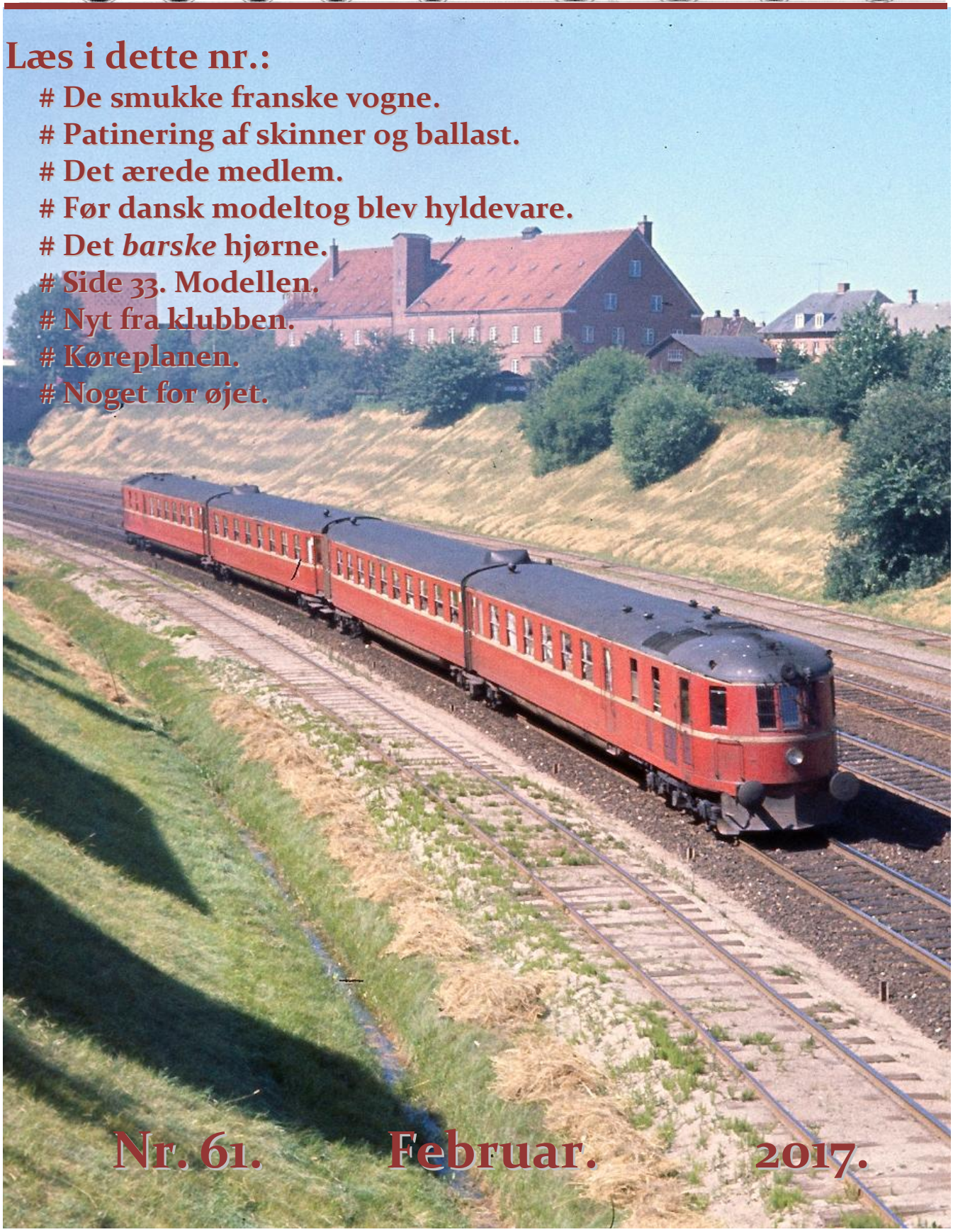
# MOSEBANEN

## Læs i dette nr.:


# De smukke franske vogne.
# Patinering af skinner og ballast.
# Det ærede medlem.
# Før dansk modeltog blev hyldevare.
# Det *barske* hjørne.
# Side 33. Modellen.
# Nyt fra klubben.
# Køreplanen.
# Noget for øjet.


Nr. 61. Februar. 2017.

Medlemsblad for
KARLEMOSEPARKENS
MODELJERNBANEKLUB

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

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

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

**Klublokale.:**
Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

**Hjemmeside.:**
www.mosebanen.dk

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

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen.
Henrik Donby.

Annoncer.:
1/1 side. 400.- Kr.
1/2 side. 300.- Kr.
Priser er for færdige annoncer, modtages i jpg. tiff. pdf. Filer.

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

# I Kupevinduet

Så kom vi ind i 2017 og det med manerer. December blev en festmåned for os, med masser af god mad og hyggeligt samvær, der afrundedes med et "nytårstaffel" onsdag d. 04.01.2017. Livremmen fik vist et par hakker ud, det bliver nok arbejdet væk, nu det er blevet hverdag igen.

Målsætningen om at det skjulte spor blev lige akkurat overholdt, til trods for at 2016 bød på to gange kloakvand. Ud over ødelæggelserne, gav det meget ekstra rengøring og reparationer. Selv om Bent flere gange har prøvet på at sprænge budgetrammerne har budgettet vist fine takter, vi har flere penge i kassen – end forventet! Godt, for der skal bruges mange penge på projekt rum 7! De indledende forberedelser er så småt løbet af stabelen.

Vi nærmer os så småt årets største eksterne begivenhed i modelbane DK: "DMJU modeltog udstilling" i Køge i weekenden 08. – 09. april. Vi har ofte snakket i klubben om at deltage, og denne gang er det alvor – vi skal med! Vi har endnu ikke lagt os helt fast vores stands temaer, men det bliver noget med modelbygning (*Færge og rullende materiel*), og det at være med i en klub. Det vil glæde os, hvis vores læsere vil aflægge standen et besøg – vi er altid klar med en god snak!

Dette nummer af Mosebanen skulle gerne være et spændende miks af gode artikler. Forhåbentlig til glæde og inspiration for læseren, redaktionen ønsker alle en god fornøjelse med læsningen af Mosebanen nr. 61.

## INDHOLD.

**Side 3.** **De smukke franske vogne.**
**Side 8.** **Patinering af skinner og ballast.**
**Side 16.** **Det ærede medlem.**
**Side 19.** **Før dansk modeltog blev ...**
**Side 31.** **Det barske hjørne.**
**Side 33.** **Side 33. Modellen.**
**Side 37.** **Nyt fra klubben.**
**Side 96.** **Køreplanen.**
**Side 96.** **Noget for øjet.**

*Forsidefoto.: Dette skønne billede viser et MB lyntog på vej ind på Odense station fra Fredericia, først i tresserne. Ingen tvivl om, at det er højsommer, og det er vist noget, vi alle glæder os til.*
*Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*

# De smukke franske vogne..

## Rapide Nord, "myfi" og Nord Ekspressen...




*SNCF Rapide Nord A4B4myfi indsat i den første Nord Ekspres 16.05. 1946.* *Foto.: DSB. Arkiv.: Jbm.*

Meget er skrevet om den berømte Nord Ekspres ved utallige andre og tidligere lejligheder, men sagen er, at jeg (*og sikkert andre også*) rent faktisk aldrig bliver trætte af at tale og skrive om den.

Så derfor "èn gang til for prins Knud", og jeg kunne godt tro, at det ikke bliver ved denne ene genomtale. En herlig film, som jeg vist har omtalt adskillige gange, medvirkede til at sætte gang i interessen for franske passagervogne. Det er naturligvis den gamle "Her er banerne". I den ser man Nord Ekspres på Fredericia banegård i 1947. Man ser tydeligt de "alternativt" udseende franske vogne, og jeg kunne ikke undlade at tænke, hvad er dog det for nogle mærkværdigheder, kunne man finde ud det?

Så med udgangspunkt i de berømte ekspresser til Paris, fortsætter vi denne gang med en kort beskrivelse af de (*smukke*) franske vogne, som indgik i den. Man kunne godt tænke sig, at der vil være delte meninger om graden af den skønhed, som kan tillægges det franske materiel, men få vil sikkert være uenige i at kalde det for anderledes. Så har vi heller ikke generet SNCF.
Paris Ekspressen er ikke et mål for denne omtale, selvom den sagtens kunne have været inkluderet i overskriften, men man kan jo selv omsætte vore forslag til at passe med den også.

Ønsket, om et nærmere syn på de franske vogne, bragte mig i samme situation som den, jeg beskrev i indledningen til indlægget om de tyske vogne: Hvad er historien bag vognene: Og hvad i luftens kolde skyer betyder alle de mærkværdige betegnelser, som indgår i typebetegnelsen på vognene, og i hvilke sammenhænge blev de anvendt? Alle disse interessante spørgsmål trængte sig dog først for alvor på år senere, da jeg erhvervede mig nogle modeller af vognene med de mærkelige vinduer. Jeg stødte så på betegnelsen myfi på vognene! Hvad betyder "**myfi**" i forbindelse med de modeller, som både LS Models og REE Models har udgivet af de franske vogne, der indgik i Nord Ekspressen (*og andre*)?
Det var ikke helt let at finde frem til. Først efter at have indmeldt mig på et fransk/belgisk forum

tikkede svaret ind, og det var på sin vis lige så indlysende, som i situationen med "**üwe**" ved de tyske vogne. Der var tale om en serie underlitra, som benyttedes i epoke II og III. Jeg starter "the quest" med den franske epokeinddeling.

## Den franske epokeinddeling

Franskmændene har naturligvis de samme epoker som vi, men de har ikke helt de samme afgrænsninger.

Den franske **epoke III** inddeling ser således ud:

**Epoke IIIa 1946-1949**

- De franske jernbaner samles under SNCF.
- Elektrificeringen af de franske jernbaner tager fart, og damptraktionen aftager.

**Epoke IIIb 1950-1955**

- Tempoet i elektrisificeringen af de franske jernbaner sættes i vejret.

**Epoke IIIc 1956-1960**

- 3. klasse afskaffes
- UIC-nummering indføres

**Epoke IIId 1961-1970**

- Elektriske standardlokomotiver udvikles og indføres.

Der er jo visse lighedspunkter med de almindeligt accepterede danske ditto. Det er jo mest omfang og tempo i elektrificeringen, der springer i øjnene, og som i denne sammenhæng adskiller DSB fra SNCF.

## De franske litreringer

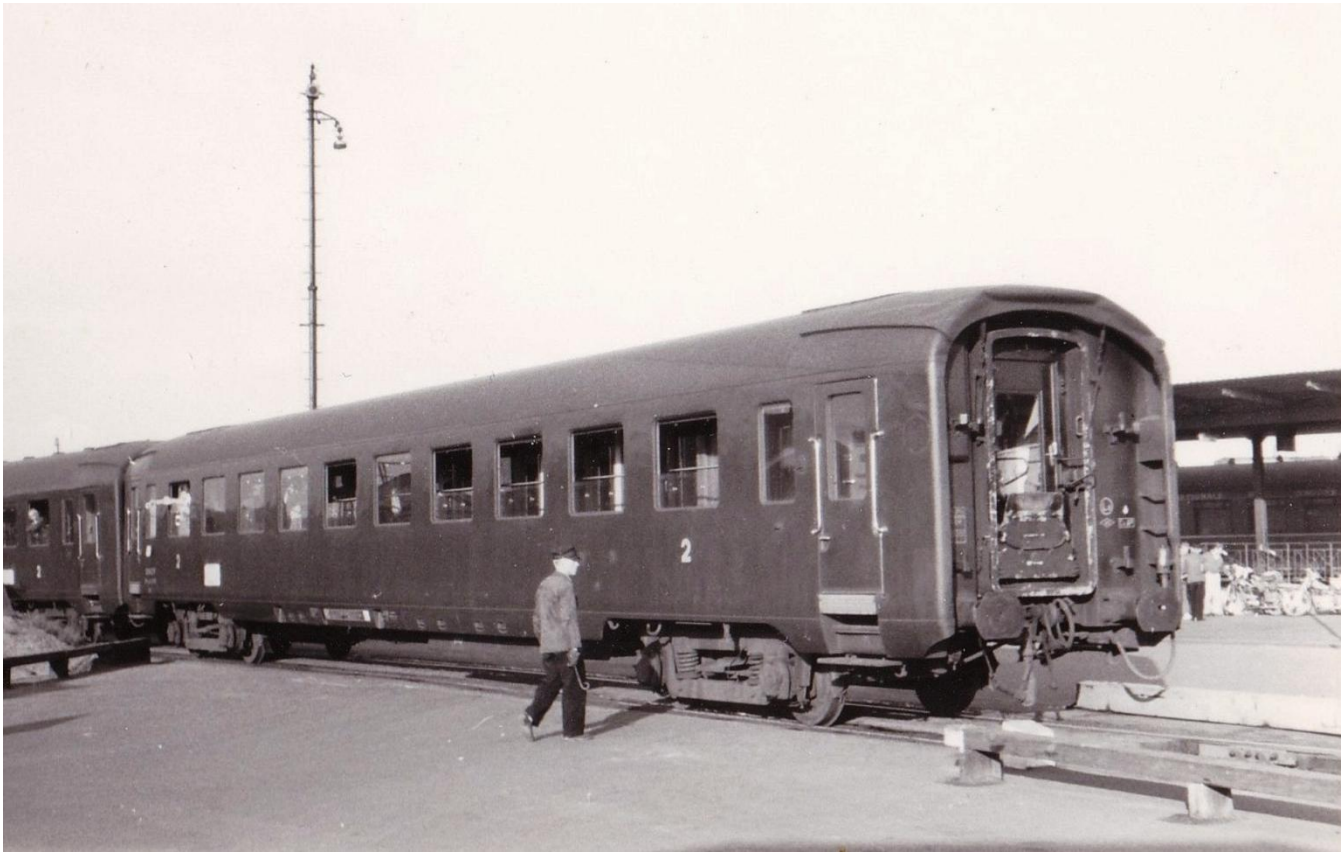
Det var her, at min Via Dolorosa begyndte. For hvad betød alle de "**myfi**" bogstaver i forbindelse med epoke III passagervognene?? Og svaret er.....

### Hovedlitra

Vent lige lidt. Allerførst, så er de franske hovedlitra selvfølgelig de samme, som de fleste øvrige jernbaneforvaltninger betjener sig af, altså disse:

| **Hovedlitra** | Betydning | Bemærkninger |
|---|---|---|
| A | 1. klasse | 1-tal på dørene før 1938 |
| B | 2. klasse | 2-tal do |
| C | 3. klasse | do |
| IV | 4. klasse | do |
| AB | 1+2 klasse | do |

Det er blot IV klasse betegnelsen, som vi ikke har set før. Franskmændene kan jo godt lide at være lidt anderledes.



*SNCF B [10] myfi, plus endnu en B? i Korsør 1957, oprangeret i Nord Ekspressen. Det er ikke til at afgøre om der bliver trukket i land eller kørt ombord? En del af toget holder stadig ved perronen i baggrunden.*
*Foto.: Poul Erik Clausen. Arkiv.: DMJK.*

## Underlitra

Så kommer vi til den længe søgte forklaring på betydningen af de franske underlitra. De er ikke helt indlysende for en ikke fransktalende:

| Underlitra | |
|---|---|
| c | Kupeen kan omdannes til Couchettes |
| d | Vogn med rejsegodsdel |
| **f** | Vogn med skruebremse |
| g | Vogn med engelsk profil |
| **i** | Harmonikaovergang |
| **m** | Personvogn af metal |
| p | Overgangsbro til næste vogn |
| t | Toilet |
| v | Hvide bremserør |
| **y** | Bogievogn |

Men, nu kan vi endelig oversætte "myfi",(*se de fremhævede litra*). Lad os gøre det med et eksempel:
En vogn med litreringen A3B5myfi er således en bogievogn med tre 1. klassekupeer, fem 2. klassekupeer, og den er fremstillet af metal med harmonikaovergang og har skruebremse.
Men tilbage til det franske design, som jeg startede med at omtale i indledningen.

## "Særlingene..."

Hvorom alting er, så husker jeg altid det franske materiel som meget særpræget, men det overraskede ikke, for det var franske biler også. Tænk på Citroen DS, Renault 4 og ikke mindst blikbilen 2CV, også fra Citroen. Så vi har alle dage været vant til det anderledes franske design.

De tidligste erindringer, om fransk jernbanemateriel, udspringer fra dengang, da ankomsten af det nye årlige Märklinkatalog var et ganske særligt højdepunkt på året.
Når man kom til siderne med franske materiel, slog det èn, hvor anderledes det tog sig ud. Formgivningen, linjerne i de franske lokomotiver var noget helt for sig selv, hvortil kom en ganske speciel farvepalet, der overhovedet ikke mindede om noget som helst andet materiel fra de øvrige jernbaneforvaltninger i Europa. Eksempelvis de stålfarvede passagervogne, som mere lignede amerikanske pendanter end noget europæisk inspireret, men især lokomotivernes formgivning var speciel.

De allerførste franske modeltog, jeg husker, var Märklins modeller af Le Capitole og andre lidt ældre lokomotiver, som var så særprægede i formgivningen, at man bestemt ikke gik med tanker om evt. anskaffelser, hvilket ellers var tilfældet med alt øvrigt indhold i det hellige Märklinkatalog.

Hvorfor franskmændene har lagt sig ud med øvrig formgivning i Europa, ved jeg ikke, men senere hen i livet er jeg alligevel kommet til at sætte pris på den et eller andet sted. Det er rart med forskelligheden, med de sprælske farver og formgivningen.

## De "skyldige"

Kan vi anklage nogen for dette faktum? Ja, det kan vi heldigvis godt:



*Designeren Paul Arzens (1903-1990)*

En af de "skyldige" i dette meget franske design var jernbaneingeniøren Paul Arzens, der fra 1940 og frem til 70'erne designede de franske lokomotiver, i dampdagene sammen med den berømte designer André Chapelon (1892-1978). Paul Arzens var sammen med designeren Marc de Caso de to ingeniører, der stod bag udviklingen af Rapide Nord vognserien.

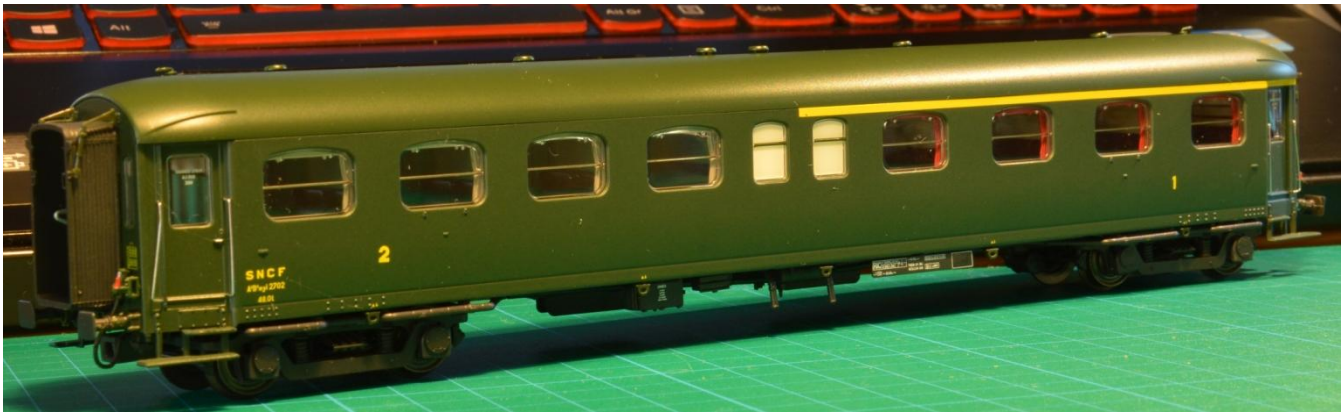


*Marc de Caso (1893-1985)*

Marc De Caso stod for udviklingen af de helsvejste vogne, en teknik han efter sigende skulle have kopieret fra skibsværfternes måde at bygge skibe på. Det gav stærke vogne.

## Rapide Nord vognene

Produktionen påbegyndtes i 1928 og forløb frem til 1938. Vognene havde blandt andet de meget karakteristiske vinduer med den karakteristiske rundede overkant, og toiletterne var placeret midt i vognen. De franske konstruktører var stolte over de nye vogne, der ansås for meget sikrere end de ældre trævogne, som de afløste. Og vognene var meget robust opbygget med kraftige stålplader, som var standset ud, og stivere var anvendt flere steder, hvilket tilsammen gav en stiv og stærk konstruktion. (*Frit oversat fra fransk tekst*).




*SNCF Rapide Nord A4B4 myfi 2702. Fra LS. Models.*




*SNCF B9 myfi 24594. ligeledes fra LS. Models.*

**Data:**
Vognene var 22,35 m lange og vejede mellem 45 og 48 tons, alt efter type.

**Antal bygget: 270 stk. i første serie**:
Heraf byggedes 44 A-vogne, 130 C-vogne og resten en skønsom blanding af AB- og ABD-vogne. Samlet set var en stor del af AB-typen, hvilket gjorde dem velegnede til den internationale trafik. I AB vognene var der et toilet til hver klasse, så kom ikke at sige, at Frankrig ikke var (*er*) klassebevidst!

**I 1935 kom anden serie**:
Den bød på 40 vogne, som var 4 tons lettere end de tidligere. Heraf 25 stk. 3. klassevogne: 20 stk C $^{10}$myfi og 5 stk. C $^{7}$ Dmyfi. Disse vogne forlængedes til 23,75 m.
De øvrige 15 stk. udgjordes af 10 stk. AB-vogne og 5 stk. ABD- vogne, og de havde den oprindelige længde.
C-vognene blev naturligvis til B-vogne, da man forlod 3. klasse i 1956.

Vognene blev i øvrigt bredt anvendt i Frankrig, selvom de primært var tiltænkt de internationale ekspresser. Her tænker vi jo især på Nord Ekspressen, men vognene anvendtes også flittigt i den berømte "Flèche d'Or".

## Vognene i model

Det drejer sig især om Rapide Nord vognene fra LS-Models, der udsendte disse i to trevognssæt for omtrent 4 år siden, som LS-Models ynder at gøre det. Vognene kunne købes enkeltvis.

Sidenhen har REE Models også produceret en meget smuk udgave af franske vogne til den internationale trafik. Det drejer sig om vogne, som udsendtes i 2015.

## Oprangeringerne

Disse er jo altid interessante. Der er sikkert ikke tvivl om, at nedennævnte blot skal ses som retningsgivende. Varianterne var mange alt efter, hvad forvaltningerne skyldte hinanden af kilometer. (*Skemaer på næste side*)

| **1953** | **Nord Ekspres:** København - Paris | | | |
|---|---|---|---|---|
| ***Vogntype*** | *Fra* | *Til* | | |
| BC | Flensburg | Aachen | NL | |
| WLAB | Köln | Paris | CIWL | |
| C | Flensburg | - - | SNCF | |
| C | København | - - | SNCF | 1) |
| C | København | - - | SNCF | |
| Pws | København | - - | SNCF | |
| WLABC | Stockholm | - - | CIWL | |
| WLABC | Oslo | - - | CIWL | 1) |
| WLABC | København | - - | CIWL | |
| WLABC | København | - - | CIWL | |
| WR | Nyborg | - - | CIWL | |
| AB | København | - - | SNCF | |
| WLABC | København | Köln | CIWL | |
| ABC | København | Köln | SNCB | |

1): Jun - Okt

| **1955** | **Nord Ekspres:** København - Paris | | | |
|---|---|---|---|---|
| ***Vogntype*** | *Fra* | *Til* | | |
| BC | Aachen | Flensburg | DB | |
| ABC | | | SNCB | |
| WLABC | | | CIWL | |
| AB | | | SNCF | |
| WR | | Nyborg | CIWL | |
| WLABC | | København | CIWL | |
| WLABC | | København | CIWL | 1) |
| WLABC | | Oslo | CIWL | 1) |
| WLABC | | Stockholm | CIWL | |
| PW | | København | SNCF | |
| C | | København | SNCF | |
| C | | København | SNCF | 1) |
| C | | Hamburg | SNCF | |
| WLAB | Paris | Köln | CIWL | |
| C | Hamburg | Nyborg | DB | 1) |
| C | Hamburg | Nyborg | DB | |

NordWest Ekspres/ Skandinavien - Holland Ekspres kunne se således ud i den samme tidsperiode:

| **1953** | **NordW. Ekspres:** København-Hoek v. H | | | |
|---|---|---|---|---|
| ***Vogntype*** | *Fra* | *Til* | | |
| BC | Aachen | Flensburg | DB | |
| ABC | Köln | København | SNCB | |
| WLABC | Köln | København | CIWL | |
| AB | Paris | København | SNCF | |
| WR | Paris | Nyborg | CIWL | |
| WLABC | Paris | København | CIWL | |
| WLABC | Paris | København | CIWL | 1) |
| WLABC | Paris | Oslo | CIWL | 1) |
| WLABC | Paris | Stockholm | CIWL | |
| PW | Paris | København | SNCF | |
| C | Paris | København | SNCF | |
| C | Paris | København | SNCF | 1) |
| C | Paris | Hamburg | SNCF | |
| WLAB | Paris | Köln | CIWL | |



*SNCF $A^4B^4$ myfi 2702. Fra REE.*

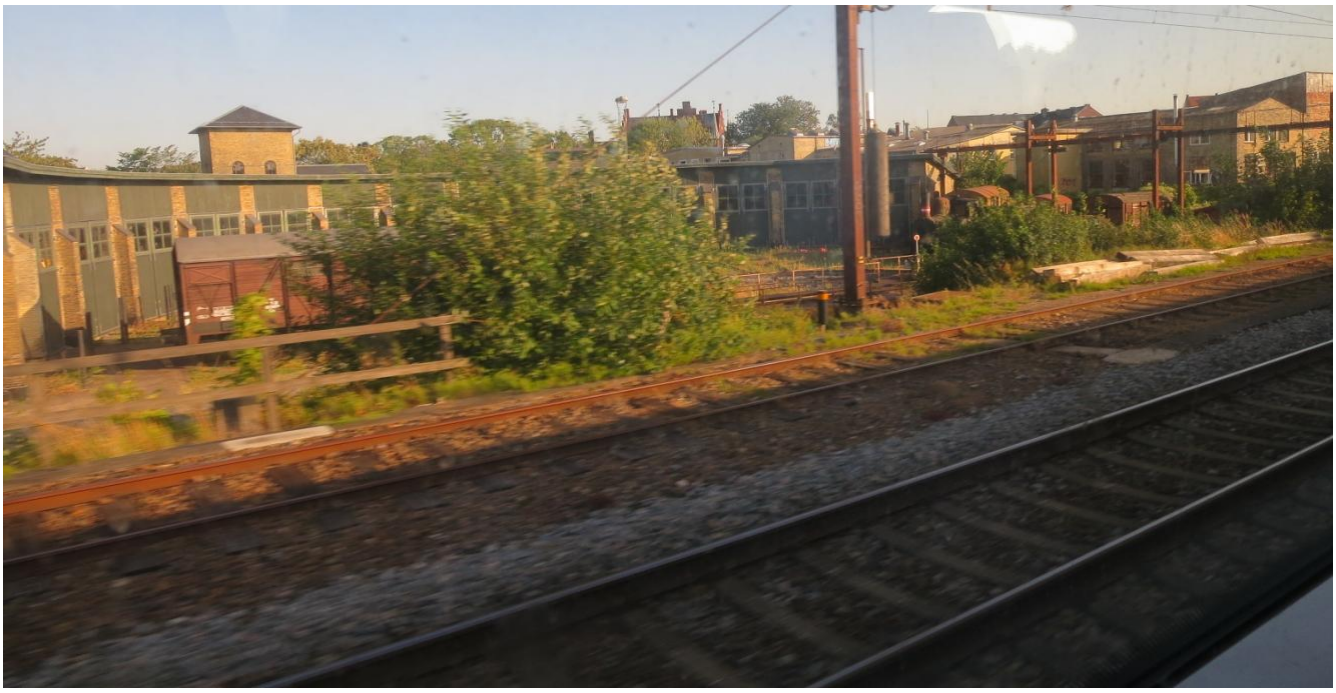
*SNCF $B^8$ myfi 50052.*



***Mvh. LT.***

# Patinering af skinner og ballast.

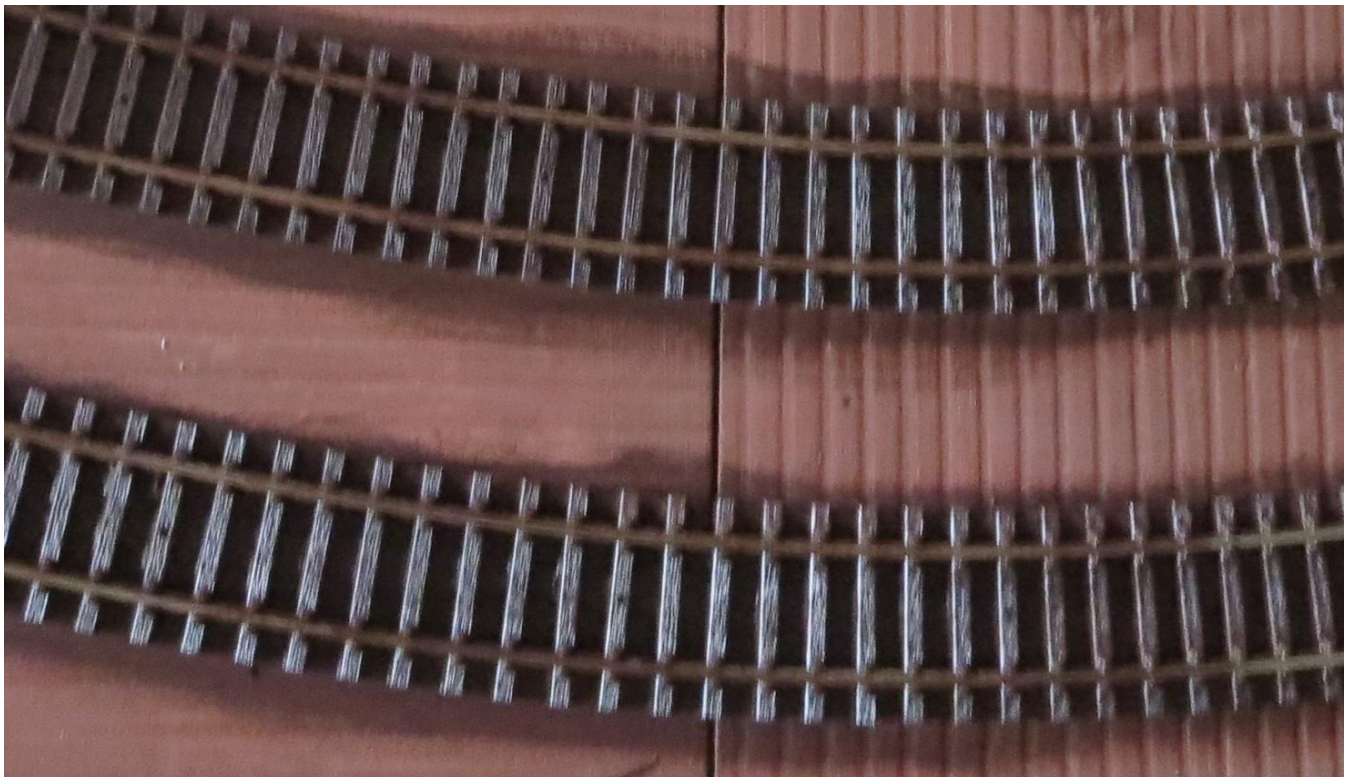
Der findes mange flotte billeder af anlæg, hvor der er gjort et stort arbejde med detaljerede landskaber, men når man så ser skinnerne, er de blanke og skinner, hvilket er synd for helhedsindtrykket.
Der er heldigvis også mange flotte eksempler på patinerede skinner. Det er nemt at give skinnerne på modelbanen lidt farve, gerne varierende. Prøv at se skinnerne ved stationerne eller på billeder fra DSB. Der er mange farver, hvilket også afhænger af årstiden og om det er sol eller regn.
Det kan anbefales at besøge en station og gå lidt omkring på arealet (*hvor det er tilladt og ALDRIG ud på skinnerne*) og se farverne og ballasten. Samtidig kan ses de mange små detaljer omkring en landstation, hvis man er nærheden af en mindre station med læssespor.



*Billede fra kørsel med IC3, der passerer Roskilde gamle remise område. Der er både lys og mørk ballast samt forskellige farver på skinnerne. Privatfoto.*

Når skinnerne er lagt (*min bane er lagt med flexskinner uden ballast*) kommer tiden til at skinner og sveller kan males. Der er mange eksempler og vejledninger at finde på Youtube.
Vær ikke bange for at give skinnerne lidt maling og gerne også svellerne. Jeg bruger forskellige brune nuancer, lige fra lysebrun til mørkebrun. Men husk, at farve begge sider af skinnerne.
I fremtiden vil brug af kamera i front af et lokomotiv blive mere almindeligt, så man kan opleve at se kørsel via pc, og så vil video, hvor man kun ser den ene side af skinner malet og den anden er blank, se forkert ud.

Jeg smører maling på med en pensel, type 10 eller 12 fra Søstrene Grene. Mat maling af typen Maimeri Acrilico fra en lokal boghandel, hvor jeg både har brun, lysebrun, grå, som blandes i skøn forvirring under påførsel. Jeg bruger også Artello, der dog er lidt mere blank, men sagtens kan anvendes. Jeg maler ofte også underlaget. Her eksempel på halvmat maling af sveller. Skinner er limet fast med sort lim fra Jem&Fix. Det betyder, at eventuel lim rest på svellerne ikke ses som hvide klatter, men falder ind i farven, når der kommer ballast på efterfølgende.
Når malingen er påført og er ved at tørre, skrubber jeg overfalden af skinnerne med en træklods eller et lille stykke hård flamingo.
Får malingen lov til at tørre ind er det mere besværligt at rense skinnerne og der må ofte anvendes mere hårdhændende metoder, såsom en slibeklods, f.eks. fra Roco. Jeg ved mange har den holdning, at slibeklods er af det onde, fordi det sætter mikroskopiske ridser i skinnerne, der er med til at samle støv og gummirester fra hjulene.
Jeg har dog ingen dårlige erfaringer med brug af Rocos slibeklods. Eventuelt kan skinnerne efterfølgende rense med et stykke vaskeskind, vædet med lidt propylalkohol 35%, som kan købes billigt hos materialisten eller på apoteket.



*Eksempel på ballast og..*



*.. lidt hvid maling til illustration af vinter på egen modelbane.*

Ballast er også et område, der ofte forsømmes. Skinner kan købes med ballast, men det ser meget plastikagtigt ud. I stedet kan man selv lægge ballast. Mange fabrikanter kan tilbyde mange forskellige farver og kornstørrelser. Hvilken kornstørrelse, der skal anvendes, afhænger af, hvor det skal anvendes. Er det DSB hovedspor eller lokalbanen. Jeg prøver mig frem, indtil jeg synes at finde den rigtige version. Efterhånden har jeg fået købt mange forskellige produkter, der fylder 3 såkaldte klodskasser. Men brug også gerne forskellige farver, lige fra lysegrå nylagt ballast til næsten sort på gammel ballast. Godsarealer er ofte lagt i grus, der også dækker svellerne. Tænk også på, hvilken årstid dit anlæg skal vise. Sommeren er lys og dermed ofte lysere farver på skinner og ballast end sensommer og efterår, hvor farverne er mørkere. Er det efter regnvejr vil lidt klar lak give indtryk af våde skinner og veje.



*Nedenstående billede fra KMK modelbane anlæg med blanke og patinerede skinner i baggrunden.*



*Dette billede er fra modeljernbane anlægget på Københavns Hovedbanegård*

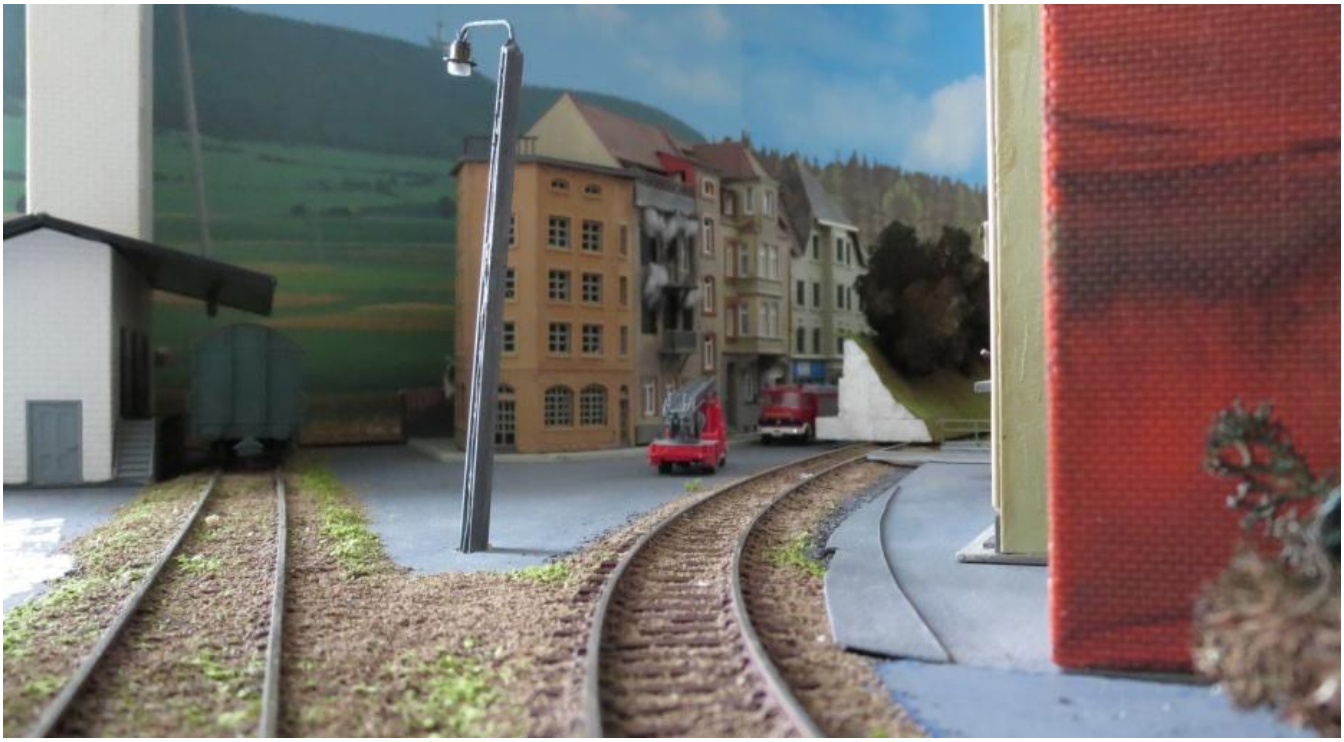



*Eksempler på nogle af de ingredienser, jeg anvender på min nye modeljernbane.*



*Eksempel på sidespor og nederst i hjørnet hovedspor i forskellige farver af både skinner, sveller og ballast. Perronlampen er en ældre udgave, men vil blive udskiftet med mere realistisk udgave.*

Vær ikke bange for patinering af anlægget. Øvelse forbedrer resultatet og giver et helt andet indtryk af modeljernbanen og landskaberne. På stationsområder anvendes ofte sand og grus, der lægges, så det dækker op til overkanten af svellerne og gerne også henover svellerne på gods- og læsse arealer.  Jeg anvender latexlim fortyndet med 2/3 vand. Limen tørrer forholdsvis hurtigt op og danner en form for let gummiagtig masse, der er med til at dæmpe støjen fra togene. Efter at limen er påført, med enten injektionssprøjte eller anden form for sprayflaske, og stadig er våd, anvender jeg en dosering med spraymaling fra "Modelmates Weathering Spray Dye", brunlige nuancer, der kan købes hos Togcenteret. Det giver farverne på ballast et mere realistisk udseende.
Efterfølgende kan der stadig, mens limen er våd, på godsarealerne drysses lidt grøn flock til illustration af græs, men kun lidt.



*Billede af lokalbane og sidespor. I baggrunden bygninger, hvor der er brand i den ene bygning. Mal facaden sort og lim lidt vat på vinduerne som røg. Vat sprayes forsigtigt med lidt sort maling. Efterfølgende har jeg erfaret at i stedet for almindelig vat, vil jeg anvende akvarievat, der er mere stift og kan farves, uden at det klasker sammen. Akvarievat kan købes i en dyrehandel.*



Langs med ballasten kan lægges en strimmel med sand, f.eks. Fugesand fra byggemarked. På forgående side er vist et udsnit af min forrige bane med ballast og sand samt begyndende landskabsbygning. Støttevæggene er fremstillet af flamingoplader, der er malet grå. Som kant er anvendt strimler af pap fra kasserede ringmapper. Skal skinner senere fjernes, kan limen let opløses med en blanding af brun sæbe og vand i forholdet 1 til 1 og lade det ligge et par timer. Skinnerne løsnes fra underlaget ved brug af en hobbykniv.



*Nedenfor et billede af en lokal station og forpladsen. På stationen er limet lidt løv. Gadelamperne er hjemmelavet af messingrør og lysdioder, men mangler at blive malet i grå nuance.*



Afslutningsvis noget der ikke har med skinner og ballast at gøre. Prøv at anvende forskellige farver med lysdioder. Jeg har nedenfor monteret en grøn lysdiode under en busk foran en borgruin og en rød lysdiode inde i tårnet. Jeg tænker på at montere en lille blæser inde i tårnet og over blæseren en lille tot vat, så det blafre og giver et spøgelsesagtigt skær. Blæsere kan købes i små udgaver i elektronikforretninger.

Nu er det vintertid og på næste side et billede af vinterlandskab fra tidligere anlæg. Skinner og ballast er malet hvidligt. Snedriver er dannet af modelmasse til vinterlandskab. Over anlægget er monteret blå lysdioder, der giver et natligt vinterskær.

***Mvh. Henrik.***



# Førerløse lokomotiver og biler - forud for vores tid

Modeljernbane folkene må nok siges at være forud for deres tid, hvor der nu offentligt og fra bilproducenterne tales om test med førerløse biler og lastbiler. På 9 ud af 10 modeljernbane anlæg, hvor der placeres biler, er bilerne ofte uden fører og passagerer, hvilket ser helt forkert ud. Jeg må indrømme at det også foregår på mit eget anlæg. Jeg er dog begyndt at skille billerne ad for montering af personer samt indbygge lysdioder i for- og baglygter.
Fra eksempelvis Kina kan siddende person i størrelse 1:100 købes særdeles billigt.
Skær benene af og lim personerne fast til sæderne. Man kan alligevel ikke se benene og der er ofte ikke plads i bilerne til personer i størrelse 1:87.



De fleste lokomotiver er tilsvarende også uden lokofører. Så vidt jeg kender til, er det kun få rangermaskiner i virkelighedens Danmark, der kan fjernstyres via en håndholdt kontroller. Jeg adskiller ofte lokomotiver for indbygning af lysdioder og få placeret en lokomotivfører.

Nye lokomotiver er i dag forsynet med lysdioder. På ældre eksempelvis Limas MZ monterer jeg 2 mm lysdiode der har både rød og varmhvid lys i samme lysdiode. Lysdioden skifter så farve afhængig af kørselretningen.

***Mvh. Henrik.***




*Eksempler på lokomotiver fra Heljan før og efter montering af lokomotivfører.*




*Slagelse station, februar 1964. Banen mellem Slagelse og Værslev var "last post" for de skønne C maskiner. Her er det C 708 med et meget typisk tog for denne bane, Maskine, CLE og CRM, sommetider var sidstnævnte en CPE og der var ofte en lukket godsvogn med. C 708 eksisterer stadig, dog ikke i køreklar stand. Ved siden af holder der en nyrevideret HD 38 026, den er tilmed nymalet – det skulle i løbet af få år blive et sjældent syn, på grund af besparelser.*

*Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*

# Det ærede medlem!

*Denne række af artikler har til hensigt at uddybe kendskabet til hinanden i klubben. Det er opfattelsen, at dette kendskab er en smule overfladisk. Det skal der rådes bod på.*



# Bent Jepsen

## Den filosofiske indgangsvinkel

Man får heldigvis lov til at møde mange forskellige mennesker igennem sin tilværelse. Og jeg tror nok, at jeg har flere forskellige end de fleste, da jeg har rejst i en stor del af verden. Efter så mange møder med mennesker, er jeg kommet til den konklusion, at man meget groft set, kan opdele menneskeheden i to grupper. Her vil de fleste udbryde - og med rette - at det kan man ikke, og det er da urimeligt. Ja, det er urimeligt, men jeg gør det alligevel: Der er de systematiske og de usystematiske mennesker! (*Læs stavelserne rigtigt, ellers går det galt*).

Jeg har mødt flest i den sidste gruppe, og jeg har altid syntes, at de nok havde det morsomst, men jeg er blevet mest imponeret af dem fra den første gruppe, og i den gruppe finder vi artiklens offer Hr. Bent Jepsen. Der hører han hjemme.

Jeg vil ikke skjule, at den første gang jeg stødte ind i Bent, forstod jeg ham ganske enkelt ikke. Han virkede meget tilknappet og indadvendt, som om han levede i sin helt egen verden, og havde det så godt med det, at han ikke fandt nogen grund til at søge ud af dens trygge rammer. Det er fortsat min opfattelse - til dels kun - for Bent er som en god rødvin, den bliver bedre, når man lærer den at kende - den udvikler sig.



*Bent, som vi kender ham bedst, sammen med sin kæreste: Frk. Loddekolbe...*

Jeg vil ikke skjule, at den første gang jeg stødte ind i Bent, forstod jeg ham ganske enkelt ikke. Han virkede meget tilknappet og indadvendt, som om han levede i sin helt egen verden, og havde det så godt med det, at han ikke fandt nogen grund til at søge ud af dens trygge rammer. Det er fortsat min opfattelse - til dels kun - for Bent er som en god rødvin, den bliver bedre, når man lærer den at kende - den udvikler sig.

Følgende konstruerede samtale med Bent i arbejde er meget typisk, og jeg kunne simpelthen ikke nære mig for at fremstille den for bedre at illustrere, hvad jeg mener:

"Øh Bent, den mærkelige tegning, du har lavet der, hvorfor ligner den indmaden i min brødrister"! Svar: "Det er et diagram", "Nåe ja, men hvad er det for et diagram. Det ser uhyre indviklet med alle disse forskellige dimser og farver i lag?" Svar: "En printplade!" Jamen, er det så ikke.....osv?" Svar: "Nej". "Hvorfor skal du bruge så meget ledning?", Svar: "Fordi det er nødvendigt!" Nåe ja.

Et andet typisk "Bent-svar" er på spørgsmålet: "Bent øh, hvorledes laver vi den automatik på det sporafsnit her"? Bent's svar: "Hvorledes vil du gerne have det"? "Hm....jae...det er jo lige det, men hvad er muligt"? Bents svar: "Alt er muligt, jeg skal bare vide hvad"!

Kort og lakonisk. Når Bent arbejder med en opgave, er han virkelig koncentreret.

Bent er på en meget stilfærdig og enkel måde en genial mand, der har en utrolig vilje til at sætte sig ind i komplekse ting, når han har sat sig for at gøre det. Hans evne til at suge viden til sig fra nettet, og den stædighed han lægger for dagen, når han gør det, er meget imponerende.

Men hvem er denne Bent? Jo, Bent er vores eminente stærk- og svagstrømselektriker. Ekspert i alt fra 0 - 1 million volt. Især "O" ved han rigtig meget om, og han kan flytte den, som det passer ham. Jeg tror, at de fleste i klubben ved, hvad jeg refererer til. Men, hvor stammer han fra, og hvorledes udviklede han sig til den rare person, han er i dag? Det vil jeg prøve at grave frem.

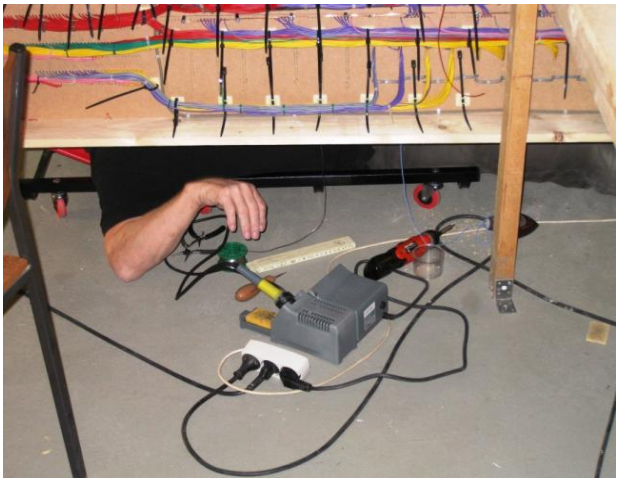
## Begyndelse og barndom

Bent er født den 21. februar 1942 i København, altså i skrivende stund 74, næsten 75 år gammel, men det kan man nu ikke se på ham!
Hans far var kontormand og hans mor direktrice i en herrekonfektionsforretning.
Han voksede op i Struensegade 20 på Nørrebro, hvor han boede lige indtil militæret kaldte på ham. Men inden da kom han på Kapelvejensskole også på Nørrebro.
Han antyder selv, at han var lidt vild af sig som barn, eftersom han kom ud for ikke færre end 3 hjernerystelser. Disse var så alvorlige, at det gik ud over hans skolegang, og han måtte gå en klasse om. Det var vel ikke så slemt endda, for Bent fik nok af den danske folkeskole efter 7 år. Så var det yt!
Skoleferierne, og det var både sommer- og efterårsferierne, tilbragtes på en bondegård i Vråby, hvor Bent kom i mange år. Det har været opbyggeligt for den unge purk, for han kastede sig over fodbolden, og spillede med på det lokale fodboldhold. Med den energi som Bent lægger i de ting, han interesserer sig for, kan man godt undre sig over, at han aldrig blev solgt til en udenlands klub, men måske var det hjernerystelserne, der afgjorde det. Den slags skal man heller ikke spøge med.

## Efter skolen og ungdommen

Hvad skulle den lille Bent i korte bukser og svære sko nu gøre? Jo, han ville være elektriker, og han kom i lære som sådan hos en installatør Lundtoft på Vesterbro.
Den 28. februar 1962 - 20 år gammel - var Bent udlært og ualmindelig klar til at skrue kontakter i væggen, hvor som helst der måtte være behov herfor.

Men så trådte militæret hjælpende til for en kort periode, da Bent indkaldtes til hæren, hvor han modtog sin grunduddannelse, hvorefter han overførtes til luftforsvaret, nærmere bestemt et Nike-batteri ved Kongelunden.
Bent blev hurtigt verdensberømt derude, fordi han - som den første i flere år - var i stand til at starte en af batteriets generatorer - typisk for Bent? Ja.



*Bent med værktøj... Det er Bents arm!*

Da militæret var slut, startede en let omflakkende periode for elektriker Bent. Først var han 4 måneder hos èn installatør, så 4 måneder hos en anden og sidst i denne række, samme antal måneder hos SAS. Så gik turen videre til et job hos Murerlaugets Hejseværker, hvor han sikrede strøm til byggepladser. Det gjorde han indtil 1968. Vel egentlig lidt ligesom i klubben i dag. Det er jo også Bent, som sikrer, at vi kan køre, og at lyset tænder, når vi trykker på kontakten. Det vidner alt sammen om Bents spændvidde, og understreger hvad jeg indledte med: Ekspert i alt fra O til en million volt.



*Bent i sin favoritstilling!*

Bent må have været en urolig sjæl, for han kunne åbenbart ikke stille sig tilfreds med bare at være ansat elektriker i et firma, for i 1967

startede han sit eget "fritidsfirma", hvilket fra 1968 gik over til at blive på fuld tid. Bent var sin egen chef indtil 1975, hvor han gearede firmaet ned til at blive fritidsbeskæftigelse igen.
Han har også kørt taxa i København i perioden, og buskørsel blev det minsandten også til. Og så har han kørt lastbiler til Mallorca læsset med cykler, der skulle bruges af de danske turister dernede. Det gav ham en uges gratis ferie oven i hatten. Det var ganske lukrativt. Så kom ikke at sige, at Bent lå på den lade side dengang. Det gør han heller ikke nu.

## Hos DSB/Banestyrelsen

Så i 1975 (*efter eget-firma-tiden*) fandt Bent sin frelse. Han kom til DSB! Det var en stor dag for ham, er jeg sikker på. Han var kommet til etaten. Det have været som at få en hellig åbenbaring. Nå, men Bent begyndte som menig elektriker, men blev efterhånden sted-fortrædende elmester og senere udnævnt til Elmester. Bents karriere ved etaten - senere en styrelse - varede helt frem til 2006, da man nedlagde Bents afdeling, og Bent kom på pension.

## Bent stiftede familie

Det hører naturligvis med, at Bent var blevet gift i 1964 med Karin, som han har været gift med lige siden - altså i 52 år. De fik to børn og har i dag tre børnebørn. Bent byggede også sit eget hus i Lille Skensved, hvor han har opretholdt residens lige siden. Han var så klog at skovle en kælder ud, som senere skulle blive ham til megen nytte.
Imidlertid er jeg lige nødt til at omtale et mørkt kapitel i Bents hobbyliv, hvorfor? Fordi, Bent var blevet Märklinmand! *(Som alle vi andre, men uden varige mén, så vidt vi kan skønne*). Men da huset skulle bygges, blev det for meget med det der Märklintog, så det blev givet væk.
Senere da han fik børnebørn, fik han dog modeltog igen, da hans familie synes, at han skulle i gang igen, og det var jo fint. Det blev til mere Märklin, som nu kom til at tøffe rundt nede i kælderen. Men, som Bent understreger, "det var jo bare således, at jeg interesserede mig mest for alt det under pladen"!
Det ved vi godt Bent. Se blot på billederne jeg har taget af ham.

Da han kom til det tidspunkt, da han skulle bygge landskab på anlægget, blev han klar over, at han hellere måtte finde sig en modeltogsklub, hvor han kunne finde lidt inspiration til det. Han blev medlem af KMK i november 2010, og det var jo heldigt, at det blev hos os, at han faldt til.

## Nutiden

Pensionen har bestemt ikke hensat ham i uvirksomhed, for som vi alle udmærket ved, så er han i dag nok det af vore medlemmer, som tilbringer mest tid i vore kælderrum med at lodde og forbinde ledninger og flytte lidt rundt på "nullet" eller bare "nul". Bent har nemlig været så venlig at oplyse mig om, at det er meget vigtigt at kunne flytte "nullet"!
Jeg troede først, at han henviste til et af vore medlemmer, men det gjorde han heldigvis ikke. Næææ, det er et ganske særligt og anderledes vigtigt elektrisk fænomen. Kort: Det hele bliver meget smartere, hvis man flytter rundt på "nul" engang imellem. Så ved vi det.



*Bent i dyb koncentration – er det et manglende "o" han søger?*

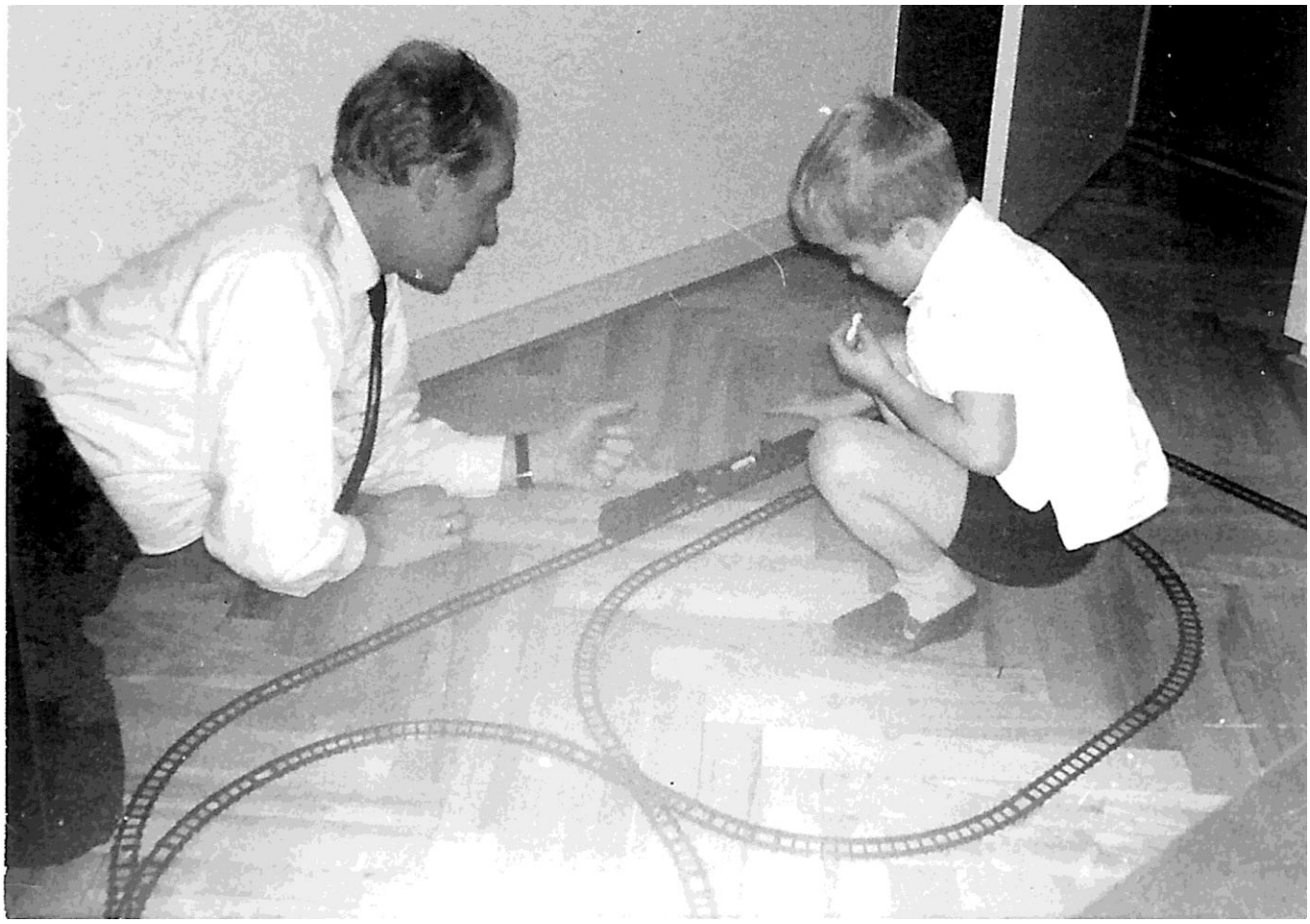
Bent er et sportsmenneske. Han dyrker badminton og motionscykling. Han har gennemført Sjælland rundt 10 gange og Vättern rundt 21 gange, så nu må han da kende vejen?

Det hører med her til allersidst, at Bent aldrig er bange for at række en hjælpende hånd, når der skal skrues i kontakter i vore hjem.
Kære Bent, tak fordi du er i klubben. Vi sætter stor pris på dig både som person og skeletprikker.

***Mvh. LT.***

# Før dansk modeltog blev hyldevare!

Mange yngre modelbanefolk har af gode grunde (*de var måske dårligt født, eller ikke så gamle endnu*) ingen eller kun begrænset viden om, hvordan man klarede sig som modelbanenørd med et dansk forbillede for 25 - 30 år siden. Vi vidste ikke en gang, at vi var nørder, for vi kendte ikke ordet! Vi var bare togtosser! Dengang gik man også lidt mere stille med sin interesse, for i Danmark hældte den ubesmittede del af befolkningen til den fejlagtige antagelse, at modeltog var noget børn og barnlige sjæle legede med – takket være "Støv på hjernen" filmene - en antagelse den danske befolkning først, *næsten*, slap for få år siden. I Tyskland, England og USA har hobbyen altid været meget mere anerkendt og respekteret!



*Min hr. fader og eders med det først modeltog, der var et optrækstog. Drengene leger herligt og bemærk venligst, at dengang havde raske drenge altid korte bukser på! Juleaften 1962.*

Så længe man var barn, var det anset for at være en nok dyr, men sund interesse for en rask dreng i korte bukser og med røde kinder. Sådan var det også! Langt de fleste af mine skolekammerater havde da elektrisk tog og diskuterede evindeligt, om Märklin eller Fleischmann var det bedste, og det var det – det bedste altså! Lige indtil man fik set på tøserne, smagt på øllet og en tregears Puch, 1 – 2 – 3 og så stod ens modeltog på loftet i nogle år.

Dernæst gik næsten 13 år, hvor børnene kom til verden og blev så store, at de uden besvær selv kunne komme til skade og det helt uden vores hjælp. Ens liv satte farten noget ned, man slappede rent faktisk af en gang imellem, og så skete det! Den sunde hobby satte et overraskelsesangreb ind, hvor man mindst ventede det. Inden længe var man tilbage på sporet(*!*) (*jeg kunne altså ikke nære mig!*).

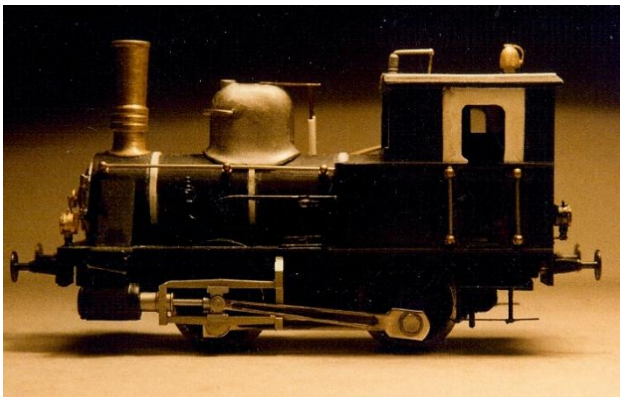
Den første tid gik med at finde sine egne ben i modeltogsverdenen. Det første jeg fandt ud af var, at jeg ikke var helt tilfreds med mine M-skinner, og efter yderligere og mange overvejelser forlod jeg "riven i midten" (*en lidt smertefuld beslutning, hele min barndom var jo præget af den "rive"*). Ind i mellem gik det op for mig, at jeg stadig stod ved min beslutning - mange år tilbage - jeg ville køre dansk, rigtig dansk (*ja, ja, jeg arbejder jo stadig på det!*). I slutningen af halvfjerdserne var det ikke nogen særlig nem sag. Udvalget var næsten ikke eksisterende, og endnu værre stod det til, hvis modellerne skulle

være rimeligt korrekte. De danske modeller var langt hen af vejen stadig de samme, som da jeg "arkiverede" hobbyen 13 år tidligere. Jeg indså, at jeg måtte bygge/ombygge selv! Set med mine øjne, var der da nogle kandidater til gode fordanskninger. At de betragtninger ikke altid holdt i byretten, er en anden historie, og mine krav skærpedes også med tiden.

Hermed nærmer vi os også den tidsperiode, jeg kunne tænke mig at fortælle lidt om. Lad os kalde den "Køkkenbordsfabrikanternes tid". Køkkenbordsfabrikanter – hvad er det? Jo, ser I, det er en ganske normal (*?!*) modelmand (*eller flere*), der får ideer til at lave alt fra løsdele til mere eller mindre komplette byggesæt, og med svingende held fører planerne ud i livet!

Man må forstå, at denne "bevægelse" opstod af nød, som en modvægt til det tomrum, manglen på danske modeller havde skabt. I det store udland var der store firmaer, der producerede løsdele og byggesæt, bare ikke danske. Visse løsdele kunne anvendes til danske modeller, og de mere specialiserede modeltogsforretninger havde engang i mellem - måske - de eftertragtede sager. Man kunne aldrig vide sig sikker. Det var med at købe stort ind, når chancen bød sig! Det var denne stadige mangel på de rigtige danske løsdele, der drev de mest kreative modelbyggere til at blive de såkaldte "køkkenbordsfabrikanter". *Mange tænkte, "nu jeg laver til mig selv, kan jeg lige så godt lave lidt ekstra*", lidet anede de, at det ville blive en stor tidsrøver. Man kan meget passende kalde den for dansk modeltogs "græsrodsbevægelse", for det var deres arbejde der i sidste ende gjorde, at vi fik færdige danske modeller! I slutningen af halvfjerdserne kom der næsten pludseligt gang i de danske modelbanefolk, og det i et omfang der ikke var set ikke siden halvtresserne. De begyndte at finde udveje til at få danske modeller, og der dukkede nye modelbaneklubber op overalt i landet (*også vores er fra dengang*). Det var ikke noget, der imponerede hverken fabrikanter eller importører, kursen var sat og den blev holdt! Derfor måtte vi gå ad andre veje. Ikke mange af os turde drømme om færdige danske modeller, hverken trækkraft eller vogne, og sagde man det højt, blev der kigget underligt på en!! Stort set ingen troede på, at det nogensinde ville ske, (*man kan jo tage fejl*). Italienske Lima greb chancen tidligt og lavede en ganske nydelig MZ I. Til trods for en noget bedaget teknik, udeblev succesen da heller ikke, og et par år efter fulgte en MR samt diverse ommalede og ikke særlig pæne eller korrekte B vognsvarianter. Lima klarede sig meget dårligt i de år, ikke på grund af den danske produktion, men dårlig ledelse. Det var selvfølgelig en frisk indsprøjtning. Desværre var der dog ingen af de andre fabrikanter, der følte sig fristet til at følge med. Tilmed begyndte de første tegn på stagnation i branchen at vise sig i starten af firserne. Den førte, som bekendt, til at næsten samtlige firmaer efterfølgende har været en tur ned at bide i græsset.

Det første inden for modelbygning, jeg kastede mig ud i, var at ombygge færdige udenlandske modeller (*fortrinsvis tyske*) til danske ditto. Det var en populær "sport", som havde mange tilhængere. Kort fortalt gik øvelsen ud på, at man tog en vogn/lokomotiv, der i større eller mindre grad lignede et dansk forbillede. Visse ændringer var nemme, men andre krævede betydelige anstrengelser, før man måske nåede et acceptabelt stade. Nogle gange stod man med en model, der aldrig nogensinde ville blive helt rigtig, fordi der næsten altid var en eller flere uoverensstemmelser, man ikke kunne gøre så meget ved. Ofte havde det nok været ikke bare nemmere, men også bedre at bygge selv fra grunden.

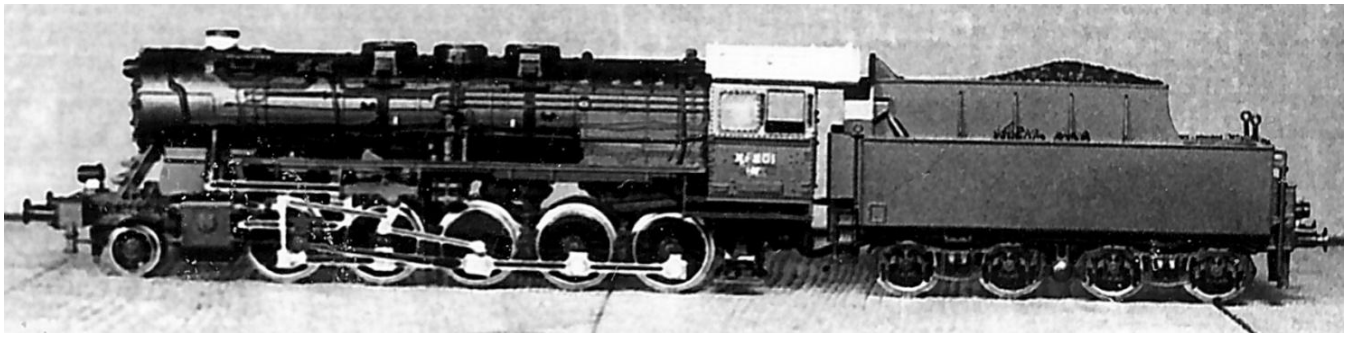


*Også jeg røg på den galej – en Hs på basis af Fleischmanns model af "Sorte Anna". Trods mange ændringer forblev den meget for stor.*

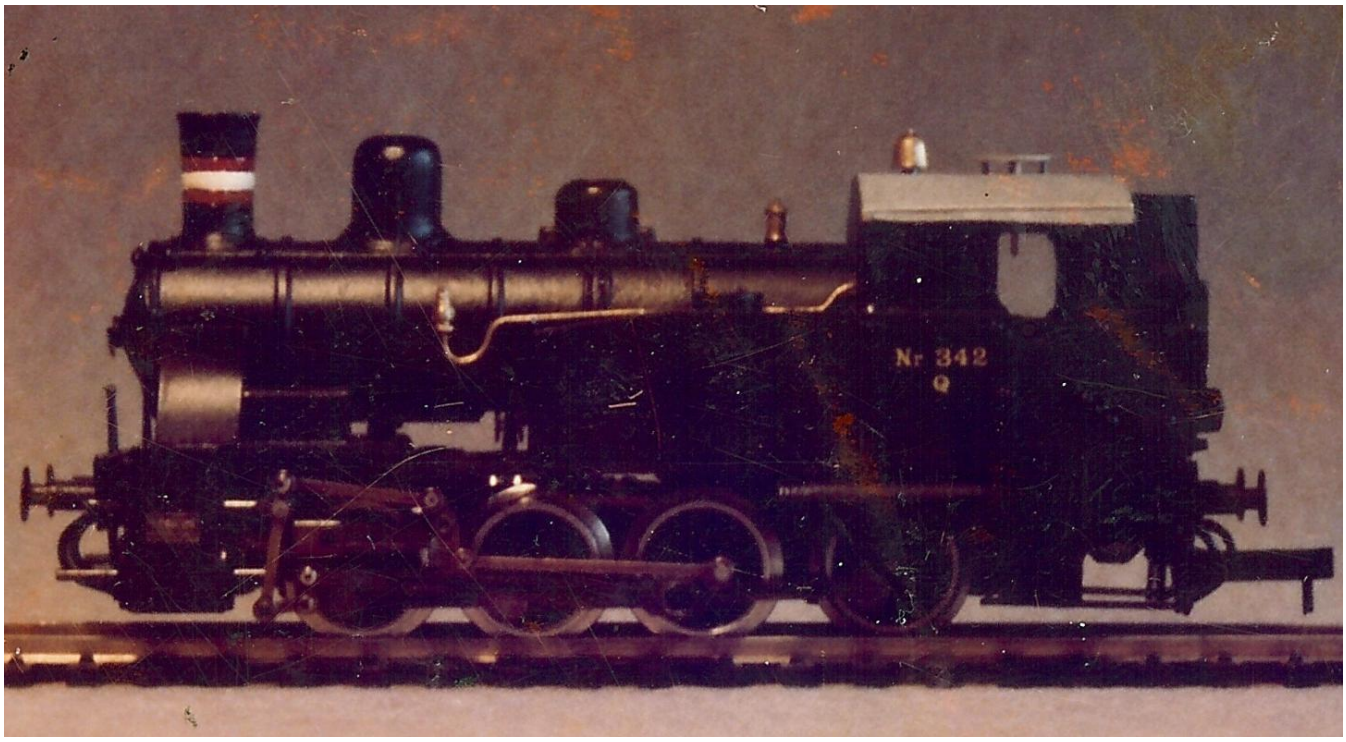
Det blev til en hel del ombygninger, men til sidst forstod selv jeg, at det sjældent blev så godt, som jeg ønskede det.

I en glidende overgang fokuserede jeg mere på anvendelige reservedele, såsom tag, bogier og undervogne. En dengang god kilde var Piko's godsvogne, ofte til en pris, der gjorde det økonomisk forsvarligt at "slagte" en vogn for at få en undervogn eller et tag til et projekt. Undervogne og bogier fra industrimodeller var gode at bruge. Hvis nu ellers kvaliteten var i orden, fik man jo vognens køreegenskaber "gratis" med i købet. Ofte måtte man afkorte eller forlænge akselafstanden/undervognen for at få det til at passe med den påkrævede længde! Danske person- og godsvogne bygget i Danmark, har altid haft en anden form på taget, end eksempelvis tyske tag, hvilket altid har været en torn i øjet på danske modelbyggere fordi et tysk tag får en nok så dansk vognkasse til at se forkert ud. Et godt eksempel er Liliputs modeller af HD og IAI m.fl.

Dem havde de på programmet i mange år. Selv om at vognkassen var meget korrekt, valgte Liliput at genanvende det tyske tag fra den tyske vogn, det oprindeligt blev lavet til, nemlig Gms 30 (*Opplen*), der også i virkeligheden lignede vores HD meget. Desværre var netop tagets form, der gjorde det visuelle indtryk ret så forskelligt på de to vogne. Det irriterede mig så meget, at jeg mere end en gang overvejede mulighederne for at ændre på dets form. Da taget på Liliput-modellen var støbt i et med vognkassen, fandt jeg, at det ville være nemmere at bygge vognkassen og et rigtigt tag selv, end at foretage modificeringerne! Da jeg fik tænkt mig om en ekstra gang, kom jeg til det fornuftige (*men måske lidt kedelige*) resultat, at jeg ville bruge Liliputs HD-vogne, som de var, og så bruge "krudtet" på andre udfordringer.



*N 201 lavet på Fleischmanns "europæiske" model af en BR 50, Et godt eksempel på en af de muligheder man havde for at fremstille et dansk damplokomotiv!*




*Et andet eksempel er denne Q maskine. Selve udseendet er næsten hæderligt! Teknikken var noget frygteligt skidt.*

Som tidligere nævnt blev jeg i 1978 – 79, uden nogen form for varsel, ramt af modeltogsbacillen igen. Som jeg så det, var det også dengang, den første køkkenbordsfabrikant dukkede op. UK Modeller, her var den ene af mændene bag foretagendet en tilflyttet englænder, der havde medbragt sig en sand myriade af forbindelser til små fabrikanter af alverdens herligheder. Man havde arbejdet hårdt på at få lavet diverse byggesæt af danske lokomotiver og vogne. Meget pædagogisk udgav man et lille blad (*det var lige mig!*), der hed UK Modelinformation, som jeg tilfældigt faldt over i Ackermanns Hobby i Borgergade, København. UK Modeller havde netop udsendt et byggesæt af C-maskinen, og så var jeg solgt. I løbet af få år udsendte de yderligere byggesæt af ME-motorvognen, P-maskinen og E-maskinen. Der foruden kom PC og Q-vognen i nemme plastikbyggesæt. Desværre var kvaliteten af lokomotivbyggesættene slet ikke god nok. Man prøvede med en MH-model, som nok var det dårligste af byggesættene, sidste forsøg var en færdig MO (*støbt hos Heljan*). Man løb tør for penge, inden den blev færdig, og så kom den

med en katastrofal motor, som ingen vist fik til at køre. Vi blev mere eller mindre vant til at skulle løse diverse problemer selv, for at få noget brugbart ud af krammet.
Da jeg først kom i gang med byggeriet, blev der bygget på livet løs. Det var der mange andre end mig, der også gjorde, for i kølvandet på UK Modeller/Hampli begyndte mange andre køkkenbordsfabrikanter at dukke op. På Sporet startede, så vidt jeg ved, med en postvogn litra Da i 1981. Jeg nåede godt nok aldrig af få fingrene i en, så jeg har ingen billeder.

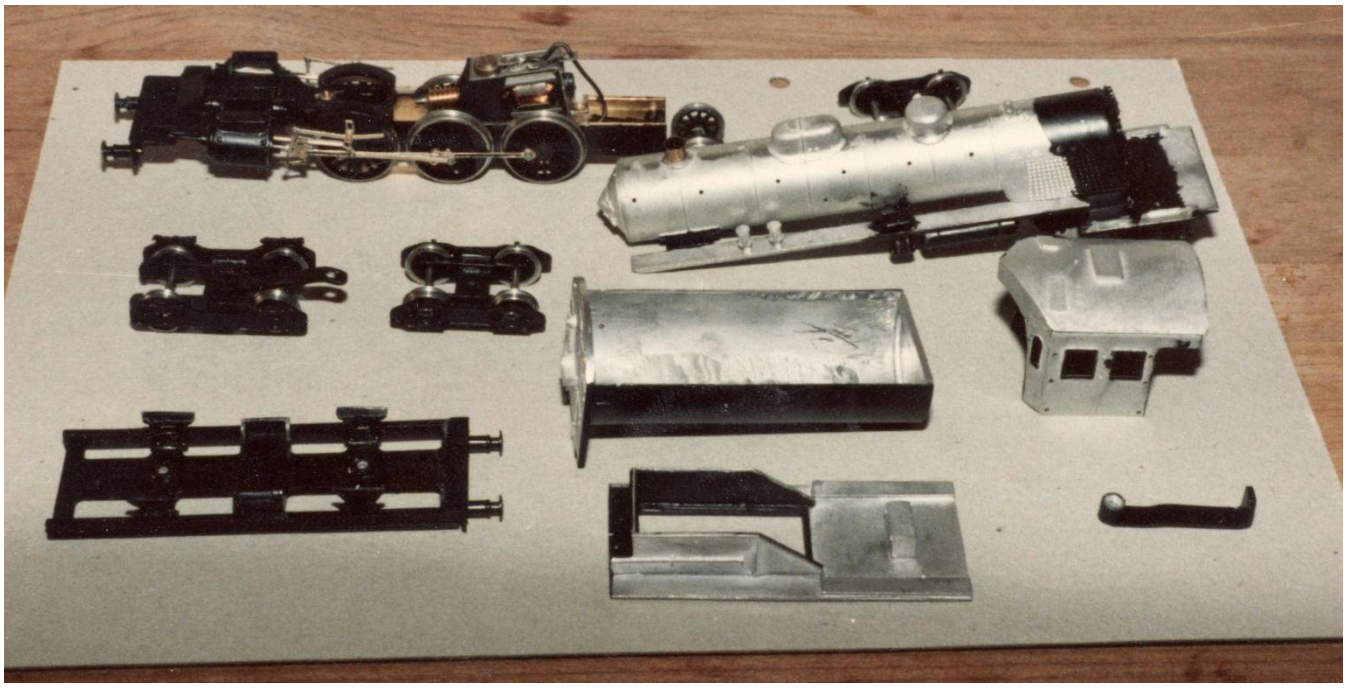


*Fra testsporet på mit daværende vognværksted på Grønnebakken i 1984. De tre hvide vogne på bagerste spor er alle lavet på grundlag af Piko-undervogne. Vognen nærmest Traktoren LJ M 11 (Barfod super) er en Liliput Ial vognkasse forsynet med en Piko G02 undervogn, og så havde man en Ia vogn af første levering fra 1932. De to næste er Iks vogne med hjemmebyggede vognkasser og undervogn fra en Piko åben godsvogn R 20, hvor akselafstanden er øget med et stykke hjemmegjort undervogn.*


*P-maskinerne fra UK Modeller kunne blive meget smukke. Desværre var alle byggesættene udstyret med en håbløs drivteknik, og da de finere sporstandarder, som code 83, dukkede frem, viste det sig, at hjulbasen var meget for smal.*



*C-maskinen er ikke mindre smuk, men lider af de samme problemer som P og E*



*E- maskinen blev, ligesom P-maskinen, bygget to gange. Billedet viser den første bygning – bemærk de meget udanske puffer.*

Bjørn Schultz fra "På Sporet" blev i disse år særdeles aktiv og udfarende. Hele tiden var der nye løsdele, fine påskrifter og ikke mindst vognbyggesæt! De to første var en Is kølevogn og en Ikp kølevogn. Vognkassens dele blev overført fra tegning til 1 mm. Card ved hjælp af en lavteknologisk kopimaskine. Inden man skar delene ud, rillede man sider og gavle med en til lejligheden opfundet "rillekniv". Efter udskæring af delene havde man en vognkasse med det fineste brækdepræg. En anden nyhed var at anvende Letraset-bogstaver til påskrifter. Pludselig var påskrifter efter ønske en mulighed, og det i en kvalitet, der langt oversteg de kendte vådtransfers. I flæng kan jeg nævne nogle af de mange byggesæt, der blev produceret: Fd, Hs-t, Pt i mange varianter, Pu i 3 varianter, Eh, Zf i to varianter, Ze bogietankvogn, IE i 6 varianter, G, Gs, Cp, Cpl, Cps, Asm, Cmz, Cl. Sidstnævnte vogn var èn, der bare skulle samles, men var egentlig en færdigmodel. Jeg er ikke sikker på, at alle er nævnt. Alle byggesæt var komplette, alt hvad der skulle til for at lave en god model, var inklusive. Der fulgte altid en særdeles udførlig byggevejledning med, og sættene havde generelt et meget højt kvalitetsstade.

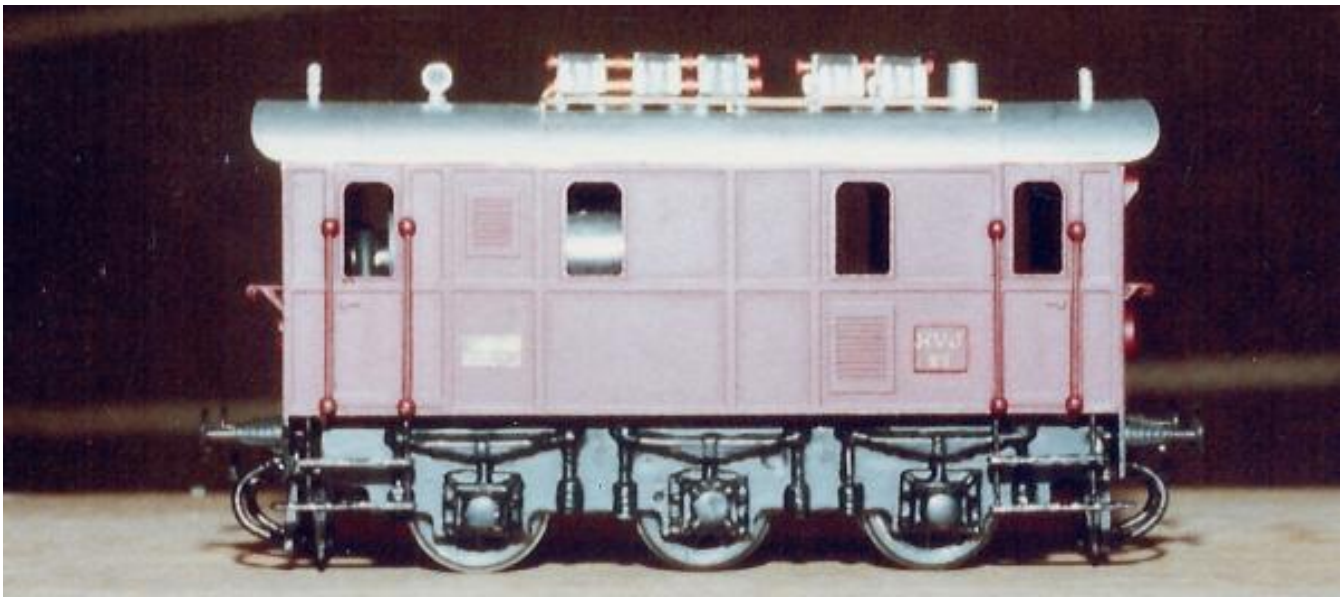



*På Sporets første byggesæt, Litra Is, modellen er bygget for 34 år siden! Selv om det er længe siden, klarer den sig meget godt i langt nyere selskab! Bemærk trådkoblingen, den var 100 % hjemmelavet, koblede puffer mod puffer, nem at lave, billig, driftsikker og synede af meget lidt – den slog desværre aldrig rigtig an!*

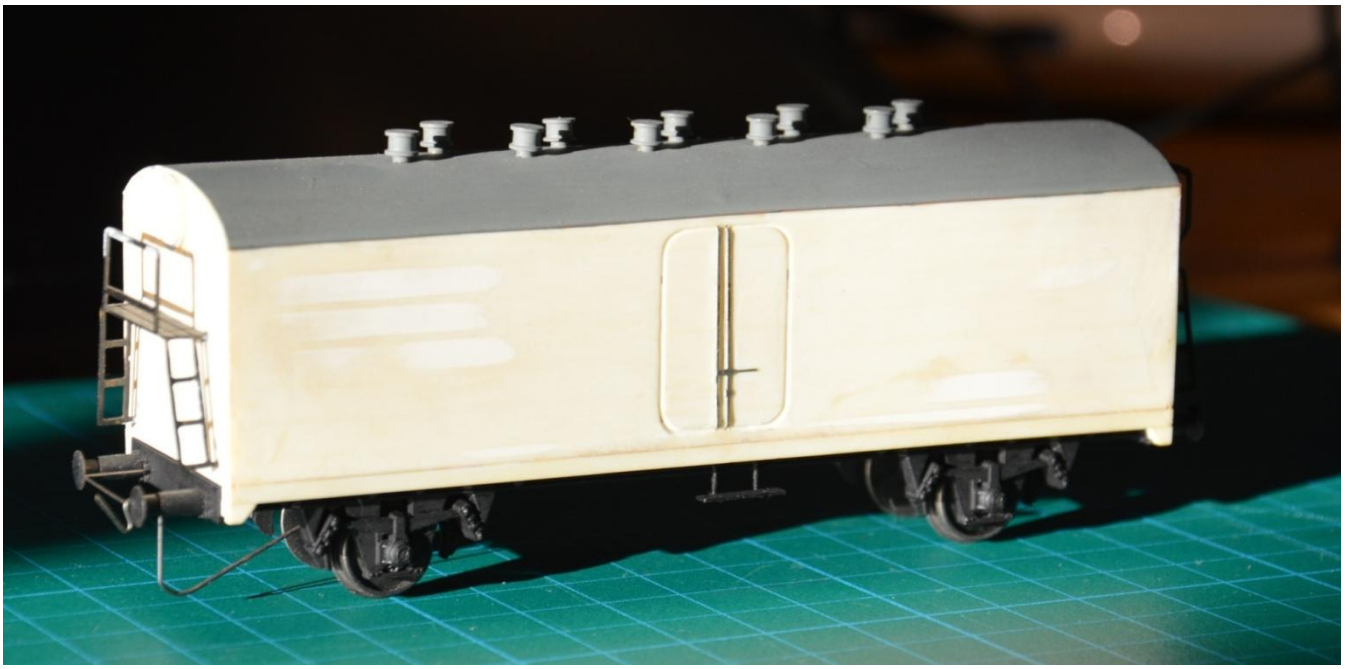
På Sporet blev hurtigt et samlingspunkt for især danske modelbyggere. Bjørns enorme viden og kæmpe lager af alverdens mulige og umulige stumper, løsdele og altid kaffe, med masser af snak, gjorde et modelindkøb til en totaloplevelse, længe før supermarkeder og indkøbscentre fik den ide! Det var et fantastisk givende miljø, og havde man et "problem", kunne man være sikker på at få ny inspiration med hjem. Det er klart, at sådan en opblomstring af modelbaneinteressen inspirerede andre til at lave ting. En masse nye køkkenbordsfabrikanter skød frem, nogen forsvandt hurtigt igen. Et var, at nogen fremstillede noget, noget andet var at få det ud til modelbyggerne. Internettet var stadig et abstrakt og uvirkeligt fænomen dengang. Eneste muligheder var mund til øre og så fagbladene Signalposten, Lokomotivet, UK modelinformation og i al beskedenhed 4-Toget.

Man kan med nogen ret hævde, at det hele var "noget Københavneri", og for jyder og fynboer var det i nogen grad en noget fjern "happening." I hvert fald indtil en vis Mads Sjøner begyndte at røre på sig. I sit hjem lavede han en lille butik, der beskedent nok blev kaldt Trinbrættet, med en masse af de ting, som en modelbygger altid har brug for. Inden længe opstod der et miljø, som bestemt tålte sammenligning med det der var hos "På Sporet".

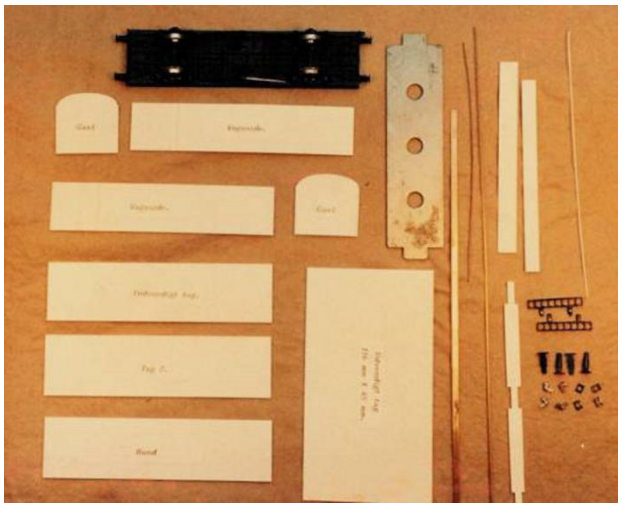
Mads fik samlet en stor del af de dygtige jyske modelbyggere, der lavede løsdele og andet hjemme på "køkkenbordet!"

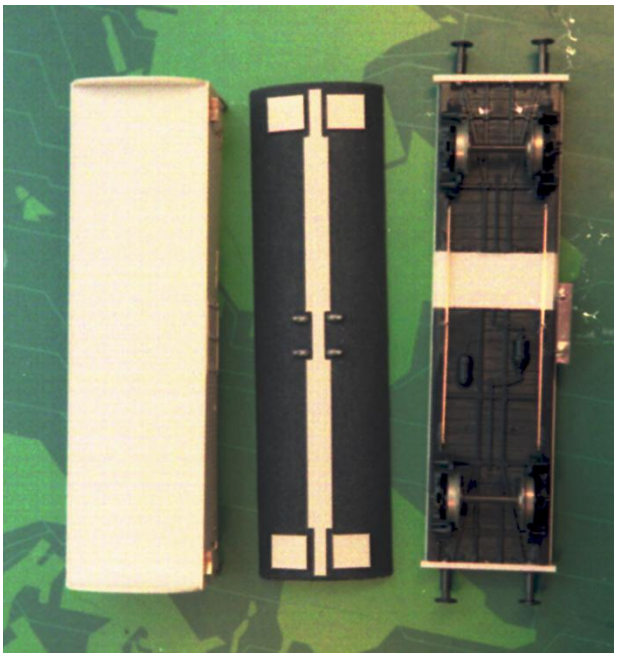


*Firmaet Dan Train lavede i en kortere årrække et par modeller af Frichs "firkantede" rammelokomotiver. Det var messingbyggesæt, og de blev min indgang til at svinge loddekolben! Her er det den mindste udgave af de firkantede, HVJ M 23.*



*En næsten færdig IKA vogn, lavet på en Rivarossi model af en svensk Findusvogn. Modellen havde flere sikker på sider og gavle, de er alle slebet ned og kan svagt anes på venstre side af vognen.*





*Alt, hvad der skal bruges for at bygge en IKS kølevogn. Th.: Vognens hoveddele er nu samlet, bemærk forlængelsen af undervognen.*




*Så er vognen malet og forsynet med påskrifter..*




*..Jørgen Madsen byggede også en. Vognene blev bygget til en byggebeskrivelse i 4-Toget december 1984.*



*Disse to billeder, fra Torben Ziegler, startede al denne ståhej. De fik mig til at tænke på, at til trods for de store fabrikanters manglende "lyst" til at producere dansk modeltog, havde vi faktisk mange muligheder for at skabe noget selv, godt hjulpet af "Køkkenbordsfabrikanterne!" Billederne viser en ukendt modelbyggers fine resultat med samlingen af ASM/CMZ byggesættene fra "På Sporet". Egentlig er det kun koblingens befæstigelse på bogierne afslører, at byggesættene er af ældre dato, ca. 1988 - 89.*



Nu er jeg vist ved at få skrevet mig selv op i et hjørne. I bedes erindre, at det er mine erindringer, betragtninger, der skrives om og ikke nødvendigvis den fuldstændige og kronologiske udvikling. Jeg har desværre ikke et stort arkiv eller en hukommelse, der rummer alt, der skete i de år – desværre! Det er heller ikke en komplet opremsning af de hundredvis af løsdele, der blev fremstillet, det ville fylde mange sider, og jeg har heller ikke været så forudseende, at jeg fotograferede alt det, der har passeret mit arbejdsbord.
Nåh - 87 gruppen var en flok glade modelbyggere, der uden stor ståhej producerede et ret stort sortiment af løsdele. Mest kendt er vel 2,1 og 2,5 meter træbogierne. Men også suppleringssæt til damplokomotiverne Hs, P, S var noget jeg brugte en del af. Man lavede fine og korrekte strækbånd til HD, IA undervognene fra Liliput i to udgaver i ætset nysølv. Dem har jeg brugt en del af og har faktisk stadig nogle tilbage til superudrustning af Heljans langbenede ølvogne. Nu vi er ved det med nysølvet, så blev der lavet meget fine byggesæt af CP i flere varianter og CU i to varianter, endelig blev den spidsgavlede CM vogn eftergjort. Et ret omfattende byggesæt, der bestod af alle dele til ekvilibreret komplet undervogn og diverse løsdele til afstøbningen af den gamle Bodan S maskine overdel, som byggesættet var baseret på. 87 Gruppen er still going strong! Pt. er det med deres "*Byg selv, hvilken som helst CP vogn*" projekt - men det er, i denne forbindelse, et sidespring!




*ZF 500 161. Tæt på at være den nemmeste ombygning, som jeg har lavet! Markering af fire læsselemme, nye fritstående håndtag, skorsten, et lille vindue, fjedrende puffer, Rp 25 hjul, strækbånd, trin, det hele afsluttet med en gang hvid maling og fine påskrifter. Vognen kom senere som (om)byggesæt fra "På Sporet". Modellen er lavet i 1986.*




*Ikke en Heljan ølvogn, men en hjemmegjort vognkasse på en opdateret Liliput HD undervogn.*



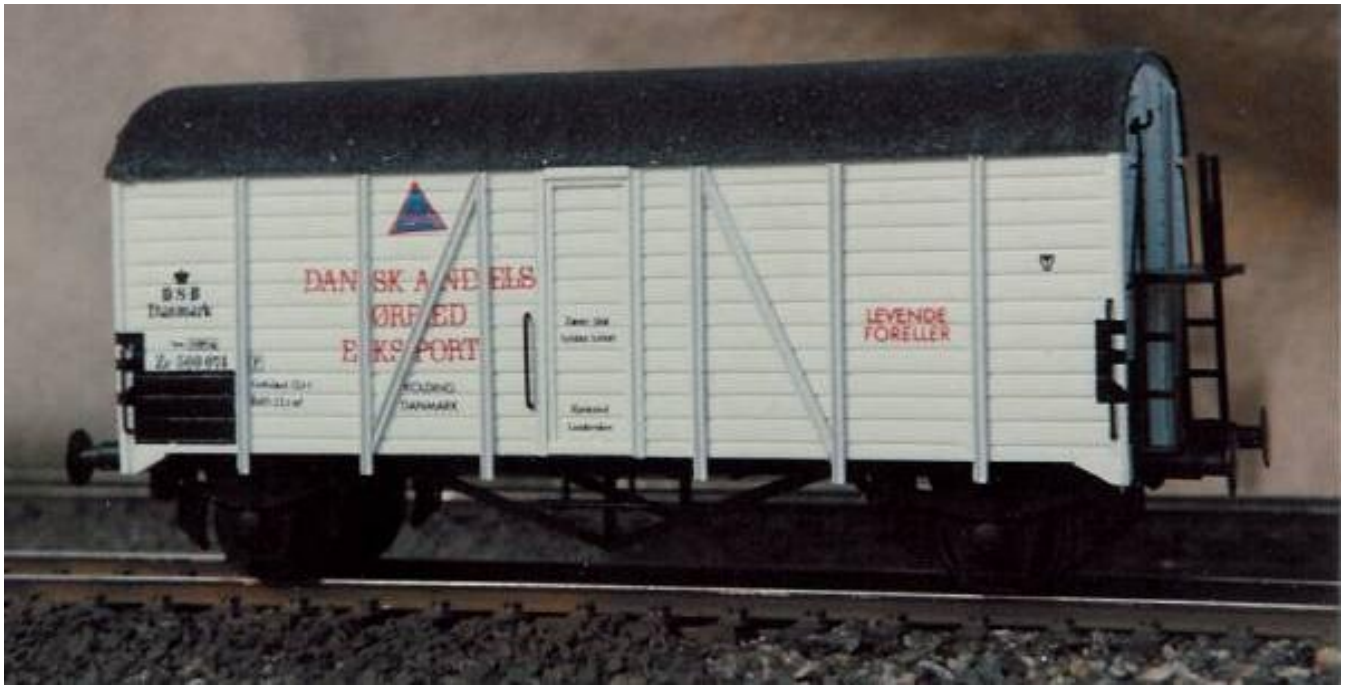
*CO 2743. Vognen er bygget efter en byggebeskrivelse i Lokomotivet nr. 8. 1985. Vognkassen er bygget i 0,5 mm. glat card. Der burde nok have været lamineret yderligere en 0,5 mm plade under vindueskanten. Det havde givet vognkassen større styrke!*

Det var en spændende sport at finde undervogne fra industrimodeller, der kunne anvendes til danske godsvogne. Det gamle DDR Piko materiel var meget populært og eftertragtet. Undervognene var som regel ganske fint detaljeret, priserne var gerne yderst rimelige, så selv om at hjulene skulle skiftes ud, kunne der nemt være god økonomi i at slagte en vogn og bruge undervognen til et projekt. Især undervognen fra en G 02 (*forløber for G 10*) anvendtes til en masse danske vogne af forskellig art. På et tidspunkt havde jeg en mindre kasse af træ, der var fyldt med Piko-vogne af forskellig art, alle fundet i hobbyhandlerens "rodekasse."
I tiden før Liliput gik på "halen" kunne man købe fine Rp 25 og NEM hjul i 50 styks pakninger til en rimelig pris. Desværre fik jeg aldrig købt nok, og pludselig var det for sent. De nye ejere af Liliput fandt det ikke nødvendigt at producere de fine hjul – ØV!



*Jeg har en forfærdelig dårlig vane med at sætte en masse projekter i gang og så pludselig gå i stå! Jørgens T maskine er et uhyggeligt eksempel. Jeg startede på den i 1986, og som I kan se, er der lidt vej endnu, før den kan kaldes færdig. Den er også et godt eksempel på, at selv om det er en maskine, der er overtaget fra tyskerne, så er der en forfærdelig masse, der skal ændres, før den bliver dansk. Bl.a. måtte tenderen have en ny motor og gearing, fordi DSB ændrede tenderen temmelig meget på T maskinerne.*

Et evindeligt problem var de højt buede tag, som nogen lidt fejlagtigt kalder "tøndetag". Så vidt jeg ved, er et tøndetag et tag med samme radius fra vognside til vognside. Herhjemme havde de høje tag på jernbanekøretøjer en fransk kurve. Det starter med en meget lille radius, der bliver større og større indtil midten, herfra bliver den atter mindre og mindre, indtil den står lodret på modstående vognside, og det er noget meget typisk dansk, og jeg har ikke fundet et udenlandsk modeltag i al den tid, jeg har bygget – der passer. I dag er problemet ofte til at overse, da man kan købe tag fra Heljan til stålvognene. Taget fra Cp vognen var nu ellers en lidt mere interessant del, da det kan bruges mange andre ældre personvogne.




*En anden fiskevogn, i modsætning til den første, er vognkassen ren selvbyg, selv plankerillerne er hjemmegjort, plankerne er også "lidt" for brede – ups!*



*En ganske spændende vogn, der startede sit liv som tysk fiskevogn, så blev den en dansk ditto, endelig købte DSB den, fjernede midterakslen, byggede vognkassen som en IA vogn og gav den litra HF 38 000, Jørgen byggede modellen i 1986. Undervognen er en Liliput HD undervogn, der er forlænget til vores brug. Desværre "forsvandt" vognen under et udlån et par år senere – så alt vi har, er dette billede.*

Køkkenbordsfabrikanternes tid var for mig en spændende og meget innovativ tid. Der kom et meget stort fokus på især godsvogne. Det var ikke bare en dansk dille, vort naboland mod syd oplevede også en voldsom opblomstring i interessen for det, der hang bag på lokomotivet. Stefan Carstens lavede sine bøger om "Güterwagen" (*indtil nu, 7 bøger!*) fra 1989. Det gav mig for første gang en dybere indsigt i de tyske godsvogne. Bøgerne er dog på ingen måde så fyldestgørende, som det kæmpe opslagsværk om alle DSBs godsvogne Per Topp Nielsen (*Dansk Jernbanearkiv*) har udgivet siden 1974. Mig bekendt, er vi stadig det eneste land i Europa, der har et så omfattende opslagsværk! For mig har dette værk altid været referencen, når der skal bygges, skrives eller bare findes ud af! I dag arbejder Per stadig ihærdigt på sit fine projekt. Før i tiden fik man det tilsendt, trykt i passende portioner! Nu om dage kan man hente det på Dansk Jernbanearkiv. Husk at registrere dig!

Al det fokus på det der hang bag på lokomotivet, og i særdeleshed godsvogne, kunne man ligeledes aflæse i fagbladene. Langt størstedelen af byggebeskrivelserne i Lokomotivet var en eller anden godsvogn.

I starten af halvfemserne var det, som om interessen for modelbygning var langsomt faldende. Jeg havde selv en ret lang periode, hvor der ikke blev bygget meget! Heldigvis har lysten til at bygge overlevet og ligefrem i fremgang. Jeg er ikke lige så flittig som i firserne, men til gengæld har jeg hele tiden sørget for at forsyne mig med byggesæt i stor stil, og der er nok til mere, end jeg kan nå i mit liv. Der er til gengæld strenge, selvpålagte, påbud om at få nogen af de ældste projekter gjort færdige, før der bliver startet på noget nyt. Det er et påbud, som (*næsten*) bliver overholdt!

Det sjove er, at der stadig er masser af byggesæt at købe på trods af, at Heljan og Hobby trade har lavet en lind strøm af danske lokomotiver og vogne de seneste næsten 20 år.

I mine noget spredte betragtninger om "Køkkenbordsfabrikanternes tid", har jeg ikke beskæftiget mig med Nyboder Hobby. Verner Møller hørte ikke til i denne kategori. Det var ikke stedet, hvor der blev udviklet nye byggesæt m.m. Det var et slaraffenland for selvbyggere, fordi han havde en f..... masse stumper til alt muligt. Meget af det var af ældre dato, og nok ikke det jeg drømte om at bruge, men det var guld fra generationen før mig, dem der byggede modeltog i halvtresserne og tresserne. Der blev ikke udviklet byggesæt med moderne materialer – mere værnet om en hastigt svindende epoke og respekt for det!!

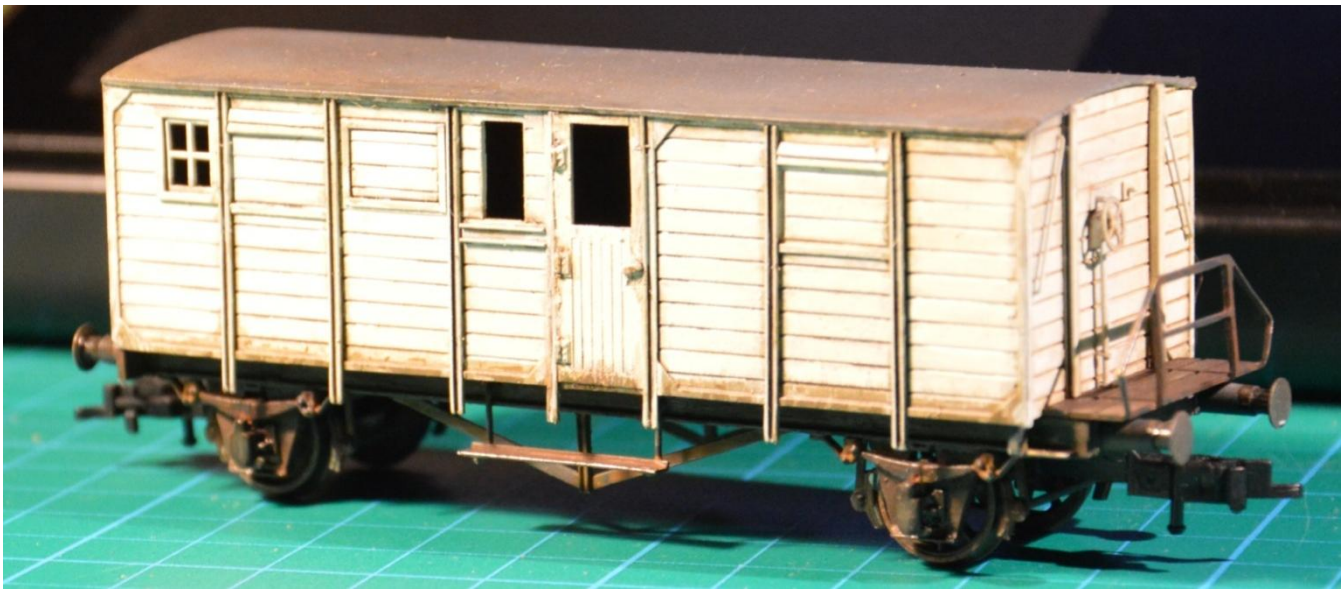
Møllers søn Kim flyttede Nyboder Hobby til Tikøb og forvandlede den til Tikøb Hobby. Han var i halvfemserne og nullerne meget fremme med mange fine byggesæt af lokomotiver, personvogne, postvogne, godsvogne og en masse løsdele til selvbyggeren. I de senere år har han trukket sig meget i baggrunden, og mig bekendt kan man pt. ikke købe hans produkter.

Banetjenesten var i gang fra slutningen af firserne. De første mange år var mit kendskab til det lille firma meget begrænset. Jeg tror, at firmaet

mest var tilknyttet Trinbrættet i Aarhus og leverede løsdele m. m. dertil. Jeg købte i hvert fald et af de første DP-byggesæt hos Trinbrættet i 2003, og havde på det tidspunkt ikke før hørt om byggesæt fra Banetjenesten. I de senere år har firmaet udviklet sin profil og varesortiment ganske betragteligt. Jeg er meget begejstret for byggesættene, og det udvalg de har.
Nils-Erik Norsker har været med under hele køkkenbordsfabrikant-perioden som en del af 87 gruppen. Han har i snart lang tid fået ætset en stor mængde person- og postvogne i nysølv. Jeg vil kalde dem byggesæt, selv om de ikke altid er helt komplette. Med disse kan man bygge rullende materiel, der er helt i særklasse – dem er jeg ligeledes ret så imponeret over.
Der er sikkert andre og andet, der kan og burde omtales, men dette er altså min udgave af historien om "køkkenbordsfabrikanternes tid". Om andre har oplevet tiden på samme måde, ved jeg ikke, men det er det, jeg og min hobby er formet af, mit afsæt, og det jeg vil blive genkendt på af en ligesindet.

Tak, fordi I tog med på en rejse gennem 38 års modelbaneliv!

***Mvh. Flemming.***



*Selvfølgelig må den med, min fiskevogn over alle fiskevogne – selvom det så afslører, at jeg endnu ikke har fået sat påskrifter på vognen. Den har været på vej i vældig mange år og har været vidne til alt for mange af mine modelmæssige eskapader!!*



*N 207 med et pænt lille tog på vej mod Odense ved Holmstrup station. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*

# Det *Barske* hjørne..

# Hyacinterne

## ved vintertide

Vi ved alle, at hyacinten er en meget følsom plante. Den tåler næsten ingenting. Skal man have glæde af den, bør den værnes mod enhver botanisk modgang. Har vore producenter slået rødder i hyacintjord?

Vi er alle engagerede modelbaneentusiaster, der dyrker denne gode hobby på forskellig vis. Fælles for os alle er, at vi afventer alle nyhedernes komme i evig forventning om at få kompletteret materiellet på anlægget eller i samlingen.
Ja, hvad er det nu rimeligt at forvente på det danske marked. Betragter vi engang firmaerne, som gennem de seneste 10 år har produceret nyheder til os, er der nogle betragtninger, som gør sig gældende.
Heljan, et firma der har været med fra "tidernes morgen" og gennem hele den gyldne periode fra 2000 - 2012 omtrent. Desværre har dette firma valgt at skære aktiviteterne betragteligt ned på det danske marked.
For få år siden var Heljan karakteriseret ved en temmelig ambitiøs produktionsliste, som fornyedes/opdateres en gang eller to om året, ofte i Valby.
Sådan er det ikke mere! Mange herlige produktioner sendte de på markedet, selvom det ikke altid var lette fødsler.
Specielt har Märklinisterne og Heljan ofte ligget i vendetta, sikkert til stor skade for os andre almindeligt dødelige, for nu gider Heljan altså ikke rigtigt mere. Måske ligger en del af årsagen begravet her.

Hobby Trade trådte for alvor ind på scenen omkring år 2000 med sin CM-vogn, og siden gik det slag i slag med mange interessante produktioner. Men nogle uheldige stykker af slagsen, for klein ECO, CL med mangler og vel især en lettere fejlbehæftet S-maskine, tog livet af dem.
Arven er nu overtaget af F2010, der går til markedets makroner med langt større forsigtighed, og ofte med meget dyre modeller (*for de få*)!




*Den nye CC vogn, før den fik fjernet de kæmpestore tal.*

## McK kom ind på scenen langt senere.

Dette storproducerende firma kom ind i kampen med en helt anden holdning til de "gamle" modelbanere end tidligere set. Nu skulle der ikke længere satses på 50'erne, eller bare bredt, sådan som de to gamle havde gjort. Nej, kun for de udvalgte. Og så alligevel. For nogen tid siden præsenterede dette firma en Q-maskine, Cc-vogne og Ea'ere i 50'er versioner, så helt nagelsat var den politik altså ikke. Klogt! Men det kan godt forvirre en hel del.

Nu må det endelig ikke lyde, som om, vi 50'er fans er utilfredse (*for vore producenter er nemlig følsomme væsner*) med de nye lovede modeller - slet ikke. Det kniber bare med at se den røde tråd i det. I den ånd begriber jeg ikke, hvorfor MCK ikke producerer både Ardelt og Frichs traktorerne i den oprindelige 50'er udgave, men begynder i 60'erne. Ulogisk og ikke smart!

## En mystisk dobbeltproduktion

Man kan også undre sig lidt over, at en dobbeltproduktion har ramt os igen i form af en Cc fra både McK og Heljan.

På messen i Rødovre kunne jeg erfare, at enkelte forhandlere havde aflyst deres bestillinger af Heljans Cc'ere.

Efter at have købt èn af de nye Cc'ere fra Heljan forstår man det måske godt. Det er den med stafferingerne og de helt forkerte 2-taller, jeg tænker på. Det har nok været for dyrt at rejse til Kina for at kontrollere et "ældre" produkt. Men hvorfor skulle vi i det hele taget derhen, hvor vi heldigvis ikke har været siden Pb-dagene. Det kunne vi fint have undværet. Der var så mange andre valgmuligheder for de to producenter, som nu forspildes? Hvad med en Ac? Det havde da været et intelligent valg! Men, hvad undrer mig endnu mere er det forhold, at ingen jeg har hørt om har gjort udfald mod den fejlagtige Cc 1109. Sådan var det ikke gået for nogen år siden. Enten er kunderne ligeglade, eller også har de fået respekt (*eller ligefrem frygt*) for Heljans irritation over det danske marked??

## Epokemodeller har det vist dårligt.

Man har oplyst alverden om, at man agter at beskære sit vareudvalg med næsten 50 % på grund af manglende salg. Javel, det er jo er ærlig sag - er det ikke? Men så har indehaveren Per Nielsen valgt at lægge en kontroversiel video ud på You Tube, hvor man kan se ham save et større antal pakker med byggesæt af en tysk kirke midt over. Budskabet er vist, at de, der sidder og venter på, at priserne på de udgående produkter falder, godt kan glemme alt om det. Jeg kan bare ikke se logikken bag den temmelig mærkværdige handling.

Man kunne jo argumentere for, at kunderne ikke anede, at Epokemodeller ville reducere sine varenumre. Synske er de jo ikke, og det er vel heller ikke deres skyld, hvis produkterne ikke sælger.

For det andet er firmaet selv herre over sine priser i nedadgående retning i forbindelse med ophøret, og for det tredje må det da altid være bedre at få 100 kr. for et udgående produkt end et rundt nul!

Epokemodeller er såmænd bare underkastet de almindelige - af nogle højt besungne - frie markedsvilkår.

Sammenfattende kunne man stille det listige spørgsmål om, hvorfor vore forhandlere tilsyneladende er følsomme som hyacinter? Det hverken tjener eller klæder den skønne hobby, som vi i den grad holder af og gerne ser i udvikling frem for tilbagegang og indbyrdes chikanerier.

Alt i alt ser modelbaneproduktionen i Danmark ikke særlig lovende ud på lidt længere sigt, hvis vi tænker i de hidtidige baner.

Noget kunne tyde på, at markedet er ved at være rede til en produktiv tilbagevenden af køkkenbordsfabrikanterne, som Flemming omtaler andet steds, for dem af dem, der holder ved. De er de eneste, som kan og vil give de "små" varianter for dem der holder ved. Her tænker jeg snævert epoke 3. Andre interesserer mig slet ikke.

***Barske LT.***




*Her har Cc vognen fået fjernet de voldsomt store 2 klasses markeringer!*



*KMK Læserservice*
*Præsenterer.:*

# Side 33.

# Modellen

*V. Stud. Spor.: D. Amp.*

Firmaet McK er vel efterhånden godt kendt blandt danske modeltogentusiaster, dels for deres kompromisløse tekniske standard dels for deres smukke og utroligt fine detaljer!
Det sidste skud på stammen er til min store og udelte glæde en vaskægte epoke III nyhed. Min vogn Cc 1130 har revisionsdatoen 09.02.54 helt perfekt! Nåh jae – en vogn med stafferinger ville nok være perfekt, perfekt!
Sammenlignet med Heljans Cc model vinder McK modellen. Det manglede også bare, der er over ti års forskel på de to modeller!
De to modeller kan dog sagtens anvendes sammen, især hvis Heljans vogne har fået en let patinering.



*McKs Superskønne Cc vogn og ikke nok med det, den byder på en reel nyskabelse i form af de sammenklappelige harmonikaer!*

Når man har pillet med modeltog så længe, som eders har, har man været vidne til, at "nogen" i branchen pludselig tager et syvmileskridt frem foran konkurrenterne. Ikke altid er skridtet en vinding. Dog er der ind imellem noget, der virker, og som trækker det meste af branchen op på et højere stade, og dermed danner en ny standard, indtil den næste eller samme fabrikant finder det næste "guldkorn". Flere gange har det været fabrikanter, der selv er modelbyggere, som tager disse landvindinger.
Tænk blot på, hvad Willy Ade kom til at betyde for korrekt længde og fine detaljer på personvogne, da han i 1975 dannede firmaet Ade og producerede ægte 1:87 vogne i en teknisk og detaljemæssig standard, der først i nyere tid er blevet indhentet af de øvrige fabrikanter.
Efter min mening har McK taget det, jeg kalder et "syvmileskridt", der bringer dem helt frem i toppen af poppen! Umiddelbart kan jeg ikke komme i tanke om, at dette er sket før for en dansk producent?
Dimsen, det handler om, er harmonikabælgen, der sidder i vognenderne på ældre personvogne (*fandtes på næsten alle vogntyper, hvor personale og rejsende havde behov for at kunne komme fra en vogn til en anden*).
Da jeg var dreng, var denne del blot en lille ubestemmelig "dims", der kun havde en fjern lighed med en rigtig harmonikabælg.

I et gammelt nummer af Modelbanenyt læste jeg om en foldeanvisning for sådan en harmonika, til skala "O". Ret optimistisk stod der i beskrivelsen til skala Ho, halverer man blot de angivne mål. Jeg mere end tvivler på, at selv den dygtigste modelbygger vil kunne folde en pæn og brugbar harmonika i skala Ho - jeg vil se det, før jeg tror det.
Igennem tiden som modelbanemand har jeg set en del mere eller mindre kønne eller effektive løsninger.
Sorte tilskårne skumgummiklodser, der bare lignede sorte skumgummiklodser. Bølgeformet tynd gummi der uafbrudt foldede sig grimt, når to vogne, der var koblet sammen, kørte i kurver af alle slags.
For ganske få år siden dukkede der kortvarigt nogle ret grove og meget overdimensionerede gummiharmonikaer op, disse havde magneter støbt ind i kanten af harmonikaen. Det var i princippet en smart ide, men hold da k... hvor var de grimme!
Den flotteste løsning var harmonikabælge lavet af indfarvet mellemlægspapir (*madpakkepapir*). Disse var skåret, så de passede til Heljans Ms lyntog. Papiret var limet sammen to og to, skiftevis i yderste og inderste kant af det tilskårne papir! Det så faktisk meget godt ud! Der gik mange stykker mellemlægspapir til en harmonika, og det var et værre pillearbejde. Så vidt jeg

husker, var de lavet af en dygtig modelbygger ved navn Henrik Poulsen.
Harmonikaerne har alle dage været en udfordring for mange modelbanefolk. De stive udslåede har det med at gribe fat i hinanden, når en stamme skubbes, enten i et styrevognstog eller under rangering på et stationsområde.
Og så! Bare lige ud af den blå luft kommer der en fungerende harmonika, der ser ud som om, den overholder målene, oveni købet med den metalramme (*af plastik og som altså var sort*) der kobler de rigtige harmonikaer sammen. Når harmonikaen ikke er i brug kan den trykkes sammen og fastholdes med to hagelåse, fuldstændigt som i virkeligheden. Det har jeg ikke set før på en Ho model. Jeg er dybt imponeret over den opfindsomhed, der er lagt for dagen! Jeg er sikker på, at denne "detalje" vil give genlyd i den øvrige modelbaneverden.
Mon ikke vi ret hurtigt vil se andre fabrikanter eftergøre denne opfindelse – man kan kun sige, godt gået McK, rigtig godt gået!
Den næste tanke, der slår ned i mig er, at de harmonikaer kunne være mere end interessante for mig og sikkert mange andre modelbyggere som løsdele til hjemmebyg og opgradering af andre vogne – wauw! Tænk bare på alle de stive og uskønne harmonikaer, der sidder på de mange modeller, der gemmer sig i vores samlinger – det er mange!



*Det er denne her "fætter", den bleggule harmonika for enden af vognkassen, der er sensationen, og jeg mener faktisk, at det ikke er nogen overdrivelse!*

## Hobbytrain



*Hobbytrains spisevogn WR 2092 er en meget smuk model. Teakfarven er dog ikke specielt overbevisende!*

Hobbytrains forbillede til modellen af CIWL WR 2092 var bygget i 1911 af Van Der Zypen & Charlier i Köln. Modellens udseende svarer til forbilledet ved leveringen i 1911. Den er ud af en serie på 15 vogne 2087 – 2101. Den danske spisevogn, som modellen af WR 2092 har største lighed med, er WR 2138. Den blev bygget 1910 i en lille serie på 4 vogne 2136 – 2139 af Gothaer Waggonfabrik, A.G. Gotha, Tyskland. Vognen var stationeret i Danmark fra 1930 til et stykke ind i 1951, da den blev udrangeret.
Jeg vil (*når/hvis jeg får samlet tilstrækkeligt mod!*) på et senere tidspunkt lave en beskrivelse af, hvad der skal til for at få en (*næsten*) ægte dansk tagrytterspisevogn fra CIWL.

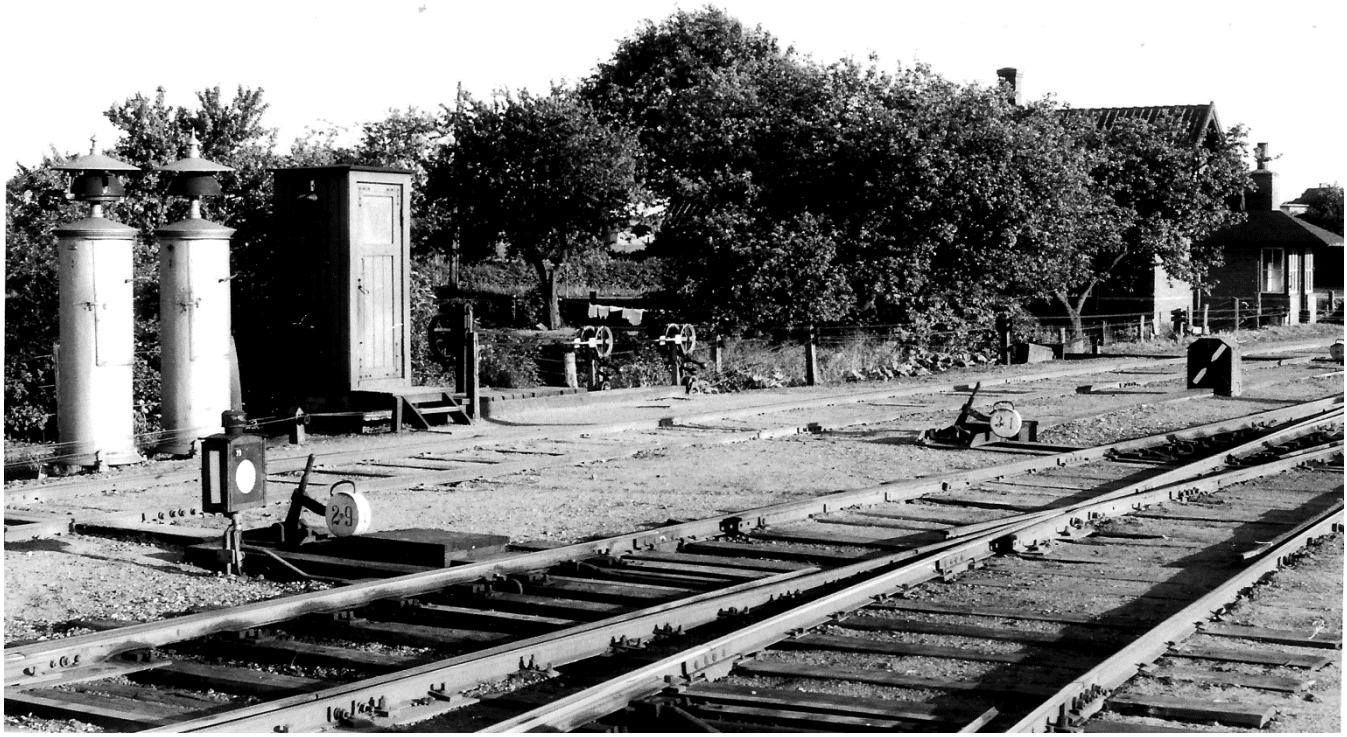
Allerede nu kan jeg se, at der bliver en mængde, små og store ændringer. Af sidstnævnte type ændringer skal alle påskrifter på vognen ændres. Et er, at dem vognen er født med er støbt i et med vognkassen, de skal altså skæres / skrabes / slibes af. Noget andet er, at nye bogstaver burde laves i ætset messing og limes på enkeltvis.
Undervognen skal have en del andre detaljer, tag og tagrytter skal befries for olielamper, en del af ventilerne og samtlige vinduer i tagrytteren. Man lukkede simpelthen tagrytteren, nok fordi den var svær (*og dyr*) at holde tæt. Så det kan godt være, at jeg nøjes med at blive en "kylling" og bare bruger den smukke model, som den er skabt – hvem ved?



*Sættet i sin helhed. Det er nu synd, at den treakslede bagagevogn ikke kan bruges på en dansk modelbane.*

---

Dekas Der sker hele tiden noget hos Dekas. Senest er det skiftebukke for omstilling af håndbetjente skifter på modelbanen, der er dukket op. Det er den "nye" lave type. Ifølge Dekas dækker den epoke III – IV i hvid udgave – i dag i gul udgave. Faktisk dækker den hvide udgave også en pæn del af epoke II. Jeg har ved en hurtig gennemgang af diverse fotos kunnet finde den lave udgave tilbage til starten af trediverne. Den lave afløste (*ved nyanlæg*) den gamle høje type. De to typer ses på de to følgende fotos.

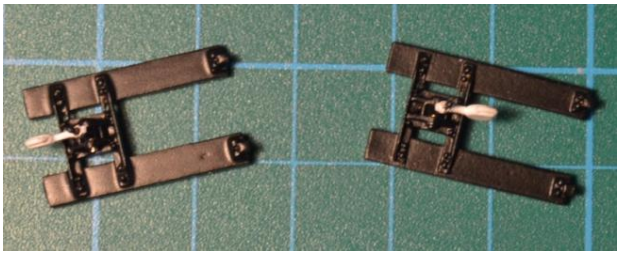


*Et foto fra Ringe med masser af "spornips", bl.a. to skiftebukke mage til dem fra Dekas.*
*Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*

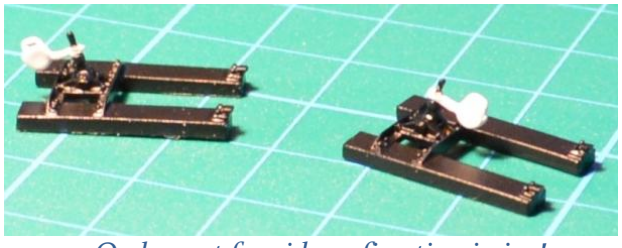



*Det er sværere at finde et foto med den (gamle) høje udgave af skiftebukken, hvor den er til at se. På dette foto fra Tommerup i 1960, ses den høje skiftebuk tydeligt i venstre side af billedet. I øvrigt er det MY 1111 med standsende tog – en meget hyggelig scene!* *Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*

Begge typer skiftebukke havde/har en stor rund og tung støbejernsklods som kontravægt. Personalet omtalte dem ofte som "osten", og ligheden er da heller ikke til at tage fejl af. Osten havde to funktioner. Ved omlægning af skiftet hjælper vægten med til omlægningen, og vægten er med til at fastholde skiftet i sin nye stilling, når omlægningen er udført.



*De fine messingstøbte modeller, her set fra oven..*



*.. Og her set fra siden - fine ting i nips!*

Disse sporskiftebukke er meget vigtige detaljer på danske modelbaneanlæg. Det er en detalje, der er umiskendeligt dansk i sit design, lige som sporskiftelanternen er det.
Skiftebukkene er fremstillet i støbt messing, detaljer står skarpt og virker særdeles realistiske i form og størrelse. Sveller og beslag er sortmalet, osten er enten hvidmalet eller gul, alt efter hvilken epoke man kører.

Skiftestang og ost er bevægelige, der er et øje i bunden af skiftestangen, hvor man ved hjælp af et stykke tråd, kan få håndtag og "ost" til at bevæge sig sammen med tungerne.
Der medfølger en lille anvisning på montering af bukkene, hvilket er meget enkelt. Ligesom vi patinerer vores spor og ballast, er det anbefalelsesværdigt at sørge for at bukken er behørigt patineret.




*Skiftebukkene leveres i en 4 stk. pakning, monterede og malede.*

Sammenfattet synes jeg, at det er et særdeles godt stykke tilbehør, vi her står med. Sådan lige umiddelbart kan jeg ikke komme i tanke om noget dansk anlæg, som jeg har set, der har været bestykket med denne løsdel i de sporgrupper, der i virkeligheden ville være håndbetjente – meget forståeligt. For det er et kæmpe arbejde, hvis vi selv skulle fremstille skiftebukken i de mængder, som selv mindre anlæg kan have brug for. 4 stk. koster 179.- kr. I min verden er det en rimelig pris for fire smukke modeller af den høje kvalitet, der er så kendetegnede for Dekas produkter!

# Nyt fra klubben

*V. Flemming*



***Onsdag d. 02.11. 2016.*** Endnu en onsdag med mange fraværende, Henks ryg er dog i bedring og han mener bestemt at han næste onsdag er blandt os igen! Bent og Jørgen jonglerer med ledninger til strømtavlen i rum 4, det er jo en større sag, over to meter lang og der bliver hundredvis af ledninger og dertil hørende lodninger. Bent har fortalt mig hvornår den er færdig, men jeg har selvfølgelig glemt det! Troligt varer det ikke så længe, da vi helst skal i gang med de omfattende prøvekørsler og hvad deraf følger inden alt for længe!



*De "grumme banebørster" laver streger, ikke drengestreger, men en skærelinje til den anden halvdel "mandehullet!" – går det godt?*




*Jo – det gjorde det! Vi havde da heller ikke ventet andet. Måske der senere skal skæres en trekant ud der, hvor hammeren og den røde kasse med sporværktøj ligger, af hensyn til adgangen til opstillingssporene.*




*Hvert eneste af de små huller skal indeholde en ledning. De lodrette toradede hulrækker repræsenterer hver en printsokkel. Her skal der sidde printplader med elektronik til styring af skifter m.m.*

Per og Knud fik lavet et (*næsten*) rundt hul i anlægspladen for den skjulte station, praktisk nok, for det er en nødvendighed for at kunne nå ind på pladen ved lægning af det sidste skjulte spor. Sporet bliver hentet i Rødovrehallen på lørdag d. 05.11. (*Hobbymessen*) og så kan de blive færdige med sporlægningen inden jul, til tiden – færdig og klart!
Jan + eders havde besluttet at vi ville skabe lidt mere hygge for vores flittige medlemmer, de bedste af vores plakater 4 store DSB plakater og 3 lidt mindre øl (!) plakater skulle have rammer og hænges op. Samtidig skulle der anskaffes melaminplader til ekstra hylder i vores garderobeskab. En nødvendig foranstaltning hvis vi skal få plads til mange af de remedier der "bor" på den gamle akvariereol i rum 7. Det skulle vise sig at en passende melamin plade ikke er det nemmeste at finde, vi endte i Lavpristræ hvor vi fandt det vi søgte, i euforisk glæde over endelig at have fundet det vi søgte – glemte vi at købe noget til at montere hylderne med. Vi nåede med venlig hjælp fra Jørgen, at få sat to billeder op og sat alle de valgte plakater i ramme, resten må komme hen ad vejen.
Martin var i det store eksperimental-hjørne, dagens ret var græskarsuppe med røget flæsk og brød. Det var en større udfordring, mange mente at det var nok svært at blive mæt! Alle uden undtagelse måtte dog erkende at den suppe var endog meget god og velsmagende – godt gået Martin!



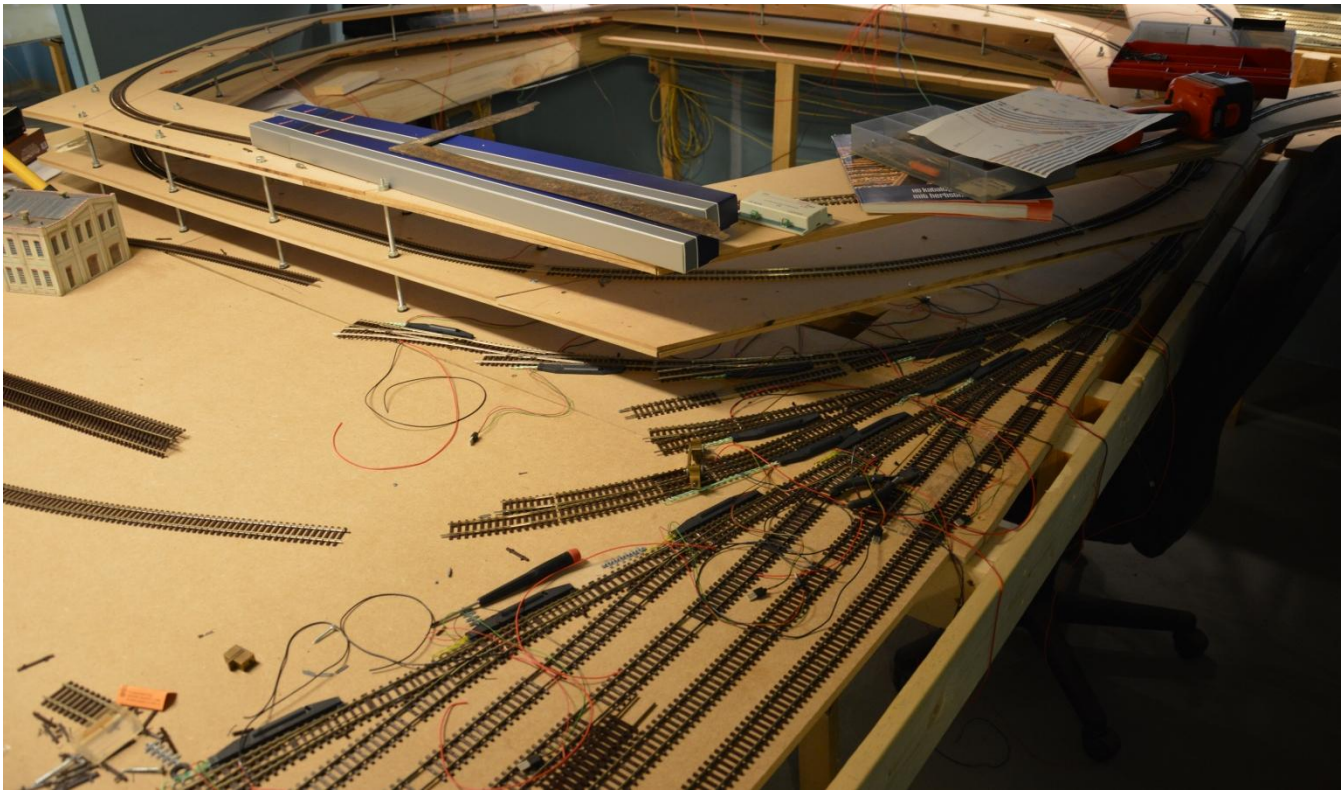
*Jan og undertegnede har fået skabt lidt hygge til lokalerne. To af de fine DSB plakater, Jørgen tog på ferie for at hente i den gamle by i Aarhus, er hængt op i rum 4.*

***Onsdag d. 06.11. 2016.*** Årets første sne skulle selvfølgelig falde til en onsdag, føret var nu fint nok så vi kom i klubben uden de store "søslag" Vi havde ud over maden, en større mængde "ting" med i klubben. Dels det savnede spor til den skjulte station i rum 4 og dels en større mængde store foto fra lokomotivpersonalet opholds bygning på den gamle station, jeg havde reddet fra en skæbne værre end døden! Somme af dem havde stadig deres rammer, en del bærer præg af en lidt hård tilværelse siden vi flyttede ud på den nye station i 1997. 3 af billederne viser motiver fra den gamle elektriske kulbane i Korsør, ikke så ringe hvis vi skulle få den tanke at den skulle eftergøres på Korsøre i rum 1.
Også denne onsdag var fremmødet behersket, 7 medlemmer blev det til. Per blev vældig glad da han fik øje på bunken af spor og plagede han mig om at få ledninger på skifterne! Først måtte jeg lige hjælpe Jan med at få rengjort diverse rammer og især glas på vore billeder / plakater. Efter dette "sidespring" lavede jeg så ledninger på skifterne til Per, det slap jeg ikke så godt fra, der måtte byttes om på den røde og sorte forsyningsledning på alle skifter – hvilket bare beviser at selv den klogeste er nødt til at tænke sig om!

Madsen og Jan øvede sig i billedkunst mens jeg fjollede med ledninger, de fik hængt en masse billeder op, det hygger gevaldigt på de ellers noget rå vægge.
Inde hos Per havde den ubarmhjertige virkelighed nok en gang indhentet os. Selv om at Bent har tegnet sporplanen med et program, der nøjagtigt gengiver det anvendte spor, skulle det vise sig at der ikke var plads til den tegnede udfoldning af de 9 spor! (*Det er også ham Bent*) Heldigvis kunne vi improvisere os ud af kattepinen. Problemet er, at Helixen på grund af traceens bredde er kommet 5 – 10 cm for langt frem i lokalet og de manglede så på den inderste kurve i den skjulte station (*En masse ukvemsord*).



*En grundig rengøring af billederne var ikke det mest overflødige, vi kunne lave. Især fotografierne blev meget klarere og skarpe!!*



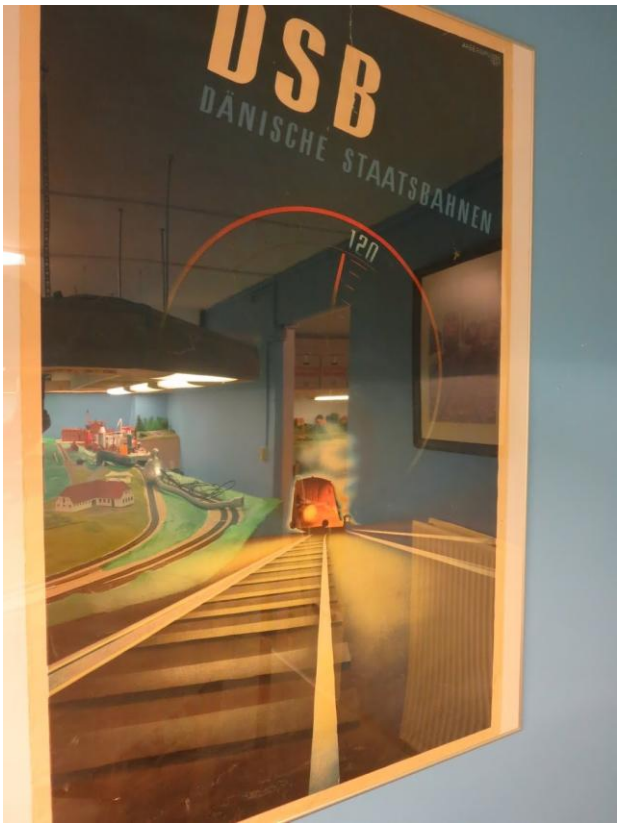
*Alle de nye skifter er nu lagt op, klar til at blive fastgjort. Umiddelbart tvivler jeg på, om det sidste venstreskifte kan ligge, som det gør – nu må vi se!*




*Vi har lavet nogle mindre aftryk af diverse plakater, og det er meningen, de skal samles på den ene væg i rum 4. Disse to skønheder er de første*




*I rum 3 er der endnu to af Aage Rasmussens meget fine plakater. Til højre endda den mest berømte af dem alle! Lyntogsplakaten fra 1935 og det i originaludgave!*




*Lyntogs plakaten skal I ikke snydes for. Det er ærgerligt, at vi er så nærige, at vi ikke nænnede at købe skifterammer med matteret glas!*

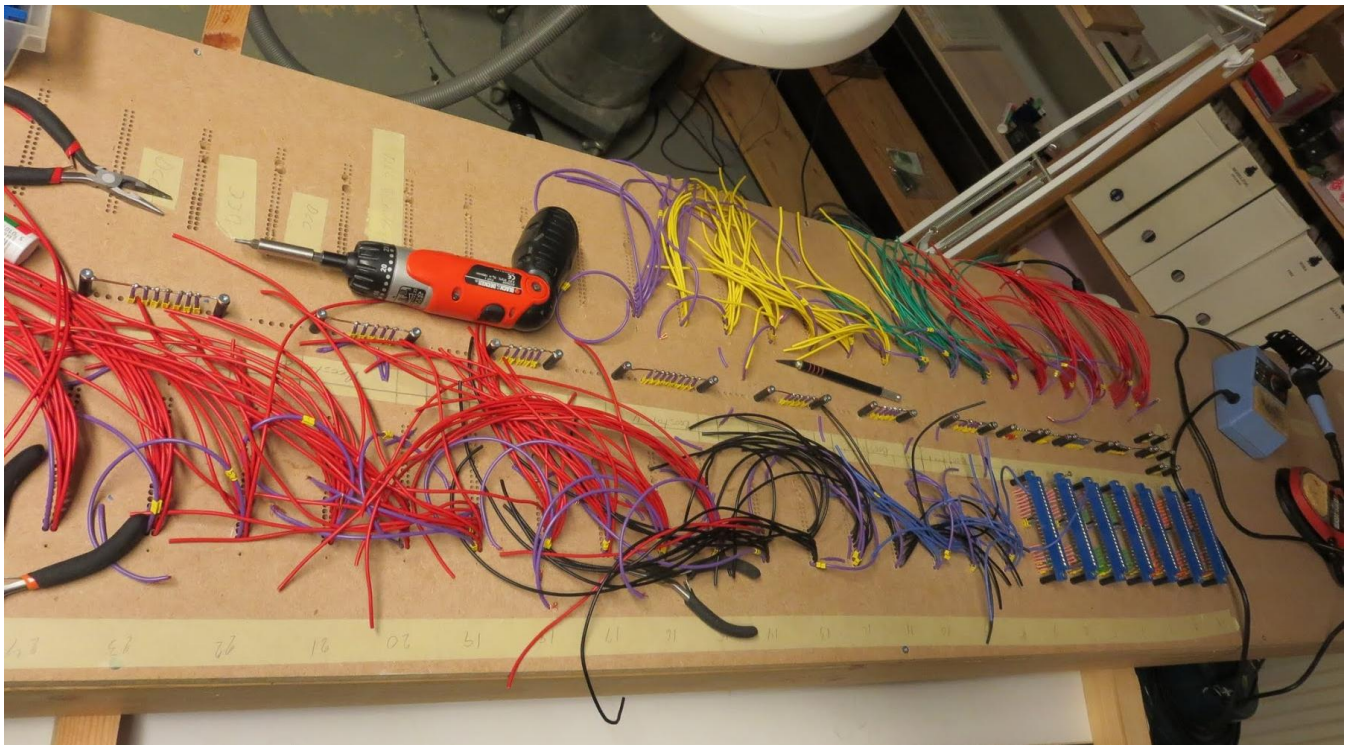
Henrik Pønser på landskabet i fireren og har rettet op på nedkørslen (*!!*) til "Grotten" (*det skjulte spor*), der er lavet støttemur, således at skrænten ikke bliver så stejl, hvilket igen forhindrer jorden i at skvatte ned på sporet til lokomotivpersonalets store fortrydelse! Næste opgave er Sukkerkøbing station og tømmerpladsen, der skal have lidt finish og udjævning, nåh-ja der mangler da endnu et mindre savværk på grunden.

*"Madsen higer og søger i gamle bøger, i oplukte høje, med spejdende øje, på sværd og skjolde, efter vidnesbyrd om hedengangne Storebæltsfærger, angående rækværkers form og placering."* (*Aldeles frit efter Adam Oehlenschlägers Elverhøj)*

Madsen er absolut klubbens altmuligmand. Det eneste han ikke behersker, er orden! Til gengæld er han altid redebon til at hjælpe med dette eller hint, egentlig er det utroligt, at han får tid til at pusle med sit færgeprojekt, men det gør han og der faktisk meget fin fremdrift i hans arbejde. Tænk bare på mængden af figurer der skal til at befolke skuden og de er håndmalet af ham selv, hele bundtet! Det bliver lidt underligt, når "smugkroen skal flyttes til rum 2. Vi er så vant til, at han sidder i syveren og arbejder.

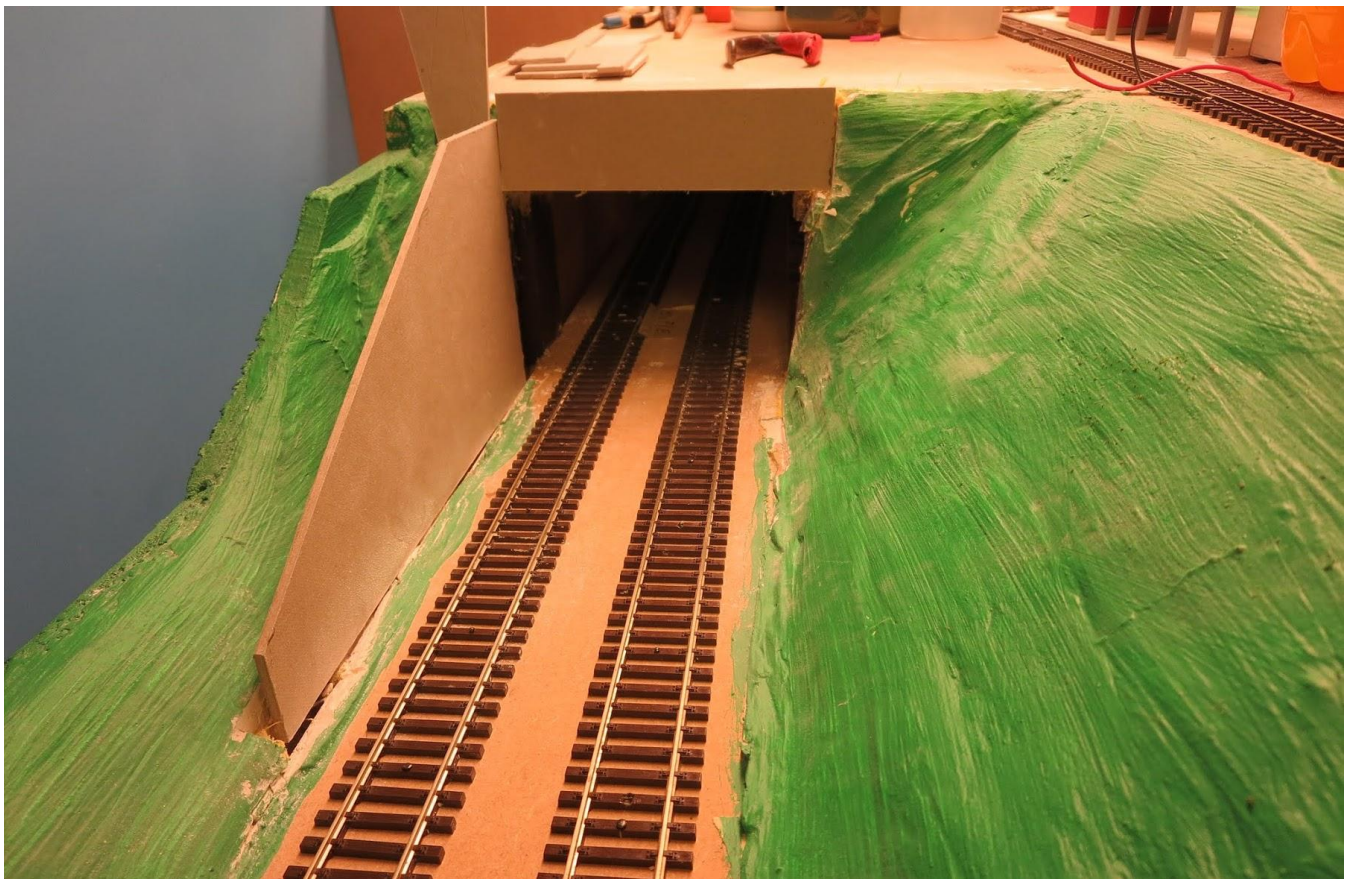


*Her har vi så selveste Madsen midt i sin higen og søgen!*



*Bent arbejder hårdt med orden i ledningssalaten..*

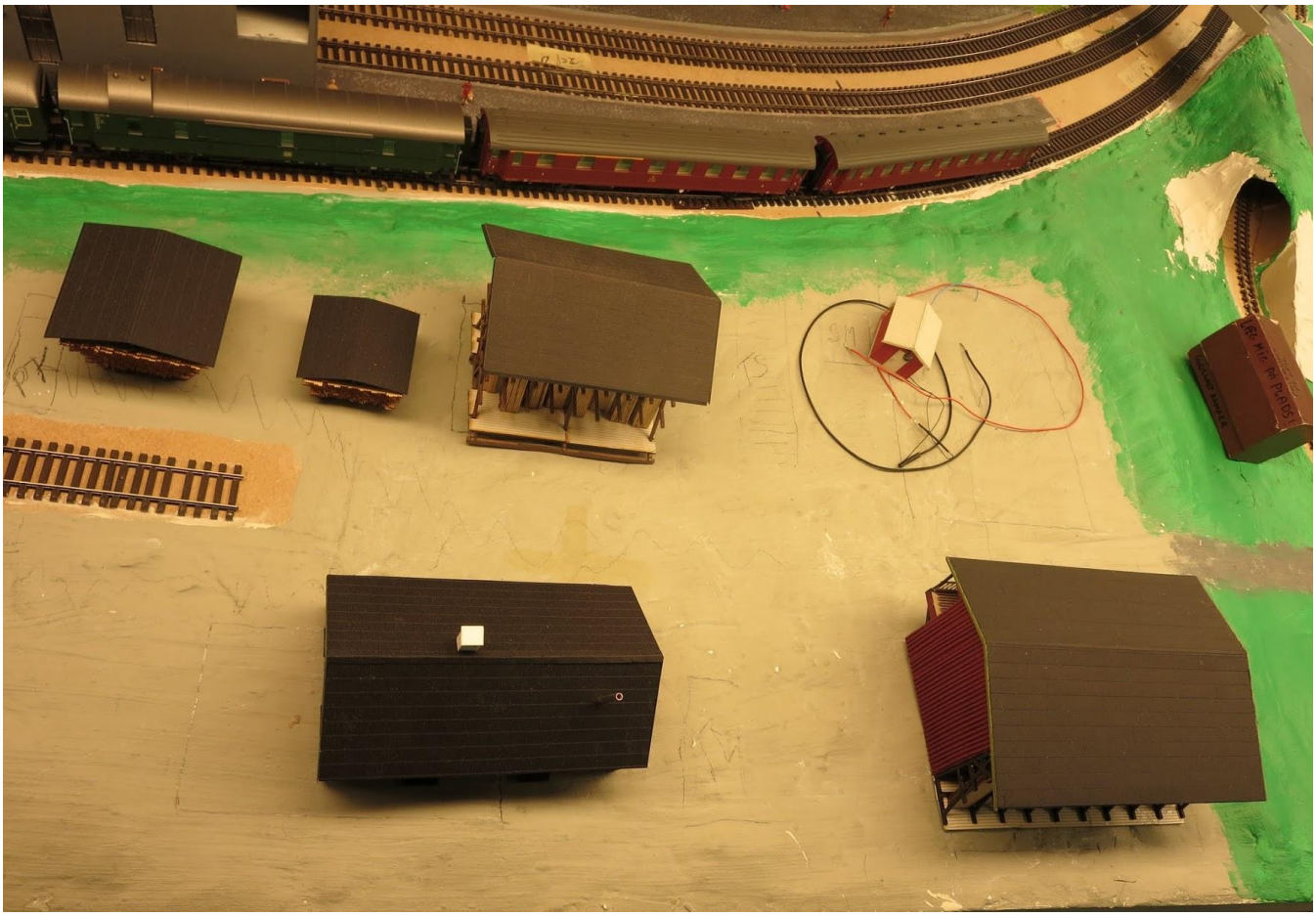
Men toeren er optaget af en anden ildsjæl, der bare knokler på med alt inden for elektronik! Bent laver vores strøm og elektronik også selv om han påstår, at dit eller dat ved han ikke noget om. Med jævne mellemrum siger han, at vi skal beslutte os om vi skal købe dims "Xpk" eller "Ypz" mk. II. Jeg har luret ham, han gør det kun for at se rædslen i vores intetanende øjne! Trods det vil jeg påstå, at vores elektronik fungerer, om ikke fejlfrit så stabilt, især når det bliver betjent korrekt, og fejl bliver rettet. Så for min del er det ok, hvis han ikke har forstand på det, han laver! Tavlen til rum 4. er snart klar, selv om der er utallige lodninger, der skal udføres.



*Henrik lavede en støttemur til indgangen til det skjulte spor. Det ser mere rigtig ud end en næsten lodret jordvold! En anden udfordring bliver at gøre hullet mørkt, så man ikke kan se, hvad der er bag ved broen, som endnu ikke er blevet monteret.*



*Området omkring Sukkerfabrikkens direktørbolig tager efterhånden form. "Røde" demonstrerer energisk for sit politiske standpunkt, hvilket han ynder at gøre ofte og alle vegne!*



*Sukkerkøbing Tømmerhandel, endnu uden savværket – det skal ligge i øverste højre hjørne af billedet!*



*Martin lavede Hakkebøf med kartofler, bønner, gulerødder og bearnaisesovs. Som I kan se, var der høflig selvbetjening!*

***Onsdag d. 16.11. 2016.*** Endnu en gang er det blevet onsdag, Bent var som sædvanligt den første på stedet, det vil sige han var der ikke da vi ankom.
Han var nemlig ude i en umulig opgave. Han skulle bruge skruer 3 x 40 mm. det er åbenbart ikke en særlig anvendt skrue, for ingen heller ikke de store trælast forretninger, i Køge lagerfører slige sager mere og det er vist standarden i dagens Danmark, man kan kun få det det sælger stort, man har ikke noget lager og heller ingen service!! Men forretningerne er nu flotte!
Jan og undertegnede havde ikke tid til den helt store medlindenhed med Bent, vi skulle til Høje Taastrup i Ikea. Her skulle vi anskaffe et stort køkkenskab med 4 hylder og låge! Tillige soldede vi også flere rammer til bl.a. 4 store foto fra Korsør gamle station!



*Korpus og låge blev i første omgang lagt på gulvet i køkkenet. Vi huskede at lægge dem op på spisebordet!!*

Skabet skal stå ved siden af køle / fryseskabet og bl.a. indeholde vores gryder, potter og pander etc. Så bliver der mere orden i køkkenet således at det kun er modeljernbane vi udstiller!! Knud og Per – næh, Per var kun på kort gæsteoptræden, tog uforfærdet fat på sporlægningen, det varer ikke længe før end det skjulte spor er lagt alt sammen! Den allesteds nærværende Madsen fulgte efter Knud bevæbnet med ledninger og loddekolbe!



*En meget koncentreret Knud er her i gang med lægge den inderste kurve af de ni spor. Resten følger snart efter.....*

*.....Resten er bl.a. vores ven Madsen med montering af strømforsyningsledninger!*



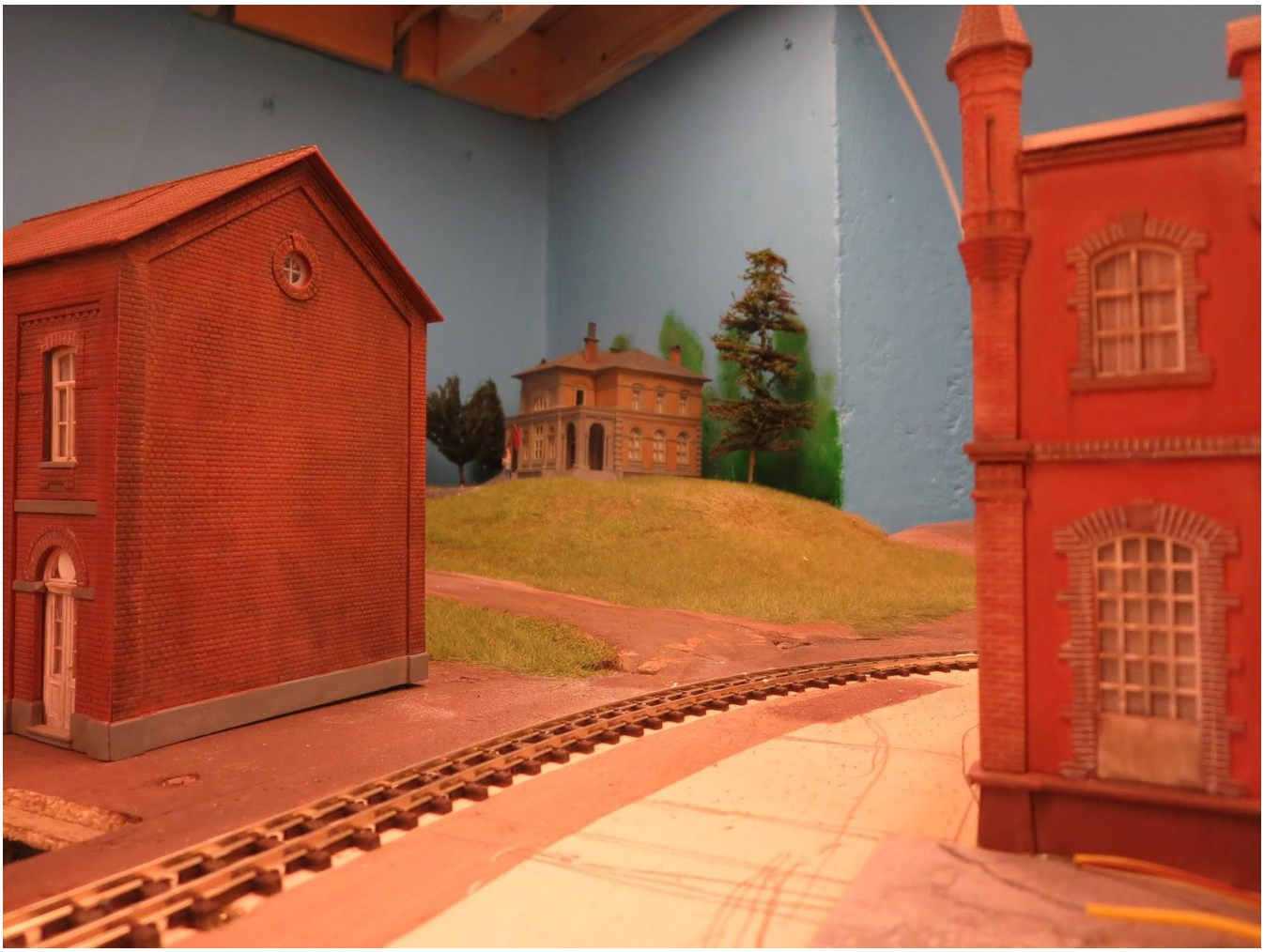


*Så er der skafning, velbekomme!*

Ikea holdet fik timet deres indkøbsraid så betimeligt, at vi lige nøjagtigt nåede tilbage til skafning! Dagens menu var rigtig vintermad: "Stuvet hvidkål med frikadeller" meget passende til det ubehagelige regnvejr, det var ude i det virkelige liv! Efter således at have fået ladet "energibeholderen" op, måtte der afholdes et byggemøde. Der skulle tages en beslutning, om hvilke boostere vi skulle anvende. Emnet har forårsaget stor ståhej. Alle typer boostere giver tilsyneladende en større eller mindre overspænding ud i sporet. Og på trods af, at Bent har lavet stor research på emnet, er vi ikke blevet ret meget klogere(!). Tilsyneladende er selv en betydelig overspænding uden betydning for dekodere, lys eller motorer i lokomotiverne /vogne – Meeeget mystisk! I det lys valgte vi at anvende Boostere fra litra.dk




*Når han ikke holder byggemåder eller farer Køge rundt efter skruer, ja så sidder han på sin pind i rum 2. Der lodder han ledninger, borer huller og skruer skruer i!*



*Et stemningsbillede fra Sukkerfabrikken. Nogen må altså få vatret fundamentet til direktør boligen op!*




*Så skal der sås græs. Det hvide felt helt til venstre i billedet er stedet, hvor græsset skal gro – Det er nu den nye Grassmaster skal vise sit værd.*




*"Maskemaskinen" bestod med glans! Hva så LT! Kan du høre græsset gro?*



*Ikea holdet er her ude i noget præcisionsarbejde, tilskæring af det pap billederne er limet op på og ikke lader sig fjernes fra! Alle store foto er nu i ramme, nu skal de bare op - - - Jørgen!*



*Man fik en velfortjent softice efter en hård tur i biksen! Jan fik altså også en!*

Inden vi fik set os om, var klokken blevet "gå hjem" tid, helt uforståeligt, vi var da lige kommet – det viser bare at vi har det sjovt og nok at lave. Well, det er jo snart onsdag igen, så på genkig!

***Onsdag d. 23.11. 2016.*** Uha! Der er kun en måned (*plus en dag*) til jul, inden da er det tid til vores årlige (*og berygtede?*) meget hyggelige Julefrokost!! Den er der kun 17 dage til!!

Så er noget af julefreden sikret, Michel er kommet hjem fra United Flop og vi har allerede mærket hans tilstedeværelse! Det til trods, er vi altså meget glade for at se ham igen. Ikeaholdet gjorde hvad de kunne for at genere Kokken i hans arbejde med madlavningen, vi blev dog tilgivet for det eneste sted hvor der er plads til at samle et to meter højt køkkenskab, er i køkkenet! Ind imellem satte vi sorte prikker på udvalgte steder hvor der skal ophænges billeder, pynt m.m. Køkkenskabet (*at tænke sig, sådan en indretning skal minsandten også have et håndgreb! Der kan man bare se!*) stod på sin plads lige inden spisetid, de ting der skulle hænges op, 5 billedrammer og 3 metalskilte, kom ligeledes op inden! Ind i mellem at Jørgen borede huller, fik han også arbejdet på sin færge og lavet lidt spor på den skjulte station i rum 4.

Bent havde fundet et nyt sted at være i vejen, thi noget på anlægstavlen krævede ud over hans opmærksomhed noget værktøj og loddekolbe!! Han måtte også lige flytte en kontakt i køkkenet, da den sad i vejen for det nye skab, resten af tiden stod han på lur og hver gang vi andre (*hårdt arbejdende*) stod et sted hvor pladsen er trang, kom han farende og sagde "Må jeg lige komme forbi?" Det er blevet en yndet sport, der er også masser af trange (*60 cm brede*) gange rundt om vores anlægsborde.



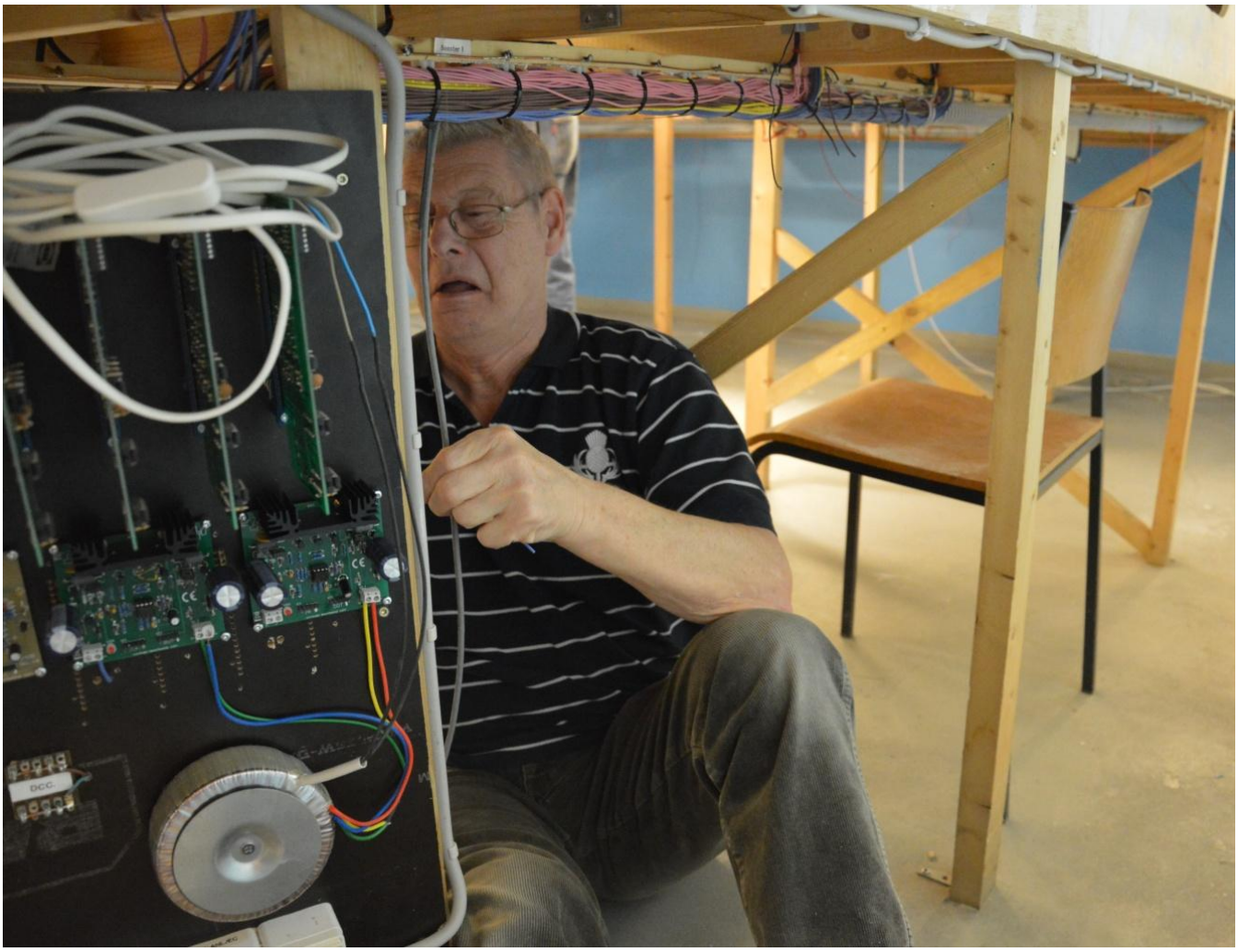
*Aldrig så snart er den gode Michel er hjemme igen, før end at vores udsvævende husførelse bliver undersøgt nøje. Vi har helt sikkert brugt for mange penge!*



*Det nye skab er allerede ved at blive befolket med ting og sager! Vi skulle have købt et sæt ben mere, da vi var i Ikea. Køle/fryseskabet skal jo også hæves lidt – i ved det her med vand!*



*Madsen kæmpede lidt med sporet, det er ikke en helt let opgave at styre ni parallelle spor!*



*Sjovt nok kunne Bent sagtens give plads, da jeg kom med den fotomaskemekaniske indretning. Han nåede dog ikke om bag pladen, inden jeg fik knipset!*




*Mere plantørarbejde!*



*De fine billeder fra mit gamle maskindepot på den nu forgangne Korsør station; de pynter fælt på vores væg.*

Dagen før havde Henrik været i klubben med malerkost og spand, Toilettet gav han en særdeles tiltrængt omgang, det er blevet så pænt at selv Jørgen havde lagt mærke til forandringen – en fjer i hatten til Henrik!
Tilbage er så en renovering af vores spiselokale, forstået således at især gulv trænger til en ordentlig omgang, som det er nu ser det altid lidt beskidt ud, fordi der er en masse fordybninger i betonen, hvor skidtet kan lægge sig. Væggene trænger til en ny gang maling og oprydning i en masse ledninger. Det må dog nok vente til vi har fået ordnet rum 7, væggene ser med garanti farlige ud, når alt inventar m.m. bliver fjernet fra rummet. Det vil være rettidig omhu at få ordnet dette, inden der bliver bygget borde og baldakiner! Alt i alt vil rum 7 blive det største projekt – samlet set. Vores fine garderobeskab er første skridt, Her skal alle ubrugte landskabsmaterialer, visse elektronik dele, det mest brugte værktøj og sikkert meget andet opbevares. Vores kælderrum skal ryddes for ubrugelige dele, gamle faldfærdige reoler. Reol og væg monterede hylder fra rum 7 skal opsættes i kælderrummet, her anbringer vi alt det som vi ikke skal bruge her og nu eller ret tit. I takt med at syveren tømmes kan vægge m.m. spartles og males, efterfølgende kan bordbygningen startes. Her efter kan vi – måske – men kun måske! vi kunne starte op på lægningen af de sidste mange meter spor på Valleby Station, der bliver den sidste nyanlagte station på vores anlæg, inden / omkring årsskiftet 2017 / 2018. Inden nogen tør udtale sig skråsikkert, skal der laves en handleplan over det resterende arbejdes udførsel, hvornår gør vi hvad og hvorfor!
Til sædvanlig stor overraskelse for os alle var det pludseligt blevet "skrup nu hjem" tid, pænt tak for i aften og på genkig!
***Onsdag d. 30.11. 2016.*** På denne sidste efterårsdag, blev det heldigvis atter tid til at komme i klubben. Vi havde liiige et bette ærinde hos Witzel! (*kaffe og lidt sladder, nåh ja, Jørgen skulle også have lidt strips*) Det blev et lille visit, og det var jo aftale at Poul Erik skulle støde til os senere, til hyggeligt samvær og flæskesteg. Vel ankommet kunne jeg som det første konstatere at Bent, som jo ikke skulle komme denne onsdag, futtede rundt i lokalerne? Var der ikke noget med en tur i teateret med fruen – måske? Det var der og kort tid efter forduftede trikkeren da også.
Ikeaholdet havde brilleret voldsomt forrige onsdag, ved at glemme at købe dør knop eller håndtag, til det køkkenskab vi hentede. I mine gemmer fandt jeg den berømte nop med k foran!! Og i fællesskab fik vi skam monteret den på lågen.
Et andet meget gammelt hængeparti (*helt fra 2011*) var vores lokale "Hall of fame" plads, I 2011 udnævnte vi Ove og Signe Kirk Thomsen (***OKT***) til æresmedlemmer af vores klub, i den anledning blev der udstedt et ægte certifikat på den

glædelige begivenhed, der blev overrakt under stor halløj i det OKTske hjem i Middelfart. Det var så meningen at der skulle hænges en kopi op på en særlig plads i klubben! Tiden gik og i 2014 besluttede vi at udnævne vores allesammens Michel til æresmedlem, stadig uden at få lavet "Hall of fame" pladsen!
Med hidtil uset handlekraft fik det pyntesyge Ikeahold på denne sidste onsdag i november, rådet bod på mange års slendrian – Vi har nu hængt vores æresmedlemmer, ----- jae, selvfølgelig deres certifikater, op på en væg i vores velfærdslokale!
Vi er efterhånden nået langt i vores bestræbelser i at få "anbragt" vores lokalepynt – men hver gang vi næsten kan se bunden af bunken, tjae så dukker der mere frem fra gemmerne – næste onsdag bliver formodentligt sidste gang for dekorative operationer for denne gang, da andre og vigtigere opgaver venter!



*Banebørsternes arbejdsmoral er særdeles høj, de skal nok blive færdige med sporlægningen inden jul!*



*Henrik har arbejdet med planering af tømmerpladsens arealer, mon ikke at der skal arbejdes lidt med bygningernes placering?*



*De "pyntesyge" havde åbenbart også tid til at læse kulørte skrifter!*




*Der bliver arbejdet meget og kreativt på landskabet, står du mon i vejen Henrik?*




*Retfærdigvis må jeg påpege, at de to herrer ikke hele tiden stod i vejen for hinanden.*



*Hver onsdag er en festdag! Man kan da kun blive glad, når man ser på denne udgave af vores (velfortjente!) forplejning. Motivet er nu heller ikke så tosset, god mad og modelbane!!*




*Som altid arbejdes der seriøst på opgaven. Denne onsdag var også ekstra fin...*



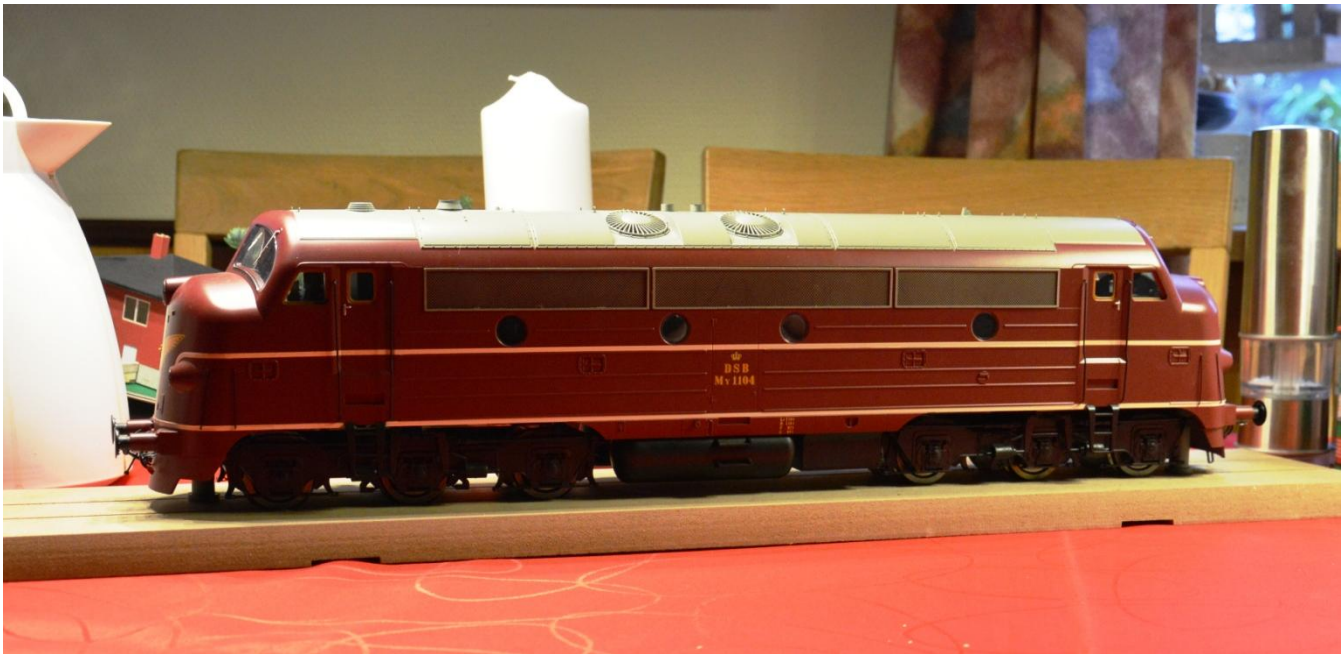

*...Der var også dessert – vi manglede bare nissehuerne!*




*Det her er vi gode til, en mand arbejder og resten kommer med gode råd og opmuntrende tilråb!*

Nogen vil jo nok mene, at der var meget tant og fjas denne onsdag – de har fuldkommen ret! Det er der sandelig også plads til, det er jo snart jul. Næste onsdag er vi mere alvorlige, da skal der gøres rent og vaskes gulve i køkken samt velfærdsrum. Dernæst bliver det lørdag d. 10. Så skal vi rigtig være seriøse. Årets julefrokost løber af stabelen - det er den eneste dag på året, at Jørgen (*måske!*) holder helt fri fra forefaldende arbejde, og det er da stort.

Det var egentlig meningen, at redaktionen skulle have holdt et lille redaktionsmøde, pludselig var tiden bare gået, så det måtte blive en anden gang.




*Inden vi nåede klubben, var vi lige et smut inden for hos Witzel (kaffe og sladder i lyntempo) Herren havde været hos Heljan i den forgangne weekend og fået denne "lille" skønhed med hjem – MY 1104 i skala 1:32! Faktisk ikke noget helt lille sag – men meget lækker!*

***Onsdag d. 07.12. 2016.*** Dagsordenen var nem nok! Alt det der skal være klar til julefrokosten, skulle ordnes den dag. På forhånd vidste vi at der skulle fejes og vaskes gulv i 5 og 6 plus toilet, en almen oprydning var også ønskelig. Martin havde voldsomt travlt, ud over at skulle lave Suppe til aftensmaden, blev der stegt sild til den store guldmedalje og inden vi kørte hjem var bordet også blevet festligt dækket!

Inden vi kom så langt, skete der andre ting i klubben! LT og Henrik Malede i anledningen af den forestående jul, hele grundlandskabet (*chokolade*) brunt inde i rum 4. Udover at give mindelser om førnævnte chokolade, er det en noget behageligere farve at se på, frem for den "Flemming grønne" og det bliver en meget fin grund for den efterfølgende beplantning af græsser, buske, træer og andet ukrudt!



*Disse to "uskyldigheder" er vores udgave af "Det brune punktum", og bare rolig det er ikke efterligninger, næh – nej, det er skam originalerne!!*




*Tju – hej hvor det går med højt humør og brune penselstrøg!*




*Hvad er nu det? Et punktum mere? – Hvad bliver det næste?*

Jørgen blev kapret af Bent, der skulle laves en masse stykker kobberledning til at forbinde de mange dobbeltrækker af loddeflige på rum fires strømtavle og minsandten om det ikke lykkes ham at kapre mig som loddekarl på det projekt – Jørgen arbejdede i dynejakke, han påstod der var koldt. Bortset fra det klædte den ham meget godt!

Per kæmpede ene mand med den skjulte station i rum 4. Tilsyneladende tabte han kampen, for han havde vældig travlt med flere poser træer!! Vores aftensmad blev stærkt forsinket, dog gjorde de ingen vrøvl thi forsinkelsen skyldtes de mange retter til vores snarlige julefrokost! Kun en tåbe bider den hånd der fodrer en! Klokken $20^{00}$ var suppen klar og alle spiste godt!



*"Frossenpinden" i fuld gang med produktionen af kobberledningsstumper a´ca 2 cm længde. Måske han skulle have vasket gulv i stedet – så havde han ikke frosset!*



*Per måtte ene mand arbejde med spo---eeeh? Det der har da ikke meget med sporlægning at skaffe?*




*Uha for nogle flotte sildefileter, og der er 2,5 kilo af dem!*



*Lagt i fad med løg og lage, det skærpede bare sulten!*



*Starten på en god sylte!*



*Vi siger med dette billede af det næsten færdigt dækkede julefrokostbord, tak for denne onsdag!*




Det er ikke så tit, at redaktørens bil gør knuder, men når den gør, er det altid til maksimal stress og ulejlighed. Denne gang er det den ene trækaksel der er slidt op og det er for dårligt, sølle 400.000 kilometer og så har vi balladen! Heldigvis har Jørgen en udmærket automobil så katastrofen blev afværget. Hr. Madsens netop benævnte automobil er måske knap så stor som

min, så der var stuvet mad og 4 drenge alle vegne – humøret var strålende og vi ankom rettidigt til Karlemoseparken. Ingen af os havde dog nøgle med (*Jørgen havde efterladt sine i bilen, ganske som han plejer!*), Bent var heldigvis kommet i god tid (*der var lige noget der skulle loddes*) han kunne derfor lukke os ind! Martin gik straks i gang med de sidste forberedelser!



*Martin havde atter en gang dækket et fint og festligt julefrokostbord til os alle 14!*



*Rolig nu Jørgen, jeg lover der ikke bliver hoppet på dette hus!*

Witzel havde gaver med til klubben en god håndfuld videoer (*jah dem kan vi stadig fremvise*) og DVDer, vi takker og bukker! Ikke nok med det han medbragte en Mk. II udgave af den bungalow han havde lavet til klubben, desværre nåede jeg ikke at fotografere "drabet" på Mk. I udgaven – Jørgen så det og måtte efterfølgende have psykisk førstehjælp, rystet som han var! Igen i år vil vi lade billederne tale lidt – ingen kan alligevel huske hvad der rigtig skete!



*Inden maden kunne nydes, skulle betalingen ydes!*




*Lige et billede af servicen med tilbehør – inden vi gik i gang!*




*Ikke underligt at de to sammensvorne er glade, det hele er klar; mad, øl, snaps og godt selskab!*



*Nogen skulle have fortalt dem at det er tilladt at smile!*



*Da jeg bad om Peberet, hvilket alle ved at jeg gør, kom der liv i Henk! Han overrakte en personlig gave til mig – et salt og peberbøsse sæt, en smuk og uselvisk tanke, mange tak fra den anden side af bordet!*



*Så! Kører det for os, god mad i rå mængder!!*




*Henrik læste en beretning om juleevangeliet, set gennem de kære unge menneskers øjne, for os!!*



*Martins fine stegte sild, der blev næsten udsolgt!*



*Den varme leverpostej havde bestemt sine tilhængere!*



*Det meste af maden stod på dette bord, så der var dømt høflig selvbetjening og det skulle ikke siges to gange til Jørgen – eller nogen anden!*



*Det er da smukt! En hjemmerøget laks med hele "svineriet" utroligt lækker fisk!*



*Inden Ost og ostekage skulle der lige vaskes op, ikke noget problem der var mange hænder!*



*Til en værdig afslutning på denne overdådige "frokost" stod den på gode oste og ikke mindre god ostekage!*

Vi startede denne fine odysse klokken $13^{00}$ og de sidste gik lidt før $21^{00}$ Altså ca. 8 timer med hygge og god mad, det er s.. da godt klaret af de "gamle grå" Jeg glæder mig allerede til næste julefrokost!! Jeg vil gerne takke alle mine klubkammerater for en strålende indsats, ikke bare for denne dag, men for hele året med alle dets udfordringer inden for glæder og sorger!

## Donbybanden slår måske til igen, hvad rammer de?



*De enorme og uhyggelige julenisser, der er placeret af dem der bortførte den uskyldige stationsbygning.*

Midt under vores festligheder opstod der atter panik og ballade i Sukkerkøbing, de mest morgen duelige fik sig noget af et chok, da de ville tage toget på arbejde m.m. Ikke at de forventede at toget reelt kørte (*men man kan aldrig vide – vel?*) Men at stationsbygningen skulle forsvinde, havde ingen dog ventet! Hvor skulle man nu brokke sig over alt men i særdeleshed over de manglende toge, nu også selve stationen?????? og ?

Stationsforstanderen der med nød og næppe, undgik at blive bortført, da han var ude i offentligt ærinde, da bortførelsen fandt sted - var LØBET over på tankstationen for at låne telefonen (*af stik-i-væg typen*) så han kunne få fat i krimisær Henksen. Denne havde allerede inden han tog telefonen pådraget sig en rekordstor hovedpine, det fik Henksen altid når – nåh, det ved i godt! Da han hørte hvad der var sket slog en frygtelig tanke ned i ham, Donbybanden! Jeg vil vædde på at det er dem og hvad værre er! Der mangler med statsgaranti en beboer i spjældet! Ganske rigtigt, Hermod Donby var forsvundet under ledsaget udgang til tandlægen (*han havde angiveligt ondt i tremmerne*) Man fandt tandlægen dybt bedøvet i konsultationen, om det var Hermods ordskvalder eller hans egen injektionssprøjte, fyldt med bedøvelse, der sad i hans (*tandlægens*) arm og nu tømt, der havde gjort ham (*tandlægen*) momentant åndeligt fraværende, lader vi være uvist. Væk var Hermod, det var ganske vist! Henksen fik ret hurtigt bragt tandlægen tilbage til virkeligheden, 30 liter iskold vand – det virker hver gang! Den rutinerede kriminalkommisær fik hurtigt hevet en forklaring ud af bissedoktoren. Det viste sig at hans eller udmærkede klinikassistent havde haft en væsentlig finger med i spillet!! For det første var han af hankøn, hvilket er usædvanligt og så havde han nogle mærkelige ører, endvidere havde han umiskendeligt lighed med en nisse! Han påstod at hans navn var Lunte. LUNTE! Henksen for op og bankede næven så hårdt i intrumentbordet, at samtlige tandbor sad kilet fast i loftet. For sa..., hvad har jeg dog gjort, siden mit liv skal forpestes med alverdens forbryderiske sprællemænd! Lunte var jo leder af den forfærdelige, men nu opløste Nissebanden! Han havde godt hørt rygter og at Lunte og Hermod stod i samme klub (*!*) (*??*) Ikke nok med at han manglede en station, nu var der to forhærdede forbrydere at fange og der var så få dage til jul – hvordan skulle han dog klare alle de opgaver. En dyb og sort hovedpine bredte sig i Henksens ellers skarpe hjerne, jeg må tænke, mumlede han, jeg må tænke! – Atter står vores læsere stakåndet og lamslået tilbage med alle spørgsmålene? Har Hermod tandpine? Er Lunte forbryder? Hvorfor går Henrik rundt og smiler forsorent? Bliver det nu jul? Er det Bent der tager strøm på os? Får denne historie nogensinde en ende?? Hvem ved, vi står som sædvanligt på bar bund!!

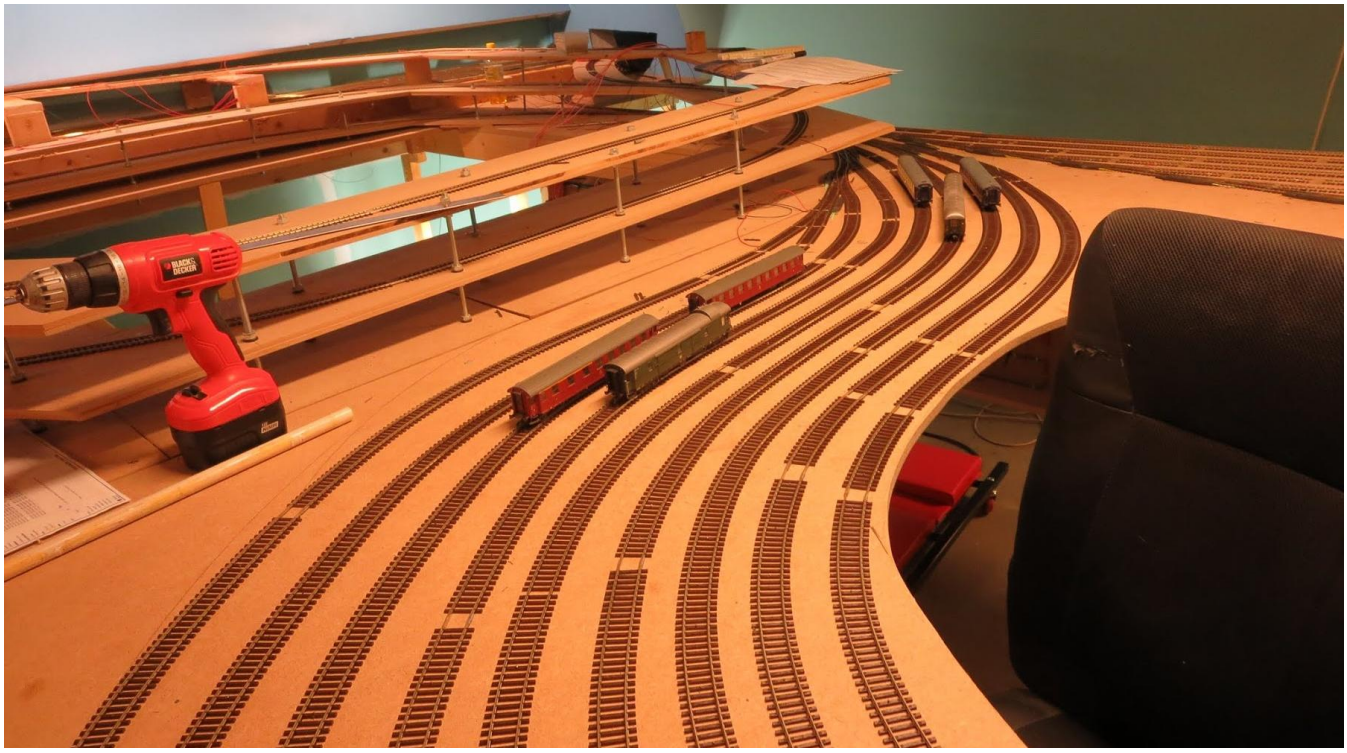


*Så er den store el tavle på plads under bordet i rum 4, Bent ser helt træt ud – der er også masser af ledninger der skal monteres endnu!*

***Onsdag d. 14.12. 2016.*** Eders tillod sig at holde fri denne onsdag, til fordel for en lille tur til Flensburg for at tage på julemarked. Det betød dog ingenlunde at arbejdet lå stille i klubben, Henrik forsyner mig hver onsdag med foto og derfor kan jeg også lave en bette reportage til jer! Mens Bent arbejdede med eltavlen under bordet, havde "banebørsterne" nok at se til oppe på bordet. De sidste spor på "den sydlige forbindelse" skulle ifølge målsætningen være lagt til jul, takket være deres målrettede indsats var det netop det der skete den dag. Med eltavlen på plads er der herefter et større arbejde med trækning af ledninger og et tilsvarende loddearbejde, herefter følger en intensiv prøvekørsel m.m. inden der bygges videre.



*Per og Knud havde travlt, det var sidste chance for at nå vores målsætning med hensyn til det skjulte spor – selvfølgelig nåede de det!*



*Der var også tid til at få prøvet sporet og de eventuelle justeringer der kommer ud af dem, kan på ingen måde ødelægge målsætningen!*

Inde i rum 4 blev der arbejdet flittigt med landskabet, Jan, LT og Henrik pusler med græs, broer, veje og meget andet, et kolossalt arbejde, men der er tydelige fremskridt hver gang de har arbejdet derinde!! Drengene var heldige, for selv om Martin også holdt fri fik de skønne rester fra julefrokosten, god mad uden videre besvær! Det var så hvad jeg kunne fortælle – på genlæs!



*Jan har smører lim på så græsset bliver siddende!*

*Græsset LT plantede for 3 uger siden trænger til at blive slået!!*



***Onsdag d. 21.12. 2016.*** For holdet fra Slagelse er vejen til Ølby blevet længere, thi også denne gang var der lige en hurtig kaffe hos Witzel, da en opgave ventede! Dokumentation af tiltag der sikrer Witzels modellers kvalitet! Billedserien viser hvad der sker når prøvebygninger af nye modeller, ikke lever op til de stillede krav!
Det var lidt synd for Jørgen, hændelsen tog hårdt på ham og han var noget stille resten af dagen!





*Dommen over modeller der ikke opfylder de strenge krav Witzel stiller, er hård.: Dusk, dusk, fladmast!*



Vi måtte hurtig videre, det var jo sidste officielle klubdag i 2016 og juleafslutning. En dag vi ser frem til hvert år fordi vi så skal have risengrød og senere æbleskiver. Dagen er ment som en hyggedag også selv om "stræberne" selvfølgelig måtte arbejde (*de havde jo også noget der skulle nås!*), tillige huskede vi at lave vores indstillinger til DMJU kåringen af årets model(*ler*).
En af Witzels mange venner, havde ønsket at besøge os, for at se hvad vi dog laver nede i kælderen. Torben der er pensioneret pilot ved SAS og (*ikke mindst!*) modeltogs entusiast og kører Märklin hjemme. Jeg havde det ærefulde hverv at vise rundt og fortælle om vores bane, jeg håber Torben fik et godt udbytte af min ordskvaller!! Det er svært at beskrive en så omfattende modelbane med få ord! Ja, jeg ved godt at mine klubkammerater vil skrige i kor at jeg har svært ved beskrive hvad som helst, med få ord.
Torben lod sig friste til at spise RISENGRØD sammen med os (*undtagen Jørgen, der ikke lider Risengrød!*). Det er nu synd for Martin havde lavet en meget stor portion risengrød.
I rum fire herskede der stor tilfredshed, målet for sporlægningen var lige nøjagtigt blevet nået. Det er ganske godt gået, for der har da været forstyrrende hændelser nok i løbet af det forgangne år.



*Som Lunte og Co sang i Nissebanden, så gør Risengrød maven glad – det gælder også hos "Mosebanden"*




*Som i kan se, så bliver det næppe mere julehygge end dette, det skulle da lige...*




*...Være æbleskiverne vi fik til aftenkaffen, vi er godt nok forkælede!!*




*Der var stille i slyngelstuen, Witzel lavede lige et lynkursus i bygning af paphuse!*




*Torben betragter vores "rundbane" der netop er blevet færdig*



*Bent lodder og Ole stopper ledninger igennem tavlen, til Bent, så han kan lodde dem på fligene.*

Så selv om det var en hygge-klub-dag, så blev der arbejdet i hjørner og kroge, jeg tror vi forlader de glade drenge, mens hyggen er på toppen. Det var den sidste rapport fra klubben i 2016, vi ses i 2017. Godt nytår!

***Onsdag d. 04.01. 2017.*** Velkommen til 2017, et nyt år ligger fint og helt foran os. Må det blive mindre vådt end 2016 var! Det startede knap så godt, det der med vand! Der var travlhed blandt fædrelandets vejrguruer, en "hundredeårs begivenhed" truede landets sikkerhed. Der var varslet forhøjet vandstand flere steder i landet, bl.a. i Køge. Det havde Bent taget konsekvensen af og den aftagelige spærreplade (*der ikke er alt*

*for tæt*) havde han fastmonteret på sin plads. Den virkede også upåklageligt, der kom ikke en dråbe ind mens vi var der! Tiden vil vise om "hundredeårs begivenheden" fik nogle uheldige konsekvenser for os – vi håber, der var rigeligt med vand i vores lokaler i 2016.
Det var bestemt ikke det eneste Bent fik lavet, sammen med Jørgen og Henrik blev der loddet kørestrømsledninger på sporet i rum 4 og på roebanen i rum 3. Der er fart på for dels har Per, tror jeg det var en gang eller to, ytret ønske om at vi snart skal til at køre og så har vi aftalt at gæster der kommer til vores beboerdag, senere på året skal se tog køre og denne gang er det alvor!!!!! Ole og Knud producerede afmålte ledninger i store mængder til herrerne med de tændte loddekolber.

Martin havde vældig travlt med vores nytårstaffel, der i dagens festlige anledning bestod af flg.:
**Forret**, rejecocktail (*med nytårskrudt i*) det var med en pæn portion hvidløg i, den smagte herligt og tænk jer, af alle fandt Jørgen retten stærk!! At man skulle opleve det.
**Hovedret,** Oksemørbrad langtidsstegt i stegesoer garneret med flæskestrimler og hertil kogt ris, meget velsmagende.
Dessert, Pannacotta med karamelsovs, i størrelse XXL. Dejlig - men tung!

Til aftenskaffen (*som ingen fik*) var der hjemmelavet kransekage og et glas (*til hver selvfølgelig!*) vellagret, 40 år på fad, portvin. Hvis nogen herefter tog hjem sultne – er de helt sikkert selv skyld i det!



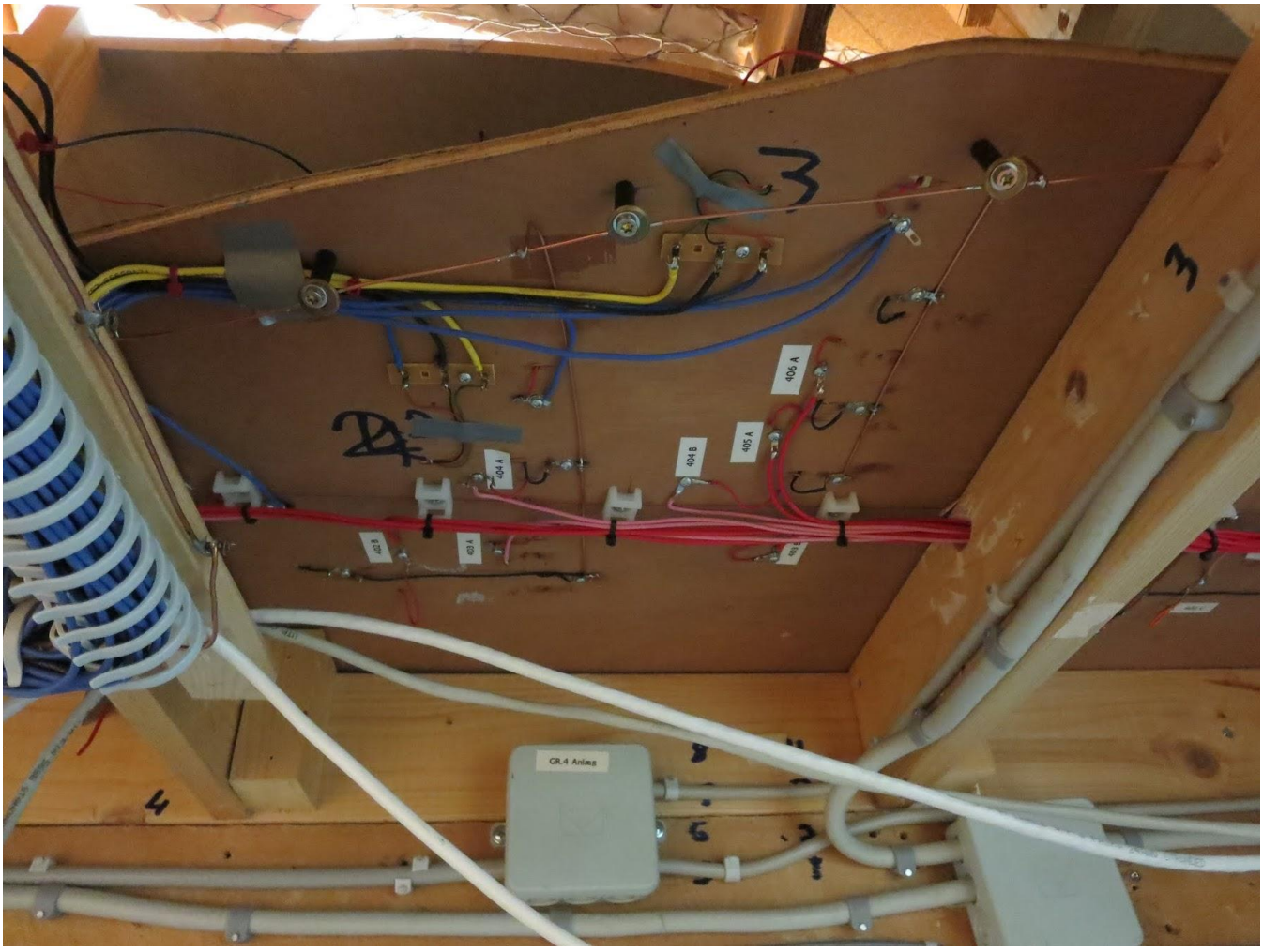
*De to ledningsafkortere er et par lystige herrer, der tager livet med et smil (hver)*

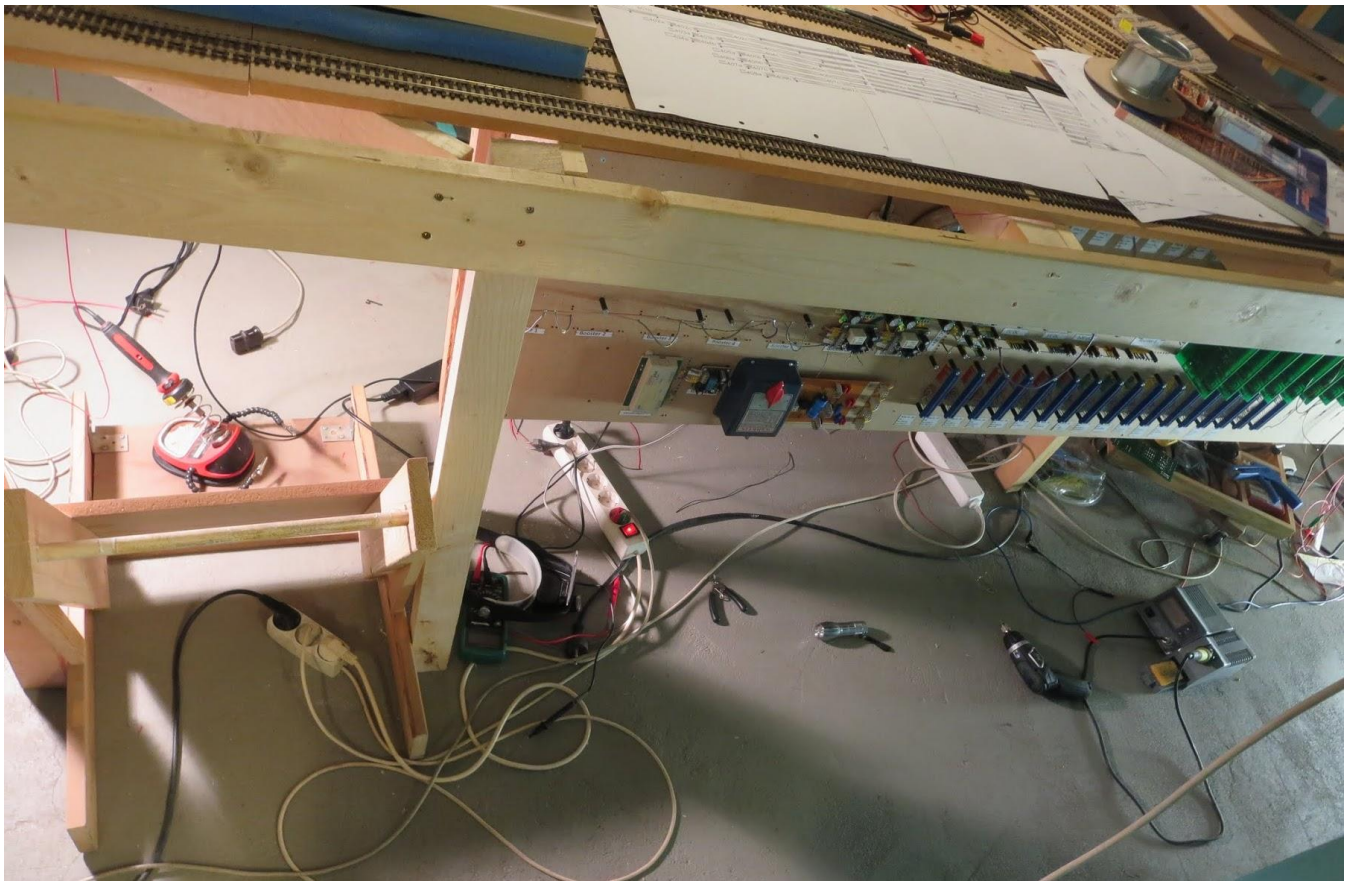


*Jørgen må knokle, mens Bent spiller computerspil og kommer med lystige tilråb!*



*Det er da synd at alt el arbejdet er gemt nedenunder bordene, for det er udført med megen omhu og akkuratesse, helt ned i den mindste detalje!*





*På den store tavle er de første printplader kommet på plads og som altid driller de i starten!*



*Inde hos de "grønne" slog Henrik (det er ham på biljet – ikk!) fast at broen var solid!*

I ly af de andres arbejde sneg Jan og eders sig en tur i H. Nyborg, vi skulle finde hyldebærepinde til vores klædeskab, så vi kan få flyttet alt landskabsmateriale fra rum 7 til skabet, der skal laves mange hylder, for der er meget der skal opbevares i det skab. Det er startskuddet til rømningen af rum 7 et meget stort projekt – som vi glæder os til at det er overstået. Inde i det løsslupne rum 4 gror græsset stadigt og sine steder højt – man er sådan set overhovedet ikke i tvivl d´herrer Henrik, Jan og LT hygger sig! Det er selvfølgelig også tilladt.




*Det er nu smart! Den ene (Jan) smider om sig med græs, lige i hælene kommer støvsugerbanden (LT) og leger græsopsamler! Vi andre betragter imponeret deres anstrengelser.*



*Vores Nytårstaffel startede med en god reje cocktail, ikke alle har fundet sin plads!*



*Læg lige mærke til den perfekte og rolige kø-kultur de ærede medlemmer besidder og ikke mindst udviser – det er ikke bare sjældent men også et skønt skue!*

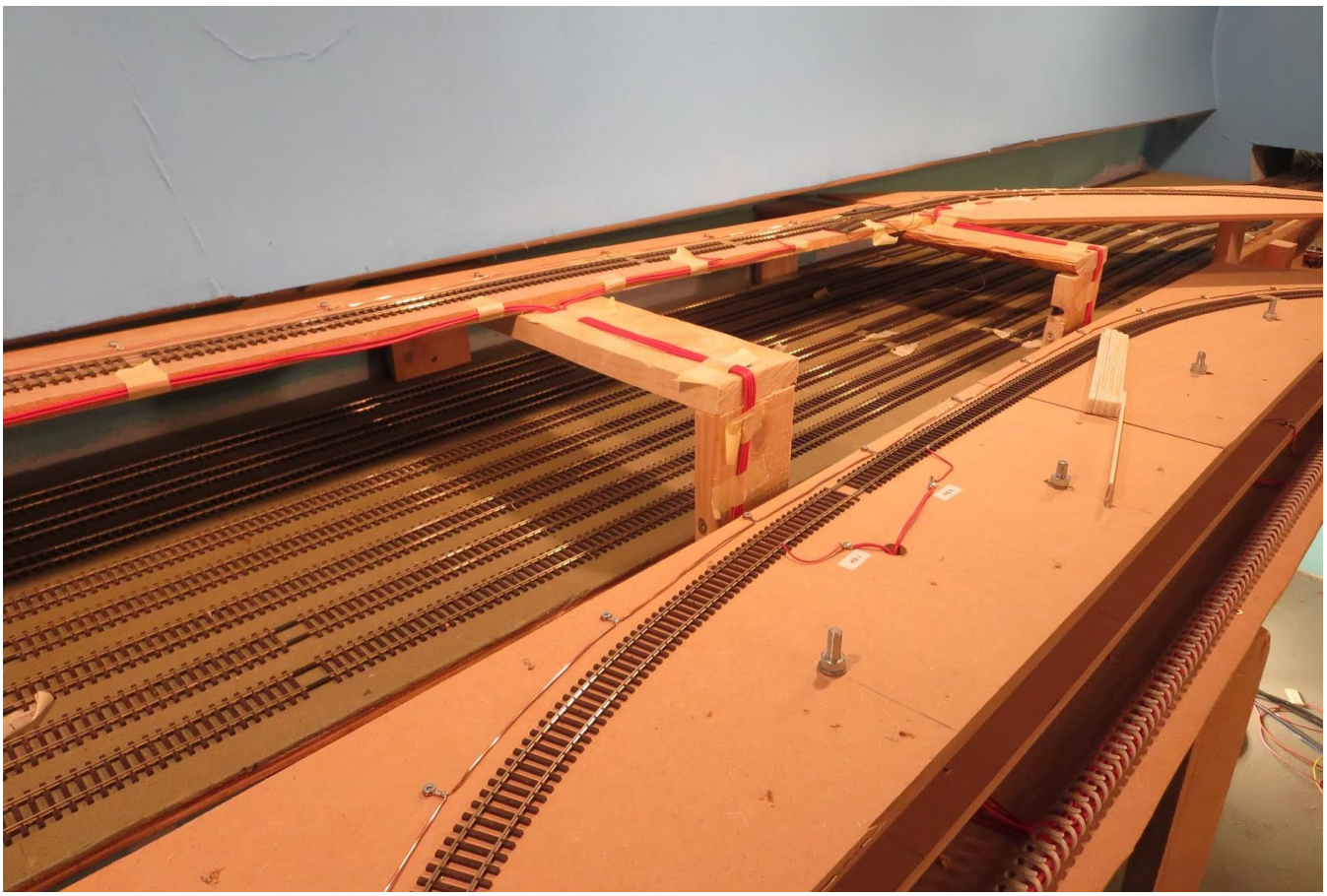


*Selv om området er nyplantet, så står græsset allerede tæt og fint – nu mangler bare resten!*

***Onsdage d. 11.01. – 25.01. 2017.*** I den elektriske afdeling hersker der stor travlhed, tre mand (*Jørgen, Bent og Knud*) der laver det smukkeste el arbejde, der er en fornøjelse at se på og formodentlig også at anvende. Nyd det sirlige arbejde på billederne, meget inspirerende!



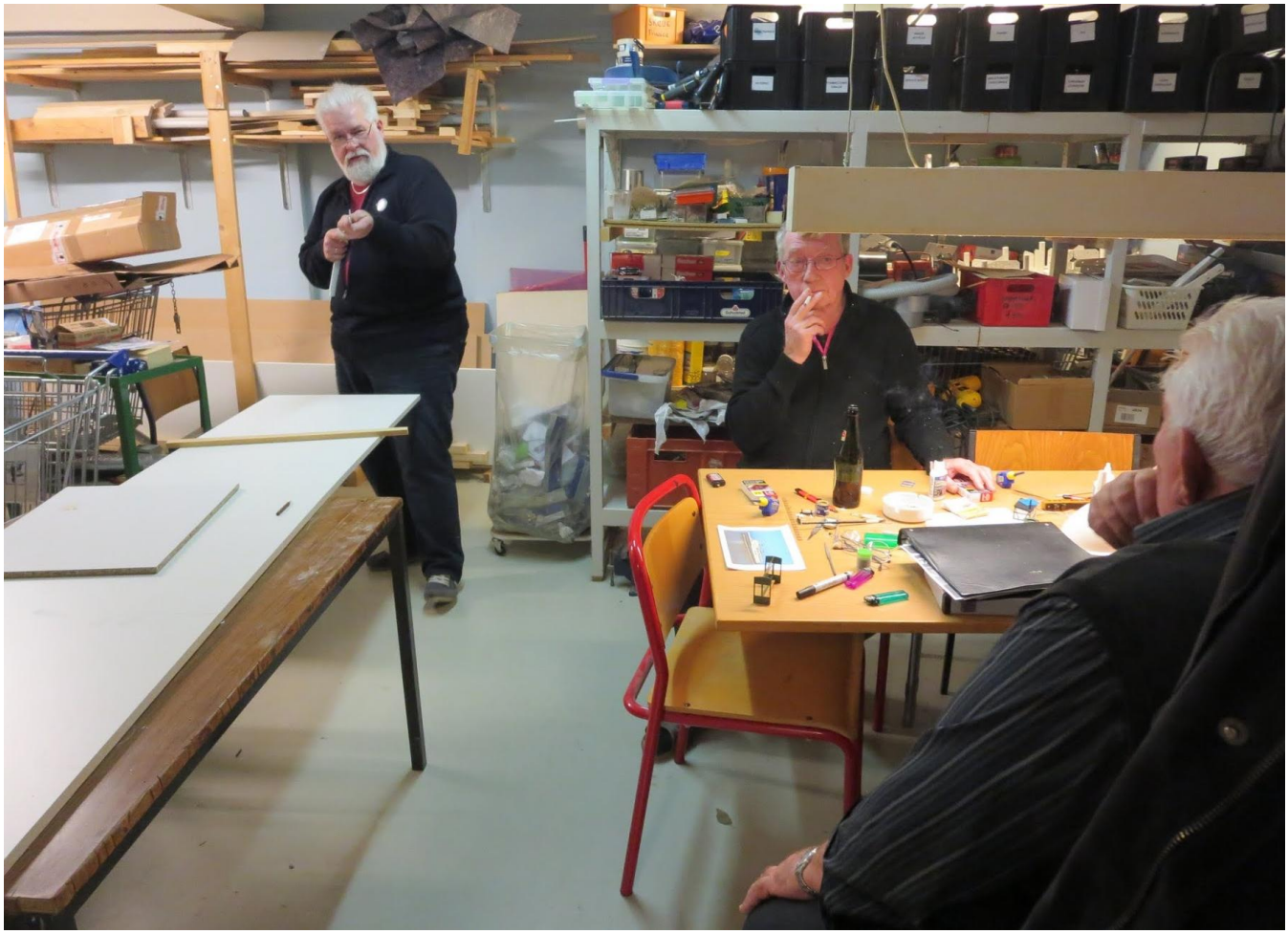
*De tre herrer i fuld sving og det på et billede!*



*De røde kørestrømsledninger til forsyning af sporet, er trukket med en ledning til hvert spor. "o" lederen er et stykke uisoleret kobbertråd, lagt næsten ligesom tredjeskinnen på spor o var det i gamle dage!*




*Uanmeldt kasseeftersyn, Kassereren ser bekymret til!!*



*Der skal altså saves hylder ud til garderobeskabene – ikke leges med tommestok!*




*Henriks arbejde med omgivelserne ved bro og "tunnel" indgang skrider godt frem, det bliver spændende at se Hvordan resultatet bliver.*



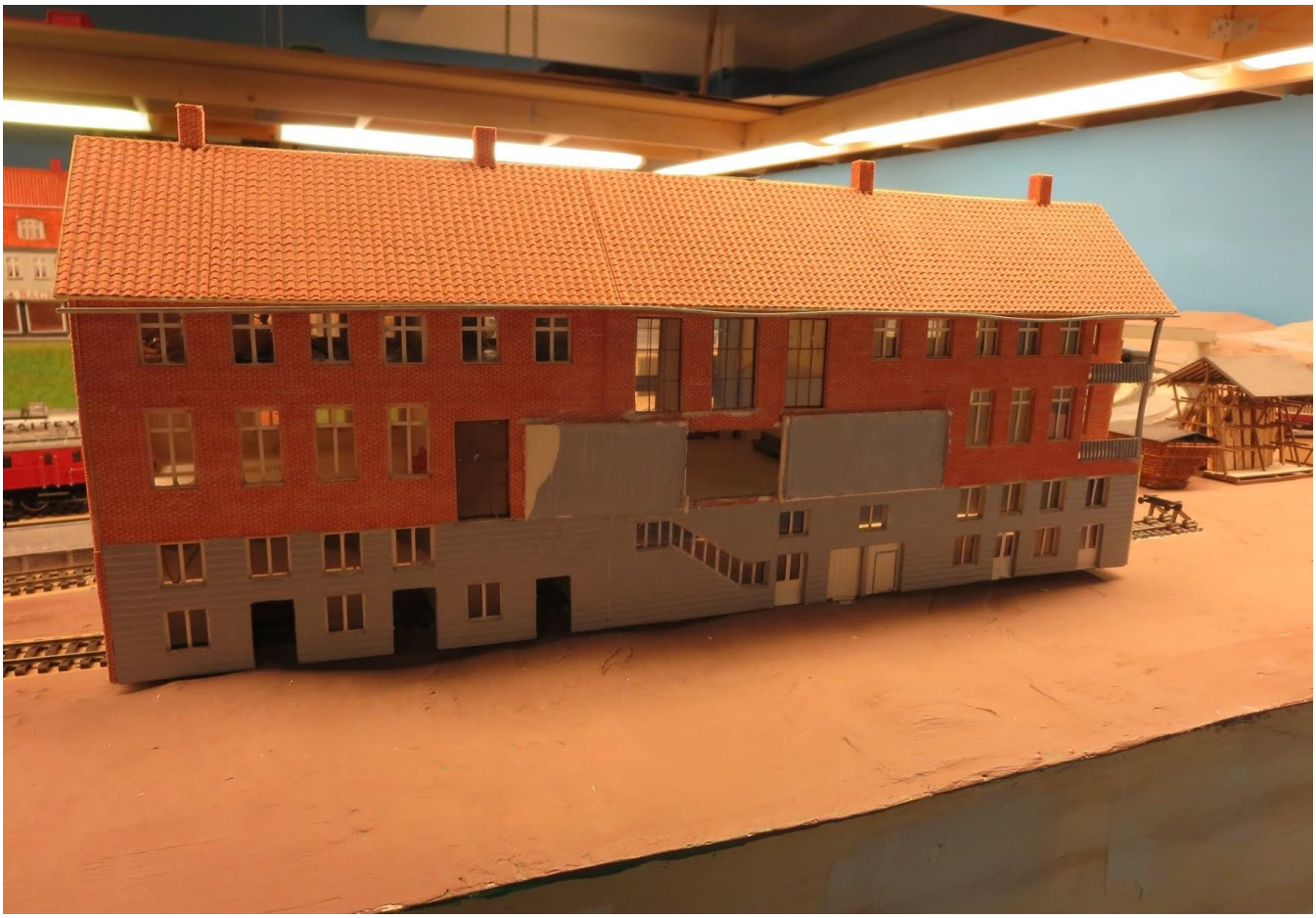
*Så fotograferes der Heljan CC vogne med kæmpe 2 taller!*



*Selv om der var travlt hele tiden, fik vi da tid til at indtage vores aftensmad.*




*Lidt brugt tog blev der også kigget på, jeg er "lidt" varm den hvide æske med 2 M&D tankvogne!*



*Witzel havde lavet et ny og smallere trappehus til perron 2 på Sukkerkøbing. Desværre var den for lav og det blev besluttet at lave en ny forbindelses gang også – Jørgens bygning ser lidt amputeret og medtaget ud!*




*Trappehuset der viste sig at være for lavt!*




*Flere af klubbens medlemmer arbejde seriøst med at få programmet på deres enheder til at fungere som kørekontroller og der blev da sporet en vis succes.*



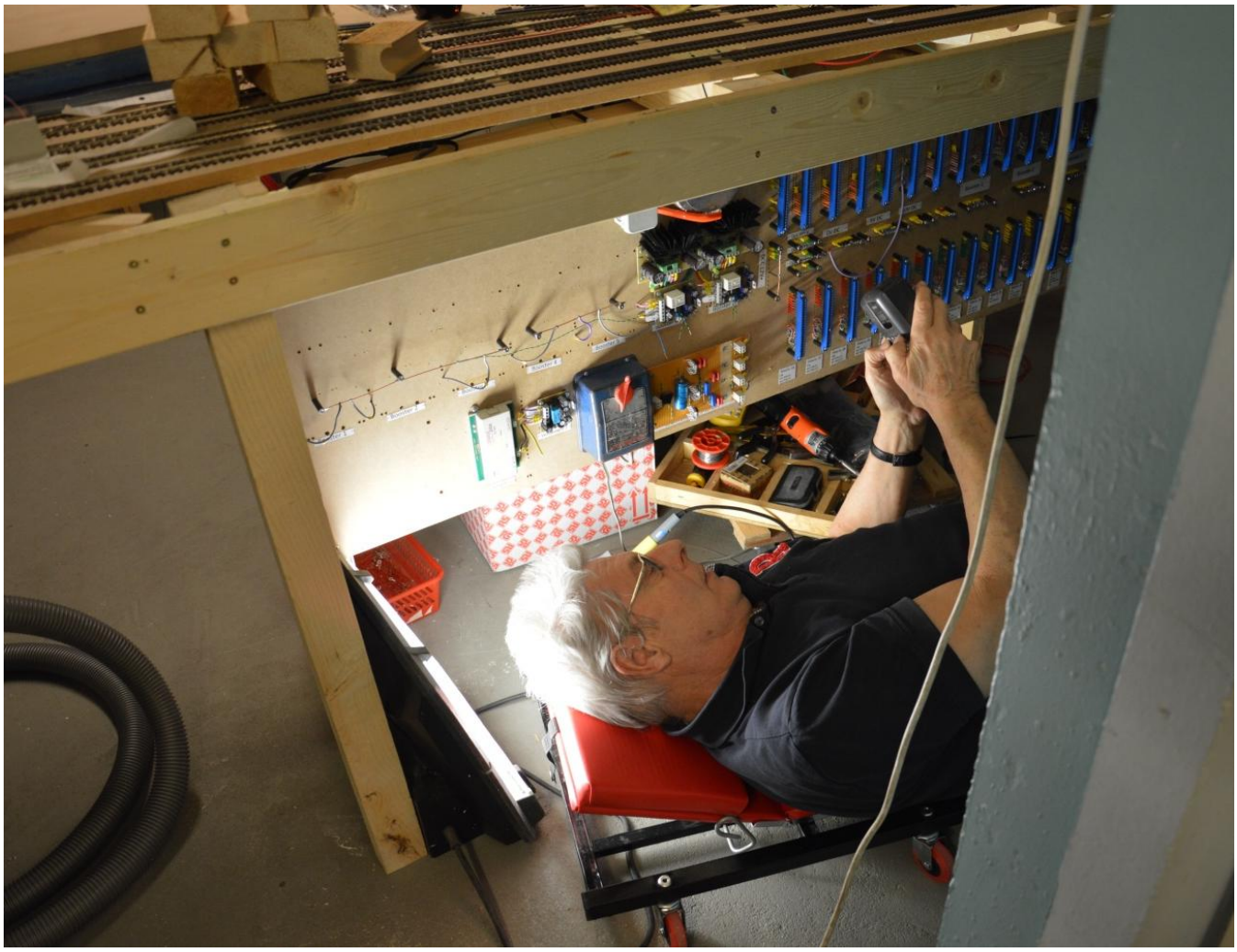

*18.05. var vores kok blevet skidt tilpas, Per trådte straks til, han lavede skovruller med masser af kartofler og sovs!*



*Hårdt presset måtte Bent tilstå at min Roco MZ måske ikke var af denne verden mere! Her prøver jeg at få lidt forståelse for problemet, hos LT – på trods af hans ansigtsudtryk, lykkedes det! Decoderen havde lidt overlast og flere CV var blevet ustabile, er det overspændingen fra vores boostere?*



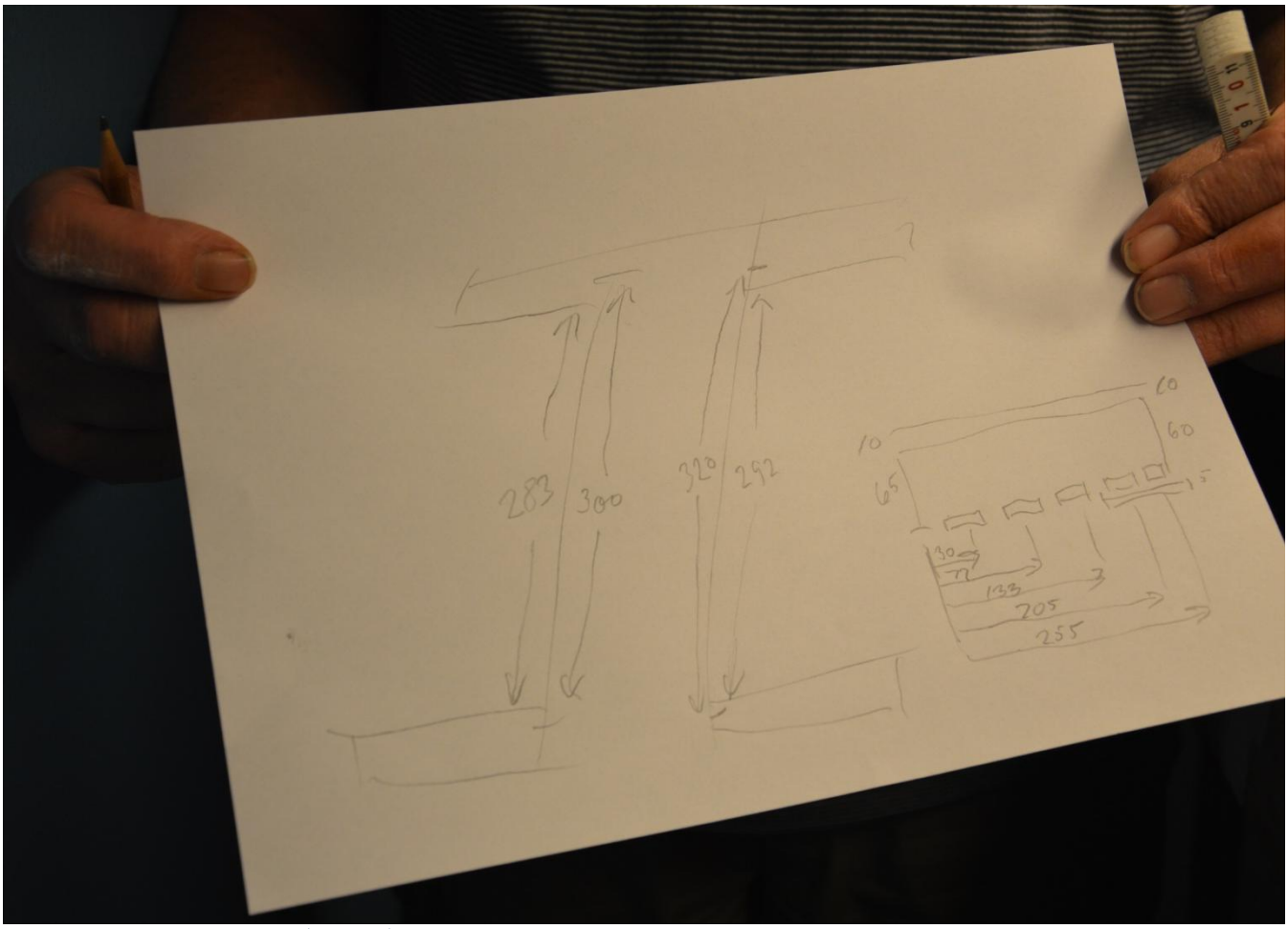

*De herrer sporfolk der pt. Ikke har mere spor at lægge, tog fat på færdiggørelse af baldakinen over anlægget. Selvsamme baldakin, skal jo også monteres med LED lamper – så vi kan se hvad vi laver!*



*Bent er en meget stabil mand, man kan altid finde ham på sit liggebræt!*




*En dybt koncentreret Henrik pusler med den lille vejbro over banen, tilpasningen til landskabet er et større arbejde end man lige skulle tro!*




*Hvad er nu det? Jo det er (måske) en målskitse til..*

*.. en måske ny bro?*

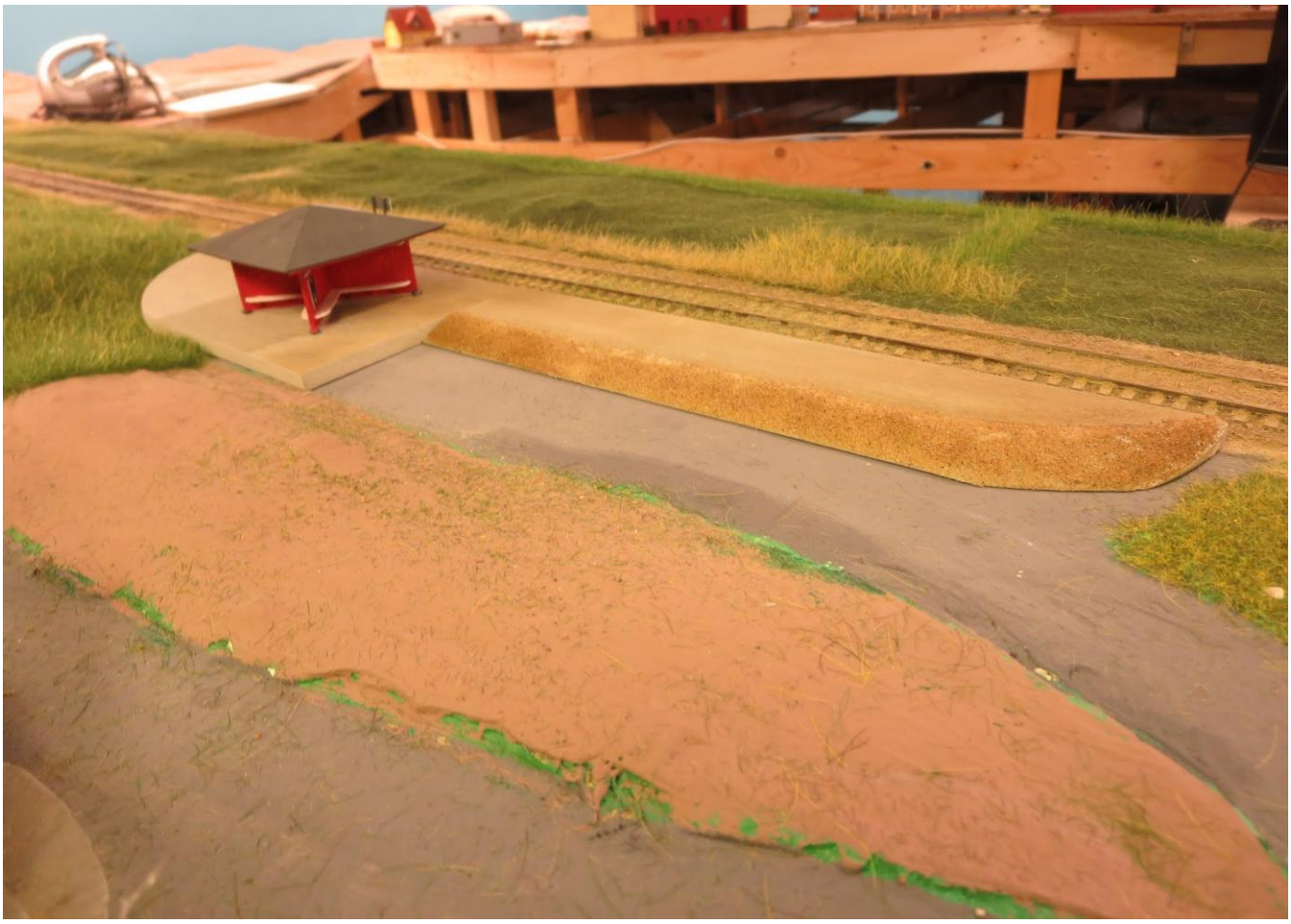




*Jørgen og Henk tester strømmen på færgen, jeg så da der var lys i lamperne!*



*Kylling med Uncle Ben sørgede for at vi heller ikke døde af sult 25.01.*



*Trinbrættet tager form og vil snart være fuldt ud integreret i landskabet.*




*Projekt vejbro nærmer sig status færdig!*




*Købmanden og kroen har holdt flyttedag til den nye vej.*



*Vi brugte noget tid på at få klarhed over pladsforholdene i vores kælderrum. Reolen, Bent sørger for at den ikke vælter, kan sagtens finde plads i rummet, sammen med de væghængte hylder – nu skal de bare flyttes!*

Så er vi nået til det sidste "Nyt fra klubben" i denne omgang, foran os har 2017, der vil være fyldt med store opgaver og hårdt arbejde! Med lidt held vil det blive året hvor vi går i gang med den sidste station på vores anlæg!

På genkig i Mosebanen nr. 62.

# "KØREPLANEN"

## FEBRUAR KVARTAL 2017.

-oOo-

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Onsdag** | **01.** | **Februar** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |
| **Onsdag** | **08.** | **Februar** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |
| **Onsdag** | **15.** | **Februar** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |
| **Onsdag** | **22.** | **Februar** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |

-oOo-

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Onsdag** | **01.** | **Marts** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |
| **Onsdag** | **08.** | **Marts** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |
| **Lørdag** | **11.** | **Marts** | **Generalforsamling.** | **$11^{30}$ - ??$^{??}$** |
| **Onsdag** | **15.** | **Marts** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |
| **Onsdag** | **22.** | **Marts** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |
| **Onsdag** | **29.** | **Marts** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |

-oOo-

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Onsdag** | **05.** | **April** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |
| **Onsdag** | **12.** | **April** | **Byggeaften i Klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |
| **Onsdag** | **19.** | **April** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |
| **Onsdag** | **26.** | **April** | **Byggeaften i klubben.** | **$15^{00}$ - $23^{00}$** |

-oOo-

Som noget nyt vil vi fra februar i det omfang det er muligt begynde at udføre kørsel på anlægget, i første omgang på det synlige spor på Sukkerkøbing. Senere også på det skjulte spor i rum 3 og 4. Kørslen vil forme sig som testkørsel, så vi kan finde og rette eventuelle fejl. Alle fejl bedes noteres, hvis ikke de kan rettes med det samme.
Kørslen er planlagt til at starte kl. $19^{00}$ frem til vi går hjem.

Kokken laver varm mad hver onsdag, af hensyn til beregning af mængden bedes i tilmelde til Martin. Normal spisetid er kl. $18^{00}$

---

# Eksterne aktiviteter

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

---




*D 850 på Slagelse – Værslev banen, der ellers var C maskine "land" 1964. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*



*E 969 med et godstog, på vej fra Nyborg mod Odense i sommeren 1967. Til trods for at E maskinerne ikke var konstrueret til at køre godstog, var det hverdagskost for dem, i slutningen af deres karriere. Turen op ad bakken fra Nyborg kunne nok kræve sved fra fyrbøderen!* *Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*

# Dekas er blevet ny importør af Peco spormateriel

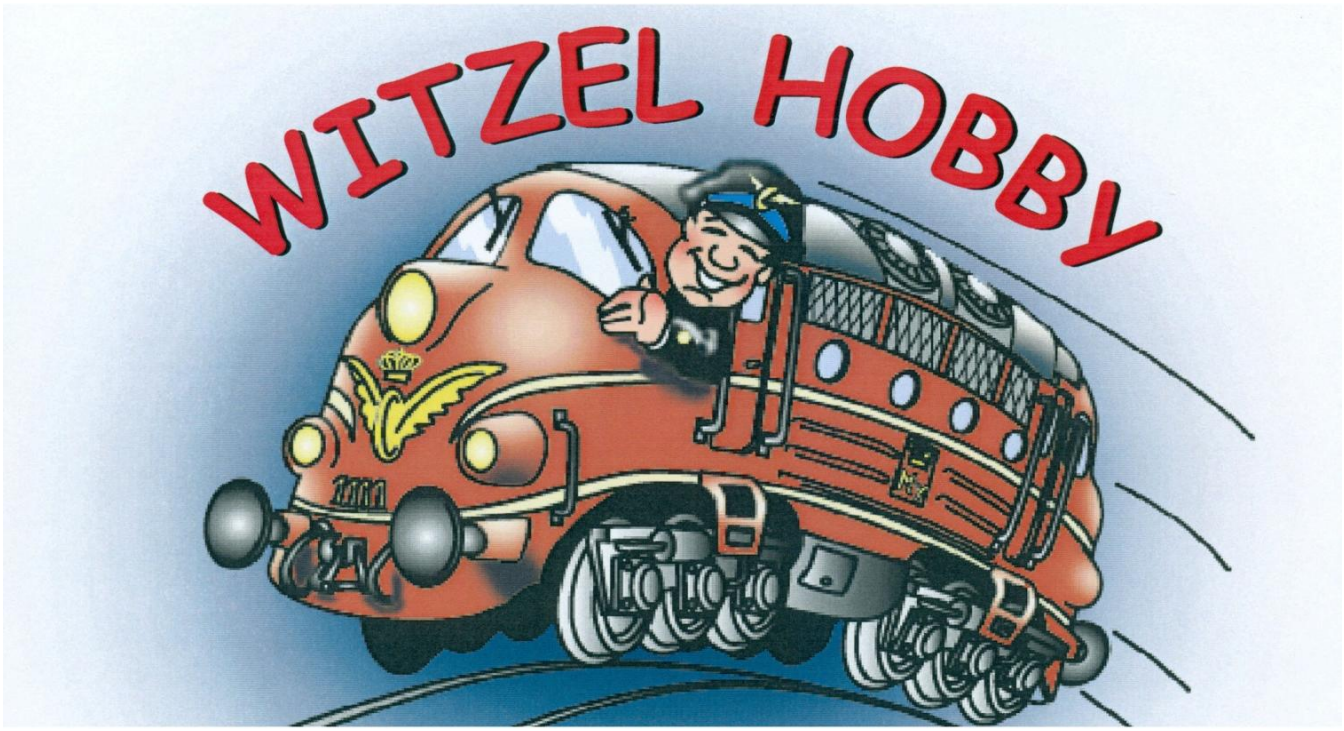
De fleste to-skinne modelbanefolk kender vel det engelske Peco og deres sporprogram. Vi (*klubben*) brugte deres code 100 sortiment, da vi byggede på det første anlæg i Slagelse.
Peco var i starten firserne meget udbredt, bl.a. fordi det blev importeret af UK. Modeller. Den gang var Peco stort set det eneste sporfabrikat af god kvalitet med en geometri, man kunne lave naturtro stationer m.m. med, (*og som man kunne anskaffe uden de store krumspring*).
Peco har i de senere år levet en stille tilværelse i Danmark, og selv om der har været en dansk importør, har vi ikke set meget til mærket. Det er synd, for det er stadig et mærke, der hører til i toppen af kvaliteten. I Ho er der tre muligheder:
1. Code 100. som jo nok er det mest udbredte herhjemme, da en stor del af de danske klubber bruger dette format.
2. Code 83. Egentlig lavet til det amerikanske marked, men efterhånden er code 83 blevet "ny" standard og meget udbredt i Europa og herhjemme. Et meget flot og detaljeret spor.
3. Code 75. Et finescale produkt som kræver små hjulflanger, men ellers fremstillet på samme gode måde som code 100 systemet.

Kasper fra Dekas har haft et anlæg på 25m², som var opbygget med Peco code 75 skinner, og kender derfor Pecos dyder og kvalitet. Jeg vil overlade ordet til Dekas.:

*Det er også derfor, jeg for snart et år siden først tog fat i Peco for at overtage distributionen. Peco har levet i skyggen her i Danmark i en del år og til dels forsvundet fra forretningerne. Dem, som har købt det, har vel i stor grad købt det i UK. Det hænger nok sammen med, at den tidligere distributør ikke har forstået, at man aktivt skal gøre noget for at sælge produktet.*
*Det allerførste punkt, at vi har taget fat på, er prisen. Det har længe været sådan, at Peco skinner blev solgt i Danmark betydeligt dyre end i UK. Den måde, vi har skruet priserne sammen på, er, at de danske forhandlere køber skinner til samme pris, som de engelske forhandlere betaler og med en kurs på 1 GBP = 9 DKK (lidt elastik til kursudsving). Det samme gør sig gældende med den vejledende udsalgspris. Den er lig den engelske, direkte konverteret og korrigeret for momsforskellen. Det betyder, at der for hverken forhandler eller slutkunder vil være noget at spare ved at købe skinnerne i UK.*

*Samtidig har vi skruet nogle sortimentspakker sammen, hvor vi giver en større rabat ved, at butikkerne bliver fuldt lagerførende i en bestemt sporserie.*
*Ligeledes er vi stille og rolig i gang med at opbygge et bufferlager i DK, således at dagligdagsbestillinger kan klares uden leveringstid. I starten er det lidt "bumpy" – da jeg må gætte lidt på, hvad der sælger. På den måde satser vi på, at få Peco tilbage i butikkerne. Samtidig er det tanken, at vi på messer og gennem annoncer (bl.a. her i Mosebanen) skal oplyse om Peco-spors gode kvalitet og driftsikkerhed ikke bare i Ho, men også i N, O og spor 1. Jeg tror desværre, at Peco er gledet i baggrunden af de flestes bevidsthed til forskel for Piko, Tillig og Roco Line.*
*Vi arbejder også med tanker om nogle kursusdage i sporlægning. Men det er endnu kun en ide. Det kunne evt. kædes sammen med ballastering og Weathering af spor.*
*Målsætningen er kort fortalt at få Peco gjort til de danske MJ'ers fortrukne sporsystem igen. Det bliver hårdt arbejde, men vi er klar til at tage kampen op.*

---


# Witzel Hobby

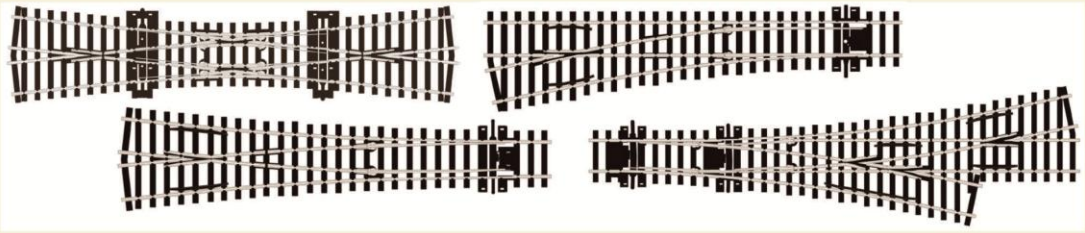
**Bøgedevej 12. Slimminge. 4100 Ringsted.**

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

**Tlf. 40 45 92 30** **CVR No.11 84 20 70**

# PECO STREAMLINE

- √ **PECO Streamline** skinner fås i både skala N, H0, 0 og spor 1
- √ **PECO Streamline** er kvalitet skinner - det mest driftstabile sporsystem.
- √ **PECO Streamline** har i H0 sporskifter i flere længder og alle med bløde radier (fra radius 610mm og op).
- √ **PECO Streamline** har i H0 spor i code 75, 83 og 100.
- √ **PECO Streamline** har i H0 spor flexskinner med træ og betonsveller.
- √ **PECO Streamline** sporskifter har alle samme vinkel således at sporlægningen er nemt udført.
- √ **PECO Streamline** sporskifter har fjederholdt tunger således at de kan håndbetjenes (fjederen kan fjernes ved montage af motor/servo drev)
- √ **PECO Streamline** sporskifter findes alle med Electrofrog (polarieret hjertestykke) og i H0 Code 100 også som Insulfrog.

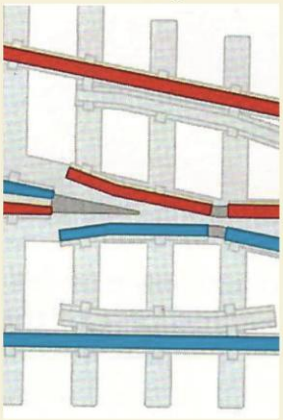


**Hvad er Insulfrog og Electrofrog?**

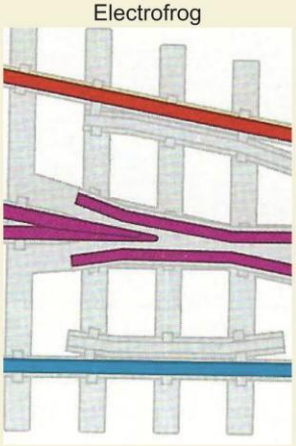
**Insulfrog** er hvor hver skinnedel i hjertestykkket er isoleret fra hinanden, således at alle venstre skinnestrenge er forbundet sammen og samme pol uanset hvad vej sporskiftet står.

**Electrofrog** er hvor alle dele af hjertestykket og tungerne er en elektrisk enhed, der skifter med at have samme pol som enten højre eller venstre skinnestreg, alt efter hvordan sporskiftet står. Hjertestykket får strøm via tungerne eller ved et kontaktsæt i drevet. Dette gør at selv små lokomotiver kan køre uhindret igennem sporskifterne (forudsat at skinnerne er rene)

Insulfrog



Electrofrog



Kontakt din fortrukne modeltogsforhandler for mere infomation om PECO

Vores **Fungerende oste** (DK-A-3004 & 3005) er på lager.

Fra **Exact-train** har vi modtaget nye varianter af Oppeln (EX20119 - EX20210)

Dekas

Der tages forbehold for fejl, ændringer og udsolgte varer.

Se mere på www.dekas.dk

Skandinaviens største udvalg af model baner

# PÅ SPORET
www.paa-sporet.com



# Kom og besøg os i vores store butik!

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



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

**Husk at besøge vores velassorterede Webshop.: På Sporet**




**Mere end 8ooo varenumre at vælge imellem.**

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

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

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

# DF Modeltog

*En verden af flotte og korrekte modeller*






**DSB traktor. Udgaver i både den tysk fremstillet ARDELT og den danske fra FRICHS.**

**Priser fra kun 1995,- kr. Kan leveres i både AC til Märklin og DC til 2-skinne.**

**Vel nok den til dato flotteste danske model som er fremstillet. Fuld indretning i førerrummet og en helt ny standard for detaljer. Alt er med på modellen, og så kører den som en drøm ! Vi har alle udgaver !**

# NYHED - GRATIS FORSENDELSE

## Køber du for over 1000,- kr. betaler vi portoen







**Vi har bla. også...**
Kulkran som byggesæt.
To vogne til kranen.
Transformer tårn, færdigt og klar til opstilling.
Dekas og Symoba dele til bygning af vogne og lokomotiver.

**Besøg os på vores hjemmeside**

**www.dfmodeltog.dk**

**Vi er også at finde på de store udstillinger i Rødovre og Køge i løbet af året... Kig forbi vores stand og se vores udvalg !**

**Jernbanen styres af signaler.**
Vi har hele **Banetjenestens** program af flotte danske signaler fra DSB og Bane DK.

Kan levers som færdige på bestilling eller som byggesæt med alle dele, samt vejl.

Vi har også de enkelte signal hoveder til super gode priser.
Se meget mere på;
**www.dfmodeltog.dk**





**POSTEN SKAL UD TIL TIDEN**, det skulle den jo engang. Dengang hvor der stadig kørte Post tog.



Vi har stadig postvogne i vores program, både til DSB og Privatbanerne i Holbæk... Selv den lille fine perron bil som byggesæt fra **Banetjenesten**.

Skriv til os på; **info@dfmodeltog.dk**

# MODELTOG for Alle... 2017

DANSK MODELJERNBANE UNION

# DANMARKS STØRSTE MODEL JERNBANE UDSTILLING

## En oplevelse for hele familien

**22. Internationale DMJU Model Jernbane Udstilling**



## KØGE HALLERNE
## 8.-9. april 2017 kl. 10-17 (10-16)

- Ialt mere end 50 stande i 3 haller!
- Mange klubber med flotte modelbane anlæg
- Masser af salgstilbud
- 3000 m2 udstillingsareal
- Aktiviteter for de mindste
- Work shops
- Konkurrencer
- Cafeteria
- Årets Model
- DM i Diorama bygning
- Kørsel med veteran bus mellem Køge station og udstillingen
- Kørsel med veteran tog fra ØSJK

Arrangør: DMJU Dansk Model Jernbane Union

DMJU




Foto: Asger Christiansen

LEKBO
HANDEL
& MODELTOG

Skovgårdsvej 5
DK-8310 Tranbjerg J.

# HHJ Y- TOG

## VI FÅR HOS HELJAN FREMSTILLET 100 STK. Y-TOGSÆT YM33,YM34 MED STYREVOGN YS 44,YS 45.

**PRISEN PR. SÆT ER 2.995,- KR. 2 SÆT 5.495,- KR.**

**f.lekbo@mail.dk**

# HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

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




LEKBO
HANDEL & MODELTOG

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

Åbningstider:
Mandag 15.30-19.00 · Torsdag 15.30-18.00 · Lørdag 10.30-13.00
eller efter telefonisk aftale.

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

**www.felixteam.dk**