



Læs i dette nr.:

Nyt fra klubben

Trianglen - sådan gik det

Rygter fra et remiseområde

Internationale Forbindelser

Side 36 Modellen

Køreplanen



Nr. 45.

Januar 2013.

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 Kupévinduet

Så tager vi hul på et nyt år, julen er overstået og inden vi får set os om, er det forår igen! I klubben har vi vejret "forårsluft" længe, fornyet energi har udmøntet sig i en grad vi aldrig har oplevet før. Der bliver løst opgaver i den helt store stil – det har resulteret i den til dato længste gang klubnyt, i bladets historie!!



"Firmaets" hårdt prøvede mænd, i et stille øjeblik – inden der knokles videre.

Klubben er kommet ind i et rigtigt godt gænge og der er stor vilje til at fastholde det høje aktivitetsstade. Foran ligger der en ordinær generalforsamling, her vil vores nye vedtægter blive endelig formet og en ny bestyrelse valgt, vi vil således være godt rustet til at holde "skuden" på rette kurs. Sporplan arbejdet er så småt kommet i gang, inden længe vil linjeføring, stationsplaceringer, stigninger og fald være fastlagt og så vil arbejdet med lægning af strækningerne m.m. kunne gå i gang.

Redaktionen.

INDHOLD.

| | |
|----------|--|
| Side 2. | I kupévinduet |
| Side 3. | Klubnyt. |
| Side 19. | Triangeln – Sådan gik det. |
| Side 21. | Rygter fra et remiseområde. |
| Side 22. | Internationale forbindelser. 1946 – 1956. |
| Side 36. | Side 36 Modellen. |
| Side 41. | Noget for øjet. |
| Side 47. | Køreplanen. |

Forsidefoto.

N 204 med godstog lige før Odense på vej mod Fredericia, bag maskinen ses 4 vogne af PT typen, med presenninger, meget apropos Fleischmanns modeller af do. Det ses tydeligt at, på N maskinerne blev der ikke ofret en rigtig messing nummerplade, det er bare en jernplade med overføringsmærker på.

Foto.: Arne Kirkeby, Arkiv.: OMJK.

Nyt fra klubben



Ganske som antaget, har den nye "ro" i klubben afstedkommet et masse ny aktivitet, det er især rum 2 og 5 der har stået for tur! Navnlige rum to har i længere tid set noget brugt ud, ud over at gulvtæppet var meget slidt, har det fået vand 2 gange, der var skåret hul i det, Jørgen havde hældt en pæn sjat af

åens "vand" ned på det, nåh – ja, så har det altså ligget i ca. 10 år! Væggene blev malet ved samme lejlighed, vi har planer om at rum 2 kun skal anvendes til bibliotek og anlæg, så da rummet under alle omstændigheder skulle tømmes for inventar, blev det også til en gang ny maling på væggene!



Rum 2 i "før" udgave, onsdag d. 14.11. Væk er arbejdsbord, hylder og reoler. Væggene er blevet rensset for gamle rawlplugs, spartlet og slebet – klar til at blive malet.

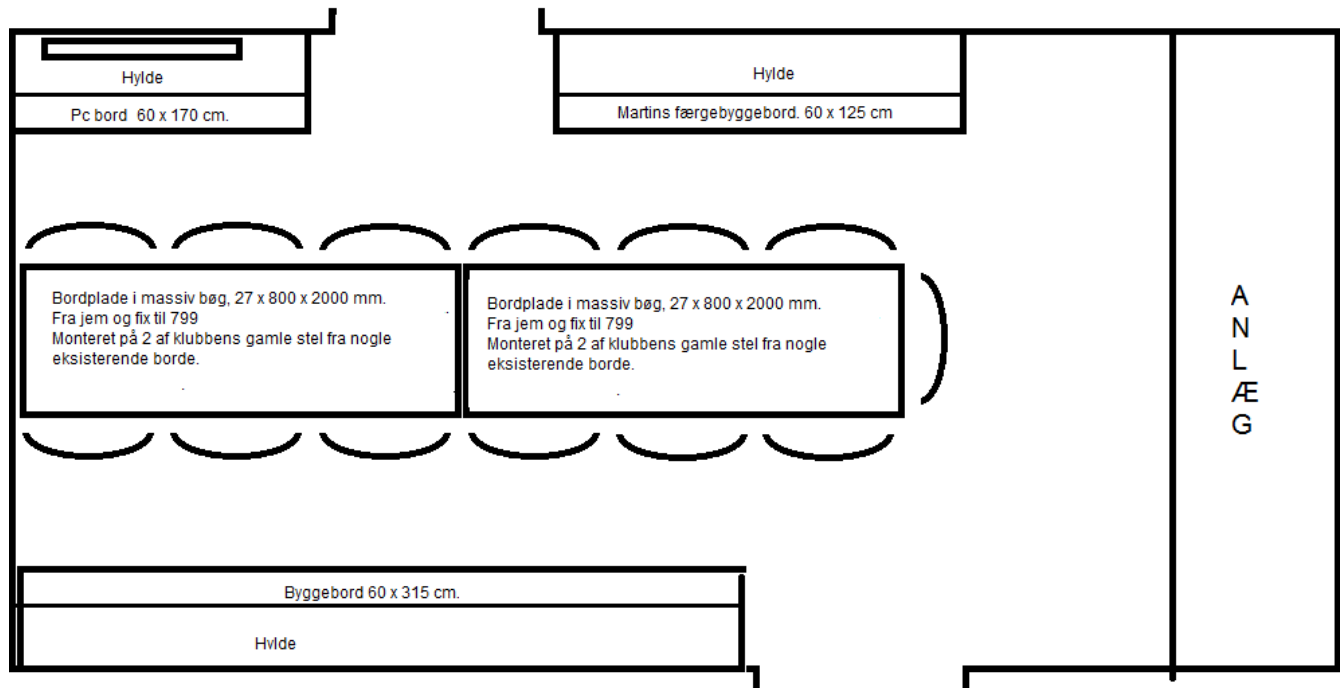
Foto.: KMK Pixelmaster.

Onsdag d. 07.10. 2012. var den første dag i KMK Mk. II. udgaven. Jeg er nødt til at prale lidt, for det er en helt ny klub vi har fået, der hersker en utrolig god ånd og stemning, op til denne onsdag har vi holdt en række gode og inspirerende medlemsmøder hvor mange emner er blevet gennemgået og diskuteret. Ikke uventet blev et af de allerførste emner Årets JULEFROKOST, der var meget bred enighed om at den ville vi under ingen omstændigheder undvære, hvis der var noget vi trængte til, så var det en dejlig dag med gode venner og Kok-A-moks gode mad! Med så vigtig en begivenhed på plads, fandt vi det betimeligt også at behandle andre emner, det viste

sig hurtigt at vi alle havde et stærkt ønske om at få færdiggjort rum 6. Køkkenet, rum 2. Biblioteket, efter en større snak, omkring sporplaner og trafikgrundlaget, blev det klart at der var et større ønske om at reducere lidt i størrelse og omfang af denne lidt uklare "størrelse". En følge af denne reduktion er at rum 5. bliver som rum 6. Lidt "groft" sagt, et rum togene kører igennem og rummet fik høj prioritet, med hensyn til færdiggørelse – der er blevet arbejdet hårdt på at få rummet færdigt til JULEFROKOSTEN, alle møbler, værkstedsborde, opslagstavle og belysning blev færdige til tiden – vi kunne holde en god og hyggelig Julefrokost.

Resten af rum 5 bliver permanent spiserum, arbejdsrum, computerrum, "tegnestue" og fjernsyns stue. Alle arbejdspladser (5 + Pc bord) er nu flyttet til rum 5. Vi agter at ansøge Beboerforeningen om

tilskud til en solid og "glat" gulvbelægning (Vinyl?) i såvel rum 5, som 6. I rum 5 er gulvet meget "råt" og i køkkenet er det efterhånden meget slidt – så det ville pynte "fælt" med en opdatering.



Martins skitse over rum 5. de to lange borde kan "bænke" 15 personer, hvilket passer fint til vores nuværende medlemstal. Rummet er blevet særdeles anvendeligt til mange og forskelligartede opgaver og arrangementer, såsom vores julefrokost og generalforsamlinger og meget andet.

Tegning.: KMK Kok-A-mok.



Så er rum 5. også tømt for "guld" og "skrot", onsdag d. 14.11. Der bliver ikke malet i rum 5, det er ikke så forfærdeligt længe siden at vægge og loft blev det. Bent flygtede da jeg nærmede mig med fotodimsen.

Foto.: KMK Pixelsmed.



Rum 2. i "efter" version, nu mangler bare det sidste! Onsdag d. 21.11.

Foto.: KMK Før & Efter service.



De fede må svede! Det nye gulvtæppe "tømmes" Onsdag d. 21.11.

Foto,; KMK læserservice.

I køkkenet er der blevet skrubbet og skuret, der mangler stadig nogle arbejder, den nye væg skal males og det skal resten af rummets vægge også! Bent går rundt og "ymter" noget over eltavlen og der er måske noget ledning der skal trækkes om. Så det kan måske vare lidt før vi kan male alle væggene.

Der er en i gang værende "proces" der hedder "fjernelse af overflødige effekter" ikke bare i køkkenet, men på alle planer, fordi det er "dumt" at gemme på noget vi aldrig får brug for og vi mangler plads til de ting vi bruger.

Rum 7. bliver indtil videre brugt til pulterrum, alle de ting som vi vil beholde, men ikke lige har en plads til og materialer (brædder og plader m.m.) vil vi opbevare derinde, hele rummet, vægge, loft og vindue skal vaskes grundigt af, der har været røget grundigt i rummet de sidste par år.

Med hensyn til rygning, dette har hidtil foregået i rum 7. når dette engang er blevet rengjort, ender det nok med at der bliver lavet ryge faciliteter i rum 6. med et lille bord og stole. Det har været på tale at tillade rygning i rum 5. undtagen når der spises.



Hvem skulle tro at disse "pæne" ældre mænd lige har knoklet i mange timer? – nej vel! Men det har de og det i ser, er summemøde, før fyraften. Som man ser, breder tilfredsheden sig. Foto.: KMK Humør service Inc.

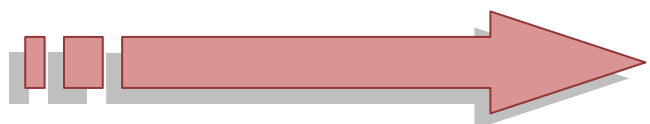


Rum 5, i sit nye "outfit" Det nye langbord, stedet hvor KMKs liv vil dreje om, god mad blive nydt, møder blive holdt – med andre ord: vores samlingssted! På optagelsestidspunktet (Lørdag d. 24.11.) er lamperne over bordet ikke monteret endnu. I baggrunden til venstre anes PC bordet, ved radiatoren. Jan er ved at rense bordpladen til Martins fægebord.

At vi prioritere vores lokaler så højt er dels for at få dem færdige, dels for at give lidt tid til at få lavet en rimelig færdig sporplan af hele anlægget. Det anses for meget vigtigt at få lavet denne plan, før der fortsættes på anlægsbygningen, det har jo hidtil været et af stridspunkterne, at ingen vidste hvad der nu skulle ske.

Jeg har fundet alt mit tegnegrej frem og en af pladserne ved arbejdsbordet vil være stort set besat indtil planen er færdig.

Nu er det ikke kun praktiske sager vi har haft fat i, vores vedtægter er gennemgået med en tættekam af LT.. og vi er nået til version 6,1 den endelige udformning vil blive vedtaget på et stor-medlemsmøde i starten af 2013. på dette møde skal vi have alle de ting på plads, der skal behandles på den ordinære generalforsamling.





Onsdag d. 05.12. Vores nye spisebord er færdigt! Med nye justerbare "dupsko" på benene, de to borde er samlet med overfald og dyvler – endelig er det hele fæstnet til væggen. Se" nissernes" glade ansigter – de skal have Risengrød med kanel sukker og smørklat!

» Julefrokosten 2012 «



Vores nye spisebord klædt på til narrestreger, fem minutter senere så det hele meget anderledes ud!

Lørdag d. 08.12. var det så endelig blevet tid til den årlige JULEFROKOST, noget vi havde set meget frem til i år. Igen i år var det "Kok-A-mok" der stod for maden – det må være hævet over en hver mulig tvivl at det job, klarede han aldeles perfekt!! Endnu en gang overgik han sig selv, til stor fornøjelse for vores mavser. Stort set alt havde "Le chef" selv tilberedt, hvilket absolut var et kæmpe plus for smagen, der er

især to retter jeg er nødt til at fremhæve, ikke at det gør de øvrige retter ringere, men de stegte sild og sylten er simpelthen de bedste udgaver jeg nogensinde har smagt. Sylten var så god at det faktisk var synd at komme sennep og rødbede på, nåh-ja nogen skulle jo gøre det – det vil vi vende tilbage til. En stor tak til Martin for hans enorme indsats for endnu en vellykket KMK julefrokost.



Lige før det er lige før, er det forventningen der udstråler fra d'herrer? Een ting er helt sikkert, den der opfandt bukselommerne, havde fat i noget af det rigtige!!!!

Klokken 14⁰⁰ var folket på magisk vis kommet sivende, dvs. at Bent (der ønsker sig en Timemaneger) kom "lidt" senere på grund af en aftale han ikke turde sige nej til!! Vi der kom til tiden, fik sat os ned og så gik den vilde jagt – først stod den på sild X 3. Jeg husker de stegte sild! I starten hørtes

næsten kun spredte "uhm" "mums" og hvad der ellers faldt superlativer, ind i mellem var der også nogen der sagde noget fornuftigt, såsom SKÅL! (de store drenge nød snapsen i rigelige mængder, til silden). Der var også "lidt" sild til Bent, da han kom – selv om vi gjorde hvad vi kunne.



Henk viser stemningen "Thumb up!" 2,5 sec. Senere fik jeg besked på at finde min plads – nu ville man have mad! Som i kan se er vi ikke startet på spisningen endnu, men alle var klar. Nåh – ja, undtagen Bent, han hang på et spil badminton, et sted i nabolaget! (det blev sidste foto uden blitz – vores hyggebelysning kræver desværre at den anvendes)



Så kører det, hvad de to pæne herrer laver kan vi kun gætte på, måske en stille bøn om at komme helskindet igennem "strabadserne" Vi er stadig i den tidlige "sildefase"



En nobel Madsen på jagt efter en ny "ølver"



"Der Kaiser" administrerer de klare dråber.

Efter silden var stemningen allerede løftet adskillige grader, den gode mad, snaps og øl havde sat deltagerne i strålende humør og snakken gik livligt. Jeg havde i et ubevogtet øjeblik lovet Martin, at jeg da godt kunne "brænde" fiskefileterne af for ham – da de

var færdige havde vi arrangeret den øvrige mad som tag selv buffet i køkkenet. Så man i eget tempo kunne vælge den ret og mængde som man nu kunne ønske sig.



Mere end hvad der kunne spises! Ribbenssteg, Sylte, laks, Æg med rejer, Frikadeller og Fiskefileter – værsgo at spise.

Alle der har deltaget i en eller flere, af klubbens Julefrokoster ved at den rare Madsen usvigeligt sikkert skal spise noget med for meget sennep (der er meget stærkt) på! Det skal siges til hans ros, at han ikke lod sit trofaste publikum i stikken i år. Det kan godt være at vi havde fået lavet en kende for meget stads af begivenheden, på forhånd, for virkningen var stort set ikke synlig – først da han ville sige noget stod det klart at der var storbrand i "brødskuffen"



Stærkt? – hva snakker i om?



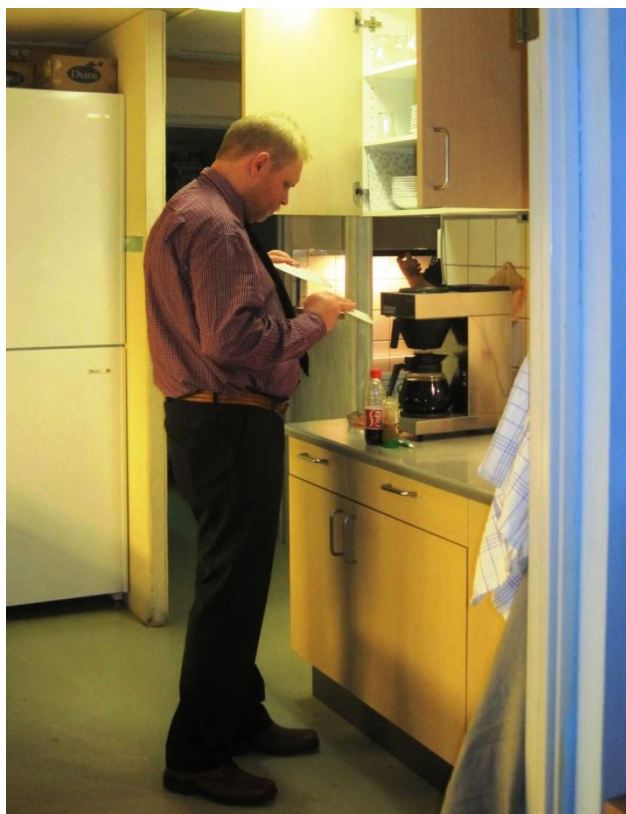
Så blev Bent endelig færdig med at spille "Ping – pong"



Madsen laver en "Madsen" (det hedder det når remuladen dækker pålægget)



Også Jan måtte udføre hårdt legemligt arbejde, her fjerner han sporene efter mine gerninger ved og navnlig på komfuret.



Nu var det jo ikke kun "tant og fjas", ind imellem blev der arbejdet seriøst – det er så ikke rigtigt lykkedes mig at finde ud af hvad der var så interessant ved tallerknernes bagside! (Uha, måske de ikke var vasket ordentlig af!)

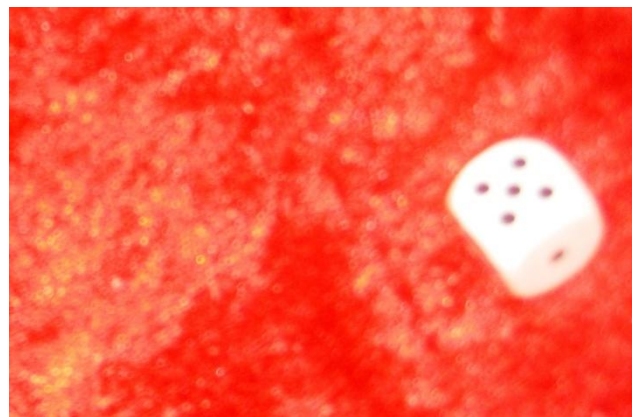
Som afslutning på dette storslåede og rigelige måltid, serveredes "Ris á la mande" helt efter traditionen, som noget nyt, fik vi alle en portion i år!! En værdig afslutning på et fint måltid. At vi kunne lide Kok-Amoks mad, blev understreget af taktfaste klapsalver, som tak for mad – vi glæder os allerede til næste Jul.

Hjemmelavede julegodter og nødder kom på bordet og opvasken blev for anden gang hurtigt klar. Således overladt til egen underholdning, gik snakken livligt ved bordet, der blev skålet og smagt på en særdeles dejlig rom (dyr som bare f.....) det var pænt af Valleballe sådan at dele de liflige dråber med os andre, det må han gerne gøre til næste år igen!!

Sidste punkt på dagsordenen, var en "lille" gaveleg. Vi skulle hver især medbringe 2 pakker til ca. en flad 20 krone, ideen var så at man på skift slog et slag med en terning, en ener betød at man måtte tage en pakke fra sin nabo (til højre), en sekser gav en ret til en gave fra bunken, eller en valgfri fra en af de der havde fået "raget" pakker til sig. Jeg var vældig dygtig til at slå 3 og 5 øjne, så det meste af tiden havde en, slet ingen pakker! Jeg havde sat æguret til 40 minutter, så pakkerne nåede at danne bunker mange steder – da uret endelig ringede var pakkerne så nogenlunde fordelt, iblandt os.



Der smages med ansigtet lagt i de rigtige folder, rom er skam en fornøjelse der bør tages alvorligt! Jørgen har tilsyneladende fået det helt galt i halsen.



Så har det ædle terningspil taget sin begyndelse, formanden havde vist ikke rigtig held med sit slag!



Denne gang gik det vist noget bedre, selvom Bent ikke er helt tilfreds med at det var ham det gik ud over.



Der grines godt igennem, hvem offeret er? MIG! Hvorfor? Fordi jeg var ha-gal, der var to næsten ens pakker som jeg jagtede når det undtagelsesvis lykkedes mig at slå andet end 3 og 5 øjne. Da spillet sluttede, sad jeg minsandten med den ene af dem. Jørgen havde den anden og af en eller anden grund sad han og besværede sig over lige netop denne pakke. Jeg havde åbnet min, der lå en nydelig godsvogn i denne, så jeg sagde "ska du ha en halvtredser for den pakke?" "jeps" kom det prompte fra Madsen og straks måtte jeg åbne min nyerhvervelse – resultatet kan i se på næste foto!



Jeg havde købt Danmarks dyreste marcipanbrød!!! Nu brød helvede løs, for Michel (der selvfølgelig var ophavsmand bag dette stunt) brød totalt sammen af grin, ikke i sin vildeste drøm havde han regnet med et så "gunstigt" udfald af sin list. Øverst ses den nydelige vogn og nederst de famøse marcipanbrød. Jeg siger bare to ting.: Hvorfor skal det gå ud over mig? - der huskes og hævnnes!

Tilbage er kun et par "fromme" ønsker om

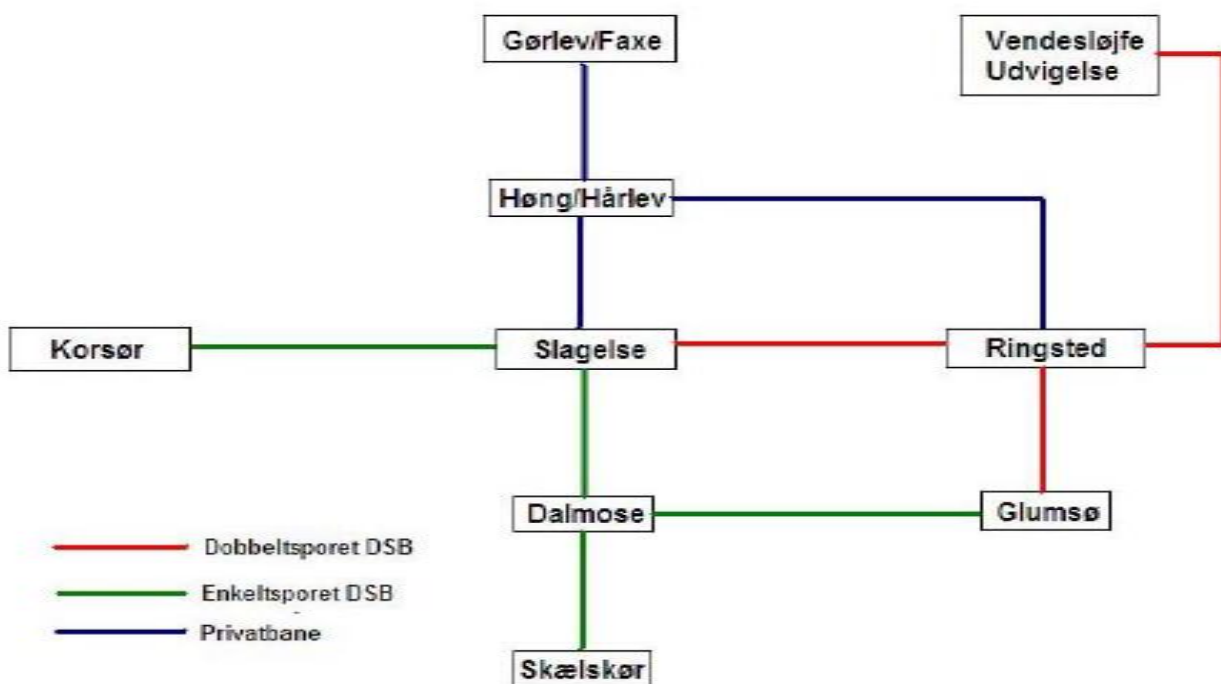
Glædelig Jul og godt Nytår!

Medlemsmøde.

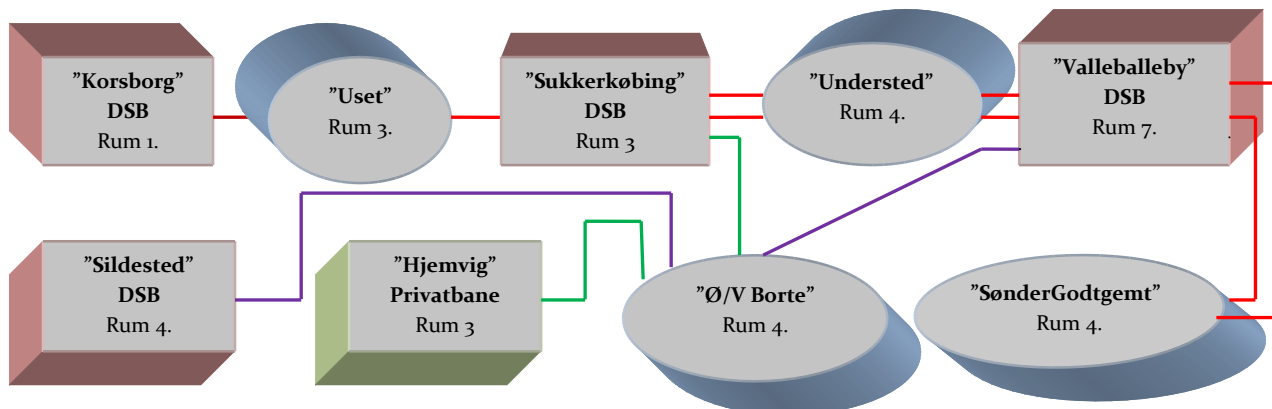
Onsdag d. 12.12. 2012.

Medlemsmødet var berammet til kun at handle om vores fremtidige anlæg. Vi kunne hurtigt konstatere at der er enighed om at stationernes størrelse og antal skulle bringes ned på et mindre plan. Uden at selve trafikideen skulle ændres i væsentlig grad, det er klart at der ikke kan være den samme trafik på færre spor og stationer, men reelt er det kun en 2 kl. hovedbane der er barberet væk. Det har jo så til gengæld givet os rum 5 til værksted og opholdsrum, hvilket det allerede har vist sig særdeles velegnet til.

Peter havde lavet to gode udkast til anlægs opbygning, det største fandt vi på mødet for stort, men det sidste er faktisk meget tæt på det oplæg, vi fandt ligger inden for mulighedernes grænse. Peters forslag giver lidt flere køremuligheder og de vil kunne implementeres i vedtagne oplæg, hvis pladsen ellers tillader det. Der blev stillet et forslag om at vores stationer alle skulle have fiktive navne og det lykkedes faktisk at finde på navne til alle (de kan med gode argumenter og et flertal ændres senere i forløbet). Det er en rigtig god ide, for nu er der ingen forbillede forventninger eller bindinger til stationerne, lige som en disput omkring den eller den station, er jydsk, Fynsk eller Sjællandsk er uaktuel – nu er de bare danske og udformet efter vores behov.



Øverst ses Peters mindste forslag og nederst det som vi blev enige om på mødet. Firkantede bokse er synlige stationer og ovale bokse er skjulte stationer.



Hovedbanen. DSB.

Lad os starte med rum 1. Her er anlæggets største station anbragt og selv om den nok er lige vel stor, vil den ikke blive ændret. Stationen Hedder Korsborg(Kg.), en sammentrækning af Korsør og Nyborg, i det vi tager udgangspunkt i Storebæltsoverfarten. I Korsborg ligger der et meget stort slagteri og en del industrier på havnen, tillige er der et stort læsseområde på stationen.

Fra korsborg går strækningen gennem rum 2 på en enkeltsporet strækning, i rum kommer vi til en skjult station ved navn "Uset"(Ut.) (hvilket den også vil blive). Uset station er på 8 spor, 4 i hver retning og hver del med sit gennemkørselsspor (skal altid være frit).

Fra Uset går den enkeltsporede strækning til (synlig) station "Sukkerkøbing" (Sk.) I Sukkerkøbing ligger der en stor sukkerfabrik og en del andet industri bl.a. et par større dambrug der sender levende fisk med banen. I Sukkerkøbing er der overgang mellem enkeltspor og dobbeltspor, til stor ærgrelse for banens personale er man aldrig kommet videre med dobbeltsporet, fordi der hersker vanskelige terrænforhold det meste af vejen til Korsborg og det koster jo kassen. Endelig udgår der en mindre men meget effektiv privatbane fra Sukkerkøbing.

Som nævnt er vi nu på dobbeltspor og det næste vi møder i rum 4. er (skjult) station "understed"(Un.). Denne station er magen til Uset station med samme kapacitet. Fra Understed fortsætter vi på dobbeltspor til "Valleballeby" station(Vb.).

Valleballeby station ligger i rum 7. og er sidste synlige station på vores hovedbane. Valleballeby er en meget driftig købstad med masser af industri bl.a. en margarinefabrik, så her er der masser af godstrafik, til og fra havn og industrier. Fra Valleballeby udgår der en DSB sidebane, ligeledes med stor godstrafik.

Fra Valleballeby fortsætter hovedbanen til (skjult) station "Sønder Godtgemt" (Sgg.) - på dobbeltspor - i rum 4. Denne skjulte station er "resten af verdenen", det vil sige, alle de steder vores tog kører til og fra, uden for vores anlæg - "denne snedige" indretning vil give plads til langt flere tog på vores strækninger.

Sidebanen. DSB.

Fra Valleballeby udgår der en ret trafikeret sidebane, første stop er en (skjult) station "Vester Borte" (Vt.) i rum 4. Herfra fortsættes til banens endestation, der ligger i et fiskerleje ved navn "Sildested" (Si.) i rum 4. Som antydnet er byens hovederhverv fiskeri, men banen kan også bryste sig med en færgeoverfart (med jernbanevogne) til Danmarks mindste købstad "Økøbing", på øen "Fagerø". I Økøbing er der kun

spor i byen, den planlagte bane på Fagerø, blev som så meget andet aldrig til noget. Byen har et stort slagteri, en stor smedevirksomhed og landbrugsvarer.

Privat Banen.

Fra Sukkerkøbing udgår der en lille privatbane til "Hjemvig" (Hv) via (skjult) station "Øster Borte (Øt.) i rum 4. Hjemvig ligger i rum 3.

Hvad sker der nu?

Dette er jo bare de allerførste grove rids, det næste der skal ske er at få anbragt skjulte, som synlige stationer således, at der bliver færrest muligt stigninger og fald, på de strækninger der skal forbinde dem. På mødet snakkede vi en del om anvendelse af en Helix (det tyskerne, på godt tysk, kalder en "Gleiswendel") største problem ved en sådan indretning, er nok dens størrelse, vi vil meget nødig under R 900 mm. hvilket vil sige at "monstromet" bliver ca. 2000 mm. bred og nok lidt længere, for vi vil under ingen omstændigheder over 2 % i stigning / fald. Vi forestiller os at denne Helix bliver anvendt til Øster og Vester Borte, samt den videre forbindelse, Sønder Godtgemt, det hele i rum 4. Denne indretning kan måske spare os for nogle stigninger, i det vi jo så vil bruge den samme stigning, til alle de implicerede strækninger, hvilket vil være rart.

Når strækningerne er "flettet" rigtigt sammen og alle stigninger / fald er på plads, vil turen så komme til de mere detaljerede sporplaner af stationer og strækninger. Under denne proces vil ideer, input og ønsker stadig være en velkommen mulighed, når en given plan når et tilfredsstillende stade, vil den blive fremlagt på et medlemsmøde - hvis den vedtages, er det herefter kun tungtvejende grunde der giver adgang til ændringer - vi skal jo fremad!

Indtil arbejdet med at få de store linjer på plads, Stationsplacering (sted, højde), strækninger (stigninger / fald, synligt /skjult, højder) "Helix (placering, omfang, fordele ulemper) er der "no go" på sporarbejdet, vi må udnytte ventetiden til at gøre som vi er gået i gang med - muge ud - rydde op - organisere - færdiggøre - indrette - reparere - og alt det vi ellers aldrig får gjort.

**Kun en Taabe rydder op,
et Geni behersker Kaos.**

Hmmm! Vi rydder op, så.



Onsdag d. 12.12. Så er Bent ved at lægge den "sidste hånd" på de elektriske installationer i rum 5. Alle arbejdsborde har fået flere stik til diverse formål – nu mangler bare den individuelle arbejdsbelysning, ved bordene.



Er der nogen der har styr på sagerne, så er det Madsen – man kan sige at han står på hovedet – for sagen!

Sidste klubaften inden jul & nytår var 19.12. Meget passende holdt vi Juleafslutning den aften! Traditionen tro stod menuen på æbleskiver, kun æbleskiver – nye tider har også ramt denne dag, vi "plejer" ikke at arbejde på denne dag, men med de euforiske medlemmer vi har, blev der høvlet rundt alle vegne. Der blev sorteret ting inde i rum 7, ikke alle (der er mange), der blev hængt skabe, hylde op over det lange arbejdsbord, opslagstavle og hylde ved Martins bord, Jørgen måtte flytte det Frichs skilt han har haft så nært et forhold til – i den seneste tid. Jan

K. fik registreret alt sit materiel, der blev gjort rent og så! Blev der spist æbleskiver – nu kan julens fred sænke sig over os alle. Bent fik lidt ønsker til arbejdsbelysningen ved bordene og vi enedes om at indkøbe en større mængde sporskiftedrev (Cobalt) snarest. Vi mødes igen, efter Nytår, onsdag d. 09. Januar. Kok-A-mok har lovet en super middag og vi skal holde et medlemsmøde, emnerne er vedtægter og forslag til generalforsamlingen. (Lørdag d. 09. februar klokken 11¹⁵) Se indkaldelse andetsteds i bladet.



Øverste billede.: "Der Kaiser" viser stolt arbejdet frem, øverst hylden hvor færgen Storebælt, med flere, kan sejle deres egen sø!

Nederste billede.: Skabe og hylder er blevet sat op, der skal vist anskaffes et par Raaco "skuffedarier" og oven på disse skal der lægges et prøve og programmeringsspor.



Et Billede fra december 2008. Dengang E maskinen lige var kommet – hvis vi fortsætter med den fart vi har på nu, vil det ikke vare længe før vi kan køre igen.



KARLEMOSE PARKENS

MODELJERNBANKLUB

Klublokale: Karlemosevej 87, kld., 4600 Køge.

Indkaldelse til

GENERALFORSAMLING

Der indkaldelse hermed til ordinær generalforsamling

Lørdag d. 9. februar 2013.

Kl. 11:15

i klublokalet Karlemosevej 87, kld.,

med følgende dagsorden, iflg. vedtægterne:

1. Valg af referent.
2. Valg af dirigent.
3. Formandens beretning.
4. Godkendelse af regnskab.
5. Fastlæggelse af kontingent.
6. Indkommende forslag.
7. Valg af bestyrelse i henhold til § 7 stk. 2.
8. Eventuelt.

Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal, iflg. vedtægterne, være bestyrelsen i hænde senest lørdag d. 26. januar 2013.

Regnskabet samt eventuelle indkommende forslag vil være fremlagt til gennemsyn i klubben 8 dage før generalforsamlingen.

Efter generalforsamlingen vil der blive serveret et måltid mad, for dem der ønsker det, for den mikroskopiske sum af 50,00 kr. Prisen er incl. én genstand efter eget valg.

Grundet bestilling af kok, indkøb af mad m.m., **skal** man tilmelde sig til spisning senest onsdag d. 6. februar på telefon 61 60 12 62 eller e-mail: demally@webspeed.dk.

Michel Andersen

Formand

Trianglen - sådan gik det!



En af vore berømte, men måske efterhånden glemte digtere indleder en af sine noveller med ordene: "Stundom har jeg vandret ret ude på den jyske alhede...." Vi kan jo så lade det være dette nummers quiz, hvorfra citatet stammer.

Nå, men det var nu ikke på alheden, at jeg denne sommer vandrede rundt for at opleve lidt ud over, hvad den almindelige hverdag byder på. Det var derimod et sted ved den jyske vestkyst, nærmere betegnet Bork Havn, at jeg en dag slendrede rundt. Jeg har uden tvivl tænkt på modeljernbane, hvornår gør man ikke det? Og i den forbindelse har jeg sikkert tænkt på Heljans snarlige udgivelse af en Triangelmotorvogn.

Bedst som som jeg nu nærmer mig Borks havneareal, falder der mig noget bekendt i øjnene. Jeg fatter ikke ved første øjekast, hvad det drejer sig om, men ved det andet, siver den frygtelige virkelighed ind på nethinden. Jeg indrømmer gerne, at overraskelsen var stor, for lige dør ret foran efter næsen stod en af tidenstand temmelig ramponeret Triangelvognkasse. Der var ikke noget at tage fejl af. Det var en triangel. Ak, hvor forandret, for nu igen at citere en af vore nationale skjalde – ovenikøbet én der har modtaget nobelprisen i litteratur; det var tydeligt, at det stod skidt med den.

En ting var ganske vist, den ville aldrig køre en eneste meter længere. Undervognen var af gode grunde borte, da den nu blev anvendt som depot for fiskeudstyr! Jo, det er rigtigt. Det nærmer sig jo vandalisme. Det er jeg sikker på, at flere af læserne vil være enige i det udsagn. Men der stod den altså, og at dømme ud fra dens almene tilstand, så måtte den have stået der længe.

Jeg gik naturligvis, som I kan se, i gang med at filme vraget, for det kan man vist godt kalde de resterende dele af vognen uden af den årsag at riskikere at genere nogen eller noget.

Mine omgivelser blev temmelig forbløffede over min både pludselige og hektiske aktivitet med at forevige, hvad de synes var intet mere end en bunke gammelt træ, der nærmest forstyrrede udsigten til mere interessante dele af omgivelserne.

Men, sådan er der jo så meget, og sådan ser man så forskelligt på tingene.





Bemærk det nederste billede med fiskenetene hængende fra en krog på siden af vognen. Læg også mærke til bord og bænke ved siden af. Joe, det vidner om hyggelige stunder, der næppe har noget med jernbanedrifterne at gøre.

Et eller andet sted bliver man vemodig ved sådan et syn. Disse billeder er således, hvad jeg har med hjem fra turen til Bork havn.

Godt, at Heljan snart kommer med sin model af Trianglen. Så man da på de hjemlige baneafsnit "genoplive" den og glemme de uhyggelige skyggesider af tidernes gang.

Mvh
Deres udsendte medarbejder
LT..



Oves C maskine med et lille posttog.

Rygter fra et Remise område !



Velkommen til remiseområdet, rygternes arnested. Vi er kede af at skulle indrømme det, det sker heller ikke så tit - men der er gået seriøsitet i klubbens ellers så bedagede medlemmer. Det gør det jo ikke nemmere for den allestedsfraværende "rygtesmed©" at finde slibrigheder, oooooo dog! Han var selv den første til at ryge i fælden, så kan han lære at passe på sit "rygtekamera©", kan han.



Why is it allways me, who skal do the hard work?

"Madsen" er gået ind i sin anden ungdom, eller er det den tredje? Nåh hvor kom vi til, åh-jo - altså, efter at han (Madsen) to (2!) gange har indtaget SODAVAND, heraf den ene gang helt frivilligt! Er der kommet gang i den gamle, han (Madsen) er begyndt på en helt ny uddannelse som autoriseret Savfører og som han kan! Vi har snart ikke en bordplade, han (Madsen) ikke har ført en sav på / i - som han /Madsen) siger.: "Der er den ikke den sav, jeg ikke vil føre" og ifølge hans læremester (der ønsker at være anonym) skal man vare sig, for at krydse (sav) klinger med ham. Han (Madsen, altså) er jo en beskeden mand, så vi var lidt træ-ske til at opdage hans skarpe passion og næste billede viser tydeligt hans (Madsens!) forskrækkelse over at være afsløret i sin hemmelige (træ) last. Han (Madsen!) overvejer

alvorligt at søge stillingen som savførerfaglærer ved KMKs aftenskole og efteruddannelses virksomhed, et sted han (Madsen) selv har brugt flittigt, hvem husker ikke de berømte "Tænd din loddekolbe" og "Støvsuger" kurser - vi (os andre) ønsker ham (Madsen) tillykke med det gode resultat.



Savføreren taget på fersk gerning. Huh!

Kort Nyt

Det er aldrig for sent at lære noget nyt, det må stakkels Bent så sande, bare fordi der står "Ledig" på en sikringsgruppe, skal man da ikke gå rundt og tro at det er den - køleskabe og fryser KAN godt sidde sligt sted og hva - vi skulle jo alligevel have rimet den fryser af og sorteret i varerne!!!

Det er aldrig for sent at lære noget nyt, det må stakkels MIG så sande. Bare fordi formanden går rundt og ser skikkelig ud, skal man ikke tro at han ikke kan finde på gale streger - marcipanbrød i den ene gave - modeltog i den anden! 1 stk. HA-GAL og så kører det!

"Rygtesmeden©"

DSB's internationale forbindelser 1945 – 1956

– nok mest for Geeks.

Dette er en omskrivning af et tidligere indlæg i "Mosebanen". Denne gang er kildegrundlaget udvidet en del, hvorfor lidt flere detaljer, til de "geeks" der måtte ønske det, skulle være kommet med.

Hvordan DSB kom i gang efter krigen

DSB's situation efter 1945 var vanskelig, hvilket DSB selv understregede mange gange i løbet af årene efter, og man kunne sågar læse om det igen hele 10 år efter krigens afslutning i et af Terkelsen forfattet tilbageblik fra 1955. Krigen betød blandt andre ting, at det var vanskeligt at få genoptaget trafikken med omverdenen, hvilket på alle måder var vigtigt – ikke mindst for eksporterhvervet landbruget.



D/F Danmark. Ved Gedser.

Foto.: T. Nellemann.

Men, det var måske ikke lige de internationale forbindelsers (infrastrukturs) reetablering, der stod fremmest i den konstituerede generaldirektørs overvejelser i sommeren og efteråret 1945, men, det kom de faktisk hurtigere til, end man måske skulle have troet. Ønsket om at få genopbygget "de nordiske jernbaners hovedvej mod syd og vest" var stort. I flere år efter krigen måtte udlandsekspresserne tage den lange vej til udlandet via Padborg. Der var ingen færgeskapacitet til at sende dem ad den noget kortere søvej fra Gedser og direkte til Nordtyskland. DSB havde gerne set midler til en genoptagelse af etableringen af den formålstjenlige "Fugleflugtslinje" tilflyde med det samme. Men sådan et projekt, var der i 1945 ikke politisk vilje til, eller økonomisk mulighed for, at prioritere, hverken i Tyskland eller Danmark. Så DSB måtte finde en billigere alternativ løsning, der baserede sig på eksisterende infrastruktur. Det blev Gedser – Grossenbrode overfarten, man måtte tage til takke med. Men det lå hele tiden i baghovedet på DSB, at dette var blot en interim løsning.

Overfarten Gedser – Grossenbrode etableres

DSB stod med et stort problem i forbindelse med genoptagelsen af overfarten. Man havde ingen færge! Den til Østersøen byggede og egnede "D/f Danmark" lå på bunden af Gedser havn. Så den måtte op igen, og allerede 1. juni 1947 kunne den gå i rutefart og var på det tidspunkt DSB's eneste bud på en kapacitet.



Danmark på bunden af Gedser Havn.

Da både DSB og DB var interesserede i en genoptagelse af ruten, indgik man en aftale om sejladsen mellem Gedser – Grossenbrode, der gik ud på, at DSB indledningsvis sejlede alene med færgen "Danmark", og at tyskerne forpligtede sig til dels at bygge en ny stor trespolet færge til overfarten dels at udbygge endnu et færgeleje i Grossenbrode. Færgen blev senere sat i drift med det lidt bombastiske - og måske dengang endda provokerende navn - "Deutschland".



Færgen Deutschland.

DSB skulle på sin side levere nedbrudsreserve for ruten, og det gav planlægningsmæssige problemer. Årsagen hertil var, at færgelejet i Gedser var bygget bredere end lejerne i Nyborg og Korsør. Militære grunde er anført som årsagen hertil. Det stillede DSB overfor det problem, at det var vanskeligt for DSB's færger at afløse hinanden på de forskellige ruter, dvs. mellem Storebælt og Gedser, når værftsophold eller midlertidige kapacitetsproblemer på én af ruterne, nødvendiggjorde det. Man fik senere ombygget et af lejerne i Gedser, så det havde samme dimensioner som Storebæltsejerne. Men det betød, at tyskerne ved bygningen af "Deutschland" gik ind på at bygge den med forenden dimensioneret efter storebæltsejerne og agterenden efter Grossenbrodes¹. Den senere i 1954 byggede danske færge "Kong Frederik d. IX" blev dimensioneret på samme måde.

Men, endelig i 1951 kunne Gedser – Grossenbrode overfarten indvies, og i "Vingehjulet" kan man læse, at ruten påbegyndtes efter indgået aftale med DB, den 15. juli 1951.

¹ Vingehjulet nr. 12 51/52, side 118.

Kapacitetsproblemer og nye færger på overfarten

Allerede fra starten af overfartens levetid var der betydelige kapacitetsproblemer, der først kunne afhjælpes i takt med at nye færger tilgik ruten ud over "Danmark", der tilmed skulle betjene ruten Gedser - Warnemünde!

Den første af disse, tyske "Deutschland", tilgik i 1953. Nedbrudsreserve for de to færger var storebæltsfærgen "Dronning Ingrid", der måtte have sin agterende ombygget, så den passede til lejet i Grossenbrode. Hvad vigtigere var, færgen tilgik Gedser - Grossenbrode i hele sommerhalvåret for at afhjælpe de værste kapacitetsproblemer, der opstod, når de sydgående ekspressers supplementstog indsattes.



M/F Frederik IX. Foto.: Helsingør Skibsværft.

Det medførte naturligvis problemer for storebæltsoverfarten, men den mingeledede statsbanerne ved at skubbe og trække terminerne for storebæltsfærgernes eftersynsophold på værfterne.

Meget tidligt i 1955 tilgik DSB's nybygning "Kong Frederik d. IX", og det lettede presset en hel del.

Det var nu ikke kun på vandet, at DSB oplevede flaskehalse. Der lå en til i Jylland. Det drejede sig om det manglende dobbeltspor syd for Vamdrup, der medførte problemer (forsinkelser) for afviklingen af de internationale forbindelser i den periode, da disse kørte sydpå via Padborg. Dem fik DSB afhjulpet ved åbningen af Gedser - Grossenbrode og den deraf følgende omlægning af ekspresserne. Derfor overvejede man på et tidspunkt at nedprioritere udbygningen til dobbeltspor fra Vamdrup for i stedet at udbygge strækningen på Nordfalster til dobbeltspor. Faktisk udgjorde storebæltsoverfarten en flaskehals i den periode. Kapacitetsproblemerne ramte især godstrafikken, hvilket igen ramte DSB på et ømt punkt, fordi, som anført i et tidligere indlæg, DSB's økonomi var hårdt presset af en svigtende indtjening her; og så nyttede det jo ikke meget, at godsvognene hobede sig op ved færgelejerne i Nyborg og Korsør, fordi "prestigetogene" havde højere prioritet på færgerne.

Men, det er vigtigt at konkludere her, at kapacitetsmanglen i de tidlige år på Gedser - Grossenbrode overfarten, var den direkte årsag til, at DSB's internationale forbindelser indtil 1953 ensidigt måtte via Padborg. Først da kapaciteten på Gedser - Grossenbrode var på plads i løbet af 1953/54, begyndte regnskabet at gå op, og DSB's ambitioner om indsættelse af prestigefyldte udlandsekspresser via Østersøen kunne indfris. Det skal også konkluderes, at Statsbanerne var glade for

omlægningen til Gedser, da man så det som et skub i retning af at få genoptaget udbygningen af "Fugleflugtslinjen".

De sydlige internationale forbindelser fra 1945 - 1952

Udviklingen 1945 til 1952

I 1945 lå Centraleuropas infrastruktur i ruiner, specielt den tyske naturligvis, der var blevet tæppebombet gennem næsten 3½ år. Der forestod et kæmpemæssigt genopbygningsarbejde, som krævede både mandskab og kapital. I Tyskland i 1945 var kapital måske ikke det største problem. Det var det derimod at skaffe kvalificeret arbejdskraft til at løfte opgaven.



Frederik IX. I færgelejet i Gedser. Foto. J.J.B.

En meget stor del af den mandlige del af den tyske befolkning var enten gået tabt ved krigshandlinger eller sad i krigsfangelejer rundt omkring i det østlige Sibirien eller i England. Derfor var det udtryk for en imponerende kraftpræstation, at eksprestoget "Nord-Ekspressen" mellem Skandinavien og det centrale og vestlige Europa kunne reetableres allerede i maj 1946. Nogle måneder tidligere, nemlig i december 1945, havde Statsbanerne kunnet genåbne ruten mod vest til England. "Engländeren" rullede igen. Efter introduktionen af "Nord-Ekspressen" kunne DSB i november samme år indsætte endnu ekspres i form af "Skandinavien-Ekspressen" til Holland. I 1948, ved sommerkøreplanens ikrafttræden, kunne DSB indsætte sin tredje sydgående forbindelse, der fik betegnelsen "Skandinavien-Schweiz-Ekspressen".

Det var med andre ord lykkedes for den nye vesttyske stat på bemærkelsesværdigt få år at genopbygge sin infrastruktur så meget, at den transeuropæiske trafik kunne genoptages. Men andre stater havde naturligvis bidraget med deres, eftersom en genopbygning af den internationale transportsektor var en fundamental forudsætning for at få samhandlen og dermed økonomierne i gang igen efter krigen.

Når økonomierne atter kom i gang, betød det arbejde til befolkningerne, hvilket betød stigende lønninger, der medførte flere penge til forbrug, der dengang, som i dag, ofte omsattes til forbrug i form af rejser. Skulle man rejse, så var det med tog - endnu - og det øgede billetsalget og presset på de internationale forbindelser, der således hurtigt blev meget populære. Derfor var belægningsprocenterne for samtlige ekspresser høje fra starten.

Det gjaldt især for sovevognene, der blev populære, hvilket man godt forstår med de lange rejsetider in mente. Disse havde en generel belægningsprocent på 80 % og for siddevognene periodisk helt op til 75 %!

Starten i 1946 - 49

Nord-Ekspressen

Ekspressen var og blev den mest prestigefyldte af alle ekspresserne. Den havde kørt lang tid før krigen, og da den blev genoptaget efter denne var det ad samme rute via Jylland til København.



"Gare du Nord" for mange år siden.

Ekspressen var kendt i udlandet, hvor den dog ofte betegnede som Paris-Stockholm ekspressen. Ekspressen dækkede i starten det betragtelige område Holland - Belgien - det vestlige Tyskland og Frankrig - Paris Gare du Nord. Men, der var også forbindelse til Basel med gennemgående vogne fra Oslo og Stockholm. Fra Bruxelles var der forbindelse til Oostende og derfra til England. Så det var bestemt ikke kun en ekspres med betydning for de danske rejsende, men for togrejsende fra hele Skandinavien. Nord Ekspressen blev hurtigt populær og måtte udvides betydeligt allerede det første år. Ved sin start i maj 46 løb den 3 gange ugentligt, men fra vinterkøreplanens ikrafttræden samme år afsendtes den dagligt. Men ikke nok med det, den måtte også udvides med flere gennemgående sovevogne. Nogle af problemerne for ekspressen, der nu var på mange vogne, lå i at få tilstrækkeligt med siddevogne med af den rette klasse. DSB ville gerne have flere 3. classesvogne med, mens f.eks. SNCF mente, at ekspressen var et luksustog og kun skulle føre I og II klasse. Det er naturligvis vognklasserne fra før 1956 ændringerne, der er udgangspunktet. Men, DSB trak det længste strå, så der optoges yderligere III classes siddevogne i løbet af 1947. Presset på siddepladserne i de allerførste år blev ikke mindre af den lidt særegne situation, at den engelske besættelsesmagt havde forlangt en fast reservation på 20 pladser i toget gennem Nordtyskland.

Senere i takt med den voksende popularitet og et øget pres på de gennemgående sovevogne til Basel, måtte Basel-delen ofte dubleres, og det belastede naturligvis ekspressen yderligere. Det førte til indsættelse af Skandinavien-Schweiz-Ekspressen.

En udenlandsk rejsende beskrev rejsen til Danmark med Nord-Ekspressen som komfortabel, om end han ikke forstod, hvordan de danske gæster kunne drikke Tuborg eksport til bøffen, når nu man kunne købe

sig en flaske rødvin? Den rejsende var endvidere meget tilfreds med, at der var 1:45 minutters ophold i København, inden det gik videre mod Stockholm og Oslo. Så kunne man jo nå at komme en tur i Tivoli! Ak ja, det var dengang.



"Hoeck Van Holland" Havnestation.

Skandinavien-Ekspressen

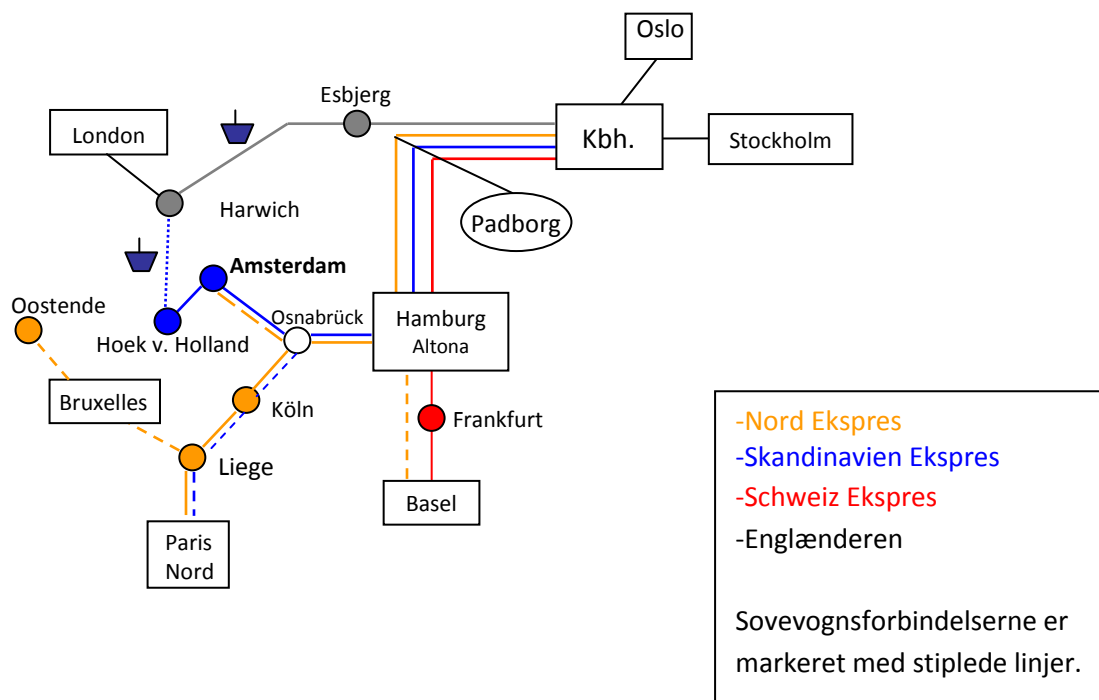
I november 1946 startede Skandinavien Ekspressen til Holland. Der var opstået som en følge af behovet for mere kapacitet i retning mod Holland-England (via Hoeck v. Holland), og som Nord-Ekspressen ikke havde kapacitet til at dække. Den nye ekspres blev meget hurtigt populær og måtte, som det gjaldt for Nord-Ekspressen, hurtigt udvides fra afsendelse 3 gange ugentligt til dagligt i sommeren 1947. Toget medførte gennemgående sove- og siddevogne til Amsterdam og Hoeck van Holland, men også gennemgående siddevogn til Paris, der nu var godt dækket ind.

Skandinavien - Schweiz - Ekspressen

På grund af den store publikumsinteresse for Nord-Ekspressens gennemgående vogne til Basel, kunne Statsbanerne i sommeren 1948 introducere sin 4. internationale ekspres, der døbttes Skandinavien-Schweiz-Ekspressen. Nu var der "gået hul på bylden", de rejsende ville sydpå. Behovet for en direkte forbindelse til Rom kunne hverken Nord- eller Skandinavien ekspressen dække i ønsket omfang. Den nye ekspres skulle dække fra Stockholm over København via Hamburg til Basel og Zürich. Ekspressen betegnede fra maj 1949 som Skandinavien-Schweiz-Italien Ekspres og fra 1950 blot som Skandinavien-Italien Ekspres.



1948



| 1948 | |
|--|-----------------------------|
| Nord Ekspressen medførte gennemgående vogne til: | |
| Sovevogne: | Stockholm – Paris |
| | Stockholm – Basel (1946-48) |
| | København – Oostende |
| Siddevogne: | København – Oostende |
| | København – Basel (1946-48) |
| | København – Paris |
| Spisevogn: | Nyborg – Bremen |
| Rejsegodsvogn | København - Paris |

Oven for et eksempel på vogntyperne anvendelse i den "fine" Nord-Ekspres. Bemærk, at direkte vogne til Basel, ophører i 1948, da Schweiz-ekspressen kommer til.

At ekspresserne var populære og meget benyttede vidner DSB's opgørelse for den daglige benyttelse i månederne juli – september af de tre ekspresser, der fandtes i 1947:

| 1947 | Nord-Ekspres | | Skandinavien-Ekspres | | Englænderen | |
|-----------|--------------|----------|----------------------|----------|-------------|----------|
| | Mod Kbh. | Fra Kbh. | Mod Kbh. | Fra Kbh. | Mod Kbh. | Fra Kbh. |
| Juli | 195 | 174 | 287 | 200 | 190 | 174 |
| August | 194 | 176 | 299 | 273 | 187 | 167 |
| September | 157 | 170 | 127 | 169 | 174 | 151 |

Og DSB var da også meget optimistiske ved den indledende periodes afslutning. Man forudså et stort udviklingspotentiale gennem en vedholdende udvikling i publikums bevidsthed og anvendelse af ekspresserne. Det var klart opfattelsen, at 50'ener vil bringe flere ekspresser frem på DSB's tilbudspalette. Og det kom til at holde stik, selvom 50'erne ikke ligefrem stod for økonomisk opsving. Det måtte vente til det efterfølgende årti.

² Det bør nævnes, at den skematiske fremstilling er inspireret af "Vingehjulets" fremstilling i nr. 14, 25. april 5. årgang 1948.

Sovevognene var hurtigt blevet meget populære at benytte. Men, da DSB ikke selv havde den vogntype i sin bestand, havde DSB i 1948 indgået en 25 årig aftale med det internationale sovevognsselskab CIWL, om leverancer af sådanne vogne. DSB havde i øvrigt indgået sin første samarbejdsaftale med selskabet helt tilbage i 1907. Det samme gjaldt lån af spisevogne.



Her fik DSB jo ret hurtigt sine egne i form af litra CAR allerede 51. Men det til trods fortsatte CIWL med at levere spisevogne til *Nord Ekspres* helt op til begyndelsen af 60'erne. Det var i øvrigt sovevognskonduktørens opgave ved ankomst til Hamburg at opgøre hvor mange passagerer, der stod af der og hvor mange, der skulle med indtil København, så denne liste kunne telegraferes ud til de nordiske hovedstæder, så de ledige sovepladser fra København og til Oslo og Stockholm kunne bookes af interesserede, så antallet af tomme senge kunne minimeres.

Om spisevognene var der i øvrigt det forhold, at der under hele turen måtte skiftes sortiment, da de internationale aftale sagde følgende: "Principielt er det således, at der under kørsel i et land kun må serveres varer, som er indkøbt (og altså fortoldet) i dette land".

Det betød, at *Nord Ekspres* måtte samme spisevogn have fire forskellige forsyninger med ombord, hvoraf de tre måtte opbevares i toldaflåste rum. Så toldembedsmænd måtte ombord på toget for at låse op til det land, man kom til, og aflåse for det land man forlod!³

Prisen (gebyret) for en 3. kl. soveplads i *Nord Ekspres* i 1955: kr. 70.90 oveni billetprisen. Det har været dyrt! DSB forsøgte flere gange at få forhandlet priserne lidt ned, men det var en vanskelig opgave sammen med et større antal banetjenester, der alle gerne ville tjene på den service.

Udviklingen 1950 til 1953.

Året 1950

I 1950 løb udlandstrafikken fortsat via Nyborg og Padborg. Skandinavien - Schweiz - Ekspresen skiftede navn til Skandinavien - Italien - Ekspresen. Og det var på de tider, da især Rom begyndte at trække som turistmål. Om det var inspireret af, at Rom var det tidligere kongepars yndlingsferiemål, skal være usagt, men trangen til at opleve Rom var reel.



Roma Termini. 1874. Arkiv.: FS.

³ Vingehjulet nr. 18 1955.

Opsummeret havde DSB uændret følgende faste udlandsforbindelser fra København via Nyborg og Padborg, gennem flere år udgjorde

grundbestanddelene i DSB's udlandsforbindelses tilbud.:

| Ekspressens navn | Tognummer | Destinationer | (Oktober 1953) |
|-------------------------------------|-------------------|---|----------------|
| <i>Nord-Ekspres</i> | <i>Tog 35, 36</i> | <i>Paris.</i> | E 500 |
| <i>Skandinavien-Italien-Ekspres</i> | <i>Tog 45, 46</i> | <i>Via Wien, Basel og Chur til Rom.</i> | E 500 |
| <i>Skandinavien-Holland-Ekspres</i> | <i>Tog 13, 14</i> | <i>Amsterdam.</i> | P 300 |
| <i>Engländeren</i> | <i>Tog 64,</i> | <i>Esbjerg, Harwich, London</i> | Mo |

Hertil kom et antal af, hvad DSB betegnede som dubleringstog, som ekstratogene indledningsvis betegnedes. Senere blev disse betegnet supplementstog⁴, og den betegnelse holdt sig fremover. Disse supplementstog kørte med ekstra gennemgående sove- og siddevogne mellem Nyborg og udlandet⁵. De kørte kun i sommerperioden fra juni til september, hvor de dublerede de oven for anførte ekspresser.

Året 1951

I forbindelse med sommerkøreplanens ikrafttræden d. 20. maj 1951 indlagdes en ny udlandsforbindelse, der sluttede sig til. Det var nattogsforbindelsen København-Hamburg:

- **Hamburg-Ekspres, Tog 75, 76.**

Ekspressen, der fra starten af var et nattog, forlod København H kl. 19.30 og ankom til Hamburg - Altona næste dag 10.01, så køretiderne var lange i den første tid. Ved ankomsten fra Nyborg til Fredericia kobledes en WL til Altona på. Vognen var kommet fra Aarhus med tog 976. Returløbet forlod Hamburg kl. 23.20 med ankomst København H næste dag kl. 10.03. Ekspressen havde fra Hamburg forbindelse med München, Genova og Rom via Basel. Dog var der kun gennemgående sovevogne (1., 2. og 3. kl.) fra Genova-Hamburg-København. Fra de øvrige: München og Rom via Basel var der gennemgående siddevogne. Det anføres, at ekspressen også havde gode forbindelser til Belgien og Frankrig⁶.



"Hamburg Altona" i gamle dage. Bahnhofbilder.de

⁴ DSB årsberetninger anvender to udtryk med den samme mening: Assistentetog og supplementstog. Her anvendes supplementstog stringent.

⁵ Kilde: DSBs årsberetning for tiden 1ste april 1950 til 31te marts 1951.

⁶ Kilde: DSBs årsberetning for tiden 1. april 1951 til 31. marts 1952

Ved returløbet fra Hamburg afkobledes i Fredericia en WL fra Altona, der kobledes på tog 95.⁷

I sommerperioden fra 9/6 til 9/9 indsattes et supplementstog til Hamburg med afgang fra København H kl. 10.50 med ankomst til Hamburg kl. 21.17 altså samme dag. Returløb Hamburg kl. 09.12 med ankomst København H. kl. 20.10. Det medførte gennemgående siddevogne (alle kl.). Der opnåedes forbindelse til Paris, Basel, Milano og München.

I forbindelse med samme sommerkøreplan omlagdes *Skandinavien-Holland-Ekspres* til dagtog (og gav plads til Hamburg-Ekspres indtil NWE indsattes året efter) og fremskyndedes, så det forlod København kl. 06.00, mod tidligere 22.33, og ankom til Amsterdam kl. 22.38, mod tidligere 19.50 efterfølgende dag. Det betød, at der nu kun var én nats rejse til London mod tidligere to.

Dernæst anføres det, at fra Gedser - Grossenbrode overfartens åbning den 15/7, løb der dagligt et hurtigtog til Hamburg: København H af kl. 07.00, Hamburg an. 17.07. Returløb Hamburg af. 11.26, København H an. 20.45.

Engländeren:

Ved køreplansskiftet blev "Engländeren" indsat med et nyt og større diesel-motortog bestående af 7 vogne heraf én spisevogn. Toget blev fremskyndet så passagererne ankom til London ca. en time tidligere. Toget kørtes 6 gange ugentligt i perioden 19/6 - 15/9, udenfor 4 gange ugentligt i hver retning⁸.

På grund af en meget anstrengt brændselsforsyningssituation i vinteren 1951 indskrænkedes kørslen efter 27/10 til 2 gange ugentligt.



"Liverpool Street Station" 1959.

⁷ Kilde: Togplan 6, maj 1953.

⁸ Som ovenfor.

Året 1952

Dette år blev DSB forudsigelser om endnu flere ekspresser indfriet, da der i forbindelse med sommerkøreplanens sommerferieperiode fra 15/6 indsattes et nyt tog. Det var Nord-West-Ekspres. Der var 80 rejsende med på den første afgang fra København:

- **Nord-West-Ekspres, tog 71,72** (supplementstog for Skandinavien-Holland-Ekspressen):

Det er interessant at bemærke sig, at ekspressen ikke indledtes ved den danske sommerkøreplans begyndelse, men den svenske! Hvilket i høj grad sandsynliggør, at ekspressens etablering er sket efter et svensk/norsk pres for en bedre forbindelse til England. Norge og Sverige havde angiveligt ikke været helt tilfredse med den service som Skandinavien-Holland-Ekspressen havde kunnet levere til det engelske område. At den ikke var specielt god erkender DSB da også selv i teksten, der beskriver den nye ekspres⁹.

Den kørte mellem København H og Amsterdam CS, og der opnåedes forbindelse til toget fra Oslo og Stockholm via **Skandiapilen**. Tiderne var således:

| | | | |
|----------------------|--------|---|-----------|
| Oslo af. | 07.41, | ↑ | an. 22.50 |
| Stockholm af. | 07.25 | | an. 23.30 |
| København H af. | 17.50 | | an. 12.40 |
| Hamburg af. | 03.03 | | af. 03.20 |
| Amsterdam CS af. | 10.10 | | af. 20.03 |
| Hoeck v. Holland an. | 10.45 | | af. 19.30 |
| Liverpool ST an. | 2034 | ↓ | af. 09.33 |



"Liverpool Street Station"

Toget kørtes i øvrigt som motortog mellem København og Fredericia, hvorfra det førte gennemgående siddevogne, 1., 2. og 3. kl. og tilsvarende for sovevognene til Hoeck v. Holland.

Motortoget fra København havde oprangeringen: Mo-Ac-Av-Mo.

Til supplerung af de faste udlandsforbindelser indsattes dagligt i ferietiden 7/6 - 13/9 ud over **Nord-West-Ekspres** yderligere to supplementstog:

- **Paris-Ekspres, tog 47, 48** der var supplementstog for Nord Ekspres.

- **Basel-Ekspres, tog 43,44** der var supplementstog for Skandinavien Italien Ekspres.

Paris-Ekspres

Om denne skal det bemærkes, at toget fra København til Fredericia løb under betegnelsen tog 47. Men i Fredericia kobles ekspressens vogne på tog 960, der kommer fra Frederikshavn, og ekspressen fortsætter mod Padborg som en del af tog 960. Der er tale om to vogne til Ostende (en 1,2,3 klasses vogn og en WL) og resten til Paris heraf én WR og tre stk. WL. Det skal bemærkes, at i det store udland betegnedes den Paris-Skandinavien Ekspressen.



Paris "Gare du Nord"

Køreplanstiderne for **Paris-Ekspres** var i øvrigt: København H af. 10.35 og Paris N an. 15.37 næste dag. Returløb Paris N. af. 16.25 og København H. an. 19.30 efterfølgende dag. Toget havde 4 faste gennemgående siddevogne, sovevogne efter behov samt spisevogn mellem Nyborg og Hamburg. I sommerperioden udvidedes toget med 1., 2., 3. kl. vogne, der fortsatte til Wien (ankomst 18.35). Som noget nyt indsattes en til Rom gennemgående 1., 2. klassesvogn med couchettes (liggevogn).

Returløbet indgik i tog 945 Padborg-Frederikshavn, hvor toget deltes i Fredericia og tog 48, **Paris-Ekspres** delen, fortsatte mod København.¹⁰

Basel-Ekspres

Fra Basel var der videreførelse til Rom, og i Hamburg var der tilslutning til den nye **Alpen-Ekspres**, der kørte via München - Brenner - Østrig og videre til Norditalien og Rom.

Køreplanen var København af. 10.35, Basel SBB an. 11.23 næste dag, og Basel SBB af. 19.00, København H an. 20.53 følgende dag.

De to tog kørtes som ét tog i retning fra København til Korsør, hvor toget overførtes med samme færge som **Skandinavien-Italien-Ekspres**. I retning mod København overførtes **Paris-Ekspres** sammen med **Nord-Ekspres** og **Basel-Ekspres** sammen med **Skandinavien-Italien-Ekspres**.

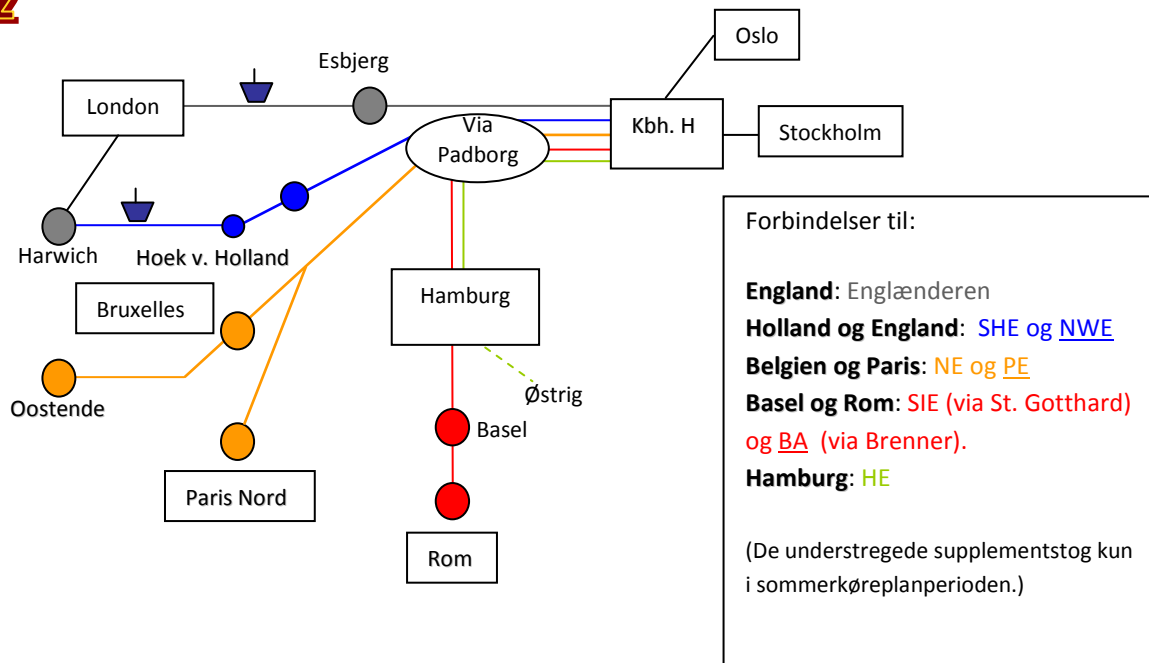
⁹ "Vingehjulet" 9. årgang nr. 7, forsiden.

¹⁰ Kilde: Togplan 6, maj 1953.

Bemærkninger til **vinterkøreplanen af 5. oktober 1952** er, at den nye **Nord-West-Ekspres** blev inddraget i det trafiksvage vinterhalvår.

Skandiapilen, der havde tilslutning til **Nord-West-Ekspres**, fortsatte dog som dagligt tog mellem København og Oslo.
Og et hurtigt grafisk overblik over de internationale forbindelser, som de tog sig ud i 1952:

1952



Året 1953

Det var året, hvor DSB pralede en smule over, at Nord-Ekspressen var Europas mest benyttede internationale forbindelse. Det var i 1953, at **Nordpilen** blev indsat fra Frederikshavn-Hamburg, som en slags kompensation til de jyske rejsende for de igangværende omlægninger.

Bortset fra tilføjesen af **Nordpilen** var antal og destinationer for såvel hoved- som supplementsforbindelserne de samme som for året før med følgende bemærkninger:

Nordpilen

Nordpilen, der også var et af DSB prestigetog for det jyske publikum, indsattes for første gang efter krigen fra sommerkøreplanen 1953. Toget, der var et dagtog, løb både sommer og vinter fra Frederikshavn til Hamburg Altona. **Nordpilen** forlod Frederikshavn kl. 11:40 med ankomst til Hamburg 21:00 – så det tog sin tid.

Paris ekspres og **Nordpilen** var samkørende mellem Fredericia og Hamburg dette år.

Alpen ekspres var blevet forlænget fra Hamburg til København efter tidligere at have været tilsluttet **Skandinavien-Italien-Ekspressen (SIE)** i Hannover. Derefter dagligt med to gennemgående vogne fra København kl. 11.20. Returløbet ankomst 19.45 til København. Kunderne brokkede sig vist lidt over, at der ikke var flere gennemgående vogne i ekspressen,



men DSB affærdigede kritikken med kapacitetsproblemer. Det var sådan set reelt nok, men sagen var, at DSB prioriterede "sin egen" **SIE** højere end **AE**, hvorfor dennes 10 vogne kunne overføres med færgen.

Følgende ekspresser fremførtes i 1953 via Padborg:

- **Nord-Ekspres (NE)**
- **Paris-Ekspres (PE)**
- **Basel-Ekspres (BA)**
- **Hamburg Ekspres (HE)**
- **Skandinavien-Holland-Ekspres (SHE)**
- **Nord-West-Ekspres (NWE) og**
- **Nordpilen (NP)**

Det var året, hvor omlægningerne af forbindelser fra at gå via Padborg til i stedet at overføres af færgerne på Gedser-Grossenbrode begyndte. Det medførte, at **Skandinavien-Italien-Ekspressen** og **Alpen ekspres** tilknyttedes overfarten i begge retninger fra sommerkøreplanens ikrafttræden d. 17. maj. Forudsætningen herfor var indsættelsen af den nye tyske færg "Deutschland", hvilket gav den nødvendige kapacitetsforøgelse. Til sammenligning kan nævnes, at medens ruten kunne overføre 75.118 rejsende i de tre sommer måneder i 1952, kunne dette tal øges til 185.000 rejsende i samme tre måneder i 1953. Altså mere end en fordobling. DSB udnævnte da også i begejstrede vendinger ruten til den betydningsfulde faktor i afviklingen af trafikken mellem de nordiske lande (herunder Finland) og det vesteuropæiske kontinent.

Det hører med til historien, at de Svenske Jernbaner samme år etablerede færgeruten Trelleborg-Travemünde. Konkurrencen på Østersøen var begyndt. Man nævner da også, at DSB har færgeren "Kong Frederik" under bygning på Helsingør skibsværft og at man fra sommeren 1954 agter at indsætte færgeren "Dronning Ingrid", fra Storebælt overfarten, på ruten! Så man er klar til at samle den

svenske handske op, selvom man ikke lige udtrykker det på den måde i Vingehjulet. Umiddelbart kunne det ligne en svækkelse af storebæltsoverfarten, men det var det jævnfør de i indledningen nævnte forhold ikke. Nærmest tværtimod. For da kapaciteten kunne øges i "syd" ved at overføre udlandsekspresserne dér, så blev der mere plads i "vest", og godsforsendelserne kunne afsendes uden flaskehalsproblemer.

DSB opstiller i 1953 et interessant fremadrettet regnskab op for kapaciteten på **Gedser-Grossenbrode** overfarten:

| | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|---------------|
| <u>Sommerperioden 1953:</u> | Storebælt: | 5 færger a tre spor a 5 ture = | 75 færgespor |
| | | 1 færge a to spor a 5 ture = | 10 færgespor |
| | | I alt | 85 færgespor |
| | Gedser-Grossenbrode: | 1 færge a tre spor a 2 ture = | 6 færgespor |
| | | 1 færge a to spor a 1 tur = | 2 færgespor |
| | | I alt | 8 færgespor |
| | | Total kapacitet for de to lejer: | 93 færgespor |
| <u>Sommerperioden 1954:</u> | Storebælt: | 4 færger a tre spor a 5 ture = | 60 færgespor |
| | | 2 færger a to spor a 5 ture = | 20 færgespor |
| | | I alt | 80 færgespor |
| | Gedser-Grossenbrode: | 2 færge a tre spor a 3 ture = | 18 færgespor |
| | | 1 færge a to spor a 1 tur = | 2 færgespor |
| | | I alt | 20 færgespor |
| | | Total kapacitet for de to lejder: | 100 færgespor |

Man beregner i den forbindelse, at en overflytning af 3 internationale tog til **Gedser-Grossenbrode** overfarten frigøres mindst 3 færgespor. **SIE** var den første fra 1953, men DSB planlagde også at overføre **HE** og **NWE**. Terminen for disse og andre var sommerkøreplanens ikrafttræden 1954. I samme periode påregnedes **Skandinavien-Holland-Ekspres** (indledningsvist) og **Basel-Ekspres** overført fra Storebælt. **Alpen Ekspres**, **Adria Ekspres** og **København-Ekspressen** (der var under planlægning til sommerkøreplanen 1954) ville blive overført via **Gedser-Grossenbrode**.

Adria Ekspres fremførtes som en del af **Hamburg-Ekspres** indtil Lübeck, hvor de gennemgående vogne fra København tilkoblede de tyske dele af ekspressen til den jugoslaviske adriaterhavskyst ved bla. byerne Rijeka og Split.

Skandinavien-Holland-Ekspres overførsel til Gedser i 1954 lod vente på sig, fordi det på den Europæiske køreplanskonference i efteråret 53 blev besluttet at fastholde ekspressen via Padborg grundet dens store succes via Fredericia. DSB arbejde så med planer om en ny via Gedser kommende **SHE**, der skulle mødes med den jyske del i Hamburg.

Engländeren

Fortsatte uændret i sit løb. Oprangeringen i oktober 1953 var: MOK - AD/AY - CAR - AV - MO

Specielt om Gedser-Grossenbrode

Det var i '51, det startede. Overfarten blev etableret pr. 15. juli d.å. efter aftale mellem DB og DSB, og den skulle servicere både jernbane og biltrafik fra hele Skandinavien og det nordlige Tyskland, og for togenes vedkommende tillige de sydeuropæiske lande. Godstrafikken kom først med fra efteråret 51 grundet færdiggørelsen af sporarbejder på den tyske side. I øvrigt blev godstrafikken aldrig det store "hit" her. DSB's tal viste det tydeligt: I driftsåret 54/55 overførtes 18.350 godsvogne på Gedser-Grossenbrode, hvorimod der i samme tidsrum på storebæltsoverfarten overførtes 350.000 stk.





Oprangeringer 1953

Tablet over trækraften for udvalgte ekspresser i sommeren 1953:

| Eksempler på maskinløb for de internationale ekspresser | | | | | |
|---|-------|---------------------------|-----------|-----|-------------------------|
| Ekspressens Navn | Tognr | Strækning | Mask. | MDT | Bem. |
| Nord Ekspres | 35 | Ngf - Fa - Pa | E, Tur 30 | Ar | |
| | 36 | Pa - Fa - Ngf | E, Tur 30 | Ar | Skifter E i Fa |
| Nordpilen | 960 | Fh - Ar - Fa | P, tur 35 | Ar | Skifter P i Ar |
| | | Fa - Pa | E, tur 30 | Ar | |
| | 945 | Som for 960, blot omvendt | | | |
| Basel Ekspres | 43,44 | Ngf - Fa - Ngf | R, tur 2 | Ng | |
| | 43,44 | Fa - Pa - Fa | R, | Pa | |
| Hamburg Ekspres | 75,76 | Ngf - Fa - Ngf | R | Ng | (E, Ar afløse i tog 76) |
| | 75,76 | Fa - Pa - Fa | R | Pa | |

Nordpilen, højsæson, Ar-Pa: Mask - **WR - WL - C - C - Bc - ABPW - C - Bc - Bc - Cc - AV - Cc - AV - CAR - CME.**

De orange dele er **Paris Ekspres**, der kom med tog 47 fra Ng. Resten fra Fh. (Understregning løber til Wien, mørk-orange Bc til Lyon (Ventimiglia). De blå til Fa).

Som man ser, kunne oprangeringerne være ganske komplicerede og krævede megen planlægning for at få vognene rigtigt ind i løbet så rangeringer rundt om på stationerne minimeredes.

Året 1954

Det var det store år for iværksættelsen af DSB's ambitioner om en aflastning af Storebæltsoverfarten og forbedringer af de internationale ekspressers løb gennem omlægninger i den sydgående udlandstrafik. Størstedelen af den flyttedes fra at gå via Padborg og over til Gedser - Grossenbrode overfarten ved sommerkøreplanens ikrafttræden i 1954.

Det var i 1954, at DB indsatte "København Express", der kørtes med tysk materiel i form af et trevognslyntog VT 12, der rummede 224 passagerer på II og III klasse. Det var et hurtigt tog med blot 7

timers rejsetid mellem København og Hamborg. Køreplanen var Hamborg af kl. 0626 med ankomst København kl. 1330. Senere på eftermiddagen afgang fra København kl. 1510 og ankomst Hamborg kl. 2219. Toget var en udligning for Nordpilen, der fremførtes med dansk materiel.

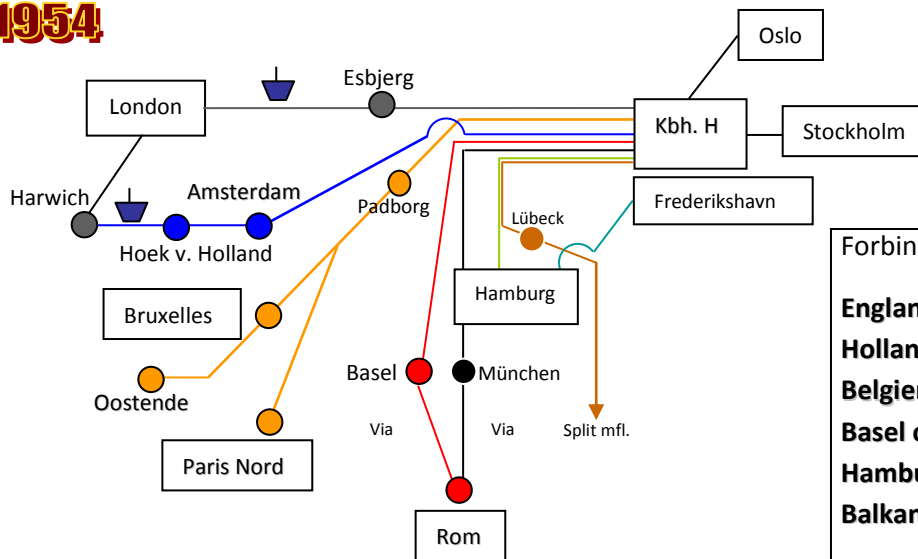
DSB anfører om toget, at man med dette får gode muligheder for at konkurrere med flyforbindelserne. Det går dels på tiden, der nu er skåret ned til 7 timer dels på prisen der for en dobbeltbillet 3. kl vedkommende andrager kr. 94,70 holdt op imod flybilletten, der kostede kr. 256-, altså pænt under det halve!

Et "nyt" tog - supplementstog - planlægges til sommeren 54. Det er en jydsk/fynsk gren af **SHE**, som DSB gerne vil have med i planløbene af hensyn til de jydsksk kunder. Det var tanken, at den skulle afgå fra Nyborg 0905 med ankomst til Hamborg 1543, hvor den mødes med det sjællandske afsnit, der ankommer fra København kl. 1607. det er dette afsnit, der fortsætter til Holland.



"Nord Ekspres" med masser af blå Ciwl vogne, på vej mod Nyborg Færge. OMJK.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.:

1954

Forbindelser til:

England: Englænderen**Holland og England:** SHE - NWE**Belgien og Paris:** NE - PE**Basel og Rom:** SIE - BA og AE**Hamburg:** HE - KE og NP**Balkan:** ADE

(De understregede supplementstog kun i sommerkøreplanperioden.)

Året 1955

Indsættelsen af færgen Kong Frederik

Den helt store begivenhed dette år var færdiggørelsen af den nye færge Kong Frederik d. IX. Færgen var kontraheret d. 17. oktober 1952 ved Helsingør skibsværft og løb af stablen d. 19. august 1954. Færgen døbt af prinsesse Anne Marie. Den første prøvetur gennemførtes 13. december, hvor færgen opnåede en fart på 18 knob. Skumsprøjt i håret. Dækket var godt 115 m. langt og 17 m. bredt. Færgen tog togvogne ombord fra forenden i Gedser og fra bagende i Grossenbrode. Se historien bag dette fænomen i indledningen.

Færgen blev overtaget af DSB ved et ceremoniel med generaldirektør Terkelsen i spidsen d. 18. december. Terkelsen udtalte ved den lejlighed (forkortet): "Vi er helt klar over, at Gedser - Grossenbrode ikke er den ideelle rute over Østersøen. Derfor arbejder vi da også fra begge sider på de problemer, vel af økonomisk art, der knytter sig til "Fugleflugtslinjens" virkeliggørelse". Derfor var det først tidligt i 1955, at færgen kunne indsættes i en regulær driftsplan. Men, det var på den tid, hvor DSB, støttet af DB, for alvor begyndte at presse på for at få etableret den ønskede rute Rødby - Puttgarten.

Året efter foreslog man en bro over Femern Bælt !

Vi kan nu sammenfatte, at der i perioden fra 53 - 55 er sket en betydelig udvikling i den internationale togafviklingen, samt omlægninger af ruterne for de sydgående ekspresser bort fra Jylland/Fyn/Padborg til Gedser - Grossenbrode, hvilket medførte store besparelser i køretiderne (der kunne spares 3½ time i hver retning) til og fra København. Men, omlægninger var også et udtryk for et meget betydeligt fokus på København væk fra Jylland,

hvilket DSB godt var klar over. Men, DSB måtte jo også tage hensyn til, at Danmark, for mange af ekspressernes passagerer, blot var ét transitland blandt flere, og at langt den overvejende del af de udenlandske passagerer, der havde Danmark som rejsemål, skulle til København og ikke Hjørring.

Således kan det opgøres:

Via Gedser - Grossenbrode, hele året:

- **Skandinavien Italien Ekspres**
- **Skandinavien Holland Ekspres**
- **Hamburg Ekspres**

I sommerperioden:

- **Skandinavien Paris Ekspres**
- **Nord West Ekspres**
- **Basel - Ekspres.**

Herudover de nye ekspresser:

- **Alpen Ekspres** (nu til København)
- **Adria Ekspres** i form af gennemgående vogne til Split i Jugoslavien.
- **København Ekspres** til Hamburg.

Via Padborg: Her fortsatte

- **Nord Ekspres**
- **Nordpilen**
- **Hamburg Ekspres** (kun i vinterperioden)
- **Skandinavien Holland Ekspres** (kun i vinterperioden).

Bemærkninger til **sommerkøreplanen maj 1955:**

Nord Ekspres kunne fremføres én time hurtigere efter indsættelse af MY som trækraft.

Bemærkninger til **vinterkøreplanen af oktober 1955:**

Nord West Ekspres inddrages. **Alpen Ekspres** kørte kun igennem til København i forbindelse med påsken, men igen til København fra 18/5 1956.

Skandinavien Holland Ekspres og **Hamburg Ekspres** blev begge i vinteren 55, og lighed med vinteren 54, omlagt til at køre via Padborg.

Engländeren 1955:

Det år indlægges et ny plan for forbindelsen mellem Esbjerg-Harwich, således:

| | | | |
|---------------------------|-------|--------------------------------|---------------|
| København H af. | 11.45 | London, Liverpool station, an. | 15.01 n. dag. |
| London, Liverpool st, af. | 15.05 | København H an. | 19.07 n. dag. |

I højsæsonen (16/6-20/9) var der endvidere forbindelse til direkte skib til Newcastle:

| | | | |
|------------------------------|-------|-----------------|---------------|
| København H af (Søn- og tor) | 11.45 | Newcastle, an. | 18.00 n. dag. |
| Newcastle af. (Tir og lør) | 13.30 | København H an. | 21.28 n. dag. |

Oprangering for tog 13 i 1955:

MY - CB - AV - CAR (alle til Padborg) - DB C4ü-30pkp - DB Pw4ü - DB A4ümg - DB B4ümg - DB B4ümg (alle til Hamburg).



MK 677 / FK 678 med bådtoget "Engländeren" i 1951.

Foto.: DSB.

Vognklasseinddelingen

På den europæiske køreplanskonference i oktober 1955 blev det besluttet at ændre vognklasseinddelingen fra sommerkøreplanens ikrafttræden d. 3. juni 1956, således at den internationale 1. klasse faldt bort, hvilket medførte, at de to tilbageværende klasser blev løftet et trin op. 3. klasse var således nominelt borte, men ikke fysisk.

Det var den internationale 1. klasse, der forsvandt. Årsagerne hertil skyldtes især to forhold. Det ene var, at den internationale 1. klasse var sjældent benyttet, og det andet, at de to øvrige klasser havde gennemgået store forbedringer. På DSB side havde man eksempelvis indført forbedret kupeindretning med de nye CC vogne sammen med AC vognene, der jo var ganske komfortable. Omstillingerne gav lidt problemer for SNCF og FS, da de to selskaber havde 8 pladser i kupeerne på de 2. klassevogne, der nu blev

ophøjet til 1. klasse; nu måtte der kun være 6 pladser. Det gav nu ikke problemer for DSB, da AC/AV vognene jo som bekendt var indrettet med 6 pladser pr. kupe i forvejen. Den nye 2. klasse forblev indrettet med plads til 8 passagerer. Der var også mindre justeringer for sovevognenes vedkommende, men det var nok mest i opadgående retning på prissiden. Man skulle nu virkelig dybt ned i lommerne for at betale for en "et værelse" til et sted hen i Europa.

1956

Dette år fortsatte, hvor det gamle slap. Det samme antal ekspresser, men med en fortsat positiv udvikling i passagertallene. Lad os betragte nogle af nøgletallene fra DSB's bemærkninger til driftsresultatet for regnskabsperioden 55/56.

Til og fra privatbanerne solgtes 1.3 mil. Billetter, nogenlunde som tidligere, men til udlandet er der solgt 2.5 mill eller 200.000 flere end året før. Det vil sige, at der nu solgtes næsten dobbelt så mange billetter til udlandet, som til forbindelse med de danske privatbaner. DSB beskriver, at det skyldes de gode forbindelser, som løber mellem Danmark og det nordlige og sydlige udland.

DSB var altså meget tilfreds med udviklingen i den internationale trafik i disse år.

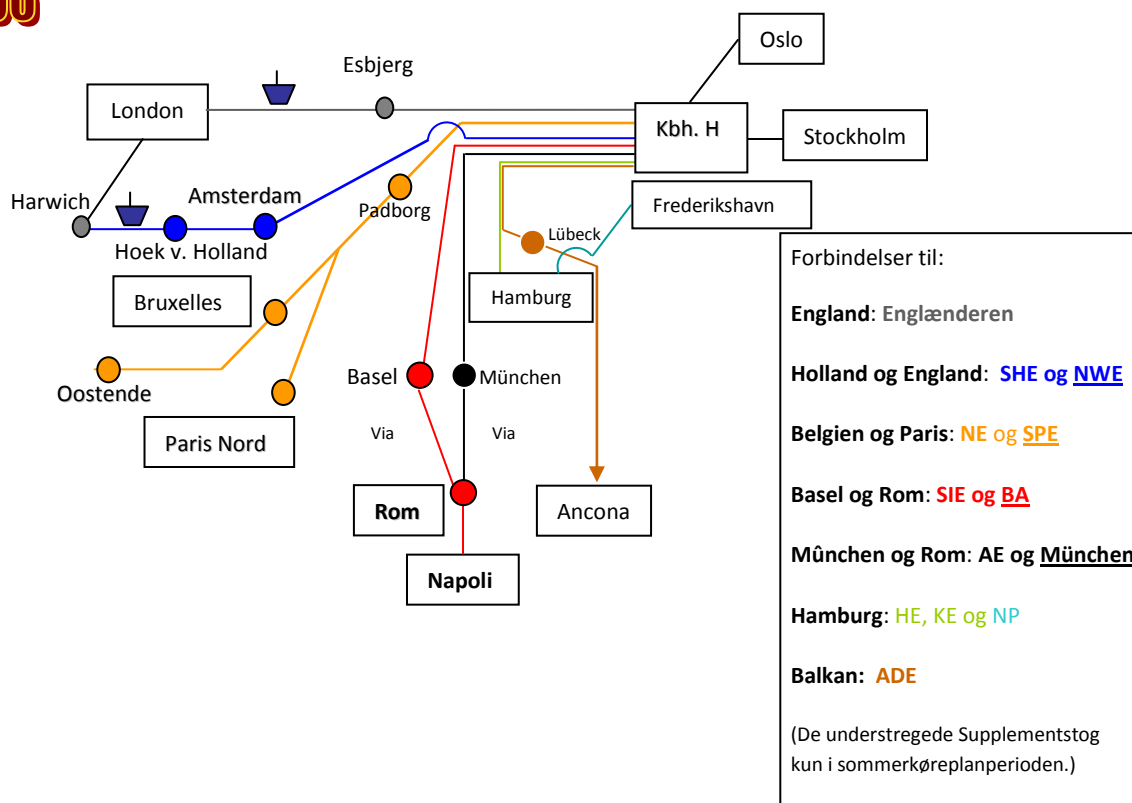
Det hører også med, at DSB i perioden ejede 24 færger og skibe, der anvendtes på et rutenet, der var

300 km langt, hvorpå der blev sejlet 1.340.000 km årligt. Man befordrede 10.6 mil. Passagerer, af hvilke de fleste passerede Storebælt – ca. 4.7 mil. Helsingør-Hälsingborg overfarten kom lige efter med et passagertal på 3.5 mil. Gedser-Grossenbrode: 937.500 = en stigning på 200.000 fra året før.

Og så ikke mere om det fra min side.

Jeg kunne godt have medtaget Europabussen som en udlandsforbindelse, men det ville have været at gå for vidt. Nææ, det var banerne, det drejede sig om.

1956



Eksempel på oprangering i 1956:

Hamburg Ekspres, tog 75, 30/9 1956: MY - DB B4üe35 - A4üe35 - WL - WL - DB Pw4ü - DSB DA.

Hurtig oversigt over ekspressernes færgeruter:

| Ekspresser / år | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 | 1954 | 1955 | 1956 |
|-------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| <i>Skandinavien Italien Ekspres</i> | | | | | | | |
| <i>Skandinavien Holland Ekspres</i> | | | | | | | |
| <i>Nord Ekspres</i> | | | | | | | |
| <i>Hamburg Ekspres</i> | | | | | | | |
| <i>Nord West Ekspres</i> | | | | | | | |
| <i>Paris Ekspres</i> | | | | | | | |
| <i>Basel Ekspres</i> | | | | | | | |
| <i>Københavns Ekspres</i> | | | | | | | |
| <i>Alpen Ekspres</i> | | | | | | | |
| <i>Adria Ekspres</i> | | | | | | | |
| <i>Nordpilen</i> | | | | | | | |
| <i>Englænderen, Esbjerg/Harwich</i> | | | | | | | |

Fig. 6. Via Padborg: Via Gedser-Grossenbrode: Sæsonbestemte tog via Padborg:
 Sæsonbestemte tog via Gedser:

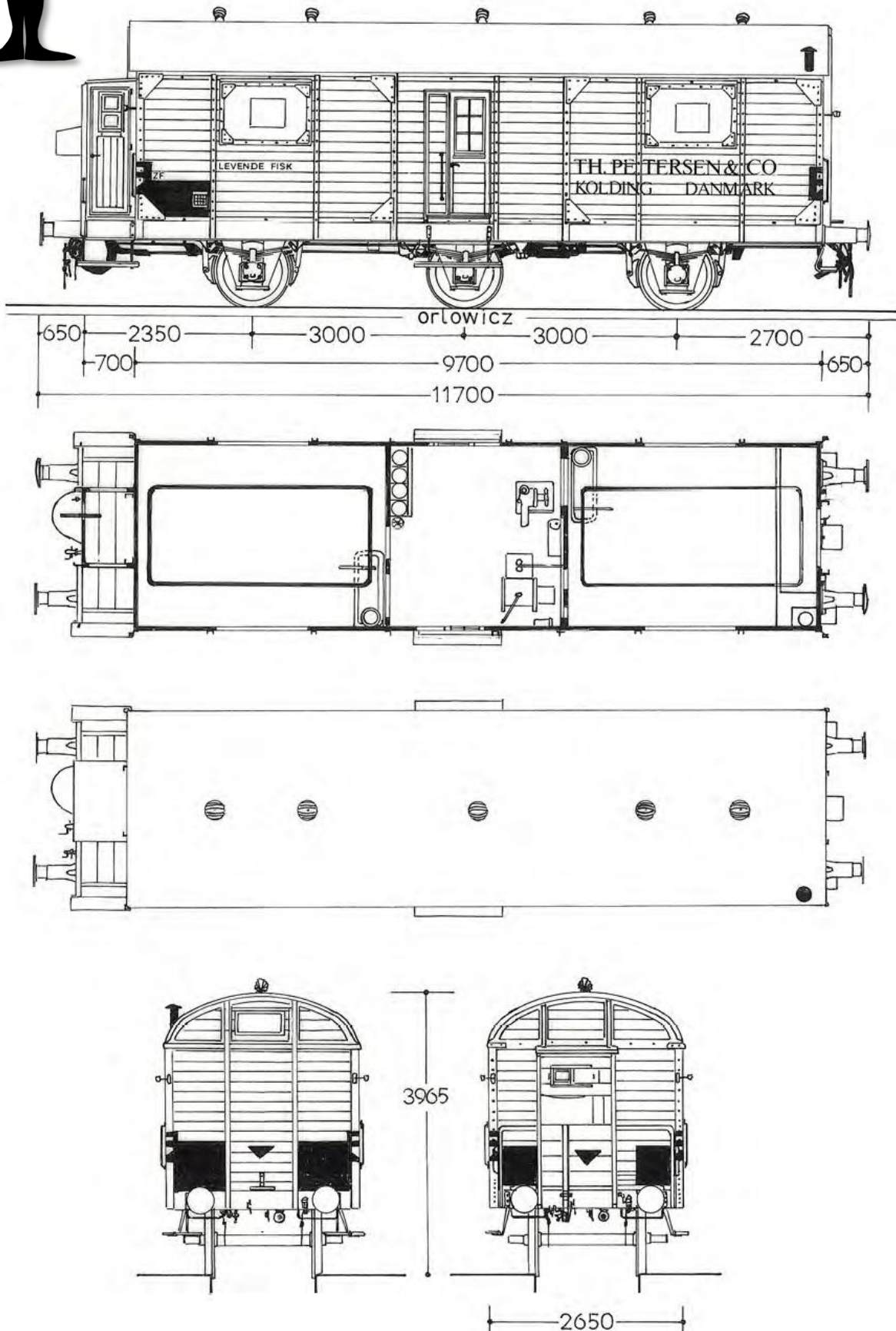


*KMK Læserservice
Præsenterer.:*

Side 36. Modellen

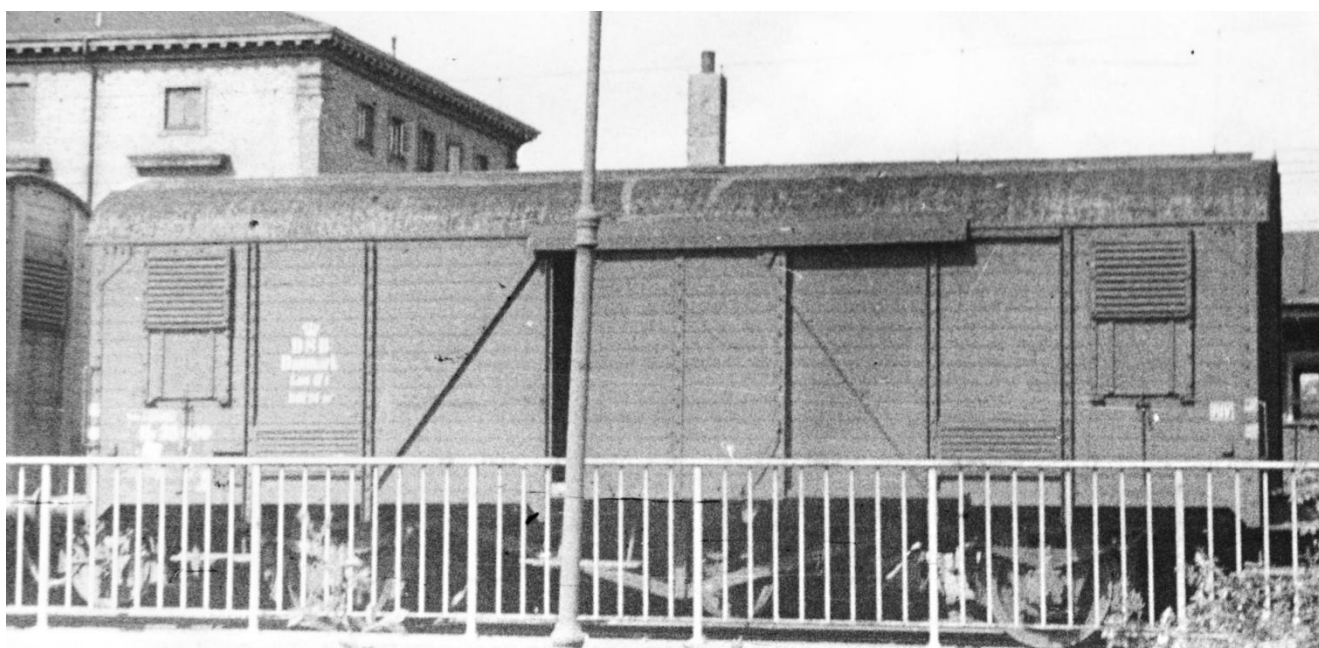
I sidste nummer viste jeg et foto af Hans Gerner Christiansens model af HF godsvognen, jeg fortalte at den var forhenværende fiskevogn, litra ZF 500 071 P. Vognen blev bygget i 1924 af Wümag fabrikken og registreret ved DR som privatvogn 531 055 P I 1933 købte Th. Pedersen i Kolding vognen og satte den i drift som ZF 500 071 P. I 1941 købte DSB vognen, ombyggede den til HF 38 000. I 1954 overgik vognen til specialvognparken.

Tegner.: Henning Orłowicz.





Jørgen (Madsen) byggede for mange år siden en model af HF 38 000. Desværre forsvandt vognen på en udstilling for næsten lige så mange år siden. Til oplysning for de yngre læsere, kan jeg fortælle at dengang i midt firserne gav modelbyggerne den også gas, med fine RP 25 hjul, fjeder puffer, ætsede dele, Evergreen plastcard, fine messing profiler og så lige de super fine påskrifter fra På Sporet – så kom ikke her!



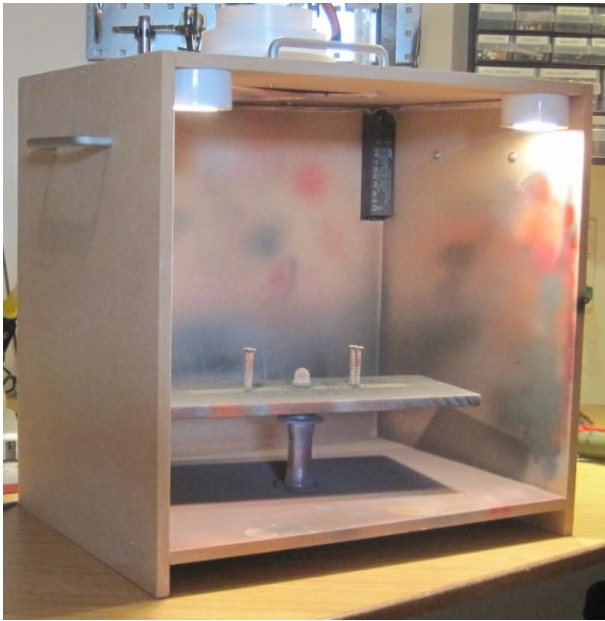
Således så vognen ud i det virkelige liv, det er også dette foto, der har været grundlag for bygning af vognen.
Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.



Således endte vognen, den fik atter vinduer, i slutningen af sin karriere, jeg tror tilmed at vinduet i gavlen sidder i en dør. Hedehusene.
Foto.: Kjeld E. Jørgensen.

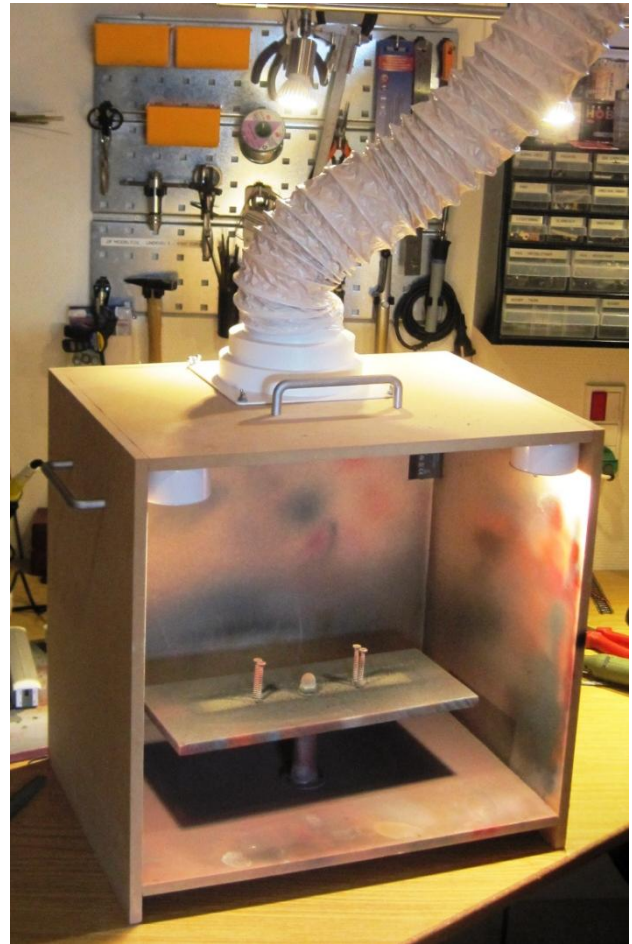
At male!

For lidt tid siden, besøgte jeg en god kollega, Jørgen. Ud over at have samme job, deler vi modeltog som passion og KAFFE! Under indtagelsen af denne drik, faldt talen på maling af modeltog, "du skal da lave en malekasse" sagde han. 5 stykker Mdf plade eller lignende, klappet sammen til en kasse, mål er efter behov, ca. 60 X 60 X 60 cm. er nok meget passende, for de flestes ønsker.



Jørgens fine male-kasse, som man kan se bliver den flittigt brugt.

Drejeskiven er meget simpel, et gammelt cykelnav, fast monteret på bunden, hvor der er boret et hul til akslen (så den kan dreje frit). Øverst er der på den frie ende af akslen monteret en passende plade, til at placere det der skal males på – i dette tilfælde er der monteret fire bræddebolte, til at bære eksempelvis en vognkasse.



Her ses muffen og slange tydeligt.

På siderne og toppen, af kassen er de monteret håndtag (til køkkenlåger / skuffer), så man nemt kan flytte rundt på "boksen" (bunden er hævet lidt, for at akslen kan gå fri af underlaget). På toppen er der monteret en slangemuffe, fra emhætte udsugning, en slange fra samme kan forbindes til en udsugning /ventilator – hvad man nu kan finde på!

Inde i kassen er der monteret to 12 volt halogen lamper, der sørger for ordentlig lys.



Hvad man dog kan putte i malekassen, En dejlig MX fra Freja Modeltog – her i grundmalet stand.

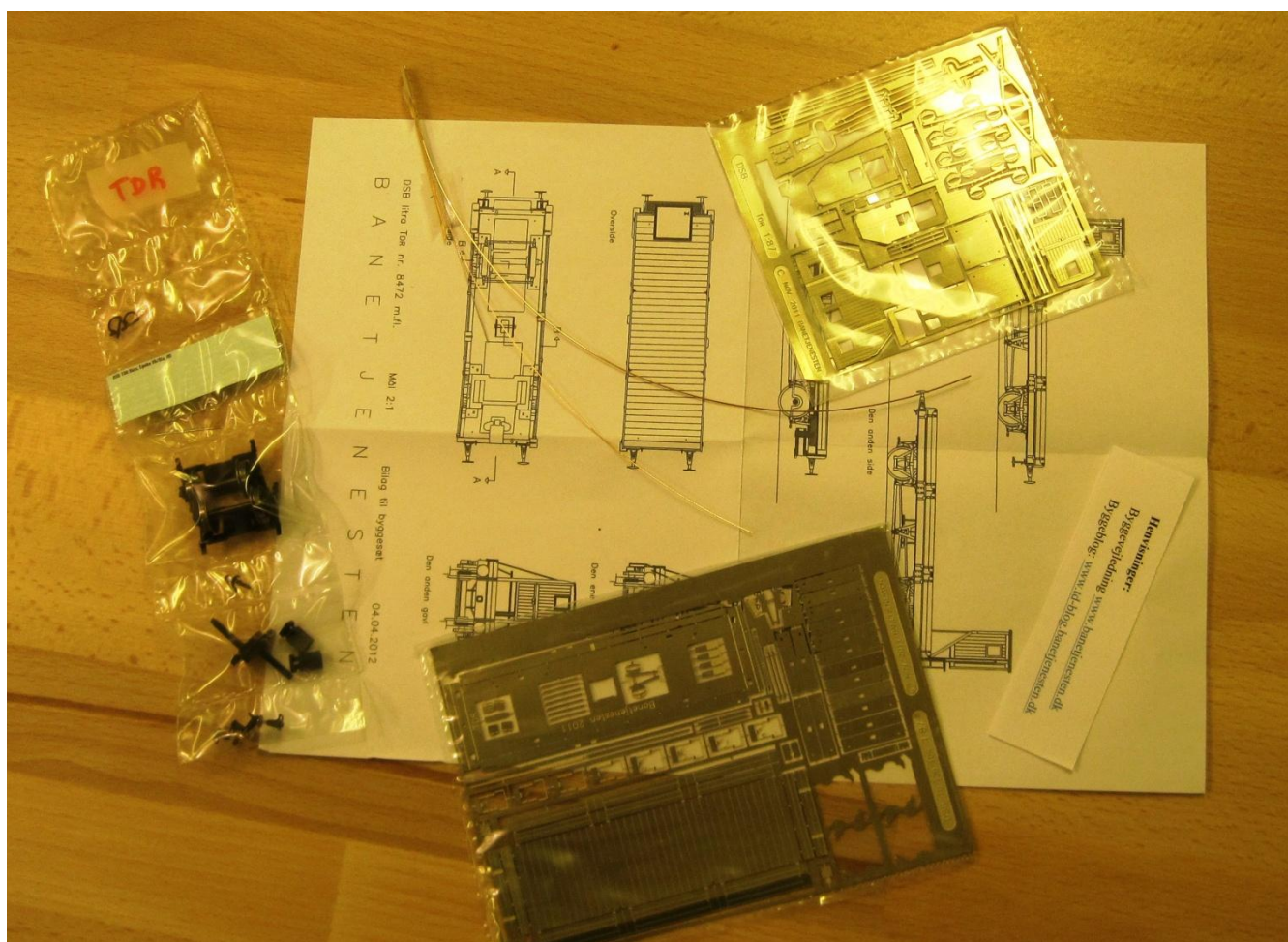
Jørgen har brugt sin kasse flittigt og er meget glad for den, jeg må indrømme at jeg føler mig kaldet til at eftergøre hans "kasse". Som nævnt, så er det ens behov og lyster der bestemmer dimensionerne på malekassen.

En anden interessant betragtning, som vi snakkede en del om, er at man absolut ikke behøver at bruge formuer på kompresser og sprøjtepistol, ifølge Jørgen bliver resultatet ikke bedre af at stumperne koster en "sommerløn", den billige fra Biltema m.fl. gør det efter hans mening lige så godt og det gør ikke så ondt (i pengepungen), når delene skal skiftes.

Man kan ofte lære meget, når man er ude til kaffe samtam, hos "lidelsesfæller".

Martins TDR vogn

Martin har anskaffet sig en TDR vogn, fra Banetjenesten. Det er et byggesæt og består af vognkasse, undervogn (bremsehus) m.m. i ætset nysølv, samt diverse løsdele, akselgaffler, hjul, påskrifter, Symoba koblinger o. lign. Godt gået af Martin – sådan at kaste sig ud denne nok lidt store udfordring – for en førstegang bygning! Han skal få al den opbakning han ønsker.



Det ser ikke ud af så meget, som det ligger der, men det er et komplet byggesæt til en TDR vogn med bremsehus. Ætsningerne er særdeles fine og gør man sig umage, bliver resultatet med garanti fantastisk flot.

Engelske Hornby laver mange fine ting, lidt af det kan også bruges til danske modeltog, jeg er faldet over deres virksomme Scharfenberg koblinger, der bl.a. anvendes på MA lyntoget. De se godt nok lidt vel moderne ud, på den anden side er de langt mere realistiske end en Fleischmann Profi kortkobling. De passer i NEM skakten.

De laver også et sæt med fine reproduktioner af en rigtig skruekobling (10 stk. i pakning), det ser ikke ud til at man kan montere disse, uden at få problemer med almindelige koblinger – det må komme an på en prøve og de kan i alle tilfælde monteres der hvor der ikke er monteret modelkobling.



[Model railway coupler system Scharfenberg](#) Item number: HC8040.

Største problem er tilsyneladende at finde en dansk forhandler af Hornby.

I min søgen efter noget brugbart, i forbindelse med Scarfenberg koblingerne, stødte jeg på denne tråd på sporskiftet.dk.: [Scharfenberg kobling](#)

Han har været i gang med dette projekt lidt før mig og ved at følge de link han anviser, kan man se resultatet af hans anstrengelser, den forhandler han henviser til har nok varerne, men sender kun inden for Tysklands grænser.



[Set of 10 realistic metallic couplers](#)

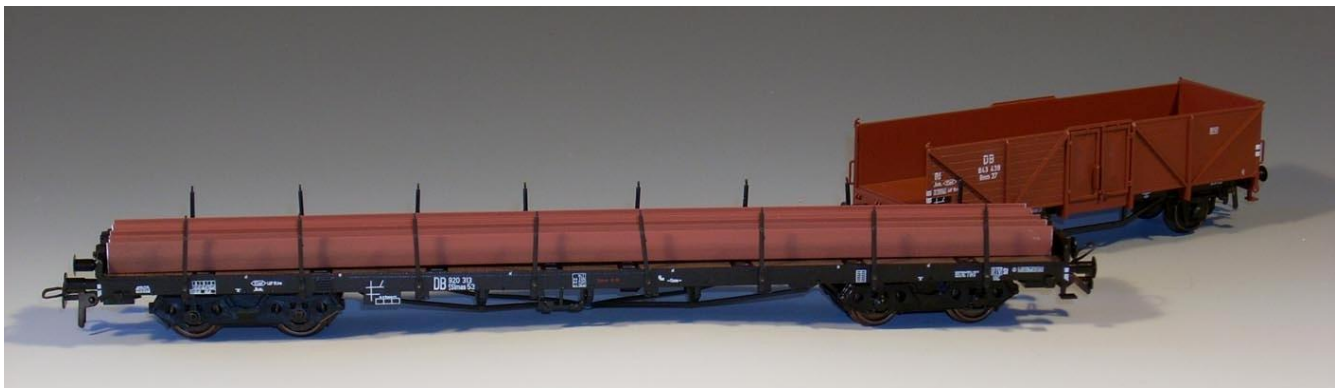
Item number: HC8053

Der er vel en del der kan huske det tyske firma M+D, de lavede fine godslaster og adskillige varianter af Klein Modellbahn godsvogne, disse var meget

eftertragtede og meget flot lavede. Op igennem 1990'erne var der en voldsomt opblomstring i interessen for korrekte godsvogne, i det meste af Europa, Klein var en af de fabrikanter der kom med på bølgen, fra starten. M+D var importører for Klein i Tyskland og så potentialet i at lave nummer og påskrift varianter, så der kom mange spændende vogne ud af det – desværre faldt interessen for godsvogne, med tiden, en hel del. M+D var i lang tid meget inaktive og Klein gav op, om det kun skyldes afmatning i emnet, skal jeg ikke gøre mig klog på, men op igennem det første årti, af dette århundrede, er det først i de senere år at der er kommet gang i godsvognene igen – nu med nye aktører. Stor var min overraskelse da jeg erfarede at M+D har lavet en ny hjemmeside. Det er stadig Klein godsvogne man sælger, og som jeg forstår det, har man et større lager af diverse standard modeller og særtrykkene fra dengang. Priserne er meget rimelige og de anbefaler at man holder øje med siden jævnligt, da de hele tiden lægger små portioner af gammelt ”nyt” ud, så det er måske nu man skal finde det der smuttede for år tilbage.: www.mudgmbh.de



M+D Sonderserie 087/1 DB Epoke III. Sætte består af 3 vogne, 2 Omm 37 og 1 Res 680, sidst nævnte er læsset med 3 meget store H jernprofiler og det to Omm 37 fungerer som beskyttelses vogne – på hver sin side af Res 680 vognen. Prisen for dette sæt er 55 Eur excl. Porto. Og med de priser portoer holder, skal man nok bestille mere end en vogn. Foto.: M+D.



Sæt 087/2. Til komplettering af 087/1 således at oprangeringen er Omm 37 + Res 680 + omm 37 + Res 680 + Omm 37. så jeg må hellere få bestilt 087/2, da jeg har det første sæt! Foto.: M+D.

Noget for øjet



*Vordingborg Station, forbillede for vores "Sukkerkøbing", Jørgen er i gang med bygningen af stationsbygningen.
Postkort.*



*Den anden side af Vordingborg station, med trappetårn, perronspor og lidt af godssporene.
Foto.: Ukendt.*



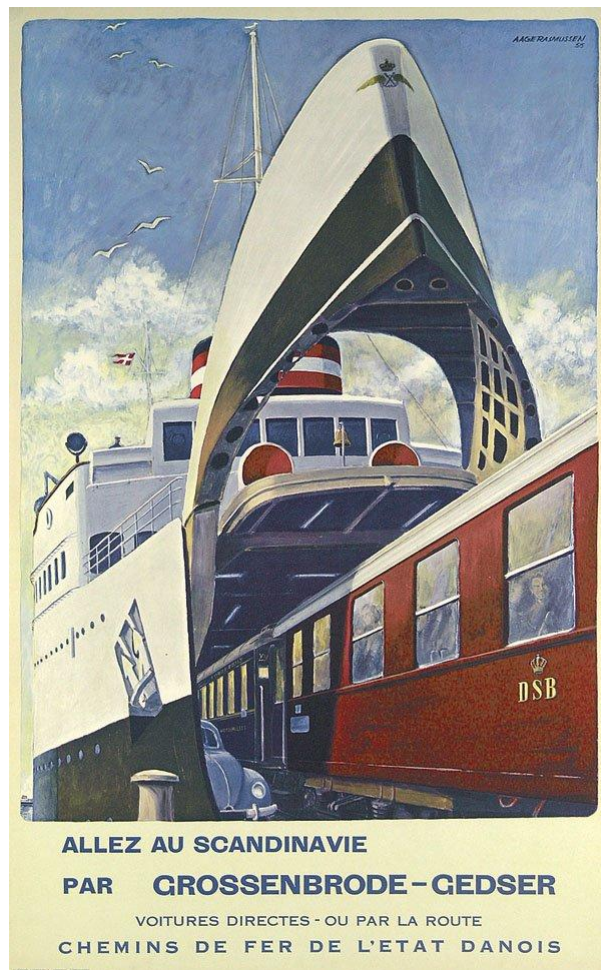
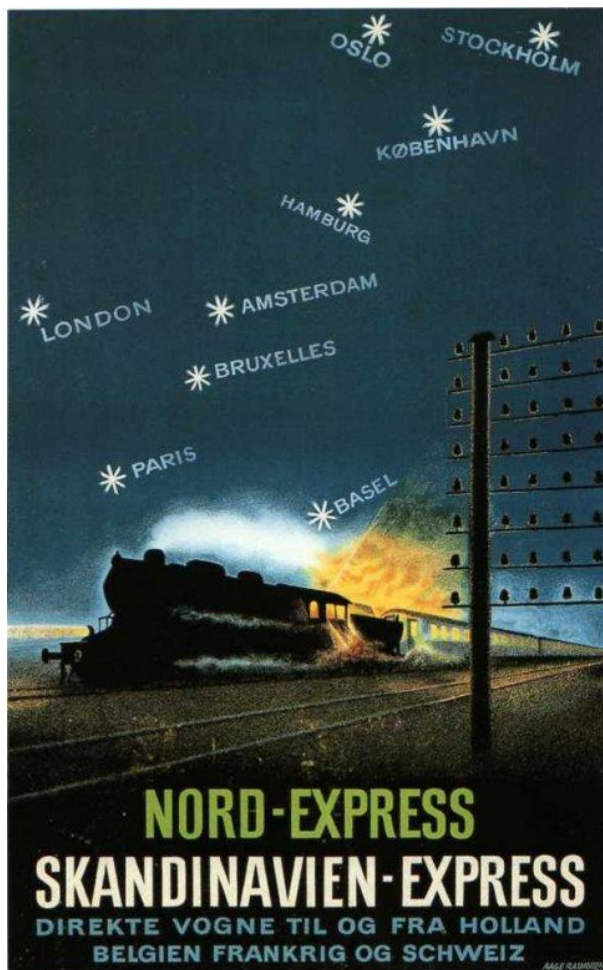
Postkort fra 1911, af den "nye" stationsbygning i Korsør, der går rygter om at "nogen" vil prøve kræfter med denne bygning til vores Korsborg Station. Desværre er der ikke plads til hele bygningen, i det toldafdelingen "forsvinder" ind i muren

Arkiv.: Korsør lokalhistoriske arkiv.



Posthuset lå lige ved siden af stationen, denne smukke bygning bliver der også plads til på vores anlæg. Til venstre for posthuset kan man se indgangen (huset) til tunnelen til perroner og Halvskov bydel – en detalje vi ligeledes vil eftergøre på anlægget.

Arkiv.: Korsør lokalhistoriske arkiv.



Lidt update til LT.. dejlige artikel om Internationale forbindelser, til højre Aage Rasmussen plakat fra 1946 og til venstre, endnu en Aage Rasmussen plakat fra åbningen af Gedser – Grossenbrode overfarten i 1953.



Nu til noget helt andet, langt fra internationale eksprestog – nemlig Langelandsbanen Sm 2 med IB 21? på Rudkøbing havn. Hvad toget ikke har i størrelse og pragt, har det til gengæld i HYGGE! Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



OMB 1 i Brenderup, maskinen får sig en tår over tørsten, det må havet taget sin tid, med den bette vandpost. Lige som sine søstre i det sydfynske, hører nr. 1 til de allersmukkeste damplokomotiver – overhovedet! De nordfynske godsvogne var mørk olivengrøn, en usædvanlig men meget flot farve til materiellet. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Nu gik der lidt sport i sagen, det her med internationale tog. Minsandten om ikke der dukkede endnu et foto op af "Nordekspressen". Vi er i Odense i 1958, forrest er WR 4247 (den er koblet på i Nyborg), næste vogn er fra SNCF A4B4 og en WL type y. Kokken er tilsyneladende ved at opsende bønner til de højere magter! Det var ikke noget helt nemt job, at lave mad i et køkken, på størrelse med et "frimærke". Foto. Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.



Andre end NFJ brugte grøn maling til deres godsvogne, i Belgien brugte man en mere klar grøn på godsvognene, det kan man ikke se på 298 702, her er malingen næsten slidt af vognkassen. Billedet er taget i Odense af Poul Egon Clausen. Arkiv DMJK.



MY 1101 med særtog mod Jylland i Tommerup, banen til Assens er sporet helt til højre og lidt længere ude ses udkørselssignalet. Det er ikke nemt at kende stedet i dag. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



S 735 på Gb. Opstillet til fotografiering, til en lille serie postkort med DSB lokomotiver.

Foto.: DSB.



M/S Esterbrügge af Hamburg i Nyborg havn 1961. Man er tydeligvis i gang med at laste eller losse skibet, i baggrunden er et større tog, trukket af to MP vogne, på vej mod Nyborg H. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



MA 460 i Frederikshavn, slutsignalerne er tændt og man er klar til afgang mod København. Gamle Frederikshavn station var en herlig "gammeldags" station, bl.a. er den meget smalle perron et levn fra stationens fødsel, det var helt normalt dengang stationen blev anlagt og senere var der ikke plads til at gøre perronen bredere - man kunne ganske enkelt ikke undvære det spor, det ville koste. På jernbanen.dk (klik på link) er der en fabelagtig lang tråd om netop Frederikshavn gamle station, startet af Carsten B. Thomsen, der vil eftergøre denne i model! Tråden er en guldgrube af foto og oplysninger. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

”KØREPLANEN”

JANUAR KVARTAL 2013.

-oOo-

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

-oOo-

| | | | | |
|--------|-----|---------|----------------------------|-------------------------------------|
| Onsdag | 06. | Februar | Byggeaften i klubben. | 16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰ |
| Lørdag | 09. | Februar | Ordinær Generalforsamling. | 11 ¹⁵ - |
| Onsdag | 13. | Februar | Byggeaften i klubben. | 16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰ |
| Onsdag | 20. | Februar | Byggeaften i klubben. | 16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰ |
| Onsdag | 27. | Februar | Byggeaften i klubben. | 16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰ |

-oOo-

| | | | | |
|--------|-----|-------|----------------------------|-------------------------------------|
| Onsdag | 06. | Marts | Byggeaften i klubben. | 16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰ |
| Onsdag | 13. | Marts | Byggeaften i klubben. | 16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰ |
| Onsdag | 20. | Marts | Byggeaften i klubben. | 16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰ |
| Onsdag | 27. | Marts | Køre/Byggeaften i klubben. | 16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰ |

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

1. onsdag i måneden laver kokken varm mad, af hensyn til mængden bedes i tilmelde til Martin. Normal spisetid er kl. 18⁰⁰

Eksterne aktiviteter

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

Spændende steder på nettet

Der er masser af hjemmesider m.m. man kan fortabe sig i, dem jeg har brugt mest fornøjelig tid på, vil jeg linke til her.

På tyske [stummis modellbahnforum](http://stummis-modellbahnforum) er der en masse spændende tråde og jeg vil særlig fremhæve en, det er modelbane af højeste karat, i hans tråd [Palenberg epoke II](http://Palenberg-epoke-II) Er der masser af god inspiration for modelbygning og planlægning, han er samtidig en habil fotograf.

Det svenske järnvägs museum har sammen med Trafikverket lavet en side www.samlingsportalen.se her er der lagt i tusindvis af nye og gamle billeder af svenske jernbaner og alt deres væsen, der er faktisk også en stor mængde billeder, prøv at søge på DSB, Köpenhamn, ofte dukker der pludselig billeder af

dansk materiel, selv om man ikke har søgt specifikt på danske steder – giv dig god tid der er mange dejlige billeder og husk at man selvfølgelig skal søge med svenske ord.

Et andet tysk forum med rigtig mange savle, savle ting er www.buntbahn.de/modellbau/ det er for de lidt større skalaer 1:1 til 1:32 med hovedvægten lagt på 1:22,5 (spor II) Det er seriøse sager og der er masser af dejlig modelbane at kigge på, jeg har brugt meget tid på.: [Feldbahnmodule mit Schiff](http://Feldbahnmodule-mit-Schiff) Det er, for nu at sige det mildt, en meget grundig mand, vi her kigger over skulderen, selv om han har alverdens maskineri til hjælp, så er det helt utroligt – det han laver også her er der meget for os dødelige, at lære.

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