

MOSEBANEN



Nr. 64.

November.

2017.

Medlemsblad for

KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

Inga Norre
Karlemosevej 23. St. / Th.
4600 Køge.
Tlf.:

Kasserer.:

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

Sekretær.:

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

Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:

www.mosebanen.dk

Mosebanen.:

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

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen
Henrik Donby

Annoncer.:

$\frac{1}{4}$ side. 400.- Kr.
 $\frac{1}{2}$ side. 300.- Kr.

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

Bank.:

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

I kupevinduet

I sidste nummer af Mosebanen skrev jeg, at nu blev det ikke mere sommer, øv - hvor fik jeg ret! Efteråret blev også en meget våd omgang, men nu er det atter blevet tid til modeltog, og så betyder vejret jo ikke lige så meget!

Op til Beboerdagen havde vi brugt en masse kræfter på at få vores anlæg gjort køreklar. Denne gang blev lykkens gang, for vi kunne køre og betjene hele anlægget. Kun et enkelt afsnit havde et lille kørestrømsudfald, og det var hurtigt ordnet.

Siden Beboerdagen har vi bearbejdet, behandlet og vedtaget en større ændring af vores anlæg! Vi ændrer det fra at have skjulte stationer mellem alle synlige stationer til kun at indeholde én enkelt skjult station. De mere detaljerede ændringer vil senere blive beskrevet her i bladet. De altid meget aktive medlemmer har allerede udført en meget stor del af ændringerne.

Hermed ønskes alle god fornøjelse med Mosebanen nr. 64.

Indhold.

Side 03.

Nationale & internationale ekspressers oprangeringer.

Side 17.

Det ærede medlem.

Side 21.

Hjørnet.

Side 22.

Et uventet besøg.

Side 26.

Nyt fra klubben.

Side 38.

Køreplanen.

Forsidebilledet.: K 527 og T 299 med tog 95 i Hjørring den 26.03.1956. Læs mere om de nationale og internationale eksprestogs oprangeringer i halvtresserne inde i bladet.

Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.

Nationale og internationale ekspressers oprangeringer!

Et for mig særligt interessant emne er, som overskriften antyder, de finere togs oprangeringer! De er langt mere komplicerede at få rede på og spændende at eftergøre i model. Ikke at jeg synes at "almindelige" persontog er triste eller uinteressante, meeeeen modelbanehjetet banker lidt hurtigere når talen falder på ekspresserne!! A-hem, derfor vil vi kaste vores opmærksomhed på disse skønne eksprestogs fine oprangeringer.

Indtil K 74 blev indført, i 1974(!), var det lyntogene, landsdelsekspresserne og ekspresserne, der bandt landet sammen. K 74 ændrede landsdelekspresserne til IC tog (*Intercity*) med timedrift fra/til København, fra tidlig morgen til sen aften. I sandhed et genialt tog-system. Overfladisk set kan det godt undre en, at det ikke var indført årtier før 1974. Årsagerne herfor var mange, men fakta var, at i mange år var det kun meget få personvogne, som blev overført på Storebælt. Det var stort set kun sovevogne og internationale tog der blev overført – alle andre rejsende måtte selv gå ombord på færgen og i land igen. Alt i alt forhold, der først blev væsentlig forbedret i 1974 og først helt afhjulpet med indførslen af de firesporede færger.

Storebælt 1955		
Overførte vognaksler (hele tusind.)		i %
Person-, rejsegodsvogne	148.000	18,6
Godsvogne	649.000	81,4
I alt	797.000	100,0

Med den stærkt standardiserede IC togdrift blev jernbanen med et meget kedeligere at iagttage og værre blev det da IC3 og ER togene overtog trafikken, så vi holder os til "de gode gamle dage", i halvtredsernes Danmark og der er der masser af spændende tog at behandle.

Øverst i hierarkiet af plantog ved DSB "regerede" lyntogene (*kun overgået af Royale tog og Kurertog som ikke var plantog*). I halvtresserne bestod lyntogene af MS, MB sæt, der kunne kobles med hinanden op til to enheder og MO trukne stammer. Herefter fulgte de nationale og internationale ekspresser. MO kom ind i rollen som lyntog, fordi behovet for lyntog hurtigt oversteg det antal MB, MS tog banen havde. Lyntoget "Engländeren" er et godt eksempel, oprindeligt havde DFDS ønsker til DSB om særlige (*nyleveringer*) 4 vognslyntog med hele den ene motorvogn indrettet som restaurantvogn. De planer satte den store materialeknaphed, der herskede i årene efter krigen, en effektiv stopper for.



MB og MS koblet sammen i L 17 fra København i lyntogene "*Limfjorden*" og "*Vesterhavet*" vest for Valby station i juni 1956. Efter en nærmere granskning af diverse togplan 6 i halvtresserne er det, med forbehold for de mangler jeg har i samlingen af togplan 6, ikke forekomme med planmæssige sammenkoblinger, som billedet viser.

Foto.: Bent Lauritsen.



MS lyntog på vej mod sin destination i 1936, ca. et år efter lyntogsbegrebet blev indført. Stedet er Valby og trods store forandringer, kan man stadig genkende det.

Foto.: James Steffensen. Arkiv.: DMJK.



MK 677 / FK 678 med Englænderen i Odense 1960. Efter MK/FK følger en CC, AV, AD/AY og så må der være en MO i den anden ende! Oprangeringen passer med Togplan IV sommeren 1960, på en mandag eller torsdag.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Lyntogene mfl. sommeren/vinteren 1953:

Navn	Tognummer	Destination	Oprangering
Sønderjyden/Uldjyden	63/38	Sønderborg og Struer	MO – AVM – AVM – MO
Vesterhavet	17/92	Esbjerg - Struer	MB
Limfjorden	17/80	Langå - Struer	MB
Vendsyssel	15/92	Frederikshavn	Lø/sø/ma: MB, øvrige: MS
Nordjyden	65/42	Aalborg	MS
Nordvestjyden	67/40	Holstebro-Struer	MB
Englænderen	64/33	Esbjerg, Harwich	MO
Nordpilen	945/960	Frederikshavn-Hamburg	

Vesterhavet og Limfjorden er sammenkoblede indtil Fredericia, og Vesterhavet og Vendsyssel er sammenkoblede fra Fredericia. Sønderjyden og Uldjyden splittes op i sommerkøreplanen 1955 i to selvstændige tog i med en forøgelse af siddepladser til følge.

Eksemplet på lyntogene angiver Englænderen som MO trukket indtil 1947 blev toget fremført af MB materiel. Nordpilen var der oprindeligt planer om at toget skulle fremføres af MS/MB materiel – det blev så aldrig til noget! I model er det først og fremmest MS lyntoget fra Heljan (*man kan jo altid drømme om at McK laver MB lyntoget*) men Heljan har jo også lavet MO (*to udgaver*) og de fleste stålvogne til Englænderen og Nordpilen.

Tog 960. Nordpilen i sommeren 1956, 2. distrikt.

Her er følgende forkortelser anvendt.: Fh = Frederikshavn. Ar = Aarhus. Pa = Padborg. Fa = Fredericia.

Vognlitra med lille ¹ betyder, at vognen(e) kun løber dagen før søn- og helligdage.

Fh - Ar.

MY - CC¹ - CAE - CC - CC¹ - CC¹ - CC - WR - AC

Fa Fa Hamburg – Altona.

I Aarhus rebrousserede toget, det vil sige, maskinen løb om og koblede på i den anden ende, derved kom toget til at skifte køreretning, det betyder, at oprangeringen herunder er omvendt! Hvis det var et damplokomotiv der trak, skiftede man maskine i Aarhus.

Ar - Fa.

MY - AC - WR - CC - CC¹ - CC¹ - CC - CAE

Fa. Hamburg – Altona. Fa.

Fa - Pa.

MO = MO - AC - WR - CC - CC¹ 1. efter behov.

Hamburg – Altona.

Tog 945. i sommeren 1956. 2. distrikt

945 er 960 modløb, Hamburg-Altona – Frederikshavn. Man kunne jo fristes til at mene oprangeringen er den samme bare omvendt!

Hamburg - Alt. Ng23Fa Fa Hamburg - Alt.

MO = MO - MY - CAE - CC¹ - CC - WR - AC - CC¹ - CD - AV

Fa Fh. Ab

Det fremgår jo tydeligt, at der sker en del undervejs. De stationsnavne, der står under strengen, er destinationen for de litra, der står over strengen. Det er interessant, at MY bliver udskiftet med to MO (K) i Fredericia. MY var åbenbart ikke godkendt til kørsel i Tyskland i 1956. De her viste oprangeringer var kun gældende 03.06. – 30.06. og 21.08. – 29.09. for tog 960. Efter 29.09. var AC og CC erstattet af to AV, hvoraf

den ene kørte til Hamburg, og WR vognen blev til en mere ydmyg CAR vogn. For tog 945 gælder viste oprangering fra 03.06. – 22.06. og 22.08. – 30.09. Læg mærke til ekspresstoget fra Nyborg (København) tog 23 bliver koblet sammen med 945 og fortsætter til Frederikshavn. som 945. Nordpilen fra 1956 er altså mulig at eftergøre i model næsten 100 %, vil jeg hermed påstå! Man kan jo ikke se, hvilken type WR det handler om, men det kunne sagtens være den navnkundige WR 4071. CC, AV og CAE er jo Heljanvogne, og AC'en er på trapperne fra McK. Trækraften er for MY og MO, fra Heljan og mon ikke der har været en E-maskine på i ny og næ!



Heljan. MO 581.

Foto.: Heljan.



Heljan. MY 1101.

Foto.: Heljan.



Heljan. CC 1115.

Foto.: Heljan.



McK. AC. Den absolut første prøve på vognen!

Landsdelsekspresserne: (1953)

Fra København		Til København
Tog 2001/1		
Tog 3		
Tog 95		Tog 20
Tog 23		Tog 60
Tog 51		
Tog 55		Tog 50
Tog 25		Tog 58
		Tog 70
		Tog 74
Tog 85		
		Tog 84

De "almindelige" landsdelsekspresser er en kende vanskelige at få parret da tjenestekøreplanerne og ikke fortæller hvilke tog der er parrede eller om de overhovedet er det! LT har lavet ovenstående skemaer og det lige op over denne tekst viser de tog han har kunnet parre for 1953 og det behøver ikke at gælde for de andre år! Jeg har en katastrofal mangel på TKP (tjenestekøreplaner) fra halvtresserne.

Tog 95 / 20 er nat forbindelser med sovevogne, mellem København og Frederikshavn, Esbjerg og viceversa. Lad os kigge lidt på togene i sommeren 1953 – da dampen stadig havde magten!

Tog 95. (Kh) Ng - Fh 2. distrikt.

Ng - Ar.

Mask. - $\frac{\text{Kh fg 95 Ng}}{\text{Fh Fa 342 Es Ab}} - \frac{\text{WL}}{\text{Fh}} - \frac{\text{WL}}{\text{Ab}} - \text{AC} - \text{CM} - \text{CM} - \text{CM}^3 - \frac{\text{CM}^4}{\text{Ab}} - \text{WL}$ Alt. 76 Fa

Ar - Fh.

Mask. - $\frac{\text{AV}^5}{\text{Ab}} - \text{CAR} - \frac{\text{CM}^4}{\text{Ab}} - \frac{\text{CM}^3}{\text{Ab}} - \text{CM} - \text{CM} - \text{AC} - \frac{\text{WL}}{\text{Ab}} - \text{EA 1} - \text{DB 2}$ $\frac{\text{Ng}}{\text{Ab}}$ $\frac{\text{Kh}}{\text{Ab}}$ $\frac{\text{Kh}_{2001.3001} \text{Ar}}{\text{Ab}}$

Tog 20. Fh - Ng (Kh) 2. distrikt.

Fh - Ar.

Mask. - $\frac{\text{DB 2}}{\text{Kh}} - \frac{\text{EA 1}}{\text{Kh}} - \frac{\text{WL}}{\text{Kh}} - \frac{\text{CM}^3}{\text{Ng}} - \text{CM} - \text{AC} - \text{CM} - \text{CM} - \frac{\text{CM}^3}{\text{Ng}} - \frac{\text{CM}^3}{\text{Ng}}$ $\frac{\text{AB}}{\text{Ng}}$

Ar - Ng.

Mask. - $\frac{\text{CM}^3}{\text{Ng fg 20 Kh}} - \frac{\text{CM}^3}{\text{Ng fg 20 Kh}} - \text{CM} - \text{CM} - \text{AC} - \text{CM} - \frac{\text{CM}^3}{\text{Ng fg 20 Kh}} - \frac{\text{WL}}{\text{Ng fg 20 Kh}} - \text{EA1} - \text{DB2} - \frac{\text{WL}}{\text{Ng fg 20 Kh}}$ $\frac{\text{Fh}}{\text{Ng fg 20 Kh}}$ $\frac{\text{Ab}}{\text{Ng fg 20 Kh}}$ $\frac{\text{Fh}}{\text{Ng fg 20 Kh}}$ $\frac{\text{Es}_{383} \text{Fa}}{\text{Ng fg 20 Kh}}$

³ Kun søn og helligdage.

⁴ kun dagen før søn og helligdage og kun dagen efter søn og helligdage (jo - den er god nok!).

⁵ Kører ikke søn og helligdage eller dagen før.

Når man nu kigger på graferne, kan nemt komme til at spekulere på om nogen mon fik lukket et øje! Færgerangering og omfattende rangeringer i Frederikshavn, Aarhus og Aalborg - det krævede vist et godt sovehjerte og dygtige rangister!

Dette togpar er særdeles modelbanevenligt, kun en postvogn er ikke at anskaffe pt. sovevognene var i 1953 Y typen, vognen er lavet af LS. Models, desværre endnu ikke med et driftsnummer fra en af de vogne der var stationeret i Danmark. EA er lige kommet fra McK og AC vognen er stærkt på vej! CM, AV og CAR. Togmaskiner har været E, R og T! P maskinen kan også have været at finde foran toget.

Tog 25 / 58 Har altid stået for mig som indbegrebet af et eksprestog og toget har da også en vis "berømmelse" i jernbane og modeljernbane kredse, prøv bare at spørge efter et tognummer fra landsdelekspresserne - i de fleste tilfælde tror jeg der vil blive sagt tog 25!!

Tog 25. (Kh) Ng - Fh. 2. Distrikt.

Ng - Ar.

Mask. - $\frac{\text{DC 12}^1}{\text{Fh}} - \frac{\text{CB}}{\text{Hj}} - \frac{\text{CA}}{\text{Ab}} - \frac{\text{CD}}{\text{Hj}} - \frac{\text{AC}}{\text{Hj}} - \frac{\text{AV}}{\text{Hj}} - \frac{\text{CB}}{\text{Hj}} - \frac{\text{CAR}}{\text{Ab}} - \frac{\text{CA}}{\text{Ab}} - \text{CA}^2$ $\frac{\text{Kh fg 25 Ng}}{\text{Ab}}$

Ar - Fh.

Mask. - $\frac{\text{CA}^3}{\text{Ab}} - \frac{\text{CA}}{\text{Ab}} - \frac{\text{CAR}}{\text{Hj}} - \frac{\text{CB}}{\text{Hj}} - \frac{\text{AV}}{\text{Hj}} - \text{AC} - \text{CD} - \text{CA} - \text{CB} - \text{DC 12}$ $\frac{\text{Ng}}{\text{Hj}}$ $\frac{\text{Kh}}{\text{Hj}}$

Tog 58. Fh - Ng. (Kh) 2. Distrikt.

Fh - Ar.

Mask. - $\frac{\text{DC 12}^1}{\text{Kh}} - \frac{\text{CB}}{\text{Ng}} - \frac{\text{CA}}{\text{Ng}} - \frac{\text{CD}}{\text{Ng}} - \frac{\text{AC}}{\text{Ng}} - \frac{\text{AV}}{\text{Ng}} - \frac{\text{CB}}{\text{Ng}} - \frac{\text{CAR}}{\text{Ng}} - \frac{\text{CA}}{\text{Ng}} - \frac{\text{CA}^4}{\text{Fa}}$ $\frac{180 \text{ Hj}}{\text{Ng}}$ $\frac{\text{Ab}}{\text{Ng}}$

Ar - Ng.

Mask. - $\frac{\text{CA}}{\text{Ng fg 58 Kh}} - \frac{\text{CAR}}{\text{Ng fg 58 Kh}} - \frac{\text{CB}}{\text{Ng fg 58 Kh}} - \frac{\text{AV}}{\text{Ng fg 58 Kh}} - \frac{\text{AC}}{\text{Ng fg 58 Kh}} - \frac{\text{CD}}{\text{Ng fg 58 Kh}} - \frac{\text{CA}}{\text{Ng fg 58 Kh}} - \frac{\text{CB}}{\text{Ng fg 58 Kh}} - \frac{\text{DC 12}^1}{\text{Ng fg 58 Kh}}$ $\frac{\text{Ab}}{\text{Ng fg 58 Kh}}$ $\frac{\text{Hirtshals}}{\text{Ng fg 58 Kh}}$ $\frac{\text{Fh}}{\text{Ng fg 58 Kh}}$

¹ Jernbanegodsrummet skal vende op til persondelen.

² Beskiltet "Aarhus H" Fre. Lør & søn.

³ Man - tors.

⁴ Beskiltet "Fredericia"

Togene 25 / 58 er gode eksempler på eksprestog hvor det arme publikum måtte vade fra toget, op på færgen. På den anden side af Storebælt var det så hele vejen ned til toget, zum fuss! Kun DC vognen blev overført med færgen! I model er det kun DC vognen der er en mangelvare, resten er lavet af Heljan.



E 973 med tog 25 ved Randers i 1955. Lidt overraskende kan man konstatere at mens toget i 1953 udelukkende bestod af moderne stålvogne, så var toget i 1955 udstyret med flere trævogne der havde tagrytter (smukt!).

Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.



Her har vi så tog 25 modløb, R955 med tog 58. Billedet er taget på Aarhus H i marts 1956 under den store olie strejke, der betød at mange damplokomotiver blev hevet frem fra henstillingen.

Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.

De internationale ekspresser havde alle navne, det gør det meget nemmere at identificere de togpar der kørte, da togets navn står i såvel togplan 6, som i tjenestekøreplanerne.

Til gengæld er de udenlandske personvogne (*kursvogne*) ikke er nævnt med litra, men med de klasser, de fører. Man kan heller ikke se, hvilken baneforvaltning de tilhører, man må i nogen grad kunne gå ud fra hvilken by (*land*) de kommer fra - således at en ABC fra Ostende sandsynligvis må være af Hollandsk oprindelse. Her har vi stor glæde af de foto af togene der er så gode at man kan identificere vognene, de er af stor værdi (*og vældig sjældne*), fordi man kan sammenholde togplan 6 oplysninger med billedet!

Eksprestogene i Danmark, sommer 1953.

Navn	tognummer	Destination
Skandinavien – Holland ekspres	13	Amsterdam, Hoek van Holland
Skandinavien – Holland Ekspres	14	Stockholm Central
Nord Ekspres	35	Ostende, Paris
Nord Ekspres	36	Stockholm Central, Oslo
Basel Ekspres	43	Basel, Milano
Basel Ekspres	44	Nyborg F
Paris Ekspres	47	Paris
Paris Ekspres	48	Nyborg F
NordWest Ekspres	71	Hoek van Holland
NordWest Ekspres	72	København
Hamburg Ekspres	75	(Hamburg) Altona
Hamburg Ekspres	76	København

Bemærk, at Basel Ekspres og Paris Ekspres udgår og ender i Nyborg, Der har selvfølgelig været "tilbringertog" på Sjælland, et godt eksempel på hvor store kapacitetsproblemer man havde på Storebælt! Selv eksprestogenes passagerer måtte ud på en gåtur til / fra færgen.

Tog 35. Nord Ekspres. (Kh) Ng – Pa. 2. Distrikt.

Mask. - Kh - ABC - WL - AB - WR - WL¹ - WL - PW - C - C
Ostende Paris



SNCF "Rapide Nord" A4B4yfi i Padborg 1946, vognen er oprangeret i den første "Nord Ekspres" efter krigen. Foto.: DSB. Arkiv.: Jbm.

I 1953 var det først og fremmest E-maskinerne, der kørte tog 35. Det meste af toget udgik fra København, to sovevogne kom dels fra Oslo og Stockholm (Cst.), spisevognen kom som altid på i Nyborg. I Fredericia rebrousserede toget og kørte således med maskinen i den anden ende af toget. Bemærk, at der ikke medførtes danske vogne i toget, hverken som lokalvogne eller kursvogne. (*gennemgående vogne*).

Tog 36. Nord Ekspres. Pa – Ng. (Kh) 2. Distrikt.

Mask. - Ostende - Paris
ABC - WL - AB - WR - WL¹ - WL - PW - C - C
Kh Ng Kh Oslo Cst Kh Ng

¹ Efter behov.

Tog 43. Basel Ekspres. Ng – Pa. 2. Distrikt.

Ng - Fa.

Mask. - $\frac{85}{WR} - \frac{84}{AB} - \frac{83}{C} - \frac{80}{Pw} - \frac{81}{C} - \frac{86}{WL^1} - \frac{87}{BC} - \frac{86}{AB} - \frac{87}{C}$
 Altona München Basel Interlaken Milano

Fa - Pa.

Mask. - $\frac{Ng}{C - AB} - \frac{BC}{Milano} - \frac{WL^1 - C - Pw}{Interlaken} - \frac{C - C - AB}{Basel} - \frac{WR}{München} - \frac{WR}{Altona}$

Tog 44. Basel Ekspres. Pa – Ng. 2. distrikt.

Pa - Fa.

Mask. - $\frac{Altona}{WR} - \frac{München}{AB} - \frac{Basel}{C} - \frac{Interlaken}{Pw} - \frac{Milano}{C} - \frac{C}{WL^1} - \frac{C}{BC} - \frac{C}{AB} - \frac{C}{C}$
 Ng

Fa - Ng.

Mask. - $\frac{Milano}{C} - \frac{Interlaken}{AB} - \frac{Basel}{C} - \frac{München}{Pw} - \frac{Altona}{C} - \frac{C}{C} - \frac{C}{AB} - \frac{C}{WR}$

1. Efter behov.

Som nævnt udgik / endte Basel Ekspres fra / i Nyborg, jeg tror at nogle af vognene er kommet fra sjælland med forskellige færger, da numrene 83, 84, 85, 86 og 87 er færgenumre. Jeg har bare ikke haft mulighed for at bekræfte min "teori" og jeg kan heller ikke redegøre for numrene 80 og 81. Spisevognen, postvognen og sovevognen udgår alle fra Nyborg og de har pudsigt nok, heller ikke et nummer over sig. Måske en af læserne kan give os en gyldig forklaring på disse numre!

I model begynder usikkerheden at trænge sig på! ABC vognen må være Hollandsk, men jeg kender ikke til en model med alle 3 klasser. Artitec har lavet nogle meget smukke "Ovaalramer" 1. / 2. classes vogne,

og jeg ved, at vogntypen kørte i Danmark i halvtredserne. Heldigvis er der blandt diverse producenter i Europa en stigende tendens til lave de modeller der kørte de internationale eksprestog og lige så vigtigt gøre opmærksom på hvilke tog de blev brugt i.

Sovevognene var sandsynligvis af Y-typen. Spisevognen var oftest fra serien 4201 – 4218 og endnu mere sandsynligt 4242 – 4249. Desværre findes disse typer endnu ikke i model, så vi må ty til de øvrige muligheder Heldigvis var der også mere eksotiske typer, som den danske WR 4071 og 4008, 4074, 4075, 4078, 4079, 4080 og 4086, alle forhenværende Pullman vogne, der trafikerede Danmark i halvtresserne. Pullman vognene kan købes brugt fra Rivarossi. I den forbindelse anbefales det at studere: "**De blaa tog**" fra Banebøger, lidt kan man også hente i [Mosebanen](#) nr 53. og 56., der viser skemaer over hvilke sove og spisevogne, der har kørt i Danmark og hvornår, relateret til model.

AB, de to C og PW er sandsynligvis franske og i meget af halvtredserne var det mest vogne af "Rapide Nord" typen også bagagevognen, der kørte i togene. De er fremstillet af L.S. Models, dog er postvognen endnu kun stillet i udsigt (se artiklen "[De smukke Franske vogne](#)" i [Mosebanen](#) nr. 61)

Billedet af tog 35 på side 15 er et af de sjældne, fordi det viser ret tydeligt oprangeringen beskrevet i togplan VI 1957.

Tog 35. Nord Ekspres. Ng – Pa. 2. Distrikt. 1957.

MY - $\frac{WR}{Pa} - \frac{AB - B^1 - WL - B^2 - WL^2}{Osnabrück} - \frac{Cst}{Paris} - \frac{Oslo}{PW} - \frac{B - A - B^3}{B}$

1. Efter behov.

2. Efter behov, men ikke samtidig med 3.

3. Efter behov.



C¹⁰myfi 53075.



B⁸myfi. 50032.



A⁴B⁴myfi. REE models DEV vogne i et trevognssæt i tidlig epoke III. Udgave. katalog nr. VB-43.

Fra REE models kom der for et par år siden, nogle særdeles fine modeller af de franske DEV personvogne bygget fra 1948. DEV vognene kørte i fast løb i Nordekspressen og Paris ekspressen i halvtresserne.



DEV A8myfi. I Nord Ekspressen ved færgen i Korsør enten på vej i land eller ombord! Formodentlig før 1956 (ingen gul streg på 1.kl.).

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



LS Models sæt 40190. 3 Rapide Nord vogne, epoke IIIb.

Rapide Nord vognene kørte åbenbart sideløbende med DEV vognene omkring midten af halvtresserne, men blev anvendt fast fra 1946, hvor man genoptog kørslen med internationale eksprestog. Man kunne godt ønske sig at LS Models lavede et genoptryk af de forskellige sæt, især dem fra epoke IIIa. LS. Models har også stillet pakvognen Dd⁴myi

i udsigt (og det har den været i flere år!) Det er en meget vigtig vogn for "vores" Nordekspresser på modelbanen, da den var at finde i togene fra 1946 til sidst i tresserne



Fabriksfoto af pakvognen Dd4myi.

Arkiv.: LS Models.

Firmaet Artitec har også forsynet os med vogne til ekspresserne hvor der blev kørt med vogne fra NS (Holland). Det første vi fik var en meget egenartet og markant bagage vogn der hedder "Stalen D" (den var bygget i svejst stål i 1932) Vognen kørte mest til DK i halvtresserne, men er også set i tresserne.



NS Stalen D 6072 katalog nr. 20.241.03. Foto.: Artitec.



NS "Ovaalramer" AB 7203. katalog nr. 20.261.01. epoke IIIa.



NS "Ovaalramer" AB 7206. Katalog nr. 20.261.02. Epoke IIIa.

Efterfølgende fulgte der nogle meget smukke eksprestogsvogne som Hollænderne kalder "Ovaalramer" og ja det er Pullmans design der har inspireret de hollandske konstruktører. Vognene blev anvendt i de samme tog som bagagevognen. Begge modeller er i øvrigt stadig på lager hos Artitec.



NS AB 7531. Exact-train EX 10002. Epoke IIIa. Foto.: Exact-train.

Exact-train der ellers er kendt for fantastisk flotte godsvogne, har nu slået sig ind på personvognsmarkedet. Med stor interesse studerede jeg teksten på deres hjemmeside, hvor de beskriver hvilke eksprestog de kørte i. jeg var ikke specielt overrasket da jeg erfarede at vognen ikke indgik i Skandinaviske eksprestog! Under (*gen-*) læsning af serien Internationale Eksprestog via.... Sad der et foto på sidste side i bogen om internationale tog via Jylland, af den vogntype som Exact-train modellen. Overhalet (*igen!*) af virkeligheden, trods manglende godkendelse til kørsel i Danmark, blev typen anvendt i de samme tog som Ovaalramer vognene i mange år – så endnu en fin model til vores modelbane ekspresser. Til slut vil jeg skrive "Fortsættes" for emnet er bestemt ikke udtømt endnu!



MY med "Nord Ekspressen" på Elmelundsbakken, vest for Odense. Billedet er taget mellem 1956 (gul 1. Kl. stribe) og 1959 (MY fik frontnummer påsat). Vognen efter maskinen er WR 4242 - 4249, så er det en Belgisk A4B4, en sovevogn type Y, en fransk "Rapide Nord" A4B4myfi, to type Y sovevogne, en fransk "Rapide Nord" postvogn og to franske DEV personvogne, angiveligt 1. klasse og 2. klasse. Togets oprangering passer fint med togplan 6. 1957.

Foto. Ukendt. Arkiv.: Poul Skov Hansen.



P 922. Med "Hamburg Ekspres" på vej hen over Sjælland, til københavn, fra Korsør, 1952. Toget består af to type Y sovevogne, en EA rejsegodsvogn og en CC lokaltvogn – lige til modelbanen. (Henrik!)

Foto.: Ukendt. Arkiv.: Lokomotivet.

Det ærede medlem!



Henrik

"Fynboen" - en introduktion

For omkring 2 år siden besøgte en pensionerbar statsbaneansat klubben på "Åbent Hus" dagen. Jeg lagde ikke synderligt mærke til ham, men han var blevet så betaget af os, at han snart dukkede op igen og søgte om optagelse i klubben. Det blev han. Der gik ikke ret lang tid, førend han begyndte at gøre sig gældende med sine meninger og opfattelser. Han masede sig frem ligesom folk i køen hos bageren om søndagen. Her i klubben blev han dog ikke mødt med protester, men med venlig interesse krydret med en smule forbløffelse over "hastværket". Og om ikke han snart sad og førte sig frem i bestyrelsen som vort ekstra medlem uden

portefølje! Ja, det blev hastigt værre. Især har han været primus motor på det seneste halve års udvikling. Det hele mindede, for dem der kan huske det, lidt om Ritt Bjerregaards ankomst til folketinget i 1971. Henrik har dog undladt at oprette sin egen "kaffe-klub". Men alt dette viser os en engageret og målrettet person, der gerne vil virke i en flok af ligesindede med at nå nogle fælles mål. For et eller andet sted er det jo det, som en togklub handler om. Hertil kommer, at Henrik er et meget omgængeligt, tålmodigt og rart menneske, som vi hurtigt kom til at sætte stor pris på. Skulle jeg sammenligne ham med noget fra vor fælles verden, er det ganske sikkert "lyntoget", som falder mig først ind! Men hvoraf er Henrik oprundet, hvorfra kommer det til hastværk grænsende gåpåmod - og det er venligt ment?

De tidlige pogeår.

Henrik blev født op til jul henne på Fyn den 12. december 1950 ved Varbjerg Strand i Brenderup Sogn i Ejby kommune. Vi kan her tydeligt aflæse, at det var før kommunalreformen i 1970, som aflivede sognene. Det var Henriks far, der tog imod ham. Der var ikke så meget pjat dengang, man kunne klare sig selv med en helt naturlig hjemmefødsel. Jordemoderen kom først bagefter. Henriks far måtte hente hende i en snestorm. Det var hårde tider dengang, men de har uden tvivl hærdet den unge purk. Henrik voksede op som enebarn i et for datiden meget typisk

hjem: Far, der var håndværker, gik på arbejde - mor gik derhjemme og tog med lidt småjobs fra tid til anden. Det hører med, at den lille familie hverken havde fjernsyn eller telefon, og bil var der heller ikke noget af. Så det var nøjsomt, og man måtte klare sig, for det man havde. Det kunne man ikke forestille sig i dag, hvor det hele skal komme med det samme!



En meget ung Henrik

Jern-Henrik kom i skole og klarede sig fint, han fik en solid realeksamen, der gav ham det rygstød, han havde brug for til at komme frem i verden. Han fik også interesse for modelbane. Hans forældre byggede eget hus

med kælder til. Bygning af huset måtte Henrik hjælpe til med, og det var vel OK, da der ikke var noget fjernsyn til at distrahere, og så kan man jo lige så godt grave et stort hul til en kælder. Dernede i den gyldne grotte opbyggede Henrik sine første modelbaner.



Så er der Märklin på gulvet

Som man kan se på billedet oven for, så startede Henrik sin modeljernbanetid som "Märklinist". Det er pudsigt, at det har vi gjort alle sammen - stort set!

Ungdomsårene..

Henrik voksede til og blev en høj og slank myndling, der skulle ud på livets trange vej. Han havde tænkt på at blive håndværker, men det gik ikke, for han kunne ikke høre et

"hammerslag", sådan rent bogstaveligt talt. Årsagen var, at han 7 år gammel fik afmonteret dele af det indre øre på hospitalet på grund af kronisk mellemørebetændelse. Så nu ved vi, hvorfor han bare sidder og glaner ud i luften, mens vi beretter spændende ting for ham. Han hører ikke en disse på det venstre øre! Eller for de maritime læsere, han hører kun på styrbords øre, glem alt om bagbords side. Nu er I advaret!

Prægningen?

Henrik skulle nu ud at skabe sig en karriere. Den blev grundlagt på Assens Handelsskole, hvor han tog sin højere handelseksamen. Så var det uigenkaldeligt slut med at stryge skanker, nu skulle ung i arbejde!

Jeg vil vove den påstand, at de uddannelser og de stillinger, som Henrik kom til at gennemgå og bestride, i høj grad kom til at forme ham til den person, han er i dag. Nogle vil måske spørge: "Er det ikke altid sådan?" Måske, men alligevel ikke altid, og hos Henrik er det særlig tydeligt.

Det begyndte med, at Henrik valgte bankverdenen som sin levevej, og da han ikke kunne indfri sine drømme på Fyn, måtte han til Sjælland, hvor han fik en elevplads i JAK Bank i Hvidovre. Da elevtiden var omme, fik han en stilling i Privatbanken, hvor han var ansat i 15 år. På det tidspunkt var it-teknologierne hastigt på vej ind i bankernes hverdag, og det ramte Henrik på den måde, at han gennemgik en programmøruddannel-

se hos IBM samt en uddannelse i projektledelse. Den sidste uddannelse er temmelig sikkert den, som over for os har præget ham mest. Vi kender efterhånden alle til Henriks meget strukturerede tilgang til de små problemstillinger, vi har i klubben.

Disse uddannelser førte Henrik ind i udviklingen af Dankortet samt mange andre it-projekter i banken og med institutioner udenfor. Det sidste medførte et skifte til KMD, hvor han kom til at arbejde med noget så avanceret som scanning af dokumenter, hvilket dengang var "front edge" af de teknologiske kvantespring. Senere blev det til stillinger i firmaer som Siemens, ICI, Futjitsu, CSC og Dicom. Henrik arbejdede med salg og projektledelse med udbudssager. Her må jeg bryde ind med et spørgsmålstegn, Henrik som sælger? Det ville jeg ikke have troet, da han mangler brugt vognsforhandlerens påtrængende (irriterende) charme og brylcreme i håret. Projektleder? Ja absolut, det er lige ham. Det var hans bås vil jeg hævde. Lidt senere tog han den 3 årige merkonom-uddannelse på den kommunale højskole med eksamen i offentlig forvaltning og kommunal styrelse. Til allersidst fik Henrik job hos vores alle sammens DSB! Han kom til at arbejde med it-systemer til et fælles nordisk pladsreservationssystem.

Henriks familie

Nu var det jo ikke således, at den kære Henrik altid arbejdede. Næ, næ, på et tidspunkt

ville han giftes. Drifterne arbejdede i den unge krop, hvilket medførte, at han kastede sig frivilligt i hymens lænker. Som en purung 21 årig matador-lignende charmetrold mødte han sin udkårne. Da han traf Inger, var han ikke i tvivl, så de blev gift i 1972.



Her ser vi brudeparret. Læg lige mærke til Henriks hår: Charme, selvtillid og lækkert hår!

De fik to børn: Christina født i 1973 og Caroline fra 1976. Hertil kommer, at fru og Henrik har været så heldige at blive begunstiget af en flok på 4 børnebørn, som de bruger en del tid på, hvilket man bestemt ikke kan fortænke dem i.

I dag rejser fru og Henrik en del rundt i landet på gourmetophold på landets kroer og hoteller. Især kommer de ofte på Skagen, hvor de sætter stor pris på gåture ved havet. Henrik har også haft vogn i sit liv. I næste spalte ser vi en af dem! Jeg bliver nødt til at

sige det, og jeg håber ikke, at det generer Henrik, men det er altså en rigtig "bankrådgiverbil", intet spræl, lutter snusfornuft og beherskede månedlige afdrag til en god rente! OK?



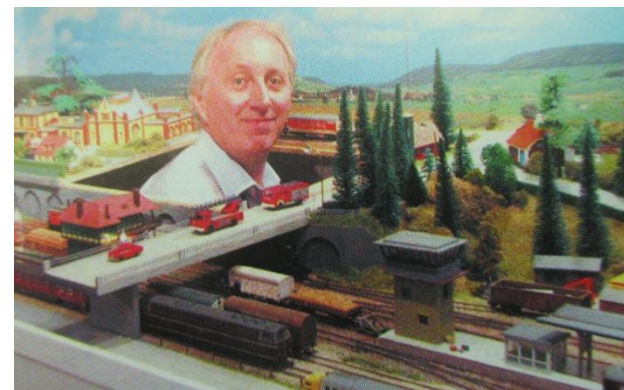
En Morris 1000!

Og heller ingen risiko for fartbøder! VW Golfen han har i dag, er nu noget pænere og lidt mere go' i.

Modelbanehobbyen

Jernbanehobbyen sprang tidligt i blodet på knægten. Da han var 10 år gammel oplevede han at blive inviteret op i førerrummet på en F-maskine, der rangerede på Ejby station, som lå tæt på hjemmet. Den oplevelse satte sig dybe spor i sindet og har sikkert været med til at forme interessen. Nu er det ikke således, at Henrik har en altomfattende in-

teresse for 1:1, men lidt bliver det til. Han startede som alle vi andre, hvilket kan ses på billedet ovenfor med Märklin tog. Som 7 årig fik Henrik et brugt anlæg i fødselsdagsgave, og så var han sat i gang. Til at begynde med kastede han sig over bygning af Heljans og Fallers huse - lyder det ikke også bekendt? Henrik kunne begynde at opbygge sine første anlæg hjemme i kælderen. Det er igen alle årene blevet til mange anlæg, og efterhånden blev Märklintoget udskiftet med to-skinne materiel i stedet for. Senere føjede han sin interesse for it til modelbanehobbyen, da han besluttede sig for at digitalisere hele molevitten. I dag er Henrik jo blevet ret ferm til den del af hobbyen, og han er god at have i klubben til den del af anlægsarbejdet, som flere af os ældre, tidligere Märklinister, ikke rigtig har fat i! Vi er vant til de blå bokse med grønne og røde trykknapper.



Et eksempel på Henriks sans for detaljen. Billedet er fra et af hans anlæg.

Ejer man et ældre nummer af "Banen", kan man finde en gennemgang af et af hans anlæg, som de så ud dengang. Så man kan godt hævde, at Henrik er lidt af en celebrity!

Henrik interesserer sig mest for landskab, og det der hører til. Han interesserer sig bestemt ikke for lange tog med flere end 7 vogne, så de internationale ekspresser og lange perroner er uden interesse i hans verden. Men det kan jo være det kommer? Hans yndlingsmaskiner er F-maskinen, P-maskinen og MY'en.

Henrik har også en anden hobby, som vi vist alle har bemærket. Han er glad for at fotografere, og det er jo fint, da hans gode bille-

der bestemt højner kvaliteten af de ugentlige og kvartalsvise "Klubnyt". Altid gode og rammende billeder.

Til allersidst..

Henrik fik hurtigt mænet sig ind i bestyrelsen; jeg tror ikke, han kunne holde sig fra det, han måtte bare. Det har været et frisk pust, for det har betydet en god indsprøjtning af fremdrift i klubben, og så er han lige pludselig nået til tops i hierarkiet. Han fungerer meget fint som sådan, og med sin empatiske og sympatiske personlighed, er han simpelthen bare en god kammerat!



Et snapshot af Fort Henrik!

LT



Artiklens hovedperson på besøg i Odense Model Jernbane Klub.

"Hjørnet"

Rubrikken med holdninger til alt!

Boghjørnet

Jeg modtog besked forleden fra min forhandler om, at Lokomotivets forlag meget snart udgiver et nyt (*opdateret?*) hæfte forfattet af Steffen Dresler om D-maskinen til en pris af kr. 375,00. Det er jo altid godt med nye bøger om dansk jernbanemateriel. Og når det så er om et damplokomotiv, så er det for mig særligt interessant. Nu er der jo bare det, at der allerede er udgivet to bøger om den herlige maskine, hvoraf den ene blev udgivet samme sted fra og af samme forfatter. Banen lagde papir til den seneste om lokomotivet. Så på den baggrund kunne man måske mene, at markedet kunne være mættet for sådan en publikation?

Jeg kunne godt gætte lidt på, at der er tale om en opdatering, så Steffen kan læne sig tilbage og betragte en komplet opdateret samling af lokomotivhistorie i det samme format. Ellers kunne man jo godt i en øm stund læne sig tilbage i lænestolen og tænke over, hvad det mon er, der er kommet til af nye og væsentlige informationer om D-maskinen, som kan retfærdiggøre en bog/hæfte mere. Vi håber naturligvis meget på, at bogen bliver vel modtaget og købt i

stort antal til glæde for Lokomotivet og dets forlag.

Lokomotivet

Nu talen falder på det hæderkronede blad "Lokomotivet", så har man kunnet læse foruroligende information på "Sporskiftet", der hævder, at bladet overvejer blot at udkomme to gange årligt. Ellers kunne det gå ind. Jeg håber inderligt, at dette herlige blad fortsætter så nær sin øjeblikkelige udformning så længe som muligt. Hvis "Lokomotivet" går ind, så står vi uden det ægte dedikerede modeljernbaneblad, som er målrettet den danske modelbygger eller samler med DSB som forbillede. Dette blad er udkommet i så mange år, at ingen kan forestille sig, at det ikke udkommer. Men, jeg erindrer, at dette hjørne for et år eller to siden forudsagde, at sådanne vanskeligheder kunne dukke op for et trykt blad. Nu ser det ud til det. Vi krydser fingre for "Lokomotivet" og Torben Andersen, som samtidig sendes de varmeste hilsner!

McK

McK, det sidste firma i Danmark, som sender nye modeller ud på markedet oftere end Halleys komet passerer Jorden (*næste gang er d. 28. juli 2061*), har sendt sine EA-vogne på markedet, og det ser ud til, at de er lige så flotte som CC'erne var det. Der bliver sikkert skrevet et par ord mere om dem her næste gang. Nu håber jeg blot ikke, at vi om fjorten dage står med en AC'er hos forhandleren og

i begyndelsen af december med en Q-maskine, for så er den kommende jul da røget på gulvet med et brag. Der er jo ikke plads i budgettet til fruens julegaver. Man må spare, hvor spares kan! Jeg håber det virkelig ikke.

The Miami Valley Division, Dayton, Ohio
Presents 42nd annual
Dayton Train Show
November 4 & 5, 2017

Big or small, see them all!
70,000 Sq. Ft. of floor space with over 15 operating layouts in all scales. Over 90 vendors and 400 tables with G-O-HO-N & Z gauge trains, track and accessories. "How To" clinics, set giveaways and much much more!

Upper Valley Mall, 1475 Upper Valley Pike Springfield, Ohio 45504
11:00 AM - 5:00PM Saturday 11:00 AM - 4:00PM Sunday
Adult Admission \$7.00 - Children 12 & under Free with paid adult.
Active Military Discount with ID \$6.00

Og så har jeg slet ikke omtalt MX'en, som jo også dukker op, omend på et noget senere tidspunkt, formoder jeg.

Indbydelsen ovenfor har jeg taget med, hvis der var nogen, som hellere ville derhen end til messe i Rødovre Hallen i den samme weekend?

Deres kritiske **LT**

"Et uventet besøg"

Det kan ske, at man en søndag morgen, mens man sidder og læser avisen, pludselig hører sin kone sige: "Vidste du, at der er en model-jernbaneudstilling i Haslev i dag"? Næ, det vidste jeg ikke. Her har du annoncen fra lokalavisen, fortsatte hun.

Jeg skannede den kun, for sådanne udstillinger er jo som regel altid interessante, og når så den afholdes tæt på hjemmet, hvad er så mere nærliggende end blot at kigge på adressen og åbningstidspunktet. Det var, hvad jeg gjorde. Jeg læste ikke noget om, hvem der udstillede eller hvad. Ordet "modeltog" var tilstrækkelig lokkemad - afsted! Gik jeg så i fælden, det er spørgsmålet?



Udstillingshallens venstre del

For det viste sig meget hurtigt, at det var en N-udstilling, jeg var løbet ind i. Det var jo skuffende, da jeg ikke dyrker den meget lille skalastørrelse længere, men det har jeg gjort i næsten 10 år. Det blev til et enkelt N-anlæg, inden skalaen blev opgivet. For mig var det trods alt for småt, især når det drejer sig om den tilstræbt realistiske gengivelse af et damplokomotiv i fuldt sving.



Udstillingshallens højre del

Jeg har den opfattelse, at når det drejer sig om modeltog, så betyder størrelsen absolut noget, jo større jo bedre, og det er kun de fysiske rammer for det lokale, som skal huse banen, der sætter begrænsningerne. Så kunne der naturligvis ytres, jamen er størrelse N så ikke langt at foretrække for de fleste, svaret hertil er sikkert: "Jo, for så vidt"! Det der "for så vidt", dækker over, at langt de fleste af os helst vil køre dansk, og den mulighed findes stort set ikke i størrelse N. Så samlet set er det for mig alt for småt og intet dansk. Dermed er to væsentlige forudsætninger, for N som mulighed, faldet bort.



Kunne godt minde lidt om noget vi kender

Så jeg vil ikke skjule, at jeg blev en smule skuffet, da jeg stod i indgangsdøren og skuede ud over det store lokale. Men jeg besluttede at blive for at finde ud af, hvad der var på "tapetet"? Det viste sig, at det godt nok var den lokale N-klub, og at den havde træf med en svensk venneklub, der havde medbragt et større antal moduler. Begge klubber bygger moduler efter Fremo-standarten, så de kunne nemt sammenføje deres byggerier. Det så absolut smart og praktisk ud. Nu var det ikke første gang, jeg så Fremo i praksis, vi ser den altid på de store messer og DMJU-udstillinger. Men alligevel blev jeg lidt imponeret over den skandinaviske tilgang til hobbyen. Det er altid godt at se, at man kan dyrke hobbyen hen over landegrænserne.

Jeg ville også benytte lejligheden til at undersøge, hvad der fik disse gutter til at interessere sig for N?

I et lokale nær ved udstillingshallen kunne jeg se, at klubmedlemmerne sad og drak kaffe, så jeg besluttede mig for at aflægge dem et besøg. De var naturligvis meget venlige og imødekommende, og de bød da også på kaffe. Under samtalen redegjorde de for deres klub, som hedder "Syd og Vestsjællands N-Klub eller **SOVNK**. Det er en klub, som har en 15 - 18 aktive medlemmer, men de er vist over 30, når de passive tælles med.



Her ses dog lidt dansk, så det findes!

Jeg spurgte dem: "Hvorfor størrelse N"? Svaret var meget kontant, fordi de ikke kunne forestille sig andet! "HO er alt for stort og føles forkert, når vi holder det i hænderne", hævdede de. Ok, det er et standpunkt. De syntes, at de fik mere ud af det med N end med HO. Størrelsens lidenhed var i deres øjne en stor fordel. Klubben interesserer sig dog ikke kun for Fremo-standarten, det hører med, at den har et fast anlæg i sit klublokale.



Et langt internationalt tog i N-skala!



En fint ballasteret strækning. God virkning.



En nydelig detalje fra et mindre færgeleje.

En klubs korte historie

I efteråret 2012 følte en flok af ligesindede modelbanetilhængere, at de manglede en modelbaneklub i den sydlige og vestlige del af Sjælland, hvor de kunne dyrke deres interesse. Der gik nogle vanskelige år med at løbe kommunen på dørene for at finde et egnet lokale. Det er jo et meget velkendt problem. Det fandt de i Førslev, hvor den stedlige Lions Club indvilgede i at låne dem et kælderlokale.

Den 21. marts 2014 kunne klubben afholde stiftende generalforsamling, og SOVVK var blevet født, og dagen efter afleverede klubben sine vedtægterne hos kulturel forvaltning i Faxe kommune. Allererst var de en klub udelukkende med et fast anlæg, men de fik interesse for den mobile mulighed også, så i dag har klubben begge dele. Men selv om det faste anlæg udgør rygraden i deres klubaktiviteter, har klubben over 60 moduler hos medlemmerne - det er da noget!

De har også fundet et antal sponsorer, som støtter dem økonomisk. Altså en meget aktiv og dedikeret modeltogsklub med meget entusiastiske medlemmer. Deres glæde ved hobbyen er nærmest omvendt proportional med den skala-størrelse, de dyrker, og det imponerede mig en hel del. Sagt på en anden måde, var dette besøg for mig et meget tydeligt bevis på, at glæden ved vores hobby absolut ikke har noget med skalastørrelsen at gøre, snarere tværtimod!

Hertil kom, hvad jeg selvfølgelig fandt interessant, at klubben satser meget på køreplanskørsel. Medlemmerne gør en hel del ud af at undervise hinanden i det, og de sætter meget tid af til det. Jeg kunne konstatere, at de principper, de dyrker, er meget de samme, som dem vi er kommet frem til. Det er der nok ikke meget hekseri i!

Med varme hilsner **LT**



De lange strækninger er kendetegnende for N's muligheder.



Et østrigsk tog i et dansk landsbymiljø! Det tager de ikke så nøje.



Lidt mere fra færgeløjet. Man kan meget i N!

Nyt fra klubben

V. Henrik Donby.



Knud anretter lidt lækkert som forret, inden hovedretten kommer på bordet. Alle glæder sig til aftenens højdepunkt.

3. kvartal 2017

Generelt var kvartalet præget af forberedelserne til beboerdagen den 17. september samt revurdering af klubbens sporplaner.

Klubbens faste kok Martin har desværre været sygemeldt i en periode, hvorfor Knud og Per har sørget for, at medlemmerne har fået noget at spise - ofte med to retter! De kulinariske oplevelser er omtalt under klubnyt ([på hjemmesiden](#)) for de pågældende klubdage.

Sportavler monteret

Ved stationerne i rum 1, 3 og 4 er der opsat kasser, som Knud har fremstillet til installation af computere og skærme. Fra de enkelte pladser er der nu tilgang til klubbens sporplaner og dermed styring af sporanlæg på stationerne. I fællesrummet er der opsat plads med central computer for opdatering af sporplaner, for dermed at have et sam-

let overblik over klubbens anlæg og kørsel. Herfra kan kørslen overvåges og koordineres, når vi skal køre efter fastlagt køreplan.



Så er der servering med krondyr med tilbehør. Hvilken herlig ret.

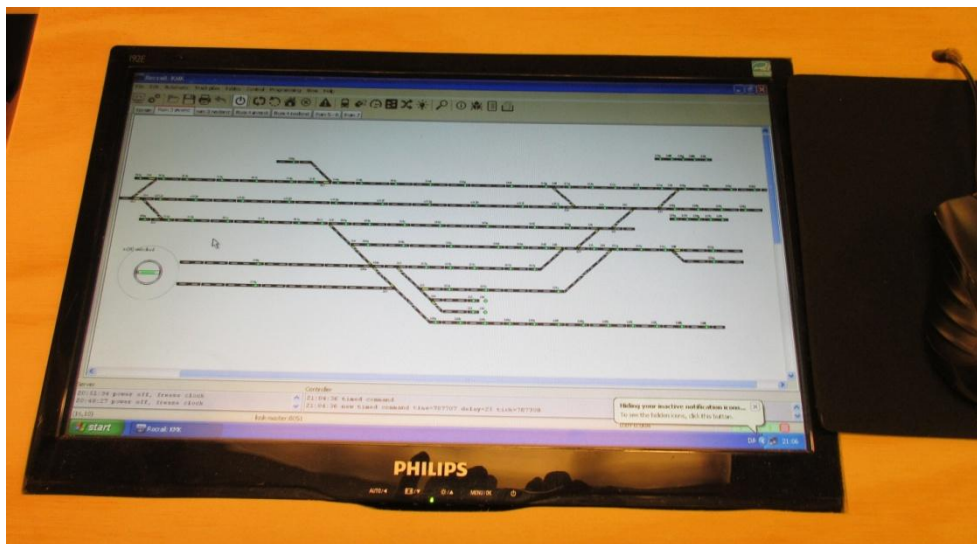
Telefonsystem og trådløst netværk sat op

Ved hver sportavle er der monteret en telefon, der har forbindelse med de andre rum, så vi kan ringe indbyrdes. Rune og Jan har sammen med Erik gjort et godt stykke arbejde med installationen og trukket ledninger mellem alle rum. Henk har sammen med Jan fået styr på klubbens trådløse netværk, så vi kan styre kørslen fra alle rum ved hjælp af Smartphones og Tablets.

Fortsat oprydning

Alle har bidraget med at få ryddet op i de forskellige rum og sorteret materialer og værktøjer. Samtidig er der også ryddet op i depotrummet, hvor en del af klubbens materialer er hensat. Der var således gjort klar til at modtage gæster på beboerdagen.

Mange materialer er bortskaffet, og nu mangler vi blot at få solgt den overskydende ballast og en del skinnemateriale.



Knud har fremstillet kasser til skærm og computer. Det giver overblik over stationen.



Ved hver station er der foruden en sportavle også monteret en telefon, så man kan melde klar.

Telefonliste KMK	
Nr. 10	Valleby -Rum 7
Nr. 11	Korsoer -Rum 1
Nr. 12	Bibliotek -Rum 2
Nr.13	Sukkerkøb -Rum 3
Nr. 14	Fjordby -Rum 4
Nr.15	Drift -Rum 5

Jan har fremstillet oversigt over telefonnumre for de enkelte rum.



Ballast til salg, Vi har et godt tilbud på nettet.

Landskabsbygning

Det videre arbejde med landskaberne i rum 3 har stået lidt i stampe grundet andre opgaver og afventning af revision af sporplanerne. Dog er der sat en del træer langs vejen til Sukkerkøbing station.

Beboerdagen 17. 09.2017

Op til beboerdagen blev der over flere onsdage rensset skinner og gennemført testkørsel mellem rum 1 og 4. Det var en større udfordring at få alle sporskiftedrevne til at virke, hvoraf flere måtte udskiftes. Der blev kørt med renssetog og rensset skinner i stor stil, men det gav også et godt resultat. På beboerdagen kørte der flere tog på anlægget til fryd for de beboere, der besøgte os. Flere af beboerne gav udtryk for, at der virkelig er sket meget siden sidste år. Mere landskab, flere skin-



Så har den lokale planteskole plantet træer. De vokser fint med frisk løv.

ner og så kørte togene. Der var dog et enkelt strømudfald, som hurtigt blev rettet af Bent.

Erik havde arbejdet hårdt på at få roebanen i rum 3 til at fungere, hvilket lykkedes. Witzel havde udlånt et lille diesellokomotiv, der lystigt futede rundt på anlægget.

Der var et godt flow af beboere, gennem dagen, det slog dog ikke sidste års rekord store tilgang. Vi er alligevel ganske godt tilfreds med tilstrømningen.

Som sædvanligt blev der serveret den kendte svellegryde til gæsterne. Denne gang var det Knud, der stod for at blande ingredienserne, og der var godt med chili i retten, hvilket flere bemærkede – det afholdt dog ingen fra at spise det!



Klar til beboerdagen med åbent hus. Sol og flaget er sat op. Velkommen!



Jan og Rune sørger for drikkevarerne til beboerdagen. Ingen behøver at tørste.



Knud godt i gang med svellegryderne. Der skal godt med fløde i retten til al den chili.



Det syder og koger i gryderne. Bare maverne kan holde.



Jørgen Madsen foretager en sidste testkørsel, inden beboerne kommer. Alt virker, som det skal, og vi kan køre med flere tog mellem de forskellige rum.



Så holder lyntoget klar til kørsel.



De første gæster er ankommet og meget betaget af anlægget. Måske kommende medlemmer?



Ole tegner og forklarer, hvordan vi kører med tog og foretager sporskift.



Ole fortsætter med forklaringer for nogle af beboerne. Ja, der er sket meget siden sidste år.



Hovsa, der mangler strøm på dele af anlægget. Bent er hurtig på pletten og får det fikset. Det var vist et "nul", som var faldet på gulvet?



Så er der serveret svellegrøde for gæsterne.



Lokomotiverne beundres og nærstudies. Godt arbejde.



Store som små er meget optaget af kørslen med togene. Og det kører for alle.



Efter åbent hus dagen er slut, sidder medlemmerne og puster ud. Det har været en god dag med pænt besøg. Hvad kan vi gøre bedre næste år?

Revision af sporplaner

Der har i længere tid været diskussioner i klubben, om der var for meget skjult spor, som vi ikke har glæde af at kunne se togene køre på. Det blev derfor besluttet i juni måned at nedsætte en arbejdsgruppe, der skulle komme med forslag til fremtidens sporplan for klubben. I flere omgange er forskellige oplæg og ideer blevet kraftigt diskuteret. I september kunne gruppen afslutte sit arbejde med præsentationen af 2 forskellige principoplæg, som blev behandlet på klubbens bestyrelsesmøde og efterfølgende i medlemskredsen.

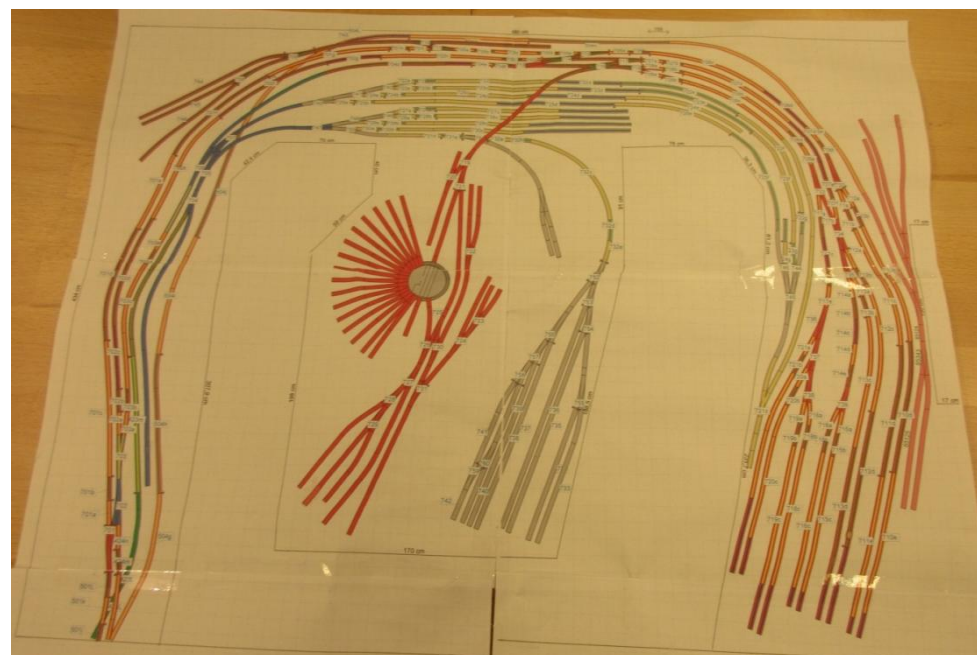
Der opnåedes enighed om foreløbig at friholde rum 1 for ændringer. I rum 2 udvides anlægget med en cirkel for hovedstrækningen, hvor der placeres en mindre landstation i kombination med privatbanen. I rum

3 fjernes den skjulte station. I rum 4 fjernes 4 af sporene i rundkørslen og 4 af de bagved liggende spor samt helixen. Der anlægges en station, der bliver samlingspunkt og endestation for både privatbanen fra rum 3 og sidebanen fra rum 7. Rum 5 og 6 ændres ikke. Rum 7 er på tegnebrættet og principielt godkendt, som den foreligger med et par mindre ændringer.

De skjulte spor og sporskifter, der fjernes i rum 3 og 4, skal efterfølgende genbruges i rum 7.

Der vil i den kommende tid blive arbejdet med at få detaljerne på plads og godkendt. Men der vil kunne igangsættes arbejde med forbedrelse til opbygning i rum 7 samtidig med, at de skjulte spor fjernes i rum 3 og 4 i den kommende tid.

Henrik



Det ser kompliceret ud med sporplanen i rum 7, men den bliver flot, når den er bygget.



Diskussionen er i fuld gang med at få planlagt sporforløbet. Men der blev enighed om planen, så nu er det bare med at komme i gang, så vi kan vise fremdrift, til næste års beboerdag.

NOVEMBER KVARTAL 2017.

-oOo-

Onsdag	01.	November	Byggeaften i klubben.
Onsdag	08.	November	Byggeaften i klubben.
Onsdag	15.	November	Byggeaften i klubben.
Onsdag	22.	November	Byggeaften i klubben.
Onsdag	29.	November	Byggeaften i klubben.

15⁰⁰ - 23⁰⁰
15⁰⁰ - 23⁰⁰
15⁰⁰ - 23⁰⁰
15⁰⁰ - 23⁰⁰
15⁰⁰ - 23⁰⁰

-oOo-

Lørdag	02	December	Julefrokost
Onsdag	06.	December	Byggeaften i klubben.
Onsdag	13.	December	Byggeaften i klubben.
Onsdag	20.	December	Byggeaften i klubben.
Onsdag	27.	December	Byggeaften i klubben.

13⁰⁰ - ??^{??}
15⁰⁰ - 23⁰⁰
15⁰⁰ - 23⁰⁰
15⁰⁰ - 23⁰⁰
15⁰⁰ - 23⁰⁰

-oOo-

Onsdag	03.	Januar	Byggeaften i klubben.
Onsdag	10.	Januar	Byggeaften i Klubben.
Onsdag	17.	Januar	Byggeaften i klubben.
Onsdag	24.	Januar	Byggeaften i klubben.
Onsdag	31.	Januar	Byggeaften i klubben.

15⁰⁰ - 23⁰⁰
15⁰⁰ - 23⁰⁰
15⁰⁰ - 23⁰⁰
15⁰⁰ - 23⁰⁰

De vedtagne ændringer af klubbens anlæg, har naturligt nok sat en midlertidig stopper for kørsel på anlægget. Der vil formodentlig være muligheder for begrænset kørsel på Korsøre og Sukkerkøbing stationer. Kokken laver varm mad hver onsdag. Af hensyn til beregning af mængden bedes i melde fra hos Martin senest søndag aften, hvis i bliver forhindret i at deltage.

Normal spisetid er kl. 1800.

Eksterne aktiviteter

Følg dette link.: www.my1287.dk. Her finder du Danmarks mest detaljerede oversigt over (næsten) alt, hvad der rør sig i vores hobby! Når du så er på hans side, så er der masser af andre spændende emner at fortabe sig i.



MB lyntog på vej nordpå i Brejning ved Vejle i 1967.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Kom og besøg os i vores store butik!

- Alt til den kræsne modelbygger, byggedele, løse dele, Plastic Card, profiler, tråd i metal og plastik, lim, værktøj, billeder og tegninger.
- Kæmpe udvalg af modeltog, også udgåede modeller, fra hele verden! Kom og gør et kup!
- Alt inden for huse, fabrikker, stationer.
- Stort udvalg i jernbanelitteratur, nyt og brugt!

Da vi ikke har specifikke åbningstider, beder vi om, at I ringer i forvejen for at aftale tid. Vi er som regel ved forretningen hele dagen - også lørdag og søndag. Ring 42 67 69 20 eller mail info@paa-sporet.com.



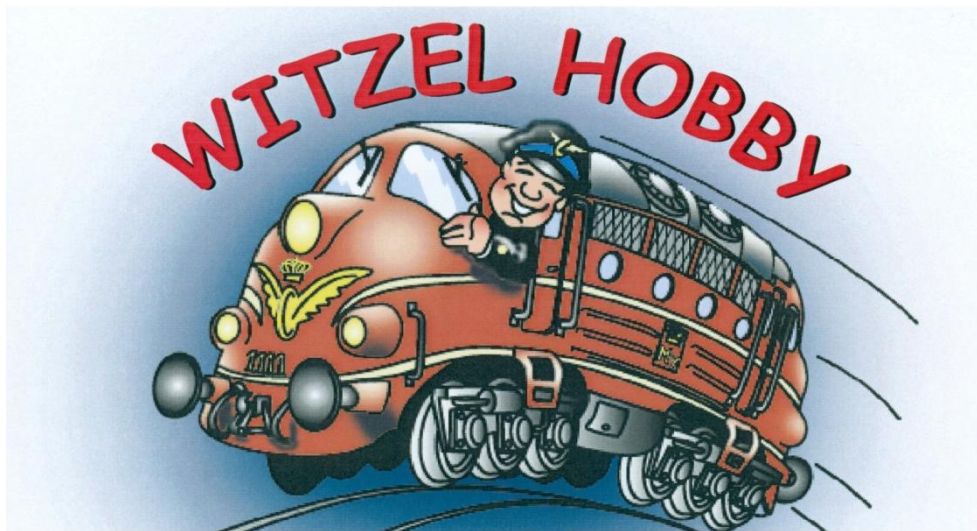
Husk at besøge vores velassorterede Webshop.: [På Sporet](http://www.paa-sporet.com)

Mere end 8000 varenumre at vælge imellem.

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

Åbningstider:
Webshop: Døgnåbent
Fysisk butik: åben efter aftale.
Telefon: (+45) 42676920 eller (+45) 36163386

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



Witzel Hobby

Bøgedevej 12. Slimminge.
4100 Ringsted.

WWW.witzelhobby.dk

Mail info@witzel-hobby.dk

Tlf. 40 45 92 30

CVR No.11 84 20 70

HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

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



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

Åbningstider:

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

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

www.felixteam.dk



Flotte store træer!

Store træer er svære at finde på markedet, men HEKI tilbyder en række, der både kan være store enkelt stående træer i H0, men også passer til både 0 og spor 1. Træerne er i HEKI Super Artline serie med deres meget realistiske flock.

Kom forbi vores stand på Hobbymessen i Rødovre d. 4 & 5. november og se træerne - de er lagervare og kan bestilles hos din Dekas forhandler eller direkte hos os.



HE 1981
bøgetræ, 20cm

vejl. udsalgspris

88,-



HE 1982
bøgetræ, 27cm

vejl. udsalgspris

132,-



HE 1983
Popler 2 stk., 27cm

vejl. udsalgspris

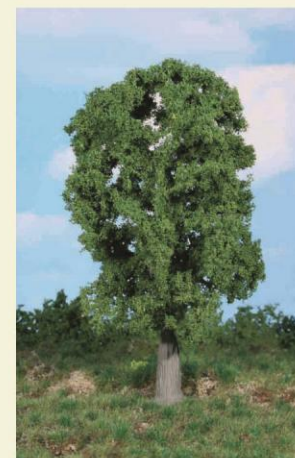
132,-



HE 1985
Birketræ, 27cm

vejl. udsalgspris

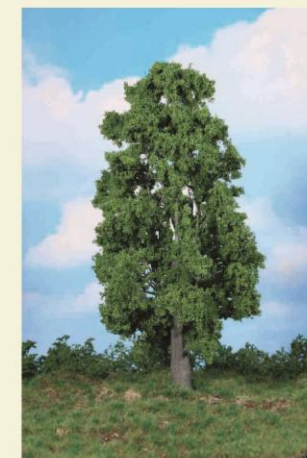
132,-



HE 1987
Egetræ, 20 cm

vejl. udsalgspris

88,-



HE 1988
Kastanjetræ, 30cm

vejl. udsalgspris

177,-

Se udvalg og vejl priser på: www.dekas.dk

Deka

DEKAS - Hestedvang 8 - 2620 Albertslund - CVR 33839790 - www.dekas.dk