



Læs i dette nr.:

- # Compagnie Internationale  
Des Wagon Lits.
- # Vi bygger.
- # I trolldmandens værksted.

- # Side 30. Modellen.
- # Klubnyt.
- # Noget for øjet.
- # Køreplanen.



Nr. 47.

Juli

2013.

# Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

---

## Formand.:

Ole Valsted  
Agerlandet 5.  
4623 Ll. Skensved.  
Tlf.: 21 84 52 36.

## 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.kmk-ho87.dk](http://www.kmk-ho87.dk) PT uvirksom

---

## Mosebanen.:

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

Redaktionen:  
Lars Torndahl Larsen.

## Annoncer.:

1/1 side. 400.-Kr.

1/2 side. 300.-Kr.

Priser er for færdige  
annoncer, modtages i jpg. tiff.  
pdf. Filer.

---

## Bank.:

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

## I Kupevinduet

Selv om sommeren er der gang sagerne. Det gælder i klubben, som ude i den virkelige modelbane verden. Siden sidste udgave af Mosebanen har vi måttet sige farvel til en "stor" dansk modelbane fabrikant, Hobby trade. Heldigvis kunne vi også sige velkommen til en ny, F 2010. læs mere inde i bladet.

Mosebanen er kommet på [sporskiftet.dk](http://sporskiftet.dk). Der er blevet oprettet et bibliotek, hvor der vil komme mange andre tidsskrifter, bøger, med mere. Sporskiftet.dk er Danmarks største modelbaneforum, så vi vil nå ud til mange modelbane entusiaster. Vi er glade for det nye samarbejde med sporskiftet.dk / Lars Skjærlund og håber, det bliver til alles fornøjelse. Vi er også på [ISSUU](http://ISSUU), hvor vi har mange læsere (*over 15.000 har kigget på bladet siden oktober 2012*). Fordelen ved issuu er, at vi kommer ud til hele verden, (*vi har læsere i mere end 26 lande*) "Ulempen" er, at man nemt drukner i de mange tusind tidsskrifter, der er at vælge imellem. Når vores nye hjemmeside engang kommer i luften, vil Mosebanen selvfølgelig også kunne læses / hentes der.

Vi har på redaktionen snakket en del om størrelsen på bogstaverne her i bladet. Hidtil er der anvendt størrelse 10, til tekst. Da en stor del af det danske "modelbanesegment" har en temmelig antikveret "registreringsattest", er det besluttet, at fra næste nummer øger vi størrelsen til str. 11. Det lyder ikke af så meget, men man kan overbevise sig selv om forskellene – idet artiklerne om "CIWL" og "I troldmandens værksted" er lavet med bogstav størrelse 11.

Det er redaktions håb, at denne udgave af Mosebanen falder i læsernes smag! Ellers har vi chancen for at gøre det bedre til oktober, hvor vi udkommer igen – See you!

Redaktionen

---

## INDHOLD.

- Side 2. I kupévinduet.**  
**Side 3. Compagnie Internationale des Wagon Lits.**  
**Side 14. Vi bygger P 917. 1. del.**  
**Side 25. I troldmandens værksted.**  
**Side 30. Side 30. Modellen.**  
**Side 38. Klubnyt.**  
**Side 51. Noget for øjet.**  
**Side 54. Køreplanen.**

---

Forsidefoto.: MY med "Nordekspressen" på Elmelundsbakken, vest for Odense. Billedet er taget mellem 1956 (gul 1. Kl stribe) og 1959 (MY fik frontnummer påsat). I toget medgår der ikke mindre end 4 CIWL vogne, 1 spisevogn og 3 sovevogne. Læs den spændende historie om CIWL inde i bladet.  
Foto. Ukendt. Arkiv.: Poul Skov Hansen.

***Compagnie Internationale des Wagon Lits  
et des Grands Express Européens  
1879 - 1960***



*Georges Nagelmackers, CIWL grundlæggeren med de store visioner.*

Dette lange navn repræsenterer stadig det mest prestigefyldte, man kan forestille sig inden for jernbanevæsnet. Når man kigger på gamle billeder af interiøret i selskabets gamle vogne vidner disse om en i dag næsten uhørt luksus. Ja, det nærmer sig næsten det vulgære. Materialevalget er udsøgt og overdådigt. Måske ville man finde det for meget, hvis det var muligt i dag at foretage en pladsreservation til en af de blå vogne.

Men, alligevel fremstår disse som noget af det smukkeste, vognfabrikanterne har kunnet præstere. Vognenes indtagende kongebå farve med det store guldfarvede insignia på vognsiden, drager vist de fleste. Da LS Models sidste år sendte nogle flotte modeller på markedet, købte de fleste af os i klubben da også en del af dem. De måtte anskaffes. Og smukke tager de sig ud. Men, hvor kom de fra, og hvorledes gik det til, at de blev så berømte og vel nærmest feterede gennem så mange år?

### Fordums tider.

Det begyndte i fordums tider. Hvornår startede fordums tider? Ofte betegnes de som tiden fra "før verden gik af lave". For CIWL begyndte de i 1874. Det var dengang selskabet med det fornemme navn **Compagnie Internationale de wagon Lits**, forkortet CIWL, blev grundlagt og indledte sin glørværdige udvikling. Det begyndte i jernbanens barndom, hvor de store nationale selskaber endnu ikke var etablerede, og hvor det var et utal af små private, halvoffentlige eller royale selskaber, der dominerede det gryende europæiske jernbanenet. Det gjorde det ikke let at foretage lange rejser gennem flere lande. Situationen medførte et utal af togsift og lange ventetider på banegårde og åbne perroner. Det gav rejsetider så lange, at det kunne tage dage at komme fra et land til et andet. Det medførte, at var der behov for, at de rejsende kunne overnatte undervejs.

Før jernbanens komme, var det således, at landevejskroerne og gæstgiverierne var placeret sådan, at det passede med dagvognens distancemæssige kapacitet. Den rejsende blev reelt set fragtet fra kro til kro, men det tog skrækkeligt lang tid.

Nu da jernbanen var kommet, måtte det da kunne gøres hurtigere og mere komfortabelt, var der nogen, der begyndte at tænke. Disse tanker udtænkte især i de lande, hvor afstandene var store. Det var især i USA, at tanker og ideer i den retning begyndte at forme sig. Næppe overraskende.

### Dannelsesrejsen til USA

Men også i Europa måtte der være et marked herfor, selvom afstandene var meget kortere. Det indså en belgier ved navn Georges Nagelmackers, der stammede fra Liege i Belgien. Han var altså ikke fransk, hvad navnet kunne forlede til at tro. Han havde som flere andre, herunder vor egen Otto Busse og Ingeniør Milling fra Fyn, været på dannelsesrejse i USA, og der oplevet den betydelige udvikling, som vognbygningsteknologien havde været inde i. Derovre oplevede Nagelmackers, hvor populære Pullman sovevognene var. Disse var udviklede og tilpassede de meget store afstande fra Øst- til Vestkysten i USA. Og Nagelmackers indså hurtigt, at her lå både en god ide og sandsynligvis en guldgrube gemt.



George Mortimer Pullman

George Pullman er udråbt som opfinder af sovevognen, der så dagens lys i USA, hvor de i begyndelsen kaldtes for "wheeled hotels". Pullman, som vognfremstiller, er mest kendt ud fra sin engelske afstikker i form af "**The Pullman Car Company**" i Brighton, og med fabrikker i Leeds, der producerede luksuriøse sove- og spisevogne til de britiske jernbaneselskaber. Også de blev berømte på grund af deres smukke ydre, den tofarvede bemaling: brun og cremefarvet.

I USA perfektionerede Pullman sit koncept. Det kom til at omfatte alt fra bespisning til reparation af tøj, afsendelse af telegrammer og flere andre serviceydelser.



CIWL logo med den belgiske konges løver.

Det hører med til historien, at Hr. Pullman bestemt ikke var nogen rar mand. Han hadede sine arbejdere af et godt hjerte, specielt, hvis de var så formastelige at anmode om lønforhøjelser. Så var han rede til at lade dem skyde ned. Efter en større arbejdsconflikt på én af hans fabrikker, besluttede han sig for at rive hele baduljen ned, og bygge en ny fabrik op med en helt ny by omkring den. Byen fik – ikke underligt – navnet Pullman, og den smeltede efter få år sammen med resten af Chicago. Det betød, at hvis man ville arbejde på hans fabrikker, så måtte man bo i hans huse, arbejdernes børn gå i hans skoler og kvinderne måtte købe mad i hans forretninger til særlige priser. Hvem ville nu vove at indlede en arbejdskamp mod ham og dermed risikere at miste både arbejde og hus og hjem? Helt utroligt umenneskelige forhold.



Nå men, Nagelmackers lod sig inspirere af Pullmans ideer om sovevognenes udnyttelse, og han så tydeligt mulighederne tilpasset et europæisk scenario. Han vendte hjem med den hensigt at gøre ligeså.

## Tilbage i Europa

Da Nagelmackers var tilbage i Europa, var han klar over, at han stod over for tre store udfordringer, der måtte overvindes eller løses, førend han kunne omsætte "sine" nye ideer til praksis. 1) Det var penge og koncessioner, som bestemt ikke var ligetil at finde. 2) Og så var der de tekniske forskelle de enkelte jernbaneselskaber imellem. Det drejede sig blandt andet om forskellige fritrumsprofiler og overbygningernes forskellige bærerrevne. 3) Men, det drejede sig i høj grad også om den politiske situation i Europa. Der var stærke spændinger på færde. Den fransk-tyske krig var netop overstået, men England og Rusland var også røget diplomatisk i totterne på hinanden efter Krimkrigen. Og i det sydlige Europa, på Balkan, befandt sig resterne af det tidligere så dominerende Osmannerriget! Så der var bestemt nok at tage fat på eller rettere tage sig af.

## Økonomien

Først skulle der findes penge fra villige investorer. Sådan én fandt Nagelmackers i William Mann, der var en amerikansk oberst, der havde grundlagt en formue på lukrative køb af våbenpatenter. Den allerførste koncession, som det lykkedes Nagelmackers at få hjem var i form af en sovevogn, der kørte med i et posttog på ruten Ostende – Brenner - Brindisi, der kørte med post fra England til Indien. Den første sovevogn bar i øvrigt investors navn "Mann" og ikke CIWL. Beklageligvis for Nagelmackers blev ruten kort efter omlagt, hvorfor Nagelmackers koncession mistede sin værdi. Der kom dog snart fuld kompensation, da han fik rettighederne til ruterne Paris – München – Wien og Ostende – Berlin. Dermed havde han fået det sikre grundlag, der skulle til for at etablere sit sovevognsselskab. Succesen gjorde det muligt for Nagelmackers at købe Mann ud og i stedet etablere et nyt selskab med det næsten identiske navn: "**Compagnie Internationale des' Wagon Lits**" (se nedenfor). Den væsentligste investor bag Nagelmackers var nu den belgiske konge. Derfor blev dennes våbenskjold en del af udsmykningen på firmaets sove- og spisevogne. Og nu begyndte udviklingen at gå stærkt.

Det var ruten Paris - Wien, der blev den store succes for firmaet. I 1882 kunne prøveture

---

1. Anvendelsen af den franske delingsartikel "des" = de + les er en slags grammatisk indikation på et større selskab.

iværksættes med tog, der kun bestod af sove- og restaurationsvogne. Ruten mellem de to byer var 1350 km lang, og det tog toget næsten 28 timer at køre den. Det gav en gennemsnitsfart på 49 km/t, hvilket medførte, at toget døbttes *"Train Eclair"* eller slet og ret Lyntoget! Så den titel er altså ikke af dansk oprindelse.

I 1884 kunne CIWL så tilføje *"et des Grands Express Européens"* til sit navn. Temmelig langt, men meget smukt.

Faktisk havde Georges Pullman "sneget" sig bagefter Nagelmackers til Europa, nærmere

betegnet til England, hvor han anlagde vognfabrikker i Derby og Leeds. Herfra forsøgte han - uden held ganske vist - at underløbe Nagelmackers bestræbelser på at opkøbe koncessioner og indgå aftaler med jernbaneadministrationerne rundt om i Europa. Men efter kort tid var det blot lykkedes for Pullman at opkøbe 4 koncessioner, der næsten alle lå i Italien, hvorimod Nagelmackers stod med 18 fordelt på Nord- og Mellemeuropa. Der, hvor de var noget værd.



*Danmarksexpressen på Københavns 2. banegård, omkring 1907 - toget eksisterede kun i 2 år, til 1909. Det var det første engagement CIWL havde i Danmark. Postkort, NFK samling.*

Pullman var så aggressiv, at Nagelmackers måtte true de firmaer, der var ved at lade sig forlede af Pullman, ved at vifte dem om næsen med sine underskrevne kontrakter.

Pullman havde iværksat sin offensiv på samme tidspunkt, som forhandlingerne om etableringen af Orient-ekspressen var ved at være på plads. Så "angrebet" kom meget ubelejligt for Nagelmackers. Men, han red stormen effektivt af, og Pullman blev aldrig igen nogen trussel mod CIWL. Til gengæld lykkedes det for Pullman at bide sig fast på det engelske marked, som han dominerede med sine i særklasse smukke vogne frem til 60'erne. De var så smukke og velindrettede, at CIWL også købte af dem.

Men forhandlingerne om ekspressen over dem alle fortsatte. I dag kan vi godt undre os over,

hvad i al verden man ville i Konstantinopel, som kunne berettige en linje, og at den blev så berømt som den gjorde. Men dengang var der betydelige vestlige økonomiske interesser forbundet med det fjernøstlige, repræsenteret ved Osmannerriget. Dette rige dækkede dengang det meste af Grækenland, Rumænien, Balkan samt Tyrkiet. Så det var et stort rige, der også sad i porten til Indien, der dengang var under engelsk overhøjhed, og som krævede gode kommunikationslinjer hertil for at kunne holde sammen på det store imperium.

CIWL måtte kontrahere med 8 forskellige baneforvaltninger, førend Orient-ekspressen var en realitet i foråret 1883.

At der indledningsvis var tale om et meget let tog, fremgår af, at det maksimalt måtte veje 100 tons vest for Wien og blot 80 tons øst herfor.

Årsagen var meget svage lokomotiver, og først i takt med at der anskaffedes kraftigere lokomotiver af de mange baneforvaltninger, kunne vægten sættes op. I de første år skete det ikke sjældent ved efterårs- og vintertide, at konduktørerne måtte anmode passagererne i bageste sovevogn om at rykke op i spisevognen og indrette sig der, da man var nødt til at sætte en sovevogn af. Man kan levende forestille sig "begejstringen" hos de dyrt betalende gæster, der havde glædet sig til at nyde de komfortable sovevogne, for så at blive kommanderet op i en kold spisevogn og sidde der ret op og ned på resten af turen!

Den officielle jomfrufart gennemførtes først i oktober, da det var på det tidspunkt, at de nye store bogievogne kunne leveres. Ellers var blot de gamle treakslede til rådighed, og de var ikke fine nok til at udfylde CIWL's ambitioner.

Lige fra den allerførste dag blev turene af de rejsende beskrevet med stor begejstring. Sovevognene (de nye) var smukke, og sovevognspersonalet havde kastanjebrune uniformer på, der lyste op omkring de forventningsfulde passagerer.

Især blev spisevognene omtalt og fremhævet som noget af det ypperligste. Man berettede, at tjenerstaben havde dækket op med det smukkeste porcelæn, servietterne var rettet an i de fineste figurer, og i krystalglassene og karaflerne lyste den rubinrøde vin. Jo, det har været et mageløst skue at træde ind i en spisevogn dengang. En luksus vi i dag kan have vanskeligt ved at forstå, når vi har DSB's rullevogne som sammenligningsgrundlag.

Turene skulle være forløbet som et urværk. Alt foregik præcist på de annoncerede tidspunkter. Og retterne blev annonceret! Intet var overladt til tilfældighederne. Selv herrernes cigarer måtte først tændes efter kl. 22:00 sammen med kaffen i et dertil indrettet afsnit i spisevognen. Det har damerne sikkert været ganske tilfredse med.

Lige for at få det sidste med: En flaske champagne, Veuve Cliquot, kostede 14 francs, en flaske portvin kun 3 francs, men det har sikkert været ganske pebret dengang. Ak, hvor kunne man ønske sig, at man havde råd til at lade sig udsætte for disse luksustrængsler – bare én gang?

Det var ikke kun fra Paris, at turen gik til Konstantinopel. Man kunne relativt hurtigt rejse fra London, Berlin, Paris, Wien og Budapest. Det længste stræk gik fra London til Ostende – Brussels – Köln – Nürnberg – Passau – Wien – Beograd – Sofia og endelig Konstantinopel. Man kunne også rejse via Bukarest og derfra til Konstanza, hvorfra det gik med skib til

endemålet. Så havde man været 5 dage under vejs og længtes sikkert efter at få fast grund under fødderne igen – inden turen gik retur til Europa.



Efterhånden som ruten forbedredes med bedre trækraft, ny og kortere rutelægning kunne, indtil første verdenskrig, de 3100 km tilbagelægges på lige knap 62 timer. Ganske imponerende. Trækraftens forbedring bestod dengang i overgangen fra Atlantic til Pacific-maskinerne. Den betegnelse kender vi jo fra hæftet med samme titel af Steffen Dresler.

Et meget stort antal ekspresser medførte i løbet af kort tid CIWL vogne.

De mest kendte var:

**Simpon – Orient - ekspressen,**  
(Paris – Milano - Istanbul)

**Nord - ekspressen,**  
(Ostende – Paris – Berlin - Riga)

**Syd - ekspressen,**  
(Paris – Madrid - Lisbon)

**The Golden Arrow,**  
(Paris - London)

**Orient - ekspressen,**  
(London - Konstantinopel)

**Skandinavien – Holland - ekspressen  
samt The Night Ferry via Dover.**  
(London - Paris)

Men, der var mange flere.

Denne første og for CIWL fremgangsrigtige periode er også blevet betegnet som *"La Belle Epoque"*. Man kan næsten smage på ordet og føle glansen i al sin magt og væld.

Så kom den første verdenskrig og verden forandrede sig for altid. Verden gik af lave, som man sagde, og senere kunne læse på den røde Tuborg.

Den første verdenskrig havde bragt CIWL store tab. Specielt i Rusland, hvor firmaet havde haft betydelige interesser på de lange russiske distancer til Vladivostok, havde man mistet meget materiel. I forbindelse med revolutionen i 1917 havde bolsjevikkerne beslået det hele uden nogen form for kompensation til CIWL.

### Fredsslutningerne i 1918 og 1940.

En kendt og ikke uvæsentlig kulisse for fredsslutningerne efter den første verdenskrig i 1918 og frankrigsfelttoget i 1940, var en spisevogn tilhørende CIWL. Vognen, WR 2419, var i 1918 blevet rekvireret af Marskal Weygand hos CIWL og genbrugt af tyskerne i 1940. Vognen blev ved begge lejligheder opstillet i Compiègneskoven, lidt uden for Paris.

I vognen underskrev de krigsførende parter våbenstilstandserklæringerne.



Den franske delegation i Compiègneskoven d. 11. november 1918. Foto.: Ukendt. Arkiv.: NFK.

At vognen genanvendtes i 1940 var en raffineret hævn fra tysk side.

I løbet af den anden verdenskrigs sidste måneder blev vognen sprængt af et SS-kommando og resterne gravet ned. Man ønskede sikkert ikke at se den igen - indefra! Vognen er udstillet i dag, men der er følgende tale om en kopi.

### Mellemkrigsperioden

Efter krigen - i mellemkrigsårene indtil den anden verdenskrigs udbrud - genvandt CIWL en stor del af sin førkrigs storhed. Det var CIWLs anden storhedstid. Men perioden prægedes i høj grad af den alvorlige verdensomspændende økonomiske krise i 30'erne, så ekstravagancernes tid var uigenkaldeligt forbi.

Og dog, ekspresserne rullede igen i en vis luksus, og publikum vendte tilbage til de prestigefyldte tog. Togene var stadig rejsemidlet, når man skulle standsmæssigt af sted. De forskellige statsbaneforvaltninger rundt om i Europa stræbte efter at få andel i prestigen. Alle kæmpede for at opnå tilslutning til ekspresserne til de fine internationale destinationer.

Det skal med, at CIWL ikke var alene på markedet om de krævende og rige rejsendes gunst. Det tyske *"MITROPA"* var kommet til, og konkurrencen med dette firma spidsede til. De tyske Rigsbaner støtte kraftigt op om de røde *MITROPA*-vogne, og CIWL måtte modstræbende give plads for det tyske firma. Det var især smertefuldt, at det østrigske marked faldt fra - indtil 1945. Men, der var ingen veje udenom. Rigsbanerne sad jo strategisk godt på det centraleuropæiske jernbanenet, og da dets chef, Hr. Dorphmüller (*en god ven af Knutzen*), samtidig blev Rigsminister, ja så var den politiske opbakning også en realitet, som CIWL måtte forholde sig til.

Men CIWL opretholdt sin position, som top - of - the pops.

I Danmark genoptog CIWL driften omkring 1921, og i 1926 modtog man 8 nye vogne fra vognfabrikken Scandia i Randers. Senere i 1932 kunne en "dansk" CIWL-vogn optages i den daværende Nord Ekspress, der udgik fra London til Paris, videre til Berlin og endestation i Riga via Warszawa. Vognen løb i den prestigefyldte ekspres fra Paris til Hannover, hvor den udskiltes for at køre til København. Det var DSB og generaldirektør Knutzen svært stolte af.

Man søgte under udnyttelse af stor pressebevågenhed at iscenesætte den begivenhed som en triumf for DSB.





*En af de danskbyggede vogne fra Scandia i 1926, vognene havde alle påskrifter på dansk, selv inskriptionen på det fine bomærke var danske.*

*Foto.: DSB. Arkiv.: Jens Bruun-Petersen.*

Jo det betød sandelig en hel del at påkalde sig CIWLs allernådigste opmærksomhed. Så var man med! Sammenlignet med de udenlandske luksusovevogne, var de danske noget mere behersket udstyret.

De første vogne førte ikke 1. klasse, men "blot" 2. og 3. klasse. På 2. klasse var de to opredninger mod 3 på 3. Det så faktisk meget behageligt ud; meget mere behageligt end de langt senere liggevogne, som DSB udsatte kundesegmentet

for i 70'erne og 80'erne. Der var absolut ikke noget Pullman over dem – langtfra!

Men perioden var præget af bygningen af en stribe nye vogne. Faktisk var der tale om den periode, hvori CIWL lod bygge flest vogne.

I 1931 nåede firmaet sit største antal vogne, da man ejede 2268 stk.



*I 1952 kunne man stadig træffe P maskinen med de fine ekspresser. Her er P 922 på vej hen over Fyn med en lille udgave af "Nordekspressen"*

*Foto.: Lokomotivet.*



### En tur med Orient-ekspressen i 30'erne.

*Orient-ekspressen* kørte videre. Lad os engang kigge på køreplanen for den berømte ekspress: Der var afgang dag 1 fra **Calais** kl: 17:25 med ankomst **Paris** 19:55. Videre til **Strasbourg**, der passeredes kl 02:31 – ankomst **München** dag

2, kl. 09:01. Toget havde da tilbagelagt 1223 km. Videre til **Wien** med ankomst samme dags eftermiddag kl. 16:10. Så blev det **Budapest** senere på aftenen 21:10, og **Bukarest** nåedes dag 3 lidt over middag kl. 13:15 (2885 km). I Bukarest Nord var der et længere ophold, førend passagererne kunne afgå fra Bukarest Vest kl. 23:46. Ankomst **Beograd** dag 4 morgen kl: 07:03, **Sofia** 16:35 (2769 km) og endelig ankomst **Konstantinopel** (nu *Istanbul*), dag 5 kl. 0745 (3423 km). Sikke en tur!

### Efterkrigstiden og afslutningen

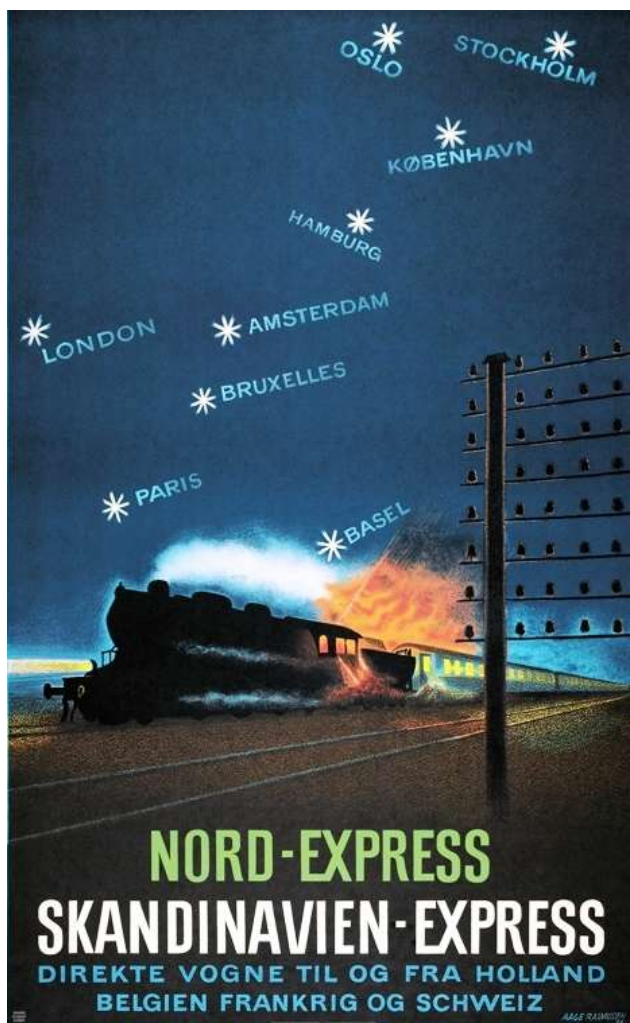
Efter den anden verdenskrig så det ikke godt ud for CIWL. Det meste af materiellet var enten gået tabt eller meget medtaget af krigens begivenheder, og det var perioden med genopbygningen af det centraleuropæiske jernbanenet.

Til alt held kunne selskabet genbruge en del af vognmateriellet og genoptage driften i takt med genopbygningen af spornettet.

Men, det blev aldrig helt det samme. Det var nu hverken spornettets eller materiellets skyld, da den overvejende årsag var, at andre transportmidler begyndte at ville lege med. Flyet kom til fra sidst i 50'erne og ikke mindst privatbilismen holdt sit indtog, som beskrevet i andre artikler her i bladet.



Så er rejsen begyndt, om lidt får MY 1127 lov til at strække helt ud – med den størrelse tog vil det være på den anden side af Glostrup, før de 120 km/t er nået. Foto.: James Steffensen. Arkiv.: DMJK, Lokomotivet



*Aage Rasmussens berømte plakate fra 1946.*

Det spillede også kraftigt ind, at de store privatformuer, der kunne betale for de



*Blå skønheder på rad og række i vognopsynet på Korsborg Færge, men hvad er nu det? "kun" sovevogne, vi må have spisevogne til vores sultne passagerer – en sag for LS Models!*

Ikke så ofte igen sås Pullman-vogne i CIWLs oprangeringer, men når det skete, var det som oftest i dagtogene, hvor det var luksuriøse salonvogne, der kørtes med. Der kørte en ekspres London – Vichy Pullman Express, der bragte de britiske rejsende til de velgørende bade og kilder i Vichy.

En CIWL ekspres bestod typisk af to rejsegods/postvogne – én i hver ende – og en

luksuriøse togrejser ikke længere var villige til betale de meget høje billetpriser. Faktisk var det således, at det hurtigt blev endog meget dyrere at rejse med CIWL end med fly rundt i Europa. Hertil kom tidsforbruget. Det hele ændrede sig brat efter krigen. Man fik travlt. Man havde ikke længere tid til at tilbringe flere dage, ja måske uger, i et tog - så kunne det være nok så smukt.

I dag er alt dette historie. Togene findes stadigvæk og kører specielle ture ved særlige lejligheder, men nu mest som et kuriosum for folk med tegnebogen i orden. Folk fra den brede middelklasse har ikke råd til at rejse på denne ekstravagante måde. Desværre.

## Materiellet

Indtil den første verdenskrig bestod vognmateriellet af trævogne (*teaktræ*) af type R. Fra 1926 bestod CIWL vognpark udelukkende af stålvogne, og det var diverse type S vogne, der byggedes fra 1922, der anvendtes. Type S bestod typisk af 12 kupeer, hvoraf 8 var 1. klasse enkeltsejtskupeer, og fire var 1. eller 2. klasses tosejtskupeer med vaskerum som adskillelse. I 30'erne kom type Y og Z til. Sidst kom type U.

Fra midten af 20'erne kunne de rejsende få sig et brusebad i rejsegodsvognen, hvor der lidt utraditionelt var indrettet en brusekabine.

Spisevognene var overdådigt indrettet, i hvert fald i de første mange år. De var indrettet med 2+1 opstillede rækker af borde og stole.

spise- og to til tre sovevogne. Men, oprangeringerne blev som oftest udvidet med yderligere sovevogne samt salonvogne og lå på ti til elleve vogne totalt.

Til betjening af det store antal rejsende i de mange vogne var der mange ansatte med. For det første var der én sovevognskonduktør pr. vogn. Der var én kok med hjælper i spisevognen, og dertil en overtjener støttet af tjenerne til at

servere maden for gæsterne. Der var en assistent i rejsegodsvognen, og over det hele svævede en CIWL's togfører. Denne samvirkede med en togfører med lokomotivpersonale fra den jernbaneadministration, der fremførte toget. Så det var personaletungt at gennemføre sådanne ekspresser dagligt. Eller sagt på en anden måde, der skulle mange penge i kassen fra de rejsende for at få sådan et firma til at være rentabelt.

### Fantasi på modelbanen

Men på modelbanen kan vi jo godt genskabe fordums storhed. Tankespindet kan udvikle sig, og man kan boltre sig i fantasiens afkroge, som man lyster:

Rent praktisk kan vi jo hægte adskillige blå sovevogne på krogen af vore lokomotiver, og forestille os de gamle tider, hvor "vi kun" fører 1. klasse. Toget medtager ikke "rif-raf"! De må tage 3. klasse, hvis de vil med, som naturligvis kører senere og standser ved alle stationer. Jo, jo, det er jo ikke for sjov.

Desværre mangler vi modeller af de fine spisevogne. Vi kunne godt bruge et par bruncremefarvede Pullmans og et par Blå "diners" sammen med vore "Sleepers" fra L.S. Models, for at fuldstændiggøre illusionen.

### Fantasien accelerer, lad os forstille os, at vi er med toget – på første klasse naturligvis!

*"Så er der afgang til orienten, og jeg vil gerne have en flaske champagne – magnum tak – og gerne lidt hurtigt – og veltempereret, om jeg må be! Ikke lige som sidst, hvor den var lidt for varm – vel Francois. Han er sikkert – franskmand".*

Således kan man drømme om, hvordan manden i den brune uniform må arbejde med feberagtig hast for at tilfredsstille den krævende kunde, for efter at have fået kasseret den første flaske på grund af uordentlig temperatur, skal han naturligvis af sted igen for at hente lidt Belugakaviar – den store dåse – som han svedig afleverer indfrosset i en isopsats med form af en isbjørn. Og sådan går det i 7 døgn.

I drømmeverdenen behøver man jo ikke tænke hverken på prisen eller den gode opførsel – vel?

**LT..**



*Vi slutter historien om CIWL med et glimt af virkelighedens Francois, han sørgede, dag og nat, for at alt klappede og at de rejsende fik en god oplevelse!*

*Arkiv.: Lokomotivet.*



*P 924 i Bruxelles, hvor den deltog i verdensudstillingen 1910.*

*Foto.: Jbm.*

## Noget skal det gå ud over!

Denne gang er det opgraderingen af en eksisterende model, vi skal more os lidt med, det er måske det, jeg holder allermest af at gøre. Da P maskinen kom fra Heljan, anskaffede jeg en maskine, den kørte fint (*og det gør den stadig*) men jeg var ikke særlig tilfreds med finish og en del af detaljerne. Den har ligget i sin æske og hygget sig i nogen år siden, så det var egentlig meget nærliggende, at den blev valgt til projektet. Omfanget af indgreb blev dog så stort, at det nærmede sig en egentlig ombygning. Jeg havde fra starten heller ikke selv forestillet mig, at det skulle være så omfattende et projekt, men der gik sport i det, og så er det jo sjovt at lave tingene. P maskinen (*modellen*) kan sagtens bruges, som den er, det er en

stort set nydelig maskine, og når den har fået ordnet strømaftagere på tenderen, kører den faktisk rigtig godt. Jeg er fuldt ud klar over, at der er en hel del, der har haft større eller mindre problemer med vrikkende gang i sporet. Det er til en vis grad meget naturtro, for det gjorde de rigtige P maskiner også, så man behøver ikke at fortvivle, hvis ens model vrikker LIDT i sporet. Heljans model lider lidt under, at drivhjulene er for ringe; teknisk set bl.a. bliver mange hjul løse på akslerne, dette giver en huggende kørsel – når kvadreringen af hjulene ikke er nøjagtig 90° vil kobbelstængerne være årsagen, til de fleste vrikkende maskiner. Ligeledes har der været en del sprængte tandhjul på P og især PR maskinerne. Heljan skifter tandhjulene, hvis man har problemer med kørslen.



*Den rigtige P 917 efter S-revision i 1972, min models forbillede – jeg skal være glad hvis den når den til sokkeholderne. Maskinen er på prøvetur efter endt revision, maskinbakken på Kh.*

*Foto.: Ole Pedersen.*

Det var forsiden af Banen nr. 101, der fik mig op af stolen. Man ser et billede af det dengang fine nye vandtårn fra Heljan flankeret af en nydeligt patineret P maskine. Selve patineringen er som sagt ganske flot, men den fremhæver også de uheldige detaljer i uhyggelig grad. Det er især røret fra domnen ned til forenden af kedelen, røgkammerdøren, det lange gelænder på kedlen (*der bugter sig i bakke og dal*) og diverse dele som pufferne, turbodynamo og smøreapparat, der springer i øjnene på en, det er synd for maskinens hoveddele har potentiale til noget meget, MEGET, bedre og flottere.

Jeg har jo ofte plæderet voldsomt for det geniale i, at man planlægger slagets gang – så det gør vi nu. Første punkt er valg af forbillede, det er klogt at vælge en maskine, der er godt dokumenteret, og endnu bedre er det, hvis den stadig eksisterer. Så har

man større mulighed, for at skaffe den nødvendige dokumentation. En tegning er også godt, dog ikke så meget i dette tilfælde, modellens mål har Heljan jo lavet og er ikke sådan til at ændre på – men den er rar nok at have. Helt generelt kan man klare sig med lidt, men jo mere man har, jo mere korrekt vil man kunne detaljere ens model. Min model er døbt 917 fra fabrikken, og da påskrifterne er meget fine, om end lidt for store, valgte jeg dette nummer, da jeg i min naivitet troede, at påskrifterne kunne bevares. Desværre tåler påskrifterne ikke ret meget berøring, før de ryger af – på trods af jeg virkelig prøvede at undgå det – er det selvfølgelig lykket mig at få gnubbet de fleste af. Havde jeg vidst dette, havde jeg valgt nr. 924, da det, af en eller anden grund, er det foretrukne nummer – så hvis man skulle få kløerne i endnu en P maskine, er valget let.



*Venstre og højre side af Heljans P maskine, øverst ses maskinerne som leveret fra Heljan, nederst er min P maskine blevet skilt ad og nu klar til videre forarbejdning.*



## **Tanker før handling!**

Efter grundige overvejelser, havde jeg allerede på forhånd fundet ud af en hel del "stumper" der skulle udskiftes. Jeg er helt på det rene med at mere altid vil komme til.

**Lanterner.:** Da jeg er ligeglad med lys på modellen, er de originale "kæmpe" lanterner erstattet med små fine og skalatro messing lanterner, mine er fra Bemo, de laver dem ikke mere, men kan fås fra Weinert nr. 9013.

**Trykluftpumpe.:** Den "plastikdums", der gør det ud for en trykluftpumpe, skal erstattes med en støbt i messing, min er fra OKT F maskine byggesættet, den fås ligeledes fra Weinert med nr. 8400.

**Banerømmer.:** Puffer, pufferplanke, bane-rømmer og plove er bygget sammen i en enhed, jeg havde

egentlig tænkt mig at bruge den enhed igen, dog skulle pufferne udskiftes, de er simpelthen for gyselige. Det viste sig, at netop udskiftningen af pufferne ville betyde, at tappene bag på pufferplanken forsvandt, med dem forsvandt så argumentet for at bruge den, ikke særligt pæne pufferplanke. Efter at have funderet lidt over tingenes tilstand, fandt jeg, at banerømmerne var for kraftige i godset, så de røg også ud og erstattedes af nogle i messing, mine er fra Günther og har nr. 1420.

Weinert overtog det gamle Günther løsddelesortiment i 2009, hvad der herefter er sket med tingene, vides ikke. Jeg vil dog tro, at det er muligt at finde rimeligt korrekte banerømmere i deres efterhånden meget righoldige program.

**Snepløve.:** Snepløvene kommer fra Pearl med nr. 2-001

**Turbogenerator.:** Heller ikke generatoren på fodpladen, er særlig "heldig" i formen, den er af forkert type til P 917. Mit eksemplar stammer fra et supleringssæt til det gamle UK Modeller P maskine byggesæt. Sættet er fra På Sporet, det skal indrømmes, at finishen ikke er den bedste, men det er den rigtige type generator, lig den der var monteret på P 917. I dag ville jeg anvende en "AGA-Pyle generator" fra Perl, nr. 1-450. den må siges at komme meget tæt på, og så er den meget pænere!

*(Den ærede læser bør være opmærksom på, at generatorerne enten var placeret direkte på fodpladen eller hævet ca. 30 - 40 cm over denne. På 931 er den placeret højt og er af et andet fabrikat end på P 917, denne type er identisk med Weinert nr. 8451. Altså et punkt man bør være opmærksom på ved valg af forbillede.)*

**Wakefield smøreapparat.:** P maskinerne havde to smøreapparater på venstre fodplade (*fyrbødersiden*) stod et højt Wakefield smøreapparat, det er købt hos På Sporet for mange, mange år siden. Man kan stadig købe det der. På højre fodplade stod der på 917 et lavt Wakefield smøreapparat, det har Pearl i programmet med nr. 1-200. (*Bemærk, at andre maskiner kan have et højt smøreapparat monteret på højre fodplade*).

**Fødevandsventiler & rør.:** De monterede ventiler er meget "primitive" udført, røret er noget overdimensioneret og tilmed forsynet med et par meget synlige grater, der gør indtrykket endnu voldsommere, nye ventiler er let modificerede

"dimser" fra et prøjsisk kedelarmatursæt, Weinert nr. 8207.

**Puffer.:** De originale kurvpufter gør ikke noget godt for maskinens udseende. Nye flotte, fjedrende og fandens dyre puffer er leveret fra Weinert nr. 8610.

**Gelænderholdere.:** Det er en rigtig dårlig ide at fremstille lange gelændere i plastik, de er som regel for store, aldrig lige - sådan så det i hvert fald ud på min P maskine, og det så ganske forfærdeligt ud. Nye gelænderholdere er fra Markits nr. M4HRKs. Selve gelænderet er 0,3 mm. Pianotråd.

**Kulkasse.:** Kulkassen er lavet efter P 931's tender, den er meget forskellig fra P 917's, man kan få et nydeligt lille ombygningssæt fra Tikøb hobby, jeg var heldig at få en færdig (*støbt*) fra Scheuer Modeller, den er nok svær at finde i dag.

## Lokomotiv Striptease

Når jeg har læst om lokomotiver og vogne, der er blevet splittet ad, for at blive "klasket" sammen i ny og bedre rækkefølge, har forfatteren ofte udtrykt sin nervøsitet og betænkelighed ved at skulle snitte, save, file og det der er værre, i den fine model. Det har altid undret mig lidt, nu er det endelig lykkes at berolige den usikre begynder, straks skal han pilles lidt ned ved at føje lidt dramatik til historien. Selvfølgelig er man da betænkelig (*ikke mig - de andre, ikke!*) men det er da inderligt overflødigt at nævne, se bare hvor mange linjer jeg har brugt på at skræmme jer, og hvad hjælper det - ikke en fis!



*Dette "Bagskud" af P 917 giver et ganske fint overblik af tenderens detaljer, det er værd at bemærke sig placeringen af stikholderen og ledning til øverste lanterne på tenderens bagvæg. Denne montering var efter, hvad jeg har, kunne finde ud af, tilsyneladende standard for alle varianter af denne type tender (anvendt til P, PR, R<sup>I</sup>, R<sup>II</sup>, H<sup>I</sup> og H<sup>II</sup>), i det alle foto, i min samling, der viser tenderens bagvæg viser denne montering.*

*Billedet er taget på maskinbakken til Mdt. Gb. af Ole Pedersen i 1972.*

Jeg føler stor trang til at præcisere, at det jeg har gjort ved det arme lokomotiv, er hvad eders har fundet nødvendigt eller sjovt at udføre. Ændringerne er IKKE et udtryk for, hvad der er for ringe eller ubrugeligt, i den henseende er Heljans P maskine, såmænd god nok, som den er - meeeen det ville glæde mig fælt, om nogen følte sig inspireret! I min forberedelse indgik der to klare plastkasser, (den ene er den æske lokomotivet skal bo i, når det ikke er i brug). I den ene opbevares lokomotivets indmad, motor, tender hjul og diverse småting. De afventer bare, at det andet bliver færdig, så delene forhåbentlig atter kan føjes sammen til en superflot velfungerende model. I den anden æske opbevares tender og lokomotivoverdel sammen med diverse smådele og trådstykker i forskellig størrelse. Det er bestemt ikke nødvendigt at have alting samlet på forhånd, der dukker som regel flere nye ideer og ønsker frem, efterhånden som arbejdet skrider frem. Der imod kan det godt betale sig at holde tingene samlet på et sted, da de er mange og let forsvinder. Selv om det er i skala 1:87, vi bygger, er det imponerende, hvad ens byggeri lige pludselig kan

fylde. Nåh - et sted skal vi jo starte, som det første trækker vi lokomotiv og tender fra hinanden, husk at trække stikket fra lokomotivet ud. Kardanakslen lægges i den æske, der indeholder ting, der bare venter på alt det andet - det går jo helt fint, det her - ikke! Ja - ja - i har forstået, jeg skal nok..... 😊 Overdelen lirkes af tenderen, den lanterne, der sidder øverst på tenderloftet, skal fjernes først. (hullet efter den, lukker vi senere) Lanternens placering er resultatet af, at det var jernbanemuseets P 931, der blev brugt som forlæg for Heljans model. Det har i lang tid været "god latin", at den aldrig har siddet der - nu viser det sig, at toplanternen altid har siddet på tenderloftet, den arm der sidder på tenderbagvæggen var kun stikdåsen til ledningen! Som tidligere nævnt, fjernede jeg toplanternen, da den i virkeligheden kun var påsat efter behov. Den samme vej går lanternen på tenderens bagvæg, hvis man - som jeg, hellere vil have flotte lanterner, end lys i dem. Indvendigt i overdelen sidder lyslederen, den skal under alle omstændigheder fjernes. Hvis den skal bruges igen bør man være forsigtig, den knækker lidt mere end meget nemt.



*Tenderen med ændrede "ophæng" mellem 2. og 3. aksel, donkraft, fjederpuffer, nederste lanterne, Fordelerdåse med kabel til øverste lanterneholder, nye balustre på tenderens forkant, ny kulkasse og holder til fyrbøderens værktøj på den anden side.*

Printpladen, der står i tenderens forende, skal også ud, jeg har begået den "store" fejl at smide printet helt ud, fordi jeg mente, at det gav bedre plads til dekoderen, det gør det også, men nu skal dekoderen så bare loddes i. Jeg må hellere få "opfundet" noget snedigt med et "snittsstelle" (man kan sige meget godt

om tyskerne, men de er f.... gode til at finde på "grimme" ord og snittsstelle er en perle i den klasse) Ovennævnte må siges at være et skoleeksempel, på at man Hele tiden skal tænke sig godt om. Det giver et fingerpeg om, at man ALTID gemmer afmonterede dele også dem, man "ved" man ikke skal bruge igen -



for man kan ALDRIG vide. Når vi engang er færdige, kan vi altid muge ud. Vægtklodsen har et "bijob" som motor holder, det er to stykker blødt gummi, der fikserer motoren på sin plads, enkelt og smart. Hvis man flugter (*med øjnene!*) hen over øverste kant af vægtklodsen, vil man opdage at gummi rager noget op over kanten, det er årsagen til at mange tenderoverdele ikke kan komme ned på plads, men sidder og flagrer en millimeters penge for højt og ofte skævt. Med en helt frisk hobbykniv skæres det, der rager op – af, vupti! nu sidder overdelen som den skal. Herefter lirkes motor med gummiklodser ud af vægtklodsen. Under svinghjulenes pladser kommer der 4 plastiktappe til syne ved at presse forsigtig på dem, med en dorn eller lign. kan vægtklodsen fjernes fra underdelen. (*Motor, vægtklods, gummi-klodser og de øvrige dele puttes i den æske, i ved nok, den hvor*

*kardanakslen ligger i*). Underdelen kan nu adskilles i tre stykker, det gør vi ved forsigtigt at lirke et knivblad ind mellem vanger og midterstykke, jeg siger det bare, tappene kan nemt knække. Midterstykket med stømaftagere gemmes væk, det skal ikke bruges, før vi er færdige med at rode og male. Vangestykker skal vi derimod pusle lidt med. På virkelighedens tendere var akslernes fjedre indbyrdes forbundet via et balanceophæng, det gav roligere kørsel, aksel 1 og 2 var forbundet, aksel 3 og 4 var forbundet, men aksel 2 og 3 var ikke forbundet. Det er de på modellen, så det må vi hellere gøre noget ved. Selve balancen fjernes ret let ved hjælp af et mejselknivblad, en fil og lidt forsigtighed. (*Et mejselblad, er et knivblad der har den skarpe æg, for enden, ligesom et stemmejern, dog uden brug af en hammer!*)



*P 917 d. 16.08. 1964. på banen mellem Slagelse og Næstved. Oprangeringen er en CRS og en CPE, et tog lige til modelbanen.* Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

I tenderens højre side, set bagfra, skal der placeres en donkraft mellem 2. Og 3. aksel, den limes fast på metalklodsens underside. Jeg mener, den stammer fra **UK Modeller** løsdele og mon ikke **På Sporet** eller **Tikøb** er leveringsdygtige?

Alt efter hvilket forbillede der er valgt, ændres kulkasseopbygningen. I mit tilfælde var det meget nemt, for Peter Scheuer lavede for nogle år siden en ny kulkasse, fiks og færdig, lige til at klipse på tender overdelen – det er så heldigt, at den passer til P 917. (*Tikøb laver et lille byggesæt, i fræset plast, der er magen til*). Ved det venstre forhjørne (*stadig set bagfra*) er der placeret en holder til fyrbøderens værktøj, ekstra kulkovl, syvtal m.m. Holderen er lavet af 0,4 mm. tråd, formet som et u med et langt ben, dette er ført igennem tenderloftet og fastlimet. Hullet efter lanternen, bag på tenderloftet, dækkes med et lille stykke tape, på oversiden. Hullet fyldes indefra med lidt tokomponent lim, når denne er

hærdet, fjernes tapen, og man har lavet en fin glat udspartling af hullet. Den nederste lanterne på bagvæggen af tenderen er fjernet med et mejselknivblad og en ny smukkere lanterne, dog uden lys, er monteret. Det giver en solid montering, hvis man bruger støbestilken som monteringstap via et lille hul i tenderbagvæggen. De oprindelige kurvpufter i plastik er klippet af, hullet er boret op med en passende størrelse bor (-og nej! *Jeg kan ikke huske hvilken størrelse, det var – det må I selv måle, det er i øvrigt afhængigt af hvilket fabrikat puffer, der anvendes*). Pufferplanken planslibes forsigtigt og de fine fireslidsede fjederpufter, fra Weinert, limes på plads. Den allestedsnærværende skarpe iagttagere har allerede opdaget, at puffertallerknerne er forskellige, den ene er helt flad, og den anden er hvælvet. De er placeret på en bestemt måde, således at en flad puffer altid møder en hvælvet – det er rigtig smart, for det giver minimalt slid. Historien om, hvordan man

placerer dem, hører absolut til en af mine favorithistorier – så i slipper ikke!! ”Vi er i de gode gamle dage, hvor der var damplokomotiver og dermed to mand i førerhuset. I højre side råder lokomotivføreren, han laver ikke en dyt, så hans mave er stor og rund, når han ser ud af frontvinduet kan han (i teorien) se den højre puffer, og den er rund som hans mave. I venstre side regerer fyrbøderen, han må knokle, så derfor er hans mave flad, fra hans frontvindue kan den venstre puffer ses, og den er ligesom fyrbøderens mave, ganske flad.” Husk denne lille søde historie, og I vil aldrig montere pufferne forkert - tro mig, det er en af de ting, JEG vil kigge efter på en hjemmeflikket model – oh spot – oh ve! Nu vi alligevel har fat i tenderoverdelen, så har jeg monteret bøjlen til ”Göteborg” koblingen. Det er vældig enkelt, to 0,5 mm. huller i samme højde som pufferens centrum og så tæt på disse som muligt, dog uden at røre dem, så er maskinen forberedt og man kan jo aldrig vide – kan man vel? Bøjlen generer på ingen måde de andre typer kobling.

## Først skal det hele af...

Så er det tid til at adskille selve maskinen. Overdelen er forholdsvis nem at få af undervognen. Midt mellem de to drivhjul griber to tapper i overdelen ind i tilsvarende fordybninger i undervognen ved at føre to meget tynde skruetrækkere forsigtigt op mellem undervogn og overdel, en i hver side, kan man trække de to dele fra hinanden, pas på lyslederne, hvis de skal bruges igen. Alle påsatte detaljer er indledningsvis blevet afmonteret, såsom kompressor, smøreapparat, lufttanke, pufferplanke, stiger, trin, fødevandsrør med ventiler, vinduesglas, turbodynamo, diverse løst monterede gelændere, Dampfløjten på taget og røghammerdør. Dette er dels gjort, fordi mange af delene skal kasseres, forarbejdes med mere, dels fordi delene vil være godt beskyttet mod overlast, når overdelen bearbejdes.

Det indstøbte rør, der går fra domnen i venstre side og frem foran skorstenen, er meget lidt kønt. Det blev høvlet af med et mejselknivblad og finpudset med en lille fil. I højre side er der indstøbt et lille rør lige under omstyrestangen, det går fra førerhuset og frem til forkanten af fyrkassen, hvor det noget umotiveret bare ender. Dette rør er fjernet på samme vis som før. De indstøbte balustre på førerhusets bagvægge er skåret af, og endelig er den uklædelige og meget synlige støbegkrat på toppen af kedelryggen slebet forsigtigt væk.

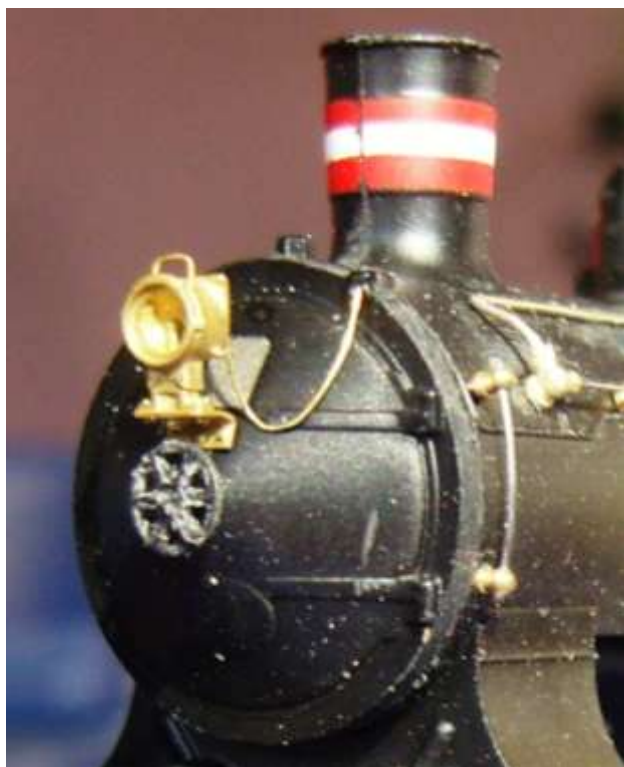
Jeg har valgt at fjerne alle de detaljer, der skulle væk og andet i videst mulige omfang, inden de nye detaljer og løsdeler monteres. Det giver den klare fordel, at man ikke får ødelagt just fremstillet ting, når næste ”dime” skal fjernes. En anden gevinst er, at en strippet overdel gør det lettere at få øje på andre uhensigtsmæssigheder, det er f.eks. meget lettere at fjerne et indstøbt rør nu, end når al sildesalaten er hængt på. Endvidere bliver det ikke nemmere at finpudse overdelen end nu. Det kan jo ikke undgås, at der kommer mærker og ridser efter alle vores gøremål, så det er en god investering, at bruge noget energi og lidt tid på finpudsning.

Selvom min P maskine overdel nu var klar til at blive ”super udrustet” med alle de rare sager, fandt jeg det særdeles klogt at underkaste den endnu et kritisk blik, er der nu noget, der kan gøres bedre? Eller er der flere dele, der ikke er pæne nok, og som derfor bør fjernes, f.eks. fandt jeg at vinduesrammerne på de skrå forstykker, var uklædeligt brede på de lodrette kanter, et par (eller ti) lette strøg med filen vinkelret på rammerne fik dem til fuldstændigt at skifte karakter. Bare lige for at understrege, at jeg er en pillerøv, så sætter jeg mig lige med overdelen og alle de foto, jeg kan finde af P 917, for bare lige at tjekke om det er rigtigt, at jeg er tilfreds, dels er det vældig hyggeligt, dels kan det let ske, at man opdager - det er man ikke! Så er tidspunktet jo vældig godt til at få indhentet det forsømte – inden man nu begynder at ”plastre” overdelen til med de nye stumper.



Ikke P 917, men P 916, til gengæld er det helt sikkert spor 4 i Slagelse toget holder i. ”Man” er ude for at kontrollere smøringen, et aldrig afsluttet job – på sådan en ”jernseng”. Den der smører godt – kører godt. Foto.: Svend Jørgensen.

## ... så skal det hele på, igen!



*Den tilslebne røgkammerdør / kedelende, med den nye lanterne og elkabel. Hullet efter den gamle lanterne, den grå firkant bag lanternen, er lukket med tokomponentlim. Håndhjulet ser ikke for godt ud, det er mest slibe" snuller" der ikke er blevet fjernet*

De få originale løsdele, der overlevede mit kritiske dræberblik, blev herefter udsat for alle tænkelige som utænkelige behandlinger og besværgelser i den gode sags ærinde. Røgkammerdøren, som har en meget bred kant, der i virkeligheden er det sidste stykke af kedlen, blev filet ned til samme diameter som kedlen, dette gjorde samlingen langt mindre synlig, indtrykket mindre klodset og mere rigtigt. Nu jeg havde fat i røgkammerdøren, blev det firkantede hul efter toplanternen udfyldt efter samme princip som hullet på tenderoverdelen.

Inden toplanternen monteres, har jeg boret et 0,3 mm. hul på bagsiden af lanternen, lige der hvor kabel gennemføringen er markeret på kanten af røgkammerdøren – for oven er der en lille "gevækst". Det er sådan set en fordelerdåse til det elkabel, vi er i gang med, også her har jeg boret et 0,3 mm. hul, ikke hele vejen igennem, der er boret nedefra og op. Et passende stykke 0,2 mm. messingtråd er bukket i form og limet i de to huller, en vældig fin lille detalje og nem at lave. Nu kunne jeg så have valgt at montere røgkammerdøren igen, men den vil kun være i vejen og noget udsat – så den røg i plastkassen – til senere montering. I plastkassen fandt jeg nogle af de overlevende løsdele, to lufttanke med fodplader og tre trin for do. Lufttankene er voldsomt skæmmet af en støbegrat på fodpladen, bunden og begge ender af tanken, disse skal ubetinget fjernes, da de er meget synlige på modellen. Fodpladen kan sagtens tåle, at man sliber rigeligt af, der er gods nok, og det pynter gevaldigt. Enderne af tanken har ud over graten en mærkelig ufuldstændig runding, den slibes lidt fladere og rundingen gøres mere ensartet, brug gerne lidt tid på de to løsdele – det lønner sig.

De tre trin, (*det lyder som en bedre krimi*) der står foran og bag lufttankene, er trods deres lidenhed også ramt af støbegrater og en noget kraftig materiale tykkelse, her er kuren også en tur med filen. Trin og lufttanke kan monteres igen. De sidder fint med nogle tappe ned i fodpladen, det vil senere være nødvendigt at afmontere dem igen – men de skal være monteret, når nye "rør" og andet fittings skal trækkes / monteres.

Generelt set er "øjemål" og "billedlureri" fuldt ud tilstrækkeligt, ved et projekt som dette. Selvfølgelig er der nogle tiltag, der kræver en nøjagtig måltagning, f.eks. er det "smart" at overholde dimensioner på gelændere, rør o. lign. Omvendt er man nødt til at tilpasse detaljer til modellen og detaljers afvigelser, modellens mål og udrustning har Heljan jo lavet, og dem bør vi tage udstrakt hensyn til – hvis det er en harmonisk og velproportioneret model, vi ønsker at skabe.



*Fyrbødersiden af P 917, her er detaljerne ret tydelige – et godt foto at arbejde efter. Billedet er fra Slagelse i 1963. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*



Førersiden af P 917 også her er detaljerne til at få øje på, vi er stadig i Slagelse og det er stadig 1963. Toget er et lokaltog til Næstved, via Dalmose. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

## Noget at holde i...

Så er det på tide, vi piller lidt ved overdelen. Det første jeg gjorde, var at montere to nye balustre på bagkanten af førerhuset – i stedet for de to plastik "dimser" modellen er født med. Jeg brugte restmarkeringen fra de oprindelige balustre, til at bore fire 0,4 mm. huller, til de nye holdere. Spiddet på et stykke 0,4 mm. pianotråd blev holderne limet på plads, med ufatteligt små mængder Cyanolitlim duppet på stammen af holderen. Efterfølgende er pianotråden afkortet i rigtige længde, enderne filet rene, og så er tråden limet fast, igen er det Cyanolitlim, og den er påført med et andet stykke tråd og ligeledes i uhyrligt små mængder. Det er (*ubestrideligt*) en god ide, at man aldrig, aldrig og aldrig nogensinde, limer direkte fra tuben – tro mig, du vil fortryde det!

## Træk & stød apparater

Nogen vil måske erindre, at jeg i bedste frisk fyr stil, kasserede den originale pufferplanke, noget tidligere i artiklen – nu kommer så straffen! Den nye pufferplanke fik jeg fra et sæt, i ætset messingplade, beregnet til superudrustning af godsvogne. Længden af planken blev tilpasset bredden på P maskinens fodplade, den ætsede pufferplanken blev limet på en 1 mm. strip i passende bredde (*sådan en havde jeg, helt tilfældigt!*). Hullerne til de fine Weinert kurvpuffer, borede jeg op, inden pufferplanken limes fast på fodpladen. Da pufferplanken, højst sandsynligt, vil opleve en hel del af "De små stød livet giver og sikkert et par store med", smurte jeg et ganske tyndt lag tokomponent lim på, undtagen de sidste 2 mm. I hver ende, her lagde jeg til gengæld to små dråber

Cyanolitlim. Kombinationen af de to lim typer giver den fordel, at man kun skal holde delene samlet, i rette position i det øjeblik, det tager Cyanolitten at hærde. Tokomponent limen giver en meget holdbar samling i kraft af den langsommere hærdetid.



*De nye balustre, det pynter gevaldigt på foretagendet med disse, frem for de indstøbte – det fik mig til endnu en gang, at overveje de tilsvarende balustre på tenderen.*

De fine kurvpuffer limes herefter på plads, (*husk at montere dem rigtigt*), her anvendte jeg ligeledes de to slags lim på samme vis.

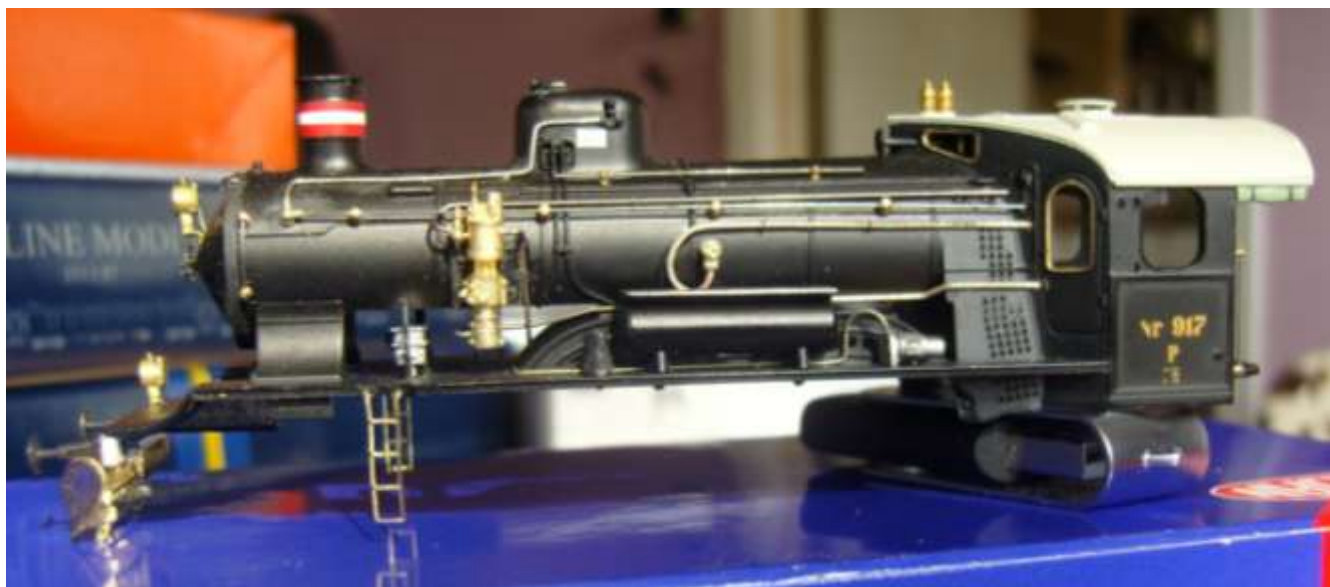
Så er tiden til konstruktion af en ny banerømmer. Som det første, klargjorde jeg de to sider, når de klippes fri, bør man være opmærksom på, at det sidste stykke af støbestokken, er udformet, således at det kan fungere som en hjælp ved monteringen, derfor tager man de sidste 2 - 3 mm. med, når delen

afklippes. Med en ridespids markeredes tre huller i hver af siderne, til 0,5 mm. pianotråd, hullerne blev boret med et 0,6 mm. bor, fordi tråden vil komme til at ligge lidt skråt i dem og derfor har brug for lidt ekstra plads. To 0,8 mm. huller bores i pufferplanken, så tæt på pufferne som siderne tillader, siderne limes på plads med førnævnte limkombination – 3 stykker 0,5 mm. pianotråd klippes til, så de rager ca. 0,5 mm. ud på hver side af siderne, tråden fæstnes, til siderne, med bittesmå dråber tokomponent lim. Den nye lanterne monteres i den gamle lanternes hul, evt. skal det bores op så støbestokken på den nye lanterne passer i. Den kan snildt limes med tokomponent lim, da den bliver stående i rette position, af sig selv.

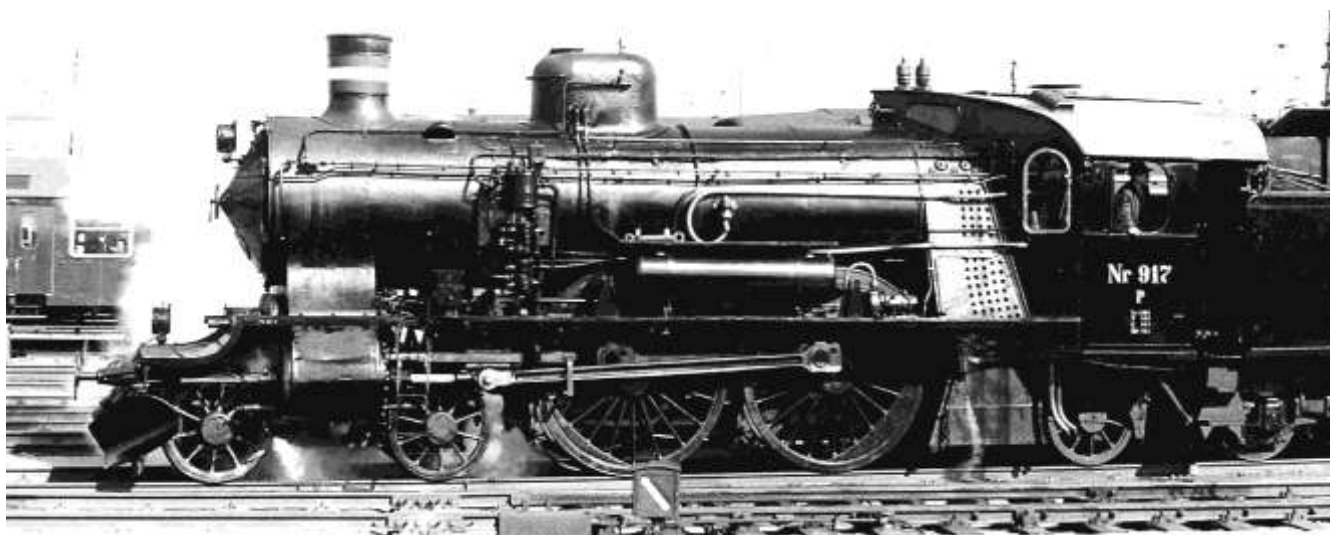
### Noget mere, at holde i..

Næste punkt på dagsordenen, er de vandrette gelændere på kedlen. Jeg har genanvendt de gamle huller, fra plastik gelænderet, det har jeg fortrudt lidt, for der er kun fire huller i hvert gelænder og der burde være fem. Jeg har ligeledes ”opdaget” at selvom de anvendte gelænderholdere, er ganske små og fine,

så er de altså stadig nogle gevaldig store ”klumper”. Til det næste projekt vil jeg scanne markedet for nogle, der er finere udført. Selve gelænderet er 0,3 mm. pianotråd, der er ført gennem førerhusets forvæg – på begge sider af kedlen. Det er vældig fornemt, for Heljan har været så flinke, at markere hvor der skal bores i forvæggene. I fyrbødersiden, ender gelænderet i en såkaldt Soderventil, helt fremme i forenden kedlen, eller rettere, er det sådan set røgkammeret vi er ude ved. (med soderventilen, kunne man åbne og lukke for Ringblæseren, denne kunne skabe bedre træk i røgkammeret, noget man brugte, især under opfyring af lokomotivet og under særlige ugunstige vindforhold, der fik trækken til at slå tilbage. Bedre træk = mindre sod = mindre arbejde. Soderventilen havde en lang spindel, den lå i det hule gelænder, spindelen endte i et betjeningsgreb, inde i førerhuset, hos fyrbøderen og den kunne derfor bekvemt betjenes fra dennes plads.) Ventilen er en del af det tidligere omtale kedelarmatur sæt fra Weinert. Fra Soderventilen er der trukket et nyt ”rør” op til ventilen på domen, røret er 0,6 mm blød nysølv.



Fyrbødersiden af modellen, man kan med fordel sammenligne den med forbilledet – ikke helt ude i den blå luft, hvis jeg selv skal sige det. De nye dele ser lidt voldsomme ud, det hjælper når modellen bliver malet.



P 917 på Dybbølsbro (Kh) 1972. Nja-eh Fordel og fordel, man kan da stadig se hvad der er model og hvad der er forbillede.  
Foto.: Ole Petersen.

Der er tilføjet to korte gelændere på kedlen, dengang P maskinerne fik trykluft udstyret monteret. De sidder noget højere end det lange gelænder og er ikke monteret på modellen fra Heljans side. Med hensyn til placering og længde, har jeg ganske enkelt "målt"

på diverse foto af P 917, det er hverken så svært eller så upræcist, som man måske kunne fristes til at tro, i øvrigt findes der heller ikke nogen fabrikstegning der viser den nøjagtige placering og mål.



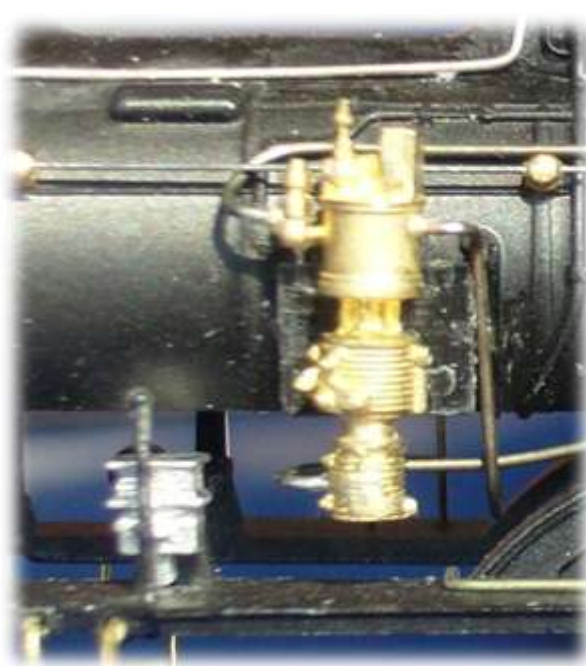
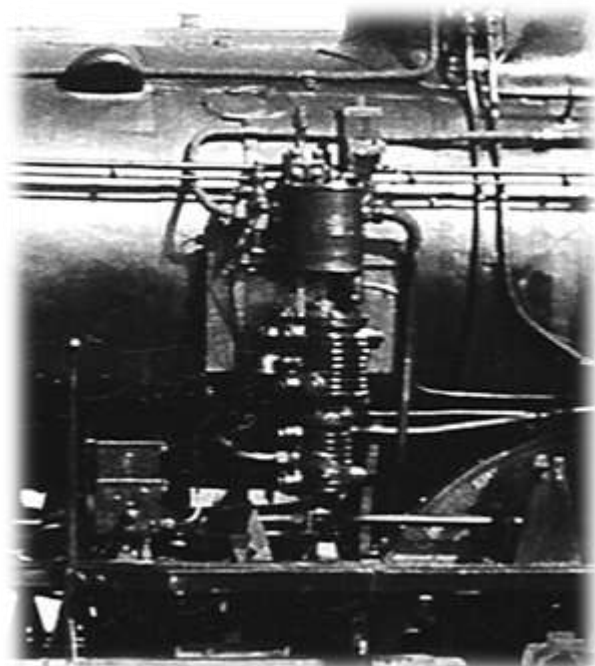
*P 917 forsyner i Slagelses maskindepot, 1963.*

*Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK*

## **Alle mand, til pumperne!**

Vi befinder os stadig på venstre side af lokomotivet, en meget markant detalje på denne side, er trykluftpumpen. Om den pynter, skal jeg lade være usagt – jeg synes, at P maskinen er meget elegant og formfuldendt, i oprindelig udgave. Omvendt har den et fortættet og kraftfuldt udtryk, når al "sildesalaten" er hængt på. Det er for så vidt ret ligegyldigt, hvad jeg bedst kan lide, for tingene skal under alle

omstændigheder på. Den luftpumpe som Heljan satte på P maskinen, har ikke ret meget med forbilledet at gøre, den er meget grov i detaljerne og tydeligvis noget, man ikke har interesseret sig ret meget for. Heldigvis er der råd for det, der er flere muligheder for vellignende trykluftpumper. Jeg har anvendt en fra OKTs F maskine byggesæt, den er efter min mening meget korrekt og er meget fint støbt og detaljeret.



*Uha – det er ondt, det her – sammenligning af forbillede og model. Det ses tydeligt, at gelænderholdere er en hel del for store. Markeringen af kedelbånd er også markant tydeligere på modellen. Smøreapparat og luftpumpe er faktisk rimelige og det samme gælder for så vidt efterligninger af rør – igen forværres indtrykket af den manglende farve på de nye detaljer.*

Weinert og Perl laver også et par varianter af luftpumpen, som udviser flere afvigelse – men er dog ret vellignende. Jeg ville ikke tøve med at bruge dem, hvis ikke jeg havde dem fra F maskinen. Inden pumpen blev monteret, er hullerne til diverse rørforbindelser boret op med et 0,7 mm. bor. Hullerne er markeret på pumpen, så det kan ikke gå helt galt. Pumpen limes til kedlen ved hjælp af støbestokken, rørene trækkes, og her er billeder virkelig en stor hjælp, for ikke to maskiner var helt ens. Er man så uheldig at have valgt et forbillede, der ikke er godt dokumenteret med foto, så må man improvisere lidt, vigtigst er det, at fange udstyrets generelle udførelse, så skulle bukningerne vise sig ikke at være 100 % rigtige, gør det vel knap så meget.

### **Fordampet vand – med turbo?**

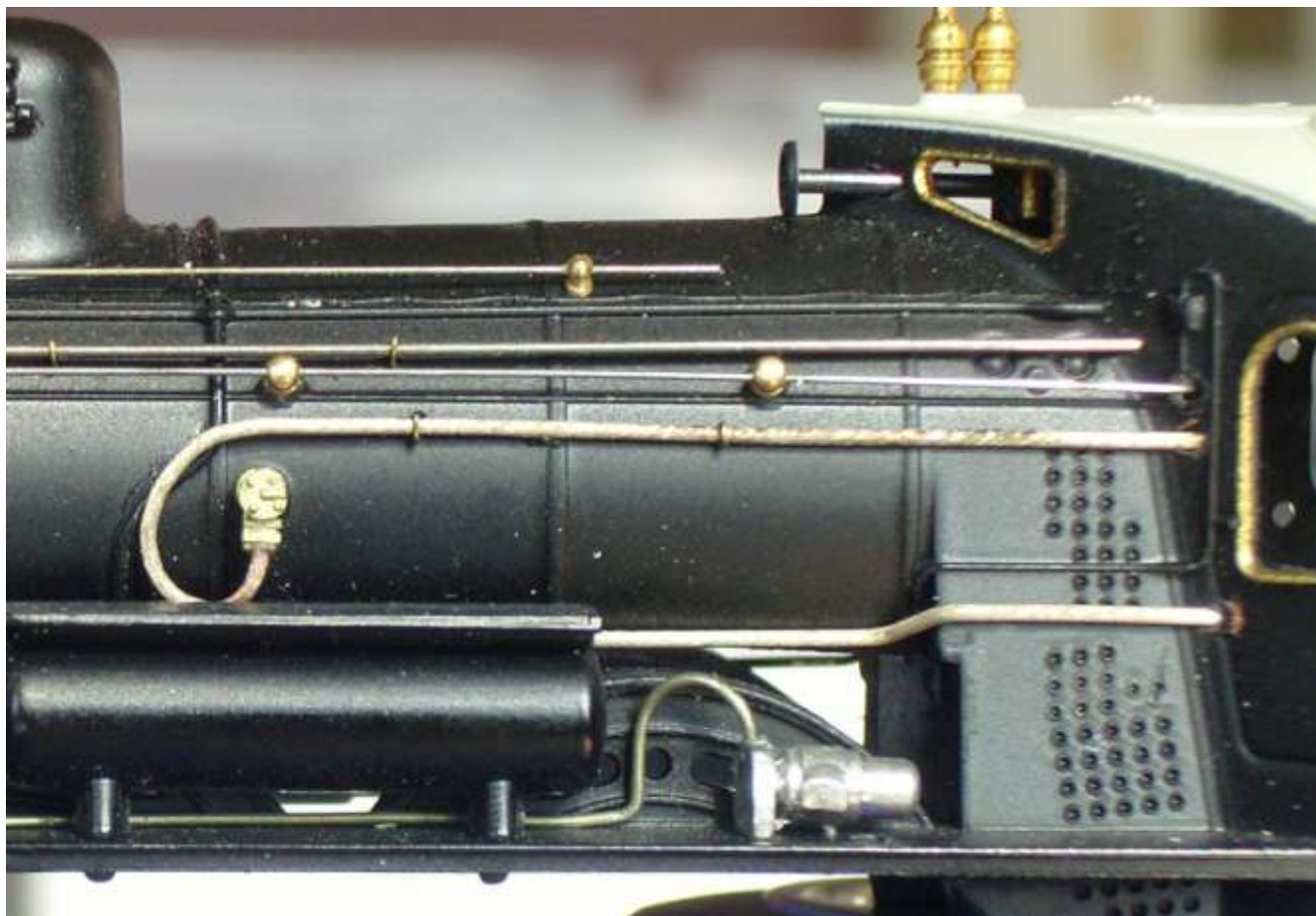
Nye fødevandsventiler blev lavet af et par ventil lignende dimser fra samme kedel armatur sæt, som før, der er blevet fjernet lidt udvækster, så de ligner fødevandsventiler mest muligt – jeg synes i hvert fald at de er meget pænere. I bunden af ventilen er der boret et 0,8 mm. hul til fødevandsrøret, her har jeg ligeledes brugt foto af P 917 som "skabelon" for rørets form. I højre side er fødevandsrøret "bare" en stump 0,8 mm. tråd, der er ført ned bag lufttanken og slutter der. I virkeligheden gik det under kedlen og op på højre side, bag lufttanken, herfra lå det langs kedlen (*nederst*) og var ført ind i førerhuset, lige under vinduet. Jeg må indrømme, at på min model ser det grangiveligt ud som om, det er røret fra

luftpumpen, der går denne vej, meeen den (*før omtalte*) skarpe iagttagelser, vil straks opdage at røret fra pumpen er tyndere end røret på den anden side, af luftbeholderen. Fødevandsrøret i venstre side er monteret med to holdere, lavet af 0,2 mm. messing tråd, begge ender er stukket igennem et 0,4 mm. hul, lige bag ved røret. Tråden er snoet et par omgange, kortet af og limet med en lille dråbe Cyanolitlim, indvendigt i kedlen. Sørg endelig for at trådstykket såvel som lim, absolut ikke fylder ret meget, der skal ikke meget til, før end overdelen ikke kan komme helt på plads. Alternativt må man file lidt i vægklodsen.

På venstre fodplade, bag lufttanken, havde P maskinerne turbodynamoen stående, DSB anvendte flere udgaver og typer. De var enten placeret direkte på fodpladen, eller også "hang" den ca. 30 – 40 cm over fodpladen. På P 917 er den placeret direkte på fodpladen, det betyder at den må have en ny dynamo på også her er indløbsstokken brugbar, som monterings pind. Hullet placeres så dynamoen kommer til at sidde nogenlunde midtvejs mellem bagenden, at luftbeholderen og forkant af fyrkassen. I toppen af turbineenden (*den brede og tynde del*) bores et 0,6 mm. hul, et stykke 0,6 mm. tråd bukkes i form, således at det går fra dynamoen, om bag lufttanken og ind foran forreste hjulskærm, her ender røret, af modeltekniske årsager.

*Artiklen fortsætter i næste nummer af Mosebanen.*

Flemming.



*Fødevandsventil og turbodynamo med rørforbindelser. Håndhjul og især akslen, stikker lidt i øjet – deroppe på spidsen af førerhuset – mulighederne afsøges.*

# I trolldemandens værksted,

## et besøg hos Ole Vedel.

En kold morgen midt i januar i år begav jeg mig ind til en lejlighed på Amager for at aflevere en bro, fra en drejeskive, til reparation. Personen, som venligt havde lovet at forsøge at reparere min bro, var ingen ringere end Ole Vedel. Ole kender de fleste af os klubben, i hvert fald for to ting. Den ene er hans gavnlige relation til firmaet Heljan, og den anden er hans utroligt flotte modeller, som han fra tid til anden fremviser på hobbymesserne i Valby forår og efterår, hvor han udgør en del af Heljans repræsentation. Enkelte kender ham også for hans rige evner til at forbedre og justere samme firmas lokomotiver. Nå, men jeg havde sendt Ole en e-mail og forespurgt, om han kunne overtales til at se på den syge bro. Vi aftalte, at jeg kunne komme tidligt om morgenen med genstanden. Når man aftaler tidligt med Ole, så er det tidligt. Så jeg ankom førend fanden fik sko på den morgen, nemlig kl. 05:15!

Man skal ringe i forvejen, for Oles dør er sikret. Han var på pletten, og jeres udsendte blev lukket ind i Ole domicil.

## Baggrunden

Her bliver jeg nødt til at stoppe op et øjeblik for at tilføje lidt historik. For som skrevet ovenfor var det ikke første gang, at jeg styrede mod Oles "Mekka". Faktisk besøgte jeg ham en del gange i løbet af 2010. Det gjorde jeg blandt andet, fordi Ole også dengang skulle reparere på min drejeskive, da den var i udu første gang, og samtidig reparerede han også min Pr maskine, der trængte til nye tandhjul.

Det var, eller er vist et helt almindeligt og ofte forekommende problem med netop den model. Den kører i øvrigt ganske fint i dag takket være Ole. Det var spændende at besøge Ole hver gang, fordi han i sin halvstore kælder har opbygget et fortræffeligt middelstort anlæg. Det er detaljeret og spormæssigt opbygget i en overraskende flot grad, så man simpelthen er nødt til at komme flere gange for at få set det hele. Men ikke bare det. Det er også digitaliseret i et omfang, der overgår Mosebanens udsendte medarbejders forstand, men mere derom senere. Jeg glædede mig derfor til at se Oles anlæg igen, måske især fordi han ved en tidligere lejlighed havde fortalt mig, at han havde haft en større vandindtrængning i sin kælder, dengang dele af København stod under vand, så jeg var lidt spændt på her i 2012 at se, hvorledes Ole havde

tacklet den udfordring og se om skaderne havde været store. Måske stod der nu et helt andet anlæg?



*Store tog, på lille plads – intet problem!*

Men, jeg kan straks berolige læseren med, at det gjorde der nu ikke – og heldigvis for det – selvom et af rummene ganske vist havde måttet tømmes på grund af høj vandstand og deraf følgende vandskader i kælderen, og den del af anlægget måtte genopbygges komplet. Men, Oles anlæg havde ikke mistet sin sjæl til vandmasserne. Størstedelen af det var uskadt.

## Mesteren

Straks jeg trådte ind – eller rettere ned – i Oles jernbanegemakker, kunne jeg se, at noget nyt var kommet til. Øverst i det ene hjørne i lokalet var der kommet et stort spor I anlæg til. Det drejer sig om et areal på et par kvadratmeter, hvor der kan rangeres en lille smule med to maskiner og et par vogne.

Forbløffende, hvad han har fået bragt sammen, af noget så stort, på så lidt plads.





*En Br. 44 i spor I. En imponerende og vægtig oplevelse – følelsen af ”rigtig” jernbane er nærværende.*

På maskinsiden drejer det sig om en stor og massivt udseende oliefyret Br 44 og en 95'er. De virker kolossale på en inkarneret Ho-kører, der blot har haft en enkelt afviger til anden målestok i form af et N-anlæg i 80'erne. Men virkningen fra de store maskiner er meget påtrængende, og man forstår eller snarere føler og fornemmer Oles fascination med det samme. Det lyder næsten hysterisk at tale om en følelsesmæssig påvirkning, men sådan var den følelse, der ramte

skribenten den tidlige morgenstund. Det er en fornemmelse i sin helt egen klasse at stå overfor så stor og massiv en model. Jeg skippede N, fordi modellerne mindede mig om bier fra et forstyrret bistade på en sommerdag. Man fik simpelthen ikke fornemmelse af et damplokomotiv, når man betragtede Fleischmanns N-model af en litra T. Nu stod jeg her, overfor et lokomotiv i ”I klassen” !



*De tre fladskærme til overvågning af anlægget, der her er blevet bygget op i noget vandfast stålprofil.*

Det er noget helt for sig selv. Når det begynder at køre, fornemmer man fuldt ud gangtøjets arbejde, lyden fra modellen er virkelighedstro og realistisk påtrængende, man mangler blot et arbejdende lokomotivmandskab, for at illusionen er fuldbragt. Det nærmer sig en religiøs åbenbaring at se det starte op – intet mindre. Alle detaljer er med, der sidder tre små diodelys hen langs begge sider af lokomotivet. Alle rør og armaturer er med. Ja, det er næsten som at se på 1:1.

Kunne man mon smide samtlige møbler ud af stue og værelser derhjemme, flytte væggene og i

stedet bygge et spor i anlæg? Nå - nu blev det hele vist lidt for urealistisk.

Når læseren betragter billederne fra det store anlæg, skal denne bemærke, at alt er bygget op fra grunden af Ole. Samtlige bygninger med deres indhold er udformet af ham og hans værktøj. På den baggrund kan alle på nuværende tidspunkt i beretningen være enige i, at udtrykket "mesteren" ikke er spor overdrevet. Mere omtale og fine billeder fra I anlægget kan læses og ses på "Sporskiftet".



*Masser af rullende materiel, bemærk den hensatte P maskine! Ligeledes er det værd at lægge mærke til de meget blå vægge – det gør dem faktisk mindre synlige, i forhold til anlægget.*

## Ho-anlægget i kælderen

Ikke nok med at man træder ned i Oles hule, skal man ned at se anlægget, må man igennem en lem i gulvet, ned ad en trappestige, førend man når kælderrummet. Her åbenbarer der sig et spændende Ho anlæg, der er stærkt præget af en meget effektiv udnyttelse af pladsen. Oles sporplan er meget velgennemtænkt, og hvert eneste spor synes lagt efter en nøje overvejet plan. Intet synes spontant. Derfor er hver en centimeter 110 % udnyttet til sporrægning. Det må ikke forstås negativt, som om det går ud over realismen, så ingeniørlunde! Understøttelsen af anlægget udgøres i det lavtliggende rum af en ny stålkonstruktion, der skal sikre anlægget mod fremtidige vandskader. Nu skal vandet i hvert fald stå højt, førend det risikerer at ødelægge noget. Den virker meget robust og kreativt tænkt.

Spormaterialet er fra Peco.

Ole dækker vel i hovedsagen epoke 4, selvom der befinder sig allandskens materiel på sporene. Der alt fra de gamle triangler til yngre tysk materiel. Her afsløres Ole som et legebarn. Jeg er sikker på, at han ikke tager mig den betegnelse fortrydeligt op, for den er ikke ondt ment. Ole demonstrer med fryd alle de ting, som de moderne maskiner kan. Det er eksempelvis muligheden for at hæve og sænke maskinens pantografer, der "eftervibrerer" lidt, efter at have løftet sig. Fantastisk. En anden maskine har belyst instrumentbord. Der synes ikke at eksistere grænser for mulighederne på anlægget. Derfor skal ordet kreativitet også gentages og hæftes på Ole. For det hører med i det samlede billede.

Det sidste jeg vil sige om det er, at det er gennemdigitaliseret, så styringen af togdriften



*Det store maskindepot, med modeller fra epoke III og IV i en herlig blanding.*

kan følges på ikke færre end 3 styk fladskærme, se billedet ovenfor, som sporplanen breder sig henover. I forbindelse med disse står nogle meget flotte kontrolbokse, hvorfra alle sporveje med videre lader sig styre. Lyset over anlægget er også reguleret, så der konstant veksles mellem nat og dag og solskin og uvejr. Fra tid til anden flyver der også et jettfly henover, intet mangler. Det digitale materiel er i hovedsagen fra Uhlenbrock, men der er også i blandet lidt fra Lenz, og en Multimaus fra Roco findes også. Men se på billederne og iagttag selv de mange fine detaljer. Bemærk det gule palæ med rangerryggen ved siden af samt sporet med den

udrangerede P maskine. Og husk, den overvejende del af bygningerne er hjemmebyg i plastic.

Er der nogen, der nu sidder tilbage med følelsen af, at der er tale om en hyldest? Så er det ikke forkert, også selvom jeg er helt sikker på, at Ole ikke ynder det. Men, nu er det jo mig, der uddeler "12-tallerne" denne gang, så han slipper ikke. For det er vigtigt at rose så dygtige modelbanevenner, så det kan læses rundt omkring. Det skal man ikke være bange for, især ikke når "kritik" er så latent en del af vor nationale karakter.

**LT..**





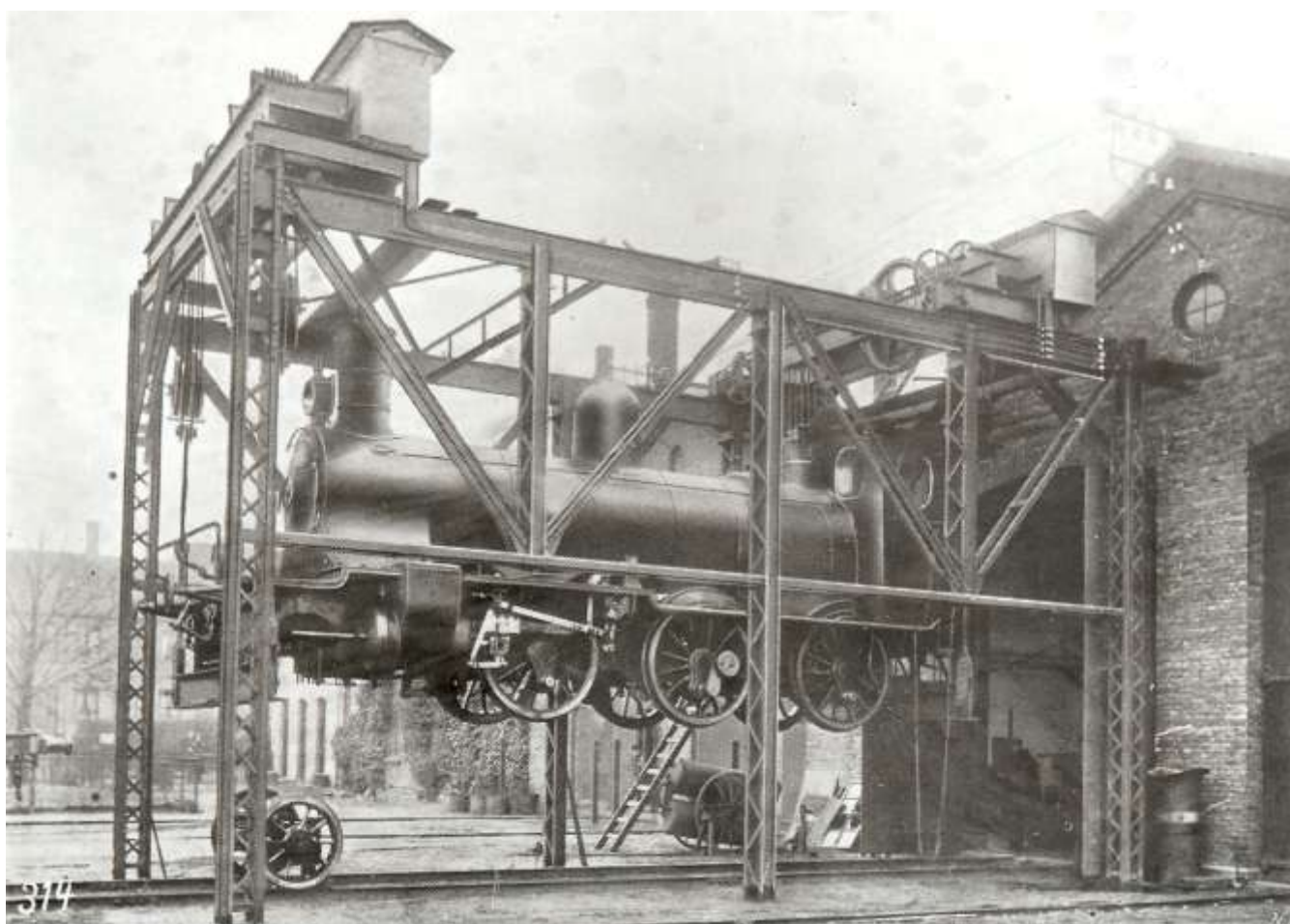
**Foto.. I.** Et lille kig ind på værkmeesterens kontor gennem vinduet, det er der alt sammen, skrivebord, stol, skriveunderlag, telefon, lampe med lys i og meget mere – men hvor er værkmeesteren?

**Foto.. II.** "Fagligt møde" i godstog ledsagervognen, eller er det de afsluttende papirarbejder der udføres. Under alle omstændigheder er der også tid til en kop kaffe.

**Foto.. III.** Maskindepotet med alle til faget hørende faciliteter, inde i remisen er alle detaljer kommet med og det i en klasse hvor man roligt kan sige "Klein aber oho!"

**Foto.. IV.** Remise arbejderen har "travlt" for når han har slukket sin tørst, skal der kløves optændingsbrænde og mon ikke også den store Br 44 skal have et par kurvfulde kul og en tår vand?





Denne fine indretning, var som billedet viser en kran, beregnet til at løfte "tunge" ting, som lokomotiver, vogne med mere. Løfteevnen var 64 tons og på foto tidspunktet (?) havde man en i København og en i Nyborg. Det er en D<sup>1</sup> der er ved at få ordnet /skiftet / efterset forløberen.

Foto.: DSB. Arkiv.: Poul Skov Hansen.



KMK Læserservice  
Præsenterer.:

# Side 30.

## Modellen

V. Stud. Spor. D. Amp.

### Banetjenesten

Folkene bag Banetjenesten er af flere blevet opfordret til at lave sider til AD/AY, med henblik på ombygning af CC-vogne. Man har (*heldigvis*) taget opfordringerne til efterretning, og har fremstillet et byggesæt med hele to typer sider. En hvor snittet ligger lige i underkanten af vinduerne (*se billedet*), og en med en hel vognside. For begge vogntyper består sætterne af

sider i fræset PS-plast, strips til at udligne tykkelsesforskel ved vognsiderne, indvendig dørplade og gavl. (*Den eksisterende dør kan tilvirkes og isættes i stedet for den nye dørplade.*) Endvidere en ny bund for indretning, skillevægge, langsgående væg i gangen, dobbelte skydedøre samt træsæder til montering i vognen. Pris pr. vogn: **190,00 kr.** Ved køb af begge sæt er prisen **350,00 kr.** samlet.

Der er i **øjeblikket** ikke lavet kinematik til at samle vognene henover den centrale bogie, ligesom man selv skal finde på en bogie. Alt afhængig af den bogie man kan få / fremstille, må man selv tilpasse kinematikken – eventuelt kan man anvende den originale kinematik. Der er nogle som blot har lavet hullet til bogien, og så lavet to andre huller, som en tap på vognene sættes i. Her bør man være opmærksom på at afstanden mellem vognenes ender passer med den radius, som vognsættet skal køre på. Jeg vil tro at der bliver rift om byggesættene, AD – AY vognene står højt på manges ønskeseddel. Jeg vil ikke undlade at gøre opmærksom på, at der er ikke langt til en AC vogn – bare en tanke!



Den nye vognside (her i den halve udgave), lagt op på en CC vogn.

Foto.: Banetjenesten.

### Ny vognerie i plast på vej - hen over sommeren

Et i dansk modelbane, altid noget forsømt emne er special og tjenestevogne, de var at finde på alle typer stationer – store som små! De ses kun sjældent eftergjort i model og ofte i en ringere kvalitet, end det øvrige materiel. Banetjenesten har besluttet at gøre noget ved problemet og fremstille en hel række af de såkaldte "gråvogne", det er vogne tilhørende de forskellige tjenestegrene. Det er bl.a. værksteds- og mandskabsvogne fra banetjenesten, signaltjenesten, sikringstjenesten, smedevogne, SOK og andre vogne som f.eks. en kedelvogn til opvarmning. Disse vogne vil tage sig godt ud og give liv, på henstillingsporene på anlægget. Nogle af vognene henstod nærmest fast på stationerne, andre kun i kortere perioder når der var spor- og sikringsarbejder i gang på et sted eller strækning.

Læsere som har idéer til nogle af disse vogne, eller har billeder af typiske vogne, opfordres til at skrive til Banetjenesten og vi bringer hjertens gerne denne opfordring videre – det er et godt tiltag, til glæde og nytte for vores hobby.

### De små postvogne

Banetjenestens dejlige byggesæt af de små post- og pakvogne, har gennemgået en revision, de bliver nu pakket i æsker og her kan man eksempelvis vælge at bestille plastdelene alene, med eller uden løsdelene, eller få undervognsdele med også. Kvaliteten er den samme gode som altid, som noget nyt vil nogen af løsdelene være ætsede. De nye priser vil snarest komme på [hjemmesiden](#).



DR 5868, et af de fine byggesæt af små tagrytter postvogne.

Foto.: Banetjenesten.



Den lille udgave af tanken.

Foto.: Banetjenesten.

### Benzinkiosken

Den lille Esso benzinkiosk er blevet lavet i en ny, og for Helsingør korrekt, udførelse, den er under prøvebygning i øjeblikket. Den i programmet viste mindre kiosk vil dog fortsat blive produceret.

Bemærk i øvrigt, at der har været en forkert pris på benzinstanderne. Den rigtige pris for et sæt med tre standere, fundament og et højt skilt er 35,00 kr.

## F 2010

I sidste nummer af Mosebanen præsenterede jeg den til dato fyldigste nyhedsliste fra Hobby trade. I dagene op til nr. 46 udgivelse svirrede det med rygter om, at firmaet var gået konkurs – det skulle vise sig at være rigtigt og nu så nyhedsprogrammet ud til at være en meget lang næse! Jeg valgte at bringe nyhederne, fordi intet var sikkert, og der kom mange modsat rettede meldinger, de fleste af dem bygget på ret så løse forlydender og antagelser, anstændigvis var Hobby trade vel at betragte som eksisterende, indtil andet var dokumenteret!

Midt i april dukkede der så et ”nyt” firma op, [F 2010](#), med sig i programmet var der fra start CRM / CRS varianter, F maskine og IKA vognene. Vi har allerede fået diverse CR varianter, og F maskinen skal komme engang i 3. kvartal. Man har tilsyneladende fået overført de nævnte modeller til det nye firma og mon ikke, at projekterne fra den store nyhedspakke er gået samme vej? Det sidste, der nåede at komme under navnet Hobby trade, var den længe ventede CRM vogn, den kom i en enkelt udgave og i et meget begrænset oplag, ingen følte sig sikker på, at der ville komme mere – så de gik som varmt brød, en søndag morgen, oplaget er formodentlig helt udsolgt nu.



CRM 3647. Den ene af 2 varianter med styreledninger og dåser.

Foto.: KMK pixelfusk.



CRS 3671. Styrevogn udgaven af CR vognene, hvilket modellen så absolut ikke bliver ringere af, det bliver et herligt lille tog, med en MO, en CRM og en CRS. – lige til sidebanen!

Foto.: KMK Pixelpjat.

Modellerne af CRM / CRS er meget fine og så vidt jeg har kunnet finde ud af er det meget få ”fejl” vognene er behæftet med. De klare spejlglasser har nogen uheldige lysrefleksioner fra kanterne, disse gør at vinduerne kan virke meget tykke, måske det kan afhjælpes ved at give kanterne lidt maling, i samme

farve som vognkassen – det vil da være forsøget værd. Da bogierne er ”genbrug” fra CL, ECO modellerne, har de desværre ikke de rigtige hjullejer, CR vognene, der fra ”fødslen” var noget ”antikverede” – fik bogier med meget moderne og letløbende kuglelejer, som den første vognserie ved DSB. Bogierne på modellerne,

har glidelejer fordi CL og ECO vognene havde det, kun nogle ganske få CR varianter fik bogier med glidelejer, på den anden side er det ikke den mest iøjefaldende detalje – jeg har da købt flere af vognene også af CRS vognen, selvom indretningen kun passer til en eneste CRS, nr. 3638! Det er heller ikke nogen specielt synlig "fejl" og man kunne måske blive fristet til at bygge indmaden om, en dag. I det hele taget synes jeg det er yderst vanskeligt at finde noget væsentlig at brokke sig over. Undervognen er særdeles rigt detaljeret, faktisk er der en batterikasse for meget, den modsat af toilettet, lader sig nemt fjerne og så er der lidt til "rodekassen" Sammenfattet må jeg sige at det er den ypperste model der endnu er begået (*det lover godt for F maskinen og alle de øvrige, kommende modeller*) af Hobby trade / F 2010.

---

Den 16.05. kom så redegørelse for hvad de egentlig er sket i sagen om Hobby trade konkursen. Kort og præcist står forløbet at læse på [F 2010](#) hjemmeside, den virkelighed der her ruller sig ud, er noget anderledes end dem der har været i spil på sporskiftet.dk, der er to punkter i redegørelsen, som er særligt vigtige for os.:

*"F2010 ApS har for snart 3 år siden startet projektet litra F og senere CRM/CRML/CRS og IKA/Ice og indgået aftale med Hobby trade / Ebert & Ebert om kommissionssalg og distribution. Denne aftale er ved*

*konkursen sat ud af spil. Ovennævnte projekter er finansieret 100 % af F2010 ApS som er ejet 100 % af Claus Riber Holding ApS."*

Dette viser klart at alle spekulationer omkring "konkurs rytteri" og lignende ikke har haft noget på sig, forudsat dette udsagn er sandt, mon dog ikke dette er tilfældet.

*"Den 14. maj har Claus Riber Holding ApS købt konkursboets varelager, inventar, edb-udstyr m.v. samt alle rettigheder til produktionsværktøjer. Virksomheden vil blive videreført under navnet F2010 i en form og størrelse, som vil være tilpasset situationen."*

En for os som forbrugere vigtig oplysning, for det betyder at F 2010 vil være mindst lige så leveringsdygtige i stumper og reservedele, som Hobby trade var. Jeg kan kun anbefale at man går ind på hjemmesiden og læser redegørelsen i sit fulde omfang. I det hele taget ser det ud til at F 2010 vil være mere observante på oplysning, dette kan vi kun bifalde. Hjemmesiden giver jo mulighed for offentlig tovejs kommunikation og den er blevet pænt brugt fra start af. Det er godt at erfare at der er taget hånd om den anseelige model mængde som Hobby trade nåede at lave og det er modigt af Claus Riber at kaste sig over dansk modelbane produktion, må han, til alles fordel få masser af god vind i sine sejle.

---

**LS Models**  
*Exclusive*

LS Models har, for nogen tid siden, opdateret deres hjemmeside og det i en, for danske modelbane folk, positiv retning. I snart lang tid har der på den Hollandsprogede side, spøgt en dansk STU vogn.:

49 142. WL STU. Blauw, livrei 1956, CIWL, Chassis kort, dak normal, momogram, beheer DSB.

På den Franskprogede side stod det samme katalog nummer, som en græsk vogn. Nu kan der ikke være tvivl længere, begge sider er nu helt enige om at det skal være en dansk registreret sovevogn i epoke III. Endelig – gak til eders togpusher og bestil mindst en vogn (!)

49 142. WL STU. Bleu, livree 1956, Châssis court, toit normal, monogramme, gerance DSB.



LS Models 49 138. WL STU vogn med danske påskrifter, men til epoke IV. Det er denne vogntype LS nu vil lave i epoke III udgave. Foto er fra [Reisezugwagen.eu](#) i øvrigt står vognen endnu til at være på lager – hvis nogen mangler. Hjemmesiden er et meget godt sted at få overblik over / bestille vogne, hvis man er "bidt" af internationale tog.



Set 30 430



To sæt Franske vinvogne, der har kørt i Danmark, vognene er usandsynligt dejlige og kørte i mange år

blandt andet til Svendborg Vinkompagni i Svendborg. Vognene kan bl.a. købes hos [Felix Team](#).

Set 30 437



## Dekas

Der er gang i sagerne hos Dekas, der kommer en jævn strøm af selvbygger / supplerings dele, og det er virkelig god kvalitet. Firmaet har nu været på i et "lille" årstid, i nr. 44 ønskede jeg at Kasper ville få succes med sit forehavende. Vi kan roligt konstatere, at jeg fik "mit" ønske opfyldt! Udviklingen i modelbane hobbyen viser tydeligt, at lysten til at forskønne, ombygge og hjemmebygge modeller, er i stigning. Det er en meget glædelig udvikling – i mine øjne er det man selv laver / forbedrer, så absolut det der skaber den største glæde ved ens hobby. Tingene laves i ret små oplag og kan være midlertidigt udsolgt, netop på grund af de små oplag, burde der ikke forekomme længere ventetid.

### DK-A-1054

Lysdåser til personvogne med åbne endeplatforme, både DSB og Privatbaner og til teaktræ motorvogne bl.a. ML, MR, MT m.fl.

**Vejl. udsalgspris: 49,- DKK**



### DK-A-2002

Strækbandsæt til CU & CV vogne. Komplet sæt med lost wax støbte endeprofiler, midterkonsoller; fræset u-profil; ætset stænger og vejledning. Sættet er nemt at bygge.

**Vejl. udsalgspris: 199,- DKK**



### DK-A-2003

Hansen fjedre til CU & CV vogne. Komplet sæt med lost wax støbte fjedrepakker og vejledning. Sættet er nemt at bygge.

**Vejl. udsalgspris: 189,- DKK**

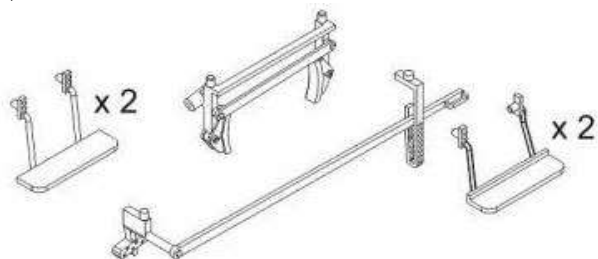


Foran viste enheder, er hvad der er kommet af nye dele og ombygningssæt, især de sidstnævnte sæt er med til at skabe den "vigtige" variation i materielparken. Yderligere er disse fire numre på vej, igen er der tale om velvalgte dele, både til den der bygger selv og til supplerer af industrimodeller.

**DK-A-1055** CP, CO, CM afdækningsknop i drejet messing (12 stk.) Vejl. udsalgspris: 59,-

**DK-A-2004** CM påskriftplader til bl.a. tagrytter CM fra Heljan. Vejl udsalgspris: 89,-

**DK-A 2005** komplet vægtstangsbremse / trin sæt til en vogn (*der er ikke nævnt hvilken, men jeg gætter på PT*)



**DK-A-1151** PTR & PJR (og HJ (I)) platform med bremsespindel. Vejl udsalgspris: 109,-



For mig er det med løsdele, som med billeder, jo flere man får, jo flere vil man have! At det er varer der er i orden, understreges af den lange forhandler liste og at andre småproducenter er begyndt at bruge hans løsdele, til egen produktion. Det er godt gået af Kasper og må strømmen af nye tiltag fortsætte.

## DF Modeltog

Den "lille" fabrik i Sorø har sat tempoet lidt i vejret, man er nu begyndt at føre "uundværligheder" til modelbyggeren.

På firmaets ofte opdaterede hjemmeside [www.dfmodeltog.dk](http://www.dfmodeltog.dk) kan man se alle deres dejlige ting og holde sig orienteret om de ikke mindre dejlige modeller der aktuelt bliver tilbudt. Jeg har investeret i flere af de meget fine modeller som jeg er meget glad for, priser kan man altid diskutere men modellerne er så rigeligt er pengene værd – efter min mening.

- Symoba kortkoblingskulisser i fire udgave, der dækker de fleste behov. Sættene består af 2 kulisser og 2 NEM skakter, alle sæt koster 50,- Kr. stykket. Symoba dele har ellers været en "umulig" opgave at opdrive i hobbyforretningerne, da DF Modeltog selv bruger Symoba på deres modeller er der begrundet håb om stabil levering.

- Fint malede tage til Heljan CC vogne, sølvfarvede og grå nuancer til bare 20,- kr. pr tag. Ud over udskiftning, er tagene meget anvendelige til diverse hjemmebyggede vogne og til den pris er det bare at komme i gang.



*Det pynter gevaldigt når "kuck-kuck" ventilerne får samme farve som taget og til 20,- kr. er der vel ikke så meget at betænke sig på.*



*Symoba kortkoblings kulisser i tre varianter, disse skulle dække de fleste behov.*

Der ud over er der en mængde andre dele, dels til supplerer / reservedele, dels til den kræsne modelbygger, såsom harmonikaer, overgangsplader, styreledningsdåser, bremseslanger, trin og meget andet. Endelig er der fuldt sortiment i løsdele fra Dekas, som allerede er blevet helt uundværlige for modelbyggere der gør det i danske modeller – endvidere er det meget godt med lidt (*mere*) modeltog forretning i "modelbane ulandet" Vestsjælland.

## Dansk Model Hobby.

Et firma som jeg pludselig faldt over, da jeg surfede rundt på nettet, et nærmere eftersyn, "afslørede" at det var en gammel kending, der er på banen igen. De af os der har en ældre dåbsattest kan måske huske MX overdele og mange andre støbte løsdeler fra HO Service i Sdr. Felding. Manden bag HO Service har for nyligt (?) startet [Dansk Model Hobby](#) det er en webbutik hvor man kan købe alverdens ting inden for modelbygning, herunder ikke mindst dansk modeltog.

Den helt store overraskelse (for mig), var at der fremstilles et fint byggesæt til en litra R I 934 - 953. Dette sæt har jeg absolut intet hørt til, hvilket er lidt fantastisk i dagens Danmark, sådanne tiltag plejer at

blive spredt hurtigere end lysets hastighed, men ikke et pip har der været - utroligt! Nu er der jo den mulighed at det er et helt nyt tiltag og nyheden derfor ikke er blevet spredt endnu - anyway - så lad mig være den der spreder rygten!

Sættet består af dele, støbt i hvidmetal og plastik (resin?) kedlen er af plastik. Om sættet består af mere end de på billedet viste dele, kan jeg ikke sige noget om. Dansk model Hobby anbefaler at man bruger en Br. 17 til ombygningen, det er formentlig en Roco br. 17 der menes, det betyder at der skal modificeres en del på gangtøjet, før end det er korrekt til en R maskine. På de fleste Br 17 maskiner trækker drivstangen på 2. drivhjul, (hvilket er tilfældet på Roco maskinen) medens drivstangen trækker på 1. drivhjul på R maskinen.



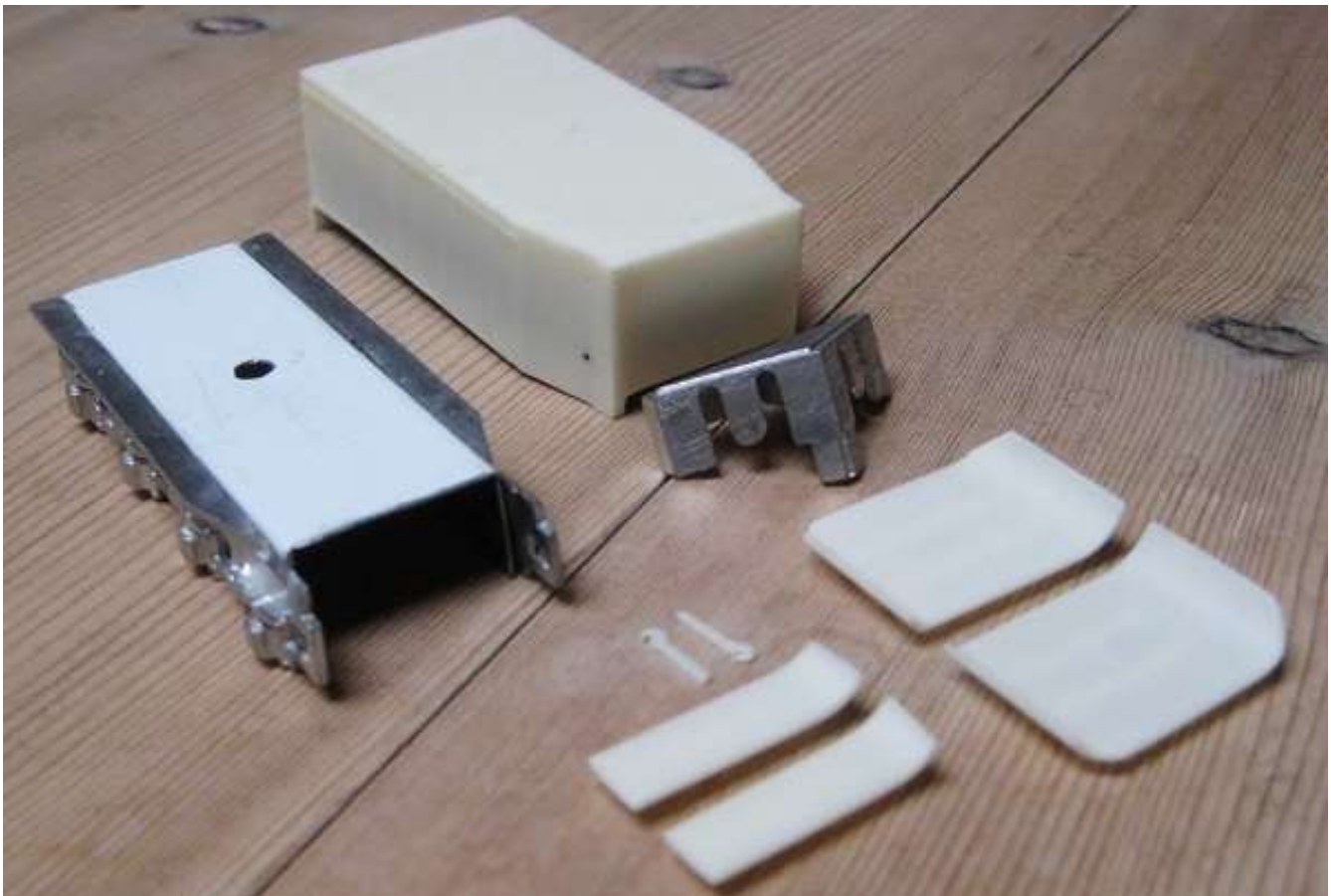
Øverst ses delene i byggesættet og nederst er de sat sammen til en R maskine, på en Br. 17 undervogn. Umiddelbart ser det rigtig godt ud. Foto.: Dansk Model Hobby.



Der er også et par "gamle" kendinge på programmet, fra dengang Mads Sjøner med Trinbrættet, "styrede vildt" i den jydsk hovedstad. Sneplove i fire forskellige udførsler, modellerne er de samme som dengang men i forfinet udgave. Første billede viser den ældste udgave, ploven fandtes ved flere privatbaner og DSB, det var sejlivede sager og først i tresserne forsvandt de fra scenen. Modellen er et absolut must på et lidt større maskindepot, mange steder havde ploven sit eget spor. Det næste foto

viser afløseren, der blev lavet af overkomplette tendere fra bl. a. P og R maskiner, ploven var en fiasko, da den kun magtede rydning af moderate mængder sne. De store snevintre i slutningen af halvfjerdserne gjorde det af med dem. Sidste foto viser det der kom i stedet, en meget tung plov hvor man vendte lidt tilbage til det gamle design, nu hedder det bare klimaplov - de har dog vist sig at være, meget mere effektive!

Alle tre byggesæt koster kun 345.- kr. pr stk.





## **[Forhandlere se her !](#)**

*Mosebanen bliver læst af mange seriøse modelbane folk, i mere end 26 lande hver dag på nettet. Du finder, læser og downloader Mosebanen følgende steder.:*

*[Sporskiftet.dk](http://Sporskiftet.dk)*

*[issuu.com](http://issuu.com)*

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

*Se de fordelagtige priser for annoncer, på side 2.*

# Nyt fra klubben

Ved Flemming Kjær



Onsdag d. 27.03. 2013. Denne onsdag startede "Team Slagelse" tidligt, vi ankom ca. 11<sup>15</sup>. Endnu en gang måtte vi se os slået af "Lyn - Bent" han var allerede godt i gang med at tømme traileren for dagens høst af brædder og MDF plader, til baldakinen i rum 3. Jørgen, Bent og Søren havde, om lørdagen, (23.03.) vasket vægge og loft ned, for herefter at give dem et par gange maling (lofterne i rum 1 og 3) samt opsat en del lysarmaturer i rum 1 og 2. Vi overvejer om ikke armaturerne skal sænkes en smule, således at et større område bliver oplyst. Jørgen tog toget ind til På Sporet, vi mangler isolerede code 100 skinnelasker, Martin gik i gang med at forberede aftensmaden, Stegte flæsketern, bløde løg og kartoffelmos!! Jeg kastede mig over tegningen af "Sukkerkøbing" station, da den var næsten færdig - blev jeg enig med mig selv om, at den (tegningen!) duede ikke - det er en ommer! I lyset af min "totale" fiasko med "Sukkerkøbing, blev det forslået at jeg lige tegnede skjult og synligt sporforløb i rum 5. først. En god ide for så vil vi kunne lægge synligt som skjult spor i både rum 5 og 6. Hvilket igen betyder at vi kan

planlægge og bygge landskab i begge rum inden alt for længe - nogen husker måske at vi har vedtaget en S bane med automatisk drift, denne skal ende i rum 5. Senere på dagen dukkede Bent op igen og Jan fortsatte med det store registrerings arbejde af alt vores materiel. Michel, Ole og Henk dukkede også op, det var helt forventeligt, jeg havde deres "vilde" indkøb med til dem. Sent på eftermiddagen dukkede Jørgen op, tilbage fra sin udflugt til storstaden, han fik samlet det skjulte spor i rum 6. Vi har fået en (*tiltrængt*) afløser til vores "antikke" B&O fjernsyn, et stort fladskærms tv, tak til Jans forældre for donationen. Det er så stort at det ikke kan være mellem hylden og loftet, et par snarrådige medlemmer, fremstillede lynhurtigt en ramme, der sammen med et vægbeslag, skal holde fjernsynet på plads, foran baldakinkanten. Det påregnes at montere fjernsyn og surround systemet, næste onsdag (03.04.) Så mon ikke der bliver en film - hyggeaften, sådan rigtig med kaffe og KAGE! Her i løbet af april.



*Lidt senere på dagen, blev MDF pladerne passet til størrelsen af baldakinen. Den nye blå farve på væggen, har noget mere substans end den gamle fesenblå - alle enige om at det er blevet meget pænere.*



*Kok-A-Mok svinger kniven i køkkenet, han arbejder seriøst på at lave god mad til alle de hårdt arbejdende medlemmer. Jan jonglerer med litra, numre, fabrikater og katalognumre, han siger selv at arbejdet har givet ham god del større indsigt i materiellet – her er han ved, at være kommet igennem mine lister.*



*Øverst viser hvor langt baldakinbygningen i rum 3, nåede denne onsdag. Nederst ses det nye lys i rum 2, det består af 3 dobbelt armaturer, 1 med 2 x 36 w og 2 med 2 x 18 w. Skyggen på væggen er resultatet af at armaturerne ligger for højt i baldakinen.*



Onsdag d. 03.04. 2013. undertegnede måtte melde pas, jeg har været angrebet af den værst tænkelige form for "mande-influenza" langvarig, sejlivet og ondsindet!!! Uha – uha, hvor var jeg dog syg! Dette til trods gik verden dog ikke i stå og der er blevet arbejdet fast og støt, her et kort referat fra Henk.: For jer andre der ikke var i klubben i går (og Flemming, selvfølgelig) så er her en lille update: Vi var 4 tilstede og blev hurtigt enige om at dagen skulle bruges til at forsøge at færdiggøre "hjemmebiografen" i rum 5. Som sagt så gjort, vi fordelte os med 1 der dirigerede (det var mig), 1 der loddede og 2 der kravlede rundt og skruede skrue i og senere bankede kabelsøm (og fingre) i væggene.

Arbejdet skred fint fremad og kl. 19.00 satte vi os med de indkøbte pizzaer og beundrede det næsten færdige resultat. Derefter et sidste brette nøk med en enkelt ledning og så til det højdepunkt vi havde talt om og læst manualer til: anlægget blev sat i gang med at konfigurere sig selv. Desværre havde jeg glemt kameraet men vi stod 4 personer i døråbningerne fra rum 4 og 6 og hørte på at lyde blev udsendt fra alle højttalerne på skift. Det må have set sjovt ud. Aftenen blev afsluttet med at vi så 4 kortfilm (med megen lyd) fra jernbanens barndom, hvorefter vi besluttede at nu kunne vi godt være bekendt at sige tak for i dag. (tyv stjålet fra vores interne forum)

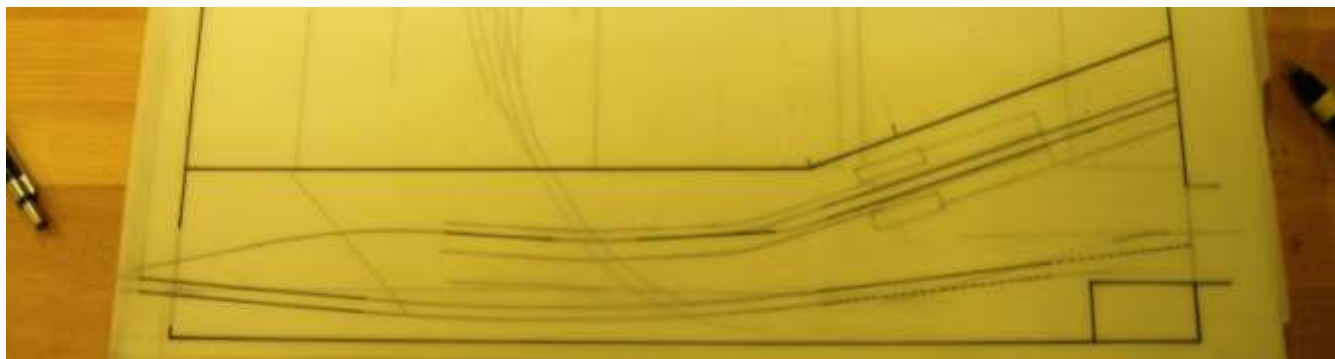


Her ses den uheldige skygge på væggen i rum 5, så armaturerne skal også sænkes lidt her. Egentlig var det billede og lydanlægget dette foto skulle vise, det er blevet afprøvet og justeret – så oplevelsen er stor hvis det vi ser, har et ordentligt lydspor.

Onsdag d. 10.04. 2013. Yes – jeg er oppe igen svækket men fattet! Lysarmaturerne i rum 2 er nu blevet sænket, hvilket har hjulpet på den "uheldige" skygge på væggen. I rum 3 er hele baldakinen blevet færdig og der er lavet strøm til armaturerne. Jørgen fjernede alle de midlertidige traceer i rum 5 og gik ufortrødent i gang med konstruktionen af den permanente skjulte hovedstrækning fra Valleballeby til Sønder Godtgemt.

Onsdag d. 17.04. 2013. Baldakinerne i de forskellige rum, kommer nærmere og nærmere deres færdiggørelse, der mangler stadig en pæn portion armaturer – det høje arbejdstempo vi har haft siden

november måned sidste år, betyder at vi nu kan se bunden af vores pengekasse (både godt og skidt) hvilket har den "kedelige" følgevirkning, at vi dels skal tænke os grundigt om, ved anskaffelser dels at vi ikke bare kan købe alle de materialer vi har brug for – på en gang! Vi er nu nået til rum 4 og det er et grimt emne! Vi har rigtig mange ting, værktøjer og "dimser" opbevaret her, en del (det mest anvendelige) skal flyttes til rum 7 og andet skal ned i vores fjernlager – dette til trods vil vi stadig stå med en mængde ting som vi ikke rigtig ved om vi får brug for eller har plads til.



Det synlige spor i rum 5. S banen og dens station (Nørrebro) er så småt ved at tage form, S togene vil, som de eneste, fremdeles komme til at køre på automatik.



Onsdag d. 24.04. 2013. Mødetid var kl. 12<sup>00</sup>, Det var store - backdrop - dag, meningen var at vi skulle fremstille og montere de holdere, der skal holde masonitpladerne (*backdroppet*) i rette form. Nu er det ikke altid det går som præsten prædiker, først måtte alle finde ting og sager der skulle på genbrugspladsen. Jørgen og Ole drønedede i fast rutefart mellem kælderen og traileren, ind i mellem fik jeg pakket huse, byggesæt og løsdele til husbygning i flyttekasser - det blev til 7 kasser! De står alle på baldakinen i rum 2, godt beskyttet og vel af vejen, indtil tingene skal bruges. Dagens raid

pyntede på rum 7, dog er der stadig en masse "ting" som der skal tages stilling til og findes en plads til! Alt hvad der er i rum 4 - skal som før nævnt, flyttes til rum 7 eller vores kælderrum eller smides ud / bruges / foræres væk - hårde betingelser! Jørgen og Henk gik således et par timer forsinket, i gang med at opmærke og udskære de mange holdere, Jan monterede en liste på hver holder - så er det let at montere holderen på væggen, forsinkelsen betød at vi ikke kunne nå at montere holderne på væggene - det bliver gjort på næste onsdag.



*Øverst, 2 styks backdrop holdere, fremstillet af Savfører Madsen, alle holdere er ens, de tilpasses de lokale forhold, ved montering - den brede del er op. Herunder ser vi "Skruemester" Jan og "Savfører" Madsen travlt beskæftiget med deres små sysler.*



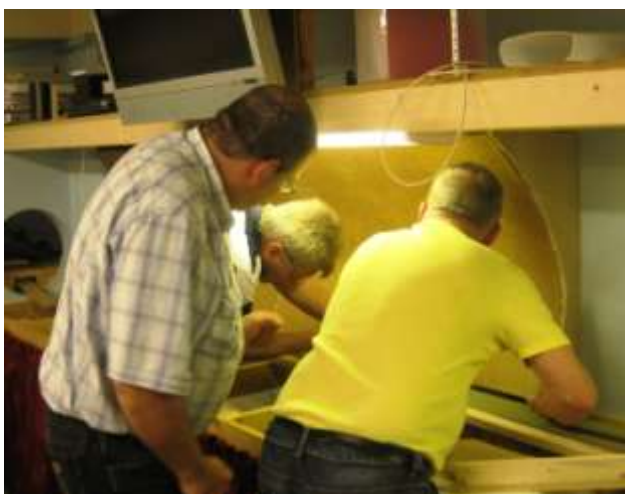
Søren havde gjort lidt benarbejde hjemme, resultatet at hans "besnakken" var, at hans ven Lars kom med i klubben, han var der hele aftenen og så vældig tilfreds ud, han faldt godt ind i omgangstonen og vi synes Lars er en hyggelig fyr, så velkommen i blandt os (*når du kan læse dette, ved vi om du hoppede på limpinden*), her er altid arbejde - til dem der vil arbejde.

Nede i rum 1, fjernt fra vores tumult og larm, legede "Der Kaiser" med blå maling - noget af det kom på væggen (*og en hel del på hans tøj*), under alle omstændigheder er det noget der pynter, det er 12 år siden det blev malet sidst!! Jeg fik lavet en del på sporplanen for rum 5. Udover alt dette, spiste vi en splendid middag, fra delikatessen i Føtex, rengøring af rum 4. 5. og 6. og en masse hyggesnak.



*Her er en glad mand - han er nemlig formand for en klub med fut i!!!! Synes i også at farven er lidt skrap? Jeg overhørte Henk ytre, at det er den helt rigtige farve - til baggrunden.*

**Onsdag d. 01.05. 2013.** I dag var det en lille sluttet kreds var fremmødt til klubaften, fem mand - når det hele blev talt med. Henk, Jørgen og Jan kæmpede med opsætningen af backdroppets dele, det drillede lidt og man nåede ikke så langt, som det egentlig var planen.



*Der kæmpes bravt med masonitpladen, den er mere genstridig end man lige skulle tro!*

Ydermere gik den ene holder i "udu" da nummer to masonitplade netop var blevet monteret, hvilket betød at holderen måtte afmonteres igen - for

reparation! Man nåede at få opsat to plader, så var klokken blevet så mange at larm og boreri er strengt forbudt - det er spændende at følge opbygningen og allerede nu giver backdroppets buede form en klar rummelig fornemmelse, jeg tror det bliver meget godt når det bliver malet og landskabet bliver intrigeret i backdroppet. Jørgen fik også tid til at sætte strøm på det skjulte spor i rum 6. Sporet blev prøvekørt, først med en MT og herefter hele to E maskiner. Vi havde lidt underlige problemer med at strømmen forsvandt og kom, tilsyneladende helt umotiveret, skurken viste sig at være et stik i centralenheden der gav ustabil forbindelse - herefter viste prøvekørslerne ingen problemer. På sporplan området er status følgende.: Rum 1. Ej begyndt. Rum 2. Ej begyndt. Rum 3. Tegning begyndes næste onsdag. Rum 4. Skjult spor tegnet. Rum 5. Synligt og skjult spor tegnet. Rum 6. Synligt og skjult spor tegnet. Rum 7. Ej begyndt. Det landskabsmæssige indtryk i rum 5 vil være "storby" forbillede er Nørrebro station og omegn med store etage ejendomme og område med industri, ikke det store der er plads, men så må man bruge antydningens kunst. Martin havde tilberedt en dejlig gang, "det kolde bord" med lune deller og varm leverpostej - en lidt dyr omgang, når vi "kun" var 5 tilstede. Vi sluttede med at se lidt gammelt tog, og kørte hjem klokken 21<sup>30</sup> - vi var trætte!



*Så er backdroppet klar i rum 5. næste skridt er påklæbning af glasdug, der skal males "baggrundsfarvet"*

Onsdag d. 08.05. 2013. Jeg fik startet på tegningen af skjult spor i rum 3. Det var en vældig træg opstart og en måtte have et par vink, med den berømte vognaksel, af Henk - før "tegnemaskinen" begyndte at gå på alle cylindererne! Hele eftermiddagen gik med at få anbragt den 8 sporede skjulte station.

Backdrop holdet fortsatte det gode arbejde fra sidste onsdag, Jørgen fandt en masonitplade af "ringere" kvalitet, det skulle vise sig at den er meget bedre til formålet og nemmere at tvinge ind på plads. Jan har med stor tålmodighed og mange hentydninger gjort opmærksom på, at nu skulle vi se at få sat den hylde op til printeren - minsandten om ikke hans tålmodighed endelig bar frugt, Printeren fik sin hylde og det gav lidt tiltrængt plads på computerbordet.

Efter aftensmaden blev der holdt et lille medlemsmøde, vi snakkede en del om vores "medie" situation, som sagerne står i skrivende stund, er vi uden hjemmeside og internt forum. Der var enighed blandt medlemmerne om at det at få en hjemmeside på benene er meget vigtigt, blandt andet så man kan downloade Mosebanen som pdf. fil. På [issuu.com](http://issuu.com) kan man læse og downloade bladet, man har ændret en del på brugerfladen, jeg synes ikke det er blevet nemmere at finde rundt - når vores nye hjemmeside går i luften, vil / skal det være muligt at hente alle digitaliserede udgaver af Mosebanen - ganske gratis! Vores interne forum er også lukket, med tiden vil vi gerne have et nyt, da klubbens medlemmer er spredt over hele Sjælland. Hvert år er der i september "beboerdag" i Karlemoseparkens forskellige klubber, det er en dag hvor beboerne kan komme på besøg og se hvad det er tiden går med hos os og de andre klubber! Vi snakkede lidt om hvilke satsninger vi med rimelighed kan nå til beboerdagen i år. Det er først og fremmest spor og det grundlæggende landskab i rum 5 og 6 der satses på, og meget gerne med mulighed for kørsel. På Korsborg station i rum 1,

venter et større rengøringsarbejde, afprøvning og justering af sporet - vi satser på at kunne lave en del rangering på stationen. Vi når desværre ikke at få lagt spor igennem rum 3 og 4 - måske til beboerdagen 2014! Der mangler stadig en del arbejder i rummene og de har stadig højeste prioritet. Al den store aktivitet vi har haft siden starten af november sidste år, har nu gjort at vi kan se bunden af vores "skattekasse" og økonomi var det sidste punkt på vores dagsorden, i grove træk vil vi udnytte de muligheder findes i fonde, sponsorer, reklame (i bladet) og hvad vi ellers kan finde på. Vi vil selvfølgelig også gerne have flere medlemmer - der er nok at lave! Formanden sluttede af med at forkynde at nu ville han holde ferie de næste 4 uger! Hvad han ikke vidste, var at vi vidste at lørdag d. 11.05. ville han sige ja til sit livs Grete - Stort tillykke til dem begge to fra os alle i klubben.

#### Onsdag d. 15.05. 2013.

Bent og Jan har været i gang med endnu mere op og ud rydning i rum 7 cirka halvdelen af det midlertidige anlægsbord er blevet fjernet og vægghylderne i rum 4 er blevet flyttet til og opsat i rum 7. Ideen er at overflødige genstande skal sælges? Foræres bort? Smides ud? En af disse muligheder vil blive / er blevet fremtiden for dem, det gælder ting i rum 4, 7 og vores fjernlager og der er stadig en hel del, vi sandsynligvis aldrig får brug for. Værktøj, maskiner, materialer af snart sagt enhver art, skal være i rum 7, kravet er dog at det skal bruges inden for en overskuelig fremtid. Ting som vi vil beholde men som der ikke er en umiddelbar anvendelse for, skal på fjernlageret. Således vil der i fremtiden (*indtil rum 7 skal anvendes til anlægslokale*) kun være opbevaring og værksted i rum 7. dvs. alt større træ bearbejdning m.m. skal foregå der, når anlægsbord og lysbaldakin er lavet i rum 4. Dette arbejde vil som jeg har forstået det blive

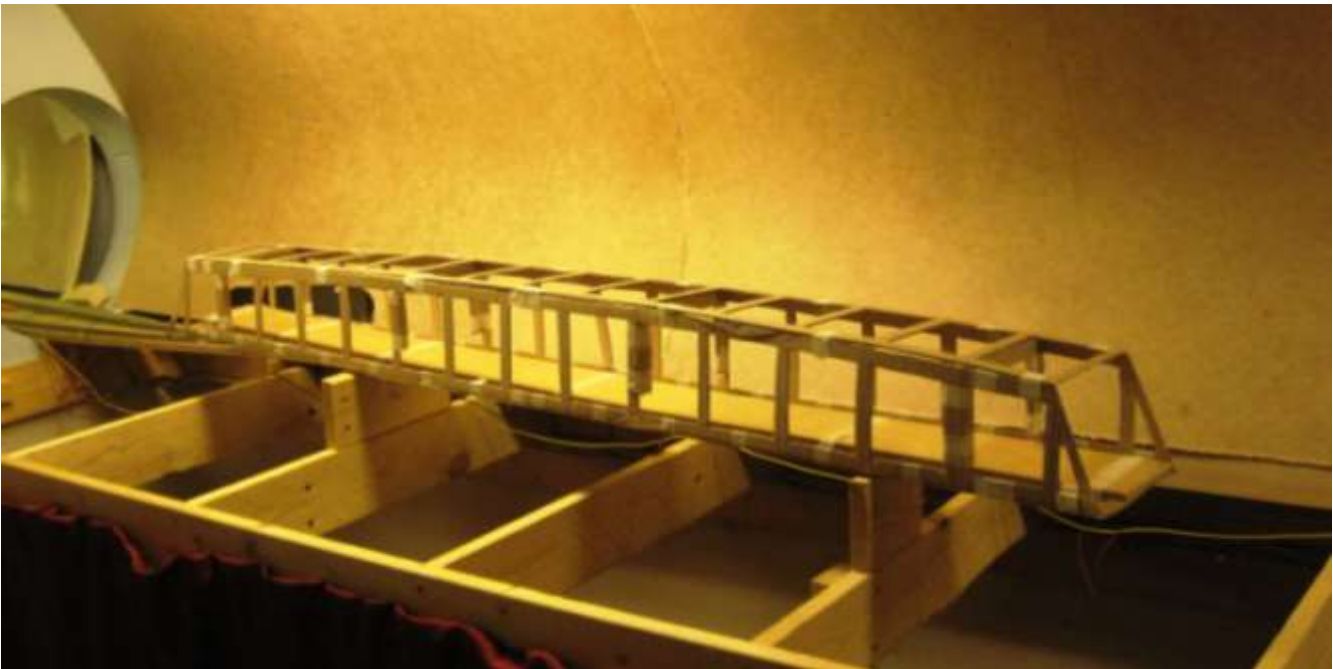
igangsat, når den store "oprydning og flytte ting" øvelse er overstået. Bordbygningen i rum 4 kompliceres en hel del af den store "Helix" der kommer til at dominere "underverdenen" i dette rum, det skal dog blive dejligt når de større træarbejder er

overstået og henvist til at foregå i rum 7 - for det er vist ingen hemmelighed at smudsbelastningen har været meget stor de sidste 7 måneder, af hensyn til denne smudsbelastning, er det vedtaget at isætte døren ind til rum 7 igen.



"Backdrop Brothers" har begge smøget ærmerne op, så nu sidder det også i rum 6. Men hvad er nu det der står på bordet? Er det ikke? Men det ligner da? Kunne det være?.....

.....Jamen det er det jo! Henk har lavet en "mock-up" af broen over Valleballe fjorden, broen er lavet med vejbane og vi havde en seriøs disput om hvorvidt vi skal have vejen med eller ej, der viste sig sympatiserende tanker, i vejens favør - så nu må vi se!



Jan & Jørgen fik under Henks kyndige vejledning, sat backdrop op i rum 6 og i rum 5 fik det et lag fibervæv. Henk skal under kniven igen og det vil var mindst 4 uger før vi er så heldige, at vi ser noget til ham igen - han har dog været meget forudseende, en fin "to do" liste blev fremstillet til de to gentlemen, så de på ingen måde kommer til at kede sig, trods hans fravær - vi andre følger med stor spænding dramaet!! Bent havde vældig travlt i rum 4 og fik sat skinnerne til

reolen op, inden klokken blev 19<sup>00</sup> som er "deadline" for støjende arbejder. Efter en masse bøvl, frem og tilbage, fik jeg omsider styr på den 8 sporede skjulte station (Uset) i rum 3 og tillige fik strækningerne, til og fra skjult st. Uset, med fine stigning / fald procenter (max 2 %). Privatbanen måtte hæves så meget, at den kan passere hen over statsbanen i den ene ende af Sukkerkøbing, til gengæld bliver dens strækning synlig igennem hele rum 3.



*Henk fortæller og vi andre lytter andægtigt til guldkornene, som i kan se er vores ansigter lagt i eftertænksomme folder – her er ikke plads til fejl!! "Tænk tanken" endte med at konkludere, at en vej på broen ville gøre sig – Henk gik straks i arbejdsmode og var knap nået hjem, før han ringede til eders udsendte og afkrævede nøjagtige mål på vores spor.*

*Foto.: KMK Læserservice.*

Onsdag d. 22.05. 2013. I dag blev det "kun" til 5 fremmødte, vi er under "hårdt pres" af forsvundne "feriebørn", pensionærer på overarbejde og en enkelt sygemeldt!!!! Bent har (som sædvanligt) været flittig, i rum 7 er der nu sat en anseelig mængde hylder op, en afdeling til landskabsmaterialer, en til el og en til spor. Reolen vi arvede fra "akvarium klubben" er kommet tilbage i sit gamle rum, på denne reol ligger materialer og værktøj der jævnligt bliver anvendt,

selv et hyggehjørne til "Oserholdet" er det blevet til. Af hensyn til størst mulig begrænsning af støv og savsmulds spredning, er der blevet sat dør i (igen) mellem rum 6 og 7 – så vi kan lukke ind til rodet - det er der bare ikke så meget af mere! Vores større værktøjer sav m. m. skal også opholde sig og anvendes i rum 7. Fra nu af skal vi vende os til at "skrubbe" ned i rum 7 når der skal saves, i større omfang, eller laves andet arbejde der sviner / støver.



*Hvilken frydefuld orden! Reolen står næsten på sin gamle plads, man kan lige se enden af det midlertidige anlægsbord, en del af det er blevet stående, da det er tanken at lave en midlertidig vendesøjle på bordet.*



*"Smugkroen" er allerede taget i brug af "savfører" Madsen, hylderne over bordet er "strømfører" Jepsens afdeling - alt godt fra værktøjsmagasinet! Vores knagerække har også fundet sin gamle plads. Helt til højre i billedet ses 3 hylder, der skal alt spor samles og vi har en hel del!*

I rum 4 lå der en ganske pæn samling spor, Jan og eders tog en dyb indånding og kastende os uforfærdede ud en grov sortering af sporene - det skal ende med følgende sortering.: Synligt spor Code 83 Tillig, Roco, Peco. Skjult spor Code 100 Peco. Hvert mærke og code størrelse får sin kasse. Når vi taler skifter vil der være en klodskasse til hver størrelse delt i højre og venstre - men vi fik begyndt! Alle ældre Tillig skifter skal have ændret de elektriske forbindelser, så risikoen for kortslutninger fra hjulene elimineres, ydermere skal samtlige skifter, der har forladt deres emballage, nøje gennemgås og fejl

rettes. "Backdrop brothers" har også denne gang brilleret med fantastisk arbejde, de fik sat den sidste bane Masonitplade op og spartlet samlingerne - men! Da det tredimensionelle frirum profil blev sendt en tur gennem udskæringerne (til det skjulte spor) sagde det "KLONK" i den ene af dem, uha for stor ståhej!! "Nogen" har glemt at kontrollere frirumsprofilet, "nogen" har travlt næste onsdag (navnet er kendt af redaktionen). Backdropperne nåede denne onsdag, at få streget tre emner på Henks "to do" liste, foruden alt det andet de lavede - ikke dårligt!



*Backdropet i rum 6 er nu klar til at blive beklædt, med væv. I rum 5 skal der males blå himmel, næste onsdag!*

Jørgen lavede også lige udvidelsen, til S banen i rum 5, han blev helt færdig, selv gardinstangen blev flyttet og gardinet rettet til. Udvidelsen skal bære en model af Nørrebro station, på vores anlæg er den

endestation for vores S bane, der er enkeltsporet. Det vil blive antydnet, at man er i fuld gang med en forlængelse af strækningen og en opdatering til dobbeltspor.



176,5 cm lang og 71,5 cm bred, en beskeden udvidelse – området skal rumme en S bane med station et byområde, der skal skjule to strækningsspor (oven på det spor, hvortil der allerede ligger en trace) alt lavet efter inspiration af Nørrebro station, med Nørrebrogade og Nordre Fasanvej. Det bliver et spændende bybillede med store boligblokke og lidt industri.



En bunke der bør tages meget grundigt op til overvejelse!

Trods mange og ind imellem lange afbrydelser, er det nu lykkes mig at få tegnet alt det skjulte spor, inkl. En 8 sporet skjult station (Uset) i rum 3. Næste og nok også største udfordring, bliver at få anbragt "Sukkerkøbing" oven på det skjulte med så få og helst ingen skifter placeret ovenover noget skjult spor!! Hvis alt går vel, regner jeg med at Sukkerkøbing er tegnet i løbet af de næste 3 - 4 onsdage, rum 3 indhold, er det (næst) sidste ikke anlagt, der manglede at blive tegnet – det sidste der skal tegnes er Valleballeby i rum 7, den varer det et godt stykke tid – før den skal bygges, den kvikke læser vil nu protestere, for selvfølgelig mangler der også tegninger af anlægget i rum 2 og 1, men det er jo anlagt. Det vil med andre ord sige, at vi kan begynde trace bygning og sporlægning omkring 01.07. 2013. **Al det arbejde, al den oprydning** – har de duksedrenge da slet ikke noget ordentlig rod?? – Ork jo, se bare sidste foto, fra rum 4 - denne onsdag.

Onsdag d. 29.05. – 12.06. 2013. Tiden er blevet brugt til at færdiggøre igangværende projekter, jeg bøvlede noget med udformning af Sukkerkøbing station og først den 12.06. gik kabalen op, de 4 togvejspor vil alle kunne indeholde maksimal toglængde (3 meter) og de to af peronsporene (2 og 3) vil få peronlængde på 2,5 m. Spor 1. perron vil blive en del kortere til brug for lokaltog og privatbanen. Backdroppet i rum 5 og 6 er nu færdige, måske en gang maling mere, men ellers færdige. Jørgen er gået i gang med det synlige spor i rum 5 og 6, han har mødt lidt modstand,



*Savfører Madsen i fuld sving med den synlige strækning i rum 5, bemærk det tredimensionale fritrumsprofil, der står på sporet – et meget nyttigt værktøj*



*Vores ny indkøbte Lenz central skulle kobles med computer og anlæg, på trods af ihærdig indsats lykkedes det ikke! Vi skulle bruge en internet forbindelse og der er intet lan kabel til rum 1*

blandt andet fordi "nogen" havde glemt at tage højde for hvad backdroppet ville komme til at fylde, Savfører Madsen er dog en ukuelig sjæl, så han er ved godt mod og arbejder støt med projektet! Lenz centralens placering, er nu ændret fra rum 1, til rum 4. Så kan en computer med trådløst netværk nå routeren og vi kan få opdateret centralenheden, det er da smart!! Bent forestår flytning og hvad deraf følger. Onsdag d. 12.06. var det slut med ferietur til USA, bryllupsrejse (*tillykke Ole!*) og sygefravær! Henk så frisk og rask ud (*så må vi håbe at han også er det!*), han havde så ikke sovet al fraværstiden bort. Under

stor ståhej blev vi underkastet en meget svær gætte konkurrence, der blev placeret en pølsevogn (*i model, forstås!*) på spisebordet. Ud fra dette spor (!) skulle vi så gætte hvad der gemte sig under et større hvidt klæde. Jeg vil spare læseren for de pinlige detaljer – men det var ikke noget brillant opvisning vi præsterede. Da klædet blev fjernet – fik vi forklaringen, ingen havde forestillet sig at Henk kunne nå at bygge Nørrebro station, med højbanen og broen over Nørrebrogade. Det er værd at bemærke at det er en aldeles hjemmelavet model monteret med lys, ude som inde – fantastisk arbejde!





*Det mystiske hvide klæde - alene placeringen burde som minimum, have givet visse personer, et par vink med den der vognakse! Men ak! - tavlen var tom.*



*Ja - han morer sig og det er ham vel undt, et godt og festligt indslag. Vi blev en station rigere, ikke noget dårligt udbytte på en aften!*



*Nørrebro Station "Par excellence" Umiddelbart til højre for stationen ses den famøse pølsevogn, ifølge lokalt kendte vidner, er dens rigtige placering på den anden side af viadukten. Bydelen er stærkt affolket, det skyldes der er klubaften i Dansk Model Jernbane Klub (på stationen) Mon ikke det vil give anledning til et "lystigt" indslag?*

*Onsdag d. 19.06. 2013.* Oh skræk, oh ve! Vi måtte selv sørge for maden i dag, Kok-A-Mok havde tildelt sig selv en fridag, det var vist noget med noget Formel 1 i fjernkarret. Madsen førte sin egen, helt private krig, med det synlige spor i rum 6 (!) Bent fortsatte ufortrødent med flytningen / monteringen af det digitale udstyr. Pludselig blev der forlangt et køredygtigt lokomotiv på sporene i rum 1, ingenting skete – jo der var dekoder i lokomotivet – stadig ingenting, ahh! Vi prøver et andet lokomotiv, måske det kaput – Jaaah? Nyt lokomotiv på sporet, en masse pillen ved snore med og uden strøm i – og jaaaah nu den virke – stur stur nummer! For første gang i over et halvt år, kørte der lokomotiver på sporene, for ”egen” kraft. På trods af at sporet ikke har været gjort rent det sidste års tid og det har været dækket af plastik for at beskytte bare lidt mod alle de arbejder der har foregået over anlægget i år, så kørte E maskinen fint langsomt og gik ikke en eneste gang i stå, på grund af dårlig strømtilførsel - denne lille begivenhed markerer at vi nu starter på den store gennemgang at alt spor i rum 1 sporskiftedrev skal testes, justeres eller skiftes. Vores erfaringer med Tillig drevene er ikke de bedste, de har været og er mange defekter, af dels mekanisk dels elektrisk art. Vi har derfor for nogen tid siden besluttet at vi i fremtiden anvender det Amerikanske Cobalt drev og når et Tillig drev går i stykker monteres der et Cobalt som erstatning.



*Hvis jeg stirrer med skrappeste blik – så kommer det måske til at virke?*



*En jomfruelig P maskine, havde ikke den store succes – der var ingen liv at spore, men det var nok fordi der ingen spænding var på sporet.*



*Noget kunne tyde på at Bents blik, gjorde sin virkning, for dette er taget af maskinen i bevægelse (det kan i nok se!).*

# Noget for øjet



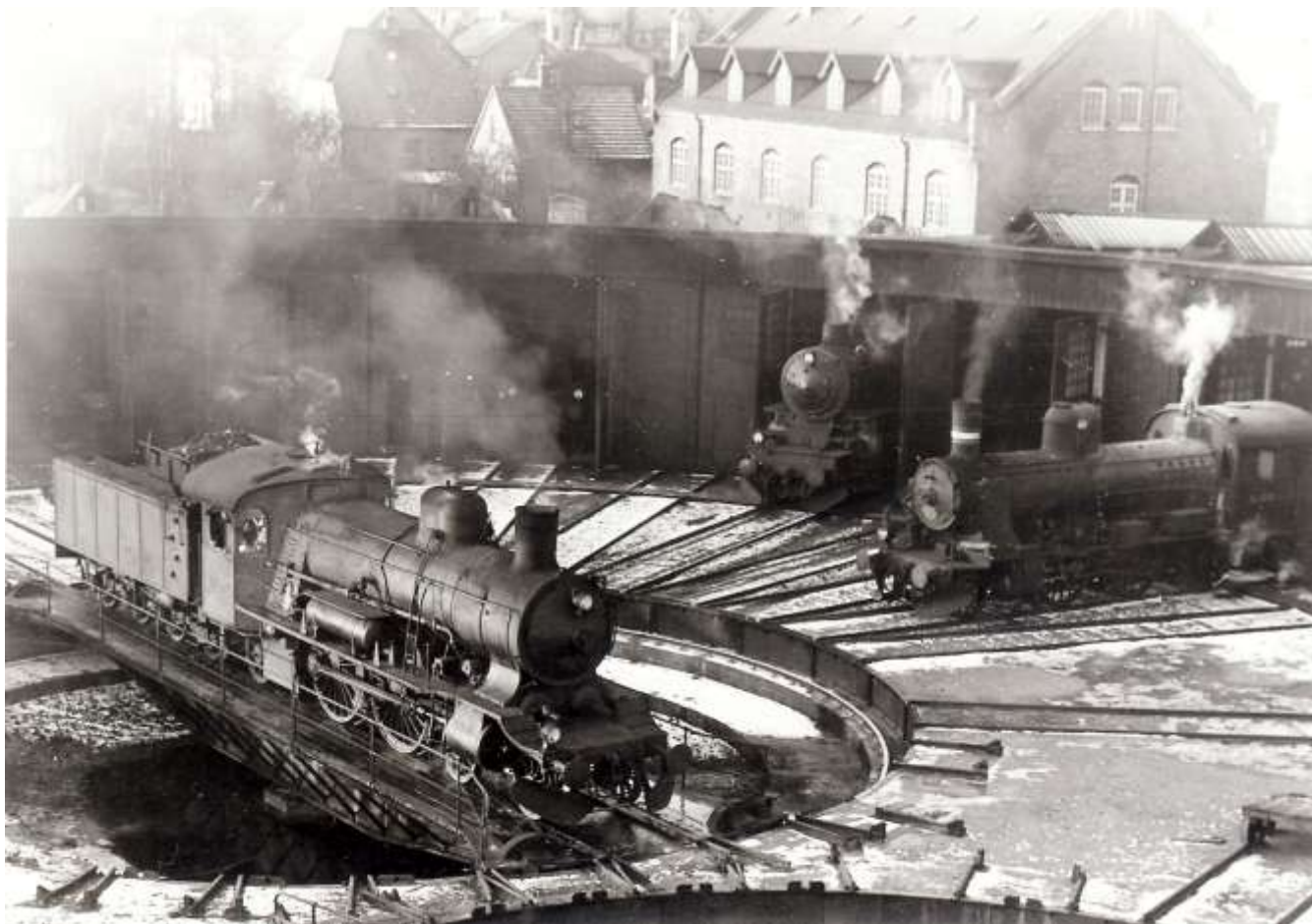
*DA 5008 bygget af Henk, Da vognen er en rigtig hyggelig vogn og en uundværlig vogn til vores driftsmateriel og Henks model er et smukt og velbygget eksemplar, der er noget at leve op til.*



*Et meget moderne indslag på strækningen til Korsborg station, ikke noget portør Bøvlesen er vant til at se på sit arbejde i personvognsristen på Korsborg. Igen er det Henk der har været flittig (han er meget flittig – se bare flere steder i dette nummer) Proto – lynet var særdeles behageligt at køre i, lå godt i sporet, absolut støjsvagt – det havde sådan set kun to fejl = Det kunne ikke køre selv. Det var forbandet tungt.*



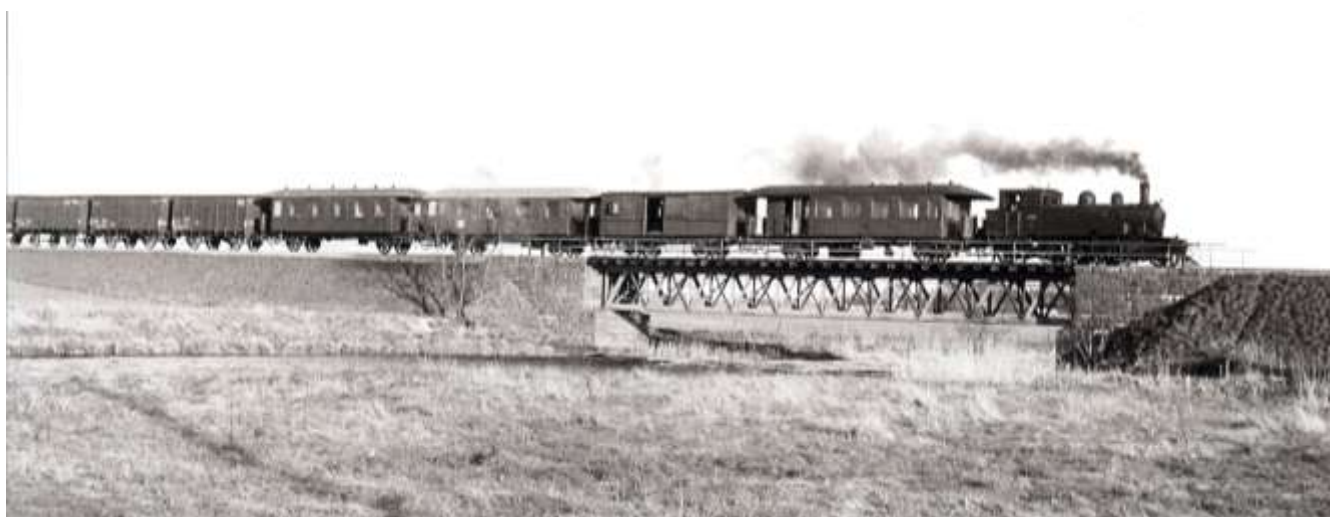
*Sekundære motiver, et emne der er meget spændende at forfølge. Hovedmotivet er jo helt klart alle de statelige postbude der er på vej ud til dagens dont – i baggrunden ligger der en lille perle gemt! Et af husene til den store perrontunnel, der førte hele vejen under sporterrænet over til Halskov bydelen, en uundværlig brik til dokumentationen af bygningerne på vores Korsborg station. Postkort. Arkiv.: Korsør Lokalhistoriske Arkiv.*



*Min yndlingsmaskine P 924 på MIT maskindepot, Korsør. Året er 1956, (mit fødselsår) det er først på året, der ligger stadig sne. Billedet kunne teoretisk set godt være taget på min fødselsdag (25.03.) men det var meget forår og høj solskin den dag – så.... Men jeg elsker det billede! Foto.: DSB. Arkiv.: Poul Skov Hansen.*



*Så er vi kommet til Odense, vi ser toget til Svendborg, alle køretøjer er vældig aktuelle for tiden CRS og CRM er lige kommet fra F 2010 og MO 1800 er lige kommet i et nyt oplag fra Heljan. Alt dette vidste Arne Kirkeby ikke det fjerneste om da han i 1961 tog billedet, men det det er tog lige til modelbanen!* Arkiv.: OMJK.



*Vi bliver på Fyn lidt, privatbanerne havde nogle utroligt smukke damplokomotiver, her er det OMB 1 der passerer Seden Å på den smukke gitterbro i 1961.* Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



*Man skal ikke tro på alt hvad man ser! Vi er på OKMJ og det er en særdeles godt trækkende triangel motorvogn!! Ikke mindre end 12 bogievogne slæber den af sted – kun hjulpet en lille bitte smule af et damplokomotiv i den anden ende og det var ikke noget der gik stærkt.* Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Så er vi der igen, ved vejs ende – men hvor den ene vej ender, starter der en ny! D 824 er lige startet på en ny rejse fra Helsingør i sommeren 1959 med et større godstog. Maskinen sender en flot røgsøjle langt op i luften, noget kunne tyde på at den har fået fuldt åbent spjæld – man kan næsten fornemme dampslagene!! Foto.: Svend Jørgensen. Arkiv.: NSJV.

# ”KØREPLANEN”

## JULI KVARTAL 2013.

-oOo-

Onsdag	03.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>
Onsdag	10.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>
Onsdag	17.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>
Onsdag	24.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>
Onsdag	31.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>

-oOo-

Onsdag	07.	August	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>
Onsdag	14.	August	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>
Onsdag	21.	August	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>
Onsdag	28.	August	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>

-oOo-

Onsdag	04.	September	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>
Onsdag	11.	September	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>
<b>Søndag</b>	<b>15.</b>	<b>September</b>	<b>Beboerdag i Karlemoseparken.</b>	<b>11<sup>00</sup> - 15<sup>00</sup></b>
Onsdag	18.	September	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>
Onsdag	25.	September	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>

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. 18<sup>00</sup>

---

## Eksterne aktiviteter

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

---



*Redaktionen på arbejde!*

# Felix Team.



## Håndlavede småserie modeller

For eksempel DSB litra O



Skovgårdsvej 5. 8310 Tranbjerg J.

Fax.: 86 29 99 34. · Mobil.: 40 54 34 09. · e-mail.: [f.lekbo@mail.dk](mailto:f.lekbo@mail.dk)

Åbningstider.: Man. 15<sup>30</sup> – 20<sup>00</sup>. · Tors. 15<sup>30</sup> – 18<sup>00</sup>. · Lør. 10<sup>30</sup> – 13<sup>00</sup>.

Værkstedet.: Hverdage 13<sup>00</sup> – 15<sup>30</sup>. Dog ikke onsdag

**Se flere modeller på.: [www.felixteam.dk](http://www.felixteam.dk)**

Vi fører.: Ade · Hobby trade · Heljan · Rivarossi · NMJ · Epoke Modeller · Evergreen · Model Scene · Tillig · Heki · Witzel · Woodland · Esu · Lenz · Peco · Roco · Fleischmann · Kombimodell · Weinert · LS Models · HK Modeller · REE · Elotrack · Dekas · Viesmann · Cobalt m.fl.

**Mange byggedele · Egen produktion af Felix Modeller**