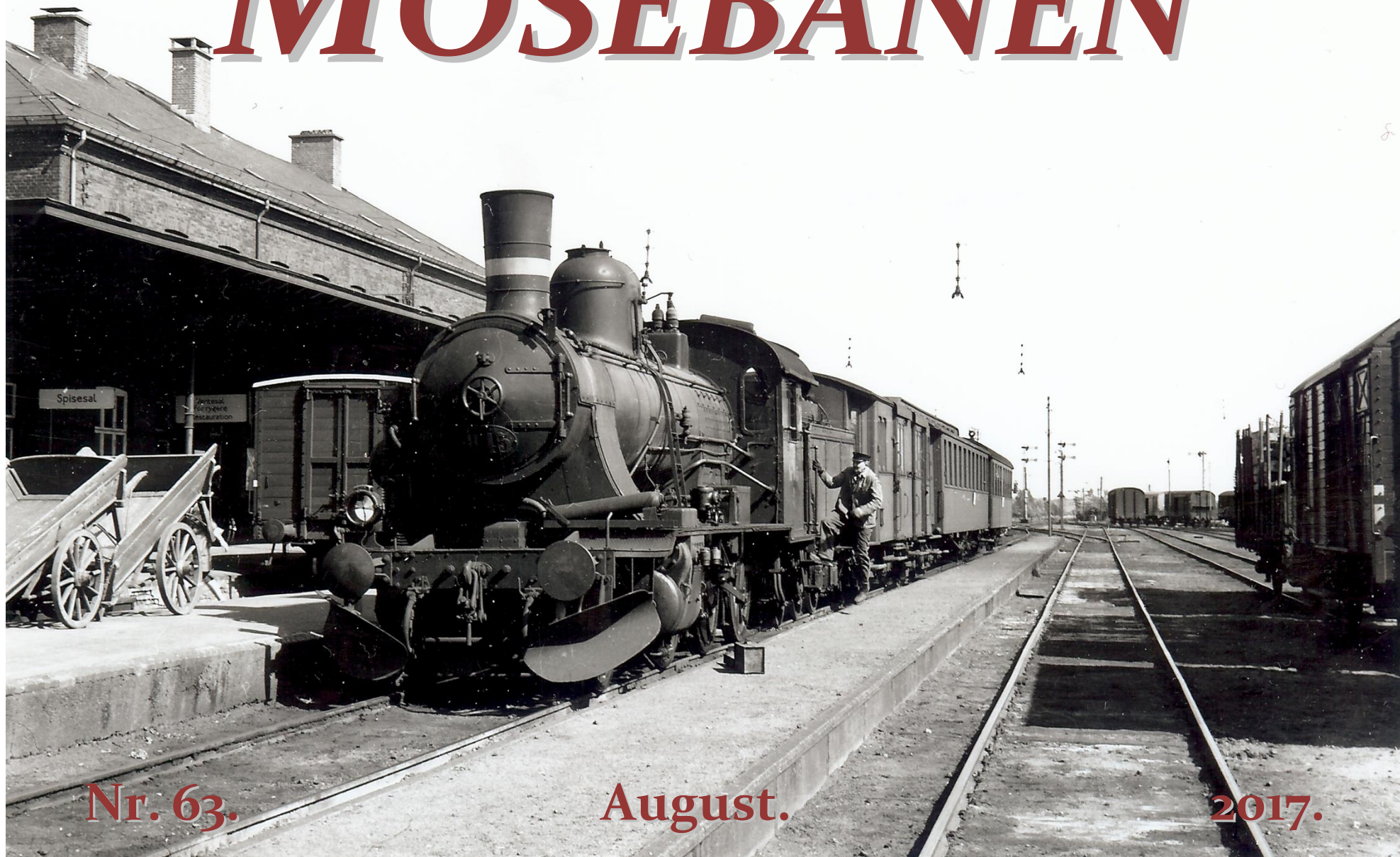


MOSEBANEN



Nr. 63.

August.

2017.

Medlemsblad for

KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

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

Kasserer.:

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

Sekretær.:

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

Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:

www.mosebanen.dk

Mosebanen.:

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

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen
Henrik Donby

Annoncer.:

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

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

Bank.:

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

I kupevinduet

Nu bliver det ifølge kalenderen ikke mere sommer – jeg satser lidt på, at den sidste del af den bliver bare lidt bedre.

I klubben har der været travlt med etablering af netværk og Pc ved hver station, således at stationsbestyreren kan betjene sin stations skifter og senere signaler. Kørestrømmen er etableret fra rum 1 til rum 6, det betyder, at vi kan køre i omtalte rum!

Der er ligeledes etableret telefonforbindelse mellem Togleder, Korsøre, Sukkerkøbing – Ja der er også ledninger til Fjordby (rum 4) og Valleby (rum 7), men de er som bekendt ikke bygget endnu. Det betyder, at vi så småt kan begynde på køreplanskørsel (i forenklet form), da vores ”værktøjer” hertil er lavet!

Redaktionen er meget glad for, at vi ikke har lovet et bestemt antal sider i hver udgave af Mosebanen, for dette nummer er desværre en noget ”mager” omgang. Ingen af os har haft den fornødne tid til rådighed. Samtidig er en stor del af ”Nyt fra klubben” flyttet til vores hjemmeside, Vi håber på jeres forståelse og lover et mere fyldigt blad næste gang, vi udkommer.

Hermed ønskes alle god fornøjelse med Mosebanen nr. 63.

Indhold.

Side 03.

Side 14.

Side 16.

Side 21.

Side 24.

De ”ukendte” persontogs oprangeringer..?

Hjørnet.

Det ærede medlem.

Nyt fra klubben.

Køreplanen.

Forsidebilledet.: D 845 med persontog på gamle Skive H. Maj 1960. Læs lidt om helt almindelige persontog, fra starten af halvtredserne inde i bladet.
Foto.: Svend Jørgensen. Arkiv.: NSjV.

De "ukendte" persontogs oprangeringer....?



K 529 med et bredt udvalg af personvogn sortimentet i de tidlige halvtresser. Det er et fint tog, formodentlig en landsdelekspres, for første vogn er en AC, listebeklædt CM med tagrytter, en pladebeklædt CO, en tagryttervogn med mange vinduer, formodentlig CM 2120 – 2130, til sidst en næsten ny DC post/rejsegodsvogn. Alt i alt et herligt sammensurium af gammelt og nyt – lige til modelbanen!

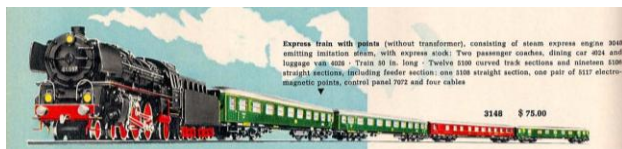
Foto.: James Steffensen. Arkiv. DMJK.

Mange modelbanefolk har det lidt svært med hvilke vogne og lokomotiver, der "hører" sammen! Man vil gerne lave en rigtig oprangering, så toget ser korrekt ud. Ofte støder man på spørgsmål som, "Jeg vil gerne oprangere et korrekt tog med min MY, hvilke vogne kan jeg anvende?" eller, "hvilke vogne kørte N maskinen med?". Det ender som regel med, at man sætter noget sammen

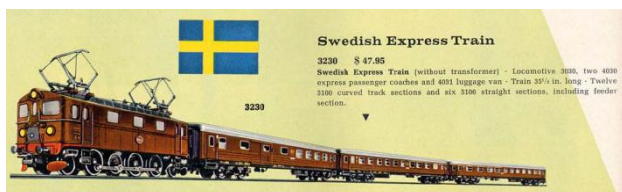
efter dets udseende, og det er ofte ganske ukorrekt! Men hvad er så korrekt? Et godt spørgsmål, som er langt sværere at svare entydigt på – end man skulle tro!! Da jeg var dreng, kørte jeg med Märklin modeltog, ganske som så mange andre fra min generation. Vores modelbanehistorie er ofte meget enslydende. Katalogerne var ofte den eneste inspirationskilde, til hvordan tog så ud! Ek-

semplerne på togsæt, man kunne ønske sig, var meget entydige. Jeg må indrømme, at strategien virkede. Først fik jeg MY lokomotivet, og senere blev det til nogle B vogne. De blev koblet efter maskinen, og så havde jeg et tog, der lignede dem Märklin viste i det forjættende katalog. Jeg havde også en italiener, en tofarvet brun personvogn – med harmonikaovergang – den kunne jeg sande-

lig ikke koble sammen med de moderne B vogne, det så jo helt forkert ud. Den fornemmelse fulgte mig i mange år, og den kan stadig komme op til overfladen en gang imellem!



Eksempler fra Märklin-kataloger i tresserne. Man var meget omhyggelig med, at drømmen også lignede det katalogerne tilbød.



Ikke et dansk, men svensk tog. Jeg vil vædde på, at der "hinsidans" Øresund tøffede mange tog rundt på svenske modelbaner i nøjagtig den viste oprangering!

I flæng kan jeg nævne de "fordomme", jeg oftest er stødt på.:

"Man kan da ikke køre persontog med et godslokomotiv!"

"De store maskiner kørte med store tog!"

"Man kan ikke blande moderne og gamle personvogne!"

Jeg er sikker på, at den ærede læser selv kan nævne noget, han eller hun "troede" man vidste, og som viser sig at være forkert. Vi kan altså i høj grad takke katalogerne for vores "grundviden" om, hvorledes et "rigtigt" tog skal oprangeres. Interessant hvor stor indflydelse barndommens indlæring har på en resten af livet! Som modelbanemand er det ikke altid nemt at skaffe sig viden om, hvordan man gjorde ved De Store Baner. Selv i dag kan det være svært at gennemskue på trods af, at intern litteratur fra DSB m.fl. er mere tilgængeligt. Kun de færreste ved, hvad de skal lede efter.

På sin egen modelbane kan man selvfølgelig gøre nøjagtigt, som man lyster. Men er det bare lidt interessant med stammer efter forbilledet, er man nødt til at kigge billeder fra den tidsperiode, man foretrækker. DSB's togplan VI er vældig god at studere, (den udkom 2 gange om året og kom i en 1. og 2. distrikt udgave) man skal være opmærksom på, at det generelt kun er de danske vogne, der er benævnt med litra. Udenlandske vogne er normalt beskrevet efter klasse/art, ABC (1. 2. og 3. klasse), WR for spisevogn, WL for sovevogn, hvilket gør det meget van-

skeligt at identificere, hvilke litra de udenlandske vogne havde, og hvilket land de kom fra. Her kan det anbefales at lave nærstudier af diverse fotos. Endelig er det vel aldrig nogen skade til at se lidt stort på, om nu alle litra er helt korrekte – det vigtigste er, efter min mening, at fange ideen i den tilfældighed, der herskede, eller der tilsyneladende herskede, for i realiteten var der ikke meget tilfældighed over oprangeringerne!

I det virkelige liv lavede DSB løbsplaner for maskiner, personvogne og godsvogne. Ikke alt materiel var tursat. Det ældste, der var på vej ud, stod ofte i reserve til dækning af akutte behov. I turen lå de tognumre lokomotivet skulle køre, men der var også indlagt tid til den nødvendige vedligeholdelse og en reserve. Det vil sige vognen, damp- eller diesellokomotivet stod køreklar i tilfælde af nedbrud, særtog eller andre pludseligt opståede behov.

Jeg har ingen arkivalier, der antyder, at personvognene kørte i tur, det eneste, der antyder dette, er den skematiske oversigt over personvognsmateriellet. Her kan man bl.a. læse, at i 1957 havde etaten 39 AC, heraf var de 22 stationeret i 1. distrikt. 17 af dem kørte i "fast tur" (andre år står der "fast løb" så vi kan vist roligt gå ud fra at løb og tur, er i det tilfælde det samme) 2 AC vogne stod i værkstedsreserve og 3 i forstærkningsreserve! På Kystbanen, hvor man havde mange meget ens stammer, oprangerede man egentlige

stamme-løb. Jeg har ikke kunne finde noget tilsvarende for andre baner – men derfor kan det sagtens have forekommet.

Indtil DSB fik My og senere Mx, var det kun Mo og lyntog, der måtte køre 120 km/t. Så det var ikke noget stort problem med de mange vogne med træbogier, der maksimalt måtte køre 100 km/t. Selv da man fik MY'erne i halvtredserne, var det stadig kun få tog, der kørte 120 km/t, for man bibeholdt tiderne fra damplokomotiverne i lang tid efter,

ellers havde man jo ikke mulighed for at holde tid med en "damper". Det er altså vognens egenskaber frem for udseendet, der bestemte, hvor og hvordan de anvendtes, og så var der jo altid en joker i, at man indimellem måtte trække på reserven, når fejl på materiellet opstod eller ved forstærkninger, og disse situationer kunne medføre højst spektakulære oprangeringer!

På trods af, at der findes masser af billeder af persontog, der er fremført af godstogsma-

skiner, synes der at være en del modelbanefolk, som ikke "tør" oprangere et persontog med et godstogslokomotiv. Eksempelvis har der kørt masser af persontog med D-maskiner. På Sjælland fik den oven i købet tilnavnet "søndagsmaskinen", fordi maksimalhastigheden i weekenderne blev hævet fra 70 km/t til 80 km/t – om det er en sand historie - ?



Indbegrebet af en godsmaskine er litra N, der her trodser enhver modelbanemands fantasi – den kører persontog!! Okay, det er et skoletog, og det er et særtog, men jo, sørme om ikke det er et persontog. Fredericia 06.09. 1958.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.



E 967 med tog 952 ved Børkop i 1966. Her får vi da gennemhullet et par af de fordomme, der blev remset op først i historien. Store maskiner kørte også med små tog! Man har her blandet nyt og gammelt! Og så skyder den også tvivlen, om B vogne er blevet trukket af damplokomotiver, i sænk! 952 er et plantog, men jeg vil tro, at E-maskinen er en reserve, der er sendt af sted, fordi der har været mangel på dieseltrækkraft af en eller anden årsag!

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Endnu en gang må vi konstatere, at store godstogslokomotiver sagtens kan køre med et lille persontog. Her er det H 795 syd for Daugaard i 1955, der "joller" af sted med et herligt lille trætog!

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



D 850 med et persontog på Slagelse-Vørslev banen i vinteren 1964. Oprangeringen er meget ren: en CL og en CLE, lige til modelbanen. Bemærk hvor forskellig de to personvogne er i farven! Det bør man huske, når snakken falder på "korrekte" farver på materiellet! Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Fortvivl ikke, hvis du føler dig mere forvirret nu, end før du startede med at læse min fortælling! Min pointe er, at næsten lige meget hvad du gør, vil det ikke være ukorrekt. Selvfølgelig har man ikke hængt 20 godsvogne med en maksimalhastighed på 60 km/t på tog 58 (*landsdelsekspres*)! Men, der

har været trævogne og stålvogne i en "rodet bunke" masser af gange. Godstogsmaskiner i alle størrelser med masser af persontog og store maskiner med små ydmyge tog. Ønsker du at være mere præcis med dine persontogs oprangeringer, er du nødt til at studere en togplan 6 (VI) fra det foretrukne

årstal. På de danske vogne er litra (*uden nummer*) anført, og så skal man huske, at i mange tilfælde kunne eksempelvis en AV vogn sagtens være erstattet af en AR. Hvis der var mangel på AV eller nedbrud! Så en vis usikkerhed eller plads til variation, vil der altid være.



Et stort eksprestog er netop på vej mod Nyborg. Forrest er det en stålvogn litra CC, så følger en teak-beklædt tagrytternavn litra AR 101 – 105, vognen længst til venstre er en restaurantvogn Litra CAR, også en stålvogn, men nittet sammen.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.



Værsgo – så fås det næsten ikke mindre. E 979 - DSBs største damplokomotiv- og så kun én sølle CO 2526, der kørte som udflugtsvogn. Det er jo næsten en ydmygelse! Stort lokomotiv - lille tog ved Langeskov 1968.

Foto.: Hans Gerner Christiansen.



Næh – må vi lige få et ordentligt oprangeret tog her! Ja, se bare den stamme, som R maskinen suser afsted med - det er da stilrent! Efter maskinen er det en ARM, CM og en AR, alle spidsgavlede, derefter følger en CQM, DC post/rejsegodsvogn og endelig en HD godsvogn. Toget har netop passeret I-signalet til Kolding i 1961.

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

Tog 37 var et 80 km/t persontog, det standsede ved alle stationer over Fyn. I Odense blev toget på dage før søn og helligdage forstærket med en CO vogn. I Middelfart blev I løb 252 (*kølevogn(e)*) koblet på. Nogle af dem skulle "kun" til Fredericia, resten med tog 2997 til Aarhus.

51. Ng – Fa. Mask. – AC – CM – CM – CM – CM

S: Ar 1971 Ab

Her har vi så fat i et lille eksprestog (100 km/t). Toget blev ikke overført på Storebælt. Passagererne måtte gå ombord og i land for at komme videre, da der ikke var færgekapacitet til overførsel af ret mange persontog dengang. De fire CM vogne videreførtes søn- og helligdage til Aarhus og Aalborg. CM¹ løb kun søn- og helligdage.

Kh Fg 65 Ng Ro Fg 65 Ng Sg Fg 65 Ng

61. MO(K) – CM – DC 15 – I 40 – I 41

Nu er det atter et 80 km/t MO trukket persontog. Det standsede ved samtlige stationer på Fyn. Med sig havde det en DC postvogn og to kølevognsløb samlet i henholdsvis Roskilde og Slagelse. Som tidligere nævnt siger et DC eller I løb ikke noget om hvor mange vogne, der var på toget. Men med en MO som trækraft, var det jo rimeligt begrænset, hvor mange det kunne dreje sig om.

Forkortelser.:

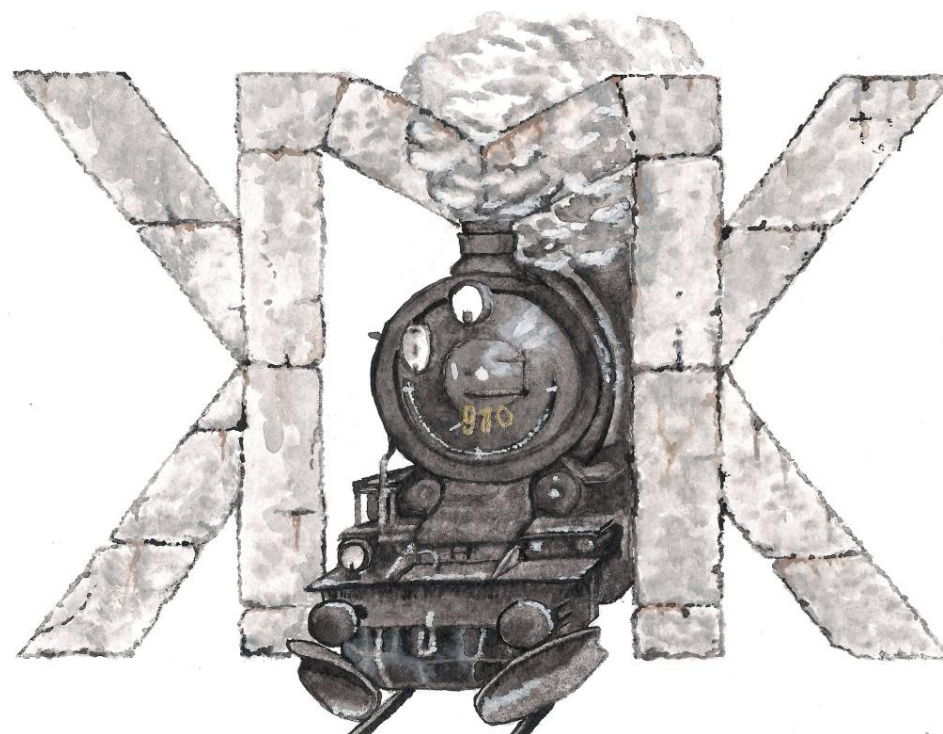
Ar – Aarhus.	Ab – Aalborg.	Fh – Frederikshavn.	
Fa – Fredericia.	Md – Middelfart.	Od – Odense.	Ng – Nyborg.
Kø – Korsør.	Sg – Slagelse.	Næ – Næstved.	
Nsk – Nakskov.	Ro – Roskilde.	Kj – Køge.	Ge – Gedser.
Hk – Holbæk.	Kb – Kalundborg.	Kh – København H.	

Så langt så godt. Jeg kunne fylde hele bladet med eksempler. Men som eksempler er dette fint at starte med. Det er mit håb, at det har givet et lille indblik i, hvad man kan hænge bag på sin trækraft, når man roder rundt i epoke III a, og mon ikke der er lagt stof til eftertanke hos mange af os? Personligt har jeg da haft et par AHA oplevelser under arbejdet med emnet!

Nogen vil måske undre sig over manglen på stålvogne, men dels er vi i de tidlige år af halvtredserne, dels har det nok noget med de valgte tog at gøre! De nyeste stålvogne var forbeholdt de finere tog, såsom landsdelsekspresserne m.m. Eksempelvis var 1. distrikts beholdning af CC vogne i 1950 på 6 stykker! Ikke meget, når man betænker, at der samtidig var 69 CM vogne. Op igennem halvtredserne kom de store leveringer af bl.a. CC vognene, og det forandrede oprangeringerne meget, efterhånden som det nye materiel kom til, og det gamle forsvandt.

Kører man tidligt tresser-tog på sin modelbane, er der ikke meget af det, jeg har remset op, som er anvendeligt – en del af de ældre vogne var stadig i drift, men fordeling og anvendelse var meget forandret

Flemming



Hjørnet...

Hjørnet med holdninger i metermål!

Den sidste mohikaner?

For få dage siden, kunne man læse følgende på McK's hjemmeside om produktionen af deres kommende MX:

"MX-lokomotiverne kommer ikke til at kunne køre på kurver med radius 36, og sådan bliver det fremover med alt materiel herfra, dog ikke materiel, der allerede er offentliggjort.

Det er svært at forsvare, at kurver der reelt hører hjemme i legetøjsafdelingen skal have afgørende indflydelse på hvor korrekt vi kan lave modeller, derfor tager vi fremover ikke hensyn til R1. Det begrænser naturligvis det antal MX, der kan sælges til AC-markedet, og det er derfor endnu ikke besluttet om der produceres en AC-udgave af lokomotivet.

I givet fald, bliver det kun i et meget begrænset antal."

Der var her tale om en meget klar udmelding fra McK's side. Ikke uventet gav den anledning til megen polemik på diverse fora, da flere AC-folk åbent gav udtryk for deres frustrationer, men der var også en god del, som gav udtryk for forståelse for udmeldingen, som de kaldte ærlig.

Ja, det kan man godt sige, at den var, og den minder vel lidt om samme beslutning, som

Heljan på et tidspunkt må have truffet bag gardinerne..

Tilsyneladende medførte den et pres fra AC-folket side på firmaet, og det måtte da også få dage senere "overgive sig" og erklære sig rede til at producere et mindre antal AC-udgaver af lokomotivet. Og det var jo egentlig en lykkelig udgang på affæren.

Men hvad nu, hvis et øjeblik vi forestiller os, at firmaet havde indledt debatten, inden de forudsigelige skænderier brød ud, hvad nu hvis firmaet havde haft en vedholdende god og konstruktiv kontakt til sin kundekreds, så kunne ragnarok let have været undgået?

Sandsynligvis kommer McK selv med en forklaring i sin meddelelse af 12. juli.

Lidt højere niveau i debatten - tak!

Tilsyneladende er vore fabrikanter ikke særligt åbne for rettidig kommunikation og debat med kunderne. På en måde forstår jeg dem udmærket, eftersom diskussionsniveauet på visse fora, og dem frekventerer firmaerne også, er skræmmende lavt. Denne kendsgerning appellerer på ingen måde til firmaerne om at træde ind i en debat, der kører af sted i "gulvhøjde". Nuvel, svage argumenter og en fortvivlende formulerings-evne er bestemt en bitter cocktail for firmaerne at skulle sluge. Men alligevel!

Havde debatten været god, så burde vi have kunnet undgå dobbeltproduktionen af CC-vognene (selvom de er meget smukke) for måneder siden, og ærligt talt er der brug for

en ny runde med MX (AC eller DC)? Det forekommer lidt ærgerligt, når der fortsat er andre emner at producere. Jeg kunne godt finde på at nævne damplokomotiverne litra H eller R. Lad dem nu hvile, det er ikke budskabet.

For kunne kommunikationen mon være anderledes i indhold og form?

Lad os kaste blikket over på den anden side af dammen. Det bliver man - til mange danskeres overraskelse - nogle gange klogere eller rettere mere oplyst af - i modelbanesammenhæng, vel at mærke!

Bare det var sådan her i landet!

I USA opstod for ganske få år siden et ganske lille firma, som satte sig for at producere topmodeller til det amerikanske marked (jeg ved udmærket godt, at det er stort, men det er ikke sagens kerne denne gang) til så rimelig en pris som muligt. Der var tale om en håndfuld beskedne men meget idealistiske unge mennesker, der satte alle deres sparepenge på ét bræt for at det skulle lykkes. Og det gjorde det. Sikke en succes. Her er et par smagsprøver på deres måde at kommunikere med deres kunder på:



Learn about our company vision, meet the founding four, and go behind-the-scenes during the product development process including a factory tour. You may even catch a glimpse of future models. Watch now... Video følger!

Og..

Dear,

We have a-lot of exciting news to share over the coming week so we'll be sending a few more e-mails than usual.

Here's what's coming-up: Today - introducing the Discount Depot Monday - unveil Phase I of our revolutionary new pre order system

Wednesday - production SD40-2s videos; lo-

comotives should be in stock too Next Friday - announce our first N Scale diesel locomotive

Sikke en entusiasme!

Her konstaterer man hurtigt, at firmaet kommunikerer vedkommende og meningsfyldt med sine kunder. De betyder helt klart noget for firmaet. I andre sammenhænge konstaterer man, at firmaet lytter til dem med stor og venlig interesse. Man gør sig endvidere den ulejlighed at opdatere sin hjemmeside hyppigt og ikke sådan cirka hver halve eller hele år, som et firma praktiserer.

Hvorfor har den model ikke gang på dansk jord?

Fordi vi brokker os for meget måske, eller fordi markedet trods alt ikke rummer den store konkurrence firmaerne imellem. Det er da ærgerligt, at vi ikke omgærer hinanden med større respekt.

Når alt dette er skrevet, så skal der alligevel lattes på hatten for McK's indsats, som den reelt set sidste tilbageværende producent, som producerer til folket i et tempo og omfang, som gør firmaet interessant og relevant:

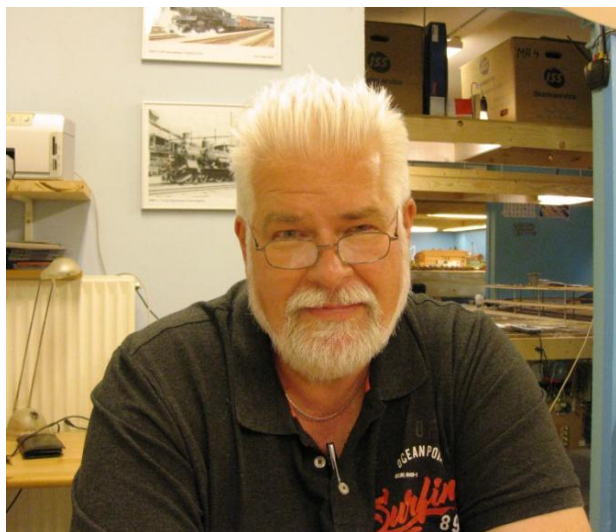
Den sidste mohikaner!

LT...



En næsten ny MX 1002 (den har stadig fire køjer i siden) i Fredericia 1960. Forbillede for McK modellen vi er sat i udsigt! Foto. Arne Kirkeby. Arkiv OMJK

Det ærede medlem!



Flemming

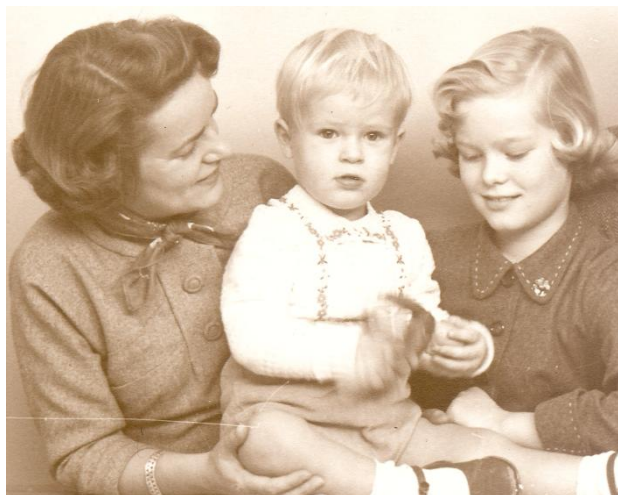
"Bjørnen" - en introduktion

Den første person besøgende uvægerligt møder, når de kommer til klubben, er en stor mand - lidt bredere end høj - der på mange måder minder om bjørnen Baloo i Kiplings Junglebogen. Den eneste virkelig markante forskel er, at denne hersens bjørn har et markant gråt skæg, der omkranser et altid vindende smil i dens rare ansigt. Det har Baloo ikke!

Ikke blot i sin ydre fremtoning, men også i sin attitude henleder personen tankerne på denne venlige og hyggelige bjørn. Den besøgende, som træder ind i lokalerne, angribes

frontalt af ham og nærmest tvinges med rundt sammen med ham, alt imens han uophørligt præsenterer og forklarer alt om vort anlæg, men også om den skønne modeljernbanehobby i almindelighed. Det betyder meget for ham. Når de endelig forlader klubben - mætte af information - er de helt klare over, at dette må være hobbyen over alle øvrige hobbyer.

Som overskriften siger, så er det Flemming, der holder for denne gang. Den allesteds nærværende Flemming. Manden, der ofrer meget for sin hobby. Entusiasten hvis glæde ved modelbanen smitter kraftigt af på omgivelserne. Man kan slet ikke undgå denne påvirkning, når man befinder sig i hans selskab.



Han ser sød ud – lad jer ikke narre! Her flankeret af moder og søster.

Dermed er vi kommet frem til det sædvanlige optaktsspørgsmål: Hvor kommer Flem-

ming egentlig talt fra, og af hvad er han oprunden, for nu at tale næsten Grundtvigsk.

Den tidlige opvækst og skolegang

Flemming er født på Frederiksberg hospital den 25. marts 1956. Han voksede op i Vanløse med sine forældre, hvor faderen var inspektør og senere direktør i hotelbranchen. Moderen var hjemmegående - helt i pagt med tidens ånd. Allerede i 1961 bryder familien op og flytter til Rødovre, hvor den lille Flemming i korte bukser og svære sko påbegynder sin skoletid på Rødovre Statsskole. Hans barndom var præget af mange legeskammerater, da kun de færreste gik i dagsinstitution dengang. Børnene lærte af hinanden og ikke af en computer. Senere i 1967 flyttede familien til Snekkersten, hvilket medførte, at Flemming kom i skole i Helsingør. Disse skoleskift havde nu kun begrænset virkning på Flemmings interesse for skolen - den interesserede ham simpelthen ikke. Det var jo dengang, da folkeskolen var en sur pligt og ikke noget inspirerende tilbud, så han var nok ikke helt alene med sin opfattelse.



En Longjohn

Kilde.: Wikipedia.

Doven var den lille purk ikke. Fritiden blev brugt på at være cykelbud på alt for store Longjohns - I husker dem sikkert godt eller se billedet. De var næsten uhåndterlige. Stakkels Flemming. Men det gav lomme-penge, og de kunne bruges på tog.

Tiden i pogeskolen kom til en ende, og hvad skulle Flemming så? Jo, hænderne har jo altid siddet rigtigt på knægten, så mekanikererhvervet trak. Han havde haft gang på Volvo-værkstedet i Helsingør, og det var ikke helt så skidt. Men alligevel. Så en skønne dag, vi er nu i 1974, tog Flemming kongens mønt og lod sig indrullere i hirden. Han endte i Oksbøl et sted, der ikke har ændret sig meget siden svenskekrigene 1658 - 59.

Der kom han i "kampvognslære" på den britiske Centurion. Den kampvogn har nu passeret meget godt til Flemming, for alt er tungt på den, så der skal folk til, som har lidt ballast. Og det har Flemming jo. Så han var ideel til den vogn. Hæren fandt (også) ud af, at Flemming er en dygtig håndværker. Han fik en mekanikeruddannelse derinde, som han dog aldrig valgte at benytte sig, rent bortset fra når den grå Volvo skal repareres. Her er det uden tvivl kommet ham til gavn mange gange, at der er et stort komponent-fællesskab mellem en stor Volvo og en Centurion. Det er nærmest kun kanonen, der adskiller de to køretøjer. Åh jo, en Centurion kunne ikke fås i grå metallic!

Ak og ve, Flemming blev træt af hæren og alle dens gerninger, og fra 1981 søgte han nye



Se så drenge – det er en rigtig Centurion – find Flemming!



Flemmings "Centurion", nu med hus!

græsgange, og en skønne dag så han en annonce fra DSB - Heureka, en vil være lokomotivfører, tænkte han tappert. Det gav sig således, at Flemming begyndte hos etaten den 1. august 1982. Han tilbragte de første år i København med skolegang og med at køre S-tog. I december 1984 lykkedes det for ham at blive overflyttet til Korsør maskindepot, hvor han har været stationeret siden.

Spørgsmålet til ham var naturligvis: Startede du så på en E-maskine, og har du mødt Voldmester - Flemming - har du? Nej, det gjorde/har han trist nok ikke, for Flemming blev jo ansat i sen epoke IV med tyngde i ansættelsestiden i epoke V - VI, og det er så moderne, at vi ikke kan gå ind i de nærmere detaljer om det.

Man fornemmer, at Flemming har været ret glad for at være lokomotivfører, specielt i den første tid. Jeg gætter på, at den seneste periode ikke har bibragt ham særligt mange anledninger til smil over firmaets gøren og laden. Det falder ikke helt i hans smag, så han glæder sig lidt til den dag pensionen er en kendsgerning. Det sker vist tidligt i 2021 - eller deromkring.

Voksenlivet

Ak ja, voksenlivet kom jo også til Flemming, og drifterne tog til. De overmandede ham, og Flemming lod sig gifte. Ja, han blev så glad for det, at han besluttede sig for at prøve det nogle gange, inden han fandt sin seneste hustru Lis. Det sjove ved det er, at de

to mødtes på et kursus hos DSB. Disse kurser kan altså føre til meget, også noget godt, for Flemming er meget glad for sin frue. Deres ægteskab bygger på "fælles oplevelser", som Flemming meget klogt udtrykker det. Jeg tror, at mange kunne lære lidt her.



Lis og Flemming, slank, med drengene Søren og Daniel i Boeslunde kirke 09.09. 1995.

De fælles oplevelser består af hus, have og ferier i udlandet. Det med haven kan bekræftes af denne skribent, som har besøgt den nogle gange. Fruen kendskab til urter,

blomster og grøntsager er meget stort og favnende, Flemming ved ikke så meget, men han er altså god til at lægge et nyt gulv!

Turen går ofte til Tjekket, hvor Flemming spiser og drikker lidt øl, men også til Tyskland, hvor Flemming spiser og drikker lidt mere øl.

Nu kunne man få det indtryk, at Flemming nærmest er alkoholiker, hvilket han absolut og understreget **ikke** er. Men han kan godt lide Guinness. Somme tider har han taget nogle med i klubben - og ja de er rigtig gode. Han elsker mørkt øl.

Interessen for modeltog

Spm.: Hvornår begyndte interessen, svar: Meget tidligt. Flemming var blot 4-5 år gammel, da han beundrede legetøjsforretningernes julevinduer, som dengang bugnede af modeljernbane - mest af fabrikat Märklin. Märklin var sagen for alle raske drenge - dengang. Interessen var midlertidig sat på Hold i tiden omkring anskaffelse af knallerten. Alt sammen fulgte det normale mønster, som vi kun kender alt for godt. Da den hæsblæsende "Sturm und Drang" fase var forbi, og Flemming var blevet normal igen, kom interessen for modeltog tilbage, og interessen for 1:1 fulgte efterhånden også med. Det var gennem Bjørn Schultz, at interessen fik fat, da denne lå inde med meget viden, baggrundsmateriale og billeder. Det var Märklin, som holdt for igen, men

kun for en kort tid, for Flemming kunne, som vi andre, ikke lide Märklins skinner, hverken M eller K-skinne eller vedhæftet andre bogstaver i alfabetet, som var fremme. Så det blev to-skinne som sejrede. Men Flemming er jo et socialt væsen, så han ville dyrke sin hobby i en klub sammen med andre.

Togklubben

Det gik således til, at Flemming og Jørgen mødtes i en legetøjsforretning, som forhandlede modeltog. De to afholdt en stiftende generalforsamling, og med et var togklubben "Slagelse Ekspressen" en realitet med Flemming som formand. Den begyndte med lokaler på Kalundborgvej i Slagelse, hvor klubben i øvrigt befandt sig i 10 år på skiftende lokationer. I den sidste del af denne periode var Michel kommet til, og det var meget heldigt, eftersom klubben pludselig stod uden lokaler. Michel reddede situationen, da han kunne skaffe lokaler i Karlemose Parken i Køge og dermed var KMK etableret i 2001. Resten er historie, som det hedder.

Et helt specielt tillidserhverv, som påhviler Flemming, er rollen som privatchauffør for Jørgen og Martin, der transporteres frem og tilbage fra Slagelse hver evige onsdag. Når Flemmings Centurion er på echelon (*værksted*), må Knud skaffe maden. Det er heldigt, for ellers fik vi sjældent noget af spise, når Martin bliver borte. Så vi krydser alle fingre og tæer for, at Flemmings Volvo bare holder

mange år endnu. I den sammenhæng er en af Flemmings livretter stegte sild, og dem kan han spise mange af. Han kan også rigtig godt lide meget gammel ost, og han er altid så venlig at skære ost for os andre, så vore hænder ikke lugter 5 km i modvind. Tak for det Flemming.



En ung Flemming i Slagelse-klubben. Bemærk hårfarven.... Han ser snu ud - blikket!

Mosebanen

En skønne dag overtog Flemming redaktørhvervet fra Michel, og det blev hans lille baby, og er det stadig. Flemming er også dets designer. Det har medført, at han har været

lidt stædig, når det gælder bladets udvikling. Han har et særligt reaktionsmønster. Således: "Øh Flemming skal vi ikke lave om på bladets design næste gang?" Flemming: "Nej"! Jov kom nu? "Nej - nej - nej, jeg vil ikke", "Skal vi ikke prøve - pretty please? "Nuller - jeg gør'et ikke"! Flemming vi vil? Nå, men så OK da, så prøver vi noget andet". Hvorfor skal vi alt det igennem hver gang Flemming?? Nå, men på det sidste er han tøet op, og bladet har været igennem en heldig udvikling.



Bare armene er lange nok!

Nyt design er kommet til - Udviklet af redaktionen med Flemming ved tastene, og det er han god til. Og så kan resten af redaktionsmedlemmerne læne sig tilbage og nøjes med at kritisere resultaterne. Det er også meget lettere.

Ridderen af de blå vogne

Flemming er entydigt forelsket i CIWL, CIWL og atter CIWL. Han bliver helt bogstaveligt blå i hovedet, når han har med vognene at gøre.



Flemmings (anden) store kærlighed: CIWLs blå vogne.

Pausebilledet på hans computer er en CIWL-sovevogn i Nordekspressen.

En dag skete der noget meget morsomt. Der skulle lys i en af hans helligdomme. En lysstav blev sat ind i relikviet, (*de er helligere end et stykke fra Jesu kors*), og jeg måtte programmere den. Det blev til diskolys og neon side om side i kupeerne. Det havde nær knust ham. Hulkende stammede han: "Det skulle bare være ligesom i 50'erne, snøft, snøft, hulk!", jeg sagde til ham: "Jeg laver det aldrig om igen!" Han blev ret bleg,

så af frygt for hans velbefindende, måtte det ændres til det ønskede. Py - ha.

Lige nu sidder han i en arbejdsgruppe om ændringer i sporplanerne: "Flemming skal vi ikke ændre her?" Nej, det skal vi ikke - nej.. Nå, OK så, hvad finder vi på?

Mvh

LT



Glyngøre var masser af miljø Her er det MO 1887 med AV og CLS + færge der gør sig!

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Nyt fra klubben

V. Henrik Donby.

2. kvartal 2017

Som en forsøgsordning har bestyrelsen for KMK besluttet at udskille klubnyt som særskilt menupunkt på vores hjemmeside. Klubnyt findes under <http://mosebanen.dk/nytfraklubben.html>

Formålet er todelt. Det ene er at få hyppigere opdateringer med beskrivelser af, hvad der skete de enkelte mødeaftener, både for medlemmerne og for interesserede. Denne del af "Klubnyt" vil være præget af en mere humoristisk tilgang til vores aktiviteter og gerne med et blink i øjet.

Det andet formål er, at klubnyt i den kvartalsvise udsendelse vil søge at beskrive projekter og planer for tiltag i klub og på anlæg i et bredere og længere perspektiv til gavn for overblik og den fælles erindring.

Oprydning i lokalerne

Efter beslutningen på årets generalforsamling om at få bedre orden i vores lokaler, blev der udformet en plan for oprydning og placering af

materialer. Dette arbejde er forløbet planmæssigt, og vi er nået langt, men vi er ikke færdige endnu.

Bibliotekets indhold blev også gennemgået, dog kraftigt berørt af oversvømmelsen i julen 2016. Vi har nu så godt som kun blade og bøger med en dansk relation på vores bibliotek. Men det kræver disciplin at rydde op og kasserere, hvilket nok er en svaghed hos det danske modeljernbanefolk. Alt kan jo bruges i en eller anden sammenhæng, men sker det? Næppe. Det er utroligt så hurtigt, at tingene igen ligger de forkerte steder og ikke bliver lagt på plads.



Klargøringen af rum er godt i gang, de to af væggene er ordnet.

I klubben har Henk sammen med Jan fremstillet et kombineret rul-lende bord og et skab til opbevaring af skinner og tilbehør til montering af skinner.

Udbygning af digital styring af anlægget

Henk har arbejdet hårdt på at få monteret et trådløst netværk i klubben. Udfordringen har blandt været at få signalet ud til de fjerneste rum, hvilket er blevet løst med et par repetere, der forstærker signalet. Det er nu gennemført, og vi kan bruge vores Smartphones eller Tablets til styring af banen.

Klubbens centrale computer til styring af RocRail blev flyttet fra rum 4 til rum 5, hvor der blev opsat bord og storskærm til overvågning af banen. I rum 1, 3 og 4 er der opstillet computere med skærm, der er tilsluttet den centrale computer i rum 5. Knud har fremstillet kasser til skærmene, så de kan fungere som sportavler, der betjenes med mus.

Det ser godt ud, og de skal nu testes i forbindelse med en kommende køreplanskørsel.



Den færdige og fine driftsbestyrer plads i rum 5.

Der skal opstilles regler for betjening af sportavlerne kombineret med brug af Smartphones. Der har været flere eksempler på, at flere medlemmer har forsøgt at skifte spor samtidigt og dermed bragt forvirring om kørsel og hvilke spor, der skulle køres på.

Rune har arbejdet hårdt med at få trukket ledninger dels til stik dels til de håndholdte kørekontrollere fra Lenz og til stik for tilslutning af telefoner ved sportavlerne. Det er alt lykket med stor succes.



Telefonen til stationsbestyreren, bliver højtideligt overrakt af Jan til Rune. Der vil sørge for at tilslutte apparaturet korrekt!

Men vi er ikke færdige med den digitale opsætning. I rum 1 mangler installationen af såkaldte s88 tilbagemeldinger. De skal være med til at vise på sportavlen, hvor et givet tog befinder sig.

Etablering af den underjordiske banegård i rum 4

Knud har sammen med Jørgen og Per fået lagt alle spor og skifter i rum 4 til den underjordiske banegård og helixen. Efter at have fået løst nogle problemer med strømforsyning, som Bent fik løst, er der nu meldt køreklar for rum 4. Der er dog diskussion om, hvorvidt vi behøver så mange spor til opstilling af tog.



Ja den er god nok, der er mere ledning end modeltog.

Overvejelse af revision af klubbens sporplaner

Med de skjulte banegårdes eksistens i rum 3 og 4 er meget af kørslen henvist til skjulte strækninger uden for medlemmernes synsvidde. Det har givet anledning til en del diskussion om overblik og styring af banen, hvorfor der er nedsat en arbejdsgruppe med Flemming, Knud og Henrik, som skal overveje eventuel revision af klubbens sporplaner og kørsel. Der er dog allerede nu enighed om at nedlægge den skjulte banegård i rum 3, hvorefter kørsel bliver fra Korsøre station i rum 1 til Sukkerkøbing i rum 3 og videre i det skjulte til rum 7 med Valleby som delvis endestation, idet det er muligt at køre videre til rum 4 for opstilling af togstammer på den skjulte banegård. Ønsket om en mere "åben" kørsel er blevet diskuteret, samt hvorledes vi kan kontrollere togene i de skjulte afsnit.

LT har udarbejdet et regelsæt til køreplanskørsel, som snart udsendes på "Mosebanens forlag", hvilket har udstillet problematikken for den manglende synlige kørsel samt ikke mindst manglen på mellemstationer til variation og levendegørelse af køreplanerne. Men alt det bliver der arbejdet med i sporplansgruppen.

Forberedelse til åbent hus søndag den 17. september

I år forventer vi, at der til beboerdagen den 17. september kan køres med flere togsæt mellem rum 1 og 4. Der er testet og rensat spor og sporskifter. Flere sporskifter i rum 1 måtte have udskiftet drevet, men nu er der klar til kørsel. I rum 3 var der problemer med fritrumsprofilen i den skjulte banegård, hvilket er blevet løst ved at fjerne lidt af landskabet og lægge nyt.

Nu skal vi bare blive fortrolige med anvendelsen af sportavlerne og kørslen på de mange spor. Men det har vi august måned til at øve os i. I rum 3 med Sukkerkøbing station er der gang i landskabsbygningen, men der skal opstilles flere træer og gadelys.

Erik er i fuld gang med at gøre roebanen køreklar, så vi kan køre med et par lokomotiver. Vi har modtaget lokomotiver i samlesæt, som Rune har påtaget at forsøge at lodde sammen. Det ser alt sammen lovende ud.

Forberedelse med køreplanskørsel

Nu er der meldt klar til kørsel mellem rum 1 og 4, hvilket har medført ønske om at komme i gang med køreplanskørsel. Det er dog en disciplin, hvor det kræver forberedelse og øvelse at køre efter en tidsplan og et kørselsmønster.

LT er i gang med forberedelserne. Så der kan snart fordeles og afprøves roller som stationsbestyrer, lokomotivfører og køreplansovervågning. Vi skal øve os i at sikre, at togveje er stillet korrekt. Sikkerheden skal kunne følge med og være på plads. Men vi mangler stadig at få tilrettet RocRail, så vi kan se, hvor de enkelte tog befinder sig på anlægget via brug af s88 tilbagemeldinger. Det er jo meget væsentligt i forlængelse af disse betragtninger.

AUGUST KVARTAL 2017.

-oOo-

Onsdag	02.	August	Byggeaften i klubben.
Onsdag	09.	August	Byggeaften i klubben.
Onsdag	16.	August	Byggeaften i klubben.
Onsdag	23.	August	Byggeaften i klubben.
Onsdag	30.	August	Byggeaften i klubben.

15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	06.	September	Byggeaften i klubben.
Onsdag	13.	September	Byggeaften i klubben.
Søndag	17.	September	Beboerdag.
Onsdag	20.	September	Byggeaften i klubben.
Onsdag	27.	September	Byggeaften i klubben.

15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
11⁰⁰	-	15⁰⁰
15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	04.	Oktober	Byggeaften i klubben.
Onsdag	11.	Oktober	Byggeaften i klubben.
Onsdag	18.	Oktober	Byggeaften i klubben.
Onsdag	25.	Oktober	Byggeaften i klubben.

15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰

Som noget nyt, har vi fra februar, i det omfang det er muligt, påbegyndt kørsel på anlægget. I første omgang på det skjulte spor i rum 4. Men også det sporet i rum 3, skal testes. Kørslen vil forme sig som testkørsel, så vi kan finde og rette eventuelle fejl. Alle fejl bedes noteret, hvis de ikke lader sig rette med det samme.

Kørslen er planlagt til at starte kl. 1900 og frem til, vi går hjem.

Kokken laver varm mad hver onsdag. Af hensyn til beregning af mængden bedes I melde fra hos Martin. Normal spisetid er kl. 1800.

Eksterne aktiviteter

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



N 207 med en stor slæber ved Kolding i 1965. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Kom og besøg os i vores store butik!

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

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



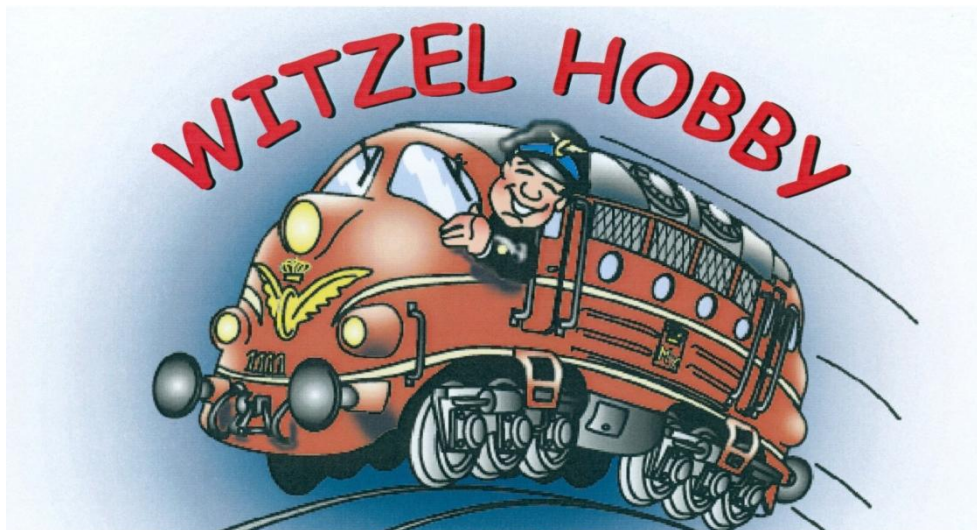
Husk at besøge vores velassorterede Webshop.: [På Sporet](http://PaaSporet.com)

Mere end 8000 varenumre at vælge imellem.

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

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

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



Witzel Hobby

Bøgedevej 12. Slimminge.
4100 Ringsted.

WWW.witzelhobby.dk

Mail info@witzel-hobby.dk

Tlf. 40 45 92 30

CVR No.11 84 20 70

HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

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



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

Åbningstider:

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

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

www.felixteam.dk

Dekas Exclusive

OHJ BDn 296 & 297

DK-H0-P0007

DK-H0-P0008

PÅ LAGER



H0 (1:87) model af OHJ BDn 296 & 297 personvogn.

Vognene leveres med DC hjul. AC hjul kan købes for 39,- kr pr. vogn

Én vogn: **649,-**

Begge vogne: **1.198,-**

Sendes fragtfrit med GLS i hele DK.

Bemærk kun 75 stk. af hver.

Bestilles på:

order@dekas.dk

Heki

Byg selv dine realistiske træer!

Med Heki træ byggesæt kan du danne en varieret skov, hvor alle træer er forskellige.

Sættene indeholder stammer i plast og 1 floornet (løv). Ved at tilkøbe og benytte andre farver floornet (løv) fås en stor variation i træerne.



Heki kat. nr. 1532



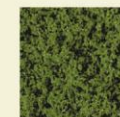
Heki kat. nr. 1533



Heki kat. nr. 1534



Heki kat. nr. 1550



Heki kat. nr. 1551



Heki kat. nr. 1552



Heki kat. nr. 1553

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

Dekas

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