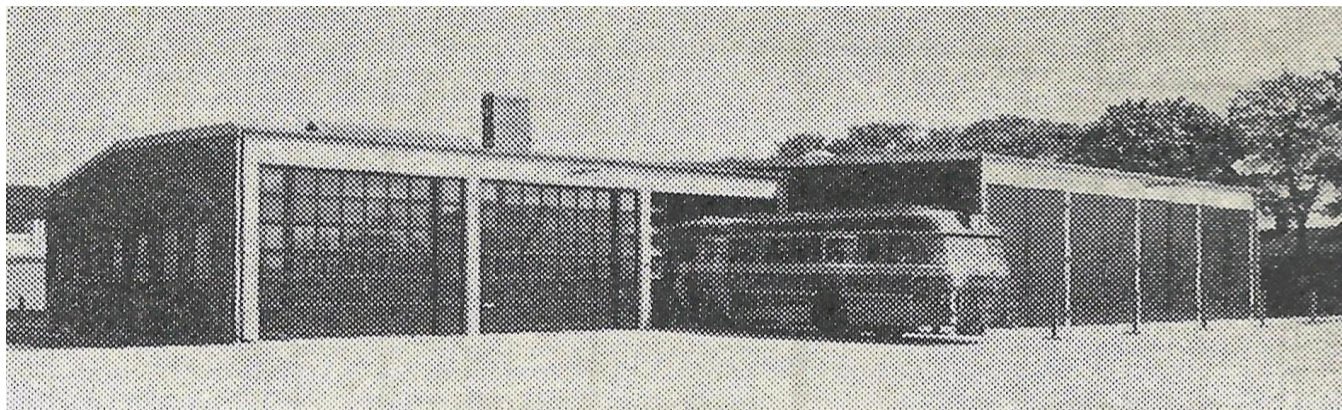
Vognparken

Derfor havde DSB sidst i 50'erne efterhånden anskaffet sig en betydelig vognpark, der bestod af 530 busser, 150 lastbiler med 100 påhængsvogne. Og den fortsatte med at vokse. Alle disse køretøjer krævede vedligeholdelse for at være i god stand, så de kunne tjene penge til etaten. DSB udtrykte det selv således: "Et køretøj på værkstedet tjener ikke penge, og et køretøj, der opholder sig i værkstedet på et tidspunkt, hvor der er brug for det, repræsenterer et direkte tab"!

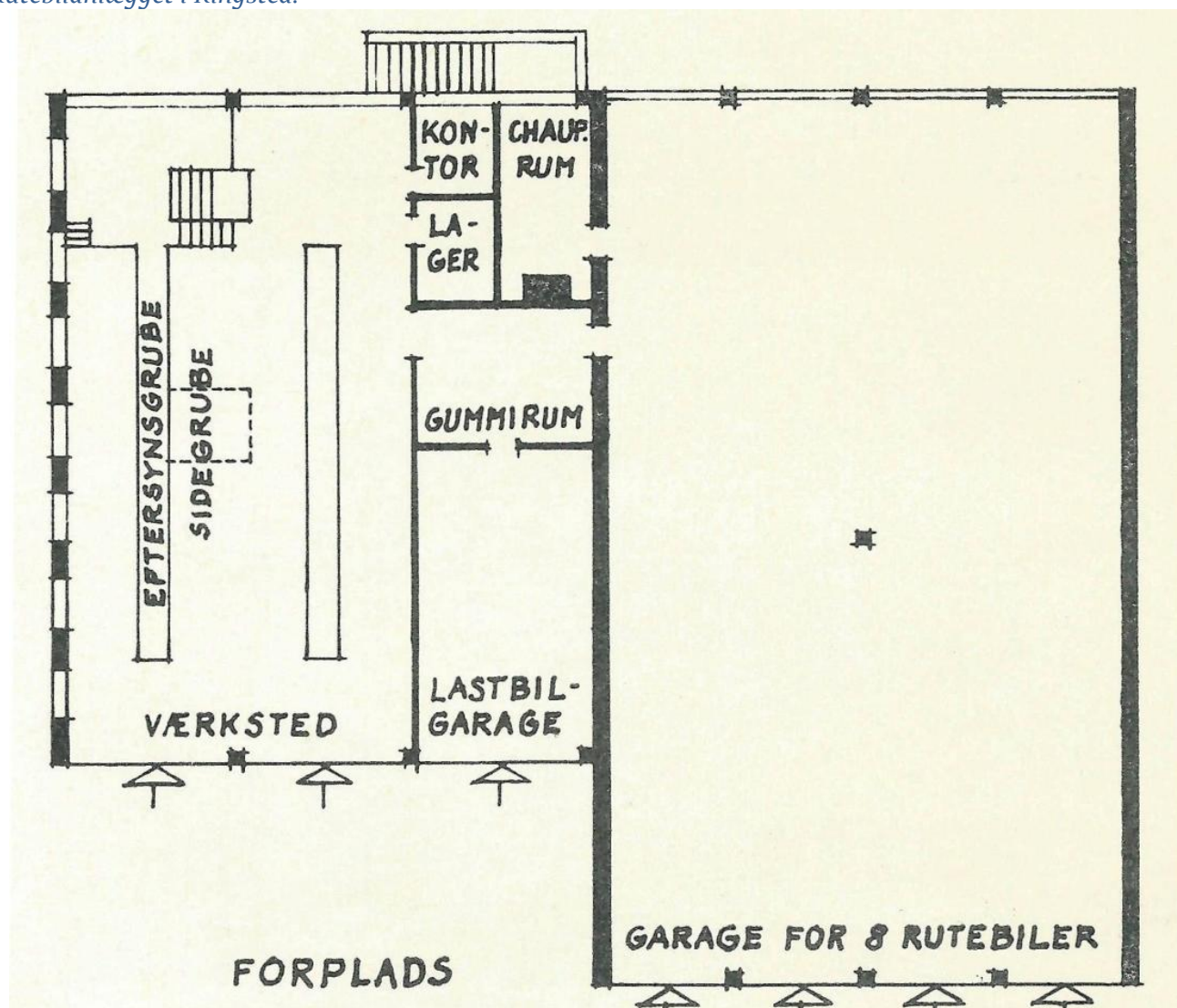
Man byggede således rutebilsværkstederne for at sikre, at citatets dystre melding ikke skulle blive til virkelighed. Værkstederne var serviceanlæg, hvor vedligeholdelsen i form af smøring, justeringer og eftersyn kunne gennemføres (1.). Det var vigtigt, at anlæggene var godt indrettede, da det ville spare penge til vedligeholdelse, tomkørsel og chauffør lønninger. Jo, man var sandelig også omkostningsbevidste dengang. Derfor valgte DSB at systematisere opbygningen af en vedligeholdelsesstruktur, da man lod sine ingeniører og arkitekter designe to

standartanlæg. Et større **type A** anlæg for vedligeholdelse af mellem 50 og 70 busser og et mindre **type B** anlæg for servicering af mellem 10 og 15 busser. I det efterfølgende omtales tre vedligeholdelsesanlæg, hvoraf de to af dem må henregnes under type A: anlæggene i Herning og Viborg, og et enkelt under type B: anlægget i Ringsted.

Læseren kan så lade sig inspirere alt efter, hvor meget plads denne har til rådighed på sit anlæg. Vi lægger ud med et eksempel på det mindre af de to typer, som er type B anlægget i Ringsted.



Rutebilanlægget i Ringsted.

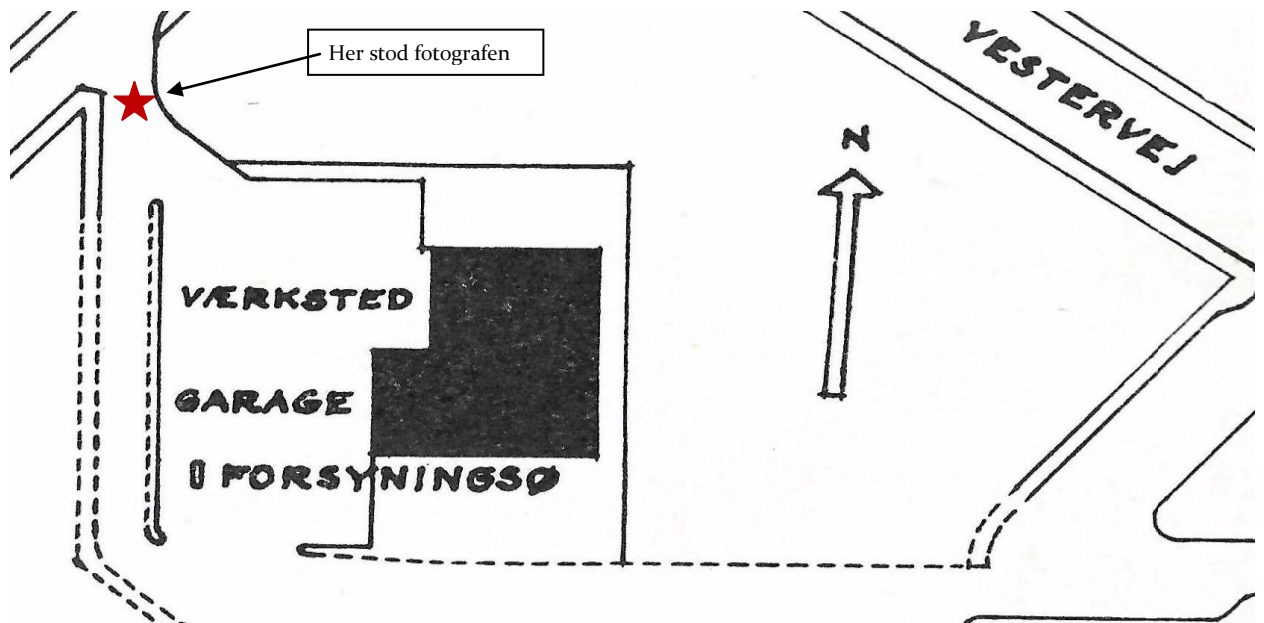


Anlægget i Ringsted.

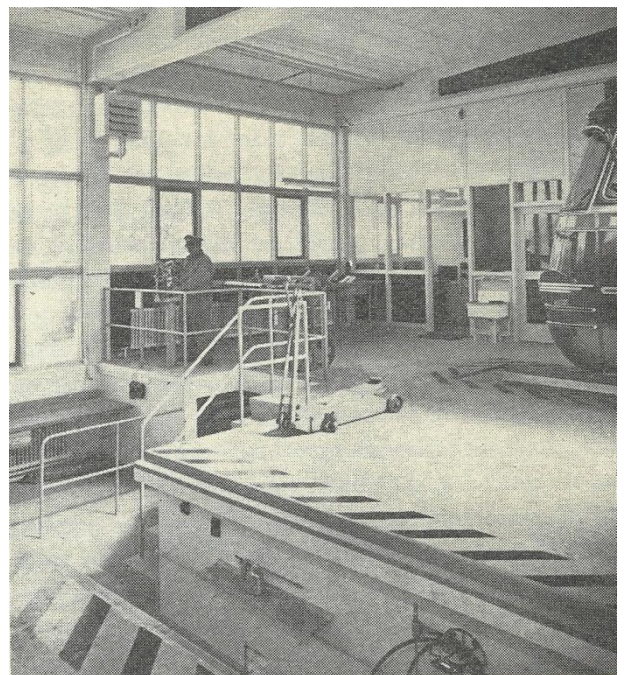
Anlægget i Ringsted er taget med, fordi det størrelsmæssigt skønnes at passe til de fleste kælderanlæg i hjemmet. Klubberne, der råder over mere plads vil sikkert foretrække at eftergøre det større type A anlæg.

Anlægget i Ringsted lå i øvrigt meget bekvemt tæt på jernbanestationen med sin plads til rutebilerne. Det indeholdt alle de ingredienser, som vedligeholdelsesanlæggene blev udstyret med. Det drejede sig om disse elementer: Værkstedshal med eftersynsgruber, smørehal, gummilager med dæk til busserne, maskinlager med reservedele, grovlager med smørestoffer og

et vaskeanlæg enten i form af en spulebro eller en vaskehal. Den sidste type fandtes som oftest kun på A-anlæggene. Bemærk, at der var også et kontor til værkstedslederen, der sikkert har været en fin mand, på hvis kontor der temmelig sikkert har været en heftig duft af billige cerutter eller cigarer og gammel kaffe. Bagved ligger et opholdslokale for chaufførerne, så de kunne få lidt kaffe mellem turene og spise deres frokost. På flere af anlæggene, herunder anlægget i Ringsted, var garagerne anbragt under værksteds- og smørehallerne, altså sådan nærmest i kælderetagen. Anlægget havde naturligvis også et tankanlæg for busserne.



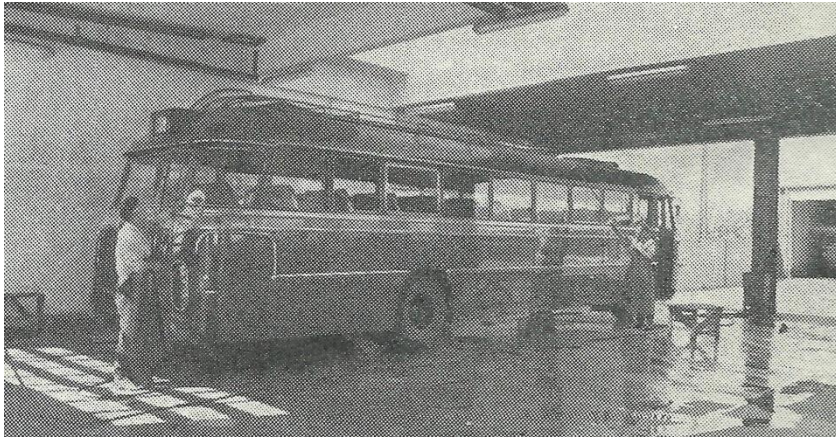
Grundplan over anlægget i Ringsted. Sammenhold evt. med foto på forrige side.



Busser i værkstedet

Anlæggene i Herning og Viborg

Anlæggene var begge, som anført, af den større type A, men i realiteten var det blot størrelsen, altså kapaciteten, der adskilte de to anlægstyper. I bund og grund bestod de af de samme



faciliteter. Der hvor man især kunne iagttage den forøgede kapacitet - og bekvemmelighed - var, når det gjaldt rengøringen af busserne. Her kunne man på de store anlæg gennemføre en vask meget mere bekvemt, nemlig indendørs, hvilket især i vinterperioden må have været en stor fordel, og tillige have betydet, at busserne herfra var renere i disse af årets måneder. Det betød nok også, at busserne holdt længere, da man lettere kunne afvaske saltet fra vejene, og



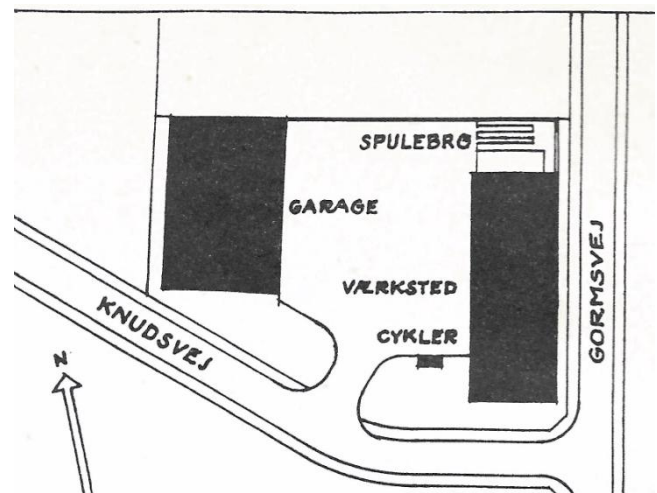
Værkstedet i Herning indefra.

det må have betydet noget dengang, da man ikke gik så meget op i undervognsbehandlinger, som man gør nu. Størrelsesforskellene var naturligvis også tydelige, når det gjaldt størrelsen. Og i dette tilfælde betød den noget, da der var garagefaciliteter til mange flere busser. Ihukommende indledningens betragtninger om, at busserne sparede penge for DSB, når det gjaldt transportopgaven i de tyndt befolkede områder, er det nok ingen overraskelse at finde et af de store anlæg i Herning.

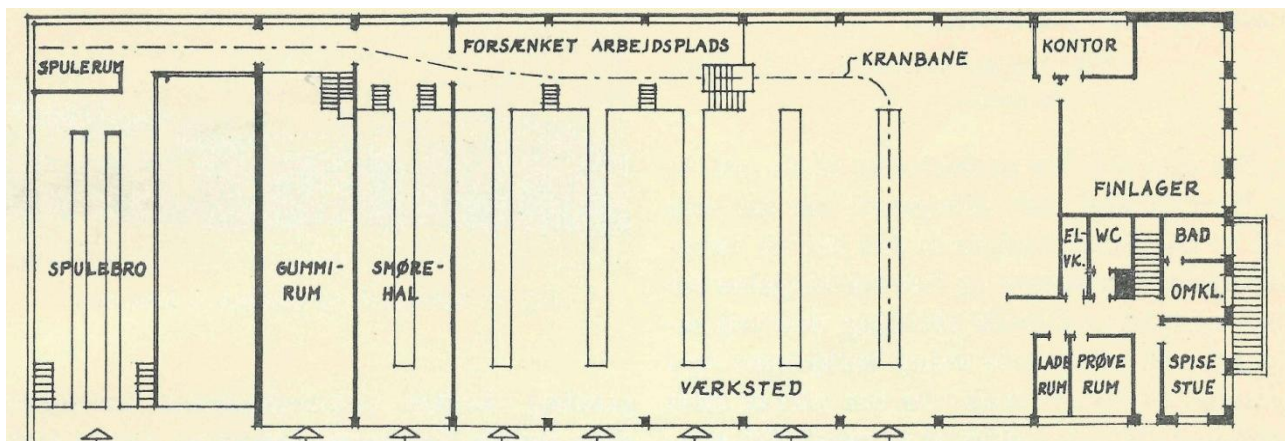
Anlægget i Herning

Det blev taget i anvendelse i 1958.

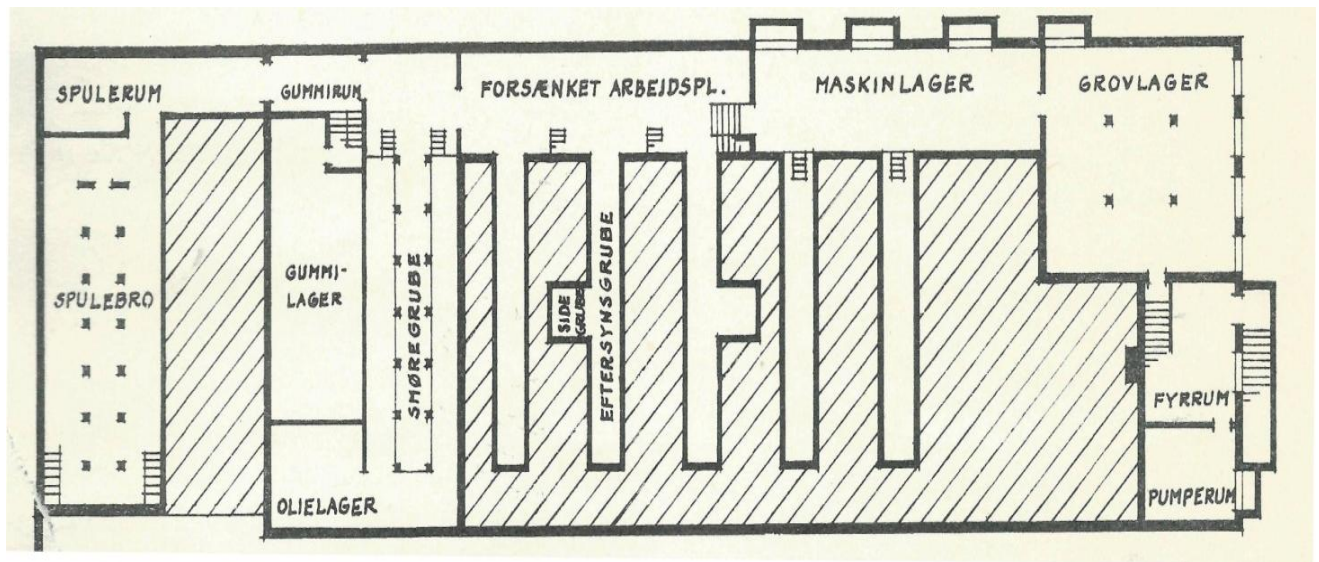
Dengang har der været mange rutebehov til de små byer, der omgav denne. Herning har siden 50'erne været centrum for en betydelig industriel vækst. Dengang drejede det sig især om vækst i trikotage- og tæppeindustrien, og Herning lå jo ydermere bekvemt tæt på de andre vækstcentre for disse industrier i Brande og Ikast områderne. Så der har været manganen en syerske eller tilskærer, der har haft behov for daglig transport til og fra hjemmet med bussen.



Grundplan over anlægget i Herning.



Anlægget øverste plan.

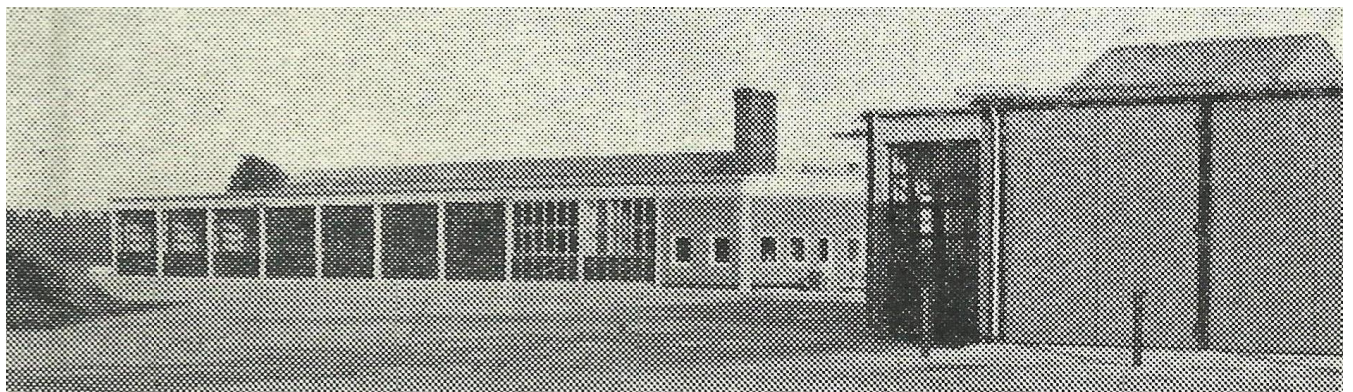


Kælderplanet.

Det store anlæg i Viborg

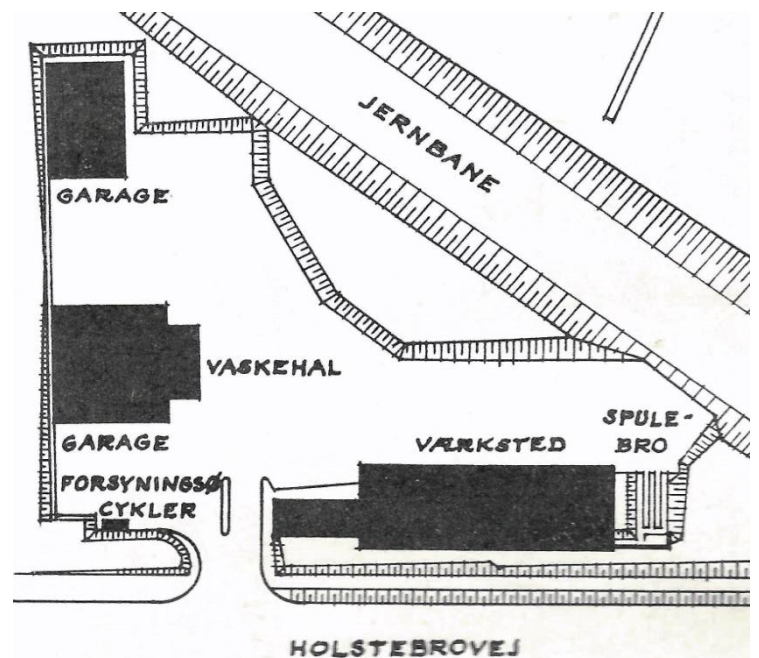
For dette anlæg gør de samme forhold sig gældende, som for det i Herning. Viborg ligger som en omfallossten midt i det jyske landskab. Når man kigger på et kort, kan man se, at byen ligger hvor et stort antal veje mødes. Byen var især dengang en vigtig transportnode i det midtjyske. Så heller ikke i dette tilfælde er det overraskende at finde et stort anlæg. Busruterne heromkring har især forbundet landsdelenes

byer på tværs af halvøen. Det har drejet sig om forbindelserne Århus - Viborg - Randers - Holstebro og Herning. Der har sikkert også været forbindelser til Silkeborg og nordpå til Himmerlands Hobro og helt til Ålborg i Vendsyssel. Så der har været meget gode muligheder for at udnytte bussen og give DSB en indtjening i et jernbanemæssigt "tyndere" trafikeret område.



Rutebilværkstedet i Viborg, foto og plan.

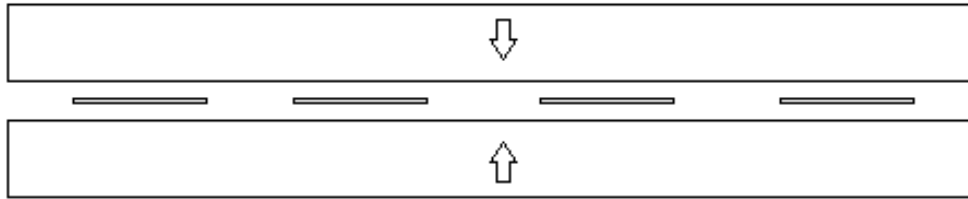
LT.



En færge bliver til..

Kokken bygger skib! Desværre er der ingen billeder fra starten på byggeriet. Det er først lidt inde i projektet, jeg har fået taget billeder. Ligesom med huse er det smart at starte byggeriet fra bunden. Det første jeg gjorde var at lave en solid og stabil bund, hvorpå hele

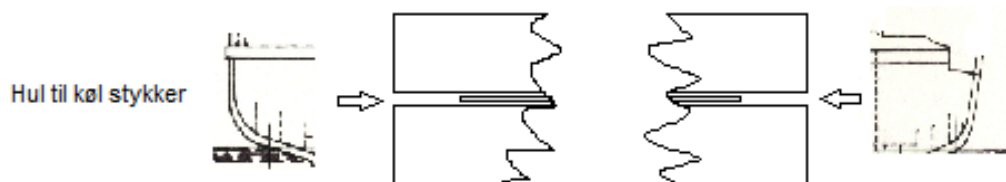
byggeriet udføres. MDF plade er et dejligt tungt og tæt materiale, velegnet formålet. 2 plader af MDF på 20 mm, i tykkelsen, blev skåret på målene 125 x 9,9 cm. De to bundplader limede jeg sammen med stumper af 2 mm. krydsfiner på højkant.



Samling af de to bundstykker med 2 mm. mellemlæg

Da sammenlimningen af bundpladerne og mellemstykker var hærdet, blev der limet en 2 mm. krydsfinerplade på top og bund, således at den samlede tykkelse af færgebunden nåede op

på 24 mm. Når man fremstiller den på den måde, får man en konstruktion, der næppe vil slå sig, og mellemrummet mellem de to MDF plader er perfekt til at lave kølen på senere.



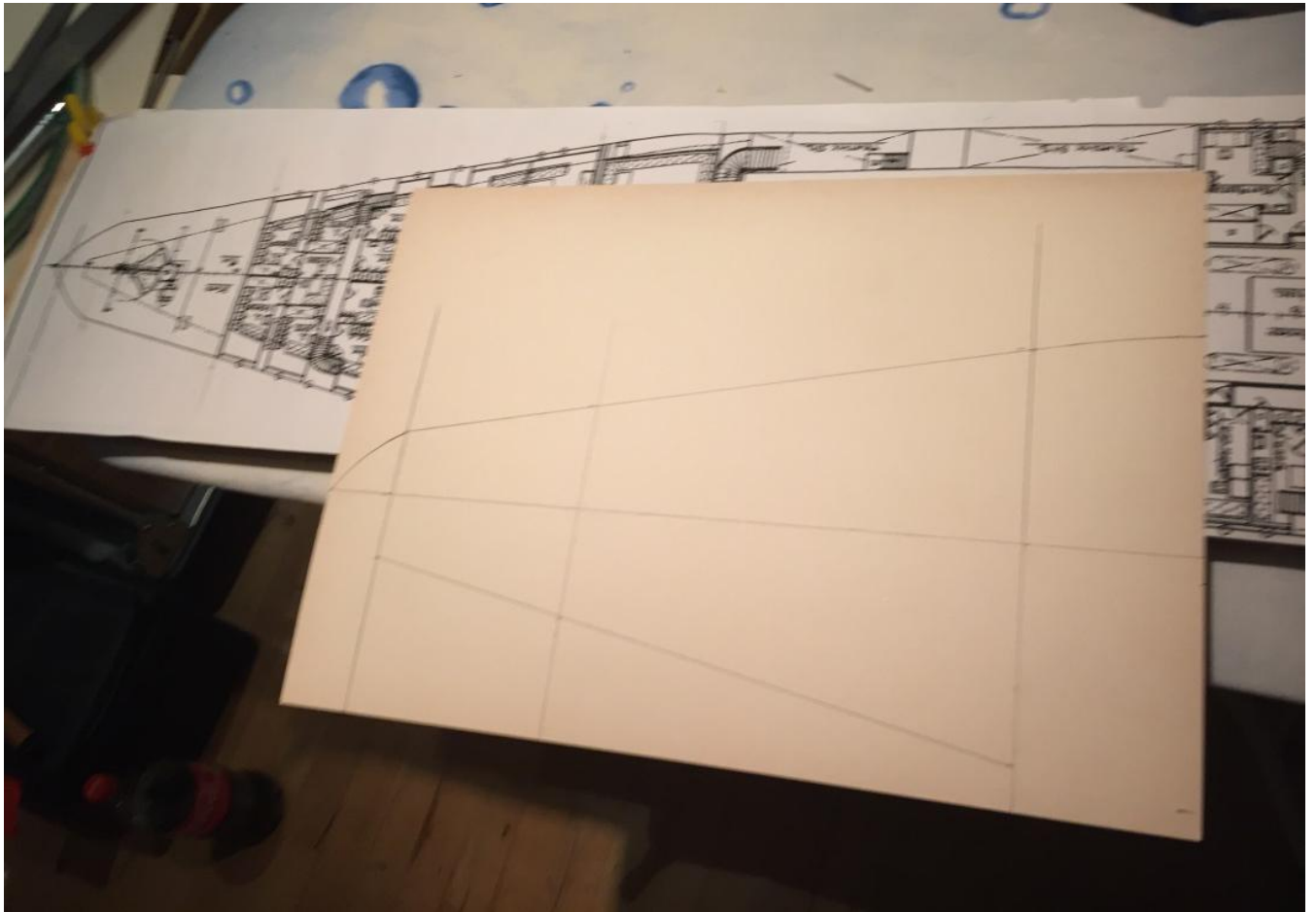
Forklaring af kølstykkernes placering.



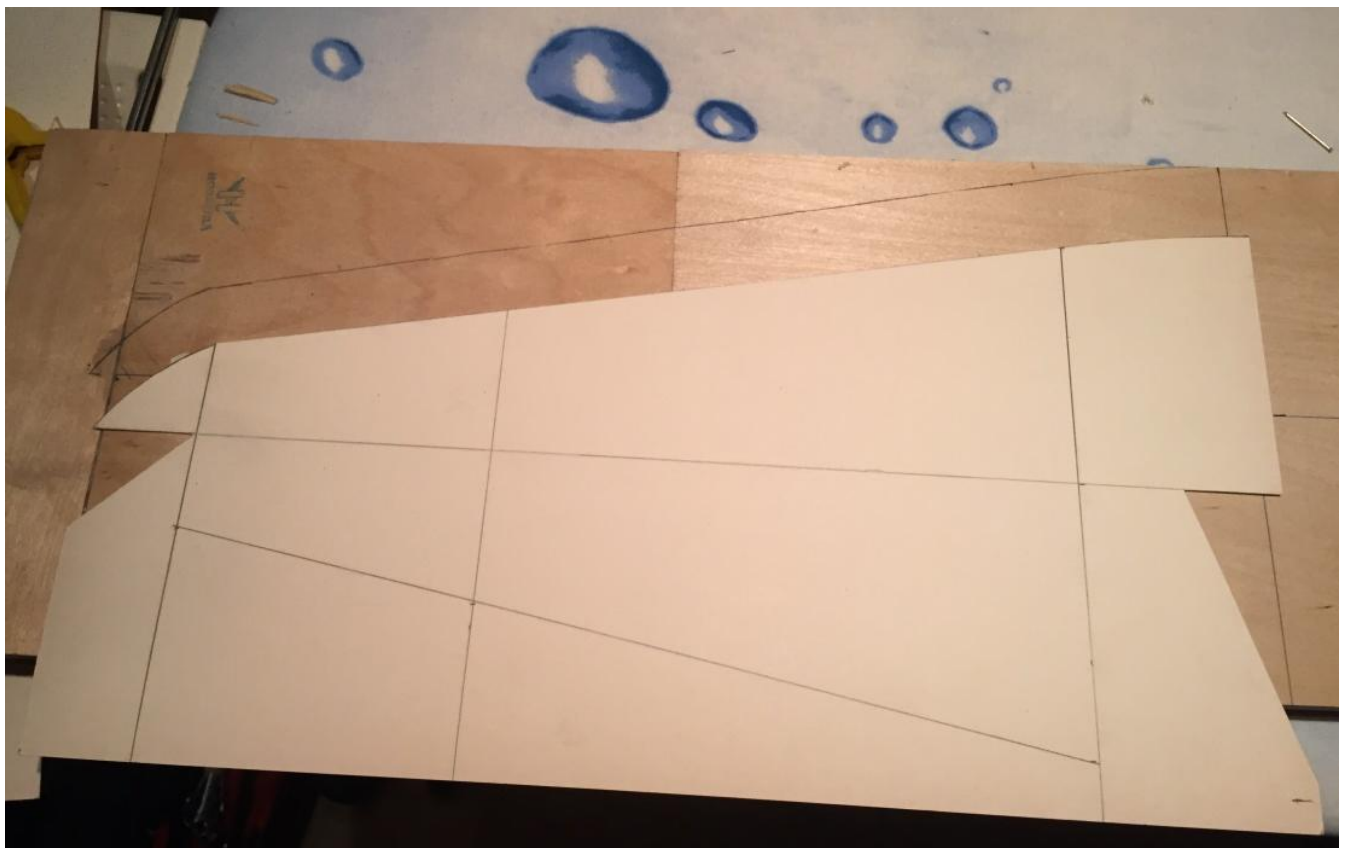
Sådan kom bundpladen så til at se ud. Et strygebræt var det eneste jeg havde som arbejdsplatform i november 2014. Færgbunden er her set nedefra!

I pap lavede jeg så en skabelon og tegnede færgens facon op. Den yderste streg er agterenden af skibet, og den inderste streg angiver vandlinjen, som vender nedad.

Materialet mellem de to streger skal så høvles/slibes væk. Det er svært at forklare, men se billederne senere.



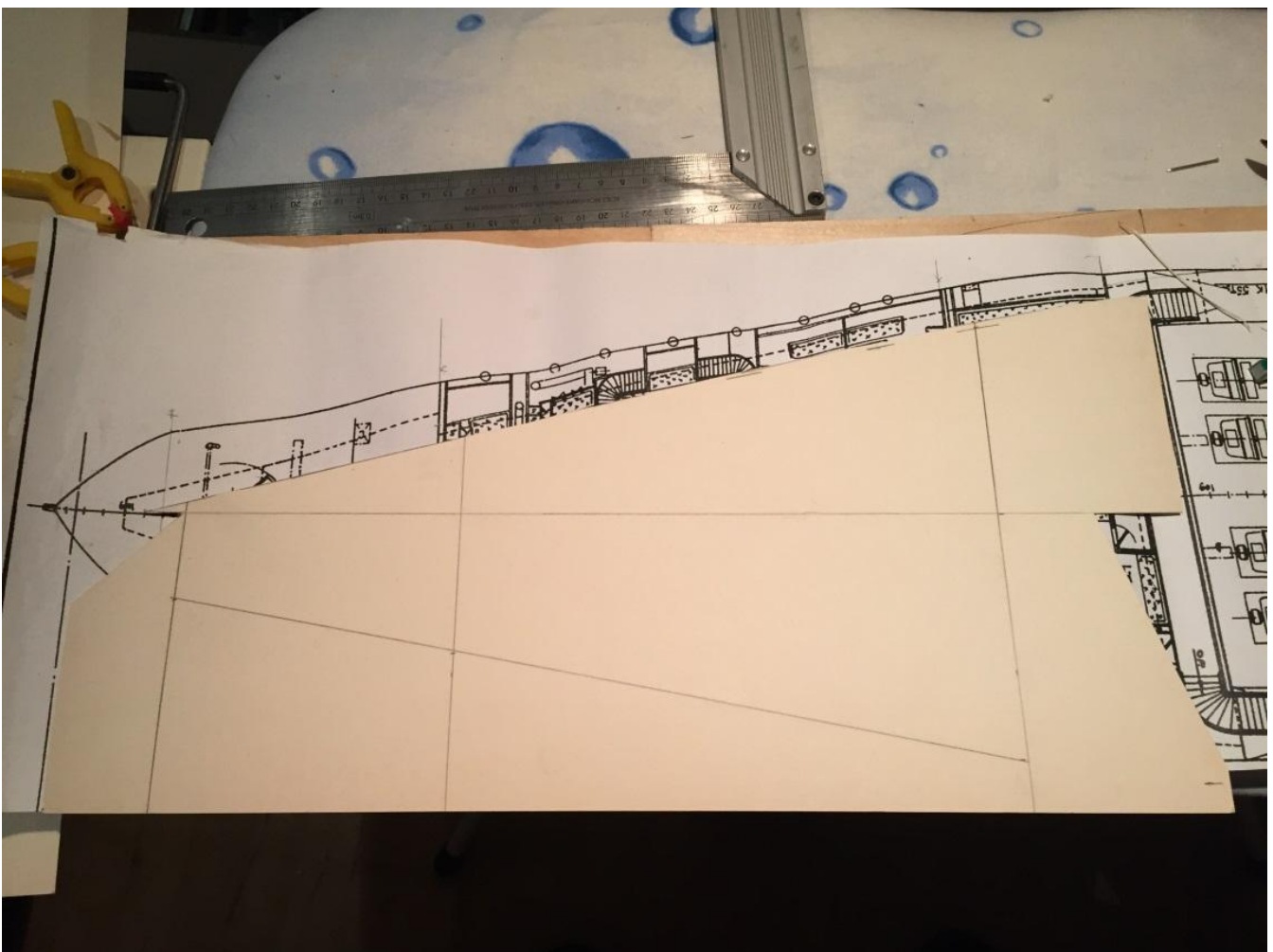
Her er det forenden af færgen, hvor jeg lavede en skabelon ud fra originaltegningen.



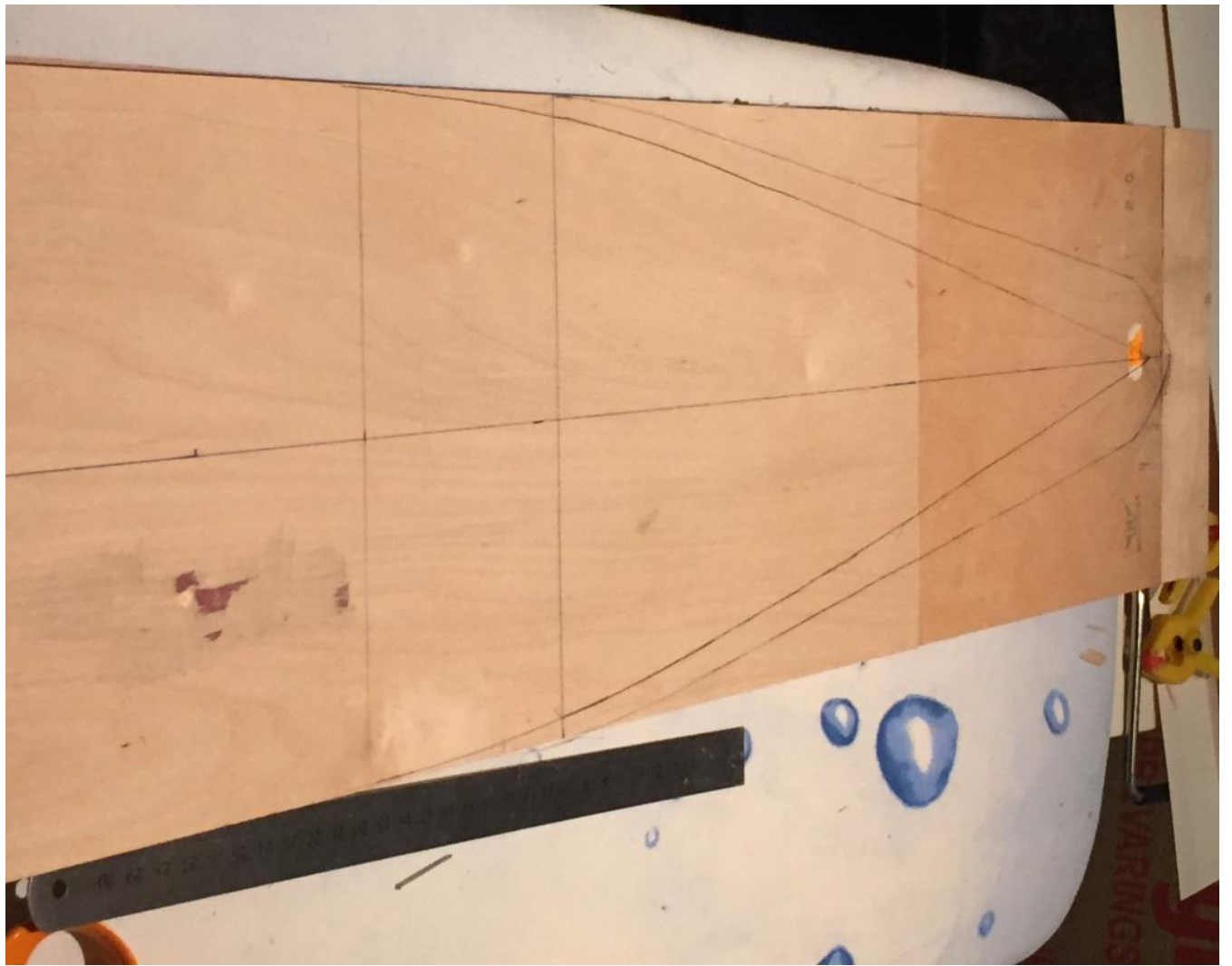
Skabelon udklippet og lagt op til at tegne efter.



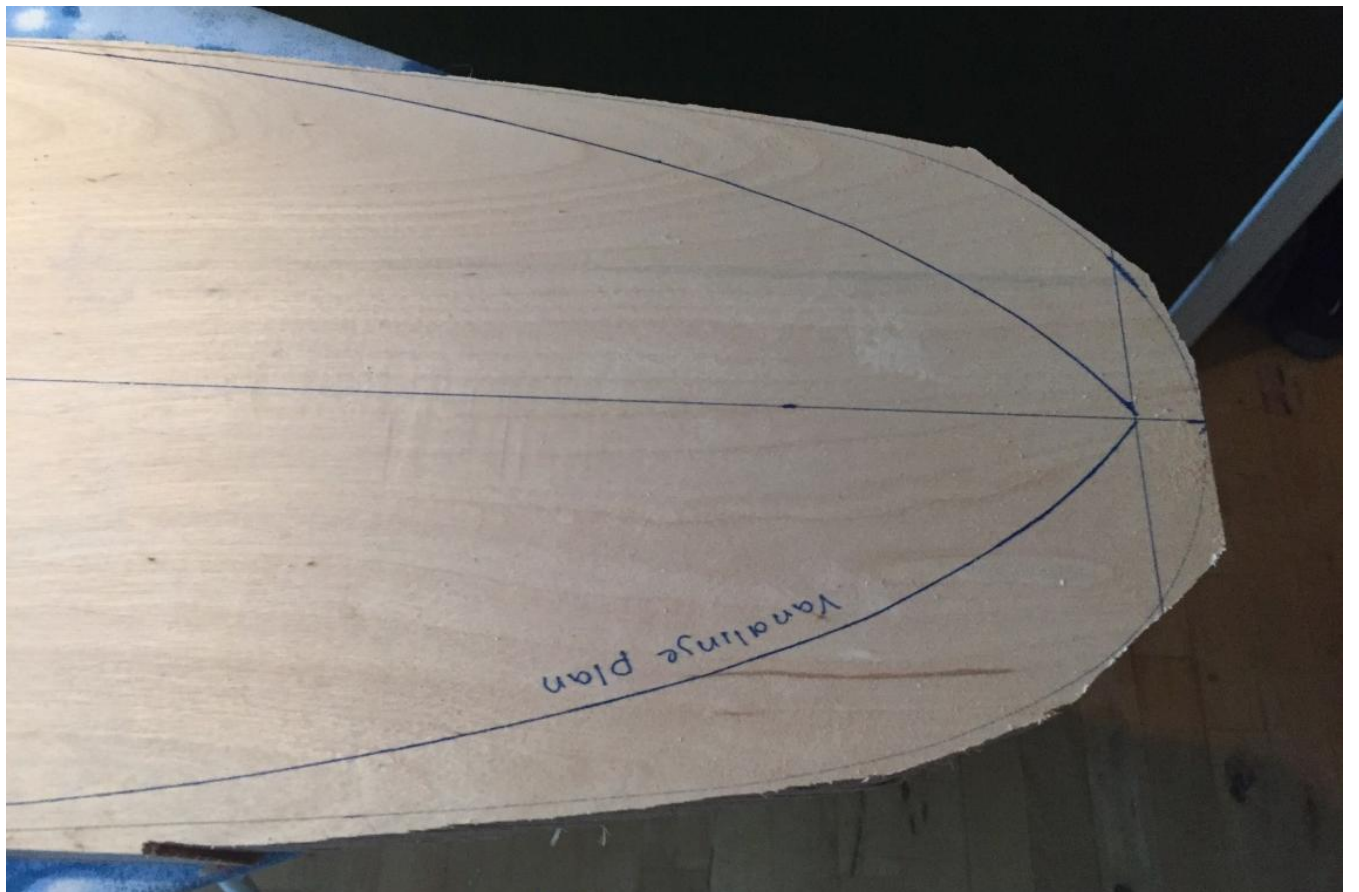
Begge sider af færgens facon er her tegnet op.



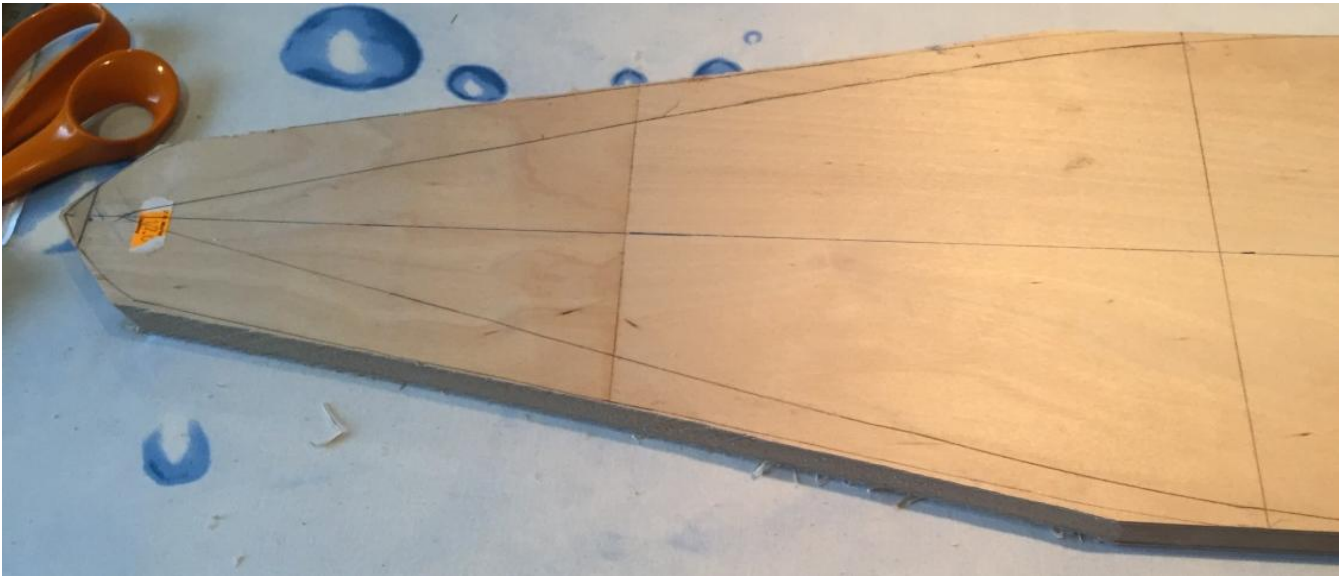
På den igen, endnu en skabelon. Den del som skal blive vandlinjen foran på færgen.



Her er begge sider så tegnet op, og det store skærearbejde kan begynde.



Her og på næste side er begge ender skåret groft ud så tæt på stregen, som det var muligt.

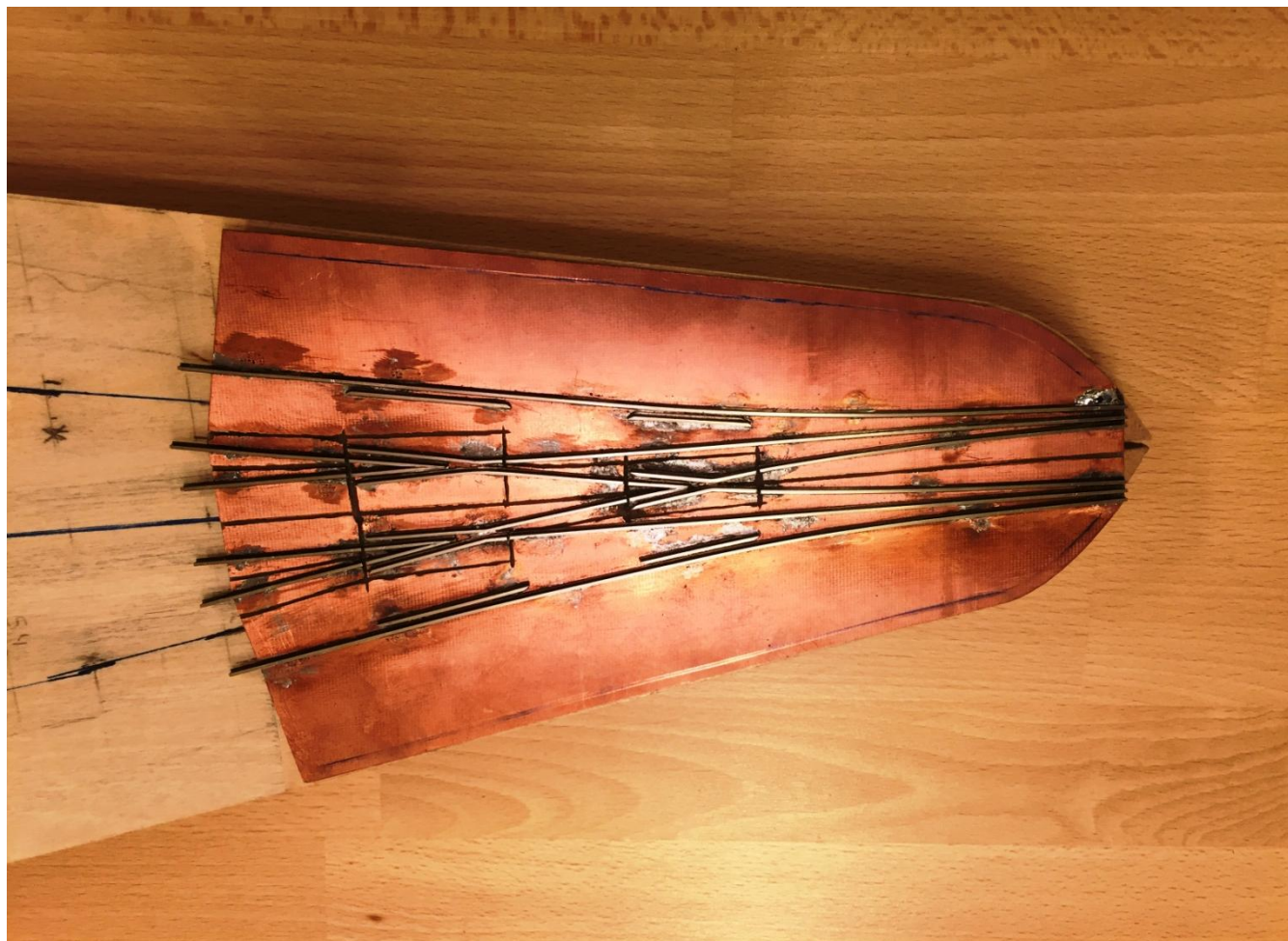


Herefter begyndte jeg at bearbejde kanterne med min høvl, hvilket var lidt af et arbejde. De fleste ved sikkert, at en høvl bliver sløv af at arbejde i MDF-plade, og det blev min også! Men

så er det jo godt, at man kender nogen i klubben, som kan slibe sådan en op. Næste skridt er, at forenden af færgen skal laves, dvs. at den lille trækant forrest skal skæres væk.



Her er venstre side næsten så godt som færdighøvlet, lige fra agterenden og op til stævnen på færgen.



På billedet heroverer er centrumstregen for sporet trukket. Den lille trækant er her skåret væk; lidt tilretning mangler stadigvæk. Revnen nede i spidsen er til det tidligere omtalte kølstykke.



Her er centrumstregene til sporene trukket op.. .. fortsættes!

Martin.

Banebørstedag

Lørdag den 13. juni 2015

kl. 11.00 til 16.00



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

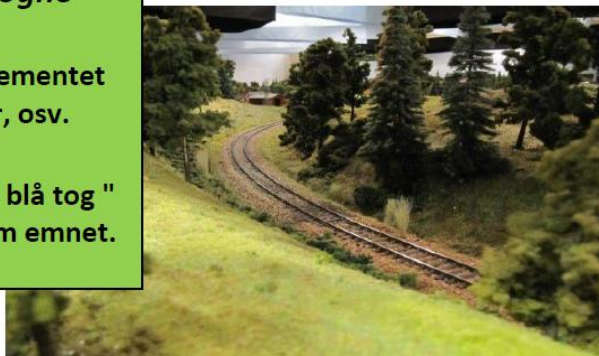
For 13. gang byder Næstved Modeljernbaneklub, alle modeljernbaneinteresserede velkommen til klubbens Banebørstedag. Det er dagen hvor vi holder "Åbent Hus", og hvor vi mødes på en helt uformel måde. Du behøver således ikke være medlem af en klub eller forening. Der er mulighed for at fremvise din sidste nyskabelse, udveksle erfaringer med andre ligesindede og forhåbentlig få nye ideer. Du kan også opstille og fremvise dine hjemmebyggede modeller.

Siden sidste banebørstedag er der sket mange og meget markante forandringer på vores anlæg. Der er sket ændringer på flere forskellige strækninger og nye er kommet til. Vi kan derfor fremvise ny helt synlig strækning (NPMB) Næstved - Tappernøje - Præstø og Næstved - Dalmose - Skælskør, samt en ny skjult vendesløjfe fra Dalmose, kaldet Slagelse. Derudover er den skjulte del på strækningen mellem Næstved og Helsingør blevet dobbelt så lang. Landskabet har flere steder skiftet karakter og med endnu flere detaljer.

Årets tema er *sove og spisevogne*

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

John Poulsen forfatter til bogen " De blå tog " og Steffen Dresler holder foredrag om emnet.



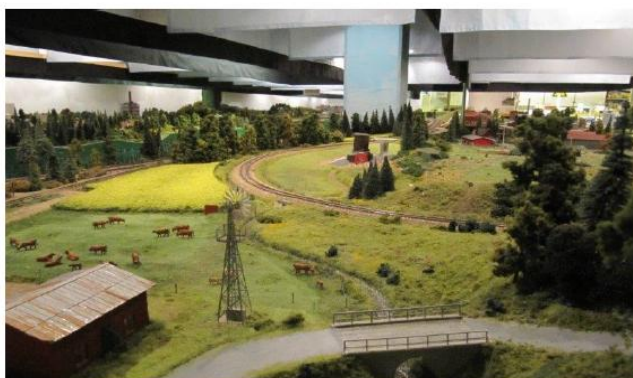
NMJK's brugtbod er åben og alle modelbane forhandlere, fabrikanter og private er velkomne, blot med et begrænset sortiment. Salget skal kunne foregå fra "bagsmækken" af bilen, fra dit campingbord eller direkte fra den medbragte kuffert. En del af parkeringspladsen, de overdækkede cykelstativer og græs arealet foran klublokalet, benyttes til salgsaktiviteter. I tilfælde af dårligt vejr, kan vi være inden døre. Det er helt gratis at deltage og det må derfor ikke forventes, at NMJK stiller borde til rådighed, ligesom der heller ikke kan forventes adgang til el. NMJK hjælper ikke med opstilling / nedtagning af boder.

Vores "Jernbanecafe" tilbyder:

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

Husk

- Gratis adgang for alle
- Børnene kan lege med vores LGB tog
- Bus lige til døren fra Næstved station – rute 602 mod Nygårdsvej



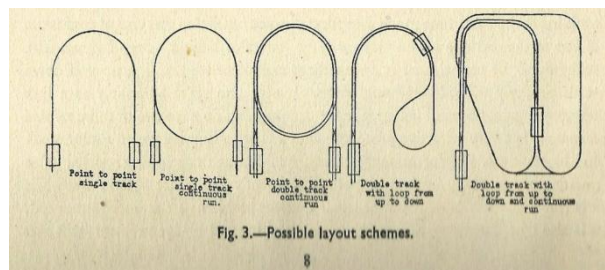
Det Historiske hjørne

Denne gang har "Hjørnet" bevæget sig tilbage i hobbyens historie, nærmere betegnet tilbage til den engelske modeljernbanehistorie i oktober 1939. Hvad skyldes det? Jo, for nogen tid siden kom en god ven, der ofte søger i antikvarier i Københavns centrum på jagt efter godbidder, med tre gamle engelske modelbanetekster, han havde fundet. Det drejede sig om en bog: "Railway Modelling in Miniature" og to blade a la "Lokomotivet": "The Model Railway News" alt fra 1939.

Umiddelbart kunne man jo have valgt at overse materialet, men det ville da have været skamløst, så derfor bad jeg om at låne det for at se, om der kan udledes noget om vores hobby's fremdrift siden dengang. Og det synes jeg faktisk, at der kan.

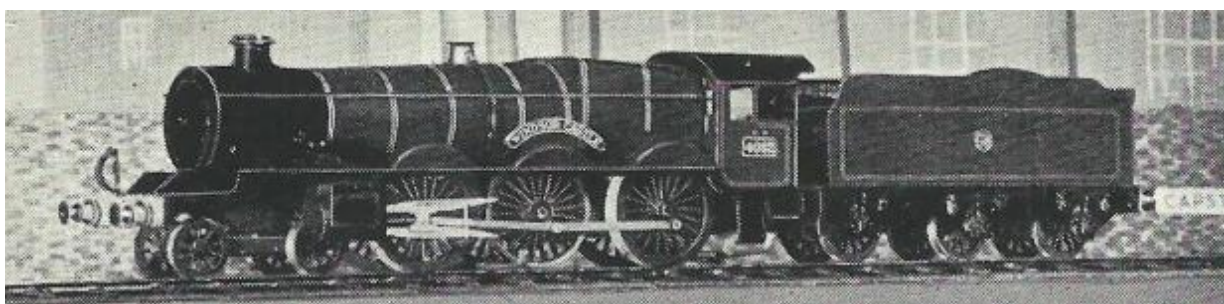
Der er to forhold, der gør historien i de engelske blade interessant. Det første er, at den anden verdenskrig er brudt ud en af to måneder forud for udgivelsen, hvilket de tydeligt afspejler. Det andet er, at materialet viser, at de problemer og udfordringer, man syslede med dengang, tilsyneladende er universelle og uden udløbsdato, da de minder utrolig meget om de ting og forhold, som modelbanebøgerne og hjemmesider på internettet i vor tid beskæftiger sig med. Lidt filosofisk kunne man hævde, at udviklingen er en meget mærkelig størrelse, som nogle gange kan antage forskellige former, forstået på den måde, at nok sker der en teknisk udvikling i form af nye produkter med disses muligheder og begrænsninger, men den mentale udvikling hos den enkelte modelbaneentusiast

synes at udgøre en konstant! Han arbejder - groft sagt - i 2015 med de samme problemstillinger, som entusiasten i England gjorde det i efteråret 1939, se blot illustration 1, hvor mange har man ikke været igennem disse overvejelser?

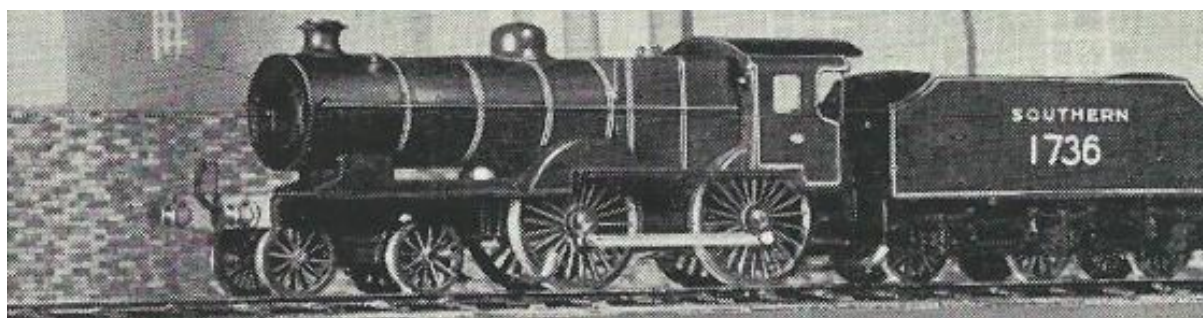


Jeg fandt også en serie billeder af smukke håndbyggede lokomotiver. Man er jo ikke et sekund i tvivl om, at der er tale om engelskbyggede af slagsen. Engelske lokomotiver var meget karakteristiske i deres design. Efter min opfattelse var mange af dem meget smukke og virkede elegante på sporet. Men, de kan bestemt også diske op med mange mærkværdige skabninger derovre i jernbanens hjemland.

Den engelske eksport af lokomotiver, eller måske er det rigtigere at skrive britiske, synes ikke at have været stor, og inspirationen fra deres udviklingscentre synes at være forblevet derovre i modsætning til den tyske pendant, hvorfra inspirationen synes at have forplantet sig rundt på kontinentet i langt højere grad, men det har sikkert sine egne historiske årsager. Så dem lader vi ligge.



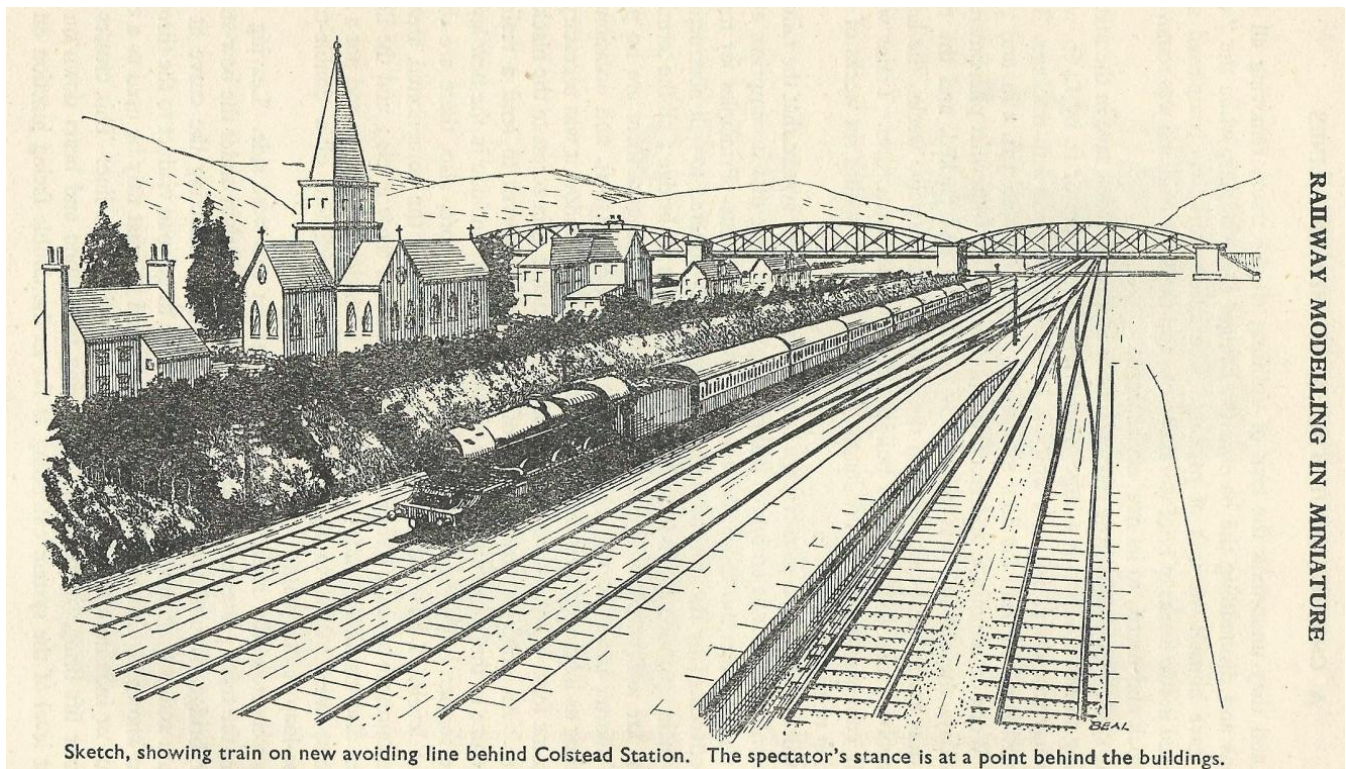
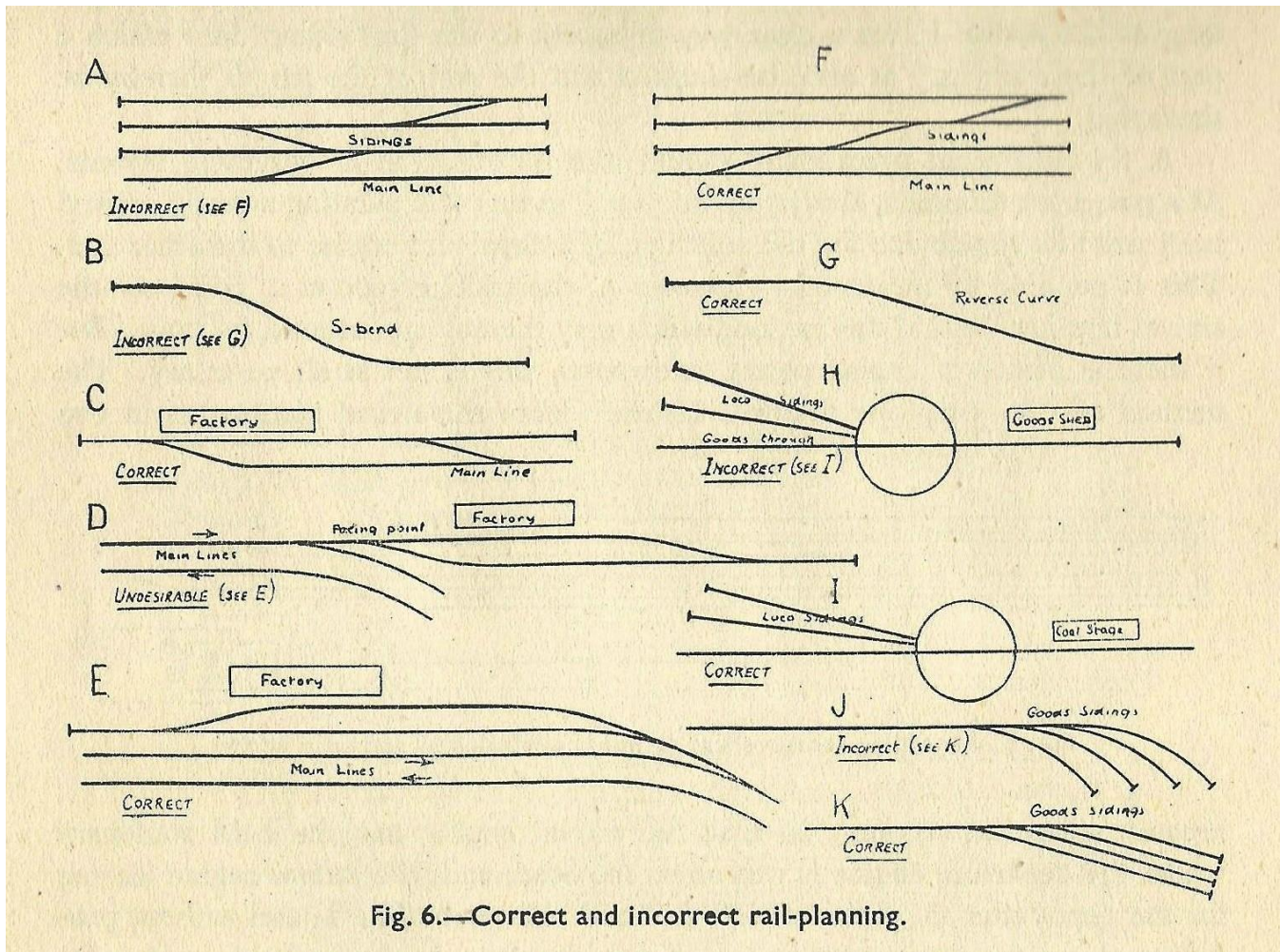
G.W.R "Castle" class in 4-mm. scale, by A. W. Hambling & Co.

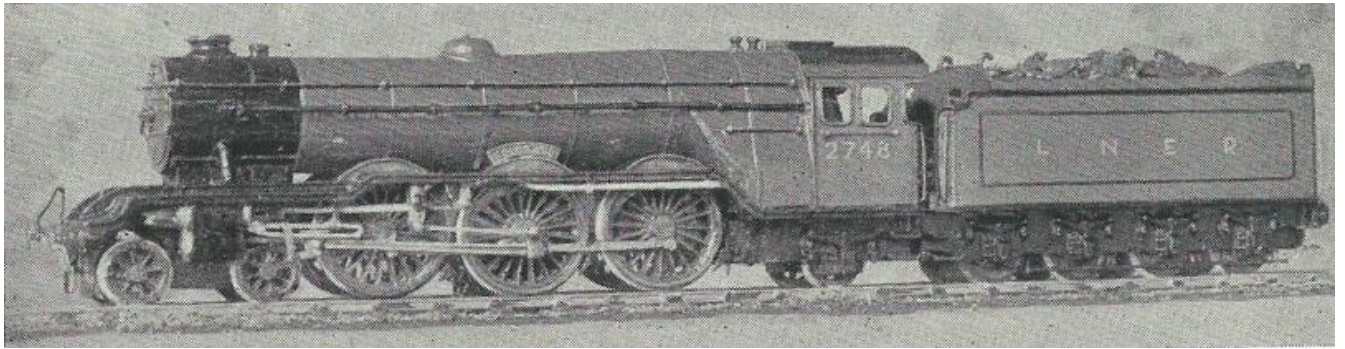


Southern Railway "L1" class 4-4-0 in 4-mm. scale, by A. W. Hambling & Co.

Snakken om anlæggets form og opbygning kan sagtens genfindes på diverse sites på internettet. Det gælder også det næste billede, der viser den daværende opfattelse af, hvad der var rigtigt og forkert opbygning af sporplanens detaljer med

vægt på sporskifternes indbyrdes placering. Det er også interessant at se, hvorledes man også dengang havde en debat om, hvorledes rigtig og forkert sporlægning kunne udfolde sig. Se engang illustrationen fra bogen nedenfor.

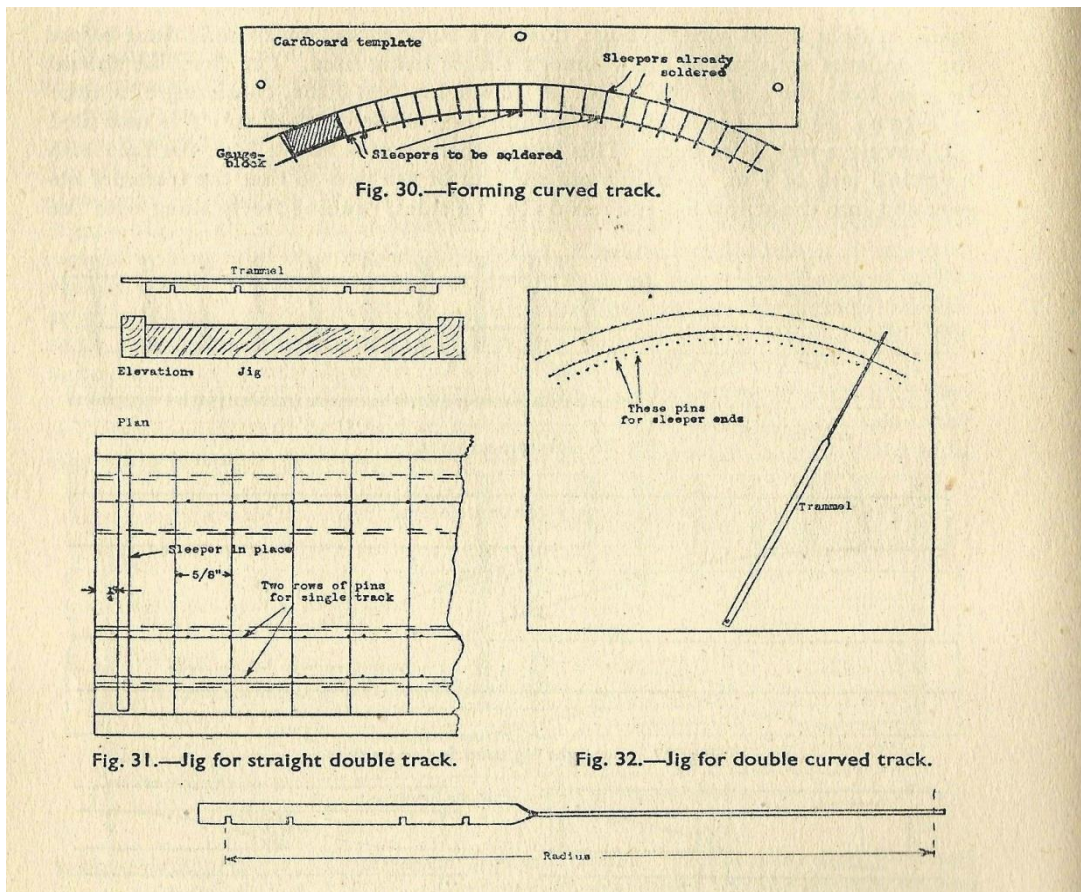
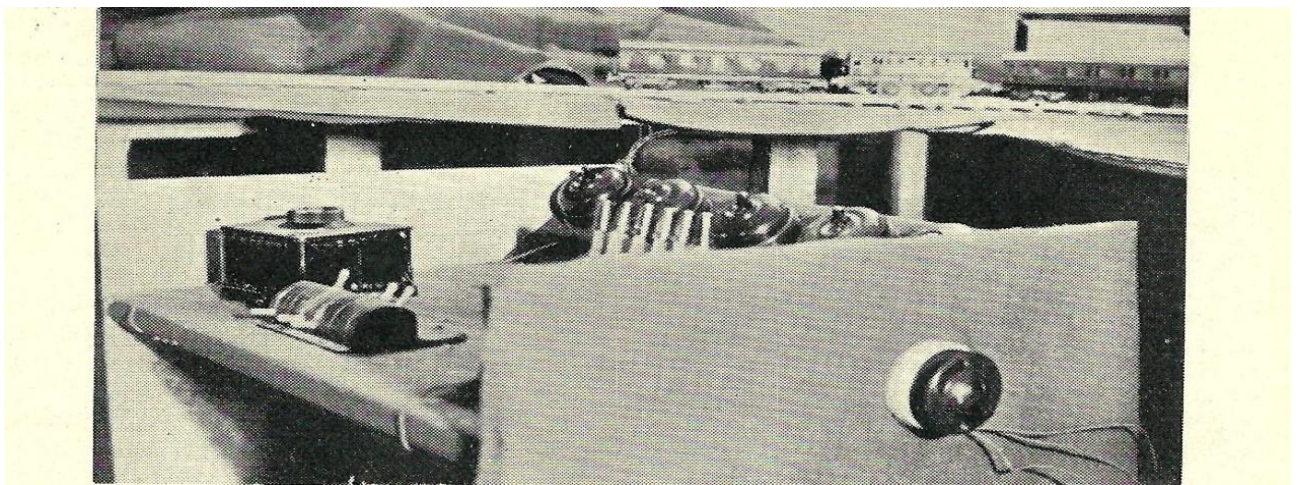




L.N.E.R. "Pacific" by C. E. Mellor.

Dengang havde man en fin fornemmelse for det æstetiske element, når man skulle illustrere et modelbaneblad, se ovenfor. Det kunne de moderne blade lære lidt af, men sagen er nok den, at man ikke længere behersker sådanne

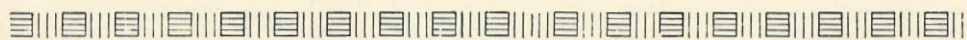
teknikker. Er det ikke et smuk motiv? Angående den tekniske udvikling, så kunne jeg ikke stå for disse skønne (og diskrete) engelske kontakter anno 1939. Det er da kontakter, der er til at få øje på, analogt når det er bedst!



At lægge den perfekte kurve var også en udfordring i 1939. Se engang, hvorledes man løste opgaven med enkle midler, der sikkert ikke afviger meget fra i dag?

Det var jo så historien i omvendt orden, idet jeg indledte med at nævne to forhold af interesse fra

dengang. Det andet er den historiske kontekst. Se engang den efterfølgende leder fra bladet "The Model Railway News" november 1939, der sender en venlig hilsen til Herr Shicklegruber, morsomt ikke!



DON'T

BLACKOUT

YOUR HOBBY !

WE HAVE AMPLE SUPPLIES OF

ALL

RAILWAY

PARTS

AND A LARGE SELECTION OF FINISHED
MODELS

As to Herr Shicklegruber (alias Adolf, in case you didn't know) our opinion remains the same. In fact so little does he worry us that we have now occupied a new workshop which will give us even better facilities for the production of all scale models, right up to the most super-super job.

You want something to occupy your mind during dark winter evenings, so write for our new catalogue (Price 6d.) to

GRESHAM MODEL RAILWAYS LTD.

79, GRESHAM STREET, LONDON, E.C.2

Near the Guildhall

'Phone : Met. 8201

Det skal lige med, at bogen "Railway Modelling in Miniature" var skrevet af Edward Beal, og den blev udgivet i 1939. Bladene er udgivet i London, og de kostede den formidable sum af six pence stykket, og det var dengang, at et engelsk £ var

lig med 20 shillings a 12 pence eller i alt 240 pence. Så det må have været betydeligt billigere dengang for den hobbyinteresserede at anskaffe sig et blad, end det er tilfældet i dag!

LT.



Dansk Model Jernbane Union

Pressemeddelelse

23. marts 2015

DMJU arrangerer udstilling i Køge Hallerne i week-enden 25.-26. april.

Nu med mere end 53 stande med klubanlæg i mange skala størrelser og mange gode tilbud!

Danmarks største model jernbane udstilling sprænger rammerne! De 2300 m² i Køge hallerne er allerede her i januar måned fyldt op, og DMJU må sige nej til flere udstillere. Med mere end 53 klubber og model jernbane forhandlere repræsenteret bliver DMJU's 20. Internationale Model Jernbane Udstilling den største i Danmark nogensinde.

'Det er selvfølgelig flot at melde udsolgt allerede nu', siger DMJU formand Jan-Ole Hansen, 'på trods af at vi har udvidet kapaciteten med 300 m² i et separat område, men vi glæder os til 2017 hvor Køge hallerne udvider med endnu en hal, og vi derfor ikke behøver at sige nej til udstillere. Udstillingen i Køge er utroligt populær, og vi glæder os til at byde velkommen til de mange udstillere og gæster, som kommer fra både Danmark, Tyskland, Norge, Finland og Sverige. Som tidligere kan vi igen i år tilbyde kørsel med både veterantog og veteran busser som vi plejer'.

Udstillingen finder sted i Køge Hallerne og er åben lørdag, 25. april kl. 10-17, og søndag 26. april kl. 10-17.

For yderligere oplysninger kontakt:

DMJU Dansk Model Jernbane Union

Jan-Ole Hansen, formand

Mobil: 20 25 86 66 mail: formand@dmju.dk

Danmarks Største MODELJERNBANE Udstilling

Små tog – stor hobby!

20. INTERNATIONALE DMJU MODELJERNBANE Udstilling 2015
20. INTERNATIONAL DMJU MODEL RAILROAD EXHIBITION 2015



Over 15 klubanlæg i flere sporstørrelser

- Mere end 35 udstillere
- Over 2000 m² udstillingsareal
- Udstillingstilbud
- Kør med veteran busser fra Sporvejsmuseet

- Kør med veterantog fra Østsjællands Jernbane Klub
- Events
- Workshops
- DM i diorama bygning
- Årets Model

- **Aktiviteter for børn:** kør i tog, tegne konkurrence, leg selv med tog bane (for de mindste)
- Cafeteria

Scan koden
og få flere
oplysninger

Køge Hallerne 25.-26. april 2015
kl. 10.00-17.00 (10.00-16.00)



Arrangør: Dansk Model Jernbane Union - Mere info på www.dmju.dk





*KMK Læserservice
Præsenterer.:*

Side 49.

Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

Lige inde i det nye år (2015) kom de første nye modeller af de ældre MO vogne fra [Heljan](http://www.heljan.dk), dem er der mange varianter af på vej, en gennemgang af Heljans MO program kan læses i Mosebanen nr. 46. Mosebanen kan nu også hentes kvit og frit på vores hjemmeside www.mosebanen.dk

Første opus er MO af 500 serien, modellen kom i tre udgaver til DC og tre til AC.

MO 597. 45201 til DC. 45202 til AC. Modellen har pladsnumre under vinduerne.

MO 581. 45211 til DC. 45212 til AC. Modellen er med stafferinger.

MO 585. 45221 til DC. 45222 til AC. Modellen er med stafferinger.

Den nye MO model står bestemt ikke tilbage for den gamle meget fint detaljeret MO 1800 model og der lavet flere opgraderinger. Helt fantastisk

flotte er de superfine fuglegitre for frontruderne. Gribehåndtagene er meget fine metaltråde, 0,4 millimeter tykke.

Stafferinger og påskrifter er et kapitel for sig, de er simpelthen helt fantastiske, jeg har ikke set det gjort bedre!

Køreegenskaberne ligner de "gamle" MO modeller, hvis hjul og strømaftagere er helt rene, kører de som en drøm! "Skurken" er efter min mening det metal hjulene er lavet af. Det gør at hjulene nærmest suger skidt til sig og så kører modellerne ikke længere fint og jævnt. Min anbefaling til Heljan er at anvende hjul der er fremstillet af en meget bedre kvalitet metal. Os der har Heljan modeller, med disse hjul kan for MO vognenes vedkomne anvende 11 mm. hjul fra Roco både med og uden hæfteringe, aksel diameteren er den samme, 2 mm. Hjulskiverne trækkes af det originale hjul og hjulskiverne fra Roco hjulene skubbes ind på Heljan akslerne. Det kan sagtens gøres uden meget andet værktøj end en skydelære, til at få den rigtige afstand mellem hjulene på akslen (14,4 - 14,6 mm. DC). Sammenfattet må jeg sige at Modellen er meget vellykket, der er klare forbedringer i forhold til 1800 MO modellen. Teknikken er den samme, derfor ønsker vi os stadig en bedre løsning på kardan og skål, sidstnævnte er tilbøjelig til at flække, Vi venter spændt på de øvrige udgaver af den "evige" MO motorvogn.

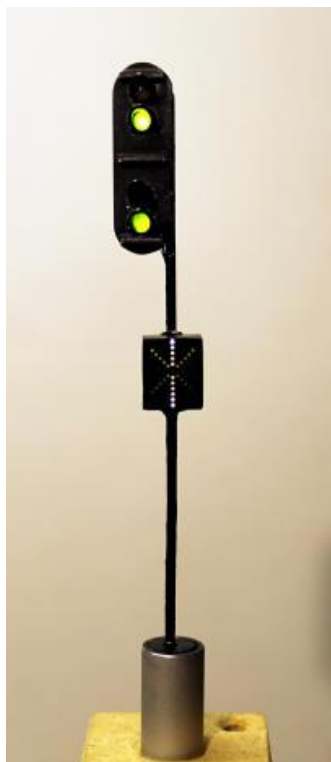


Øverst MO 581 og nederst MO 597. Sidstnævnte ser næsten lidt bar ud, uden de fine stafferinger.



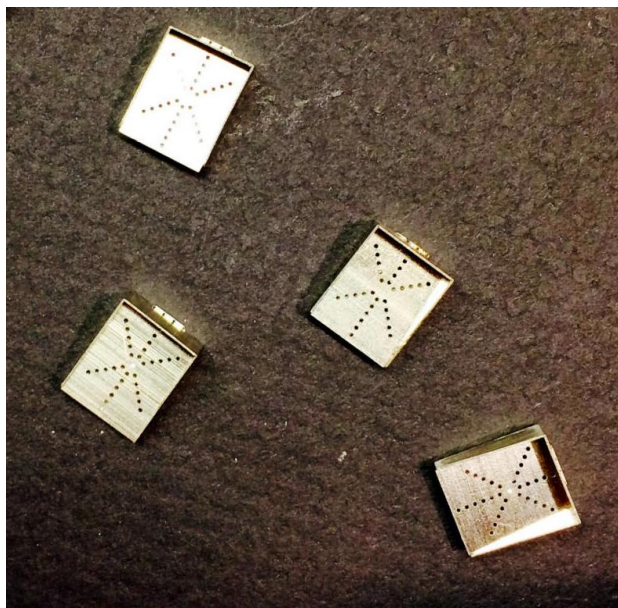
Banetjenesten

Er vel efterhånden godt kendt for de meget fine byggesæt af danske daglyssignaler, sidste nye tilføjelse er en fungerende (!) hastighedsviser til indkørselssignalet.



I signalet viser her "kør igennem, med høj hastighed" Den fine hastighedsviser giver et meget naturtro signalbillede.

Hastighedsviseren kan vise alle forekommende hastigheder, undtagen den "brækkede arm" da den kræver to rækker lys (pærer) mere i kassen, der er næppe plads til de to rækker huller, eller rettere teknik og lys adskillelse inde i den lille kasse.



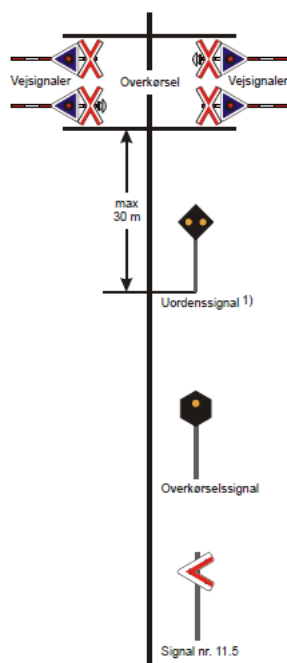
Færdigsamlede hastighedsvisere, udførelsen er særdeles fin, i ætset nysølv.

indvendigt er "kassen" opdelt i 6 lystætte rum, med en lysdiode i hvert rum, disse kan tændes / slukkes uafhængigt af hinanden og således gengive de forskellige hastighedsvisninger.: Pil ned, tidligere max 30 km/t. Nu max 40 km/t. Pil op, tidligere max 50 km/t. Nu max 60 km/t. Lodret streg, 75 km/t. eller derover. Kryds i viseren betyder i forbindelse signal indkørsel (*gul over grøn*) "Togvej uden sikkerhedsafstand" bruges bl.a. når der skal kobles til anden togdel! Kryds i viseren i forbindelse med signal "Stop" betyder "stop og ryk frem" signalet bruges når almindelig signalgivning ikke kan anvendes. Er man interesseret i en yderligere uddybning, kan man læse alt om de aktuelle regler i SR, den kan downloades fra [banedanmarks](http://banedanmarks.dk) hjemmeside. Afsnit 2. **Signaler.** skulle nok kunne dække de flestes behov!!

Et andet godt initiativ er frembringelsen af diverse skilte langs sporet på strækning og station.



Mærker for "Farlig Station" tv. Pilmærke for "Automatisk sikret overkørsel følger" th.



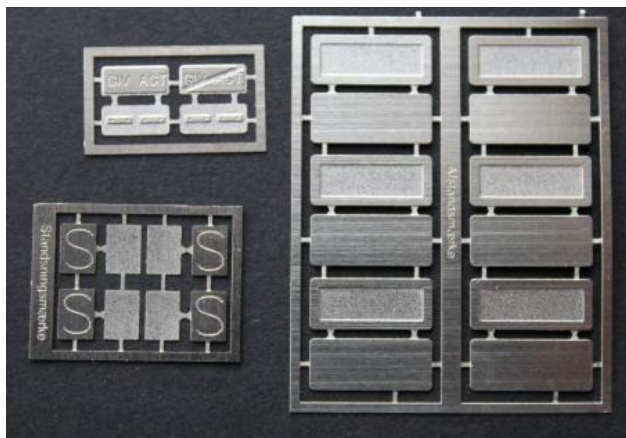
Eksempel på opstilling af diverse signaler til en automatisk sikret overkørsel.

Senest ved passage af pilmærket 11.5 skal overkørsels signalet vise "overkørsel sikret" (hvidt blink). mere i SR § 11.

Uordenssignalet og overkørselssignalet er også at finde i firmaets sortiment.

Alle viste "mærker" er lavet i ætset nysølv og består af to dele, der bukkes sammen, loddes eller limes

sammen. på bagsiden er der markeret beslag for stolpen, denne kan have mange forskellige udformninger, så der er nogenlunde frit slag for hvad man anvender.

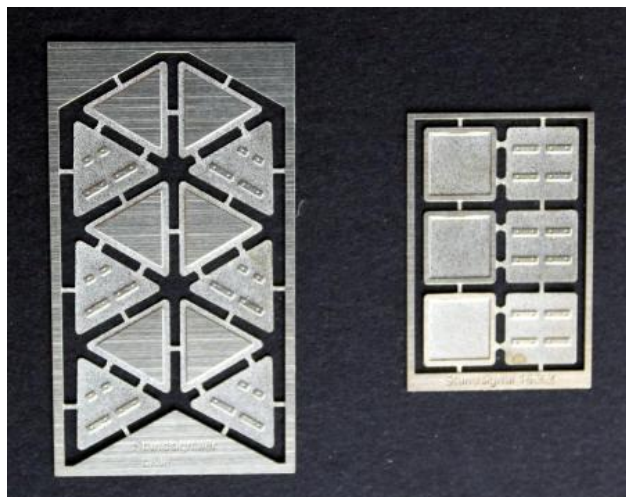


Øverst tv. er der to former for giv agt mærker, nederst tv. er det stop mærker og th. afstandsmærker til hovedsignal.

Giv Agt mærket opstilles typisk ved ubevogtede overgange / overkørsler, ved passage af mærket afgives signalet Giv Agt, en lang tone, med tyfonen. Giv Agt med en skrå streg henover, betyder at der kun skal tyfoneres Giv Agt i mørke og usigtbart vejr.

Stopmærket angiver hvor standsende tog senest skal stoppe, mærket er af gammel type.

Afstandsmærkerne angiver bestemte afstande til et hovedsignal, en meget stor hjælp til lokomotivføreren! 1. mærke står 1200 meter før signalet, stolpe med et mærke. 2. mærke står 800 meter før signalet, stolpe med to mærker. 3. mærke står 400 meter før signalet, stolpe med tre mærker.



Tavler til "standsignaler"

Den trekantede tavle anvendes til 4 forskellige underretninger.



1. Tavle sat på spidsen, baggrund gul, ingen hastighed angivet, betyder "Stop følger".



2. Tavle sat på spidsen, baggrund gul, med en hastighed angivelse påsat, betyder "Hastighedsnedsættelse følger" om 800 / 1200 meter.

om 800 / 1200 meter.



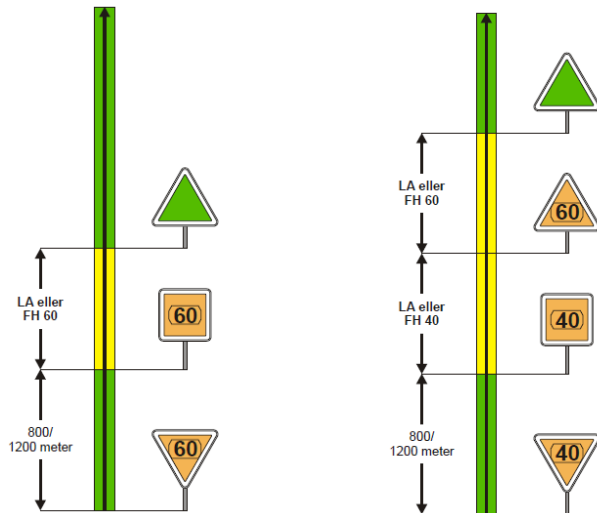
3. Tavle med spids op, grøn baggrund, ingen hastighed angivet, betyder "hastighedsnedsættelse ophævet."



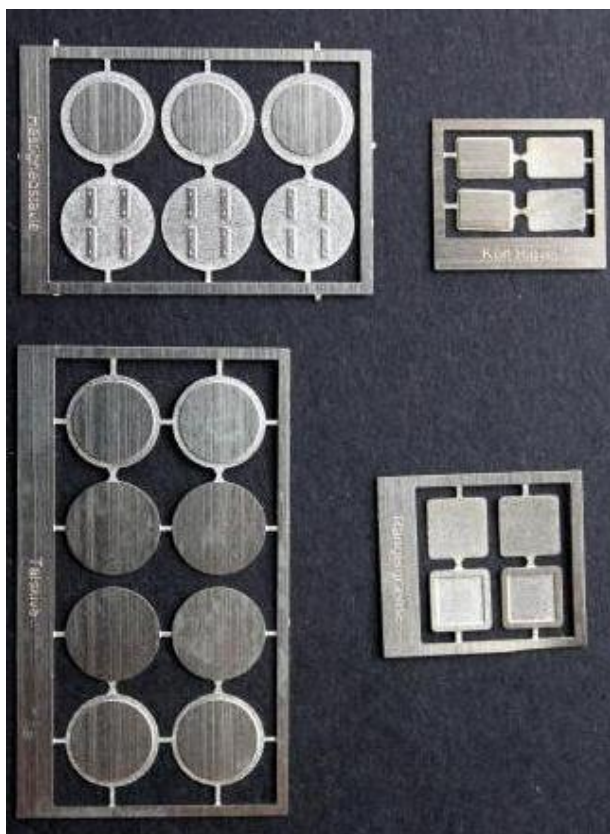
4. Tavle med spids op, gul baggrund, med hastighedsangivelse betyder, "Kør hurtigere"



Det firkantede skilt viser hvor den forvarslede hastighed gælder fra.




Principielle opstillingseksempler for midlertidige hastigheds ændringer.




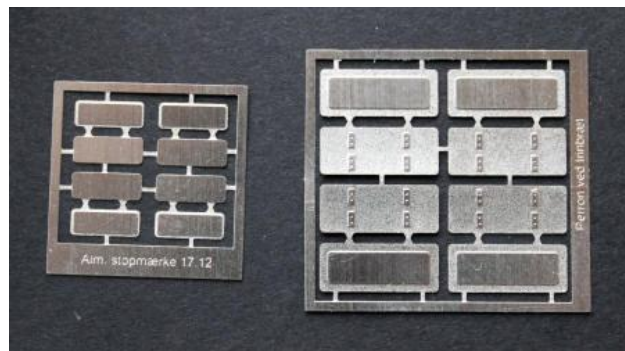
Øverst tv. er det tavlen "Stop". Øverst th. er mærket "Kort togvej". Nederst tv. tavle med nummer sad på TU signaler og angav hvilket spornummer de var gældende for. Nederst th. mærket "Rangergrænse"



Tavlen "stop" anvendes til at dække et spærret område, opstilles midt i sporet.

 Tavlen "kort togvej" Tallet angiver antal meter fra mærket til togvejens endepunkt. Mærket har ingen betydning for tog, der får signal til "afkortet togvej." Jeg mener de bl.a. stod ved depotsporene på Helgoland, dem der kunne sættes togvej til. Begrebet "Afkortet togvej" eksisterer ikke mere. (signalbilledet hedder i dag "Togvej uden sikkerhedsafstand") mon ikke tavlen "kort togvej" forsvandt samtidig.

 Tavlen "Rangergrænse" opstilles vendende ind mod stationen og det placeres mindst 50 meter før Indkørselssignalet, det er fordi U signalet ikke gælder for rangerbevægelser på stationen og derfor må rangertræk passere udkørslen i stilling stop. Det betyder at rangerbevægelser kun må passere mærket med stationsbestyrerens tilladelse.



Tv. er det almindelige stopmærker. Th. mærke for "perron ved trinbræt."



Stopmærke



Perron ved trinbræt.

Stop mærket angiver hvor standsende tog senest skal stoppe, mærket er af ny type. Mærket "Perron ved trinbræt" opstilles ved perronkanten på standsningssteder på den frie bane.



Vi slutter denne reportage fra Banetjenestens sortiment med et billede af en ældre sag, postvogn litra DP. Den er købt på Trinbrættet i Aarhus, dengang Mads Sjøner stod bag disken, det er en første udgave af sættet, bl.a. fulgte der ingen undervogn med. Sættet kan stadig købes og i dag må det siges at være komplet!

På den nyligt overståede hobbymesse, var der trods ekstrem "lavvande" i tegnebogen (min!), to ting der bare skreg på at blive taget med hjem! Første ting er en CIWL spisevogn fra [LS Models](#), med den har LS taget fat på de meget spændende blå spisevogne fra CIWL, det var med store forventninger jeg åbnede æsken med

"guldet" i, levede modellen op til forventningerne? Er detaljegraden forbedret? Står solen op i morgen? Utroligt nok er svaret et rungende ja! (selv til det med solen!) LS har igen sat nye normer for hvor fint detaljeret deres modeller er, bl.a. fremstår undervogn og bogier i en mat struktur. Om de er malet eller

plastikken, delene er støbt i, har den matte overflade, uden yderligere behandling, kan jeg faktisk ikke afgøre - men det ser meget realistisk ud! Sammenlignet med, de efterhånden aldrende, Rivarossi vogne fra CIWL er man ikke i tvivl, heller ikke selv om disse modeller stadig

er af overordentlig høj standard - der er sket meget, vanvittig meget på detalje og finish området, i de senere år - Mums!

Al den herlighed er selvfølgelig ikke gratis og sammen med en stærkt forbedret Dollar kurs har vognene taget et prishop op, på ca. 200.- kr.



Den usandsynlige smukke spisevogn fra LS Models, bliver luftet i den skarpe marts sol, skøn vogn, skøn sol!

Det næste der skete var at der blev åbnet en større æske fra [REE](#) med tre franske personvogne som indhold. Også her er der tale om særdeles flot og veldetaljeret model, der ikke vil have noget som helst problem med at indgå i

internationale tog! Skulle man ikke kende noget til REE Modeles, kan jeg anbefale en tur på deres hjemmeside (*klik på det blå REE navn*). Vognene er i øvrigt et helt studie i detaljer - de måtte med hjem!



A³ B⁵ myfi 5482.

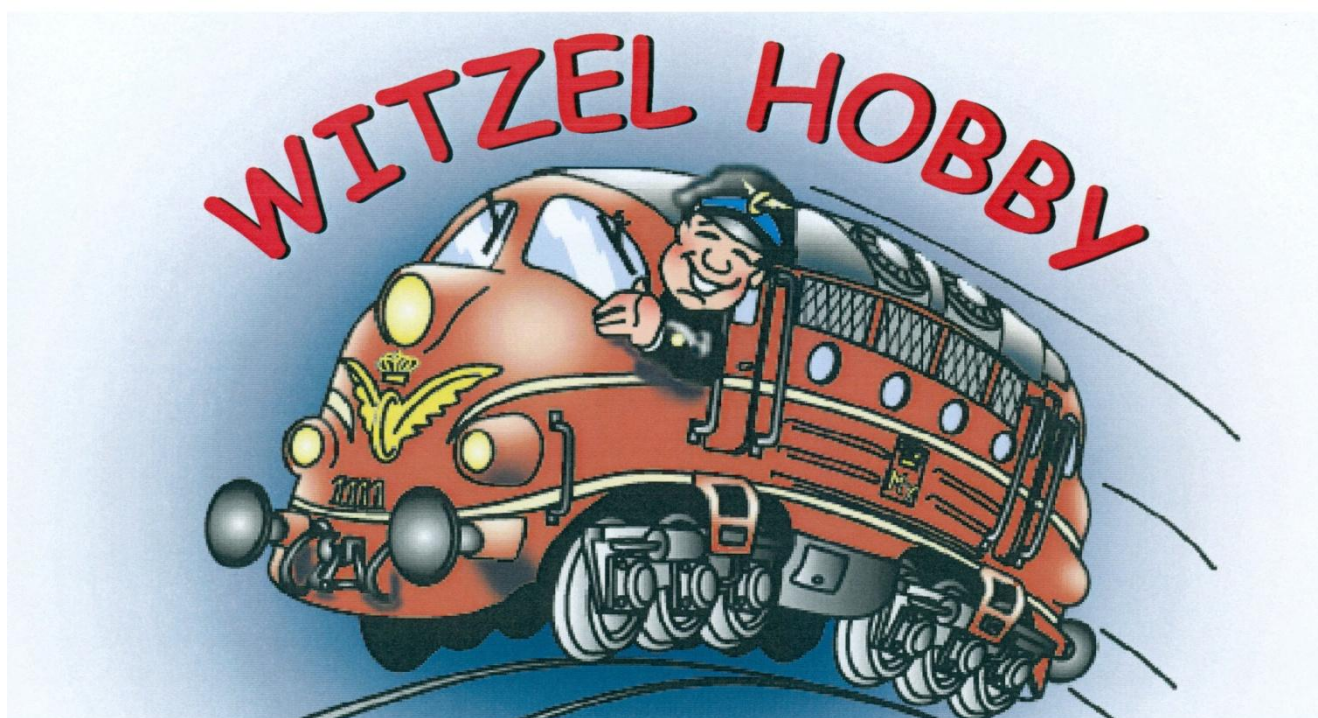


B⁸ myfi 50052.



C¹⁰ myfi 53075.

Lige siden det for længst hedengangne "Bahn & Modell" i 1989 udgav "Güterwagen" Band 1. har jeg med længsel ventet på at forfatteren Stefan Carstens skulle kaste sig over privat registrerede vogne, herunder tankvogne. Nu 26 år senere er mit ønske delvist gået i opfyldelse "Güterwagen" Band 7. handler nemlig om tankvogne, den er "kun" første bind og så vidt jeg har forstået kommer der mindst et bind mere. Bogen er på 256 sider og spækket med data, billeder og tegninger, det siger sig selv at langt fra alle tankvogne er behandlet, i så fald skulle man nok tidoble sidetallet. For mig er det en guldgrube, man finder masser af ophav til danske tankvogne. Køb den! Nyd den! Brug den!



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



DMJU Modeljernbane messe i Køge d. 25 & 26 April.
Kom og få en modeljernbane snak og se vores modeller !



**Besøg vores nye
Hjemmeside**

**Gode priser og
mange nye ting !**

Danske kvalitets modeller fra MCK. - Super god kvalitet til skarpe priser !
DSB Hbis godsvogne i en meget fin og detaljeret standard - Flere varianter !

DSB Signaler fra Banetjenesten. - Mange varianter !
Vi forhandler alle danske signaler og tilbehør. Flot og detaljeret kvalitet !

DEKAS - Super flotte dele til forbedring og selvbygning af DSB materiel !

Exatc-Train - Nye flotte Auto transportvogn - Nu til epoke 4 - SE PRISEN !

DF Modeltog - Håndbygget kvalitet og reservedele - Se mere på;

www.dfmodeltog.dk / info@dfmodeltog.dk

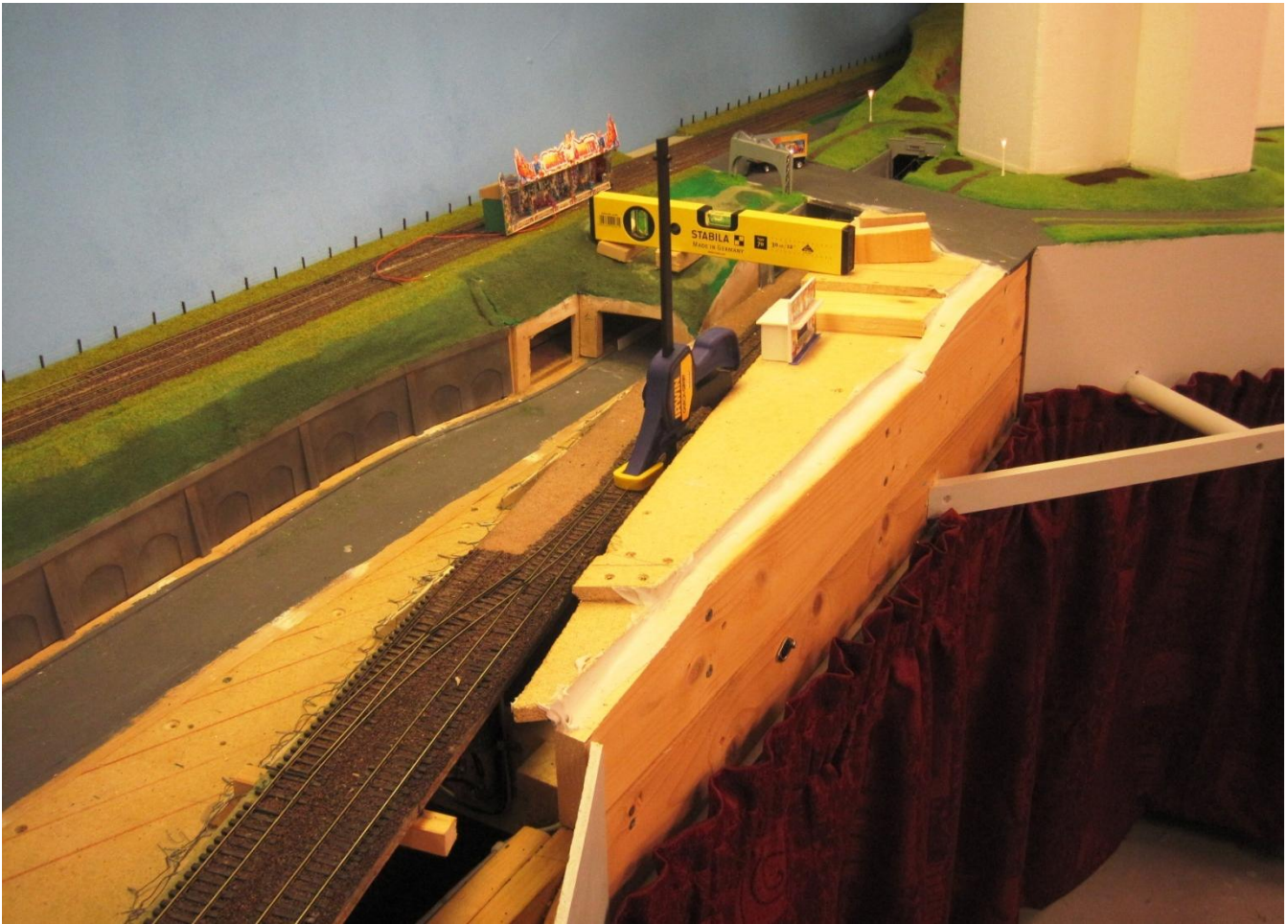
Nyt fra klubben

V. Flemming



Onsdag d. 07.01. 2015. Første klubdag i det nye år, det blev ikke den store travle arbejdsdag! Dog blev der arbejdet pænt, Henk havde udnyttet et par juledage til at fremstille diverse forlystelser og boder til "Jans Tivoli" og resultatet er at det

område der var sat af, måtte udvides en smule. Ikke for at jeg skal piske en stemning i vejret, men jeg tror bestemt, flere af klubbens medlemmer vil kunne finde "sig selv" rundt omkring i dette tivoli!



Jans tivoli ekspanderer kraftigt, det hele bliver med kulørte lamper - ikke et øje er tørt!



Det er en større opgave at få stemt og opgjort point ved DMJU-opgaven, at finde årets modeller!

Der herskede en afslappet stemning det meste af aftenen, det fik jeg ødelagt! Dansk Model Jernbane Union, DMJU, Laver hvert år en større afstemning blandt de efterhånden mange klubber der er tilknyttet unionen, om årets modeller opdelt i 5 kategorier.: 1. Trækkraft. 2. Godsvogne. 3. Personvogne. 4. Eksklusiv

modeller. 5. Tilbehør. Havde jeg vidst hvor lang tid opgaven ville tage, så havde jeg, på æresord, startet seancen "lidt" før. Bortset fra det var det en udmærket øvelse i samarbejde og til sidst kunne jeg sammen med Jørgen og Martin, drage hjem med vores resultat! - Ikke et pip om at vi var lidt tunge i optrækket, ikke et!



Nu varer det ikke længe før landskabet hænger sammen, der mangler dog stadig en hel masse bygninger bl.a. de tre højhuse fra Bellahøj!

Onsdage d. 14.01. - 28.01. 2015. Denne onsdag havde vi besøg af næstformanden for DMJU, og klubkammerat med "vores" Per i Sydkystens Ho Modeljernbaneklub, Frank Taarup. Frank faldt hurtigt ind i vores "tone" og vi havde nogle meget hyggelige timer, det viste sig at det ikke kun var nysgerrighed Frank kom med. DMJU vil udgive et hæfte, der skal deles gratis ud til folk der besøger hobby udstillingen i Køge d. 25.04 og 26.04. Vi har fået den store ære at være eksemplet på en klub tilsluttet DMJU. Franks opgave var at lave artiklen, det er meget spændende at skulle deltage i. Sidst på aftenen dukkede der en vaskægte gys op! Et af

skifterne på Sukkerkøbing blev ved med at vippe tungerne op af skiftestangen og trods adskillige forsøg endte vores anstrengelser med at skiftet blev fjernet efterfølgende onsdag. Hermed stoppede ulykkerne ikke helt, Bent kunne konstatere et ret voldsomt elforbrug på spornettet og det uden at der skulle være noget?? efter meget lang tids søgen, blev skurken fundet - et skifte hvor strøm-renoveringen ikke var lavet rigtigt (*åh nej nu igen!*) Den gamle strømlus på hjertestykket var ikke blevet fjernet, det giver kortslutning når de nye forbindelser bliver tilsluttet, tsk - tsk. Vi blev enige om at slutkontrollen måtte skærpes i fremtiden.



Aj hvor er det pinligt, se bare alle dem der vil se klovnen der må lave sit arbejde om!! Jeg havde ellers håbet det kunne gøre i al ubemærkethed - man kan vist ikke sige det lykkedes!

Et af de områder der ikke får så meget omtale her er det enorme elarbejde, der bliver udført af og under ledelse af Bent. Grunden hertil er såre enkel, meget af arbejdet er "bare" en uendelig gentagelse af det man lige har lavet og det egner sig ikke rigtigt til at blive refereret på tryk. Det gør ikke arbejdet mindre vigtigt eller stort, derfor vil der også blive samlet op på emnet, en gang i mellem.

Alle er vel klar over at hvert eneste sporstykke bliver strømforsynet, på begge poler, fra den store eltavle, det vil sige der går to ledninger til hvert sporstykke. Et sporstykke er max en flexskinne i længden, en lille meter, de mindste stykker kan være helt ned til nogle få cm. Alle har de ledninger monteret fordi alle samlinger er isolerede. Vi har stor tillid til at vi kan undgå problemer med spændingsfald, manglende

strøm m.m. når vi har været så grundige. Een ting har vi dog lært / opdaget, det har ikke udelukket "menneskelige fejl" - desværre!

Sporet i rum 3 er stort set færdigt, i øjeblikket "støvsuger" vi for fejl, kosmetiske som tekniske. Der har som tidligere nævnt været et par stykker og vi skal have fundet alle dem der er, inden der kan lægges ballast m.m. Det betyder at alle spor og sporforbindelser skal prøvekøres grundigt, især på de skjulte spor. Det er meget vanskeligere at rette fejl når der er lavet landskab.

Nu skrev jeg at sporlægningen stort set var færdig i rum 3, det er så ikke helt sandt! Der mangler en smalsporet roebane, i forbindelse med sukkerfabrikken. Den skal først tegnes ind i sporplanen, arbejdet er sat i kø på ventelisten på tegnebordet.



Hva nu! Jeg spurgte jo bare om du brugte gips til at holde din fine frisure!

Onsdag d. 04.02. 2015. Vores spisebord har hidtil uanede anvendelsesmuligheder! Endnu en onsdag hvor brødrene Gips tumlede hemmelighedsfyldte rundt, hvor høje er vores bordben? På ingen tid havde de fremstillet 4 høje ben. Vi blev alle beordret til at fjerne vores rod fra det ene spisebord, det skulle de altså bruge! Med et var bordet blevet betragteligt forhøjet.

Nogen er nødt til at stå op og dinere - blev der sagt. LT blev udpeget til frivillig og hele arrangementet skulle gøre det muligt at lægge ballast, plante græs m.m. på en nogenlunde bekvem måde, helt inde ved bagvæggen. "Konstruktionen" viste sig ganske solid og god at arbejde fra og takket være en heroisk indsats fra de implicerede, kunne alle sidde ned og spise!



Bemærk venligst den kreative opbygning af bordbensforlængelsen, ret betryggende ikke sandt! LT er ved at stålsætte sig til at bestige "konstruktionen"



Så er vores "helt" i aktion, næste foto viser området der skulle landskabeligt behandles!



Sukkerkøbings computer under opsætning, vi skal åbenbart også have netværk på disse PCer, da der ikke lige uden videre kan overføres nødvendige programmer på anden måde!

I rum 3 sker der også store ting, der er fuld gang i monteringen af sporskiftedrev, en del af dem er særligt besværlige at montere, det skyldes at der ikke er plads til Cobalt drevene når der er spor neden under og derfor må vi lave et særligt træk så drevet kan monteres hvor den fornødne plads er tilstede. Knud har opfundet et smart træk, men det giver altså lidt ekstra monteringsarbejde. Det defekte skifte er nu byttet ud med et andet og der er ikke fundet

flere renoverede skifter med fejl. Vi mangler stadig en gennemgang for tekniske og kosmetiske fejl af hele spornettet. Det kommer sammen med en omfattende testkørsel på alle sporene, Denne testkørsel er nu rykket et stort skridt frem, i det Sukkerkøbing har fået sin computer til styring af skifter og sikringsanlæg sat op, nu kan alle monterede og tilsluttede skifter i princippet betjenes, igen en god og oplevelsesrig klubaften!

Onsdag d. 11.02. & 18.02. 2015. Lidt mere af det hele! så enkelt kan de to onsdage beskrives, for det er det der er foregået. Ind imellem har vi afholdt vores ordinære generalforsamling, lørdag d. 14.02. mere herom andetsteds.

I afdelingen for "tegneri" er planen over Valleby station, nu blevet færdig, for så vidt vi taler om spornettet, mange detaljer mangler, men det må vente da jeg skal have lavet et nyt sæt tegninger til rum 4. skjult som synligt spor. Byggestart i rum 4 ligger inden for en overskuelig fremtid!!



"Nu skal i bare se her bette børn!" Som i kan se er "stokke-metoden" ikke helt afskaffet, omend dog noget decimeret! Jeg er i fuld gang med at sælge mit oplæg til den "rygende hob" - om det lykkedes?

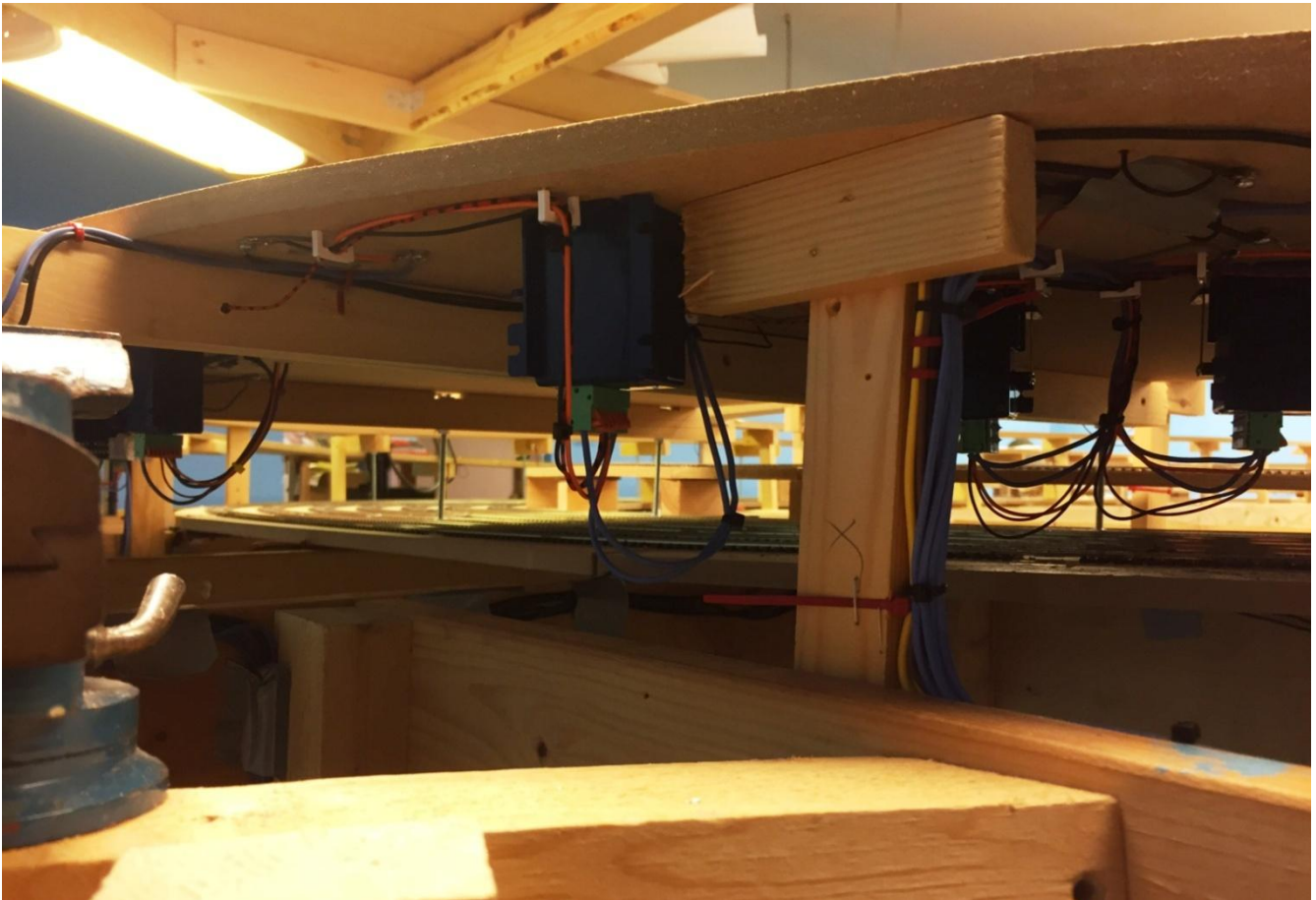
Jeg er ganske tilfreds med sporplanen til Valleby, ud over at den illuderer en storby station ganske godt, er der "bygget" en del "wauw" effekter ind i stationen, som jeg har store forventninger til. Et er hvad jeg synes, men hvad mener de øvrige medlemmer? Der blev kaldt til byggemøde og efter en gennemgang af tegningen, kunne man godkende projektet, med plads til eventuelle småjusteringer.

I forbindelse med at tegningerne til skjult og synligt spor i rum 4 skal "spejlvendes" er Henk kommet med en god ide, godt nok en der lige skal afprøves med hensyn til vores spormæssige ønsker i det rum. I al sin enkelthed går det ud på at vi bygger en 50 cm dyb garderobe / opbevaringsreol på væggen ud mod gangen. det vil give plads til alt vores overtøj og en meget stor del af det værktøj / diverse materialer der PT er i rum 7. Det betyder 50 cm mindre til at lave modelbane på! For den synlige del er tabet af

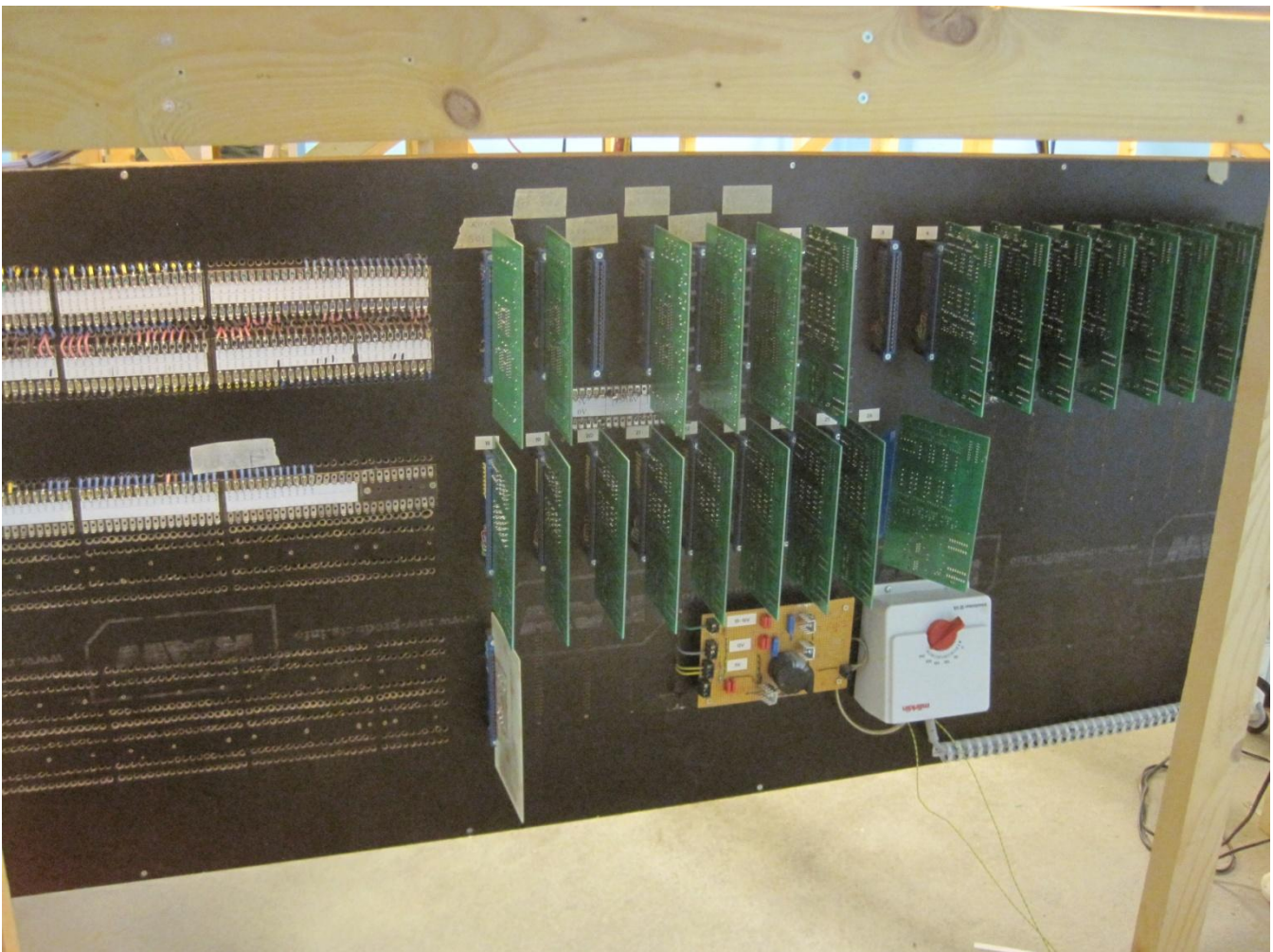
mindre betydning. For den store skjulte station har det større betydning, jeg tror dog at det med finjustering af spornettet og tegning, stadig kan lade sig gøre og at vi får rigelige spornlængder på stationen - så min opgave står helt klar!

Der er blevet monteret en masse drev under Sukkerkøbings spornet, mange af dem har en specialfremstillet (af Knud) trækstang. Alle drev er blevet afprøvet og der er stadig kun fundet et defekt skifte, dette er blevet skiftet (!) ud. Sporfolkene er dog ikke helt færdige med at lægge spor i rum 3, Sukkerfabrikken har et vidtstrakt (!) smalsporet skinnenet, der skal konstrueres så snedigt at tilskueren vil se et træk med fyldte vogne køre ind til aflæsning og minsandten om ikke (et andet træk, magen til) det vi komme ud igen med tømte vogne.

Den største kunst i det bliver jo nok at få spornettet foldet ind i det andet spor, der er der i forvejen!



Et kig ind under øverste etage, der hersker en streng orden!



Hvert evigt eneste sporafsnit, stort som småt, har sine fødeledninger trukket til de mange loddeflige, øverst til venstre. Tavlen er rum 3 elektriske hjerte.

GENERAL FORSAMLING.

Referat fra den ordinære
generalforsamling, lørdag d. 14. februar
2015.



1. Klubbens ordinære generalforsamling afholdtes lørdag den 14. februar 2015 i klubbens lokaler i Karlemosen.
2. Der var fremmødt 12 medlemmer.
3. Generalforsamlingen begyndte kl. 11³⁴, og den første handling bestod i at udnævne Henk til ordstyrer og LT til referent. Begge valgtes uden modkandidater.
4. Ordstyreren takkede kort for valget, hvorefter han konstaterede, at generalforsamlingen var lovligt varslet i overensstemmelse med vedtægterne, og at den var beslutningsdygtigt med de 12 fremmødte medlemmer. Ordstyreren kunne også konstatere, at der ikke var indsendt forslag til forsamlingen.
5. Formanden fik ordet for sin beretning om årets gang i klubben. Heri

redegjorde han for, at det havde været et godt og produktivt år. Klubben havde fået sin historiske kontekst, en fin sporplan, som banebørsterne havde arbejdet godt med for at få opbygget. Han fremhævede også vores gode kok, der sørger for, at vi ikke sygner helt hen, især til jul. Landskabsfolkene for de fine og meget synlige fremskridt, og Bent som har udlagt kilometervis af kabler. Der rettedes også en varm tak til kassereren for sit nidkære arbejde! Dernæst omtalte formanden årets indvielse af anlæggets første del og den imponante "Lillebæltsbro". Indvielsen skete i nærværelse af adskillige honoratiories, der var med til at kaste glans over begivenheden, og gøre det til en god dag i klubben.



Der arbejdes koncentreret.

I år har vi udnævnt klubbens andet æresmedlem, idet Michel fortjent udnævntes til æresmedlem for sit store og mangeårige arbejde med at få klubben etableret og gjort til det, den er i dag, hvilket ikke mindst skyldes hans indsats.

Klubben vil gerne vokse, og den har i den anledning haft kontakt med "Køge Dagblad", der bragte et indlæg om klubben, og en hvervekampagne med flyers gennemførtes, hvilket indbragte to nye medlemmer. Vi er alle klare over, det ville være sundt for klubben, om den kunne tiltrække nogle yngre medlemmer.

Årets beboerdag var igen en succes og det skønnes at mindst 50-60 beboere lagde vejen

forbi den dag. Næste år skal vi ikke have Terrine au Saucisse a la Suède.

Formanden måtte konstatere, at økonomien er og har været anstrengt i løbet af året. Det vil kunne få nogle konsekvenser for aktiviteterne i år, men vi håber alligevel på fremdrift gennem sparsommelighed og effektive budgetter. Bestyrelsen leder aktivt efter sponsorer, og bl.a. SEAS er kontaktet i den anledning, og der er ansøgt om en portion på kr. 10.000.

Formanden fortsatte sin gennemgang med nogle betragtninger om at få etableret et bedre samvirke, når der bygges rundt om på anlægget. Her måtte især landskabsgruppen stå lidt for skud, mere herom under eventuelt.



Bagefter blev der spist vores berømte Svellegryde!

Færgebyggeriet blev berørt, og formanden insisterede på, at færgebyggeriet også henlægges til klubben, der har meget store forventninger til det. Det er meningen, at færgen engang gerne skal blive til en af vores medlemsmagneter. Men, øvrige medlemmer bør også få mulighed for dels at følge byggeriet dels at medvirke og kommentere.

Formandens beretning blev taget til efterretning.

6. Kassereren kunne herefter konstatere, at der i 2014 regnskabet var et

mindre underskud på kr. 1300,-. Årsagerne til det opståede underskud skyldes to ting: 1) høj byggeaktivitet og 2) ikke mindst afbetalingerne på at lån hos boligselskabet. Heldigvis udløber lånet i løbet af første halvår i år, så det giver en smule luft i budgettet for 2015. Heldigvis for det.

Regnskabet godkendtes.

7. Generalforsamlingen besluttede, efter indstilling fra bestyrelsen, at fastholde et uændret kontingent.

8. Der var ingen indkomne forslag.

9. Dernæst skred ordstyreren til den vedtægtsbestemte valghandling af bestyrelsesmedlemmer. Det var blot kassereren og bestyrelsens suppleant, som var på valg. Begge, Michel og Flemming, genvalgtes efter et par misforståelser vedrørende opstillingen. Bilagskontrollanten genvalgtes for yderligere en periode på eet år.

10. Punktet "Eventuelt" blev generalforsamlingens største punkt. Det første indlæg drejede sig om færgens bygning, som nævnt i formandens beretning. Martin afleverede et skriftligt partsindlæg (ej vedlagt), der redegjorde for, hvorfor han var imod/havde vanskeligheder med bygning af færgen i klubbens omgivelser. Diskussionen mundede ud i, at bestyrelsen finder et kompromis med Martin, der går ud på, at færgen medbringes fra tid til anden, og at de øvrige medlemmer, som ønsker det, kan inddrages i processen.

Aktion: Bestyrelsen.

11. Ønsket om oftere byggemøder blev også rejst af formanden. Dialogen var fyldig og engageret, men kort berettet bundede den i et ønske om, at der gennemføres flere byggemøder, der sikrer, at alle medlemmerne kan følge og influere på de igangværende byggeopgaver. Specielt drejede diskussionen sig om landskabsbyggernes muligheder for fremsyn, så alle kan være med i planlægningen i ønsket omfang, og så misforståelser undgås.

Aktion: Bestyrelsen.

12. Rengøringen i klubben blev ivrigt diskuteret, idet flere medlemmer ønsker synlige opstramninger på dette felt. Der blev gjort opmærksom på, at oprydningen, som er en af forudsætningerne for en effektiv rengøring, skal forbedres. Der skal fremstilles diverse beholdere og aflæggeplads, så dette formål nås. Dernæst skal rengøringsarbejdet systematiseres, så det sikres, at det bliver gjort. Sådan er det ikke nu.

Aktion: Bestyrelsen.

13. Allersidste punkt var en synliggørelse af klubben udadtil. Det blev anført, at muligheden for at beboerne kan se, når klubben er aktiv, bør etableres ved skiltning, og at der afsættes en månedlig åbent-hus-dag, så flere får muligheden for lettere og oftere at komme i kontakt med klubben.

Bestyrelsen er klar over situationen og arbejder på forbedringer.

Aktion: Bestyrelsen.

14. Herefter kunne ordstyreren spørge, om der var flere emner eller forhold, man ønskede behandlet på generalforsamlingen, og da det ikke var tilfældet, kunne han afslutte årets generalforsamling med at takke for god ro og orden. Generalforsamlingen sluttede kl. 13¹⁸.

Herefter kunne vi indtage en velfortjent *Terrinne des Traverses au Chemin de Fer avec Saucisse et Légumes*. Men, der var ingen dessert for andet år i træk!

LT.

Onsdag d. 25.02. 2015. Da jeg har været lidt i tidspres, har jeg lokket Martin til at lave Nyt fra klubben de næste par gange.:

Denne onsdag var vi 8 medlemmer i klubben. Bent, Jan, Henk, Flemming, Jørgen, Martin, Michel og Per. Da vi kom ned i klubben, så var Madsen den første der gik på toiletter, og kom hurtig ud igen, føj hvor der stank af rådden kloak. Jan mente at det måske var fordi der ikke havde været nogen derude siden sidste onsdag. Der på gik Flemming derud, om han havde en sart næse ved jeg ikke, men der blev i hvert fald lavet en spand sæbevand med salmiak i. Og så blev der gjort noget ved lugten og snavset i vask og toilettet. Henk var i fuld gang med at hjælpe Bent med at få nogen "nye brugte" pc'er til at virke, de skal bruges til at betjene stationerne på anlægget. Bent havde nogle problemer med noget elektronik der ikke virkede på anlægget, men intet fejlede når det ikke var sat til.

Kokken gav sig i kast med at lave en udgave af Danmarks bedste kringle "ifølge Søren Ryge", vand, gær, margarine, æg og sukker satte jeg til hævning i en skål i 30 min. Der var vist i første omgang ingen i klubben som blev nysgerrige på

hvad jeg havde gang i. I mellemtiden sleb jeg lidt på færgebunden, som jeg så bagefter støvede af. Inde i rum 1, lagde jeg et stykke afdækningspapir på gulvet, hvor jeg gav færgebunden det første lag Motip Spray filler, En spray spartelmasse - den fik et pænt jævnt lag. Herefter gik jeg tilbage til min kagebagning, ingredienserne var nu godt hævet op. Hvorefter jeg blandede 450 - 500 g. hvedemel i, det var lidt af et snasket arbejde, i den forbindelse ville jeg gerne have haft min Kenwood røremaskine, men gad ikke slæbe den med fra Slagelse.

Imens jeg stod med dej i hænderne, dukkede Michel op, som i første omgang troede at jeg lavede dej til brød, men det var ikke til brød. Henk lurede også på hvad jeg lavede. Nå men jeg fik gjort det færdigt, og den sidste der dukkede op var Per - han var også nysgerrig. De fire kringler blev lavet færdige og stillet til efterhævning. De 2 af dem blev lavet med remonce og rosiner, og de andre to blev lavet med marcipan smør masse. Nå men nok om mit kagebageri til de lækkersultne munde i klubben. Madsen arbejdede også denne onsdag med strøm, der skulle sættes lyskasser i

tilfældige vinduer i nogle af husene bag ved Nørrebro station til rum 5, der var noget der ikke virkede! Han kunne bare ikke forstå det, for han havde møjsommeligt siddet og loddet sort på sort og rød på rød. Flemming forsøgte at hjælpe ved at spørge om Madsen havde prøvet at måle med et multimeter om der var strøm til lamperne, Bent forsøgte også, spurgte om et eller andet som vi andre og Madsen ikke havde

nogen forstand på. Han blev opfordret til at tjekke det han havde lavet, om der ikke var noget der kortsluttede, men her var der ikke nogen fejl. Til sidst var der et klogt (?) hoved der spurgte Madsen om han havde husket at tænde for strømforsyningen til lamperne. Men næh, hvorfor skulle det nu også være nødvendigt? Jeg skal hilse og sige at Madsen var tosset på sig selv og vi andre drillede ham.



To steder hvor der gik "kage" i forløbet! Heldigvis på hver sin måde og begge steder blev "problemet" Løst!



Flemming tegnede på sporplanen for rum 4. Det er blevet besluttet at gøre plads til et garderobeskab / reolvæg, 50 cm dyb, i rum 4, op mod væggen til kældergangen. Selve bordrammen bliver 50 cm. kortere, som følge af garderoben. Da hele sporplanen i forvejen skulle "spejlvendes" i forvejen, er der ikke meget ekstra ulejlighed, i den ændring. Efter kagerne var kommet i ovnen, gik jeg ned i rum 1 og hentede færgbunden, og viste den til

de andre. Der var lidt slibearbejde forude, men først efter at vi havde spist. I mellemtiden var kringlerne ved at være færdige, de blev taget ud af ovnen, lagt på et par fade så de kunne køle af. Straks var der nogle medlemmer, som blev lidt småsultne, de troede at vi skulle have kage før aftensmaden - men den gik ikke! Nu ovnen var varm, blev de 2 alufoliebakker med lasagne sat ind, det tog godt en time. I ventetiden blev der lavet tilbehør til lasagnen og dækket bord.



Som med alt andet, bliver der gået til opgaven med stor seriøsitet!

Kl. ca. 18:30 var maden klar. Og der blev kaldt sammen til aftensmad. Lasagnen var så god at flere roste den, blandt andet Henk kunne godt lide den. Og Flemming roste den bønnesalat som blev serveret til, men den var ikke blevet helt som jeg havde regnet med, den var klasket lidt sammen og var mere marineret på en måde. Det viser sig at det skulle være serveret kort tid efter den blev lavet. Nå men bedre held en anden gang.

Da vi havde spist, ryddede vi af, Flemming, Jan og Vist nok Per vaskede op, imens de gjorde det, så gik jeg i gang med at slibe færgbunden, den blev glat som en barnerøv. Jan og Henk var overrasket over hvor godt det blev med den sprayfiller. Der var bare lidt der skulle spartles igen, og derefter slibes på ny før den får anden

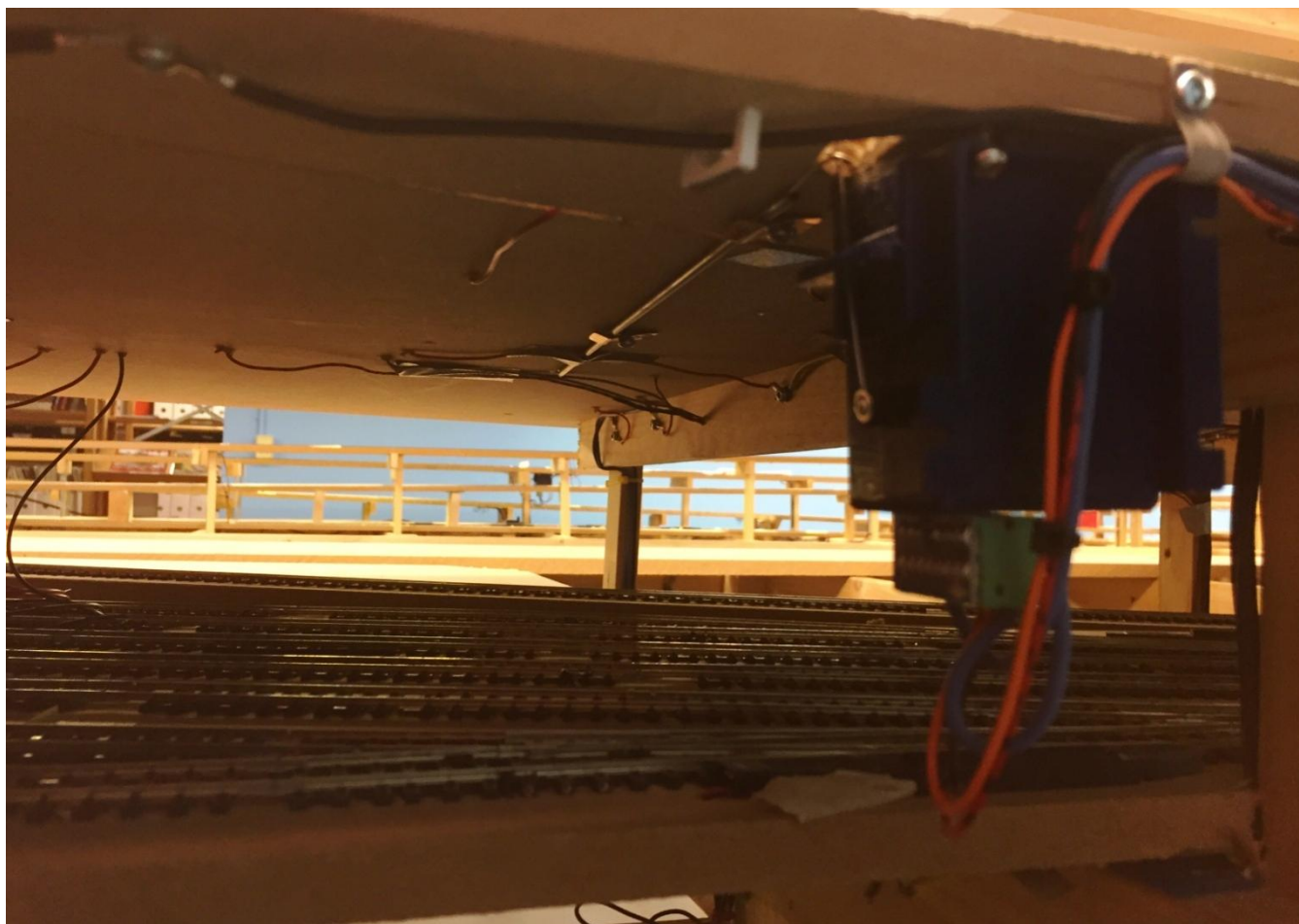
omgang spray. En god times tid efter aftensmaden, blev der så spist kage. Per valgte dog at tage hjem efter der var vasket op, så han fik ikke noget! Det var ikke alle der var lige hurtige til at opfatte at der nu var serveret kage. Madsen opdagede det først da der næsten ikke var mere tilbage og hvis der var rosiner i, så skulle han ikke have noget. Der var lidt tilbage med marcipanmasse, så det fik han et stykke af. Jeg troede ellers ikke Madsen var til søde sager som kage og den slags. Klokkeren nærmede sig "skrupaf" tid, og der var som altid kun Flemming, Jørgen, Jan og mig tilbage.

Onsdag d. 04.03. 2015. Denne dag var kokken ikke med i klubben, og der blev sikkert spurgt til hvor Flemming og Jørgen havde gjort af Martin.

Men sagen var at jeg havde fået en ansigtslammelse tirsdag eftermiddag. Onsdag fik jeg en tid hos en speciallæge om eftermiddagen, jeg måtte ringe afbud til Flemming ved middagstid, og fortælle at jeg havde fået en ansigtslammelse – hvortil Flemming svarede ”føj for pokker” det havde han prøvet 3 gange. Lægen jeg skulle til bor i Ringsted, det er jo halvvejs til Ølby. Så min mor, der kørte for mig, var så venlig at køre mig i klubben. Da jeg låste mig ind, var det første jeg kunne høre, Jan sige; ”det er sikkert Michel der fumler med nøglen” men det var ikke Michel. De fleste havde jo fået af vide fra Flemming at jeg ikke kom, eller han havde ikke fået sagt at jeg måske ikke kom. Så den første var Madsen der sagde ”hvad fanden,

hvordan er du kommet herved? Har du taget toget” og så gik snakken, Flemming kiggede på mig og sagde, at det der kunne han jo godt genkende.

Straks efter blev der spurgt om hvornår det kage var til – en kasse med onsdagssnegle fra guldbageren, fordi før jeg fik den lammelse tirsdag aften, havde jeg bestilt morgenbrød til mig selv via kringleekspresen og der skulle købes for over 150 kr. for at jeg fik det leveret, og så kunne jeg jo passende give kage (*vi takker*) i klubben. Kagen var enten til nu her eller til efter aftensmaden, jeg måtte dog have en kniv og gaffel da jeg ikke kunne bide af en hel snegl og have et sugerør i min sodavand. Efterhånden så dukkede Per, Michel, LT og Ole op.



"Underverdenen" i rum 3. Vi kigger på Knuds meget fine løsning på "fjern-drev" til de overliggende skifter!!

Maden var denne dag overtaget af Knud og Flemming, da jeg ikke rigtig syntes jeg var arbejdsdygtig. Min næse rendte og øjet var stadig generet. Og jeg må sige at det klarede Knud og Flemming ganske udmærket. Jeg havde på forhånd aftalt med Flemming at de kunne hente kurven med maden ved min dør, så de alligevel kunne få biksemad, selv om jeg måske ikke kom og maden var ganske udmærket. Vi var 10 til aftensmaden, alligevel blev der levnet kød - jeg fik med hjem igen. Flemming, Per og LT tog opvasken, Ole og Michel kiggede på budget.

Til sidst satte vi os og spise kage endnu en gang, det var resterne fra sidste ude, så jeg havde taget ud af fryseren og lunet i mini ovnen. Da kl. var 21:30 var vi – Flemming, Jørgen, Martin og Jan - de sidste der kørte hjem. Vi skulle ind forbi Jørgen Falster Nielsen, efter noget tilbehør. Han havde en bygge-kammerat på besøg. Flemming og Madsen blev også budt på en dejlig stor mørk øl. Det tog en rum tid inden vi kom videre og hjem. Klokken var midnat da jeg kom hjem og gik på hovedet i seng.

Slut på den dag.

Onsdag d. 11.03. 2015. Denne dag skete der ikke det helt store i klubben, vi var ikke så mange. Madsen og Martin var de første i klubben, kl. 13:40. Dernæst kom Henk som blev overrasket over at vi allerede var kommet, men som Madsen sagde, vi skulle jo ikke vente på Flemming i dag, så vi kunne ligeså godt køre tidligt herved.

Henk havde en ny bygning med "Københavns elforsyning", der lige skulle tjekkes op på om

den passede til det andet - desværre fik jeg ikke nogen billeder af den. Derefter kom Bent, der var kommet tilbage fra sin tur til England.

Efter lidt snak gik han ned i rum 7 og "rodede" med sin strøm/elektronik arbejde til rum 3 og 4. Henk og Jan arbejdede videre på landskabet i rum 5, dog havde Henk glemt sin limpistol derhjemme, så imens Jan borede huller til plankeværk / hegn, kørte Henk i byggemarked efter limpistol og lim.



Hvad Martin ikke fik, iler KMK Læserservice straks til assistance med, "Københavns Elforsyning"

Jeg gik stille og roligt i gang med aftensmaden, der var jo rigelig tid til at få skrællet de 12 bagekartofler, 4 store gulerødder og løg, samt skåret kødet ud. Undervejs kom Jan, Michel, LT og Per. Ole var træt og udmattet efter en hel dag i skoven – vist nok med økse eller med motorsav - så han kom ikke. Menuen denne onsdag stod på Gullasch med kartoffelmos. Der var næsten bare for lidt kartoffelmos og for meget sovs med div. Men jeg tror nu alligevel at alle blev mætte, også Henk der ikke havde regnet med at skulle spise med, men maden var tidligere færdig end forventet. Dog måtte Henk lidt på fiskeri, som Madsen udtrykte det, ingen løg og champignon men gulerødder kunne han til nød spise sammen med kød og sauce. Det andet fik vi andre glæde af.

Vi var 8 medlemmer til aftensmad, da den var indtaget, kørte Henk, han skulle til et eller andet møde et andet sted, hvad ved jeg ikke. Madsen, Michel og LT vaskede op da vi havde spist. Og næst efter Henk, kørte Per hjem. Der var ikke så

meget aktivitet at blive i klubben til, så Michel og LT valgte også at tage hjem, der var vist boldt i "fjernereren." Så blev vi enige om at så kunne vi også lige så godt sætte kursen hjemad. Så da kl. var 21, forlod Martin, Madsen, Bent og Jan også klubben. Det var så den dag.

Onsdag d. 18.03 2015. Så er det atter onsdag og hvilken onsdag! Københavns Elforsyning har overtaget ansvaret for bydelens elforsyning. Det har straks affødt en "grumme historie". Garvede læsere af Nyt fra klubben, vil kunne huske den uhyggelige historie om "Henkestenen." Denne mystiske sten har i øvrigt fået sin skæbne beseglet, vedvarende rygter går på at det stedlige efterretningsvæsen indfangede stenen og fik den indstøbt i det ene fundament til Bellahøj husene!!! En del vil også huske lokomotivfører Fidibus, den nidkære, men lidt enfoldige tjenestemand. Han (*Fidibus*) opsøgte mig stærkt oprevet denne onsdag for at fortælle om sin grufulde oplevelse sent tirsdag aften.:

Fidibus havde (*nok engang*) gjort sig uheldigt bemærket over for lokomotivmesteren, som straf fik han æren af den lange aftentur, med 8 omgange Nørrebro - Valleby, på S toget. Den tur gav Fidibus god tid til at tænke over tingene, faktisk kedede han sig så meget at han begyndte på at glo uhæmmet ind ad folks vinduer. Ikke nok med det, han begyndte på at knipse løs med sin nye Kodak Instamatik foto maskine. (*det er tilladt at se grimme billeder*)

På den sidste omgang, på vej ind på Nørrebro station, smed toget pludselig luften - det var der en ganske god grund til. Fidibus havde tabt dødmanden. for netop som han knipsede det sidste billede mod to vinduer, der var klart oplyste, gik det op for ham at han havde været vidne til mordet på en ung kvinde, der blev skudt af en fæl forbryder! Stærkt rystet fik han samlet luften op og løst bremsen, så han kunne køre det sidste stykke ind til perronen. I bar befipelsen tørnede han ind i sporstopperen,

med det resultat at den eneste rejsende i toget trimlede omkuld og fik en blodtud! Sikken ballade! Den blev ikke mindre da Fidibus måtte ringe til Mester og fortælle hvad som var hændt. Politiet kom straks (*det var tider dengang*), de beslaglagde "Kodakken," for billedet var et vigtigt spor! Kriminalkommissær Henkel tog sagen meget alvorligt, stakkels Fidibus måtte kæmpe hårdt for sin uskyld.

Den tragiske historie ender indtil videre her, den efterlader en masse ubesvarede spørgsmål. Hvorfor skulle den unge kvinde dø? hvorfor skød den fæle forbryder hende? Hvad lavede de på elværket på den tid? Hvad gør de på vores anlæg? Hvorfor fotograferede Fumlesen i buldermørke? Tager nogen strøm på os? Er Bent rodet ind i sagen? - er Jørgen? Hvorfor skal vi vente til næste nummer for at få svarene? - Der ikke noget at sige til at den hårdt prøvede kriminalkommissær Henkel fik en voldsom hovedpine.



Fumlesens pletskud (!), hvordan jeg fik fat i billedet? Tjaaeee! KMK Læserservice, sidst med sidste nyt!

Det er store forhold det her, også denne gang er der en rapport fra "madsnedkeren".:

Denne onsdag ankom vi kl. ca. 15⁰⁰, til stede i klubben var Bent, der lå inde på gulvet og var ved at lave et eller andet med et rullebord. Henk og Jan sad i rum 7 men arbejdede også på landskabet i rum 5. der blev snakket. På

klubbens pc var der noget som ikke virkede, mener det var en Adobe eller Java, den fixede Flemming lige. Jeg gik i gang med aftensmaden, den stod på rugbrød og div. pålæg. Først smed jeg en bag-selv leverpostej i ovnen i et vandbad. Dernæst lavede jeg frikadellefars og satte den skål på køl en times tid.

Madsen sad igen og arbejdede på de huse som Henk havde bedt ham om at bygge om, det er et lidt besværligt arbejde som Madsen er sat på. Der er her tale om huse der allerede er bygget færdige, og så ville Henk have Mansardtag på de midterste boligblokke. Nu mangler der vist kun 2 huse, så er han færdig. Imens jeg knoklede

videre med maden, dukkede først Michel og derefter Knud op, og senere kom LT også. Der blev lavet mørbradbøffer med bløde løg, lune frikadeller, champignon og bacon til leverpostej, som blev sat ind på bordet, til stor tilfredshed - folk blev vist lidt sultne, men klokken var kun 16:30.



Projektet som Bent lå på ryggen for!



God mad, gør sjælen glad - det ser sandt ud!

Der blev lavet Skinkesalat med kødhakker af rullepølse, hamburgerryg og spegepølse med mayonnaise, og hakkede agurk, tomat og løg i tern. Æggesalat til sildene med æg, asier, mayonnaise og karry. Imens jeg lavede æggesalaten færdig, så fik jeg lokket Knud til at stege fiskefileter i olie.

Tiden nærmede sig spisetid, der blev dækket bord, alle kom og satte sig og der blev spist aftensmad - som afslutning på det måltid var der ellers planlagt en ostemad. Jeg havde taget den gode gamle ost (*kun lidt lugtende*) frem fra

køleskabet, men den viste sig at være muggen, så den blev droppet, til (*meget*) stor ærgrelse for flere. Madsen var som sædvanlig påståelig, og mente at man da bare kunne skære muggen væk. Men den gik ikke, man skal ikke spise noget som er muggent, eller ikke er godt længere. Hvem husker ikke Madsen og det glas asier der ikke så, eller var, særlig gode ud mere. "Kom her med dem og lad mig smage - nej fy fjøj, de er for gamle". Vi er skam flere der har prøvet at forklare Madsen at man ikke skal spise noget med mug på.



Så er der dømt "køkkentjeneste" til de udvalgte, synd man ikke kan se glorien!



Jørgen på vej ind på "Madsens plads" endnu noget loddearbejde venter.

Efter aftensmaden, blev der skyllet af og vasket op, der deltog vist nok både Flemming, LT og Michel. Det var meningen at jeg skulle have ordnet komfuret, men gryden (*olien*) som fiskefileterne var stegt i, var endnu ikke blevet kold. Så det måtte vente, jeg tror nok at Knud ordnede det for mig, så tak for det Knud.

Der var stadig noget lodde arbejde inden under bordet til Madsen, tilslutning af gadelamper. 4 ud af 5 lamper kom til at virke, den femte måtte Madsen lave om, Jan opfordrede ham til at skille

noget af det ad og lodde dem sammen igen, det tror jeg hjalp for der kom lys i lampen. De første som forlod klubben var Bent, som vist nok skulle til badminton og dernæst Henk som kørte hjem. Og ja, herefter blev der faktisk ikke lavet så meget mere i klubben den dag, Flemming tegnede og **raderede** "lidt" på sin fejl på planen for rum 4, ellers sad vi bare ved spisebordet og snakkede, LT, Michel samt Knud var de næste der tog hjem. Endnu en gang, var vi kun 4 tilbage. Kl. 22⁰⁰ kørte vi så også hjem.

! Noget for øjet !



S 723 i Hillerød 31.09. 1964. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



R 959 vest for Odense, på vej til Fredericia 1964. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



E 993 i Korsør 1964. Toget er en forløber for en landsdelsekspress. Det er ikke mangel på aktivitet der præger billedet.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.



Landskabet og Jans Tivoli vokser efterhånden til, detalje for detalje.



"Fremmede" vogne på Sukkerkøbings spor, en station vognene nok skal blive kendt på og med!

"KØREPLANEN"

APRIL KVARTAL 2015.

-oOo-

Onsdag	01.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	08.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	15.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	22.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	29.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	06.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	13.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	20.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	27.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	03.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	10.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	17.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	24.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

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

1. onsdag i måneden laver kokken varm mad, 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 og når du så er på hans side, så er der masser af andre spændende emner, at fortabe sig i.

HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

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



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

Åbningstider:

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

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

www.felixteam.dk