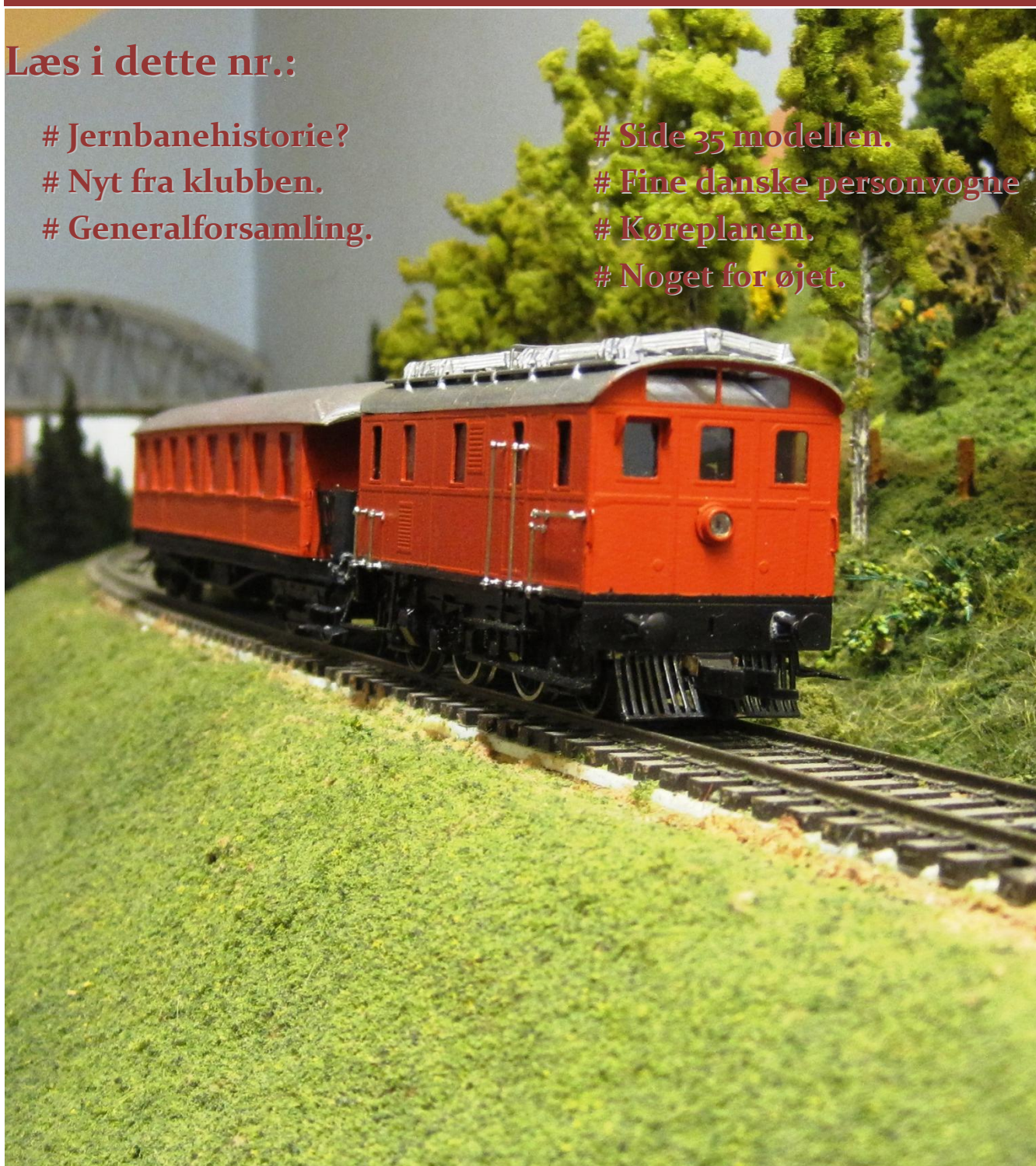




Læs i dette nr.:

Jernbanehistorie?
Nyt fra klubben.
Generalforsamling.

Side 35 modellen.
Fine danske personvogne
Køreplanen.
Noget for øjet.



Nr. 46.

April 2013.

Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

Ole Valsted
Agerlandet 5.
4623 Ll. Skensved.
Tlf.: 21 84 52 36.

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.kmk-ho87.dk

Mosebanen.:

Flemming Kjær.
Redaktør, ansvarshavende.
Tlf.: 58 14 01 14.

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen.

Annoncer.:

$\frac{1}{4}$ 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

I skrivende stund, kan man ikke just sige, at foråret er godt i gang! Men vi er godt i gang. Vi har fået overstået den ordinære generalforsamling. Det betyder, at klubben nu har en fuldtallig bestyrelse og nye "værktøjer" at arbejde med. Læs mere under referatet i bladet og den fyldige "Nyt fra klubben".

Siden d. 24. oktober har man kunne læse og downloade Mosebanen på www.issuu.com (skriv mosebanen i søgefeltet). Med dette nummer bliver det den 10. udgivelse, der er tilgængelig på denne side. Det har betydet en eksplosion i antallet af læsere, således er der til dato (20.03.) er 10.815, der har "kigget" på Mosebanen. Læserne er fordelt over 20 lande, foruden Danmark (842 læsere). er Tyskland en absolut topscorer (518 læsere), fulgt af Østrig (28 læsere), Schweiz (22 læsere) og Holland (14 læsere). Ganske fint af et lille klubblad.

Efter nogle måneders vaklen, har vi i februar besluttet at lukke vores offentlige forum. Der har ikke været den store interesse for at bruge det, og der er faktisk en del andre gode fora for såvel modeltog som jernbaner. I stedet satser vi på at gøre vores hjemmeside meget mere aktiv og brugervenlig.

INDHOLD.

Side 2.	I kupévinduet.
Side 3.	Jernbane historie?
Side 19.	Nyt fra klubben I.
Side 24.	Generalforsamling.
Side 27.	Nyt fra klubben II.
Side 35.	Side 35. Modellen.
Side 49.	Fine danske personvogne.
Side 56.	Køreplanen.
Side 57.	Noget for øjet.

Forsidefoto.: Efter 25 år som skuffeprojekt, er Jørgens Dantrain model af NFJ Mt 4 endelig blevet bygget af Ove T. L. Smuk er den!

Jernbanehistorie?

Jeg så det selv.....

Se så kære venner! Nu skal jeg f..... binde jer en skrøne på ærmet. Jeg plejer jo at ævle løs om alt muligt i epoke III. Denne gang er det en vaskægte epoke V. gyser, ingen damp, ingen skønne trægodsvogne – kun moderne el og diesel lokomotiver **"LUFTLEDNINGER"** over det hele, jaaaaah jeg ser I ryster allerede. Godt - for som I ved, respekt er godt, men frygt er bedre!!!

En kold fredag var den 17.02.2006. Det var også den sidste gang, jeg skulle køre til Malmö for Railion. Bortset fra, at det var koldt, var vejret ret klart, så i et øjebliks blødsøden nostalgi, besluttede jeg mig for at tage kameraet med. Jeg mødte som altid i Korsør. Det første en ordentlig lokomotivfører altid gør, er at forberede sig, det vil sige at læse rettelselser, cirkulærer, La, trække en svensk Körorder og tidstabell. Herefter befordrede DSB mig til Nyborg, hvor mit tog holdt i spor 1. Det var et pænt lille tog på ca. 645 meter, så jeg måtte vade den halve vej tilbage til Korsør. Der var heldigvis dejlig lunt oppe i førerrummet på EG 3109. Da jeg var klar til at køre, kaldte jeg op til Roskilde fjernstyringscentral (*de styrer trafikken mellem*

Odense og Høje Tåstrup) for at meddele dem styringen var lagt helt fr..! Nå, der gik vist epoke III i den gamle. At jeg var klar til at køre, og efter at IC toget havde passeret, blev der grønt for mig. Det var ret tungt toget, men inden jeg var oppe på lavbroen, rullede ekvipagen sine 100 km/t, EG maskinerne har en meget effektiv cruisecontrol, så jeg nød bare udsigten, mens vi strøg over Storebælt. På Sprogø overtog jeg kontrollen med hastigheden, for små 2000 tons skubber mere, end den elektronikdums kan finde ud af. Rart at vide, at der stadig er noget, man er bedre til. Efter at havet kørt nedad en 5 km. penge, ja så gik det så op igen - lige så langt. En så lang stigning (*15 promille*) koster lidt sved, selv af en EG, når næsten 2000 tons trækker den anden vej, så speedometer nålen stod "kun" på 75 km/t, da jeg kom ud i lyset igen. Den stod atter på 100 km/t, inden jeg strøg forbi udkørselssignalet på Korsør station, og den blev der, indtil jeg kom til Ringsted. Indkørslen var rød, et opkald til kommandoposten (*jo dengang var der stadig en uforfalsket stationsbestyrer i Ringsted, det er slut i dag – historisk, ikke sandt*) bekræftede, hvad jeg godt vidste, jeg havde kørt IC toget op. Men det gav mig mulighed for at overtale den fungerende til at slippe mig igennem før regionaltoget sydfra. Det var en god dag, så jeg slap for at ligge bag "den flytbare sporspærring". På vej gennem Ringsted kom jeg i tanke om kameraet, frem kom det, og første billede viser udkørselsenden af Ringsted mod Kværkeby.



Ringsted udkørsel mod øst. Sporet helt til højre er det gamle strækningsspor til Hvalsø, det blev kaldt "Hvalsø" af det lokale personale. Nu om dage går det til postcentret. Det bliver ikke brugt mere, og snart er navnet vel glemt. Historie – nemlig.

Videre gik det atter med 100 km/t mod Roskilde, som tidligere sagt var det en god dag, nu var jeg ca. 30 minutter foran – herligt!! Som sagerne stod, var der ikke noget, der rigtig kunne true togets fremdrift før Høje Tåstrup. De tre næste billeder viser, hvor afvekslende en

tur over Sjælland kan være. Lige før Borup er det et gråt og tungt indtryk vejret giver, små 5 kilometer senere er indtrykket helt anderledes lyst og let, at det så kun var et glimt, gør ikke oplevelsen dårligere, i Roskilde var det gråt igen.



Borup i sigte. I signalet viser Gennemkørsel med høj hastighed, og jeg er ikke den, der sidder en sådan opfordring over.



Så er det Viby Sjælland (det sidste var vigtigt at huske, når noget skulle sendes hertil, for der findes også en Viby Jylland, men det er også historie i dag). Foran mig står den ene af de to tilbageværende "Englænder broer". De blev bygget da banen mellem Roskilde og Korsør blev anlagt i 1856. Det er let at se, at det er den oprindelige tracé, jeg kører på, Strækningen blev dobbeltsporet i 1903. Det er også nemt at se den sporsænkning ved broen, der var nødvendig da strækningen fik "LUFTLEDNINGER" i sidste halvdel af 80'erne.



Roskilde forude. To grønne - det går som smurt!



I Roskilde drøner jeg uden om endnu et stykke historie, toget til højre for mig er lokalgodstoget fra Kalundborg, med en olieretankvogn og autotransportvogn. Et meget tidstypisk godstog for nordvestbanen, dengang i 2006 - også det er historie i dag.

Selv Høje Tåstrup viste sig fra sin allerbedste side, to grønne (*lad mig lige slå fast, at det er to grønne lamper, her er tale om, mine damer og herrer*), det var ellers en sjældenhed at få så fint et signal her. Det

lover godt, for indtil Hvidovre Fjern skal jeg nok få gode signaler, jo kortere tid jeg opholder mig på omtalte strækningsafsnit, jo glattere er FC Øresund, og det samme kan man sige om mig.



Har lige sluppet Glostrup. Vognene til højre holder på sidesporet, der fører til NKT's store fabrik og postvæsenets postpakkecentral, to meget store virksomheder, men toget er kørt – her er jernbanetransport historie. I mod mig kommer der een mere fra verdensfirmaet, vi hilser selvfølgelig pænt på hinanden.

I Hvidovre Fjern falder jeg af til højre. Det er ikke mange gange, jeg har kørt lige ud til København H i de sidste 5 år, det stod over for en snarlig forandring.

Pr. 01.04. 2006. skulle jeg tilbage til DSB og så ville turen til højre i Hif. snart være historie.



Sådan ser et 100 km/t skifte ud, tre drev skal der til. Hvidovre fjern ser ikke ud af så meget, men det er en meget travl togfølgestation, og så er der knyttet meget dramatik og historie til stedet. En meget voldsom Ulykke i 1919, to gange er der havnet et lokomotiv nede på Hvidovrevej og sidste gang med dødelig udgang. I dag er stedet delt i to stationer, Hvidovre Fjern og 500 meter længere fremme.....

.....Vigerslev. Længere fremme til venstre kan man lige ane det oprindelige stationsmesterhus

I den anden ende af Vigerslev deler strækningerne sig. Til højre Kastrupbanen, som jeg skal ud af. I midten den oprindelige strækning til Godsbanegården og helt til højre holder S toget ved den midlertidige Køgevej Station. Sporet yderst til højre er resterne af spornettet til grønttorve. Der er stadig sporforbindelse, men det bruges ikke mere.



I øst enden af Vigerslev holder jeg til højre ad sporet til Kalvebod. Her flettes mit spor sammen med sporet fra København H. Næste foto viser et af en Railion-fører "frygtet" signal. Her på Kalvebod spor 1

kunne man, hvis uheldet var ude, godt spendere en pæn portion af ens hastigt skrumpende ungdom – ikke sjovt!!



Det famøse PU signal på Kalvebod.

Den dag kunne ingenting dog gå galt, for PU signalet viste lystigt blinkende grønt, det bedste det har lært. Så det gik videre til Kastrup station. Her skiller

gods- og persontrafikken sig, og mens persontogene kører i kælderen, kører godstogene op og uden om persondelen.



Den, dengang kommende metrolinje, krydser her den rigtige jernbane på Kastrup station.

På Kastrup station kan man nemt føle sig hensat til en bedre ruttshebane. Først går det ned, så går det op, for atter at gå ned i Drogen tunnellen. Udkørsels-signalet var den sidste alvorlige hindring på dansk

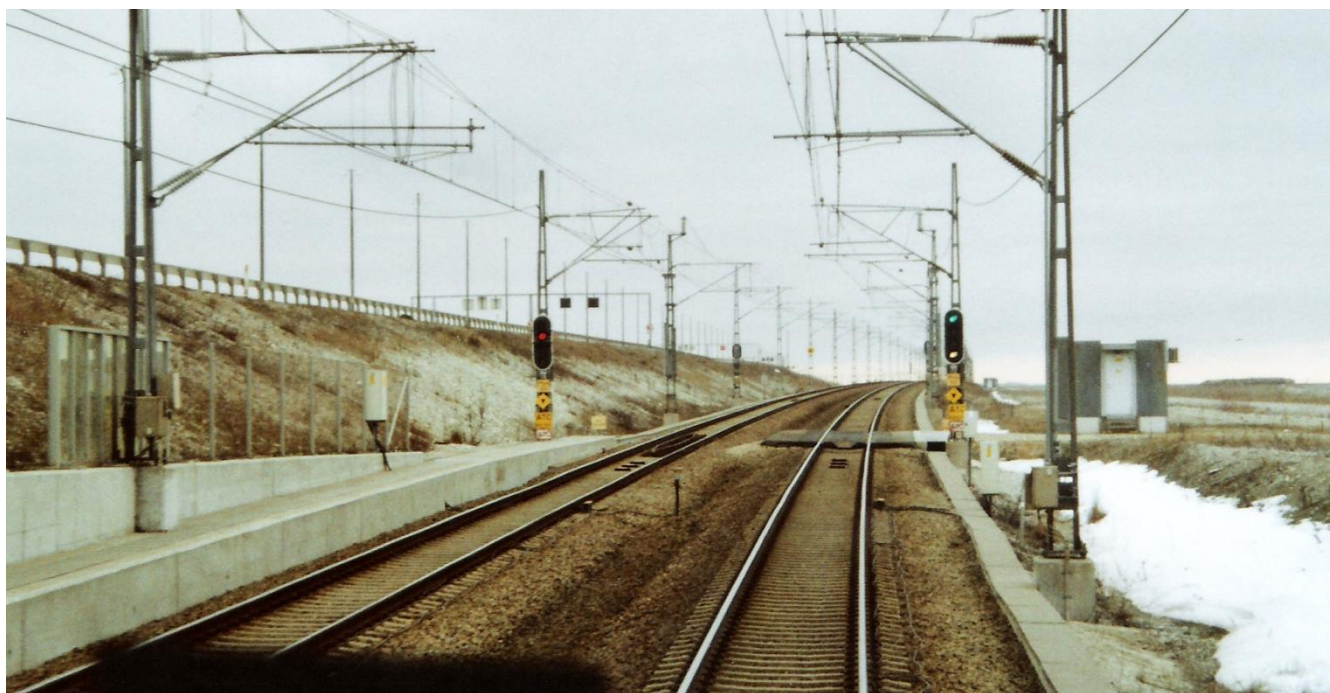
område. Også her smilede lykkens gudinde, for det viste så grønt, som det kunne. Regnskabet viste nu en god time i min favør.



På toppen af Kastrup st. Til højre kommer sporet til klargøringscenteret (IC 3 og ER 4) til syne. Til venstre er det persontogenes strækningsspor, der dukker op. Ligeud lurer Drogen tunnellen.

Så snart Kastrup er sluppet, ringer jeg til den svenske Tkl. (togklarerar). (Jeg skriver ringer, for den svenske strækningsradio er faktisk en telefon, dog med sit eget net) Ud over at hilse pænt på ham, oplyser jeg

ham om, hvem jeg er (tognummer), hvilket telefonnummer førerrummet har og hvor stærkt jeg kan og må køre. Alt dette, når jeg som regel, mens jeg kører nede i mørket.



Så er jeg på øen Peberholm. Foran mig står det første svenske signal, det er grænsen mellem dansk og svensk jernbane. Det er også infartssignal for Peberholm st. (Det svarer til vores indkørselssignaler). Signalet til venstre er også et infartssignal. Svenskerne har ikke noget begreb, der hedder kørsel ad venstre spor. De har fuld signaldækning på begge spor, i begge retninger. Signalerne i denne ende af stationen er ganske unikke, idet de "forstår" danske signaler og dansk ATC. Mit signal viser en fast grøn og en blinkende hvid, det er det bedste signal, man kan få i Sverige, og det svarer i princippet til vores to grønne. På svensk hedder det "kör venta kör". Pudsigt nok er kørestrømmen stadig dansk og forbliver det, indtil vi når til Sverige.



Udsigten fra toget på Peberholm. Ikke megen opmuntring her.



Så er jeg på broen. Man får fornemmelsen af farten, her inde i "buret" – på trods af den kraftige stigning (jeg kan ikke lige huske, hvor meget det er), taber jeg ikke meget fart. Togene kører i stuen, mens bilerne kører på første sal.

Oppe igen kører jeg så på svensk område. Det er vigtigt at huske, at alting foregår på svenske præmisser. Turen over Øresund er ikke så køn, som på Storbælt, fordi de svære stålkonstruktioner hæmmer

udsynet meget. Man kan opleve et meget flot vue over Malmø, når aftensolen skinner på byen, men mellem os sagt var det ikke noget problem den dag.



Et smukt Diamantkryds på Lernakken. Her begynder den svenske kørestrøm. Oppe i udliggøren hænger der et lille gult skilt, som fortæller at spændingen er 1,5 kv.

For enden af broen ligger Lernakken station. Her skiftes der mellem dansk og svensk kørestrøm. For at dette skal få et heldigt udfald, kræver det et koordineret indgreb fra lokomotivføreren. Inden man når til neutralsektionen, skal hovedafbryderen på lokomotivet udkobles (hvis man glemmer det, sker der som regel to ting, 1. man trækker en gevaldig lysbue (gnist),

når pantografen kommer ind i strømløst område. 2. man får lynhurtigt en svensker i telefonen, og han snakker meget højt og lige så hurtigt – godt man ikke har prøvet det). Når man har passeret det hvide skilt på kørestrømsmasten, kan man så koble hovedafbryderen ind igen.



Svogertorp st. Et af Railionførere frygtet sted. Er man først kommet ind i vigesporene, kan det godt vare længe, før man ruller igen.

Alle disse tekniske fixfæxier forløb glat. Svogertorp (*min gamle dødsfænde*) strøg jeg lige igennem. Dog inden jeg var ude af stationen, skrev den svenske ATC, at et sted ude i botanikken, var der et for mig gældende signal, der viste STOP!!!! Nu havde jeg kørt

denne strækning tilstrækkelig mange gange, så jeg vidste nøjagtig, hvor det var galt. Ca. 5 km længere fremme løber Øresundsbanen sammen med strækningen fra Ystad og Trelleborg.



Synderen og den skyldige i baggrunden.

Ganske rigtigt signalet viste stop, jeg havde lige nøjagtig ramt et regionaltogs passagetid. Det varede dog ikke længe før signalet kom, så jeg kunne komme

videre. Den var gal igen for ATCén viste atter, at et signal viste stop. Snart kunne jeg se et par lygter i det fjerne, og det i mit spor, godt signalet viser stop.



Årsagen til mit ufrivillige stop.

Lygterne viste sig at være et tomt lokomotiv. Det kom hurtigt væk, signal kom der dog ikke noget af, og netop som jeg skulle til at ringe til Tkl., dukkede

der endnu et par lygter op i det fjerne, det var en EG for hjemadgående.



En kollega på vej hjem! – Han kunne da godt lige have ventet på mig!!

Endelig kom der signal, og de sidste 6 – 7 kilometer forløb uden nogen form for problemer – en rigtig god tur.



Ude i det fjerne deler banen sig mod Malmø Central (til venstre) og Malmø gods til højre.



Mellansignal M 304, her er godsbanegårdens stationsgrænse. Signalet viser Kör varsamt, 40 km/t. Den blå bygning til venstre er kommandoposten "Tårnet".



Lidt længere inde kan vi nu se den store ankomst/afgangsrist på 10 spor. Her er usædvanligt tomt for vogne. Normalt er det en heksekedel ikke mindst, fordi sporene også anvendes til at køre vogne over rangerryggen (Vallen)



Her til og ikke længere! Signalet til venstre (standardplacering i Sverige) markerer togvejens endepunkt. Oppe i køreledningsgalgen sidder der et lille skilt, der fortæller, at det er spor 6, jeg er havnet i, rart at vide, hvis man skal rykke efter et signal. Jeg kan jo ikke snakke mig fra det, herovre er det høflig selvbetjening, når vognene skal kobles af. Det kræver en særlig teknik, når man bremser toget. Når hastigheden er nede på ca. 10 km/t, lægger man den direkte bremse på, dvs. at det kun er maskinen, der bremser. Derved trykkes vognene sammen i retning mod lokomotivet, og koblingerne slækkes. Lige inden toget standser, farebremser man med den store bremse, dvs. alle vognene bremser. Herved undgår man, at vognene løber tilbage og derved strammer koblingerne igen. Herefter er det ingen sag at koble toget fra.



Her er så toget, som jeg har underholdt jer med. Det bestod af lutter brune (gab) containere, nu tomme, men de har været et smut i Holland med VOLVO-dele.



Det allerhelligste. Her er knapper og kontakter, så selv den værste pilfinger må blive træt, bortset fra det så er det en rigtig god arbejdsplads, og jeg må indrømme, at jeg savner den noget.



Så har jeg været i nordenden af stationen for at vende og er på vej sydpå til "Stall" (i hus ville man sige i Danmark) igennem spor 3. Vognene, jeg kom med, er uden for billedet. Til venstre er en svensk kollega på vej ud for at vende. Han er lige ankommet med et tog fra færgerne i Trelleborg.



Sydenden afristen, og jeg venter på signal i Stall, det er jo en stor og travl banegård!!



Noget kunne tyde på, at signalet kom, for nu er jeg målet et stykke nærmere. Helt til højre kan man lige ane sporet på Vallen, foran den ligger der en gigantisk rist, som stadig bliver brugt flittigt. Jeg svinger til venstre i englænderen lige foran mig og svinger igen til venstre i det tredje skifte. Sporene helt til venstre er strækningen jeg kom fra - hjem til Danmark.



Dette er det sidste billede, jeg har taget. Det er der en god grund til, for 100 meter længere fremme slutter turen, og jeg parkerede "hesten" for sidste gang.

Tilbage var kun turen hjem. Taxa fra Malmø gods til Centralen, herfra et Øresundstog til København og herfra et IC tog til Korsør, som passager selvfølgelig. På vejen hjem kom der godt nok lidt vemod over den gamle – men det vil jeg allernådigst skåne jer for. Nåh – ja, jeg fik vist ikke nævnt, at jeg var hjemme 2 timer før tjenesten sluttede. Jeg skylder måske også at nævne, at det ikke var sidste gang, jeg var i Sverige rent tjenstligt. To gange mere var jeg der. Blot kørte jeg

begge gange fra Malmø og til Nyborg, og det er jo noget helt andet - ikke! Det var godt, jeg ikke ventede til den sidste gang, vejret var nemlig så dårligt, at jeg ikke kunne have taget nogen billeder.

Flemming

Se, det var en rigtig historie!!!



E 975 med tog på Køgebanen mellem Køge og Næstved.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Nyt fra klubben I.



Onsdag d. 09.01. 2013. var første klubaften efter juleferien, der blev straks gået til "makronerne" med indsamling af overflødige materialer/affald o. lign. Martin forkælede vores smagsløg med en overdådig middag.: Forret.: Rejesalat. Hovedret.: Oksemørbrad. Hertil fik vi, takket være Valleballe, en dejlig rødvin. Senere samme aften dukkede Søren op. Han havde snakket med Michel før jul og ytret ønske om at se,

hvad vi var for nogen! Mens jeg "kæmpede" med opvasken – sammen med Jørgen, viste Valleballe Søren rundt i vores ydmyge lokaler. Hvad han sagde, ved jeg ikke – men Søren faldt hurtigt ind i rytmen med os andre, og så kan han godt lide, at der er orden i tingene, et stort og varmt velkommen til Søren. (Nu kan rygerne danne en trio!). Vi sluttede aftenen med at finpudse forslaget til de nye vedtægter.



Jørgen jagter "katten", der var løbet med målet, og Jan stabler de for korte bræddestumper – egentlig var det slet ikke meningen, at vi andre skulle opdage det!

Onsdag d. 16.01. jeg havde fået samlet alle mine gamle (og noget slidte – efterhånden!) tegnerrekvisitter, et stykke fint og glat krydsfiner og en rulle kalkepapir. Mit arbejde de næste mange måneder vil fremdeles blive at tegne, tegne og tegne. Ambitionen er, at alt anlæg skal tegnes og dokumenteres i een (stort set) laaaaaang bevægelse. Jeg er startet med det mest komplicerede rum, rum 4. Løsningen af de mange sporforbindelsers placeringer og højder er af vital betydning og alt afgørende for vores anlægs udførsel og funktion. Med rum 4 på plads bliver det næste

færdiggørelsen af sporplanerne til skjult station "Uset" og "Sukkerkøbing" station i rum 3. Uset og Sukkerkøbing vil blive de første spor, der bliver lagt. Og med dem lagt kan el-afdelingen komme til. Rum 2, 5 og 6 bliver tegnemæssigt set "Piece-of-Cake" projekter. Rum 7 har jeg i "hovedet", spørgsmålet er, om det kan omsættes til noget brugbart?? Rum 1 bliver en udfordring, idet sporene er lagt, og det bliver en stor udfordring at lave en frihåndstegning, der rent faktisk ligner det, der er lavet. Derfor vil den stå allerbagerst i tegnekøen.



Man fik styr på Katten og målene!



Uden mad og drikke duer heltene ikke! 200 grams karbonader, kartofler og herlige grøntsager.



Der arbejdes på alle fronter, "Der Kaiser" måler omhyggeligt og Bent ser til, at "katten" ikke blander sig igen.



Alle ved, at "Der Kaiser" tager sig af detaljerne. Det virker dog lidt mistænkeligt, at han altid har en tomrestok i hånden. Er det mon en ny udgave af Jens Fup tricket?



Så langt nåede vi d. 16.01. De to lægter er kun midlertidige og fjernes, når ophænget er lavet. Det skal være solidt, for vores fjernsyn og film skal stå på hylden.

Ud over baldakinbygning, tegning og madlavning fik vi også lige renset en computer, repareret på en Heljan drejeskive, ryddet op, det "blå" skab til opbevaring af spor og drev, kan man lige ane på foto herover, fik vi monteret og sikkert noget arbejde, jeg ikke fik nys om.

Onsdag d. 23.01. Tja-h, vi fortsatte, hvor vi slap, sidste onsdag. Denne gang havde jeg husket at få pa-

tentbåndet med, så baldakinen kunne blive lavet færdig, klar til at få monteret lys. Vi er blevet enige om, at alt anlægsskabe skal have slige baldakiner, lyskilderne kommer væsentlig tættere på anlægget = bedre udbytte af lyset og ikke mindst, en masse opbevaringsplads til LETTE ting. Den varme mad var karbonader, med grønt og kartofler. Jeg arbejdede flittigt på tegningen – der er lang, lang vej endnu!

Onsdag d. 30.01. Det lys og skærme der er lavet i rum 1, 2 og 3 er ved at blive fjernet, så vi får baldakiner i alle rummene. Martin er et godt menneske - han syntes, at det er synd for os, at ude temperaturen er så kølig. Så han laver varm mad hver onsdag. Denne

onsdag stod den på ovnstegte kyllinger (med hvidløg), ligeså ovnstegte kartofler og frisk salat. Det er vel ganske overflødigt at nævne, at maden var særdeles vellykket! Planlægningen af rum 4 skrider kun trægt frem - men der bliver (stadig) tegnet flittigt.



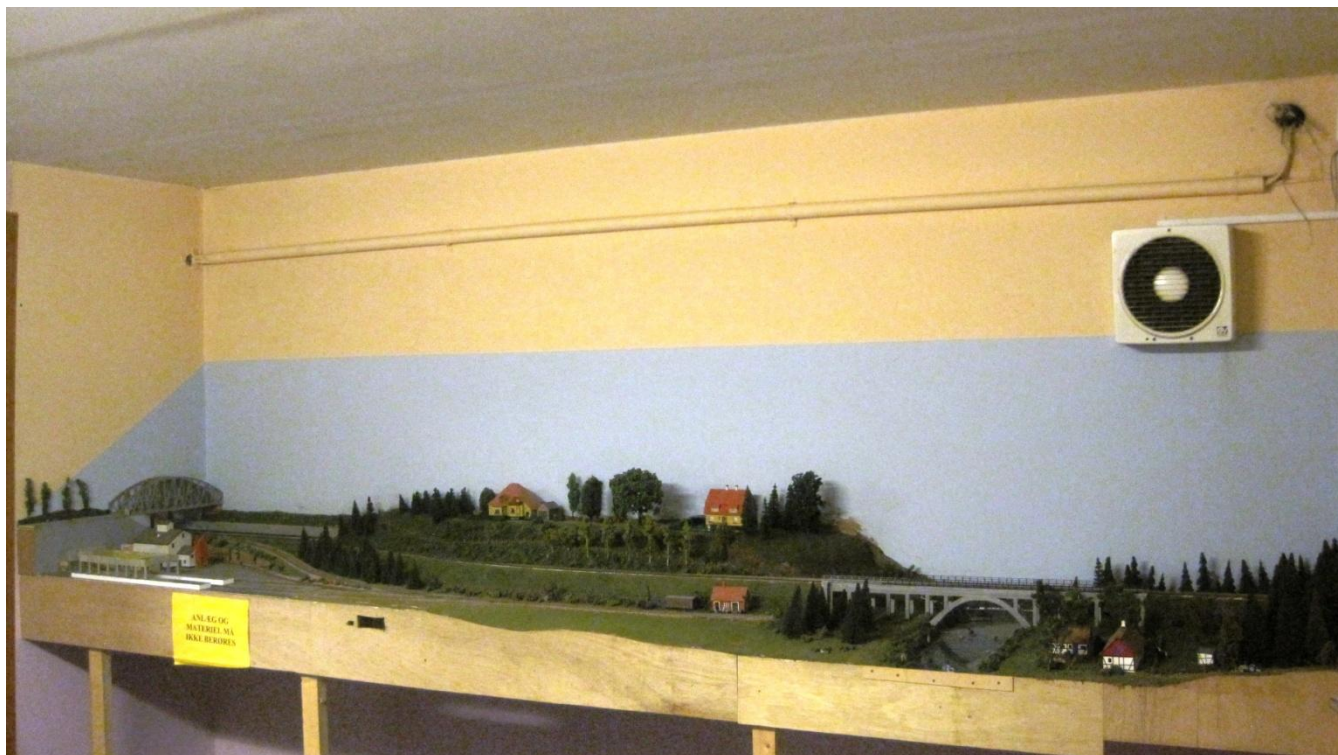
Så er fjernsynet kommet på plads. Vi ønsker os en fladskærm, da det gamle "Brum & Overstyring" synger på, om ikke sidste - så næstsidste vers!

Onsdag d. 30.01. & 06.02. Arbejdet med at fjerne den gamle udrustning til lys og afskærmning over anlægsgbordene i rum 1, 2 og 3 er nu tilendebragt. Planen er nu at lave baldakiner i alle rummene på samme måde som i rum 5 og 6, konstruktionen indebærer flere fordele. Den mest i øjne faldende (!) er, at lyset kommer tættere på anlægget, og dermed bliver bedre udnyttet. En anden fordel er, at konstruktionen giver en masse hyldeplads - dog med det forbehold, at der selvfølgelig er grænser for, hvor meget det kan

bære. Meget lette ting, som emballagen fra vores modeltog, vil være oplagte emner at gemme her. Det er meningen, at der skal ophænges gardiner fra loft til baldakinens underkant for at lave en pæn afslutning og gemme lidt pyntelige "genstande", der måtte blive opbevaret der. Det kendte "Henks Skibsværft" har fået en filial, "Henks Systue". Firmaet har påtaget sig det ærefulde hverv at fremstille de første gardiner til rum 5 og 6. Det bliver spændende at se, hvad det gør ved udseendet på vores anlæg og omgivelser.



Jørgen er godt i gang med 1 : 1 skabeloner fra Vampisol, det er brosten belægning i højeste klasse og skabelonerne er et vældig godt værktøj til at få en ide om, hvad der skal bruges, og hvordan det vil tage sig ud.



Det ser lidt bart ud, nu da lys og afskærmningen er fjernet. Snart vil der være en ny hylde med nyt og bedre lys. Udsugningen skal også her pakkes ind, så der ikke bliver suget luft ud – hen over anlægget.

Martin havde inviteret gæster d. 30.01. Han har haft "lidt" problemer med sin PC i den seneste tid. Torben Ziegler havde forbarmet sig, og tilbød Martin lidt nødhjælp. Det endte med en reinstallation af styresystemet!!! Torben havde taget sin gode ven, Hans Svanne, med og da begge herrer (*heldigvis*) er godt skåret for tungebåndet, havde vi en ganske hyggelig og fornuftig aften. Mit bekendtskab med Torben rækker mange år tilbage, dengang jeg lavede blad i starten af

80'erne. Jeg var "kommet til" at skrive noget om danske modeller, og det er et emne, der altid har optaget Torben. Han lavede ligeledes et blad for foreningen Vestegnen. I dag har han hjemmesiden www.danskmodel.dk med en masse spændende ting, siden er absolut mange timers studie værd. Martin fik lavet sin PC, og vi andre en rigtig hyggelig aften, så tak for besøget og på gensyn.



Torben er her i gang med den store operation – der er lige blevet udvekslet en "lille" artighed mellem fotografen og tastaturekvilibristen!!

GENERAL FORSAMLING.

Referat fra den ordinære general-
forsamling, lørdag d. 09. februar
2013.



Generalforsamling startede kl. 11¹⁵. Michel bød velkommen og skred straks til første punkt på dagsordenen.: Valg af dirigent, Peter Schack blev foreslået og modtog valg. Peter startede sit hverv ved påpege, at der skulle vælges en referent. Undertegnede valgtes. Næste punkt var Formandens beretning.:

Året 2012 har været et turbulent år, for klubben, idet vi desværre måtte ekskludere et medlem. Dette medførte, at vi mistede en del medlemmer, som ikke var enige i den beslutning – men nok om det!

Lad os starte i rum 1. Her er der ikke sket de helt store fremskridt. Vi har besluttet, at der ikke skal laves nogen særlige ændringer, men bruge kræfterne på at få stationen til at fungere optimalt.

Rum 2. har gennemgået en større renovering med maling af vægge, nyt gulvtæppe og ny belysning, da biblioteket har fået en helt ny udformning.

Rum 3. Det ligner en stor rodebunke, og det var noget af et chok, jeg fik en dag, da jeg kom ned i klubben og så, at alt skinnemateriale var afmonteret – det uden at jeg eller andre var blevet spurgt. Dette skyldes et par herres initiativ til at ville ombygge hele anlægget, så der kunne fremføres tog på 3,5 meters længde + maskine. Dette er, hvad der kan ske, når man laver noget uden at høre andres mening. Så her skal anlægget bygges op igen.

Rum 4. gemmer vi til bedre tider, som man siger! (*planlægning og tegning er i fuld gang. Red. Bem.*)

Rum 5. Er blevet inddraget til spiselokale samt arbejdsborde til modelbygning m.m. Det resultat er vi, synes jeg, sluppet godt fra.



Der studeres vedtægter og dagsorden med passende alvorlige miner! Smil mine herrer – det er alvor det her!!

Rum 6. køkkenet har fået skillevæg, fliser, skabe og emhætte over komfuret – nu skal der bare males, ikke også Flemming?

Rum 7. Taler vi ikke om, det skal renoveres – helt fra bunden af.

Det er mig en stor glæde, at jeg har konstateret, vi i de sidste 3 måneder har haft en rigtig god stemning og arbejdslyst, må vi håbe, at dette fortsætter i tiden fremover.

Til allersidst skal jeg lige sige, at jeg efter 12 år som formand, føler jeg er udbrændt og derfor synes, at der skal nye kræfter til. Jeg vil derfor gerne takke jer alle sammen for et dejligt venskab gennem årene, der er gået – men bare rolig i kommer ikke helt af med mig, jeg hænger fast lidt endnu!

Michel.

Punkt 4. på dagsordenen var fremlæggelse af regnskabet. Det er ikke muligt at fremlægge et regnskab for hele 2012. Da alle papirer vedrørende regnskabet gik til grunde, da den tidligere kasserers lejlighed brændte i efteråret 2012. Derfor dækker det kun perioden 01.11. – 31.12. 2012. Regnskabet blev godkendt og forholdene omkring manglende akter, blev taget til efterretning.

Punkt 5. Fastsættelse af kontingent, uændret for 2013.02.09

Punkt 6. Indkomne forslag.:

Et helt nyt sæt vedtægter blev fremlagt og gennemgået af generalforsamlingen. Der blev vedtaget en del rettelser, justeringer m.m. Vedtægterne blev herefter vedtaget. De nye vedtægter vil være at finde på det interne forum og eller i trykt form i klubben.

Punkt 7. Valg af bestyrelse i henhold til § 7. Stk. 2.

Alle bestyrelsesposter var på valg, Michel ønskede at trække sig fra formandsposten, kasserer havde vi ikke haft siden Johnny meldte sig ud og sidste post (*Sekretær*) var ny og dermed på valg. I de netop vedtagne vedtægter er bestyrelsen reduceret fra 5 til 3 perso-

ner. Den nye sammensætning er formand, kasserer og sekretær.

Valget forløb således.:

Formand (*valgt for 1 år*).: Ole Valsted.

Kasserer (*valgt for 2 år*).: Michel Andersen.

Sekretær (*valgt for 2 år*).: Lars Torndahl Larsen.

Revisor valgt for et år.: Peter Schack.

Vi har indført en bestyrelsessuppleant, valgt for et år.: Flemming Kjær.

Alle blev valgt uden modkandidat. Efter valget rejste vores nye formand sig op. Han opfordrede generalforsamlingen til at give afgående formand (*Michel*) et stort og fortjent bifald for god og tro tjeneste gennem klubbens 12 år – det blev gjort med stor glæde – tak for din uselviske indsats for os og klubben!

Punkt 8. Eventuelt. En masse emner kom op, og det er umuligt at gengive disse her. Af mere håndfaste emner enedes vi om følgende.:

Medlemsmøde søndag d. 24.02. 2013. Kl 11⁰⁰ Emnet er vores digitaludrustning, Det er vigtigt, vi finder ud af, hvad vi ønsker, hvad der er teknisk og økonomisk muligt. Peter har en stor viden om emnet og vil kunne svare på de fleste spørgsmål. I den forbindelse enedes vi om en tur til OMJK, hvis digitale udstyr, Peter er rodet dybt ind i.

I Aarhus lever JMJKs store anlæg på lånt tid, så en tur derved vil også blive søgt sat i værk.

DMJK fylder 75 år. I den forbindelse blev der talt om deltagelse fra vores side.

En brugbar klub PC blev også efterlyst, Peter, den rare mand, lovede at kigge på stumperne.

En masse forslag til besøg og udflugter kom frem, og de vil blive renpudset på forårets medlemsmøder.

Til sidst kunne Peter afslutte sine pligter ved at erklære generalforsamlingen 2013 for afsluttet og traditionen tro, takke for god ro og orden!

Flemming



Under hele "seancen" blev der arbejdet seriøst og koncentreret. Det tog sin tid, fordi vi valgte at gennemgå hele vedtægtsforslaget, forinden afstemning.



Regnskab 2012 (perioden 01/11 - 31/12)

	Indtægter	Udgifter
Diverse indtægter	16.730,49	
Medlemsindskud	200,00	
Kontingenter	2.650,00	
Øl, vand m.m.	1.437,50	142,00
Lån BS.		1.250,00
Spor m.m.		8.167,60
Værktøj	200,00	
Kataloger, blade m.m.		595,00
Porto + Gebyr		114,00
Inventar + vedligeholdelse		5.492,75
Rengøring		17,00
Arrangementer	807,00	
Kontingenter + Abonnementer		100,00
I alt	22.024,99	15.878,35
		22.024,99
		- 15.878,35
Årets resultat		6.146,64
	Aktiver	Passiver
Kassebeholdning	1.505,50	
Bankbeholdning	4.641,14	
Egenkapital primo		0,00
Årets resultat		6.146,64
	6.146,64	6.146,64

Bilag til regnskabet 2012

Balance:

	Aktiver	Passiver
Kassebeholdning	1.505,50	
Bankbeholdning	4.641,14	
Anlægsværði	134.750,00	
Lån BS. Hovedstol kr. 15.000,00		11.250,00

Egenkapital	140.896,64	- 140.896,64
	- 11.250,00	
	-----	-----
Formue pr. 31.12.2012	129.646,64	129.646,64

Køge, den 9. februar 2013



Michel Andersen
Formand

Ole Valsted
Bilagskontrollant

Nyt fra klubben II.

Onsdag d. 13.02. Så er der købt brædder og plader til lysbaldakiner i rum 2 og 3. Bent og Valleballe havde fra morgenstunden været på rov i trælasten og inden fyraften sad den nye hylde over anlægget i rum 2. Ole Lind aflagde os et besøg, han var noget imponeret over, hvad vi havde nået, og han genindmeldte sig i klubben – og han gav nok en lille en, en lille en! Tak for skænken Ole. Jeg havde i længere tid "bokset" noget med tegningen, og pludselig gik kabalen op, og der blev plads til det, vi ønsker os. Alle strækninger

bliver enkeltsporede også helixen, til gengæld bliver der plads, til den ønskede S-bane (mellem rum 7 og 5) og formodentlig også en sporvognsstrækning i Valleballeby (rum 7). Det enkeltsporede vil give en lidt større udfordring i afviklingen af en køreplan, til gengæld vil S-tog og sporvej signalere mere storby i rum 7. Martin er stadig i "vintermode", hvilket jo ifølge hans eget udsagn betyder, at han fabrikkerer dejlig varm mad hver onsdag! Vi nyder det. Denne gang stod den på stegt flæsk, kartofler og persillesovs – der blev spist op!



Henk og formanden i dyb samtale om de nye gardiner, der er hængt op på bordkanten i rum 6.

Foto.: Kok-A-mok.

Onsdag d. 20.02. Bent har efterhånden fået styr på ledningerne i rum 7 og 6, i sidstnævnte rum, er der blevet "ryddet op" i målertavlen, så tingene (*de elektriske, forstås!*) sidder i god og logisk orden – det er mig en stor fornøjelse at se ordentlig udført arbejde. Nu talen falder på ordentlig arbejde, så går det støt og med raske fjed – videre med projekt "baldakin"

nede i rummene med de laveste numre. Henk kom med meget fine og færdigsyede gardiner til anlægsgbordkanterne i rum 5 og 6. De er meget flotte i lækkert stof, og så er de næsten i den rigtige Maroonrøde DSB-farve. De blev sat op i begge rum – det er f.... fløjte mig noget, der pynter!



Gardinerne på plads og i orden i rum 5 – det bliver rigtig godt, når der også kommer gardiner for baldakinen.
Foto.: Kok-A-mok.



5 mand der keder sig lidt, er en f..... plage, og jeg var et let offer, eftersom jeg påviseligt havde lidt administrative vanskeligheder med styring af pen og blæk – det startede ellers som lidt fredeligt fyraftens snak. Foto.: Kok-A-mok.

Trods "lidt" vanskeligheder med at holde styr på sporene i rum 4, lykkedes det mig at gøre tegningen til det skjulte spor i rum 4 færdig, ja – der mangler lidt angivelser af højderne, men ellers er det på plads. Så bliver det en plan for rum 6. Så Henk kan komme i gang – det kan rent tegningsmæssigt heller ikke tage så lang tid at lave. Dernæst kommer turen til rum 3, der jo nok bliver en større udfordring – vigtigt er det dog at få styr på, hvor og hvordan sporene skal "foldes" i rummet; ikke mindst "Sukkerkøbing" er vigtig at få på plads. Først herefter kan "Banebørsterne" gå i gang med sporlægningen – til den tid skulle vi så

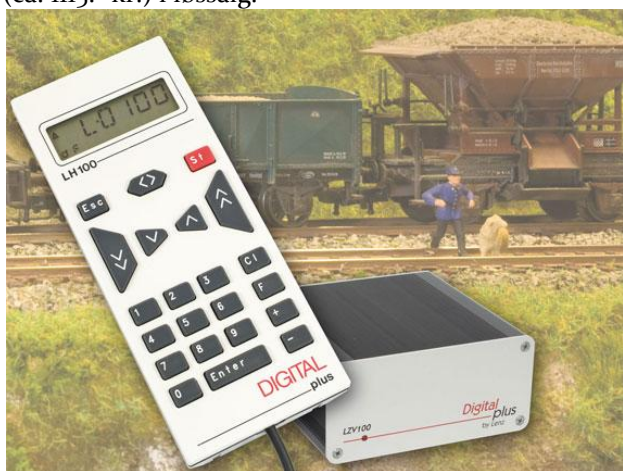
gerne være færdige med de indretningsmæssige gøremål. Menuen stod på Mørbradgryde (2 fade!) med ris, og selv om der blev spist godt, måtte vi levne. God mad fra Kok-amok. Til medlemmernes store skræk begyndte Martin på kættersk vis at tale om, at nu var det snart slut med varm mad hver onsdag! HVORFOR??? Skreg medlemmerne i samlet kor!!! Hertil replicerede den dristige ungersvend "Jeg skal jo til at bygge færge – ikke! Så har jeg sandelig ikke tid til at bikse med varm mad" For en gangs skyld var der tavshed blandt medlemmerne – i laaaaaaang tid.



Der arbejdes koncentreret på tegningen!

Foto.: Kok –A-mok.

Søndag d. 22.02. Medlemsmøde om digital styring af vores anlæg. Peter gav en fin opvisning og redegørelse for brugen af Lenz håndkontroller. Især gjorde ham meget ud af at fortælle om kodning af dobbelttraktion og multipel kørsel. Et andet punkt på dagsordenen, var indkøb af Lenz digitale startsat, centralenhed LZV 100 og håndregulator LH 100. Start-sættet er et rigtig godt tilbud, hos www.modellbahnshop-lippe.com koster det 265.- €. (ca. 2014.- kr.), løse håndregulatorer koster 142,90 €. (ca. 1115.- kr.) i løssalg.



Startsættet fra Lenz.

Foto.: Lenz.

Der spares ca. 170.- kr. på sættet i forhold til enkeltstyk prisen. Vi besluttede at købe sættet, og i samme bestilling var der en stor del af os, der besluttede at få en håndregulator med i samme bestilling – det

holder portopriserne nede! Efter mødet var der frokost = Medisterpølse med kartofler og sovs.

Onsdag d. 27.02. "Old boys" holdet holder i den grad dampen oppe, der bliver boret, savet og banket så meget, at beboerne har bedt os om at sætte en seddel op i opgangene, når vi har tænkt os at lave så meget larm, som vi gjorde den aften. Det går stærkt med lyshylderne. I skrivende stund er man knap halvvejs med den meget store hylde i rum 1. Det er en kompliceret sag, og der skal rigtig mange ophæng til at holde konstruktionen oppe på plads. Bent udførte et lille eksperiment i rum 6, det ene armatur fik fjernet rørene og et 5 meter langt lysdiodebånd, med ca. 180 lysdioder, blev midlertidigt sat op og tændt. Lyset er faktisk meget pænt varmt hvidt, men der skal mindst 5 gange så mange dioder op – for at opnå samme lysstyrke, som et lysstofrør afgiver og vores armaturer er bestykket med to rør hver, hvilket vil sige, at der vil skulle bruges helt urimeligt mange lysdioder, for at opnå en lysstyrke, der svarer til de to dobbeltarmaturer – der gør arbejdet nu. Henk gjorde opmærksom på det forhold, at med så mange lyskilder, så ville der faktisk ikke være nogen skyggeside, eller skygger på anlægget, hvilket trækker ned på anlæggets udseende. Det var ikke nogen stor sag at blive enige om, at vi fortsætter med at anvende dobbelte lysrørsarmaturer. Ole V og Jan har i et stykke tid arbejdet med vores registrering af DRM (*Det Rullende Materiel*). Listerne er lavet i Excel-format med en del søge muligheder.



Der arbejdes koncentreret i "Henks Systue". Prøv at spørge ham hvor mange hægter og glidere, der egentlig går på sådan et fint gardin! Nederst ses det "færdige" resultat. Øverste liste skal males hvid, og hyldekanten have en blød kant, der går ca. 10 cm. længere ned. Det er for at få skygget lidt mere for lyset, ud mod beskueren. Nu er det jo ikke ligefrem modelbane, der optager pladsen på anlægsgbordet, men desuagtet, får man et godt indtryk af mening og virkning af anstrengelserne, vi har gjort. Når anlægget, om ikke så længe, er lavet her i rum 6, vil vi for alvor kunne se resultatet af dem. Vi har selvfølgelig en forventning om, at det bliver s.... godt.





Alt godt på bordet! De hårdt arbejdende nyder maden, hvilket tydeligt ses på deres milde og venligt stemte ansigtsudtryk. Selv Kokken havde tid til at kaste føde ned – velbekomme!





Der knokles igennem. Det er et stort projekt at lave lysbaldakin i rum 1. Det bliver nogenlunde det samme i rum 3, 4 og 7. Men, jeg ved ikke, om det er nogen trøst. Bemærk alle "bærejernene" der hænger ned fra loftet – der skal noget til at holde baldakinen.



Så langt nåede "de gamle drenge" den onsdag. Om lørdagen (02.03.) var en pæn flok, ja den var faktisk ganske nydelig på tour til Hobbymesse i Valby hallen! Da vi tog hjem, var vi lige et smut i klubben og minsandten, om ikke der havde "været nogen" og lavet noget "overarbejde" (foto næste side).



Det er godt, at der bliver taget fat i DRM registreringen, for når vi, inden alt for længe, kan begynde at køre på anlægget, er det en uomgængelig nødvendighed, at det materiel, der rent fysisk opholder sig på anlægget, også er registreret.

Onsdagene d. 06.03. & 12.03. Sidste gang blev jeg næsten færdig med sporplanen over de skjulte spor i

rum 4. Der manglede højdeangivelser, navne o. lign. Det blev ordnet, og jeg fik tegnet det meste af rum 6, i første omgang det synlige spor, et tillæg med det skjulte spor, anlægsgbord, skillevægge og køkkenbord, så man må sige, at her går det også planmæssigt fremad. Baldakinen over Korsborg, i rum 1. er nu (12.03.) blevet færdig. Det vil sige, der mangler at blive lavet strøm og opsat lysarmaturer.



Lysbaldakinen i rum 1, ikke den enkleste konstruktion at lave – "old boys" holdet brillerer dog stadig, og ingen opgave er tilsyneladende for stor!

Efter aftensmaden blev der holdt en lille seance, sidste onsdag (06.03.) Begyndte Henk pludselig at tale i forblommede vendinger noget med, at jeg nok burde huske fotomaskinen næste gang, for der vil nok vise sig noget, der burde fotograferes! Dagen

efter inviterede manden til åbenlys gættedyst, på vores interne forum. Da emnet blev gættet, lavede Martin en efterlysning på jernbanen.dk af fotos af restaurant "Broen" ved Lillebæltbroen. Det gav ganske mange og fine reaktioner. Bl.a. et farvebillede af

restauranten der, til de flestes overraskelse, viste, at bygningen var svenskrød. Vi var meget spændte på at se, hvad Henk havde kreeret. Iscenesættelsen gjorde ikke spændingen mindre. Inde i rum 6, hvor bygnin-

gen skal bo, stod der noget, som var dækket af et stykke klæde. Vi lader billederne vise lidt af stemningen.



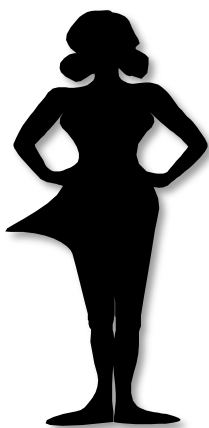
Henk giver den gas! Om få sekunder vil den fremmødte folkemængde ved selvsyn kunne konstatere, at Martins "madtempel" er godt på vej.



Her er den så! Og aldrig så snart tæppet var trukket fra, var de første gæster på pletten! Bygningen er ikke helt færdig endnu – vi glæder os til at se det færdige resultat, især når den er "plantet" på sin tiltænkte plads – lige ved broen.

Herefter var det tid til et lille statusmøde. Loftet og væggene i rum 1, er ualmindeligt snavsede – det er kun 12 år siden de blev malet – derfor skal det hele vaskes ned, og væggene skal spartles samt have en gang blå maling. I rum 2 skal væg omkring anlæg og baldakin, have en farvemæssig opdatering. I rum 3 skal loft og vægge rengøres, repareres og males før der bliver opsat lysbaldakin m.m. Vi kan ikke rigtig finde ud af, om den del af anlægsbordet, der blev

flyttet ud til væggen i "gamle dage" skal flyttes tilbage eller ej – vi kommer nok til at tage en "bette knæver" om sagen en gang til. Loftet i rum 5 er ikke så pænt, der er lidt huller og pletter efter flyttede/fjernede genstande. Det samme er galt et par steder på væggene. Om det kan klares med spartling, afvaskning og pletmaling må komme an på en prøve. Resten af aftenen blev brugt på stor oprydning og rengøring.



KMK Læserservice
Præsenterer.:

Side 35. Modellen

Vi vil starte med at se lidt på de spændende nyheder nogen af fabrikanterne byder på for 2013. Det ser ud til at dette år bliver særdeles spændende, set med danske øjne - på papiret i hvert fald. Den danske modelbanemand er jo vant til at skulle vente i kortere eller længere tid på modellerne, så nu må vi se!



Det er interessant at se, hvordan Brawa "opruster" sine modeller og udvalg for tiden.

Udvalget er blevet enormt, og de i forvejen fine modeller bliver løbende forbedret, teknisk som detaljemæssigt. De er godt på vej til at blive førende på markedet, og de har efterhånden en stor del af de tyske "standard" godsvogne på programmet i fremragende udgaver. Noget der hidtil har knebet gevaldigt hos de andre fabrikanter. Nyhedskataloget er et digert værk. Mange af nyhederne er selvfølgelig "bare" varianter af eksisterende modeller. Der er dog en anseelig mængde nye modeller, bl.a. et par vigtige standard eller massevogne, om man vil. Først den talstærke Gms 30 (Opplen).



48 827 DB Gms 30 220 574. På markedet i IV. Kvartal 2013. Foto.: Brawa.

Efter billedet at dømme, som desværre ikke kan forstørres mere uden at blive uskarpt, er det en fabelagtig flot model. Man kan studere denne og alle de andre modeller på: www.brawa.de. Under "produkter" kan man vælge den/de kategorier, man ønsker. Hvis man klikker på oversigtsbillederne kommer der en ny side med den ønskede vogn, og det foto afslører en mængde fine detaljer.

En anden vigtig vogn, dog ikke på nogen måde så talstærk som Gms 30 vognen, er den lange Glt 23 (Dresden) med oplukkelig gavldøre.



48676. DB Glt 23 195 160. På markedet i III. Kvartal 2013. Foto.: Brawa.

En nærmere gennemgang af 2013 nyhederne afslører, at vi kan vente 3 danske nyheder i år, 2 fra DSB og en fra GDS, så der er noget at se frem til. Vi snupper dem i den planlagte udgivelse række.:



48289. GDS Qc 122. På markedet i II. kvartal 2013. Foto.: Brawa.

Så vidt jeg kan bedømme er det en meget korrekt model. Jeg vil ikke udelukke, at der kan være afvigende detaljer. Jeg har desværre ikke noget foto af vognen, selvom vognen stadig eksisterer og findes hos Nordsjællands Veterantog. På www.veterantoget.dk skriver man GDS QC 122 og kan finde et foto af vognen – ud fra det ligner modellen ganske godt. Den skal være i handelen omkring eller lige efter udgivelsen af dette nummer.



48852. DSB ZE 503 610 P. DDSF. På markedet III. Kvartal 2013. Foto Brawa.

Der har hersket lidt tvivl om, hvorvidt Brawa har fået vognens nummer galt i halsen. På fotoet af modellen ser det angiveligt ud til, at der står 593 610 og ikke 503 610, som der skal. I teksten under billedet (på hjemmesiden) står der dog det rigtige nummer, så mon ikke Brawa undgår en "skandale". Modellen må siges at være meget korrekt. Igen er der et par detaljer der afviger fra forbilledet – dog ikke noget der kan ødelægge mine glade forventninger til modellen, eller sagt på en anden måde; den er langt inden for mine tolerancer for en dansk tankvogn, lavet på en tysk model – lige i skabet!



ZE 503 610 i Maribo 1958. Forbilledet for Brawa modellen, man kan bl.a. se at forstærkningen (på den nederste tredjedel af tanken), der på modellen er gennemgående – på forbilledet er der ingen forstærkning på midterste del af tanken, ellers synes jeg at tingene stemmer.
Foto.: Jens Brun-Petersen.

Sidste danske nyhed er faktisk en gammel kending, som er den ene af SHELL oliefirmaets to bogietankvogne ZE 502 833. På Sporet lavede tilbage i midtferierne et fint ombygningssæt med en Piko tankvogn og et sæt påskrifter. Senere forsøgte OKT at få lavet en model hos Piko af samme vogn – det strandede ved, at SHELL krævede royalty betaling, og så hang det projekt ikke sammen længere. Tilsyneladende har SHELL opgivet denne stejle holdning, for Hobbykæden fik for få år siden Piko til at lave 502 833 i model plus et par andre toakslede modeller. Nu kommer så Brawa med en spritny model af den fireakslede bogietankvogn, model Uerdingen, af ZE 502 833. Jeg forventer, at modellen holder Brawas standard, det vil

sige, den bliver super flot og korrekt. Der er endnu ikke lavet nogen model, så det er en farvelagt tegning, der vises.



48905. DSB ZE 502 833 P SHELL. På markedet i kvartal 2014.
Foto.: Brawa.



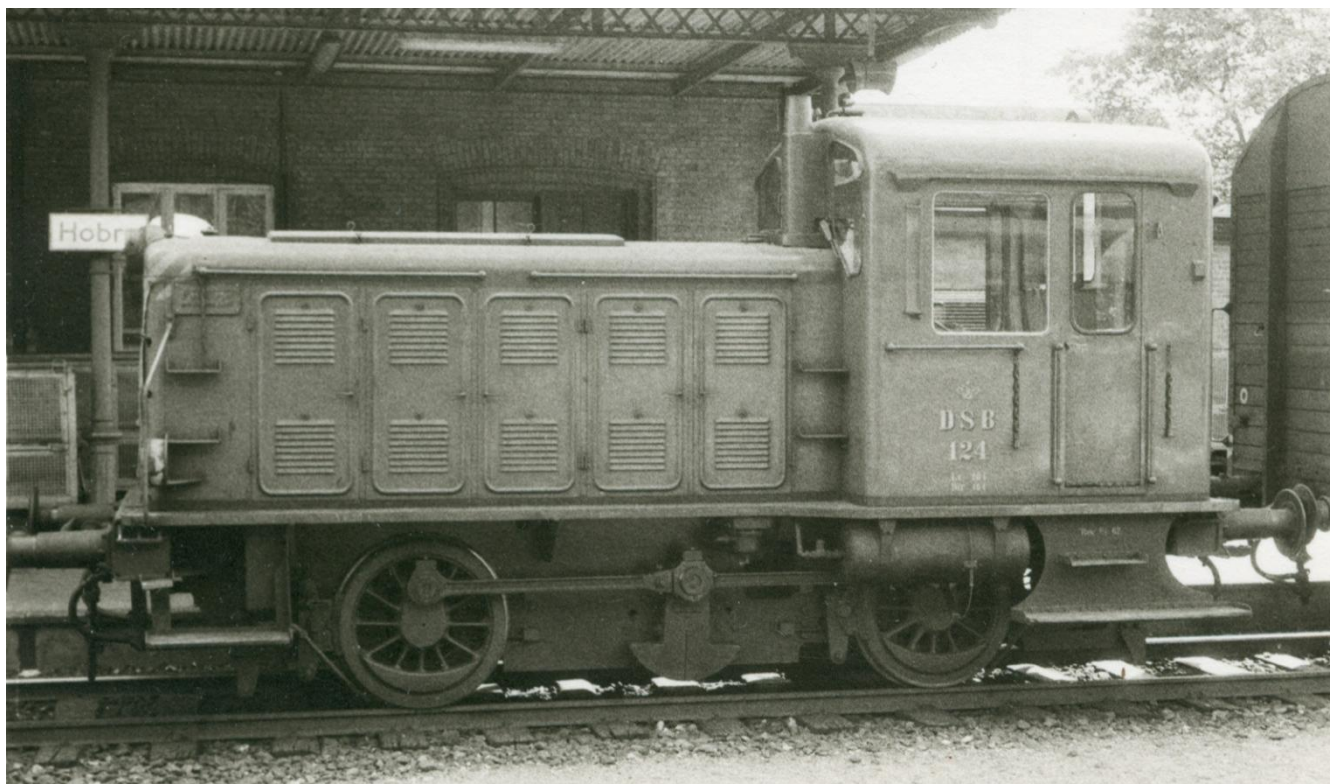
ZE 503 833 i 1957.

Foto.: På Sporet (Arkiv).

Der har været meget stille omkring Hobby trade, Ade eller, hvad nu firmaet hedder. De har aldrig været de store ørne til information, det der er kommet, har altid været via en forhandler – til lige stor irritation for kunde såvel som for forhandler. Man må ønske for firmaet, at de får øjnene op for værdien af god kunde kommunikation, og det helst i en lind strøm. Det moderne menneske er på det nærmeste dybt afhængig af daglige opdateringer, og de får det fra mange kilder. Det var først, da jeg så en "bette films" fra Nürnberg messen med Hobby trade nyheder, at jeg tænkte på at snuse lidt på deres hjemmeside. Minsandten om ikke vi kan forvente en hel del i 2013, hvis deres leveringsterminer står til troendes!

Vi starter med et kig på lokomotiv listen. Det første man ser er, at der vil komme en "Ardelt" ranger traktor.:

kat. nr.	type	beskrivelse	bemærkning
Lokomotiver DC			
150129	Diesellok.	DSB 129, grøn, Epo III-IV, DC	Nyhed 2013
150140	Diesellok.	DSB 140, grøn, Epo III-IV, DC	Nyhed 2013
150146	Diesellok.	DSB 146, grøn, Epo III-IV, DC	Nyhed 2013
Lokomotiver AC			
250129	Diesellok.	DSB 129, grøn, Epo III-IV, AC	Nyhed 2013
250140	Diesellok.	DSB 140, grøn, Epo III-IV, AC	Nyhed 2013
250146	Diesellok.	DSB 146, grøn, Epo III-IV, AC	Nyhed 2013



Ardelt traktor nr. 124 i Hobro. Forbillede for en meget ønsket model.

Foto.: Ole Pedersen.

Det er efter min mening et meget klogt valg, man har gjort ved at vælge at lave den Frichs byggede udgave. Dels er den stærkt ønsket, og dels mener jeg, at undervognen er identisk med den tyske V20, hvis det er tilfældet er økonomien nok hjemme i det projekt – det bliver spændende at følge.



Protomodel af Ardelt traktor.

Foto.: Hobby trade.

Næste punkt er nye nummervariant af D IV.:

kat. nr.	type	Beskrivelse	Bemærkn.
Lokomotiver DC			
150802	damp lokomotiv	DSB D 802, DC, analog, epo III	Nyhed
Lokomotiver AC			
250802	damp lokomotiv	DSB D 802, AC, analog/digital, epo III	Nyhed 2013
Ikke nok med det, der kommer også en variant mere af D maskinen, tre D II. Eller rettere, en D II. 851 og to D III. 856 og 857, bemærk lige at D 851 er en epoke II. Model. Det er første gang, der bliver produceret en sådan - jeg kender et par stykker, der bliver glade.			
kat. nr.	type	beskrivelse	Bemærkn.
Lokomotiver DC			
150851	damp lokomotiv	DSB D 851, DC, analog, epo II	Nyhed 2013

150856	damp lokomotiv	DSB D 856, DC, analog, epo III,	Nyhed 2013
150857	damp lokomotiv	OHJ D 857, DC, analog, epo III	Nyhed 2013
Lokomotiver AC			
250851	damp loko-	DSB D 851, AC, analog/digital,	Nyhed 2013

	motiv	epo II	
250856	damp lokomotiv	DSB D 856, AC, analog/digital, epo III	Nyhed 2013
250857	damp lokomotiv	OHJ D 857, AC, analog/digital, epo III	Nyhed 2013



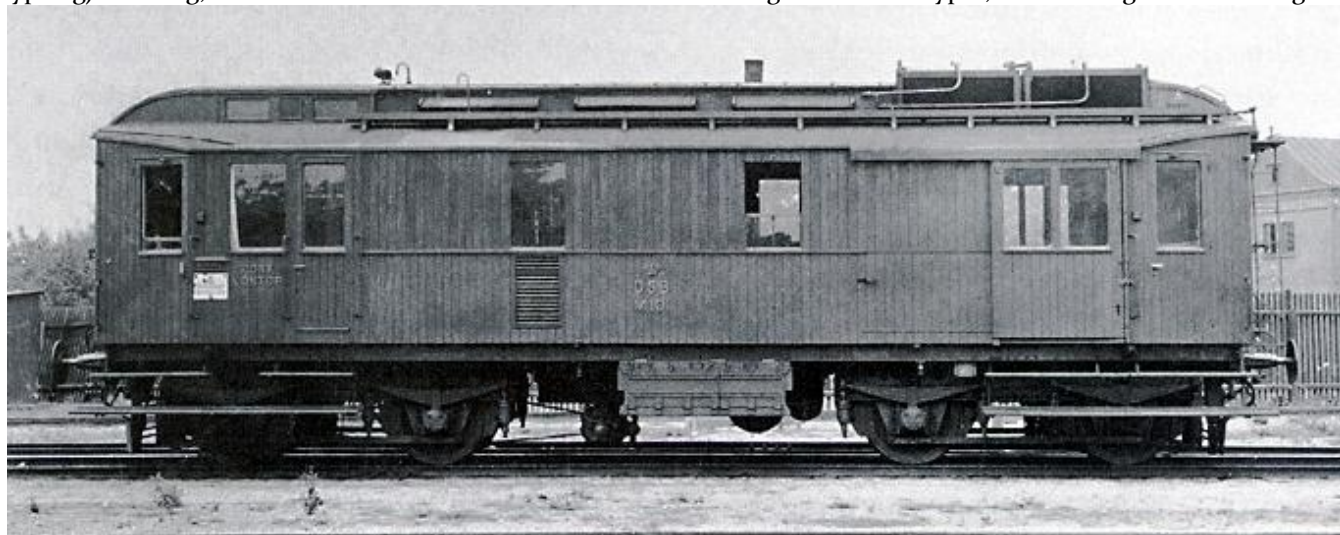
OHJ D 857 ved remisen i Holbæk, forbilledet for Hobby trade modellen.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Det er ligeledes noget af en overraskelse, at der også kommer en OHJ udgave af D maskinen, en meget behagelig overraskelse, må jeg sige. OHJ købte D 857 af DSB i 1957. D II er leveret med overheder. De samtidigt leverede D III lokomotiver, havde ikke overheder, men en større kedel. Derved fik man to "ens" lokomotiver rent ydelsesmæssigt, og derfor kunne man sammenligne de to typer. Det var lokomotivets konstruktør Busse, der ønskede at sammenligne økonomien ved anvendelse af overheder, som han ikke troede på, med en maskine uden. Forsøget viste, at den større kedel var dyrere i drift end D II kedlen med overheder. De samlede erfaringer med de to typer gjorde dog, at man anvendte den større kedel

med overheder, da moderniseringen af D I og D II frembragte en ny type D IV. Ombygningen af D I og D II strakte sig over perioden fra 1925 til 1950. En del maskiner blev ikke eller kun delvist ombygget. Ingen af D III blev ombygget.

Den større kedel er modelmæssigt et problem med mindre, Hobby Trade vælger at lave to forskellige kedler til deres D II og D III. D IV kedlen ligger noget højere på rammen, og så er den lidt længere end D III kedlen. Bortset fra det så synes jeg, at en D III er et godt valg. Det er en meget mere harmonisk udseende maskine. Et meget ambitiøst projekt man her har kastet sig over, for der er mange flere forskelle på D IV og de to andre typer, end man lige forestiller sig.



M 101.(fra 1928 MT 101) i 1927. forbillede for Hobby trade modellen.

Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJJK.

En anden nyhed er gammel MT. Egentlig regnede jeg med, at det skulle være et DWA klub projekt, men det ser det ikke ud til at blive – som jeg ser det. Bortset fra det er det en spændende model af et tidligt motorlokomotiv ved DSB. De (6 stk.) var ingen stor succes og var i de fleste af deres få driftsår, (ca. 14 år) stationeret i Esbjerg og Tønder, hvor deres begrænsede trækraft, max. togvægt, (lok + vogne) 90 tons og hastighed 70 km/t har passet fint på banen til Tønder. I sagens natur er gl. MT en ren epoke II model, bygget i 1927 og bygget om til hjælpevogne i 1943. Det er egentlig utroligt, at man valgte et så ”smalt” forbillede – men hvad forbilledet manglede i alsidighed – har det så i masser af charme. Det ligner et rigtigt jernbanekøretøj, og jeg er ganske sikker på, at modellen bliver et hit.



Prøvestøbninger af IKA kølevognen, til højre. Til venstre ses en senere udgave med påbygget kølemaskine, fra Svendborg konservesfabrik og senere FDB. Foto.: Hobby trade.

En snart meget længe ventet model kan vi så forvente at ”få” i år? Det drejer sig om den mest moderne kølevogn DSB nåede at få leveret, litra IKA. Efter at DSB i mange år havde døjet med for få og forældede kølevognstyper, fik man i 1954 leveret 90 stk. super moderne kølevogne. Et hårdt tiltrængt supplement til en alt for lille og utidssvarende kølevognspark, et problem DSB allerede få efter krigen forsøgte at dæmme op for ved at leje 57 tyske kølevogne (*de fik litra IKI*). Mange af de lejede vogne var dog i så sølle en forfatning, at de blev tilbageleveret, inden DSB fik IKA leveret. De 90 vogne, der blev leveret i 1954, gav kun en kort lindring i vognmanglen. For op gennem halvtredserne steg efterspørgslen på kødvarer ganske eksplosivt, og snart pressede manglen endnu kraftigere på. I stedet for at investere i yderligere IKA vogne, valgte man endnu en gang at leje tyske kølevogne, der fik litra IKL. I alt blev der lejet 157 vogne i perioden 1955 – 1960. I disse år tilsluttede DSB sig den internationale kølevognssammenslutning, kaldet Interfrigo. Her i landet blev alle IKA vognene indlemmet og styret af Interfrigo. Det betød farvel til alle de lejede vogne. Alle IKA vognene blev fra 1966 omlitteret til Ics 11 86 807 7 100 – 3 til Ics 11 86 807 7 189 – 6. Udrangeringen startede i 1968, og i 1973 var alle vogne undtagen 2 forsvundet fra driften. De to undtagelser var IKA 34 136 og 34 189, der i 1970 blev solgt til Svendborg Konservesfabrik. På centralværkstedet i Aarhus blev vognene ombygget med et maskinkøleanlæg og fik nye numre: 21 86 084 4 000 – 2 og 21 86 084 4 001 – 0. I 1976 overtog FDB vognene (*og fabrikken?*) vognene kørte fremdeles dybfrost mellem Svendborg og FDB’s hovedlager i Glostrup. Begge vogne udrangeredes i 1983. Det er en model, der har

kat. nr.	type	beskrivelse	bemærkning
Lokomotiver DC			
150101	Diesellokomotiv	DSB MT 101, Teaktræ, Epo II, DC	Nyhed 2013
150104	Diesellokomotiv	DSB MT 104, Teaktræ, Epo II, DC	Nyhed 2013
150106	Diesellokomotiv	DSB MT 106, Teaktræ, Epo II, DC	Nyhed 2013
Lokomotiver AC			
250101	Diesellokomotiv	DSB MT 101, Teaktræ, Epo II, AC	Nyhed 2013
250104	Diesellokomotiv	DSB MT 104, Teaktræ, Epo II, AC	Nyhed 2013
250106	Diesellokomotiv	DSB MT 106, Teaktræ, Epo II, AC	Nyhed 2013

stået på min ønskeseddel i rigtig mange år, og prøve-støbningerne ser lovende ud.

kat. nr.	type	beskrivelse	bemærkning
Godsvogne			
34071	enkelt	DSB IKA 25188, hvid, epo III	Q2/3 2013
34072	enkelt	DSB IKA 25141, hvid, INTERFRIGO, epo III	Q2/3 2013
34073	enkelt	DSB IKA 25165, hvid, INTERFRIGO, epo III	Q2/3 2013
34074	enkelt	DSB IKA 25162, hvid, INTERFRIGO, epo III	Q2/3 2013
34075	enkelt	DSB Ics 11 RIV-IF 86 DSB 807 7 136-7, hvid, INTERFRIGO, epo IV	Q2/3 2013
34076	enkelt	DSB Ics 11 RIV-IF 86 DSB 807 7 166-4, hvid, INTERFRIGO, epo IV	Q2/3 2013
34077	enkelt	DSB Ics 21 RIV 86 DSB 084 4 000-2, Dänefrost/Brugsen, hvid, epo IV	Q2/3 2013
34078	enkelt	DSB Ics 21 RIV 86 DSB 084 4 001-0, Dänefrost/Brugsen, hvid, epo IV	Q2/3 2013

Meget passende kommer der ikke færre end 2 toakslede lette personvogne fra Hobby Trade, og de er som skabt til deres MT lokomotiv, men også velegnede til Heljans Triangel motorvogn. Man satser på nye materialer som ægte træ og rigtig glas til vinduerne. Dette gælder forresten også for MT lokomotivet. Resultatet skulle ifølge deres eget udsagn give modeller af en hidtil uset standard – det glæder jeg mig til, selvom at prisen jo nok får et ”bette nøk” i opadgående retning. Jeg så en lidt rå vognkasse på Hobbymes-

sen i Leipzig i efteråret 2012. Men det så da ganske fint ud, desværre var den ”muret” inde bag tykt mørkt

glas nederst i montren, så det billede, jeg tog, blev PHV!



Jeg vover billedet trods de kummerlige forhold og håber, at man kan se det fine træ på vognkassen. Jeg forestiller mig, at det endelige resultat bliver en hel del flottere – i fremtiden vil jeg altså prøve at presse lidt hårdere for at få åbnet de overgrandsede glasvitriner – det er synd for modellerne, det her!

Foto.: Deutsche Pixel Bum – Bum.

kat. nr.	type	beskrivelse	bemærkning
Personvogne, litra FE.			
DSB litra FE			
52060	enkelt	DSB FE 4901, teaktræ, Epo III	Nyhed 2013
52061	enkelt	DSB FE 4918, teaktræ, Epo III	Nyhed 2013
52062	enkelt	DSB FE 4924, teaktræ, Epo III	Nyhed 2013
52063	enkelt	DSB FE 4933, teaktræ, Epo III	Nyhed 2013

kat. nr.	type	beskrivelse	bemærkning
Personvogne, litra FC			
DSB litra FE			
52050	enkelt	DSB FC 4754, teaktræ, Epo III	Nyhed 2013
52051	enkelt	DSB FC 4757, teaktræ, Epo III	Nyhed 2013
52052	enkelt	DSB FC 4758, teaktræ, Epo III	Nyhed 2013
52053	enkelt	DSB FC 4760, teaktræ, Epo III	Nyhed 2013

Lidt ubemærket er man gået i gang med en ny type godsvogn, litra IM. Vognene (4 stk.) blev købt fra Otto Mønsted i 1939 og kørte som mælkevogne indtil slutningen af halvtredserne. De var hvidmalede, og på vognsiderne stod der med store røde bogstaver **MÆLKEVOGN**. Påskriften blev fjernet i 1950 og i stedet kom der et meget mindre, dog stadig med røde bogstaver, **kølevogn** – øverst i højre vognside. Vognene blev udrangeret mellem 1957 og 1961. Alt i alt ikke nogen særlig spændende vogngruppe hos DSB, kunne man fristes til at sige – men var det så helt rigtigt! Næh – nej! For vogntypen var langt mere udbredt som privat registreret vogn. Tuborg, Carlsberg, Stjernen, Premier Is, DDSF og Trekroner Margarine havde vogntypen, og de optrådte i flotte bemalinger, som vil kunne lyse op i ethvert godstog i virkeligheden såvel som i model.



ZM 99 403. Hvem husker ikke Liliput modellen? – Nu kommer den som korrekt model fra Hobby trade. Foto er taget i Odder i 1962 af Hans Gerner Christiansen.

Man lægger hårdt ud med et imponerende udbud af 7 varianter, heraf er de 6 i to udgaver = 13 modeller lige til godstoget – det er da imponerende, og der er stadig varianter til det næste oplag. Som jeg skrev i starten af dette indlæg, så har der været meget stille omkring Hobby trade i meget lang tid, så meget at der har været til tider lidt vilde rygtedannelser på diverse fora. (Nu ser det ud til, at man er ved komme ud på den anden side af den mørke tunnel). Med sig har man tyske ADE, det borger absolut for kvaliteten, og mon ikke hele firmaet kommer et par "gear" op i niveauet – noget kunne tyde på, at det allerede er sket, og hvis alt dette der står som 2013 nyheder, vitterlig også kommer i 2013 – så er der dømt flade modelbanekon-toer rundt omkring i det ganske fædreland.

kat. nr.	type	beskrivelse	Bemærkn.
Godsvogne			
34014	enkelt	DSB IM 20314, hvid, epo III	Nyhed 2013
34015	enkelt	DSB IM 20315, hvid, epo III	Nyhed 2013
34016	enkelt	DSB ZA 99495, hvid, "Carlsberg", epo III	Nyhed 2013
34017	enkelt	DSB ZA 99496, hvid, "Carlsberg", epo III	Nyhed 2013
34018	enkelt	DSB ZB 99704, hvid, "DDSF", epo III	Nyhed 2013
34019	enkelt	DSB ZB 99604, hvid, "Tuborg" epo III	Nyhed 2013
34020	enkelt	DSB ZB 99606, hvid, "Tuborg" epo III	Nyhed 2013
34021	enkelt	DSB ZM 99401, hvid, "Trekroner Margarine" epo III	Nyhed 2013
34022	enkelt	DSB ZM 99403, hvid, "Trekroner Margarine" epo III	Nyhed 2013



De Danske Sprit Fabrikker havde foruden en del tankvogne også en del isolerede godsvogn. De var gråmalede og udstyret med store flotte messing bogstaver D.D.S.F. og fine ovale, let hvælvet emaljeskilte (malteserkors i rød/hvid) en meget anderledes vogn at se til. ZB 99 704 er en af de udgaver, der kommer fra Hobby Trade. Billedet er taget af Poul Egon Clausen i Odense 1954. Arkiv.: DMJK.

Vi venter stadig (og nogen af os med længsel) på PF PFR vognene, der skulle være dukket op i sidste kvartal af 2012. Men de er, som bekendt, ikke dukket op endnu. Når man ser på forsiden af deres hjemmeside, er der en rubrik, hvor der er opremset forskellige 2013 nyheder, og der er de slet ikke nævnt, og de var heller ikke angivet som en 2013 nyhed - jeg krydser fingrer for, at man ikke har opgivet disse vogne. Derimod er CRM, CRS modellerne begyndt at dukke op, her sidst i februar. I første omgang drejer det sig om CRM 3628 (3651?), altså en vogn uden styreledninger. Ifølge planen skal resten følge i løbet af andet kvartal i år. Tør man drømme om udgaven med åbne endeperoner?

DSB litra CRM			
61101	enkelt	CRM 3628, vinrød, lukkede endeperoner, epo III	Leveringsklar
61102	enkelt	CRM 3660, vinrød, lukkede endeperoner, epo III	Q2 2013
61103	enkelt	CRM 3663, vinrød, lukkede endeperoner, epo III	Q2 2013
DSB litra CRM (styreledning)			
61104	enkelt	CRM 3629, vinrød, lukkede endeperoner og styreledninger, epo III	Q2 2013
61105	enkelt	CRM 3647, vinrød, lukkede endeperoner og styreledninger, epo III	Q2 2013
DSB litra CRS			
61106	enkelt	CRS 3659, vinrød, epo III-IV	Q2 2013
61107	enkelt	CRS 3671, vinrød, epo III	Q2 2013



Hobby Trades eget foto af CRM 3628. Efter Hobbyudstillingen i Valby, d. 02. – 03. 03. 2013. viste det sig, at vognene, tilsyneladende, alle havde "forkert" nummer 3651, i stedet for 3628. Foto.: Hobby trade.



Er der ikke så mange nyheder hos lige i øjeblikket. Men man har også lige præsteret en superskøn model af en tagrytter CM vogn og en ikke mindre fantastisk Triangel motorvogn. Tæt på er den fine Bus, der er for nylig kommet billeder af en prøvestøbning.

mere end et par stykker. Jeg tror, at der hurtigt bliver udsolgt af første oplag – når modellen kommer. På den netop overståede hobbymesse kunne man på nært hold studere prøvestøbningerne af bussen, og virkeligheden overgår billederne – den er fantastisk flot!



Den sidste prøvestøbning af Bussen, det vil sige, at man er klar til at gå i gang med den egentlige produktion. Foto.: Heljan.



Billederne lover godt, modellen virker meget fin og tilpas "spinkel" i konstruktionen. Jeg tror, det bliver en stor succes. Det er første gang, at vi "får" en korrekt dansk bus. Den vil i høj grad være med til at vores modelbane bliver "rigtig" dansk – bare vent, den kommer til at gå som varmt søndagsbrød! Prøv at tænke på, hvor mange busser der sådan gennemsnitlig, var/er på busholdepladsen foran stationen – ofte



Heljans nyheder på et bord. CM vognene, nederst i billedet, er måske knap så dugfriske – resten er dog alt, lige fra nyankomne til stadig på vej.

Dagen før messen blev det "lækket" på sporskiftet.dk, at Heljan ville præsentere en vaskægte nyhed på selve messen. Der blev lagt op til gætterier blandt sporskiftets brugere, og der blev gættet livligt og fantasifuldt – en god (om end ikke ny) gimmick fra Heljan.

Nyheden er en model (*mange!*), der er blevet drømt om lige så længe, jeg kan huske: En MO af 500 serien i mange versioner! Den også vil komme i den ombyggede version som MO 1900 serien. I første omgang den svejste version med både 4 og 5 aksler. Hvis MO projektet bliver en succes, afsluttes serien med den nittede MO vogn i både ombygget og uombygget version. Den nittede MO er min absolutte favorit! Hvor det er relevant, er planen, at de nye MO varianter kommer med enten gitter foran frontvinduerne, eller med gummiindfattede frontvinduer.

Om forbilledet

De første MO vogne blev leveret til DSB i 1935. De var bygget som en nittet stålkonstruktion og havde som de samtidige lyntog en topfart på 120 km/t. De første MO blev dels bygget med maskineri fra B&W (2 stk. 211. 212. fra 1941 551. 552.), dels med maskineri fra Frichs (10 stk. 553. – 562.). B&W motorerne og bogier blev senere udskiftet med Frichs byggede motorer og

bogier. De gamle banemotor B&W bogier blev genbragt til fællesbogier på dobbeltvognene AD – AY (*gratis Tip til Heljan*), i de to MO vogne og herefter havde DSB 12 stk. omtrent ens vogne (efter 1941: MO 551. – 562.). Alle 12 nittede MO vogne blev ombygget og moderniseret i 1964/65 med varmekedel og større rejsegodsrum (omnummereret til MO 1951 - 1962).

Næste leverance kom allerede i 1936 og var i en svejst stålkonstruktion. Af hensyn til brug i lyntog med overførsel på færger var de næste 10 MO (efter 1941: MO 563-572) bygget med to toakslede bogier i stedet for en treakslet og én toakslet, som var normalen for MO vogne leveret før og efter disse 10. De fireakslede MO blev aldrig ombygget og den sidste blev udrangeret i 1970, men først ophugget omkring 1980.

De næste serier fra 1938-40 (efter 1941: MO 573-599) var en femakslet version af de fireakslede svejste vogne. Alle disse blev i perioden ombygget med større rejsegodsrum og varmekedel i perioden 1959-1964 (MO 1973 - 1999). Sidste ombyggede MO kørte indtil 1984.

I perioden 1951-1958 leverede Frichs og Scandia de sidste 90 MO vogne (MO 1801 - 1890). Denne type har HELJAN haft i sit sortiment i de sidste 10 år.



MO 1951. Der oprindeligt blev leveret med B&W byggede motorer og bogier, (MO 211) denne udgave er der store chancer for, at de, som samler dansk modeltog, vil kunne anskaffe sig – hvis de øvrige udgaver bliver en succes, hvilket jeg er ganske overbevist om, at de gør! Toget er det særlige iltog mellem Nykøbing F og Korsør, via Dalmose. Foto.: Henning B. Sjøquist.

Om modellerne

HELJAN planlægger foreløbig følgende varianter (*justeringer kan ske undervejs*).

Femakslet MO i svejst udgave med gitter på fronterne.

MO 597 (frontgitter uden staffering)

MO 581 (frontgitter uden staffering)

MO 589 (frontgitter og staffering)

Fireakslet MO i svejst udgave med og uden gitter på fronterne.

MO 564 (frontgitter og stafferet)

MO 568 (uden frontgitter)

MO 572 (frontgitter uden stafferinger)

Femakslet ombygget MO i svejst udgave

MO 1984 (uden frontgitter)

MO 1991 (med frontgitter)

MO 1999 (uden frontgitter)



MO 285 (fra 1941 MO 577). I Hvidbjerg 1938.

Foto.: James Steffensen. Arkiv.: DMJK.

Det bliver vældig interessant at sammenligne de nye MO vogne med den gamle MO af 1800 serien. Den var meget fin og detaljeret og satte dengang nye standarder for detaljering. Heljan ligger jo ikke på den lade side, især med deres finish, og mon ikke den tendens vil fortsætte i fremtiden!

Lige på trapperne, skulle nye versioner af deres DSB E/SJ F maskiner nu være. Den svenske F kender jeg ikke nummeret på, Der kommer 2 danske udgaver E 991 (med enkelt skorsten) og E 987 (med dobbelt skorsten) i både DC og AC. Hjul på tender, for- og efter-

løber er skiftet ud med andre med større flanger (Nem norm hjul). Der er lavet om på strømoftag, vuggesystemet på maskinen er blevet justeret, plus en masse andre små ændringer. Bl.a. er hjulene ikke blanke mere. Det samme gælder gangtøjet, der heller ikke er så skinnende mere. Den model jeg havde i hånden virkede også mere fast i samlingerne – end de første modeller gjorde. Mon ikke Heljan har udvist ekstra omhyggelighed i forbindelse med relanceringen af E maskinerne – lad os håbe at en succes er skabt!



E 991 på udstillingen i Valby. Jeg skal beklage den ringe billedkvalitet, men lysforholdene er altså dårlige, og brug af blitz gør det hele meget værre. De lidt større flanger på løbehjulene ses ret tydeligt, og det skulle betyde færre afsporinger.

BL vognene har været længe undervejs. Det har ind imellem skabt spekulationer om, hvorvidt de overhovedet ville komme, og rygterne er blevet hjulpet godt på vej af en hjemmeside, der ikke sker ret meget på. Det har hjulpet, at UTJ og Ole Vedel har "lækket" lidt "hemmeligheder" i ny og næ på diverse fora. Det ville dog være rigtig godt, hvis der kom regelmæssige opdateringer. Det vil gøre livet surt for de få, der elsker at rakke ned og brokke sig. Noget kunne tyde på, at man har forstået dette hos Heljan, for på nyhedsprospektet, der blev flittigt omdelt på Hobbymessen i Valby, er der netop en fin opdatering om BL vognen. Projektet er nu udvidet til tre formvarianter.:

- BL / Bf vogne af første serie, fra 1959. Epoke III og IV. Maroon og designrøde bemalinger.
- BL / Bf vogne af anden serie, fra 1964. Epoke III og IV. Maroon og designrøde bemalinger.
- Bf vogne, moderniseret, designrød. Epoke IV.

CM vognene har helt fortjent været en stor succes, og der er ved at være udsolgt fra fabrikken. Der er dog allerede planer om nye varianter, og man kan forvente følgende udgaver.:

- CM 2053. med træbogier.

- CM 2063. med træbogier.
- CM 2107. med Berlinerbogier.

Det er ikke lykket mig at finde ud af, om det atter er i teak-udgave, eller om det er Maroon – røde vogne. Uanset hvad – så bliver det atter stærke fristelser. En rigtig god nyhed er, at med næste sending kommer der 2,5 m træ og jern bogier til løssalg – en rigtig god ide, der gerne må brede sig til andre emner, såsom vinduer, tage, diverse løsdele m. m. Modelbyggerne ville blive meget glade.

AC vognen er ikke nævnt, men der bliver forsikret om, at den ikke er glemt. Når den engang kommer, og når de nye MO motorvogne bliver en stor sællert, så vi får den nittede udgave (også i B&W udgave) – tjaa så har Heljan ingredienserne til dobbeltvognen AD AY. En AC og en AV og en løbebogier fra B&W MO vognen, to almindelige 3 meter stål bogier, og nye gavlander i den ene ende af vognene. Vupti – så har vi alle tiders lækre vogn, lige til bådtoget "Englænderen". Man kunne forestille sig et favorabelt sæt, med to MO vogne (af forskellig type) og en AD AY! Dejlig drøm – ikke!



ZE 503 373. Den ene halvdel af sættet med to BP tankvogne, en fin model, meget lig forbilledet – løbebrædder og gevænder afviger kun ganske lidt fra forbilledet – højst usædvanligt



Det er snart en tradition, at Fleischmann laver danske tankvogne og hvorfor ikke!

DWA lavede mange vogne på netop Fleischmann tankvogne, ikke alle var lige korrekte og der var næsten altid, større eller mindre uoverensstemmelser mellem forbillederne og modellernes platforme på tanken – det måtte man tage med. Fleischmanns historie er stort set den samme, og vi accepterer stadig de små afvigelser. Man har gjort det til en vane at lave sæt med to styk vogne med forskellige påskrifter og eller numre. Denne gang har man taget et skridt videre og lavet et sæt med to vogne fra BP. Som noget nyt er det to forskellige vogntyper, der er brugt, en

nyere og en ældre type. Det er en rigtig god ide, for i virkelighedens verden havde jernbanen en meget forskelligartet beholdning af tankvogne – en forskellighed der er vigtig, men meget vanskelig at genskabe i model. Første foto viser den nyeste type ZE 503 373. Modellen er meget lig forbilledet. Vognen er bygget i 1910 af Orenstein i en serie på 10 vogne til SHELL. Her fik den ZE 502 897. SHELL solgte vognen til BP i 1950. De 10 vogne var fuldstændig ens og billedet på næste side af ZE 502 895 viser, på nær SHELL bemalingen, ganske fint, hvordan BP ZE 503 373 så ud. Vi skal helt ned i de små detaljer for at finde afvigelser – hvilket efter min mening er uden betydning.



ZE 502 895. Vognen er ud af en serie på 10 vogne bygget i 1931 af Orenstein, forbillederne og modellen er så ens, at man godt kunne få den tanke, at det er lige netop denne type der er forbillede for Fleischmann modellerne. Typen blev bygget af flere forskellige fabrikker, bl.a. Wismar og Fleischmann modellen omtales ofte som en Wismar vogn. Foto.: Svend Jørgensen. Arkiv.: Nordsjællands veteranog.

Den anden vogn er af en ældre type. Den har en mindre tank, der er samlet af fire sammennittede svøb, (den nyere type er samlet af 3 svøb, der også er nittet og har større tank). ZE 503 384. hedder den. Her er undervogn og tank ok, armaturer på tanken er dels afvigende fra forbilledet og forkert placeret – endelig er tankens gelændere og løbebrætter meget afvigende fra forbilledet.

Jeg ved, der findes et godt foto af vognen, men kan PT ikke komme i tanke om hvem, der har taget det. Til min overraskelse - og mod forventning - er det ikke i min samling, måske en læser kan hjælpe! Alt i alt, finder jeg vognen acceptabel og sammen med den anden vogn, er det et rigtig godt tilskud til den danske vognpark – mere fra den skuffe, tak.



Den anden vogn i sættet er en model af ZE 503 384. Her er det nemmere at få øje på afvigelserne. Værst er den enorme platform på tanken. Hvis den fjernes, efterlader den 6 halvvoxsne huller i tanken, der nok ikke er så nemme at skjule. Der mangler et aftapningsrør i bunden af tanken, og da det var noget markant på forbilledet, vil jeg fremstille og montere dette på modellen. Jeg vil ligeledes udstyre den med lukkede kurvpuffer – derimod tror jeg ikke der bliver gjort noget ved armaturer på ryggen af tanken.



Endnu et sæt PT vogne de nye numre er, så vidt jeg kan tyde, 9494 og 9479. Presenningerne er stadig noget der kræver en del patinering, for at se ordentlig ud. Man kan selvfølgelig fjerne dem, men det var meget sjældent at vognene kørte uden dem fra ca. 1956 og frem til de blev taget ud af drift 1965 - 67. Foto.: Fleischmann.



Det er utroligt hvad der sker hos Epoke Modeller, jeg har for længe siden opgivet at følge med i alt det nye der dukker op, det kommer i en lind strøm og det kommer hele tiden. Det er altid spændende at snuse rundt på deres stand på forskellige udstillinger, man finder altid noget nyt.



"Tårnet" sagde den fungerende i telefonen / radioen når man fik forbindelse med ham, bygningen er også kendt som "det gule palæ" Den lange lave bygning er endnu ikke fremstillet - men det kommer nok!

I modelbaneverdenen er der i den grad gået Olsenbanden i den. Det er mit indtryk, at alt, der relaterer bare den mindste smule til deres film, bliver revet væk på rekord tid! Der har været lavet figurer, biler pengeskabsvogne, traktor 57. Epoke Modeller kommer nu også med på moden. Først er det altså det gule palæ oppe på godsbanegården i København. Ifølge nyhedskataloget kommer der figurer af hele

Olsenbanden og Yvonne, Børge og politiinspektøren, en umotoriseret model af traktor 57 (der blev brugt i en af deres film) og ikke at forglemme, et fint "Franz Jäger" pengeskab! Det er egentlig utroligt, hvor længe siden det er filmene, at filmene blev lavet, og hvor populære "Olsen Banden" stadig er. Det er jo ganske fint, for det betyder, at man snart kan anskaffe sig en meget egenartet dansk kommandopost.



Et VW rugbrød med øl i! Et fint indslag i gadebilledet.



Der er et mylder af større og mindre genstande, som er så uundværlige, på danske modelbaner. Se bare den flot svungne svane-hals-vandkran. Det er en meget gammel type og var at finde på mange maskindepoter og stationsområder

rundt omkring i det danske land. Eller hvad med de fine trækasser, der var foret med træuld og pakket med æg, oplagt udstyr hvis man for eksempel har et ægpakkeri på sit anlæg.

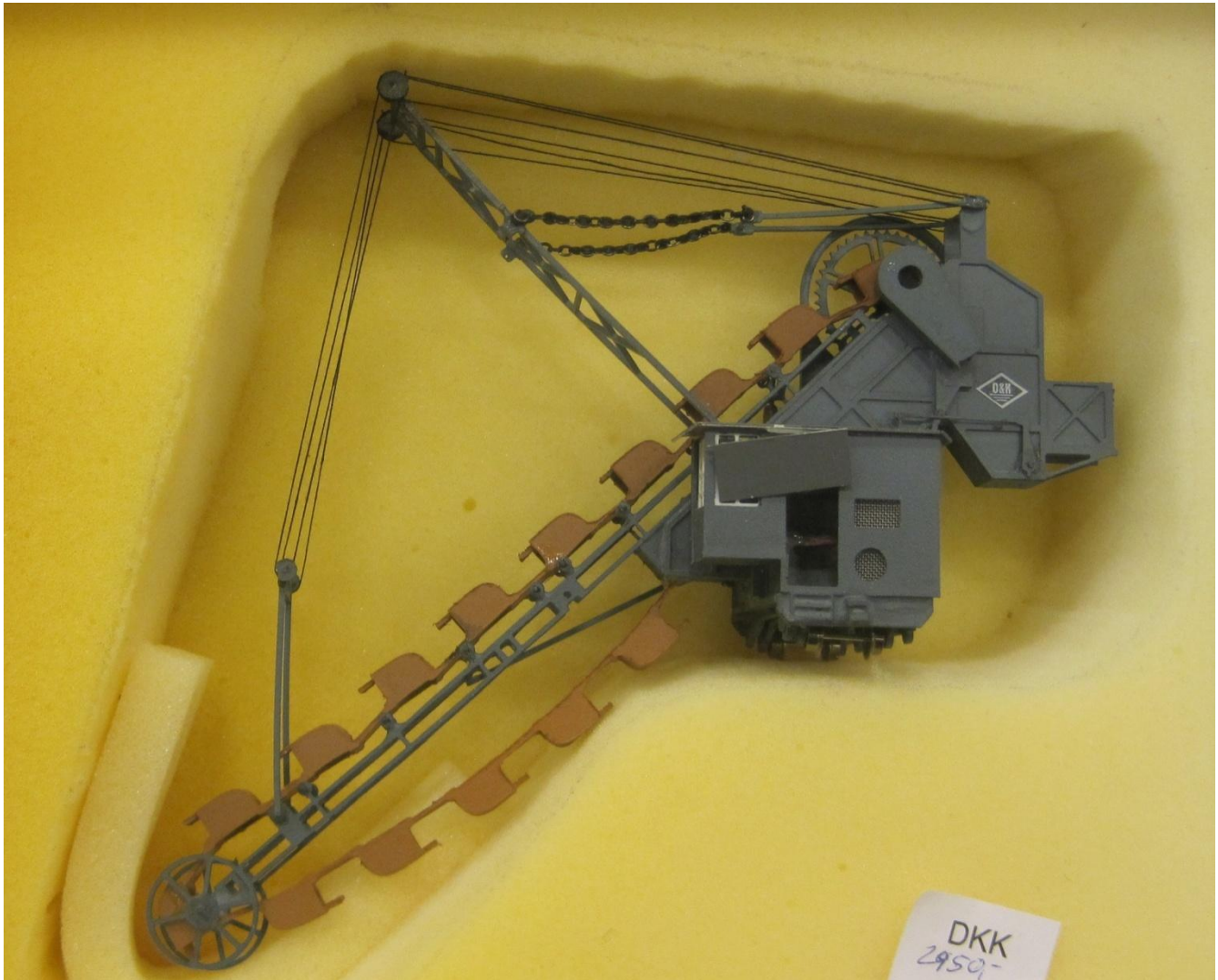
Her kan man lave en fin læssescene med en IAL vogn ved pakkeriet og et par figurer, der er ved at læsse vognen, eller den lokale brugs der får et

par kasser leveret af vognmanden - kun ens egen fantasi sætter grænsen. De fleste af os, drømmer "lidt" om en grusgrav, gerne med en lille smalsporet tipvognsbane og alle mulige mere eller mindre faldfærdige skure og rustne maskiner. Jeg har flere gange kigget med fugtige øjne på en lille perle af en "spandegravemaskine". Jeg kan nemt se den placeret i et



anlæg – ikke for langt væk fra beskueren, for den er virkelig filigran, og det ville være synd, hvis man ikke kunne komme tæt på og nyde alle de fine detaljer.

Maskinen skal stå (*køre*) på et spor og bagved kan man passende anlægge endnu et spor med en masse tipvogne, der skal fyldes med grus.



Den fine gravemaskine, nok lidt dyr, men endnu dejligere!!



Jeg har tit ønsket mig, at vi havde en rullestand på vores arbejdsbord, den er yderst anvendeligt i forbindelse med reparation / test / tilkøring af diverse lokomotiver. Denne udgave har jeg ikke set før og det virker rigtig smart man bare føjer det nødvendige antal ruller til og så kører det (det kan i nok se af billedet) jeg fik ikke spurgt Per om prisen – men jeg går da ud fra, det er noget han sælger, siden det stod på hans stand??

Fine danske Personvogne.

De fleste af moden alder, vil istemme "Nååh-ja", hvis nogen siger **87-gruppen**. Hertil vil man fortsætte "det var dem der lavede en masse dejlige ting til dansk modeltog, for man kunne ikke få en dyt dansk fra de store fabrikanten."

Af hensyn til dem med dårlig hukelse og de unge i hobbyen må vi hellere tage det fra en ende af. 87-gruppen bestod af en "flok" modeltog entusiaster – blandt andre, Nils-Erik Norsker, det var mænd med hang til dansk modeltog og som alle andre, på den tid, måtte de lave tingene selv – nogen dele kunne man få (købe) fra de meget få forhandlere der havde

mere end Märklin startsat på lager. De fremstillede dem enten selv, eller fik dygtige modelbyggere til at fremstille "stumper", ofte under ret primitive former. I firserne blomstrede det begreb, der var lidet flatterende, men egentlig ganske rammende, nemlig "køkkenbordsfabrikanten", meget op. Det blev til mange fine byggesæt, støbt i resin, såsom IB, PB og store Q vogne en komplet undervogn til en S maskine, et komplet byggesæt af den spidsgavlede CM, Korte CP, CO samt en masse løsdele, fra 87 gruppen. Nu er der røre i Nils-Erik Norsker igen. Også denne gang er det byggedele til danske personvogne i fine ætseark. I sin tid var det håndtegnede forlæg til ætsningerne, i dag arbejdes der på computer med CAD program, hvilket letter processerne, arbejdsmæssigt og tidsmæssigt, alt er dog relativt og der skal stadig lægges en masse tid i arbejdet.



ATM 243. i Fåborg 1959. en af de muligheder der er i det nye ætseark fra Nils-Erik. Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

I ætsearket indgår følgende dele.:

Indervognkasse	Tag	Beslag til koblingskrog
Indergavlender - 2	Undervogn	Harmonikahængere - 2x4
Vestibulevægge - 2	Pufferplanker - 2	Kron- og spidshjul til bremse
Vognsideoverlæg - 2	Nederste trin - 4	Koblingskrog - 2
Gavloverlæg - 2	Sprængværk - 2 + beslag - 2	Overgangsplader - 2
Døroverlæg - 2x2	Batterikasse	Dørhåndtag - 2x4 + ekstra
Kupeskillevægge - 6	Dynamoophæng	Bremser til Holsteins bogier - 4
Sidegangsvæg	Strib til remtræk	Lære til huller for vinduesbøjler

Ud fra dette ark, kan man bygge følgende vogne.: AF 81, AT 204, ATM 243 – 245 og CML 2291. Alle vognene måler 16.300 mm. over pufferne og hører til de korteste, bogie sidegangsvogne ved DSB. Det skal pointeres, at det ikke er et byggesæt, man kan købe, da det

ikke er komplet med alle løsdele – man skal selv anskaffe bogier, harmonikaer, puffer, diverse ventiler, bremseslanger, materialer som tråd, skruer, møtrikker, koblinger, hjul, vinduer, påskrifter, og hvad man nu ellers ønsker at bruge til sin model.



CP 2810 en bygning af en prøveætsning, i det fremtidige program. Erfaringerne og følgende rettelser førte til det næste forsøg den listebeklædte AF 80 (til venstre) på billedet herunder. Foto. Nils-Erik Norsker



Her er Nils-Eriks egne ord om grundlaget og tanker om ætsearkene.: "Jeg har udformet modellen ud fra mange års erfaring med bygning af egne og andres ætsede byggesæt med det formål at gøre byggeprocessen så enkel som mulig og samtidig sikre et godt resultat, når vi nu ikke har de 3 hænder, der ofte er påkrævet. Derfor har jeg valgt at opbygge modellen over en indervognkasse, der letter byggeriet og sikrer en retvinklet model. Det gør at ætsearket bliver noget større end hvad der normalt ses i tilsvarende byggesæt, men kræver til gengæld ikke de samme færdigheder, som jeg har oplevet med andre byggesæt. Jeg tror derfor det er et godt projekt for den modelbygger, der har mindre erfaring med bygning af modeller i metal. Jeg har altid valgt nysølv til mine egne modeller, da det er væsentligt nemmere at lodde end messing, som ellers er det

sædvanligste materiale i byggesæt. Jeg har forberedt modellen for bøjler til Göteborgkoblinger - i Sverige kaldet TB koppel - ved kørnerprikker på bagsiden af pufferplanken. I indergavlenderne er der endvidere kørnerprikker for huller til AB styreledningsdåser. Hvis modellen også skal udstyres med C dåser, skal placeringen af huller til disse udmåles. Vogne med spejlglasruder var også forsynet med en vinduesbøjle (bårebøjle) tværs over vinduesåbningen. Den var typisk anbragt ud for den 1. kupe i den ene vognende, men nogle af vognene - med oprindelig 2 klasser - havde bårebøjler i begge vognender. Vogne med delte vinduer havde ikke disse bøjler. Jeg har derfor inkluderet en lære til hjælp ved boringen af huller til disse bøjler".



Indervognkassen til AF 81.

Foto.: Nils-Erik Norsker.



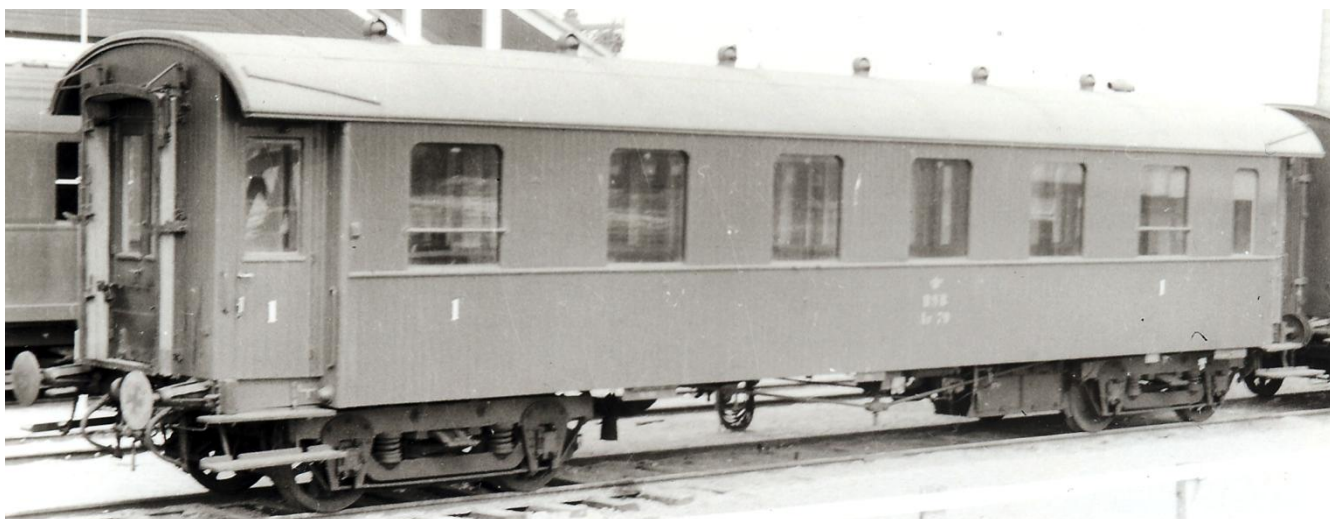
AF 81 i lettere afpillet stand, på Skanderborg station året er 1961, man kan bemærke at vognen beholdt sin 1 kl. markering, selvom den fik en gul stribe for oven.
Foto.: Hans Gerner Christiansen.

Nils-Erik understreger at såfremt projektet bliver en rimelig succes, salg af ætseark skal dække udgifter til de forskellige forsøg og ætsninger m.m. vil han fortsætte med en serie vogne, der overordnet set er tegnet færdige.:

- 16.300 mm vogne med kupemodul 2.300 / 1800 mm. AT 208 221 og ATM 242 – alle med Wendlersugere på taget. Fandtes både med og uden "vinger" i gavlen (lukket hulrum under taget ved indgangsdørene) det bliver sandsynligvis udgaven uden vinger.
- CP 2810 – 2818. Hvis der er interesse for denne korte CP og de teakbeklædte AF 78 – 80.
- CMK 2475 – 2478. Lop. 18.700 mm vogne med store kupeer, bygget specielt til lyntoget "Engländeren"

- CO 2761 – 2763. Lop. 18.700 mm vogne med en meget speciel vinduesindeling og speciel bred gavl.
- AR 106 – 109. og ARM 155 – 157. (spidsgavlede vogne).
- Lidt længere ude i fremtiden, er der mulighed for bl.a. CME og CPE. Lop. 18.700 mm.

Det lover godt og der er ingen tvivl om at det bliver varer i topkvalitet, jeg håber der stadig findes så mange modelbyggere i Danmark (eller andre lande, for den sags skyld), således at dette efter min mening, yderst prisværdige initiativ kan virkeliggøres, disse vogne vil i allerhøjeste grad være med til at skabe det rigtige brogede billede af dansk (model) jernbane. Er man interesseret kan man skrive til Nils-Erik på: nenorsker@hotmail.com



AF 79 i Nyborg Færge. 1959. Vognen har ikke fået gul stribe. Foto.: Svend Jørgensen. Arkiv.: Nordsjællands Veterantog.

I naturlig forlængelse af historien "Fine danske person vogne", havde vi, på den sidste klubdag – onsdag den 20 marts – inden redaktion lukkede for nr. 46, besøg af manden bag de fine vogne, Nils-Erik Norsker. Som nogen måske kan huske var vi i dagene op til denne onsdag, blevet stopfodret med trusler om den helt store (medie) snestorm – orkan – kata-

strofe etc. I det virkelige liv blev det kun til lidt nydeligt sne (det havde været perfekt da det var jul), undtagen i de sydligere egne af landet. Trods de "vældige snemasser" ankom Nils-Erik som aftalt kl 18⁰⁰ Ole gav Vores gæst "the grand tour" i vores lokaler, imens klargjorde vi spisebordet så vi kunne indtage det store kolde bord, med lune retter!



Michel, vor gæst Nils-Erik, og Ole – sammen med Martin, Jørgen, Henk, Jan og så lige undertegnede, indtog et særdeles fyldigt og dejligt måltid – inden vi gik over til det lidt mere seriøse program!

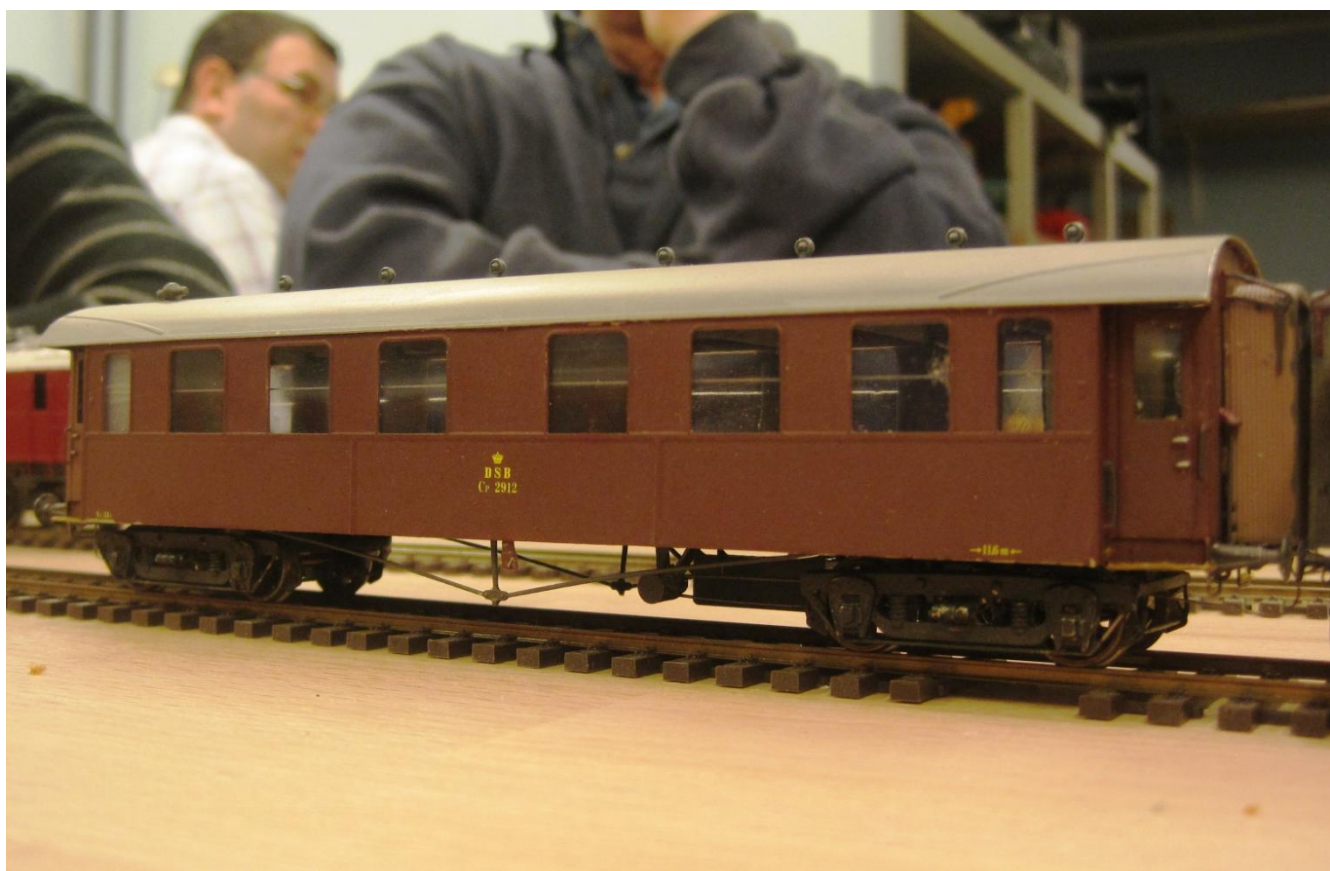


Efter spisning, afrydning og en enorm opvask! Kunne vi så endelig koncentrere os om det vigtige, diverse hjemmebyggede modeller, fremdeles i det ædle metal nysølv. Selv om det langt fra var alt hvad Nils-Erik har lavet, gennem de sidste 25 år, så var der et bredt udvalg af modeller fra hans egen hånd, Phillotrain, Perl, Hobby trade, Stürup og Freja modeller, med det tilfælles at de alle er bygget, eller ombygget af ham. Der var selvfølgelig også eksempler på den nye ætseark til AF, AT, ATM og CML vognene, disse har været en stor succes og når dette kan læses, er det desværre slut for bestilling af disse – i denne omgang.

Men mon ikke Nils-Erik kan formås til at lave en serie mere, hvis efterspørgslen er tilstrækkelig stor! Ellers er der flere projekter på bedding og jeg skal gøre hvad jeg kan for at holde læserne orienteret. En anden prototype model var den listebeklædte AF (AF 79 – 80) det er for mig en model, der går rent ind og jeg vil på det kraftigste opfordre alle der kunne tænke sig en eller begge vogne til at sende en "ønskeseddel" til Nils-Erik, nenorsker@hotmail.com hvis der er nok der ønsker denne model, tror jeg der er en god mulighed for at den også vil blive fremstillet.



Prøvebygning af den listebeklædte AF 80. Ifølge Nils-Erik er der "lige" et par detaljer der skal rettes til, inden den kan produceres.



CP 2912. At det er en ca. 20 år gammel model, afsløres af påskrifterne, de er nemlig fra dengang man kunne få de fine "tør-transfer", et produkt der døde af computerens udbredelse.

Af de øvrige medbragte modeller, var der også en ca. 20 år gammel model af CP 2912, den første ætsning der blev fremstillet og solgt, i kan ved selvsyn konsta-

tere at det allerede dengang blev lavet ordentligt for den har ingen problemer med at begå sig i selskab med langt nyere modeller.



NS AB 7524. Et sjældent set byggesæt fra Phillotrain, vogntypen kørte i Danmark, i mange år, bl.a. i Skandinavien – Holland Ekspressen.



NFJ MV 10. Fra Freja modeltog, en super flot model, der ifølge Nils-Erik kører og trækker helt fantastisk godt, vi kan desværre ikke PT køre på vores anlæg da vi mangler centralenheden til kørestrømmen.



SJ Cog. fra svenske Perl model, en fin gammel vogn, der var hyppig gæst i danmark. Byggesættet kan stadig købes, hvis nogen skulle føle sig fristet! Læg mærke til at fascination ingen alder har – man ser det drømmende blik hos Jørgen.



D 877 En D^{II} ombygget fra Hobby trade D^{IV} modellen, der er lavet ny kedel, fyrkasse, kongestol og skorsten og resultatet er da smukt!



R 950. Lavet på et Jørgen Stürup ætseark og hjemmelavet, fuldt affjedret og ekvibreret undervogn, på maskine, som tender, en sjældent set og dejlig model – også Michel kan det der med drømmende øjne!





Roco's snart aldrende norske personvogne, kan som det ses på denne endnu ikke færdige ombygning, stadig være med. Vognkassen har fået en gang ny teak farve og påskrifter, der mangler stadig vognens litra og nummer(?) og den beskyttende klarlak, derfor blev den liggende i sin kasse. Tagrytteren skal have monteret "groowe" ventiler og så har "vi" endnu en udenlandsk personvogn på danske spor.



Sidste foto fra denne hyggelige aften, med masser af godt for øjnene, viser R950 med CP 2912 og CP 2920. Selv om maskinen er rigelig stor, er det ikke nogen urealistisk oprangering, specielt ikke i jydernes land. Vi takker Nils-Erik for at vise os sine fine modeller og godt selskab!

"KØREPLANEN"

APRIL KVARTAL 2013.

-oOo-

Onsdag	03.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	10.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	17.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	24.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	01.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	08.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	15.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	22.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	29.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	05.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	12.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	19.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	26.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

Sidste Lørdag i hver måned bygger vi, efter aftale, på anlægget. I øjeblikket bliver der ofte lavet arbejde på andre dage, man kan tage forbindelse med formanden for nærmere oplysninger, dagene bliver ofte aftalt om onsdagen.

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

Eksterne aktiviteter

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



Kan det siges bedre? Med lidt redigering af billedmaterialet, kunne det nemt være vores klub T-shirt.

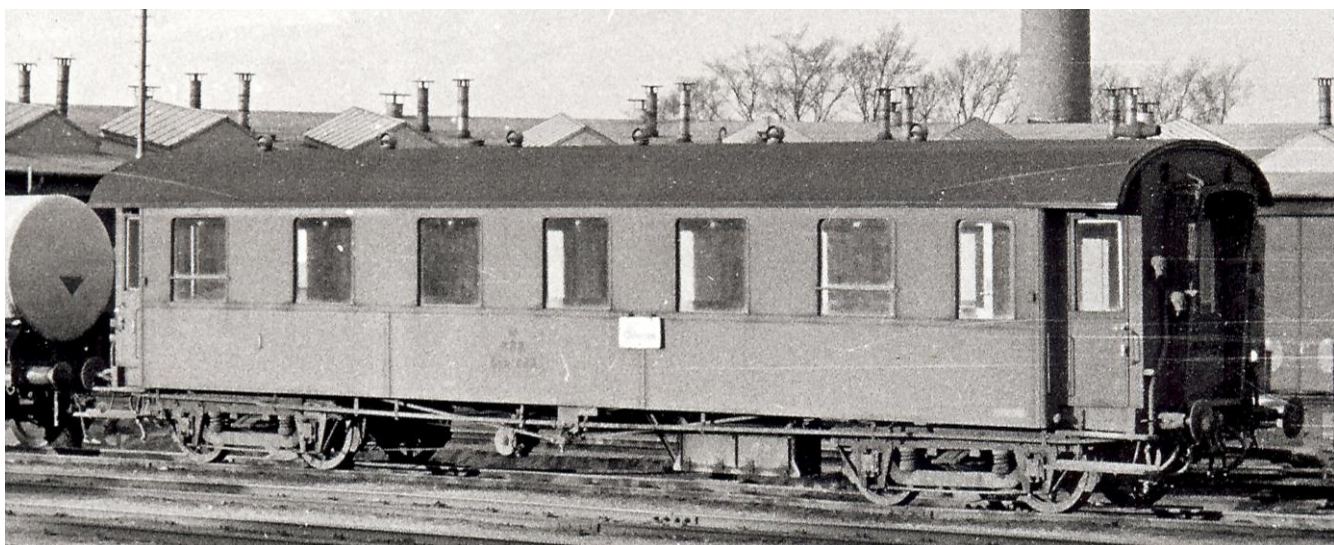
Noget for øjet



Heljans lille perle, kan vi sagtens tåle at se et lille billede mere af. ME vognen var fremdeles den fristelse, jeg ikke kunne modstå, på den netop overståede Hobbymesse i Valby Hallen.



Så skruer vi lige tiden 21 år tilbage, året er 1992 og den festlige lejlighed er indvielsen af Glyngøre station på vores daværende anlæg i Slagelse. MO vognen (superudrustet Hampli model, af Michel) har netop sprængt den røde snor ved indgangsskiftet på stationen – inden så forfærdelig længe, skal vi gøre det med Korsborg station og ved broen i rum 6. Det var Henk der bragte mine tanker i denne retning, på en klubaften – for nylig.



ATM 244 i Odense 1962. Lidt inspiration til Nils-Erik Norskers ætseark, en af de vogne der kan bygges af arket.
Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



NFJ 3 med et større særtog, skoleudflugt vil jeg holde meget på at det er, toget holder i spor 7 på Odense banegård og skal køre i retning af Kerteminde.
Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



D 877 med godstog på marskbanen, nærmere betegnet Ribe. Maskinen er forbillede for Nils-Eriks ombygning af Hobby trade modellen.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Alle ved hvordan en Tuborgvogn i "Bernadotte" design ser ud – eller gør de? Her er der da noget galt, farverne er helt forkerte, tjæe – rent faktisk eksperimenterede Tuborg bryggeriet lidt med designet sidst i halvtredserne, bemærk at den mørke farve på vognkassen er olivengrøn. Jeg ved at ZB 99 629 også blev malet i dette "spejlvendte" design men ikke om flere vogne blev ommalet.

Foto.: Ukendt. Arkiv.: På Sporet.

Så er vi ved vejs ende med nr. 46. På gensyn i nr. 47.

Felix Team.



Håndlavede småserie modeller

For eksempel DSB litra O



Skovgårdsvej 5. 8310 Tranbjerg J.

Fax.: 86 29 99 34. · Mobil.: 40 54 34 09. · e-mail.: f.lekbo@mail.dk

Åbningstider.: Man. 15³⁰ – 20⁰⁰. · Tors. 15³⁰ – 18⁰⁰. · Lør. 10³⁰ – 13⁰⁰.

Værkstedet.: Hverdage 13⁰⁰ – 15³⁰. Dog ikke onsdag

Se flere modeller på.: www.felixteam.dk

Vi fører.: Ade · Hobby trade · Heljan · Rivarossi · NMJ · Epoke Modeller · Evergreen · Model Scene · Tillig · Heki · Witzel · Woodland · Esu · Lenz · Peco · Roco · Fleischmann · Kombimodell · Weinert · LS Models · HK Modeller · REE · Elotrack · Dekas · Viesmann · Cobalt m.fl.

Mange byggedele · Egen produktion af Felix Modeller