



Læs i dette nr.:

Fra Dambrug til Jernbane.

Det korte hjørne.

Nyhedsbrevet fra Jbm.

Banebørstedag.

Side 31. Modellen.

Nyt fra klubben.

Noget for øjet.

Køreplanen.

Nr. 51.

Juli.

2014.

Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

Vagn Østerballe
Karlemosevej 51. 2 / Th.
4600 Køge.
Tlf.:

Kasserer.:

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

Sekretær.:

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

Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:

www.mosebanen.dk
(Under opbygning)

Mosebanen.:

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

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen.

Annoncer.:

$\frac{1}{1}$ side. 400.-Kr.
 $\frac{1}{2}$ side. 300.-Kr.
Priser er for færdige
annoncer, modtages i jpg. tiff.
pdf. Filer.

Bank.:

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

I Kupevinduet

Sikke et forår og sikke en forsommer vi har haft, det har knebet med at få tid til indendørs aktiviteter. Det gode vejr har også smittet af på aktivitetsniveauet i klubben - i positiv retning forstås, der er blevet arbejdet målrettet og projekterne skrider planmæssigt frem.

Klubben har i det forgangne kvartal taget et for os, vigtigt skridt. For første gang i 13 år har vi fået gjort et anlægsafsnit (i rum 6) færdigt og tilmed indviet det med manerer! Det har givet endnu mere energi og virkelyst, så i vores krystalkugle ser vi en lang række af indvielser, inden for de næstkommende år!

I sidste kvartal var der masser af nyheder, denne gang er det noget mere behersket, der tales om krise i branchen, men de afholdte udstillinger i foråret, afslørede da at det ikke var hos hobbyudøverne der er krise, jeg er tilbøjelig til at tro at noget af det er stilheden før stormen, der gør sig gældende, man sparer lidt på guldet, der bliver brug for det når nyhederne kommer på markedet.

Artiklen om jernbane transport af levende ørreder og dambrug, er en meget gammel ambition fra min side, egentlig drømte jeg om et kæmpe opslagsværk, virkeligheden er altså lidt mere beskeden, dog syntes jeg emnet er så specielt at historien må fortælles og selv om der er store huller i min viden og materialet, kan man sagtens få et godt indblik, i en noget anderledes del af jernbane historien.

INDHOLD.

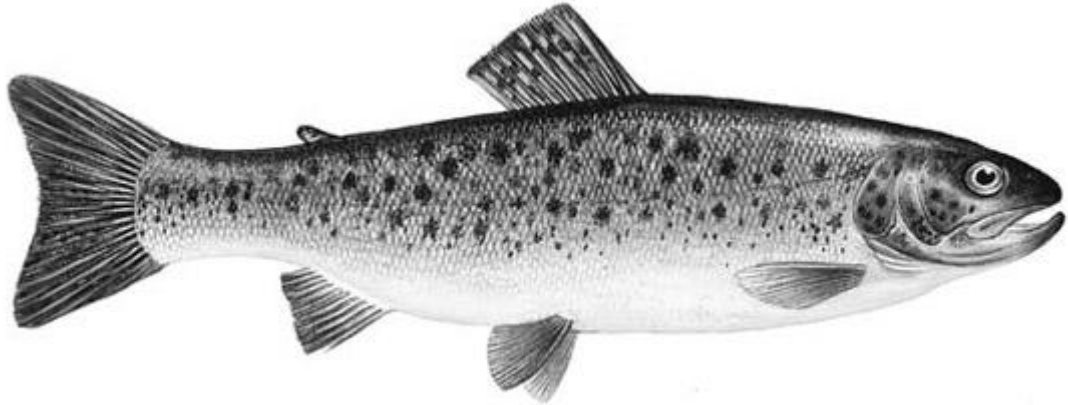
Side 2.	I kupévinduet.
Side 3.	Fra Dambrug til Jernbane.
Side 22.	Det korte hjørne.
Side 24.	Nyhedsbrev fra Jbm.
Side 26.	Banebørstedag.
Side 31.	Side 31. Modellen.
Side 35.	Nyt fra klubben.
Side 66.	Noget for øjet.
Side 67.	Køreplanen.

Forsidefoto.: "Mon vi når at blive færdig til indvielsen?" I dagene op til indvielsen af den fine nye bro over "Vallefjorden" herskede der stor travlhed!
Foto.: Henk.

Fra Dambrug til Jernbane

Det er nok de færreste der ved, at vi i Danmark en gang var førende på verdensmarkedet med hensyn til eksport af levende ørreder. Branchen havde sin absolutte glansperiode fra afslutningen af anden verdenskrig til først i tresserne. Eksporten foregik med særligt indrettede godsvogne, og det var først fra starten

af tresserne, at lastbiler blev en alvorlig konkurrent. De endte med at overtage transporterne fuldstændigt i midten af halvfjerdserne. I det samme tiår faldt eksporten af levende ørreder betydeligt, og branchen havde ganske store problemer med at overleve, bl.a. på grund af forureningen af vandløbene.



"Ørreden"- Fætteren det hele handler om. Vi skal kigge lidt på, hvad den har haft med jernbanen at gøre!

At dyrke fisk i damme er en gammel kunst og som de fleste gamle kunster, er denne også opfundet af kineserne, for mere end 1000 år siden, fandt de på at lade Karper gå i det lune og næringsrige vand på de oversvømmede rismarker. Karperne trivedes fint og som bonus gødgede de risplanterne, hvilket gav et større udbytte, til glæde for risbønderne. Det gjorde det også nemmere at fange fiskene igen, idet man blot afvandede markerne og så kunne man samle de fisk man ønskede op. Fra Kina bredte dambrugsideen sig stille og roligt. Romerne lærte kunsten i Lilleasien og tog den med hjem til Italien. Dengang var det meste af Europa under romersk overherredømme og indflydelse. Da det var kongehuse og adel, som indførte dambrugene, blev produktet, karpene, hurtigt til en meget fin spise. De blev hurtigt en kraftig katalysator for udbredelsen af dambrugene i Europa.

Det blev da også en adelsmand, Peder Oxe, der indførte dambruget til Danmark. Peder Oxe faldt i 1556 i ugunst hos Christian D. III. og valgte at gå i landflygtighed. Efter Christian III. død blev alle Peder Oxes ejendomme konfiskeret. Først da krigslykken gik Danmark imod under den nordiske 7 års krig mod Sverige, blev sønnen Frederik II. ham mildere stemt. I 1566 fik Peder Oxe frit lejde og vendte hjem. Han forsonedes med kongen og fik sit konfiskerede gods igen. Året efter blev han udnævnt til rigshovmester og medvirkede i de følgende år til at bringe de danske finanser på

fode igen, herunder at gøre Øresund tolden mere indbringende. Under sin landflygtighed havde han besøgt Tjekkiet. Her havde han lært om opdræt af karper i opdæmmede (kunstige) søer.



Samtidig tegning af Peder Oxe, formodentlig er den udført af Johann Christoph Sysang.

Tjekkerne var på det tidspunkt allerede fuldbefarne dambrugere, deres land er også næsten skabt til dambrug, næsten ingen naturlige søer – men masser af vandrige floder, der havde dannet mange af frodige områder på lavlandsområderne. Bl.a. ved Hluboká nad Vltavou (*floden Moldau*) og byen Trebon var man godt i gang med at etablere opstemmede søer, hvor man avlede masser af karper (*Kapr*), hvilket man stadig gør. Peder Oxe anlagde Danmarks første Karpedambrug på sit hovedsæde Gisselfeld, og så vidt jeg ved, eksisterer det endnu. Det vakte berettiget opsigt i adelige kredse, når de fik Karpen serveret.

Selvom der opstod flere dambrug herhjemme, blev karpen aldrig en betydelig dambrugsfisk, dels fandtes der ingen transportmuligheder, og dels er karpen, trods sin nøjsomhed og hårdførhed, kun langsomt voksende og yngler kun godt i de varmeste somre.

Så vidt vides, er den første registrerede "kunstige" fiskeavl begået af en 16 årig godsejer søn, Stephan Ludwig Jacobi, på godset "Hohenhausen" i grevskabet Lippe. Han udførte nogle få forsøg, inden han som led i sin uddannelse tog til universitetet i Magdeburg, og først efter sin hjemkomst herfra i 1741 genoptog han sin passion for "kunstig" ørredopdræt med fine resultater. Han så tilsyneladende ikke avlen som en kommerciel mulighed, for først i 1765 – efter 24 år - offentliggør han sine erfaringer i Hannoversche Magazin. Jacobis metode var ganske enkel, han strøg æggene fra hunørreder af i et fad og oversprøjtede dem med hannens mælk. Mælk og rogn blev blandet og anbragt i en trækasse med en bund af grus, kassen var konstrueret således at vand kunne strømme igennem den. På trods af at artiklen blev omtalt i flere lande, her i blandt Danmark blev det hele "glemt" og først i 1840 blev metoden genopfundet af to franskmænd og så skete der endelig noget, Europas første større udklækningsanstalt blev opført i Hünningen i Alsace. Herhjemme blev der også etableret en hel del klækkerier - men ingen ørreddambrug.

Ørreddambrug i Danmark

Som så ofte før, skal vi have fat i en skolelærer, det er det tit, når der snakkes pionerer. Der kan sikkert siges meget godt og skidt om, hvorfor det forholder sig således, men det falder heldigvis uden for denne historie!! Hans Peter Smidt Nissen (*HP*) hed "vores" skolelærer. I slutningen af 1880'erne havde han åbenbart fået nok af sin lærergerning, for han købte Hvilestedgård ved landsbyen Ejstrup. Tanken var, at han skulle være landmand. HP, der var født i Hvilested,

vidste fra sine drengeår, at der var mange ørreder i Kolding – Nebel Å, der gennemløb ejendommens jorde.



Hans Peter Smidt Nissen.

Arkiv.: Bernt René Voss Grimm

HP var ikke tilfreds med udbyttet fra sit vippenet i åen og besluttede sig for at forsøge med kunstig klækning. Han havde stor succes og var meget begejstret. Igennem årene udviklede han bedriften, og i 1894 etablerede han sin første rigtige dam, der på få år udviklede sig til et regulært dambrug af anseelig størrelse. I starten afsatte han sin produktion til Fiskeeksportør P. Christensen i Kolding, men på få år blev produktionen så stor, at Christensen ikke længere kunne aftage den. HP lavede en aftale med en tysk opkøber, der kunne aftage de stadigt voksende mængder af levende ørreder.

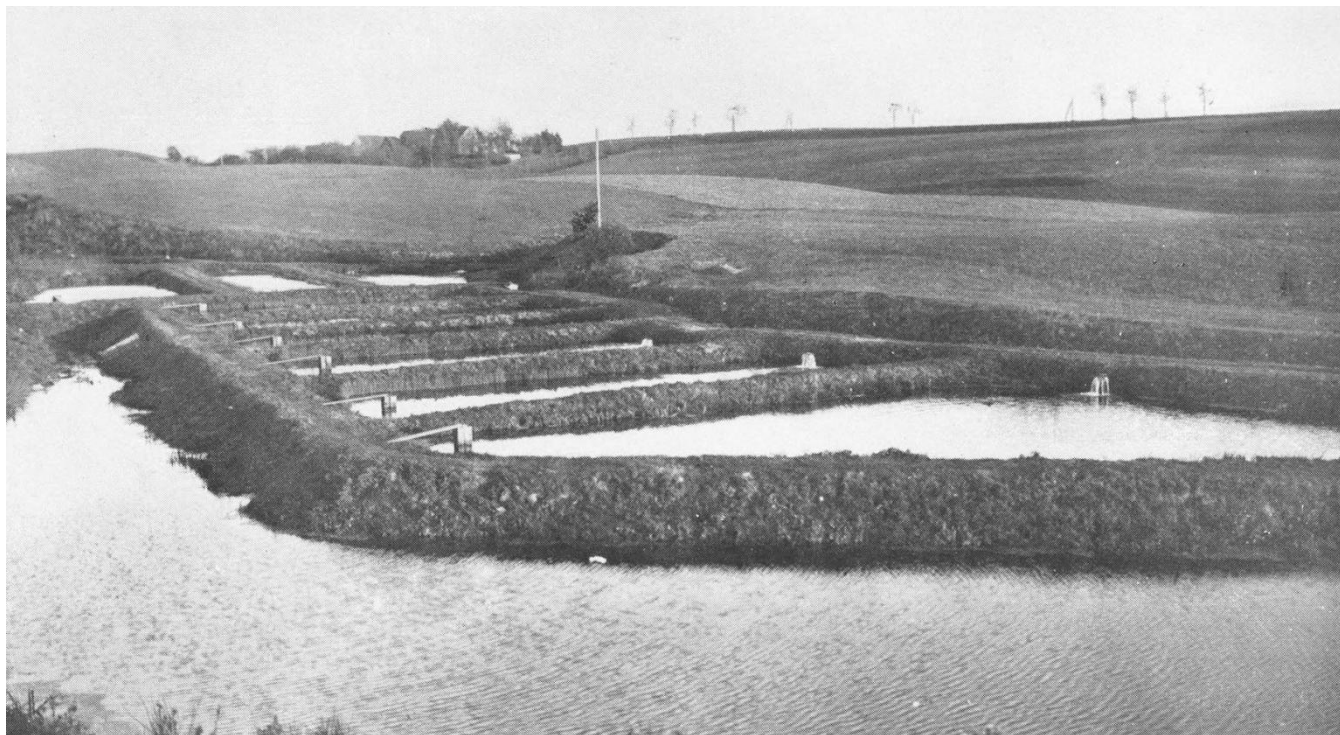
Jernbanen er løsningen!

Hermed kom jernbanen så ind i billedet, det var dengang den eneste mulighed for transport af sarte varer over større afstande. De levende fisk blev læsset på vandfyldte trætønder, og på hestevogn blev de kørt til Stationen. Her blev fiskene omlæsset i større trætønder, disse var anbragt i almindelige lukkede godsvogne. Iltningen af fiskenes vand foregik ved "skvulpe-metoden" frembragt af vognenes bevægelser under kørslen. Det siger sig selv, at det har været meget begrænset, hvor mange fisk der kunne være i en tønde og tilsvarende, hvor længe det

var muligt at holde dem i live. Transport af levende fisk i jernbanevogne har altså fundet sted i Danmark, cirka 10 – 12 år før den første privatejede vogn blev sat i drift. Det må have været en dyr fornøjelse at fortære en dansk opdrættet ørred i Tyskland. Der blev arbejdet ihærdigt på at lave forbedringer og indretninger til at holde vandet forsynet med nok ilt til hele turen og i længere tid, hvilket ville give mulighed for at nå ud til et større marked. Hp

havde stor succes med sit dambrug "Hvilestedgaard".

Det gav inspiration til andre, og der dukkede hurtigt andre dambrug op, der igen skabte en voksende efterspørgsel på yngel og sættefisk. HP havde også ramt grænsen for, hvad een mand kan overkomme, så han allierede sig med 8 gode naboer og venner, med formål at skabe et virkeligt stort dambrug. Man dannede A/S Haugaard Fiskeri.



Dammene til Hvilestedgaards Dambrug.

Arkiv.: Bernt René Voss Grimm.

HP var en særdeles foretagsom mand. Ud over sit landbrug og dambrug var han stærkt engageret i organisationsarbejdet. Han var medstifter af "Ferskvandsfiskeriforeningen" i 1902 og bestred redaktørposten for foreningens blad, "Ferskvandsfiskeribladet". Han var stærkt engageret i oprettelsen af en egentlig salgsforening for danske dambrugere, og på en generalforsamling i 1906 bringes ideen på bane, men en af deltagerne maner til en afventende holdning,.... da "Vamdrup Fiskeri" stod i begreb med at få bygget specialvogn til transport af levende fisk, efter Ozon - princippet. Det er den tidligste omtale af en dansk godsvogn til transport af levende fisk. Inden vognen blev leveret, (endsige bygget?), er Vamdrup Fiskeri tilsyneladende gået fallit, og projektet bliver derfor ikke til noget - medmindre det er den vogn I/S Hansen & Jørgensen køber og sætter i drift i 1908 som ZF 99 801 (senere ZF 500 001) Det er ikke en påstand, som jeg har noget som helst belæg for at ophøje til sandhed - da jeg absolut intet har fundet om købet af ZF 99 801. At

"Ozonvognen" har været i spil, ihvertfald på papiret, er jeg ikke det mindste i tvivl om, det fremgår tydeligt af Ferskvandsfiskeribladet. I Oktober 1907 er der en artikel, der præciserer, at forsøg med "Ozonvogne" var faldet alt andet end heldigt ud. En tysk vogn med denne ozon indretning var blevet sat på Vamdrup station. Vognen var angivet til at kunne køre med 3000 kilo fisk med dette udstyr, og interesserede dambrugere kunne iagttage et stationært forsøg, der blev udført med 500 kilo fisk i 500 kilo vand igennem flere døgn. Forsøget blev en succes. Desværre viste de efterfølgende praktiske prøver med vognen fuldt lastet, at det ikke var muligt at transportere tilnærmelsesvis så store mængder levende fisk, som antydte. Projektet overlevede ikke det slag, og det var nok det, der gjorde det af med Vamdrup Fiskeri. Det betød dog ikke, at man havde opgivet at få en vogn på danske hænder, og artiklen fortæller da også, at der nu er en anonym bidragsyder, der vil gøre det muligt at få en transportvogn på danske hænder i nær fremtid.



Haugaard Fiskeri, omkring 1905 - 1908. Stående ved rækværket er det Hans Peter Smidt Nissen, og manden nærmest kasserne på land er Peter Jørgensen, som vi vil høre mere om lidt senere. Arkiv.: Bernt René Voss Grimm.



Et imponerende vue ud over dammene på Haugaard Fiskeri i 1910. Arkiv.: Bernt René Voss Grimm.

De første vogne!

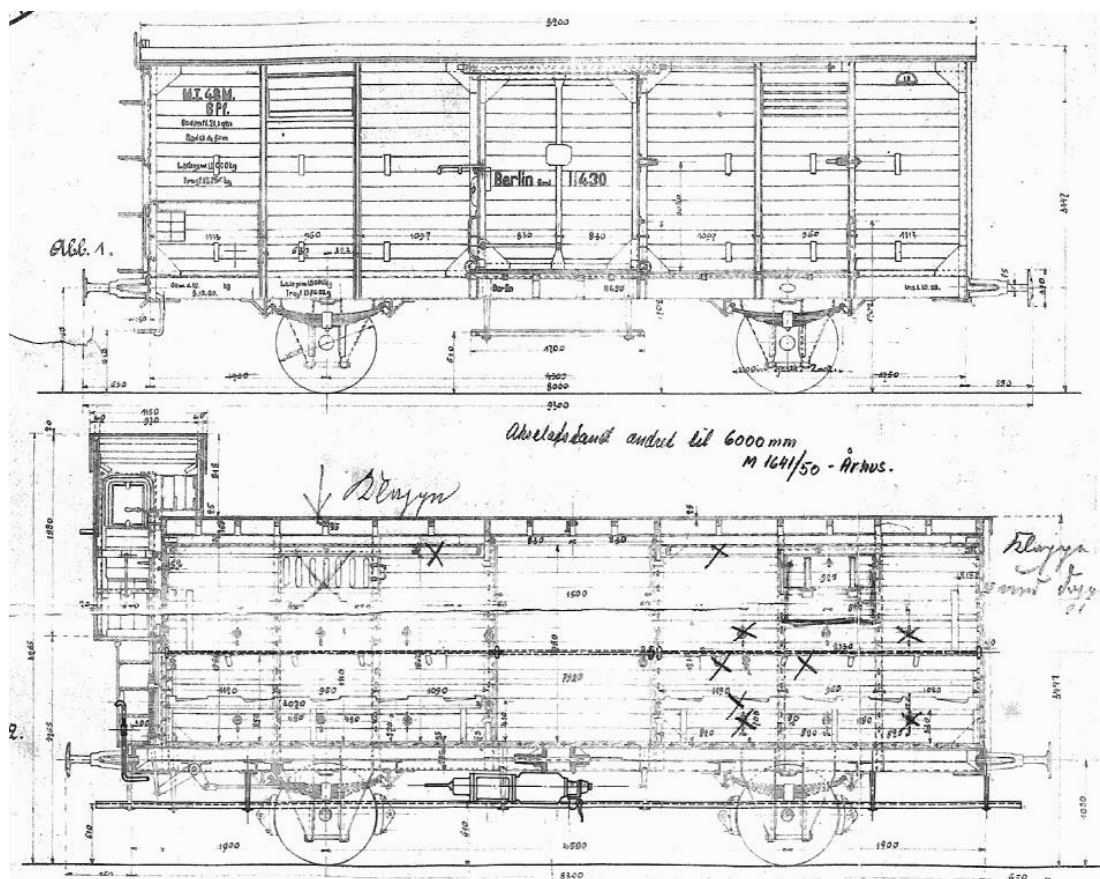
I/S Hansen & Jørgensen Sydjysk Damkultur

Den anonyme bidragsyder var tilsyneladende ørred-eksportfirmaet Sydjysk Damkultur. Det blev stiftet i år 1900 af Peter Hansen og Peter Jørgensen, der havde hver sit dambrug, henholdsvis "Aakærdal" og "Kildeværk", begge i Lunderskov. Både Hansen og Jørgensen var om sig med investeringer, bl.a. var de medejere af Haugård Fiskeri, og de har helt klart været

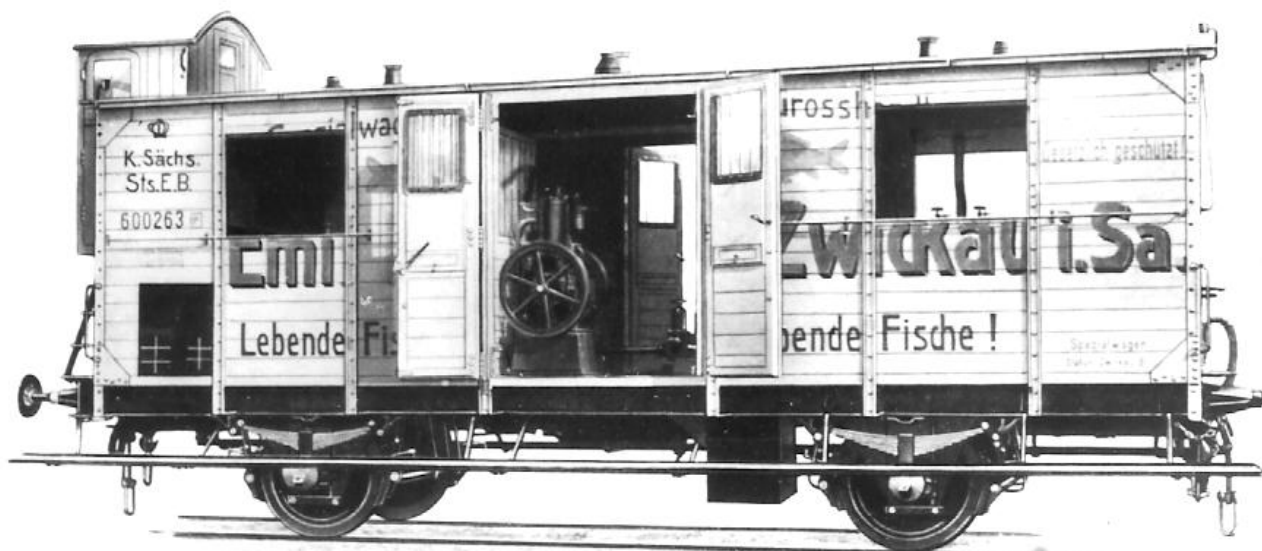
stærkt interesseret i en dansk ejet vogn, da alle de hidtil brugte vogne var tysk ejede, det vil sige styret af opkøberne. Egen eller en foreningsejet vogn ville med et slag gøre dem mere uafhængige af opkøberne. Da projektet med "Ozonvognen" kuldsejlede, har de herrer jo nok erkendt, at det var på tide at gøre noget selv. Man købte hos Hannoversche Waggon Fabrik (HaWa) en færdigudrustet fisketransportvogn litra ZF 99 801. Vognen var udstyret med en

benzomotor, der drev en vandpumpe, som cirkulerede vandet i et bassin ad gangen, og derved iltede vandet ved at pumpe det ud over en rist på bassinet. Dette arrangement er senere ændret til iltfasker med ren ilt. Det geniale var, at man havde en kunststofblok med en masse små huller, hvorigennem den rene ilt blev presset ud i form af utallige bittesmå bobler. Fordeleren, der hed Essef, blev opfundet i 1913 af ingeniører på en tysk iltfabrik. Man havde

arbejdet på opfindelsen, siden man begyndte at transportere levende fisk, og den betød i praksis, at den mængde vand, der før kunne rumme 600 kilo fisk, kunne nu forsyne 1200 kilo. Ud over at fiskeledsageren nu havde langt nemmere arbejdsvilkår, gav det en større indtjening og / eller bedre konkurrence evne. Opfindelsen var det, der skulle til for at gøre transportformen rentabel.



DSB hovedtegning HG 253. Den officielle tegning af ZF 99 801, senere ZF 500 001 og senere igen ZF 500 002 og ZF 500 003. Det er helt sikkert ikke en tegning af selve vognene, men en standardtegning af en Goz. müsterblatt II d 8. Det ses tydeligt, at løbebrætter og vandrette håndbøjler er tilføjet tegningen.



Et nogenlunde samtidigt billede fra Sächsische Waggonfabrik i Verdau, der er fundet i et salgskatalog og viser en vogn, der er af samme type som ZF 99 801, men ikke magen til! Arkiv.: Jens Bruun-Petersen.

Der er ingen tvivl om, at vognens udstyr var toppen af det stade, der fandtes dengang. Det var nyt og tilmed noget ukendt. Vognen var så enestående, at den var omtalt i DSB ordresamling K fra d.04.08. 1908.:

Selskabet Sydjysk Damkultur, ved Hr. P. Hansen Aakærstal pr. Lunderskov, har fået optaget en vogn til befordring af levende fisk i vognladninger mellem Danmark og Tyskland (Special-fiskevogn, litra ZF). Med hensyn til vognen befordring,

fyldning og tømning samt deres forsyning med benzin m.v. maa foruden de krav der måtte stilles af det lokale brandvæsen også de af statsbanernes givne forskrifter (ordre K 28) følges.

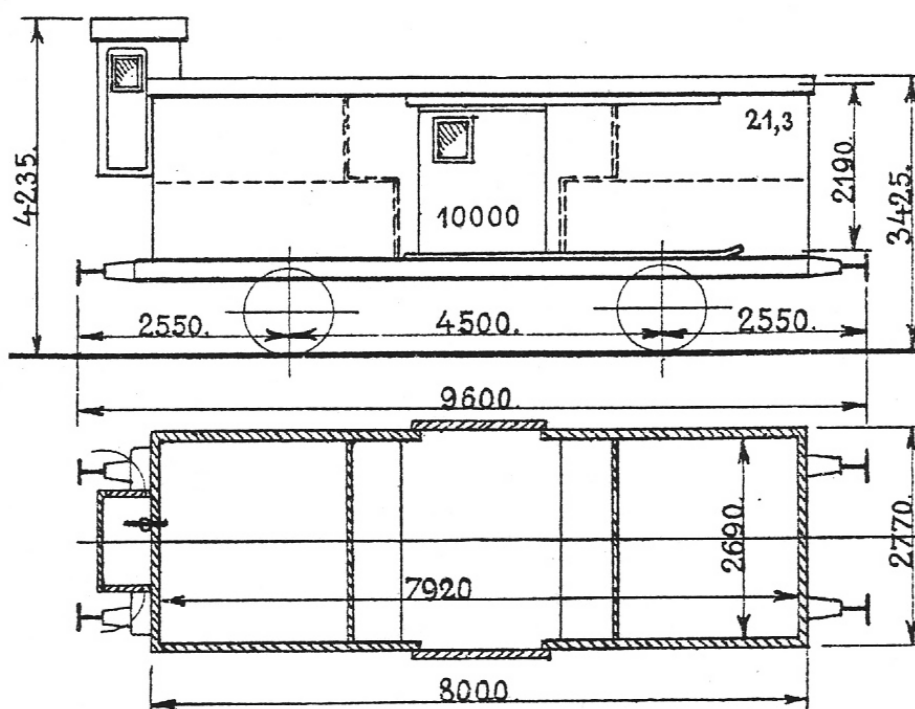
Under hensyn til vognens store egenvægt, maa det iagttages at det tilladelige akseltryk ikke overskrides (ordre G 134).

Vognens litra er ZF nr. 99 801, last 10000 kg. omtrentlig taravægt 15500 kg. Hjemstedet er Lunderskov.

305

ZF.

3. Litra ZF. Nr. 500001–500003.



500001 . 1908 . Hannover. 12 Stk. Jernflasker med Ilt og Iltningsapparat.

Varmeledning.

Tyske Slutsignalholdere.

Løbebrætter og -stænger.

Ejer: P. Hansen, Sydjysk Dampkultur, Lunderskov.

I Vognene maa befordres: Levende Fisk i Vognladninger.

Vognene er paamaalede: „P. Jørgensen og P. Hansen,
Sydjysk Dampkultur, Lunderskov, Transport af levende Fisk“.

Hjemsted: „Lunderskov“.

Last 10000 kg.

Bundfl. 21,3 m².

500001 . Tara ca. 14300 kg.

500002—500003. „ „ 15200 „

(uden Vand i Kasserne).

Vakuumledning.

Skruebremse.

Trykluftbremse.

Nødbremseindretning.

Tegning fra DSB driftsmateriel 1928. ZF 99 801 er blevet omlitreret i 1921 til ZF 500 001., og så har den fået selskab afyderlige 2 vogne magen til.

Vognen må have været et stort skridt fremad for Sydjysk Damkultur, der dermed ikke længere var afhængige af tyske opkøberes vogne. Tilmed var der lavet et kompagniskab med en tysk opkøber, så man stod godt på markedet. Jeg formoder, at behovet for transportkapacitet var rimeligt dækket hos Sydjysk Damkultur, da det varer 13 år, før man udvider vogn "flåden". Underligt nok er det efter anskaffelsen af vognen

meget beskedent, hvad der skrives om vognen i Ferskvandsfiskeribladet.

Ferskvandsfiskeriforeningen, der indtil 1914 kæmper indædt for at få oprettet en fælles salgsforening, var helt klar over det farlige i, at dambrugerne så ensidigt solgte til det tyske marked. Priserne var ofte tvunget meget langt ned. Tillige var mange hængt op på kontrakter, der løb i flere år, hvilket angiveligt var en

væsentlig årsag til, at det tog så lang tid at få oprettet salgsforeningen. Det lykkedes endeligt, tragikomisk nok, i 1914, og kort efter brød så 1. verdenskrig ud. Det betød, at det tyske marked øjeblikkeligt brød sammen, og indtil starten af tyverne var det stort set ikke eksisterende. Det var et hårdt slag for dambrugerne, der stod med store bestande af fisk, som ingen kunne / ville købe. Mange dambrug måtte indstille

produktionen, og enkelte kom aldrig i gang igen efter krigen. Da krigen sluttede, kom eksporten kun langsomt i gang igen. Først i slutningen af 1923 og starten af 1924 anskaffede Sydjysk damkultur vogn nummer 2 og 3:

ZF 500 002. Der var en brugt vogn, bygget i 1907 af Üderingen og ganske lig ZF 500 001. Vognen sattes i drift d. 15.01. 1924.



ZF 500 062, formodentlig i Lunderskov først i halvtredserne. Vognen blev i 1933 solgt til N. Jøker og fik ændret nummeret fra ZF 500 001 til ZF 500 062. Dette er det tætteste, jeg kan komme på 001 udseende, og der skal tages forbehold for de ændringer, som vognen har fået efter den skiftede ejer. Det er den ændrede akselafstand (6000 mm) udskiftning af skydedøre til fløjddøre og ombygning til rangerskruebremse, ganske som på 002. Bemærk resterne af gribestængerne på vognkassen. Det angives, at alle tre vogne havde dem oprindeligt.

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

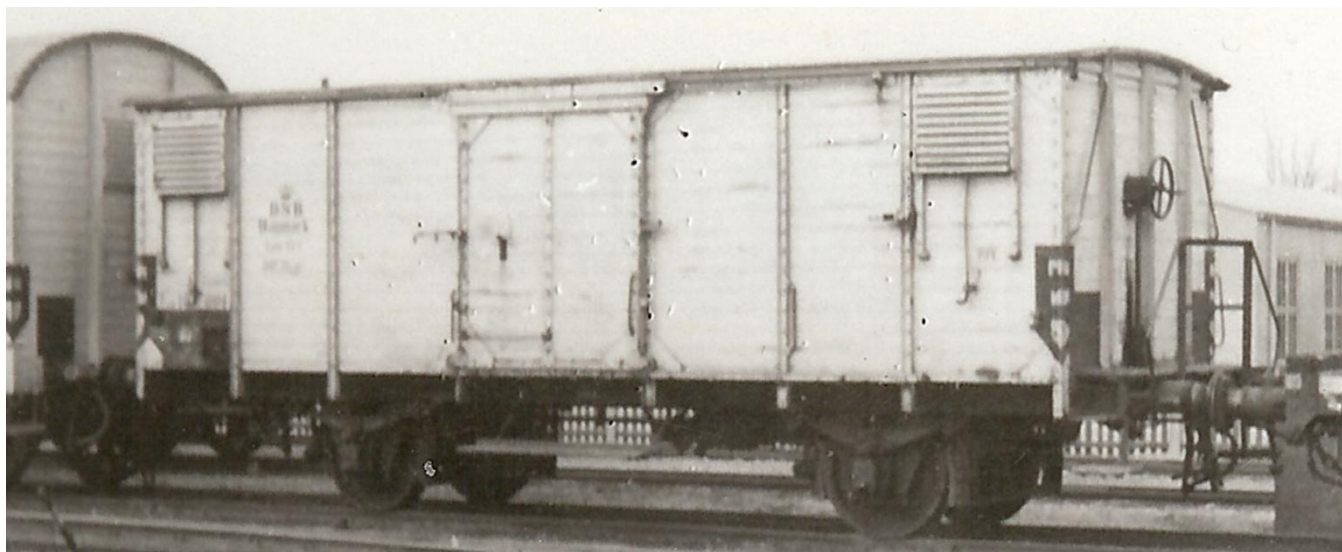


ZF 500 002 i Aarhus 1955. Efter 41 års intensiv drift er vognen udrangeret. Vognen er tydeligt præget af den mange ændringer og ombygninger, den har været udsat for. Desværre er det det eneste foto af vognen, som jeg har kendskab til.

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

ZF 500 003. En helt ny vogn bygget af Quedlingburg i 1924. Ifølge DSB DRM er vognen ganske magen til de to andre, hvilket kan være lidt svært at tro, da man (i Tyskland) allerede fra 1910 var gået over til en mere moderne udgave G

Kassel, München og Karlsruhe (senere G 10), manglende foto dokumentation umuliggør en afklaring af dette spørgsmål. Vognen sattes i drift 04.02. 1924.



IEB 18 801. I Randers 1952. Vognen er købt af DSB i 1940 fra Sydjydsk Damkultur, her havde den litra ZF 500 003.
Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

Det går godt fra midten af tyverne og indtil 2. verdenskrig bryder ud. For i 4. Kvartal 1928 anskaffes yderligere to vogne, kun lidt brugte, fra det tyske vognudlejnings firma EVA. De blev til ZF 500 004 (ex. DR. EVA 702 P) og ZF 500 005 (Ex. DR. EVA. 201 P). Frem til 1933 har firmaet hele 5 vogne i drift. Samme år bliver den først anskaffede vogn solgt til N. Jøker & Co i Esbjerg, ZF 500 001, vognen får nyt nummer ZF 500 062. I

1937 sælger de endnu en vogn, ZF 500 005 til Brd. Nissen Jøker, og en tredje vogn bliver solgt til DSB i 1940, der efter krigsudbruddet "hamstrede" alle de godsvogne, de kunne komme i nærheden af. Vognen var ZF 500 003, den blev ombygget til IEB 19 801 hos DSB. Man klarede sig med 2 vogne indtil 1953, hvor der anskaffedes en ny ZF 500 005, bygget af Scandia.



ZF 500 005. Helt ny og meget moderne vogn i 1953.

Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.

I 1955 køber man atter en ny og fin vogn, ZF 500 006. Det var en vogn baseret på den helt nye Litra G godsvogn. Den var endnu større og mere raffineret end ZF 500 005. Den sidste vogn

firmaet anskaffer er ZF 500 007 i 1956, og den er magen til 006. Med disse tre moderne vogne klarer man sine transportbehov, indtil sidste vogn bliver solgt i 1965.



Øverst ses ZF 500 006 i Vejen d. 21.03. 1961. Vognen har været til revision og er helt nymalet.
Foto.: Jørgen Guldbæk Christiansen.

Arkiv.: JMJK.

Nederst ZF 500 007, hos Scandia i 1956. Det var store vogne, der havde 6 bassiner med til sammen 13500 liter vand. Bemærk, at vognkassen er forstærket for at kunne holde til de mange tons vand, der skulpede rundt under kørslen.

Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.



I/S Hansen & Jørgensen.

Sydjydsk Damkultur.

Hjemsted. 1908 - 1942. Lunderskov.

Hjemsted. 1942 - 1965. Vejen.

ZF 99 801.		1908 - 1921.	Ny vogn - omnummereret i 4. kvartal 1921.
ZF 500 001.		1921 - 1933.	Vogn solgt til N. Jøker, ZF 500 062.
ZF 500 002.	(A)	1923 - 1950.	Ny vogn - vogn ombygget.
ZF 500 002.	(B)	1950 - 1955.	Ombygning - vogn udrageret.
ZF 500 003.		1924 - 1940.	Ny vogn - Solgt til DSB, ombygget til IEB 18 801.
ZF 500 004.		1928 - 1956.	Ex DR EVA 702. - udrangeret.
ZF 500 005.	(1)	1929 - 1937.	Ex DR EVA 201. - Solgt til Brd. Nissen Jøker. ZF 500 022 (1)
ZF 500 005.	(2)	1953 - 1963.	Ny vogn, Scandia - Solgt til DB 516 636.
ZF 500 006.		1955 - 1965.	Ny vogn, Scandia - Solgt til Brd Nissen Jøker, ZF 500 022 (2)
ZF 500 007.		1956 - 1963.	Ny vogn, Scandia - Solgt til DB 516 637.

Flere aktører!

Brd. Nissen Jøker.

Indtil nu har det handlet meget om Hans Peter Smidt Nissen og Hansen & Jørgensen, naturligt nok – da de var blandt foregangsmændene, når det gjaldt Dambrug og transport af produkterne herfra. I tyverne begyndte der at komme flere dambrugere med egne køretøjer, og efter 2. verdenskrig steg antallet voldsomt.

Historisk set er de enkelte firmaer (*groft sagt*) blot gentagelser, derfor vil jeg forenkle tingene lidt, da det ellers ville fylde gevaldigt. Skalategninger vil ikke blive bragt (*For 1:87*

tegninger se venligst dette [link](#)) Vognene vil næsten være i nummerrækkefølge og stillet i firmaorden. Ud af tabellerne kan man udlede, hvornår og hvor længe firmaerne havde private vogne i drift.

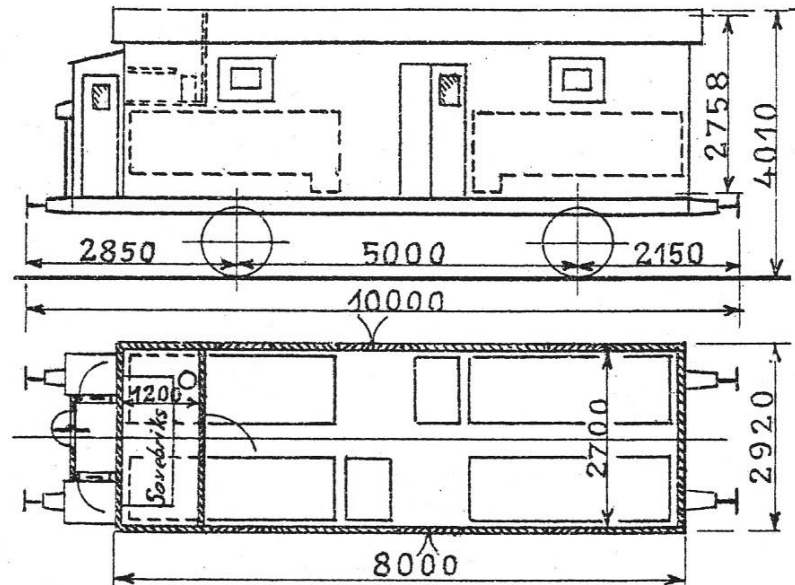
Hansen og Jørgensen var enerådige på transportområdet indtil 1925. Det er klart, at når der er gang i "gesjæften", så bliver det også interessant for andre at få eget transportmiddel. Brd. Nissen Jøker. Dambrugere i Vejle anskaffer en ny tysk vogn i 1925. ZF 500 021 bygget af Kraus & Co i Quedlingburg 1924.



ZF 500 021 i Flensburg Weiche 1946. Manden i døren er den ene af Jøker-brødrene. Man er i fuld gang med at skifte vandet i et bassin. Vandet i Flensburg Weiche var ifølge vognledsagerne værd at bruge.

Arkiv.: Per Topp Nielsen, Dansk Jernbane Arkiv.

Litra ZF. Nr. 500021.



1924. Kraus & Co., Quedlinburg.

Varmeledning.

Tyske Slutsignalholdere.

16 Iltflasker.

4 Vandbassiner à 3 m³.

Kakkelovn.

Seng.

Ejer: Brødrene Nissen Jøker, Vejle.

I Vognen maa befordres: Levende Fisk i Vognladninger.

Vognen er paamalet: „Brødrene Nissen Jøker,

Vejle, Danmark“.

Hjemsted: „Vejle“.

Last 13900 kg.

Bundfl. 21,4 m².

Tara ca. 15400 kg.

(uden Vand i Bassinerne).

Skruebremse.

Trykluftbremse.

DSB DRM (det rullende materiel) fra 1928.

Her er det indlæsning af ørreder i ZF 500 022 i ca. 1955.

Arkiv.: Per Topp Nielsen, Dansk Jernbane Arkiv.

Brd. Nissen Jøker, der var ud af ejerkredsen omkring Haugård fiskeri, blev det andet dambrug i Danmark, der anskaffede private vogne. Indtil 1926 var de i kompagniskab med Holm Nyland. 8 år senere anskaffer man en vogn fra Sydjysk Damkultur (ZF 500 005), her får den nyt nummer til ZF 500 022. Modsat 1. verdenskrig betyder udbruddet af 2. verdenskrig

ikke, at eksporten af levende ørreder går helt i stå. Mellem 1937 og 1953 sker der dog heller ikke mange investeringerne i nyt materiel hos nogen af dambrugerne. Man klarer sig med det, man har. I starten af halvtresserne er der kommet så meget gang i Europas økonomi, at man i 1953 kan anskaffe en helt ny vogn fra Scandia, ZF 500 023.



ZF 500 023. 1953. I årene efter krigen skete der en voldsom udvikling af vognene. Denne vogn er et godt eksempel. Man har umiskendeligt en vognkasse fra IA / HD serierne, men undervognen er helt moderne og vel en slags forløber for G vognene, der kom året efter. Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.



ZF 500 024. En anden meget anvendt metode til at skaffe sig egnede vogne til fisketransport var anskaffelsen af brugte tyske kølevogne. Her er det en forhenværende Ths 42. Det har sikkert været en billig metode. Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

Firmaet anskaffer i 1955 en brugt tysk privat kølevogn DB 564 881 P. Den er bygget af Wismar i 1944 og får litra ZF 500 024. Året efter køber man endnu en privat kølevogn, den er dog noget ældre, bygget af Kaminski i 1924. DB 579 115 P. Den får litra ZF 500 025 P. Samme år udrangeres de to første vogne ZF 500 021 og 500 022. Man klarer sig med tre vogne indtil 1963, da man køber ZF 500 076 fra DAØ, Dansk Andels Ørred Eksport. Her udøves en anden kendt "sport":

vognen genbruger et gammelt nummer og får ZF 500 022. Året efter købes endnu en brugt vogn fra Sydjydsk Damkultur, ZF 500 006 og endnu en gang genbruges et nummer, ZF 500 021. Samme år (1965) udrangeres den ret gamle ZF 500 025. Firmaet udmærker sig ved at være det sidste firma med en jernbanevogn i drift, idet ZF 500 021 først udrangeres i 1976, og dermed sætter et punktum for transport, med jernbanen, af levende fisk i Danmark.



ZF 500 025. I Vejle, billedet må være taget omkring 1956, da vognen stadig ser forholdsvis nymalet ud.
Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

Brd. Nissen Jøker.

Hjemsted. Vejle.

ZF 500 021	(1)	1925 - 1956.	Quedlingburg 1924. Attd. 07.05. 1925. - Udrangeret.
ZF 500 021	(2)	1965 - 1976.	Ex. ZF 500 006 - Udrangeret.
ZF 500 022	(1) (A)	1937 - 1952.	Ex. ZF 500 005 (1) - Vogn ombygget.
ZF 500 022	(1) (B)	1952 - 1956.	Vogn ombygget - Udrangeret.
ZF 500 022	(2)	1963 - 1970.	Ex. ZF 500 076 - Udrangeret.
ZF 500 023		1953 - 1972.	Scandia 1953. - Solgt til DSB, ophugget samme år.
ZF 500 024		1955 - 1967.	Ex. DB 564 881. - Udrangeret.
ZF 500 025		1956 - 1965.	Ex. DB 579 115. - Udrangeret.

P. Holm Nyland.

Peter Holm Nyland var i kompagniskab med Brd. Nissen Jøker, indtil 1926, hvor deres veje skiltes. I 1929 var Nylands virksomhed vokset så meget, at han anskaffede en vogn. I modsætning til den hidtidige praksis, valgte man at leje en vogn hos DSB, en praksis der blev ret udbredt fremover. Det blev QRB 36 307, der blev udset til lejemålet. Den var forholdsvis ny, bygget i 1922, T mærket til kørsel i udlandet og næsten samme størrelse vogn som ZF 500001 - 500 003. Endelig

var det en vogn, som DSB havde ganske mange af, og dermed nemmere kunne afse til andet formål. Som udgangspunkt var det en Q vogn, man lejede, og ikke en vogn til transport af levende fisk. Det betød, at man som lejer selv stod for indretningen og ombygning af vognen, dog under nøje supervision og kontrol af centralværkstedet i Aarhus, og alt sammen for lejers regning. Til hvert lejemål udfærdigedes en overenskomst, der ret detaljeret beskrev betingelserne, og hvem der gjorde/betalte hvad.

Q vognen fik Litra ZF 500 041. Erfaringerne med at leje en vogn må have været gode, for i 1930 (året efter) lejer firmaet endnu en vogn QRB 36 335, der får ZF 500 042. Der må have været godt gang i transporterne, for i 1933 køber firmaet en

brugt privatvogn, DR 513 626, bygget i 1920 af Wegmann. Vognen kommer lidt ulogisk til at hedde ZF 500 040, som om man fra starten vidste, at man ville anskaffe 3 vogne?



QRL 36 307. Ex. ZF 500 041. Ex. QRB 36 307. Hensat i Odense. Vognen tilhører jernbanemuseet og var allerede dengang godt medtaget. Foto er fra 1986.

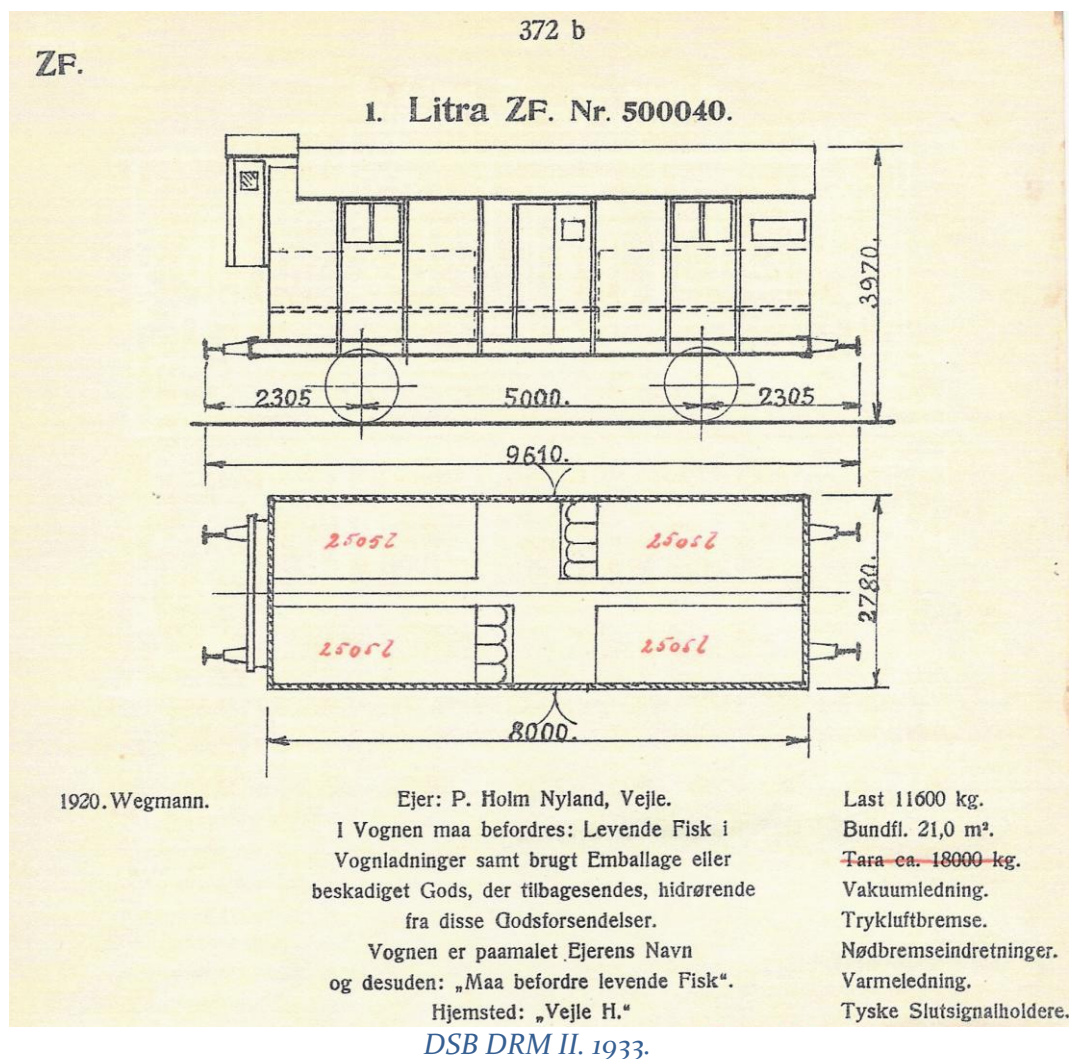


ZF 500 042 i Vejle 1932, Det er så vidt jeg ved det eneste foto, der viser så meget frem af en Q vogn forklædt som ZF vogn. Alle (?), de for Q vognene så karakteristiske lemme øverst på vognsiden, er tilsyneladende fjernet og / eller erstattet / forsynet med diverse vinduer. På venstre side af døren er lemmene erstattet (?) af en lang lem.

Arkiv.: Per Topp Nielsen, Dansk Jernbanearkiv.

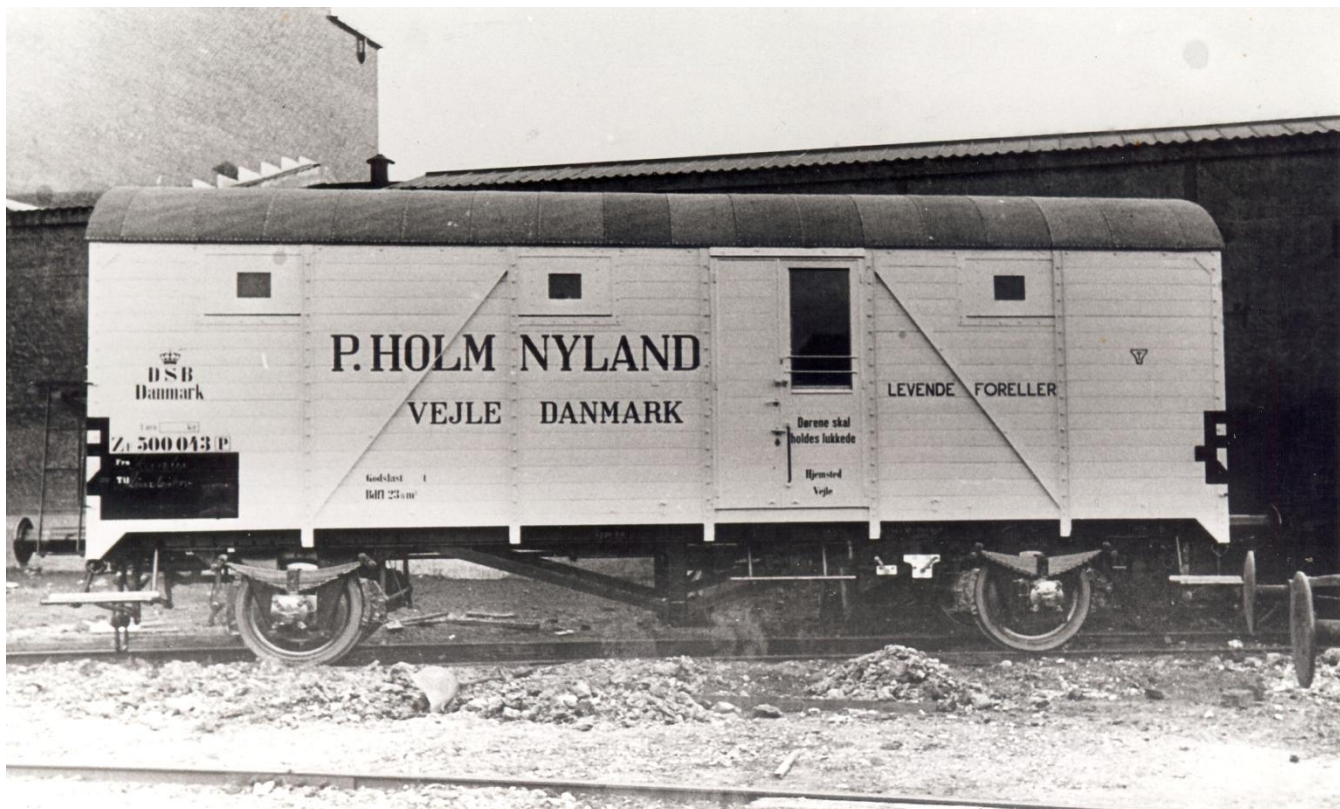


Så er vi på Flensburg Weiche, i 1949. Personen til venstre er oplyst at være Peter Holm Nyland, herren til højre er ukendt og manden bag kameraet er Peter Richard Koos. de tre ZF vogne er fra venstre ZF 500 043, ZF 500 040. og en spritny ZF 500 064.



Med de tre vogne i drift klares transporterne indtil 1945, da ZF 500 042 tilbageleveres til DSB. Kort efter 04.04. 1946 sættes en ny vogn fra Scandia i drift som ZF 500 043. Det var den første helt igennem dansk producerede ZF vogn.

Den kan betegnes som en forlænget IA vogn, indrettet som fiskevogn. Den varslede også, at vognfabrikken Scandia nu kom ind i billedet som leverandør til dambrugerne - omend der gik en del år, før leveringerne for alvor kom i gang.



ZF 500 043. Scandia fabriksfoto 1946. Ligheden med HD / IA vognene er ikke til at tage fejl af! Arkiv.: JMJK.



Det var ikke usædvanligt, at fiskevognene blev så snavsede, som ZF 500 044 er det her. Ved stor travlhed eller i frost perioder kunne det nemt ske, at den udvendige rengøring efterlod noget at ønske. Grenaa 1956.

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



Her ser vi netop et foto af en vogn, ZF 500 045, i en frostperiode. Den manglende vask pynter jo ikke. Jeg har to billeder mere fra samme sted og dag. De udviser vogne, der er lige så snavsede. Ud over læsselemmene og påskriften, ligner den stadig en IA vogn.
Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.



ZF 500 047 helt ny på Vejle H. i det spæde forår 1958.

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

Op igennem halvtredserne anskaffer firmaet fire vogne, men tilbageleverer / udrangerer kun to vogne. Det vil sige, at man har to vogne mere i drift, der samtidigt også havde en større kapacitet. ZF 500 044 købes af Scandia i 1953. I 1954 lejer man IA 19 545 til ZF 500 045, og i 1956 køber man en brugt privatvogn bygget i 1950 af Kaminski, ex. DB 579 116, til ZF 500 046. Denne vogn har jeg endnu ikke set noget billede af! Endelig leverer Scandia i 1958 den sidste vogn til

firmaet. Op igennem tresserne går det den modsatte vej. Første vogn ZF 500 045 tilbageleveres til DSB, i 1964 sælges ZF 500 043 til tysk privatvogn ejer, DB. ZF 579 166 og ZF 500 046 blev også solgt til samme, DB 579 167. I 1966 sælges ZF 500 047 til DSB, der ombygger den til ledsagervogn 425. Man klarer sig med en enkelt vogn frem til 1971, hvor ZF 500 044 sælges til DSB. Dermed var det slut med skinnébåren ørredtransporter for Holm Nylands vedkomne.

P. Holm Nyland.

Hjemsted.: Vejle.

ZF 500 040.	(A)	1933 - 1954.	Ex. DR 513 626. Wegmann 1920. - Vogn ombygget.
ZF 500 040.	(B)	1954 - 1959.	Vogn ombygget - Udrangeret.
ZF 500 041.	(A)	1929 - 1952.	Ex. DSB QRB 36 307. - Vogn ombygget.
ZF 500 041.	(B)	1952 - 1955.	Vogn ombygget - Retur til DSB.
ZF 500 042.		1930 - 1945.	Ex. DSB QRB 36 335 - Retur til DSB.
ZF 500 043.		1945 - 1964.	Scandia 1945. - Til DB 579 156.
ZF 500 044.		1953 - 1971.	Scandia 1953. - Solgt til DSB.
ZF 500 045.		1954 - 1962.	Ex. DSB IA 19 545. - Retur til DSB.
ZF 500 046.		1956 - 1964.	Ex. DB 579 116. - Til DB 579 157.
ZF 500 047.		1958 - 1966.	Scandia 1958. - Solgt til DSB.

(A) (B) Samme vogn, men væsentlig ændret / ombygget i synligt omfang.

(1) (2) To forskellige vogne, med samme litra og nummer.

Kilder.:

- DSB fortegnelser over private vogne, diverse årgange.
- Diverse DSB DRM tillæg.
- Ferskvandsfiskeri Bladet årgange 1903 - 1923.
- Dansk Ørrederhverv gennem 100 år af Viggo Hesel.
- Diverse lejekontrakter fra Peter Richard Koos.
- Egne notater.

Vi må desværre bryde artiklen her, ellers bliver der ikke plads til noget andet stof. Vi er knap halvvejs gennem firmaer og vogne. Jeg håber ikke, at stoffet er for tørt(!) Ud over

gennemgangen af vognene ser vi lidt på indretning og arbejdet i vognene. I skal dog ikke snydes for et herligt miljøbillede her til slut. Alt sammen med vogne vi kikker på næste gang.



Vejlen station var en af de steder man kunne smovse i ZF vogne, se bare dette billede hele fem vogne og så holder der faktisk en vogn mere til venstre for billedfeltet (ZF 500 078). ellers er det fra venstre mod højre, ZF 500 077. Så følger ZF 500 072, ZF 500 011, ZF 500 074 og endelig ZF 500 064. Alle vognene på nær -064. tilhørte Dansk Andels Ørredekspor, et firma vi kigger på i næste afsnit. Foto.: Hans Gerner Christiansen.

KÆMPE SOMMERSALG

9 AUGUST, KL 10 - 17.

VI AFHOLDER STORT MARKED, HVOR DER VIL VÆRE PRISER MED HELT OP TIL 60 - 50% RABAT PÅ MANGE VAREGRUPPER F.EKS:

HELJAN SKINNEBUSSÆT DC. KR. 1.195,-

HELJAN STÅLPERSONVOGNE KR. 295,- 4 ST. 1.100,-

MY -MZ FRA KR. 875,- ACME CONTAINERVOGNE

KR. 595,- TRIANGLER FRA KR. 1.695,- OSV.

FLERE MÆRKER ER NEDSAT MIN. 20% DENNE DAG.

DER ER SELVFØLGELIG EN LILLE FORFRISKNING.



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

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

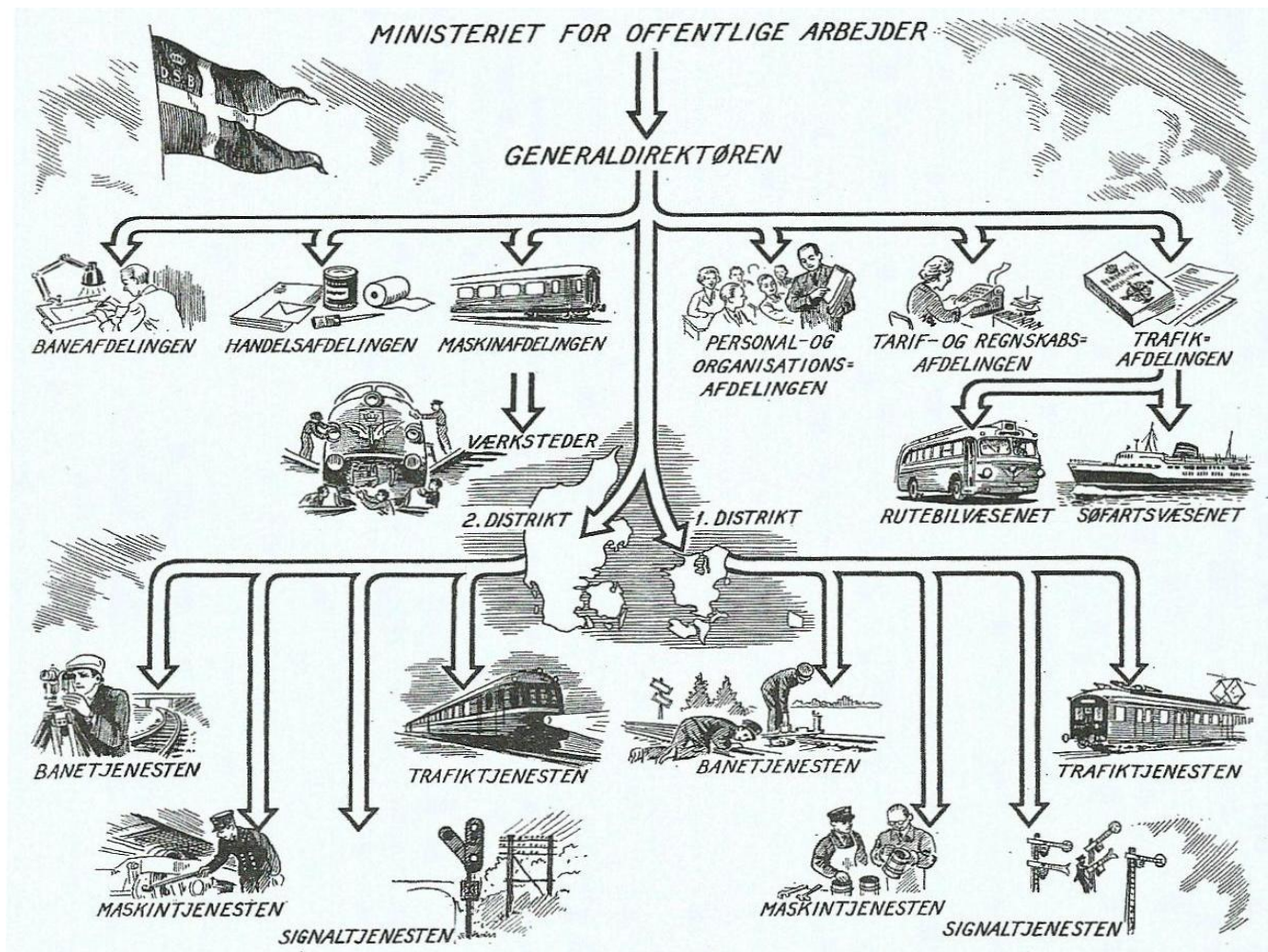
www.felixteam.dk

Det korte hjørne

Statsbanernes organisation synes måske at være kendt af de fleste, og er det måske også. Men, mon ikke der alligevel er detaljer fra den gamle distriktsorganisation, som ikke er så bekendte. Derfor skal dette billede af denne organisation

med under denne serie af små indlæg under overskriften "Det korte hjørne":

De store afdelinger, som distrikterne og maskinafdelingerne, er naturligvis bekendte. Men, bemærk engang alle de mindre afdelinger, dem er der faktisk en del af!

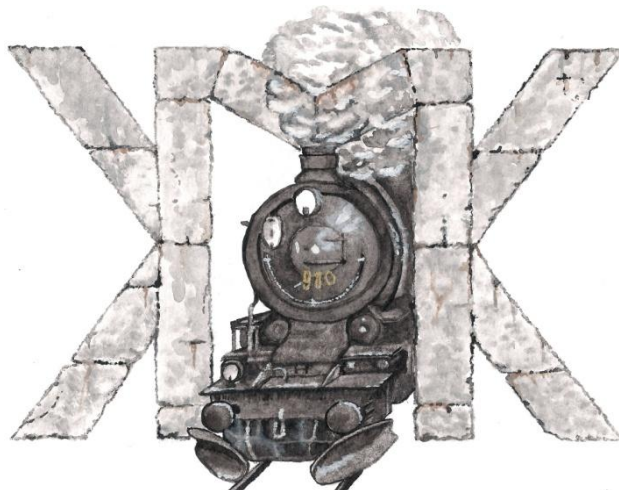


Tilsammen tegner det ikke billedet af en målrettet og fleksibel organisation, men tværtimod en kraftig "søjleorganisation", der næppe har arbejdet ret meget på tværs. Man kan sagtens forestille sig de indbyggede kongeriger, hvis grænser man ikke skulle krydse uden tilladelse og efter nærmere aftale. Ellers kunne man nok komme galt af sted.

Især synes organisationen at udvise en kraftig magtkoncentration hos generaldirektøren og hans stab i Sølvgade. Al udvikling og koordination overvågedes herfra.

Et eksempel herpå kunne vel være fra dengang i 1954, da My-lokomotiverne begyndte at ankomme til landet. Vi kan i den forbindelse læse om "kampen" mellem de to distrikter, om at få tilegnet sig så mange af disse nye lokomotiver som muligt, uden at de synes at bekymre sig det mindste om helhedens tarv. Men, at bebrejde distrikterne denne adfærd

synes vanskeligt, da den, som anført, lå latent i organisationsformen, og vel også passede generaldirektoratet meget godt, da den optimerede en for direktoratet fordelagtig "del-og-hersk" situation.



DF Modeltog

Håndbygget kvalitet i skala 1:87



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

COBALT DREV & SIGNAL HÅNDTAG.

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



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



Til levering nu ~ OHJ personvogn Bne.281

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

Exact - Train... Kun 495,-



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



www.dfmodeltog.dk / dfmodeltog@mail.dk

Nyhedsbrevet fra Danmarks Jernbanemuseum

De af os, der er medlemmer af museets vennekreds, modtager fire gange årligt et nyhedsbrev. Måske ville det være en god ide at ændre navnet på det, titlen efterhånden er noget fortærsket. Måske kunne vi komme med et bedre forslag.

Nå, men til sagen. Ideen er at anmelde det, da dets form og indhold, ligesom årsskriftets, har ændret sig. De nye tider har også ramt dette lille skrift med fuld styrke. Til det bedre? Ja, det tror jeg. Det glæder mig næsten at indrømme det her i bladets tekst, da jeg vist var temmelig hård ved museets årsskrift. Men, det kunne jeg ikke lide.

udstillede effekter, og dermed lægge penge i kasseapparatet, er ulig meget højere, hvis de følte sig venligt og imødekommende behandlet under det seneste besøg.

Dernæst følger nogle indlæg om kommende arrangementer i den nære fremtid, og mellem disse kunne Thomas Togs reklame passende have været at finde, samt én om Otto Busses skrivepult. Interessant.

Så er Steffen Dresler på banen igen med en lille artikel om Litra T som forvarmningsmaskine. Det er igen en typisk Dresler. Hvad mener jeg så med det. Jo, som jeg skrev i min anmeldelse af årsskriftet, så dækker det over en traditionel artikel (positivt ment) om et lokomotiv eller en anden tungere kørende genstand, som eksempelvis har været i DSB's eje. Hertil kommer Dreslers indgangsvinkel, som altid er meget detaljeret, ja i dette tilfælde ned til den sidste millimeter. Dresler søger at ramme både de jernbanehistorisk interesserede og gevindnørderne. Nogle kunne sikkert finde på at spørge her: "Kan de to tilbøjeligheder ikke kombineres?" Jovist, hvis de kombineres med forsigtighed, da den sidst anførte tilbøjelighed, har det at lede fokus væk fra sagens kerne og trætte læseren betydeligt, længe inden den gode historie er blevet fortalt. Og det er lige ved at ske her!

Artiklen er relevant og let læst. Den er oplysende om et emne fra de sidste måneder af dampmaskinernes driftsperiode i Danmark. Man aner, at nu går det for alvor ned af bakke med anvendelse af de maskiner, vi, de fleste læsere af dette blad, elsker så højt. Man kan næsten sidde at blive helt ked af at læse, at man ombygger et dejligt lokomotiv til et "varmeapparat". Hvordan kunne man nænne det, kunne man fristes til at spørge. Nå, men det var sikkert en god ide, og Dresler skriver levende om det. Læs artiklen.

Skulle jeg lige et øjeblik sætte mig i "det onde hjørne", så kunne jeg godt have tænkt mig, at Dresler havde læst korrektur på sin artikel én gang til. Et af de morsommere eksempler på, hvad en ekstra korrektur burde have fanget, er sætningen i et af de senere afsnit, hvor Dresler beskriver fordelene ved ombygningen: "I princippet kunne den (altså maskinen) stå alene med brænderen kørende og en injektor på og levere damp." Hmmm. Det er altså også synd at stille en dampmaskine helt alene ude på det kolde og mørke spor. Den kunne let blive slået med rædsel! Mon ikke, at Dresler mener, at

NYHEDS BREV
MAY 2014



THOMAS TOG KOMMER TIL ODENSE 15.-18. MAJ

"Tut, tut, tut? Nu er der godt nyt til alle familier med børn. Stjernen fra masser af børnefilm og -sager, Thomas Tog, forlader sine venner på den Søder for at besøge os i en forlængt bededagsferie. Og Danmarks Jernbanemuseum i Odense er faktisk det eneste sted i Europa uden for Skandinavien, Holland og Belgien, hvor man kan træffe den rigtige, store Thomas Tog!"

Det bliver 7 gang, at han kommer her, og der er - som i alle de tidligere år - et stort program for alle dagene under hans besøg. Hver morgen kl. 9.15 byder Kontrolchefen Thomas og hans danske venner velkommen og sender alle togene ud på dagens opgaver. Lidt senere kører Thomas en masse ture med alle gæsterne. Og undervejs kan man opleve, hvordan Thomas holder styr på de udtørrte godsvogne, og hvordan det foregår, når han får vand og "lakrids". Der bliver også god tid til at tage billeder af det blå lokomotiv.

Vi ved, at der i år vil dukke et meget specielt op, og der vil forude sig hyppige Kontrolchefer, og som vil "snakke" Thomas Tog med gæsterne. Vi er meget spændt på, hvordan det vil udvikle sig!

Der er masser af andre aktiviteter. Man kan tage på tur med Thomas' danske togveninde, Susanne, køre med drasine og minitog og tage med den røde bus på en lille byrundtur. Man kan også se damptrømlerarbejde. Der er facepainting, tatovering, Thomas-spil og film. Og man kan lege med masser af Thomas-legetøj og i fred og ro lytte til Thomas-historier.

Hvert år er der masser af små børn, der forærer deres søtter til Thomas Tog. Kontrolchefen er også i år klar til at tage imod dem!

På www.jernbanemuseum.dk kan man se meget mere om arrangementet - og man kan downloade en flot Thomas-plakat.

Her er Thomas' helt private hjemmeside: www.thomasandfriends.com.

Og hvis man vil kende historien om lokomotivet, som besøges os, kan man finde det her: www.langollen-railway.org.uk/sloccesse.html.

Vi ved fra tidligere år, at der kan blive pres på. Der vil være bedst plads om torsdagen (15. maj) eller om søndagen (18. maj). Hvis man kan tage toget, undgår man parkeringsproblemer, men i øvrigt har vi sørget for gratis parkering på særlige pladser ved Lerchessgade, nord for museet (Se kort på hjemmesiden).

Selv om der vil være forhøjede billetpriser til dette meget store og dyre arrangement, kommer museumsklubbens medlemmer stadig gratis ind - endda med ledsager. Og under alle omstændigheder har alle børn fra 0 til 4 år gratis adgang - og alle aktiviteter er "med i prisen".

Thomas besøges os i år fra og med torsdag den 15. til og med søndag den 18. maj, hver dag kl. 9 - 16.

PRØV VORES APP: HENT JERNBANE-HISTORIE APPSTORE

DAGE MED THOMAS TOG OG VENNERNE 15.-18. MAJ

PINSEN JERNBANE-SABOTAGE UNDER BESÆTTELSEN 7.-9. JUNI

SÆRUDSTILLING SIKKERHED! GÅ IKKE OVER SPORET FRA 20. JUNI

Det går meget bedre med "Nyhedsbrevet". Maj-udgaven indeholder flere interessante artikler. Jeg kan dog ikke lide forsiden. Det er OK, at Thomas Tog annonceres, men hvorfor på forsiden, er det den vigtigste begivenhed, som man kan byde på i den kommende periode? Er de 3 til 7 årige museets kernekunder? Det er helt fint, at man søger at få tag i det HELT unge (og fremtidens?) kundesegment, men ikke på forsiden, det er useriøst, ja næsten tendentiøst. Ind i bladet med den!

Lederen fra Hr. museumschefen er blød og tiltalende venlig, og emnet han har fat i er relevant og godt. Sandsynligheden for, at besøgende kommer tilbage for at gense de

maskinen kunne henstå periodisk **utiltset** eller **ubetjent** på sporet? Nå, nok om det.

Og til sidst, en korrektur og gennemlæsning kunne med fordel have skåret teksten ned, så der var blevet plads til større billeder. Det er synd for de to udmærkede billeder, at de er blevet reduceret så kraftigt i størrelse. Det er ikke lyv, at billeder siger mere end ord. Mange af de nørkede konstateringer kunne let have været udeladt, uden at det var gået ud over indholdet. Hvorfor skal læseren absolut vide, at "de to kobbelhjulssæt skulle afdrejes således, at flangeafstanden målt 10 mm over løbecirklen blev den mindst tilladelige..." osv. med mere af samme skuffe?

Nå, men artiklen er læseværdig og fint sat sammen. STØRRE billeder næste gang!!



Og til allersidst, det ville være en betydelig fordel, om forfatteren omregnede de i artiklen anførte priser til nær 2014-værdi. Og det er ikke vanskeligt. Hos Danmarks Statistik man ser hvordan! OK, én krone i 1956 svarer til 13,70 kr. i vore dage. Det betyder, at den begrænsede merudgift ved ombygningen på 1500 kr. stiger til kr. 20550,- , og de kr. 8000,- til fundamentet stiger til kr. 109600,-. Det er naturligvis ikke styrtende beløb, selv i vore dage, men det da meget relevant at vide a.h.t. perspektivering. Og med hensyn til fremtidige prisangivelser er det en god service at yde læseren, og er ulejligheden er meget begrænset.

Sidste del af Nyhedsbrevet koncentrerer sig om en kommende udstilling om sikkerhed, god ide, og om det rullende materiel i Lunderskov, der følger op på den artikel, der var i Årsskriftet. Den er oplysende og interessant. Men, spar os nu for den akademiske højrovetthed (undskyld udtrykket), der igen viser sit trælse ansigt: "Proveniensen". Hvorfor kunne hr. museumsinspektøren ikke have anvendt et andet ord eller i det mindste forklaret udtrykket i en fodnote?

Til de almindelig dødelige kan det oplyses, at ordet "proveniensen" betyder: "De oplysninger om en museumsgenstand, som er indsamlet i forbindelse med erhvervelsen eller hjemtagningen til et museum". (Kilde: Wikipedia).

Samlet bedømmelse af nyhedsbrevet: Det er godt med de enkelte bemærkninger in mente, der ikke er så hårdt ment. Fortsæt ad den vej, og jeg kan (igen) opfordre læserne til at melde sig under museets faner.



LT..



C 712 med et "standard" persontog på Slagelse - Vørslev banen, i 1963.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Banebørstedag

Næstved Model Jernbane Klub



En pæn del af boderne var placeret udenfor i det pragtfulde vejr. Her var tilbud på alt, hvad man kan begære!



Et vue over Skælskør Station, det er noget af det ældste på anlægget (så vidt jeg ved). Hvordan de kan holde det så rent og friskt i farverne, fik jeg ikke spurgt om.

Nede i Næstved modeljernbane klub fik man for år tilbage (2003) den storartede ide at lave en banebørsteday. Ideen var enkel nok. Man holdt åbent hus og samtidig kunne de, der havde lyst, medbringe "rodeskuffen" og sælge løs. Jeg var med første gang arrangementet blev holdt, og det var fra start en god succes. Det er blevet til nogen gange i årenes løb, og det fine ved dette arrangement er, at det ikke har tabt sin gnist. Det er stadig spændende og hyggeligt at komme på visit. De sidste par år har jeg været forhindret

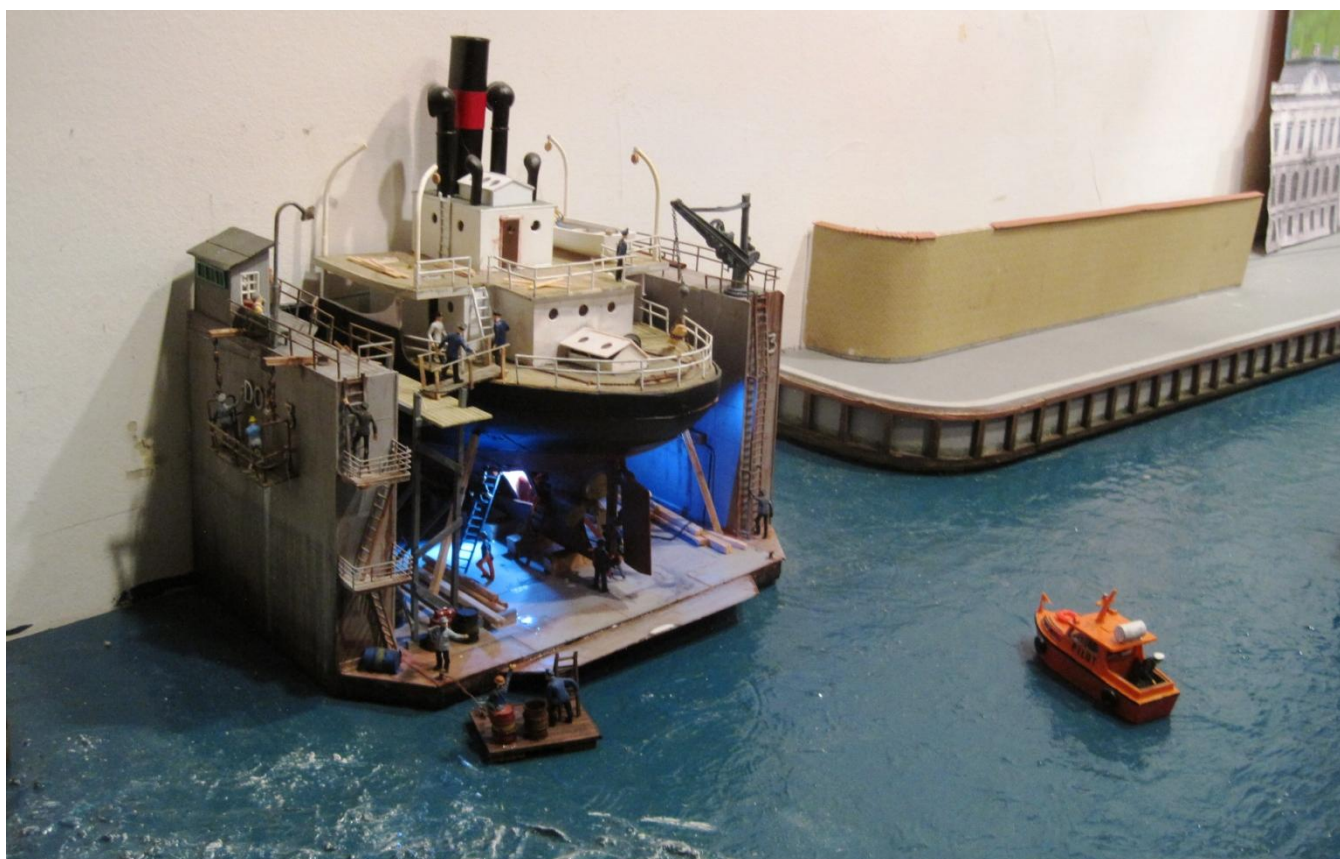
i at deltage i Løjerne, så jeg havde lidt store forventninger til gensynet, det var ingen skuffelse! Der er sket meget, siden jeg deltog sidst. Indgangen er blevet "flyttet" om til forsiden, og man kommer direkte ind i en til lejligheden etableret Cafe. Det har altid været muligt at få både vådt og tørt på banebørstedayen, endda i god kvalitet! Det er virkelig noget, der løfter niveauet ikke mindst, fordi de mange mennesker i lokalerne, og især i anlægslokalet, gør luften noget "brugt".



Et herligt færge miljø. Sidst jeg så det, var man lige akkurat startet på projektet. Færgemodellen er særdeles smuk og er en ubetinget "øjenfanger"- en superdetalje på det store og flotte anlæg.

Næstved-klubbens anlæg er meget tæt på at kunne kaldes færdigt. Det er utroligt vel gennemført. Det er ikke bygget til at kunne huse de mange tilskuere, men det er vel forståeligt nok. Det er meget inspirerende at gå rundt og få øje på alle de smarte løsninger og detaljer, man har lavet for at få plads til alle de faciliteter, man nu en gang har brug for. Alt er udnyttet til sidste millimeter! Jeg tror næsten, at klubben er det Ho anlæg, der har flest huse bygget fra bunden. De har alle en vældig høj standard, og det er en fryd at skue ud over et anlæg, uden at der tænder små lysskilte med Kibri, Faller, Heljan med mange flere, oppe i hovedet på en. Ikke, fordi man ikke kan anvende/ombygge tyske

bygninger til danske anlæg, men oppe i hovedet er det meget svært at omstille "billedet" fra tysk til dansk bygning, og inden nogen kommer for godt i gang, andre end mig har det sådan, tø-hø! Endelig er det vel altid sådan, at det, der er fremstillet af en klubs medlemmer, altid imponerer og inspirerer meget mere end noget, der er fabriksfremstillet. Årets tema var lyntog, og det "flød" med lyntog i alle afskygninger både på anlægget og i udstillingsmontre rundt omkring. Dette var så 12. gang, NMJK holdt Banebørsteday. Hvis ikke du har oplevet den, vil jeg på det varmeste anbefale at deltage til næste år. Endelig er det en god anledning til at gense "gamle" lidelsesfæller.



Jeg er stor tilhænger af princippet med, at ens modelbane bogstaveligt talt er det udsnit af virkeligheden, man har plads til! Her ses princippet praktiseret på ypperlig maner. Sjovt nok er det faktisk med til at sløre grænserne lidt.



Skælskør havn med det gode skib Martha og optagelser af en Olsenbanden film på kajen - det er alt sammen virkelighedstro fiktion, kan man det? I øvrigt er telefonboksen "kun" til brug for folk med stærke nerver, sådan placeret lige bag sporstopperen!



Her er vi på Næstved station. Der er der sket en masse, siden jeg var der sidst. Et væld af fine bygninger er skudt op alle vegne. Vi ser øverst hovedbygningen og et ikke helt færdigt posthus. Der er fyldt godt op på stationen, bl.a. en hel del forskellige lyntog. Som man kan se, er der en skønsm blanding af epoke III og IV. Nederst ses klubbens vartegn broen "Rampen" - så er man i Næstved, derom kan ingen være i tvivl...



Vi ses forhåbentlig til banebørstedag 2015?

Forestil dig...



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

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

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

Men hvordan kan livagtighed blive skabt?



MODELVERDEN.DK
din model verden vil komme til live

Vores producenter.:

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

www.modelverden.dk

<mailto:info@modelverden.dk>



KMK Læserservice
Præsenterer.:

Side 31.

Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

I sidste nummer var der masser af nyheder, så naturlig nok er der meget stille nu! Man havde jo nok forventet at de meget efterstræbte busser fra Heljan, var dukket op, men der er intet nyt her. På samme måde er der larmende stille hos F 2010 omkring Fc vognen der ellers blev annonceret som værende i butikkerne. Det er synd at man ikke griber til lidt information i de forskellige medier, stilheden skaber en kraftig grobund for rygtedannelser og negative udmeldinger.

Det "moderne menneske" er vant til at blive bombarderet med informationer, det gælder også for mange i modelbaneverdenen, så der ville være god fornuft i små men hyppige meddelelser på diverse fora, blade, og sociale medier.

DF Modeltog

Har fået et godt tag i de danske modelbanefolk, deres færdige modeller er somme tider blevet skældt ud for at være dyre! Det kan godt være at de koster mange penge, men tager man kvaliteten og det faktum at det er håndbygget modeller, så synes jeg deres priser er særdeles rimelige. En masseproduceret vogn koster nemt omkring 500.- kr. og så er den magen til alle de andre vogne, [DF Modeltog](#) producerer ofte de vogne som ikke vil blive lavet af de større producenter, på den måde kan man skabe et meget mere varieret billede af materiellet på ens modelbane. I betragtning af at de "kun" er to om byggeriet er det aktuelle program imponerende.



Det nyeste skud på stammen er denne skønne variant i stålvogns serien, Litra Ax, her med nummer 305. Ax vognene var næsten fast ingrediens på MO og MK / Fk trukne tog på de sekundære hovedstrækninger i Jylland i mange år - det er en meget veludført model, med mange fine detaljer.

På DMJU udstillingen i Bramdrupdam, præsenterede man Litra Ax, det er en variant i stålvogns serien, lavet i en lille serie på 8 vogne i 1938. Disse vogne havde oprindeligt Litra Av, var udstyret med to 1. klasse og seks 2. klasse kupeer, de kunne derfor ikke anvendes på linje med øvrige Av vogne, der havde tre 1. klasse og fem 2. klasse kupeer, fra 1941 fik de deres eget litra, Ax. Det meste af deres liv blev de brugt på jydsk strækninger i forbindelses tog og iltog, hængt efter den evige MO og MK /FK da de blev henvist til de mere sekundære opgaver. Så det er en rigtig "jyde-vogn" (hvis man går op i det) vi har fat i her, ikke desto mindre kan man med AX vognen lave realistiske og hyppigt forekomne oprangeringer og tog, som tilmed var tidstypiske gennem flere årtier. Modellen er blevet en enorm succes og der er kommet rigtig

mange bestillinger, man skal nok ikke tøve for længe hvis man ønsker vognen.

Firmaet har opbygget et lille lager af de velkendte to akslet Cu og Cv vogne, både som færdige modeller og som byggesæt.

Byggesættet indeholder en komplet DSB Cv personvogn, samt et DEKAS strækbånd sæt med alle dele + litrering og vejledning m.m. Leveres i æske som den færdige vogn kan ligge i.

Som færdige vogne kan de levere flg. med det samme. Bemærk at der kun er få stk. af hvert nummer !

Togførervogne; Cu 4169, Cv 4302, Cv 4304, Cv 4322 samt Cv Værkstedsvogn.422 (Vanløse).

Priser.:

Togførervogne 895.- kr.

Værkstedsvogne 795.- kr.

Byggesæt 495.- kr.



Et udvalg af togfører og værkstedvogne, baseret på Cv vognen.



En anden nyhed der blev vist frem på Banebørstedagen i Næstved model jernbane klub, var at de nu også førte eksklusive færdigmodeller. Exact-train et hollandsk firma fremstiller modeller af meget høj kvalitet, indtil videre har man fremstillet en leddelt 3 akslet autotransportvogn DB Offs 50. Vognen har

befaret danske spor "altid" og så vidt jeg har kunne hitte rede, gør den det endnu. Modellen er meget filigran detaljeret i velproportionerede materialer, rækværk og håndtag er i solid metaltråd, vognen er absolut anbefalelsesværdig - jeg kan se den for mig læsset til "randen" med folkevogne der har delt bagrude - uha da!



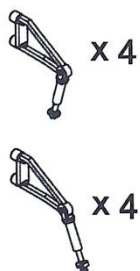
DF Modeltog er også begyndt at sælge meget fine modeller fra Exact train.

Dekas Er der atter lidt nyt fra, disse skønne løsdele af uhørt høj klasse og så er det efter danske forbilleder. Jeg har "sakset" i deres nye folder og fundet "lidt" nyt, harmonikahængerne er jeg meget spændt på at se in natura, for første gang bliver denne vigtige detalje tredimensionel - ikke så ringe endda! De Ungarske fjedre er endnu en mulighed for at skabe den vigtige variation på en materiel.

DK-A-1058

Nyhed

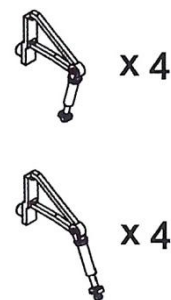
Harmonika-hænger til
CC, CL, AV,
AC, AL, BL,
m.fl.



DK-A-1059

Nyhed

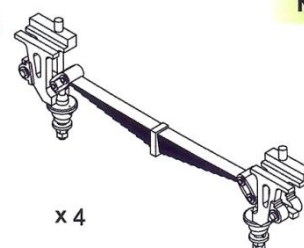
Harmonika-hænger til
CM, CP
m.fl.



DK-A-1060

Nyhed

Ungarske
fjedre til CY,
CX(M) m.fl.
rystevogne



I 2014 vil vi som noget nyt begynde en serie af dioramadele til de danske MJ anlæg.

Første projekt i denne serie er korrekte danske stopbomme (høje sporstopper) i H0 (1:87), lavet i sprøjttestøbt plastik.

Vi håber på at kunne fremkomme med denne nyhed i 3 kv. 2014.

Hvis stopbommen bliver en succes forsættes der med andre diorama dele i samme serie



Den "danske" sovevogn fra LS Models der udkom sidste år kort før jul og som vældig hurtigt forsvandt fra forhandlerne, er nu takket være et prisværdigt initiativ fra [Felix Team](#)

kommet igen med samme nummer som sidste oplag, denne gang skal man nok ikke tøve, for jeg tror ikke der bliver et oplag mere og mon ikke de går som varmt brød?



Lidt genbrug fra 1. oplag af den fine WL STU 2899, man kan roligt anskaffe et eksemplar eller to mere for man kan omnummerere vognen til 2898, 2896 og 2894.

Felix Team har nærmest specialiseret sig i eksotiske mærker og vogne, i Holland er der vældig grøde i modeltogproduktionen og en af de mere kendte, Artitec, har lavet nogen vogne, som vi også i Danmark har god brug for, bl.a. Staaen D bagagevogn og nu kommer også de berømte "Ovaalramer" personvogne. de har kørt

i de internationale tog til Danmark i mange år. De har været bebudet side slutningen af 2012, men det er ikke et specielt dansk fænomen, det her med forsinkelser. I følge Finn Lekbo skulle vognene nu komme omkring september, oktober - man kan aldrig vide men vi er nogen der håber til det sidste!



Ovaalramers i den sene epoke III bemaling, modellerne kommer også i de tidligere udgaver i to nuancer grøn.

Vestsjællands Veterantog Køreplaner for sommeren 2014



Slagelse-Høng-Gørlev og omvendt

Torsdage 3., 10., 17. 24., og 31. juli
samt 7. august 2014

Slagelse afg.	11.30	14.18
Høng afg.	9.30 11.55	14.50
Gørlev ank.	9.50 12.15	15.10
Gørlev afg.	10.10 13.10	15.40
Høng afg.	10.37 13.37	16.27*
Slagelse ank.	10.59 13.59	16.37*

* ordinært Regionstog

Ret til ændringer forbeholdes

Slagelse-Gørlev, retur: 110,- kr.
Slagelse-Høng, retur: 80,- kr.
Høng-Gørlev, retur: 60,- kr.
Børn 4-12 år rejser til ½ pris.

Høng-Stenlille og omvendt Onsdage 9. og 16. juli 2014

Høng afg.	10.43	13.33
Ruds Vedby afg.	10.59	13.50
Skellebjerg afg.	11.05	13.58
Dianalund afg.	11.12	14.13
Vedde afg.	11.19	14.19
Stenlille ank.	11.25	14.25

Stenlille afg.	11.58	14.50
Vedde afg.	12.04	14.55
Dianalund afg.	12.10	15.00
Skellebjerg afg.	12.16	15.08
Ruds Vedby afg.	12.23	15.34
Høng ank.	12.34	15.45

Ret til ændringer forbeholdes

Høng-Stenlille, retur: 110,- kr.
Deltstrækning, retur: 80,- kr.
Børn 4-12 år rejser til ½ pris.

Motortog Høng-Gørlev og omvendt

9. juni (2. pinsedag) samt
søndagene 15., 22., 29. juni,
6., 13., 20., 27. juli og
3., 10., 17., 24. og 31 august 2014

Høng afg.	10.10	12.10	14.10
Gørlev ank.	10.30	12.30	14.30
Gørlev afg.	11.00	13.00	15.00
Høng afg.	11.20	13.20	15.20

Ret til ændringer forbeholdes

Høng-Gørlev, retur: 60,- kr.
Børn 4-12 år rejser til ½ pris.



Billetter købes i veterantogene • Læs mere på www.vsvt.dk

Tlf. 2281 7373

Nyt fra klubben

V. Flemming



Onsdag d.02.04. 2014. Så kom vi i gang med sporarbejdet inde i rum 3. Per og Knud jonglerer med diverse traceer til den ret pæne mængde skjulte spor, der skal være på bordet. På trods af, at jeg har fremstillet en plan over sporene, er det utroligt, hvor mange forandringer, der skal til for at få kabalen til at gå op. Den 7 sporede skjulte station er rykket så langt ind på bordet som muligt, derved kommer sporene på de to etager til at ligge mindst muligt oven på

hinanden. Det betyder en bedre og nemmere adgang til montering og vedligehold af sporskiftedrevne. Den synlige station, der skal ligge ovenpå, bliver øget, så sporene kommer længere ud mod yderkanten af anlægsbordet. Det giver lidt mere plads på stationen, og det er jo ikke så dårligt. Alle disse "justeringer" betyder desværre, at alle mine tegninger (for rum 3) skal laves om. Det var for så vidt forventet, da jeg endnu aldrig har lavet en sporplan - in one shot!



Knud og Per er her godt i gang med de store udfordringer. Her er det starten på den skjulte station (ved Per), der er i spil.



Dobbeltsporet på vej op til Sukkerkøbing station.

Onsdag d. 09.04. 2014. Det blev endnu en onsdag med tryk på kedlerne. Jan og Henk havde et 12 punktsprogram for dagen. Det nåede de fint! Alt sammen handlede (*selvfølgelig*) om landskabet i rum 6. Mængden af detaljer er steget mærkbart,

og det nærmer sig alvorligt et punkt, hvor det kan erklæres færdigt - nåh, ja der mangler jo liiiiige en bette bro! Henks ansigt undergik fornøjelige forandringer, da dette faktum sneg sig ind på ham.



Landlig idyl, så det synger!

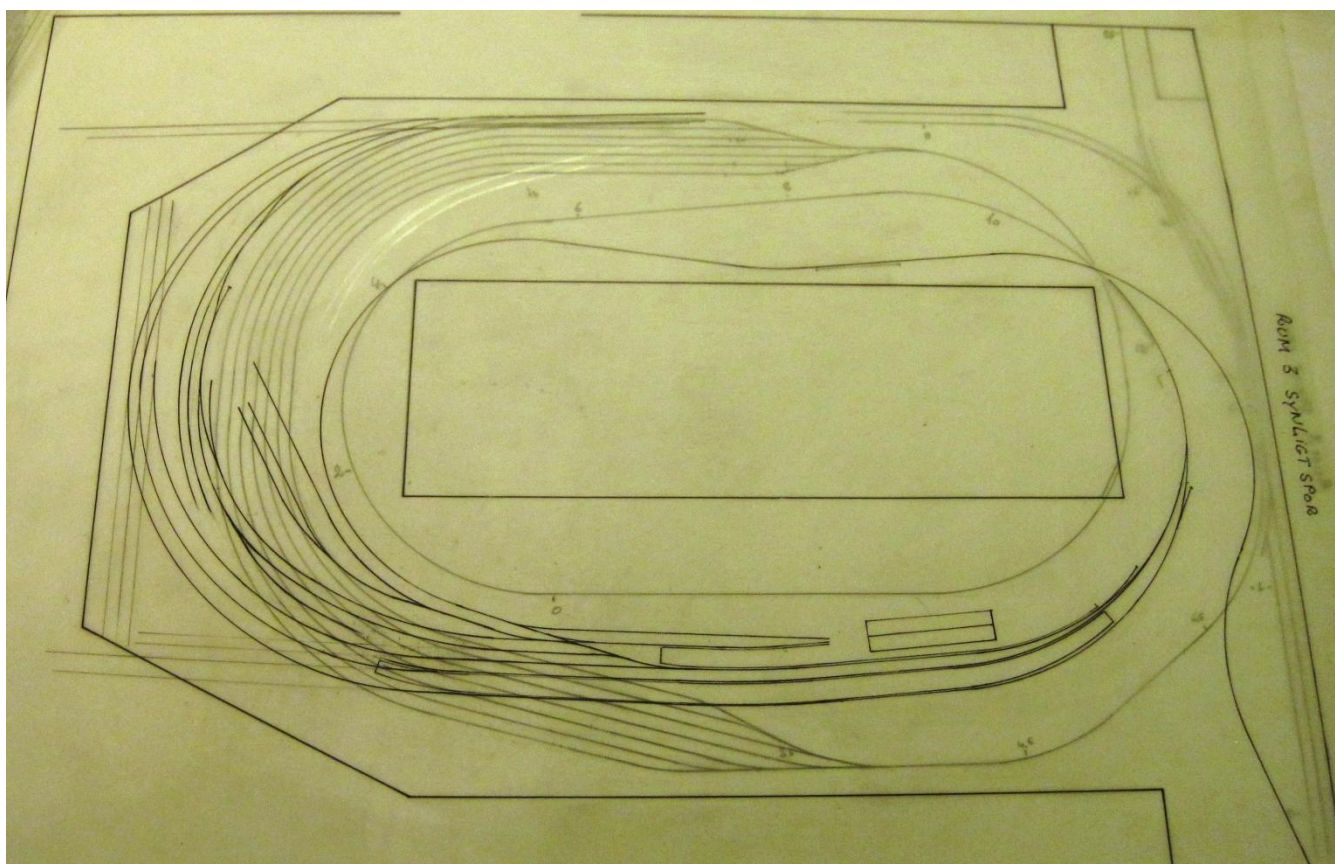


Og idyllen fortsætter. Her øverst, et billede taget fra broen (som jo ikke er der). Det ses tydeligt, at vi er i et Danmark, fra før vi alle blev frelste! Bussen er tilsyneladende fyldt med rygere, for vinduerne er aldeles uigennemsigtige! Nederst er vi rykket ned på strandengen (den med Henkestenen) Der er en frisk vind fra øst, så man kan stå på stranden og indsnuse Kok-A-Moks meritter oppe i madtemplet!



Jørgen er gået i gang med hele to vendesløjfer i rum 7. De er kun midlertidige, indtil vi begynder på bygningen af Valleby station. Sløjferne betyder, at vi, når rum 3 er belagt med spor og sporbelagt helix i rum 4 er bygget, kan køre i alle rum. Et forsigtigt skøn vil være omkring udgangen af 2015, før vi når så vidt. Man kan dog aldrig vide, for der bliver stadig arbejdet i højt tempo. Den største "tidsrøver" er jo nok vores

pengebeholdning, for der er ingen tvivl om, at det er økonomien, der bestemmer tempoet for sporbyggeriet. Vi har godt nok en del skifter og meterspor på lager, men det får hurtig ben at gå på. Alene på det skjulte spor i rum 3 skal der bruges omkring 40 - 50 meter spor og 12 skifter. I rum 4 er tallet omkring det samme for meterskinnernes vedkomne. Modelbane er dyrt, meget dyrt!



Forvirrende streger? Der ligger også to planer oven på hinanden. Nederst er det alt det skjulte (i rettet udgave), og øverst er Sukkerkøbing ved at blive rettet til efter det underliggende spor!

Sidste onsdag og denne har der været et regulært kapløb mellem tegneriet og byggeriet i rum 3. Det er stadig dødt løb, da vi hele tiden er nødt til at afstemme, det vi gør, med hinanden. De to efterfølgende billeder viser den 7 sporedes stations anlægsflade. Jeg er blevet bevilget en ny rulle kalkepapir, så alle de nuværende tegninger er at betragte som kladder. Godt det samme for

rettelserne (*streger skræbes af med en skarp kniv*) er hårde ved kalken, især i det omfang jeg har brug for! Det næste, der er brug for, er input fra medlemmerne om, hvilke industrier der skal være ved Sukkerkøbing. Der er endnu ikke tegnet sidespor ind på planen, de kommer i takt med de ønsker, der måtte komme, LTs gode historie giver jo en del inspiration.



Det meste af den skjulte station "Uset". Inden længe er der nok lagt spor her!



Uset set (!) fra en anden vinkel. Øverst ses den dobbeltsporede strækning på vej op til Sukkerkøbing.

Onsdag d.16.04. 2014. Hurra - hurra! I mandags (14.04.) blev klubben 13 år. Onsdag fejrede vi det med en god påskefrokost og lagkage(r). Til de voksne var det bananlagkage! Jørgen fik sin helt

egen private - med syltetøj på! Under den højtidelige indtagelse af kagerne kunne vi nyde videoptagelser fra Miniatur Wunderland i Hamburg.



Kok-A-Mok demonstrerer her, at han også har evner ud i konditorfaget!

Samme Jørgen havde faktisk vældigt travlt med sin toetagers vendesløjfe i rum 7. Han er blevet færdig med sporarbejdet. Nu skal der bare sættes ledninger på til stømforsyningen - så kører det for os! Knud og Bent puslede videre med den skjulte station i rum 3. Der var et par tilretninger og nogle afstemninger med

tegningen. Bedst som alle troede, at nu havde vi styr på de skifter, der skulle anvendes, viste virkeligheden, at det havde vi så ikke! Det problem må vi løse næste onsdag. Jeg blev færdig med tegningerne i rum 3. Tegningen, der viser det skjulte spor, har fået justeret den syvsporede station, og den, der viser det synlige,

har fået flyttet den ene ende af stationen (Sukkerkøbing) længere ud mod kanten af anlægget. Efter disse justeringer er der kun eet skifte på stationen, der er i konflikt med underliggende spor. Årsagen til denne konflikt er, at Cobalt-drevene er væsentlig højere end Tillig drevene, så de kan ganske enkelt være placeret for nær et andet spor og i konflikt med de etageafstande, vi opererer med (12,5 cm.). Vi

har dog opfundet et træk, der kan løse pladsproblemet, og det skal så anvendes der! Endelig vil det også være yderst vanskeligt at montere noget et sted, hvor der kun er godt 10 cm. friplads. Henk og Jan arbejdede med "Bellahøj-etapen" af bussens kørebane. Der stank langt væk af brændt træ, og røgen hang tungt i rum 7, da rillen til tråden blev fræset ned i vejbanen.



Det store puslespil er i gang. De to "banebørster" ser os noget betuttede ud. Vi har dog fuld tillid til, at opgaven vil blive løst tilfredsstillende.



Så er kørebanen på plads ved "Bellahøjkvarteret" - nu mangler vi så bare det sidste!



Der har vi jo Madsen! Har du styr på ledningsfarverne? Se næste afsnit af "Onsdagsgyseren"

Onsdag d. 23.04. 2014. Denne onsdag var lidt hektisk, der var stor postyr omkring ibrugtagning af vendesløjferne i rum 7. KMK's digitale forsøgslokomotiv var udset til at udføre en række testkørsler, og det gik sådan set ret fint, indtil det nåede til et bestemt punkt: "AUS" blinkede vildt og uhæmmet på kontrolleren, og al aktivitet på banen stoppede, hø! Til gengæld kom der gang i herrerne, og utallige forsøg gav førnævnte resultat. Det viste sig, at et enkelt afsnit var polariseret omvendt i forhold til resten. Da fejlen først var fundet, blev den

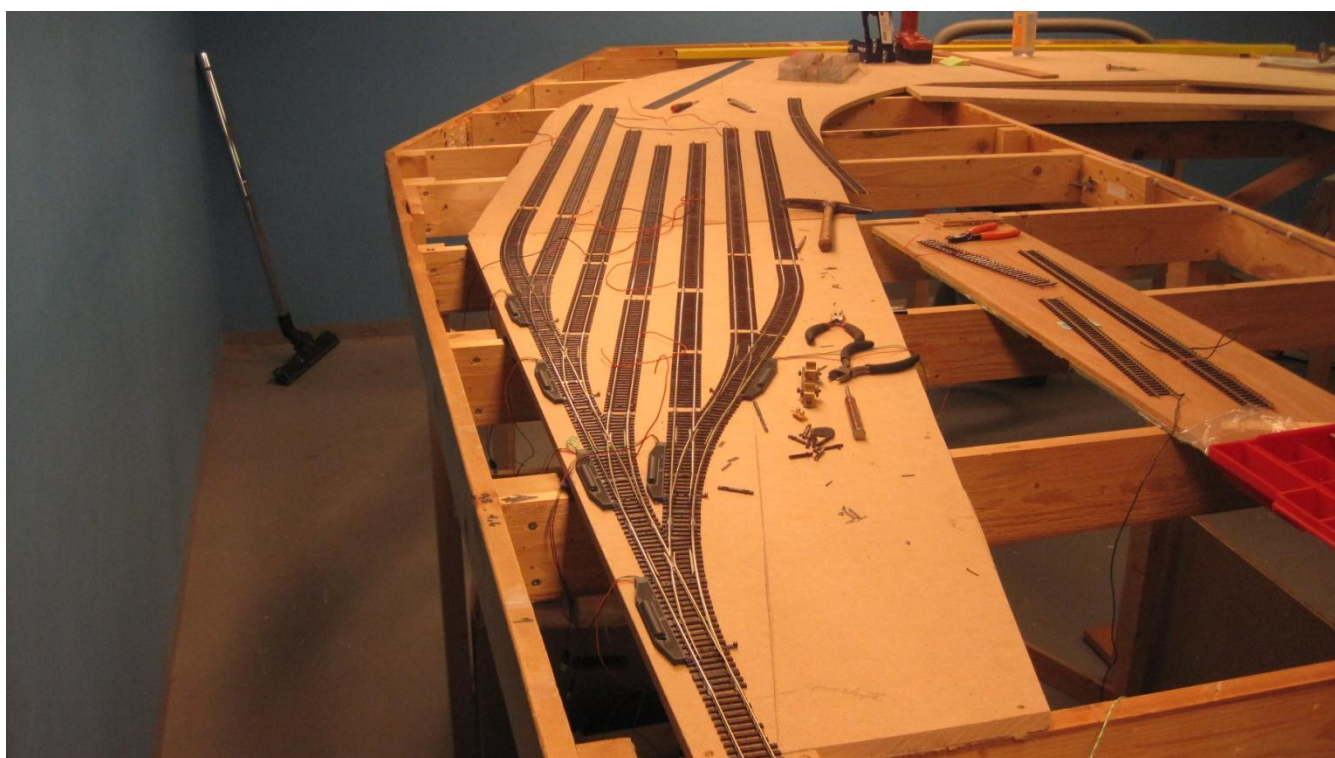
hurtigt rettet. Næste spændende opgave var at få rensetoget igennem det meget utilgængelige afsnit af det skjulte spor i rum 6. Det var meget længe siden, der havde kørt noget der, og det skulle vise sig, at der var større mængder af "livsfarlige" nullermænd og edderkopper, for det var endnu længere siden, der var blevet gjort rent. Til sidst lykkedes det dog at komme helskindet igennem. En anden nyttig lære den aften var, at vores fine og gode rensetog minsandten også har brug for vedligeholdelse - der kan man bare se!



Den skarpe læser vil erindre manden uden hoved? Her er endnu et familiemedlem, manden uden overkrop!!



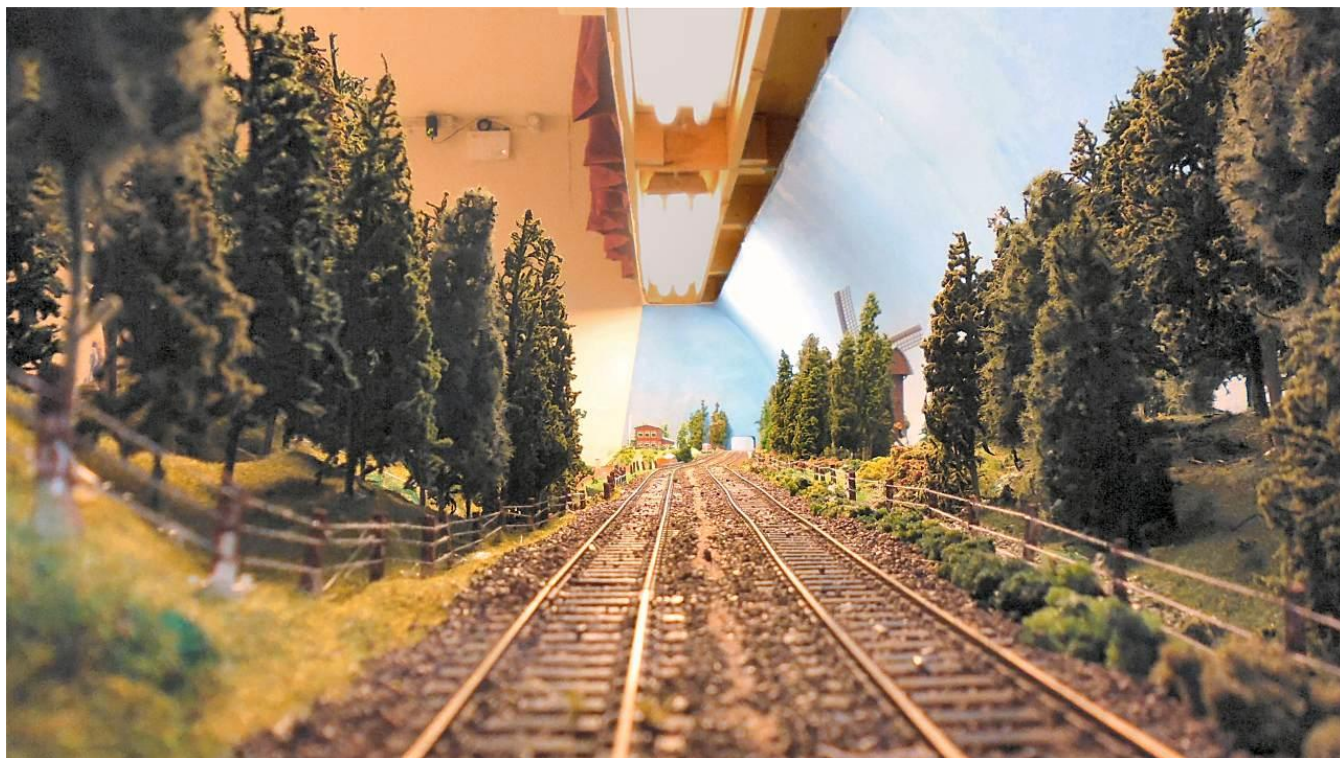
Det bedst skjulte spor i klubben. Hvordan hulen Henk har fået taget det billede, må guderne vide? Vi er i rum 6 inde bag "backdroppet", bagsiden ses til højre i billedet.



Banebørsterne var flittige og resultatet ser meget fint ud. Med den fart varer det ikke særligt lang tid, før end prøvekørslerne kan finde sted.

Jan, Martin og eders fik målt anlægssbordet i rum 1 målt op og overført målene til et stykke kalkepapir. Så nu er det klar til at få tegnet Korsøre station op. Egentlig var det min hensigt at få tegnet Korsøre herefter, men flere har påpeget det smarte i at få tegnet det synlige spor

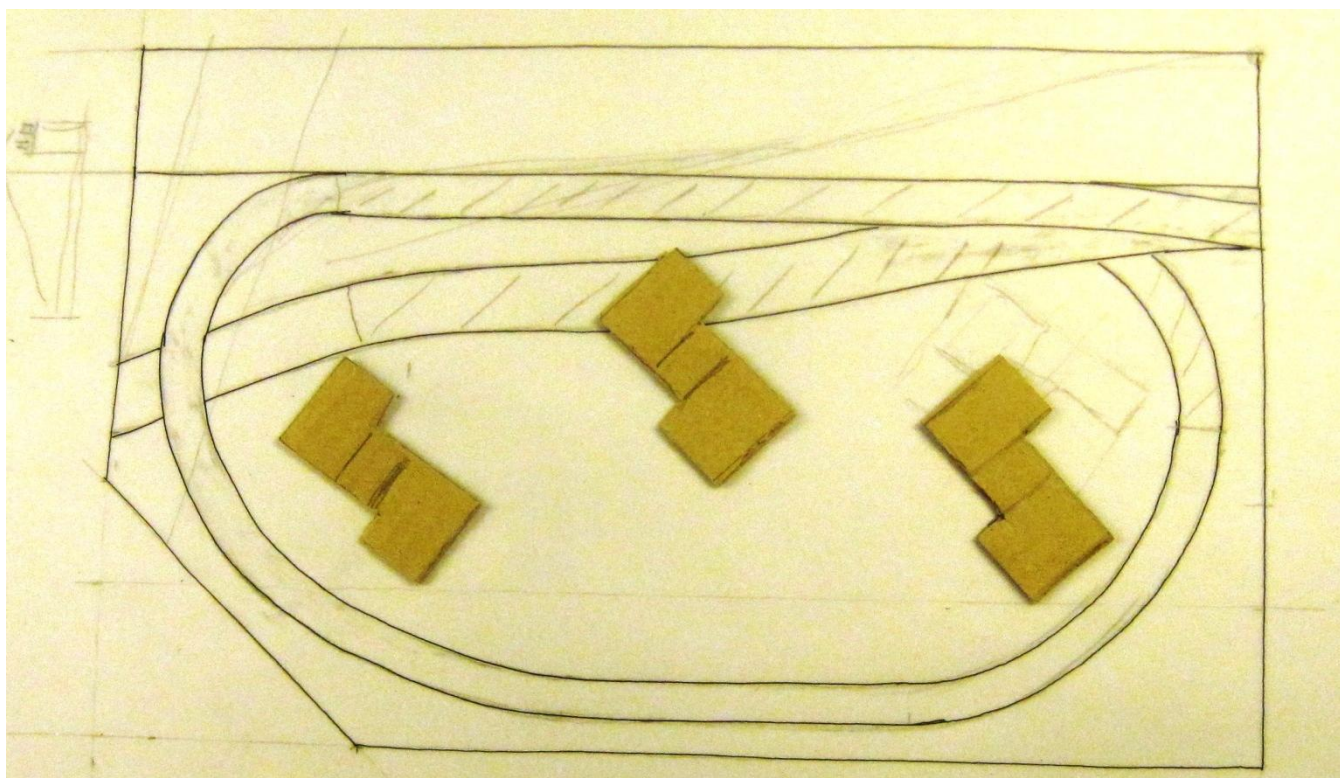
i rum 4 først. Det er det næste rum, der skal laves borde og anlæg i. Det er jo et godt argument, for det er nok inden for det næste års tid, at vi kan starte i rum 4. Vi må se, hvad vi kan finde ud af.



Udsigt fra hullet i muren mellem rum 6 og 7 - der mangler blot broen!

Onsdag d. 30.04. 2014. Også denne gang blev der arbejdet støt på alle fronter. Afdelingen for tankevirkksomhed(?) kastede sig over fremstillingen af en byggeoversigt over Bellahøj områdets udseende i rum 5. Det bliver en stor bakke med tre etageejendomme på. Om placeringen bliver som papstykkerne viser, er ikke sikkert, det bliver dog i den retning! Længst til venstre er der med blyant antydnet en vej (på en bro). Denne bro vil, sammen bakken og bygningerne, "skjule" S-banen, de to spor med

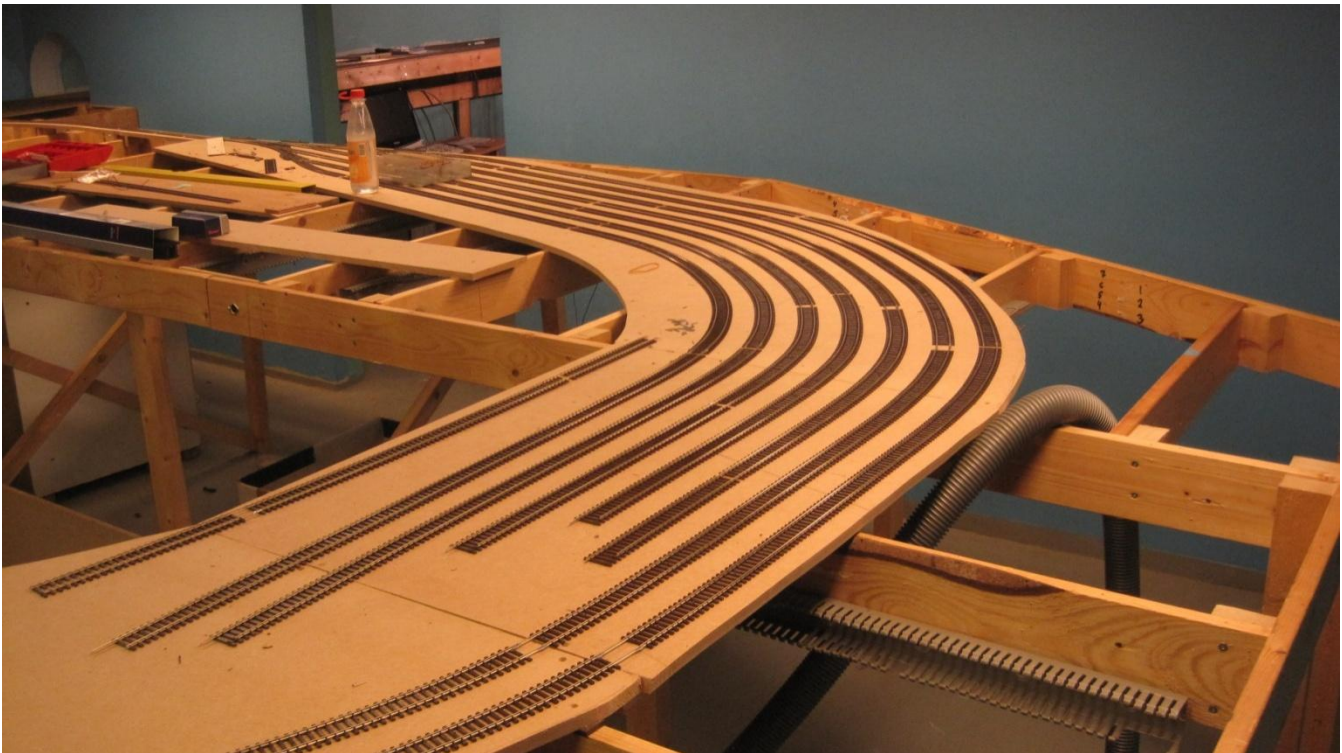
hovedbane, sidebanen og bussens vej. Bussen vil gøre en ganske kort entre på broen over S-banen for derefter at svinge ned forbi højhusene. Den store vej på broen vil passere de bagerste spor i niveau med en flot overkørsel. De skraverede felter på tegningen, er de arealer, vi forestiller os, der er skjult. De er desværre ikke så tydelige på billedet. Der vil selvfølgelig komme en mere detaljeret beskrivelse af projektet, efterhånden som detaljerne tager form.



Byggeplan over "Bellahøj"

Selv om vi er en lille klub, er der opstået endnu en fraktion i klubben. Alle kan vel huske "Backdrop Brothers" eller endnu bedre "brdr. Gips"! Vi kan nu med slet skjult stolthed præsentere den dynamiske trio "The Tracksons"! Det er en gruppe, der sætter sine spor!! Knud, Ole og Per arbejder sig med god hastighed igennem de skjulte spor. I den forbindelse har vi vedtaget, at der laves et såkaldt nødstopafsnit på 30 cm regnet fra isoleringerne på skiftet og bagud. Det vil sige, at normal standsning skal ske inden de sidste 30 cm. Ved indkørsel vil de

sidste 30 cm være strømløse, og overtrædes der, vil en "alarmlampe" lyse. Det betyder, at man er nødt ved selvsyn at kontrollere, om der er sporfrit ved det pågældende spor, før der køres videre. Alle skinnesamlinger laves med isolerede lasker, for så er det muligt at følge en forbruger (toget) på PC skærmen/sportavlen. Rent strømforsyningsmæssigt betyder det mindre, da alle skinnestykker har egne forsyningsledninger, og derfor er helt uafhængige af skinnelaskerne som overførere af strøm. Med den fart, der er på, tror jeg, at det skjulte afsnit er klar til efteråret.



Så er man omkring halvvejs med den skjulte station "Uset"

Onsdag d. 07.05. 2014. Endnu en gang er det lykkedes Henk at overraske os alle. Onsdag d. 23.04. skrev jeg på det sidste foto: "Der mangler blot broen"! Det gør den så ikke mere. Da vi trådte ind af døren sprang den, BROEN, lige ind

i mine øjne. Min første reaktion var "hold da k..., hvor er den stor"! (Broen, mine herskaber, broen) Retfærdigvis skal det siges, at den jo stadig ikke er malet, og vi vænnede os til, at den ikke sad på sin plads.



Sådan, nu er den der, og vi kan snart kalde det færdigt arbejde! Det er en fantastisk smuk bro, Henk har begået. Der mangler kun lidt maling, en stump vejbane og en justering af bropillerne!



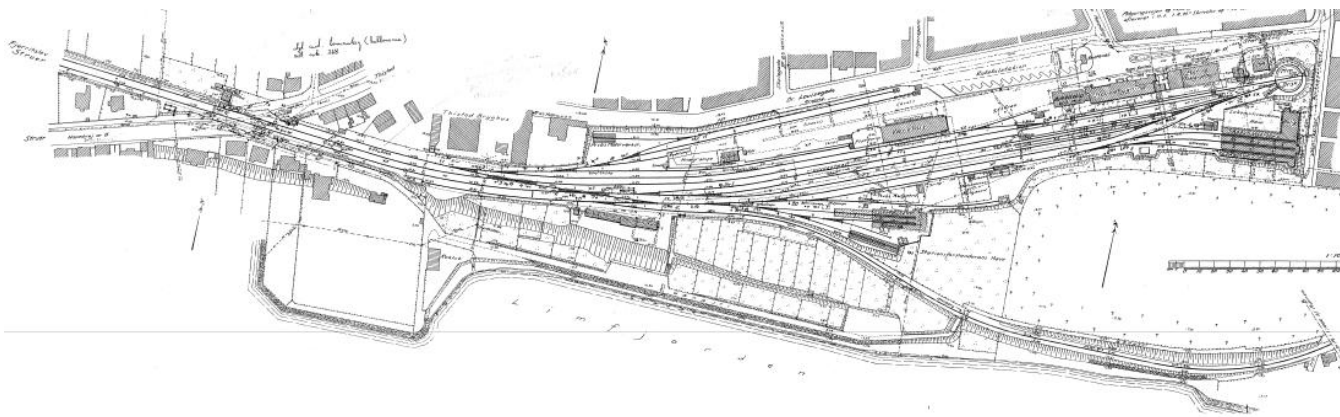
Vi napper lige et billede mere af broen fra "Henks skibsværft"! I modsætning til en vis bro på Limfjorden, passede den i første forsøg.



Så er Jan atter i det kreative hjørne, med hvid lim fast gør han strandkanten til "fastlandet" når limen er tør kan plastikken (forhåbentlig) trækkes af - det ser godt ud!

Nu skulle man så tro, at der faldt lidt ro over begivenhederne - men nej! For sådan lige at skabe den rette "feststemning" op til indvielsen af broen, er manden (Henk) gået til yderligheder! I en eller anden mørk nat har han åbenbart fanget (og bortført) Scotlands national-tourist-klenodie-atraktion nr. 1.! Loch Ness uhyret. En hurtig fotograf fangede uhyret svømmende rundt i den lille sø bag ved restauranten. Man må sige, der sker interessante

ting i området! På tegningfeltet er Korsøres bord og rummet tegnet op med tusch, det samme gælder det "mest lige" spor (det eneste spor der går ret igennem alle skifter) på stationen. Endelig er der lavet et oplæg til udvidelse af havneområdet. For rum 4 er bordet tegnet op. Sporplanen er Thisted (i grove træk), der passer fint til vores behov. Den udgør her en endestation for en privatbane og en DSB 2.kl. hovedbane.



Thisted station anno 1943. Bortset fra længden er det en meget velegnet station til vores brug.



Loch Ness uhyret er her taget til fange af et par meget dygtige lassokastere. Bonden glør noget, men det er vel heller ikke hver dag, man ser sådan et gespenst - eller er det en søhest?

Onsdag d. 15.05. 2014. Det var de løse enders dag i dag. Sidste onsdag vedtog vi, at den fine nye bro, der markerer, at landskabet i rum 6 er færdigt, skal fejres onsdag den 04.06. med en rigtig indvielse med et helt autentisk Ms lyntog (Ms 401), ganske som det skete i virkeligheden. Ved samme lejlighed besluttede vi at udnævne vores gamle formand til æresmedlem. Michel har i mange år arbejdet utrætteligt for klubben, og det var jo også ham, der skaffede os vores nuværende lokaler. Hans gerning, som redaktør på Mosebanen, tæller så absolut også til hans fordel, og endelig er han en forfærdelig god kammerat, som vi alle holder meget af. I vores øjne er han selvskrevet til det krævende og ærefulde hverv som æresmedlem! Til lejligheden havde vi fremstillet et par fine diplomer i fin

indramning. Det ene til ophængning i klubben, og det andet er selvfølgelig til Michel. Jeg skulle finde det famøse Ms lyntog, hvilket resulterede i, at samtlige af mine store flyttekasser blev endevendt - før det lod sig finde! En prøvekørsel afslørede atter, at Heljan ikke har været så heldige i valget af materialet til deres hjul, der skal en grundig rengøring til, før det kører ordentlig igen, det bliver næste onsdag. Jeg havde fundet nogle små papirflag, som prydede fronten af indvielsestoget. De kunne monteres med en gang "abesnot" - æh? Tegnearbejdet skrider godt frem, og det på trods af den massive mobning som den stakkels tegner må finde sig i. Det skyldes, at jeg ret tidligt i tegneriet erklærede, at det ville blive en "ommer", hvis jeg fik placeret stationen forkert på "bordet".

Så det kom til at knibe gevaldigt med at få alle spor med. Inden fyraften lykkedes det dog at få rettet tingene til, så næste gang er planen til den synlige station "Fjordby" i store træk færdig - tror jeg nok! Jan, der denne onsdag var aldeles forladt af sin ellers trofaste makker Henk, der skulle hente en ny hund(!), havde stor succes med sin strandkant. Det røde plastfolie lod sig fjerne uden at ødelægge noget. Han fik lavet resten af kystlinjerne på samme måde. Således er "vandområdet" nu klar til at få fjernet den

blåmalet masonitplade og glaspladen skubbet ind i stedet. Inde i rum 3 arbejdede Bent og Ole videre med de skjulte spor. Der mangler stadig det sidste skifte og noget meterspor. Det var på grund af noget rod med en forrude i Oles bil? Takket være en ihærdig indsats fra LT med samt en portion fortyndet sprinklervæske (*det tager overfladespændingen i limblandingen*) skrider balastreringen af sporene i rum 5 hastigt fremad. Martin havde lavet noget dejligt mad til alle de flittige og os andre = endnu en god dag.



Prøveopstilling af lyntoget - sporvidden passer! Nederst ses et nyt indslag på anlægget udført af Madsen himself! Det skal nok blive populært. Det er en rigtig iskiosk!!!

Onsdag d. 21.05 2014. Åh nej, der var lidt panik! Da Bent spurgte, om vi brugte samme radius i en kurve, vidste jeg med det samme, at noget var galt! Det viste sig, at radierne på den skjulte

station i rum 3 var blevet alt for skarpe. Enden på komedien blev, at alle kurver (7 stk.) røg op igen! Nu er de tegnet op på pladen, og det pyntede gevaldigt på sagerne.



Jørgen, Bent og Per knoklede som små bæster og genskabte næsten sporarealet.

Jeg fik givet MS lyntoget den "store rensetur", bagefter fik vores rullestand premiere, og lyntoget blev kørt grundigt til i over 2 timer med rensning og smøring + ny dekoder. Nu kører den godt, men ikke perfekt. Måske kan en justering af dekoderen næste onsdag hjælpe? Prøvekørslerne afslørede, at Jørgens kurver i vendesløjferne sine steder havde for skarpe radier til lyntoget. Der måtte justeres lidt hist og her. Nu kan det lige akkurat gennemkøre kurverne. Henk og Jan havde ved vores ankomst monteret en malet og færdig bro, aarrhh! Næsten færdig bro, for der mangler at blive

malet et lille stykke af en ståldrager, 50 % af malerfirmaet "Klatten" arbejder ihærdigt på sagen, den anden nyder en bajer! Mit tegnearbejde blev ikke til noget, men jeg fandt røret med de gamle sporplaner, herunder den rettelse til Helsingør der gav stationen to færgelejer og sit nuværende navn, Korsøre. Fundet betyder, at jeg kan spare en masse opmåling under tegneriet. Det gav også ca. 80 % af stationen Valleby i rum 7. Så lige nu er jeg foran på point! Endelig fik jeg i tilgift støvsuget samtlige 7 klublokaler, og det var ingen overdrivelse!



I sin "naturlige" farve går broen mere i et med omgivelserne, der mangler stadig lidt småtterier, men en modelbane bliver som bekendt aldrig færdig.



Vi napper lige et billede mere, MS lyntoget og broen klæder virkeligt hinanden og er uadskillige i dansk jernbanehistorie. Bemærk de to malere midt på broen!

Onsdag d. 28.05. 2014. Så er det sidste chance for justeringer inden den store indvielse næste onsdag. Det første, jeg lavede, var en grundig rengøring af toilettet med gulvvask her og i køkkenet. Vi bør ofre noget tid og lidt penge på at få ordnet forholdene på toilettet. To højskabe vil gøre underværker, det vil give plads til koste, støvsuger og andre rengøringsartikler. Alt vores linned ville også kunne opbevares her. Jeg har

to nødråb til de ærede medlemmer! 1. Det vil være meget formålstjenligt, hvis mange anvender både vand og sæbe - inden hænderne tørres i håndklædet! Er det snavset, så vær rar at skifte det ud med et rent. 2. Har man anvendt "tønden", er det meget ønskeligt, at man også anvender børsten - i tønden, forstås! Hvis alle er opmærksomme på disse henstillinger vil toilettet være rarere at anvende for alle - TAK!



"17 centimeter", det kan enhver jo se - ikke! Løft det ene øjenbryn forkert og straks falder gribbene over en!

Sporplanen med det synlige spor i rum 4 er nu færdig. Det er en endestation for en privatbane og en DSB sidebane; Fjordby hedder den, og den er inspireret af virkelighedens Thisted. Dog mangler havnebanen med diverse industrier, for vi skal først finde ud af, hvad der skal være og hvor. Een ting ved vi, Jan og Henk har ytret ønske om plads til en herregård, eller var det et slot? Nu refter der fremstilling af en tegning af Korsøre station, hvilket er det næste projekt. Det vil komme til at gå væsentlig hurtigere, efter at tegningen af ændringerne atter er dukket op. Sporene i rum 2 de er jo lagt og skal blot dokumenteres med en tegning. Endelig mangler der en tegning af Valleby station helt nede i rum 7. Til dette rum har jeg en ældre tegning baseret på den gamle udgave af Sønderborg H. Det er en

noget udvidet udgave, og den skal der arbejdes en del på! Udvidelser angående perronsporenes længder og antal vil være med til at fjerne det sidste af sidebanepreget, hvilket er påkrævet, da de jo ligger på en 1. kl. hovedbane.

I rum 3 blev man færdig med sporlægningen på den skjulte station "Uset". De nye kurver ser vældig fine ud, det er godt vi fik rettet fejlen nu! Det ville være særdeles vanskeligt at gøre, hvis der var bygget synligt spor ovenpå, hvilket er det næste skridt, når stigningen op til Sukkerkøbing er blevet lagt. Nåh ja - der er jo lige "lidt" grundige prøvekursler, der skal foretages først. Vi vil være helt sikker på, at alt ligger og virker, som det skal, inden der bliver bygget noget ovenpå!



Den nye udsigt, bemærk, at der er kommet lys i lanterne, der bliver stadig malet på livet løs og oppe på broen har lyntoget travlt med at teste sine evner ud i sprængning af indvielsessnore!



Prøvetoget har nu sprængt snorene i stumper og stykker, flagudsmykningen har ikke lidt nogen form for overlast - så nu er vi klar!

I rum 6 herskede der stor travlhed. Lyntoget har fået fronten prydet med fine flag, der blev lavet flere forsøg med sprængning af "snoren". Almindeligt papir duede ikke, da selv ganske tynde strimler var for stærke. Toiletpapir viste sig at være perfekt til vores formål, og Henk vil fremstille flere stykker til næste onsdag. Endelig kom det "rigtige" vand på plads under broen, desværre skete der et uheld, så pladen revnede, så nu ved vi, hvor der skal ligge et fartøj! Bortset fra det, ser det vældig godt ud. Noget kunne tyde på, at vi er ved at være klar til indvielsen!

Onsdag d. 04.06. 2014. Så oprandt dagen! Nogen kunne måske mene, at det er stor ståhej for "ingenting". Men, man bør erindre, at det nu er 13 år siden, vi startede i Karlemoseparken, det er urimeligt længe, vi har ventet på noget, der er færdigt! Så selv om det kun er en mindre del af anlægget, så har det for os en meget stor symbolsk værdi, at vi nu har noget, der er færdigt!!! Med den fart, der nu er på medlemmerne, tør jeg godt spå om, at der vil komme en hel del indvielser i den nære fremtid.



Henk og Torben Ziegler i et sjældent, men eftertænksomt øjeblik! - I "slyngelstuen"

Klokken 1500 entrede "Team Slagelse" klubben. Martin gik straks i gang med vores MAD, og vi andre fik ordnet de sidste "småting", inden vores gæster dukkede op omkring klokken 1600. Henk havde medbragt adskillige tynde strimler rødt toiletpapir, og det var ikke noget l...! Tværtimod var det kun nødvendigt med et forsøg med lyntoget. Det "funkede" bare helt perfekt. Den røde "silkesnor" blev spændt ud mellem de forreste staaaldragere på broens overbygning. Kørslen, som Michel skulle have den store ære at udføre (*han vidste dog ikke hvorfor - endnu*), var nøje planlagt og aftalt, intet kunne gå galt! Og det gjorde det heller ikke!! Et par stykker af klubbens meget flittige medlemmer, lavede

"arbejdende stand" i rum 3 og 4, der blev fremstillet kurver til det sidste skjulte spor i rum 3 og først da mad "gong gongen" lød, måtte de omend modstræbende, slippe gashåndtaget og forene sig med os andre. Middagen bestod af røget hamburgerryg med flødekartofler, bland selv salat og italiensk brød. Et pænt stykke inde i middagen rejste Ole sig og bad om forsamlingens opmærksomhed, (*det var lidt op ad bakke!*). Ole redegjorde for årsagen til al denne virak og ståhej! Endelig afslørede han, at vi havde besluttet at gøre alvor af et længe næret ønske om at udnævne Michel til Æresmedlem. Det tog kegler og vi lød næsten som en flok fruentimmere (*et kort øjeblik*).



Slyngelstuen (rygerummet) var vældig godt besøgt, indtil der blev sagt værsgo!



Så er vi til bords, den værste sult er blevet stillet og Ole har fået ørenlyd! Som det kan ses, er vi nået til det punkt i talen, hvor det går op for Michel, at det er ham, det handler om!



Sådan, missionen er fuldført! Stort tillykke til Michel med den nye værdighed - du har om nogen fortjent det.



For anden gang den dag kunne Ole underholde os med endnu en særdeles veloplagt tale, der tog udgangspunkt i den tale, Kong Christian IX holdt i 1935, da den store kopi af vores bro indviedes. Godt gået!



Der blev lyttet andægtigt!



Vi har modtaget et foto fra åstedet fra en lokal sportsflyver - men hvor er toget?



Bare rolig, her er det! Med 1,29 sekunds forsinkelse sprængte lyntoget den røde snor (forsinkelsen skyldtes en mindre fejlvisning på togets hastighedsmåler) - det er ganske vist!

Da vi havde spist, og opvasken var klaret, blev opmærksomheden rettet mod landskab og spor i rum 6. Arbejdet er nu nået til et punkt, hvor vi følte, at det nu kunne erklæres færdigt, for så vidt et stykke modelbane overhovedet kan blive færdigt. Nu er alle hovedelementer fremstillet, så det, der eventuelt mangler, er små detaljer, og dem vil der sikkert dukke en del op af med tiden. Klokkeren 1900 blev der kaldt til samling i rum 6. Tiden var nu inde til den officielle indvielse af anlægsafsnittet. Den røde "silkesnor" var spændt ud mellem de første ståldragere på broen. Hr. Æresmedlem og Lyntogsfører Andersen var helt klar i ved kørekontrolleren. Ole gav endnu en veloplagt og smuk tale til den "store" menneskemængde, der var mødt frem for at fejre begivenheden, og Statsbanerne havde de store spenderbukser på. Så der var et glas champagne til hver. Efter talen blev der udråbt et trefoldigt leve for Broen og KMK! Herefter skålede vi i Champagne, og endelig kunne Hr. Andersen med sikker hånd føre lyntoget mod den røde snor og over broen. Resten af aftenen gik med hyggeligt samvær og uskyldigt drilleri - Dejlig dag! Meget typisk hørte jeg den dynamiske duo bedyre (*Jan og Henk*), at næste onsdag gjaldt det så rum 5, og det lignede nok endnu en indvielse omkring årsskiftet 2014 / 15,

det skulle såmænd ikke undre os! Stor tak til vores gæster for at være med til fejre denne dag.

Onsdag d. 11.06. 2014. Klubdagen derpå: Så er det atter "hverdag", og straks blev den daglige dont genoptaget. De sidste traceer, til det skjulte spor i rum 3, blev under stor larm skåret ud. Når de er placeret og sporet lagt, er det Bents tur med strømmen, og så skal der testes og prøvekøres, før vi kan gå videre. Sporet skal bare fungere perfekt, inden det bliver dækket af det synlige spor. Henk og Jan gik i gang med Bellahøjområdet. Rammen til højhusene blev monteret og tre stykker pap illuderede højden på ejendommene. Henk mumlede noget om, at han måtte se at få lavet tre mock-up højhuse i flamingo. Alt spor i Bellahøj - enden er blevet belagt med ballast af LT, gad vide om det også er blevet limet (*av - av*). "Kørebanen" til en bro over S-banen (med busbanen indlagt på et stykke) blev fremstillet - det blev et smukt stykke insartia! Jeg er kommet godt i gang med sporplanen til Korsøre i rum 1. Det har vist sig, at den rettelse, som jeg priste mig så lykkelig over at have fundet, ikke er til så forfærdelig megen hjælp. Faktisk er det kun færgelejerne, jeg har kunnet tegne af!



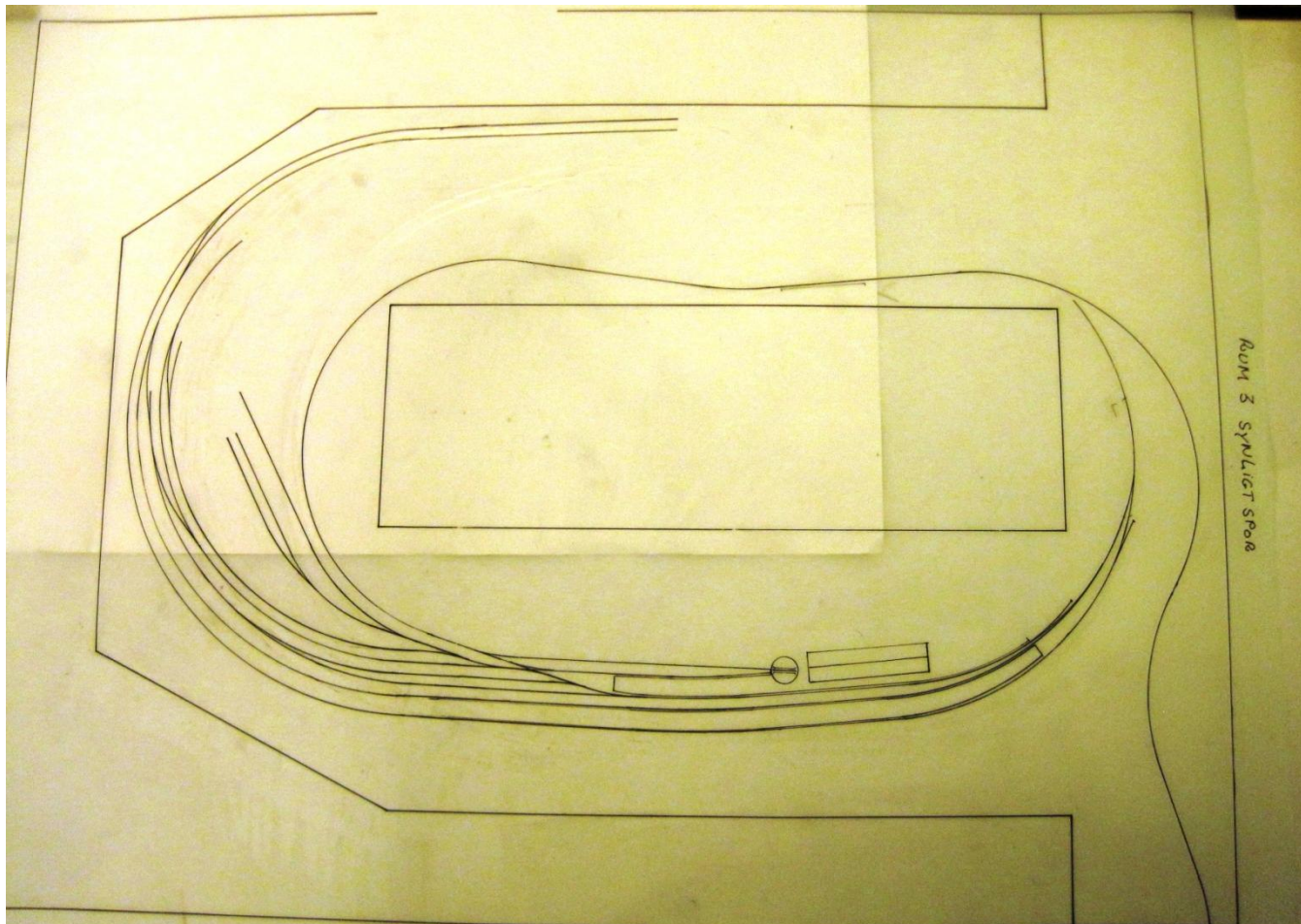
Så er rammen kommet på plads, sammen med brodækket (ved skruetvingerne) og den landskabelige afgrænsning /horisont, det bliver spændende at se mock - up husene i rigtig størrelse.



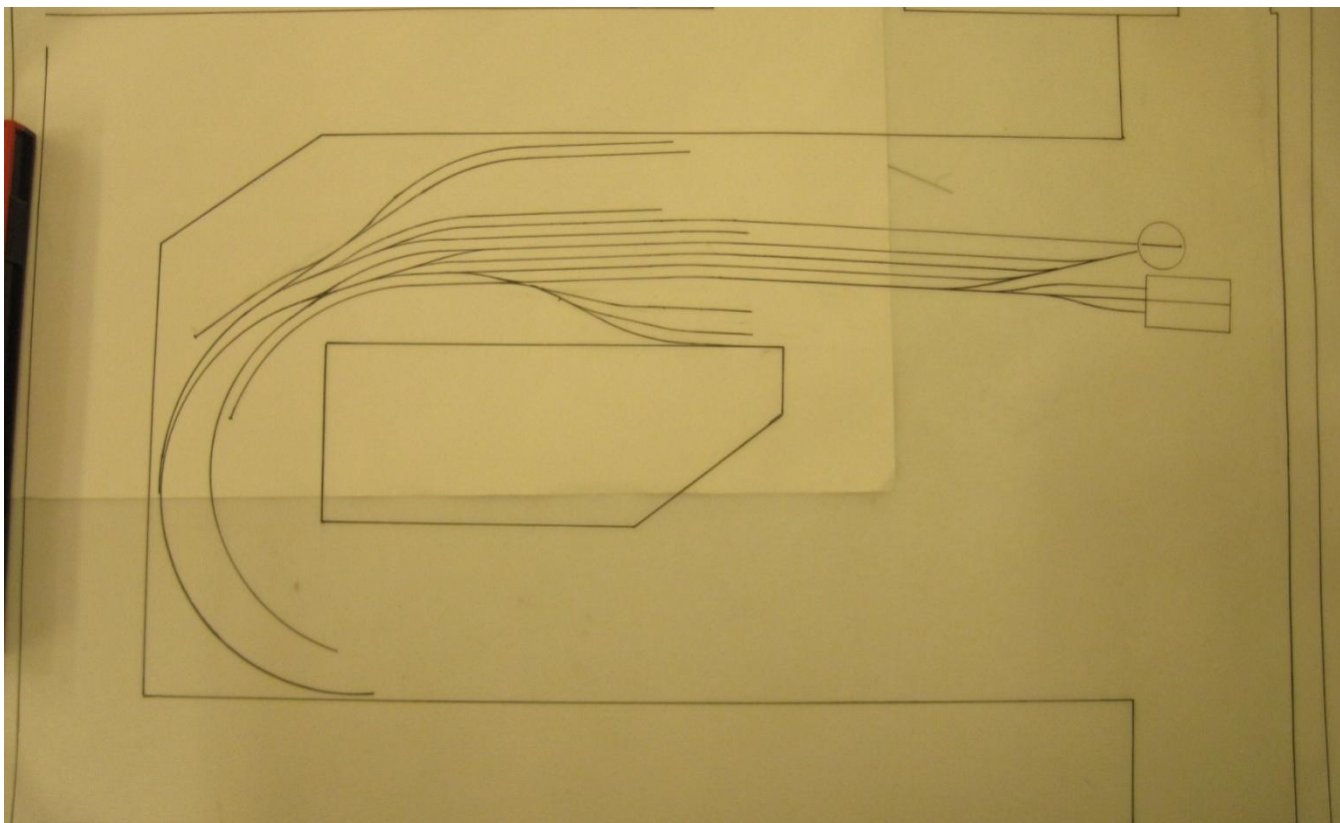
Den ene af de skjulte traceer på plads, der mangler knap 2 meter endnu. en anden kan anes forenden af det lange vaterpas.



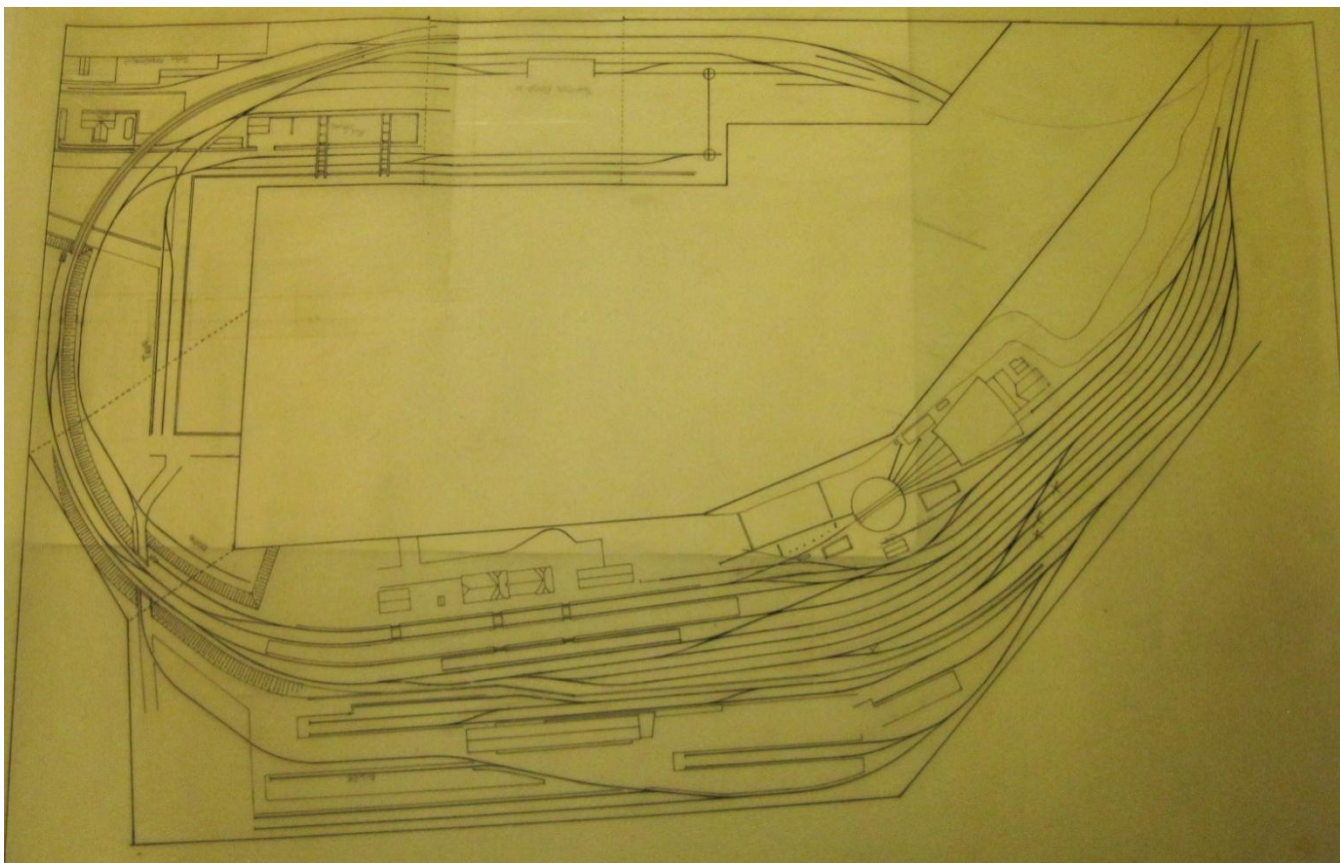
Så er den skjulte station, Uset, komplet - nu mangler blot sporet op til Sukkerkøbing at blive lagt.



Synligt spor i rum 3. Sukkerkøbing station, der mangler stadig lidt sidespor, og planen skal rentegnes



Synligt spor i rum 4. Fjordby station, endestation for privatbanen og DSB sidebanen, også her mangler diverse sidespor



Oplæg til Valleby station i rum 7, det er en noget udvidet udgave af den gamle Sønderborg H, der skal arbejdes lidt mere med planen, bl.a. skal der findes en større stationsbygning.

Derfor har jeg gennemfotograferet stationen, så der fra billederne kan tegnes en forhåbentlig vellignende sporplan af Korsøre station, det tager godt nok lidt længere tid. Martin lavede et dejligt ostebord, og den rare Madsen havde

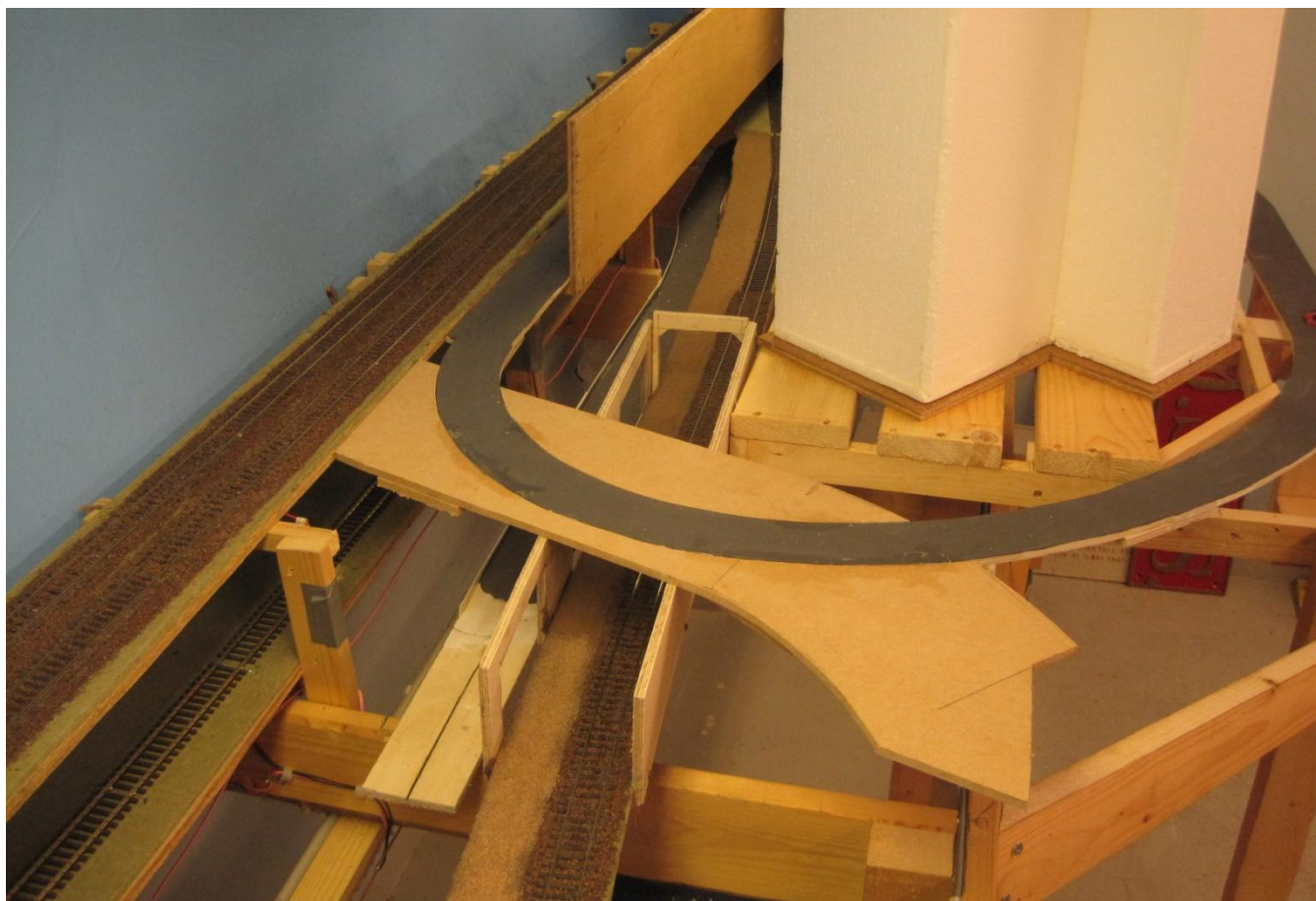
anskaffet en vidunderlig såkaldt stærk skære ost - det var det rene slaraffenland! Således forsvandt der endnu engang 7 timer af vores evige ungdom.

Onsdag d. 18.06. 2014. Og selv om det næsten ikke er muligt at trække vejret på grund af den enormt høje luftfugtighed her nede i klubben, et fænomen der ofte optræder, når temperaturen udenfor er høj, bliver der gået til den i alle

hjørner og kroge. Luften er faktisk så "våd", at min tegnetusch er meget længe om at tørre, stik den! Jan og Henk kæmpede med fundamenter, broer. Den placering i ser på billedet, er resultatet af en længere videnskabelig disput!



KMK Læserservice proudly presents trioen "The Mock-Ups" Bellahøj i 3-D!! Det er stort! Og Jørgen - han får den onde-lyne-mig travlt.



Broen er begyndt at tage form! Jeg har vist sagt det før, det bliver spændende at følge opbygningen.



Næææh - nej, han sover ikke - den gode Bent, men kurver og kurveskifter giver et par udfordringer!



På trods af den næsten "flydende" luft i lokalerne, blev der i den grad arbejdet igennem i rum 3 - de er snart færdige, næste onsdag?

Aftenens menu stod på hjemmelavet kærnemælkskoldskål, skønne hjemmelavede pandekager og honning af Knuds egen avl - lækkert. Bent og undertegnede havde vore problemer med kurver, grader af cirkler og i hjertestykker. Det er ikke nogen let sag at få

fundet nogen kurveskifter, der passer til vores behov. Vi må nok ty til ombygning af lange Tillig skifter, så de bliver fleksible. Jørgen blev (som sædvanligt) kostet noget rundt til mange opgaver, små som store, dels i rum 3 og dels i rum 5 - han kan lide det!



Hvad laver du Jørgen? Huu - mig? Jaaa hvem ellers? Ikke noget!

Onsdag d. 25.06. 2014. Så er vi endnu en gang nået til den sidste "onsdagsrapport". Jeg er dybt chokeret, her gik vi rundt og troede at Henk og Jan var noget af det mest seriøse man kan opdrive på en onsdag! Et øjebliks

uopmærksomhed og straks lyder der høje råb og rå mandelatter - føj for en hørm! Billedet herunder viser hvad de to hertuger bruger den kostbare arbejdstid på!!! Vi lader billedet "stå" et øjeblik - vil man gætte?



Er man i tvivl? - så er drengenes ansigtsudtryk en god ledetråd!



"Tingen" er nu anbragt i sit fremtidige leje og her ses det tydeligt at al forargelse er fuldstændig malplaceret!



Så nærmer vi os Sukkerkøbing Station, det første stykke underlag for stationens spor er nu udskåret. Indgangsskifterne er lagt op på prøve, så vi kan vurdere udseendet m.m. Så du behøver ikke se så mut ud - Knud!

Trods den løsslupne stemning blev der på denne sidste onsdag i juni arbejdet godt igennem på alle fronter, inde i rum 3 er man nået op i "solskinnet". I den enkelt sporet ende af Sukkerkøbing er underlaget til indkørslen placeret, det kan lade sig gøre allerede nu, da der ikke er noget skjult spor under det stykke af den synlige station. Henk og Jan arbejdede

ihærdigt på fremstilling og tilpasning af diverse elementer der indgår i "Bellahøj scenariet". Jeg kom et stykke videre med Korsøre station - 2 til 3 onsdage endnu og den der færdig! Martin lavede Pizzaer til os og til dessert var der jordbærgrød med mælk / fløde eller begge dele!

På gensyn i næste nummer.



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



Billedet er fra 2004, hvor Danmarks Jernbanemuseum fejrede 50 års jubilæet for MY-lokomotiverne.

GM-træf og dieseldage på Danmarks Jernbanemuseum

Vær med til fejringen af 60-års jubilæet for GM-lokomotivernes indtog i Danmark

Lørdag-søndag d. 6.-7. september

Vi fejrer 60-års jubilæet for GM-lokomotiver i Danmark med skønne maskiner og fed motorlyd - det hele krydret med masser af dieselos. Se, oplev og kør med de GM-lokomotiver, som kommer fra nær og fjern inkl. fødselaren MY 1101.

I 1954 kom det første lokomotiv, MY 1101, til landet fra Trollhättan i Sverige. GM-lokomotiverne – også kaldet den amerikanske arbejdshest – blev en utrolig stabil trækraft, der gradvis betød udfasning af damplokomotiverne. Nu er de moderne lokomotiver selv blevet historie, men de leverer stadig trækraft i Danmark og flere steder i Europa.

Besøg førerhuset

Begge dage starter GM-træffet ved museets drejeskive. Her er opstillet et udvalg af de bevarede museumslokomotiver, der indgår i samlingerne på Danmarks Jernbanemuseum. Museumschef Henrik Harnow byder velkommen til fødselsdagsfesten og introducerer de enkelte køretøjer.

Begge dage er det muligt at komme op i førerhuset på typiske repræsentanter for GM-lokomotiverne og få en demonstration af de forskellige funktioner. Rundt omkring på museet vil der løbende være korte fortællinger med fokus på de tekniske hovedtræk ved MY-lokomotivet.

Besøg på Thriges Kraftcentral

Der vil dagligt være ture til den fredede kraftcentral på Thomas B. Thriges Fabrikker, som i sin tid fremstillede banemotorerne til GM-lokomotiverne. En af Danmarks ældste stationære dieselmotor på sin oprindelige placering startes af de frivillige. De arbejder til daglig med at vedligeholde og fortælle om det enestående sted midt i det gamle fabrikskompleks, der i dag er anvendt til nutidige formål. Turen mellem museet og Thriges Kraftcentral er gratis og foregår med veteranbus.

Amerikanerbiler og spareribs

Til GM-træffet fejrer vi også 1950'ernes amerikanske design, så lokomotiverne får selskab af jævnaldrende amerikanerbiler. Ejerne fortæller gerne om deres smukke biler. Dagen igennem kan sulten stilles ved forskellige madboder, som serverer lækre burgers og spareribs fra grillen.

Særkørsler med GM-lokomotiver

Lørdag og søndag er der flere afgangene fra Odense Banegård med kørsel på strækningen Odense-Tommerup med jubilaren MY 1101 og flere af de gamle lokomotiver. Lørdag aften kører MY 1135 og 1159 på strækningen Odense-Fredericia. De enkelte ture kræver særskilt billet. Salg af billetter starter medio august og kan købes via vores hjemmeside. Tider, materiel og priser vil fremgå af hjemmesiden fra medio august.

Opera og fotosession

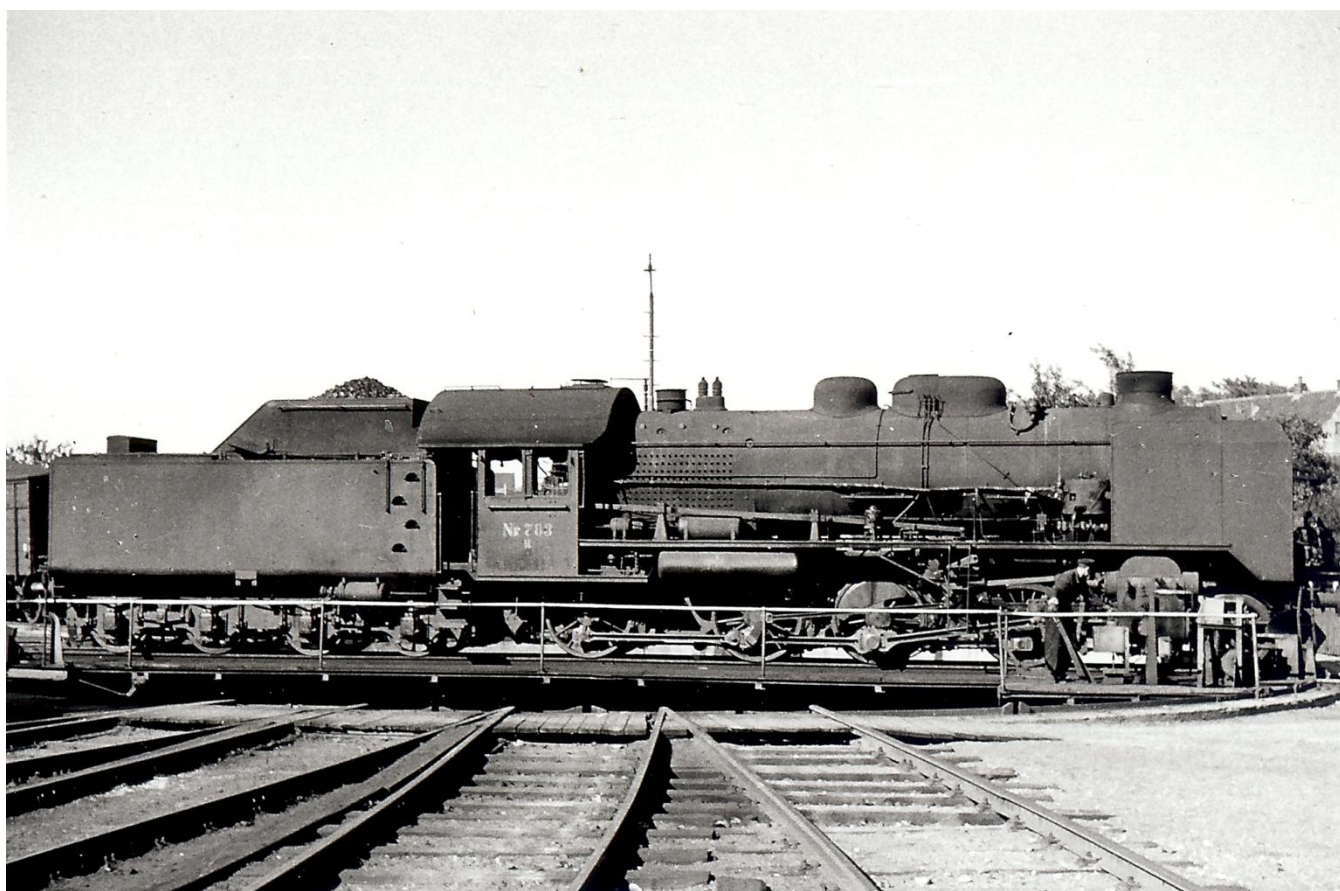
Lørdag aften kl. 19-22 inviterer vi til en forrygende og festlig fødselsdagsfest med 50'er musik, spareribs på grillen og fadøl i hanerne. Aftenen slutter med opera og fotosession på drejeskiven. Den Fynske Opera ved Jesper Buhl indleder med en højtidelig oplevelse blandt fødselarerne. Et udvalg af lokomotiverne vil være opstillet ved drejeskiven, klar til fotografering i aftenskumringen, fra kl. 21.30-22.00.

Følgende lokomotiver forventes til GM-træffet:

MY 1101	(1954 - Danmarks første) Danmarks Jernbanemuseum
MX 1001	(1960) - Danmarks Jernbanemuseum
MY 1126	(1957) - GM-veterantog
MY 1112	(1956) - Danmarks Jernbanemuseum
MY 1122	(1956) - Captrain
MX 42	Regionstog
CFL 1146	(1964) - CFL Cargo
MY 1159	(1965) - Danmarks Jernbanemuseum
MZ 1401	(1967) - Danmarks Jernbanemuseum
MZ 4	(1978) - DB Schenker
ME 1501	(1981) - DSB
MY 1149	(1964) - Michael Frick
MY 1155	(1965) - Michael Frick
MY 1135	(1957) - Danmarks Jernbanemuseum

Ret til ændringer forbeholdes.

! Noget for øjet !



H 783 på drejeskiven i Aarhus 1960.

Foto.: Erik Hellesen. Arkiv.: Poul Skov Hansen.



ZB 99 704 i Odense 1954, en spritfabrik er også et spændende indslag på modelbanen.

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

"KØREPLANEN"

JULI KVARTAL 2014.

-oOo-

Onsdag	02.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	09.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	16.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	23.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	30.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

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

-oOo-

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

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

1. onsdag i måneden laver kokken varm mad, af hensyn til 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 fortælle sig i.



Vores aftensmad!

DEN "DANSKE" SOVEVOGN

Nr. 2899 epoke III



ER IGEN PÅ LAGER



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

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

www.felixteam.dk