



Læs i dette nr.:

Tager de strøm på os?

Om stationer.

Vi bygger.

Epoke III.

Side 31 modellen.

Nyt fra klubben.

Noget for øjet.

Køreplanen.

#



Nr. 48.

Oktober

2013

Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

Peter Bengtsen
Karlemosevej 12
4600 Køge.

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.:

PT lukket!

Mosebanen.:

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

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen.

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 er der atter en brugt sommer billigt til salg. Vi nærmer os 1 årsdagen for starten af de store forandringer i klubben. Aktivitetsniveauet har været fantastisk højt, og vi har til fulde nået alle vores mål.

På klubbens PC er der lagt en særudgave af Mosebanen. Den indeholder alle "Klubnyt" fra 01.03. 2011 til 01.03. 2013. Her kan man blandt andet få en ide om det enorme arbejde, der blevet udført af klubbens medlemmer, siden 07.10. 2012.

Grundet omstændighederne blev der sidste år ikke nogen deltagelse fra vores side i den årlige "Beboerdag" i Karlemoseparken. Derfor var det særligt vigtigt for os i år, at kunne vise hvad vi havde begået, siden sidst - Læs mere inde i bladet.

Da, det ikke lykkedes os at få dispensation fra reglen om, at formand og kasserer skal bo i Karlemoseparken, måtte vi have en ekstraordinær generalforsamling til at få orden på forholdene - læs mere under "klubnyt".

Med dette nummer af Mosebanen, nr. 48, er det 10. udgave, der har passeret mit skrivebord. Jeg synes stadig, det er spændende at lave bladet, og jeg er altid bekymret for ikke at have stof nok og blive forsinket - alt er som det skal være!! Historien om vores hjemmeside er efterhånden ved at udvikle sig til en vaskægte gyser. Trods ihærdige forsøg er det ikke lykket os at få vores domænenavn flyttet fra Martin og over i klubbens navn. Vi har nu opsagt vores domænenavn og vil oprette et nyt i klubbens navn.

Os fra redaktionen

INDHOLD.

- Side 2.** I kupévinduet.
Side 3. Tager de strøm på os?
Side 12. Om stationer.
Side 21. Vi bygger. 2. del.
Side 28. Epoke III.
Side 31. Side 31. Modellen.
Side 37. Nyt fra klubben.
Side 48. Noget for øjet.
Side 51. Køreplanen.

Forsidefoto.: F 446 fra F 2010 er nu endelig kommet, og jeg tror ikke, der tidligere har været en mere turbulent "fødsel" i den danske modeltogbranche. Nu er den her - om den har været ventetiden værd, afsløres inde i bladet.

Tager de strøm på os?

Historien om sporskifter der skiftede spor – øhh, polaritet!

I KMK har vi igennem de 12 år, vi har eksisteret, gjort stor anvendelse af Tillig's Elite spor i code 83. Det er ikke det eneste mærke, vi anvender. Af andre kan nævnes Peco, Roco og Shinohara spor – alt sammen i code 83. Vi har indført, at code 100 spor kan anvendes på skjulte stationer og strækninger (som en ekstra mulighed), men indtil videre er der ikke planlagt noget spor i code 100. Tillig-sporet er meget anvendeligt til lidt større anlæg, som klubanlæg jo ofte er, da

der er et ret stort udvalg af skifter, halve og hele "Englændere", dog er kurveskifterne præget af, at skarpeste kurve i skiftet har meget små radier. Det er selvfølgelig smart nok til små anlæg – vi mangler bare nogle med ca. 1000 mm som mindste radius. Hvem ved, måske det kommer en dag. Generelt må man sige, at code 83 spor er finere og mere naturtro end code 100 spor, til gengæld er det også noget mere følsomt og skal håndteres mere forsigtigt, når det lægges m.m.

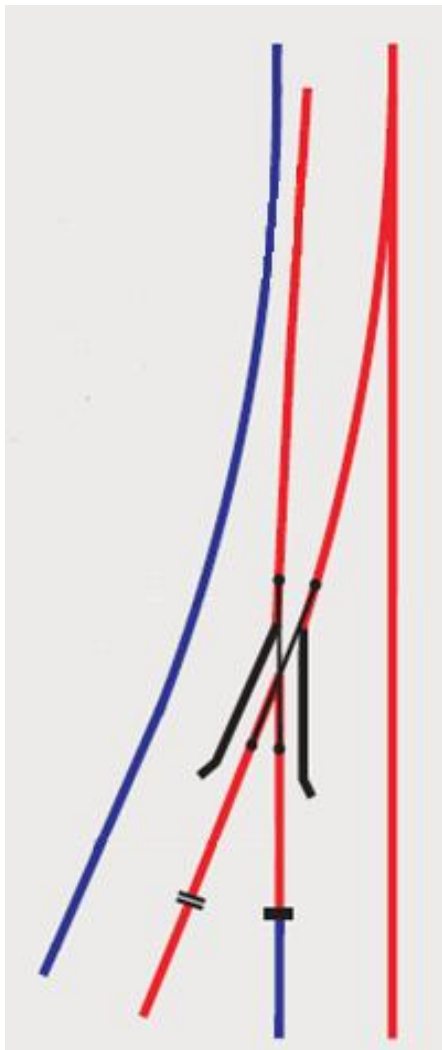


Et lidt ældre billede af Hr. Andersen (2009) viser den ilde berørte herre i gang med at være huslig!!!! For renlighed er ikke bare en god ting på en modelbane – det er en uomgængelig nødvendighed, hvis man ønsker en problemfri kørsel. Dette underholdende foto viser også en ganske pæn "sjat" af de omtalte Tillig skifter.

En følge af at bygge et modelbaneanlæg i de størrelser vi gør, er, at man med usvigelig sikkerhed støder på de svagheder og fejl, som spormateriellet nu en gang besidder – det er der jo ikke noget underligt i. Blot må man lære af de små stød, som verdenen giver! En af de erfaringer vi har gjort er, når et lokomotiv eller vogne passerer tungeområdet i et skifte (alle skifter er electrofrog og dermed også polariseret

efter tungernes stilling), kan der i uheldige tilfælde opstå en kortslutning forårsaget af en hjulskive, der rører den fraliggende tunge. Denne er jo polariseret fra hjertestykket, der har sin polaritet fra den tilliggende skinne, og denne er af modsat polaritet – det er da nemt at forstå, ikke? Nåh men så tager vi lige en bette skitse af polariseringen på de ældre Tillig skifter. (Det er heldigvis sådan at Tillig for 3 – 4 år siden ændrede

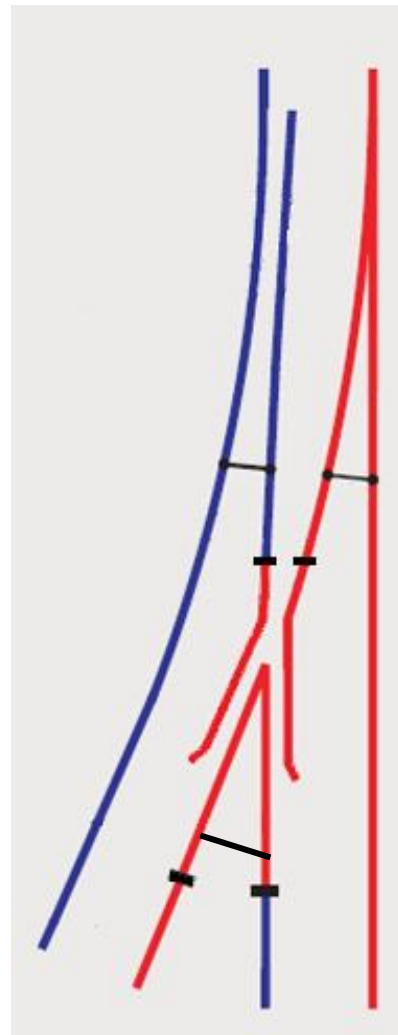
den elektriske kobling i deres skifter!). Med lidt pædagogiske farver viser den bedre end mit ævl, hvorledes forholdene og hvor faren for kortslutning er i de gamle skifter!!



Eksempel på polariteten i de gamle Tillig-skifter

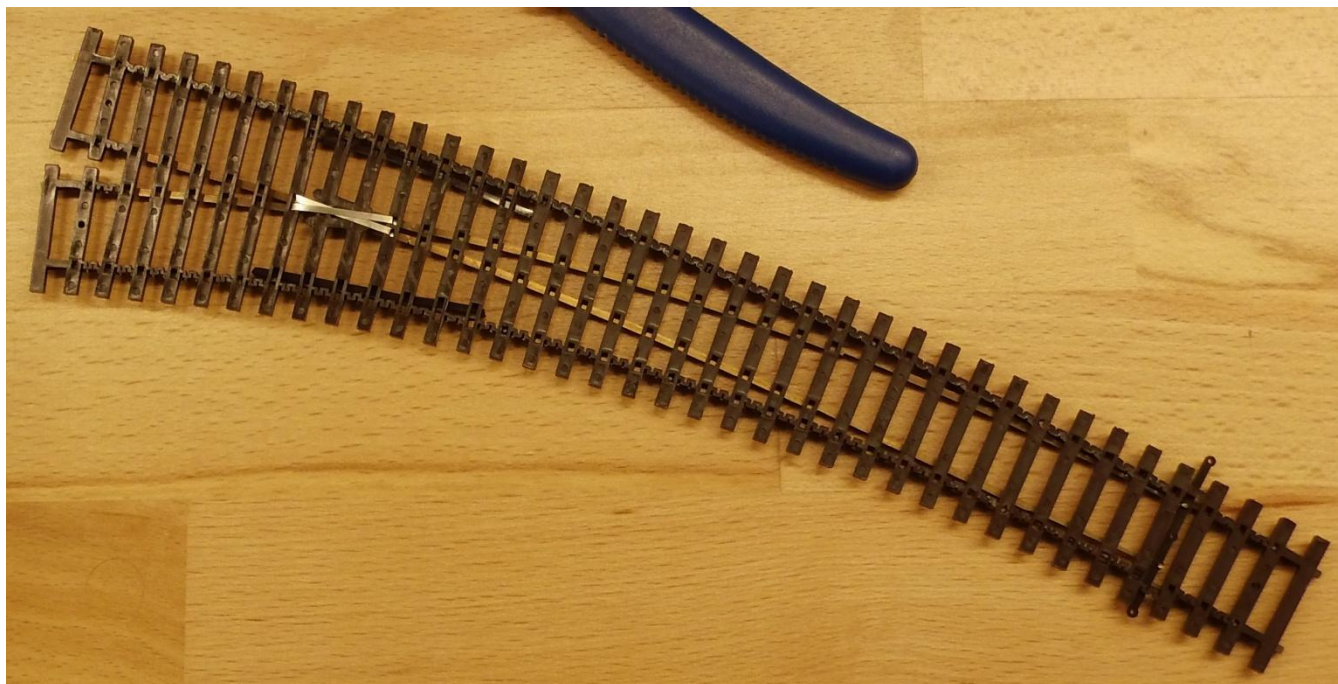
Som tidligere nævnt har vi en ganske pæn mængde af ældre Tillig-skifter. De skifter, der er lagt, er der umiddelbart ingen planer om at gøre noget ved, enhver kan vel med lethed forestille sig det enorme arbejde, det ville være – for ikke at tale om de defekter man kan nå at forårsage under arbejdet. Så niks pille - med mindre et specifikt skifte skulle vise sig at give problemer eller på anden måde være nødvendig at tage op. En pæn del af disse ældre skifter er af forskellige årsager taget op, og disse vil blive/er blevet ændret, så de rent elektrisk er nøjagtig magen til de nye skifter fra Tillig. En af grundene, til at få ændret disse gamle skifter, er, at selv en ganske kortvarig kortslutning vil lave et "utilsigtet" nødstop, og det kan hurtigt blive ganske irriterende. En anden grund er, at forsynings sikkerheden bliver meget bedre, hvis ændringer udføres som efterfølgende beskrevet. Inden vi hovedkulds kaster os ud i arbejdet med ledninger, loddekolbe og tin, vil vi lige betragte

endnu en skitse med pædagogiske farver. Denne gang visende de elektriske forhold i de nye Tillig skifter, og dem der er ændret efter denne anvisning.



Endnu et eksempel på polariteten. Denne gang i de nye Tillig-skifter og de gamle ombyggede.

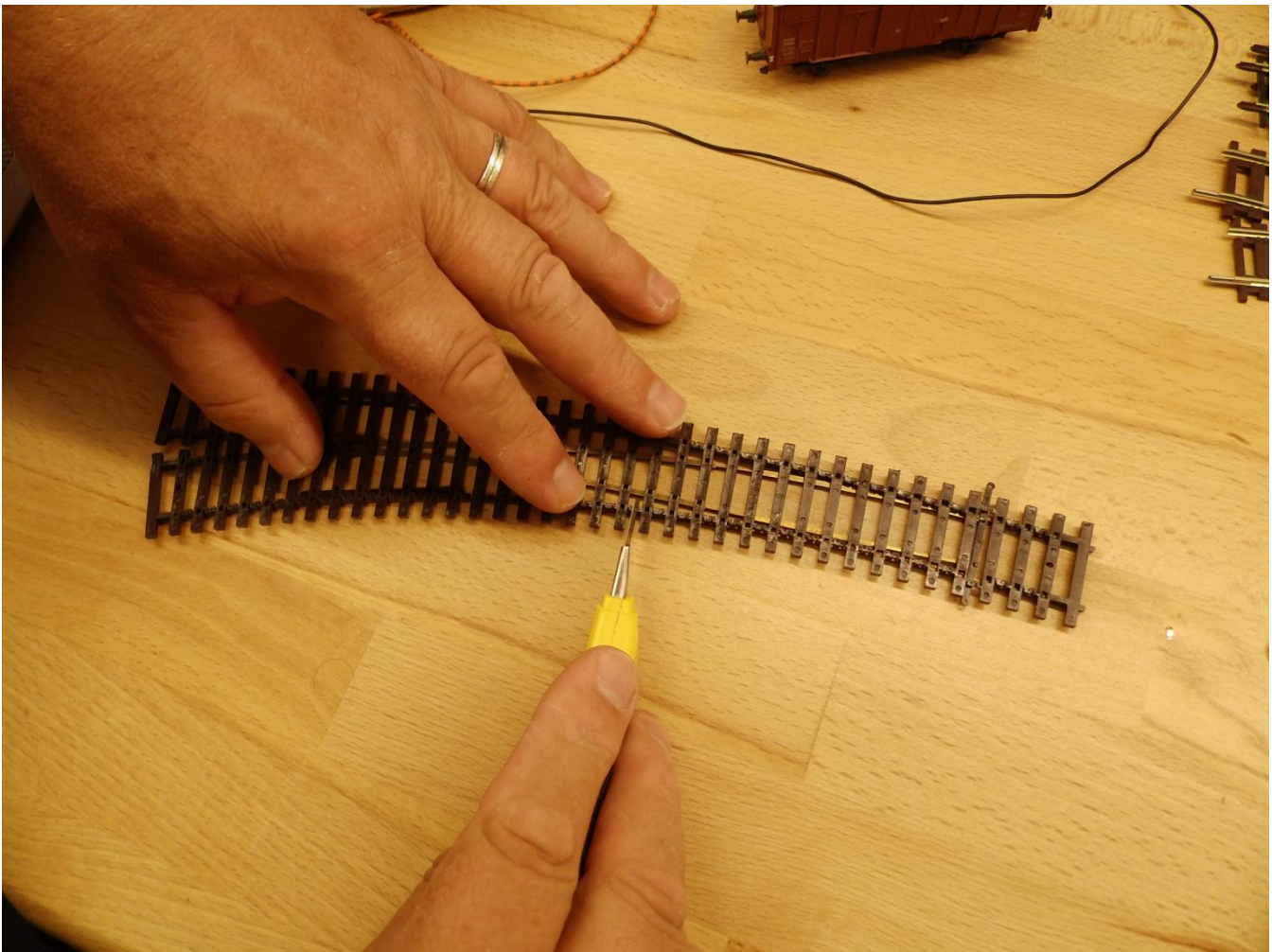
Vi har nu samlet en ikke nærmere defineret bunke af ældre, men brugbare Tillig skifter. Til at udføre de små mirakler skal vi anvende en god loddekolbe, ikke alt for stor, men med nok varme samt loddetin med flusmiddel, en glasfiber pen, en god skarp hobbykniv, en afisoleringstang, 0,35 ledning (eller hvad du plejer at bruge til strømforsyning af dit spor) i de farver, der anvendes. Vi anvender rød til + og sort til -. Til polarisering af hjertestykket anvender vi en rød/sort ledning. Det skifte, der optræder i denne "skrøne", er monteret med en grå ledning på begge skinner. Dette er gjort, fordi jeg ikke på nuværende tidspunkt ved noget om, hvordan dette og de andre skifter, jeg har renoveret, er orienteret i forhold til anlæggets polarisering. Den rigtige farve ledning vil selvfølgelig blive monteret, når skifterne bliver lagt, og vi dermed kender polariteten. Endelig er en lille flad bidetang uundværlig til noget af arbejdet.



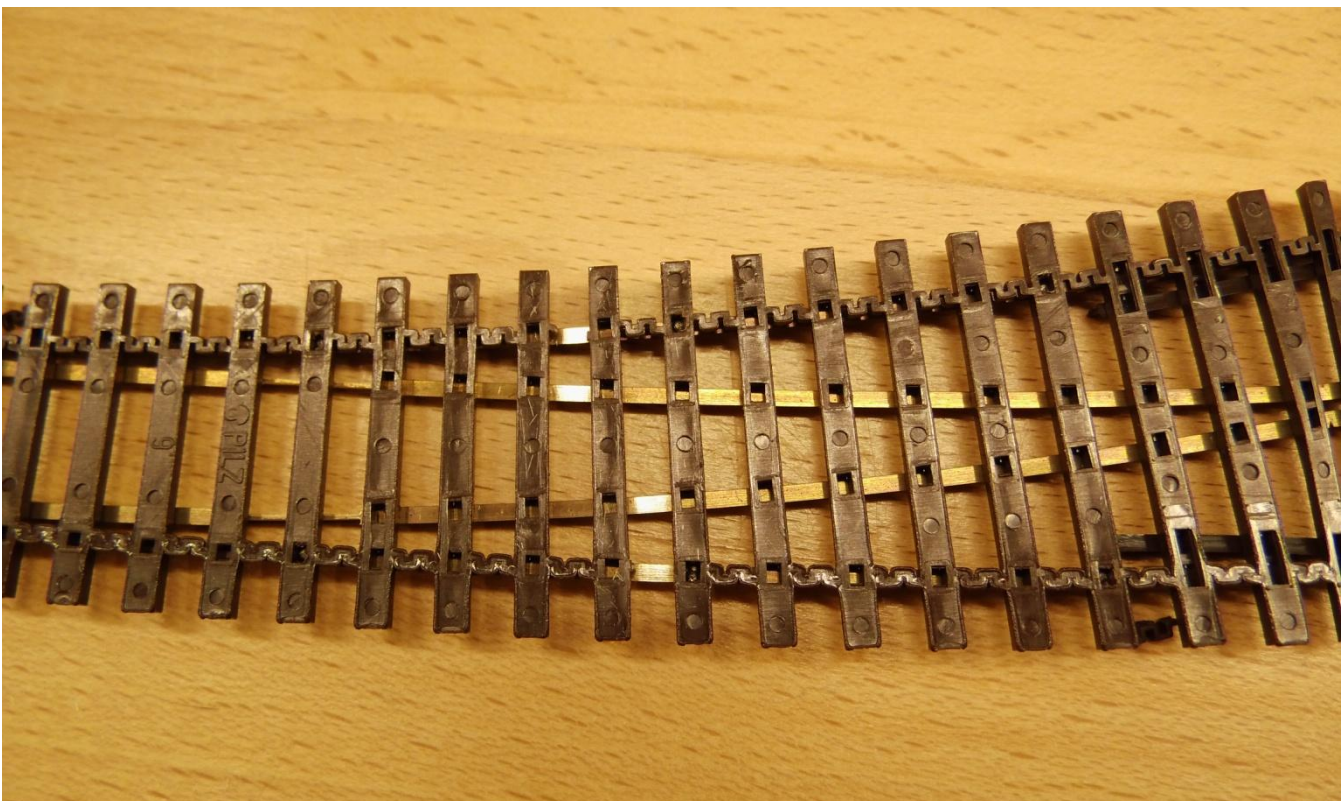
Nåh – her har vi så et nydeligt kurveskifte fra Tillig af gammel type. Skiftet har aldrig været monteret, fordi der ikke er loddet polariseringsledning på metalstrimlerne under hjertestykket. Disse to metalstrimler er vigtige ”beviser” for, at det er en gammel udgave af skiftet, du sidder med, det og så, at der ikke er andre forbindelser på skinnerne af fabrik!



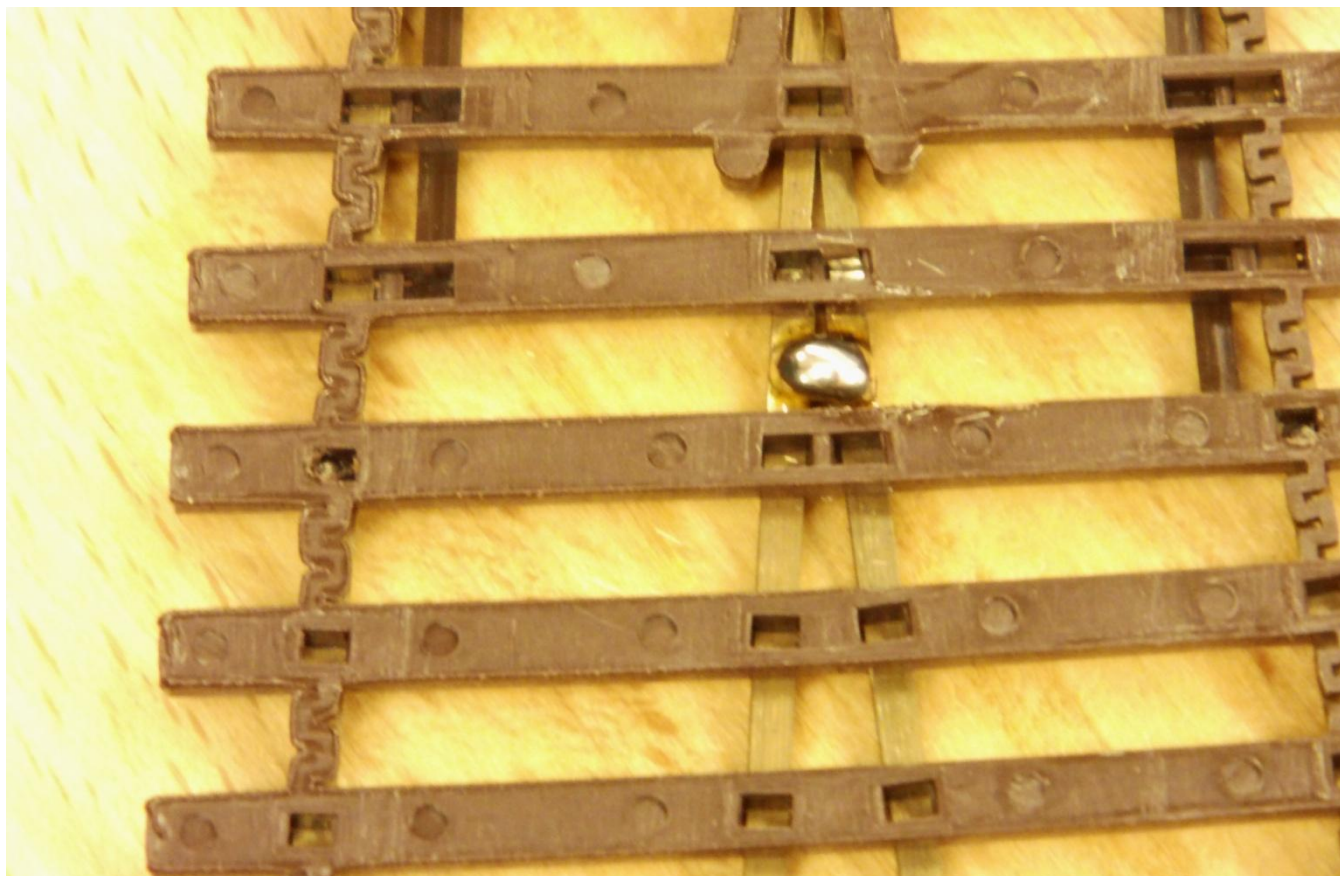
Med den lille flade bidetang løfter vi stille og roligt op i metalstykkerne, til de slipper bagsiden af skinnestrengene – først i den ene ende og siden i den anden ende. Der holdes kontra med den anden hånd, hvilket er en rigtig god ide altid at gøre, når man arbejder med sporet – det kan spare en for mange ubehagelige oplevelser. Hvis strimlerne mod forventning ikke vil slippe, ja – så klemmer man bare håndtagene lidt hårdere sammen, og så er den ”ged” barberet.



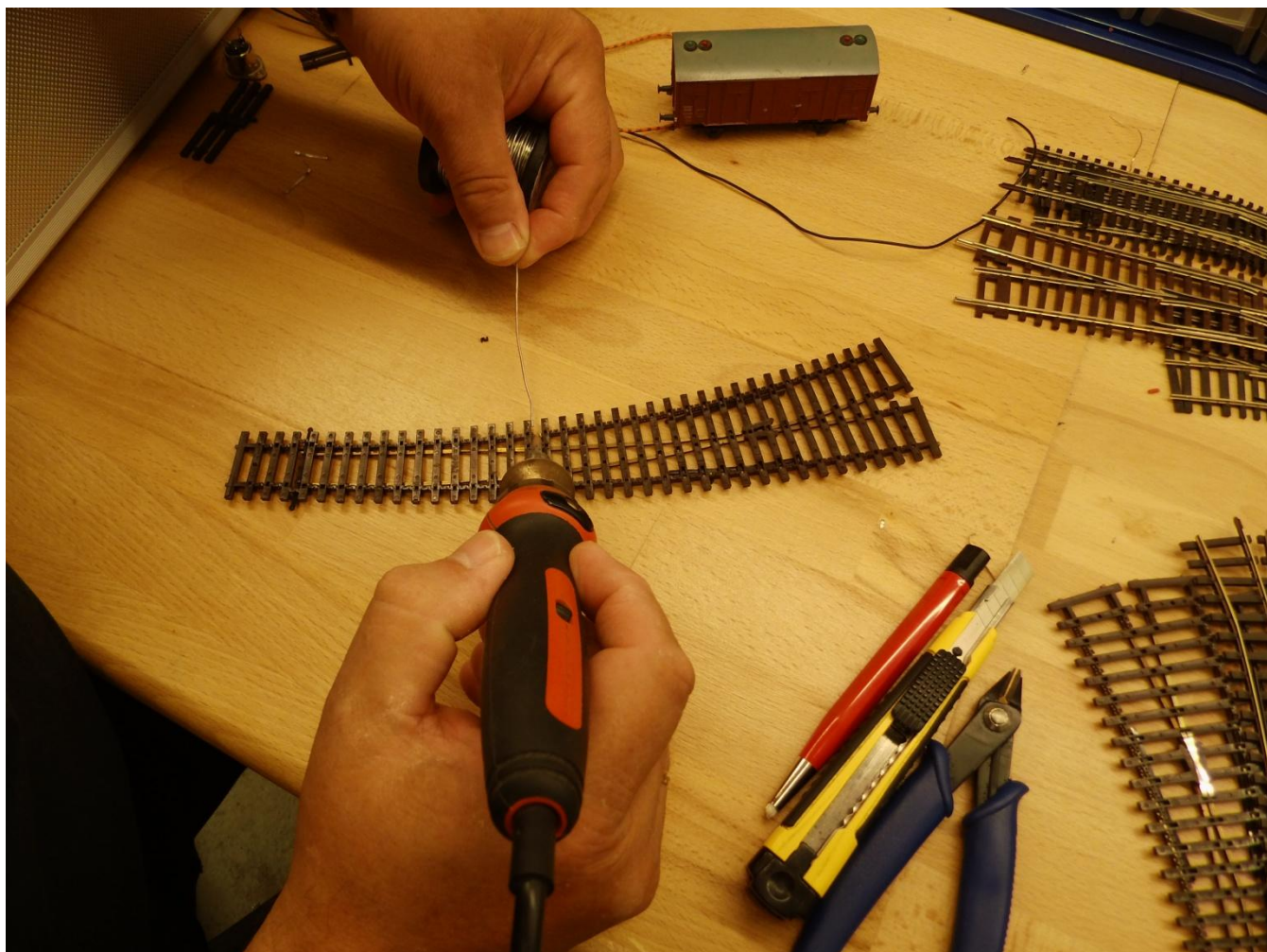
Mod et hårdt underlag (bordet) holdes skiftet fast og med den gode (skarpe) kniv skæres plastik forbindelsen mellem de to sveller væk. Ved den anden skinnestreng skærer man fri, en svelle til højre eller venstre for første snit.



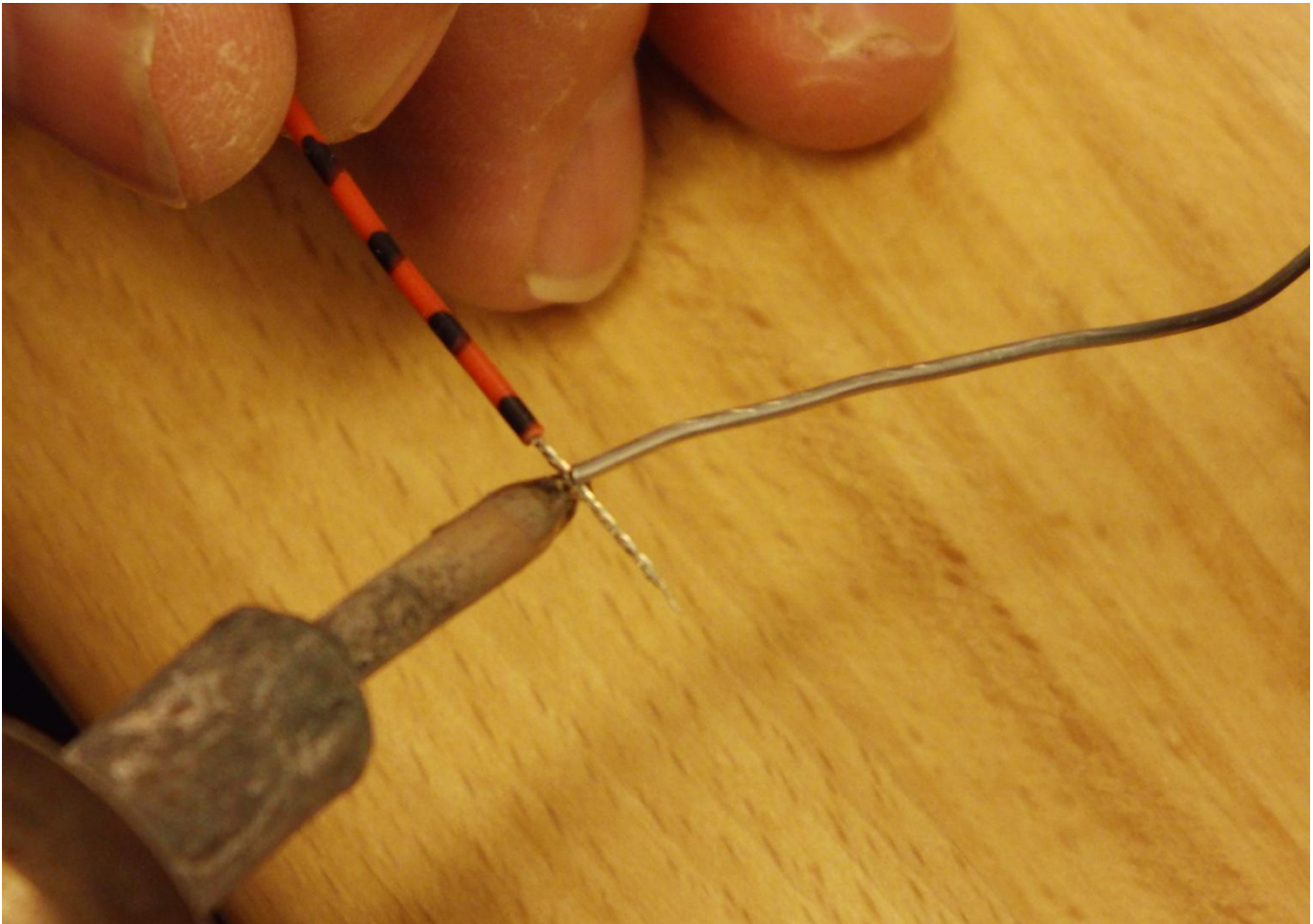
De frilagte bagsider af skinnestrengene er nu blevet rensede med glasfiberpennen, hvilket gøres for at sikre den bedst mulige lodning. Der er ikke noget mere ærgerligt end en kold lodning, der først opdages, når sporet er lagt – i ved, det her med rettidig omhu!



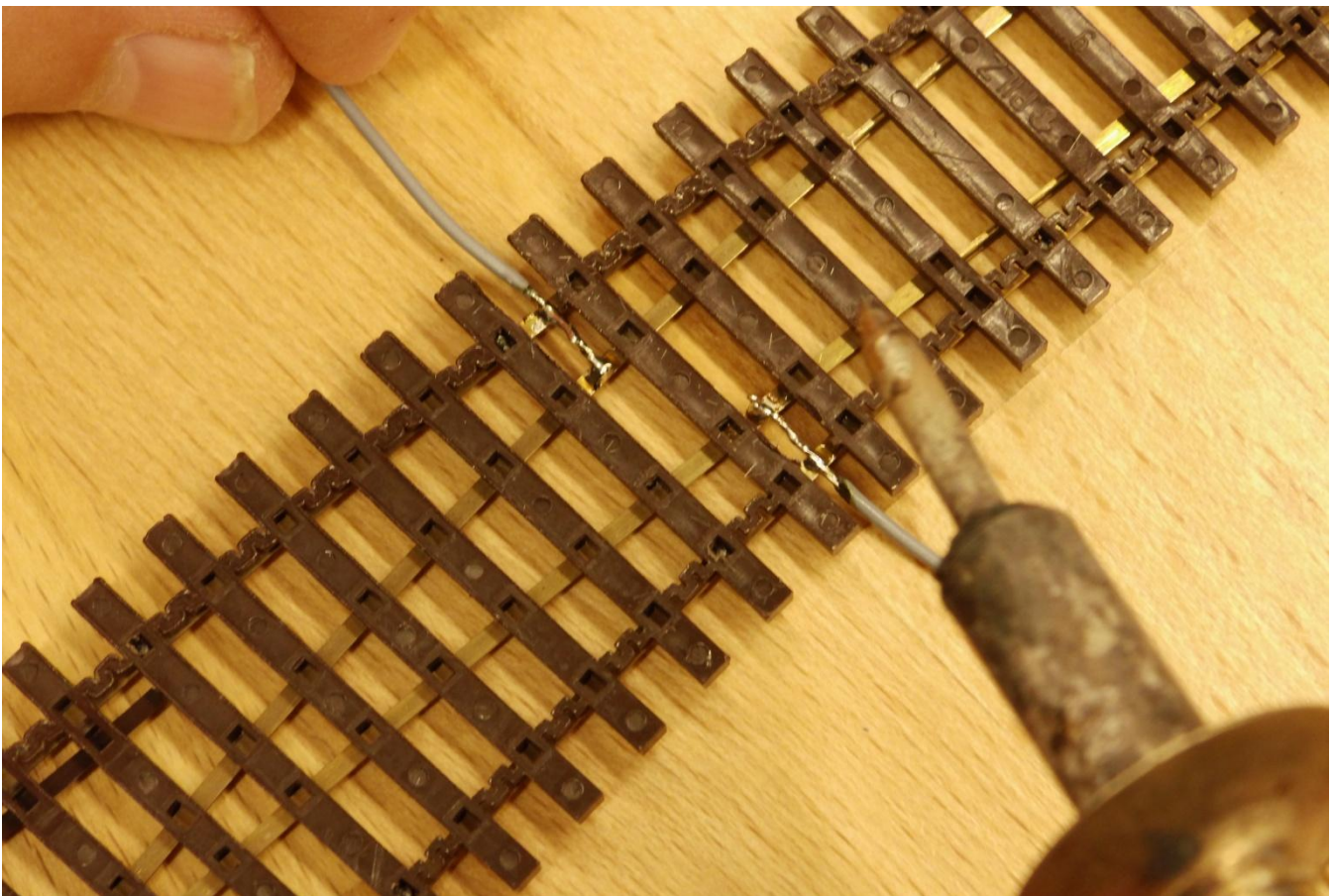
På den anden side af hjertestykket er der også rensat, og tilmed er stedet allerede blevet fortinnet. Det er her ledningen til polariseringen skal sidde.



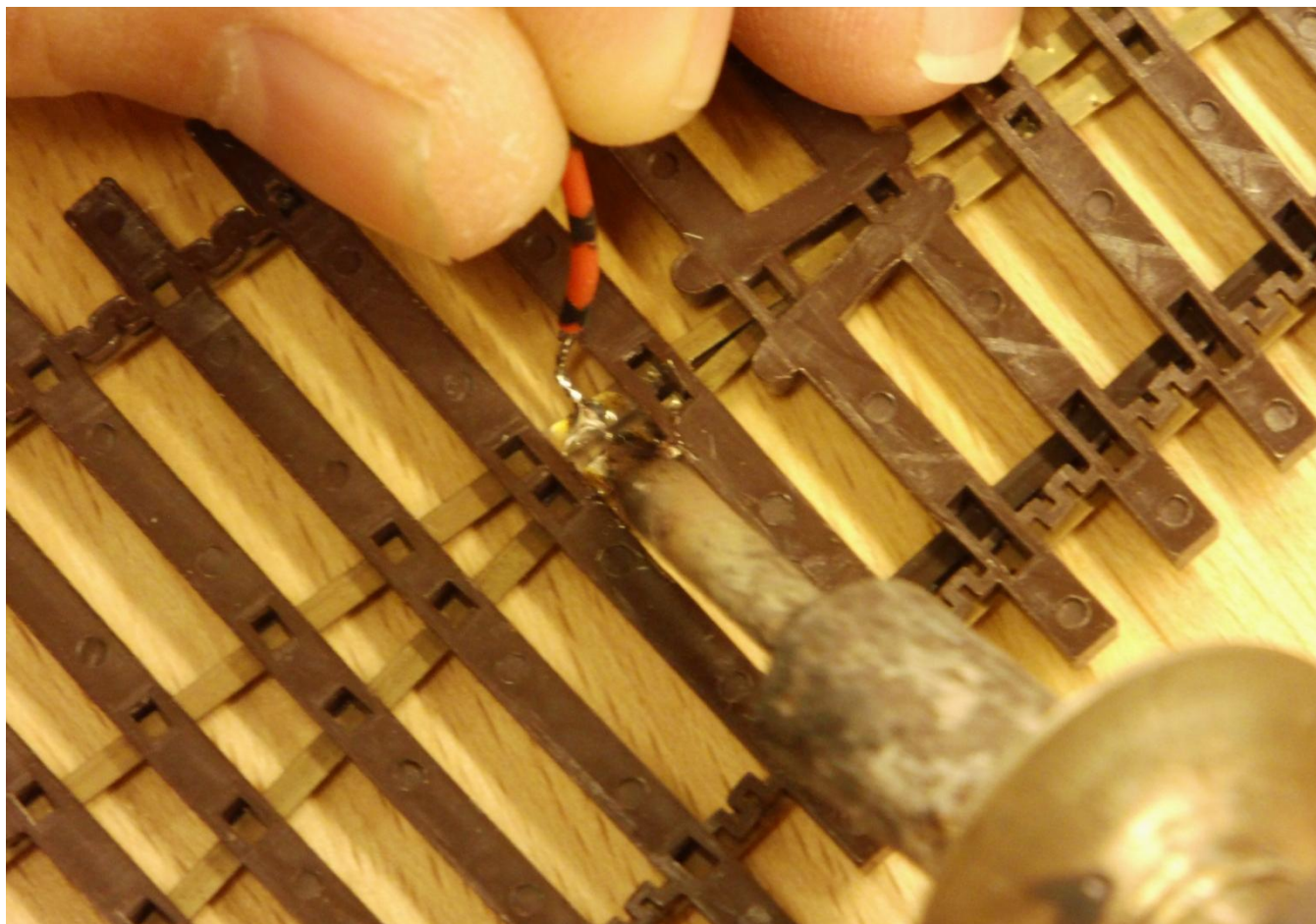
Det billede ser da næsten ikke arrangeret ud – vel? Som I kan se, fortinner jeg alle loddestederne grundigt. Endvidere ses et udvalg af nogle af de vigtigste ingredienser i denne historie.



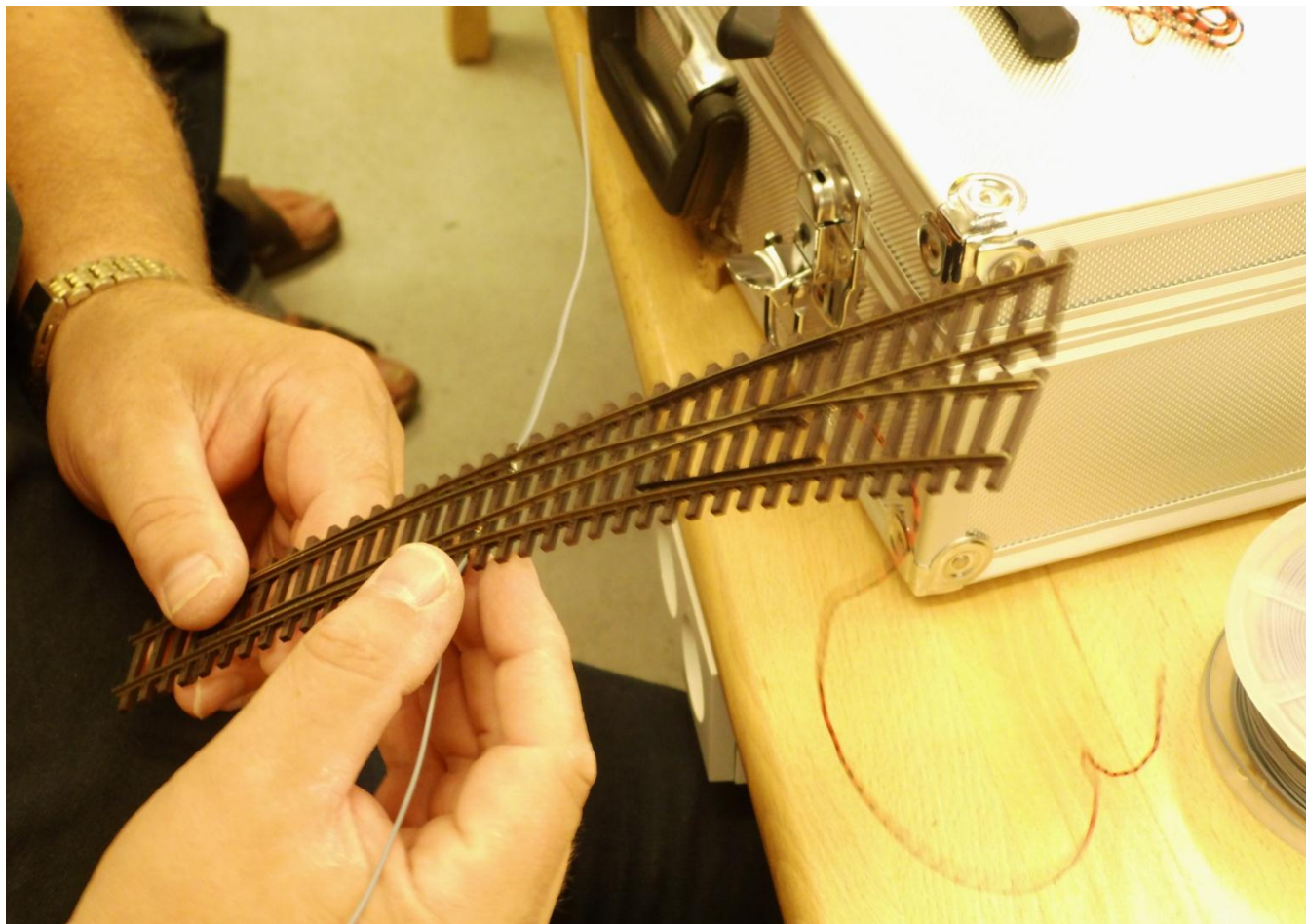
Ledningerne bliver også omhyggeligt fortinnet, det gør selve lodningen meget mere sikker og nem. Hvis det er gjort ordentligt, er man fri for at gøre det om!



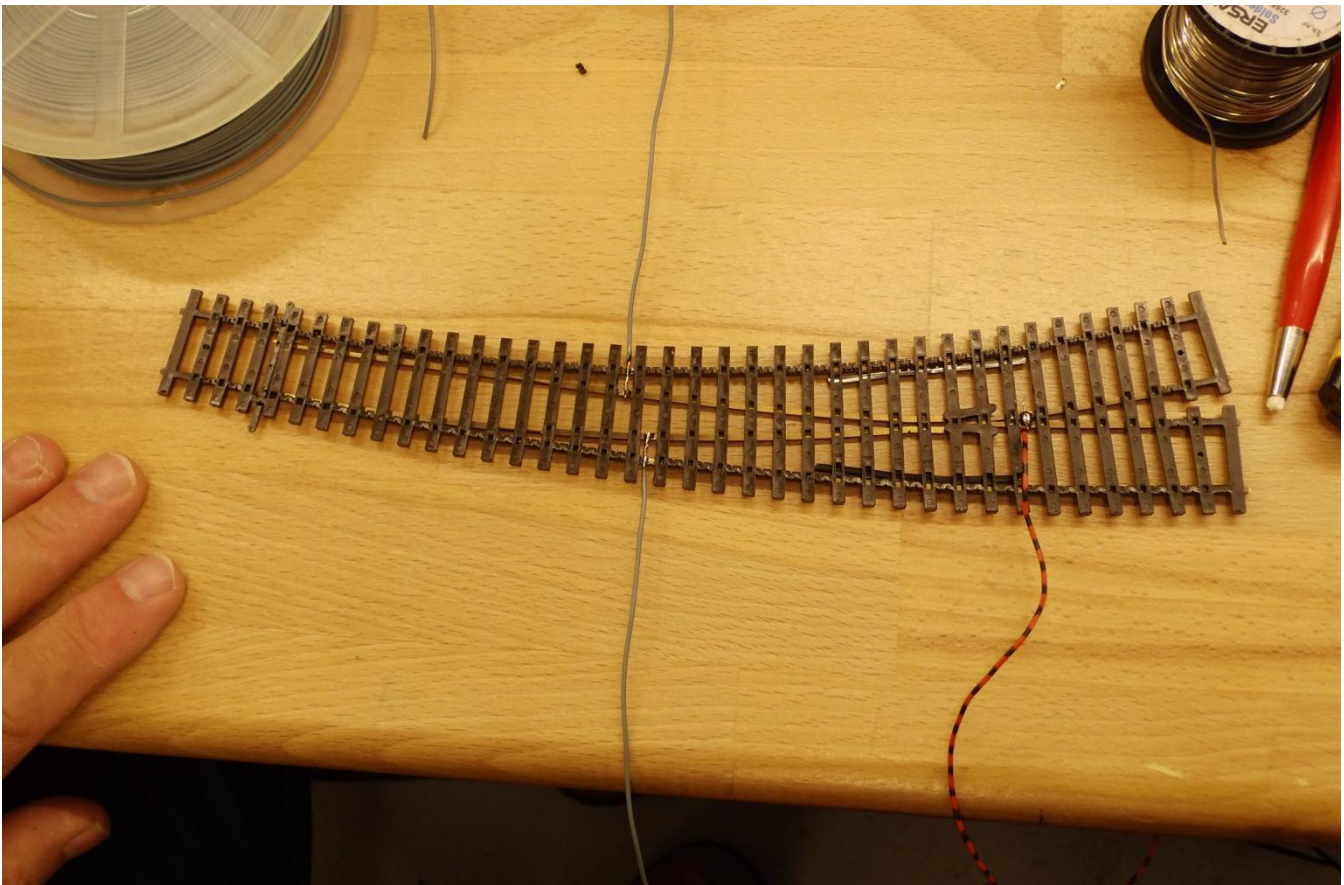
Man lægger ledningerne på loddestedet, varmer med kolben og vupti så er lodningen overstået – hurtigt og enkelt.



Vi må ikke glemme polariseringsledningen. Det bemærkes, at begge skinnestrengene loddes til ledningen.



Efter udført arbejde bør man lige kontrollere kvaliteten af det, man har gjort. Træk lidt hårdt i ledningerne, er der en kold lodning, skal den nok slippe skinnen.



Værsgo, færdigt arbejde! Skiftet er nu klar til at blive monteret et sted på anlægget og forhåbentlig fungerer fejlfrit i mange år – Det tager under 10 minutter at klare indgrebet.

God arbejdslyst

Flemming



"Den er god, tilbage" brøler portør Fumlesen, for tredje gang!! Men det hjælper lige lidt, for lokomotivfører Fidibus er dybt begravet i vejledningen til Korsborgs nye rangermaskine. **"Hold din k...!"** kommer det skingert fra Fidibus, **"de knoldesparkere har anskaffet et lokomotiv uden digital dampfordeler, og vi kommer ikke en meter uden den!!"** kom det anstrengt fra Fidibus. **Suuuuk** stønner Fumlesen og mumler **"Hvordan havnede jeg dog her??"** Her forlader vi de to kumpaner, men mon ikke vi løber på dem igen – de har altid en gal streg i ærmet!

Karlemoseparkens modeljernbane klub



- Vi bygger en verden i miniformat

Kom og vær med til at skabe et stykke Danmark med byer, fjorde, landskaber, færger og først og fremmest en masse modeltog



Vi bygger modeller, lægger hundredevis af meter spor, laver digital styring, kører med tog, men først og fremmest så hygger vi os sammen.

KOM OG VÆR MED



KOM OG MØD OS HVER ONSDAG FRA 15.00 TIL 22.00 I KÆLDEREN KARLEMOSEVEJ 87, INDGANG I GAVLEN
- eller kontakt os på telefon 61 60 12 62

Om stationer



Slagelse station 1958, her er alt hvad en station kan begære!

Foto.: Bent Lauritsen.

Det hele begyndte med, at jeg en dag i klubbens bibliotek og tidsskriftssamling genfandt Politikens gamle håndbog om jernbaner (PJ). Der er naturligvis tale om en gammel sag fra 1959, men trods det indeholder den mange interessante beskrivelser, der måtte interessere epoke III-entusiastene. I denne og kommende indlæg vil jeg tage udgangspunkt i nogle af de interessanteste kapitler i bogen og gøre dem til genstand for behandling her i "Mosebanen". Det første kapitel i PJ, som fangede min opmærksomhed, omhandler de forskellige typer af jernbanestationer, der fandtes (findes?). Den kendsgerning, at der var tale om så mange forskellige stationsbetegnelser, overraskede mig en del. Men, det gør der altså, 7 stykker!

Lad mig straks indskyde, for at det hele ikke skal synes alt for enkelt fra starten af, at det gælder for disse stationsbetegnelser, at de bedst lader sig definere i rene termer i den teoretiske verden. I virkelighedens verden var opdelingerne hverken nær så entydige eller indlysende. Årsagen er, som det ofte er med definitioner, at det rent faktisk lader det sig gøre at hægte op til flere betegnelser/definitioner på en station. Hvis man senere betragter eksempelvis "Tilslutningsstationen", vil man hurtigt erkende, at den består af to elementer: 1) Gennemkørselsstationen og 2)

Tilslutningsstationen. Og således kan man dissekere alle stationernes indhold, måske lige med undtagelse af "Gennemkørselsstationen" og "Endestationen".

Jeg har valgt at lade mit indlæg bestå af tre indgrede. Den første er en simpel beskrivelse af stationens elementer, det andet en beskrivelse af stationstyperne og endelig en lettere udvidet beskrivelse af et af stationens væsentligste elementer, perrontyperne. Tekster og illustrationer bygger i stort omfang på de tekster, der findes i PJ. I bogen finder man tillige en del billeder, der på glimrende beskriver stationens opbygning og indhold med relation til stationstypen, flere af disse er anvendt i det efterfølgende.

Den anden har været at udvide PJ-illustrationer og beskrivelser, som er meget principielle og forenklede i fremstillingen af den enkelte stationstype, med komplette stationsoversigter med det formål at vise de under tiden meget komplekse sporlægninger, der kendetegnede stationerne.

Den tredje er en grafisk fremstilling af Fredericia station i sit fulde omfang, som den så ud i midten af 50'erne. Fredericia indeholder

overordnet set næsten samtlige de stationstyper, -betegnelser, som kapitlet i PJ oplister.

Det hører med, at dette indlæg skal ses som art forlængelse af et tidligere indlæg om stationsbyen. Men, da denne historie

udelukkende fokuserede på stationsbyens arkitektur, indretning og udvikling, forbigik den derved hjertet i det hele: Stationerne. Så derfor synes jeg, at tidspunktet er kommet til at tage emnet under behandling.



Herligt billede af stationsterrænet på Aalborg station, der er ikke mindre end 3 rangermaskiner og togmaskine i gang på billedet. Året er 1957. Foto.: Kai Mose Nielsen. Arkiv.: Poul Skov Hansen.

Stationen og dens formål

"Jernbanestationerne har det dobbelte formål at danne forbindelse med oplandet og at være midtpunktet for den indre driftstjeneste. En station er alt efter sin betydning mere eller mindre fuldstændigt udrustet med anlæg for begge øjemed."

Sådan lyder definitionen af et stationsanlæg i DSB's egen publikation "Banernes bygning og udstyrelse" fra 1965. En kort og præcis beskrivelse af stationens formål.

En station anno midt 50'erne bestod af to dele: Et såkaldt **trafikanlæg**, et **anlæg for godstrafikken** samt **stationens driftsanlæg**. Herudover kunne havne- og private sidespor komme til:

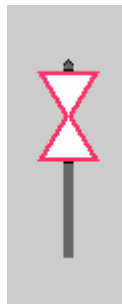
Trafikanlægget er for så vidt meget simpelt at beskrive, idet det er anlæg for persontrafikken som perronner, rejsegods og forsendelse af post, hovedbygning med udhuse og sporanlæg.

Godstrafikkens anlæg bestod af faciliteter til stykgodset i form af pakhuse med spor- og vejanlæg samt anlæg til vognvise forsendelser med læsseramper, kraner, kvægfolde og brovægte. Stykgodset kunne afleveres eller afhentes ved varehuset ekspederet af stationens personale, hvorimod vognladningsgodset blev

bragt og afhentet ved læssespor af kunden selv.

Stationens driftsanlæg bestod af anlæg for maskintjenesten: spor og bygninger for hensætning, pudsning, smøring og vedligeholdelse af lokomotiver og motorvogne samt anlæg for disses forsyning med vand, kul og brændselolie, dvs. remisser, drejeskiver, vandkraner, kulkårde med kulkraner, olietanke og opholds- og overnatningslokaler for lokomotivpersonalet. Hertil kom rangeranlæg og materieforsyningsanlæg.

Alle stationer var naturligvis ikke lige komplet udstyrede, og de mindre havde kun de simpleste trafikanlæg og kun meget få driftsanlæg.



Stationens elementer

Selvom ovennævnte tekniske udtryk for stationens driftsmæssige indretning siger alt, hvad der skal til for at forstå stationens indretning og funktioner, kunne disse også opdeles og betegnes på en lidt anden måde med betegnelser, der også siger noget om indretningen af stationen:

Personbanegården var som ordet siger, det sted hvorfra afviklingen af person- og rejsegodstrafikken fandt sted, og hvor vi ikke ansatte, kommer i kontakt med jernbanen. Elementerne i denne er beskrevet mange gange tidlige andre steder, men lad mig alligevel nævne nogle stykker: Perronanlæg, signalhuse, kiosker, rejsegodsekspektion, ventesal/e, toldlokaler og stationskontorer. Hertil kunne komme gangbroer, tunneller, rutebilsplads og P-plads til pendlerne. Ofte sås et posthus eller andre offentlige bygninger i tæt tilknytning til stationen. Såcielt for postvæsnet var det en fordel, når postvognene skulle bemandedes og læsses.

Opstillings- og depotbanegården, som en del af personbanegården, er stedet, hvor togstammerne formes og opholder sig i den rækkefølge de skal anvendes. Det er også her

vognene rengøres efter mange timers rejse, som Svend Pedersen forklarer i "Her er banerne".

Godsbanegården er i sagens natur stedet, hvor godstoget opholder sig indtil afgang med dets styk- og vognladningsgodsvogne. Disse kræver forskellige anlæg, som kort anført ovenfor. På de mellemstore og mindre stationer, var der ofte ikke specielle spor, som kunne udgøre en decideret godsbanegård, men hvor godstogene var henvist til enkelte godsspor, der var en del af selve stationen.

På de helt store stationer fandtes tillige en **rangerbanegård** med et rangerbjerg/e. Denne bestod af et antal riste: ankomst-, stræknings-, stations- og afgangsristerne. Hertil kom omladehaller til omlæsning af stykgodset og depotspor til for øjeblikket ikke anvendte godsvogne. I tilknytning til fandtes tillige reparationsspor.



E 977 + D 805 + G 633. side om side på Roskilde maskindepot. Foto.: E.J. Helleesen. Arkiv.: Poul Skov Hansen.

Lokomotivbanegården er det sted, hvor lokomotiverne henstilles og behandles. Her fandtes remisser, drejeskiver, forsyningsanlæg for kul, vand og olie samt sand og grus. Lokomotiverne kunne tømme askekassen og kradse fyret ud, og de kunne opsmøres inden næste tur.

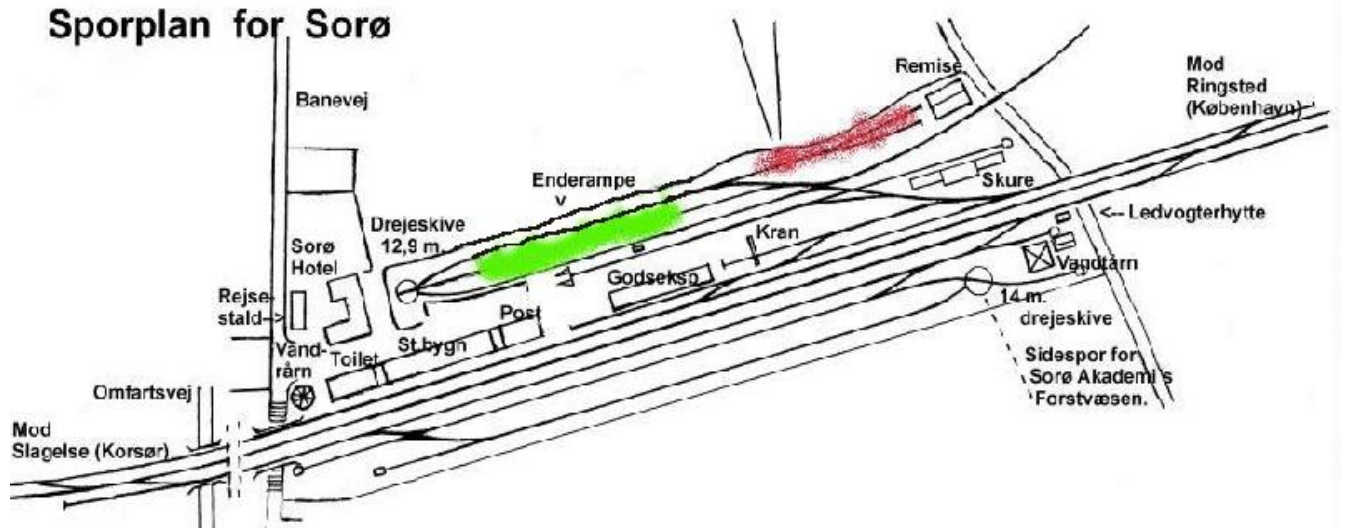
Men, lad os kaste os ud i det og bringe den første og enkleste stationstype på banen nemlig den almindelige gennemkørselsstation.

1. Gennemkørselsstationen

Princippet i denne stationsbetegnelse fremgår af illustration 1.

Dem fandtes der mange af i epoke III, og de kan eksemplificeres af stationerne i Sorø og Brønderslev. Som man ser, var den relativt simpelt udstyret og ligetil, derfor ikke så mange forklaringer. Stationstypen var typisk den, som lagde grunden til stationsbyen eller gav en allerede eksisterende by denne betegnelse, når stationen var anlagt.

Men, det er naturligvis en sandhed med modifikationer, at gennemkørselsstationerne altid var ganske simple i indretning og funktion, eftersom der fandtes meget store og ret så kompliceret opbyggede gennemkørselsstationer. Denne stationstype fandtes (findes) eksempelvis i Sorø, Årup og Brønderslev.



2. Endestationen

Pr. definition skulle man næsten mene, at nu har vi da vist med den helt simple stationsopbygning at gøre, men sådan behøver det ikke nødvendigvis at være. Igen, fordi både definitionen såvel som stationernes opbygning i 1:1 verden, ofte viser noget andet. Den principielle opbygning er enkel, derom ingen tvivl, betragt blot illustration 2.

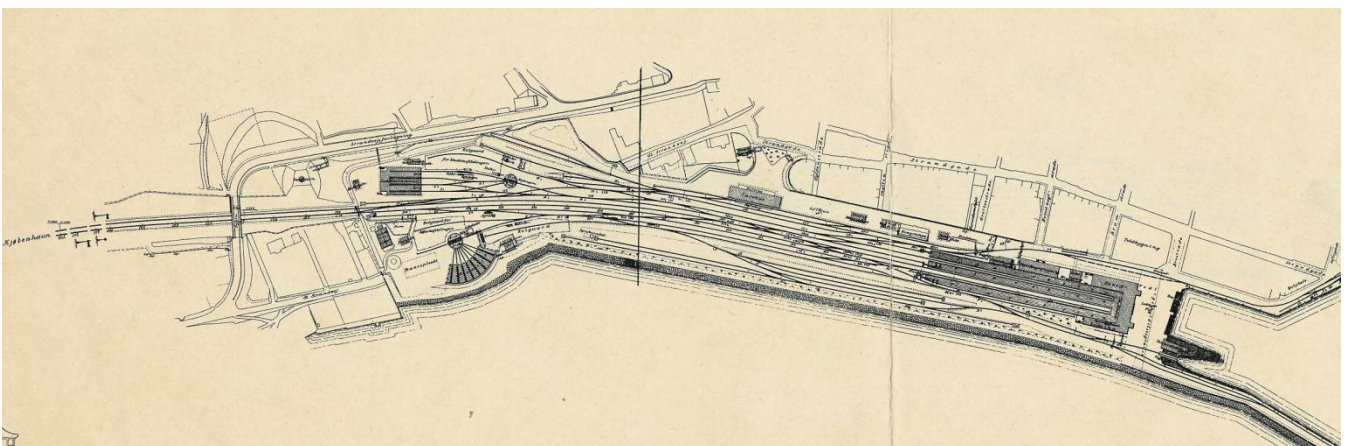


Typiske endestationer fandtes i Helsingør, Kalundborg og Haderslev. For at få et indtryk af situationen, som den tog sig ud ved en virkelig

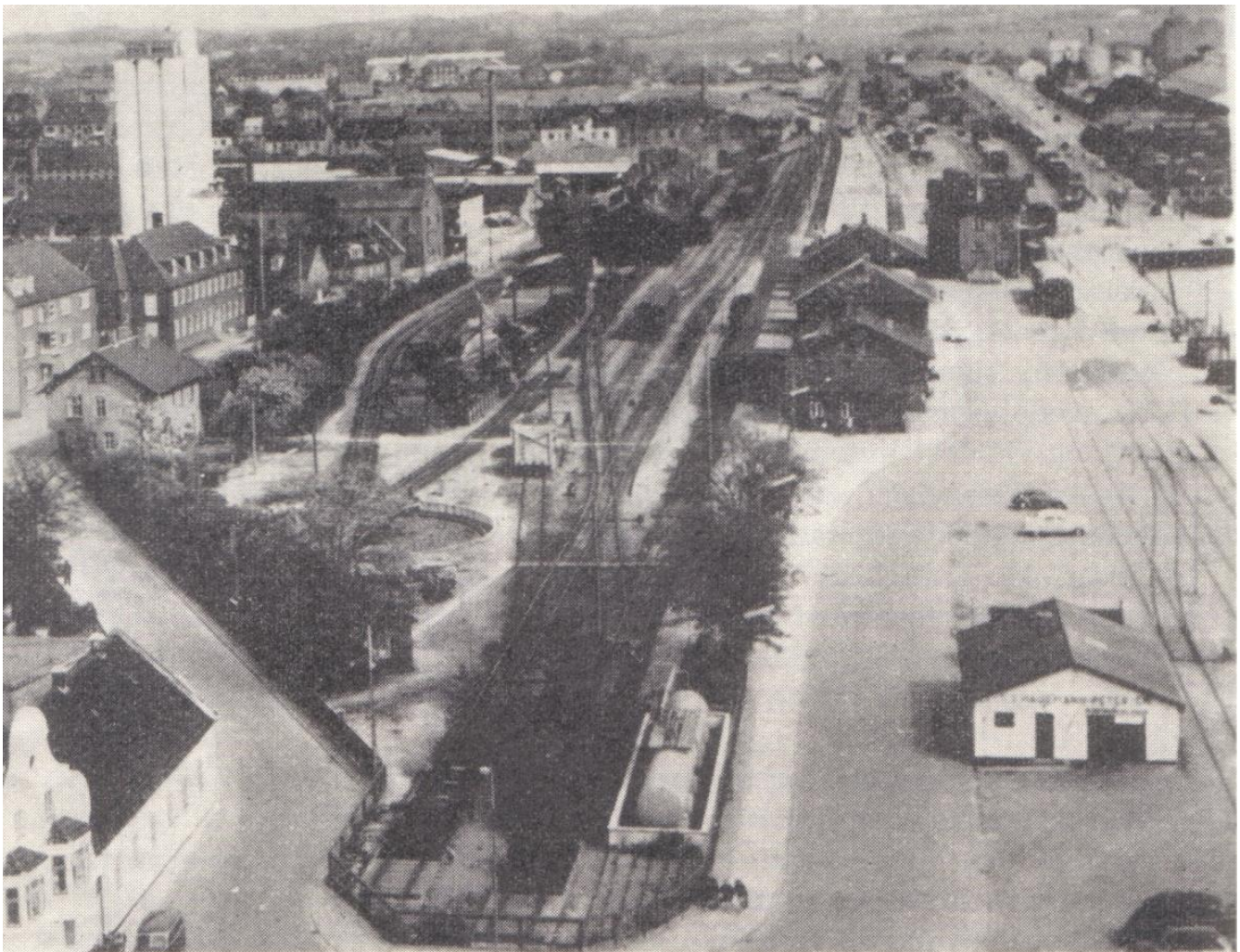
Ill. 1.

Netop Sorø vises nedenfor i sit fulde omfang til at illustrere gennemkørselsstationens ikke nødvendigvis helt simple sporplan:

endestation, kan man blot betragte billedet nedenfor over Helsingør station. Når jeg ovenfor igen refererer til definitionsspørgsmålet hænger det sammen med, at begrebet endestation ret beset kan hænges op på to forhold. For det første kan stationen defineres ved, at skinnerne ikke er lagt længere, hvorfor de fysisk set ender her, men for det andet kan en endestation vel også defineres gennem køreplanen ved, at toget ikke kører længere. Der nok en del dogmatikere, der vil opponere her, og udbryde, at sådan kan man ikke fastlægge tingene. Det kan de sagtens have ret i, men jeg vil fortsat i det efterfølgende holde mig til to sæt definitioner: Den principielle og den reelle, altså hvad man måske med et konstrueret ord kunne kalde togvejsdefinitionen, men skelne i beskrivelserne.



Helsingør 1914 sporplan



Kalundborg gamle station, "endestationsprincippet" ses tydeligt.

Foto.: DSB.

3. Rembrousementsstationen

Lidt mere kompliceret bliver det i forbindelse med den næste stationstype, rembrousementstationen. Den findes i Århus (se billedet), Esbjerg og Struer.

Den principielle fremstilling:



Århus H. i sine velmagtsdage.

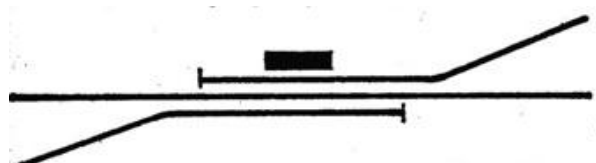
Foto.: Henning Petersen.

Rembrousementstationen over dem alle, Aarhus H. Hvem har ikke på et tidspunkt drømt om at bygge den i model eller blot eftergøre den i et eller andet omfang?

Stationstypen er ikke den mest udbredte i landet, måske snarere en af sjældnere, men et eller andet sted er den imponerende.

4. Tilslutningsstationen

Denne stationstype minder, i hvertfald visuelt, om en sammenbygning af en gennemkørselsstation og en eller flere endestationer. Som den viste forefandt i Slagelse, Odense og Viborg. Umiddelbart en spændende og kreativ type for modelbanen. Dette er vel en af de almindeligere typer efter gennemkørselsstationen.



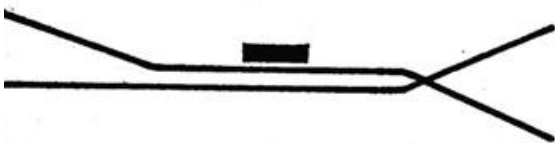


Odense banegård i 1946, her var der tilslutning fra hele 3 baner, SFJ, OMB og OKMJ!

Foto.: DSB.

5. Knudestationen

Denne stationstype havde jeg ikke hørt om tidligere, det kan der selvfølgelig være indlysende årsager til, selvom sporplanen er ret bekendt.



Den fandtes blandt andet i byerne Ringe, Silkeborg, Herning og Brande. Af disse stationer er Brande nok den mest kendte i epoke III og tidligere på grund af de omfattende tørvetransporter, der udgik herfra i 40'erne og et stykke ind i 50'erne, indtil de værste af krigens konsekvenser havde fortaget sig. Billedet viser Silkeborg station.

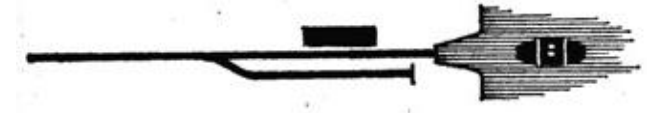


N 203 på Silkeborg station i 1958.

Foto.: Svend Jørgensen.

6. Forgreningsstationen

Denne stationstype er også en af de mere bekendte, specielt i forbindelse med en privatbane. Hos DSB fandtes de eksempelvis i Roskilde, Ringsted, Skanderborg og Vejle. Vejle, som forgreningsstation, er specielt bekendt for dem, der kom fra København og skulle hjem til Holstebro.



7. Færgestationen

Det må være den stationstype, de fleste af os både kender særlig godt og ofte mindes. Meget karakteristisk for et dansk landskab er den,

Eksempler herpå, ikke underligt: Nyborg, Korsør, Gedser og Glyngøre.



Nyborg Færge med masser af færge og stations -miljø i 1955.

Foto.: DSB.



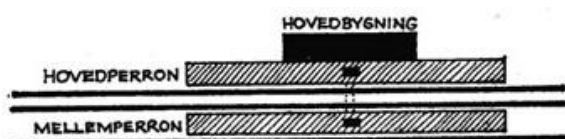
Glyngøre set fra luften, omkring 1950. Station og by er lige til modelbanen! Fotoarkiv.: Det Kgl. Bibliotek.

Perronanlæg

Det var så stationstyperne. Men ingen station uden perroner, der udgør det vel væsentligste element i stationens trafikanlæg. Da, der nu eksisterer varianter af disse, bør de forskellige typer også med.

Stationernes perronanlæg kan være meget forskelligt udformet, eftersom de er tilpasset de lokale behov og pladsmuligheder. Kendetegnende for dem er, at de skal have en længde, der er afpasset trafikken på stationen, samt muliggøre passende ubesværet adgang til den enkelte vogn. Derfor er højde på perronen væsentlig.

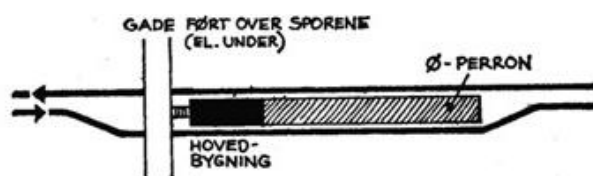
I hovedsagen findes der følgende perrontyper: **Hovedperron**, ofte placeret langs stationsbygningen, og **mellemperron**. Der kan optræde flere parallelt liggende mellemperroner, hvis stationen har en vis størrelse.



Det simpleste og oftest forekommende perronanlæg i Danmark er det på er det på illustrationen ovenfor viste. Anlægget består af en hovedperron og en mindre mellemperron. Mellemperronen kunne have en dårligere belægning end hovedperronen og den kan være

enkelt - eller dobbeltsidet, hvad den er herunder, til venstre.

Ø-perronen under her var ret sjælden udenfor det Københavnske S-togsnet, et enkelt eksempel findes på Langå station.



Bemærk det nye udtryk i forbindelse med sækstationen: **Tværperron**. En tværperron forbinder i sagens natur to andre perroner. Bemærk de to nye begreber i form af tungperron og sideperron. Hvorfor de betegnes således giver vist sig selv. Kendt fra Helsingør station.



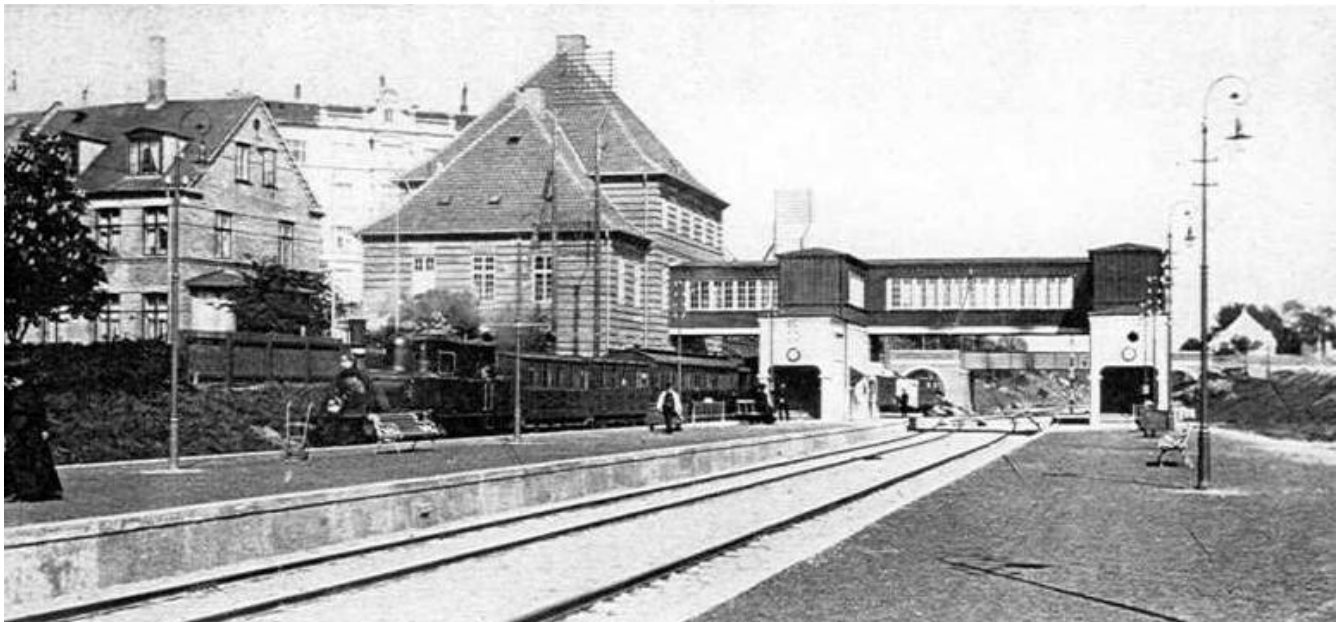
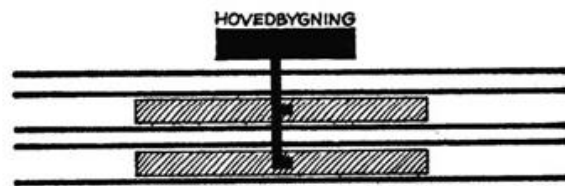
Endvidere kunne de store stationer råde over en **bagageperron**, hvor personalet kunne tømme og læsse rejsegodset.

Den næste stationstype forefandtes / findes i Vordingborg og Valby.



Vordingborg station.

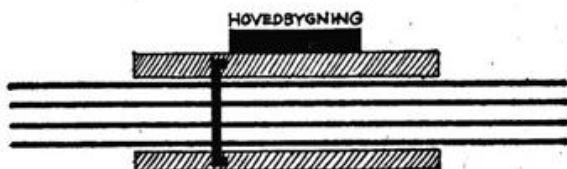
Foto.: Ukendt.



Et noget ældre billede af Valby, efter 1911.

Postkort. Arkiv.: NFK.

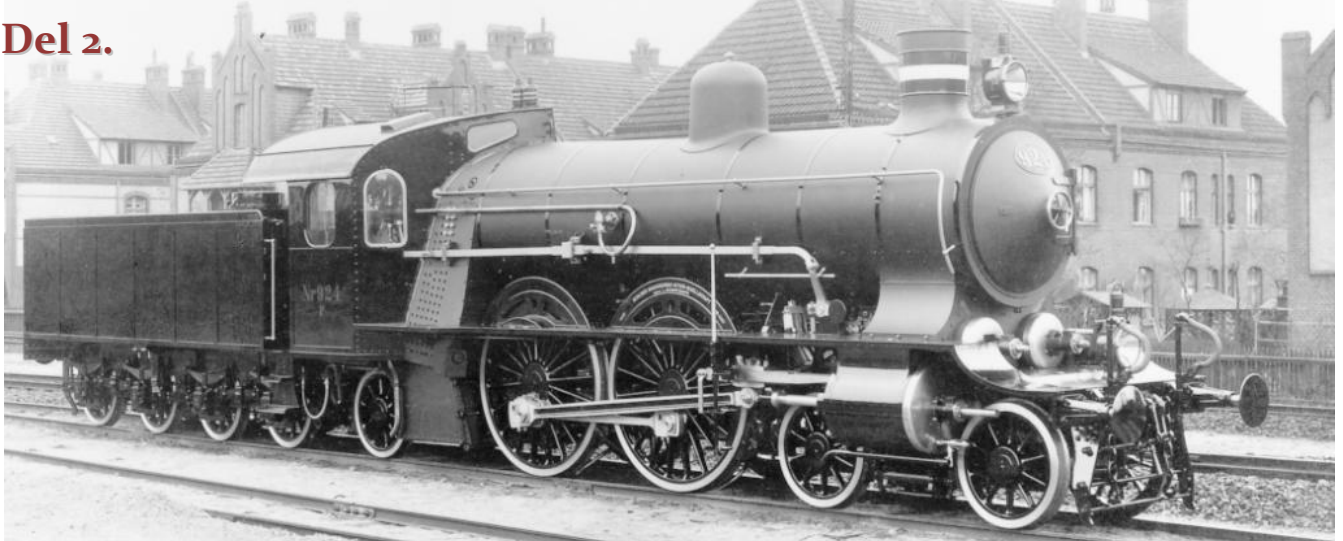
Her et perronanlæg med midterspor for gennemkørende tog. Typisk for kystbanestationerne.



Afslutningsvis skal det anføres, at perronhøjden lå mellem 50 til 92 cm over skinneoverkanten. På købstadsstationerne og større knudestationer var højden typisk på mellem 50 og 68 cm. De høje perroner anvendtes på de største stationer. Belægningen på perronerne kunne ligeledes være meget forskelligt. Det spændte lige fra simpelt grus til fine flisebelagte overflader.

LT..

Del 2.



P 924 i Bruxelles, hvor den deltog i verdensudstillingen 1910.

Foto.: Jbm.

Det var desværre nødvendigt at dele artiklen om P maskinen af den simple grund, at jeg ikke fik malet den i tide. Da der skulle laves en malekabine først, og det var tiden så ikke rigtigt til. Jeg håber, at læserne vil bære over med mit "ufattelige sløseri"!

På den anden side..

Sidder der jo også en del flitterstads hist og her. Vi starter nede på fodpladen, og jeg må hellere tilstå, at jeg glemte noget, da vi havde gang i den ene side. Lige før cylindrene er der på kanten af fodpladen, i begge sider af lokomotivet, monteret en stige. På modellen er denne detalje ret grov i udførelsen. Jeg forsøgte mig først med tilfiling, men jeg kan ikke påstå, at det blev særligt vellykket – faktisk blev resultatet værre end udgangspunktet, øh – bøh, ikke så godt. Redningen blev stiger, der er udstanset i messing. De blev oprindeligt købt til ombygning af Fleischmanns "Europæiske" Br 50 til N 201, æhemm!



Antikt modelbane udstyr! Mon ikke man kan finde en værdig afløser, næste gang man får brug for stiger?

Det er altså 30 år gamle løsdele, vi har i spil her!!!! Jeg mener, at de blev købt hos gamle Møller i Nyboder Hobby; de er helt perfekte, den rigtige størrelse og nemme at bukke i den ønskede form. Jeg har ikke den mindste anelse om, hvorvidt man kan få noget, der ligner og meget værre – de to stumper på foto (*til venstre*) er alt, hvad jeg har tilbage. Jeg brugte plastiktigerne som skabelon til bukningen. Hullerne i kanten af fodpladen blev genbrugt til monteringen af de nye stiger.

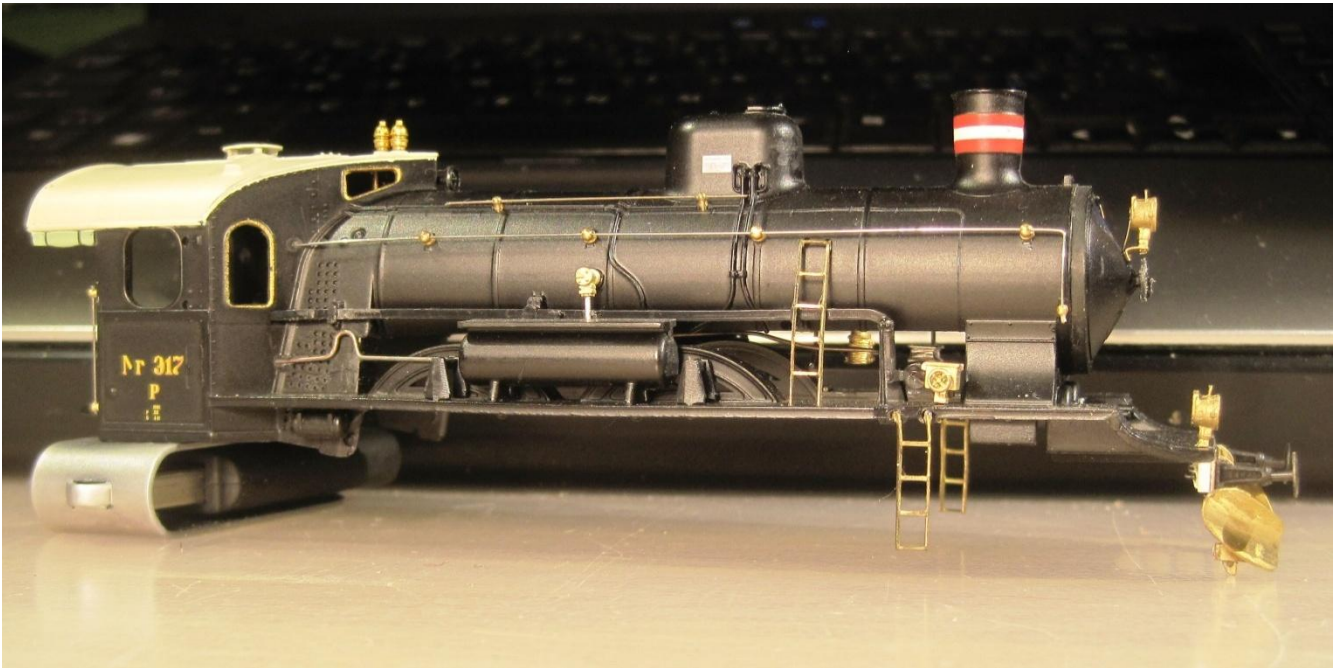
Det, man altid kan lave!

En detalje, som har drillet mig meget, er dampfløjten på taget. Den, modellen er født med, er meget klodset udført, og tredje gang man kigger på den, knækker man den af med et lille onskabsfuldt grin! På trods af, at min beholdning af dampfløjter må siges at være repræsentativ for en stor del af udvalget på markedet, kan jeg ikke finde en, der passer til P maskinen – surt show. Resultatet blev ikke helt det, jeg havde håbet på. Jeg kan ikke påstå, at jeg er tilfreds, men nu får det være sådan, indtil det rigtige dukker op. Jeg måtte anvende en lidt overdimensioneret fløjte, den var udstyret med en meget kraftig trækarm, der tilmed var alt for kort. Armen blev klippet af, et 0,4 mm. hul blev boret i toppen af fløjten, og et stykke 0,4 mm messingtråd blev bukket i form til en trækarm og limet fast til fløjten. Hele arrangementet blev monteret i de originale huller i taget. Slutresultatet blev altså ikke stort bedre end det, som Heljan havde præsteret – så kan jeg lære det!

Selv om jeg har prædikeret stolpe op og stolpe ned, om at man skal gøre tingene i den rigtige rækkefølge, er det åbenbart ingen naturlov, at jeg selv skal gå foran som det gode eksempel. Skrev jeg ikke, at man gør klogt i at fjerne alle de detaljer, der ikke skal være på modellen som det allerførste? Alligevel har jeg under hele forløbet vaklet mellem skal/skal ikke med hensyn til fjernelse af det (*under førerhusets tagkant*) oprullede grønne lærredsklæde. Egentlig er det en god lille detalje og så alligevel ikke. Nu er den fjernet, og det er altså pænere, for trods omhyggelig udførsel ser det lidt forkeret ud. Det har jeg jo vidst hele tiden, så hvorfor ikke bare

gøre det, inden overdelen er blevet plastret til i ømfindtlige detaljer - **så kan jeg lære det!**

En anden detalje, der hele tiden er blevet udsat, er noget så simpelt som placering af værktøjskassen. Trods ihærdige studier af billeder m.m. er det bedste, jeg hidtil har kunnet finde ud af, at P maskinerne generelt ikke havde nogen synlig værktøjskasse. Nu kan det jo så ende med, at den ikke får nogen værktøjskasse, fordi det meget vel kan vise sig, at værktøjet blev opbevaret i et større skab på tenderens forvæg. Det er selvfølgelig dejligt nemt for modelbyggeren.



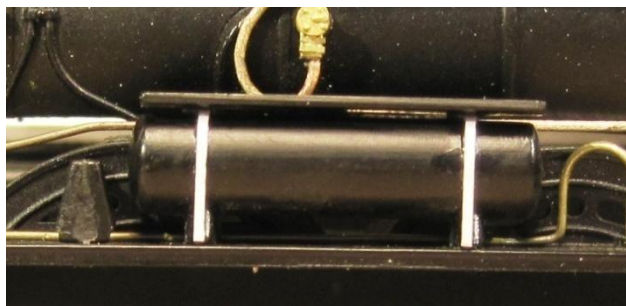
Den "anden" side er noget mindre behængt med udstyr, ved kongestolen ses det lave Wakefield smøreapparat fra Perl.

Endnu noget, der har været overvejet adskillige gange undervejs i byggeprocessen, er de to luftbeholdere på fodpladerne. Ab Fabrik er de "lidt kiksede"; en stor støbegat (*fra formsamlingen*) er ikke blevet fjernet/bearbejdet. Selve tanken er oval, fodpladen meget tyk og så manglede der to stykker båndjern, der forestiller surringen af lufttanken. I første omgang pudsede og sleb jeg delene, så de blev lidt pænere, men er pænere også godt nok?



Er dette pænere?

I denne tråd på jernbanen.dk lærte jeg en hel del mere om P maskinerne, og da én spurgte til udskiftningen af fodpladen over luftbeholderne, måtte jeg endelig erkende, at jeg jo stadig ikke var helt tilfreds med dem selv. Kuren var sådan set ret enkel. Fodpladerne blev savet af luftbeholderne, og begge dele blev grundigt behandlet med en fil. Omsider blev beholderne runde og fodpladerne tynde. Surringer blev fremstillet af 2 stykker strips 0,25 x 0,50 mm og limet fast på foden af løsdelen op og rundt om beholderen. Det vanskelige bestod i, at det skulle limes med Cyanolit lim, da Heljans plast er ikke særlig nem at lime på, uden at få det smurt ud over det hele!! Til sidst blev fodpladerne limet på plads igen. Nu er der gennemsyn mellem beholder og fodplade. Se det pyntede, nu er han tilfreds! **Endnu en gang måtte jeg lære det!**



Joee – men dette er pæneste!

Rod i undervognen!

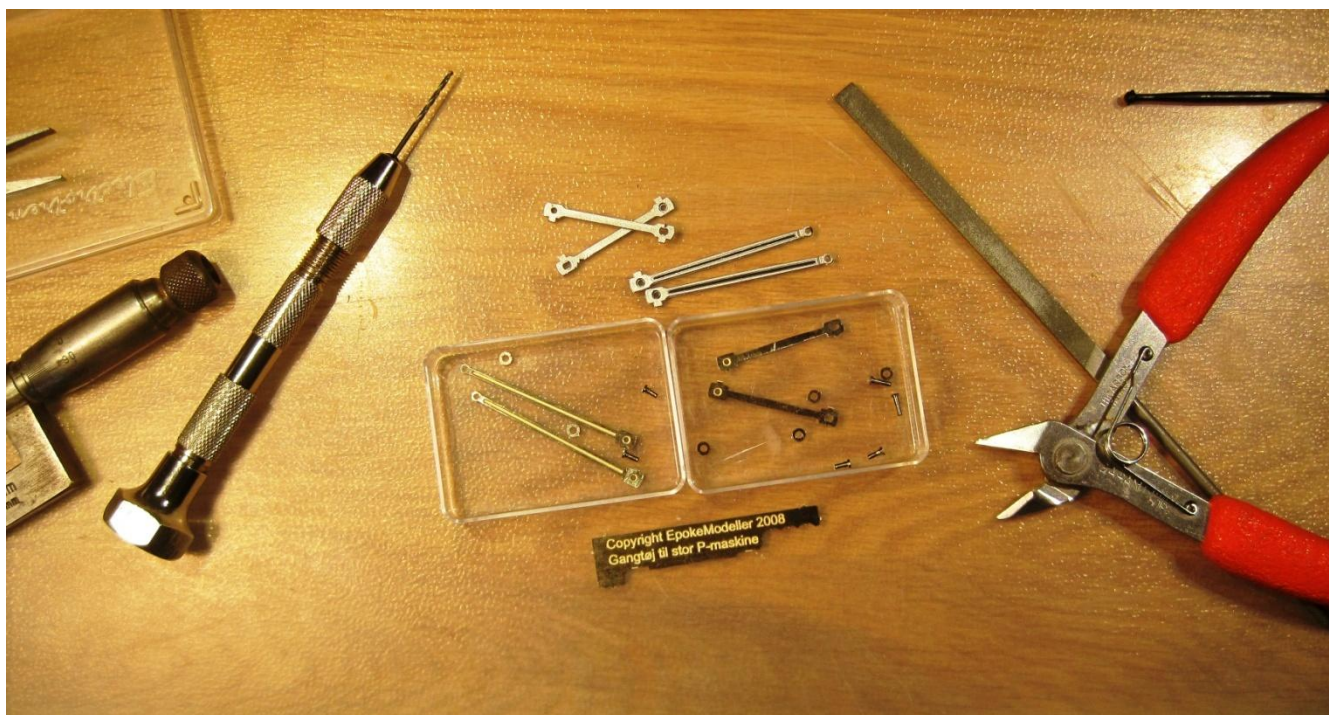
Så gælder det den ædle teknik på maskinen. Nu skal vi have adskilt og skiftet gangtøjet, der skal lukkes op ind til tandhjulene. Alt det hvide klistrede "kinesersmørelse" skal renses væk, og det hele smøres med en olie af god kvalitet.

At adskille gangtøjet er et arbejde, der kræver tålmodighed, stor forsigtighed og akkuratse. Med et knivblad stukket ind mellem hjul og kobbelstangen - knivsæggen skal helt ind, så den rører ved nitten, så vrides der op. Vriddet skal være ret kraftigt og dog forsigtigt!! Det er vigtigt at flytte lidt på knivbladet (*rundt om nitten*)

mellem hvert vrid. Når nitten slipper, nøjes man med at løfte den et par millimeter. Lige nok til at man med en lille bidetang (som den på billedet på denne side), kan få fat under nittens hoved. Med bidetangen fatter man nitten under hovedet med et løst fast (?) tag, samtidig med at man holder kontra på hjulskiven med to fingre, trækkes nitten med små vrid fra side til side – ud! Det er lidt nervepirrende at udføre, især første gang man prøver det.

Efter veloverstået, men udfordrende, gerning, synes jeg, at et lille (?) glas Glenfiddich Singlemalt Whisky er en fremragende belønning!!!

Jeg brugte to små æsker til opbevaring af 1. drivstængerne med nitter og afstandsskiver 2. kobbelstænger med nitter og afstandsskiver. Grunden til den nøje adskillelse er, at nitterne til samling af drivstænger og krydshoveder er nogle få tiendedele kortere end de korte fra kobbelhjulene; 6 nitter i 3 størrelser er da noget at holde styr på. Det går meget nemmere med de to små æsker!



Det nye gangtøj til P-maskinen fra EpokeModeller. Delene er blevet rensed for en grat hele vejen rundt, og alle huller er blevet boret op med et 1,2 mm bor. Øverst ses de originale driv- og kobbelstænger lavet af plastik. Egentlig ganske fine, men ikke så fine, som dem der er ætset i nysølv – sidstnævnte kan også bruneres, hvilket jeg vil prøve, da min P maskine skal fremstå som en maskine, der bliver brugt meget.

Grease Lightning!

Selv om P-maskinen (*modellen*) altid har kørt fint, har det fra starten været min hensigt at fjerne det hvide smørefedt, kineserne puttete ind i gearkassen på alle Heljans modeller.

På trods af, at min model aldrig har kørt ret meget, var fedtet tydeligt præget af "tidens

tand". Det var blevet til en meget sej gullig masse. Heldigvis var der ikke kommet ret meget ind i gearkassen. Da jeg havde fjernet gangtøjet, sad jeg tilbage med en jernklods monteret med en bagløber, to drivhjul og en forløber. Forløberen er nem at fjerne. Man løfter op i armen, så forløberen går fri af cylindrene, og herefter drejes forløber vinkelret på armen, og

løftes ud af sin holder. Bremsklodserne er for så vidt også nemme at fjerne. Man vrider ud og op i benene, selvom der skal bruges mere rå muskelkraft, end jeg bryder mig om.

Af natur er jeg lidt forsigtig anlagt, og selv om jeg ikke var i tvivl om, at de to umbracoskruer, der holder de to "klodser" sammen, skulle ud, så var jeg stærkt i tvivl om, det nu var det rigtige tidspunkt? En mail, til manden der ved alt om Heljans mekanik Ole Vedel, bekræftede min antagelse og gav et par "bonustip" oven i købet. Skruerne fjernes. Inden man forsøger at trække de to klodser fra hinanden, skal der arbejdes lidt ude ved cylindre og linealer. Selve den forreste del af cylinderblokken trækkes fremad og fjernes. Med en fladtang gribes om den dobbelte lineal, som trækkes lidt bagud med en negl, så trækkes der fremad i den tilbageværende del af cylinderblokken, herved slipper linealerne deres tag i bagvæggen. Proceduren gentages på den anden side. Pas på stempelstokkene, de kan let falde ud af linealerne, og endnu nemmere blive væk! Bagpladen, hvorpå linealerne er monteret,

vippes 90° op eller ned. Bagstykket af cylinderblokken sidder med en tap ind i klodsen. Med en tynd skruetrækker vippes den ud og lirkes ud af klodsen. De to halvdele kan nu trækkes fra hinanden. Sørg for at holde "klumpen" godt ind over bordet, for alting forlader deres plads, i samme øjeblik, man trækker de to dele fra hinanden. Som det første fjernes nu alt fedtværk fra tandhjul, snekker, og hvor det ellers er. Jeg valgte at afrette samlingsfladerne på klodsdelen med en fil, da der var lidt ujævnheder og grater – alt andet lige må det give en bedre pasning.

Hvis man ønsker at farvebehandle plastikdelene (*de er meget blanke*), er nu et rigtig godt tidspunkt at gøre det på. Det er meget nemmere, når delene er frie. Plastikdelene er støbt i en særlig sej og stærk type, der hedder Delrin (*så vidt jeg ved*). En af ulemperne ved denne type plastik er, at det er vældig svært at få maling til at binde på det. En bedre vedhæftning kan opnås ved hjælp af en glaspensel og en god grundmaling.



Hjertet af P maskinen – adskilt – rensat og klar til at blive samlet igen – Det bliver spændende!! Øverst til højre ligger min smarte måledorn til hjul fra både den ene og den anden "religion" i vores modelbaneverden!

Hvis man vil "tune" hjulene, hvad de sagtens kan trænge til, vil det være klogt at kontrollere/justere dem først. Er din maskine til Märklin-spor skal den indvendige hjulbase være mindst 14,0 mm (*NEM 340*), og til toledersystemet er målet 14,4 - 14,6 mm; største mål er det mest korrekte (*NEM 310*). Disse mål er vigtige at overholde for begge systemer. Er målene i orden, vil man have minimeret driftsforstyrrelser i form af afsporinger vældigt meget. Det hjælper selvfølgelig ikke ret meget på dårligt lagt/justeret spor. Rigtig mange af de afsporinger, som hjul med små flanger (*RP 25 hjul*) får skæld ud for, stammer typisk fra et eller flere hjul med forkert hjulafstand - Ja, men det hjælp, da jeg satte hjul med større flanger på! Ja det gjorde det, for de nye hjul havde sandsynligvis den korrekte hjulafstand!!!! Næste gang farer vores ven ud og køber et nyt hjulsæt igen og igen og igen! Efterhånden vil han have en stor æske fyldt med hjulsæt, der ikke fejler noget som helst andet end at trænge til blive

justeret. En helt grundlæggende regel for alle former for fejlretning/reparation er, at man gennemfører en grundig fejlsøgning for med sikkerhed at finde fejlen, for først når den sande fejl er fundet, kan man rette/reparere korrekt.

Lad os se på et eksempel: Hvis et bestemt køretøj ofte afsporer i sporskifterne, er der masser af god grund til at måle hjulafstanden som noget af det første, da det ofte er en forkert hjulafstand, der er synderen. Det er billigere at justere hjulafstanden frem for at købe nye hjul med større flanger. Jeg har på en messe for nogle år siden anskaffet mig en fiks lære. Det er et aluminiumrør Ø 22 mm. I den ene ende er "siderne" fræset ned til 13,8 mm (*Märklin system*), og i den anden ende til 14,3 mm (*toledersystemet*). Jeg ved godt, at målene er lidt større i dag, og at jeg egentlig burde have en anden lære, men man klarer den ved at justere hjulet lidt løst i målet på læreren. Endelig kan en ganske almindelig skydelære snildt løse opgaven tilfredsstillende.



Skiver og stænger har nu været i bruneringsvæske, fra [Fohrmann](#) - det er købt hos Mads Sjøner, dengang han havde forretning i sit hjem - det virker dog stadig upåklageligt!

Den, der smører godt...

Vi vedtager, at vi er færdige til at samle det, jeg så poetisk kalder for "klodsen". Som det første, skal de forskellige lejer og tandhjul smøres - ikke for meget, men sandelig heller ikke for lidt! Jeg har valgt en let olie, der er tilsat et Teflon-additiv, Teflon får olien til at "klæbe" sig til

materialet, det er smurt på, og de mikroskopiske kugler danner en helt glat flade, hvilket giver en meget lav modstand i transmissionen.

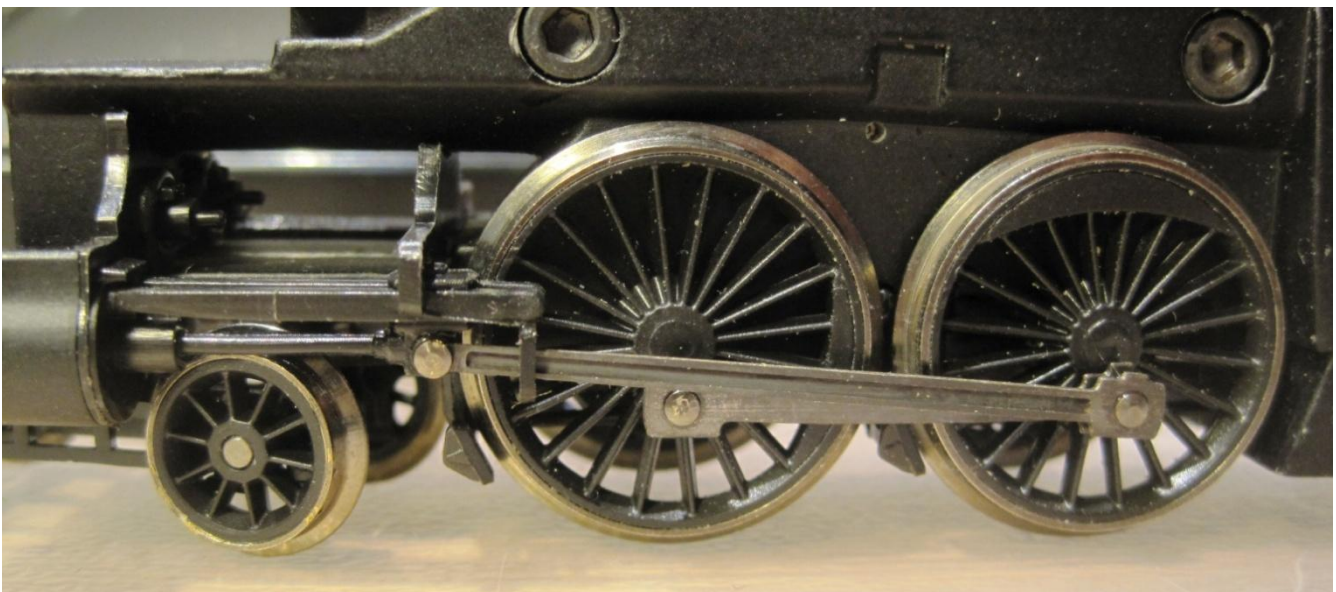
Vi kan vel ikke snakke os fra det, "klodsen" skal samles igen. Kort sagt skal det hele samles på en gang!! Ude i virkeligheden modificerer vi den sandhed lidt. Allerførst skal pladen med linealerne ind i det firkantede hul i klodsdelen.

Det går nemmest, hvis de ikke er sat sammen. Bagpladen til cylinderne lægges ligeledes ind i det firkantede hul, og selv jeg fik lært at lidt blid vold – er en del af arbejdsgangen. Nu sættes de to klodsdele tæt sammen; ind lægges akslen med de to tandhjul og arrangementet får lige en ekstra dråbe olie (*det er kun muligt at smøre direkte, når de to dele er adskilt*) bagløberen, drivhjulene (*det er meget vigtigt at de to huller til kobbelstangen, står helt ens i forhold til hinanden, det kan sagtens gøres på øjemål – en anden mulighed er at montere kobbelstængerne midlertidigt på hjulene, undlad at trykke nitterne helt ind, på den måde vil det ene hjul sørge for at det andet kommer til at sidde rigtigt*) og dæksel med arm til forløberen lirkes på plads i den ene klodshalvdel – når det hele ligger som det skal, trykker man forsigtig de to klodsdele sammen. Når de to halvdele kan nå helt sammen og gør det – uden vold, isætter man kardanakslens – med fingrene drejes drivhjulene mindst en hel omgang frem og en tilbage, der må ikke kunne mærkes nogen unødige modstand eller spændinger, overhovedet, heller ikke i kobbelstængerne!

Nu kan man jo altid diskutere hvad "unødig" modstand er for en størrelse, men for amatør modelbyggeren, er der kun ens egen dømmekraft til at afgøre hvornår det er i orden og hvornår det ikke er det. For modstand er der og jo større den er, des mere belastes motor og dekoder, sliddet bliver større – ja, der sådan set ingen ende på alle de elendigheder vi kan blive udsat for. Konklusionen er selvfølgelig = omhyggelighed – kontrol – endnu mere omhyggelighed – meget mere og endnu meget mere kontrol!! (*gange 2*) Alt er selvfølgelig i

orden – vi er jo dygtige modelbyggere! – skulle det ikke være tilfældet er der ikke andet at gøre, end at finde fejlen og få den rettet!! Skruerne spændes til, kun lige stramt nok, til ikke at gå løse igen, nu gentages prøven fra før og kravene er stadig de samme. Når du er tilfreds – går vi til gangtøjet.

Så fjernes kobbelstængerne atter. Har du valgt at genbruge de originale stænger, vil jeg på det kraftigste anbefale en farvemæssig efterbehandling – de er meget iøjnefaldende i fersk stand! Gangtøjet fra Epokemodeller skal også dæmpes en hel del ned, nysølv er meget blankt. Jeg har valgt at brunere delene på samme måde, som man brunerede skinner før i tiden. Delene lægges i en lille glasskål med bruneringsvæske, og når delene er mørke nok, skylles de i rent vand. Pas på de små skiver! Man gør nok klokt i at undlade rindende vand. Gangtøjet kan nu monteres på drivhjulene. På forreste drivhjul er rækkefølgen fra nitten mod hjulet.: **nitte, kobbelstang og skive**. På bagerste drivhjul er det: **Nitte, drivstang, skive, kobbelstang og skive**. Ude ved linealen er rækkefølgen fra nitten: **Nitte, drivstang og stempelstang**, sørg for at nitterne sidder rigtig og vær omhyggelig med ikke at få vredet i hjulskiverne. Små dråber olie på skiverne, er en stor hjælp, når nitterne skal igennem stænger, skiver og hjul, det er et arbejde der kræver ro på fingrene, tålmodighed og akkuratesse (*jeg vil endnu en gang henvise til mine tidligere bemærkninger, omkring belønninger!*) – endnu en gang skal vi have drejet hjulene flere gange frem og tilbage, der må stadig ikke være noget der spænder eller stramme punkter.

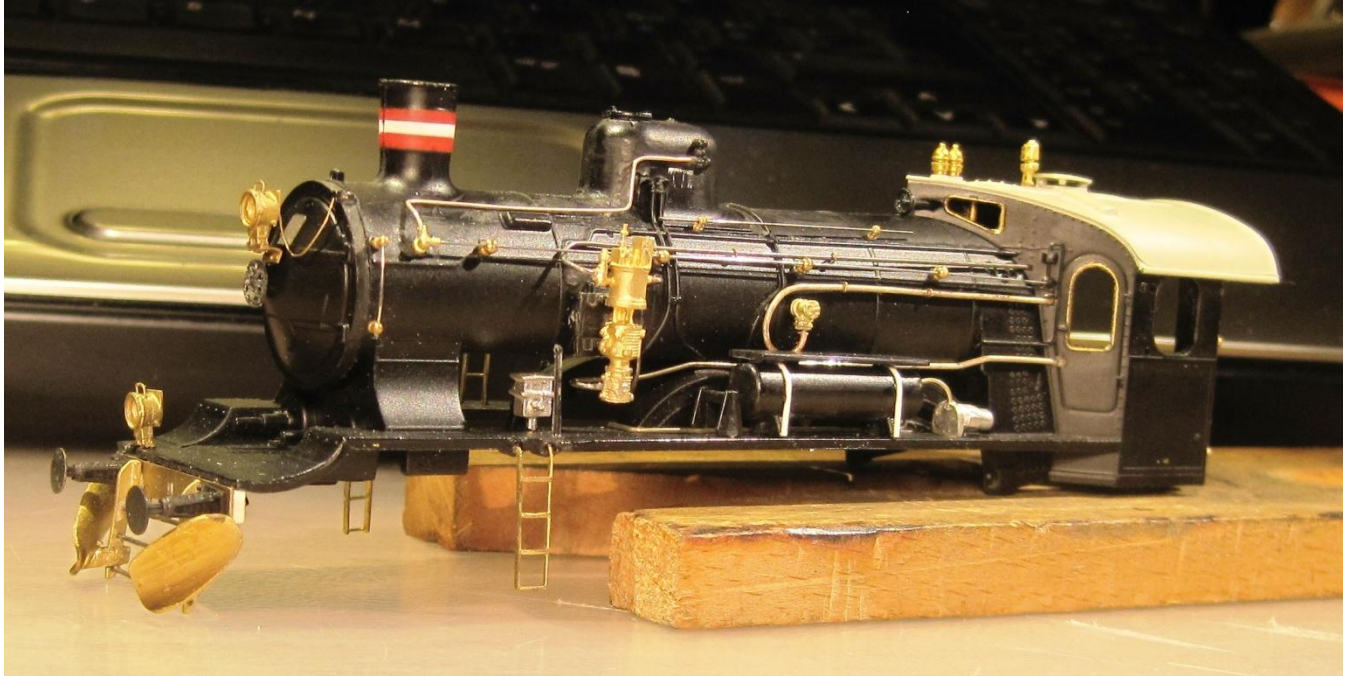


Så er gangtøjet (det nye) på plads, jeg er meget tilfreds med bruneringen – det er ikke helt ved siden af hvordan det så ud i virkeligheden, efter det blev "umoderne" i DSB at pudse de ædlere metaller på lokomotiverne.

PS.

Nu var det jo meningen, at der skulle have stået en masse kloge ord (?) om bemaling af P maskinen. Det bliver så heller ikke til noget denne gang. Jeg har ganske enkelt ikke haft den fornødne tid til at få lavet en malekabine og rigget grejet til – endsize udføre male arbejdet! I

klubben har de sidste 3 måneder været med fuld fart på for at nå målene for beboerdagen i Karlemoseparken den 15. september. Privat har den stået på renovering/nybygning af køkken, spisestue og entre + nye døre og vinduer. Endnu en gang må jeg trække på læsernes store tålmodighed – beklager!



Dette er så, hvor "hesten er parkeret". Formodentlig vil der ikke komme flere ændringer/tilføjelser på overdelene til lokomotiv og tender. Mon ikke, der kan blive tid til at få "fixet" malegrej og kabine inden næste nummer af Mosebanen!



Anlægsbordet i rum 3. Her er næste etape af sporlægningsopgaverne, først skal det skjulte spor inklusive en 8 sporet skjult station "Uset" lægges. Ovenpå vil "Sukkerkøbing" komme til at ligge, i Sukkerkøbing er der et spændende projekt med en sukkerfabrik, der selvfølgelig betjenes af jernbanen. Alle sporplaner er tegnet (dog ikke for sukkerfabrikken) og vi har det meste af sporet på lager. Som i kan se er bordet helt klar til at der startes på anlægsarbejderne

Lørdag den 5. og søndag den 6. oktober.

kører VSVT tilbringertog til Vikingemarkedet ved Tissø,
se www.vikingemarked.dk

Køreplan Slagelse- Høng - Gørlev og omvendt.

Slagelse afg.	9.30	11.30	17.30
Høng afg.	9.55	11.55	17.52
Gørlev ank.		10.15	12.15
Gørlev afg.		10.20	16.20
Høng afg.	8.42	10.42	16.42
Slagelse ank.	9.04	11.04	17.04

Der afgår gammel. jernbanerutebil fra Gørlev til Vikingemarkedet efter toget ankomst og siden retur til toget afgang Gørlev kl. 16.20.

Arrangementet sker i samarbejde med Bushistorisk Selskab, som her vil vise, hvordan en gammel historisk rutebil så ud fra da vores bedsteforældre rejste med "rutebilen".

Fællesbillet (retur) til tog og bus:

Voksen:	125,- k,
Barn:	60,- kr.

Tirsdag den 15. og torsdag den 17. oktober

Benyt chancen til en tur med det gamle motortog i efterårsferien.

Køreplan:

Slagelse afg.		11.59	14.50
Høng afg.	10.20	12.30	15.32
Gørlev ank.	10.40	12.50	15.52
Gørlev afg.	10.50	13.50	16.05
Høng afg.	11.15	14.15	16.39 *
Slagelse ank.	11.43	14.43	16.49 *

*) ordinært Regionstog

Ret til ændringer forbeholdes

Billetpriser

Slagelse-Gørlev, retur:	110,- kr.
Slagelse-Høng, retur:	80,- kr.
Høng-Gørlev, retur:	60,- kr.

Børn 4-12 år rejser til ½ pris.



Epoke III

- en død sild?

I snart mange år har Epoke III været den altoverskyggende interesse, når det gælder dansk modeltog (*selvfølgelig!*) Grunden hertil var enkel nok. Det købedygtige modeltogspublikum var i starten af halvfemserne stort set gamle nok at kunne huske dengang, der var jernbaner til! Netop det vi kan huske som barn / ung, er ofte det, vi gerne vil have på vores anlæg. Selvom epoke III er den bedste (*nu må jeg vist hellere gasse lidt ned!*), har dens tilhængere været lidt heldige, fordi tilgangen af nye modelbanefolk i de sidste 15 år, hovedsagligt har været "gnavne gamle mænd" (GGM). De "yngre glade mænd" (YGM) lod vente på sig så meget, at GGM tit og ofte luftede deres (*unødige*) bekymringer for, om modeltogshobbyen overhovedet havde fremtid. Epoke III folkenes held betød, at der har været

og stadig er, en stor overvægt af skønne dejlige, især danske, epoke III modeller. Da Jeg sidst i halvfjerdsenerne genfandt min modelbanehobby, var der da også vældig meget grøde i dansk modeltogshobby. Bare se, hvor mange klubber der blev dannet i halvfjerdsenerne! Dengang var også YGM mest til epoke III. Ikke så underligt, for epoke IV var ikke mange år gammel, og vi syntes, at DSB's nye design var noget så grimt i forhold til det gamle – intet er forandret, det synes "vi" stadig. I de sidste år har der været stadig tydeligere tegn på, at magtforholdet mellem GGM og YGM er under stærk forvandling. I Tyskland, som jo er toneangivende i det kontinentale Europa, ses denne udvikling meget tydeligt i de store fabrikanters modeludvalg – epoke IV, V, VI og så lidt III til "hønisserne". I modsætning til epoke III folkenes meget lange storhedstid, må kommende "toneangivende epoker" nok indstille sig på, at deres storhedstid nok bliver noget kortere. Tendenser holder kortere og kortere, selv i modelbanebranchen.



Sidste nye skud på den danske modelbanehimmel, F 446 fra F 2010. Vil udviklingen medføre, at vi får væsentlig færre epoke III modeller? Noget kunne tyde på det.

Nu kan man vel ikke fortænke YGM i at føle sig overset? Jeg er da glad for, at jeg ikke samler epoke IV/V. Der er/har været langt færre modeller at vælge imellem. En anden god grund til, at de nyere epoker vinder så stærkt frem er, at det sådan set er over 40 år siden, de sidste damplokomotiver, trævogne, fine pladebeklædte personvogne og en masse herlige godsvogne blev taget ud af drift. Det tynder ganske enkelt

ud i de rækker, der kan huske, at de har set disse herligheder. I dag er rød/sorte diesellokomotiver med røde IC vogne og UIC påskrifter tillige med store IC-færger på Storebælt og godstog med dårligt vedligeholdte vogne = de gode gamle dage. Jeg synes jo bare, det var i går, eller til nød i forgårs jeg bankede af sted med en MY med 7 Bn og en Bns på krogen. Her skal vi dog alle

træde varsomt, thi det er nogens erindring det drejer sig om, en tid og en verden vi alle har tabt. Æret være vores minder! I virkeligheden er det uden større betydning, hvilken epoke modellerne kommer fra, det har en stor del af modelbane entusiasterne opdaget. De lader sig "styre" af det, de kan lide, og anskaffer det, de falder for. For alle gælder den enkle regel, at det vigtige er, at man har det godt med sin hobby. For mig er det, der midt i halvtredserne da Danmark og resten af det krigsunderdrejede Europa for alvor begynder at rejse sig og tro på fremtiden. Dengang var det meste af infrastrukturen og de små bysamfund stadig intakte, og jernbanen bandt landet sammen. Jeg ved godt, at alt ikke var idyl og stokroser. På den anden side, det har det aldrig været, og det bliver det heller ikke, hverken nu eller i fremtiden. Den måde samfundet var bygget op på dengang betød, at næsten hvert eneste bysamfund, stort som lille, havde de fleste eller alle funktioner: Forretninger, fabrikation, skole, læge, politi, administration og meget mere. Det vil sige, at man kunne klare hverdagen langt hen af vejen uden stort besvær og balfalder, alt sammen på godt og ondt. Det er denne samfundshistorie, der fascinerer mig, og er det

billede, jeg forsøger at udtrykke i min modelbanehobby. Jeg er selv født i den periode (1956) har jeg ikke megen personlig erindring om dengang, men må forlade mig på tekster og foto. Jeg husker til gengæld tydeligt tresserne, hvor der stadig var lidt damp og skønne trævogne. Ikke meget, men lige nok til at tænde epoke III gløden i mig! De fleste modelbanefolk er deres "epoke" tro. Jeg kunne aldrig drømme om at skifte epoke, selv om der er masser af ting, der er attraktive i de andre epoker. For eksempel har jeg tit tænkt på, at det kunne være sjovt med en stor vitrine på væggen med alle de tog (typer), jeg har kørt med i de mere end 30 år, jeg har kørt for DSB. (U)heldigvis er min tegnebog for lille, og huset hører også til de mindre – men det er en sjov tanke at tænke.

Det ærgrer mig selvfølgelig, at min epoke nu er begyndt at "tabe terræn". På den anden side glæder det mig på de andre epoketilhængeres vegne, at de nu får, hvad tegnedrengen kan bære og lidt til. Sådan lidt spredte tanker fra en af de grå GGM, der nødtvunget må se sin skønne epoke III vige en smule – men en død sild – aldrig i livet! Endelig bør man huske, at alle "yngre glade mænd" lige pludselig er blevet til "gnavne gamle mænd" – hvis de lever længe nok!



En af de skønne godsvogne fra epoke "Spændende" (III), ZF 500 025 i Vejle omkrig slutningen af halvtredserne, guff for øjnerne!
Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

Epoke III. Jernbanens guldalder!



*KMK Læserservice
Præsenterer.:*

Side 31. Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

Side 9 modellen har fået en lille opfriskning, vores silhuet pige er blevet lidt mere forførende. Det er selvfølgelig, fordi de modeller, der bliver omtalt her, også bliver mere og mere forførende – ikke sandt!



For at bevise at ovenstående ikke bare er tomme ord, lægger vi hårdt ud med tankvognen fra De Danske Sprit Fabrikker ZE 503 610. Den kom "på gaden", netop som nummer 47 af Mosebanen udkom. Det er simpelthen fantastiske modeller Brawa fremstiller. Alt er lavet i korrekte dimensioner, og der er et væld af små og fine detaljer, såsom udligningstrækket til bremsesystemets styreventil – eller hvad med lastvekslens røde omskifterhåndtag på vangen? Og se så lige den fine lukkeanordningen på tankens påfyldningsdæksel! Man kunne næsten

"glemme", at det er en tysk standardvogn, der er forbillede for modellen. Der er ikke mange detaljer, der ikke passer med forbilledet. Adressepladen er lidt for lille, og "forstærkningen" på nederste tredjedel af tanken er gennemgående i hele tankens længde. I virkeligheden fandtes de kun på den yderste tredjedel af tanken. Aftapningshanen på undersiden af tanken er noget anderledes udformet på forbilledet og endelig sidder der på modellen en aflang oval studs med påskruet plade, som jeg ikke tror fandtes på den store vogn. Hjemsted er angivet til Slagelse. I følge mine oplysninger har vognen altid hørt hjemme i Randers! De Danske Sprit Fabrikker har haft vogne, der havde hjemsted i Slagelse. Måske er det dét, der har "forvirret" Brawa under researcharbejdet. Ellers passer detaljer m.m. med forbilledet. Bremseplatform med gelændere er nøjagtig som på forbilledet, stiger, gangplader og gelændere er nøjagtig som på forbilledet, tanken vender rigtig og udstyret er rigtigt – super – super og super!! Den vinrøde ring yderst ved tankens ender er blevet lidt vel kraftig. Sammenfattet må jeg sige, at det er en af de allermest vellykkede og korrekte tankvognsmodeller, der nogensinde er blevet lavet. Man skal være særdeles kritisk, hvis ikke den falder inden for det "acceptable"! Det er selvfølgelig individuelt hvad man synes, fra mit skrivebord skal der lyde en stor opfordring til at fare ud og anskaffe modellen!



ZE 503 610 dugfrisk fra "kassen", et plets kud fra Brawa! Se forbillede foto i Mosebanen nr. 46, side 36.

Samme grundmodel er anvendt til at fremstille ZE 503 295 fra Jydsk Andels Foderstof forretning. Også her er der stor lighed mellem forbillede og model. Man må sige, at forarbejdet har været gjort grundigt. Det har jo handlet om at finde et forbillede, der passer til modellen, og den er jo

givet på forhånd! Resultatet er ganske overbevisende. De overordnede detaljer er i orden, og der er ikke mange afvigelser. Adressepladen er en af de "sikre" fejl, da de "altid" er for små - Denne model er ingen undtagelse.



Man kan overbevise sig selv om, hvor få forskelligheder, der er på forbillede og model. Nederst er forbilledet fotograferet i Esbjerg i 1956 af P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.



F 2010 Endelig langt om længe, kom F maskinen. Der har været masser af spænding om, hvornår og ikke mindst om overhovedet, den ville komme! Det gjorde den med dansk "modeltog præcision" (*den kommer, når den kommer!*). Jeg var ikke lige opmærksom på, at modellen leveres uden dekoder, så jeg har endnu

ikke fået prøvekørt maskinen digitalt, kun på en lille rundbane af Roco spor med en gammel Lima transformator. Selv under disse primitive forhold kørte den helt upåklageligt. Ganske langsomt (*så langsomt man nu kan med en Lima trafo!*) trillede den over et upolariseret skifte uden det mindste ryk! Det lover godt for driften med dekoder indbygget. F-maskinen ikke kun

kører godt, den ser også godt ud. Der er et utal af detaljer, nogle af metal andre af plastik – alt sammen i en utrolig flot og korrekt gengivelse. Heljans E-maskine må vige et par millimeter fra tronen, F-maskinen er det flotteste danske lokomotiv til dato. Jeg har noteret mig sirligt udførte detaljer, der er monteret ordentligt og virker solide, fjedrende puffer (*det er første gang på en industrifremstillet dansk model*). Jeg mener ikke, at gangtøjet virker specielt ”skrøbeligt” at røre ved. Jeg kunne selvfølgelig ikke holde snitterne væk, men det lykkedes mig ikke at bukke noget. Det er dog stadig en god ide at

tage på vandkasserne i stedet, for selvfølgelig kan man bukke de fine stænger. Desværre har vinduesglassene nogle refleksioner, der får det til at se ”meter” tykt ud, ligesom på CR og CRS vognene, og jeg tror, man kan komme fænomenet noget til livs ved at udtage vinduerne og give kanterne en sort maling. Modellen leveres som nyrevideret - så pæne var damplokomotiver ikke ret længe - og jeg er helt sikker på, at selv en let gang patina vil få F-maskinen til at se endnu bedre ud. Nu glæder jeg mig bare til, at Hr. Lekbo får sine udgaver med forhøjet kulkasse hjem!!



Sådan lidt fra oven kan man rigtig nyde de mange fine detaljer på F 2010's gennemførte model af F maskine. Her lader vi som, om den er i fuldt vigør på Korsborg station.



Den anden side er lidt mindre ”behængt” med detaljer, men mindst lige så smuk! Vognen bag på F-maskinen er den lige så smukke ORE I fra Brawa.

Roco

har lidt udenlandsk guf til os. I broderlandet Sverige har man haft et meget kort udgave af de store tyske bogietankvogn, som også dansk Shell havde to (*forskellige*) eksemplarer af. Efter sigende blev de lavet af rester – om det er sandt, ved jeg ikke, men det er en god historie! Modellen stammer fra Klein programmet, og var noget af det allersidste, Klein nåede at fremstille, der kom også et par udgaver på det svenske marked – jeg nåede kun at få fat i en epoke IV. udgave. Roco overtog hele (?) Klein's program, og der er flere Klein modeller, der er kommet i Roco programmet.



SJ Q 12. 503 052. En meget kort og buttet vogn, vognen har sandsynligvis været i Danmark jævnligt, desværre haves ingen foto dokumentation.

Foto.: Roco.

En anden gammel Klein model, der er kommet til ære og værdighed, er den lille åbne toakslede godsvogn litra L tilmed i et sæt med tre vogne. Igen en fin model, forbilledet har kørt i Danmark.



En meget typisk Italiensk godsvogn – lige til den danske modelbane.

Foto.: Roco.



Et desværre meget dårligt billede (scannet med en defekt scanner) af FS L 4417 173. i Esbjerg 1956. Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

Det er ikke så tit, der er ægte nyheder i epoke III fra Roco og slet ikke, hvis det ikke er tysk forbillede, så det er ekstra rart når der kommer vogne med eksakt forbillede fra andet end Tyskland. Roco gør meget i de nyere epoker, og Kleins program er et velkomment tilskud til Epoke III udvalget – synd det ikke kommer lidt hurtigere. Til Roco's forsvar skal det nævnes, at alle de gamle Klein-modeller er teknisk opgraderede til almindelig Roco kvalitet, inden de slippes ud på markedet.

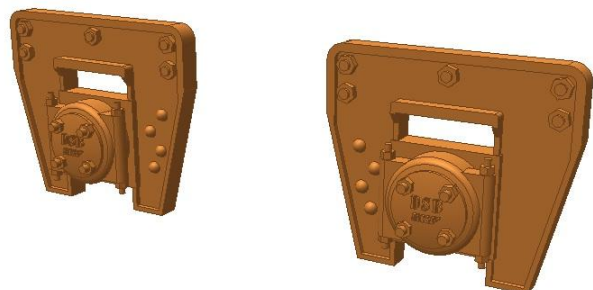


Dekas har igen bragt nye produkter på markedet i form af en ting, som ejere af de fine CM vogne fra Heljan vil sætte pris på. Det er

sæt **DK-A-2004.**, som er påskriftplader til CM-vognene, men som også kan anvendes til de spidsgavlede CM fra Hobby trade. Pladerne er ætset og tampontrykt. Det er et meget fint tryk, og det vil så absolut løfte de i forvejen lækre Heljan vogne. Der er skilt for vandpåfyldning, vognvægt og max. hastighed, længde over puffer og revisionsdato, og et skilt, der fortæller, at vognen er udstyret med HIK G&P trykluftbremse.



F2010's CR og CRS vogne er som bekendt udstyret med bogier, der har de forkerte lejer. Sæt **KK-A-2006** indeholder rullelejer til to bogier, der gør bogien korrekt under ovennævnte vogne.



*Sæt **KK-A-2006.** består af fire af hver af de ovenfor afbillede lejer med gafler. Foto.: Dekas.*

Støbedelene er beregnet til at lime på bogiesiderne, efter de gamle lejer er blevet slebet af – ganske enkelt!



CO 2761 - 2763 her en prøvebygning af Nils-Erik Norsker, igen er der tilbud om fantastisk fine byggedele til modelbyggeren.
Foto.: Nils-Erik Norsker.

Så er Nils-Erik Norsker igen på "spil" med tilbud om nye ætseark til bygning af litra CO 2761 - 2763. Disse 3 vogne blev bygget af Scandia i 1912 som sidegangsvogne med 7 kupéer, med litra CT 1283 - 1285. De blev indsat på Gedser ruten og kunne fra 1916 indlemmes i de prøjsiske statsbaners iltog, som datidens vogne var de bygget med tagrytter. De skiller sig ud fra samtidige vogne ved at være bygget med bredere gavle og 2,5 meter jernbogier. I 1937 blev de litreret som CM 1283 - 1285. 1284 blev i 1939 ombygget til midtergangsvogn og litreret CX 11 553 og fik muligvis ved denne lejlighed også hvælvet tag. I 1941 blev denne vogn omlitreret til CO 2761. De 2 andre blev i 1941 omlitreret til CM 2203 - 2204 og i 1942 henholdsvis 1944 ombygget til midtergangsvogne med hvælvet tag og litreret CO 2762 - 2763. Formentlig som følge af, at ombygningen er sket på forskellige tidspunkter, adskiller de 3 vogne sig fra hinanden på detaljer. 2761 blev forsynet med Torpedo ventiler, det

samme har muligvis været tilfældet for 2762, men sidst i 1950'erne havde den Kuckkuck ventiler. 2763 blev forsynet med Wendler tagventiler. Denne vogn blev i 1969 ombygget til udstillingsvogn i blå/grå bemaling og senere omlitreret til Specialvogn 765. Selv om det er en meget lille gruppe vogne (3 stk.) er de altså noget forskellige i udstyret og man kan med fordel bygge mere end en vogn fra gruppen, ikke mindst fordi CO vogngruppen altid har stået noget i "skyggen" af den væsentlig større CP gruppe. Disse vogne vil i høj grad være med til at give det vigtige indtryk af variation på vores modelbane - hvor mange af os er "slemme" til at lave vore oprangeringer alt for "rene". Man skal dog skynde sig lidt, hvis der er interesse for disse skønne ætsplader, for fristen for bestilling hos Nils-Erik Norsker er **15.10.2013**.

Skriv til ham på mail.:

nenorsker@hotmail.com



Vi napper lige et billede mere af CO vognen, jeg synes det er særdeles fine sager og glæder mig til at tage fat på dette sæt og de tidligere udgivne AT / ATM sæt.
Foto.: Nils-Erik Norsker.

Så'en lige på faldrebet!!



.....kom F maskinen i special udførsel, cylinderpuffer og høj kulkasse. Modellen er lavet til Team Felix af F 2010. I følge Finn Lekbo er den fremstillet i 100 eksemplarer – jeg har 3 % af produktionen stående på skrivebordet, så der er et par stykker der bliver glade nu! Denne udgave er lige så superbt udført som F 446 m.fl. – jeg er bange for at det kan blive overordentlig vanskeligt at komme til at "superudruste" disse modeller, der er ikke meget jeg kan gøre bedre – om noget!



Nyt fra klubben

V. Flemming



Onsdag d. 26.06. 2013. Bent kæmper stadig med det digitale og computerforbindelsen. Henk er koblet på projektet, og der er blevet samlet manualer. Så nu skal der læses og forhåbentlig løses problemer!

Jørgen arbejder nu med det synlige spor i rum 5 og 6. Han fik lagt et tidligere fjernet skifte i den skjulte station "Understed" (mellem Sukkerkøbing og Valleballeby). Der manglede et Roco-skifte, så det bliver først næste onsdag, det kan blive lagt (skiftet blev bestilt torsdag

formiddag og leveret fredag middag – super levering fra Felix models). Det skjulte spor i rum 5 blev prøvekørt, og det fungerede faktisk rigtig godt – efter at ledningerne var blevet forbundet! Jeg havde som sædvanlig "store" problemer med at få Sukkerkøbing til at arte sig. Det endte med, at en masse sorte streger måtte skrubes af kalken igen – men nu ser det ordentlig ud! Martin lavede glaserede skinkesteg og frikadeller med kartofler og salat. En meget lystig og hyggelig klubaften.



De nærmer sig hinanden – strækning og station på vores S-bane

Onsdag d. 03.06. 2013. Livet er ikke altid nemt. Nu var Madsen lige så godt i gang med diverse traceer i rum 5 og 6. Det manglende Roco-skifte ligger bare og venter!!! Så bliver han kapret af Bent og skal skifte hele 15 drev på Korsborg station. Bent havde afprøvet det midterste afsnit

på stationen (det der svarer til togvejssporene), og der var altså ikke færre end 15 Tillig drev, der fungerede så dårligt, at de måtte udskiftes med Cobaltdrev. Vi har for længe siden besluttet at udskifte Tilligdrevene efterhånden, som der opstår problemer med dem. Baggrunden herfor

er, at vi har mange fejl og defekter med dem, og det er rigtig mange. En meget hyppig fejl er, at plastikken knækker ved skruen, der spænder skiftestangen fast med det resultat, at skiftestangen ikke sidder fast, og det giver fejlfunktioner. Der har været en del afbrændte printplader, opstået, fordi for meget mekanisk slør i komponenterne har givet kortslutning, og det tåler printbanerne ikke. Vi reparerer Tilligdrevene, så længe vi har noget at reparere med og anvender dem steder, hvor der er mere sekundær drift. Tegnearbejdet nærmer sig en pause, Sukkerkøbing er næsten færdig, og når det er nået, så skal jeg lige have finberegnet

Helixen i rum 4. Der skal laves målskitser af komponenterne til opbygningen. Formanden har lovet at stå for udskæringen af delene. Tegnepausen skal udnyttes til at få styr på en anselig bunke skifter af forskellig herkomst og stand. En ting har de til fælles: de har alle været monteret før. Nogle har defekter såsom manglende skiftestang, andre skal have polariseringen ændret (*ældre Tillig- og Pecoskifter*), så vi undgår kortslutninger ved kørsel i skifterne. Endelig skal de sorteres efter mærke, størrelse og type. Det giver et godt overblik over beholdningerne.



"Backdropperne" på nye opgaver, Madsen (det er ham vi ikke kan se på billedet) rumsterer under de mange spor. Jan (det er ham vi kan se) holder skarpt øje med om skifterne kører rigtigt. På den måde monteres og justeres drevene. Let og elegant!

Onsdag d. 10.07. 2013. Udskiftningen af de mange sporskiftedrev er nu tilendebragt på den midterste sektion af Korsborg. Alle drev kan nu køre og betjenes fra computeren, fint nok – det var et delmål til beboerdagen. Vi mangler så rengøring af sporet (*støvsugning*), prøvekørsel og justering. Jeg er nu tæt på tegnepausen. Næste onsdag står den på renovering af sporskifter.

Onsdag d. 17.07. 2013. Det var ikke det store, der blev produceret, denne onsdag – og dog! For Bent monterede fempolede DIN-stik i fronten af samtlige de byggede anlægsborde. Det vil sige, at rullende materiel og tilsluttede skifter nu kan betjenes fra alle stik! Der kæmpes en del for at få computeren og centralenheden til at "finde" hinanden, så man også kan køre fra computeren. Hidtil har alle kræfterne været ganske spildte,

men der arbejdes på sagen. Jeg har besluttet, at nu er det tegnepause. Der er såmænd masser af tegneopgaver endnu, men af hensyn til den videre udbygning af banen, er der et par andre opgaver, der trænger sig på. 1) sortering og renovering af skifter, der har været monteret tidligere. 2) lægning af skjult og synligt spor i rum 3. Valleballe lovede jo engang - i en ikke alt for fjern fortid - at han skulle nok tage sig af detaljerne – hvis vi ordnede resten! Man må sige, at han (*indtil nu*) er og bliver en hædersmand, for han har påtaget sig det "lille" job at skære stykkerne til vores fine bette Helix i rum 4. Helixen – ikke noget helt lille job - da der skal anvendes 5 MDF-plader i 6 mm tykkelse. Traceen består af 2 stykker MDF-plade, der limes sammen forskudt, så der dannes en lang trace i 12 mm tykkelse. Traceen vil blive båret af 8 mm tykke gevindstænger, og det vil derfor

være nemt at justere stigningen på ca. 1,5 % ved hjælp af en møtrik på hver side af pladen. Helixen bliver en ganske fyldig konstruktion, 2600 mm på den lange led og 2000 mm på den korte led. Den skal betjene en hovedbane, en sidebane, en privat og den store skjulte "Sdr. Godtgemt" der skal fungere som opstilling for de

3 baner, Helixen vil fordele tog i 4 etager, så på mange måder kan man godt sige at det bliver den mest komplekse konstruktion i vores anlæg, Bent glæder sig allerede til at lave sikringsanlægget der skal styre toggangen – han ved det bare ikke endnu!!



På sporet af Madsen. Der arbejdes med sporet til S-banen, endnu er transversalen ikke leveret – det ødelægger dog hans gode humør.

Madsen er begyndt på S-banen og min første ordre, i det netop oprettede sporværksted, var en fin højrevendt transversal af mærket Tillig. Varen blev leveret betids nok til at blive installeret inden fyraften. Sporværkstedet har/skal have gennemgået samtlige skifter, og englændere, der har været monteret tidligere, og der er faktisk en del af disse, der har så store defekter, at de ikke umiddelbart står til redde

(HULK!). "Ligene" vil dog blive gemt som eventuelle reservedele. Endelig er der en uheldig elektrisk kobling i ældre Tillig-skifter, der kan give en kortslutning ved passage af tungpartiet. Andet sted i bladet giver jeg en opskrift på, hvordan man let kan ændre denne el-kobling så kortslutninger helt undgås og samtidig giver størst mulig forsyningsikkerhed.



Så er sporet lagt! Klokkeren er 22¹⁴ og det er fyraften for denne gang!

Onsdag d 24.07. - 21.08. 2013. Vi arbejder hårdt på at nå målsætningen til beboerdagen i september, der repareres skifter, føres ledninger, ryddes op, laves landskab og en million andre små detaljer, der liiiiige skal gøres..... Tiden iler stærkt! I rum 7 er der blevet fjernet yderligere mere af det anlægs bord (*midlertidigt*) der er / var derinde. Det har givet plads til det brugbare træ og materialer der har stået og rodet noget i rum 4 – resten er kasseret og bortskaffet.



Jeg er Madsen, jeg må have knald i låget, med alt det arbejde!!!

Til alles store glæde fungerer alt det digitale nu, det viste sig at computeren i rum 7 er defekt, når der kobles en anden computer på fungerer det hele som det skal!! Sporværkstedet har lidt en forfærdelig bet, der var en reklamation på den renoverede transversal til S banen – ingen strøm i det ene skifte (*gys!*) årsagen var en kold lodning og der skulle et par forsøg til før skaden var udbedret. Vi fandt også lige et par skinnesamlinger der havde lidt vel store tolerancer! Alt blev rettet, sporet blev prøvekørt med KMK's digitale forsøgslokomotiv i særlig KMK bemaling og her opstod den helt store gys – maskinen gik i stå det værst tænkelige sted, bag backdroppet i rum 6 Om vi får det i gang igen, står i skrivende stund hen i det uvisse. Kyndigt mandskab vil næstkommende

onsdag kaste sig over problemet – er det møg på sporet? Er der strøm på sporet? Er lokomotivet brændt sammen? Er det stjålet? Spørgsmålene er mange og svaret lader vente på sig.

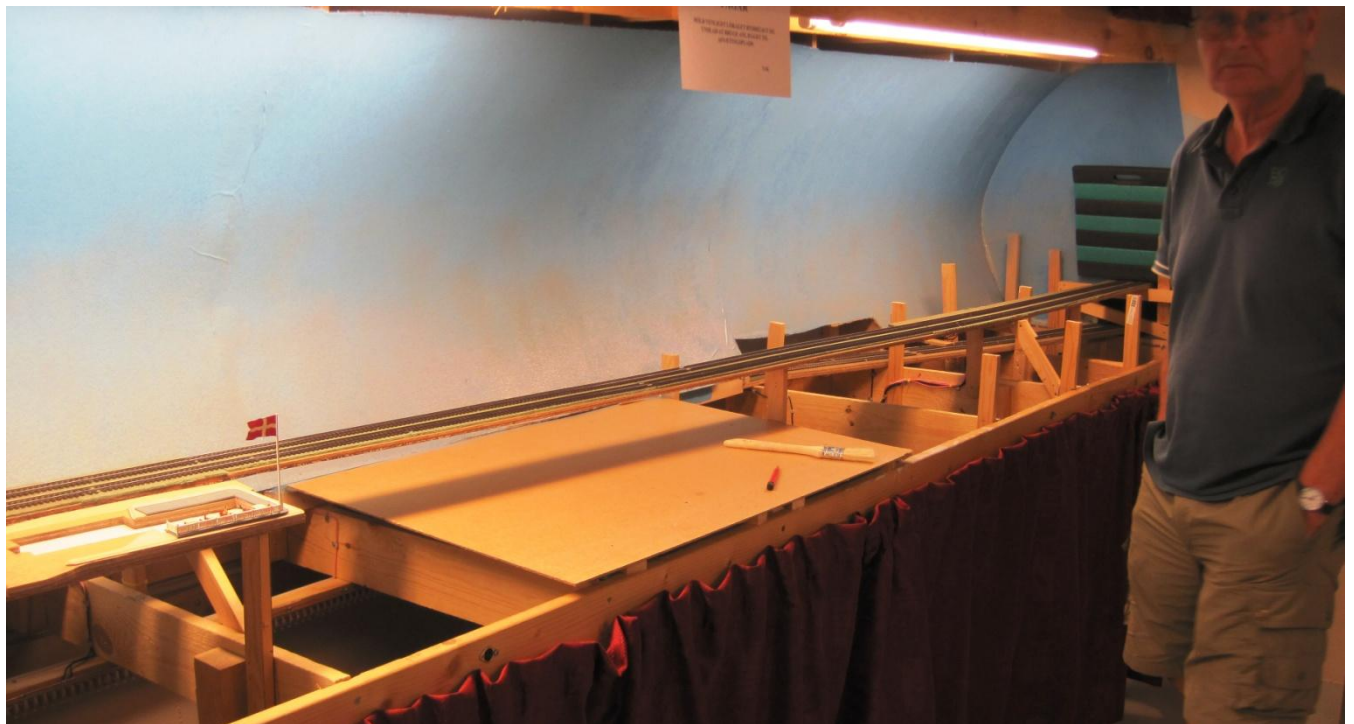


Spor og i baggrunden den formastelige transversal, er nu ordnet og fungerer perfekt. Men der mangler da noget spor – ja, men det skal laves som under bygning og vil ikke kunne køres på. Stationen vil komme på plads til beboerdagen.

Henk & The Backdroppers har jo som bekendt huseret en hel del i rum 5 og 6, backdrop er nu færdige og hullerne i væggene er blevet lukket så meget til som det er muligt, beklædt med filt og malet samme blå farve som backdrop (*ovenstående og næste foto viser de næsten lukkede huller og nu i er i gang med at kigge – så nyd det fine ledningsarbejde*) Sidste hånd på værket er de fine skyer på backdroppet – det ser godt ud men føj for en hørm! Henk havde tapet et par meter jerntråd på spisebordet og inden vi så os om fattede der en bette lastbil rundt på bordet – KMK nu med kørende biler! Han har en plan med kørende vejkøretøjer på broen i rum 6 en meget fin gimmick til scenariet i dette rum – hvordan får man motoriseret en åben MG i 1:87? Nåh kommer tid kommer råd, under alle omstændigheder bliver det et meget spektakulært "diorama" med bro, restaurant, tog og kørende biler!



Det færdige backdrop og lukkede hul ind til rum 5. De første tegn på landskabsbygning er dukket op, det lange stykke trace er broens bund, overbygningen og alt det der får det til at ligne en bro "klipses" "bare" på trace brættet, til venstre for broen kan man se fundamentet til restaurant Broen. Pladen markerer vandet, (der skal løbe under broen i så store mængder!) nederst ses de "stolper" der skal bære de ærede medlemmers lagener (?) idet de, ifølge pålidelig kilde er uovertrufne til landskabsbyggeri – vi kan sove når vi bliver gamle! Bemærk den særdeles effektive sporstopper, lige ved Bents højre arm.



Vi har haft besøg af Pia McKee, tværgående børne og ungdomskordinator, ansat i fællesplanen, sammen med Goran Fazlinovic der arbejder med børn og unge i Karlemoseparken, de var vældig begejstret for vores lille klub og er meget opsat på at lave et samarbejde med os, der kan vise dem at der er mange glæder og fordele ved at forene sig i en klub / forening. Vi er meget positivt stemt på at de unge kommer

på besøg, det kunne jo tænkes at enkelte fandt det vi laver så spændende, at de vil være med. Det er tanken at Pia Mckee og Goran Fazlinovic kommer med et passende antal unge på en forud aftalt klubaften og er der et par timer, vores opgave vil være at fortælle om vores klubliv og anlæg – måske det kan hjælpe de unge til at se andre værdier.



Øverst Pia McKee og nederst Goran Fazlinovic, der måtte lægge ører til vores ordstrøm om modeltogets herligheder!



Onsdag d. 28.08. 2013. Ude i det virkelige liv er en god lang sommer så småt ved at blive til et forhåbentlig dejligt efterår. I klubben hersker der stadig sommer temperaturer! Der bliver sorteret alle mulige former for træ og andre ting, denne onsdag blev rum 4 næsten ryddet, tilbage står blot alt det kasserede, som bliver fjernet

lørdag d. 31.08. I rum 6 blev der lavet vejbaner til kørende vejkøretøjer, Jans computer fik installeret nyt styresystem (*nyt og nyt – det var XP der blev installeret*). Michel medbragte et par guldklumper, to vogne fra firmaet [Lux-Modellbau](#) den ene en støvsugervogn og den anden en skineslibevogn. Det er halvdyre sager,

men det er efter sigende, det bedste på markedet og anlæg i vores størrelse kræver grej af god kvalitet, tiden må vise om det indfrier vores forventninger. Sporene i rum 5 og 6 blev straks befaret for at teste de to vogne, faktisk samlede støvsugervognen en ganske pæn mængde skidt og møg op – ikke ringe da sporet her ikke har ligget så forfærdelig længe endnu. Det store ubesvarede spørgsmål fra sidste onsdag (*fik de*

gang i lokomotivet igen?), kan nu entydigt besvares – ja, det gjorde de! Det pågældende spor blev befaret med vores nye renseaggregat placeret forrest - helt uden den mindste antydning af strømproblemer, så første prøve må siges at være bestået med glans. I øvrigt er rensetoget tungt at trække, især når der trækkes mod slibetromlens rotations retning.



KMK's Digitale forsøgslokomotiv med "skinneskidtskrabertoget" arbejder på den kommende S bane.

Vi fik startet på en gennemgang af samtlige skifter i den midterste sektion på Korsborg, gennemgangen indebærer en funktionsprøve af de enkelte skifter og drevene, plus eventuel indkodning af adressen i Rocrail, således at skifterne kan betjenes af computeren. Der er indtil nu, hvor 25 drev er blevet testet, fundet 3 drev der overhovedet ikke vil køre, på 5 skifter lægger tungerne ikke rigtig til, et enkelt drev er forkert monteret (*skiftetråden står i spænd*). Desværre begyndte "noget" at drille således at hele digitalsystemet måtte genstartes adskillige gange og lige så mange gange gik systemet i "no work - mode" de viste sig at håndkontrolleren (*tror vi nok*) lavede numre når man forsøgte at betjene skifterne på computeren, håndkontrollen blev koblet af systemet og så fungerede det igen – vi har lidt travlt hvis vi skal nå at fejlrette og teste / indkode alle skifter og drev i midtersektionen inden beboerdagen.

Onsdag d. 04.09. 2013. Denne dag stod dagsordenen for undertegnede og Ole og ind i mellem Jan, på test og reparation / justering af de resterende drev og skifter, denne gang

fungerede computer og Lenz håndkontrollen upåklageligt sammen og Bent havde kodet alle skifterne ind i Rocrail. Alt hvad der kunne laves blev ordnet, klokken 19²⁶ lød det fra os – alt kører som det skal, undtagen i en enkelt englænder (*drev 8A og 7B*) der er ingen kørestrøm, mistanken er at der ikke er lavet forsyning af skiftet – Bent lovede at kigge på "sagen" inden næste onsdag. På alle øvrige fronter blev der arbejdet særdeles intenst, jeg fik ikke noget overblik – men alle var vældig koncentrerede og målbevidste. Takket være modige medlemmers store indsats lørdag d. 31.08. var rum 4 ikke til at kende igen, væk var det uendelige bjerg af træstumper, elskrot, døde computere og andet affald. Alle vores rum på det nærmeste skinner, dog skal der fejes og støvsuges næste onsdag. Desværre "glemte" redaktøren at tage billeder, på denne mindeværdige klubdag, hvilket han så mindeligt har fortrudt!! Klokken 19³⁰ afholdte vi en ekstraordinær generalforsamling, her et lille referat fra den hurtigste generalforsamling i klubbens historie.:

Mødereferat

Ekstraordinær generalforsamling 4. september 2013

1. Generalforsamlingen påbegyndtes kl. 1930 med 11 fremmødte medlemmer og den nye formandskandidat Peter Bengtsen (PB).
Marianne fra afdelingsbestyrelsen var på gæstebesøg og overværede generalforsamlingen.
2. Formanden indledte mødet med at forklare baggrunden for den ekstraordinære generalforsamling. Forklaringen gengives ikke her, da den forudsættes bekendt.
3. Dernæst valgtes Flemming til dirigent og LT til referent.
4. Dirigenten konstaterede, at generalforsamlingen var indkaldt på ordentlig vis jf. klubbens vedtægter, og at generalforsamlingen var beslutningsdygtig.
5. Der var kun et punkt på agendaen: Valg af ny formand og valg/genvalg af resten af bestyrelsen.
Dirigenten bekendtgjorde, at der kun var eet emne til formandsposten: PB, og at den valgte måtte påregne at skulle sidde frem til næste ordinære generalforsamling i februar 2014, hvor formandsposten er på valg igen.
6. Der blev skredet til valghandling, og da der kun var én kandidat, kunne denne vælges med akklamation.
7. Til kasserer genvalgtes Michel, til sekretær genvalgtes LT. De to suppleanter Flemming og Jan fortsætter ligeledes.
8. Den nye formand takkede for valget på den samlede bestyrelses vegne. Dermed sluttede generalforsamlingen. Klokken var da 1940, hvilket således er én af de korteste generalforsamlinger i klubbens historie.

LT..

Nogen gange går ting bare meget stærkt, vi har fået et nyt medlem, Peter Bengtsen, *velkommen til Peter* – knap havde støvet lagt sig, før han indvilgede i at stille op til formandsposten i klubben og dermed løste vores problem med hensyn til beboerforeningens krav til klubbens bestyrelsessammensætning. Resten af denne onsdag gik med oprydning og andre små justeringer.

Onsdag d. 11.09. 2013. Sidste arbejdsdag før beboerdagen, sidste onsdag virkede alle skifter som de skulle, denne onsdag var der fire der lavede knuder, et af dem måtte endda skiftes. Prøvekørslen forløb ikke alt for godt den E maskine jeg havde tiltænkt rollen som trækraft til det internationale tog, kørte så ustabil, at den blev dømt tilbage i æsken igen, hjulene skal bl.a. justeres, for maskinen kortslyttede i mange af skifterne (se artiklen "Tager de strøm på os" *andetsteds i bladet*) "Der Kaiser" (Ole) havde en Vt. 611. fra Roco med og den kørte faktisk meget

fint, dog er der et par steder hvor polariseringen tilsyneladende er forkert (*i et par englændere*) der blev knoklet så sveden sprang – rigtig godt blev det ikke, så vi krydser fingre og håber det vil fungere lidt bedre på beboerdagen!



Ole's hjemmesløjd til helixen, delene er meget fint udskåret, så det vil blive nemt at samle den.

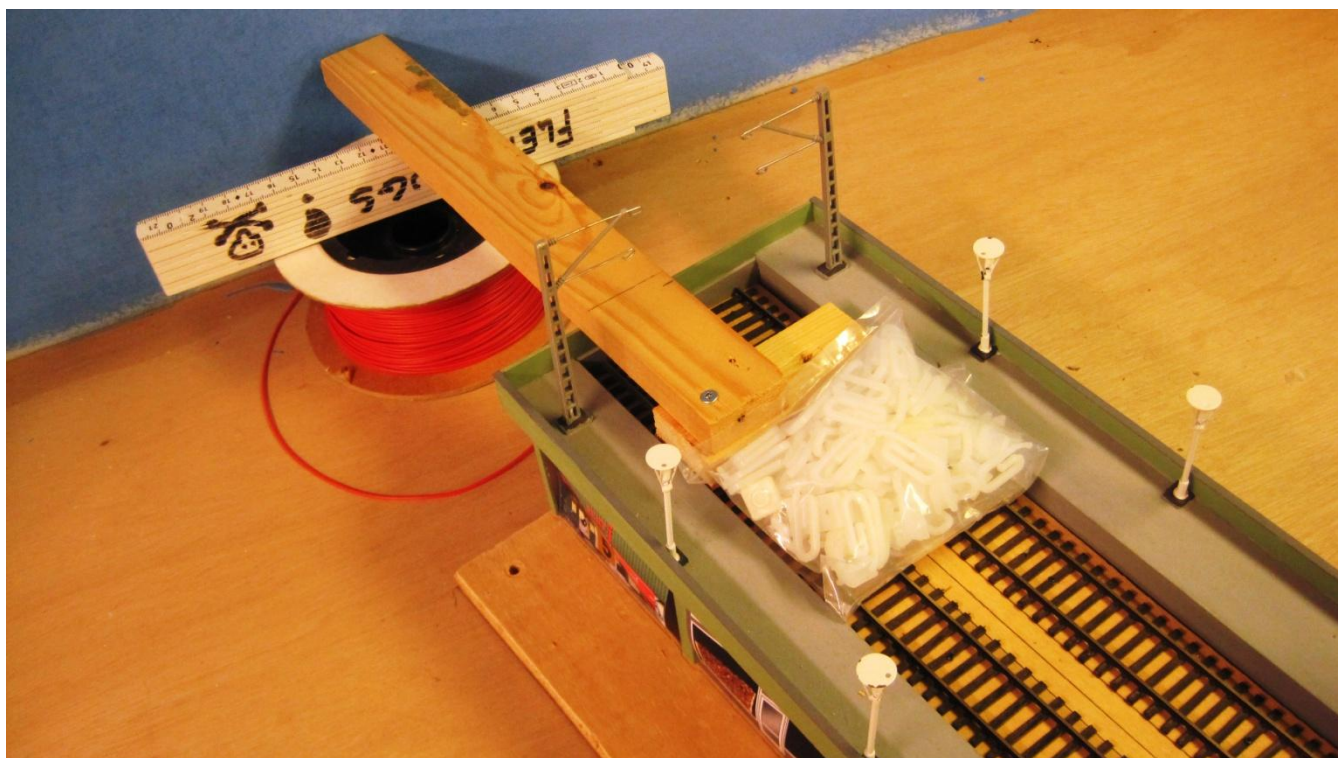
Ole har været meget flittig, han har ene mand, udskåret de forskellige pladedele i 6 mm MDF

plade til helixen i rum 4, han havde lagt en omgang op på gulvet, det bliver en ordentlig tamp! Ole svor, at det - gjorde han aldrig mere. Det var ikke helt nemt at fortælle ham at der mangler en omgang. Jeg fik ikke rigtig styr på hvad der skete i Henk's vejfirma, noget kunne tyde på at medarbejderne har taget styringen og Henk er reduceret til asfalt arbejder, noget er der sket og næste foto viser at det "sorte stads"

breder sig mere og mere. Bent kæmpede med automatikken til drift af S banen, dagen før havde det bare virket, nu var det onsdag og så skulle det altså drille, efter beboerdagen bliver vi nok nødt til at tage en "lille" men alvorlig snak om hvad der egentlig skal gøres, hvordan, hvornår og hvorfor!! Pludselig var klokken 22⁰⁰ og så var det hjem.



Alle veje fører til Martin's madhus! Ihvertfald hos os – denne onsdag serveredes Hakkebøf med bløde løg og soooooovs.



Hvis nogen skulle være i tvivl, så er det her der bliver eksperimenteret med "førerløse" S tog og hvad skuer så mit øje!!!!!! Min tommestok, den burde jo være i min værktøjskasse – meget mystisk! Ellers er det en vældig fiks sporstopper – må jeg anbefale at man læser "Banernes bygning og udstyrelse" den findes i vores bibliotek.

Søndag d. 15.09. 2013. Så blev det endelig Beboerdag, team Slagelse startede tidligt den dag, 08²⁰ kørte "bussen" til Karlemoseparken. Martin havde sørget for friskbagt morgenbrød, da vi ankom til klubben, var Michel allerede godt i gang med "Svellegryden". Hurtigt fik vi rigget brød og kaffe til, så vi kunne få en lille hyggestund før det gik løs, efter opvasken var det sporene i rum 1 der plagede mit sind, da jeg forlod det i onsdags, kan man ikke sige det kørte for godt på Korsborg. Jørgen havde haft en af mine E maskiner med hjemme for at omkode dekoderen – så den kunne bruges på anlægget – det hjalp en hel del på kørslen med en ny maskine på sporet, i starten dog stadig plaget en del af kortslutninger ved skifter og englændere

og enkelte stop på grund af akut manglende strøm. Der er ingen tvivl om at hele spornettet skal have en meget grundig rensning med "noget effektivt" hældt på en rens tankvogn og så ellers rundt på hele stationen!

Strømforsyningsikkerheden (*sikke et ord*) steg dog betragteligt efterhånden som sporet blev befaret, den anden stamme der blev kørt med var Ole's tyske Vt 611. det kørte som en god drøm. Klokken 11⁰⁰ begyndte det at myldre med dejligt nysgerrige beboere og snart var der en livlig snakken i alle kroge og rum, uden at vide det vil jeg anslå at vi havde omkring 40 glade gæster på de fire timer vi havde åbent. Som tak fordi de ville besøge os, fik alle der ville så meget "Svellegryde" de orkede.



E 978 med et uden forbillede tog af international karakter, vi kunne køre hertil og så tilbage til spor 2 på stationen. Det var ikke sporskifterne der forhindrede kørsel i andre spor – men møgbeskidte spor der gav en masse kørsels problemer, det var også lige meget - for kørslen der var, vakte stor glæde blandt vores gæster.

Da vi hentede flagstangen ind kl. 15⁰⁰ og kunne lukke bixsen blev vi ret hurtigt enige om at det havde været den bedste beboerdag, vi nogensinde havde holdt, alle vores besøgende var meget positive, videbegærlige og snakkelysten fejlede bestemt noget. Med sådanne gæster kan vi kun se frem til at åbne vores døre for beboerne til næste år!

Onsdag d. 18.09. 2013. - 25.09. 2013. Ret så forventeligt, har tempoet efter beboerdagen været lidt lavere. Inden for det sidste år har vi haft en masse store (og kostbare) projekter og der har været masser af arbejde, sådan lige PT kan jeg kun komme i tanke om en ting vi ikke har fået ordnet endnu - maling af køkkenet – det

er vel ikke så tosset endda! Der mangler også nogle lysarmaturer hist og her, de vejer lidt tungt på budgettet så det må komme hen ad vejen! Vi er begyndt på en opsummering af de kommende projekter og vi er som en følge den megen aktivitet også nødt til at tage nøje økonomiske overvejelser i de fremtidige projekter og indkøb. Bestyrelsen arbejder hårdt på et forslag /oplæg til de fremtidige arbejdsopgaver, deres prioritering, i forhold til vigtighed og økonomi, alle opfordres til at gøre sig sine tanker omkring emnet, da der inden længe vil blive afholdt et medlemsmøde, så vi kan få tingene på plads og komme videre i teksten.



Lørdag den 9. november, kl. 10-15

Årets store udsalg af arkivalier, bøger m.m.
med relation til jernbaner

Jernbanebøger, Marielundvej 35, 2730 Herlev

Dansk Jernbane-Klub - herunder også arkivet og Jernbanebøger - flyttede i 2012 til nyt domicil i Herlev.

Vi er nu atter i fuld gang med at sortere og registrere de mange arkivalier m.m. Af nogle arkivalier har vi fortsat mange eksemplarer og en række frasorterede bøger, køreplaner, reglementer m.m., som sælges, så der bl.a. kan blive penge til DJK's vognhal nr. 2, der nu er under opførelse i Marslev på Fyn.

Du indbydes derfor til udsalgssdag, lørdag den 9. november kl. 10 - 15. På udsalgssdagen giver vi 20 % på alle nye bøger fra DJK's forlag og 10 % på alle andre nye bøger og DVD'er. Denne rabat er dog kun mod kontant- eller dankortbetaling på selve udsalgssdagen.

Vi glæder os også til at vise dig DJK's nye kontorer, Jernbanebøgers salgsløkkale og bibliotek.

Jernbanebøger

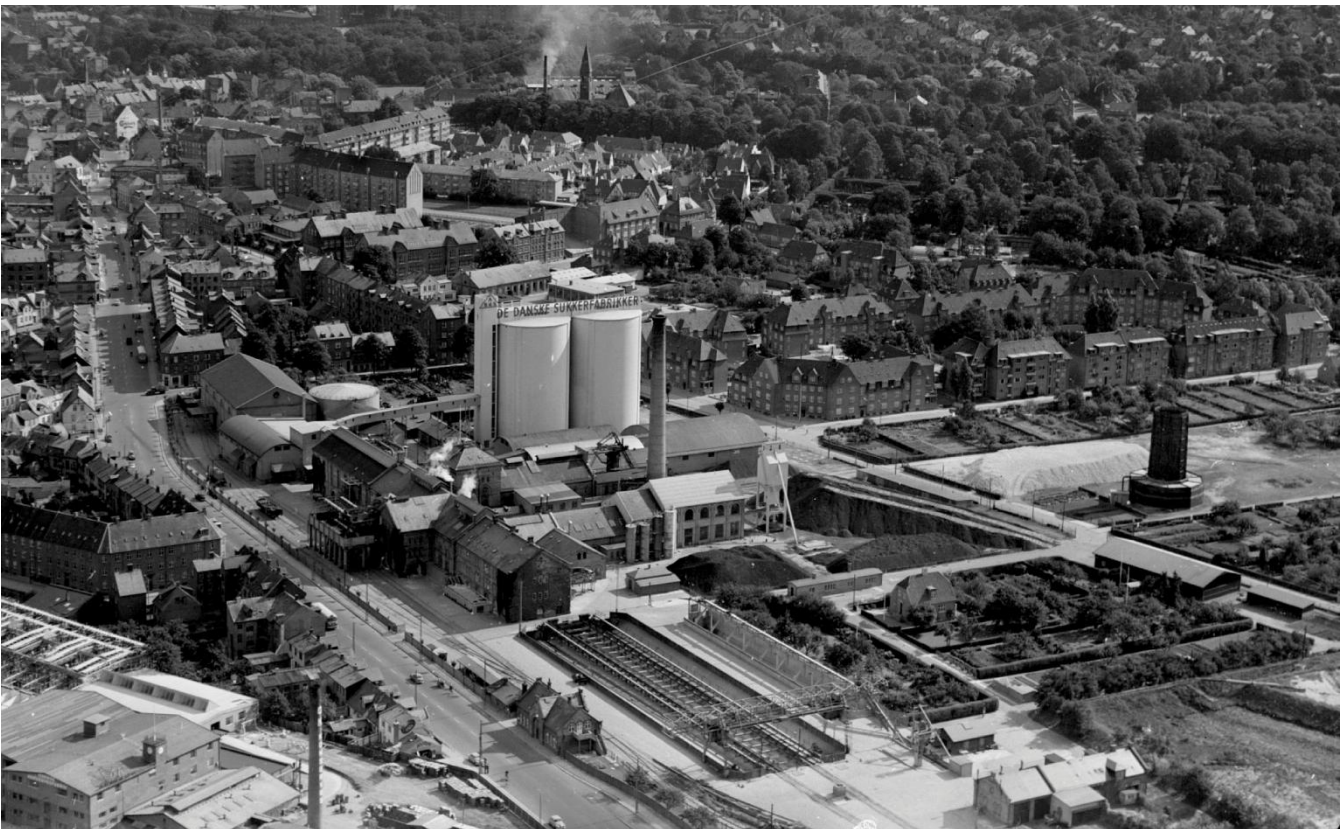


Her blev der lige plads til et billede af et vognsæt (48814) fra Brawa, bestående af 3 Gms 54 vogne - de har været hyppige gæster på danske spor.

Noget for øjet



Lidt inspiration fra det nu hedengangne Odense sukkerkogeri, billederne er fra 1957 og viser "roegården" eller det sted man læssede roerne af, både fra lastbil som fra jernbanevogne. Arkiv.: Odense Foto.





Ekspressen er netop ankommet til Korsør, spor 2. De rejsende er på vej til færgen, i 1935 blev de indenlandske vogne ikke overført med færgerne, det blev kun sovevogne, lyntog og internationale kursvogne. Kok-A-Mok bedes bemærke de fine piller, der bærer perrontaget. Postkort. Arkiv.: NFK.



MY med godstog på den fynske hovedbane i 1960. Til glæde for Michel er det folkevogne, dog ikke med delte bagruder, der er læsset på fladvogne, dengang var der mangel på vogne der var lavet til at transportere biler på og en gang imellem måtte man bruge det der var for hånden. Det kunne bl.a. være fladvogne af X gruppen, denne bestod ofte af ældre lavsidede godsvogne, hvor sider og gavle var blevet fjernet (af forskellige årsager). Denne vogngruppe blev ofte brugt til autotransport. Foto.: Hans Gerner Christiansen.



D 877 med et større godstog, afgår fra Ribe med kurs mod Tønder, maskinen er en af de kun delvist ombyggede (kun nyt førerhus)
Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv. OMJK.



Klokken er omkring 02⁰⁰ og jeg er lige blevet færdig med over 8 timers rangering (med en Mx) alle stammerne til paraden på Odense station, i anledningen af Jernbanemuseets genindvielse i 1988. Jeg skulle overnatte i en Bcm liggevojn. På vejen derhen fandt jeg lige en bunke "gammelt jern", som jeg tog et par billeder af. Det første ar af D 826 og i det nattelys - ligner det næsten et modeltog!



Så er der Øl i stride strømme, 9 Brawa Carlsberg vogne i et tog – værsgo at skylle!

”KØREPLANEN”

OKTOBER KVARTAL 2013.

-oOo-

Onsdag	02.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	09.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	16.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	23.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	30.	Oktober	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	06.	November	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	13.	November	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	20.	November	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	27.	November	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	04.	December	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Lørdag	07.	December	Julefrokost i klubben.	13⁰⁰ - ??^{??}
Onsdag	11.	December	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	18.	December	Juleafslutning i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰

Juleferie fra onsdag d. 18.12. 2013 til onsdag d. 08.01. 2014.

Sidste Lørdag i hver måned bygger vi, efter aftale, på anlægget.

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

Eksterne aktiviteter

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

Felix Team.



Håndlavede småserie modeller

For eksempel DSB litra O



Skovgårdsvej 5. 8310 Tranbjerg J.

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

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

Værkstedet.: Hverdage 13⁰⁰ – 15³⁰. Dog ikke onsdag

Se flere modeller på.: www.felixteam.dk

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

Mange byggedele · Egen produktion af Felix Modeller.