



Læs i dette nr.:

Stationsbyen...

Noget for øjet

Rygter fra et remiseområde

Side 18 modellen.

Valby Hallen 2012.

Køreplanen



*R 953. Med stort godstog mellem Hjulby og Ullerslev, på vej mod Odense.
foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*

Nr. 44.

Oktober 2012.

Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

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

Kasserer.:

Bestyrelsesmedlem.:

Flemming Kjær
Knivkærvej 4.
4220 Korsør.
Tlf.: 58 14 01 14.

Jørgen Madsen
Vesterled 24.
4200 Slagelse.
Tlf.: 50 46 05 19.

Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:

www.kmk-ho87.dk

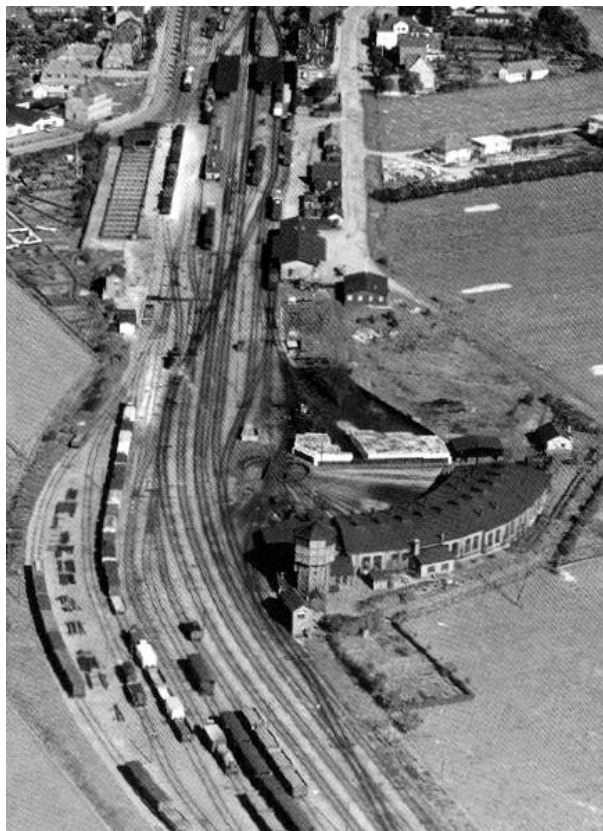
Bank.:

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

I Kupevinduet

Nu er sommeren uigenkaldeligt forbi, siden sidste blad har der været stor turbulens i klubben og stort set ingen aktiviteter i klubben. Vi har, måtte afholde en ekstraordinær generalforsamling for at få løst vores problemer. Nu er vi så klar til at starte på en frisk, jeg skal gerne gentage formandens ønske om at vi nu lægger det skete bag os og ser fremad med åbent sind – til gavn for vores lille klub. Alt denne ”tumult” har betydet at bestyrelsen har mistet 2 medlemmer, klubbens medlemmer har besluttet et bestyrelsen fortsætter, med tre medlemmer indtil den ordinære generalforsamling, først i det nye år. Alle poster vil være på valg, måske med reduceret antal medlemmer, der vil blive fremlagt et sæt stærkt reviderede vedtægter og meget andet. Det er tanken at afholde en række medlemsmøder, så vi kan få afklaret tanker og ideer omkring sporplaner, lokaler, landskab og meget andet. Én ting ligger helt fast, fremtidige vedtagelser og gøremål, skal tage udgangspunkt i tolerance, tillid, enighed og sammenhold - drevet af et godt kammeratskab!

Denne gang er der, som i nok har bemærket, nogen forsinkelse på bladet. Både LT.. og eders har haft nok at se til og selv om det lyder lidt utroligt så må bladet nogen gange vige for andre og vigtigere ting.



Tønder H. 1930. Lige til modelbanen, er ikke voldsomt stor og har alt, undtagen store persontog (Ekspresser)
Arkiv.: jernbanen.dk



Bred stationsby på Fyn.

Foto.: John Jakobsen.

STATIONSBYEN EN TRAFIK NODE

"Hvis folk i almindelighed gav sig af med at tænke lidt nærmere over, hvilken umådelig betydning de to blanke stålskinner har, ved hvis hjælp timer forandres til minutter og kilometer til meter – så sad man ikke i de respektive amts-, sogne- og byråd og skændtes i snesevis af år om en stump bane. Så bevilligede man straks de nødvendige beløb – for at undgå det unødige tidsspild, der tillige betyder et tab i penge, som er langt større end det beløb, der medgår til den påtænkte bane. Thi det er jo en kendsgerning, der nu er gentaget indtil trivialitet, at det er banen, som har befordret denne eller hin bys vækst."^m

Indledning

Efter denne sikkert kendte indledning, er det hensigten med dette at levere et indlæg om det kære emne "Stationsbyen". Ikke som et forskningsprojekt – slet ikke – og jeg vil helt afholde mig fra at bevise eller sammenligne noget, men i stedet lystigt postulere en hel del om det at eksistere i Danmark som stationsby op til og med 50'erne.

Jeg vil i min fremstilling fremstå meget selektiv i stofvalget, og jeg afholder mig bestemt ikke fra at springe led i udviklingsprocessen over i forenklingens interesse. Men, der er som sagt ikke tale om noget dybere studium, blot et indlæg.

Den efterfølgende tekst støtter sig især på et fremragende arbejde om stationsbyer i Danmark² af Museumsinspektør på Sønderborg Slot Peter Dragsbo, som jeg uvægerligt vil citere flittigt, også uden nødvendigvis at nævne det hver gang. Men, hvis der står noget "snedigt" et sted i teksten, så har jeg nok lånt det hos ham. Peter Dragsbo har endvidere, efter høflig forespørgsel, accepteret, at jeg anvender hans tegninger til støtte for teksten.

Teksten indeholder også - i ikke ubetydeligt omfang - lån fra Danmarks Statistik, årgang 1958.

Billedmaterialet er venligt udlånt af både privatpersoner og lokalarkiver.

Det hører også med til historien, men den del behandles ikke i det efterfølgende, hvorfor så mange stationsbyer ophørte med at være stationsbyer, fordi de simpelthen degraderedes til sovebyer af DSB's idelige tilpasninger, rationaliseringer eller reorganiseringer i 60'erne og 70'erne, ja helt frem til nu! Der var ganske enkelt ikke længere behov for eller råd til at opretholde det tætmaskede transportnet. Og her ligger der en tydelig forbindelse til min foregående artikel om DSB's problemer med stykgodset. Det var - populært sagt - men jeg vil alligevel hævde, at det også var DSB's problemer med stykgodset, der tog livet af DSB's godsdivision og tillige medførte, at et utal af både de større og de mindre stationsbyer forsvandt i den rolle. Først reduceredes de til trinbrætter for lokaltogene, for siden hen at blive taget helt væk. Byerne blev således overladt til busserne eller snarere sat i privatbilismens vold. Så DSB's ydelser på transportområdet blev ikke blot overtaget af anden kollektiv trafik, men af den private. Så man kan vel med nogen ret tilføje, at udkommet i sidste ende sluttede(?) med en lille sejr til det private initiativ. Om det så var i samfundets samlede interesse eller ej, kan vel efterhånden – lige så dristigt – benægtes?

I skrivende stund kunne flere forhold tyde på, at vi kunne være på vej tilbage til en mere kollektivt orienteret transportadfærd i vort samfund. Men tilbage til der, hvor vi var i 50'erne, og som er rammen for dette indlæg, kommer vi ikke. Det er ganske vist.

Stationsbyens betydning, på et anlæg.

Stationsbyen er jo trafiknoden per excellence på anlægget – derfra vor verden går. Følgelig er det

¹ M. Mejlby, i "Jyske Byer og deres Mænd".

² Se kildeoversigten på sidste side.

vigtigt at forstå sammensætningen af den - og heri ligger hele rationale gemt for i det hele taget at behandle den. Stationsbyen synes jo ved sin blotte udtale af ordet at indeholde alt det, man som jernbaneinteresseret kan rumme i hovedet af billeder af livet omkring en jernbanestrækning. Den er selve indbegrebet af formålsfyldt jernbanemæssig aktivitet. Det er her, det hele sker. Det er her hele ens jernbaneverden, herunder modeljernbaneverden, naturligt begynder.

Rigtig nok har større klubber kapacitet og plads til at lade deres udgangspunkt/endepunkter for trafikideen binde op på en købstad, måske endog en større én af slagsen, men dybest set vil jeg, med risiko for begrebsmæssigt at komme galt af sted, vove også at kalde disse for stationsbyer, selvom de er nogle store nogen af slagsen. Men i denne forenklede fremstilling går det vel an.



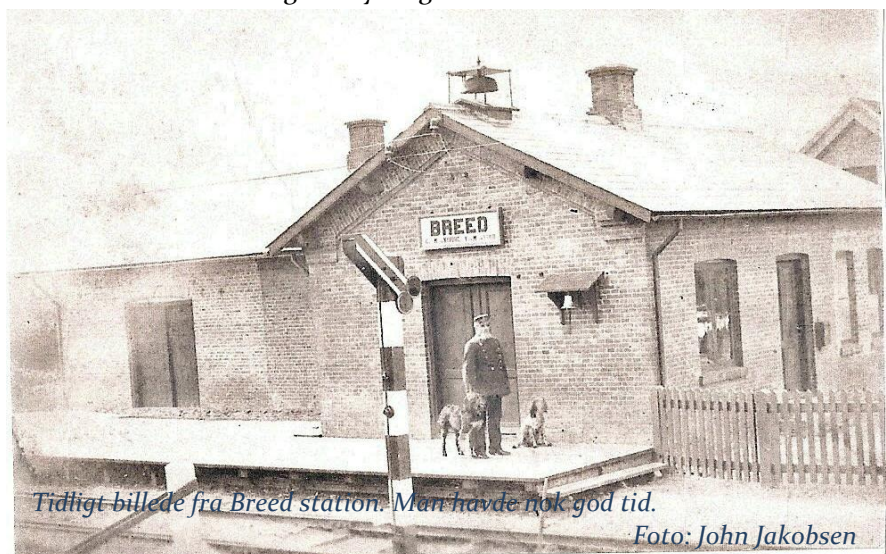
Foto: Ry Lokalarkiv

Stationsbyens opståen

Siden "hedenold"

I løbet af middelalderen udvikledes i landet et netværk af landevejskroer og færgesteder. I middelalderen varetog klostrene en stor del af det fornødne gæsteri for vejfarende. Landevejene, der forbandt byer og landsbyer, var indledningsvis de kombinerede Hær- og okseveje, ad hvilke kongens hird kunne forskyde sine flokke af krigere, når tysken eller andre stod for døren. Vejene brugtes også til studetrækkene til blandt andet Holsten, som vi jo kender den jyske hærvej for. Men ellers var det helt op til sidste del af 1800-tallet småt med veje udover simple hjulspor og småveje med primitiv eller ingen belægning. I det hele taget var behovet for sådan infrastruktur meget begrænset, eftersom behovet for samhandel, ud over det omkring landsbyen snævert forbundne, var ret begrænset. Det betød ikke, at Danmark ikke havde samhandel med andre lande, men nok at samhandlen var knyttet til de kystnære større købstæder. Dog

havde postvognene et naturligt behov for at komme rundt for at aflevere breve og pakker. Men tempoet var lavt. Så jernbanens fremkomst gav helt nye muligheder og øgede rejse- og transporttempoet meget betydeligt.



Tidligt billede fra Breed station. Man havde nok god tid.

Foto: John Jakobsen

Hvorledes opstod stationsbyerne i den udvikling? Lad os forsimplen svaret ved at bringe et forkortet uddrag af et indlæg ved den tidligere generaldirektør Emil Terkelsen, der bragtes i "Vingehjulet" i 1954:

”Lyntogene, de andre indenlandske hurtigtog og de store internationale tog passerer undervejs på deres langfart gennem Danmark en perlerække af stationsbyer. Det rasler lidt, når toget kører over sporskifterne, men de fleste rejsende ænser ikke passagen og fæstner sig ikke ved det lille – eller endda hyppigt nu slet ikke helt så lille – klyngebyggede samfund omkring landstationen. Hverken denne selv eller stationsbyerne er anlagt med hensyntagen til landskabelig skønhed.

Nogle af dem er udvidelser af gamle bebyggelser, der fandtes allerede før jernbanesporet blev lagt gennem landskabet, men mange er så at sige født som følge af krydsningen mellem en eksisterende landevej og den tilkomne jernbane, der på den tid, da banerne blev anlagt, simpelthen forudsattes at skulle have standsningssteder med nogenlunde jævne afstande undervejs mellem købstæderne.



Den nye Bred station, i dag er den også væk.

Foto.: John Jakobsen.

Således voksede ikke blot stationsbyen op, men også dens opland. Her opstod stationsbyernes virksomheder med handel, håndværk, begyndende småindustri var betinget af jernbanen, men også industrialisering af landbruget, den af banerne skabte mulighed for lettere afsætning af produktionen og for tilførsel af gødnings- og foderstoffer m.m.

På lignende måde som indførelsen af næringsfriheden sprængte købstædernes grænser, sprængte jernbanen sognegrænserne. Jernbanen gjorde på sin vis Danmark mindre.”

Lidt bittert måske slutter den gamle generaldirektør sit indlæg af med følgende salut: ”En skønne dag kørte et motorkøretøj ind i byen med en hale af røg efter sig. Snart efter kom også lastvognene drønende, og chaufførtilværelsen blev en drøm for mange. Dermed tog landevejen tilbage, hvad den i sin tid havde tabt, da banen kom. En ny epoke var begyndt. Stationsbyen, **jernbanens barn**, så at sige forlovede sig med landevejens nye transportmiddel, der jo

Livet ved stationen formede sig ofte omkring tre tog om dagen fra hver side. Det første kl. 9 om morgenen og det sidste kl. 8 aften. De to tog i hver retning kaldtes blandede tog, fordi de afviklede både gods- og personbefordring. Men det kunne for så vidt godt have været med den begrundelse, at det var en noget blandet fornøjelse at køre med dem.

Godsvognene kom med kul til mejeriet, foderstoffer og mergel til landmændene, sten og tømmer til byggeriet i det lille voksende samfund og alle slags varer til købmændene. Godsvognene drog af sted igen med smør og æg, nu og da om sommeren med tørv, to gange om ugen med svin til nærliggende slagterier og især efter de to årlige store markeder i lange rækker med heste og kvæg. Telefonen nåede ikke altid ud til stationen. Ind imellem kom et telegram, når det drejede sig om vigtige emner.

virkelig også havde megen charme og ikke var uden midler.”

I Terkelsens afsluttende sætning fornemmer man næsten en beskrivelse af ”forræderiet”. Lidt teatralsk udtryk og i overført betydning blev jernbanen dolket i ryggen af lastbilen – en profeti? Men han skjuler det godt.

Lad dette være forklaringen på stationsbyens opståen, dagligliv, puls og langt senere dens undergang. Beskrivelsen af hvorledes jernbanen var grundlaget for landets industrialisering og landbrugets heftige udvikling til eksporterhverv omtaler geografen [Aage Aagesen](#) således:

”Mekaniseringen og omlægningen af landbruget i den følgende tid [efter 1860] medførte, at bonden i væsentligt omfang opgav selvforsyningen og begyndte at handle i landsbyen, hvor der således, begunstiget af den nye næringslov, opstod købmænd, håndværkere o. lign. Der foregik med andre ord en ændring af landsbyens erhvervsstruktur. Denne ændring begunstigedes af jernbaneanlæggene”.

Bybegrebet

Men hvad havde en (kommende) stationsby rod i? Ja, da der eksisterede temmelig mange af slagsen dengang, vil det jo uvægerligt betyde, at de varierede meget i størrelse og struktur, hvorfor udgangspunktet for de enkelte byer har været meget forskelligt. Alene af den årsag, at byerne ændrede sig, da banen lagde forbi, mens nye opstod på den bare mark og måtte udvikle sig herfra.

Lad os begynde med at finde ud af, hvad det i det hele taget er, der gør, at vi kan kalde noget for en by? Som kriterium for en bymæssig bebyggelse, og det vil jo logisk set inkludere stationsbyerne, er der opstillet følgende betingelser fra statens side:

1. Bebyggelsen skal være sammenhængende, og have bymæssig karakter og
2. den skal have mindst 250 indbyggere³.

Det vil reelt betyde, at enhver flække på flere end 250 indbyggere kan kalde sig for en by.

Geografen [Aage Aagesen](#) inddeler bebyggelserne i følgende grupper:

- **Købstæder**, "i reglen oplands- og industribyer, hvis folketal især afhænger af oplandets størrelse, befolkningsforhold og erhvervsstruktur. De største byer er alle havnebyer". Forstæder i tilknytning til købstæder.
- **Stationsbyer**, der er opstået i egne, hvor erhvervsudviklingen har givet mulighed for dannelsen af centre for lokalhandel og småindustri for et lokalt marked. Ganske naturligt er de placeret ved det lokale trafikcentrum, jernbanestationen.
- **Vejbyer**, "som er vokset op omtrent samtidig med stationsbyerne, de fleste mellem 1880 og 1915. De er beliggende i områder, hvor erhvervslivets udvikling har skabt behov for et lokalt erhvervscentrum, men hvor der i reglen ikke har været en jernbanestation, der som egnens trafikale midtpunkt måtte blive valgt hertil"
- **Dobbeltbyerne**, "opstået ved en sammenvoksning af to bysamfund, der ofte har hver sin oprindelse og erhvervsstruktur". Forhenværende stationsbyer. De "voksende op ved en station på en jernbane, som nu er nedlagt. Ofte medfører nedlæggelsen en forbigående stagnation, hvorefter bysamfundet fungerer videre som lokalt erhvervscentrum med karakter af **vejby**".
- **Landsbyer**. Der skelnes ikke mellem kirkelandsbyer og andre landsbyer. Og endelig **Fiskerlejer**, **Fiskeribyer**, **Skipperbyer** og **Husgrupper**.

Nu vil spørgsmålet så være, på hvilket grundlag opstod så stationsbyen. Som Terkelsen har angivet

³ Faktisk begrænsede størrelsen sig i 50'erne til 200, men det er en detalje.

var der i sin simple form tale om, at enten kom jernbanen til byen eller byen kom til jernbanen. Det kunne i begge tilfælde dreje sig om en statsdrevet DSB-strækning eller en privat én af slagsen. Men, de byer, der opstod omkring stationen, betegnes ofte som "ægte stationsbyer".

Det var vel således, at DSB satte sig på de store lukrative linjer, og yderst i kapillærerne lå privatbanerne og løste ganske væsentlige opgaver for de små samfund.

En udvikling var sat i gang, og det var i høj grad jernbanerne, der skabte forudsætningerne herfor og den efterfølgende udvikling.

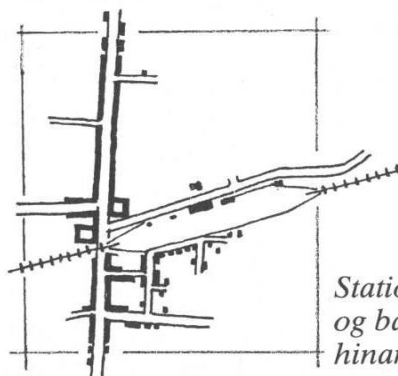
Der er derfor ikke tvivl om, at de to oven for anførte hovedårsager interagerede i betydeligt omfang, og man kunne i den sammenhæng let risikere at kaste sig ud i en ny "hønen - eller - ægget" diskussion. Men, det må i alt væsentligt siges, at jernbanen muliggjorde afsendelse af specielt de korttidsholdbare forarbejdede landbrugsprodukter som smør og mælk rundt i og ud af landet.

Der er derfor en klar sammenhæng mellem udviklingen inden for det danske landbrug og den samtidige udvikling i de nye stationsbyer. Jernbanen var en betydelig del af forudsætningen for Danmarks eksporteventyr af landbrugsvarer til England. Denne eksport udgjorde i mange år fremefter landets absolut væsentligste valutaindtjening. Den muliggjorde realiseringen af den typisk danske andelsbevægelse med andelsmejerier i snart sagt hver eneste lille landsby.

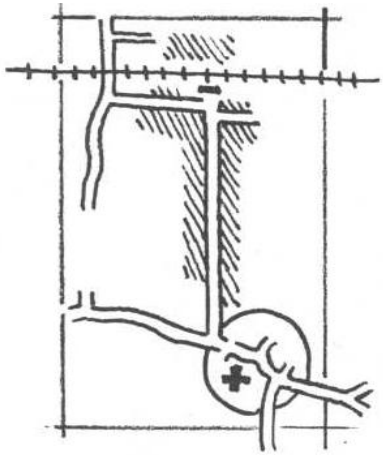
Det er således umiddelbart indlysende, at beliggenheden af de nye byer blev bestemt af det nye effektive transportmiddel jernbanen, der med sine landstationer åbnede landets indre op og spredte handelen til de egne, der hidtil havde ligget for langt fra kysternes havnebyer. Forudsætningen for deres udvikling var imidlertid medvirkende eller understøttende forhold.

Typen af stationsbyer

Der var en række af kombinationer, som jeg ikke vil komme nærmere ind på. Det har andre skrevet om meget bedre og med en dybere indsigt. Men betragt engang illustrationerne 1 - 4. De giver et indtryk af nogle af dem. Her er jernbanen kommet til, og et nyt byområde er etableret. Stationsbyen er opstået.

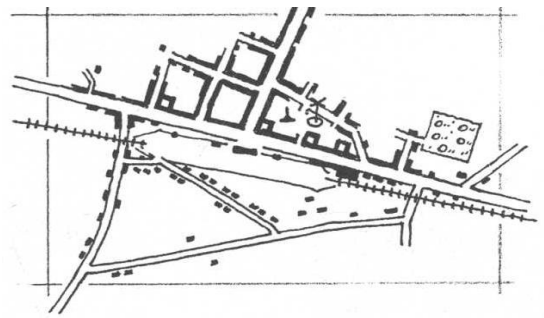


Stationsby, hvor vej og bane krydser hinanden



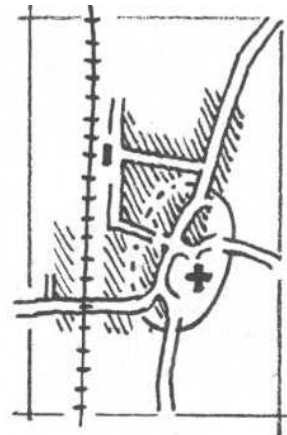
Stationsby med stationen et stykke fra landsbyen

Det bør erindres, at jernbanen etableredes som en moderne del af nationens infrastrukturudvikling, hvis udbygning også nødvendigjordes af andre forhold end behovet for transport af landbrugs- og industrivarer fra en landsby til en anden, eller fra en stationsby til en anden eller en købstad med havn for den sags skyld. Eftersom købstadsbegrebet kom før stationsbybegrebet tjener det vel som bevis på, at der eksisterede bymæssige strukturer, som havde behov for at blive bundet sammen af årsager som almindelig persontransport, postforsendelser og andre transportopgaver, som ikke nødvendigvis var rettet mod eksport eller produktion. Det vil på denne tid, som var lige før og efter skiftet mellem det 19. og 20. århundrede, sige en jernbaneinfrastruktur, der afløste hestevognen og dermed også postvognen, som de mulige transportmidler, når man selv, eller en sending varer, skulle rundt i landet. Og hastigheden



Stationsby, hvor vej og bane går parallelt

Illustrationer af Peter Dragsbo.



Stationsby med stationen tæt på landsbyen

for transporterne blev øget markant. Fra spadseretempo som er 6 km/t, og op til togets hastighed som vel på det tidspunkt kunne være helt op til 80-90 km/t for de hurtigste eksprestogs vedkommende på de mest udbyggede strækninger. Så det var bestemt nye tider.

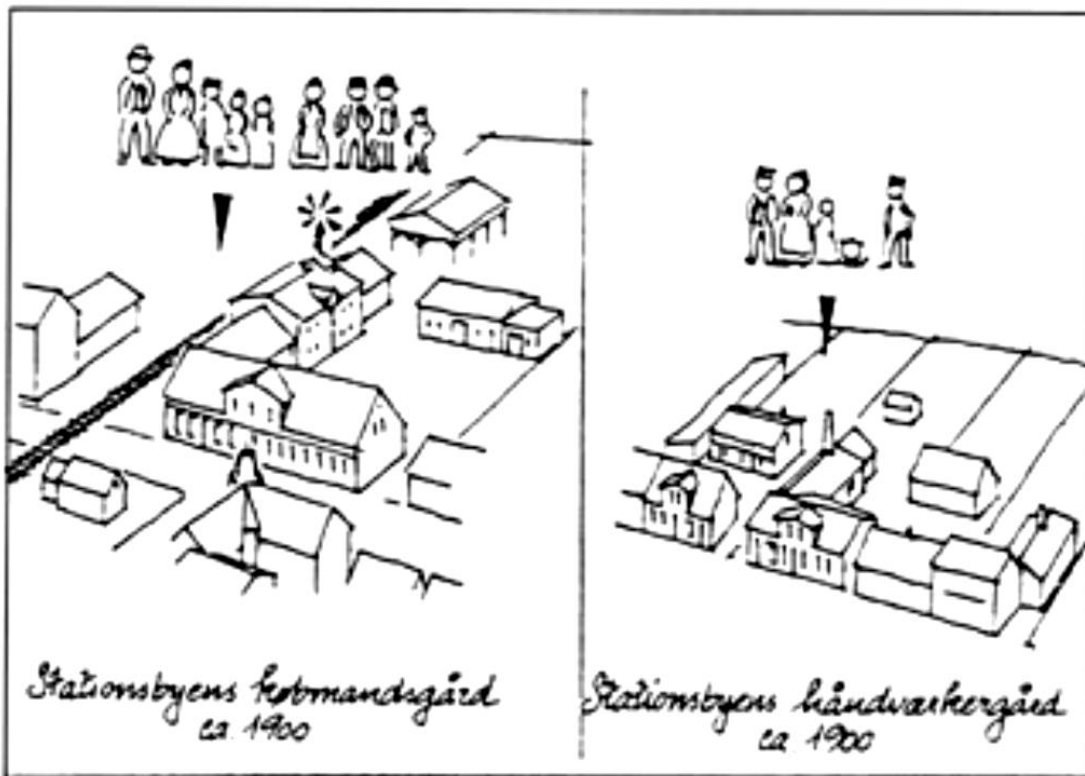


Illustration 5.

Stationsbyens købmandsgård ca. 1900

Stationsbyens håndværker-gård ca. 1900

Det tidlige udgangspunkt

Når man betragter den spæde start på en stationsby, nævner Peter Dragsbo to udgangspunkter omkring hvilke, byen etablerede sig, inden den formelt blev til en stationsby, se illustration 5. Det ene er købmandsgården, og det andet kunne være en håndværksgård. Omkring disse voksede byen til og ekspanderede. Så kom stationen til og yderligere et begreb gør sin entre, nemlig "multiplikatoreffekten", som betyder, at når der først var etableret en fast struktur, som eksempelvis en købmandsgård og en station, kom flere til med en vis lovmæssighed sikkerhed.

Købmandsgården gav arbejde til en smed, der kunne sko de heste de rejsende kom med, en skomager til at reparere sko, en kro til de overnattende eller blot sultne rejsende, og huse til dem der besluttede sig for at blive boende. Stedet var blevet et attraktivt sted at slå sig ned. Og så var der plads til en tømrer og en murer, der opstod krav om en kirke og skole. Så kom der måske en fabrik og lige pludselig kunne industrialiseringen holde sit indtog og byen vokse yderligere. På den måde kan man sige, at jernbanen var forudsætningen for industrialiseringen i byerne rundt omkring i landet og dermed med til at skubbe gang i egnsudviklingen flere steder i Danmark.

Måske kan man hastigt tilføje, at DSB i den proces dækkede de mest lukrative områder, hvor privatbanerne generelt set henvistes til udkants-Danmark, hvad det ikke hed dengang.

Handlen blomstrede, byggeriet kendte ingen grænser og en næsten eksplosionsagtig byudvikling var sat i gang. De blev samlingssteder for oplandets industrielle drift. Andelsmejerierne er eksempler herpå, møllerne og brødfabrikkerne vel også. Senere kom brugsforeningerne.

Hvad bestod den typiske stationsby så af?

Stationsbyen anno 1955

Dette spørgsmål vil jeg søge at besvare med to tegninger⁴, illustration 6 og 7, der på glimrende vis i deres skråtstillede perspektiv viser byens indhold:

Stationen ligger meget centralt med bebyggelse på alle sider. Læg mærke til, at købmandsgården stadig er en del af bykernen. Andelsmejeriet troner på en god adresse centralt placeret i forhold til jernbanen, der skal bringe kul til produktionen og forarbejdede varer hurtigt ud til forbrugerne, hvad enten disse var bosiddende i Danmark eller UK.

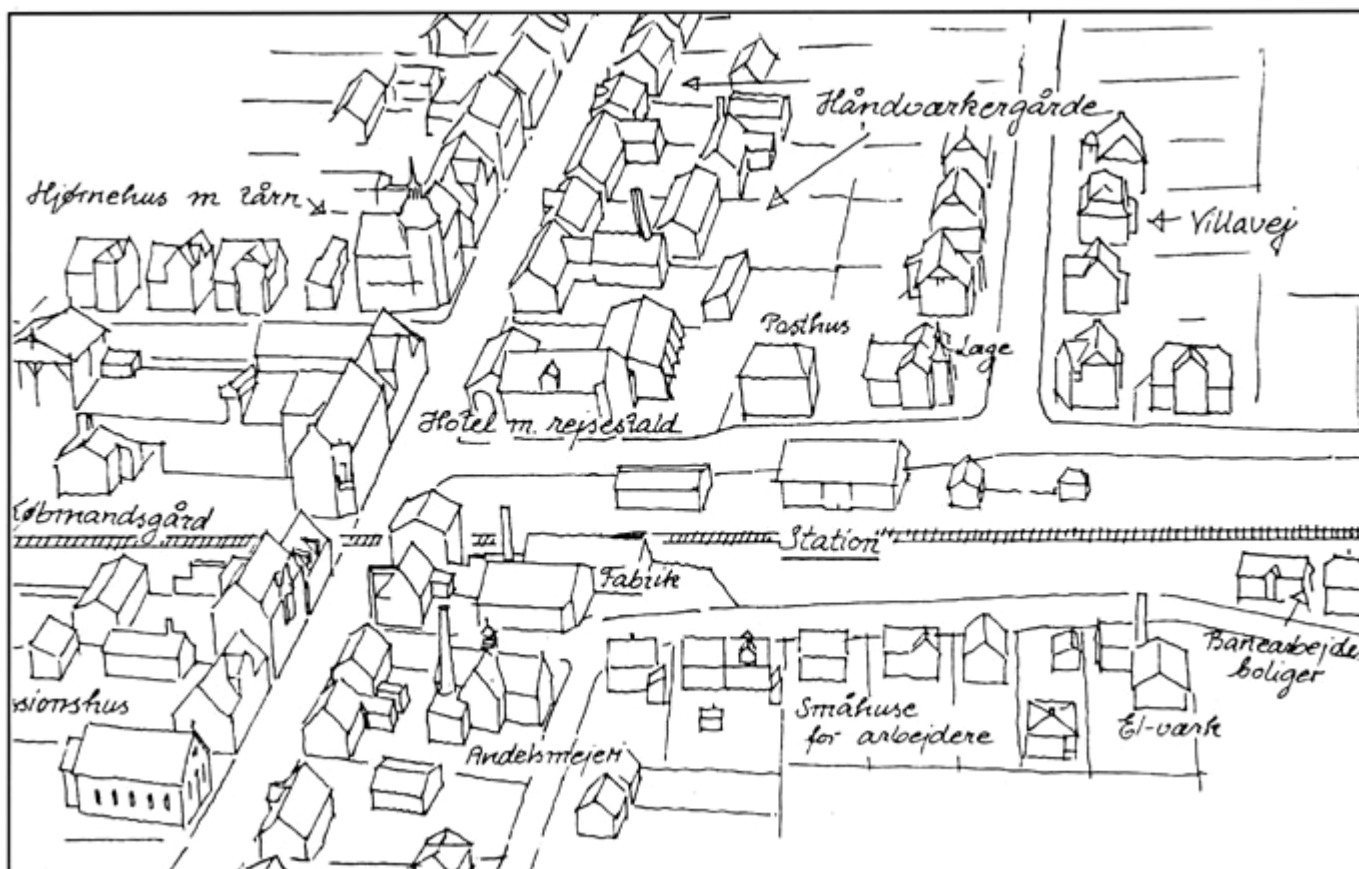
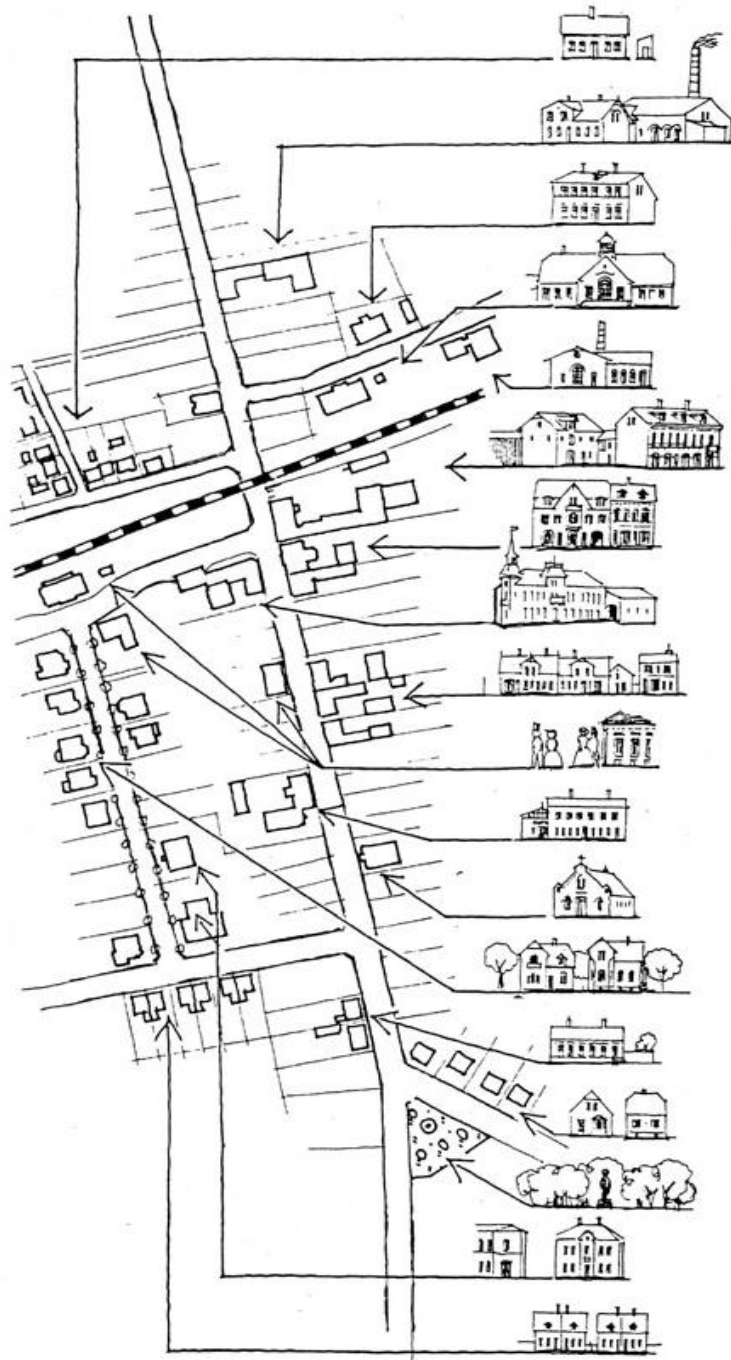


Illustration 6.

⁴ Udført af Museumsinspektør Peter Dragsbo i 1982.



Småhuse bag stationen. Begyndende kvarterdannelse.

Industri, groet frem af håndværk

Lejehus

Andelsmejeri

Fælles værker: El, gas, vand

Købmandsgård, patriarkalsk, flere funktioner

"Borgerlige" butiksejendomme efter 1900

Hotel

Håndværkergårdene

Borgerlige beboelser: Læge, apotek m.fl.

Højskole eller landbohjem

Missionshus

Villaer, villavej

"Gadehus" fra før 1900

Små "Bedre Byggeskik" huse fra efter 1920

Anlæg med statue

Teknisk skole, realskole m.fl.

Byggeforening eller lign.



Et herligt billede af den tidlige småindustri i en stationsby, som skemaet nedenfor sætter i et statistisk perspektiv.

Det var så stationsbyens arkitektoniske opbygning, men den skulle jo have noget at leve af. Der er allerede nævnt andelsmejeriet, som en bidragsyder af arbejdspladser. Alle kunne jo ikke være ansat ved landbruget. Der skulle jo mere til, hvis byen skulle undgå at stagnere. Her kunne man godt komme frem

til, at Danmark omkring 1955 havde hovedparten af sin industri placeret omkring de større byer, altså de kystnære købstæder. Men det var faktisk ikke tilfældet, hvad nedenstående oversigt fra Danmarks Statistik klart viser.

Virksomhederne i Danmarks stationsbyer i 1955				
Virksomhedstype	Stationsbyer	Landdistrikter	Andel i landdistrikter	(Ca.) Antal beskæftigede
Savskærerier, møbelfabrikker og anden træindustri	88	57	39,3 %	102.130
Maskinfabrikker og lignende	40	21	24,4 %	200.000
Cement- og betonvarefabrikker	16	10	38,5 %	24.500
Teglværker	14	10	41,7 %	17.400
Maltfabrikker	8	4	33,3 %	?
Ostefabrikker	6	6	50,0 %	30.000
Mostfabrikker	4	2	33,3 %	620
Konservesfabrikker	4	1	20,0 %	10.000
Cikorietørrerier (Kaffeerstatning)	2	0	100,0 %	500?
Fjerkræslagterier	3	1	25,0 %	?
Margarinefabrikker	4	0	100,0 %	2.659
Frugttørrerier	1	2	66,7 %	Meget få
Andre	42	14	25,0 %	?
I alt	232	128	64,4 %	Estimeret 400.000

Skema 1



Teglværket var ofte at finde i stationsbyen, her er det i Bred.

Foto.: John Jakobsen.

I skema 2 kan man så sammenholde dette med antallet af stationsbyer.

Udover at industrivirksomheder m.v. endnu i 1955 fortrinsvis var lagt i stationsbyerne, viser den også, hvilket er påfaldende, at omkring en tredjedel af virksomhederne lå i de egentlige landområder.

År:	1890	1906	1911	1916	1930	1935	1955
Stationsbyer:		18	123	316	328	324	327

Skema 2

Når så købmand og kro var på plads, kom mejeriet, og senere, når byen havde vokset sig lidt større og fået flere indbyggere, flyttede sparekassen til byen, eller byens handlende og håndværkere gik sammen om at oprette en lokal [bank](#). Kroen udviklede sig til et "jernbanehotel". Smedjen udviklede sig til en mindre maskinfabrik for fremstilling af landsbrugsmaskiner. Gaden blev brolagt, og en i byen oprettet borgerforening lod bygge et lokalt [elektricitetsværk](#), der blev opstillet gadebelysning. Der åbnede måske en privat [mellemsskole](#), en [realskole](#) eller andre uddannelses institutioner.



Andre slog sig også ned i stationsbyerne: Jordemoder, [distriktslæge](#), [dyrlæge](#), [apotek](#), [sygehus](#), postekspedition, [kirke](#), [præstegård](#), [skole](#)⁵.

Nu kunne det være interessant at se på, om arkitekturen i de forskellige stationsbyer var den

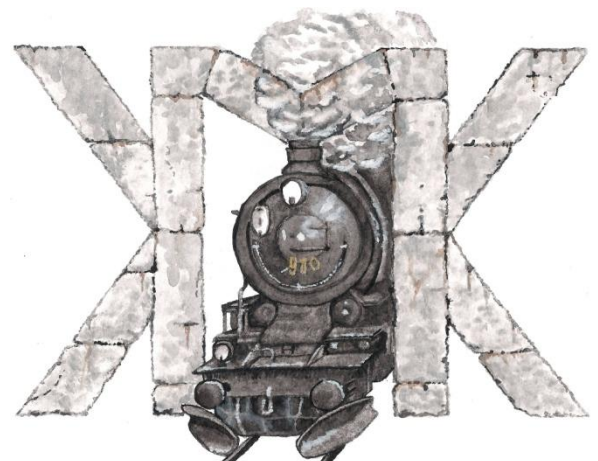
Den viser også, at de tidlige [stationsbyer](#) allerede fra begyndelsen fik kro, købmand og kornpakhús. Derimod ikke så ofte en læge, apotek, dyrlæge, postsamlingssted, [mølle](#), foruden en række håndværkere og handlende.

Efterhånden blev vejene omformet til bebyggede gader med fortove, og byen blev et sted, som man flyttede ind til for at bo i en by - landbrugets pensionister slog sig ned i byen og var ofte drivende kræfter ikke bare i foreningslivet, men også som investorer i det spirende næringsliv. I alt dette kom så, hvad jeg selv ofte bemærkede et Schous sæbehus og Tatol. De måtte med.



Arkitekturen

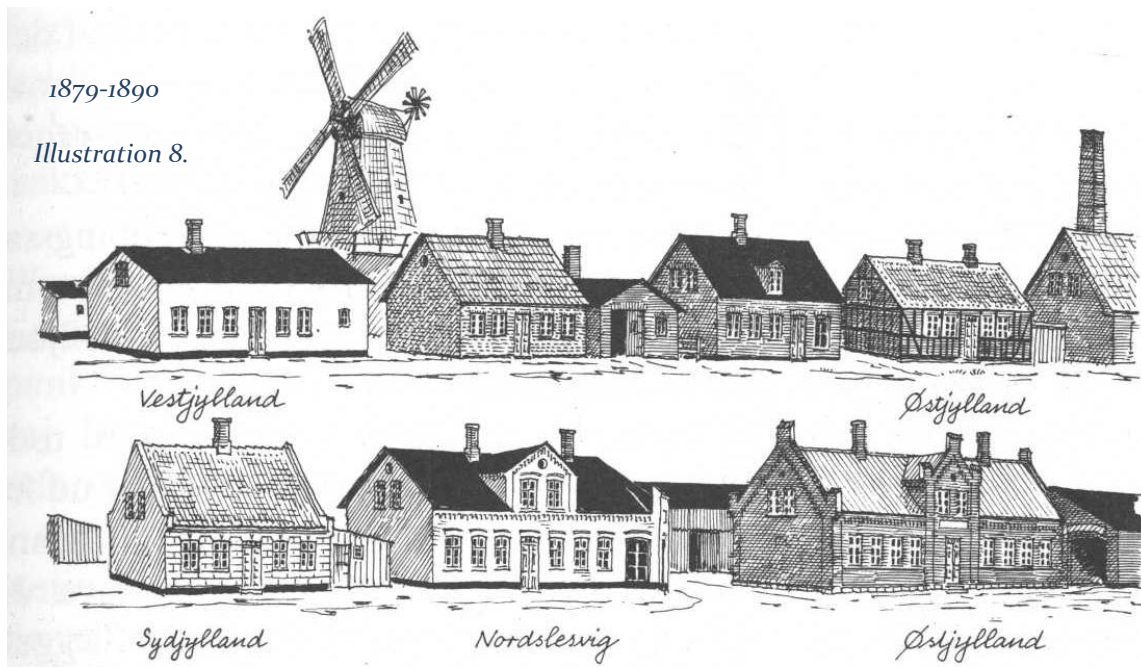
samme over hele landet, altså om huse så ens ud fra landsdel til landsdel. Uden at gå en arkitekt i bedene, vil jeg nøjes med at vise, at husene faktisk var en smule forskellige. Specielt, og vel slet ikke uventet, historien taget i betragtning, skilte Sønderjylland sig en smule ud dengang. Afsmitning fra det tyske kunne ses forskellige steder. Se illustration 8, 9 og 10 (Peter Dragsbo, 1982), der viser udviklingen fra 1870-1910.



⁵ Aage Aagesen: "Geografiske Studier over Jernbanerne i Danmark" (Kulturgeografiske Skrifter, bind 5, 1949),



Storegade i Bramming, ca. 1895. Her er vi endnu i pionerernes by – med de små huse på den bare mark.



Bemærk de lave og "simpelt" dekorerede vestjydske bygninger. Om det skyldtes dårligere økonomiske forudsætninger eller en særlig del af den vestjydske "godt-nok" karakter ved jeg ikke. Men, den dag i dag, når man kører gennem de vestjydske byer, aner man det skrabede look. Først når man når de fede østjydske jorder og byer fornemmer man, at her var der flere midler og vilje til dekoration og udsmykning. Og der er sikkert en hoben andre forklaringer. Se billedet nedenfor. Bramming i det midtvestjydske. Småt, men pænt uden at være prangende!

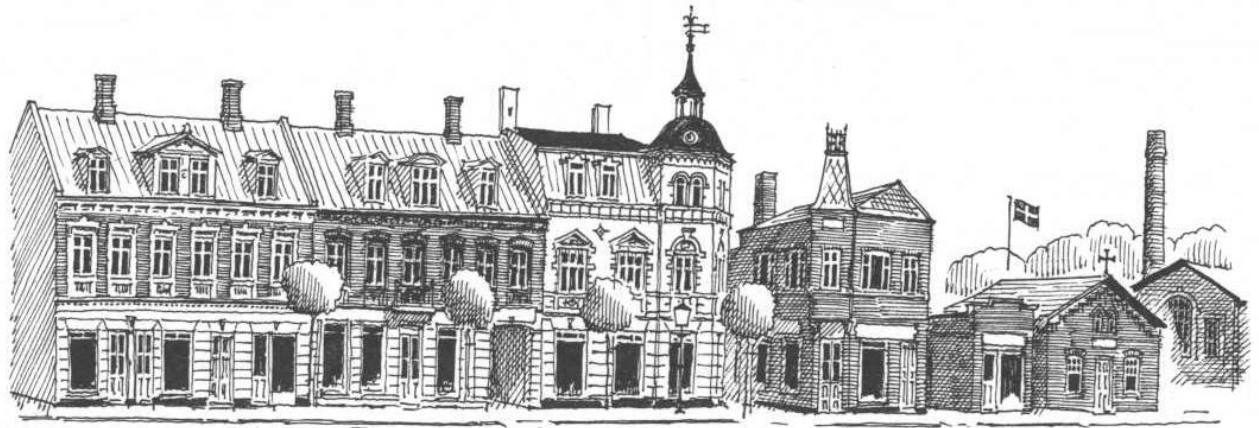
En smule statistik

I 1955 var der 4.448.401 indbyggere i Danmark. Heraf boede 960.319 indbyggere i hovedstadsområdet, 1.188.838 i provinsens større byer og resten 2.299.244 i landkommunerne. Lidt bredt sagt var det den del af

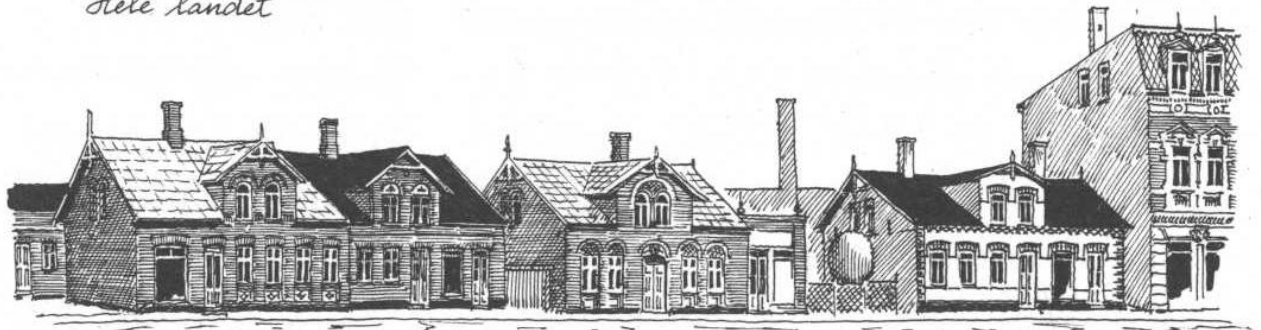
befolkningen, der befolkede de 327 stationsbyer, som nævnes i skema 2.

Dengang pendlede man ikke, man levede og døde i nabolaget. Børnene forblev i landsbyen og bosatte sig vel bare et par veje væk fra barndomshjemmet. Familiebåndene var stærkere dengang. Derfor kunne de små virksomheder, som tilsyneladende trivedes i så stort et antal som vist i skema 1, overleve. Noget senere ændrede den adfærd sig en del. Nok mere på Sjælland end i Jylland, hvor man stadig helst vil vælte ud af sengen og direkte ind på arbejdspladsen. Men, den pendlertrafik, der blev så almindelig affolkede stationsbyerne i dagtimerne.

På det tidspunkt var landets største stationsby Tåstrup med 7357 indbyggere og 2318 husstande. Nr. 2 var Glumsø med 5680 indbyggere og 1998 husstande. Mindst var V. Sottrup (ved Sønderborg) med 501/177.



Hele landet

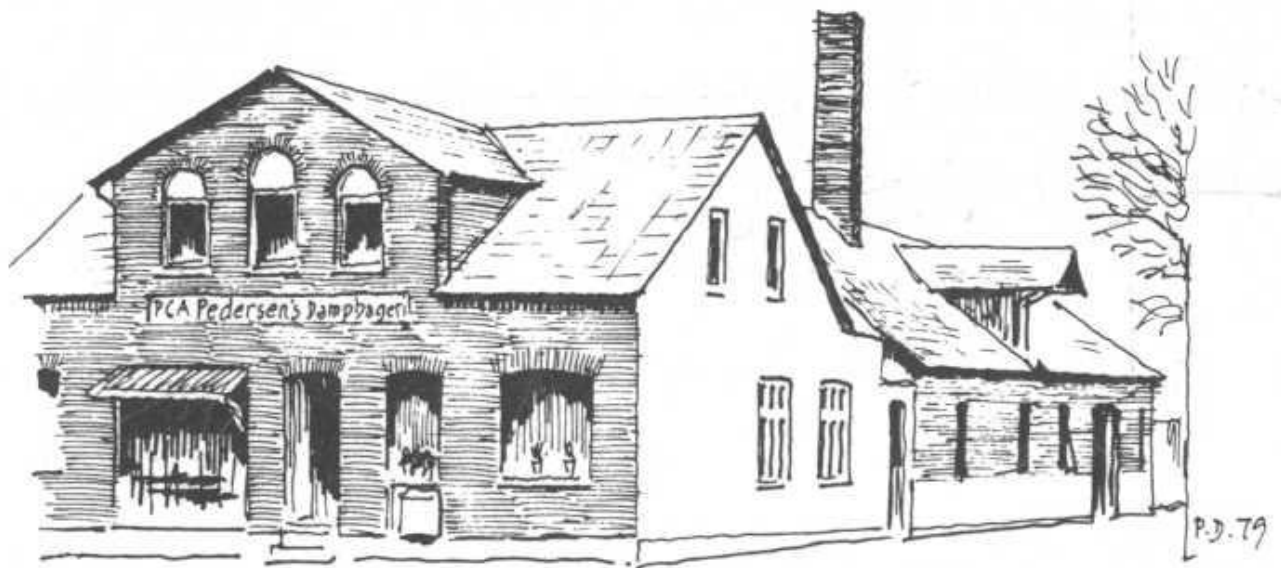


Tyland

Fyn

Nordslesvig

Illustration 9. 1890 - 1910



P. C. A. Pedersen's Dampbageri i Holsted stationsby, den typiske håndværker-gård, fra omkring 1890 -1900. Tegning.: P. D. 1979. Illustration 10.

Af de anførte indbyggere i Danmark havde 1.011.896 deres udkomme i landbruget, hvor industrien nu tegnede sig for 1.165.685 og altså antalmæssigt netop havde overhalet landbruget.

Skattemæssigt var landets dyreste amt, Ribe med en skatteprocent på hårrejsende 10 %. Billigst var der i Maribo, der kunne nøjes med at opkræve 3 %.

Sådan var der så meget dengang, da kongen hed Frederik og statsministeren hed H.C. Hansen (fra januar 55). Som generaldirektør for DSB blev Emil

Terkelsen afløst af P.E.N. Skov, som kom fra en stilling som chef for 2. distrikt i Århus. Den havde han ikke siddet længe i, siden han havde forladt generaldirektoratet. Vist under et år.

Konklusion

Danmark "voksede op" med stationsbyerne. Industrialiseringen skabte dem, og de promoverede industrialiseringen. En skøn symbiose.

Landbruget var aldrig blevet vort fremmeste eksporterhverv uden jernbanerne og stationsbyerne til at samle produkterne op og få dem afsendt. Fra den ene transportnode til den større i et tætmasket net, der blev lagt ud over landet. At der så efterhånden opstod lidt masker i nettet, fordi dele af det blev overhalet af andre midler, er en anden snak til en anden dag.

Nu vil nogen måske synes, at jeg er sluppet nemt om ved væsentlige delelementer i beskrivelsen af udviklingen. Ja, der kan endog være tale om mangler

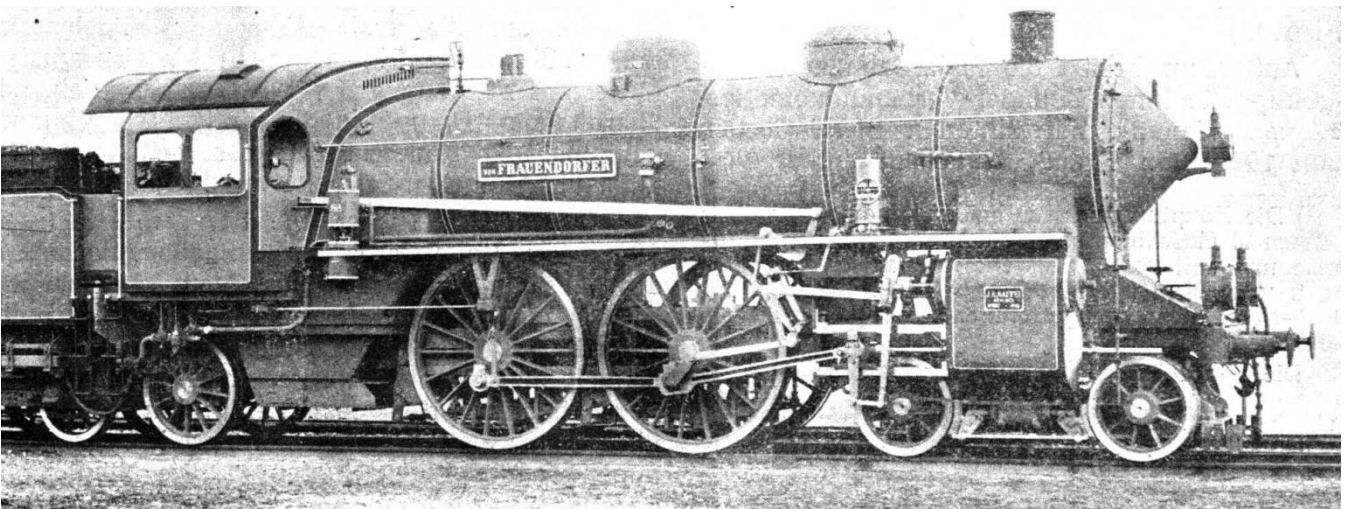
som en ægte stationsby-connoisseur vil mangle. Til dem vil jeg sige. Ja, men så læs i stedet skriftet "Stationsbyen – et historisk bymiljø" fra 1982 af Kim Clausen og Peter Dragsbo. Så får I det hele i fuld længde og dybde. Det kan anbefales!

Det er i øvrigt det skrift, som udgør det kildemæssige grundlag for dette indlæg.

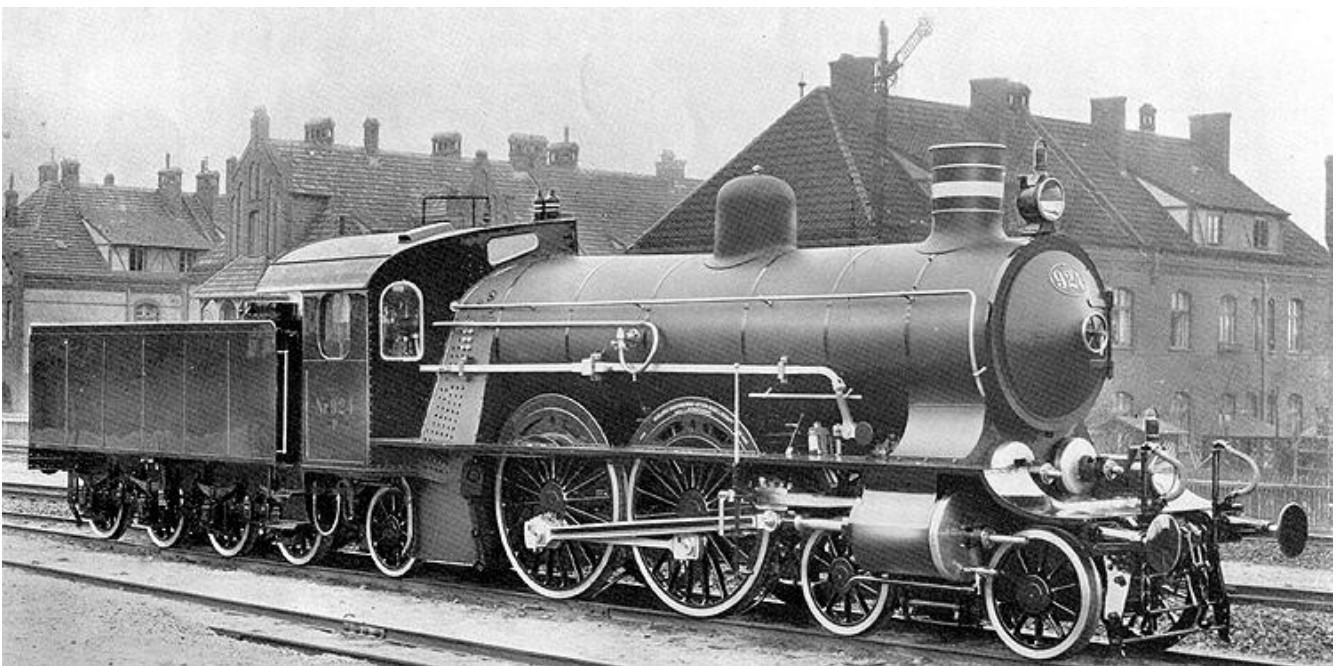
Med venlig hilsen

LT.

Noget for øjet



Lokomotivet "Von Fraundorfer" Bygget 1905 af J. A. Maffei. Var det inspiration for Busse da han konstruerede P maskinen?
Foto.: J. A. Maffei.



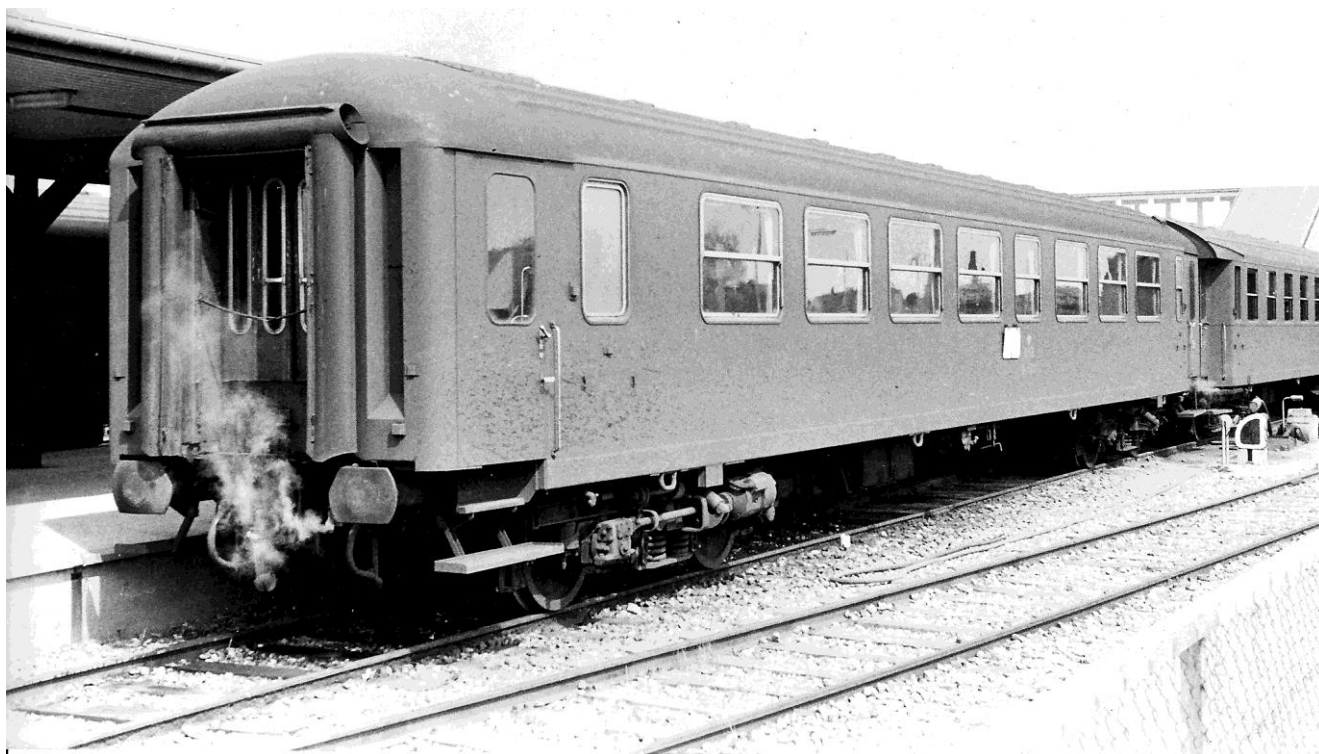
P 924 i Bruxelles 1910 på verdensudstillingen. den blev udstillet af Schwartzkopff fabrikken, der vandt en guldmedalje, maskinen er i den grad pudset og poleret, man kan se sporet spejle sig i højre forreste puffe.
Foto.: DSB.



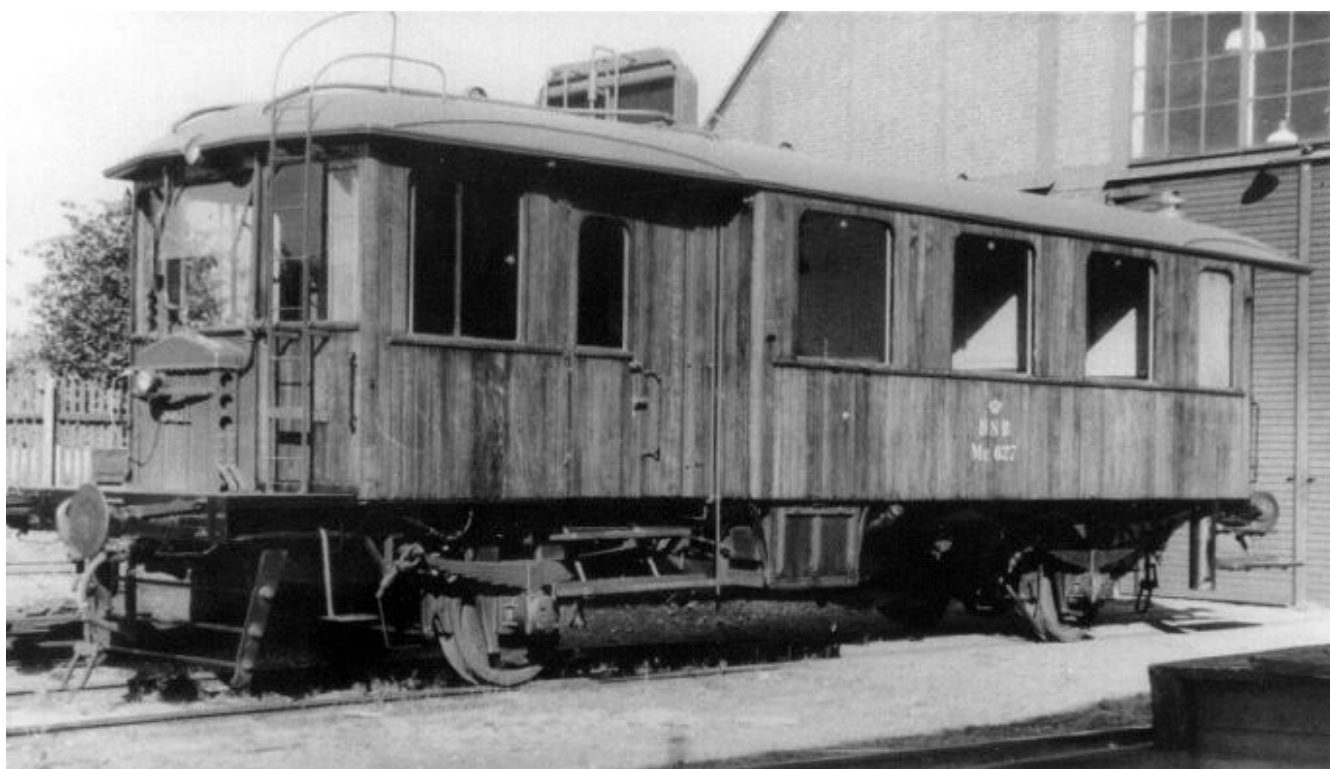
CRL 3827 i Odense, en af dem vi venter på i model, her med styreledningsdåser på gavlen, ud fra det jeg har set kan vi roligt glæde os. Ade / Hobby trade har virkelig lagt sig i selen. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



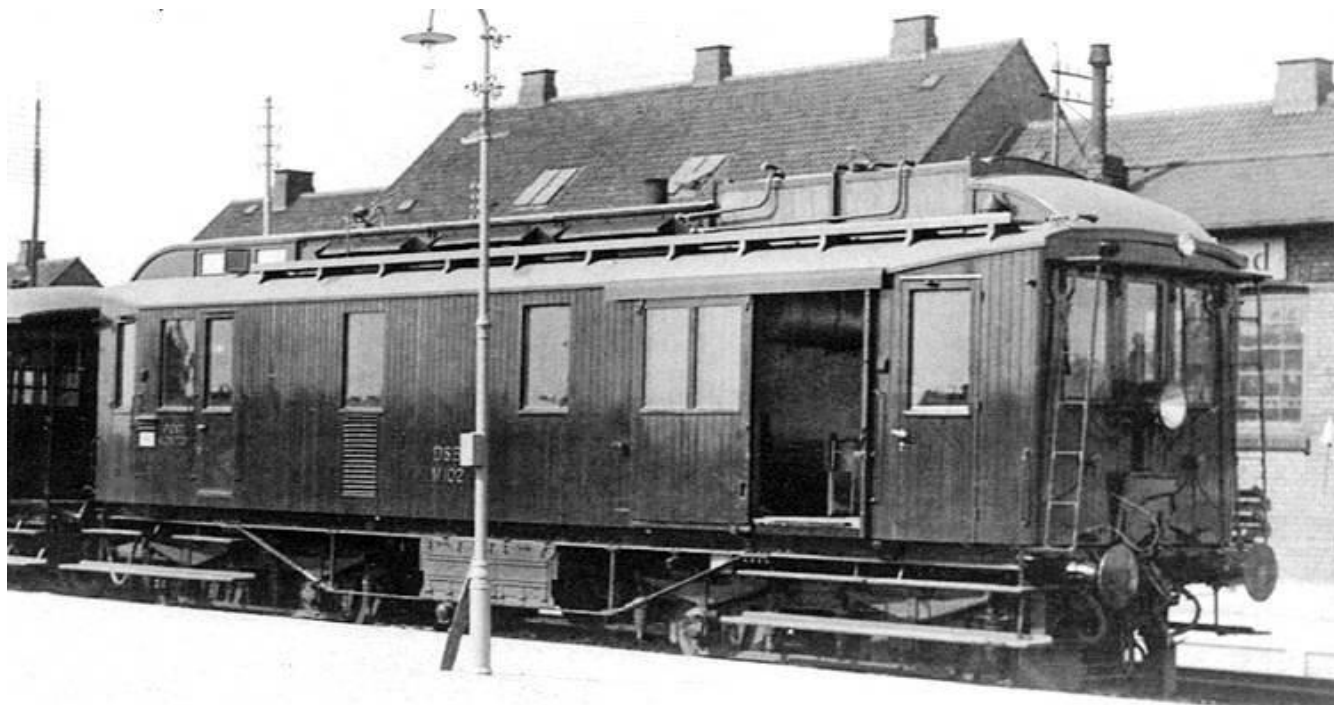
Et "ungdomsbillede" af F 446, vi venter på en ny model af bl.a. F 446. igen fra Ade / Hobby trade og igen er det sukkertøj til store drenge! Foto.: Frichs. Arkiv.: JMJK.



Vi kigger stadig på materiel, der er på vej, ifølge forlydender (det er ganske vist!) er BL vognen ved at være på trapperne, godt det samme for den er også ventet med længsel – det bliver spændende om Heljan endnu en gang kan overgå sig selv og CM vognene. Foto viser BL 1329 på Nyborg Færge i 1963. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Sidste modelforbillede er ME 627 på centralværkstedet (uden for lyntogsløftehallen) i 1941. Heljans model kommer i allernærmeste fremtid. Jeg glæder mig! Foto. DSB.



Øh – skrev jeg ikke sidste model forbillede? Det var nok en fejl! For Ade / Hobby trade / DWA (hvad hedder de egentlig) har jo meldt ud at de vil lave gammel MT – hvor mange ved hvordan en sådan kasse ser ud? Jeg har et Scandia foto fra 1927, der viser MT 102 på prøvekørsel, jeg ved at der er taget flere fotoer fra denne tur, dem har jeg desværre ikke. MT lokomotiverne (6 stk.) fik ikke nogen lang karriere som lokomotiv, en brændte i 1936 og resten blev hensat i 1941 og udrangeret i 1943, i 1944 blev de alle ombygget til hjælpevogne – den karriere blev til gengæld lang. Arkiv.: JMJK.



Og jo – der er jo også lige noget med en H maskine fra Heljan, stadig langt ude i fremtiden, dog er vi nok nogen der allerede glæder os!! Den "store" H maskine H^{II}. Her er det H 783 på Frichs område i 1941. endnu uden røgplader. Foto.: Frichs.



*KMK Læserservice
Præsenterer.:*

Side 18.

Modellen

Endelig - langt om længe, har jeg fået indrettet mit arbejdsbord så der kan skrives, forskes, spilles (!?!), drømmes, læse forums og sidst men absolut ikke mindst, der kan bygges modeller, det er noget jeg virkelig har glædet mig til og nu - nu er jeg endelig kommet i gang. Jo, håndlaget er lidt rustent og rutinerne skal der graves noget efter - men man kommer hurtigt efter det. For eksempel har jeg allerede fuldstændig styr på disciplinerne i rollen som "gulvmand" og jeg har også gen-lært hvorfor det er så vigtigt at påføre Cyanolit lim med en spids tynd genstand (og ikke direkte fra tuben!) Så jo! jeg er en glad mand.

Jeg har jo et "par" projekter liggende i skuffer, skabe og kasser, så der er nok at tage fat på. To ting er

stillet frem på arbejdsbordet, P maskinen, som nogen måske husker fra en aldrig færdiggjort artikel og min yndlingsfiskevogn ZF 500 002. den er så skøn og den har været under bygning i de sidste 25 år, jeg har besluttet at nu skal den gøres færdig, derefter er det P maskinens tur. Det er lidt problematisk sådan at bygge videre på noget der er startet for så længe siden, modelteknisk set er den jo håbløst forældet. Liliput (HD) undervognen, har for eksempel ingen kortkoblingskinematik og detaljerne virker da også noget grove, efter moden overvejelse besluttede jeg at der måtte gøres noget ved den, kortkoblingskinematik er et must, ligeså nye lejer, fjedre med ophæng og bremsetøj. Det er da noget der pynter på den lidt grove undervogn, det var ikke lige helt nemt at få tilpasset de korrekte danske fjedre og lejer til undervognen. Liliput undervognen er grundlæggende for kraftigt dimensioneret, derfor har man på meget snedig vis lagt tingene ind i hinanden, det betyder at man ikke straks opdager, at tingene er for kraftige. Det gav mig lidt hovedbrud at få anbragt de nye dele, de kunne jo ikke dele den til rådighed værende plads med eksempelvis akselgaflerne, så også jeg har måttet snyde lidt. En anden uforudset udfordring, var at da jeg fjernede de gamle lejer fra akselgaflerne, fjernede jeg også pinollejet for hjulene, det blev klaret med de mindste messing pinoler fra Markits, det var bare et pillearbejde at få dem anbragt rigtigt, så hjulene kunne køre frit og let.



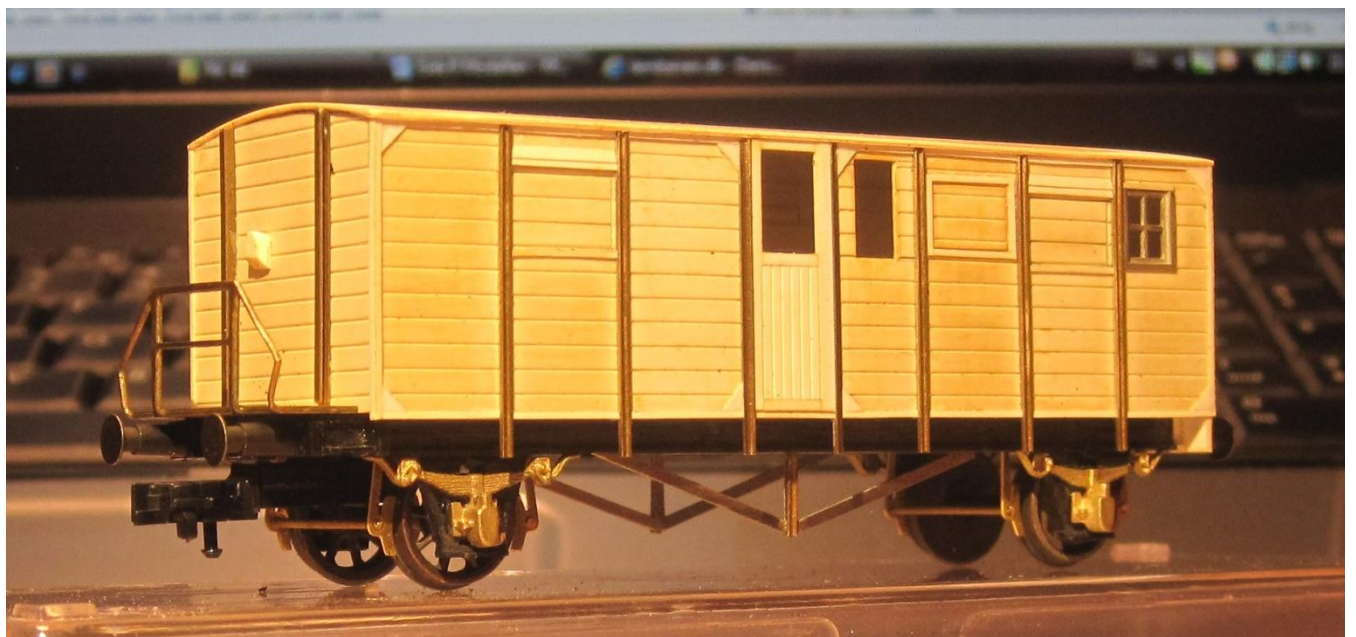
*ZF 500 002 i næsten færdig stand, det har den så været i en del år!! Det er Mk. II. udgaven af denne vogn, Mk. I. udgaven har været færdig i mange år og står på udstilling, inde i Bjørn Schultz forretning **På Sporet**. Billedet viser vognen før jeg begyndte at hærge den og undervognens kraftige detaljer ses med al uønskelig tydelighed.*

Foto.: Knivkastervej Pixel Service.



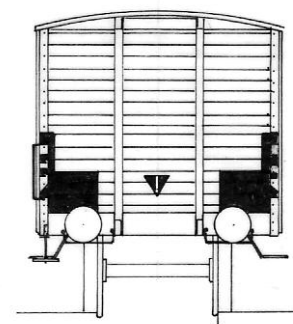
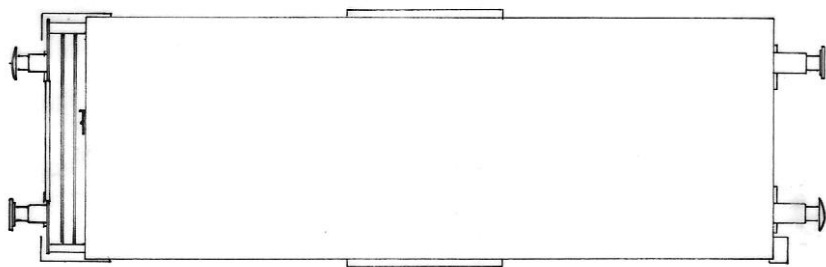
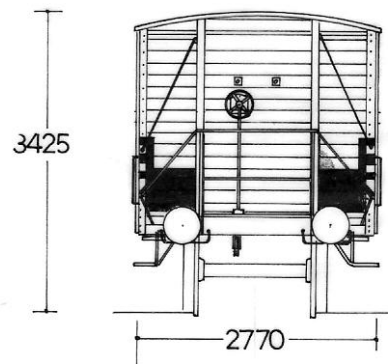
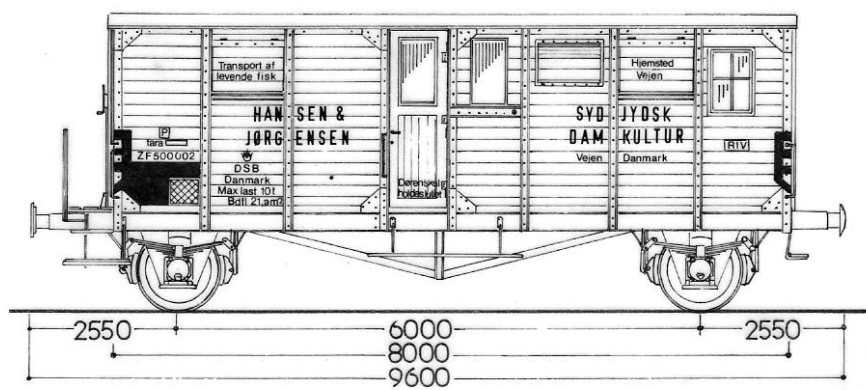
Et enkelt foto er alt hvad der har kunnet opdrives, på 30 år, af ZF 500 002. Heldigvis er det et godt og tydeligt billede, ud fra det og tegninger af G 02 vognen, er det lykket Henning at tegne vognen meget korrekt, dog skal man huske at det er en rekonstruktion, da der ikke findes (så vidt jeg ved) en tegning, specifikt af vognen. Jeg har brugt tegning og foto til bygning af vognen, jeg ved for eksempel ikke om den anden side er identisk med den vi kan se – det er der så heller ikke andre, der ved noget om. Jeg har vedtaget med mig selv, at det er den og vognsidernes udstyr er placeret asymmetrisk. Aarhus 1955.

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



Her har jeg så maltrakteret den gamle Liliput undervogn "lidt". Jeg har nu lært at Cyanolitlim, absolut intet har at gøre i en kortkoblingskinematikmekanik, derfor er der kun kortkobling i den ene ende – endnu! Lejer og fjedre er danske, fra Perl Modeller – lavet til OKTs byggesæt af PJ og PC vogne, de nye bremseklodser og hængere kommer samme sted fra. Nu mangler der bare trin (og en enkelt kortkobling!) på undervognen. Bemærk lige de meget fine RP 25 hjul, hvoraf det ene er et egerhjul (skulle være et stjernehjul).

Foto.: Knivkastervej Pixel Service.



1:87 tegning af ZF 500 002. I ombygget stand, gældende 1950 - 1955.

Tegner.: Henning Orłowicz.



Egentlig havde jeg regnet med at vognen skulle blive færdig(!) inden dette nummer kom på gaden, men som altid, er der kommet så meget andet i vejen. Vigtigste årsag er at jeg endnu ikke har fået købt en ordentlig sprøjtepistol og kompressor, der mangler stadig seddelholder, nogle trin og håndtag – man skal dog være meget opmærksom på om især håndtag kommer i konflikt med påskriften – derfor er håndtagene på hjørnerne ikke monterede, hullerne er borede og når vognen engang er malet og har fået påskriften vil de blive monteret. Foto.: Knivkastervej Pixel Service.

Jeg kan ikke rigtig finde detaljer som lastveksel, G/P omstiller og udligningstræk på foto og jeg har ingen ide om hvor på undervognen disse detaljer var monterede – lidt ærgerligt, for jeg vil gerne have dem med, man kan selvfølgelig bare vedtage at det sad på den og den måde og det kan da nemt blive enden på

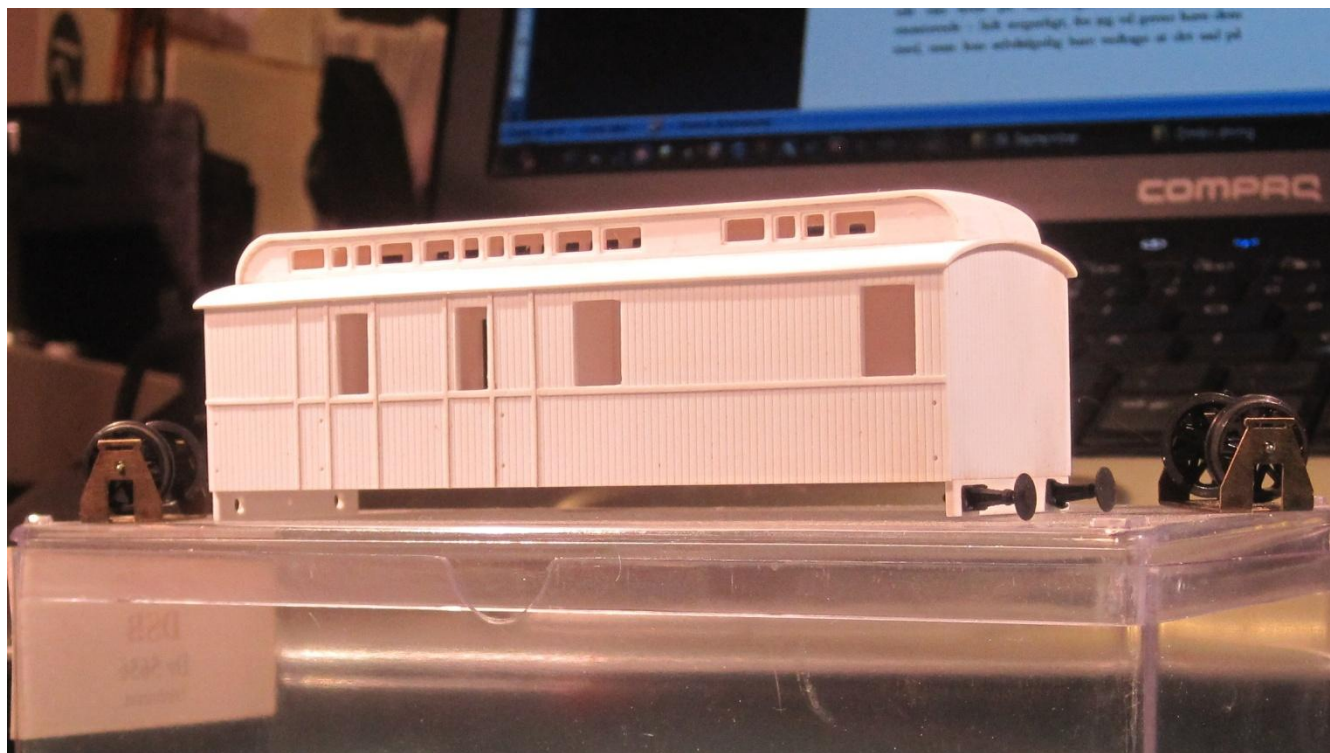
den historie. Når den engang bliver færdig, vil jeg selvfølgelig vise resultatet.

De der kender mig og mine byggevaner vil vide at jeg altid har gang i mere end en ting, i øjeblikket står der 6 æsker på arbejdsbordet, med følgende indhold.: førnævnte ZF fisketransportvogn, 3 Tikøb byggesæt,

litra DQ (2 akslede Postvogne), 1 litra DA (kort bogie postvogn) også fra Tikøb, 1 Litra DP (2 akslet postvogn) fra Banetjenesten og så lige den evige P maskine. Der bliver puslet lidt med det hele en gang i mellem, i de sidste 2 mdr. har min fritid været brugt på ombygning af den halve første sal i vores gamle hus, så der har været lidt stille på arbejdsbordet i den periode.

Da jeg fik gravet mig ned i de flyttekasser der indeholdt mine "talrige" skuffeprojekter, stødte jeg på et byggesæt af en 2 akslet postvogn med tagrytter, litra DP, en skøn vogn – lidt længere end en DQ/DO og lidt kortere end en DR. Byggesættet er købt på Trinbrættet i Aarhus, dengang Mads stod ved roret. Det blev nu slået an, selve vognkassen er meget fint fræset i rillet Card, der er meget lidt efter bearbejdning og det gik fint indtil der skulle limes forstærkningsliste og dørmarkeringer på vognsiden, jeg kunne simpelthen ikke få det til at passe – vinduerne ville ikke sidde rigtigt hvis jeg limede

dørmarkeringerne på der hvor de skulle være – stor mystik, indtil det gik op for mig at vinduerne var for smalle. Da de var bragt på korrekte mål, passede dørmarkeringerne perfekt! Naah jeg skal ikke være den der brokker sig over en smutter – for da jeg skulle lave tag og tagrytter, ja så lykkedes det mig selvfølgelig at fjumre tilpas nok, til at tagrytteren blev noget for bred. Ved et nærmere eftersyn viste det sig at taget minsandten også var ca. 1,5 mm. for bredt. (der var nok stadig lidt rust, på de gamle færdigheder) Det endte med at taget blev savet igennem på langs, nu passer taget i bredden meeeeen tagrytteren er stadig lidt bred over skulderen – så kan jeg lære at måle efter, kan jeg! Byggesættet indeholder det grundlæggende interiør, det er samtidig afstivning af vognkassen, en god ide selvom delene lider lidt under kraftig materialetykkelse, med lidt maling vil det absolut løfte standarden på den færdige vogn.



Så langt er jeg nået med DP vognen, byggesættet er leveret uden undervogn og diverse løsdele. Jeg har valgt at anvende svenske Perl åbne akselgafler med lange personvognsfjedre og dejlige stjernehjul, puffer er fra Weinert. Jeg vakler lidt imellem at lave vangerne i messing profiler eller lime dem op i plaststrips – jeg finder jo nok ud af det!

I kasserne fandt jeg også hele 3 DQ byggesæt, fra Tikøb. Disse byggesæt er komplette, det vil sige at de indeholder alt hvad der nødvendigt for at kunne bygge en komplet vogn, nåh-ja man skal altså selv komme med koblinger og en spand maling. Denne type byggesæt udmærker sig ved at vognkassen er støbt og dermed i princippet færdig, det er dog en overordentlig god ide at være omhyggelig afrensning af støbegrater m.m. At vognkassen er færdigsamlet, betyder ikke at man ikke kan gøre noget ved den, ofte er der små huller efter luftblærer, disse kan man

forsigtig spartle ud og slibe, hvis man er så heldig at have gode foto, vil man altid kunne tilføje ekstra detaljer. Man kan også vælge at udskifte nogle af de medfølgende løsdele, jeg har f.eks. fravalgt de i hvidmetal støbte kurvpudder, på grund af hvidmetallets ringe brudstyrke og jo, så er Weinerts kurvpudder suverænt flotte. Ligeledes er de vedlagte pladehjul udskiftet med Perl stjernehjul i RP 25 profil. Akselgaflerne, der er pænt støbt, sammen med vangerne, er blevet boret op i pinollejet, så de lige akkurat kunne rumme de mindste messing pinoler

fra Markits, det giver væsentlig bedre løbeegenskaber og en meget højere slidstyrke end et pinolleje i hvidmetal. Hjulakslerne blev spændt op i en miniboremaskine og med en fil blev de ændret til pinoltappe (før var det tapleje aksler) og kortet ned så længden på akslen passede. Jeg er lidt loren ved at akselgaffler, fjedre, lejer og vanger er støbt i

hvidmetal, trods megen umage er det overordentligt vanskeligt at sikre en korrekt afstand mellem pinollejerne, hvilket kan betyde at akslen enten går for stramt eller også falder hjulsættet ud – så også her overvejes der et bedre alternativ, til de to sidste vogne.



DQ vognens nuværende status, endnu mangler der alskens detaljer og en affpudsning af vognkassen – det kommer alt sammen.

Ud & Se..

På Hobbymesse i Leipzig

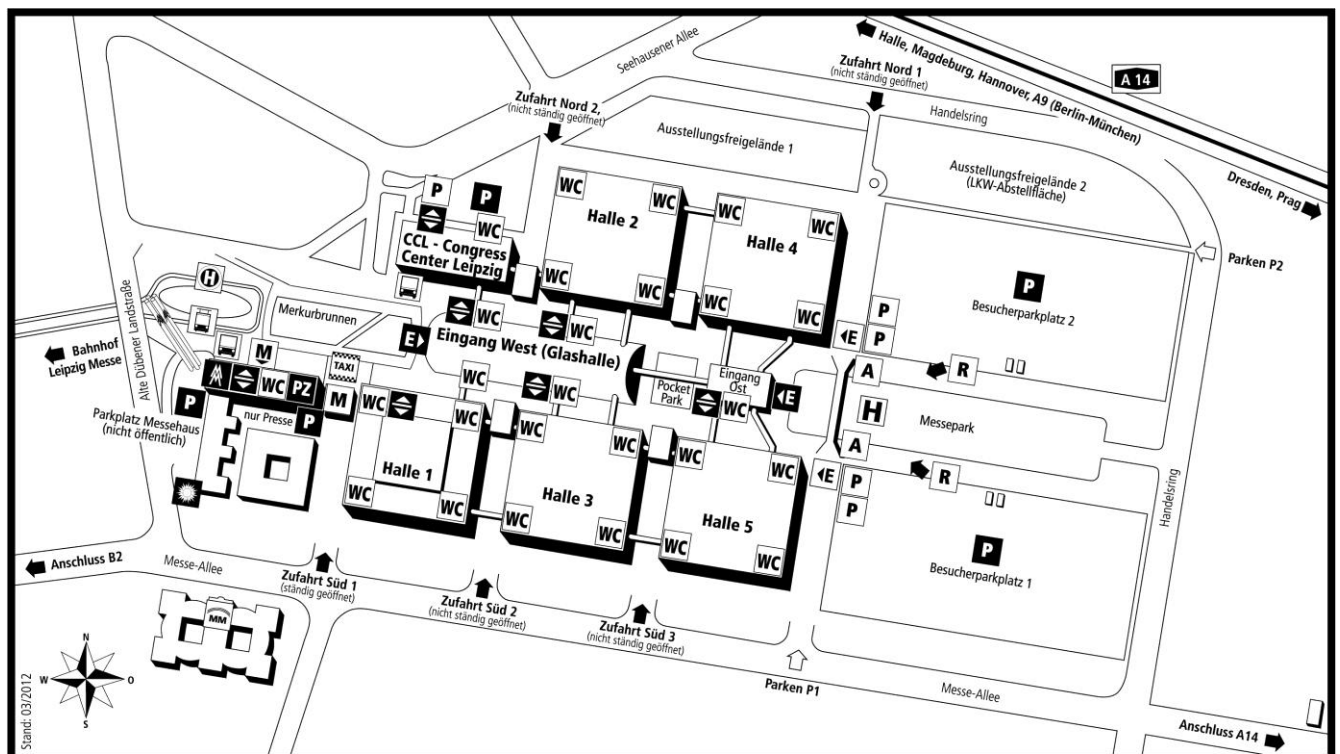
Fredag d. 05.10. 2012. klokken 0815 blev startnøglen på den gamle "Volle" vredet, så gik det over stok og sten mod Leipzig, en tur på 725 km. Forventet ankomst, uden pauser, 1445, (ifølge frk. Garmin) det vil sige + 1 time til pauser (en for hver 200 km, á 20 min.) Halvvejs over Fyn nåede jeg lige at sige til fru "det er dejligt det ikke regner", så stod det ned i stænger! Det gjorde det indtil 150 km fra Leipzig. (~~strøget af censuren~~) Frk. Garmin er helt ny, vældig fin og smart, hun ved f.eks. hvor der er stau (kø) minsandten om ikke hun absolut skulle blære sig med at fortælle at det var en solid en af slagsen, nede ved Elbtunnel, men bare rolig i løbet at splitsekund havde hun en alternativ rute i godteposen – naive som vi var, nappede vi den. I fin stil kørte vi ind gennem centrum af Hamburg, der var meget trafik og så skete det. Den alternative rute var aldeles spærret, den før så kloge frk. Garmin ville kun den alternative

vej. Omsider lykkedes det få madammen til at vise den oprindelige rute, det betød desværre at vi kom tilbage til vores lille hyggelige kø, på den forkerte side af Elbtunnellen, Da vi omsider så dagslyset på den anden side – var det 4 timer siden, vi ramte køen! Ankomst til hotellet 1920!!!

Næste dag stod vi klar ved de enorme haller, da de åbnede kl. 1000, jeg skulle i hal 3. og fru i hal 2. 2 timer på egen hånd og så mødes til frokost, herefter var der igen 2 timer til pjat. Fik jeg set det hele? Nej! Mine fødder gav simpelthen op før øjnene. For mig var det noget af en overraskelse at skala N og TT er blevet så stort i Tyskland, eller i hvert fald i den del af landet, der var mange klubber og langt de fleste var enten i skala TT eller N, der var flere forhandlere der kun havde en størrelse – utroligt. De store fabrikker Roco, Fleischmann, Märklin, Trix, Hornby med Rivarossi, Lima og Jouef. Bachmann med Liliput og de lidt mindre som, L. S. Models, Brawa, Tillig og mange flere som jeg nok har glemt, havde fine stande og viste deres nyeste ting frem, Jeg skimmede standene igennem og fotograferede det jeg fandt interessant, desværre er de fleste fotoer blevet for ringe, til at kunne bringes her.



Indgang Øst, Vores indgang, der var også en indgang Vest, den var bare meget større! Man bemærker straks de professionelle messegængere, de havde alle en "varerollator" med sig, ikke så meget til varer, men kataloger! Tryksagsbunken voksede med foruroligende hast og de vejer godt til, selvom man altid fik en "tütte" (pose) blev det hurtigt ubehageligt at bære på dem.



- | | | | |
|-------------------------------------|----------------------------------|--|--|
| Messehaus | Polizei | WC Behindertengerechte Toiletten | Taxihalteplazt |
| M Konferenzr ume: -1 Ebene, 0 Ebene | Hubschrauberlandeplatz | E Behindertengerechte Aufz ge | Haltestelle Linie 16 |
| PZ Pressezentrum | P Parkpl tze | A Behindertengerechte Schr gaufz ge | S Stra enbahn |
| E Eing nge, nicht st ndig ge ffnet | P Behindertengerechte Parkpl tze | R Behindertengerechte Rampen ($\leq 2^\circ / B: 155 \text{ cm}$) | MM MaxicoM (Euro-Asia Business Center) |

Oversigt messehallerne, som sagt var det meste af hal 3 fyldt med modeltog. De  vrige haller var der alt inden for hobby og leget j, til fruens store fortrydelse var der stort set intet inden for Dukkehus verdenen, egentlig underligt for det er lige s  stor en hobby, som modeltog – bare mest for t ser!!



Her er vi så kommet ind i den store glashal, der er 243 meter ned til den anden ende (indgang Vest) og 40 meter til hver side. Min hal ligger til venstre og fruens til højre. Klokken er et par minutter i 1000 og om lidt bryder helvede løs! Som man kan se er der stoppet med mennesker og når man kiggede ned, fik man øje på en etage med endnu større gulvflade, der var rigtig mange mennesker.

Mit første mål, var at finde Epoke Modeller, på snedigste vis sneg jeg mig ind på Per og fru, sagde

noget og trykkede på fotomaskinen – operationen lykkedes –



Fru & Hr EpokeModeller, vantroen lyser ud af øjnene! Det gik dog hurtigt over for der var nok at lave, godt at tyskerne også har øje for deres gode varer.

Jeg faldt fuldstændigt for de nye fjedre og lejer, til både gods og personvogne, de er meget fint støbt i hvidmetal og nærmest uundværlige når det gælder bygning /ombygning af / til danske person og

godsvogne, man kan så håbe at Per også får lavet de lidt kortere fjedre (end, personvogns fjedrene) til de toakslede postvogne. Jeg købte en af hver med hjem.



Der var hele tiden masser af kunder i foretagendet, folks købelyst fejlede så vidt jeg kunne bedømme overhovedet ingenting.



Indrømmet, det kan virke lidt søgt at tage hele vejen ned til Leipzig for at købe fjedre og lejer af Epoke Modeller – den skarpe iagttagelse vil dog straks opdage at de endnu ikke (i skrivende stund) er på firmaets onlineshop.

Hobby trade / Ade havde minsandten også en stand, det var ikke det store udvalg man fik at se, jeg havde nok forventet at kunne svælge lidt i de superlækre Ade personvogne – men nej, ikke en eneste! Nåh, af dansk interesse, var der da lidt "gammelt" nyt, F 446 stod i glasmontren, den lignede en færdig model og skruede bestemt ikke mine forventninger ned!

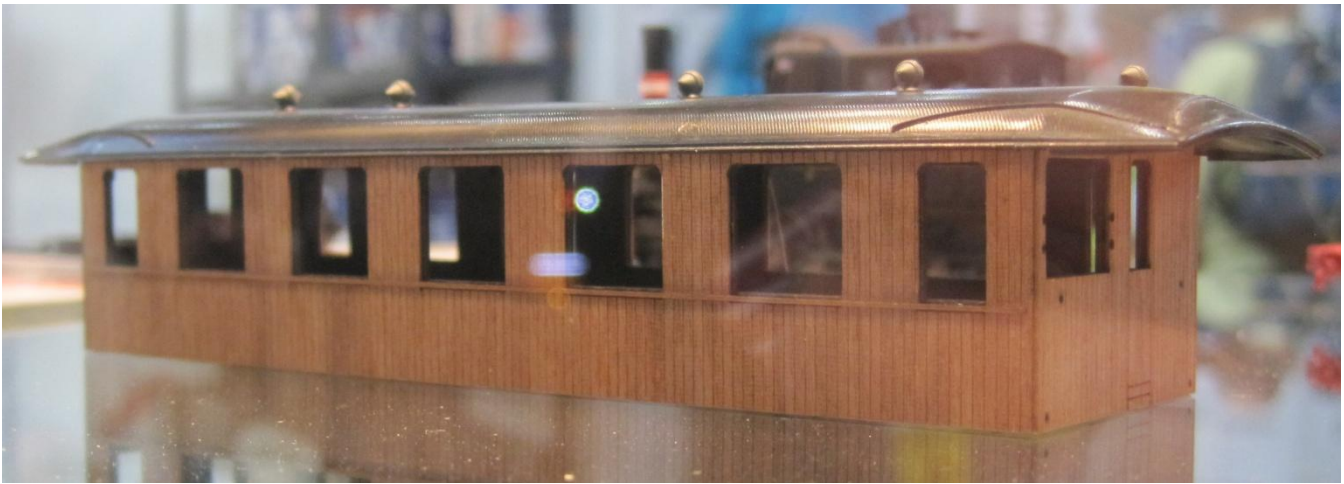


En fin lille sag, er hvad F 446 er, desværre skjult bag glas og lysforholdene gjorde det stort set umuligt at fotografere ting bag glas.

En anden "ting" der er ventet med stor længsel er deres serie af CR vogne, ved siden af F maskinen stod der en næsten færdig udgave af en CRS og hvilken model! Der er absolut strammet op på kravene til udseende og detaljer, jeg kunne fristes til at påstå at Heljans niveau er tæt på at blive slået! Desværre er billedet ikke meget bedre end det af F maskinen. FC vognen i ægte træ optrådte nu med tag, men uden undervogn, der tegner også til at blive fantastisk flot.



En næsten færdig CRS vogn, jeg håber man kan se lidt af de flotte detaljer, bl.a. ser det ud til at rillerne er knap så dybe i prægingen – det pynter! Her er også noget at glæde sig til.

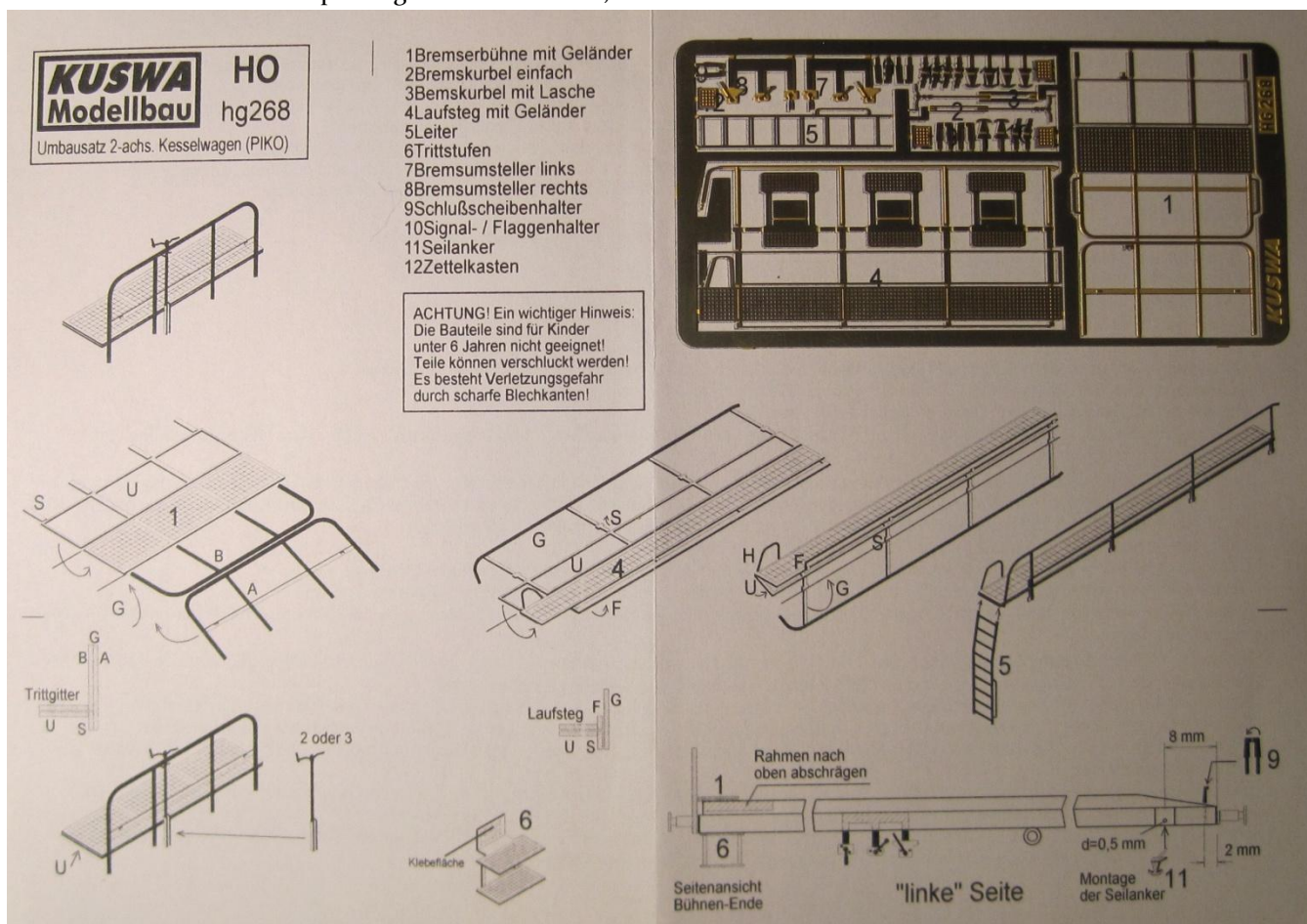


FC vognkasse med tag men uden undervogn og (glas) vinduer endnu, nok et lovende projekt.



Auhagen, et af de gamle østtyske mærker der har gjort det rigtig godt, et område de har "dyrket" en del, er fabrikker. Hvem husker ikke farvefabrikken "IG Farben" for snart nogen år siden, med en fin port til sidesporet? I dag er konceptet blevet udvidet kraftigt og hedder "Baukastensystem" Systemet består af nogle grundelementer Fabriksport, Fabrikshal, Produktionsbygning, kedelhus med skorsten. Hertil kommer en anseelig mængde vægmoduler og indbygningsmoduler, med og uden døre, vinduer i alle afskyninger, således at man forholdsvis let kan lave netop sin egen drømmefabrik,

endelig en mængde eksterne dele skorstene, ventiler skure rør og meget andet. Det bedste ved det hele er at bygningsarkitekturen, med få midler kan fordanskes og dermed anvendes på et dansk anlæg. Auhagen har lavet et lille katalog med hele sortimentet fra "baukasten" systemet. Hvert grundmodul koster ca. 400,- kr. og hvert sæt vægelement ca. 60,- til 70,- kr. Foto viser Fabriksport element og fabriksshal element bygget sammen. Se mere på www.auhagen.de

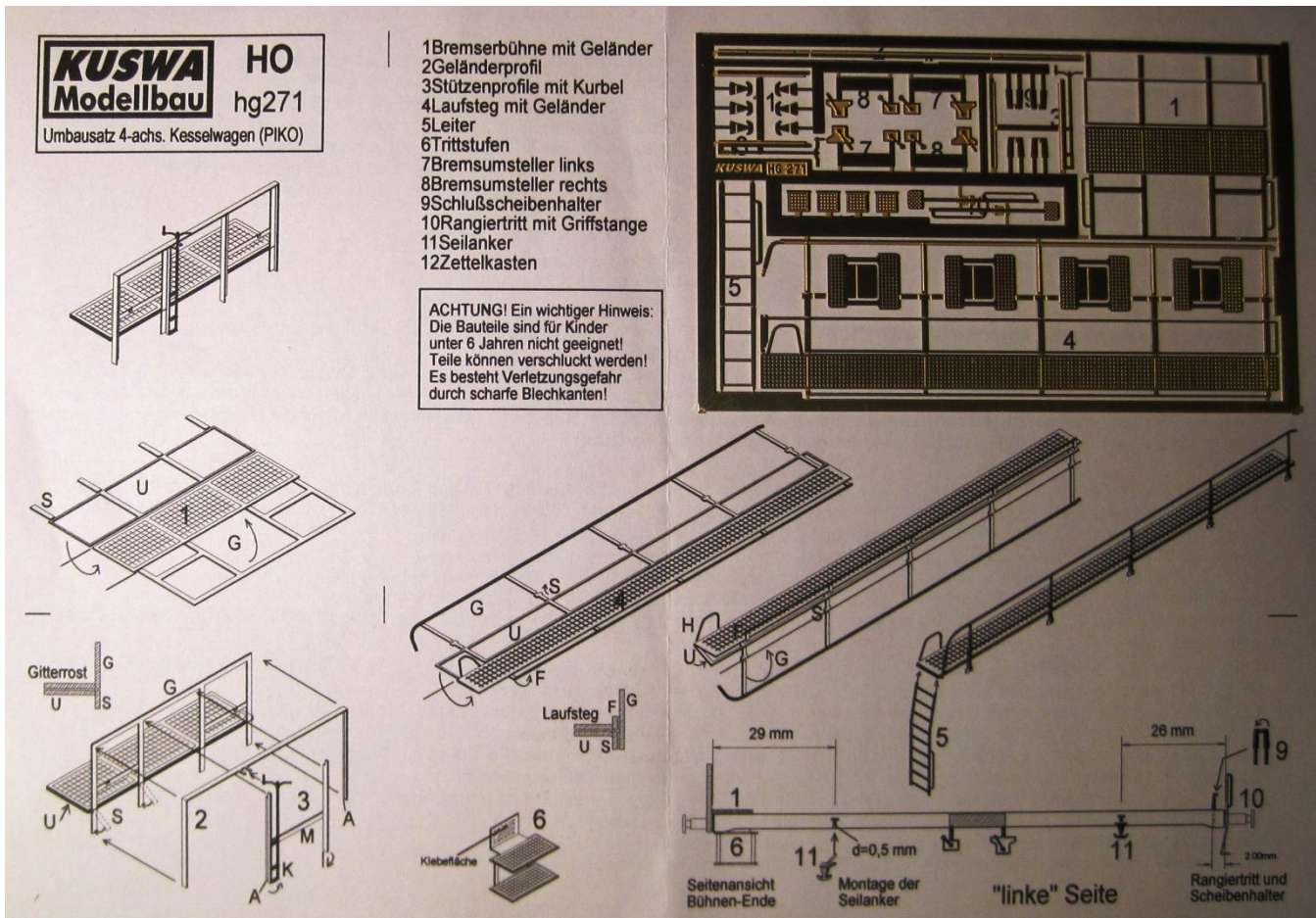


Ætseark og vejledning, til superudrustning af Piko/klein Tatra tankvogne (to akslede)



Nyere Piko tankvogn, med de fine ætsede dele monterede. De giver Piko modellerne et ordentlig pift opad i udseendet, det dækker lidt over det er gamle konstruktioner. Foto.: KuwaModellbau.

På trods af at jeg vidste at det lille firma KuswaModellbau, var tilstede på messen, tog det nogen tid at finde det, dels var der meget andet der nemt kunne distrahere en, dels var det åbenbart lykket mig at undgå det hjørne firmaet havde stand på, nåh men selv en blind høne finder korn og således fandt jeg også det søgte, jeg købte fire sæt af hver type (jeg har mange tankvogne!!) det er sikkert ikke nok, men så er der en messe igen til næste år og næste år og..... Hr. Gerd Kuswa var en hyggelig "fætter" og en kende overrasket over at hans ting var eftertragtet af en Däne, Man kan bestille på firmaets hjemmeside www.kuswa.de Jeg vil tro at sættene uden videre vil kunne bruges på Märklin, Klein og Liliput tankvogne af samme type.



Tilsvarende ætseark og vejledning til de store bogietankvogne. Det er tysk grundighed, når det er bedst, ætninger, tegninger og en fyldestgørende vejledning på den anden side af papiret er bare super, jeg gav 8 euro pr. sæt (ca. 60.-kr.)



Igen en nyere Piko model, med hele sættet monteret.

Foto.: KuswaModellbau.



Messens største modeltog, en imponerende flot model, jeg fandt aldrig ud af hvilken skala den var bygget i og jeg tror ikke modellen var helt færdig – alt interiøret manglede, det samme gjorde oplysninger om modeller – eneste skilt, var et der bad os om at holde snitterne fra dyret!

Grüss aus Leipziger Messe!

Ok! Så kom de, denne gang er det næsten modeller til tiden – næsten! Men pyt med det for det har absolut været ventetiden værd. Hva snakker han om? Heljans CM vogne – selvfølgelig! Nu har posten været her med en kassefuld vogne. Hvordan er de så? Er de

så flotte som ventet? Ja mon ikke! Heljan har endnu en gang hævet deres egen standard og denne gang er det ikke kun udseendet der har fået en "make over" også nedenunder vognen er der sket ting og sager.



Katalog nr. 5102. CM 2084. med 2,5 meter træbogier, alle vognene i første serie er i tidlig epoke III. Og aldeles nyrevideret. Der er lagt mange kræfter af Ulrik Tarp Jensen (UTJ) i at få en helt uovertruffen "teak" farve på vognene, resultatet er mageløst flot.

Lad os starte med en af mine yndlingsfordomme, om end ikke afprøvet i drift, så virker kortkoblingskinematikken mindre "slasket" end på tidligere modeller. Der er tilsyneladende anvendt en anden slags plastik til undervognen, den er meget mindre skinnende og "plastikagtig" om end lidt matlak eller ligefrem (hvem nænner det?) patinering stadig vil give det sidste pift. Alle detaljer er blevet

finere, bogierne er nykonstrueret og noget af det flotteste fra Heljan til dato og så! Er egerhjulet omsider blevet indført – gad vide om de passer i CP vognene? Selv om det strengt taget burde være et stjernehjul, er det en klar forbedring. Hjulbandagerne er meget blanke, hvilket er godt med hensyn til smudsafvisning, desværre trækker det ned på udseendet Weinert laver nogle afsindigt flotte

stjernehjul med aksler der passer til alle fabrikaters aksellængder, de er desværre afsindigt (i anden) dyre! Men svenske Perl laver egerhjul der er næsten lige så fine som Weinert hjulene men noget billigere, de er leveret med tapleje men man kan få (købe) løse udskiftningsaksler i forskellige længder med pinolleje aksel ender (ideen er også anvendelig til CP vognene og andre vogne hvor der sad stjernehjul) de kan ses på billedet af DQ vognen, tidligere i denne beretning. Lekbo Handel tager dem helt sikkert gerne hjem www.felixteam.dk hvis ikke han har dem. Faktisk er det sådan at jo mere man studere vognen, jo mere går det op for en hvor mange steder detaljerne er blevet en "tand" eller to finere, efter min mening er det noget der i den grad bør påskønnes, for det er en proces der har foregået lige fra de første modeller for hver nye model har udviklingen været tydelig, at modellerne ikke altid har fulgt lige så godt med på det tekniske plan er en anden sag, bl.a. ser det ud som om CM vognen vil kunne befare selv meget små

radier. På CM vognene sad de tekniske påskrifter på metalplader på undervognen, disse mangler ifølge UTJ af hensyn til den komplicerede teak bemaling, til gengæld er de påskrifter der er der meget flotte med en god farve og skygger, hvorfor f.... kronen er lavet uden, må kineserne vide. Der er heller ingen overgangsplader, igen ifølge UTJ en ærgerlig fejl – men det er intet problem at eftermontere og stumperne fås mange steder bl.a. hos www.epokemodeller-online.dk endelig er der i vognene med 2,5 meter træbogie monteret ikke mindre end 4! Toilet vinduer, i denne tråd på Sporskiftet er der flere anvisninger på løsninger www.sporskiftet.dk/forum/modeljernbaner/dansk-i-model/cm-vognene-i-forretningerne-nu her kan man også se hvad andre mener om modellen. Jeg mener det er en meget fin model og jeg glæder mig til de fremtidige udgaver, for hvis ikke i ved det - så er jeg vild med listebeklædte vogne, især med tagrytter!



Katalog nr. 5100. CM 2051. Variant med "Berlinerbogie" På denne variant har man ikke været så ødsel med toiletvinduerne!



Dette er et såkaldt "overgangsfoto" (?) jo det viser hvad vi lige har kigget på og det vi skal i gang med! Et par hollandske Plan K vogne - de kørte i mange år til Danmark, bl.a. i Skandinavien – Holland Ekspressen.

Indtil for få år siden var en korrekt udenlandsk personvogn, i model, næsten synonym med en tysk vogn (jah, jeg overdriver lidt – det fremmer forståelsen) der fandtes enkelte undtagelser, ofte kun produceres en gang og hurtigt væk. I dag er billedet et helt andet, de fleste lande har flere producenter der laver fine korrekte modeller efter lokalt forbillede, det er dejligt men dyrt og man skal stadig flytte en vis legemsdel for at nå at få kløerne i sagerne. Holland er et rigtig godt eksempel på et land hvor man før i tiden nok kunne få en smule der var korrekt og en del der blot var malet "Hollandsk" I gamle dage var der Philotrains, der lavede fine, dyre og svært tilgængelige messingbyggesæt www.philotrains.nl senere dukkede www.artitec.nl op først med nogle lidt sløje godsvogne i samlesæt, støbt i resin, det var et forbandet arbejdet at rette dem op og slibe dem til, i dag har de meget fine færdigmodeller af godsvogne, lokomotiver og

personvogne, her er det jo nok den efterhånden nok så kendte "stalen D" bagagevogn der er eftertragtet til vores model ekspresser og det er en dejlig vogn. Stalen D har man i længere tid kunne få fra www.kleinspoor.nl i byggesæt. Sidste nye skud på den hollandske modeltog himmel er EloTrains (så vidt jeg ved) Jeg var lidt længe om at opdage deres model af plan K personvognene og var så alligevel heldig, fordi Lekbo handel havde varerne, der ellers er udsolgt i resten af "verden" Plan K vognene er nogle meget formfuldendte og kompakte vogne. Det er lykket at overføre til modellen, nogen steder virker den lidt for kraftig i materiale tykkelser, den grå farve virker lige lovlig fesen og er med til at fremhæve fornemmelsen af for meget materiale. Med lidt patina vil vognen skifte meget karakter og fremhæve alle de fine detaljer vognen også besidder, til prisen 385,- kr. får man meget for pengene, rigtig meget!



"Skønheden" i fuld figur, NS plan K. A3B5 7364.

En ny "stjerne" på vores hjemlige modelbane himmel, har set dagens lys (!) Dekas hedder firmaet, der har specialiseret sig i at lave meget fine dele til superudrustning af danske modeller og til hjemmebyg. Manden bag firmaet, Kasper Bang Jensen, er nok ung men absolut ikke ny i faget, ud over at være en habil modelbygger, var han en årrække tilknyttet Hobby trade. Nu bruger han så de indhøstede erfaringer til at fremstille fine løsdele i støbt bronze og drejet messing. Sortimentet er allerede blevet udvidet og der er en pæn række af forhandlere, man kan se forhandlerliste og udvalg på firmaets hjemmeside <http://dekas.dk/index.html> For mig er det især DK-A-2001 trin til postvogne, der "lander som en spand vand på en udtørret blomst"

DK-A-1001

Puffehoveder til udskiftning på modeller af CL, CLL, CLE og CLS (komplet til en vogn)

Vejl. udsalgs pris 69,- DKK



DK-A-1002

Puffer til stål person og post vogne. Bl.a. CC-serien, CL-serien, Bg-serien, DB, DC, DM postvogn mfl. (Komplet til en vogn)

Vejl udsalgs pris 79,- DKK



DK-A-1003

Kurvepuffer (4-slids) med Ø 4,2 mm hoved til godsvogne bl.a. PF, PJ, TD, IG, Q, TGC mfl.(komplet til en vogn)

Vejl. udsalgspris: 79,- DKK



DK-A-1004

Kurvepuffer (4-slids) med Ø 5,0 mm hoved til person og postvogne bl.a. CP, CM, rystevogne, DO, DQ, DP, OHJ C-vogne mfl. (komplet til en vogn)
Vejl. udsalgspris: 79,- DKK



DK-A-1005

Puffehoveder til kurvepuffer Ø 4,2 mm til godsvogne bl.a. PF, PJ, TD, IG, Q, TGC mfl. (komplet til en vogn)
Vejl. udsalgspris: 29,- DKK



DK-A-1006

Puffehoveder til kurvepuffer Ø 5,0 mm til person og postvogne bl.a. CP, CM, rystevogne, DO, DQ, DP mfl. (komplet til en vogn)
Vejl. udsalgspris: 29,- DKK



DK-A-1007

Puffehoveder til MS-lyntog Ø 6,3 mm. (komplet til et togsæt)
Vejl. udsalgspris: 29,- DKK



DK-A-1008

Puffehoveder til MX/MY (komplet til et lokomotiv)
Vejl. udsalgspris: 39,- DKK



DK-A-1051

Toilet ventilator til CP, CM, CL, Rystevogne, DP, DR, DA, MS lyntog, Privatbane personvogne m.fl. (sæt med 2 stk.)
Vejl. udsalgspris: 39,- DKK



DK-A-1052

Torpedo ventilator til CP, CM, CL, rystevogne, DP, DR, DA, EH, EE, EK, div. privatbane personvogne m.fl. (sæt med 10 stk.)
Vejl. udsalgspris: 79,- DKK



DK-A-1053

Armeringsknuder til springværk på CP, CM, CO, OHJ C 218-219, C 220, C 222-223, HTJ C 34 m.fl. (sæt med 4 stk.)
Vejl. udsalgspris: 49,- DKK



DK-A-2001

Trin til postvogne DA, DB, DC, DM m.fl. (sæt med 4 stk.)
Vejl. udsalgspris: 99,- DKK



En anden genistreg, er sæt 1002. komplet puffersæt til stål vogne, der havde firkantede puffere. Det har været savnet i årevis af danske modelbyggere. Nok er det et "lille" udvalg der er startet med, men det opvejes meget af anvendeligheden af delene, jeg håber Kasper "drukner" i bestillinger, så han får lyst til at udvide sit sortiment! Delene produceres i små serier. Derfor kan det forekomme at visse dele er midlertidigt udsolgt, og generelt må der forventes en vis leveringstid.

- Ovre hos Finn

Det har længe været et ønske i klubben, at aflægge Finn Lekbo, Felix Modeller, en bette visit. Fredag d. 29.06. 2012. skulle så være dagen – og det blev det.

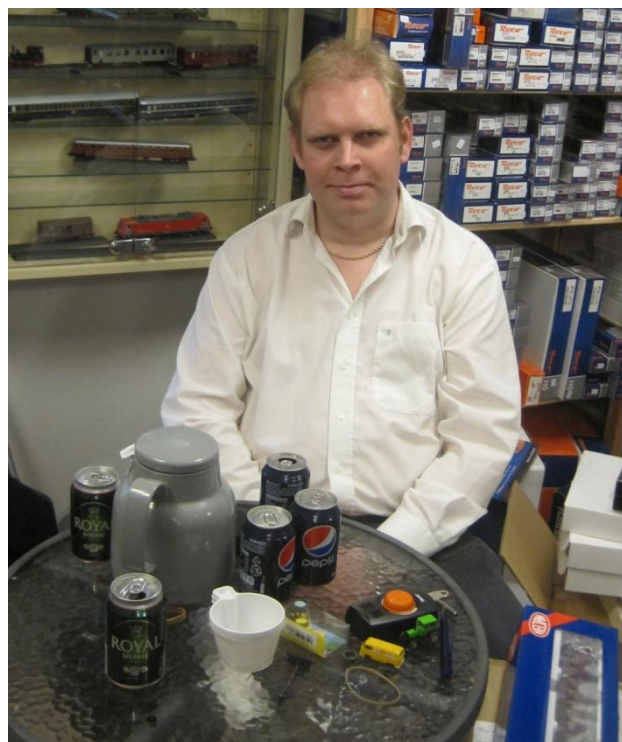


"Hvor f..... er alle mine penge blevet af?" Jørgen fik så sandelig "lidt" guld med hjem. I forgrunden står min stak, Michel står forstenet og ser på – alt er som det skal være.

Foto.: KMK udenbysservice.

Det var aftalen at Preben samlede dem fra Køge op og jeg tog dem fra Slagelse og Odense. I sidste øjeblik blev turen ramt af flere aflysninger, vi endte med at være 5, Preben, Martin, Michel, Jørgen og undertegnende, Det kunne klares i en bil og af sted gik det. Allerede inden Storebælt havde vi fundet sommerens værste regnvejr, folk kørte bogstaveligt galt om ørene på os, selv om det ikke var sjovt varede det næsten hele vejen over Fyn. I Middelfart havde vi fået nok af den våde motorvej og kørte gennem Middelfart og forbi Oves hus der endnu ikke er solgt (en tanke gik til Signe og Ove) på vejen (Brovejen) ud af byen kom vi til cafeteriet "Karoline" og der ville Preben gerne give en is – og vi fik is – kæmpeis! Oven i det var regnen holdt op med at falde ned, så med højt humør kørte vi videre. Nogen af os vil kunne huske dengang der næsten ikke var motorvej i Jylland, de vil også kunne huske at vejen til Aarhus gik / går gennem Vejle, det var dengang noget af en prøvelse og tænk! Intet er forandret, det var det også denne fredag eftermiddag uden for myldretiden. Preben trådte i karakter og imponerede os andre med en fabelagtig langtidshukommelse, det var lige meget hvor vi kørte, så viste han sikkert vej, selv om det var 20 – 30 år siden han havde kørt Jylland sønder og sammen i lastbil. Nåh, langt om længe kom vi så til de "hellige haller" hos Finn, og hvilke haller, der er masser af alt det der gør modelbane / byggeri sjovt. Finn kunne faktisk anvende det kendte slogan *"Finnedes det – findes det her"*. Efter de sædvanlige høfligheds udvekslinger, gik vi på jagt og den var god! Jeg fandt det sidste 3 vognsæt af "Rapides Nord" vognene (i Danmark) (!?) et par

huller i personvognsamlingen blev ligeledes lukket og så var der lige en kasse (10 stk.) med HD vogne i norsk bemaling til så jysk en pris at jeg simpelthen ikke kunne sige nej, de er velegnede til ombygninger (f.eks. ZF vogne) da der ikke er nogen former for ventillemmen på vognkassen (samme vognkasse som ZR vognen fra Vejle Kalk) så hvis nogen mangler en vogn, så..... Tiden løber når man er i godt selskab og pludselig skulle vi altså hjem, vejen var jo lang osv. Vi takker endnu en gang for en hyggelig eftermiddag, *vi vender frygteligt tilbage!*



En træet "Kokamok" Det er hårdt at se på modeltog!

Danske Personvogne

Jens Bruun-Petersen & Ulrik Tarp Jensen



bane
bøger

Historien om Danmarks personvogne, hos DSB og privatbanerne fra 1847 til i dag, bliver i denne bog fortalt på 264 sider! Kan man det? Ja det kan i hvert fald Jens Bruun-Petersen og Ulrik Tarp Jensen. Det siger sig selv at der ikke er gået i dybden med hver enkelte vogn, men typerne som helhed, ej heller er der skalategninger af vognene og komplette vognlister (det så jeg jo gerne, men så var det nok

nærmere 10 - 15 bind denne bog ville fylde) Til gengæld er den sprængfyldt med udviklingshistorie, krydret med en masse oplysninger, anekdoter, tekniske udviklinger, "mode" strømninger og **BILLEDER** - dejlige store og tydelige billeder. Tilsammen danner ingredienserne fortællingen om danske personvogne, skrevet på en let og fængende måde. Nybegynderen vil have stor glæde og være godt hjulpet på vej, igennem vogn "junglen" men også erfarne rotter kan få sat en ting eller ti på plads, bogens afsnit er opbygget så de kan læses uafhængig af hinanden eller som et samlet hele, jeg bruger den flittigt når der lige er et litra jeg vil vide lidt mere om, eller en vogngruppes placering i udviklingen skal følges og endelig er alle de skønne billeder aldeles uundværlige for en modelbygger. I mine øjne er det en "must have" bog, hvis bare man har den mindste smule interesse for dansk jernbane og modelbane, mit største problem er nok hvordan jeg bevarer bogen pæn og ubeskadiget - for den ligger næsten som fast inventar på skrivebordet. Min anbefaling er helt klar, gæk ud og køb bogen, før den er udsolgt!

Og nu til noget helt andet!



Franske Ree Modeles laver en del fine Franske vogne, ovenstående er fra et sæt med to vin tankvogne, der har kørt vin tankvogne i Danmark i mange år. Svendborg Vin Kompagni var blandt de sidste der fik leveret vin i tankvogne. Vogne fra Simotra har kørt i landet, netop en Simotra vogn er fotograferet i Odense i 1956, nok på vej til / fra Svendborg.



Jeg har en "mindre" blød plet når det gælder franske godsvogne, her er det litra N100 470. fra LS Models. En fin lavsided vogn og meget fint detaljeret.....



.... Skarpt forfulgt at en lukket vogn, litra K 29. 267 510. Igen fra LS Models også her er detaljer mange og meget fine, mon ikke der er en mere?



Jo - da, en skøn højsidet åben vogn, litra Tw 7750 480. Lad os nappe en variant af denne skønne vogn.



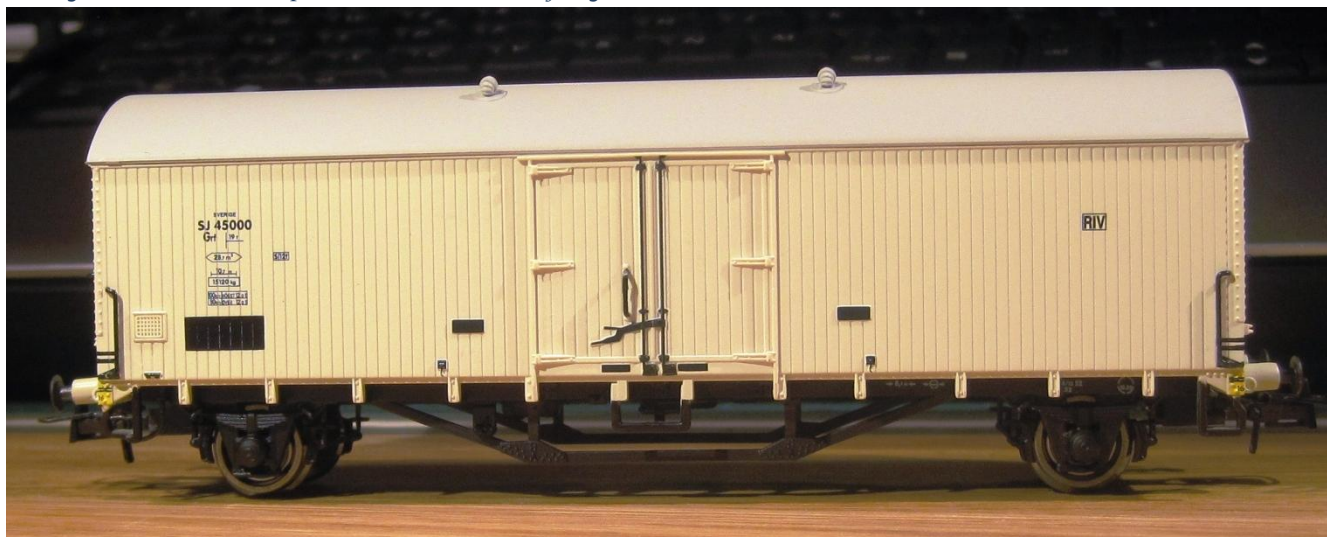
Samme vogntype, dog her med bremsehus og litra Twf 782 461. Ligeledes en herlig vogn, læg mærke til de forskellige lejebokse på modellerne - jeg tror vi tager en til....



..... Nu med last og nyt vognnummer. Nu tror jeg vi har set brune vogne nok – lad os nappe et par hvide, først endnu en LS vogn, denne gang fra firmaet STEF. En herlig lille kølevogn, med meget kort akselafstand. Hi 527 696 P. Den kan næppe have måtte køre mere end 60 km/t



Så skifter vi lige spor(!) Til broderlandet Sverige. NMJ har lavet en efterhånden lang række svenske person og godsvogne, herunder kølevognen litra Grf 45000. En meget fin model, der efterhånden er kommet i flere varianter, herunder i skønne bemalinger fra forskellige firmaer, der har haft Grf vogne lejet og registreret som private vogne, endelig er der kommet en pladebeklædt version af vognen.





NMJ laver selvfølgelig også norske vogne, bl.a. denne meget store G4 40 090. Det er en lækker vogn og det eneste jeg kan brokke mig over, er at svenskere såvel som nordmænd har (haft) den lidet pæne ide, at hele vognen er blevet kylet i en brun spand maling, det skal selvfølgelig eftergøres i model men det gør da ikke noget godt, for den ellers fine model.

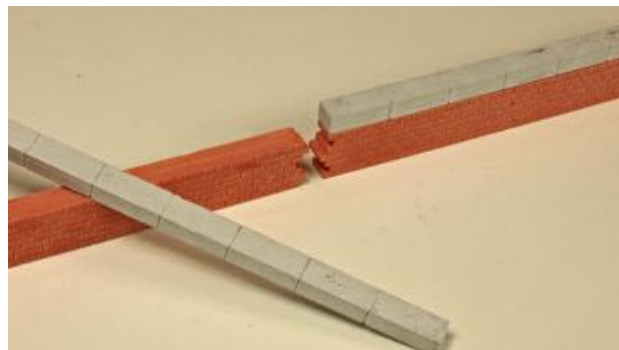
Alle disse modeller er just ikke nyheder, men nu er Side ? Modellen© Just ikke kun en nyhedskanal, det er hvad redaktionen og vores læsere finder der bør omtales. Jeg vil gerne opfordre alle til at give os et praj (eller en omtale) hvis man har set, oplevet, fundet noget man mener andre kan have glæde af at kende til.

Det næste er netop et lille Tysk firma der hedder Vampisol, som jeg ikke tror der er ret mange der kender. Det er (selvfølgelig) tysk forbillede der laves ting efter, på <http://www.vampisol.de/> kan man udforske katalog, nyhedsblade og vejledninger. Man gør meget i ældre tyske murede broer og diverse (imposante og sikkert også berømte) tunnelportaler. De forskellige bro modeller er lavet som enkelt eller dobbeltsporede og kan udvides lige så langt plads, lyst og pengepung rækker.

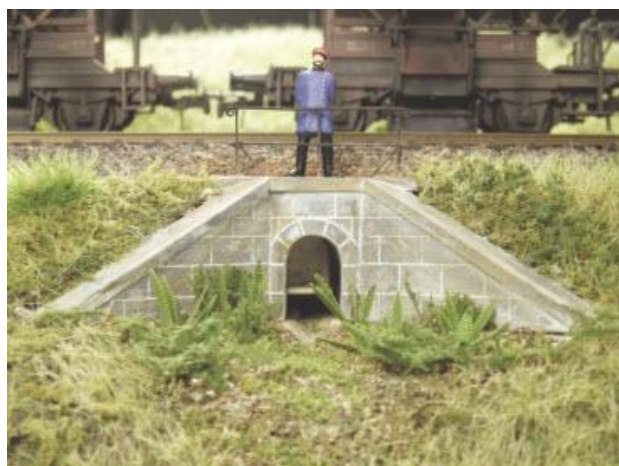


Model af broen over floden Rhume i Northeim, (den rigtige bro har 6 fag). Foto.: Vampisol.

Et andet emne der "dyrkes" grundigt er peronforkanter, efter tysk forbillede, men den murede forkant ligner noget jeg engang har set herhjemme, jeg kan selvfølgelig ikke komme i tanke om hvor.



Den murede peronforkant, toppen skal man nok ikke bruge på et dansk anlæg. Foto.: Vampisol



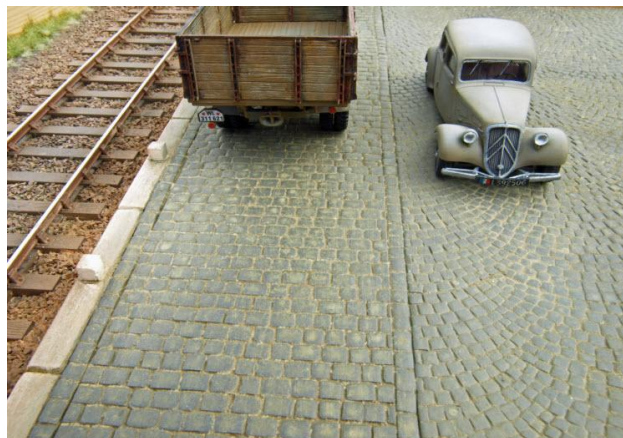
Eller hvad med en lille bæk der risler sagt?

Det der allermest fangede min opmærksomhed, var deres "Pflasterplattensystem" brostensbelægning, om ikke i meter, så i centimeter mål. Jo mere jeg gransker kataloget jo mere genialt synes systemet at være. Pladerne er støbt i specialgips, det må være vældig solidt, for det er kun ca. 2 mm i tykkelsen og alligevel tåler det at man saver med en dekopørsav i det. Pladerne stødes (forsigtigt) sammen, efter afgratning og eventuelle synlige samlinger spartles med special gips i pulverform.



Start kit, der også viser sortimentet i HO.

Jeg kunne nemt forestille mig det anvendt på vores anlæg, ud fra billederne ser produktet nærmest uhyggeligt realistisk ud, jeg ved godt at der skal en der er dygtig med farver med i det spil, men det gælder jo for alle produkter af denne art. Der er meget mere i kataloget og kører man efter tysk forbillede er der mange dejlige ting at smovse i. Mig bekendt findes der ingen danske forhandlere (jeg kan jo tage fejl) men det er muligt at købe direkte hos Vampisol, via deres netbutik. Til slut et par billeder mere af brostenene i færdig lavet stand.



Som at være der selv, model i perfekt samspil med virkeligheden, faktisk er det mest "tossegræsset" der afsløre at det er i model – Yderst overbevisende lavet af Vampisol.

”KØREPLANEN”

OKTOBER KVARTAL 2012.

-oOo-

Onsdag	03.	Oktober	Møde/Byggeaften i klubben.	17 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	10.	Oktober	Møde/Byggeaften i klubben.	17 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	17.	Oktober	Møde/Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	24.	Oktober	Møde/Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	30.	Oktober	Møde/Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	07.	November	Møde/Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	14.	November	Møde/Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	21.	November	Møde/Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	28.	November	Møde/Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

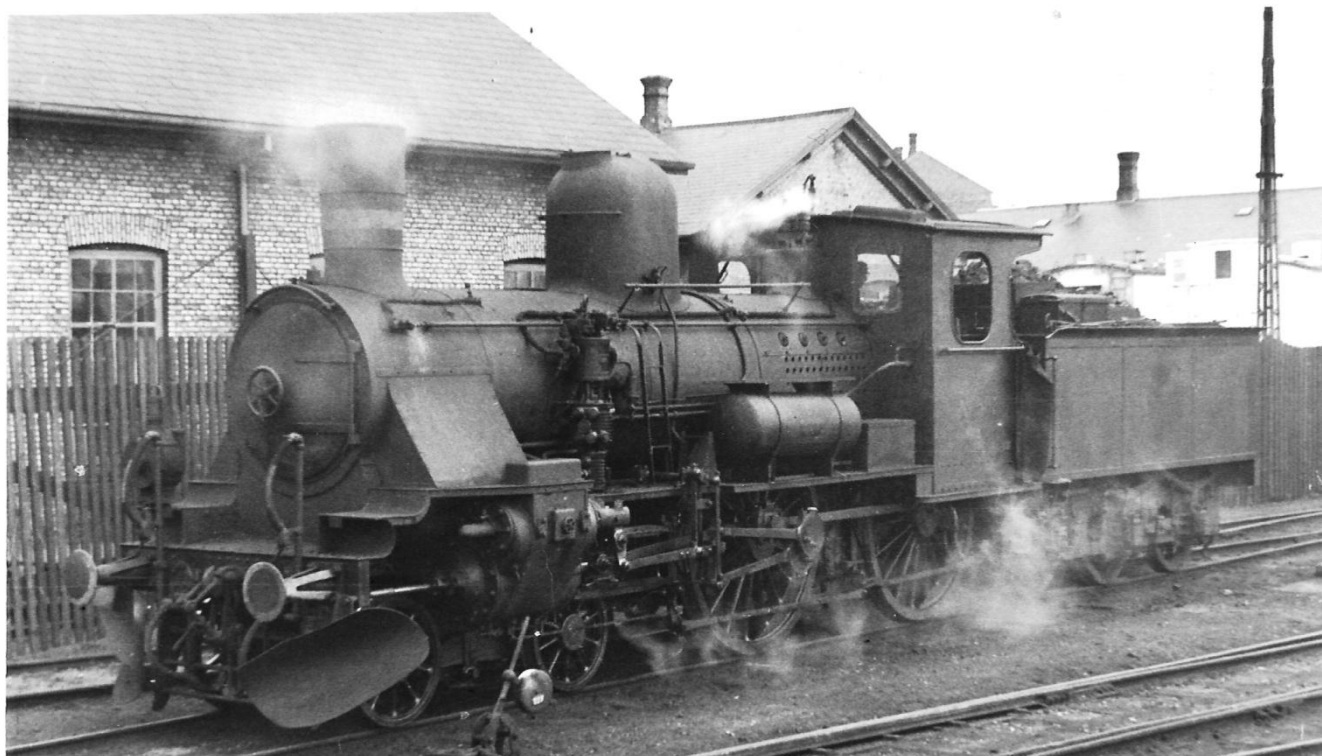
-oOo-

Onsdag	05.	December	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	12.	December	Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	19.	December	Køre/Byggeaften i klubben.	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

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

NB! Møderne er medlemsmøder, der holdes i det omfang det er nødvendigt, normal start tid for møderne er kl. 19³⁰ (efter spisning og opvask)

Grundet forsinkelsen af bladet, er punktet Eksterne aktiviteter udgået, vi henviser til www.my1287.dk på hans hjemmeside er der en særdeles fin og fyldig aktivitets oversigt.



K 507. I Esbjerg, omkring slutningen af krigen.

Foto.: James Steffensen. Arkiv.: DMJK.

Rygter fra et Remise område !



Velkommen til remiseområdet, rygternes arnested. Vi har mange notabiliteter her i klubben, jeg mener hvor mange klubber kan prale af at have en kejser i medlemsflokken – nah! Det kan og det gør vi!! KMK læserservice (sidst - med sidste nyt, siden sidst) proudly presents!!! "Der Kaiser aus (oder von) Kleiner Skensved" da-da!! Valleballe der erste! (ham der kører tysk)

han følte i det øjeblik) og drak!! Herefter fulgte et skoleeksempel på hvorledes et ansigt forandrer sig i takt med ejerens forståelse for at han (igen) har kvajet sig. Efter lidt mere ansigtsgymnastik udbrøder Jørgen uforstående "den øl smager godt nok underligt" Vidnet der ikke længere er lammet af skræk, forsøger tappert at forklare Jørgen at det er en SODAVAND han har nedsvælget oplever nu at frygten han så rigeligt følte før, nu tager ophold i Jørgen – en grim historie og stort set sand.

Den grusomme sandhed!

Vort medlem på Fyn har, har som flere andre af vores medlemmer, undret sig såre over det faktum, at der næsten altid er vådt i bunden af køleskabet og det har i vel også – ikke sandt? Takket været rådsnart indgreb, er der ikke længere nogen grund til at nogen skal undre sig mere!!!!



Der Kaiser (Aus Kl.....) fanget i en stille bøn, om at overleve vores julefrokost. KMK Pixelfusk.

En modig mand

En uhyggelig oplevelse

Et pålideligt vidne, havde under medlemsmødet d. 24.10. hos Bent, en ganske uhyggelig oplevelse. Han så (med egne øjne) hvorledes Jørgen som den mest naturlige ting i verden, rakte ud efter en 7-up sodavand han åbnede den, satte dåsen for munden (vidnet husker alt for tydeligt den lammende frygt

Valleballe, bedre kendt som "Der Kaiser aus..." er en modig mand, han har på tryk tilkendegivet, at hvis vi rydder pænt op – så skal han nok tage sig af detaljerne! Vi siger; det er vist ikke en særlig gennemtænkt ytring - i en modebaneklub!!

Rygtesmeden

Valby Hallen 2012.

Søndag d. 04.11 drog vi 5 mand (Michel, Martin, Bent, Jørgen og eders) til Valby for at deltage i efterårets Hobby udstilling, vel ankommen mødte vi Ole V. og således entrede vi de hellige haller. Der bliver arrangeret hobbymesse Valby Hallen to gange om året (forår og efterår), hver gang går jeg der fra med blandede følelser, for der er alt for lidt "se hvad vi kan" "sådan gør vi" osv. osv. Hvis vi vil sælge

modelbanehobbyen, må vi gøre den mere attraktiv og spændende. Omvendt er det dejligt at træffe gamle venner man kan udveksle uforkammetheder med og de fleste kommer troligt hver gang, det er også en god lejlighed til at møde nye mennesker, sidst men ikke mindst er det jo kun ved sådanne lejligheder, at man har så mange rare sager i udvalg og der er ofte gode tilbud at finde. Endelig skal det da retfærdigvist nævnes at der er da også nyheder at finde på messerne.



To skønheder, med mange og særdeles fine detaljer, ligesom CM vognene er der kommet fuldstændigt styr på detaljegraden og finish – de to motorvogne så ikke bare godt ud, de kørte også fint og silkeblødt uden noget rykkeri.

Heljan var tilbage i fin form, sammen med forretningen RC Kongen som sælger alt hvad der kan fjernstyres og modeltog. Ud over den utroligt lækre "serie o" færdige model af triangelvognen, der ifølge pålidelige kilder skal være at forvente ude inden jul (i år) så blev der reklameret med et nyt oplag af E maskinen, både i dansk og svensk udgave, men stadig ikke i an dansk udgave af en svensker (!) modellen vil få ny motor (den samme som i den nye udgave af P maskinen) Flangerne på for og bagløber er gjort lidt højere og forløberen fjederbelastet, de fine ophæng af drivhjul og forløber har fået større tolerancer, så de kan lave det de er konstrueret til – det bliver spændende om der så kommer styr på denne ellers fine damper! Et andet banner fortalte at man kunne tage det helt roligt, der arbejdedes til stadighed på de øvrige projekter, BL vognen, H

maskinen, Bussen og mon ikke også AC vognen ligger og lure et sted i baggrunden.

En del af de modelbanefolk der bor omkring Slagelse området kender EA Modelbygge materialer, han har alverdens profiler, plader, strips, værktøj, tråd, skruer og meget mere til ganske fornuftige priser, man kan sende en mail til ebbe.andersen@mail.tele.dk så sender han en liste over de rare sager, det var godt at se ham på en stand, for hans sortiment og priser fortjener en større udbredelse. Jeg har tilsyneladende ikke så meget held med hensyn til betjeningen af fotomaskiner lige i øjeblikket, jeg tog en del foto på messen, men kun 3 foto kunne bruges, mit (min kones!) apparat var på tur til Edinburgh og jeg måtte låne Michels – det blev ikke vellykket! Beklager meget de manglende fotos og lover bod og bedring til næste år.



Øverst, Witzel Hobby med sit store udvalg af dejlige laserskårne bygninger, der er hele tiden noget nyt.
Nederst, Den gode Hr. Per med alt sit modelbanetingeltangel, der er snart ikke den ting du ikke kan få (købe) til modeltog hos EpokeModeller.



Der var en blank side i overskud!



Dengang jeg genopdagede min modelbane interesse trevlede jeg bibliotekets samling af (model-) jernbane litteratur grundigt igennem, bl.a. blev diverse numre af Signalposten studeret på kryds og tværs. I årgangene 1976 – 1978 fortalte Hans Gerner Christiansen, i sin levende skrift om diverse om og nybygninger i spor "o" Det var i høj grad med til at sætte gang i min byggelyst, en af de bedste beskrivelser, var af HF 38 000. Under vores besøg hos OMJK sidste år stod vognen bare der – 33 år gammel og stadig en skønhed. Ved nærmere eftertanke er det jo ikke så underligt at den talte til mig – det er jo en forhenværende fiskevogn, ZF 500 071.



Til slut et herligt billede fra Korsør i 1925, der viser den dengang nye bro mellem Halsskov og Korsør. Der er mange spændende detaljer at studere – på gensyn i nr. 45. Foto.: ukendt. Arkiv.: lokalhist. Arkiv Korsør.

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

Åbningstider.: Man. 15³⁰ – 20⁰⁰. · Tors. 15³⁰ – 18⁰⁰. · Lør. 10³⁰ – 13⁰⁰.

Værkstedet.: Hverdage 13⁰⁰ – 15³⁰. Dog ikke onsdag

Se flere modeller på.: www.felixteam.dk

Vi fører.: 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 m.fl.

Mange byggedele · Egen produktion af Felix Modeller