



Læs i dette nr.:

- # CIWL Spisevogne i Danmark, nu også i model!
- # Fra troldmandens værksted II. # Side 49. Modellen.
- # Fra Dambrug til Jernbane 3. # Nyt fra klubben.
- # Det skarpe hjørne. # Noget for øjet.
- # Det korte hjørne. # Køreplanen.
- # Det sidste hjørne?



Nr. 53.

Januar.

2015.

Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

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

Kasserer.:

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

Sekretær.:

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

Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:

www.mosebanen.dk
(Under opbygning)

Mosebanen.:

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

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen.

Annoncer.:

1/1 side. 400.-Kr.

1/2 side. 300.-Kr.

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

Bank.:

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

I Kupevinduet

Sidste gang jeg skrev denne rubrik, var dagenes længde hastigt aftagende, det er de ikke mere! Nu mangler vi bare "en lille smule" vinter - så kan vi atter se et dejligt forår i møde.

Det sidste kvartal af 2014, har, som de øvrige, været en succes historie. Vi har kørt efter et budget på de forskellige arbejdsopgaver og overordnet set har det fungeret, et par smuttere har ikke kunne rokke ved at vi har kunne holde samtlige projekter i gang, uden at mangle penge. Netop det at der skal være penge i kassen, hele tiden! er på mange måder det vigtigste formål for vores budgetter og med en mulig opstart på projekterne i rum 4 i løbet af 2015, er der nok at se til.

LT har begået endnu en spændende reportage fra "Troldmandens værksted". Om en af de ildsjæle der gør dansk modelbane så levende.

Tredje og sidste afsnit, afslutter historien om Dambrug og ZF vogne, redaktionen håber den har været til fornøjelse og ny viden.

Det er næppe nogen hemmelighed at CIWL vogne har et, skal vi sige, solidt tag i redaktionen. Jeg har det sidste årstid arbejdet på "noget" om CIWL restaurantvogne i Danmark, tæt relateret til model. Resultatet kan i hygge jer med i dette nummer! På sigt vil der også komme ombygning beskrivelser af WR vognene (*jeg skal bare lige have det gjort*). Vi vil bestemt ikke udelukke at der kan komme noget lignende om sovevognene.

Rigtig god fornøjelse med Mosebanen Nr. 53

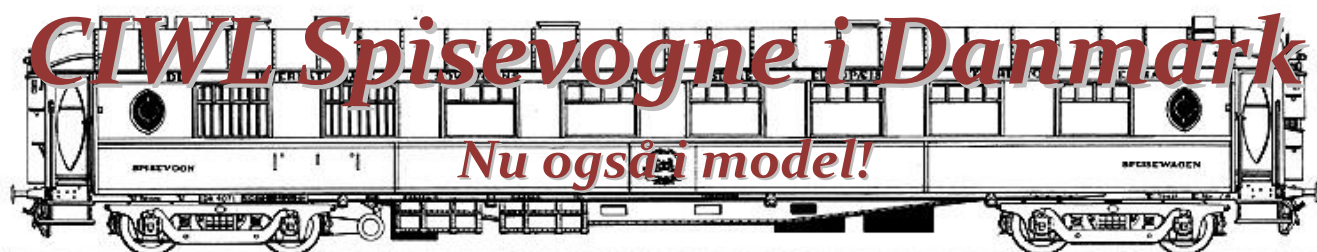
INDHOLD.

- Side 2.** I kopevinduet.
Side 3. CIWL spisevogne i Danmark, nu også i model!
Side 29. Fra Troldmandens værksted II.
Side 35. Fra Dambrug til Jernbane. 3.
Side 45. Det skarpe hjørne.
Side 45. Det korte hjørne!
Side 47. Det sidste hjørne?
Side 49. Side 49. Modellen.
Side 58. Nyt fra klubben.
Side 81. Noget for øjet.
Side 83. Køreplanen.
-

Forsidefoto.: E 985. med stort godstog (2047) på vej til Fredericia, fra Nyborg. Der er noget med frostvejr og damplokomotiver, dampen bliver så flot - året er 1968.

Foto.: Arne Kirkeby.

Arkiv.: OMJK.



Skønne, men lidt oversete!

I disse år oplever vi en voldsom interesse for CIWL sove og spisevogne ikke bare i Danmark, men i det meste af verdenen. Ja, nogen kunne måske endda driste sig til at sige eufori!

I modelbaneverdenen er interessen heller ikke mindre. Desværre har min og mange danske modelbanefolks "opmærksomhed" på emnet CIWL modeller, indtil for nyligt (4 - 5 år siden) været særdeles perifer og egentlig først vokset sig stor, da LS Models begyndte at "tæppebombe" markedet med dejlige blå sovevogne.

Mærker som Rivarossi og Jouef har næsten altid ført en kummerlig tilværelse på det danske marked. De kom slet ikke med i det store (danske) modelbaneopsving i starten af halvfemserne. Mange af os havde vel også travlt nok med at spare op til alle de danske modeller. Vi vidste godt, at der var "nogle" sove- og spisevogne i deres programmer, men de var dyre og særdeles vanskelige at skaffe. Mig bekendt

var der ikke rigtig nogen, der havde mod til at importere fra Rivarossi og Jouef i større stil. De fleste modeller, der blev fremstillet op til slutningen af halvfjerdserne, var heller ikke værd at løbe efter, de var for korte og grove i detaljerne. Det "problem" kom begge mærker efter op gennem firserne og halvfemserne. Den udvikling passerede dengang min næse mere eller mindre forbi.

På et tidspunkt fik vi i vores modelbaneklub fat i nogle få Jouef prestige sovevogne til en lidt hamper pris. I en meget kort overgang var der lidt "France Train" på det danske marked, men jeg nåede aldrig at få de vogne, jeg havde bestilt. Rivarossi, der engang (*i tresserne*) var ret stort her i kongeriget, så man heller ikke meget til og da slet ikke CIWL vognene.

(På et tidspunkt skulle jeg bruge en svensk "Findus" kølevogn, til at fremstille en IKA kølevogn af - den var særdeles besværligt at skaffe og bestemt ikke billig!).



WPS 4021. + WR 4103. + F 1273. Som TEE reserve stamme, på "Oostelijk Eiland" i Amsterdam, i 1957. det år de nye Ram 4 vogns motortog kun med 1 klasse, bl.a. overtog løbet og løbsnavnet "Etoile du Nord" fra CIWL vognene, lidt ydmygende for de fine vogne.

Foto.: Dr. W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.



Køkkensiden af 4103. Bemærk at når en vogn ikke er i brug, så er gardinerne som regel trukket for / ned. Det blev gjort for at beskytte interiøret.

Foto.: Dr. W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.

Prisen herfor!

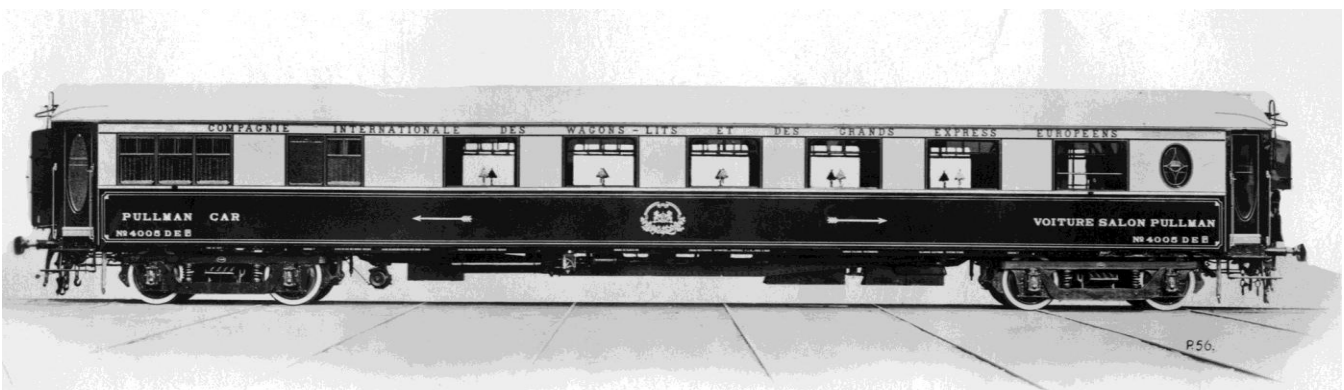
I de senere år er det smerteligt gået op for mig, hvad jeg egentlig er gået glip af! Efter at engelske Hornby overtog Jouef og Rivarossi er udvalget af CIWL vognene desværre blevet noget nedprioriteret, jeg vil ellers mene, at markedet et særdeles attraktivt i øjeblikket. Priserne på brugtmarkedet er ofte svimlende høje, hvilket er en god indikator for efterspørgslen!

Under min research om emnet er jeg på det nærmeste blevet lidt rystet over den mængde af modeller, de to mærker har haft i programmet. Rivarossi er det mærke, der suverænt har lavet flest, alene for emnet Pullmanvogne (*salon- og restaurantvogne*) har de ud af 6 grundmodeller lavet mindst 77 varianter!!!

Årsagen til det tøvende udbud skal måske findes i, at de nuværende rettighedshavere (*Wagon Lits Diffusion*) til CIWL, Wagon Lits navnet, og alt hvad der hører til, har en særdeles kontant holdning til andres brug af disse. De betragter

ikke modeller med deres bomærker og påskrifter, som en god og gratis reklame, men som en vej til cool cash!

LS. Models, der jo i høj grad, gør det i CIWL vogne, udgav i starten af 2014 et dejligt katalog med udgivne og kommende modeller. På omslagets inderside fortæller man lidt om projekterne, blandt andet om den "royalty" de skal betale for at få rettigheder til brugen - det kan nok få en og anden til at tabe pusten. Der forlanges 10% af salgsprisen, dog minimum 20.000 Euro om året! (*i runde tal 150.000 gode danske kroner*). Det er altså mange vogne, der skal sælges bare for at dække afgiften, så mon ikke vi skal være glade for, at der overhovedet kommer nogen CIWL modeller fra LS Models eller de andre fabrikanten. Det kunne også sagtens være forklaringen på, at Roco aflyste deres ambitiøse NOIE projekt. Det er synd og skam, når pengene styrer så hårdt.



WSPC 4005 Flèche d'Or med køkken, her i den oprindelige Pullman bemaling, brun / creme hvid. Efter ommaling til helt blå vognkasse og ændring af interiør, kørte vogntypen herhjemme i halvtresserne.

Foto.: Wagon Lits. Arkiv.: Banebøger.

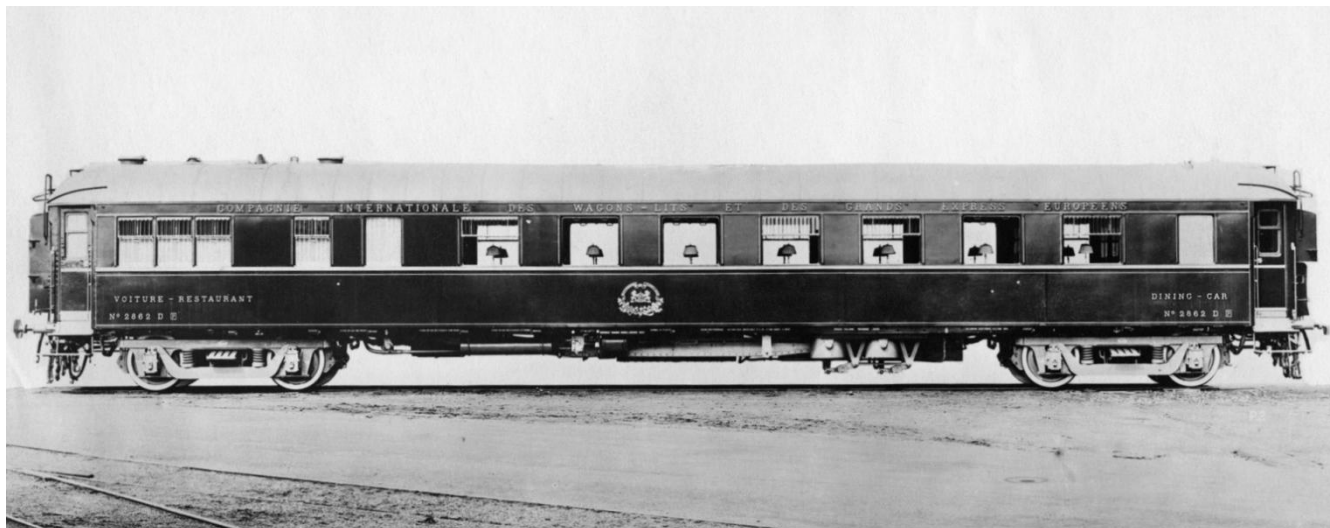
Lidt om Pullmanbegrebet!

I England havde man i starten af tyverne "masser" af Pullman vogne i drift, både i eksisterende tog og i hele tog, som "Brighton Belle" der udelukkende førte Pullman vogne. Disse tog var en stor succes, og det er klart, at Lord Dalziel, daværende topchef for CIWL og med betydelige interesser i Pullman firmaet, blev manden, der introducerede Pullman konceptet til de velhavende, rejselystne Europæere. Disse vogne var først og fremmest udstyret med en overdådig luksus, selv den billigste klasse (*Etoile du Nord*) lå langt over, hvad man ellers kunne finde af luksusvogne: Tæpper på gulvene, magelige velpolstrede stole, ædelt træ, der var af høj håndværksmæssig kvalitet. Dertil kom, at køreegenskaber og lyddæmpning var i særklasse, når man sammenligner med den almindelige standard for personvogne i Europa i midten af tyverne. Man var i teten - var man. Succesen var umiddelbar, og efter at have kørt med engelske vogne i omkring et årstid startede de mange leveringer af Pullman-vogne til det europæiske fastland i 1926. Alle Pullmanvogne, leveret i tyverne, var brune og cremehvide efter samme mønster som i England. Trediverne bragte krisetider og betød væsentlige indskrænkninger i driften, mange tog indstilledes helt.

Det betød, at forholdsvis mange af de næsten nye vogne måtte indsættes til andet og ofte lidt mere ydmygt arbejde. De undergik en del ombygninger, tilpasset de nye betingelser/behov, og fra 1932 ændredes bemalingen af Pullmanvognene fra Brun/Cremehvid til Blå/Cremehvid, man skulle stadig kunne se, at vognene var noget ganske særligt. Udbruddet af den 2. verdenskrig satte en stopper for alle Pullmanaktiviteter.

Efter krigen var Pullman begrebet blevet decimeret ret kraftigt og i hvert fald kun en skygge af fordums storhed. Endnu en gang måtte Pullmanvognene tilpasse sig, og mange blev malet ensfarvede (*helt blå*) som alt det øvrige materiel.

Da man i 1957 oprettede TEE, Trans Europ Express, var det endegyldigt slut med de sidste rigtige Pullmanløb undtagen i Italien, hvor man stadig kunne finde vogne i den oprindelige tofarvede liber. TEE overtog bl.a. eksprestotet "Etoile du Nord" (*Nordstjernen*) fra CIWL, der, som et plaster på såret, stillede CIWL en reservestamme bestående af tidligere Pullmanvogne, til rådighed for de fine nye Ram TEE-tog. Her i blandt WR 4103 som lige efter krigen havde en kortere karriere i Danmark med Nord Express.



Leveringsfoto 1926, af WR 2862. Fra en serie på 15 vogne (2852 - 2866), den er magen til 2968. Se modelbilleder af 2867. Foto.: CIWL. Arkiv.: Banebøger.

Nåh sådan! & det der er rart at vide.

Der anvendes en del bogstaver i forbindelse med de forskellige vogne. Det er de officielle betegnelser CIWL brugte, og der er måske nogen, der, som undertegnede, var/er lidt længe om at fange ideen med disse bogstavkombinationer!

For dem (og I andre må gerne kigge med!) laver vi lige en hurtig gennemgang.

Kun på sovevognene var der et litra eller rettere type bogstav (-er). Pullmanvognene havde typenavne efter hvilke tog, de blev bygget til (i *hvert fald de vogne jeg har valgt at behandle*).

I denne artikel optræder der tre typer Pullman vogne:

"Etoile Du Nord": Salonvogne med køkken, vognene havde 9 store vinduer i vognsiden og

førte 2. klasse. Den tilsvarende vogn uden køkken har formentlig aldrig været i Danmark. Denne type vogne fremførtes af eksprestoget Etoile Du Nord (*Nordstjernen*), der kørte mellem Paris og Amsterdam.

"Flèche d'Or": Salonvogne med og uden køkken, vognene havde 8 store vinduer i vognsiden og førte 1. klasse. Vognene af denne type blev oprindeligt bygget til eksprestogene mellem Paris og London, der bar navnet Flèche d'Or/Golden Arrow.

WPC 2839 - 2841: Spisevogn med køkken. Vognene er oprindeligt lavet som supplement til de øvrige vogne i "Südexpress" togene. Vognene var noget anderledes end øvrige Pullmanvogne, bl.a. havde de ikke de meget karakteristiske ovale Pullmanvinduer, hverken i vognsiderne eller dørene. Disse var ellers et meget tydeligt kendetegn.

"Cote d'Azur": Førte en særlig fornem 1. klasse. Vognene havde kun 7 store vinduer, meget store polstrede stole og kun to pladser i bredden. vognene fandtes som **WSP** og **WSPC**.

Det var den ypperligste luksus, som Wagon Lits kunne præstere. Så vidt jeg har kunne finde frem til, har denne gruppe vogne aldrig kørt i Danmark. De nævnes, fordi de bortset fra vinduernes antal, meget ligner de to andre typer salonvogne i **Etoile du Nord** og **Flèche d'Or**. Det er meget nemt at forveksle de forskellige typer med hinanden. Netop antallet af store vinduer er den væsentligste synlige forskel, når vi snakker model, på de to (*tre*) typer vogne. Det er vigtigt, at man holder styr på det antal, når / hvis man bevæger sig ud på det "grå marked" for at finde drømmevognen, det er surt at få den forkerte og det er ikke altid lige nemt at se forskel, på billederne af svingende kvalitet.



*Ukendt R maskine med Nord Express på Fyn, i retning mod Fredericia. 1953. Første vogn efter maskinen er spisevogn af "Rumæner typen" Den kunne næsten se ud som den er tofarvet, det må skyldes en delvis oplakering af vognsiden.
Foto.: William Dancker-Jensen. Arkiv.: Banebøger.*

Lad os kikke lidt på disse kombinationer af bogstaverne, som i starten kan virke lidt uforståelige, men de er faktisk helt logiske.: Oprindeligt var det to betegnelser **WSP**: Voiture Salon Pullman. **WSPC**: Voiture Salon Pullman Cuisine (*Køkken*). Ved senere ombygninger / omdannelser, hvor saloninteriøret ofte blev udskiftet med et mere beskedent møblement,

ændredes bogstaverne til **WR**: Voiture Restaurant.

For at fuldstændiggøre emnet, hed sovevognene **WL**: Voiture Lits og pakvognene **F** for Fourgon. Brugen af **W** i stedet for **V** synes at hidrøre fra navnet Wagon Lits, eller også er det et sprogligt fænomen, for jeg har set officielle papirer, hvor både **V** og **W** er anvendt.

Endelig var der en stor del af CIWL-spisevogne, der ikke havde noget med Pullmankonceptet at gøre. Jeg må, hvor smerteligt det end er og i sandhedens navn, hellere slå fast, at det nok var de almindelige vogne, der kørte mest i Danmark, og Pullmanvognene der var her en gang imellem. Undtagelsen er WR 4071. Den blev anvendt i Danmark fra 1938 til omkring 1962. Nu vi er i gang, så lad os tage produktionsstederne med. Forkortelser er anvendt:

- **BRC.** Birmingham Railway Carriage & Wagon Co. Ltd. England.

- **Dyle.** Dyle & bacalan. S. A. Frankrig og Belgien.
- **Metropolitan.** Metropolitan Cammell Carriage & Wagon Co. Ltd. England.
- **Nivelles.** Les Ateliers de Construction Metallurgiques S.A. Belgien.
- **CGC.** Cie Generale de Construction. Frankrig. Underafdeling af CIWL.
- **Reggio.** Società Anonima, Officine italiane. Reggio Emilia.
- **Astra.** Astra, Arad.
- **Ganz.** Usines Ganz, Budapest.

CIWL Stål byggede Spisevogne stationeret i Danmark 1946 - 1962.

WR	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	
2700																		
2840																		
2968						?	?											
3694																		
3695						?	?											
3696							?	?										
4008											02.03.						25.06.	
4043																		
4045																		
4057																	(-1963)	
4071	(1938)																	
4078																		
4079						?	?											
4080																		
4086																		
4103																		
4201																		
4202																		
4203																		
4204																		
4205																		
4206	(1943)																	
4207																		
4209																		
4212																		
4242																		
4243																	(-1964)	
4244																		
4245																		
4246																		
4247																	(-1963)	
4248																		
4249																		
	Stationeret i Danmark.					Periodevis i Danmark					? Ingen dokumentation på tilstedeværelse							

Nogle muligheder i model.

Lad det være sagt med det samme, denne artikel gør ikke, med streg under ikke, krav på at være en komplet oversigt over, hvad man kan finde af modeller af spisevogne til brug på danske modelbaner. Det er en rimelig komplet oversigt over de vogne der har været stationeret i Danmark. Ud fra hvad jeg har kunnet finde i diverse bøger, gamle kataloger, lister og notater giver jeg mit bud på modeller der med lidt eller

meget arbejde (ombygning / maling / påskrifter) kan bruges til at gøre det ud for en spisevogn stationeret eller der har kørt i Danmark.

Det nemmeste vil jo være at finde en model, der er lige til at sætte på sporet, men mig bekendt er der ikke nogen af fabrikanterne, der har valgt forbillede ud fra et dansk hensyn. Ved et rent lykketræf er der dog nogle modeller, der rammer et nummer, der har kørt i Danmark! Det er ret

sjældent muligt at finde en model med det rette nummer, eksempelvis har det taget mig næsten et år at finde Rivarossimodellen af WR 4008. I de fleste tilfælde må vi som minimum ud i noget med en omnummerering og ofte også noget med lidt ombygning og maling. I de tilfælde, hvor der er sammenfald mellem forbilledets nummer og modellens, vil jeg angive dette, ved det pågældende nummer.

Stationeret i Danmark, betyder, at vognen var registreret i CIWLs danske afdeling, der for spisevognenes vedkomne hørte til i Nyborg, og sovevogne hørte til i København. Disse vogne havde som hovedregel delvist danske påskrifter. Nede på bunden af vognsiden sad RIC pladen. (*Regolamento Internazionale delle Carrozze*). Der kunne man bl.a. se, hvor vognen måtte køre, hvilke overfarter og hvor vognen blev vedligeholdt, eksempel: **DK 4243**. Det betyder altså, at vognen blev vedligeholdt i Danmark (*DSB's værksteder*), og ikke hvor vognen var hjemmehørende.

Alternativt kan vælge at se stort på, hvilket nummer vognen har og så bare gå efter, om typen har været i Danmark. Det har en meget stor del af CIWL-vognene været (*især sovevognene*). Egentlige gæsteoptrædener, som der helt sikkert har været en meget stor del af, kan være svære, for ikke at sige umulige at dokumentere eller afvise. På den anden side vil et foto taget i Paris, Rom eller "langt ude i ødemarken", hvor man kan se løbsskiltet på vognen, hvor der eksempelvis står "Nordexpress" på og har dansk, svensk eller norsk destination, ja så kan vi nok godt gå ud fra, at den har været en tur eller to igennem Danmark. Endelig vil et foto af en "outsider" (*som WSPC 4103, i 1946*) i Danmark, jo være et vældigt godt bevis på, at individet har kørt, i hvert fald denne ene gang, i Danmark.

En anden kendsgerning man er nødt til at forholde sig til, er det kedelige faktum, at i skrivende stund (*medio 2014*) er der intet af det, jeg beskriver, der bliver produceret, og jeg er ret sikker på, at der er ingen forhandlere, der har noget nyt på lager - der er støvsuget! Vi er henvist til brugtmarkedet, og der er ofte langt imellem de gode ting. Jeg har brugt/bruger ebay og har en overvåget søgning på "Orient Express" i hele Europa via den tyske ebay, så kan jeg læse hvad der står! Indtil nu har jeg "fanget" 4 meget fine vogne til en rimelig pris, portoen skæmmer lidt, den ligger mellem 15.- og 20.- €. Jeg er overordentlig tilfreds med forløbene af handlerne, og det er ret spændende at deltage i budene.

Man bør ubetinget gøre sig selv den tjeneste at sætte en max. pris, som man vil betale, skrive

det ned og holde fast i sin beslutning. Man kommer til at vinke farvel til et par drømmemodeller på den konto, men guld kan altså sagtens købes for dyrt.

Jeg har kig på en vogntype, jeg særligt ønsker mig og havde sat 92.- €. som max. Den gik for 124.- €. Ugen efter gik en magen til for 93.- €. inkl. porto. Jeg har stadig ikke fået vognen, og der er meget langt mellem udbuddene.

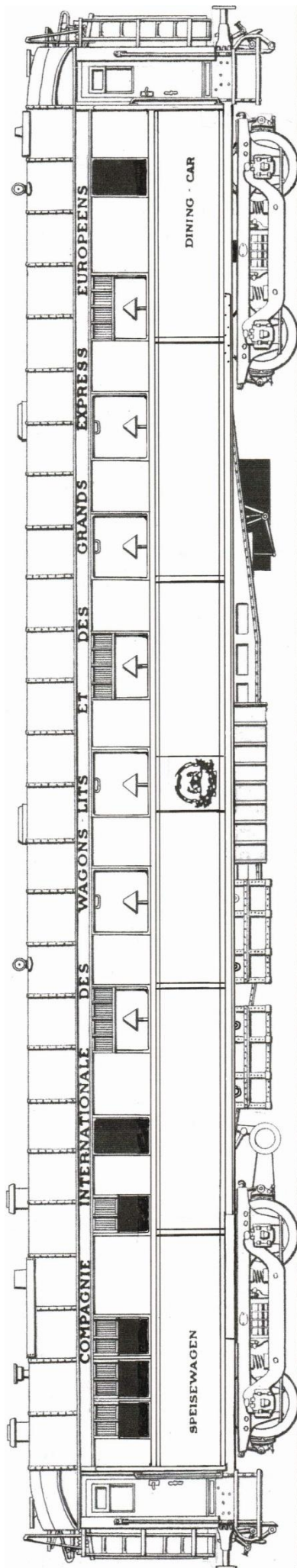
Hvis man kigger i LS Models fine CIWL-katalog, der kan bestilles hos din LS Models forhandler, kan man se, at de i 2014 og 2015 tager fat på spise og salonvognene.

Ud over, at det bliver gudeskønne vogne, er det i første omgang ikke vogne, der er interessante i dansk sammenhæng. Pullmanvognene er af "**Cote d'Azur**" typen og den anden af en serie (*WR 3341 - 3360*), som der ikke har været vogne af i fast løb her i landet. Længere ude i fremtiden er der vogne af både "**Etoile du Nord**" og "**Flèche d'Or**" typerne på vej. De er meget mere interessante for os - set med danske øjne. Med "lidt" anvendt fantasi kunne man nemt forestille sig en færdigmodel af "Gedservognen" 4071 og flere andre. Flèche d'Or typen var den Pullmanvogn, der var suverænt flest individer af i Danmark (9 stk.) - ideen er hermed givet videre!

I denne gennemgang har jeg valgt at koncentrere mig meget om halvtredserne, dels fordi jeg har min egen interesse i de år, dels fordi emnet faktisk er ganske enormt, jo mere man "roder" i bunkerne jo mere dukker der frem! Jeg ved godt, at der tidligere og i starten af epoke III var en masse skønne trævogne i Danmark, men jeg er slet ikke nået hertil på det modelmæssige område - endnu! Så her må jeg henvise til den nye og aldeles pragtfulde bog: "**De blå tog**" om sove og spisevogne i Danmark fra Banebøger, se anmeldelserne i nr. 52. Her kan man få styr på historien/typerne og sammenligne med udvalget af modeller på markedet fra Liliput, Trix og Märklin. Bogen vil også være uundværlig, hvis man går i krig med nogen af opgaverne i denne historie.

Desværre må man også se i øjnene, at de fine bordlamper i Rivarossi/Jouef vognene, så vidt jeg har kunnet finde ud af, for en dels vedkommende er fjernet ved ombygningerne, endelig ser det ud til at man efter krigen i større stil har fjernet dem. I Danmark er eneste undtagelse er den uombyggede 4103 i 1946, senere foto hvor vognen er blevet ommalet viser, at lamperne er væk.

I det hele taget skal interiøret i modellerne af Pullmanvognene modificeres ret kraftigt - det med ombygning / tilretning, vender vi tilbage til ved en senere lejlighed.



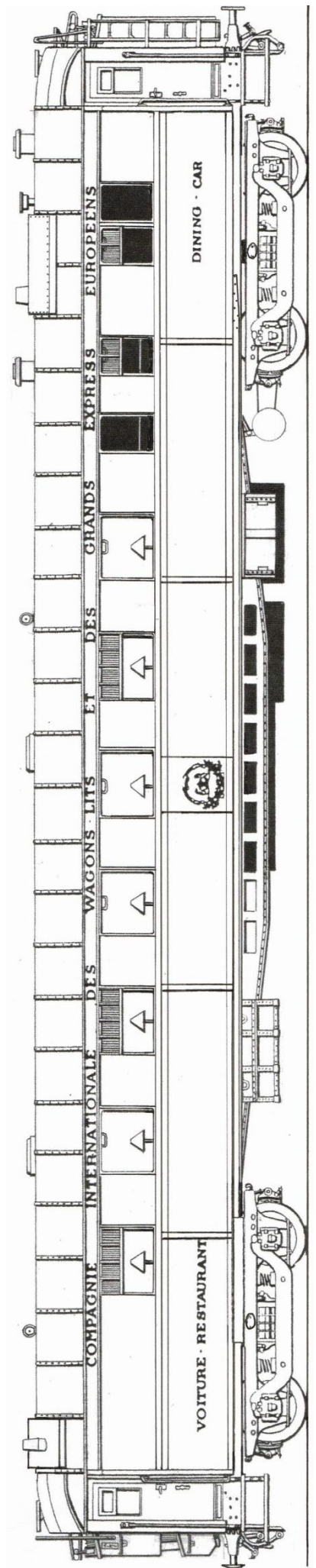
CIWL WR nr. 2700.

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegning.: Steffen Dresler.

Byggeår.: 1927.
Længde over puffer.: 23.450 mm.
Bogietap afstand.: 26.000 mm.
Akselafstand i bogie.: 2.500 mm.
Vognvægt.: 52.000 Kg.

Bygget af BRC. Birmingham, England. Som type "WR Presidentielle" eller "Type Spéciaux", den havde en stor salon med et stort bord. Brugen har nok ikke været så stor, for vognen blev ombygget i 1938 til almindelig WR med 42 pladser og dermed gjort langt mere anvendelig.



WR 2700. Vognen kørte i Nordpilen fra 1960 - 1962? Vognen overgik i 1962 til SNCF.

I model er det forholdsvist nemt at finde Jouef vognen katalog 5300. Det er en gammel travet, men da den skal have nye påskrifter, detaljer og maling, gør det ikke så meget at forlægget er lidt

bedaget! De har den fordel, at de er forholdsvis billige at anskaffe sig og nemme at finde, ofte i uåbnet pakning - til gengæld skal der nye hjul til, monteres kortkoblinger og en masse små detaljer til almindelig forskønnelse af modellen. Vognen findes også i nyere versioner.



En ret så gammel Jouef vogn med katalog nummer 5300 er stort set "lige i skabet" til at lave WR 2700 af.

WR 2840. Den kørte i Danmark i 1956 som reserve i *Nordpilen*. Vognen angives til at være anvendt til omklædningsvogn for personalet i 1963 (i *Nyborg*?) 1961 - 1963 og endelig solgt til ophugning i 1966 (i *Danmark*?).

I model havde det for snart mange år siden hedengangne France Train en model under katalog nr. 300 (2966) en model af WR 2840. Jeg føler mig dog ikke helt overbevist om, at den var helt korrekt, idet fotoet af katalog nr. 301 (3966) udviser 8 store vinduer med samme indbyrdes afstand og intet toiletvindue længst til højre. 2839 - 2841 havde også 8 store vinduer, hvoraf

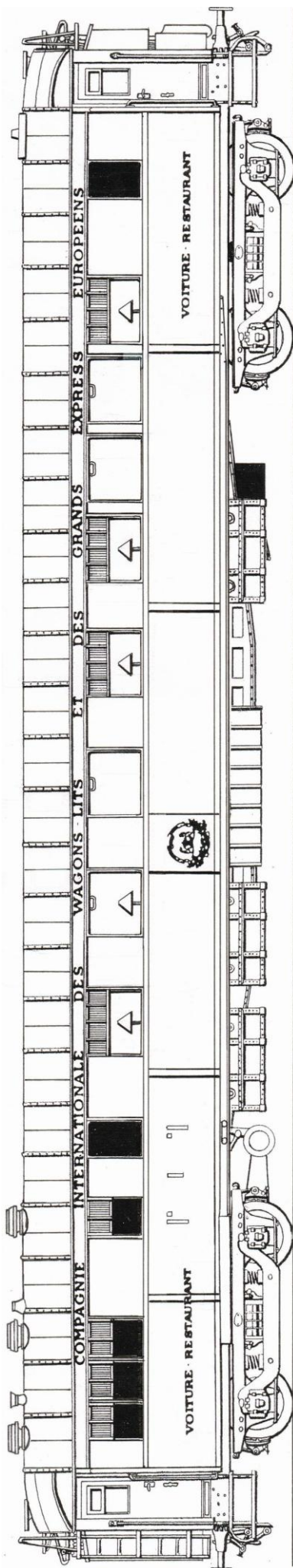
de fire længst til højre havde væsentlig mindre indbyrdes afstand og et lille toiletvindue længst til højre. Min fornemmelse siger mig, at WR 2840 er lavet på samme model! Egentlig er det vel også lidt uinteressant, for dels er der meget langt mellem udbuddene (*QXL, Ebay med flere*), dels er de, der er der, ofte ret så kostbare, og endelig kan modellerne ikke helt måle sig med nutidens niveau.

Skulle der blandt læserne være en, der har katalog nr. 300, kunne det være interessant at få opklaret "mysteriet WR 2840", et katalog kunne også gøre det.



WR 2840. i Landy, oktober 1954. Køkkenside.

Foto.: Dr. W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.



CIWL WR Nr. 2840.

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger.: Steffen Dresler.

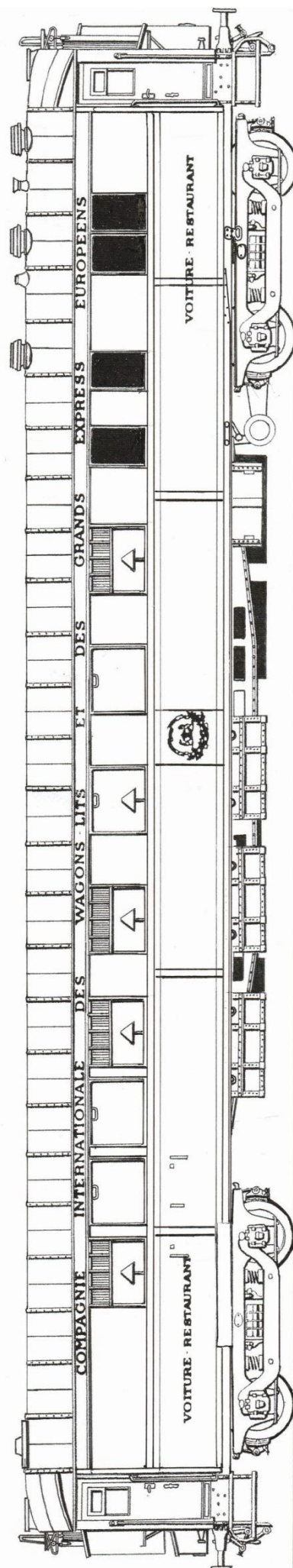
Byggeår.:	1926.
Længde over puffer.:	23.450 mm.
Bogietap afstand.:	16.000 mm.
Akselafstand i bogie.:	2.500 mm.
Vognvægt.:	52.000 Kg.

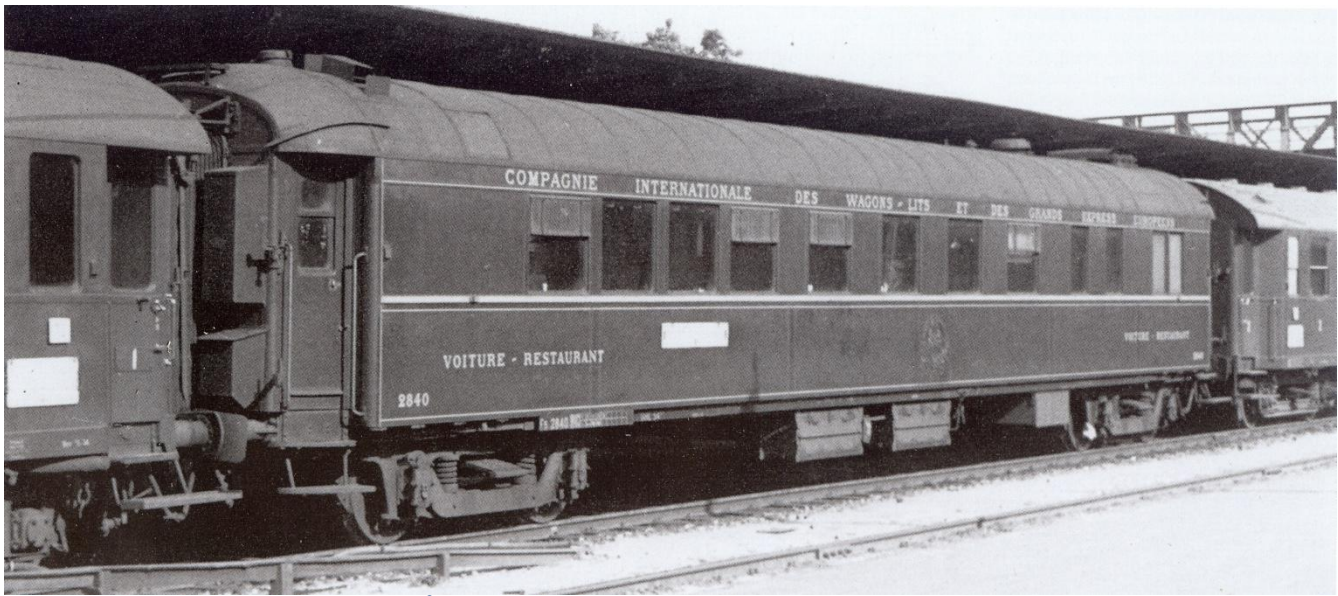
Bygget af Dyle i Bordeaux, Frankrig, som WPC 2840 i beige/brun bemaling. Allerede i 1930 blev vognen bygget om til WR og malet blå.

WR 2840 var ud af en meget lille serie (2839 - 2841), der blev bygget som forstærkningsvogne til Süd Express togene, der hovedsageligt bestod af Pullman "Süd Express" typerne WSP 2737 - 2742 (uden køkken) og WSPC 2743-2748 (med køkken), begge serier blev bygget af "De Dietrich" i 1926.

I 2839 - 2841 var den indvendige opdeling (oprindeligt) med køkken i den ene ende, en salon i midten med 12 pladser og en salon i den anden vognende, med 8 pladser. Efter ombygningen var der to spiserum med i alt 42 siddepladser. Man havde altså mere end fordoblet kapaciteten i vognen - på bekostning af de skønne polstrede stole!

2839 - 2841 havde det særlige kendetegn, at de ikke var udstyret med de typiske ovale Pullmanvinduer i vognsiderne og døre.





WR 2840. her visende gangsiden, Ålborg 1956.

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

WR 2867. WR 2875. Jeg troede i lang tid, at jeg havde dokumentation på disse to vogne. Trods gennemgang af alle notater, arkivalier, bøger etc., har jeg ærgerligt nok intet fundet. Måske desværre, har jeg fået investeret i en model af 2867, så jeg håber, at dokumentationen dukker op. Med hensyn til de to vognes kørsel i Danmark må man tage alle forbehold, indtil der er en afklaring af forholdene.

WR 2968. har kørt i Danmark fra 1950 - ?
I model kan man finde WR 2867 fra Rivarossi, katalog nr. 3526, forholdsvis tit på auktionerne,

og ofte til en fornuftig pris. Den har et "par år" på bagen, hvilket bl.a. ses på bordlamperne. De er meget lave, senere fik de lidt højde, hvilket er mere korrekt og løfter udseendet en hel del. Som Rivarossi - Hornby er der kommet en opdateret model, katalog nr. 4155 som WR 2871, her er detaljerne skam i orden.

WR 2968 kan også laves af disse modeller, da de to serier spisevogne, 2867 - 2881 og 2968 - 2982, stort set er ens udvendigt. Der er måske detaljer til forskel men det kan man gøre noget ved i forbindelse med ombygningen.



Rivarossi modellen af WR 2867. Her er det køkkensiden, der ses. Taget skal have en mørkere grå farve.



Hvis det viser sig at 2867 aldrig har kørt i Danmark, kan vognen heldigvis forholdsvis nemt omnummereres til 2968, så er pengene da ikke spildt!



*Ikke 2968, men 2975. Den er fra samme serie som 2968 og er i princippet magen til 2968. Billedet er taget i Lugano i august 1964.
Foto.: Dr. W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.*

WR 4008. Vognen blev anvendt i Danmark 1956-62.

WR 4057 Vognen kørte i *Nordpilen* 1962-63.

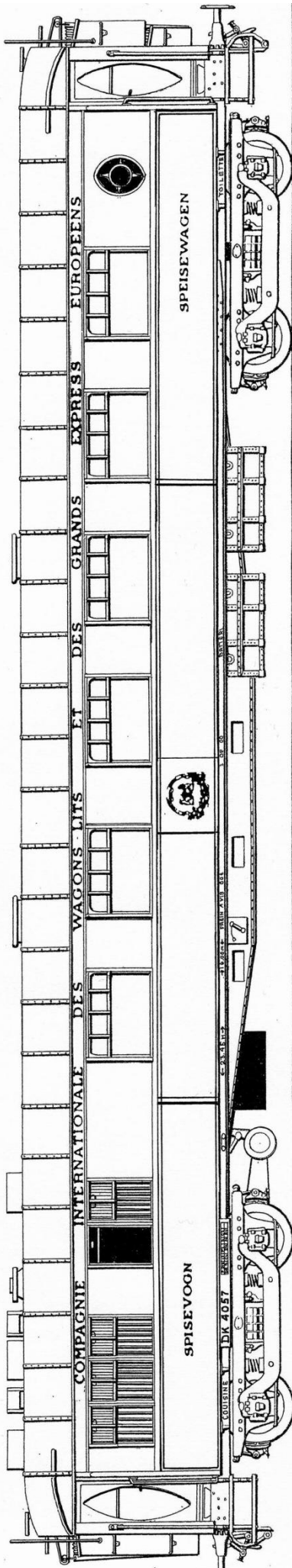
Der er flere muligheder for at få fat i vogntypen i model, faktisk har Rivarossi lavet en udgave med det rigtige nummer (4008) på vognen, dels i den originale brun / hvid bemaling, dels i en helt blå udførsel, sidstnævnte med katalognummer 3511, fra 1992. Jeg har været så heldig at købe 4008 i en auktion på ebay. Det glade budskab er, at Rivarossi vognen er særdeles tro mod forbilledet, selv de noget sparsomme gule stafferinger på modellen er helt korrekt. Det

hvide tag er åbenbart også rigtigt. Følgende katalog numre er alle muligheder, for med lidt "knofedt" at skabe WR 4008 og 4057.: 3529. 3530. 3640. 3532. 3533. 2467. 3634. 2504. 2523. 2457. 3629. 2460. 2516. 2524. 3641. 2483. 2489. 2485. 2490. 3527.

Jeg har ikke set alle disse udgaver, så det vil altid være klogt at tjekke modellen, hvis man finder et af disse numre på nettet eller hos hobbyforhandleren. Der kan nemt være lavet ændringer, som ikke falder i tråd med de vogne, der kørte i Danmark. De to farvede modeller kan ofte være billigere at købe.



WR 4008 fra Rivarossi katalog nr. 3511. Modellen er 22 år gammel og "spritny"! Endvidere sidder modellen "lige i skabet", den er meget korrekt. Taget er lige lovligt hvidt, det skal enten dæmpes noget ned, eller males i den mørkegrå farve, de hvide puffer, som vist nok er en ren "Rivarossi opfindelse", skal være snavset-sorte! Emblemet virker lidt massivt, lidt patina kunne gøre underværker eller endnu bedre, et nyt emblem fra LS Models, der vil kunne fås i to udgaver med 4 monogrammer (til 2 vogne) i hver sæt. 1 sæt med danske inskriptioner nr. 86 610 (ikke anvendeligt til 4008) og et sæt med fransk inskription nr. 86 609.



CIWL WR Nr. 4008, 4057.

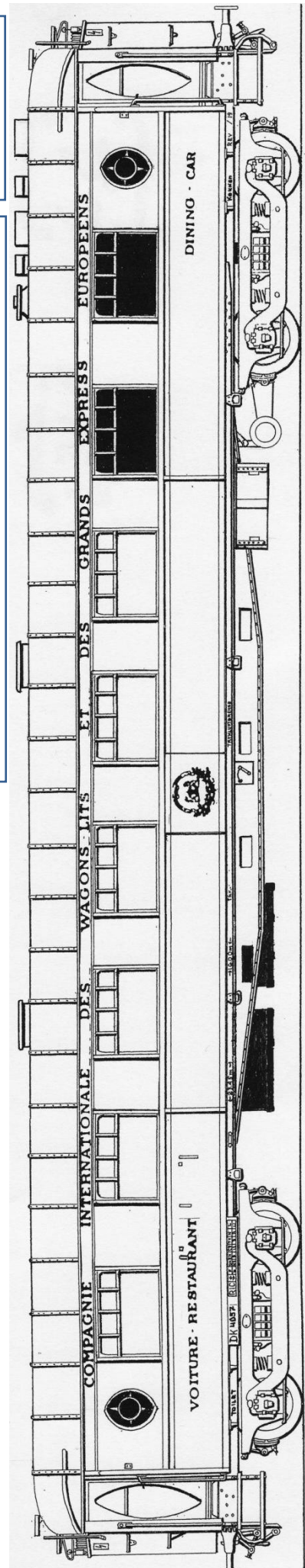
Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger.: Steffen Dresler.

Byggeår.:	1926.
Længde over puffer.:	23.450 mm.
Bogietap afstand.:	16.000 mm.
Akselafstand i bogie.:	2.500 mm.
Vognvægt.:	52.000 Kg.

WR 4008. "Flèche d'Or" type, bygget af BRC, ud af en serie på 15 vogne, 4001 - 4015, alle leveret som WSPC med køkken. Spisevogn. 29+12 pladser. Omdannet 1935 i "St. Denis" til WR, (kupe modsat køkken sløjfet) stadig med 41 pladser.

WR 4057. "Flèche d'Or" type, bygget af CGC, ud af en serie på 15 vogne, 4051 - 4065, alle leveret som WSPC med køkken. Spisevogn 28 + 6 pladser. Omdannet 1935 i "St. Denis" til WR, (kupe modsat køkken sløjfet).





WR 4008 i Amsterdam Maj 1951. Vognen har delvis hollandsk/tyske påskrifter, det betyder, at den er stationeret i Holland. Netop vogne fra det Hollandske depot var ofte i Danmark, således også denne skønne "Flèche d'Or" Pullmanvogn. Det kan bemærkes, at de "trækfri" anordninger, der sidder øverst i de store vinduer, mangler på to vinduer. Om de er fjernet permanent eller blot nedtaget for rengøring/reparation, er umuligt at afgøre. Fænomenet ses ofte på især de senere fotos af ex. Pullmanvognene, blandt andet ses det på "Gedservognen" WR 4071.
Foto.: W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.



WR 4071 i Fredericia, ca. 1956. Selvom den er godt snavset, kan man stadig se dens fine herkomst. 4071 havde en meget lang karriere i Danmark: 24 år!
Foto.: Hans True. Arkiv.: Banebøger.

WR 4043. Vognen blev anvendt i *Nordpilen* i 1958.

WR 4045. Vognen blev anvendt i løb til Basel, Italien og Paris 1951 -1952.

WR 4071. Vognen blev anvendt i løb.: København - Gedser i 1938 - 1939. Hensat under anden verdenskrig på Østerport, Fredensborg og Klampenborg. Fra 1951 fik den monteret A+B styreledninger for brug i *Englænderen*. RIC varmekaner og koblinger blev monteret 1952 på Cv. Kh. Fra 1954 anvendt i *Nordpilen* om sommeren og sluttelig i *Nordexpress* (1961). WR 4071 er suverænt den restaurant vogn, der har været stationeret længst tid i Danmark og

dermed vel den mest interessante vogn at eftergøre for en dansk modelbaneentusiast.

WR 4078. Anvendt periodevis i *Nordexpress* 1956 - 1962. Omlitret i 1969 til 51 66 08 70 053-5. I 19xx blev vognen købt af RENFE R12-12954.

WR 4079. Vognen kørte i Danmark fra 1950. Vognen kørte periodevis i *Skandinavien Express* og *Nord Express* 1975 - 1977.

WR 4080. Vognen blev anvendt Frederikshavn - Hamburg og i *Nordexpress* 1956 - 59. Omlitret 1969 til 51 85 09 70 002-8. Solgt 19xx til Nostalgie Istanbul Orient Express.

WR 4086. Vognen blev anvendt i *Nordexpress* i to perioder, 1956 - 1957 og 1959 - 1961.

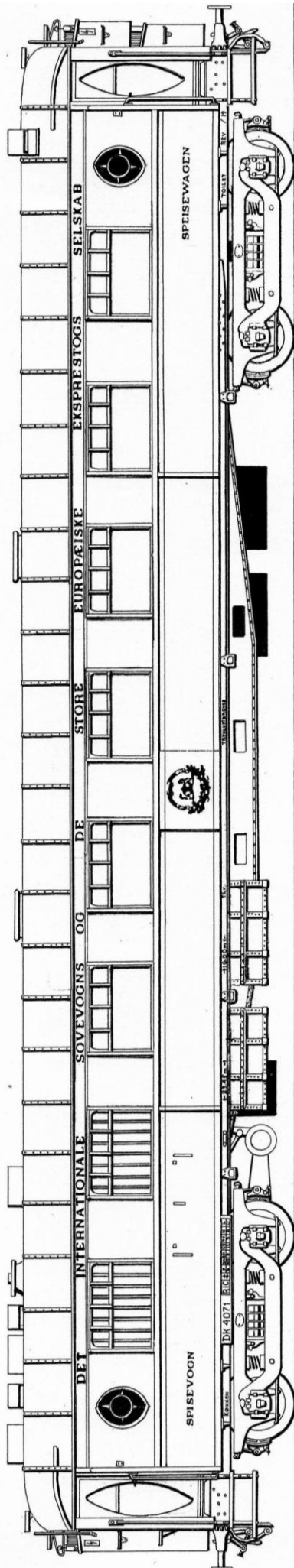


WR 4078 i Madrid april 1965. I Danmark blev den brugt i perioden 1956 til 1962. Man kan formode at den herefter blev flyttet til Spanien?

Foto.: Cabrera. Arkiv.: W.A.C. Wendelaar / Otto Dykstra.



Takket være den meget dygtige modelbygger Jørgen Falster Nielsen, fra DF Modeltog, er jeg i stand til at vise en særdeles veludført ombygning af en Rivarossi Pullmanvogn, type "Flèche d'Or". Til WR 4071, vognen har været rensset totalt af og har fået ny bemaling og påskrifter fra KM Text. Stafferingerne er lavet af gul (tynd) tape, skåret ud med to sammenlignede knivblade, en fantastisk model.



CIWL WR Nr. 4043, 4045, 4071,
4078, 4079, 4080 & 4086.

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger.: Steffen Dresler.

Byggeår.:	
WR 4043.	1928.
WR 4045.	1928.
WR 4071.	1927.
WR 4078.	1927.
WR 4079.	1927.
WR 4080.	1927.
WR 4086.	1927.
Længde over puffer.:	23.450 mm.
Bogietap afstand.:	16.000 mm.
Akselafstand i bogie.:	2.500 mm.
Vognvægt.:	52.000 Kg.

WR 4043. Bygget af St. Denise, Frankrig. Af en serie på 10 WSP vogne 4041 - 4050, "Flèche d'Or" type, 29+12 pladser. Ombygget i juli 1936 i St. Denis, til model WR. Køkken blev indbygget.

WR 4045. Ombygget i september 1936 til WR, ellers som WR 4043.

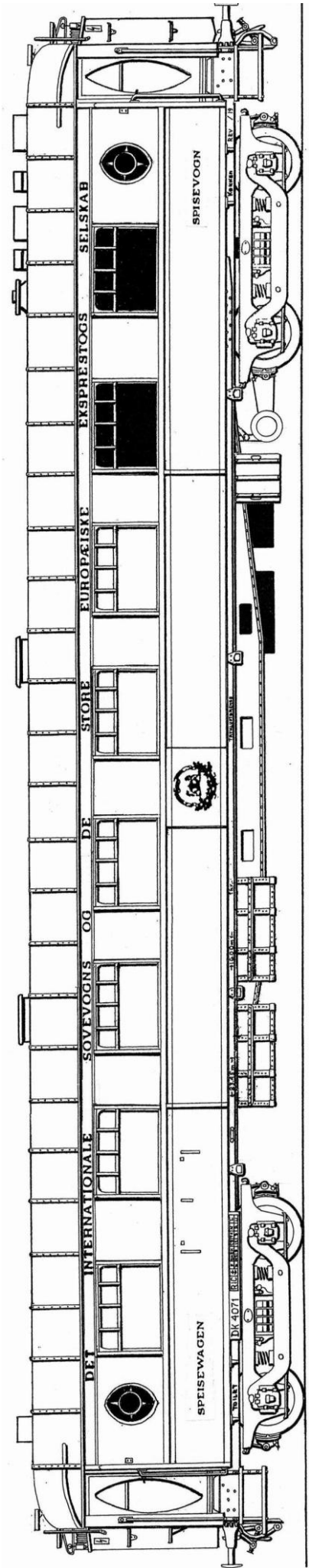
WR 4071. "Flèche d'Or" type, bygget af Metropolitan, af en serie på 26 WSP vogne, 4066 - 4080. Vognen blev ombygget i 1938, i Budapest, til model WR. Køkken blev indbygget. Restauranten havde herefter 41 pladser.

WR 4078. vognen blev ombygget 1937, i Budapest. til WR. Ellers som 4071.

WR 4079. Vognen blev ombygget 1937, i Milano, til WR. Ellers som 4071.

WR 4080. Vognen blev ombygget 1937, i Milano, til WR. Ellers som 4071.

WR 4086. Flèche d'Or" type, bygget af Metropolitan, af en serie på kun 5 vogne, 4086 - 4090 som VSP uden køkken. Ombygget 1935, i St. Denis, til WR. Ellers som 4071.



I model kan anvendes vogne af "Flèche d'Or" typen uden køkken (8 store vinduer i vognsiden). Rivarossi har lavet et utal af varianter, herunder en udgave af vognen hos "Intraflug" nr. 4080 fra mere moderne tid, den har katalognummer 3515, 3652, og som Hornby - Rivarossi vogn, WSP 4090 katalognummer HR 4031 og 4033.

Vogntypen er forholdsvis ofte udbudt på ebay, det er selvfølgelig de helt blå udgaver, man skal gå efter, hvis det skal være en så let ombygning som muligt. Man skal dertil indbygge et køkken, fjerne kupeen modsat der hvor køkkenet er placeret, mattere de to første vinduer og placere stænger foran disse - indvendigt forstås!



Mit råmateriale til fremstillingen af WR 4071, "Gedser vognen" det er lidt svært at forstille sig at man skal fjerne al maling m.m. og lave et køkken inde i vognen! Rivarossi WSP 4090 katalog nummer HR 4033.



WSPC 4103 i Padborg d. 16.05. 1946. I den første Nord Express efter krigen. Bemærk de fine "art nouveau" bordlamper
Foto.: Jbm.

WSPC 4103 Anvendt i Nordexpress 1946. Den er fotograferet i den første Nordexpress, da man genoptog kørselen med internationale tog efter krigen, som den eneste CIWL vogn i det blå/creme hvide farveskema. Vognen blev senere malet helt blå.

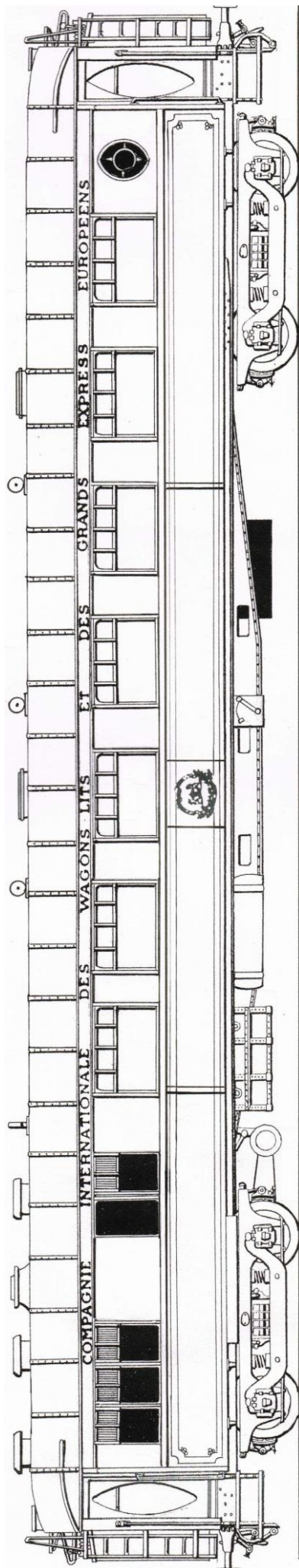
Det var også den eneste vogn af "Etoile Du Nord" typen, der har været i Danmark (så vidt vides!). Endelig må det anses for sandsynligt, at vognen kun var her denne ene gang.

I model er det fremdeles Jouef katalognummer 532200. WSPC 4099, der er rift om, og priserne er ofte astronomiske høje. Jeg har så galt fundet

en fransk forhandler, der forlangte 169 € (1267,50 kr.) for en, godt nok ubrugt, model!

Jeg har min maksimale pris på ebay og har på den konto, til dato misset fire auktioner - en skal nok finde modellen, for den er for mit vedkommende et absolut "must have"!

Rivarossi har også lavet "Etoile du Nord" vogne, omend jeg aldrig har set nogen af dem. Det drejer sig om flg. katalog numre: WSPC 4091. 3623 og WR 4095. 3625. Sidstnævnte model er ikke tofarvet, og det er netop den tofarvede variant, vi søger i dette unikke tilfælde, så den vil kræve en ommaling.



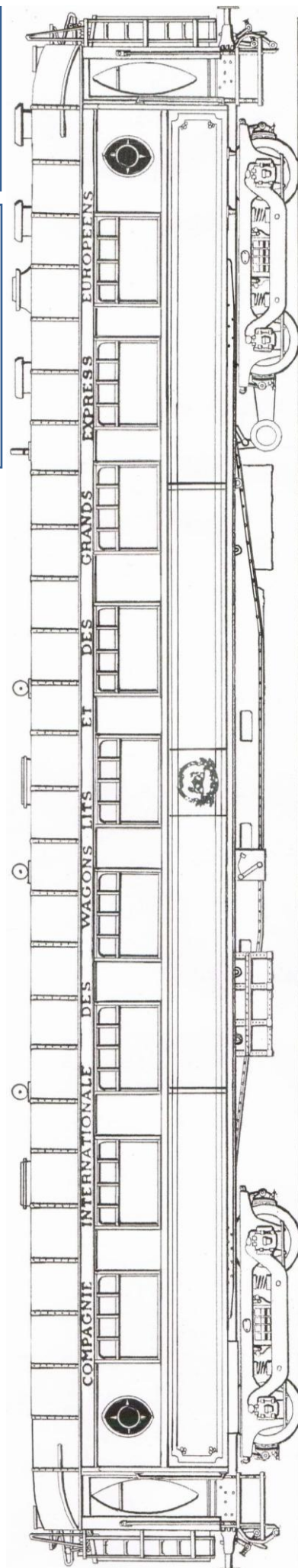
CIWL WSPC Nr. 4103.

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger.: Steffen Dresler.

Byggeår.: 1927.
Længde over puffer.: 23.450 mm.
Bogietap afstand.: 16.000 mm.
Akselafstand i bogie.: 2.500 mm.
Vognvægt.: 52.200 Kg.

"Etoile Du Nord" type, bygget af BRC, i en serie på 20 vogne der alle blev leveret med køkken. 4091 - 4110.



WR 4201. Vognen kørte i *Skandinavien Express* i 1950erne. Solgt 1962 til SNCF.

WR 4202. Vognen kørte i *Skandinavien Express* i 1950erne. I 1970 overtog NS vognen, 51 84 88-50 006-8, den kom retur til CIWL 1977/78. Solgt 1980 til Mitsui, Japan.

WR 4203. Vognen kørte i *Skandinavien Express* i 1950erne. I 1970 overtog NS vognen, 51 84 88-50 007-2, den kom retur til CIWL 1977/1978 og blev omlitreret til 51 88 88-50 007-2.

WR 4204. Vognen kørte i *Skandinavien Express* i 1950erne.

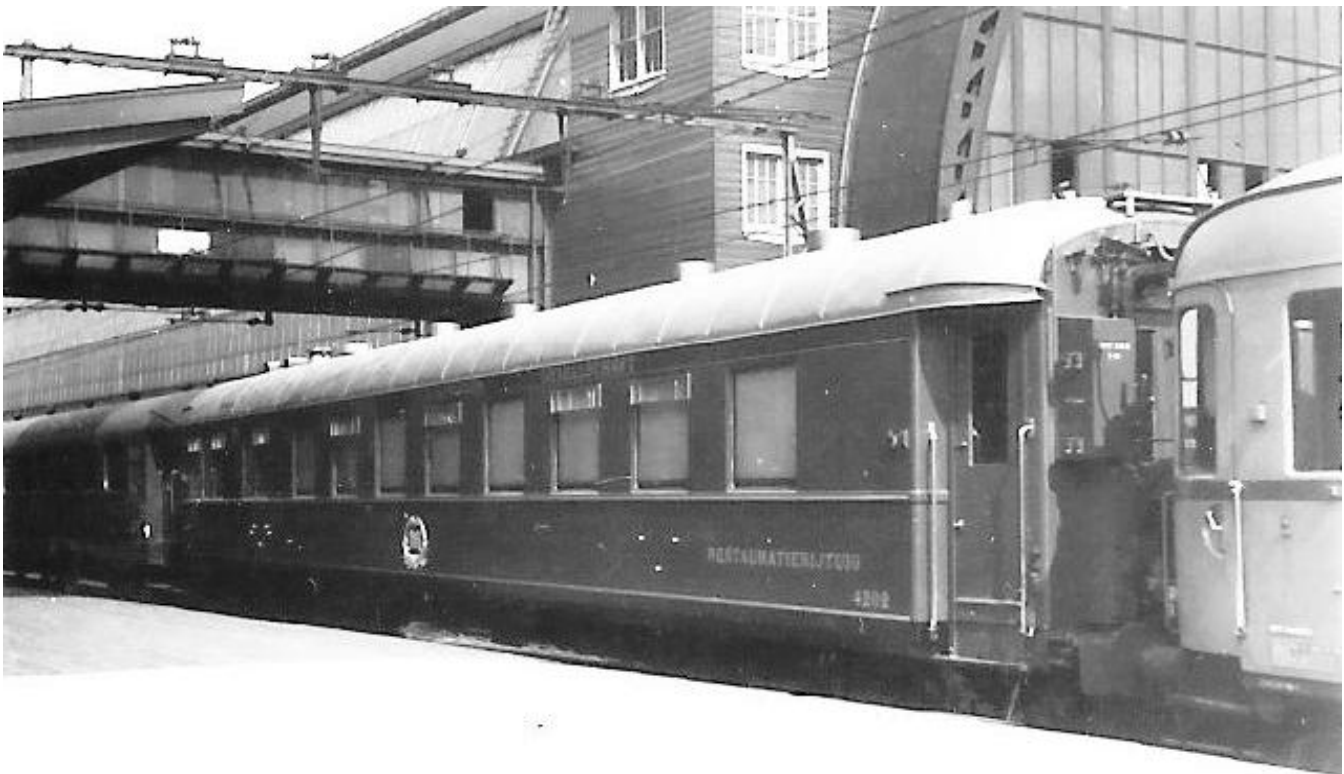
WR 4205. Vognen kørte i *Skandinavien Express* i 1950erne. Vognen blev solgt i 1962 til SNCF.

Solgt 19xx som restaurant i Chateau de la Ferte, St. Auban, Frankrig.

WR 4206. Blev brugt i Feldmarschall Erwin Rommels komandotog under inspektionen i Jylland i dec. 1943.

Overtaget af MITROPA i 1941, konfiskeret af tyskerne. Afskrevet af CIWL 1947.

WR 4207. Vognen kørte i eksprestogene til Paris og Basel i 1950erne. Solgt 19xx til Mr. Toussirof / Ajecta. Longueville.



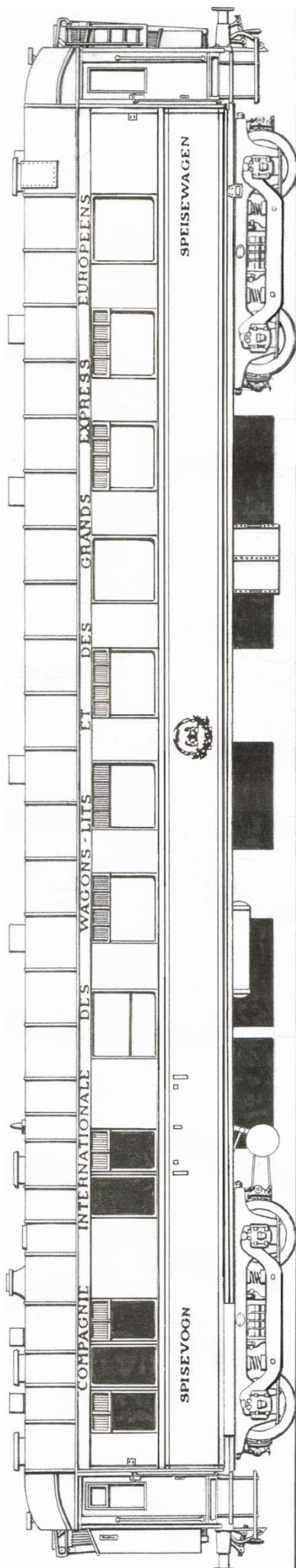
WR 4202 på Amsterdam CS i maj 1952, det kunne meget vel være i et tog til Danmark.

Foto.: Dr. W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.



WR 4204 på Amsterdam CS i april 1952.

Foto.: W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.



**CIWL WR Nr. 4201 - 4218 &
4242 - 4249.**

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger Steffen Dresler.

WR 4201 - 4218.

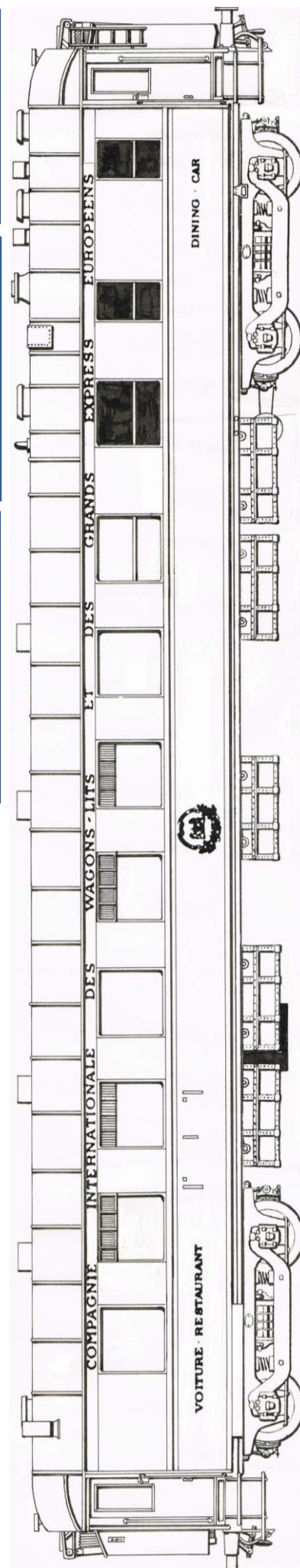
Byggeår.: 1940.
Længde over puffer.: 23.450 mm.
Bogietap afstand.: 16.000 mm.
Akselafstand i bogie.: 2.500 mm.
Vognvægt.: 54.500 Kg.

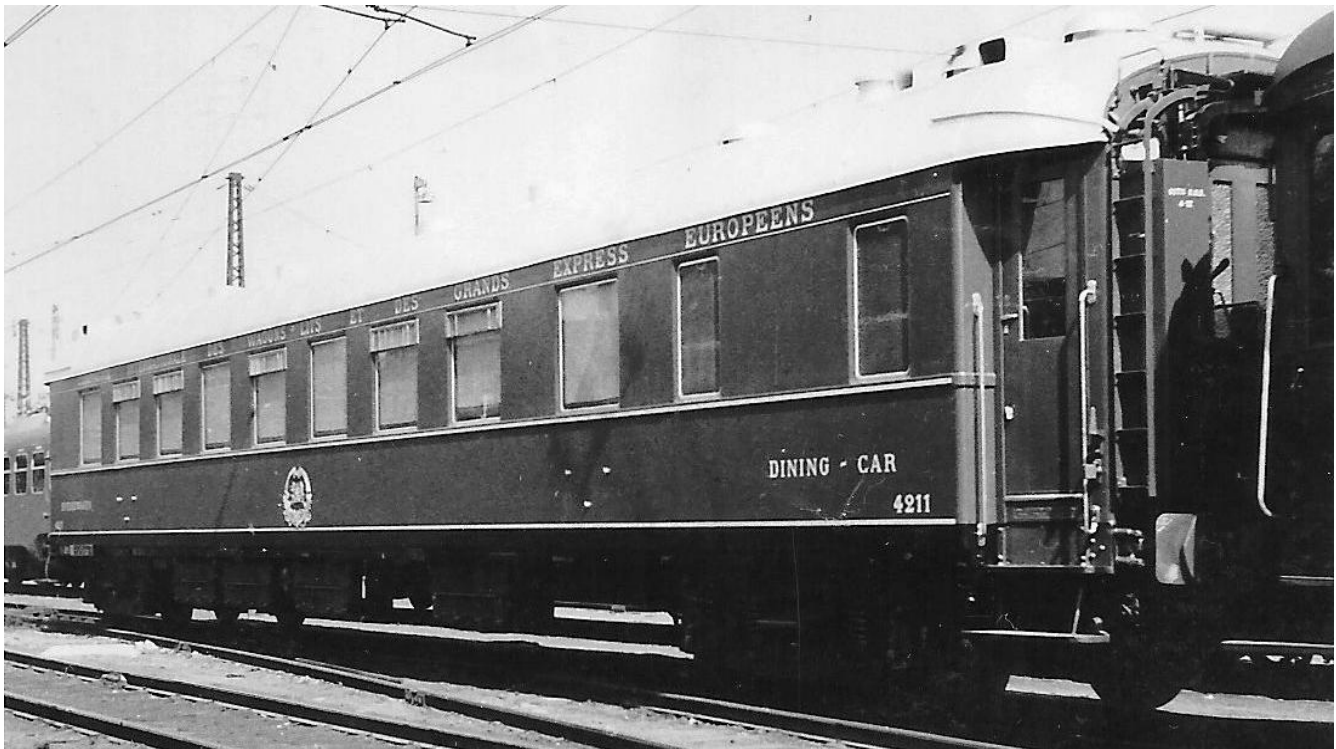
Bygget af Nivelles, Belgien. I en serie på 18 vogne 4201 - 4218.

WR 4242 - 4249.

Byggeår.: 1943.
Længde over puffer.: 23.450 mm.
Bogietap afstand.: 16.000 mm.
Akselafstand i bogie.: 2.500 mm.
Vognvægt.: 54.500 Kg.

Bygget af Astra i Rumænien. I en serie på 8 vogne 4242 - 4249.
Spisevogn. 24+18+4 pladser.





WR 4211, en af de få vogne fra denne serie, der ikke registreret som kørende Danmark. I den anden ende af vognsiden synes det at der står "Spisevogn"??? Alternativt "Speisewagen". Amsterdam CS. 1954.

Foto.: W.A.C. Wendelaar. Arkiv.: Otto Dykstra.

WR 4208. Ingen oplysninger om kørsel i Danmark?

WR 4209. Vognen kørte i eksprestogene til Paris og Basel i 1950erne.

WR 4212. Vognen kørte i eksprestogene til Paris og Basel i 1950erne. I 1973 overtog NS vognen, 51 84 88-50 011-8, den kom retur til CIWL 1977/78 og blev omlitret til 51 88 88-50 011-4.



WR 4243 på Belvedere vognopsyn i København.

Foto.: Jbm. Arkiv.: Jens Bruun-Petersen.

WR 4242. Vognen kørte i *Engländeren* 1951 - 1952. Den blev omlitret i 1969 til 51 88 08-70 084-4. I 1973 overtog NS vognen, 51 84 88-50 014-2. Senere blev den solgt til restaurantvogn i Rom.

WR 4243. Fra 1951 A+B styreledninger for brug i *Engländeren*. Anvendt Nyborg - Hamburg /

Hannover 1952 - 1964. Omlitret i 1969 til 51 88 08 70 085-1. Solgt 19xx til Nostalgie Istanbul Orient Express.

WR 4244. Vognen kørte i *Nordexpress* og *Skandinavien - Schweiz - Italien Express* mellem Nyborg og Bremen 1951, tillige mellem Nyborg - Hamburg / Hannover 1951 - 1953.

WR 4245. Vognen kørte i *Nordexpress* og *Skandinavien - Schweiz - Italien Express* mellem Nyborg og Bremen 1949 - 1951. RIC varmekamer og koblinger monteret 1951 på Cvk Kh. Fra 1951 A+B styreledninger for brug i *Engländeren*. I 1973 overtog NS vognen, der fik nyt nummer 51 84 88-50 014-2. I 1981 overgik vognen til CIWLT.

WR 4246. Vognen kørte i *Nordexpress* og *Skandinavien - Schweiz - Italien Express* mellem Nyborg og Bremen, i perioderne 1949 - 1951 og igen i 1955 - 1963. I 1973 overtog NS vognen, der fik nyt nummer 51 84 88-50 016-7. I 1981 overgik vognen til CIWLT.



WR 4245. og WR 4242 i Leidschendam, august 1981. 4245 er netop overtaget af CIWLT og 4242 er på vej til Rom og en tilværelse som stationær restaurant.

Foto.: ? Arkiv.: W.A.C Wendelaar. Otto Dykstra.



WR 4246. På Amsterdam CS, marts 1954.

Foto.: Mertens. Arkiv.: W.A.C. Wendelaar. Otto Dykstra.

WR 4247. Vognen kørte i *Nordexpress* og *Skandinavien - Schweiz - Italien Express* mellem Nyborg og Bremen 1949-1963. Anvendt 1954 i Svagførreretoget. Omlitret 1969 til 51 88 08-70 089-3. Omlitret 19xx til 51 88 88-59 017-2. I 1973 overtog NS vognen, 51 84 88-50 017-5. 1981 overgik vognen til CIWLT. Hensat 1997 i Ostende. Solgt 1997 til Jernbanemuseet. April 1998 til Odense.

WR 4248. Vognen kørte i *Nordexpress* og *Skandinavien - Schweiz - Italien Express* mellem

Nyborg og Bremen 1950. Anvendt i kørsler fra Nyborg til Hamburg / Hannover 1951 - 1953.

WR 4249. Vognen kørte i *Nordexpress* og *Skandinavien - Schweiz - Italien Express*, mellem Nyborg og Bremen 1949 - 1951.

Anvendt i kørsler fra Nyborg til Hamburg / Hannover 1951 - 1953.

Vognen blev beskadiget 21.07. 1953 i København. 19?? kom den til [Utrecht](#) jernbanemuseum, Holland.



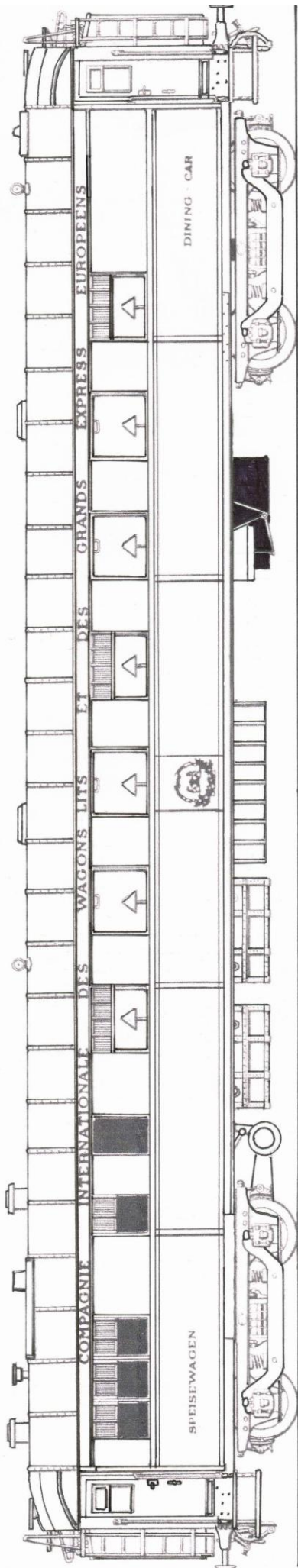
WR 4247. I Odense 1958. Toget er "Nordexpress", bag 4247 er det en Belgisk 1./2. kl. A4B4 type OCEM og en WL type Y.

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



WR 4248 på "spisevognsdepotet" i Nyborg, 1959.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.



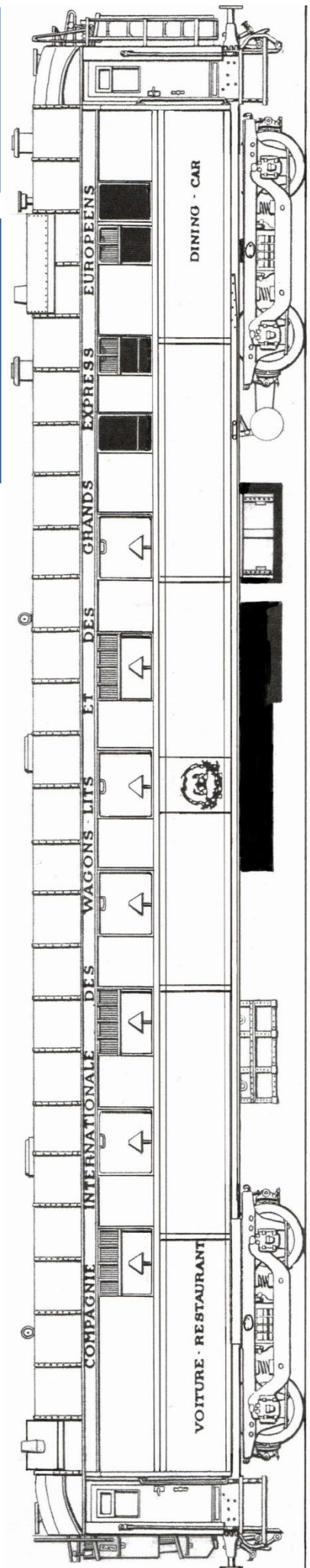
CIWL WR Nr. 3694 - 3696.

Gangside. →
← Køkkenside.

Tegninger.: Steffen Dresler.

Byggeår.: 1932.
Længde over puffer.: 23.450 mm.
Bogietap afstand.: 16.000 mm.
Akselafstand i bogie.: 2.500 mm.
Vognvægt.: 52.000 kg.

Bygget af Ganz i Budapest, Rumænien. I en serie på 10 vogne, 3693 - 3702.



Selvfølgelig er der noget, man først ser eller bemærker, når det hele er sat på plads. Derfor må der af opsætningsmæssige grunde rodes lidt i kronologien! Det handler om tre vogne fra serien WR 3693 - 3702, der har kørt en del i Danmark fra 1950 til 1962. Jeg har ingen billeder af vognene. Til disse vogne findes der PT ikke nogle modeller der passer.

WR 3694. Vognen kørte i to perioder, 1951 og 1961 - 1962 som supplement til WR 2968, 3695,

4079 i *Skandinavien Express* og *Nordexpress* samt kørsel til Holland - Schweiz.

WR 3695. Vognen kørte som afløser for WR 1975 - 1977 og WR 2138 i *Skandinavien Express* og *Nordexpress* samt kørsel til Holland - Schweiz fra 1950.

WR 3696. Vognen kørte som supplement til WR 2968, 3695 og 4079 i *Skandinavien Express* og *Nordexpress* samt kørsel til Holland - Schweiz fra 1951. I 1962 kom vognen til SNCF.



4249 i Landy, 1971. Bemærk stavefejl! "Spisevong" Foto.: Coudert. Arkiv.: W.A.C. Wendelaar. Otto Dykstra.

Epilog.....

De sidste tre grupper spisevogne er forbilleder uden modeller! Trods ihærdig sammenligning er det ikke lykkes at finde noget, der kan bruges! Selvom man fjerner de meget store "kassevanger", hvilket er let nok, fra undervognen. Er der stadig ikke rigtig nogen vognkasser, der kan passe med disse vogne, det er især vinduers placering, der er problemet. Det kan man selvfølgelig gøre noget ved, men jeg mener ikke arbejdet står i mål med resultatet, for mit vedkomne! Egentlig havde jeg heller ikke tænkt mig at bringe disse vogne, sammen med de øvrige vogne, men på den anden side så er det i høj grad vogne fra disse tre serier, der har været "normal-spisevogn" nr. 1. i Danmark!

Med de fremtidsplaner LS. Models har, kunne der også være gode chancer for "noget", vi kan bruge fra denne front og dermed en god undskyldning for mig til at tage disse to serier spisevogne med. LS Models er fuld gang med at tage hul på spisevognene. De første modeller af

"Cote d'Azur" typen (som jo ikke har været i Danmark) er lige på trapperne! I det kølvand følger vogne af 3341 - 3360 serien, som lige er det "hul", der er i rækken af vogne, der har kørt i Danmark (surt!). Men, der er på lidt længere sigt planer om flere Pullmanvogne, dels af "Flèche d'Or" typen, som der jo har været en hel del af i Danmark og endelig vogne af "Etoile du Nord" typen, hvor det blev til en enkelt! Mon så ikke, at der kommer flere af de senere vogne bl.a. fra 4200 og 3600 serierne, som jo er vigtige set med danske modelbane øjne - man har da lov at håbe!

Det bliver i øvrigt ganske spændende at se, hvilken indflydelse de planlagte modeller fra LS får på brugtprisen for modellerne fra Rivarossi og Jouef, de har efterhånden har en del år på bagen, dermed er modellerne efterhånden en anelse antikverede i forhold til nutidens standard - ikke meget, men dog synligt!

Flemming.

Kilder.:

- *Sove og Spisevogne i Danmark.* Kurland 1980. John Poulsen.
- *De Blå Tog.* Banebøger 2014. John Poulsen.
- *Internationale tog via....* Banebøger. Jens Bruun-Petersen & John Poulsen.
- *DSB DRM.* Driftsmateriellet + diverse tillæg.
- *Description du Matériel.* CIWL 1955.
- *La compagnie des Wagons - Lits.* La vie du rail 2009. G. Coudert, M. Knepper & P. Y. Toussirost.
- *Pullman in Europe.* Ian Allan Ltd. 1962. George Behrend.
- *Grand European Expresses.* Orell Füssli Verlag 1967. George Behrend.
- *Sleepers, Diners & Pullmans.* Trafton Publishing. 1995. Robert Sparks.
- *Internationale Luxuszüge.* Eisenbahn Kurier Verlag. Albert Mühl.
- Otto Dykstra.
- John Poulsen.
- Steffen Dresler.
- Jernbanen.dk [Link](#)
- Diverse kataloger fra Rivarossi, Jouef og LS Models.
- Egne notater.

Endvidere er der fotoleverandører, nævnt ved billederne. Alle leverandører vil jeg gerne rette en stor tak til, uden deres hjælp var denne historie ikke blevet til noget!



My med Nord Express i 1955 på vej ud af Nyborg. Også her er restaurantvognen af den rumænske type 4242 til 4249, 8 vogne, der næsten alle har kørt i Danmark.

Foto.: DSB. Arkiv.: Banebøger.

DF Modeltog

Dansk håndbygget kvalitet i skala 1:87



Juletrafikken står for døren !

Til omgående levering...

Så længe lager haves !

Nye **DSB Togførervogn** på lager. CV vogn med strækbånd og vognskilt til 895,- kr.



Nye **DSB Værkstedsvogne** på lager. Både CV udgaven til 795,- kr. og CU udgaven med strækbånd til 895,- kr.



Togførervognen har vi også som **byggesæt** til **kun 495,- kr.** Der med følger en DSB CV vogn og DEKAS strækbånds sæt m.m. Leveres i æske til den færdige vogn. Se mere på hjemmesiden

JULEGAVE !

Vi udsteder flotte **gavekort** i A4 størrelse på netop det beløb du ønsker. Bestil på;
dfmodeltog@mail.dk

Ingen tidsbegrænsning for indløsning.



Vi ønsker alle en Glædelig Jul samt et godt og Lykkebringende Nytår



DEKAS kvalitetsdele til forbedring af modeltog.

Nye flotte trin til Hobby Trade CL og CLS vogne, samt mange andre dele, bla. meget flotte puffer til MS lyn og MY, og andre modeller... Se mere på vores hjemmeside !



Vi har enkelte vogne på lager af den korte **OHJ Bne 281** til omgående levering. Pris 1495,- kr. Tæt på udsolgt !

SIDSTE NYT... Vi bliver forhandler af MCK modeller !

MCK er kendt for deres modeller af MZ serie 3 og meget flotte godsvogne til epoke 4. Sidste skud på stammen fra MCK er DSB personvogne Bg, Ag, BDg og ABg. MCK har i dag samarbejde med DEKAS, og begge firmaer sætter helt nye standarder inden for modeltog i Danmark.

Exact-train. Omgående levering. **Kun 495,- kr. stykket.**

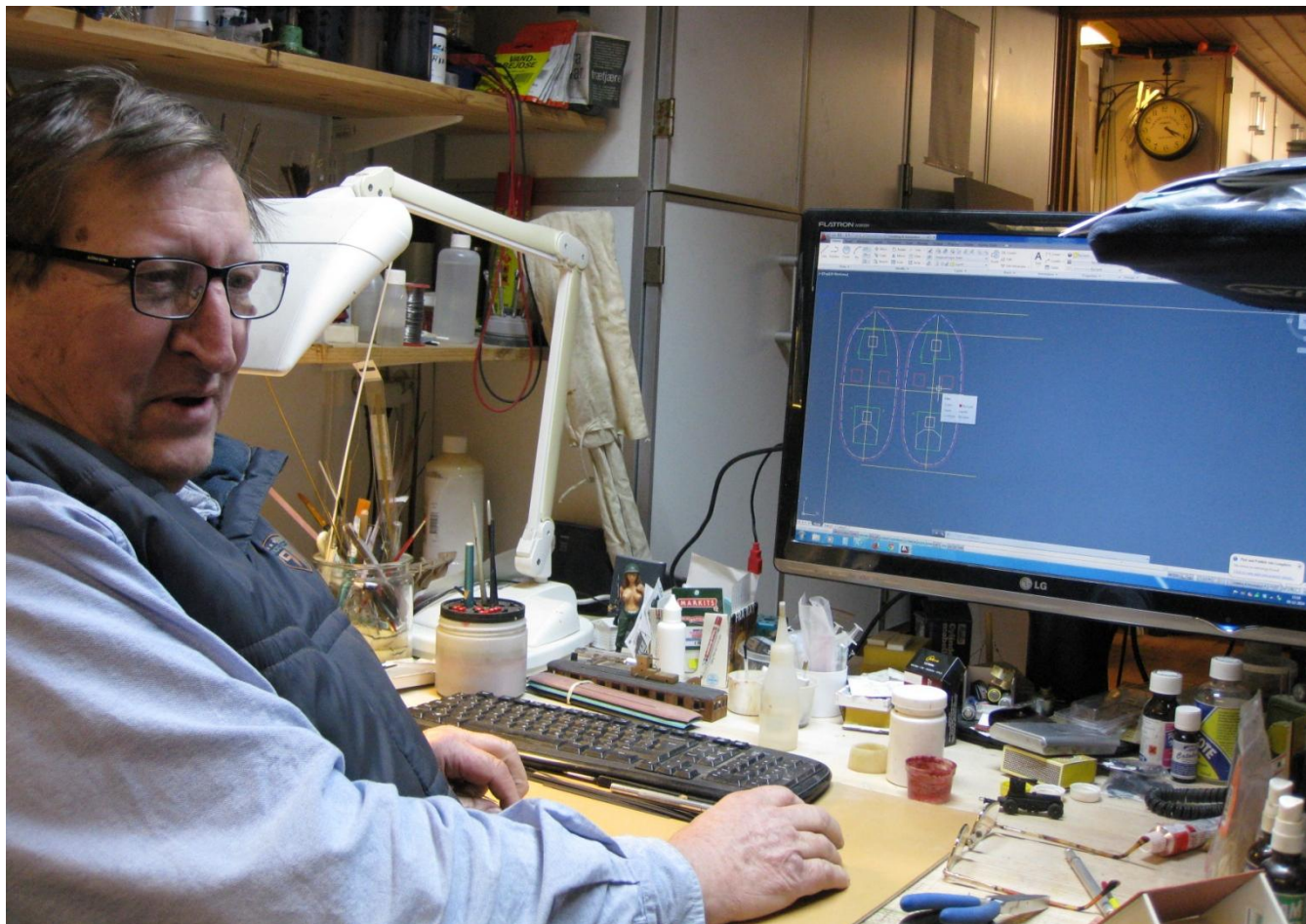


SYMOBA Kortkoblinger til nybygning og reparation af vogne og lokomotiver. Har du en vogn hvor koblinger er knækket eller gået i stykker, kan du bruge SYMOBA. Se mere på hjemmesiden. **Pris for et komplet sæt 50,- kr.**



www.dfmodeltog.dk / dfmodeltog@mail.dk

Fra troldmandens værksted II.



Poul-Erik Witzel i værkstedet. Her designs de fine modeller.

Dette er den anden artikel i en serie planlagt til fire. Den første beskæftigede sig med den passionerede modelbanebygger, denne omhandler den dedikerede fabrikant i sit eenmandsfirma. De næste to skulle gerne omhandle besøg hos en af de store producenter og hos en af forhandlerne derude, der sælger os de rare ting.

En aften i det tidlige december havde bladets udsendte aftalt at mødes med en i modelbaneverdenen kendt producent. Producenten, det drejer sig om, er ingen ringere end Poul-Erik Witzel (PE), som er godt kendt i klubben, da han fra tid til anden aflægger os et besøg, og fra rundt omkring i landet på messer.

PE er fra 1946, og han er således nogenlunde jævnaldrende med den ombyggede Pr 908, men i modsætning til denne er han ikke hensat, men absolut still going strong. Han har sit hjem og sit (troldmandens) værksted på samme matrikel, hvorfra hans herlige produktion, som vi skal se nærmere på, udgår fra. Nærmere bestemt bor PE lidt øst for Ringsted i Slimminge.

Værkstedet er PE's svar på Mekka. Heldigvis kræver PE ikke, at man vasker hænderne og fødderne, inden man lades ind i værkstedet. Og det er godt, for der er meget koldt derude sådan en dag i begyndelsen af december. I denne hule, som jeg godt tør betegne værkstedet, udtænkes og fremstilles mængder af små og store byggesæt, og mange er det blevet til gennem tiden. Det er dog mest de lidt mindre modeller, der syner mest i repertoiret, men det er til gengæld også stort.

Når man kigger PE's katalog igennem, kan man godt tabe pusten og undre sig over, at det er muligt for ham at nå så meget. Men, det er det, for PE er definitionen på en ildsjæl, der sætter en ære i at konstruere byggesæt til folk, der ikke nødvendigvis har en konstruktøruddannelse bag sig. Dem med flere end to tommelfingre skal i hovedsagen også kunne finde noget at bygge.

Men PE begyndte sit arbejdsliv et helt andet sted og i en helt anden branche, der absolut intet har med modelbanen at gøre. Han kom i lære som pølsemaker inde i Købbyen. Men det huede ham ikke, da han meget hellere ville være sin egen

herre og sætte sit eget tempo i dagligdagen. Det betød dog ikke, at han blev selvstændig lige med det samme, for livet som konstruktør af byggesæt begyndte først i 1988, og da var det slet ikke til modelbanen, men derimod byggesæt til PE's anden passion: modelfly og -både. Det var faktisk først et medlemskab af Sønder Park Model Jernbane Klub, der satte gang i tingene. PE så straks, at hvis man ville have specielle typisk danske småbygninger på anlægget, så måtte man producere dem selv. Det danske marked er trods alt for småt til at kunne overtale

de "store" til at tage sådanne mindre opgaver ind i deres sortiment.

Lidt senere besluttede PE, at han ville prøve kræfter med et mere intenst engagement i hobbyverdenen, og det medførte, at han købte forretning i Ringsted i 1992, da han fandt nogle brugbare lokaler der. PE tilføjer lidt skælmisk, at det også skyldtes, at han var blevet træt af at blive ringet op på alle tider af døgnet af folk, der lige skulle have lidt støtte og vejledning i arbejdet med et byggesæt. Nu kom der faste åbningstider til.



En af PE's fræsere.

PE's hobbyforretning solgte ikke kun modeltog, han handlede med et bredt sortiment af allehånde hobbyting. I starten solgte PE Märklintog, så er det sagt. Det var det, folk spurgte efter, siger han! Det var jo en god grund. Men mere og andet kom til og forretningsvirksomheden voksede.

Det medførte, at PE en del år senere besluttede at sætte arbejdstempoet lidt ned. Han ville gerne have mere tid til sit arbejde i værkstedet, så forretningen blev solgt, og den produktion, som vi kender så godt i dag, blev startet op i år 2000. Det første PE købte i den anledning var en fræser, som han hurtigt byggede om, så den fik indbygget 7 stykker værktøj, som den

automatisk kan veksle imellem. På denne fræser frembragtes de første plastikbyggesæt, som PE udviklede. Det var et venteskur til Østbanen, transformatorårne og pupinspolehuse¹, der udfræsedes i styrenplader. Siden er mange andre sæt kommet til, og også salg af andre produkter end lige netop byggesæt. Hos PE kan man også købe mange slags lim, som han har importeret fra England i mere end 30 år. Hertil kommer mange andre effekter, som man kan finde på hans gode hjemmeside.

¹ Pupinskabet var telefonselskabernes svar på transformatorårnet. Pupinspolerne forstærkede helt enkelt telefonsignalet.

Så måtte det indlysende spørgsmål til ham komme: Hvad er det, der inspirerer dig, hvorfor vælger du lige netop at fremstille denne eller hin model?

Her var PE meget klar i mælet: Jeg laver kun de ting, som jeg selv kan lide! Men, han tilføjer dog hastigt, at det gennem årene er blevet til specialproduktioner for enkeltpersoner, men det er ikke normen.

Næste spørgsmål drejede sig om, hvor PE sælger sine produkter, om det udelukkende sker via hjemmesiden? Og, det gør det ikke. Han er en meget aktiv dyrker af det danske messeliv. I år har han haft stand på 10 messer, og det er dog en del, og må næsten bevidne, at hvis der er en modelbanemesse et eller andet sted, så kan vi finde PE der.



Den tidligere brandstation i Ebeltoft

Messerne er vigtige for ham, for det er der, han møder en stor del af kundegruppen, og det er her, at han får input til sine fremtidige produktioner. Lad det være indgangsvinklen til en beskrivelse af, hvorledes PE typisk arbejder med at udvikle og producere et byggesæt.

Engang på en messe mødte PE en mand fra Ebeltoft, det er henne i det østlige Jylland - Djursland, som spurgte ham, om han ikke kunne udvikle en brandstation i byggesæt. Det havde PE da tænkt på, og forklarede manden sine ideer, men han syntes, at den, PE havde tænkt på, var for stor, og foreslog i stedet PE at fremstille den gamle brandstation i sin hjemby. PE besluttede sig for at besøge ham for at få syn for sagen og tegninger af projektet. Da han kom til mandens hjem i Ebeltoft, var alt klart med tegninger og billedmateriale, og de besluttede at besigtige den gamle brandstation, hvilket den ikke var længere. Nu var det en forretning for havemaskiner, som det ses på billedet.

Efter at have vandret rundt om og ind i den gamle bygning, besluttede PE at fremstille bygningen i dens oprindelige udseende og formål. Som en brandstation. Den kom til at se

således ud. Sammenlign engang før og nu billederne.



Her fra en anden vinkel.



Dette er så det nydelige resultat af anstrengelserne.

Lad os dernæst prøve at følge PE lidt på vej i udviklingen af en ny model. Lige for øjeblikket arbejder han på at udvikle en fiskerbåd i den korrekte 1:87 størrelse.

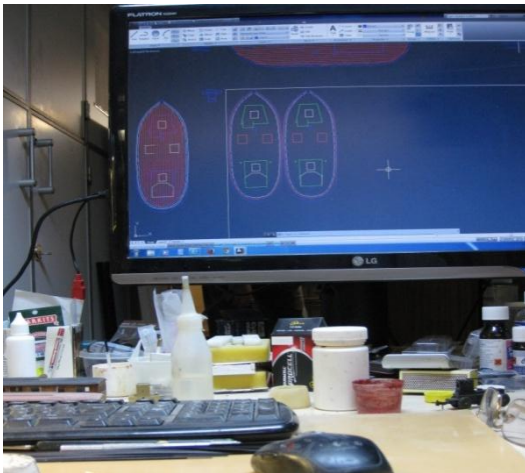
Allerførst begynder PE med en grundig research. Alt skal passe og leve op til hans krav om præcision og loyalitet mod 1:1 forlægget. Denne gang begyndte han på nettet, hvor han googlede fiskerbåde og fandt eksempler på Søfartsmuseet i Esbjergs hjemmeside. Der forefindes et utal af billeder, som viser fiskefartøjer i den typisk danske udformning.



På billedet ses oplægget til det næste produkt.



Når et passende forlæg er fundet begynder et stort tegnearbejde ved computeren i et CAD/CAM program, og det er ikke småting, der skal tegnes. Antallet af detaljer og pasform, der skal tjekkes, er utallige.



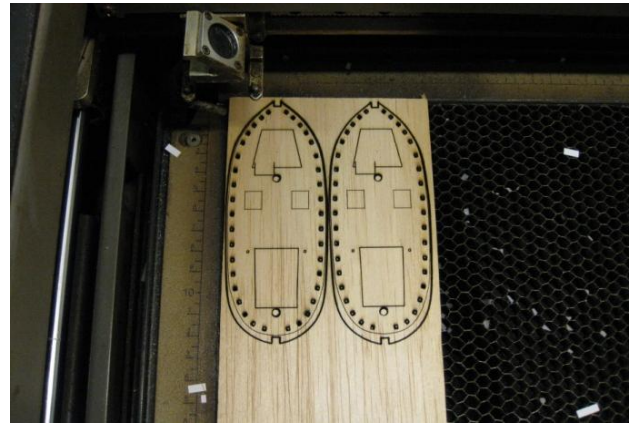
Betragt engang forstående billede, der viser de to lag, de skal udgøre skroget på fiskerbåden. Når det er tegnet op, skal der laves en prøve, tingene skal udskæres i lasermaskinen.



Lasermaskinen, der udskærer emnerne.

Der lægges et stykke træ i den, billedet overføres fra computeren, og udskæringen i maskinen begynder. Meget imponerende for en lægmand at betragte.

Når det så er sket, kan PE brække overskudsmaterialet bort fra emnerne og stå med prøven i hænderne.



Så er laseren færdig med at skære.

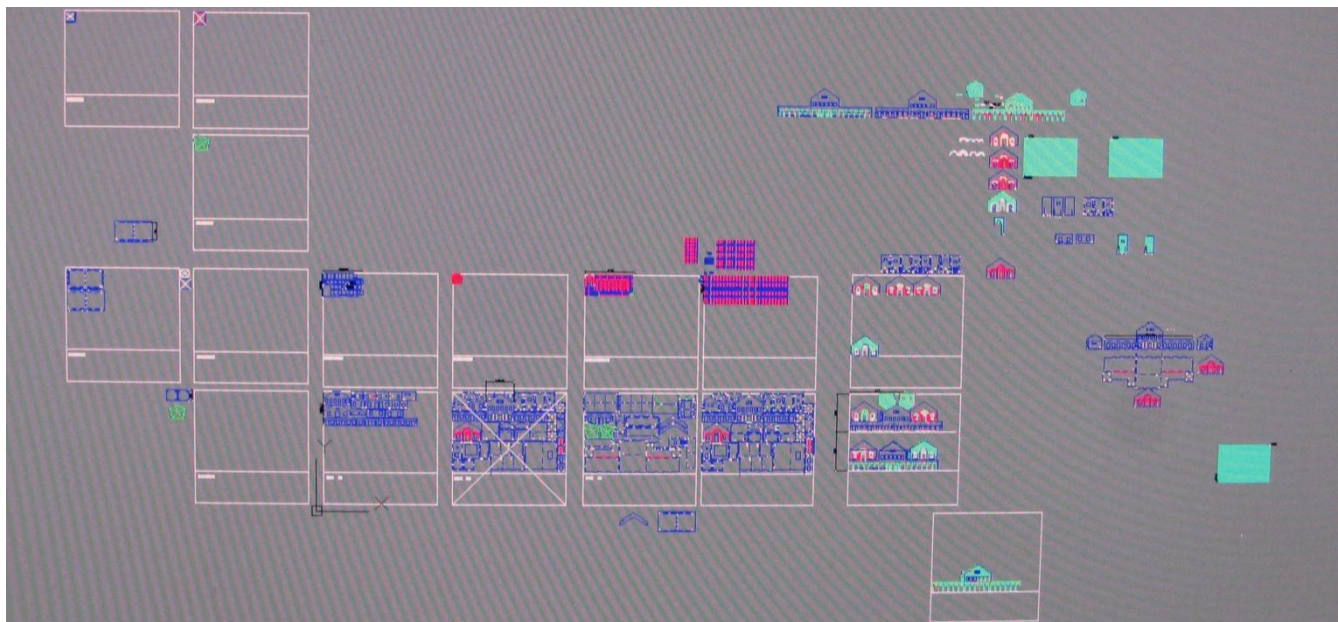


Så skal lagene sandwiches, på billedet man ser hvordan. Små pinde er sat i for at binde de to lag sammen, så pasformen kan tjekkes.

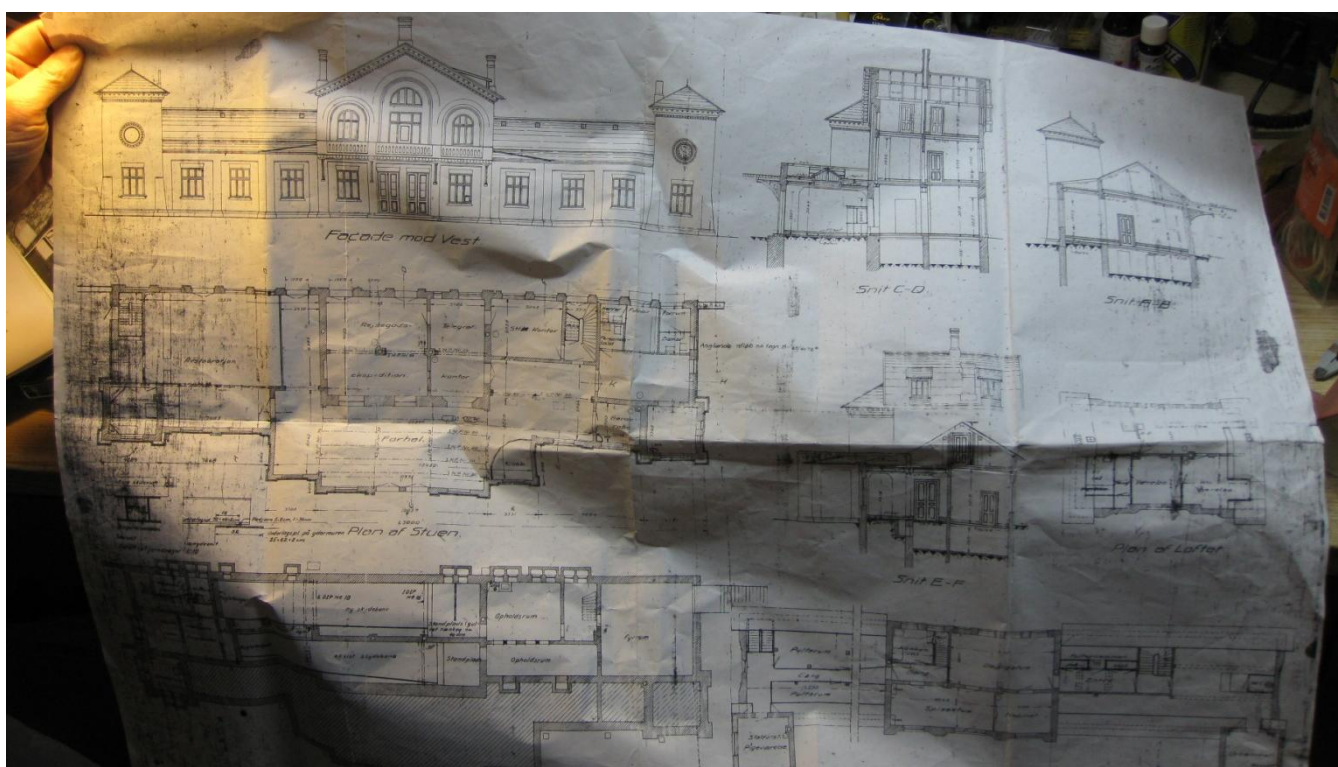


Nu er fiskerbåden langt fra færdig, men billederne viser processen. Senere kommer spanter til, et styrehus i akryl samt fittings, der skrives ind fra Tyskland. En kammerat hjælper PE med at få træklodsen til at ligne skroget effektivt. Derefter laves en gummiform, hvori skroget vil blive støbt i en tokomponent plastikmasse.

Hvad er så lige om hjørnet? Jo, det er Østbanegården i Aarhus, dvs. den tidligere banegård, for det er den ikke mere. Den smukke bygning anvendes nu i andet formål. Men, se først Cad-tegningen:



Her ses så en prøvesamling, der først skal passes til, inden den er rede til salg. PE forventer at have de første færdige eksemplarer med på messen i Køge.



Den tegning, som PE har brugt til at optegne banegården.



Men, der er mere på vej: En remise..



..Er den ikke flot!

Et sidste forhold, som skal berøres ganske let her, er indtjeningen ved sådan en virksomhed. Er det lønsomt at producere byggesæt til modelbaner i Danmark. PE svarer ved at understrege, at han altid har taget en pris for sine ting, som han kunne "leve" af. En pris, der sikrer ham overlevelse på et hårdt konkurrencebetinget marked. Og - spørger han - hvor mange mon dyrker modelbanehobbyen i Danmark. Vi bliver enige om sådan cirka mellem 5 og 10.000. PE konstaterer, at det sikkert er det samme antal personer, som dyrker hobbyen i en by som Hamburg. Det sætter det danske markeds størrelse i relief! Og det får os i hvert fald til at forstå, hvis ikke vi allerede havde forstået det, hvorfor det altid har været vanskeligt at få tyske fabrikker til at lave ægte danske modelproduktioner. Så i det lys skal vi være glade for, at vi har meddyrkere som PE, der

sætter sig for at levere de ting, vi ønsker. PE mener, at det kan være vanskeligt/umuligt at overleve på markedet, hvis man ikke tager den pris, som varen reelt set koster at udvikle og fremstille, og at vi på det seneste har set, forretninger og producenter bukke under, fordi de har solgt produkterne alt for billigt. Og når det kommer til stykket, vil vi jo gerne have hobbybutikkerne. Der kan vi bese varerne "in naturel" og ikke blot på et Photo Shop'et billede, og hvor vi kan søge råd og vejledning (og *trøst?*), når "skidtet" ikke virker efter hensigten.

Så spurgte jeg ham om, hvor mange penge jeg skal have med til Køge for at kunne købe Aarhus Østbanegård? Rigtig mange var svaret - ak og ve!

LT.

Fra Dambrug til Jernbane



3. Del

Så gælder det tredje og sidste del af denne historie om levende fisk i jernbanevogne. Det handler primært om de lidt mindre firmaer med 1 til 4 vogne.

Desværre er det absolut minimalt hvad jeg har kunnet finde om disse firmaer. Jeg har haft et par lovende "kontakter", men det viste sig i begge tilfælde at være blindgyder! Jeg synes dog, at det må være det rigtige at bringe det, jeg har, selv om det får karakter af opremsning af data + billeder.

IG Dänische Forellen.

Som jeg har forstået, var det en sammenslutning af et ukendt antal nordligt beliggende (*dog søndenfjords*) private dambrug. Firmaet havde hovedsæde i Ejstrupholm og de fire vogne, man rådede over, havde hjemsted i Brande. På et

tidspunkt - mellem 1955 og 1957 - skifter vognene hjemsted til Hobro.

I 1951 anskaffer man den første vogn. Med vanlig jysk forsigtighed lejer man en vogn af DSB IA 19 181. Efter endt ombygning sættes vognen i starten af 1952 i drift som ZF 500 101. Desværre findes der ingen foto af vognen.

To år senere, i 1954, køber man en brugt tysk kølevogn (*frugtvogn? fiskevogn?*). Det var en privat registret vogn bygget i 1921.

Jeg fristes til at påstå, at den er født som fiskevogn, for dørene og læsselemme er i typisk tysk byggestil. Desværre findes der ikke nogen (*af mig kendt*) database over tyske privatejede vogne. Det kunne ellers fortælle om vognes tidligere anvendelse. Under alle omstændigheder sættes vognen i drift som ZF 500 102.



ZF 500 102 i Aalborg d 02.07. 1965. Vognen er netop blevet udrangeret, og så var det jo bare at få den i kassen, inden det var for sent. Foto.: Jens Bruun-Petersen.



ZF 500 103. Scandia fabriksfoto 1957. Vognen er tilsyneladende leveret uden læsselemme.

Arkiv.: JMJK.

Forretningen går efter alt at dømmе ganske fint, for i 1957 leverer Scandia ZF 500 103, hvorefter firmaet returnerer ZF 500 101 til DSB. Den nye vogn udskiller sig fra normen på flere punkter. Den bliver, som det ses på Scandias foto og ganske som ZF 500 074, leveret uden læsselemme. Eller blev de nu også det? Kan det

tænkes, at Scandia først lavede læsselemmene efter at vognen var færdigbygget? Således, at fotoet i et par tilfælde "bare" er taget lidt tidligere i forløbet. Jeg finder det sandsynligt, for begge vogne fik læsselemme, og en fiskevogn, uden disse lemme, var stort set ubrugelig eller meget besværlig at anvende.



ZF 500 103. 1958, det ses tydeligt at vognen nu har læsselemme!

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

En anden afvigelse fra normen er, at fløjdørene er placeret midt på vognsiderne på samme måde, som vognens ophav (G Gs) havde placeret skydedørene. Hvorfor ZF 500 103, som den eneste vogn af denne type, fik denne dørplacering, kan man kun gætte på. Måske var det et ønske fra firmaets side, for det var vel næppe Scandia, der af egen drift lavede ændringen, for det har næppe gjort vognen billigere? Endelig var læsselemmene lavet af det træ, der blev skåret ud af vognsiderne, hvilket

andre vogne også havde, men det var ikke normalen, men måske billigere!

Firmaets sidste vogn kom i 1958. Den fik ZF 500 104. Den blev leveret af Scandia, som den sidste ZF-vogn de byggede; ja som den sidste nybyggede fiskevogn overhovedet.

I 1965 afhændedes de tre vogne. 102 udrangeredes, og de to Scandiavogne (103 og 104), blev købt af DSB, der ombyggede dem til ganske almindelige Gs vogne, hvor de forsvandt i mængden!



ZF 500 104 ligner i højere grad de andre ZF vogne, af samme type, med den forskudte fløjdør. 1958.

Foto.: Poul Egon Clausen.

Arkiv.: DMJK.

IG Dänische Forellen. Ejstrupholm.

Hjemsted.: Brande. 1952 195?.

Hjemsted.: Hobro. 195? - 1965.

ZF 500 101	1952 - 1957.	Ex. DSB IA 19 181 - Til DSB IAL 19 19 181.
ZF 500 102	1954 - 1965.	Ex DB 564 872 P - Vogn udrangeret.
ZF 500 103	1957 - 1965.	Ny vogn Scandia 1957 - Til DSB, ·Gs 120 1 880.
ZF 500 104	1958 - 1965.	Ny vogn Scandia 1958 - Til DSB, ·Gs 120 1 881.

Sig Forellensucht.

Sig Forellensucht kan jeg absolut ikke finde noget om, men der findes stadig et dambrug i Sig (*Sig Dambrug*), der ligger ved Varde Å. Om det er Sig Forellensucht, der har skiftet navn til Sig Dambrug, har jeg ikke kunnet hitte rede på. Jeg anser det for sandsynligt, da Sig er en meget lille by, og der er ingen henvisninger om endnu

et dambrug i området. I 1954 omregistrerer firmaet sin tyskregistrerede (?) vogn 564 971 P, til DSB her får den ZF 500 111. Vognen er bygget i 1931, så der er ingen tvivl om, at det er en brugt vogn. Dog undrede det mig, at det er tyske DR zonepåskrifter, der er på vognen, som ses på nedenstående foto.



ZF 500 III. Vognen har stadig tyske påskrifter og nummer. Billedet er formodentlig taget i Aarhus i 1954 i anledningen af, at den skal have danske påskrifter. Der findes endnu et foto af vognen set fra siden, det er et "werkfoto" fra Kaminski fabrikken. Foto.: Ukendt. Arkiv.: Dansk Jernbane Arkiv v. Per Topp Nielsen.



Nogen gange bliver man bare ganske overrasket, som engang i 1987, da der pludselig dumpede en kuvert fra Jens Bruun-Petersen ned i postkassen med billeder af ZF 500 III, taget samme år i Sig! Vognkassen har formodentlig stået, der siden den blev udrangeret i 1969. 18 år er da ganske godt klaret af en vogn, der var 38 år, da den blev hensat!

Vognen må have kørt for firmaet som tysk registreret vogn, noget kunne tyde på at den har kørt ruter i eller igennem DDR. I en stor del af halvtresserne blev DB mærkede vogne ikke lukket ind i DDR, de godtog kun zonomærkede DR vogne. Forholdet og en stor del af de danske

ZF vogne kan man læse om i Eisenbahn Journal nr. 5 2014. i artiklen "Forellen für Europa" af Paul Sheller.

I 1969 opgav man, som så mange andre dambrugere, transport af fisk med jernbanen, og vognen udrangeredes!

Sig Forellensucht.

Hjemsted: Sig.

ZF 500 111

1954 - 1969.

Ex DR Britt-US Zone. 564 971 P - Vogn udrangeret.

J. Errboe.

Kalbendal Dambrug i Funder, der var ejet af J. Errboe, trådte ind i rækken af dambrug med egen jernbanevogn ved købet af ZF 500 121. Det var (som sædvanligt) en brugt tysk privatejet

vogn, DB 564 873 P, i 1954. I 1956 blev det til endnu en brugt tysk vogn, DB 579 120 P. Hos Errboe fik den ZF 500 122. Begge vogne blev udrangeret i 1969.



ZF 500 121. i Silkeborg d. 14.08. 1963.

Foto.: Ulf Holtrup.



ZF 500 122 på læssevejen i Silkeborg, 1961.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.

J. Errboe. Silkeborg.
Hjemsted.: Silkeborg.

ZF 500 121
ZF 500 122

1954 - 1969
1956 - 1969

Ex DB 564 873 P - Vogn udrangeret.
Ex DB 579 120 P - Vogn udrangeret.

Tykskov Dambrug.

Midten af halvtresserne var en meget progressiv periode for dambrug i Danmark. Det afspejlede sig blandt andet i de mange anskaffelser af jernbanevogne, der var i den periode. Det var heller ikke helt tilfældigt, at det meget ofte var tyske brugte vogne, der blev anskaffet. Omkring midten af halvtresserne var DB ved at komme efter den enorme mangel på jernbanevogne, der opstod efter krigen. Det kunne Dambrugerne

nyde godt af i kraft af billige let forældede vogne. Der er ingen tvivl om, at den første vogn var den, der var "sværest" at anskaffe, for selv om vognen ofte var relativt billig, så kostede ombygning og istandsættelse forholdsvis meget. Denne udgift, sammen med de kommende driftsomkostninger, skulle jo gerne være lavere, end de hidtidige omkostninger ved de transporter dambrugerne havde haft brug for.



ZF 500 133 i Brande 1961. Vognens "ophav" ses tydeligt, DR Gkhs "Berlin" DB Ths 42.
Foto.: Hans Gerner Christiansen.



ZF 500 134 i Brande, 31.06.1961.

Foto.: Jens Bruun-Petersen.

Mon ikke også ovennævnte spekulationer har været i spil forud for Tykskov Dambrugs anskaffelse af den første vogn i 1955, ZF 500 133. Vognen var baseret på den under krigen udviklede kølevogn Ths 42. Den har formodentlig haft det, for typen kendetegnende, trapezformede tag fra "fødslen" i 1944. Dette tag voldte dog store problemer, og allerede fra 1950 byggede man tagene om på langt de fleste vogne. Hvis man kigger på billedet af ZF 500 133, kan man tydeligt se, at vognens tag har

"problemer". Det er sunket lidt sammen på midten. I 1966 afskaffede firmaet sine jernbanekøretøjer - og dog, ZF 500 133 bliver nemlig registreret ved DB som privatvogn, det kunne måske være en skatte-fidus fra Tykskov Dambrugs side? Tre år senere, 1958, køber man en ny vogn fra Scandia, ZF 500 134. noget kunne tyde på, at det har gået godt, for de to vogne kører frem til 1966, da ZF 500 134 sælges til DSB, der ombygger vognen til specialvogn 426, ledsagervogn til kørekran [146](#)

Tykskov Dambrug. Ejstrupholm.

Hjemsted.: Brande.

ZF 500 133

1955 - 1966.

Ex DB 564 879 P - Til DB 579 159 P.

ZF 500 134

1958 - 1966.

Ny vogn Scandia 1958 - Til DSB. Specialvogn 426.

Dambrugernes Salgskontor.

En mindre sammenslutning af dambrugere i Brande området. Der anskaffedes en vogn, lejet af DSB: IAR 21 264. Den fik ZF 500 141. Sammenslutningen blev dog kortlivet, for Dansk Andels Ørredeksport (DAØ) flyttede omkring

1960 sit hovedsæde til Brande, DAØ overtog ret hurtigt Dambrugernes Salgskontor sammen med lejemålet af ZF 500 144. Vognen,, der mod vanlig praksis, beholdt sit nummer. Desværre har jeg intet foto af vognen!

Dambrugernes Salgskontor.

Hjemsted.: Brande.

ZF 500 141

A

1959 - 1961.

Ex IAR 21 264 - Til DAØ. Samme nummer.

I/S Scandia Ørred Eksport.

Scandia Ørred Eksport var ikke et dambrug, det kørte for andre dambrug med opkøbte portioner. Man forarbejdede også fisk. Man lejede i 1960 en vogn af DSB IAL 19 542. Den fik

ZF 500 161. I 1964 tilbageleveredes vognen til DSB, og man overgik til lastbiltransporter. Firmaet, der lå i Lunderskov, eksisterede frem til 2008, hvor det gik konkurs.



Her er det en nymalet udgave af ZF 500 161 på "fiskevognssporet" i Lunderskov, 1961. Foto.: K. E. Jørgensen.

I/S Scandia Ørred Eksport. Kolding.

Hjemsted.: Lunderskov.

ZF 500 161

1960 - 1964.

Ex IAL 19 542 - Til DSB IAL 19 542.

Er der nogen, der overlevede?

Nja - ikke sådan at forstå, at der findes en vogn bevaret, som fiskevogn i dag. Vi kan dog komme meget tæt på, idet der findes to forhenværende ZF vogne, og en der har været udlejet til livet som ZF vogn. Det kunne være interessant, om én af disse blev ført tilbage til tilværelsen som fiskevogn. Jeg ved godt, det næppe vil ske - desværre!

Lad os kigge lidt på vognene. Vi starter med den ældste. I jernbanemuseets samling har QRL 36

307 været indtil 2014, da blev den solgt til en privatperson i Ringsted. I 1929 blev den udlejet til Peter Holm Nyland som ZF 500 041, som sådan kørte den indtil 1955, hvor den blev tilbageleveret til DSB. Vognen er bygget i 1922 og udrangeret i 1966. Altså har den kørt 28 år som Q-vogn og næsten lige så lang tid som ZF vogn - det bliver spændende at se, hvad der skal ske med vognen nu! Som ZF vogn har jeg intet foto, men jeg kan da klare et, hvor den er Q-vogn.



QRL 36 307. i Odense 1986. Allerede dengang var forfaldet til at få øje på, gad vide om vognen reelt er til at lave i stand i dag? Nogen må jo have ment det, siden vedkommende har købt den.

De to andre er af langt nyere dato. Den ene er bygget i 1958 som ZF 500 047 og var også en P. Holm Nyland ejet vogn.

DSB købte den i 1966 og ombyggede den til Specialvogn [425](#) der blev brugt som ledsagervogn for kørekran [145](#). Vognen blev udrangeret i 1987 og herefter solgt til DJK med stationering på Mariager Handest Veteran Jernbane ([MHVJ](#)). 2001 blev den overflyttet til Veteranog Vest ([VtV](#)) i Bramming; vognen står som hensat.

Den anden vogn er ligeledes bygget i 1958 og leveret af Scandia som ZF 500 134. Ejeren var Tykskov Dambrug. Vognen blev i 1966 solgt til DSB, der ombyggede den til specialvogn [426](#) og anvendt som ledsagevogn for kørekran [146](#). Vognen udrangeredes i 1990, og den blev efterfølgende overdraget til Jernbanemuseet. Stationeret i Randers fra 1992, renoveret i 2004 og sat i drift i Randers 2011. Endelig var der i 1987 stadig vognkassen fra ZF 500 111 i Sig - jeg tror ikke den eksisterer endnu.



Specialvogn 426 efter istandsættelse i Randers, 14.03. 2008. Det er stadig meget let at se, at vognen engang var fiskevognen ZF 500 134.

Foto.: Erik Frikke.



Vi slutter med et billede af et godstog med en ZF vogn indrangeret, der er ikke så mange billeder af godstog med disse vogne, eller rettere det er ofte meget svært at genkende ZF vognene i toget. Her er der dog ingen tvivl, det er ZF 500 072 der er på tur i 1962. N 209 bliver ikke just overbelastet af det lille tog, mellem Taulov og Kolding.

Foto.: O. W. Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.

Kilder.:

- DSB fortegnelser over private vogne, diverse årgange.
- Diverse DSB DRM tillæg.
- Dansk Jernbane Arkiv. v. Per Topp Nielsen. www.dansk-jernbanearkiv.dk
- Dansk Model Jernbane Klub, [DMJK](#).
- Jydsk Model Jernbane Klub, [JMJK](#)
- Ferskvandsfiskeri Bladet årgange 1903 - 1923.
- Dansk Ørrederhverv gennem 100 år af Viggo Hesel.
- Diverse lejekontrakter m.m. fra fhv. vognledsager, Peter Richard Koos.
- Bernd René Grimm Voss, Hvilestedgård Dambrug. www.runkebjerg.dk
- Egne notater.

Endvidere er der fotoleverandører, nævnt ved billederne. Alle leverandører vil jeg gerne rette en stor tak til, uden jeres hjælp var denne historie ikke blevet til noget!



Witzel Hobby

Bøgedevej 12. Slimminge. 4100 Ringsted.

WWW.witzelhobby.dk Mail info@witzel-hobby.dk

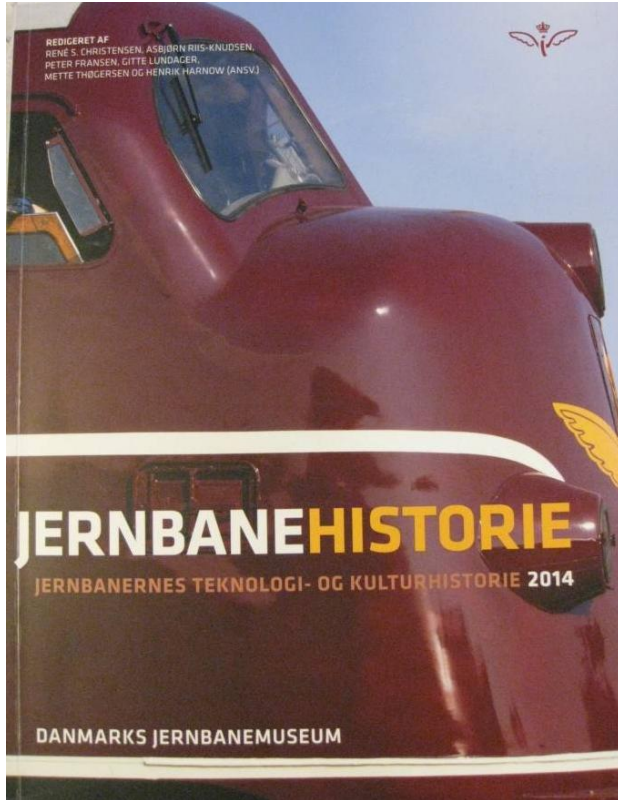
Tlf. 40 45 92 30

CVR No.11 84 20 70



Det Skarpe hjørne

Der er bare nogle gange, hvor man sidder og gør sig nogle tanker, som man selv finder er meget kloge og profetiske af natur. Ja, man fristes til at sige, at man kan blive helt selvtilfreds bare ved tanken om, hvor fremsynet man er.



Uheldigvis sker det lige så ofte, at man kan have vanskeligt ved at afgøre, om der ligger nogen som helst fordel i eventuelt at få ret? Nogle gange ikke!

Jeg anmeldte også museets årsskrift for Danmarks Jernbanemuseums sidste år, og dengang var jeg direkte gal i hovedet over de omfattende redaktionelle ændringer, som var indtruffet. Jeg var ganske enkelt alvorligt utilfreds med dem.

I år havde jeg så håbet (*naivt?*), at tingene ville udvikle sig til det bedre, når nu de "nye" havde fundet stilen. Det har de IKKE. Det er desværre

Det korte hjørne

Denne gang drejer det sig om et kort indlæg om modeljernbanebladene i Danmark. Det er vist ikke for meget sagt, at disse lever en mager tilværelse. Det kan nu godt undre lidt, at de eksisterende to blade ligger og roder med oplag på henholdsvis 900 og 1650. Er det så et udtryk

blevet værre. Mage til sammensurium skal man godt nok lede længe efter, hvorfor jeg egentlig havde opgivet at anmelde skriftet, fordi jeg ikke orker at være så negativ.

Guderne må vide, hvad der rører sig i deres hoveder? Kunne det tænkes, at de ganske enkelt ikke kunne finde andre emner at tage fat på, at de føler emnegruppen udtømt? Eftersom jeg på nuværende tidspunkt har et alvorligt behov for at være positiv, så vil jeg udtrykke, at det tror jeg, de mener. Det er naturligvis et postulat, anderledes kan det ikke være.

Så jeg vil blot konstatere, at jeg simpelthen ikke begriber, hvad det rager mig (*undskyld mit ubehagelige og aldeles ukunstlede udtryk*), hvad der udgraves i USA? Hvorledes kan man drømme om at tage et så heftigt afsæt i et maleri af Ring? Hvorledes kan man finde på at anvende så meget plads på at omtale en af sine egne afholdte udstillinger, hvorfor kommer folk ikke bare og ser den, og får forklaringerne der? Lige som sidste år, har man fundet Falckkassen frem med hæfteplastret i form af en artikel af Lars Bjarke Christensen. I 2013 var det Steffen Dresler, der skulle levere nådens brød til almuen. Hvem tror de egentlig talt, at de henvender sig til med dette skrift? Igen svarer jeg selv: Det har de ikke gjort sig klart, men de fældes af deres eget høje ambitionsniveau. Der er ikke noget galt i at have et højt ambitionsniveau, men når det i den grad kommer ud af trit med den overvejende del af læsekredsen, så går det galt! Der opfordres til at gå i dialog med redaktionen. Fint, det ville være en god ide, såfremt - gentager såfremt - man havde en vis forventning om, at man kunne opnå indflydelse på den redaktionelle fremtid for årsskriftet "Jernbanehistorie".

Nu er det uigenkaldeligt slut, ikke mere medlemskab der - RUN AWAY!

LT.

for, at der rundt regnet blot er en 1-2000 personer i dette land, som har modeljernbanen som hobby?

Således forholder det sig næppe. Den snigende "bladdød" må have en anden årsag, især fordi

man kan forvise sig om, når man blader ældre numre af disse blade igennem, at oplagstallene har været højere omend ikke voldsomt meget højere. Spor & Baner lagde ud med at runde de 3000 eksemplarer i sit første leveår, hvilket inden for samme år hastigt reduceredes til næsten det halve. Så der er tale om en i øjenfaldende tilbagegang. Og hvorfor nu det. Der kan oplystes mange årsager. Her er nogle af mulighederne i spørgsmålsform:

- Er bladenes oplagsmæssige tilbagegang et udtryk for stagnation eller direkte tilbagegang i antallet af dyrkere af hobbyen?
- Er det et udtryk for, at der er færre penge mellem hænderne på dem, der dyrker den?
- Skyldes det en faldende relevans hos bladene, så man finder sin information helt andre steder, som på internettet, eksempelvis? eller
- Dårlig markedsføring hos i hvert fald det ene af bladene?

Svarene på spørgsmålene er temmelig sikkert mange, flertydige og ikke mindst holdningsbestemte. Men, jeg tror ganske enkelt ikke på, at der hersker sådan en stagnation i vor hobby, at denne øver nogen betydende indflydelse på bladenes antal og oplagstal. Jeg tror heller ikke på, at der ikke er penge til at betale for abonnementerne, selv om stykprisen på bladene altid har været eksorbitant høj. Man gør klogt i ikke at sammenligne form, indhold og stykpris (pris pr. side!) med de tyske blade, for så købte man aldrig et dansk produceret. Der er en afgrund til forskel. Men retfærdigvis hører det med, at der er tale om et helt andet marked, ikke mindst størrelsesmæssigt. Der er en forskel i at producere modeljernbaneblade til et publikum på flere end 80 millioner potentielle aftagere i Tyskland med tilliggende og så til 6 millioner danske!

Er der tale om en faldende relevans? Ja, det vil jeg hævde kunne være en af de mere betydende årsager. Da jeg i sin tid læste Banen, mente jeg, at det var et habilt skrevet blad, god kvalitet, men at det måske bredte sig over for meget. Lokomotivet var af samme gode tekniske kvalitet, og det holdt sig til mit interessefelt epoke III og danske jernbaner. Nu er Spor & Baner kommet til, som breder sig over endnu mere end Banen. Om det kan man mene, hvad man vil, men det øger risikoen for en redaktionel udvanding, så den redaktionelle

linje udviskes, og bladet bliver om ikke holdningsløst - så tæt på.

SPOR OG BANER
Modeljernbanebladet

Nr. 16 • August • Årgang 2014 DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-

Tag en tur med linie 6

BR 042 - en oliebrænder fra Roco

Fc-vognen er ankommet

Friske forsyninger til Obbekær

DKK 14,00 2014 - 16.10.2014
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039
9 772245 403007 00018
DK retsurge 42

www.facebook.com/sporogbaner

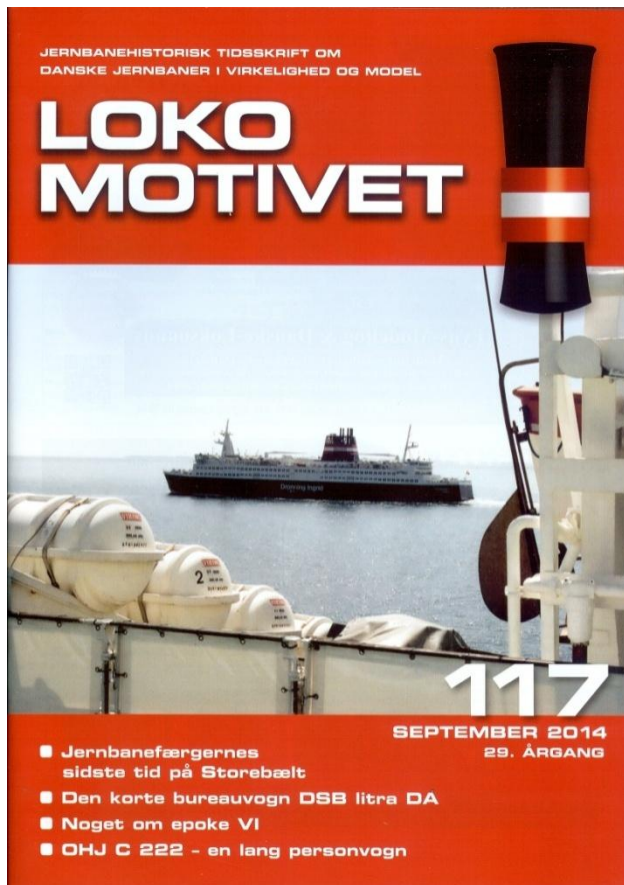
Scan koden eller send en e-mail til birgit@turn.dk og bestil dit abonnement

Lokomotivet synes nu endegyldigt at have skruet ned for epoke III og kastet sig over IV-VI, hvilket er uheldigt, hvis man altså er hardcore epoke III, hvad mange læsere sikkert er. Lokomotivet har altid - og helt bevidst - henvendt sig til toskinnefolkene, og har således altid indskrænket kundekredsen. Så er Märklinisterne skilt fra! Mange har oven i købet ment, at bladet var for selvbyggernørder med et "sygeligt" forhold til modelpræcision.

Min holdning er, at Lokomotivet har forsømt at tilpasse sig udviklingen. Det er ikke tilstrækkeligt at skrive om beholdervogne igen og igen. Det gør naturligvis ingenting, hvis vinklen ændres, men det gør den ofte ikke. Det præger bladet, at der praktisk taget kun er een eller to, der bærer byrden med at få det skrevet.

Og endelig, når jeg skrev om at følge med udviklingen, så gælder det også Spor & Baner. Hvorfor pokker er der ingen af de to, der behandler den digitale jungle. Der er lige så meget at taget fat på, som jeg har ukrudt i baghaven! Jeg kan ikke finde ud af det, og det kan der være naturlige årsager til. Men, jeg vil vove pelsen og hastigt tilføje, **jeg er dæleme ikke alene.**

Konsekvensen af alle disse forhold er helt og holdent en funktion af de holdninger, man måtte have til indholdet, men da Lokomotivets oplagstal ligger på omtrent det halve af Spor & Baners, kunne der være noget om snakken, og holdninger er jo som bekendt vanskelige at flytte hos folk.



Nej, en af de største årsager er uden tvivl den, at alternative medier har gjort deres entre. Hvor den ældre generation stadig skatter det trykte medie, som man kan holde i hånden og bladre i, så er den lidt yngre generation ligeglad med det.

Det næste hjørne?

Jeg har med stor interesse læst LTs betragtninger og synspunkter og jeg vil straks tilslutte mig de fleste af dem.

Det trykte medie er et "problembarn" på mange områder, tryk og papir er dyrt, rasende dyrt, det betyder at et dansk modelbane blad meget hurtigt får brugt rådighedsbeløbet. Jeg er sikker på at de herrer redaktører på Spor & Baner og Lokomotivet nikker i takt, når jeg påstår at udgifterne er en alvorlig hæmsko når vi snakker sideantal, billeder og kvalitet. Der skal jo bruges mange sider når man vil have mange og store billeder med, der er heller ingen tvivl om at læserne stiller større og flere krav til billederne, faktisk er der mange især yngre mennesker der foretrækker at "læse" billeder, frem for tekst. For

Den finder lige godt sin information på nettet, gratis!

Nu er intet i dette liv gratis, nogen har betalt med et eller andet, for at det kan lykkes at bringe noget som helst. Er den moderne læser blevet til en igle? Giv mig viden, når blot den er gratis? Ja, det kunne være, forstået på den måde, at mængden af tilgængelig information på internettet har gjort mange immune over for omkostninger til produktionen af den tilgængelige viden! Sammenlign blot med musikbranchens vilkår. Det må ikke koste noget, for hvis det gør det, vil jeg hellere bruge pengene på noget andet. Altså også en prioritering.

Til sidst er det blevet anført, at det er alt for kompliceret at tegne et abonnement på Lokomotivet, da bladet ikke har nogen hjemmeside, hvor det kan gennemføres online. Den gamle facon synes lidet tidssvarende og virker måske direkte irriterende på potentielle abonnenter?

Til slut vil jeg udtrykke min skepsis over for muligheden for at bevare antallet af trykte blade på markedet. Uden at være alt for profetisk kunne meget tyde på en reduktion til et enkelt blad eller slet ingen i en ikke alt for fjern fremtid. Desværre.

Lidt selvironisk kunne man vel godt påstå, at Mosebanen bærer sin del af skylden herfor, da bladet er 100% netbåret og koster intet.

LT.

mange af dem er et trykt medie med forholdsvis få billeder, noget frygteligt støvet, gammeldags og næsten ikke til at forstå!

Når bladet så er trykt og klar til at blive læst, skal det sendes ud til abonnenter og forhandlere. Porto udgifterne er de sidste 10 år steget til astronomiske højder, et ganske almindeligt brev koster 10,00 kroner at sende! Tilsammen giver det nogle afsindigt dyre tidsskrifter og jo dyre de er, jo større fare er der vel for at blive valgt fra.

En anden tendens er den, i almindelighed, stigende "troløshed", forstået således at hvis ikke varen bliver leveret stort set hver eneste gang, så kvitter man bare! De fleste af min "dino-generation" er så trofaste mod alskens

institutioner, at det halve sagtens kunne gøre det, den slags bruger de nyere generationer ikke så meget, det betyder at hvis der bliver skrevet om det "forkerte" et par gange, så smutter der et par abonnenter.

Denne troløshed er opstået i kølvandet på brug og smid væk kulturen - så kan man jo diskutere om det er godt eller skidt! Men for tidsskrifter som Lokomotivet og Spor & Baner er selv en mindre nedgang, det rene gift.

Nu vi lige havde fat i "brug og smid væk" kulturen, så fulgte der en anden bevidsthed med, nemlig at det ikke må koste noget. Ikke så meget møntet på det billige skidt og l..., det er jo netop billigt (*men heller ikke noget værd*), næh - de ting der koster lidt eller mere og er af god kvalitet, må heller ikke koste noget - det store paradoks er, at hvis man har et godt "brand" uanset om kvaliteten er god eller ej, så kan man tage fra for ulejligheden. Der kommer trykte danske modelbaneblade grimt i klemme, de koster, i sagens natur, kassen! og der er mange der mener at de sagtens kan leve uden et modelbane tidsskrift, det kan de vel også! Men de bliver mindre oplyst og får en dårligere baggrund!

Den udbredte videndeling på nettet kan erstatte en del af den viden tidsskrifterne øser ud af, ofte er det bare en uoverskuelig opgave at få styr på

oplysningerne. Hvilket jo så betyder at begynderen får endnu større vanskeligheder med at styre rundt imellem fakta, gætterier og "hundeslagsmål" på nettet.

Jeg synes som en hel del, fra min generation, at det er sværere at læse en given tekst på computeren end i en trykt form, mange af os skriver ofte en kompliceret tekst ud, for bedre at forstå den.

Som LT antyder, er Mosebanen selv med til at fremme online baserede tidsskrifter! Grunden hertil er egentlig ganske enkel, det er alt for dyrt at printe eller trykke. Den sidste printede udgave af Mosebanen på 24 A4 sider og i 40 eksemplarer! kostede ca. 2500.- kr. i blæk og godt papir. I dag koster det "bare" arbejde og tid, vi læses i mange lande og har haft langt over 100.000 læsere de sidste 3 år. Jeg savner stadig bladet på papir! Jeg kan dog også få øje på en masse fordele.

Uanset om jeg kan lide det eller ej, tror jeg, ligesom LT, at det er tvivlsomt om vi fortsat vil have trykte medier om dansk modelbane i fremtiden. Inden for 5 - 10 år vil frafaldet af "Gnavne Gamle Mænd" måske betyde at de trykte blade mister deres eksistens berettigelse - spooky!

Flemming.



D 867 med godstog på vej op ad bakken fra Fruens Bøge mod Hjallesø. man har netop passeret det fremskudte signal for indkørselssignalet til Hjallesø. Det er tydeligt at der bliver brugt kræfter!

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



KMK Læserservice
Præsenterer.:

Side 49. Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

I løbet af efteråret er der kommet tegn på "liv" i modelbaneverdenen igen. Den gode lange sommer har været meget stille, dejligt at der er kommet lidt gang i sagerne igen!

Artitec Jeg har påstået det før, men de skønne "Ovaalramer" fra [Artitec](#) er ved at være på trapperne, jeg glæder mig meget til de kommer.



NS AB 7204. tegning fra Artitec.



NS D 7521. Tegning fra Artitec.

6 dørs udgaven af [Stalen D](#) pakvognen lader også vente på sig, det er vi jo vant til med modeltog, og Artitec er ingen undtagelse! Ingen af vognene er vist med foto i listerne, så der kan nemt være et stykke vej endnu!

LS Models Exclusive Det samme kan man også sige om [LS Models](#), dog er de normalt lidt hurtigere. Andet steds i bladet fortæller jeg lidt om, at de er gået i gang CIWL Spisevogne.



Begge sider af WSPC, Cote d'Azur. LS. Models.

I første omgang er det to typer, og først på bedding er det en Pullman vogn af **Cote d'Azur** typen (2014 - 2015), den fineste Pullman vogn CIWL havde. Den er knap så interessant set med danske øjne, vognen har nemlig aldrig kørt i Danmark!

Det samme gælder for den næste model af en serie WR 3341 - 3360 restaurantvogne.



Billederne er af LS angivet til at være WR 3341.

Så er der langt mere kød på de planer, der ligger lidt længere fremme i tiden! Her er der nemlig planer om flere Pullman vogne, **Flèche d'Or** (ikke noget udgivelses år angivet) både som WSP, mange vogne fik køkken indbygget, og WSPC (senere WR), der har været 2 vogne, der var bygget med køkken og hele 7 vogne, der fik køkken senere i karrieren i drift i Danmark (se artiklen om spisevogne i model, først i bladet). Blandt dem den navnkundige WR 4071 "Gedservognen". Så, der er al mulig grund til at gøre din forhandler opmærksom på, at du gerne vil købe en eller flere varianter af de vogne, der har været i Danmark. LS Models laver ikke "danske" varianter uden videre, omvendt vil en aktiv indsats fra os (forbrugerne) kunne give os de vogne, vi skal bruge til vores (model) eksprestog.

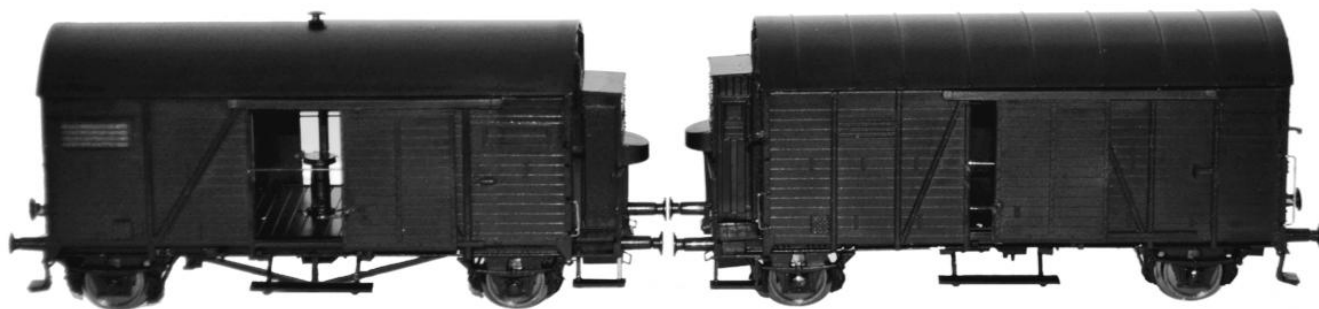
Etoile du Nord (2016), også som WSP, mange vogne fik køkken indbygget, og WSPC (senere WR) her er det kun én eneste vogn WSPC 4103, der har kørt Nordexpress i 1946. Det i uombygget stand med skønne "art nouveau" bordlamper og hele "svineriet".

LS kører ofte "Re-Run" på deres modeller, og blandt dem er der også nogle, der kan være interessante for os. Det er derfor en rigtig god ide at abonnere på [nyhedsbrevet](#) fra LS Models, så kan man nå at bestille hos ens forhandler, inden modellerne er udsolgt.

En meget populær sovevognstype fra LS er Y typen. Heldigt, for der har været rigtig mange WL Y vogne i Danmark. Der har lige været en "Re-Run" på vogne fra leveringsserien WL Y 3871 - 3887, bygget af Ansaldo (!), lige nøjagtigt vogne der ikke har været i Danmark. Der kommer flere

Y vogne. Denne gang fra en serie 3861 - 3870, hvoraf de 5 af vognene har kørt i landet. Med lidt held rammes et af de "danske" numre. Der er annonceret tre epoke III og to epoke IV udgaver. Desværre er der ingen angivelser af vognenes numre. Andet steds i dette nummer omtaler jeg et CIWL-katalog fra LS Models, det er absolut

Exact-train De fleste af os er vel efterhånden bekendte med det Hollandske [firma](#) og deres særdeles fine og overraskende solide tre akslede autotransportvogn Ofs 55 fra DB.



Prøvestøbninger af DR G Nordhausen tv. og DB Gmhs 30 th.

Foto.: Exact-train.

Flere steder i teksten gøres der meget ud af, at detaljerne er i spor "o" kvalitet, dermed menes jo nok, at kvaliteten bliver meget god! Bare den er lige så god som deres autotransportvogne, så er jeg mere end tilfreds. Gms 30 vognen var en særdeles hyppig gæst i "Dannevang" op gennem

værd at anskaffe sig. Hvad med epoke rigtigt køkken, restaurant personale? Eller måske en konduktør i rigtig uniform? Eller bomærker med Fransk eller Dansk tekst? "Gak" til din LS forhandler og spørg efter det - hellere i dag end i morgen!

Deres næste model bliver også en tysk vogn, eller rettere to, en fra DB, Gmhs 30 og den øst Tyske kopi G "Nordhausen". Man starter med hele 22 varianter, hvoraf nogle er sæt med 3 vogne.

epoke III og IV. De sidste af de Østtyske udgaver har jeg rangeret rundt med på den gamle station i Korsør indtil midt i firserne. Ikke i hobetal, men ret jævnlige. Altså modeller, der ikke må mangle i et dansk godstog fra epoke III til og med IV. De står på min ønskeseddel!!



Så kom den endelig, BL-vognen fra Heljan. Sidst i oktober måned dukkede den længe savnede model op, hvordan er den så?

BL-vognen var min første "kærlighed", som halvstor knægt forsøgte jeg mig ud i modelbygningens mysterier, for første gang - det var ingen succes! Dog bevarede jeg den dybe fascination for BL-vognen. Sammen med AL-vognen er den et billede på overgangen til en nyere generation af stålvogne hos DSB.

Det er snart længe siden, at Heljan første gang meldte ud, at de ville lave BL-vognen. Tilbage i sommeren [2011](#) skrev jeg om BL-vognene første gang. Godt 3 år er temmelig lang tid at vente på noget, man gerne så komme inden for en rimelig periode. Men det er desværre et vilkår, vi må leve med, når der skal produceres modeltog til et dansk marked: Hellere sent end aldrig! Nu er den endelig kommet, og jeg måtte bare have een, selv om jeg egentlig trækkes mere og mere mod perioden 1950 - 1955. Heljan har altid udvist stor omhu med hensyn til udseendet af deres gods- og personvogne. Den positive udvikling har været til at få øje på hver gang en ny model

er kommet. Det var derfor med store forventninger, at BL-vognen blev underkastet et nøjere eftersyn. Jeg må indrømme, at min allerførste reaktion var faktisk en skuffelse! Det som sprang mig i øjnene var vinduerne. De var for små, delingen af vindue forkert (*bevægelig del for smal*), rammerne for store. Det så helt forkert ud!! Andre end mig havde den samme oplevelser. Inde på [sporskiftet.dk](#) var der flere kritiske røster?

Nu har jeg kigget på BL-vognen mange gange, og vinduerne er altså ikke for små, rammerne er en anelse for brede, og det øverste vindue en anelse for smalt - men det er kun anelser, vi snakker om. Jeg tror ganske enkelt, at jeg og andre er ofre for et synsbedrag på grund af den meget rene farve rammerne er malet med. Jeg føler mig ganske overbevist om, at en mere afdæmpet kulør på disse vil gøre underværker for modellens udseende. Man vænner sig ret hurtigt til de meget synlige vinduesrammer, de er også meget synlige på forbilledet, se foto af BL 1322. Vinduesrammerne er faktisk meget detaljerede. Man kunne anbefale Heljan at dæmpe farven -

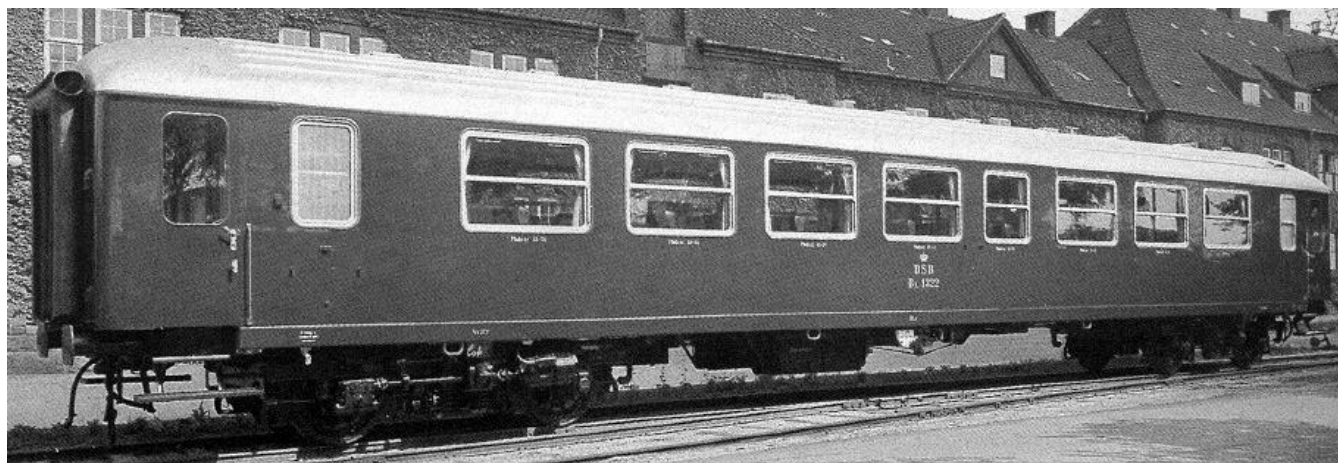
så er den ged barberet! Når det kommer til stykket er modellens stude på højde med de øvrige modeller af stålvogne, det var min forventning om store "forbedringer" der løb lidt af med mig.

Det er en fremragende model med mange meget fine detaljer, meget rosværdigt er der lagt et stort arbejde i at gøre detaljer på de forskellige udgaver af vognene så korrekte som muligt, der skete en hel del med vognene fra 1959 og frem til 1992 hvor de sidste vogne blev taget ud af drift. En af kompromiserne der banede vejen for fremstillingen af modellen, var genbrug af den

efterhånden gamle Minden Deutz bogie fra B vognen, det betyder at der sidder en forkert generator på modellen og så har man arvet den lidt akavede hjul holder på bogien. Det havde ellers været smart med en nyudviklet bogie - så kunne man have opdateret B og A vognene i samlingen!! I den forbindelse har man åbenbart lavet en regnefejl, for vognen er for lav! lige knapt en millimeter, det kan i nogen grad afhjælpes, med en 0,6 mm skive mellem bogie og vognkasse. Det er ikke helt nok, men en tykkere skive gør at koblingsholdere kommer til at sidde for højt!



BL 1322 fra Heljan, hvis man kigger på forbilledet her under, ser rammekanterne på den rigtige vogn sådan set større ud, end på modellen!



BL 1322 ved Cv.K. i 1959. Her er så forbilledet i helt ny stand og her ligner vinduesrammerne i langt højere grad dem der er på Heljan modellen, sammenlign størrelses indtrykket med billedet her under og modellen på forrige foto.

Foto.: Jbm. Arkiv.: Jernbanen.dk



BL 1324 i Fredericia 1963. Til sammenligning med Heljans model.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

På Hobbymessen i Valby d 01. - 02.10. så vi på nogle (færdige?) produktionsprøver af de nye MO vogne, på dem kan man se at der stadig bliver arbejdet med udvikling af detaljer og maling, hold da op hvor stafferinger klæder den motorvogn! Efter forlydender på messen, skulle

det blive til levering før jul, nu er det lige ind i det nye år. Jeg skal være den første til at beklage de lidt triste foto, Valbyhallens belysning eller mangel på samme, er en noget for stor udfordring for et lommekamera som mit, redaktionen ønsker sig et meget bedre.



MO 581 fra Heljan, den er et orgie i fine påskrifter og detaljer, ikke så mærkeligt at banevagten kigger noget efter den fine nye motorvogn.



Alternativt er det her MO 585 der er i forgrunden også med de fine stafferinger, bagerst er det MO 597 i en udgave uden stafferinger. Heljan laver særdeles fine stafferinger og er et (af flere) væsentlig argument for mig, til at rykke min hovedperiode til starten af epoke III.



Hvem skulle have troet det? en Mv i skala 1:32!!! Foran den, står en prøvestøbning af noget der er næsten lige så utroligt! En AF vogn i skala 1:87 Den syner nu ikke af meget ved siden af den store model - ikke desto mindre er det den "lille" model jeg sværmer for.



Q 350 er her kommet til assistance for et nedbrudt MY lokomotiv i Fredericia, de to lokomotivførere får sig en hyggelig sludder - man venter nok på signal ud i depotet. Foto.: Arne Kirkeby Arkiv.: OMJK.

Nyt fra Norsker!

Nils-Erik Norsker, der er kendt for sine meget fine byggesæt af danske personvogne, har nyheder på programmet. Alle byggesættene er lavet på ætsede nysølvplader og af super fin kvalitet. Efter en lang række spændende personvogne, er turen nu kommet til postvogne, dem kan man jo næsten ikke få for mange af! Lad os se hvad Nils-Erik kan fortælle.:

Postpakvogn litra DR

I 1919 fik DSB bygget 9 postpakvogne hos Scandia efter tegning HP&B 22b fra 1918. Det var vogne med 23,2 m² postrum samt en bremsekupé. Vognene var pladebeklædte med buede sider og tagrytter. De suppleredes i 1926 med 4 teakbeklædte vogne med lige sider. Vognene litreredes DEK 1601 - 13 fra 1941 DR 5851 - 63.

I 1936 skabtes ved ombygning, yderligere 4 stk. 23,2 m² postpakkevogne dog uden bremsekupé og dermed en meter kortere.

I 1946 blev 5859 ombygget med fjernelse af tagrytteren og isætning af tagvinduer. De øvrige pladebeklædte vogne ombyggedes i 1950'erne. Nogle fik som 5859 fjernet tagrytteren, andre fik nyt hvælvet tag og nogle fik yderligere rettet siderne op. Det er ikke lykkedes mig at finde dokumentation for ombygningerne. DSB's materiale ser ikke ud til at være fuldstændigt og det kniber med fotografier af de ombyggede vogne. Det kan dog slås fast at man i 1950'erne har kunnet møde de langbenede pladebeklædte postpakvogne i 5 forskellige udgaver:

1. Som uombygget med buede sider og tagrytter
2. Med buede sider og fladt tag - 5859
3. Med buede sider og hvælvet tag - 5858 ?
4. Med lige sider og fladt tag - 5852 og 5853
5. Med lige sider og hvælvet tag - 5851



DR 5852. i 1952. Vognen har fået fjernet tagrytter og vognsiderne er lavet lige.
Foto.: Poul Egon Clausen.

Arkiv.: DMJK.

I 1950'erne kørte de en del i landsdelsposttog men mest på sidebanerne på Sjælland og Jylland/Fyn. I 1956 var 5858 - 5859 på Sjælland og resten i Jylland og på Fyn. De sidste vogne udrangeredes først i 1960'erne. 5851 blev i 1965 - 1966 ombygget til specialvogn 460.

Jeg har frembragt et ætseark, hvoraf man kan bygge 2 valgfri men forskellige udgaver af disse karakteristiske vogne. De er et must i et sidebanetog i 1950'erne. 5852 er fotograferet flere

gange i Svendborg og mon ikke den har været indrangeret efter en MO sammen med en 16,3 m ATM vogn.

Udover ætsearket skal der selvfølgelig bruges bl.a. U-profil til vanger, hjul, puffere, fjedre og aksellejer f.eks. fra Epoke, koblinger (*forberedt for Symoba*), tagventiler mm, litrering fra KM Text, 0,5 mm messingtråd til bremsetøj og trin og 0,35 mm bronzefedertråd til håndgreb.

Ætsearket kommer til at koste kr. 800, og ud af dette kan der bygges 2 forskellige udgaver af

vognen herunder den oprindelige uombyggede med buede vognsider og tagrytter eller i en af de 4 varianter, der fremkom efter ombygningen. Man kan derimod ikke bygge 2 ens vogne af et ark. Skulle der være enkelte, der kun ønsker at bygge en vogn, vil jeg tilbyde at udskære og

levere de aktuelle dele fra ætsearket til bygning af den valgte model. Prisen for dette bliver kr. 500.

Bestillingsfristen er 10. januar 2015, med forventet levering engang i februar.



Øverst og nederst, den uombyggede DR vogn.

Alle modelfoto.: Nils-Erik Norsker.



Ombygget med lige sider og fladt tag ilagt vinduer



Ombygget med hvælvet tag - bemærk bremsetøjet, der stort set er uændret siden vakuumbremstens tid.

Herudover har jeg færdiggjort og fået prøveætset nogle yderligere personbogievogne, som jeg vil starte med at udbyde, når DR vognen er blevet leveret. Det drejer sig om:

CP 2810 -2818 - en 16,3 m. vogn.

CP 2915 - 2916 - en 17,6 m. vogn - eneste ombygning af AN vognene som nedenfor omtalte AF 86.

Begge typer er med vandret midtersprosse i vinduerne til illudering af et todelt vindue, hvor den nederste rude ligger længere tilbage.

CM 2193 m.fl.

CM 2200 m.fl.

Begge 18,7 m. 8 kupeers pladebeklædte vogne fra serien 2193 - 2202 men med hhv. uden inddækkede gavle (*vinger*). Vognene har kørt på 2,5 m træbogier men også 2,5 m. berliner og en enkelt er set med 2,1 m. træbogier.

AF 86, ATM 205, CML 2283 - en 17,6 m. tagryttervogn med træramme vinduer bygget 1909. Se "Danske Personvogne" side 90 samt nederst side 162, hvor en ned klassificeret vogn optræder som CML i en pragtfuld broget stamme bag en E maskine.

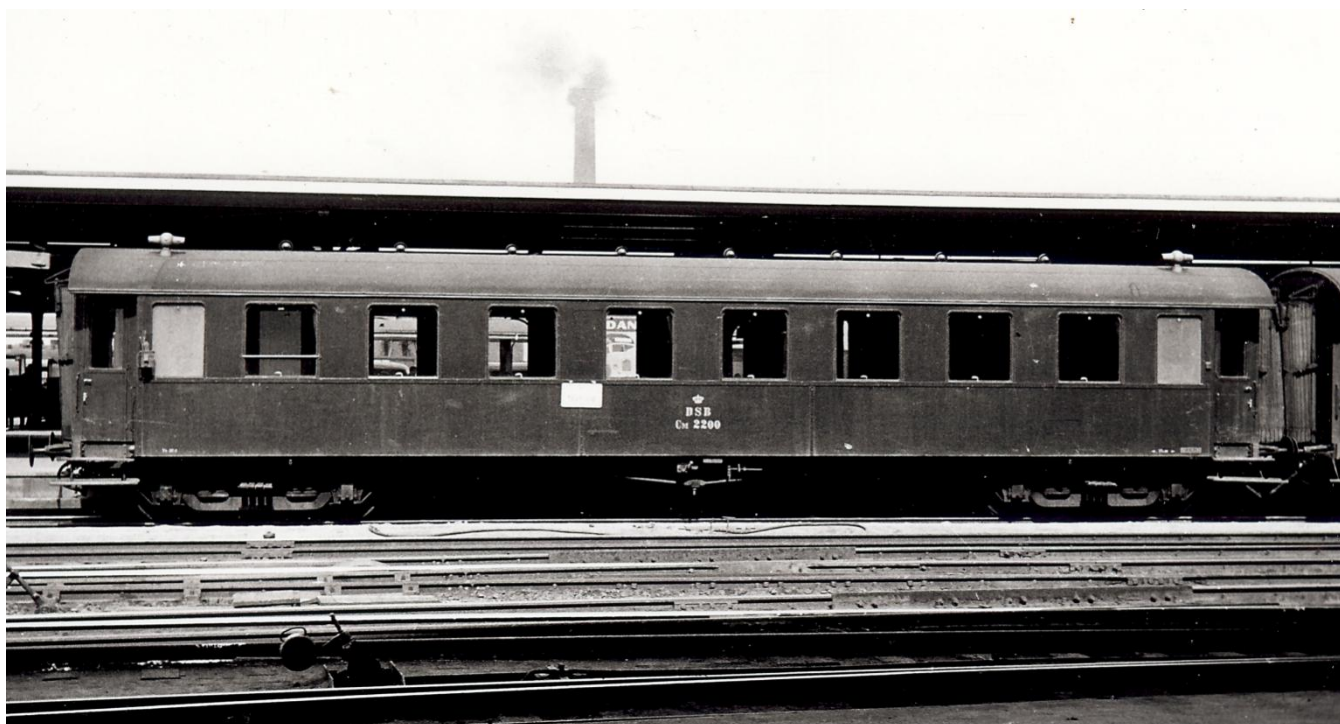


CP 2814 i Viborg 1969.

Foto.: Jens Bruun-Petersen.



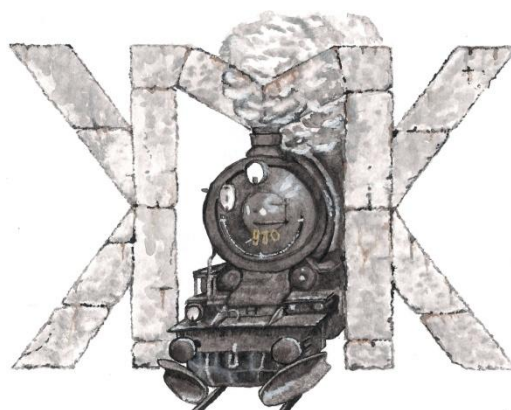
CP 2916 på depotsporene ved Dybbølsbro station 1965. Foto.: Jørgen Guldbæk Christiansen. Arkiv.: JMJK.



CM 2200 i Odense. Denne vogn havde åbent tagudhæng.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Desværre bliver bestillingsfristen lidt kort, **10 januar**, for postvognene. Så jeg kan kun anbefale at man skynder sig at bestille disse fine postvogne, man får jo hele to vogne for pengene. Man kan skrive til Nils-Erik på [mail](#). Om man samtidigt kan lægge billet ind på de kommende CP, CM m.fl. skal jeg ikke kunne sige, men man kan jo altid spørge! Det koster som bekendt ikke noget.



Nyt fra klubben

V. Flemming



Onsdag d. 01.10. 2014. Så starter vi på sidste kvartal af 2014. Det bliver spændende at se, hvor langt vi er nået til årsskiftet. Sidste onsdag gav Michel kage og en dram, med skam må vi melde,

at hans fødselsdag kom "lidt" bag på os. Forglemmelsen gav Ole noget ekstra arbejde. Vi håber, at resultatet fik rådet lidt bod på sagerne denne onsdag med den "lille" gave!



Ikke bare Michel blev begavet, vi andre fik en tår Guinness af Martin, pænt træk af den unge mand!



Dagens skære arbejde på sin plads!

Landskabsholdet fik under stor ståhej savet vejarealerne omkring Nørreport station ud. Det startede med, at Jørgen og jeg blev sendt i byen efter en plade 6 mm krydsfiner - de var udsolgt! Da vi kom tilbage, gik Jørgen så hen til bunken af

"kaos" og trak en 6 mm plade frem. Nåh nu kunne jeg måske få fred til mit opmålingsarbejde af rum 7? Det korte svar er, at det fik jeg ikke! men en masse andre små detaljer kom på plads - så næste onsdag skal der måles og tegnes.



Banebørsterne i aktion!

I rum 3 er sporfolkene ved at nå "igennem" Sukkerkøbing station. Transversalerne i enden eller starten, om man vil! er det man pusler lidt med, problemet er, at der selvfølgelig ikke findes nogen kurveskifter, der passer. Vi har lavet et par skifter fleksible og "snydt" lidt med transversalernes sammensætning. Den rigtigste løsning er jo nok at lave de 3 transversaler, det handler om, med lange lige skifter, der er gjort

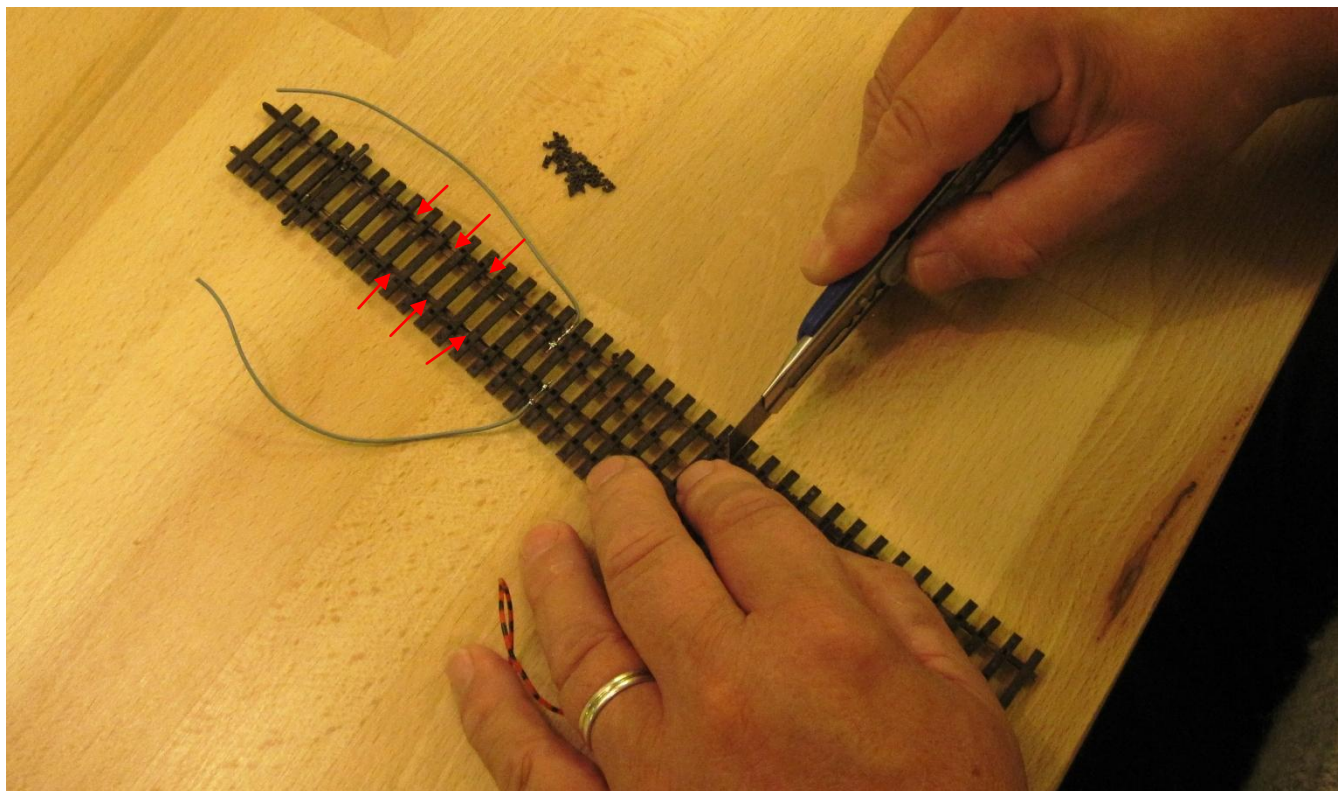
fleksible, på den måde bliver det nok det mest korrekte og pæneste forløb. Bent så vi ikke så meget til, han arbejdede hårdt med sin tavle i rum 3. Det er ganske imponerende, hvad der skal bruges af ledninger. Nu var det ikke arbejde det hele. Vel hjemkommen fra Italien lavede Martin "**krebinetter med kartofler, grønsager og champignonsauce**" til os. Det smagte herligt og sommerens madkrise var hurtigt glemt!



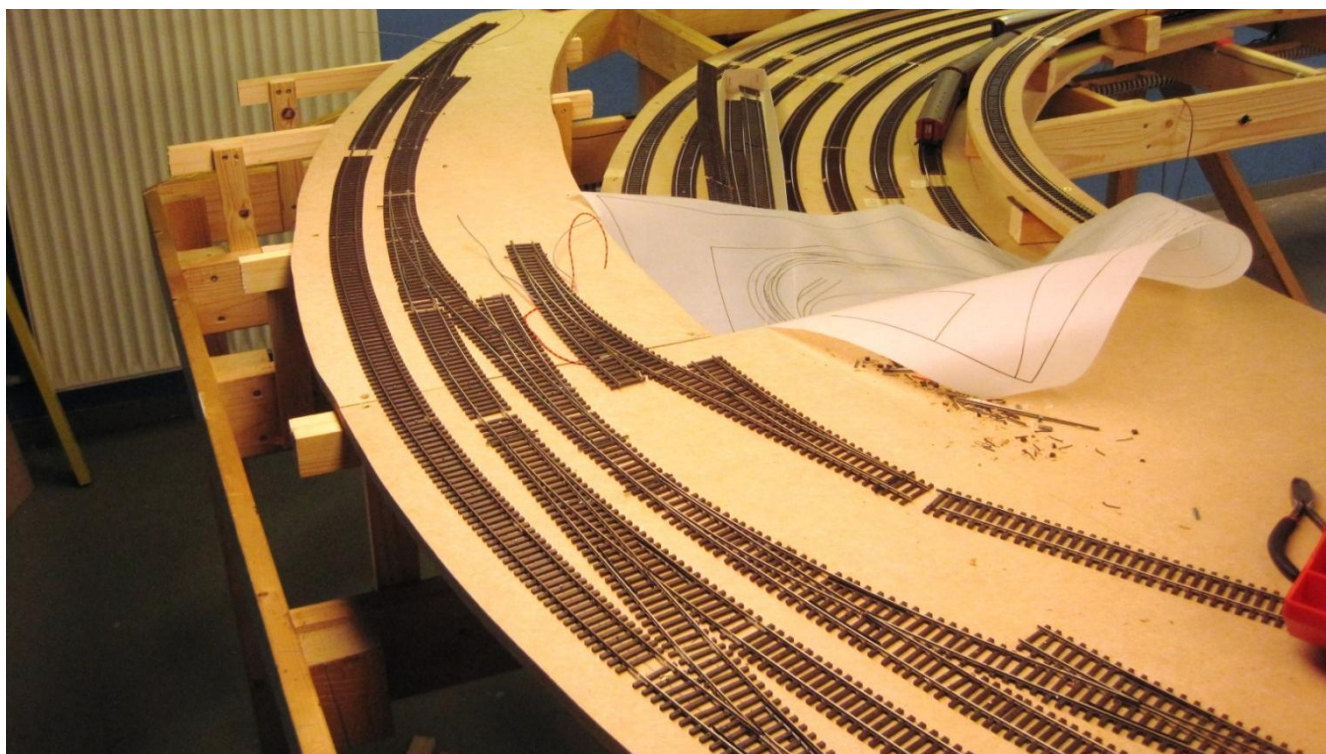
Problembarnet som giver lidt udfordringer, de er jo, som bekendt, til for at blive overvundet!

Onsdage d. 08.10. - 15.10. 2014. Transversalerne i den dobbeltsporede ende af Sukkerkøbing har givet lidt hovedbrud! Efter en del parlamentering blev vi enige om at gøre et par lange lige Tillig skifter fleksible, det kan sagtens lade sig gøre at bukke et skifte til ca. R 1500 mm, hvilket svarer nogenlunde til kurvernes radius på stedet. I princippet kan alle Tillig skifter gøres fleksible, i praksis er det dog kun de lange skifter der giver et brugbart resultat. Hvis man gør de mindre skifter fleksible, vil afgreningen hurtigt blive alt for krum, hvilket er ret uskønt ved passage med lange personvogne og der opstår nemt problemer med afsporinger. Billedet på næste side viser princippet i operationen. Forbindelsen mellem hver anden svelle fjernes med en skarp kniv, først den ene side, når man fjerner forbindelser i den anden side rykker man en

svelle frem eller tilbage og skærer hver anden forbindelse igen. det er gjort rigtigt når de tilbageblevne forbindelser løber i zigzag på svellebåndet. Det kan være nødvendigt at fjerne lidt af de lange sveller efter hjertestykket. Derved frigøres det yderste stykke af afgreningen, så det ikke påvirkes så meget af, hvordan/hvormeget vi bukker stamsporet. Husk, at dette trick absolut egner sig bedst til radier fra ca. 1300 mm og opefter! Nu man alligevel sidder og nørkler med skiftet, så borer man lige 3 til 5 huller til fastgøring af det. Vær opmærksom på, at skiftet bliver lidt mere sårbart af at blive modificeret på denne måde. Det anbefales at håndtere det forsigtigt. Sørg for en solid montering og inden det fastgøres permanent, er det meget klogt at prøvekøre sporet med noget "vanskeligt" materiel.



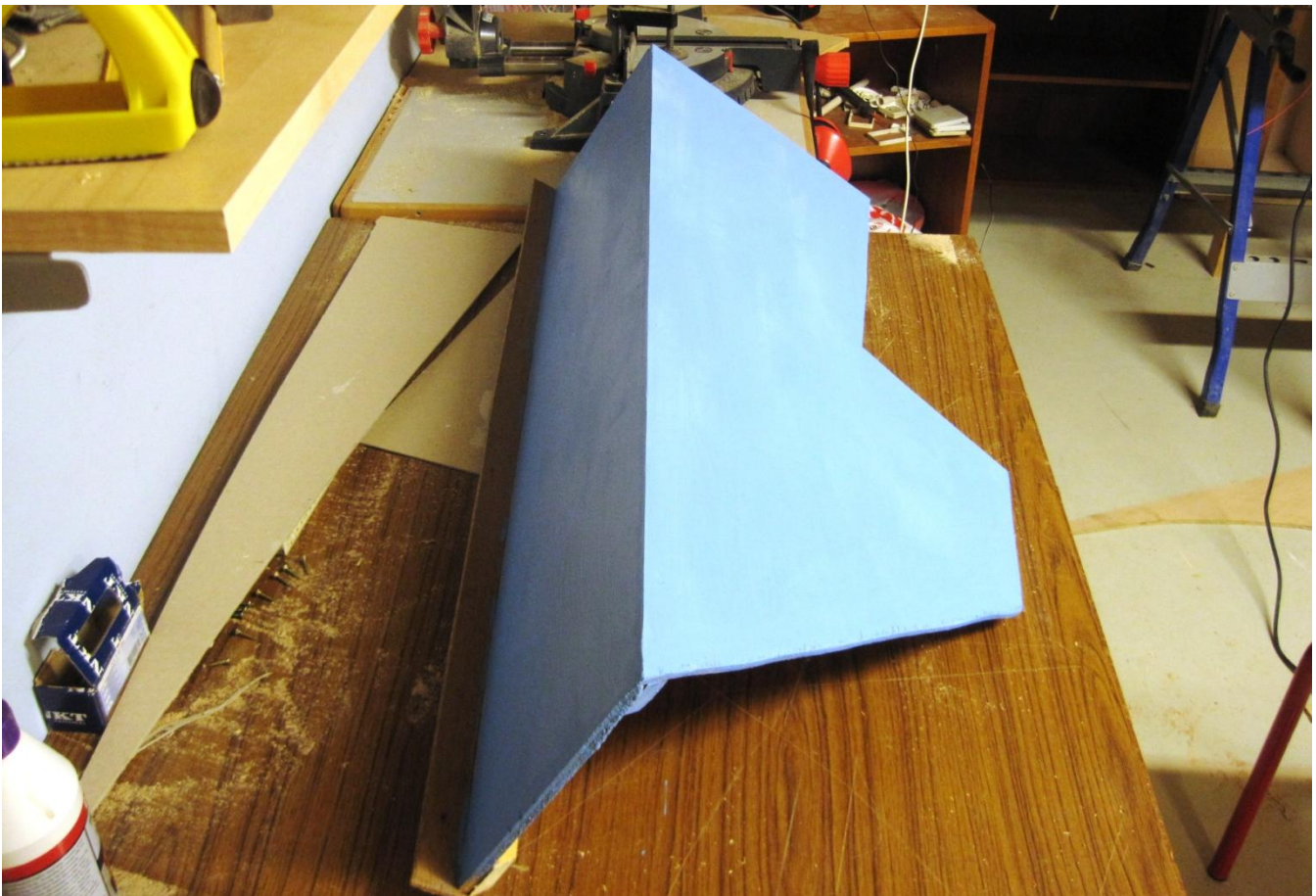
Operation "ti tommelfingre" er her i aktion! Det er svært at se, hvor forbindelserne er fjernet, så der er markeret med røde pile, hvor disse er fjernet.



Den dobbeltsporede indkørsel på Sukkerkøbing har nu fået "fleksible" skifter, og det giver et meget smukkere forløb.

Onsdage d. 22.10. - 19.11. Vi har endnu en gang haft vand i kælderen, hvilket gav "lidt" overarbejde til Bent og Michel i dagene op til onsdag d. 22.10. Heldigvis er skaderne små. Det værste er gulvtæppet i rum 2, biblioteket. Vi krydser fingre for, at det tørrer op uden at blive ødelagt! Den hvide skabsunderdel af en gammel reol, der stod ude på toilettet, fik endelig

dødsstødet af oversvømmelsen. Heldigvis havde Ole fået fingrene i et højskab til erstatning. Jan og Madsen havde deres skærmydsler med monteringen. Jørgen lærte for eksempel, hvad der er op og ned, på sådan et skab! Med skabet har vi fået alt linned / rengøring artikler på egen plads.



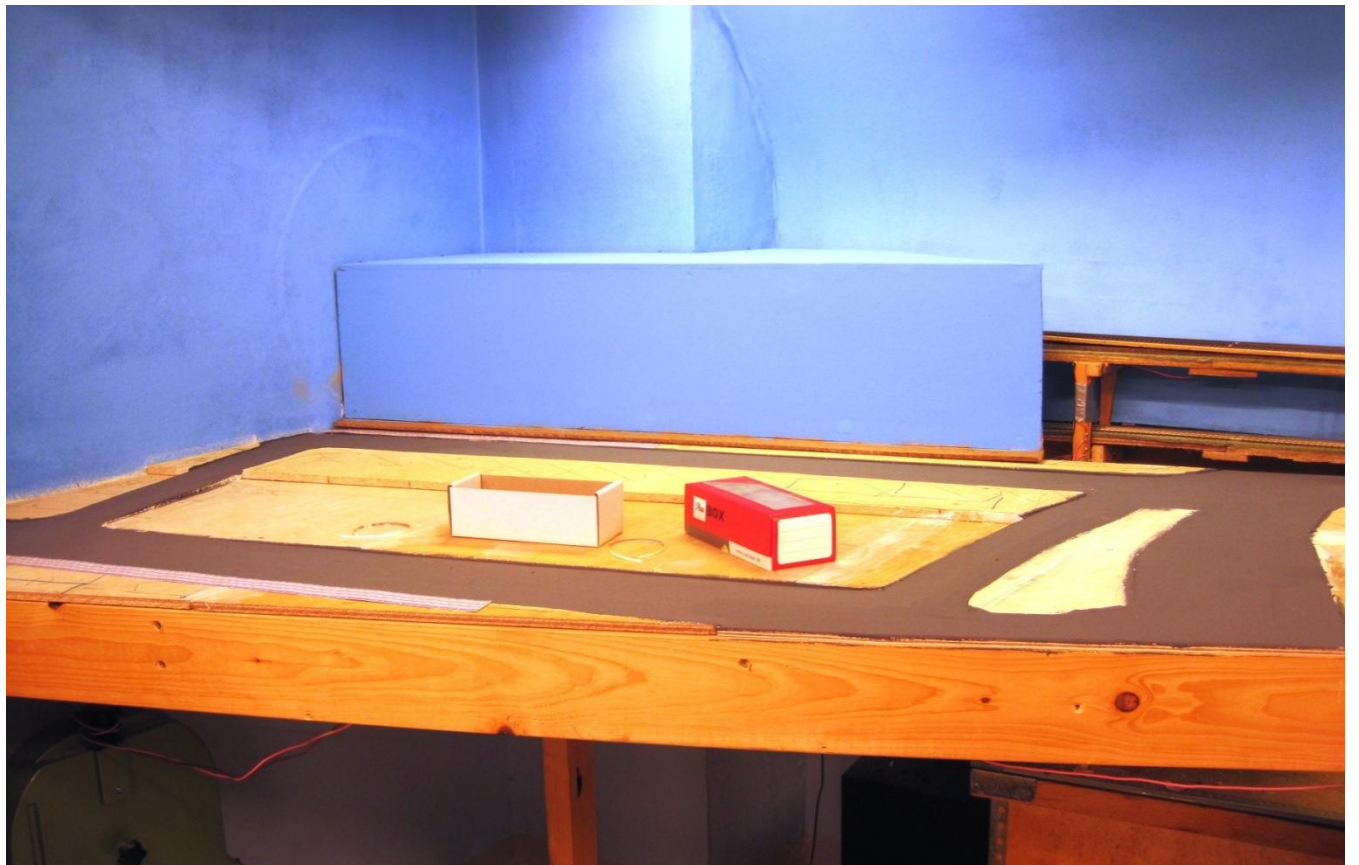
Afdelingen for spidsfindige konstruktioner har netop barslet med deres seneste konstruktion - nogen bud?



"Jeg synes s.... der bliver længere op for hver gang!" Madsen har travlt med loddekolben, meen han er...



...ikke den eneste, der må jonglere med loddekolben, i rum 3 "hygger" Bent sig!



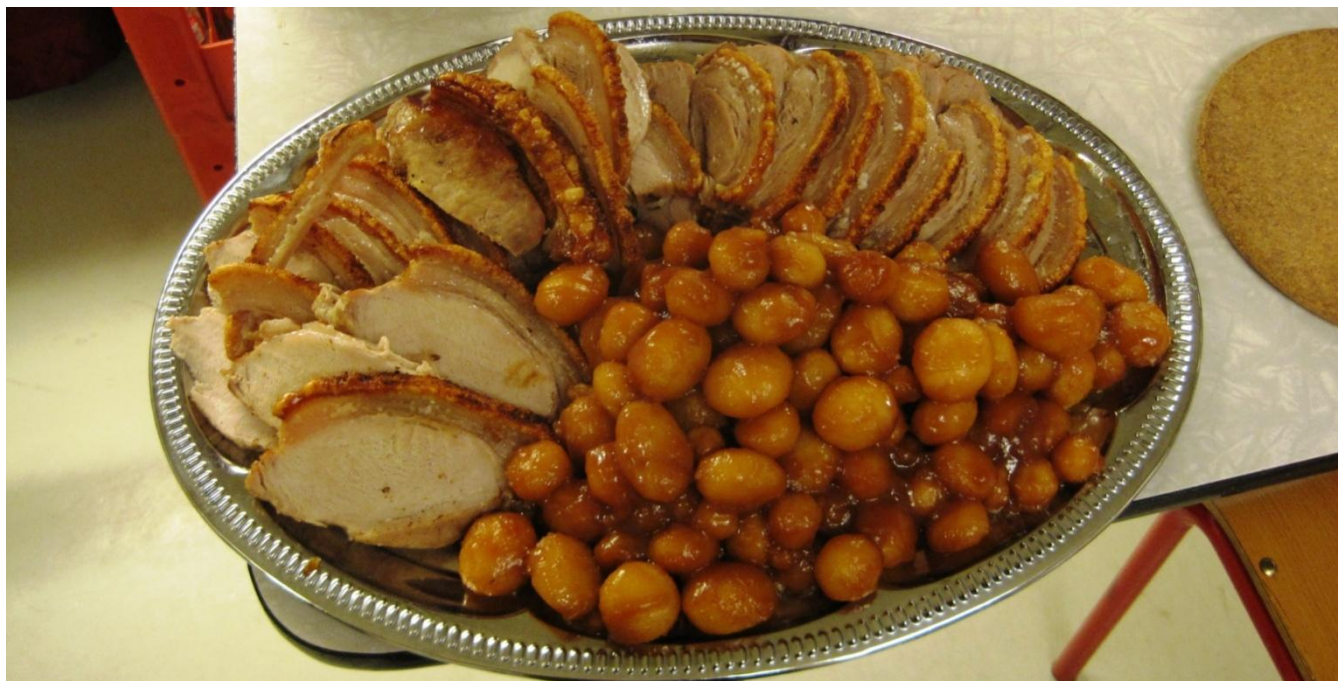
Her er den finurlige konstruktion så placeret på sin plads. Forsiden skal beklædes med etageejendomme, og på toppen bliver der anbragt et antal tagrygge, så det ser ud som om, der er flere rækker af huse. Hele arrangementet vil være aftageligt, hvis det "utænkelige" skulle ske (afsporing!)



Onsdag den 05.11. flød det med K-maskiner, Henk og Martin havde fået deres leveringer af de underskønne modeller fra Felix Modeller, man er næsten ikke misundelig. Musvågen på stolpen tabte alle fjerene, da lokomotivfører Fidibus fik lukket lidt for hårdt op for dampen!



Mine damer og så herrer!! Nu er der sammenhængende spor hele vejen fra Korsøre i rum 1, til vendesløjferne i rum 7. Godt gået drenge!!



Naaa I troede nok, vi var gået lidt bag ud af dansen på det kulinariske område? Her er menuen d. 12.11. GUF!

Indkaldelse til GENERALFORSAMLING

Der indkaldelse hermed til ordinær generalforsamling

Lørdag d. 14. februar 2015. Kl. 11³⁰.

I klublokalet Karlemosevej 87, kld.,
med følgende dagsorden:

1. Valg af dirigent.
2. Valg af referent.
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. 31. januar 2015.

For at deltage i generalforsamlingen skal forfalden kontingent være indbetalt.

Køge, d. 09 / 12 2014.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Andersen'.

Michel Andersen
Kasserer



Tirsdag d. 18.11. 2014. Var vi på besøg i en modelbane klub i Ballerup, der hedder Hedegaardens Privatbane. Ole havde lavet de nødvendige aftaler med klubbens formand Benny Herold. Vi var sat i møde klokken 19³⁰, og den tid holdt vi, selv om der var lidt forskellige meninger om, hvor de boede. Vi stillede 10 mand

og en anseelig stabel KAGE! Benny gav os en lille velkomst og advarede os om de trange pladsforhold, der er for menneskene altså. Kaffen var lavet i rigelige mængder, og der opfordredes til "cirkulerende" kaffe/kage smovseri. På den måde blev der lidt bedre plads, såvel ved anlæg som kaffebord. Der var dog "propper" alle vegne inde ved anlægget, så man måtte væbne sig med tålmodighed, når man ville frem eller tilbage.



Anlæggets hovedstation er Rødborg Færge. Hovedbygningen er den efterhånden klassiske "moderne" type, der er at finde i Skive H, Nykøbing F og Kalundborg. Bygningen er også blevet "udødeliggjort" af Heljan (den var bare alt for lille), her er det dog en meget fin og korrekt gengivet bygning.



MF Dronning Ingrid, bygget af Erik Stensgaard Madsen, for mere end 20 år siden. Se byggebeskrivelse i Lokomotivet Nr. 30. 1992. Det er en pryd for Rødborg F. station.



Kommandoposten på Rødborg F. Det er meget velholdte omgivelser, stationsforstanderen kan vise frem.



På stationens maskindepot hersker der tilsyneladende stor travlhed, den fine remise er Epoke Modellers "Roskilde" model, her med 9 huller.

10 mand ekstra fylder "lidt" i lokalerne, men vi fik vist alle snakket, studeret og drukket kaffe med kage. Jeg holder meget af at se, hvorledes andre indretter sig. Der er mange smarte løsninger på diverse pladsproblemer. Jeg kunne især godt lide deres "programmeringsspor". Under normale driftsforhold er sporet "bare" en

del af anlægget. Når, der skal programmeres et togsæt eller lokomotiv, lægges en kontakt om. En bom spærrer sporstykket af, og sporet adskilles elektrisk fra resten af anlægget. Sporet er nu klar til arbejde på. Under anlægsbordet vippes en lem ned og vupti! Så har man alt til opgaverne nødvendigt, lige ved hånden.



Her er der PC og diverse knapper til betjeningen af programmeringssporet og programmeringsopgaverne!



Vi befandt os rigtig godt i klubbens hyggelige lokaler, ikke mindst ved kaffebordet!



Sådan kan man også udnytte skjult spor, en rigtig "øjefanger"



I følge en pålidelig (anonym) kilde, er disse tre modelbyggere fast inventar i anlægget på tredje år!



På Østervolds vidtstrakte sporet "fandt" jeg tre postvogne med fine stafferinger. Her er det DB 5103. Min første reaktion var: "Heljan har da ikke lavet så mange postvogne?" Stafferingerne er skåret ud af tape med en (meget) skarp kniv og en (allerh.....!) rolig hånd. Resultatet er virkeligt smukt!



Østervold station, den anden store station på anlægget. Der er et godt indtryk af "Hovedbanegård" over scenariet, godt hjulpet på vej af de fine perronhaller, der er under bygning!

Tiden løber ganske rask, når man er i godt selskab, et par timer er ikke lang tid, når der er så meget at kigge på, og der var en masse, jeg bestemt ikke fik set nok på. Pludselig var det blevet "skrubbe-hjem" tid, for somme var der jo langt hjem! Vi havde det meget hyggeligt, og vi

vil gerne takke Hedegårdens Privatbane for en dejlig aften. Det var godt at se, hvorledes I har lavet jeres skønne modelbane og løst en masse små som store udfordringer. Jeg er sikker på, at vi alle tog derfra med en masse god inspiration, til brug på vores egen modelbane.

Onsdag d. 19.11. 2014. Denne onsdag var der sjovt nok også en masse bolde i luften. Bestyrelsen havde travlt, vores første budget, der løber til 31.12.2014. skulle gøres op! Var vi gået fallit? Eller var der styr på sagerne? Det var ret vigtigt at få rede på, for der skulle lægges et nyt budget for perioden 01.01.2015 - 31.03. 2015. Uden

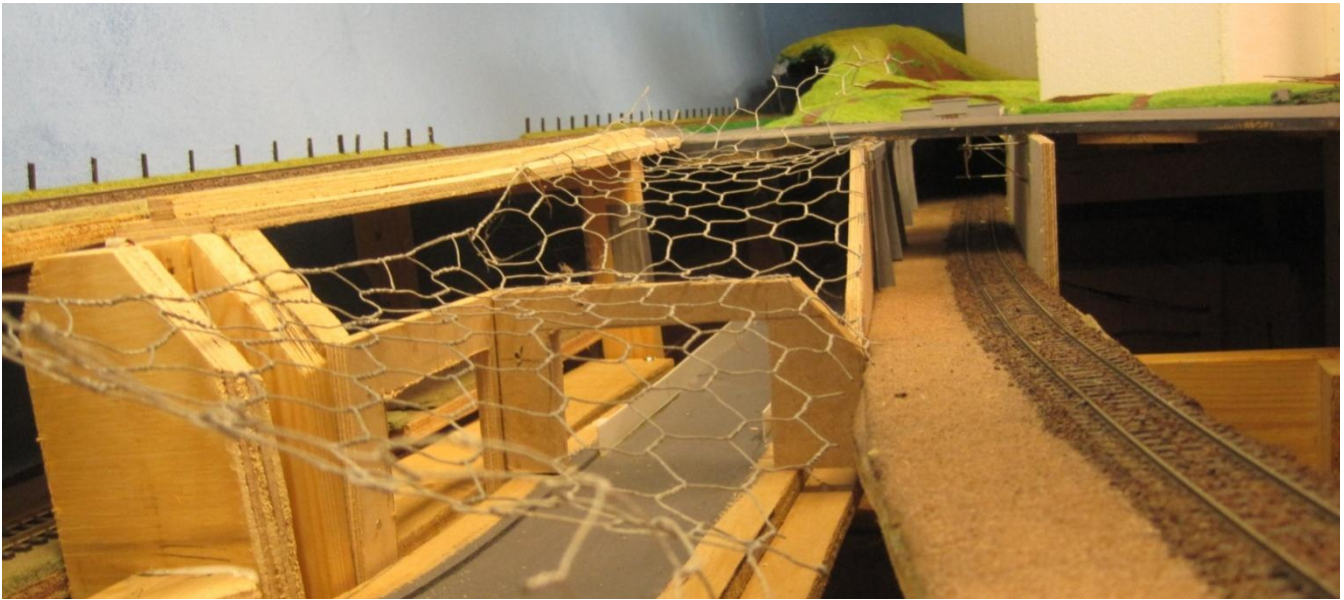
at gå ned i petisser, kunne det konstateres, at der rent faktisk var poster i budgettet, der ikke var blevet brugt fuldt ud! Bestyrelsens hensigt med et sådant budget var, at ingen projekter skulle gå i stå. Ej heller måtte vi løbe tør for penge! Det må siges at forventninger, i høj grad, er blevet indfriet.



Der er seriøse folder i d' herrers ansigter, det netop overståede kvartals budget er under kniven! Det nye er i støbeskeen - holder vi mon balancen?



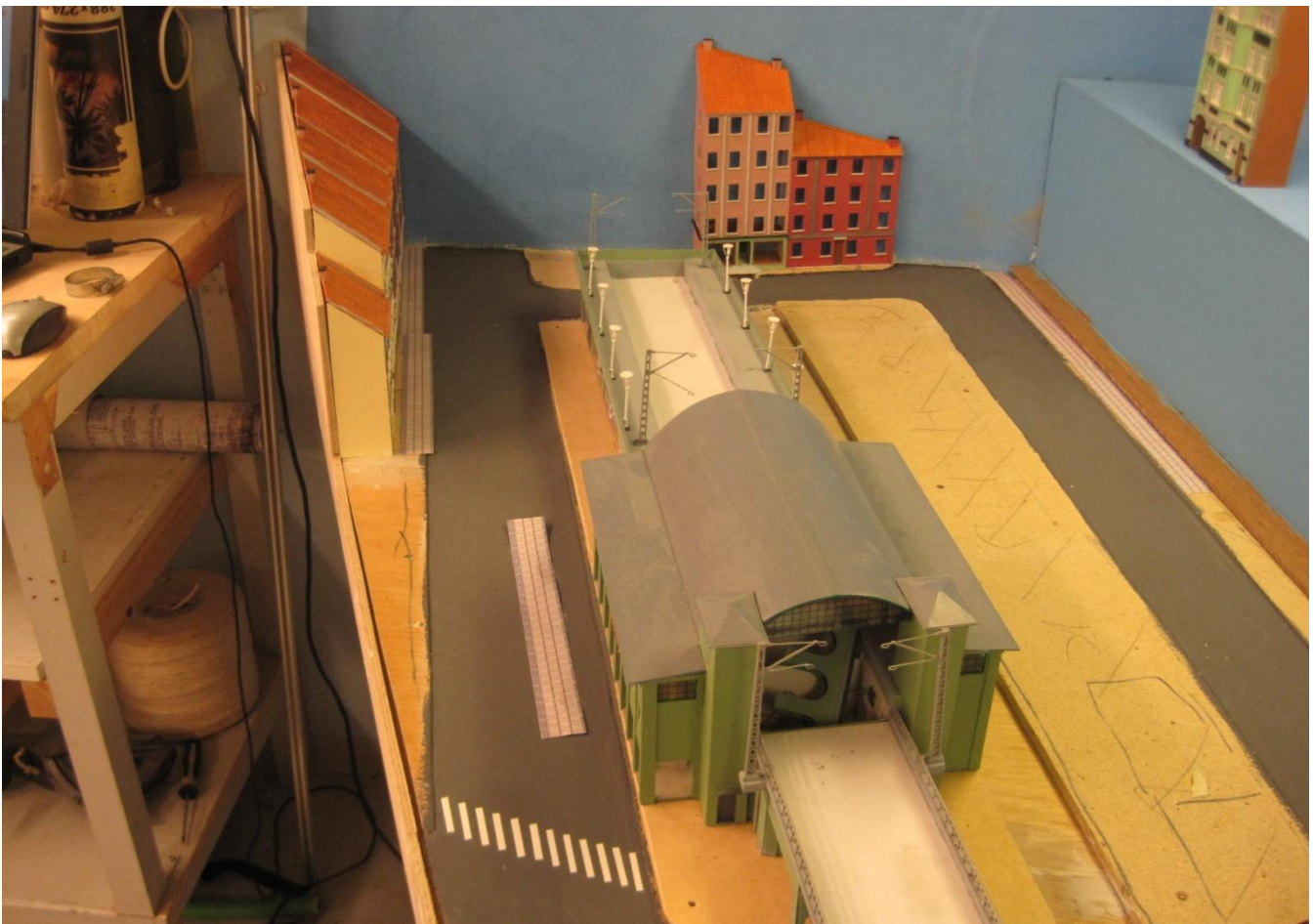
Prøveopstilling af Madsens "overskærne" bygninger, på Nørrebro område. Det bliver et meget spændende storby område, på vores anlæg.



Så er landskabet på vej til Nørrebro station, hønsetråden breder sig!

Onsdag d. 26.11. 2014. Madsen har været overordentlig flittig med husbyggeriet og bymiljøet med de halve huse (Nørrebro station området) tager mere og mere form. Landskabet mellem Nørrebro og Bellahøj er også begyndt at brede sig. Martin laver mad, og "The Tracksons" arbejder ihærdigt i rum 3. Alt ånder fred og idyl, for en gangs skyld har jeg fred til at tegne - - - - og så går det "galt" Henk kommer med et par slet skjulte bemærkninger om min tegnings kvalitet,

eller mangel på samme! Bordene skal have en mere "organisk" udformning. Sagt kort, så måtte jeg slette en meget stor del af det, jeg lige havde tegnet. Men hvad! Det har jo altid moret den gode Henk. Det skal siges, at man bør lytte grundigt, når herren tager bladet (!) fra munden, for det var en rigtig god ide at "pille" kanterne af anlægget. Jeg er meget tilfreds med sporplanens "nye" look. De bløde former giver en masse områder med plads til diverse scener.



Området omkring Nørrebro tager småt form. På vejbanen, og langs venstre husrække, ses det fine fortovej, fremstillet af en af Witzels utallige maski-mekaniske maskiner!



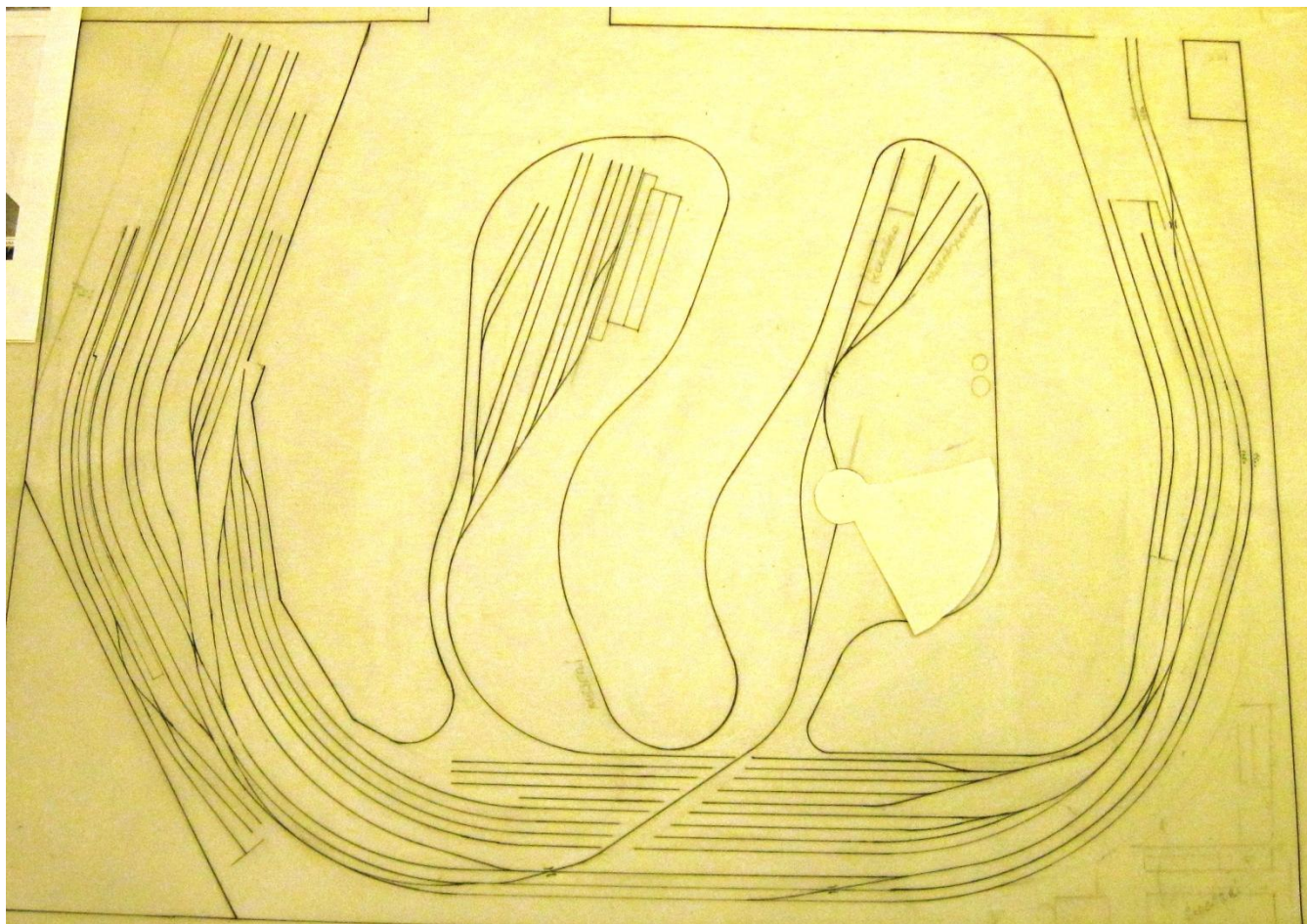
"Det er jul - det er cool" Hvem sagde jul på Vesterbro? Her er det på Nørrebro og Anders Mattesen har fået stand in af det lokale kronvildt. Piiistt! Hold øje med dette hjørne, det forandrer sig, når vi mindst venter det!!



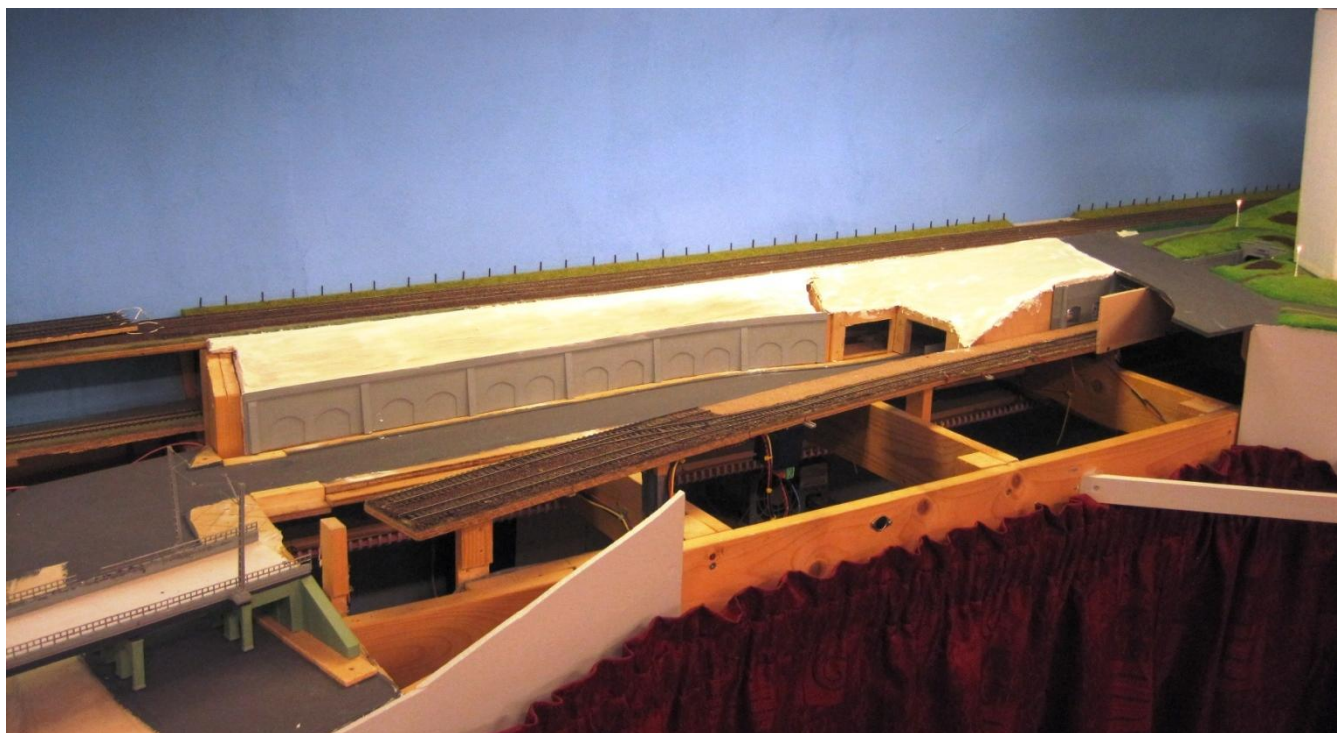
Inde i den luk -- Øh! I rum 3 er sporfolkene ved at være færdige med den primære sporlægning. Det lange blindspor midt i billedet, er sporet til den store sukkerfabrik, der skal ligge på begge sider af sporet

Onsdag d. 03.12 2015. Så fik vi hul på den sidste måned af 2014. Under stor ståhej er der kommet lys på stier og veje i Bellahøj kvarteret. Det er den altid rare Jørgen, der har udført det store loddearbejde. På et tidspunkt var vi stærkt

bekymret for mandens helbred, thi han sagde hele tiden AV! Vi blev straks meget roligere, da det viste sig, at det var, fordi han hele tiden ramlede hovedet ind i bordet! Igen en hyggelig klubaften med højt arbejdstempo.



Valleby Station. Nu med "organiske" bordformer!! Det kommer helt sikkert til at udfordre bordbyggerne! Planen skal finpudses lidt mere, inden den kan kaldes færdig.



Værsgo et styk aftagelig støttemur næsten færdig, som Henk siger: Nu mangler bare det sidste! Bemærk endelig lyset i parklamperne på Bellahøj!

» Julefrokosten 2014 «



Så er startskuddet gået for årets julefrokost, forventningen står malet i folkets ansigter.

Lørdag d. 06. 2014. JULEFROKOST, på nær en enkelt dag er det et år siden, vi sidst eksekverede denne gode øvelse! Dagen startede tidligt, afgang Knivkærvej kl. 10⁰⁰ til Slagelse efter

maden og 4 festklædte deltagere. Vi var de første i klubben, og kokken gik straks i gang med de mange forberedelser. I løbet af kort tid kom resten af flokken sivende,



Så har Kok - A - Mok sagt værsgo! Vi startede med en masse skønne sild, bl.a. kokkens uforlignelige stegte sild! - ååh de er gode!



Vi lader billederne tale for sig selv, de der var tilstede kan måske erindre forløbet!



Den årlige Julefrokost er vores måde at fejre os selv på eller rettere, alt det vi har gjort i klubben i det forgangne år! Med den mængde af arbejde, der er blevet lagt i alle opgaverne, må det siges festen er fuldt ud fortjent. Det er en af de sjældne øjeblikke, hvor medlemmerne ingenting laver, men bare hygger sig.

Endnu en gang leverede Martin en enorm mængde pragtfuld mad. Det meste af det er oven i købet hjemmelavet, fra de stegte sild til fedtet under dem og brødet der bærer det hele! Der skal lyde en stor tak fra alle klubbens medlemmer for din gode mad!

Slut



KMK læserservice iler til med værste nyt! Hvad ser vi her? Stadig ingen bud? Det er med garanti Danmarks dyreste flæskesvær = solgt under julefrokosten for den nette sum af 52.- Kr.

Onsdag d. 10.12. 2014. Så er den gal igen, Lübeck kalder og i mit fravær er Henk trådt i mit sted.: Nu havde jeg lige troet, at jeg havde fået snakket mig ud af det, men nej. I anledning af Smudsredaktørens utimelige juleindkøbstur til Lübeck blev jeg pludseligt igen udnævnt til vikarierende klummeskribent. Det kan bare ikke blive ved med den slinger, og jeg håber virkelig, at hans sko klemte og underbukser kløede hele dagen. Nå, men til sagen: Med lidt mandefald (*Michel og Per var også fraværende*) blev arbejdet

spredt lidt ud denne aften. Bent arbejdede ved Pc'en med sporplanerne for rum 4, kun afbrudt af diskussioner med Ole om højder og rundkørselsretning (???) i helixen. De nåede vist til enighed, og lur mig om ikke resultatet munder ud i en god del radering i tegningerne i næste uge. Men ellers sad Bent som Holger Danske, helt stille og koncentreret (*man tør vel ikke sige sovende?*) foran husalteret, fordybet i arbejdet.



Der er flere, der slår streger - her er det dog de elektroniske, af slagsen!

Og helt alene fortsatte Ole arbejdet i rum 3, i hvert fald indtil Knud dukkede op og hjalp. De påstår at alting skrider rask fremad så det må

man vel tro på! Om de bliver færdige til jul som de har påstået stiller flere sig tvivlende over for, men rode det kan de!



En arbejdsom mand på sin ensomme vagt.

I rum 5 skred arbejdet også rask fremad. Midterstykket med arkademuren blev malet grøn 2 gange (med Smudsredatørens yndlingsfarve), og den bagvedliggende baneskråning blev limet fast. Madsen, der for en gangs skyld selv havde kørt i bil fra Slagelse med Martin, havde ikke meget ledningsarbejde denne aften så han blev frigivet til sporfastgørelse i rum 4. Og så så vi ikke meget mere til ham. Til gengæld skete der det mærkelige, at

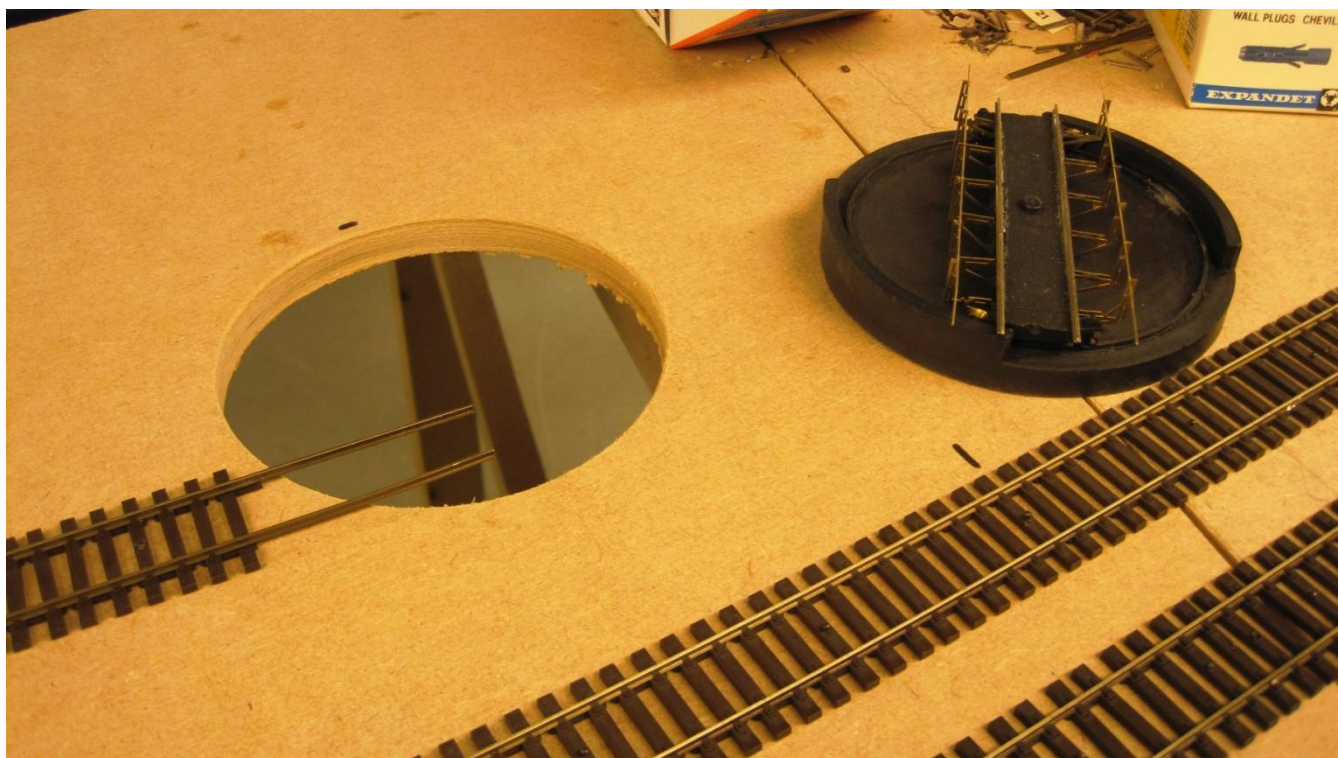
arkademuren pludselig blev bortført af LT, der havde patineringsfarver med. Godt nok skulle han have patineret vej, men nu gik det ud over den nymalede grå betolvæg. Så uanfægtet af det fine jomfruelige udseende blev der kastet mange forskellige nuancer snavs på den stakkels væg, alt sikkert afstemt i korrekte RAL-farver. Så igen en aften, hvor alle arbejdede efter bedste evne, og hvor vi igen blev mætte, denne gang i resterne fra julefrokosten.



"I begyndelsen var alting rent" Men så kom LT!

Onsdag d. 17.12. 2014. Årets sidste rapport fra klubben. Traditionen tro holder vi juleafslutning den sidste onsdag før jul, Martin kræsedede med "langtidsstegt" flæsk, her til var der kartofler og persillesovs. Til aftenkaffen fik vi sirupslagkage - Juleguf! Vi havde Torben Ziegler på visit, jeg

havde købt en stribe TH vogne af ham, det blev en meget hyggelig aften. Selv om det jo var en hyggeaften, blev der arbejdet godt. Jans seneste påfund, et Tivoli, er så småt ved at indtage en ledig plads ved Bellahøj. Det bliver spektakulært - som altid når "brain-brothers" hærger!



Inde i rum 3 er sporarbejdet ved at være færdig, der arbejdes med diverse detaljer, her er det privatbanens drejeskive der er på vej på sin plads.



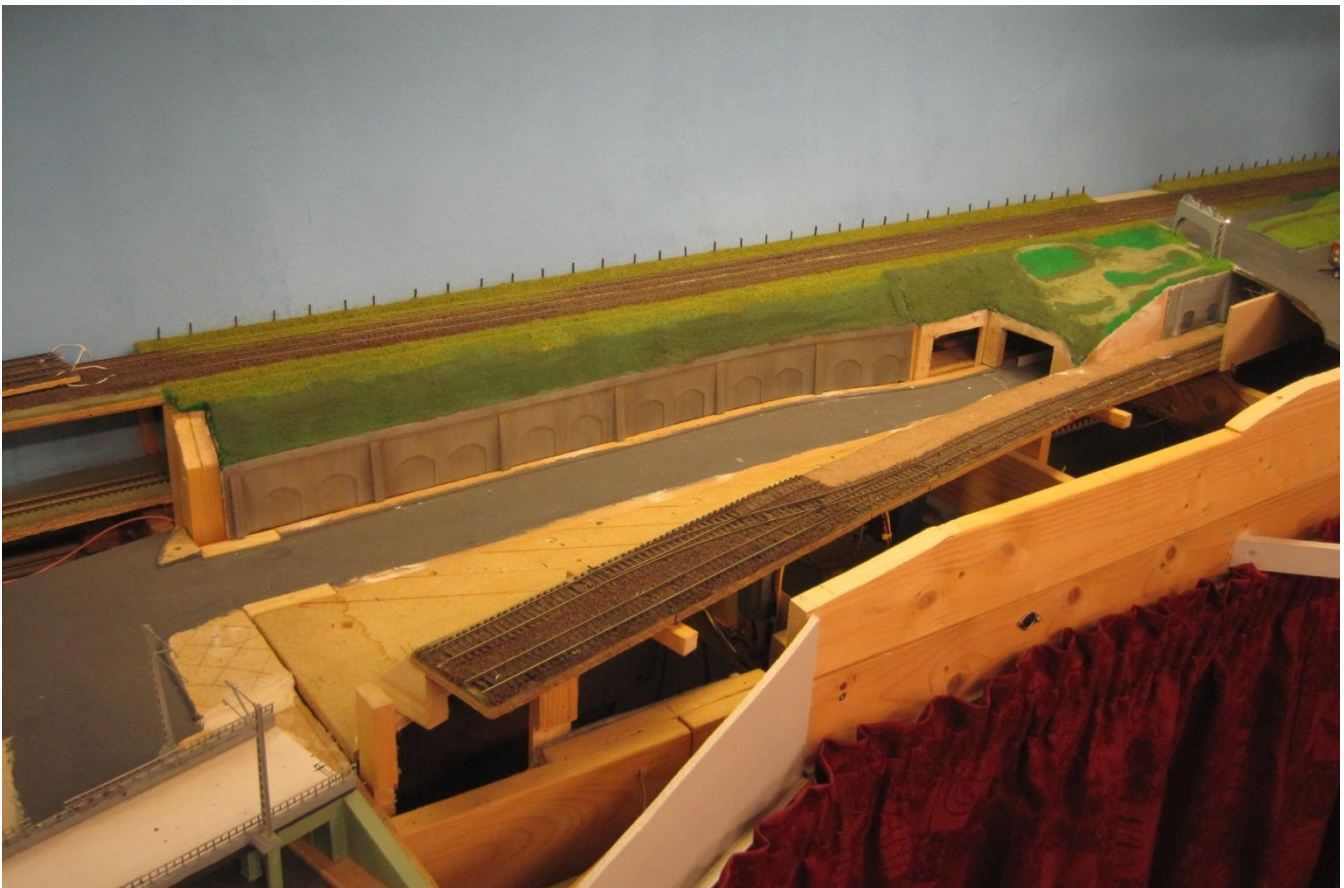
Det her ender galt! De Tivoli folk har smidt en trailer midt på vejen, bare bussen ikke kommer!

Sporplanen for rum 7 er så småt ved at være færdig og jeg må tilstå at jeg selv er ganske godt tilfreds med resultatet.

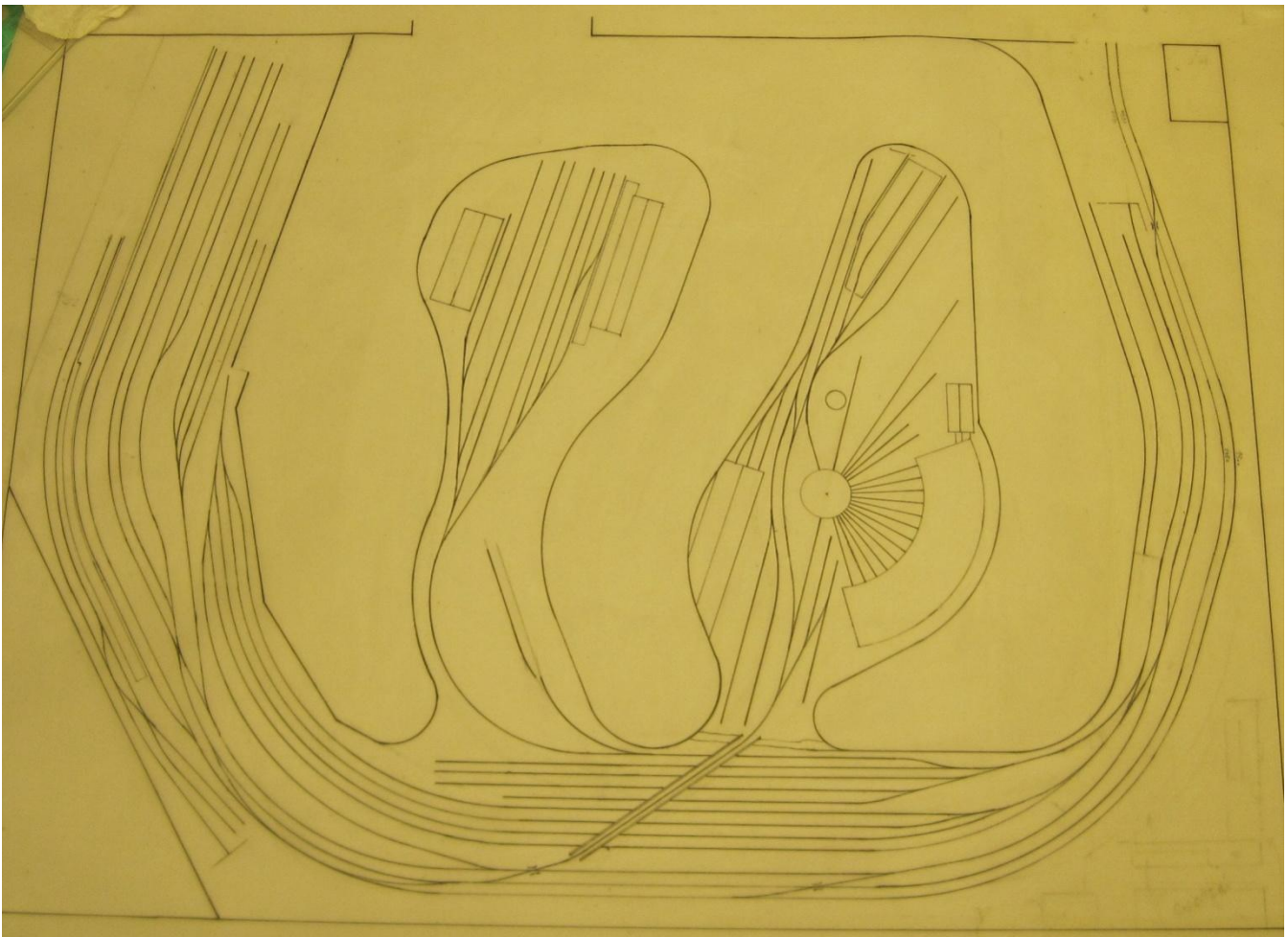
Bent har sørget for at jeg ikke kommer til at mangle tegneopgaver lige med det samme. Alt inde i rum 4 skal spejlvendes, helixen, den

skjulte station og den synlige skal alle "vendes" så kan vi spare lidt højde på den synlige station Fjordby.

Tilbage er bare at ønske alle en god (bag) jul og et godt nytår. vi ses d. 07.01. 2015 med nye kræfter og energi. Tak for et godt klub år!



Den aftagelige støttemur, (hvad blev der af den smukke grønne farve?) er nu blevet patineret og der er ved at blive plantet til.



Så langt kom jeg med Valleby i 2014. Det har været en ganske spændende opgave at gå i krig med og meget positivt, der har været masser af gode input fra de øvrige medlemmer.

!  Noget for øjet  !



F 424 i idylliske omgivelser på havnebanen i Odense.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



G 625 er rykket ud med hjælpevognen, i Odense 1955. Årsagen er en afsporet MD motorvogn fra OMB til højre, i baggrunden. Et motiv man ikke ser så tit på modelbaner, Synd for det er et spændende scenarie, der giver mulighed for at anvende materiel der er for gammelt til ens epoke. Foto. Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Alle venter på færgen! I dette tilfælde kommer den fra Ærø, stedet er Svendborg havn juli måned 1959. I dag er der ikke meget tilbage af idyllen.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Idyl på Svendborg - Nyborg banen, MP 542 på Hesselager st. i 1964.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.



Det er yderst sjældent jeg er stødt på billeder af ringremisen i Slagelse, her er den ovenikøbet prydet af D 818 i fin ren stand. Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

”KØREPLANEN”

JANUAR KVARTAL 2015.

-oOo-

Onsdag	07.	Januar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	14.	Januar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	21.	Januar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	28.	Januar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	04.	Februar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	11.	Februar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Lørdag	14.	Februar	Ordinær Generalforsamling.	11³⁰ - ??^{??}
Onsdag	18.	Februar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	25.	Februar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	04.	Marts	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	11.	Marts	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	18.	Marts	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	25.	Marts	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

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 alligevel er på hans side, så er der masser af andre spændende emner, at fortabe sig i.

HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

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



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

Åbningstider:

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

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

www.felixteam.dk