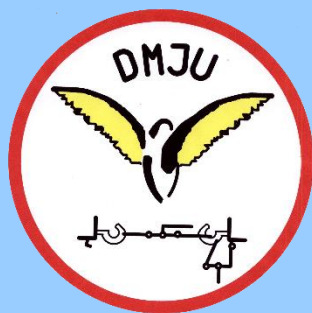




DMJU NEWS

DANSK MODELJERNBANE UNION

NYT FRA UNIONEN OG KLUBBERNE

14. årgang nr. 47 december 2023



1 – SNCF 141R serien med amerikansk oprindelse – Foto: Anders Harbo – Golden Spike

Fransk jernbane historie.

Om DMJU: Unionen er en landsorganisation for Danmarks modeljernbaneklubber med over 100 medlemsklubber. Unionen repræsenterer Danmark i det europæiske modeljernbane forbund MOROP.



HOBBYKAEDEN.dk

-Hele Danmarks modeltogsforretning

Ny stor fysisk butik, værksted, og webshop med over 30.000 varer

NYHED: Aalborg PF-vogne

Skala HO 1:87

FFJ samt AHJ åbne godsvogne litra PF med og uden tørvehæk. Vognene produceres for Hobbykæden af Dekas og udføres med undervogn i metal, fjedrende puffer, håndbøjler i metal, forbilliedlige små brædderiller.

Forventet levering 4. kvartal 2023



DekaS

Varianter

Sæt X

FFJ PF 990 m. hæk

HK 873041 PRIS 399,-

☐

FFJ PF 952 m. hæk

HK 873042 PRIS 399,-

☐

AHJ PF 4921 u. hæk

HK 873043 PRIS 379,-

☐

Udfyld med blokbogstaver

Navn: _____

SMS: _____

Mail: _____

I dette nummer:

Formanden har ordet	3	Lokomotiv SNCF 141R serien – 1-4-1 (i USA 2-8-2)	6
Le Train Bleu, et amerikansk lokomotiv og verdens hurtigste tog	4	Flere verdensrekorder	6
3 glimt fra fransk jernbanehistorie	4	Opbevaring af udstillings anlæg	9
Le Train Bleu	4	Redaktionelt for NEWS	12

--- o o o ---

Formanden har ordet

Af: Henning Lander – Formand DMJU

Klub: Tagrytteren

Web: www.dmju.dk

Så er det igen december, julen står for døren, det betyder også at året snart er slidt op, håber alle ude i klubberne har haft et godt år.

December er også den måned hvor det er tid til at sende medlemstal ind til kasserer@dmju.dk.

Men vigtigst af alt, er det nu der er tilmelding til Modeltog for alle 2024, der er sendt invitation ud til alle klubber i klubdatabasen, 1 januar 2024, starter vi tilmelding for producenter og forhandlere, først med dem der sponsorerer DMJU.

Vi vil igen have brug for jeres hjælp til at få Modeltog for alle til at blive en stor og god udstilling, der bliver i start januar lagt opgaver op i klubdatabasen, som vi har brug for jeres hjælp til, som afregnes med 100,- pr. time.

Som noget nyt i år, kan i bestille termokander med kaffe til standene til 45,- mod normalpris 60,- de skal bestilles i klubdatabasen, husk at bestille de kander i har brug for på standen, da der ikke er opfyldning med i prisen.

På bestyrelsens vegne vil jeg ønske jer alle en glædelig jul, og lykkebringende nytår.

Vi ses 5. til 7. april 2024, der på Modeltog for Alle 2024 i Kolding

Støt vores sponsorer de støtter DMJU



WWW.NETTOG.DK



VELKOMMEN HOS DIN MODERNE MODELJERNBANE FORHANDLER PÅ NETTET OG 456 M² BUTIK
PARKERINGSPLADSER LIGE FORAN DØREN OG KUN 10 MINUTTERS GANG FRA BUS OG S TOG - ØSTERGADE 1V-X, 3600 FREDERIKSSUND

Le Train Bleu, et amerikansk lokomotiv og verdens hurtigste tog

Af: Anders Harbo

Klub: Golden Spike

Web: GoldenSpike.dk

3 glimt fra fransk jernbanehistorie

Her i september har jeg sammen med min liv været på (tog-) tur til Alsace for blandt andet at nyde vinen, smage sig gennem den lokale mad og ikke mindst at se os om. Og derfor fik jeg også lejlighed til at besøge La Cité du Train i Mulhouse. Museet er absolut et besøg værd med mere end 100 lokomotiver og vogne placeret i to udstillinger. Den nyeste viser begivenheder i fransk jernbanehistorie som. f.eks. jernbanesabotagen under 2. Verdenskrig, skiturismens udvikling og diverse præsidentielle togvogne. Den anden udstilling er en smuk kronologisk ordnet visning af lokomotiver gennem tiden og med flot fokus på de anvendte teknologier.

I denne lille artikel vil jeg benytte lejligheden til at dykke ned i tre vidt forskellige historier fra dette museumsbesøg.

Le Train Bleu

I udstillingen møder jeg to mørkeblå vogne med forgyldt logo. Finpudsede og belyste som var de kongelige kareter. Det er overlevende vogne fra det tog, som igennem tiden frem til 2.

Verdenskrig bragte de kendte, de rige og de berømte til de eksotiske og ekstravagante steder langs den franske middelhavskyst.

Historien bag kan beskrives som et sammenfald af tre væsentlige udviklinger:

1. Med inspiration fra Pullman virksomheden i USA skabte Georges Nagelmachers "Wagon-Lits" i 1874 og startede i Europa traditionen med luksuøse sove- og spisevogne koblet til diverse baneoperatørers materiel eller kørt som selvstændige, navngivne tog.
2. Teknologisk blev man i stand til at producere velafbalancerede passagervogne og hurtige damplokomotiver som var i stand til at udnytte det stadig bedre og mere omfattende jernbanelnet.
3. Tidsånden understøttede ideen om at man skulle opleve verden, skulle ud i naturen og opleve det lokale. Og de rige havde pengene, som når kvinder og børn med personale drog til Nice for at udgå de kolde og våde vintermåneder mens mændene det meste af tiden forblev i London for at passe forretningerne.



2 - Et smugkik ind i køkkenet

Udstillingen består af vogne produceret og leveret i 1926 til Calais-Nice Express. Spisevognen (No 3348 D) med et køkken, der leverede 5 rettes menuer i topklasse. Når man står uden for vognen og kigger ind i det ret lille køkken, må man endnu engang tage hatten af for dygtige kokke og medhjælpere. Og i den anden ende af vognen ligger selve restauranten med hvide duge, sølvbestik og magelige spisestole.



3 - Og her til det fint opdækkede bord. Nu venter vi bare på maden.

Sovevognen (No 3332 D) med rækken af 1. classes sovekupeer, hver med sofa til dagbrug og opredning til natten. Vasken indbygget i skab og dør til nabokupeen, så ægtepar kan rejse sammen. Ganske smukt og romantisk. Det blå tog er jo som bekendt også hovedpersonen i Agatha Christies krimi med Poirot, en lækkerbisknen både som bog og som film.



4 - Sovevognen står klar til afgang!

Lokomotiv SNCF 141R serien – 1-4-1 (i USA 2-8-2)

Endnu et damplokomotiv, stort, grønmalet og med både fransk, amerikansk og canadisk flag på fronten. Dette er 141R 1187, et lokomotiv som kom til Frankrig fra USA som et af 1340 stk. finansieret under lend-lease programmet. Af de 1340 blev de 460 leveret af Baldwin Locomotive Works, 280 af Lima Locomotive Works, 460 af

ALCO og de sidste 140 af Montreal Locomotive Works og Canadian Locomotive Company. De første 700 lokomotiver blev bygget på 11 måneder fra juli 1945 til maj 1946. De efterfølgende 640 blev leveret juli 1947. Gennem udnyttelse af erfaringerne fra krigsproduktionen og bilindustrien var man i stand til at færdigproducere op til 3 stk. pr dag! Til sammenligning brugte Schneider, en fransk producent 4 år på at levere 35 lokomotiver af samme type (fra 1948 til 1952).



Ødelæggelserne af det franske banenetværk var omfattende. De allierede bombede knudepunkter, modstandsbevægelsen saboterede togene, og de tyske tropper ødelagde så meget som muligt under deres tilbagetrækning. Transport af tropper, brændstof, ammunition og våben var helt afgørende for fremrykningerne og ikke mindst derfor var genopbygningen af det franske netværk vigtig. I begyndelsen indsatte amerikanerne deres bataljoner af jernbaneingeniører, smede og mekanikere, togførere osv. (The Military Railway Service) og blev dermed i stand til meget hurtigt at genetablere de relevante togstrækninger. Allerede i 1946 var jernbanedriften genetableret i størstedelen af landet og nåede et aktivitetsniveau tilsvarende før krigen. Og i denne

sammenhæng er de 1340 amerikanske lokomotiver en væsentlig del af historien!

Flere verdensrekorder

De franske jernbaner er offentligt ejede og der er ganske givet en del fransk selvforståelse i de gentagne indsatser for at skabe verdens hurtigste tog. Skabelsen af højhastighedstogene begynder allerede i 60'erne men først i 1981 bliver det første TGV tog sat i drift, mellem Paris og Lyon på et specialkonstrueret spor. Og siden er udviklingen af højhastighedsnetværket blot fortsat og binder nu flere storbyer i Europa sammen.

Men måske ansporet af det japanske Shinkansen som blev sat i drift en del år tidligere, ønskede

man i Frankrig at vise, at man stod med verdens bedste (=hurtigste?) tog. Og indledte en række test. Allerede i 1972 nåede den første generation af TGV 318 km/t, i 1981 nåede næste generations TGV 380 km/t, 1990 var det tredje generations tur med 515 km/t. Nu er det så den nyeste udgave af TGV som i 2007 kører 574 km/t. (Dog har Maglev tog (magnettog) opnået 581 km/t) I dag betragtes TGV som verdens hurtigste tog, der opererer på daglig basis med hastigheder på omkring 270 km/t.

Når man kigger nærmere på omstændighederne for den seneste rekord, så er der flere ting som er

interessante. Strækningen (mellem Strassburg og Reims) blev udvalgt på grund af en lille, men vigtig hældning og særligt store kurver. Skinnerne blev fejlet og rensat før hvert forsøg, togsættet bestod af tre vogne og to power cars, modificeret til lejligheden, bl.a. for at sikre bedre aerodynamik og kraftigere træk. Spændingen blev hævet fra 25 kV til 31 kV og presset fra pantografen øget fra 2600 daN til 4000 daN. Det udstillede TGV lokomotiv satte den tidligere rekord 18. maj 1990 på 515,3 km/t – og efter tilbagelagte 11 millioner km blev det trukket tilbage til en stille tilværelse på museet.



Kystbanen

M O D E L T O G & H O B B Y

Åbningstider: tirsdag - fredag: 12-17:30 - Lørdag: 10-14 mandag og søndag: Lukket
Jernbane Allé 99 i Vanløse
Telefon: +45 39 61 20 31 - E-mail: post@kystbanen.dk

DSB LITRA P POSTVOGNE



Alle på lager hos din lokale forhandler **JANUAR 2024!**



VERSION 1

6120 (KBH.)	508690-848041
6121 (KBH.)	508690-848058
6122 (KBH.)	508690-848066
6123 (KBH.)	508690-848082
6124 (AARH.)	508690-848124
6125 (AARH.)	508690-848132
6126 (AARH.)	508690-848140



VERSION 2

6127 (KBH.)	508690-838075
6128 (KBH.)	508690-838091
6129 (KBH.)	508690-838117
6130 (AARH.)	508690-838000
6131 (AARH.)	508690-838018
6132 (AARH.)	508690-838026
6133 (AARH.)	508690-838034



VERSION 3

6134 (KBH.)	508690-838042
6135 (KBH.)	508690-838059
6136 (KBH.)	508690-838067
6137 (KBH.)	508690-838082P
6138 (KBH.)	508690-838109
6139 (KBH.)	508600-838124P
6140 (KBH.)	508600-838140P



Ny tegnede emblemer og deco



Magnetisk tag for nem adgang til interiør



Alle påskrifter skarpe og læsbare



Vejledende udsalgspris pr. model:

Kr. 699,-



www.heljan.dk

Opbevaring af udstillings anlæg

Af: Mikkel Fog Päevatalu

Klub: Golden Spike

Web: GoldenSpike.dk

Nu hvor tilmeldingen til "Modeltog for alle" er i fuld gang ville jeg lige skrive lidt om hvordan vi i Golden Spike opbevarer og flytter vores udstillings anlæg.

Som mange sikkert kan erindre, kan man flytte hele anlægget i samlet tilstand hvis der blot er nok til at løfte...



5 - Store flyttedag i Taastrup 2022

https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=pfbid02QL4EBPvLpWr7gU873mueq8wfvtkRp2ejN4yNH3Vr71GraR1MnjpMuQUXquLNkhNNI&id=100064717479137

Men denne løsning er jo ikke særlig anvendelig når man skal længere end et par meter. Så derfor kan anlægget selvfølgelig pakkes sammen og transporteres i fx en trailer.

Vi har i tidligere NEWS beskrevet hvordan vores anlæg kan pakkes sammen ved at samle to moduler omvendt oven på hinanden og sætte transport beslag på enderne. Vores samlede moduler kan også stables næsten som Lego klodser.

Vores udstillings anlæg benyttes udelukkende til fremvisning på udstillinger og står derfor det meste af året pakket ned. Det betyder at vi har brug for plads til opbevaring.

De sidste par år har vi haft mulighed for at opbevare anlægget i kælderen på min

arbejdsplads hvor det også har været muligt at bygge på sektioner af anlægget og endda sætte det op i fuld længde hvis vi skulle arbejde på det i sammenhæng!

Det har været meget ideelt for os men har haft én stor praktisk problemstilling som vi har kæmpet med. Nemlig trapper...

Lokalet i kælderen vi har benyttet, har krævet at vi bar alle moduler m.m. ned og op ad trapper med samlet 30 trin fordelt på 3 trappe stykker. Desuden skulle vi gennem en døråbning som var for smal til de 4 største moduler når de var samlet i transportbeslagene. Hvilket krævede adskillelse og samling på hver side af døren.

For at få det til at lykkes har vi derfor været afhængige af at mange medlemmer dukkede op både til ud og ind bæring. Desuden har det været ret tidskrævende.

Men i år fandt vi en løsning på dette problem. En af vores medlemmer havde fået mulighed for at stille plads til rådighed i vej højde. Det betyder at vi nu kun skal bære alle modulerne 5-10 meter fra der hvor de står og direkte ind i traileren. Det bliver vi helt sikkert glade for i længden.



6 - Anlægget på sin nye plads

Desuden er den geografiske lokation mere centralt i landet så vi nu kan spare noget køretid når vi for eksempel skal til "Modeltog for alle" i Kolding. Der skal stadig møde flere medlemmer op til at bære men det er betydeligt lettere og tager kun den halve tid.

Jeg vil meget gerne høre hvordan i andre
opbevarer og transporterer jeres anlæg til og fra
udstillingerne. Det kunne jo meget nemt være et

område hvor vi kunne få stor glæde af de andre
klubbers løsninger.

Kystbanen

M O D E L T O G & H O B B Y

Åbningstider: tirsdag - fredag: 12-17:30 - Lørdag: 10-14 mandag og søndag: Lukket

Jernbane Allé 99 i Vanløse

Telefon: +45 39 61 20 31 - E-mail: post@kystbanen.dk

--- 0 0 0 ---

WWW.NETTOG.DK



VELKOMMEN HOS DIN MODERNE MODELJERNBANE FORHANDLER PÅ NETTET OG 456 M² BUTIK
PARKERINGSPLADSER LIGE FORAN DØREN OG KUN 10 MINUTTERS GANG FRA BUS OG S TOG - ØSTERGADE 1V-X, 3600 FREDERIKSSUND

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

DANMARKS STØRSTE MODELJERNBANEBLAD

A4 FORMAT
60 SIDER
6 UDGIVELSER
ÅRLIGT

BEGEJSTRET FOR DE NYESTE ARTIKLER OM SPOR, TOG, MODELLER OG MODELBYGGERI?

I hvert nummer spændende artikler om jernbaner, store som små,
bred nyhedsorientering, byggeprojekter, kritisk gennemgang af nye produkter,
Besøg hos modelbyggere, baggrundsinformation, boganmeldelser og meget andet.

Bestil abonnement på
spor-og-baner@outlook.dk

**6 numre
kr. 665,-**

Du sparer kr. 150,- og modtager
magasinet direkte i din postkasse.



Redaktionelt for NEWS

Af: Mikkel Fog Pævatalu - Redaktør DMJU NEWS

Klub: Golden Spike

Web: www.dmju.dk

Så lykkedes det at få årets sidste nummer afsted til jer. Det har været meget småt med indhold hvilket forklarer det tynde nummer af NEWS.

Husk at NEWS er et talerør klubberne imellem og til og fra Unionen. Med det udgangspunkt opfordrer jeg klubberne til, en gang i mellem, at fortælle almindeligt løst og fast om klubbens trivsel, lokaler og projekter m.m.

Og som altid er gode idéer til emner eller konkrete artikler velkomment. Skriv til news@dmju.dk.

Vi vil også fortsat meget gerne samle oplysninger om kommende begivenheder som træf,

udstillinger, åbent hus m.m. Både det der gentages hvert år og det der kun sker en gang.

Der udkommer 4 numre af DMJU NEWS i løbet af et år.

Her er udgivelsesplanen:

DMJU NEWS	Udkommer	Deadline
Nr. 48	marts 2024	1. marts
Nr. 49	juni 2024	1. juni
Nr. 50	september 2024	1. september
Nr. 51	december 2024	1. december

Vi i redaktionen vil forsøge at komme rundt og besøge nogle af klubberne når vi alligevel bevæger os ud i landet. Men du har også gode muligheder for at skrive indlæg til bladet. Enten om din egen klub eller en anden klub, butik eller udstilling du besøger. Alt indhold modtages med glæde.

--- 0 0 0 ---



Copyright: Indholdet i DMJU NEWS må citeres med kildeangivelse i ikke kommercielle sammenhænge. DMJU kan ikke gøres ansvarlig for indsendte artikler og fotos.

Kontaktpersoner DMJU:

Redaktør:
Mikkel Fog Pævatalu
news@dmju.dk
(+45) 22 99 70 30

Udgivet af:
Dansk Modeljernbane Union
www.dmju.dk
Ansvarshavende: Henning Lander