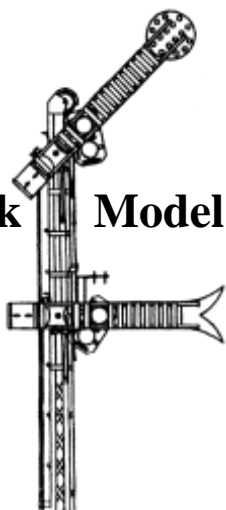


Dansk Model – Jernbane Klub



Nyhedsbladet



Dansk Model – Jernbane Klub

Stiftet 25. marts 1938

DMJK har til formål at udbrede kendskabet til og interessen for jernbaner og sporveje samt modeller heraf. Dette formål søges fremmet blandt andet ved:

- Oprettelse og drift af modeljernbaneanlæg.
- Afholdelse af møder, foredrag og udflugter.
- Opretholdelse af et bibliotek, et tegningsarkiv og et fotoarkiv.
- Indsamling af oplysninger og effekter med tilknytning til formålet
- Samarbejde med tilsvarende organisationer i ind- og udland.

Postadresse: Dansk Model - Jernbane Klub, Roskildevej 16A, 2620 Albertslund

E-mail: dmjk@dmjk.dk, **Website:** www.dmjk.dk.

Bank: Reg.nr. 1551, Kontonr.: 305-4578.

Overførsel fra udlandet: SWIFT-BIC: DABADKKK, IBAN: DK29 3000 0003 0545 78

Modelbaneanlæg i størrelse 0 ("nul" – 1:45):

Albertslund, Rørvang 2: Tirsdag fra kl. 14.00. 2-skinnedrift med dcc.

Nørrebro Station: Torsdag fra kl. 19.30. 3-skinnedrift, analog.

Kontingenter: Indskud ved optagelse: Kr. 25,00.

Alle medlemmer betaler grundkontingent: Kr. 145,00 halvårligt.

Desuden betaler de, der benytter modelbaneanlæggene, byggekotingent: Kr. 320,00 halvårligt.

Formand:

Jan Bertelsen, Åstoftevej 63, 4550 Asnæs

E-mail: formand@dmjk.dk

Tlf.: 2328 5749

Næstformand:

Christian Wiinholt, Plantagevej 14, 2640 Hedehusene

E-mail: naestformand@dmjk.dk

Tlf.: 2247 3220

Sekretær:

Erik M. Ravn, Sigynsgade 24, 1. th., 2200 København N

E-mail: sekretaer@dmjk.dk

Tlf.: 4061 8882

Kasserer:

Poul Lindbjerg, Møllebovej 5, 2640 Hedehusene

E-mail: kasserer@dmjk.dk

Tlf.: 4252 2927

Suppleant:

Andreas Rasmussen, Drejøgade 27, 3. th., 2100 København Ø

E-mail: suppleant@dmjk.dk

Tlf.: 6061 0496

Bibliotek:

Poul Lindbjerg, Møllebovej 5, 2640 Hedehusene

E-mail: bibliotek@dmjk.dk

Tlf.: 4252 2927

Fotoarkiv:

Søren Monies, Pile Allé 29, 2000 Frederiksberg

E-mail: fotoarkiv@dmjk.dk

Tlf.: 3324 6530

Tegningsarkiv:

Preben Pedersen, Farendløsevej 118, 4100 Ringsted

E-mail: tegningsarkiv@dmjk.dk

Tlf.: 5764 0391

Nyhedsbladet:

Jens H. Bondesen, Brydes Allé 70, 1. tv., 2300 København S

E-mail: nyhedsbladet@dmjk.dk

Tlf.: 2623 2307

Redaktionen af dette nummer er afsluttet den 21. juni 2018

Nyhedsbladet er trykt af Poul Lindbjerg

Deadline for Nyhedsbladet nr. 4 - 2018:

Tirsdag den 28. august 2018

Forsiden: Afrosiyub højhastighedstog på banegården i Tashkent, Uzbekistan den 18. april 2018. Foto: John T Ravn.

Redaktørens pift

Velkommen til Nyhedsbladets sommernummer, som bringer os rundt i ind- og udland i såvel tidligere tider som nutid. Noget om modeljernbaner er der skam også.

Sommernummeret markerer afslutningen på den traditionelle modelbyggesæson, hvor der kan gøres en form for status. I DMJK har sæsonen været rigtig travl med ambitiøse mål for, hvad der skulle stå færdigt til klubbens jubilæum i marts, og samtidig blev der også arbejdet på det nye udstillingsanlæg. Det lykkedes at komme i mål med rigtig mange af planerne, hvilket man godt både må og kan rose sig af.

Ved 80 års jubilæet var der mange besøgende, og tak for det. I forhold til tidligere tiders jubilæer med festligheder over to dage og særtogskørsel, var det ikke så stort. Tiderne har imidlertid ændret på forudsætningerne, så det i dag kræver et langt større planlægningsarbejde og en reelt ubetalelig pris, hvis en særtogstur skal være interessant. Derfor er jeg enig i, at det er bedre at undvære. Jeg synes, vi havde en rigtig hyggelig jubilæumsdag og -aften med vore gæster. Forhåbentlig synes I andre også det.

Når jubilæet er nævnt, kan jeg ikke komme udenom, at det rent kørselsmæssigt på Albertslund-anlægget blev en fuser pga. en kortslutning. Men den sure lektie måtte læres, at anlægget skal indrettes, så fejl forholdsvis enkelt kan lokaliseres og gerne isoleres, så de kun sætter en mindre del af anlægget ud af spillet. Anlægget skal i det hele taget kunne vedligeholdes. Heldigvis har jeg ikke hørt om, at arbejdstempoet forud for jubilæet har ført til arbejde, der efterfølgende skal laves helt forfra. Det er faktisk en god ting.

I forbindelse med Erik V. Pedersens artikler om livet i DMJK i 50'erne og 60'erne er jeg blevet mindet om, at det er ret sparsomt, hvad klubben selv har af skriftligt materiale fra især tiden før ca. 1970 (før Nyhedsbladet). Her tænker jeg på klubmeddelelser, medlemslister mv. og naturligvis fotos. Skulle du ligge inde med den slags materiale, vil jeg meget gerne låne det til kopiering/skanning.

Det er ved at være på tide at ønske God sommer. Husk at bruge den kreativt, så du dels er godt rustet til næste modelbanesæson, men også meget gerne til at gøre reklame for både modelbanehobbyen og DMJK – Vi har brug for flere medlemmer; ikke mindst aktive.

Jens H B

Nye medlemmer

Vi har fået to nye medlemmer, der bydes hjertelig velkommen i klubben:

Carsten Parnas
Jens Stürup

Poul Lindbjerg

Formandens klumme

I skrivende stund er den stegende hede, der har ligget over Dannevang de seneste mange uger forvandlet til mere naturlig dansk sommervej, køligt og blæsende. I Albertslund har der i perioder været endog meget varmt i lokalerne, hvilket sammen med det gode vejr forhåbentlig kan forklare det noget ringe fremmøde der har været de seneste uger. Nørrebro lokalerne ligger mere i skygge og har mere behagelig temperatur under en hedebølge og der har som vanligt været pænt fremmøde og god stemning.

Fejl på anlægget igen, igen. Vi døjer stadig med en pludseligt opståede, til dels uforståelige, fejl på anlægget, som er kilde til megen irritation og undren, primært fordi vi ikke kan finde ud af, hvordan de opstår. Desværre er der en tendens til når vi har fundet en fejl og afhjulpet den, at vi siger til hinanden at fremover vil vi gøre sådan og sådan for at forhindre fejl fremover og så sker der ikke mere.

På det seneste har der været en del kortslutninger på anlægget, som kan relateres til, at de høje temperaturer i klublokalet har bevirket, at skinnestregene har udvidet sig så meget at de sporisolationer, der er skåret rigtig mange steder på anlægget lukker sig og bevirker kortslutning. Jeg har tidligere i et nummer af nyhedsbladet (2013-2) udbredt mig om varmeudvidelseskoefficienter for vore skinner og dengang konstateret, at 0,54 mm per 3 m nok var tilstrækkeligt for at forhindre 'sammensmeltning', men det holder ikke helt og der skal mere drastiske midler til. Vi har derfor besluttet at alle isolationer, der potentielt kan forårsage kortslutning, skal sikres med isolerende materiale (gennemsigtigt plast) imellem skinneenderne. Disse omfatter hjertestykkedisolationer samt isolationer imellem boostersektionerne. Blokisolationerne er ikke så potentielt farlige, idet det værste, der kan ske her, er en falsk besættelse og det er ret nemt at fejlsøge på.

Årets sommerudflugt går til Skjoldenæsholm, se særskilt annoncering, hvor DMJK bidrager til en modelsporvejsudstilling, som vi selvfølgelig skal se og jeg kan da kun opfordre så mange som muligt til at deltage. Der er nogle af vore medlemmer, der også er aktive på museet, så med lidt held er det muligt at se dem i aktion på deres anden hjemmebane.

Ellers ønskes alle en god sommer.

Jan Bertelsen

Kolonnen sommerlukket!

Der har historisk ikke været det store fremmøde i klubben om eftermiddagen i sommermånederne. Så derfor er der i juni, juli og august ikke åbent fra kl. 14 hver tirsdag, men i stedet fra kl. 18.00 (og der er ingen aftensmad!).

Det betyder ikke, at vi ikke er der om tirsdagen fra kl. 14, men der er bare ikke altid garanteret åbent som i dag, derimod vil det blive aftalt fra uge til uge imellem de, der normalt møder op om eftermiddagen, hvorvidt der er åbent.

Jan Bertelsen

Nørrebro sommerlukket 2018

I juli og august er anlægget som vanligt sommerlukket.

Første mødeaften efter sommeren er torsdag den 6. september 2018.

Jan Bertelsen

Sommerudflugt lørdag den 28. juli 2018

Så er det tid til den årlige sommerudflugt for DMJK. I år bevæger vi os midtsjællandsk, mere præcist til resterne af den midtsjællandske jernbane mellem Ringsted og Hvalsø. Den fiffige læser har formentlig luret, at vi skal besøge Sporvejmuseet Skjoldenæsholm, hvor der i dagene 24.-29. juli er en stor modelsporvejsudstilling. Denne er DMJK en del af, idet klubbens modulanlæg er udlånt i anledningen og kan beses sammen med ca. 9 andre modelsporvejsanlæg fra ind- og udland.

Sommerudflugten er for hele familien, så hvis du har lyst til at medbringe dine nærmeste er du velkommen til det. Jo flere pårørende desto bedre, så behøver de ikke nødvendigvis kun være sammen med os tognørder.....

Vi mødes kl. 11.00 på P-pladsen ved indgangen til museet. I det omfang det er muligt, arrangerer vi fællestransport derved, det aftaler vi som vanligt tirsdagen inden. Entre til museet udgør 120 kr. for voksne, med mulighed for gruppepris på 100 kr./person ved mindst 20 deltagere. Det kan vi nok ikke komme op på, specielt fordi en del DMJK medlemmer også er medlem af SHS og derved har gratis adgang til museet.

Tilmelding på opslag i klubben eller ved henvendelse til Poul eller undertegnede.

Jan Bertelsen

Spor0-træf den 22. september 2018

KMJK lægger lokaler til Spor0-træf den 22/9 2018. Nærmere info følger.

Kalundborg Model Jernbane Klub / Henning Jensen

Hyg og Byg

Så er der kommet gang i Hyg og Byg, hvor vi nu ser på, hvordan man laver automatkoblinger på vores vogne, som er købt færdige. Dette arbejde er noget af grundlaget for det videre arbejde, når vi tager hul på efterårets Hyg og Byg, som kommer til at handle om at bygge Cu-vogne. Der er i øvrigt bestilt 8 stykker af dem hos JMJK. Hvis man ikke har læst den mail omkring køb af byggesæt som blev sendt ud, er der mulighed for at bestille flere vogne hos JMJK.

Når vi starter til efteråret, bliver det **den anden tirsdag i måneden**, da det også for nogle tirsdages vedkomne bliver sammen med Albertslundmødet.

Første Hyg & Byg møde er altså den 11. september, hvor vi gerne skulle have fået vores Cu samlesæt fra JMJK. På mødet ser vi også på, hvad der ellers skal bruges, for at vi kan få lavet vognene færdig til at køre på anlægget.

De næste møder / byggeaftener bliver 9. oktober og 13. november – og så ser vi på hvordan julemåneden bliver, for der er også julemøde. Vi mødes klokken 19:30 i Albertslund.



Til jer der har bestilt Cu-vogne, skal der også betales 800 kr. Det sker til DMJKs konto (se Nyhedsbladets side 2), hvor man også betaler kontingent og på indbetalingen skal der stå: **Cu-byggesæt og navn**. Man får først udleveret sin eller sine vogne, når der er betalt.



Som man kan se, er der også kommet en ny type kobling til DSB, så man kan koble sammen med automatkobling, dog bare ikke fra firmaet Lenz.

Jeg skal nok sige, at det er en nødkobling, der sidder på ME-lokomotivet.



Når der bliver afholdt Hyg og Byg, er der selvfølgelig også mulighed for at bygge på andre ting end Cu-vogne.



Richard og jeg håber at se så mange som muligt, så skal vi nok få nogle hyggelige aftener, hvor alle kan hjælpe hinanden og komme med gode ideer.

God sommer fra Richard og Søren K.

Modelsporvejstræf på Sporvejsmuseet

I perioden mellem tirsdag den 24. og søndag den 29. juli 2018 arrangerer Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm på Midsjælland et modelsporvejstræf med 8-10 danske og tyske modelsporvejsanlæg i museets nybyggede busudstillingshal.

I Tyskland er der stor interesse for modelsporvejsanlæg, og et af Sporvejsmuseets tyske medlemmer fik idéen til et træf for modelsporvejsinteresserede.

Det var museets betingelse, at der også kunne skaffes danske modelsporvejsanlæg. Derfor blev Dansk Model - Jernbane Klub kontaktet med henblik på opstilling af klubbens modelsporvejsanlæg, og svaret på forespørgslen var selvfølgelig positiv.



Her ses et udsnit af DMJKs modelsporvej med et par sporvogne fra København samt en letbanevogn fra Aarhus, og de repræsenterer en periode på næsten 100 år.

Anlægget er bygget i 2007-2008 i str. 1:45 og måler 3,75 x 80 cm. Det har bl.a. været udstillet i Valby Hallen sammen med klubbens modulanlæg med Nærumbanen som forbillede.

Alle modellerne er håndbyggede og repræsenterer perioden i Danmark fra de første elektriske sporvogne til frk. Düsseldorf, der som bekendt er bygget i Tyskland og leveret i perioden 1960- 1968. Også en model af den nye letbanevogntype i Danmark kan periodevis ses på anlægget i Aarhusiansk bemaling, sølvfarvet med rød signalfarve.



På modelanlægget kan man se udviklingen af sporvognenes læskærme ved stoppestederne (yderst til venstre i billedet) til et moderne letbane-standsingssted (midt i billedet).

Vognene er bygget af Sporvejshistorisk Selskabs medlemmer, Jesper Reinfeldt og Morten Engelbrecht, og husene og landskabet er bygget af DMJKs medlemmer.

På Sporvejsmuseets hjemmeside www.sporvejsmuseet.dk kan man bl.a. se kørevejledning til museet og åbningstiderne. (Eller man kan tage med på DMJKs sommerudflugt lørdag den 28. juli, red.bem.)

Morten Engelbrecht

Byggesag UK213219

Hvor længe kan han dog blive ved, er der sikkert mange, der tænker om disse artikler om Nø's historie. Til manges beroligelse er dette så den sidste byggesag (indtil videre - det vides endnu ikke om der sker noget med stationen i forbindelse med Metrocityringens færdiggørelse). Denne byggesag er så den, der giver forhallen dens nuværende udseende. Byggetilladelsen er ansøgt den 11. august

2004 og tilladelsen givet den 27. oktober. I denne står 'DSB S-tog a/s' anført både som ansøger, bygherre og ejer. Byggeriet er færdigmeldt den 30. januar 2006, men ser ud til at være afsluttet allerede ultimo november 2005. Omkostningerne ved ombygningen anføres til at være 505.615 Dkr.

I ansøgningen er ombygningens omfang beskrevet som sammenlægning af billetsalg og kiosk til en 'Kort & Godt' butik, ved at fjerne væggen mellem den nuv. billetsalg (i vestsiden af bygningen) og kortsalget midt i bygningen, afblænding af 4 vinduer i vestfacaden samt etablering af nyt dørhul og skillevæg i de lokaler, der er etableret i det tidligere KS folkerum. Da bygningen er fredet, er sagen en tur forbi Kulturarvsstyrelsen, der dog giver afslag på afblændingen af vinduerne i vestsiden. Begrundelsen herfor fremgå ikke af byggesagen, men er formentlig relateret til et ønske om at bevare bygningens oprindelige udseende i stå stort omfang som muligt.



Sådan ser forhallen ud i dag. Foto: Erik V. Pedersen

Denne ombygning markerer samtidig en definitiv slutning på perioden, hvor der har været en egentlig DSB togfunktion på stationen. I dag er Kort & Godt forvandlet til 7-Eleven (hvor der i øvrigt på Nørrebro ligger 2 stk., ca. 20 meter fra hinanden), som også nu gradvist er ved at blive lukket i takt med fysisk salg af billetter er ved at være en saga blot.

Jan Bertelsen

Med Talgo i Uzbekistan

I april var vi på ferie i Uzbekistan, hvor der var indlagt en togrejse fra Tashkent til Samarkand. Vel ankommet til den rigtige banegård i Tashkent, skulle vi gennem sikkerhedskontrol med gennemlysning af al bagage som i en lufthavn; dog måtte vand i flasker gerne medbringes. Det var prøvet før i Kina og tager tid, men værre er nok, at det giver færre adgangsveje til perronerne. Gennem vinduerne i stationsbygningen kunne vi se et Talgo-tog (<https://www.talgo.com/>).



Vi blev lukket ud til toget umiddelbart før afgang, men vores rejseformand John T. Ravn nåede at tage nogle billeder af interessante dele af toget. Dem har jeg fået lov at bringe hosstående.

Talgo er togsæt udviklet i Spanien og består af en drivenhed ("lokomotiv") i hver ende med et antal mellemvogne. Lokomotiverne har 2-akslede bogier, men mellemvognene har enkelt-akslede fællesbogier. Altså en aksel placeret mellem to vogne. Akslen styres af vinklen mellem de to vognkasser via nogle stag (se foto).



Vi kom godt af sted og kunne følge hastigheden på forskellige displays i toget. Det første stykke vej kom hastigheden op på 120-130 km/t, og lidt senere 160 km/t,

men stadig på stødspor (altså med skinnestød!). Overkørsler passeredes jævnlgt med denne hastighed. Senere blev hastigheden øget (dog ikke på stød-spor) til over 200 km/t og flere gange var vi oppe på 230 km/t. Toget kørte overalt fint på sporet; der var absolut ingen slingren under den 2½ time lange tur.

Mest overraskende var dog, at vi flere gange passerede overkørsler med 220 km/t. Bommene var placeret omkring 15 m fra sporet, og der stod 5 uniformerede personer ved bommene på hver side af banen. Naturligvis var banen indhegnet hele vejen.

Jens H B

Nostalgidage i Sverige

I weekenden 9.-10. juni fejrede Smalspåret "Nostalgidage". Varmen gjorde det dog til en begrænset succes.



YP 804 klar til afgang fra Virserum.



YP 804 under udkørsel fra Virserum.

Skinnebuskørsel mellem Virserum og Åseda med ophold i Hultånäs var hovedattraktionen. Nogle ture endte dog i Triabo og tur med veteranbus Triabo-Virserum. Bussen, en Scania-Vabis årgang 1966, kørte godt.

Der var desuden indvielse af Virserums første offentlige toilet.

Også knallertrally og traktorkørsel med børn var en succes. De lovede veteranbrandbiler udeblev dog.



Ophold i Triabo.



Passage af Sissehult Holdeplads, som har dansk ejer.

De gamle Hilding-Carlsson skinnebusser gør det stadig godt på 791 mm sporet.

Jørgen S. Jensen

På ture/rejser med DMJK

Som det vil være mange bekendt (husket af enkelte tilpas ældre medlemmer), fik DSB i februar 1954 sit første GM-diesel-lokomotiv, My 1101. Lokomotivet, der var en stor sensation dengang, var i nogle dage udstillet på Østerport station, ud for kunstudstillingen "Den frie" og daværende (barak-agtige) Hotel Østerport. Klubben havde ikke tur dertil, men jeg var der med min far, og der var lang kø af interesserede, helt fra lokomotivet henad en smal træperron, op ad trappen til Østerbrogade (nuværende Oslo Plads) og hen over broen.



Kort tid efter arrangerede klubben et besøg på Maskindepot Helgoland med foredrag omkring lokomotiverne og besigtigelse af det næste, nyankomne lokomotiv, MY 1102.

En funklende ny MY 1102 på Helgoland i 1954.

Også kort tid efter blev der arrangeret en tur til Aarhus med daværende tog 95, afgang København H kl. 0.15/0.20. Her havde vi fået tilladelse til at have et eller to medlemmer på skift i førerrummet på hele turen.

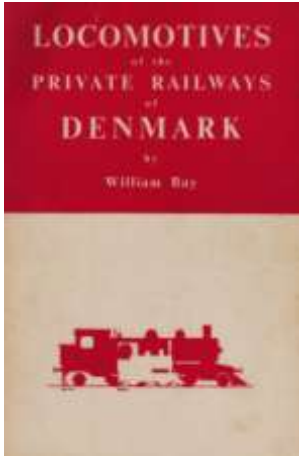


Jeg havde fornøjelsen fra Fredericia (måske Vejle) til Aarhus. Jeg skal sent/aldrig glemme især den sidste del af turen, hvor My-eren havde arbejdet sig opad til den sidste stigning inden Aarhus. Pludselig kørte vi ud i et stort frit område med udsigt over hele Aarhus og Aarhusbugten liggende foran os i den opgående sol. Føreren

"spærrede af" for dieselmotoren, og den - trods alt - voldsomme motorlarm forstummede med et, og vi gled næsten lydløst ned mod Aarhus, alt mens de første stråler af morgensolen brød frem i horisonten.

Som jeg husker det, besøgte vi JMJK, når vi nu var i byen, inden turen atter gik mod København. (Det var førend jeg kunne tage billeder.)

På en senere rejse (det var en rejse dengang – i vore dage er det jo bare et sted man kører til ! ! !) mod Randers og Aalborg lørdag/søndag 22./23. februar 1958, husker jeg, at jeg i kupeén kom til at sidde ved siden af en odenseansk modeljernbanemand. Jeg kendte ikke vedkommende, men blev meget imponeret, da han pludselig fremviste et lille "ringbind" eller lignende. Indholdet var en masse modeltegninger – alle af (mindre) privatbanedamplokomotiver. Det var tæt på, at man begyndte at savle. Tænk, at han bare havde tegninger af det hele, og bare selv kunne vælge emne. "Manden" var den senere, af mange ældre, bekendte Arne Kirkeby, og tegningerne var lystryk i 1:45 til den i 1959 udgivne, første bog om danske damplokomotiver (på engelsk/engelsk forlag), Ing. William Bay's "LOCOMOTIVES of the PRIVATE RAILWAYS of DENMARK".



Første stop på rejsen må have været Randers (jeg har desværre ikke længere "Meddelelsen" med turbeskrivelsen), men inden vi nåede så langt: På rejsen, der foregik med et af de gamle Ms- eller Mb- Frichs/Scandia-lyntog, opstod der en - alt efter, hvordan man ser det - munter episode i togets lille restaurant. Mellem Aarhus og Randers var 3-4 af de yngre medlemmer var blevet sultne, og gik til togets lille restaurant for at se, hvad man bød på: Frikassé.

[Frikassé, ret af kød, udskåret i stykker. Oprindeligt en ragout af grøntsager - gulerødder og grønne ærter -, fisk, fjerkræ eller kød]

Under spisningen skulle den ene et lille ærinde, og de tilbageblevne ville have lidt sjov med ham. Et af medlemmerne havde et gammelt rødt (gummi-)viskelæder i lommen. Det fandt de på at skære ud i småterninger svarende til gulerodsternerne. I et ubevogtet øjeblik fik de hældt det ned i skålen med maden. Da den fraværende kom tilbage, skulle han imidlertid ikke have mere, så man betalte og forlod restauranten.



"Balladen" begyndte, da efterfølgende gæster fik serveret retten med de ekstra "gulerodsterner" i. Togføreren blev hentet, og de formastelige var vist tæt på at blive sat af toget ved førstkommande station (omkring Langaa). Nå, – de blev ikke sat af, og kom med til Randers.

Ufærdig Mo 18xx hos Scandia.

Det indvendige af Mo 18xx under montering hos Scandia.

I Randers var der besøg på Vognfabrikken Scandia med gennemgang af fabrikken og besigtigelse af bl.a. de sidste Mo-vogne, der nærmede sig deres færdiggørelse.

Besøg hos Scandia med fin og instruktiv omvisning på fabrikken efterfulgt af en flot "arbejdsbespisning" på en nærliggende restaurant i Randers. Afsked og rejse videre til Aalborg.

Derefter med toget til Aalborg, hvor vi var på besøg hos Aalborg Modeljernbaneklub på Forchammersvej, der var en "0-klub".



Aalborg Modeljernbane Klub, størrelse "0". Februar 1958.

*Øverst:
Yderst til højre står Arne Kirkeby.*

I hovedtræk husker jeg godt snakken - den store kraftige motor: INTET kunne standse hjulene på skinnerne, - gik toget i stå pga. for mange vogne / for kraftig stigning, var det fordi lokomotivet ikke kunne stå fast -- motoren gik ikke i stå.



*Nederst:
DMJK-medlemmer på besøg i Aalborg Modeljernbane Klub. Fra v: Jens Voldmester, Sofus X, Xxx og Poul Nielsen.*

Næste formiddag: Aalborg Privatbaners remise og værksted, som vi fik fremvist både ude og inde.



DMJK-medlemmer på besøg i Aalborg Privatbaners remise og værksted.





Endnu et billede fra besøget i Aalborg Modeljernbane Klub.

altid spændende, når vi ankom til stationen (Korsør / Nyborg) inden afgang (jeg var jo kun stor skoledreng, ca. 14-18 år). Nu gjaldt det om at komme hurtigt op i restauranten, inden alle de andre rejsende, også nåede frem. Enten var vi der næsten alle rimelig hurtigt, eller jeg skulle op og forsøge at reservere/belægge et antal pladser til vennerne.

Afhængig af både færgen, men også rejsens art/antal deltagere - måske kun en lille "privat" rejse med en lille intern skare - skulle det være pladser ved det store midterbord i restaurantlokalet eller et af de små 6-8-mands borde langs skibssiden.

En ganske speciel "oplevelse" var, når det var en af dampfærgerne, f.eks. "Christian IX". Her var der stort set (hørt) ingen lyd fra "maskinen". Stille og roligt gled man ud af lejet, lige så stille sejlede man over bæltet, og lagde til på den anden side. Maskinens svingningspunkt og færgens do faldt aldrig sammen og gennemrystede alt, så porcelænet stod og rystede i stablerne.

På hjemturene var turen over Sjælland altid spændende: Hvor mange La-strækninger var der "i dag". Der var altid mindst én. I 1958 blev det spændende, når man kom til Roskilde-Hedehusene, hvor man eksperimenterede med to sæt 800 m lange sammensvejsede skinnestykker. Efter næsten 80 km kørsel med "gagde-gong/ga-de-gong" var der pludselig ingen støj fra skinnesamlinger. Larm fra bogierne var der stadig, men ingen skinnestød. Så pludselig eet stød og atter 800 m uden.

På sådanne ture var det også altid et spørgsmål om ikke at komme til at sidde i en kupé lige over en af bogierne. Sådant en ældre Cm eller Cp-vogn, lige over bogien og med masser af skinnestød - så var det en fryd atter at komme ud på Hovedbanegården.

Næste gang:

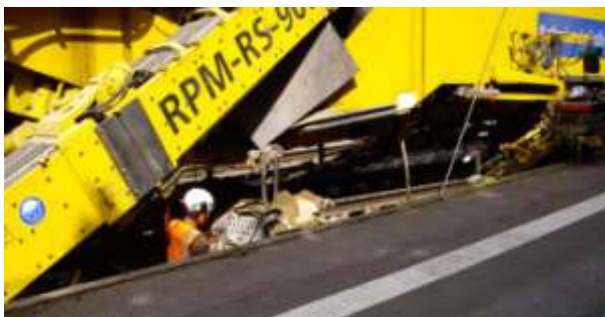
Hjemtur med FRICHS-My 1201 og remisebesøg i Odense

Erik V. Pedersen

Med Spitzke på Kysten



I sommeren 2017 var der omfattende sporarbejder på kystbanen. En af hovedaktørerne var det tyske selskab Spitzke AG, der stod for meget af det grovere arbejde. I den anledning havde de en del af deres tungere materiel i Danmark og jeg var så heldig, at deres kombinerede planumsafretning, ballastrensning og -genbrugs tog, "Katharina die Grosse", passerede Humlebæk og Nivå stationer, mens jeg tilfældigvis var der. Den korrekte tekniske betegnelse for aggregatet er RPM-RS-900. Hele toget er knap 300 meter langt og består af 8 transportvogne i hver ende (en sæt til grus og et til ballast) med selve renseriet i midten. Det arbejder sig frem over sporet med ca. 100



llerne. Alt sammen i en arbejds gang. De vedlagte billeder illustrerer måske bedre processen. De tyske arbejdere, der betjente toget (der var vel en 20 stykker), tog det hele ganske nonchalant og havde helt klart prøvet det før. De tøvede ikke med at passere nedenunder det løftede spor eller befinde sig mellem perronkant og maskinen mens det var i bevægelse. Langs hele aggregatet var udspændt en stram wire, som styrede at sporet via diverse måleinstrumenter blev lagt tilbage på rette plads. Det er nok svært at beskrive og skal i virkeligheden ses, men var i hvert fald en af de store togoplevelser i 2017.



en stopperetmaskine og et ballasttog. Sidstnævnte var lidt spøjst at se i arbejde.

m/timen under udfoldelse af en anseelig larm og betydelige mængder støv.

Det var absolut en stor oplevelse at se dette mønster i arbejde. I princippet foregår det ved, at først løftes sporet inkl. sveller ca. 50 cm op fra den oprindelige position. Herefter graver maskinen den gamle ballast ud og flytter den igennem renseriet til transportørvognene for så senere at blive lagt tilbage. Dernæst graves gruset under ballasten op og underkastes samme proces. Så lægges den rensede grus tilbage og vibreres, hvorpå der lægges ballast på, sveller og skinner sænkes ned på plads og der fyldes ballast imellem sve-

Tv.: Stopperetmaskine.

Udover Katharina der Grosse var der adskilligt andet skinnebårent specialmateriel i området det meste af sommeren. Til transport var der på et tidspunkt 3 blå V100 dieselloko til stede til transport af diverse materiel samt en del mere traditionelt sporvedligeholdsmateriel. Blandt andet en ballastplov,



De åbnede lemmene i bunden af ballastvognene (VTG Litra Faccs), mens toget kørte langsomt frem og i løbet af ganske kort tid var der lagt ballast. Så holdt de stille i en halv time, mens banearbejderne gik rundt med stænger og river og bankede de sidste skæver ud af vognene, idet de åbenbart sad i klemme og forhindrede lemmenes lukning. Det virkede ret ineffektivt og egentlig utroligt gammeldags med tanke på den teknologi, der er i RPM-RS-900. Senere så jeg præcis det samme cirkus på København H, hvor Spitzke også var i gang med at lægge ballast, så de burde måske overveje at videreudvikle teknologien i selv-tømmende ballastvogne, så de tømmes helt af sig selv...

Tv.: Ballastplov

Som noget af det sidste inden strækningens genåbning blev skinnestødene, der indtil da bare havde været samlet med lasker og skruetvinger ("C-lasker", red. bem.), svejset sammen med noget så traditionelt som en thermitsejvsning. Det er en gammel teknologi, hvor en blanding af jernoxid og aluminium antændes i en beholder over en skabelon, der er sat udenpå skinnen. Ud af den kemiske proces kommer jern, der løber ned i revnen mellem skinneender-



ne, og så er det svejset og bliver efterfølgende slebet i niveau med skinnehovedet. En ret simpel og hurtig metode, der ikke kræver det store maskineri.



To nyudførte thermitsvejsninger (med restaffaldet i baggrunden)

Jan Bertelsen

Bestyrelsesmøde 16. maj 2018 hos Christian

Deltagere: Jan, Poul, Christian og Erik

1. Godkendelse af referat fra forrige møde

Ok

2. Økonomi

Gennemgang af klubbens økonomi, som blev godkendt.

Dog blev der snakket om det faldende medlemstal, som er bekymrende.

3. Nørrebro

Opbygning af Term, skrider langsomt frem.

4. Albertslund

Fejlen på anlægget til jubilæet er fundet og rettet.

Vi tager initiativ til at gøre det nemmere at fejlfinde.

Vi vil dokumentere strømforsyningen på anlægget bedre, alle transformatorer skal tilsluttes ens, med fase og nul fra 220 volt.

Der er udarbejdet en vejledning i at tænde og slukke for anlægget.

Vi vil undersøge muligheden for at opsætte rullegardiner i opholdsrummet, at hensyn til, at der bliver meget varmt, når solen skinner.

Der bliver oprettet en kaffe abonnentsordning som træder i kraft i andet ½år:

Kaffe m. brød 150 kr ½ årlig

Kaffe uden 60 kr ½ årlig

Vi bør bestræbe os på at klubbens opholdsrum ser mere opryddet og tiltalende ud, især når vi forlader det.

5. Idekatalog

Idekataloget gennemgået, Erik snakker med Stig vedrørende Facebook.

6. Arkiver

Intet nyt.

7. Moduler

Spor og sporskiftedrev er monteret på det nye udstillingsanlæg, og el arbejdet er startet.

8. DMJU

Intet nyt.

9. Arrangementer

Spor 0 træf den 22. september hos KMJK

Sommerudflugten bliver til Sporvejsmuseet lørdag den 28. juli.

Vi mødes kl.11.00 ved indgangen / P plads.

10. Årsplanen og bestyrelsens fordeling af arbejdsopgaver

Arbejdsopgaverne er blevet fordelt som vi plejer.

11. Eventuelt

Intet.

12. Næste møde

Hos Jan den 15. august

Referent: Erik

DANMARKS STØRSTE **SAMLERTRÆF** FOR

GAMMELT LEGETØJ

TOG, BILER, DUKKER, BAMSER, FLY, SKIBE, FIGURER M.M.

FREDERIKSBERGHALLEN

i den store hal 4, JENS JESSENS VEJ 16, KØBENHAVN F

SØNDAGE 2. SEPTEMBER & 2. DECEMBER

kl. 11.00 - 15.00 GRATIS ADGANG

info 40 28 40 57

Kalender

Dag	Dato	Kl.	
Tirsdag	26/6	18.00 Alb	Klubaften, kl. 19.30 Køreplanskørsel
Torsdag	28/6	19.30 Nø	Klubaften
Tirsdag	3/7	18.00 Alb	Klubaften
Torsdag	5/7	Nø	<i>Sommerlukket</i>
Tirsdag	10/7	18.00 Alb	Klubaften
Torsdag	12/7	Nø	<i>Sommerlukket</i>
Tirsdag	17/7	18.00 Alb	Klubaften
Torsdag	19/7	Nø	<i>Sommerlukket</i>
Tirsdag	24/7	18.00 Alb	Klubaften
Torsdag	26/7	Nø	<i>Sommerlukket</i>
Lørdag	28/7	11.00	Sommertur til Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm
Tirsdag	31/7	18.00 Alb	Klubaften, kl. 19.30 Køreplanskørsel
Torsdag	2/8	Nø	<i>Sommerlukket</i>
Tirsdag	7/8	18.00 Alb	Klubaften
Torsdag	9/8	Nø	<i>Sommerlukket</i>
Tirsdag	14/8	18.00 Alb	Klubaften
		20.00 Alb	Albertslund- og modulmøde
Torsdag	16/8	Nø	<i>Sommerlukket</i>
Tirsdag	21/8	18.00 Alb	Klubaften
Torsdag	23/8	Nø	<i>Sommerlukket</i>
Tirsdag	28/8	18.00 Alb	Klubaften, kl. 19.30 Køreplanskørsel
			Deadline for Nyhedsblad nr. 4 - 2018
Torsdag	30/8	Nø	<i>Sommerlukket</i>
Søndag	2/9	11-15	Samlertræf for gammelt legetøj i Frederiksberghallen
Tirsdag	4/9	14.00 Alb	Kolonnen, kl. 19 klubaften
Torsdag	6/9	19.30 Nø	Klubaften
Tirsdag	11/9	14.00 Alb	Kolonnen, kl. 19 klubaften
		19.00 Alb	Hygge & Bygge: Cu-vogne
Torsdag	13/9	19.30 Nø	Køreplanskørsel (køreplan er ikke endelig bekræftet)
Tirsdag	18/9	14.00 Alb	Kolonnen, kl. 19 klubaften
Torsdag	20/9	19.30 Nø	Klubaften
Lørdag	22/9	Kb	Spor 0 træf hos KMJK
Tirsdag	25/9	14.00 Alb	Kolonnen, kl. 19.30 Køreplanskørsel
Torsdag	27/9	19.30 Nø	Klubaften

Rigtig god sommer !