

# MOSEBANKEN

## Læs i dette nr.:

- # Erfaringer ved bygning...
- # Side 14, Modellen.
- # Det ærede medlem.
- # Fra troldmandens værksted.
- # KMK Læseservice, ekstra!
- # Nyt fra klubben.
- # Køreplanen.
- # Noget for øjet.

**Nr. 60.**

November. 2016.

# Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

---

**Formand.:**

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

**Kasserer.:**

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

**Sekretær.:**

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

---

**Klublokale.:**

Karlemosevej 87, Kld.  
4600 Køge.

**Hjemmeside.:**

[www.mosebanen.dk](http://www.mosebanen.dk)

---

**Mosebanen.:**

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

Redaktionen:  
Lars Torndahl Larsen.  
Henrik Donby.

**Annoncer.:**

<sup>1</sup>/<sub>1</sub> side. 400.- Kr.

<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 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

2016 har indtil nu været et krævende år. Vi startede året med en vandskade, der ville noget. Knap var vi færdige med rengøring m.m., så fik vi en tur til! Ikke så meget vand, men meget slam!

Endnu en gang måtte vi smide værdier ud – det er svært at huske, at man skal placere alt mindst 30 cm. over gulvet.

Imponerende nok er vi næsten på højde med vores målsætninger, selvom der sagtens kunne have været brugt meget mere tid til prøvekørsler og fejlretning op til vores beboerdag.

Resultatet var, at vi ikke fik kørt i det omfang beboerne havde håbet, og vi ønsket!

Til næste beboerdag er fejlene rettet, og anlægget fungerer som en drøm!

Heller ikke Mosebanen er gået fri af genvordighederne. Jeg har brugt 7 mdr. på ombygning af mit hus og døjet med sygdom. Det er gået ud over skriveriet fra min side. Heldigvis er den øvrige redaktion trådt til.

Der er stadig lidt eftervirkninger, men fra årsskiftet senest regner jeg med, at hele menageriet kører igen!

Vinteren er nu helt klar til at overtage kommandoen, så meget mere grund er der til at sidde inden for og nørkle med modeltog!

Husk nu at ønske hinanden en rigtig glædelig jul og et godt nytår. Vi er tilbage 01.02. 2017. Tilbage er blot at ønske alle læsere en god fornøjelse med Mosebanen nr. 60.

---

## INDHOLD.

|                 |                                          |
|-----------------|------------------------------------------|
| <b>Side 3.</b>  | <b>Erfaringer med digital styring...</b> |
| <b>Side 14.</b> | <b>Side 14. Modellen.</b>                |
| <b>Side 13.</b> | <b>Det ærede medlem.</b>                 |
| <b>Side 28.</b> | <b>Fra troldmandens værksted.</b>        |
| <b>Side 33.</b> | <b>KMK Læserservice, ekstra!</b>         |
| <b>Side 34.</b> | <b>Nyt fra klubben.</b>                  |
| <b>Side 81.</b> | <b>Køreplanen.</b>                       |
| <b>Side 81.</b> | <b>Noget for øjet.</b>                   |

---

*Forsidefoto.: Viser denne gang en meget vigtig person i klubben, vores kok! Han sørger for, at vores livsmål ikke skrumper om onsdagen, og at der er energi til alt det arbejde, vi laver, Martin laver selv næsten alt til alle retter – ikke noget med "takeaway" her!! På billedet laver han frikadeller bl.a. med en god portion Cognac i.*



# Erfaringer med digital styring af modeljernbanen

Af Henrik Donby.

Som omtalt i sidste nummer af Mosebanen, vil jeg vende tilbage med mine erfaringer med digital styring af modeljernbanen.

Denne artikel omhandler de komponenter og dekodere, jeg anvender på min modeljernbane, og de erfaringer, jeg har gjort mig på godt og ondt gennem tiderne med digital modeljernbane.

At gå fra analog til digital styring af modeljernbane er både en spændende oplevelse, men også en med masser af udfordringer. Min erfaring er, at det skal foretages trinvis, både at sætte sig ind i den nye verdens og de mange muligheder, men også økonomisk og tidsmæssigt. Rom blev ikke bygget på en dag.

Hvis muligt, så tal med andre der kører med digital modeljernbane. Mange forhandlere kan også give gode råd, specielt når noget driller eller ikke virker som forventet.

På Internettet findes efterhånden mange artikler, vejledninger og videoer om digital styring og ombygning af lokomotiver. Bliv ikke forskrækket over de mange udtryk og manualer, ofte på engelsk. Det kræver ikke en ingeniøruddannelse, men lidt kendskab til elektronik er en fordel.

Mange salgsbrochurer for digital kørsel med modeljernbane omtaler, at det blot kræver 2 ledninger fra en kontrolenhed, og så er der styr på alt.

Glem det - det kræver mange ledninger og sørg for at holde farverne til de forskellige funktioner. Jeg anvender rød/brun (*hovedspor*) og orange/sort (*lokalbane*) til kørestrøm, rød/blå/gul til sporskifter, gul/brun til funktioner, f.eks. lys, samt grøn/hvid til servomotorer, remisedøre og andre drejelige emner. Ledninger samles med kabelklips, der kan købes i alle byggemarkeder, klips kan også være i forskellige farver og med til at skabe overblik.

Af praktiske grunde opdeler jeg de forskellige dekodere med angivelse af numre for funktioner. Eksempelvis anvender jeg numrene i intervallet 001-100 til lokomotivdekodere, 101-200 række til sporskifter, interval 201-300 til signaler, interval 301-400 til mekaniske funktioner såsom portåbnere og endelig interval 401-500 til andre funktioner, såsom lys i huse, blinklys, gadelys mm.

S88 og sporaftsnit har egne nummerrækker, bl.a. med opsætning i centralenheden og pc-program.

## Hvilket system skal jeg vælge til digital styring?

For en del år siden var jeg heldig at være med på aftenskole i Hedehusene, der havde modeljernbane på programmet over nogle vinteraftener. Her fik jeg det første indtryk af mulighederne med digital styring. Jeg havde forinden besluttet at gå fra Märklins 3-skinnesystem til 2-skinnesystem, gerne på et tidspunkt suppleret med lidt digital styring. Efter rådgivning i Togcentret, dengang i Gentofte, blev jeg anbefalet først at anskaffe Uhlenbrock Intellibox med en kraftig transformator samt Roco startsæt med den røde/gule håndterminal. Foruden det i sættet værende tyske diesel lokomotiv, købte jeg en Roco Køf, hvor jeg fik Togcentret til at montere en minidekoder. Så havde jeg 2 lokomotiver og kunne kører digitalt. Hvor spændende at køre efter hinanden med forskellige hastigheder på den lille rundbane, der var med i startsættet. Men ret hurtigt kedeligt, og hvad med sporskifter?

Jeg havde besluttet at sælge mit Märklinudstyr, hvor skinner og sporskifter var de gamle metal-skinner, og i stedet investere i 2-skinnesystem, som jeg syntes ville være mere realistisk ved sporlægning med brug af flexskinner og ballast, jeg selv kunne vælge frem for Märklins metalballast. Jeg købte en pose med 10 brugte sporskifter og en æske flexskinner af mærket Peco fra England.

Sporskifterne var håndbetjente og forberedt til montering af underophængt relæer, som jeg kunne betjene via en hjemmelavet sportavle med trykknapper. Men kunne de ikke ændres til digital? Jo da, heldigvis var det i perioden, da jeg gik på aftenskolen om modeljernbane, så vi var et par stykker, der talte om digital styring.

Hold da op - det ville blive dyrt. Der blev nævnt anskaffelse af centralenhed, boostere, dekodere til både det ene og andet, herunder sporskifter, der også skulle forsynes med relæer. Tilbage-melding med S88 og skal det være med eller uden opto??? Håndholdt kontrol og Lissy (*kender hende ikke*) Men det hele kan jo meget enkelt styres via en pc. Ja tak, så skal der også købes pc (*det var medio 1990'erne, hvor en stationær pc stadig kostede en pæn sum*). I en bisætning blev det nævnt, at der også skal et pc-program til at håndtere styringen af banen sammen med Intelliboxen, jeg havde købt - UPS. Men bare rolig, der findes prøveprogrammer, enten med

tidsbegrænset anvendelse, eller begrænset funktionalitet. Men det finder du ud af hen ad vejen. En dekoder kostede ca. 250-400 kroner STYK-KET og der skal jo også dekodere i de 4 andre lokomotiver, jeg efterhånden havde anskaffet, blandt andet Mo og P modellerne fra Heljan - der røg flere års lommepege. Nå, det måtte jo komme efterhånden, og så var der jo gode ønsker til julegaver til herren.

Derfor satsede jeg på at få nogle af sporskifterne gjort digitale. Igen tilbage til aftenskolen og de gode venner, jeg havde fået der. Vi var 5 der mødtes på skift hos hinanden og udvekslede erfaringer.

Sporskiftedekodere blev anbefalet anskaffet fra Littfinski (LDT) via Conrad i Tyskland i samlesæt til favorable priser. En dekoder kan håndtere 4 sporskifter og hertil også relæer til montering under sporskifterne. Du skal bare lodde komponenterne på en medfølgende printplade. OK, det prøvede jeg så. Samtidig fik jeg fat i nogle Peco relæer, der passede perfekt til montering under Peco sporskifterne. Dekoderne kom hjem og blev samlet, tilsluttet til relæerne og til Uhlenbrock Intellibox (*herefter forkortet til IB*). Men skete der noget, når jeg trykkede på knapperne på Intelliboxen? - Ikke en pind. Dekoderne skulle først programmeres med sporskiftenumrene, jeg ville anvende. Sporskiftenumre??? hvad nu?

Tilbage til aftenskole holdet, hvor især en god kollega kunne hjælpe. Han kom en aften og viste hvordan de programmeres. Skal man nu også være programmør for at køre digitalt? Nej - Jeg skal bare gøre det og det i menuen på IB'en. Det er ikke den mest brugervenlige menu på det lille display. Hurra, så virkede de første 4 sporskifter. Stor var oplevelsen at kunne skifte via IB. Men

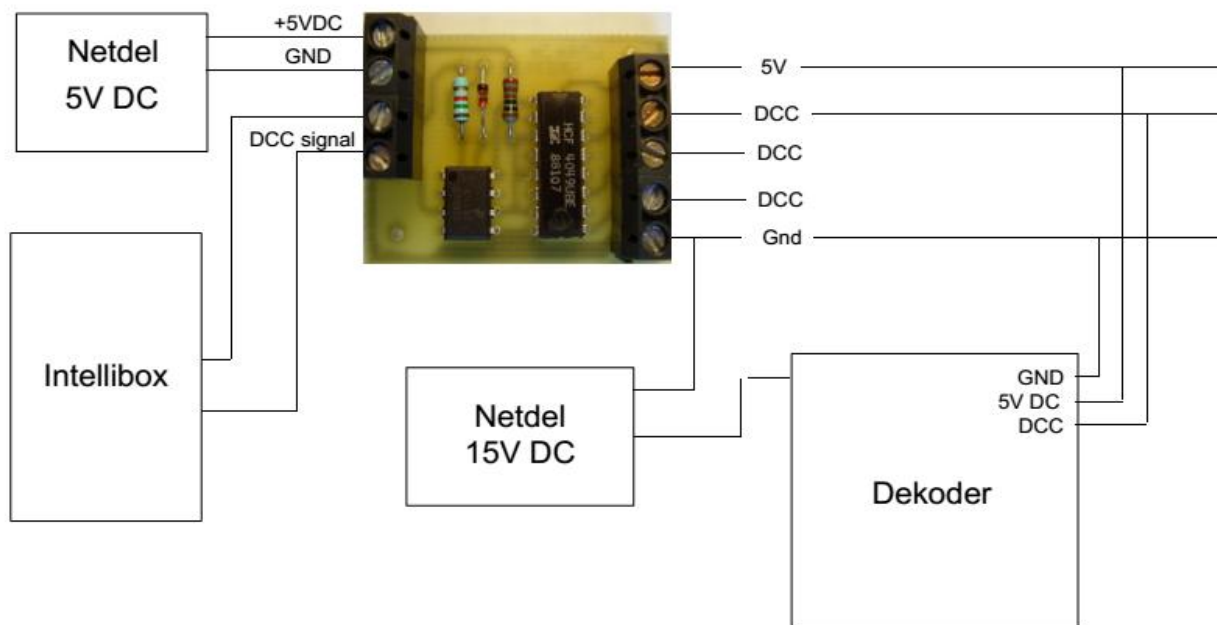
det var en kort fornøjelse. Efter et par uger blev sporskifte dekoderen brændt af. Øv, Hvorfor nu det? Jeg fik forklaret at Peco relæ trækker ca. 1 - 1,5 Ampere og det var mere end dekoderen kunne klare. Men du kan anskaffe dekodere fra Lenz, de kan klare op til 6 Peco-relæer, men koster også en del mere end LDT-dekoderne.

I første omgang købte jeg et par ekstra kredsløb fra LDT, men problemet var ikke løst - de brændte også af.

Ind på nettet og læse mere om Peco's sporskifter. Her dukkede en artikel op fra Tog og Tekno i Aalborg, som jeg ringede til. De henviste til en hjemmeside Litra.dk administreret af Haakon Hansen i Frederikshavn, som der var gode erfaringer med til den type sporskifter. Haakon var med i en modelbaneklub ved Frederikshavn, der også anvendte Peco sporskifter og han byggede selv dekodere. Kontakt til Haakon og jo vist, det var rigtigt, at han havde erfaringer med Peco og meget andet om digital styring af modeljernbane. Jeg fik fremstillet et par dekodere med tilhørende relæer hos Haakon til sporskifterne samt en DCC-driver og vips, så virkede mine sporskifter sammen med en HSV transformator og Intellibox. Nu skulle jeg også forholde mig til brug af DCC contra Motorola, der primært blev anvendt af Märklinsystemet.

Nedenfor er vist princippet i dekodere fra Litra.dk, hvor DCC-driveren er den centrale del med forbindelse til diverse dekodere. (*Af praktiske grunde har jeg nu en reserve DCC-driver, hvis den nuværende skulle holde op med at virke. Det skal nok passe, at det sker, når man skal vise sit anlæg frem for andre*)

## Tilslutning af dekoder og driver





Jeg gik også med tanken om at bygge en ny modeljernbane, der skulle styres via et computerprogram. På et tidligere tidspunkt var jeg blevet anbefalet anvendelse af Train Control som pc-program. Ved skift af job havde min familie anskaffet en bærbar pc, som også skulle anvendes til modeljernbanen. Den blev forbundet til Intelliboxen via et seriel kabel. Programmet skulle være meget brugervenligt og nemt at gå til. Jeg havde fået installeret en prøveversion på computeren og læst meget på vejledningen, der var på engelsk. Men at få et tog til at køre – niksen! Det var noget med valg af COM-port ved tilslutning af IB til computeren. Efter diverse forsøg var det COM-port 9, der virkede. Jeg havde valgt at anvende Reed-kontakter som tilbagemeldingspunkter, da det stod i Train Controls fyldige vejledning, at de kunne anvendes, selvom det var besværligt at forstå den engelsksprogede vejledning, der beskrev mange muligheder, men ikke særligt detaljeret om, hvordan de skulle anvendes og konfigureres. Jeg havde store forventninger til brug af en pc til styring. Det var lidt af en nedtur, da det ikke virkede. Til gengæld var det nemt at tegne modelbanen i Train Control med angivelse af sporskifter og sporsektioner og oprette togveje. Så ville jeg planlægge pendulkørsel, men den gik ikke - umiddelbart.

Jeg kontaktede på ny Haakon, der jo havde nævnt, at han anvendte WinDigiPet som pc-program. Her havde Haakon også mere i ærmet om styringen og ikke mindst brugen af en pc sammen med WinDigiPet version 2009. Haakon havde oversat de grundlæggende afsnit af den tyske vejledning til WDP v. 9 til dansk, så jeg valgte at gå i gang med at installere WDPs prøveversion og følge vejledningen, herunder opsætning af grundfunktioner, såsom hvilket system skal anvendes - er det Märklin eller DCC mm.. Det gik fint med at tegne banen i WDP, og jeg fik sporskifterne til at virke, men jeg forstod ikke, hvad begrebet "Tognummerfelt" dækkede over. Havde det noget at gøre med hvilke tog, der kørte på banen?

Jo fortalte Haakon, der anvendes 3 tognummerfelter for hver sporsektion til hhv. kør ind i sporafsnittet, begynd brems og endelig brems, så de 3 sporafsnit skal være isoleret. Det samme, hvis man skal køre modsat - jeg må indrømme, at jeg fattede ikke meget af det. Jeg havde jo ikke isoleret min bane, idet jeg anvendte Reed-kontakter til s88 tilbagemelding. Jeg havde i mellemtiden anskaffet et par s88 fra LDT, hvor jeg troede, at de også kunne måle, om der var tog på en given strækning. Det skulle vise sig at være en stor misforståelse fra min side.

Heldigvis udbød Togcentret et kursus i brug af WDP for begyndere. Det hjalp på forståelsen,

men ikke logikken. Med opgradering til version WDP 2012 og nærlæsning af den engelske vejledning, kom der mere styr på logikken. Det blev nemmere at forstå anvendelsen og så kom vejledningen også i en engelsk version. Ydermere deltog jeg efterfølgende på Togcentrets udvidede WDP kursus, nu begyndte det at hænge sammen.

## **Togvej / sporafsnit**

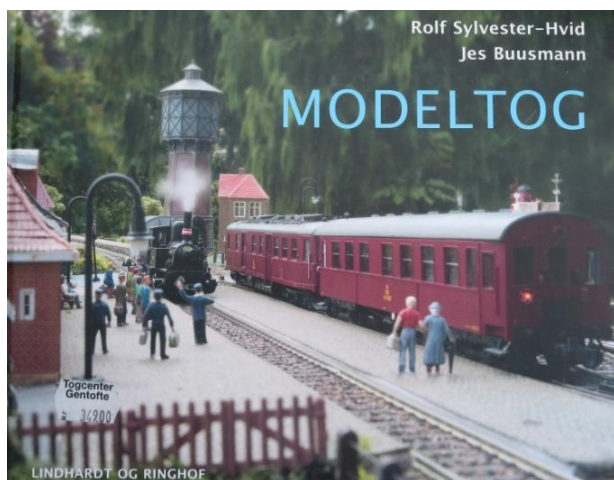
De fleste modelbanefolk kender til at opdele en modelbane i sporafsnit, hvor strømmen kan afbrydes via en kontakt eller et signal med relæ. Modelbanen brydes op i et antal sporafsnit med ledningsføring. Ved brug af mekaniske relæer og kontakt skinner, kan det sikres, at togene ikke kører op i hinanden. Når et tog kører fra station A til station B, kan det sikres, at der ikke er andre tog på ruten, hvilket kaldes at sætte en togvej. Det kræver dog en hulens masse relæer og ledninger samt omtanke ved planlægningen. Det er næsten som hos DSB med planlægning af årets køreplan, og hvilke tog kører hvor og i hvilken retning. Hvert tog skal have et entydigt nummer, der kan anvendes i planlægningen, både ved de store tog og små tog og modelbanen. Lokomotiverne tildeles et entydigt nummer, der kodes ind i lokomotivdekoderen, mere herom senere.

Her kommer anvendelse af digital styring til sin fulde ret. Banen opdeles fortsat i sektioner eller sporafsnit, men styringen og sikringen foregår via Intelliboxen eller et pc-program. Der findes udmærkede vejledninger på nettet til, hvordan opsætningen foretages, så det vil jeg ikke komme nærmere ind på her. Se eventuelt en oversat vejledning på Litra.dk med brug af WDP 2009. Den er grundlæggende for anvendelse af WDP. Det var lidt om mine erfaringer de første år. Hvad indgår der så i digital styring af modeljernbanen?

## **Hvad kan et digitalt anlæg bestå af?**

Når man arbejder med digital styring, er det vigtigt at kende forskel på de 2 systemer Motorola og DCC. Det er vigtigt, når der skal sættes parametre på f.eks. Intelliboxen. Ellers virker kommunikationen med modulerne eller lokomotiverne ikke. Motorola anvendes primært sammen med Märklin. Jeg anvender DCC-systemet på min 2-skinnebane. For mere omtale af de forskellige systemer henvises til bogen MODELTOG fra Togcentret, side 63 - 75. Endvidere kan det anbefales at deltage på f.eks. Togcentrets kurser om digital modeljernbane.

*(kilde henvisning godkendt af Togcentret, der dog oplyser, at bogen er udsolgt fra forlaget).*



En anden bog jeg vil anbefale er P. E. Jensens bog om Modeljernbane. Den omhandler både model sammenholdt med DSB beskrivelser fra virkeligheden. Desuden en del omtale af diverse materiel og standarder, modellandskab, forskellige fabrikater mm. En håndbog, der er svær at undvære for modeljernbanebyggere.

Er man til det mere nørdede og vil selv programmere og bygge med digitale komponenter, kan henvises til svenskeren Rutger Friberg, der

har skrevet flere bøger om digital modeljernbane.

DCC = Digital Command Control betyder, at du kan køre med flere lokomotiver uafhængigt af hinanden og med forskellig hastighed og retning på den samme strækning på banen.

Modsat analog kørsel, hvor du kun kan køre med et lokomotiv med en given hastighed ad gangen.

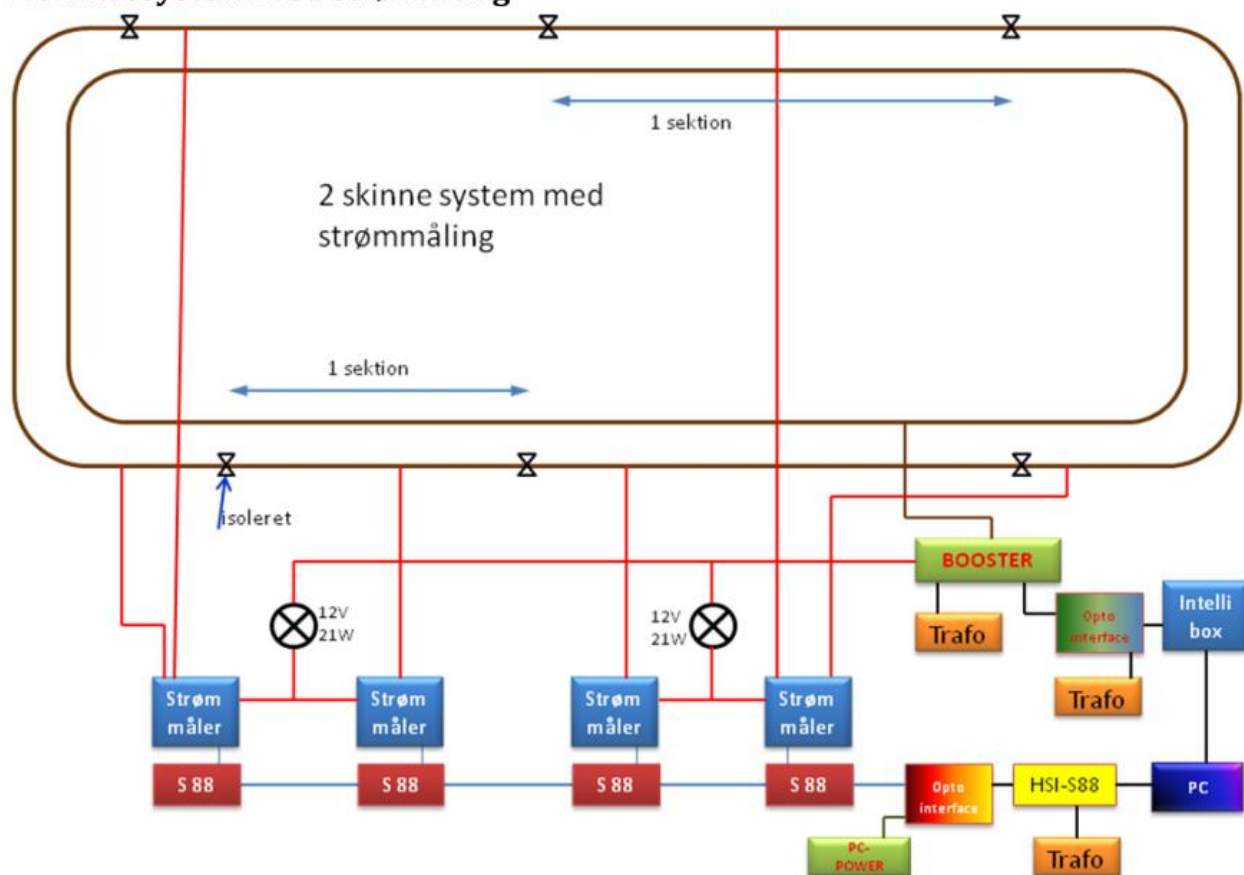
Kører der flere lokomotiver analogt, kører de med samme hastighed på samme strækning og med den samme transformator.

## Hvad indgår i digital styring af modeljernbanen?

Med digital drift er der mange komponenter at holde styr på til de forskellige funktioner. Men bliv ikke forskrækket, men byg stille og roligt op i takt med behov og pengepung.

Nedenfor er princippet og de komponenter og dele, som jeg anvender til digital styring af min modeljernbane, anført. Hertil dekodere, der er anskaffet fra Litra.dk i Frederikshavn.

### 2 skinneresystem med strømmåling



Dekodere til sporskifter og andet er bygget således, at der er maximalt sikkerhed imod ødelæggelse af Intelibox'en. Normalt indeholder hver dekode fra andre fabrikanter både en strømforsyning og signaltilpasning. Her har Litra.dk valgt at fremstille et fællesmodul med signaltilpasning og strømforsyning. Dette modul får sit digitale signal gennem en optokobler. Fra dette modul føres en 3 ledet ledning rundt til samtlige dekodere på anlægget. Disse dekodere behøver derfor hverken indbygget strømforsyning eller signaltilpasning og kan derfor fremstilles til en lavere pris. (Kilde: Litra.dk)



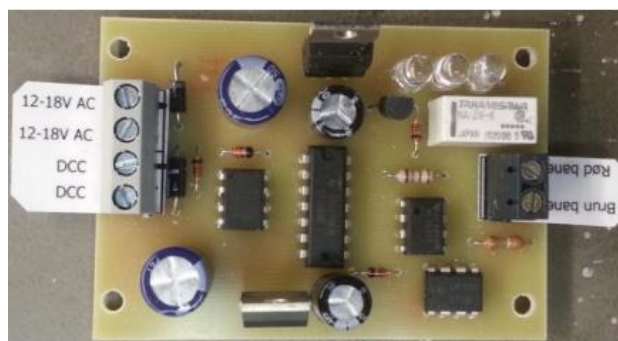
### Centralenhed, Uhlenbrock Intellibox IR, der er kernen i systemet

Centralenheden er kernen i digital modeljernbane. Det er en form for en minicomputer, der kan anvendes til betjening af lokomotiver, sporskifter, diverse dekodere samt programmering af dekodere. Som centralenhed anvender jeg Uhlenbrocks Intellibox, version 1 med IR (*Infrarød fjernbetjening*). Hertil transformator også fra Uhlenbrock.

### Boostere til at give ekstra kræfter og power til at køre med flere lokomotiver

Boostere giver ekstra kræfter, hvis der skal køres med mange lokomotiver på samme tid, men er ikke nødvendig fra begyndelsen. Kører du med flere end 4-5 lokomotiver, bør brug af boostere overvejes. Men tænk udvidelse ind i planlægningen, hvilket jeg ikke gjorde. Det betyder, at banen opdeles i sektioner, hvor begge skinnestrenge isoleres. Men det skal være en logisk opdeling, f.eks. har jeg nu opdelt lokalbane som en hovedsektion og hovedbanen med dobbeltspor i 2 hovedsektioner, hvor isoleringen er ved sporskifterne, der forbinder de 3 hovedsektioner. Efterhånden som behovet for kørsel med flere lokomotiver indfinder sig, kan banen udvides med flere boostere.

For at isolere boosterne fra Intelliboxen, anvendes en booster-driver, jf. nedenstående.



*Booster-driver.: For at få størst mulig sikkerhed mod ødelæggelse af fx Intellibox eller anden digital styreenhed, skal der ingen elektrisk forbindelse være mellem Intellibox og boostere. Signalet overføres gennem optokoblere. Der skal derfor anvendes en enhed med optokoblere, som også tilpasser signalet til de efterfølgende boostere. Denne enhed skal have sin egen transformator. Transformatoren til booster-driveren er på 12V AC med en effekt på ca. 2VA. Dette er tilstrækkelig til driften af booster-driveren.*

### Transformatorer til centralenhed og boostere.

Hver booster forsynes separat med 16-18 V vekselstrøm fra transformatorer. Det må gerne være en af de ældre større Märklin transformator (dog

ikke fra begyndersættene). Jeg anvender et par ældre HSV-transformatorer.



*Boosteren kan give en strøm op til 4 A. Dog vil en strøm på 2,5-3A være mere realistisk. Boosteren skal forsynes med 16-18V AC fra egen transformator. Her er det vigtigt, det ikke er den samme transformator, der forsyner Intelliboxen eller Booster-driveren. Er der på nogle måder fælles transformatorer, vil sikkerheden, som optokobleren i driveren udøver, gå tabt.*



### Modeljernbane i Danmark



P E Jensen

*Forsiden af P. E. Jensens bog.*



## Automatsikring af banen

Opstår der en kortvarig kortslutning, vil automatsikringen nedenfor ikke reagere. Er kortslutningen konstant eller over flere sektioner, vil den efter få sekunder afbryde strømmen. Derefter vil den efter 3 sekunder indkoble automatisk igen. Er kortslutningen der stadig, udkobler den igen, dette sker i alt 5 gange. Derefter skal sikringen indkobles manuelt ved at aktivere et ringetryk. Nedenfor er vist automatsikringen, som jeg anvender. For mere uddybning af sikkerheden ved boostere henvises til websitet Litra.dk.



*Automat sikringen*

Efter denne gennemgang af sikring og strømfor-  
syning af banen, vil jeg gå videre med beskrivel-  
se af dekodere til modeljernbanen.

## Dekodere til lokomotiver

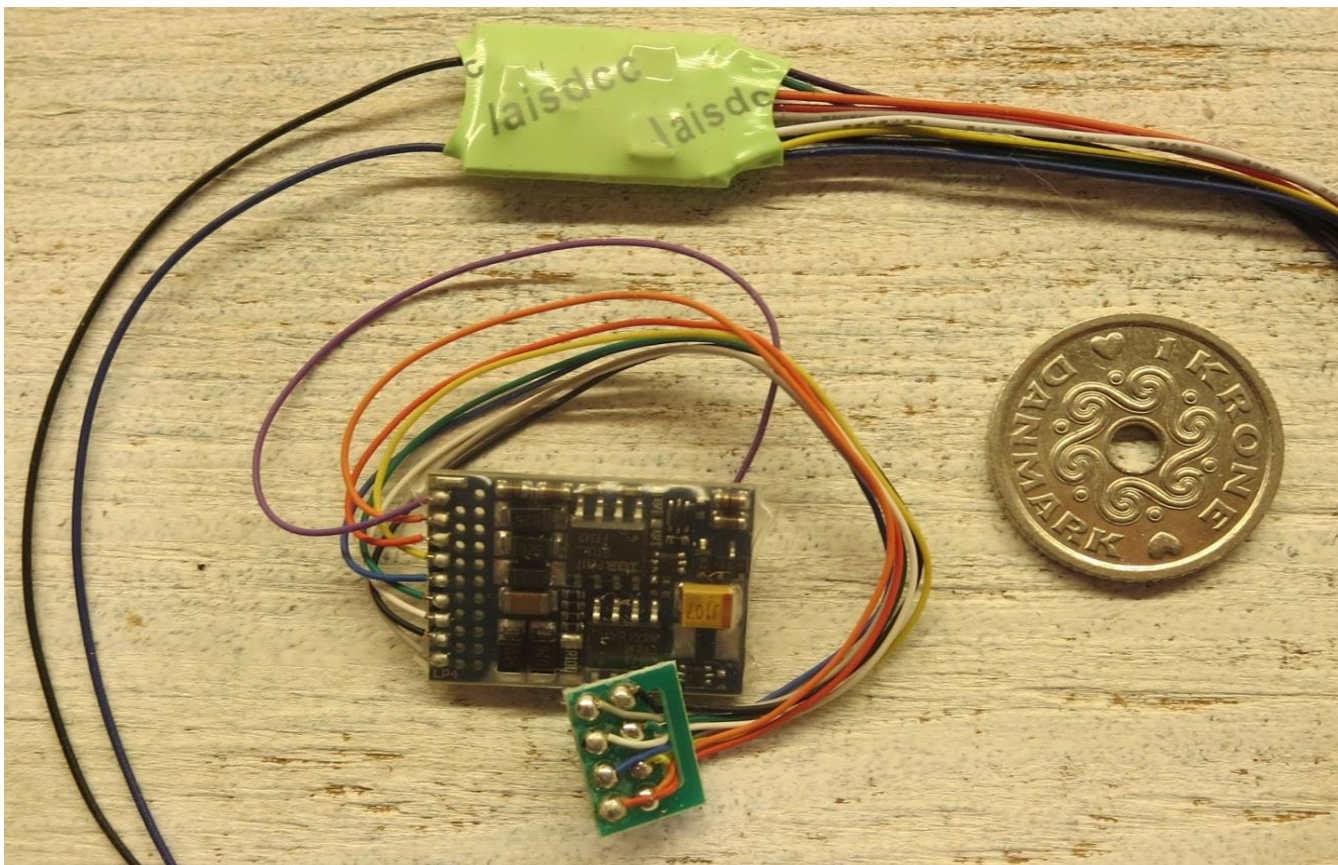
Tidligere har jeg anvendt dekodere fra Lenz og Uhlenbrock, herunder miniversionen til indbygning i Køf maskine.

Lenz dekode GOLD version kan udvides med et powermodul (*batteri der oplades*) der sikrer stabil kørsel over f.eks. sporskifter. Kombinationen med powermodul synes jeg dog er en forholdsvis dyr løsning.

Senere har jeg fået kendskab til dekodere fra Lais DCC, der fremstiller billigere dekodere inklusive ledning for tilslutning af kondensator som batteri/power backup. De koster ca. 100 danske kroner stykket og virker perfekt og med stort samme CV-værdier som Lenz og Uhlenbrocks dekodere. Dog skal man ændre CV 49 (*hvid ledning*) og 50 (*gul ledning*) for lysstyring i forbindelse med frem- og tilbagekørsel. Til gengæld er der mange valgmuligheder for lysstyringen og lysskift via funktionsknapper

Fordelen med Lais DCC er også, at de er pakket ind i plast og derved forhindres eventuel kortslutning ved berøring med metal, samt at de fylder mindre end andre dekodere. Som kondensator har jeg anvendt 400 farad, jo højere farad, jo bedre, men skal også passes ind i forhold til pladsen i lokomotivet.

Pas på med at få tilsluttet kondensatoren korrekt til minus og plus, ellers brænder de sammen.



*Laisdcc Model No. 860021, 1 Amp and 4 functions. Interface: 11 Wire + 2 wires for stay alive kits and a NEM652 8pin. Sammenlign størrelsen med en Lenz dekode.*



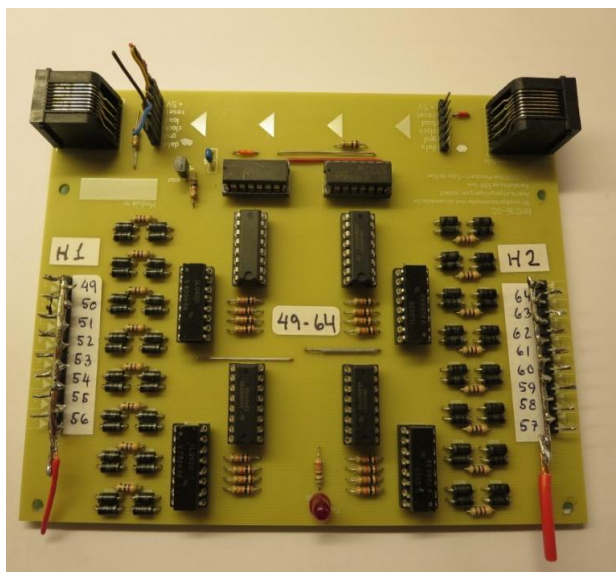
### Tilbagemeldings modul S88

Hvis S88 tilbagemeldingsmoduler anvendes, bemærk da, at Intelliboxen og Win-Digipet kun bruger tilbagemeldingsmoduler med 8 kontakter. De fleste S88 tilbagemeldingsmoduler har 16 kontakter, der således svarer til 2 tilbagemeldingsmoduler, og dermed skal registreres som 2 moduler i Intelliboxen og WDP pc-program. S88 modulerne serieforbindes.

S88 modulet giver en impuls til centralenheden om, at et givet tog nu er kørt ind i et sporafsnit via påvirkning af en Reedkontakt eller strømmåling. Som tidligere beskrevet anvendte jeg Reed-kontakter mellem mine skinner. Under mine lokomotiver havde jeg limet en lille magnet, der kunne påvirke Reedkontakten. Det virkede fint med at give en impuls, men hvis toget gik i stå, kunne jeg ikke se det på pc'en. Det var bare en melding om, at nu kørte toget fra sporafsnit A til afsnit B. De første S88'ere, jeg anvendte, var fra LDT i Tyskland. De virkede fint, men jeg troede i begyndelsen, at de også kunne registrere, at toget kørte eller holdt i et sporafsnit. Det vil kræve en komponent mere til måling af, om der var et lokomotiv i selve sporafsnittet. Det havde jeg ikke forstået i begyndelsen.

### Strømmåling / besatmelder modul

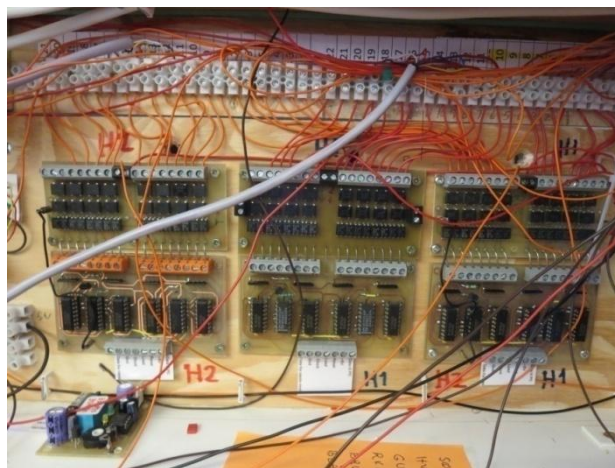
Efterfølgende fik jeg sammen med en modelbanekollega anskaffet samlesæt fra Floodland i Holland, der var billigere end LDT. Men de bestod også af strømmålere, således at jeg kunne se på pc-programmet, hvor der kørte eller opholdt sig tog på banen. Modulerne måler, om der bruges strøm på et givet sporafsnit, dvs. om der kører et lokomotiv på strækningen. Men man bliver jo klogere med de udfordringer, der dukker op.



Efter flere besøg af Haakon og anskaffelse af dekodere til sporskifter og signaler, var tiden nu

kommet til at høre, om Haakon kunne hjælpe med kombinationen af S88 og strømmåler ved opbygning af en ny modeljernbane. Familiens to piger var flyttet hjemmefra, og efter fjernelsen af skillevæggen mellem deres værelser kunne jeg bygge en større modeljernbane med både dobbeltsporet hovedstrækning og enkelt sporet lokalbane. Nu skulle eksperten mere på banen og bistå med rådgivning til den digitale styring. Jeg bestilte dermed et par S88 og strømmålere, der efterfølgende er suppleret med HSi-S88, drivere mm. Som nu er ved at blive bygget op jævnfør tegningen i begyndelse af denne artikel.

Nedenfor er vist 3 styks S88 og strømmålere, som jeg anvender til mine 2 hovedspor (H1 og H2). Der er dog fortsat lidt ledningsroderier, der skal ryddes op og samles pænt med lednings clips.



### Sporskiftedekodere

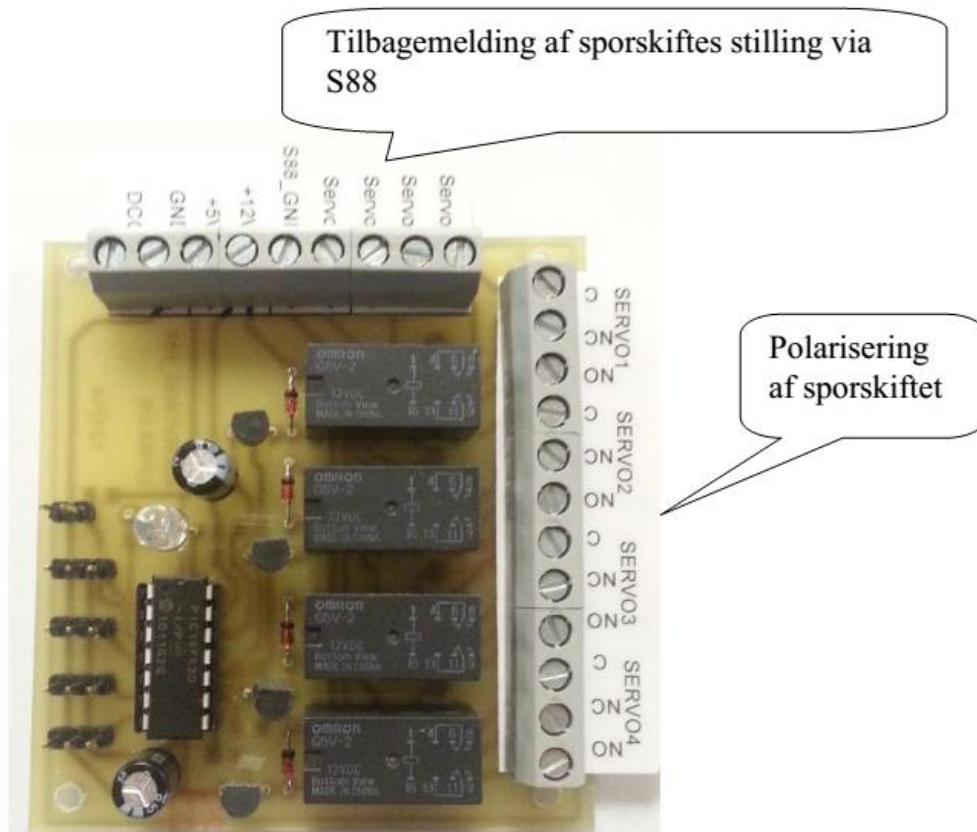
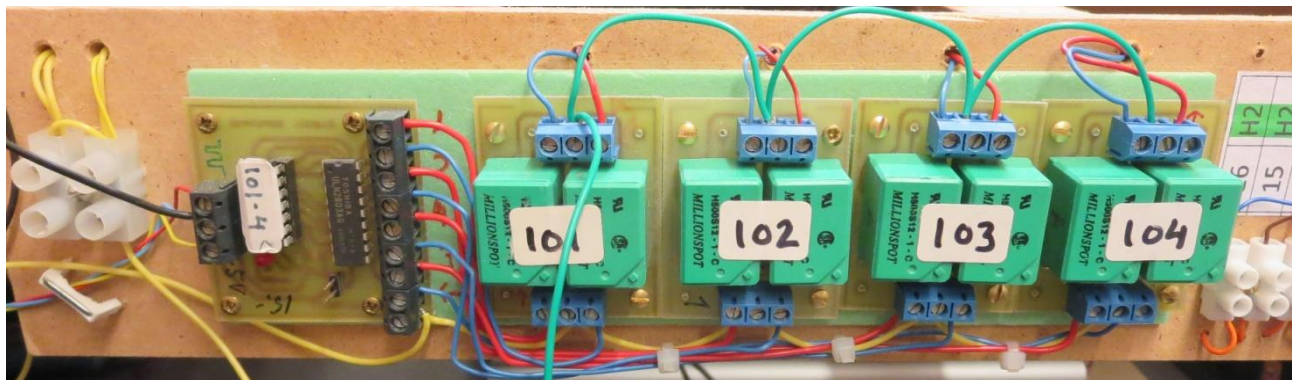
#### (impuls til hhv. servo og relæ styring)

Vær opmærksom på, at sporskifter kan være af 2 typer, hhv. insulfrog og electrofrog (*Frog er engelsk for hjertestykke*) Forskellen ligger i hjertestykket og dermed forsyningen af strøm (polariseringen). Pas på transversaler og anlæg af overhalingsspor. Det var jeg ikke opmærksom i begyndelsen ved overgang til 2-skinne system. Det vil altid være en ide at isolere begge skinnestrenge efter et sporskifte, så man undgår kortslutning ved skift.

Der er to former for styring af sporskifter, bortset fra håndbetjent. Den ene er en impuls til et relæ med to spoler, der hurtigt trækker sporskiftets tunge til henholdsvis ligeud eller afvigende kørsel. Den anden er servostyring, dvs. en lille motor kører sporskiftets tunge frem og tilbage i langsomt tempo. Enkelte udgaver af dekodere til styring af sporskifter med servo indeholder også polarisering, dvs. sørger for korrekt skift af plus og minus i hjertestykket. Kræver, at hjertestykket er isoleret fra det videre sporforløb. Med de nye sporskiftedekodere, jeg anvender fra Lit-

ra.dk til servomotorer, er der indbygget polarisering af hjertestyket.  
 Brugen af dekodere til såvel impuls- som servo-  
 styring kan sagtens blandes.  
 Strømforsyningen til impulsstyring af sporskifter  
 er tilsluttet egen transformator, idet det ellers vil

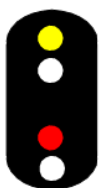
blinke i f.eks. gade- eller husbelysning ved aktivering af sporskifter.  
 Nedenstående viser et eksempel på anvendelse af sporskiftedekodere, hhv. impuls, som jeg primært anvender, og servo inklusiv polarisering af sporskiftet, som jeg er begyndt at anvende.



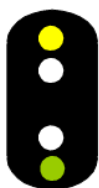
*I venstre side kan tilsluttes op til 4 servo motorer.*

## I signal

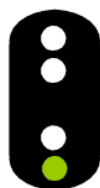
Dette er et indkørselssignal. Dette er normalt med fire lamper.



Stop



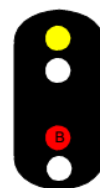
Kør med begrænset hastighed



Kør ind



Kør igennem



Gul + Rød blink:  
Stop og ryk frem

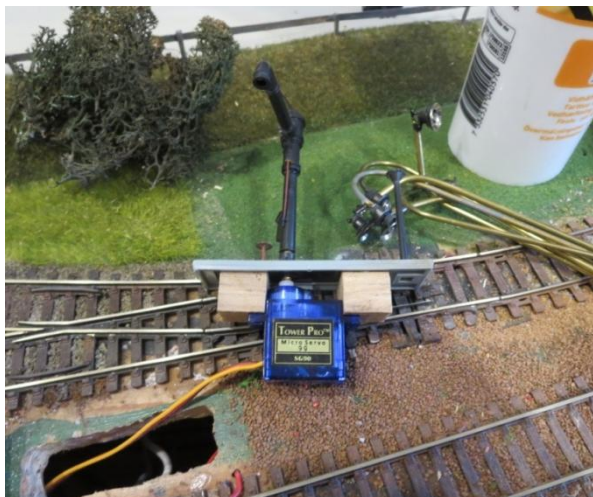
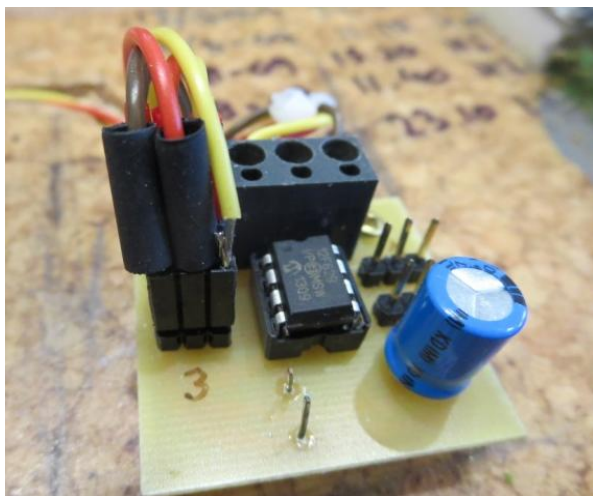


### Signaldekodere (fastholde visning af lys, f.eks. grøn, gul eller rød lysdiode)

Dekodere til signalstyring har en anden funktion nemlig at fastholde en eller flere lysdioder. Dekoderen er således et skift mellem forskellige lysdioder. Jeg anvender signaldekodere fra Litra.dk, hvoraf flere også har langsomt skift mellem rødt og grønt/gult lys og evt. blinkende grønt lys. Signaldekodere har i mit tilfælde ingen indflydelse på selve togkørslen, men er kun til "pynt". Styringen af togdriften foregår via kørekontrol (Intellibox) eller pc-programmet WDP. Signaldekodere kan styres via Intelliboxens trykknapper eller WDP og dermed vise, hvordan en togvej er sat med gennemkørsel eller langsom kørsel hhv. rødt for stop. På den forrige side er vist eksempel på påvirkning af lysdioderne på et indkørselssignal til en station.

### Funktionsdekor (styring af åbning af remiseport eller dreje vandpost og kulkran)

Nedenfor er vist eksempel på brug af funktionsdekor til styring af servomotor, monteret under vandpost. Vandposten kan dreje 90 grader ud over sporet og tilbage. (ved siden af vandposten ligger et antal hjemmelavede gadelamper af messingrør).



### Styring af drejeskive

Tilslutning og styring af drejeskiven er et kapitel for sig selv, som jeg her blot vil omtale kort.

For et par år siden købte jeg en brugt Fleischmann drejeskive uden knap til styringen. Jeg fik Haakon til at konstruere dekodere og polariseringsrelæ til drejeskiven. Vær opmærksom på, at når drejeskiven anvendes til 2-skinne drift og drejer, vil den på et tidspunkt stå ud for et spor, hvor polarisering eller vendesløjfedekoder er nødvendig for ikke at skabe kortslutning. Nedenfor er vist et diagram for tilslutning og polarisering af drejeskiven, så den kan styres fra WDP. Stop ud for spor er styret ved brug af fotodiode (IR).

### Konklusion

Måske virker denne gennemgang meget teknisk og uoverskuelig for mange, men bare rolig, tag det trin for trin. Begynd med en god centralenhed, hvor jeg fik anskaffet Intellibox fra Uhlenbrock. Derefter anskaf lokomotiver med dekodere eller gå i gang med at indbygge dekodere i lokomotiverne. Det er ikke svært, når man har prøvet det første gang. Der findes i dag mange gode vejledninger på internettet.

Og hvad med brug af Lissy til f.eks. pendulstyring af skinnebus, pc programmer, tegneprogrammer til modeljernbane og ændring af CV værdier??? Jeg bruger også disse dele, men emnet vil blive fulgt op på et senere tidspunkt med artikler.

I næste udgave af Mosebanen, vil jeg forsøge at skrive lidt om brugen af såkaldte CV værdier i lokomotivdekodere. Det er også et spændende område, hvor der kan styres mange funktioner og tilpasses kørsel med lokomotiver.

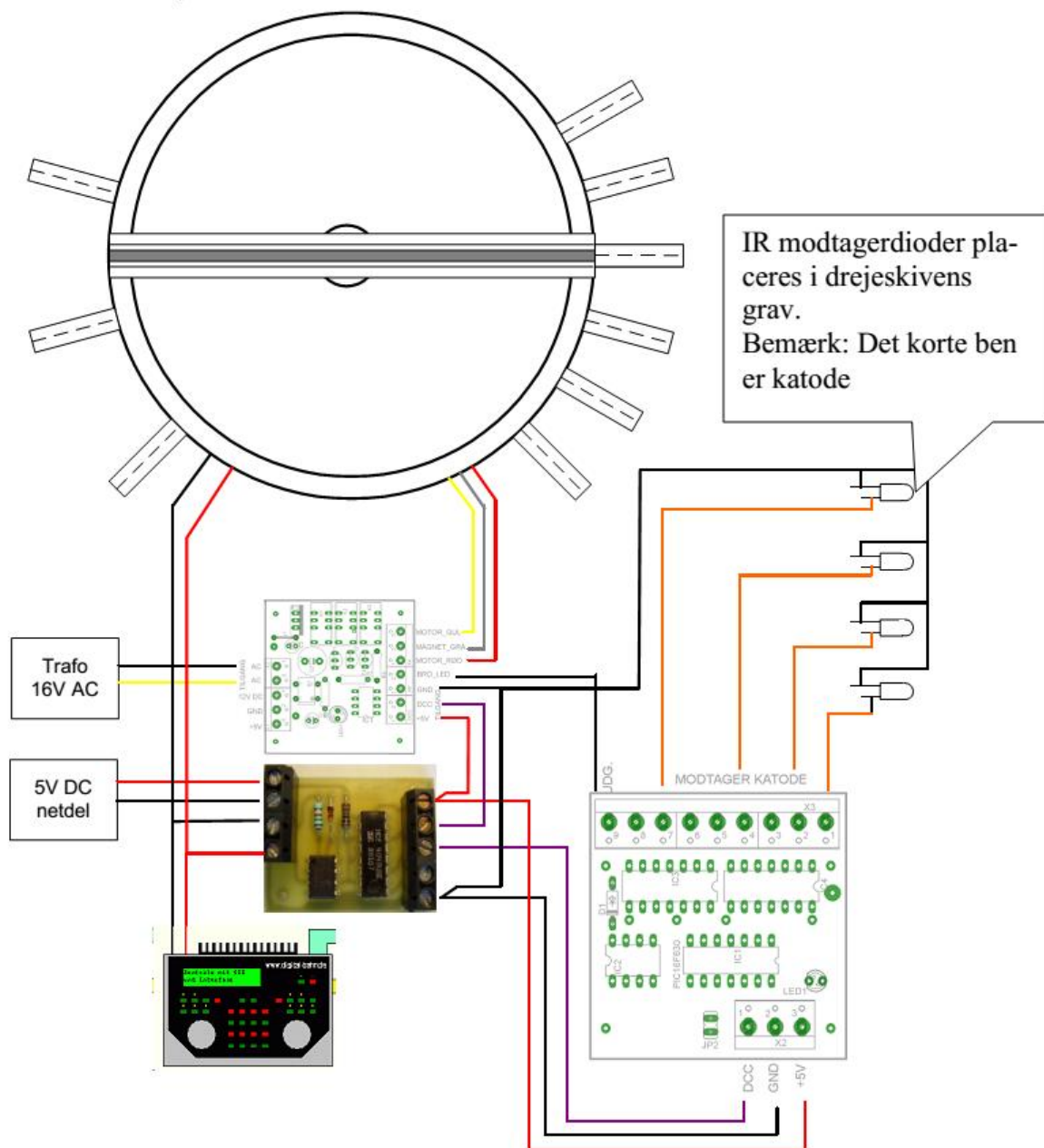
God fornøjelse.

**Henrik**

Tak til Haakon Hansen, Litra.dk, Conrad Electronic og Togcentret, for tilladelse til brug af materiale og kildehenvisninger.

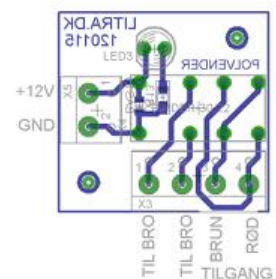
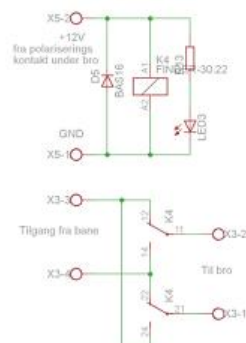
Diagrammet til Fleischmann-drejeskiven er anbragt på næste side af hensyn til at opsætningen af artiklen kunne gå op i en højere enhed! (Red. Bem.)

## Forbindelser til drejeskiven



DCC driveren er den fælles driver til alle dekoderne. Trafoen kan være en normal forsyningstrafo fx fra Märklin.

## Polariseringsrelæ







Skandinaviens største udvalg af model baner

**PÅ SPORET**  
www.paa-sporet.com



## Kom og besøg os i vores store butik!

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



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

Husk at besøge vores velassorterede Webshop.: [På Sporet](http://PaaSporet.com)



**Mere end 8000 varenumre at vælge imellem.**

**Web-shop og forretning:**

På SPORET  
Tystrupvej 1  
DK-4250 Fuglebjerg  
Danmark

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

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



**KMK Læserservice  
Præsenterer.:**

## **Side 14. Modellen**

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

Endelig! Er min hobbyplads tilbage hvor den hører til! – Næsten da, for der er stadig en masse småting, der skal finde sin plads. Siden slutningen af februar har ALT været pakket ned. Al min litteratur, referencer, foto, tegninger, løsele, byggeprojekter, materialer, værktøj med mere, har været aldeles utilgængeligt, helt og aldeles utilgængeligt!!

Denne (af omstændighederne påtvungne) totale afholdenhed havde den kedelige bivirkning, at jeg har haft total skriveblokering i flere måneder. Nåh, den tid er nu forbi, og de "gamle" lyster er vendt tilbage med fornyet styrke.

Indretningen af vores "hobbyværksted" er en lang proces, og mange løsninger skal prøves af. Det værste er nok, at der ikke er plads til det hele, noget må stå på fjernlager. "Problemet"

forstærkes noget af, at pladsen skal kunne fungere dels som modelbygningsværksted, dels som redaktørens skrive- og redigeringsplads!

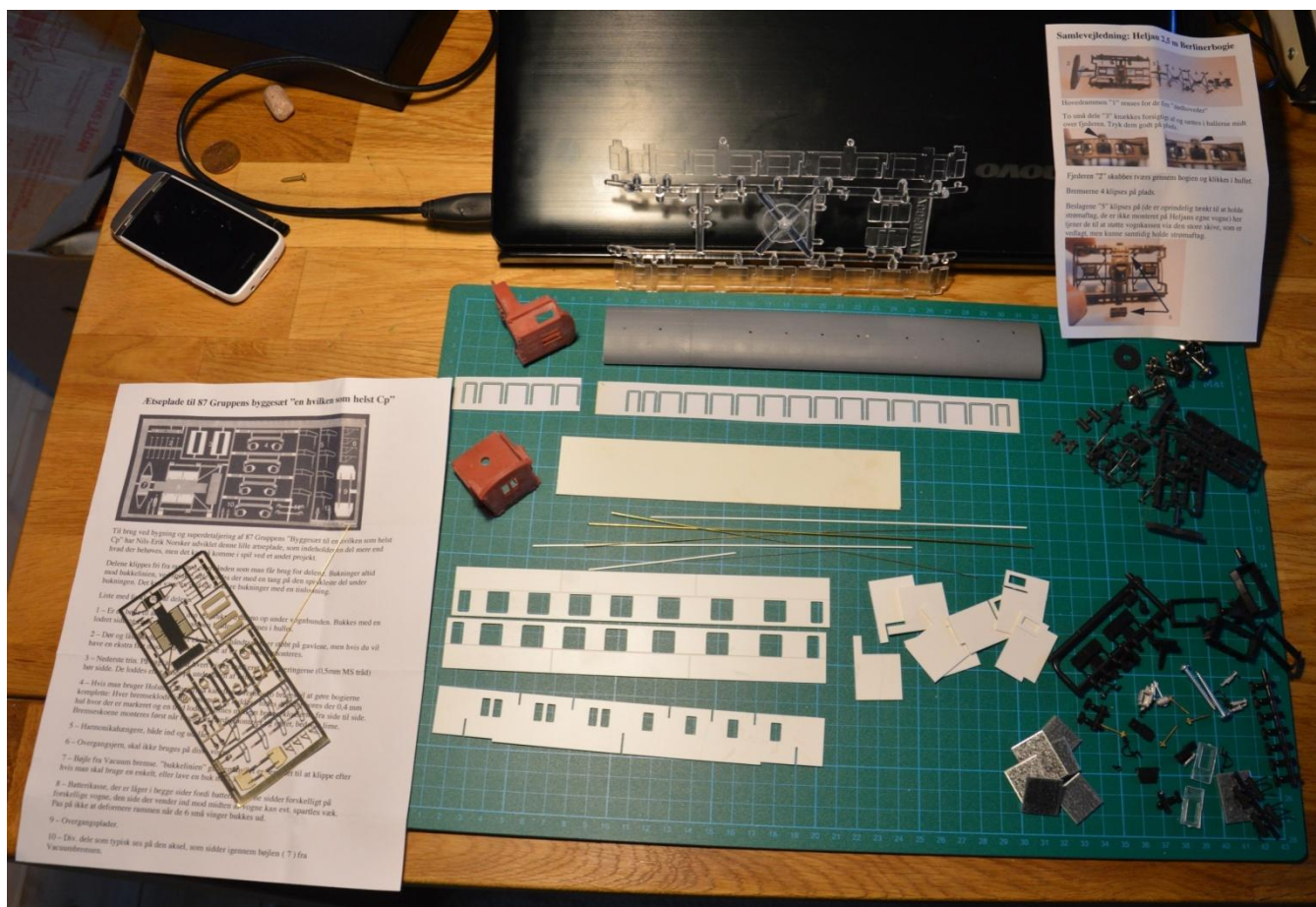
I Mosebanen nummer 57 fortalte jeg lidt om 87-Gruppens seneste påfund, "Byg nemt hvilken som helst CP- vogn". Jeg syntes dengang, som nu, at deres koncept er genialt. Jeg tror virkelig, at sættets opbygning kan få lokket mange i gang med selvbygningens lyksagligheder. Jeg har lige læst alle de nyhedsbreve, der har været udsendt om projektet, og jeg synes, det er imponerende, at det rent faktisk er landet til den "lovede" tid. Det er ikke så tit, det er sket for dansk modelbane! Der har været mange tråde, der skulle passe sammen, før det hele gik op i en højere enhed!

Byggesættet, der i mit tilfælde er en model af ARM 149 – 153, hov! Var det ikke hvilken som helst CP vogn, man kunne bygge? Jo, men i dette tilfælde dækker litraet CP over vogne, der er ombygget over samme "læst" som CP, altså de fleste vogne (typer) er fra det store "ombygningscirkus". Hvilket giver den enkelte modelbygger enestående muligheder for at lave de sjældne varianter, som vi næppe ser som færdigmodeller, og som er vigtige i vores bestræbelser på at skabe realistiske oprangeringer på vores modelbane. Det har jeg ævlet om mange gange, men det er vigtigt!



*Et stort øjeblik! Fruens og undertegnedes arbejdsbord er nu atter på plads d. 04.10. 7 måneder, efter de blev båret ud i udestuen – nu kan der bygges, skrives med mere!*





På nær selve byggevejledningen, ser vi al,t hvad der er inclusive i det fornemme byggesæt, og det er sådan set ret imponerende, hvor mange stumper, det er blevet til.

Når man gennemgår indholdet af byggesættet, står det hurtigt klart, at det nok er det mest komplette sæt, der findes. Det er selvfølgelig en subjektiv påstand, og jeg kan tage fejl (*det er for sket!*), men umiddelbart kan jeg ikke komme i tanke om andet end selve koblingen, som noget jeg selv skal lægge til!! Her er der både indslåede og udslåede harmonikaer – der kunne visse fabrikanter da lære noget.

Generelt er kvaliteten meget høj, dog bryder jeg mig dog ikke om, at de i øvrigt pæne kurvpudder er støbt i hvidtmetal – det er dømt til at gå galt. Der skal ikke mange stød til, før de bøjer og knækker! Det er dog ikke et problem for mig. De øvrige dele af byggesættet kompenserer så rigeligt for de puffer! Jeg monterer altid Weinerts flotte (og *desværre meget dyre*) fjederpuffer på vogne, selvbyg, byggesæt eller ombygninger, jeg har arbejdet på. Jeg er ret sikker på, at man uden de store vanskeligheder kan fremstille sin model i et højt kvalitetsniveau, der matcher industrimodellerne. Vagn Holstein og co er særdeles erfarne modelbyggere, og det synes jeg skinner kraftigt igennem på det byggesæt, jeg har modtaget. Prisen har på første levering været på 650.- kr. plus porto, fremover vil prisen formodentlig være 750.- kr. Man kan anføre, at en fiks og færdig model koster mindre eller det samme – men så får du heller ikke den

specielle vogn i din samling. Jeg synes, at sættet er pengene værd. Der er mange løsdele, og alt er af meget høj kvalitet. Et byggesæt vil altid være dyrere end en færdig model. Bl.a. skal der fremstilles mange flere enkeltdele, og anvendes der industrielt fremstillet dele, som eksempelvis bogier fra Heljan, er man bundet af den pris fabrikanten forlanger.

Min konklusion er, at det er et meget fint byggesæt, som selv uøvede vil kunne få et fint resultat af. Jeg glæder mig meget til at bygge ARM vognen, og det er bestemt ikke det sidste sæt, jeg vil bygge!

---

**McK**, firmaet forkæler de danske epoke IV, V og VI tilhængere med store mængder af superflotte modeller. Ind i mellem drypper der også enkelte epoke III-modeller af til folket med ældre interesser. G-vognen er bestemt en super fin model og meget ønsket. Der kommer forhåbentligt flere varianter. Nu er der så kommet en I-vogn i den sædvanlige super kvalitet.

I virkeligheden var I-vognene en hvid udgave af G-vognen, og så var den det ikke helt alligevel. Af en eller anden grund var undervognen noget gammeldags indrettet, bl.a. var fjederophænget af en type, man gik bort fra i starten af halvtresserne. I-vognen kom fra 1958 og



Fremer. Det undrer mig noget, at man pludselig laver en vogn med forældede køreegenskaber og til trods for, at de blev RIV-mærket og ikke kun var til indenlandsk brug. Som vanligt er modellen kommet i et utal af varianter. Hovedvægten er lagt på de senere udgaver, men heldigvis er der også en epoke III

udgave. McK er utroligt produktiv, og der er mere epoke III i udsigt, bl.a. persovognen Litra Cc. Mon ikke vi kan forvente en Ac (senere Ah)? Man har jo lavet Ag med moderniserede gavle og vinduer, så skridtet til en Ac / Ah er ikke så langt! Godsvogn litra HS-T er også i handelen. Som vanligt er vognene lavet i små oplag.



*I 21 550 i Odense 1965, vognen er forbillede for McKs I-vogn. Slægtsskabet med G /GS-vognen er meget tydelig.*

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



*McKs model af I 21 501, en utrolig smuk model!*

### **Tager jeg strøm på jer?**

Denne overskrift er en omskrivning af overskriften til en artikel, vi bragte [Mosebanen nr. 48](#). Dengang lød overskriften "Tager de strøm på os?" Artiklen handlede om, hvorledes man ændrede de ældre Tillig-skifters

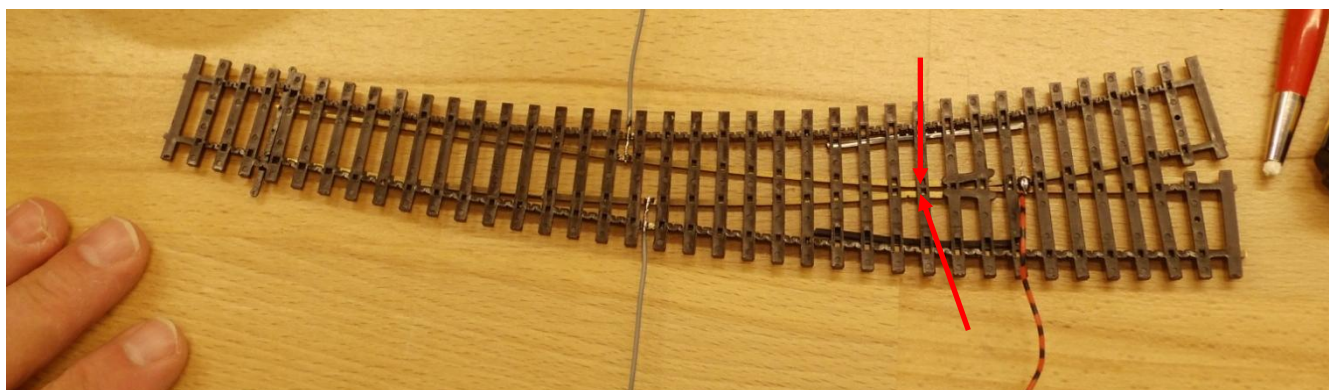
strømforsyning, og dermed fjernede en potentiel kortslutningsrisiko ved tungepartiet, da skiftets medfødte elektriske forbindelser gav forskellig polaritet i den fraliggende tunge, og den skinne hjulet kører på. Da afstanden ikke er så stor, vil man ofte kunne opleve en kortslutning, når



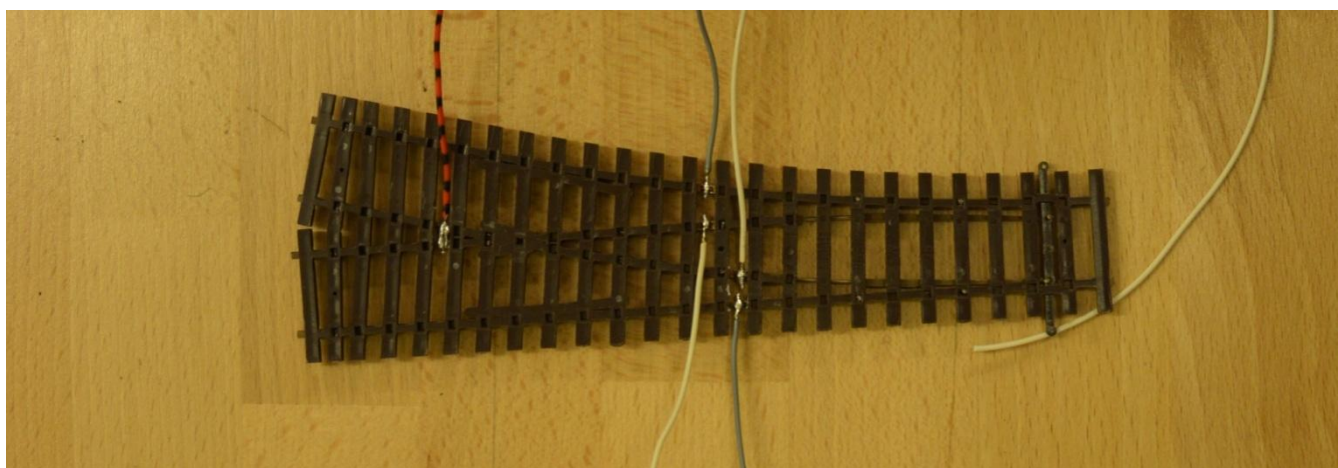
hjulene passerede. Ændringerne fjernede som sagt kortslutningerne ved tungepartiet! Men da vi langt om længe fik taget hul på prøvekørslerne på Sukkerkøbing station, som var det første sted, hvor vi anvendte de renoverede skifter fra Tillig, (*det skjulte spor er lagt med Rocospor, der ikke har kortslutningsproblemer*), stødte vi pludselig på nye kortslutninger, lige før et hjul kørte ind i hjertestykket. Det var altså ikke hjertestykket, der var problemet. Før ombygningen var det to sporstykker fra tunge til hjertestykke altid af

samme polaritet. Efter ombygningen havde de hver sin. Omkring 5 millimeter før det isolerede stykke af hjertestykket, er de to skinnestykker meget tæt på hinanden – tæt nok til at give hyppige kortslutninger.

Da det gik op for os, at vi havde skabt nøjagtig lige så mange problemer ved den ombygning – som vi løste, tilføjede vi det danske sprog adskillige nye "sprogblomster". Førstehjælp var at klippe forbindelserne mellem yderskinnerne og tungeskinnerne, herved forsvandt kortslutningerne.



*Således ser den i nr. 48 beskrevne ombygning ud. Pilene viser, hvor kortslutningsrisikoen var flyttet hen!*



*Dette foto viser de enkle, men nødvendige ændringer. Nu har hver skinnestreg sin ledning. De mørkegrå er stadig almindelig strømforsyning, men nu er det kun yderskinne, som har fast forsyning. De to lysegrå skal, via relæer eller lignende, forsyne den skinne med tungen, der ligger an, den fraliggende skal være strømløs! Ganske enkelt – ikke sandt!*

Nu får skinnestykket kun strøm via forbindelsen ved tungernes anlæg mod skinnerne, ikke nødvendigvis nogen stabil forsyning. Derfor kan vi, ved at lodde en ledning på hvert skinnestykke, opnå en stabil forsyning af den tilliggende tunge og sporstykke. Det svære, i denne operation for os, er, at samtlige Tilligskifter på Sukkerkøbing skal have monteret disse ekstra ledninger, uden at de bliver pillet op; et arbejde vi er i fuld gang med. Vi er en smule "paranoide" her i klubben, når det drejer sig om strømforsyning af sporet. Vi stoler ikke på metallasken som en strømførende genstand!! Og vi har en klar forventning om, at vi kommer

til at se meget få forsyningsproblemer på vores anlæg – forudsat at det vi laver er rigtigt, og det kan åbenbart være sværere end som så! Når skifterne ikke er monteret, er opgaven enkel nok. Så skal ledningerne monteres som vist på det sidste billede. Bortset fra den rød/sorte polariseringsledning er farverne tilfældige, og det skyldes, at det ikke vides, hvilken placering skiftet vil få, når det engang bliver lagt.

Per, der er Märklin-mand i sin fritid, "futter" rundt og griner godt af os, alt imens han stille mumler: "Märklin kender ikke den slags problemer!" Vi siger: "han er bare ude med riven!!"

## **På Sporet – retro!**

Der kan man bare se! Med (e) posten kom nogle billeder fra Torben Zeigler. Det var billeder af vogne bygget af byggesæt fra På Sporet. Det var nydeligt byggede vogne, og det ansporede mig til en ny historie om vores herlige hobby. "Før dansk modeltog blev hyldevarer", tænker jeg, at titlen bliver. Artiklen kommer til at handle om, hvilke muligheder en dansk modelbaneentusiast havde for at få danske modeller og modsat af, hvad nogen måske tror, så var der en skov af mere eller mindre gode og komplette sæt i udbud, løsdele og meget andet! Efterhånden er der en del modelbanefolk, som ikke selv har kendt den tid eller de trængsler og

forøjelser, som "Dino-modelentusiasten" måtte gennemleve. Den yngre modelbanemand kan måske få et "historisk" indblik, for den der gjorde kan det blive et herligt gensyn med udvalgte byggesæt og byggede modeller. Udvalgte, fordi det bliver de ting, jeg kan finde billeder af, bygget eller ubygget. Det er altså "bare" lidt lokkemad nu! I nær fremtid (når jeg har fundet tilstrækkeligt materiale), kommer historien i et blad, nær din computer!

Kik på billedet og se, hvad der var muligt allerede for små 30 år siden. Bevares man kan godt se, at tingene har udviklet sig, men disse modeller vil sagtens kunne begå sig blandt de ypperlige færdigmodeller, der findes i dag.



*Forrest er ASM 192 og bagved en CMZ, som ASM vognene blev omlitreret til da de blev nedklassificeret til ren 2. klasse vogne, begge vogne er et godt eksempel på potentialet i byggesættene fra På Sporet.*

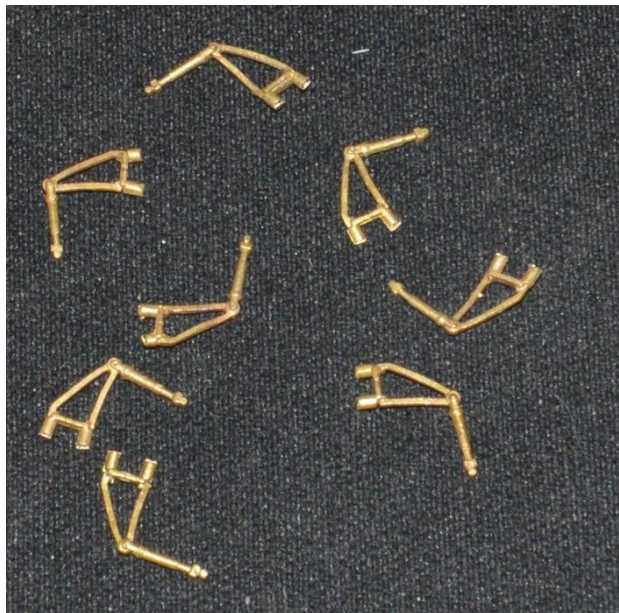
*Foto.: Torben Ziegler.*



*Modellerne tåler bestemt sammenligning med forbilledet, her i form af ASM 194. Fanget i Fredericia d.30.08. 1965 af Jens Bruun-Petersen.*



**Dekas** Så sker der noget på løselefronthen igen. Efter leveringsproblemer med den gamle producent, har [Dekas](#) nu fundet en leverandør, der både kan og vil levere. Så nu er der suppleret op på de fleste af manglerne. I løbet af sensommeren er der kommet et par nye løsele til, og det er i den sædvanlige superfine kvalitet.



*DK-A-1058. Harmonikahængere til Cc, Cb, og andre vogne.*

Harmonikahængerne laves i to udgaver, til forskellige vogne. Sæt 1058 har to monteringsstapper, og det andet sæt DK-A-1059 har "kun" een tap på! Det må være, fordi de skal passe til de monteringshuller, de forskellige vogne har fra fabrikken. Ved selvbyg vælger modelbyggeren selv, hvilken udgave han foretrækker. Der er til to vogne i hver pakning (8 stk.). Den vejledende udsalgspris er 79.- kr. Delene giver den volume, som de ætsede hængere mangler, og den soliditet som de

plastikstøbte mangler! Hos mig bliver de en del af det faste sortiment.



*DK-A-1060. Ungarske fjedre til montering på Cx, Cxm og Cy.*

Ungarske fjedre var det første tiltag, DSB foretog sig for at dæmpe op for de massive klager, de fik over diverse to-akslede personvogne, der indsattes i den nordsjællandske nærtrafik fra starten af det tyvende århundrede! En let afkortet CU-undervogn og ditto vognkasse med nye sider og vupti! Så har man en CY vogn og med de ungarske fjedre, en meget korrekt model.

Der har været "Hansen fjedre" (DK-A-2003) i Dekas sortiment, de er nu udgået. Mangler man et sæt, så er det på tide at få støvsuget forhandlernes beholdninger, for jeg tror ikke, de kommer igen.

På den kommende Hobbymesse, der er flyttet til [Rødovre Hallen](#), d. 05. & 06. november, vil vi kunne erfare, hvilke spændende nyheder, der er på banen hos Dekas.



*CAE 1262. I en meget sen epoke III udgave, 1965, denne vogn er RIC mærket til udenlandskørsel.*



Der er kommet et "par" nye modeller i [Webshoppen](#). På basis af Heljan CAE modellerne

er der lavet to varianter. En sen epoke III udgave af CAE 1262 og en Epoke IV af BDh 24 262 - 4, der viser vognens udseende fra omlitreringen sidst i tresserne til udrangeringen i 1982. CA modellerne er særdeles flotte fra

Heljans side, og de bliver absolut helt perfekte, når de har været igennem DF Modeltogs værksted. Desværre er CAE modellerne for nye til

mig, men for andre mindre besværlige end mig eller epoke IV tilhængere, er det absolut varianter, der er værd at gå efter.



*I epoke IV udgaven hedder vognen BDh 24 267-4. Vognen er ikke mærket til udenlandskørsel.*

Endelig handler det om et par fine togførervogne, lavet på CV vogne. Det drejer sig om CV 4302 og 4314. Begge modeller er udstyret med de strækbånd, der var så typiske for

togførervognene. CV vognene blev omdannet til togførervogne i 1961 – 62. Med strækbåndene er det et par bemærkelsesværdige vogne, og som altid er arbejdet udført i topklasse!



*CV 4302 som den så ud efter ombygningen til togførervogn. Alle foto.: DF Modeltog.*

## hobby trade

Det med meget store forventninger længe ventede MT lokomotiv fra Hobby trade, er landet hos forhandlerne, og de har været en god succes, trods en pris i den dyrere ende, ca. 3700 kr. er mange penge! Efter min mening er det en yderst rimelig pris for MT lokomotivet. Der er så meget fint håndværk,

ædle materialer og filigrane detaljer i modellen, at den rigeligt er prisen værd!

Billederne er taget hos Witzel, og vi har stadig til gode at se modellen køre ved selvsyn. Jeg er dog ikke i tvivl om, at den må køre godt – ellers havde vi vel hørt om det på nettet. Dem, der kunne tænke sig at købe et eksemplar, skal nok ikke tænke for længe – der er kun lavet 400 stk.



*Den ene side af MT 101. Her er masser af fine detaljer i støbte og ætsede metaller alle håndbøjler er ligeledes i metaltråd – fine sager!*





*Den anden side afslører lige så fine detaljer!*

### **Ætseark til DSB's 3 akslede pakvogn litra EF nr. 6521 – 6536.**

*Nils-Erik Norsker har gjort det igen! Endnu et smukt ætseark har set dagens lys, denne gang med de meget særegne 3 akslede postvogne der huserede i Sønderjylland, jeg vil overlade ordet til Nils-Erik...*

De sidste i denne serie af charmerende vogne var i drift i Sønderjylland til op i 1960'erne. Det drejer sig om 6534 - 6536 alle 3 bygget af Scandia i 1917. De fleste af den samlede serie blev udrangeret i første halvdel af 1950'erne.

Det er endeligt lykkedes mig at få en serie store stjerneejerhjul hjem fra England og Dekas har

fået støbt en ny serie fjedre og aksellejer, så derfor vil jeg nu tilbyde ætsearket til disse vogne.

KM Text har lavet påskrifter til vognene i deres sædvanlige flotte kvalitet.

Prisen for ætsearket regner jeg med vil kunne holdes på kr 350 og fjedre samt hjul til 3 aksler på kr. 225.

Jeg vil afgive ordre på ætsearkene i UK senest medio november så ønsker du at bestille et sæt må jeg have din bestilling pr mail senest søndag den 6. november 2016.



Billederne viser min prototype bygget for et halvt år siden, da jeg troede det var nemt at få leveret hjul og fjedre med aksellejer.

De hjul jeg kan levere sammen med ætsearket er med en flottere stjerne og tyndere hjulring end vist på billederne men kun 12 mm i diameter.

Øvrige løsdeler og materialer medfølger ikke.

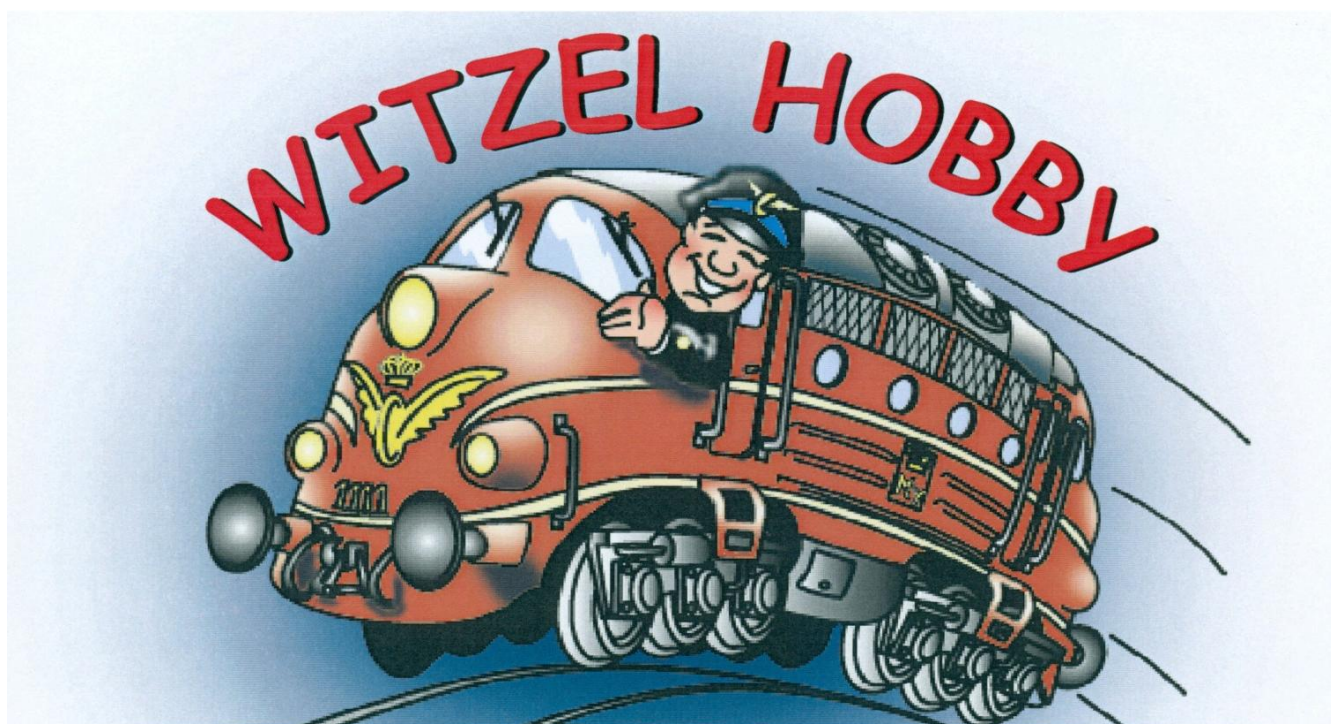
Midterakslen er særskilt ophængt i en bøjle så den kan sideforskydes og med en tynd bronze-

fjedertråd trykkes let mod sporet. De to yderaksler er på sædvanlig vis lejret så der kan opnås et 3-punkts ophæng.

Vognen kører fint gennem Peco's 2 største sporskifter.

Ordrup, oktober 2016.

Nils-Erik Norsker



# Witzel Hobby

Bøgedevej 12. Slimminge. 4100 Ringsted.

[WWW.witzelhobby.dk](http://WWW.witzelhobby.dk) Mail [info@witzel-hobby.dk](mailto:info@witzel-hobby.dk)

Tlf. 40 45 92 30

CVR No.11 84 20 70



# Det ærede medlem!

*Denne række af artikler har til hensigt at uddybe kendskabet til hinanden i klubben.*

*Det er opfattelsen, at dette kendskab er en smule overfladisk. Det skal der rådes bod på.*



**Jørgen Madsen**

Det næste af vore medlemmer i rækken, som står for "tur", er den folkekære Jørgen Madsen. Vi kunne næsten kalde han "Hus-Jørgenet", hans forkærlighed for husbygning taget i betragtning. Derudover er Jørgen også glad for øl, men derom nærmere.

Vi kender alle Jørgen godt, synes vi. Ingen er i hvert fald i tvivl om Jørgens tilstedeværelse i et lokale. Ofte samles og rettes opmærksomheden mod ham, specielt til julefrokosten. Jørgen er meget talende og underholdende ved den slags lejligheder. Ofte er han dog "uheldig" i sin færden og laden. Eksempelvis rammer han lamper med sit hoved med ret stor præcision. Men, hvad er han rundet af, hvor kommer Jørgen fra?

## Barndommen

Jørgen bragtes ind i denne verden den 13. maj 1948 i landsbyen Sludstrup syd for Slagelse.

Her voksede han op i en børneflokk sammen med fire søskende og sine forældre. Faderen var ansat som medhjælp på Falkenstein gods, som ligger ikke længere end et godt stenkast fra den meget lille landsby og barndomshjemmet. Moderen var hjemmegående, som tidens skik dengang påbød den ansvarlige moder. Ved siden af sit job på godset kæmpede faderen med at drive det lille husmandssted



*Den fædrene gård*

i Sludstrup, se billede, som de havde overtaget fra Jørgens bedstefar. Det var ikke nogen let opgave, da jordbesiddelserne hertil var meget små, i alt 7 tdr. land lagt ud i en roe- og en kornmark. Hertil kunne lægges en hest og et par køer. Så det var trange kår. Husmandsstedet lå mellem Brugsen og et gartneri.



*En meget ung Jørgen*

Især gartneriet blev mål for Jørgens og broderens røvertogter, da de ranede dette for agurker mv. Sikkert i en god hensigt! I 1955 er den lille Jørgen blevet 7 år og starter derfor sin skolegang i Slud-

strup skole. Den eksisterer ikke mere. Jeg gætter på, at en senere kommunalreform har taget livet af den lille skole. Jørgen gik der nu heller ikke så længe, for det viste sig efterhånden umuligt for faderen af få et ordentligt udbytte af det lille husmandssted. Så da hesten døde, og køerne blev ramt af anden tung skæbne, blev det solgt, og familien flyttede i 1956 til Slagelse i en lejlighed på Herluf Trollesvej, som i øvrigt ligger tæt på, hvor han bor i dag. Faderen havde fået ansættelse på Slagelse Dampmølle. Jørgen kom i skole på Vestre Skole blot en fjerdingsvej fra det nye hjem. Her gik den unge Madsen i skole fra 2. til 7. klasse, hvorefter han havde fået rigeligt af folkeskolen. Det var nu kun faget regning, at lille Jørgen ikke brød sig synderligt om. Men, det må han have fået lært siden, for han er da god til at omregne 1:1 bygningsflader til 1:87!

## De unge år

Hvad skulle han nu gribe og gøre i? Jo, Jørgen ville være autolakerer, og det kom han i lære som i 1962 hos Bechs Autolakering i Slagelse til den favorable løn af 50 kr. om ugen. Jobbet duperede ham nu ikke synderligt, da alt, hvad han fik lov til at beskæftige sig med i begyndelsen, bestod i slibning og afdækning af de bildele, som skulle lakeres. Men, det flaskede sig således, at han måtte siges farvel til autolakererjobbet efter blot 2 år, da han ikke kunne tåle de kraftige dampe, som han blev syg af. Jørgen beretter, at den eneste beskyttelse, de fik udleveret, bestod i nogle små usle støvmasker. Om dem ved vi jo godt, at de ikke beskytter mod de meget farlige dampe, som frigøres, når man sprøjtelerer.

Hvad så? Jo, så blev Jørgen svajer. Og til dem, som ikke måtte kende den jobbetegnelse, kan jeg tilføje, at det er et gammelt slang for cykelbud. Det var ikke noget nyt job for Jørgen, for han havde været vant til at gå byærinder hele sin spæde ungdom. Det meste af tiden kørte han for en blomsterhandler, og det var relativt lukrativt, idet hyren beløb sig til ikke mindre end kr. 100 ugentligt. Dengang betalte man jo ikke kildeskat, så de 100 kr. røg lige i foret. Og det var godt for det var i disse år, at han fik muligheder for alvor for at købe modelbane.

Det varede ikke så længe med at svaje rundt på cyklen, for fik han ansættelse på Haaning møbel-fabrik, hvor han svejsede havemøbler sammen dagen lang. Kort tid derefter kom han til firmaet JOFA, hvor han svejse trebenede taburetter sammen. Så vi kan vist roligt konkludere, at unge Jørgen fik lært at svejse lidt i de år. I de samme år, dvs. 66/67 var der sket det skelsættende, at han var flyttet hjemmefra. Jørgen havde lejet sig ind i et værelse i Fruegade i en etværelses lejlighed til

50 kr. om måneden. Så det var ikke huslejen, der dengang tyngede budgettet.

## Pokerspilleren...

Hvad fik Jørgen så fritiden til at gå med i disse år? Jo, den gik med pokerspil med høje indsatser sammen med en nær kreds af kammerater. En typisk lørdag begyndte med poker kl. 1300 straks efter arbejde. Så var der indlagt en kort spisepause fra 1700-1900, hvorefter spillet blev genoptaget. Dette sluttede kl. 2200, hvorefter man forlagde til byens værtshuse, hvor den del af ugelønnen, som ikke var tabt ved pokerspil, blev omsat. Det var især Anlægspavillonen med sine tre dansesteder, som trak de unge mennesker til.

Jørgen hævder dog, at han lige så ofte vandt som tabte, og tab havde man et meget humant syn på i gruppen, da taberen altid blev taget med i byen på vindernes regning.

Jo, der var sandelig sammenhold i befolkningen dengang - man stod skulder ved skulder!

Jørgen erindrer især fra dengang, at en øl kostede kr. 1,10, og skulle man have en kylling til, så var det kr. 4 oveni. Det var da tider?



*Den tapre landsoldat*

## Gift og soldat

To tragedier på én gang var jeg lige ved at skrive, men sådan var det nu ikke. Der var sket det, at Jørgen havde truffet den pige, som han giftede sig med. Han kan dog ikke længere huske sin bryllupsdag, kun at det var i 1968, og at vielsen foregik på Slagelse Rådhus!!



Det må have været lige op over, for få måneder senere ankom det første barn. Timing - timing, Jørgen.

Det hører med, at Jørgen i mellemtiden var inde at springe soldat hos Falsterske Fodregiment i Vordingborg, hvor han uddannedes til mortermand. Jørgen var ikke direkte utilfreds med soldaterlivet, men det huede ham ikke, at man kun havde fri hver anden weekend.

Det unge ægtepar, snart med barn, flyttede sammen i Dianalund i en lejlighed med værelse og køkken. Om det var Dianalunds lidenhed eller andet, som påvirkede Jørgen, melder historien ikke noget om, men han bliver skilt igen i 1972. Det medfører en flytning tilbage til forældrene.

I mellemtiden har Jørgen fundet ansættelse ved Frese A/S i Slagelse, som blandt andet fremstiller VVS-armaturer, som Jørgen skal slibe fine og polere dem bagefter, så de bliver blanke. Og det gør han, lige indtil han bliver træt af det og ansættes på Carmen Curlers i Kalundborg.



*Sådan så de ud.*

Selvom nogle af os aldrig har benyttet os af dette sikkert glimrende produkt, erindrer vi stadig, at det var et stort firma i disse år. Ingen kvinde, der ville vove sig uden for sin gadedør ved højlys dag, kunne undvære sådan et sæt til mirakuløs hårbehandling.

Det blev Jørgen træt af at beskæftige sig med, og det kan man godt forstå i dag. En rigtig mand med håret på brystet, kunne jo ikke beskæftige sig med den slags tøjeri. Så Jørgen kom i 1974 til Kongskilde Maskinfabrik, ([www.kongskilde.dk](http://www.kongskilde.dk), hvis man vil vide mere), hvor han sættes til at smede harvetænder på landbrugsmaskiner.

Men, så vil skæbnen, at Jørgen møder sin nuværende kone, Kirsten og det er i 1977. Nu kan ægteskabet dog godt vente lidt, så det finder først sted i 1978.

Denne gang kan Jørgen godt huske datoen, for det var d. 25/11. Han tilføjer med et svedent grin, at den dato får han ikke lov at glemme, ellers skal han nok blive mindet om den.

Den situation kan alle ægtemænd vist nikke genkendende til.



*Jørgen slapper af. Tøjet er fra "Frese!"*

Det unge par flyttede ind i Frederiksgade i Slagelse i en 2 værelses på loftet. Her fik de deres første søn sammen, og det er Mick, som vi alle kender fra klubbens julefrokoster. I oktober 1981 fik parret deres anden søn, og de flyttede til en noget større lejlighed på Albert Ibsensvej.

I mellemtiden er Jørgen kommet tilbage til Frese som montør. Han gad ikke længere køre til Kongskilde. Hos Frese falder Jørgen til ro, og han er ansat her lige indtil sin pension i 2008.

## Jørgen og bilerne

Det er ikke, fordi han har haft så særligt mange automobiler, men han formåede alligevel på et tidspunkt at have tre på én gang. For at forstå det, skal man sætte sig lidt ind i Jørgens særlige logik: Spørgsmål: Hvor mange biler har du haft?

Svar: I 67/68 havde jeg 3 på én gang.

Spørgsmål: Hvilke?

Svar: Jeg havde en Moskvich, Taunus 17 M og en Commer varevogn.



*Det kunne godt have været denne Moskvitz*

Spørgsmål: Hvorfor også en Moskvich?

Svar: Jo, for den var den eneste, som kunne starte om vinteren! (ganske praktisk, red.)

Spørgsmål: Var de dyre?

Svar: Nej, 2000,- for Comme'ren og Taunus'en havde jeg lånt af min svigerfar.

Spørgsmål: Andre biler, du vil berette om?

Svar: Ja, jeg købte en Morris Mascot af en bekendt i 1978, men jeg blev stoppet af færdselspolitiet hele tiden, fordi den tidligere ejer var blevet taget for spirituskørsel adskillige gange. Så de

troede, at han var ude at hygge sig igen. Det var træls, så den blev solgt i 1980.

## Modelbanen som hobby og ferie i Jylland.

Tidligt i Jørgens tilværelse havde modelbanehobbyen fæstet rod. Allerede i 1956/57 da han havde fået en 1 år ældre kammerat, som typisk nok havde en Märklinbane. Sådan en ville Jørgen også have, men først efter at have presset sin far heftigt til en mandag formiddag at sætte kursen mod Happel Hobby. Den dag købte Jørgen sig et af de tidstypiske Märklinstartsæt - vi husker dem alle!



*Den ældre Jørgen med frue*

Til at begynde med ejede han blot en rundkreds, men den gode løn som bud tillod ham efterhånden at udvide anlægget. Jørgen blev, hvad tyskerne så rammende kalder "Täppisch Bahner". Det blev moderen nu vist ret træt af, da Jørgen anlagde bane i samtlige af hjemmets rum.

Selv på ferier købte den unge mand ind. Hos Papirhansen i Ebeltoft købte han en blå oi'er med pantografer og det hele i byggesæt!



*Sådan som vi kender Jørgen*

Men ak, Jørgen gjorde, hvad mange andre unge mennesker gjorde i begyndelsen af 60'erne, han solgte det hele og anskaffede sig i stedet en Scalextric racerbane.

Men det gik over og Jørgen begyndte igen. I 80'erne tager det fart, da han møder Flemming gennem en kontaktannonce! Ja, også jeg skulle lige tænke over den en ekstra gang, men det var altså bare en annonce, som skulle føre ligesindede modelbaneinteresserede sammen.

Så Jørgen var med til at stifte klubben "Slagelse-ekspressen" og var med igennem dens mange omskiftende tilholdssteder. Han fortsatte og var med til flytningen til Karlemosen. Han har i øvrigt været kasserer på et tidspunkt. Jo-jo.

Som vi alle ved, er Jørgens store interesse at bygge huse. Det er en herlig adspredelse, siger han, og da han ikke gider se fjernsyn, så vil han hellere sidde at bygge huse nede i kælderen i det hjemlige domicil. Han har da også forsynet klubben med huse i vidt omfang.



*Den moderne teknik er ikke altid enkel!*

Hvad er så hans yndlingsmaskine: Det er en R maskine efterfulgt af litra H. Det er mærkeligt, at ingen producent endnu har produceret de to, når de nu er så populære. Af vogne er det især CL og CU, der ligger hjertet nær, og dem har han da heldigvis kunnet anskaffe sig. Jørgen mener, at interessen for CU stammer fra dengang, da de var at finde på bagsiden af havregrynspakkerne!

## Afslutning

Så fik vi afrundet denne meget sammensatte person: Jørgen, som vi alle så tit morer os over, når han enten støder hovedet i lamperne eller kæmper med LED-lamper, som på uforklarlig vis nægter at makke ret. Nej, livet er ikke altid let og ligetil!

Mvh. LT.



## NS Hbs / Gbs



Exacttrain Hbs/Gbs er udsolgt (EX20181-186) på nær epoke III (EX20180) version, som der er meget få tilbage af.

### NS Hbs (1:87) – Epoke III

20180 NS Hbs 32003 & 32027  
Brun med Aluminium Luger

Vejl. udsalgspris

658,-

✓ rigt detaljeret undervogn

✓ ætsede hjørnetrin

✓ chassis i metal

✓ håndbøjler i metal

## DB Offs 55 i epoke IIIb/c NYT OPLAG - NYE NUMRE



Exacttrain har lavet et nyt oplag af de oprindelige DB Offs 55, dvs i 1950-60'ers udgave. Modellen er teknisk forbedret siden første oplag.

### DB Offs 55 (1:87) - Epoke IIIb

20020 Offs 55 631 034, original version, åbne sider, Epo III  
20021 Offs 55 631 128, original version, åbne sider, Epo III  
20022 Offs 55 631 224, original version, åbne sider, Epo III  
20023 Offs 55 631 718, original version, åbne sider, Epo III

### DB Offs 55 (1:87) - Epoke IIIc

20024 Offs 55 631 557, ABC raster, åbne sider, Epo III  
20025 Offs 55 631 710, ABC raster, åbne sider, Epo III  
20026 Offs 55 631 098, ABC raster, åbne sider, Epo III  
20027 Offs 55 631 410, ABC raster, åbne sider, Epo III

Vejl. udsalgspris

588,-

## Dekas

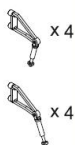


### DK-A-1058

Harmonika-hænger til CC, CL, AV, m.fl.

Vejl. udsalgspris: 79,-

På lager

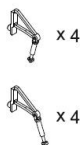


### DK-A-1059

Harmonika-hænger til CM, CP m.fl.

Vejl. udsalgspris: 79,-

På lager

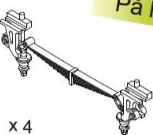


### DK-A-1060

Ungarske fjedre til CY, CX(M) m.fl. rystevogne

Vejl. udsalgspris: 119,-

På lager

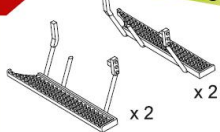


### DK-A-2007

Trin til de på markedet værende modeller af CL, CLL og CLS.

Vejl. udsalgspris: 149,-

På lager



Efter produktionen af vores løsdele er flyttet kommer de nye ting i en lind strøm sammen med genproduktion af vores eksisterende program.

Senest er DK-A-1058, 1059 og 1060 leveringsklar.

På hobbymessen i Rødovre hallen d. 5. & 6. nov. præsentere vi en eller to nyheder.....

## Dekas Exclusive

Vores modeller af OHJ Bg 294, LJ 75 og LJ 77, har vi stadig få stykker på lager af. Vognene er engangs-serie og genproduceres ikke.

Kan kun købes hos Dekas direkte - bestil på: [order@dekas.dk](mailto:order@dekas.dk)

pr. vogn  
649,-

### DK-H0-P0001



### DK-H0-P0002

### DK-H0-P0003



# Fra Trolldmandens Værksted VI.



## - Det ene af de to tårne -

**Torben Andersen, jernbane-hobbyens "Grand Old Man" !**

Det var en mørk og stormfuld aften! Dette citat fra den verdensberømte "The Julekalender" er egentlig dækkende for den dag i januar, da Mosebanens reportage-redaktør besøgte Torben Andersen (TA), initiativtager til Næstved Modeljernbane Klub, redaktør af Lokomotivet og forfatter til et utal af bøger og hæfter om de danske jernbaner og deres materiel og ikke mindst modeltogshobbyen gennem mange år.



*Ved faderens pølsevogn på jernbanestationen*

TA har været bannerfører for vor hobby og er derigennem en af dem, måske den fremmeste, som har gjort allermest for at løfte kvaliteten af den og udbrede kendskabet til alle dens facetter. Jeg gætter på, at der næppe er mange der er uvidende om TA arbejde med at fremme hobbyen. Derfor er betegnelsen "Grand Old Man" bestemt på sin plads.

## Begyndelsen..

Hvorledes gik det til, at TA fattede interesse for hobbyen? Jeg må indrømme, at det var min forudindtagne opfattelse, at jeg måtte stå med et typisk tilfælde ved hånden, altså at den lille Torben i sin tidlige barndom havde fundet et startsæt af et eller andet tysk fabrikat under juletræet, og at dette havde været startskuddet til en lang karriere udi hobbyen. Men nej, sådan forholdt det sig slet ikke, nærmest tværtimod. Som barn og ung mand interesserede TA sig ikke for modeltog. Han begyndte ikke sin karriere på stuegulvet i barndomshjemmet, og det til trods for, at hans far havde en pølsevogn ved jernbanestationen i Næstved, så inspirationen må have været nærliggende. I den sammenhæng skulle Steffen Dresler angiveligt have hævdet, at han blev fodret med pølser med røgsmag. Men TA's barn- og ungdom var helt igennem modeltogsfri. I stedet koncentrerede TA sig om at få en uddannelse som grafisk designer. Denne uddannelse, ved vi alle, skulle komme ham til god gavn senere i livet.



Det hele begyndte først efter, at TA var blevet gift og havde fået en søn. Denne søn blev indgangsvinklen til den lange "togkarriere". Årsagen var, at det var sønnen, som en juleaften blev givet et Märklin-startsæt i julegave af sine generøse forældre. Her kunne man godt falde hen i tanker om de vittighedstegningerne, der fremstiller en far, som juleaften fuldstændig har overtaget sønnens modeltog med kasket og det hele. Det melder historien dog ikke noget om, men en kendsgerning er det, at det vakte noget i TA, som gjorde, at modeltoget kom ind under huden på ham. For Märklinbanen skulle naturligvis udvides. Så han måtte se sig om efter en forhandler i omegnen, og heldigt nok lå der





*Den lidt ældre TA som grafisk designer*

dengang en frimærkehandler i Næstved, som solgte modeltog, og senere de berømte Næstved Transfers, ved siden af frimærkerne.

Her søgte TA til for at gøre indkøb. Dette medførte, at samme frimærkehandler en dag betjente en vis Steffen Dresler (SD), som spurgte frimærkehandleren, om han kendte nogen i byen, der delte interessen for modeltog? Jo, det gjorde han da nok, og nogle dage senere bankede det på TA's dør, og uden for stod SD. Og således gik det til, at et legendarisk makkerpar fandt sammen, og at et samarbejde og samvirke kunne tage sin begyndelse. Denne ualmindeligt heldige kombination af to store personligheder var sandelig et lykketræf for os alle med en svagthed for tog i stort som i småt.

### **"De fantastiske fire" og "Lokomotivets" start**

Senere mødte de to sammensvorne to andre personer, som kom til at præge situationen mange år frem. Det var Torben Bejerholm og Flemming Meisner. Dermed var "De Fantastiske Fire" dannet. Denne gruppe blev, sammen med flere andre, instrumentale i etableringen af Næstved Modeljernbane Klub i 1981. Der blev fundet egnede lokaler og en etablerende generalforsamling afholdtes snart. Hurtigt enedes man om, at man bestemt skulle have et klubblad. Imidlertid kunne man ikke rigtig enes om bladets navn. En gruppe mente, at bladet skulle hedde "Lokomotivet", og en anden stod for et snævrere klubblad med navnet "Særtoget". Dette affødte udskilningen af en mindre gruppe på 9

personer, som holdt fast i deres ide, nemlig at bladet "Lokomotivet" skulle realiseres. Det skete ved, at hver af de 9 indskød et beløb på 1000 kr. som startkapital, og Heureka; det legendariske "Lokomotivet" var født! Alle 9 var enige om, at TA måtte være selvskreven til at påtage sig jobbet som skribent. I den opgave er han jo blevet støttet meget aktivt gennem de mange år af SD. Det første nummer udkom 15. august 1983, og det blev revet væk så hurtigt, at man i stor hast måtte trykke et nyt oplag. Dengang kostede bladet 9 kr., da man ikke mente, at publikum var villig til at betale 10 kr. for et sådant blad. Havde de 9 have haft tvivl om projektets bæredygtighed, så var den væk som dug for solen. Tilmed var interessen ude i landet meget stor for at få et ægte dansk modeljernbaneblad. TA beskriver, at forhandlerne var så ellevilde af fryd, at de meddelte ham, at de nærmest kunne afsætte alt det, som Lokomotivet kunne udkomme med. Sulten var åbenbart lidt mere påtrængende dengang. Vi er blevet mættet siden, åbenbart?

Spørgsmålet til TA var så, om ikke arbejdet med bladet påvirkede forholdet til klubarbejdet, der kunne vel næppe være overskud til det hele, når arbejdet og familien også skulle passes. Svaret fra TA er også, at det gjorde det i høj grad. Snart lagde Lokomotivet beslag på hele fritiden, da arbejdet ikke blot bestod i at skrive det, men også i at sætte det op, få det trykt, få det solgt og få det distribueret til læsere, abonnenter og forhandlernetet. Det var, og er stadigvæk, en meget stor og tidsrøvende opgave.

Pudsigt nok, forløb starten på bladet nemmest på Sjælland, beskriver TA, hvorimod jyderne ikke rigtig tog det til sig. Der var med andre ord ikke det samme salg i Lokomotivet i Jylland som på Sjælland. Kun Felderbanen i Christiansfeld og Mads Sjøner i Århus støttede op om bladet! Så det var et langt sejt træk derovre.

Det næste spørgsmål til TA om Lokomotivets tilblivelse og udformning drejer sig om, at en af de store fordele ved bladet er, at det efter endt gennemlæsning ikke mister sin aktualitet, men udmærker sig ved at kunne anvendes som opslagsværk. TA bedyrer, at det bestemt var en del af hensigten fra starten af, og en anvendelighed man har sørget for at holde fast ved efterfølgende.

### **Særskrifterne..**

Men det stoppede jo ikke med Lokomotivet. Ret hurtigt efter etableringen af bladet begyndte de populære særskrifter at udkomme. Det første "Sporplaner" udkom i 1984 og var skrevet af Torben Bejerholm og Carsten Andersen. Dette særtryk var så populært, at det efterfulgtes af særtryk nr. 4, "Sporplaner og Anlæg". Ind imellem

havde Steffen Dresler indledt sin forfatterkarriere i Lokomotivets ramme med særskrift nr. 2, "DSB lyntog, litra Ms/Mb". På dette tidspunkt havde gruppen etableret Lokomotivets forlag, som fortsatte med sine udgivelser helt frem til det famøse år 2007, da Lokomotivet hensattes!

Dette skulle vise sig at blive det eneste skrift om dieselmateriel, som SD udgav hos Lokomotivet, da TA og SD delte materielopgaven i mellem sig på den måde, at TA skulle tage sig af dieselmateriellet og SD af dampmateriellet. Det har jo vist sig at være en meget fornuftig og givtig arbejdsdeling.

Siden fulgte mange eminente udgivelser, der alle lagde vægt på billedmaterialet. Specielt bør serien "Under Vingehjulet" fremhæves sammen med "Dansk Jernbane Historie 1-4". En af de særligt populære udgivelser var særskrift nr. 11, "Maskindepoter i virkelighed og model", som TA skrev og Torben Bejerholm lagde tegninger af sporplaner til. Den blev så populær, at den i dag er sjælden, og ikke kan lånes længere på bibliotekerne rundt om i landet, fordi de er blevet stjålet fra hylderne!

Et andet særskrift som skal fremhæves er det syvende i rækken, "Dansk Model Jernbane Hobby for Alle nr. 1". Det indeholdt artikler, som TA ikke havde fundet egnede til bladet, enten på grund af indholdets karakter eller dets længde. Bladet har her sine begrænsninger. Særligt skal påpeges, at dette skrift indeholder en af de meget sjældne artikler om køreplanskørsel.

*(Red: Det er utroligt, så lidt der skrives om den disciplin inden for dansk modeljernbanehobby, når man sammenligner med flere andre lande, hvor det er et "hot" emne.)*

### Støtte til producenterne

Lokomotivet kom også til at præge hobbyen på et andet felt, nemlig gennem støtte til produktionen af dansk jernbanemateriel i 1:87. TA og SD har brugt meget tid på at støtte Heljan, Hobby Trade og i sin tid DWA hobby. Specielt var støtten massiv til DWA, der i sin produktion af tilpassede beholdervogne (*Fleischmann modeller var udgangspunktet*) drog stor nytte af TA's evner som tegner, når de vigtige logo skulle eftergøres til en model. For Heljans vedkommende har de trukket på TA, når beskriftningen og vigtige forskelligheder i detaljerne på vognserierne skulle verificeres. TA kan fremvise adskillige omfattende korrekturarbejder, som er blevet sendt frem og tilbage mellem ham og Heljan. Det kunne godt tage meget lang tid, og det var ulønnet arbejde!!

Det var ikke blot Heljan, der nød godt af TA's og SD's store og brede viden. Da Hobby Trade skul-

le fremstille D-maskinen ydede de to stor støtte til at sikre produktionen af så korrekt en maskine som muligt.

En anden oplysning, der lige sniges ind under denne overskrift, er den kendsgerning, at TA og SD i 10 år (!) ydede betydelig støtte til Jernbanemuseet ved, at de forfattede museets årsskrift. *(Havde de da bare blevet ved med det, Red.)*

### Forbrugerundersøgelserne..

I øvrigt, tilføjer TA, så er det især i forbindelse med Hobby Trade, at Lokomotivet kom til at påvirke produktionen af dansk modeltog. Årsagen hertil var den, at Lokomotivet gennemførte en række forbrugerundersøgelser blandt sine læsere. Et af spørgsmålene i undersøgelsen drejede sig om, hvilke modeller man ønskede, at producenterne skulle levere. Her var D-maskinen og CM vognen topscorere hver gang. Hvad det hele endte med er velkendt, da Hobby Trade slog sig op på at producere dem begge.

TA indlagde i øvrigt nogle spørgsmål, som havde til formål at "afsløre", hvem det var, der dyrkede hobbyen i landet. Resultatet, han kom frem til, var ikke specielt spektakulært, da det viste sig, at modeltogsentusiasterne udgør et helt almindeligt udsnit af befolkningen. Den dyrkes af de fleste aldre og af personer med en vidt forskellig erhvervsmæssig baggrund.

### Den øjeblikkelige situation og økonomien i udgivelsen af Lokomotivet.

Hvad sker der med vores hobby i årene fremover, vil den overleve? Det mener TA nu nok den vil, men det bliver absolut vanskeligere tider for forhandlernettet, specielt hvis Heljan gør alvor af sin trussel om at forlade det danske marked. Måske er der for mange forhandlere til at sælge produkterne til færre kunder?

Det ser ud til, at der blandt producenter er ved at ske et skifte i fokus fra epoke III til epoke IV. Og det vil nok også sætte sit præg på udviklingen. Dør epoke III lige så stille med dens "bedagede" dyrkere? Måske mener TA, det kan ikke afvises, at den går en stille død i møde.

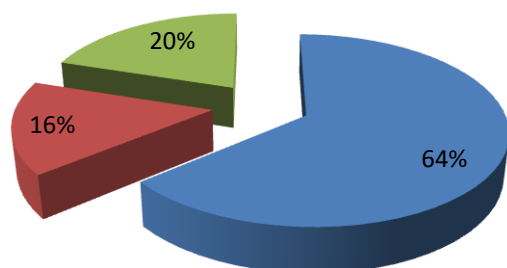
Et andet spørgsmål må nødvendigvis dreje sig om bladets aktuelle status, nu da det har passeret de 120 numre. Hvad koster det at udgive bladet i runde tal? *(Se illustration på næste side)*

Jo, svarer TA, hvert nummer koster i snit mellem 60-65.000 kr. Det er især billedmaterialet, som koster mange penge. Tekstdelen står for omtrent 48.000 kr. og billederne efter antal for resten op til de 65.000. Så er der portoomkostningerne, der er meget høje. De tegner sig for 15.000 kr. pr nummer, som kommer oveni. Det lader sig derfor nemt konkludere, at det ikke er nogen billig



fornøjelse at udgive et blad i Danmark for så lille en skare som os. Det ville være noget helt andet i et land med en langt større kreds af dyrkere, som købte bladet, så kunne priserne begynde at ligne de tyske.

### Samlede omkostninger til èt nummer af "Lokomotivet":



■ Tekstdelen: Kr 48.000  
■ Billederne: Kr. 12.000  
■ Porto: Kr. 15.000

Modtagelse, konvoluttering og aflevering på posthuset er opgaver, som TA ikke længere tager sig af. Heri støttes han i betydeligt omfang af sin søn og svigerdatter. Så det er ikke blot dyrt at fremstille bladet, der må også støtte til fra familien til distributionen.

Spørgsmålet er så, om der er forskelle på, hvor i landet, at bladet sælges. Det pudsige er, at der er forskelligheder, svarer TA. Der er pletter på landkortet, hvor bladet næsten ikke lader sig sælge. En af dem er Fyn, hvem havde nu troet det? Det samme gælder Århus, her er der ingen forhandlere, som sælger det.

En interessant tilføjelse, som jeg får fra TA er, at han har regnet sig frem til, at der eksisterer i omegnen af 90 modeltogsklubber i Danmark, og ud af dem er der blot 13, som holder Lokomotivet!

### Lokomotivets fremtid.....

For at finde den, må man nok tilbage til det mørke år, da Lokomotivet hensattes. Det var tilbage i 2007. Vi var mange, der græd vore salte tårer. Årsagen var, at mange af de tidligere hjælpere var faldet fra, så man måtte simpelthen reorganisere bladets struktur. Det medførte blandt andet, at Lokomotivets forlag standsede sine aktiviteter og blev afløst af forlaget "Tog på Tryk". TpT ledes af en bestyrelse, der består Steffen Dresler, Torbens søn Carsten, der også fører regnskaberne samt Torben selv. Endvidere støttes bestyrelsen af Torbens svigerdatter, der hjælper til med de administrative opgaver.

Så man kan godt sige, at TpT er paraplyorganisation for bladet og forlaget. Spøgefuldt kunne vi jo kalde det et holdingselskab !

Se ud fra den betragtning, hviler Lokomotivet på et solidt fundament, og Torben betyder da også, at det fortsætter "til den bitre ende" med at udkomme, og det kan vi jo kun være meget glade for. For vor modelbaneverden ville da være meget fatigere stillet uden Torbens skrivelier.

Kilder:

Primært: Interview med TA.

Sekundært: Lokomotivet nr 32.



*Torben i redaktionslokalerne i juni 2016*



*Et billede af Torbens mangeartede interesser. Der sikkert mange, som genkender de små dioramaer fra bladet.*

# En Epoke er slut - i hvertilfælde delvis.

På trods af mange trofaste kunder, må vi konstatere, at selvbyg hos modelbane-folket er meget kraftigt for nedafgående.

Samtidigt er skaren af kunder, der fortrækker epoke III også svundet kraftigt ind. Derfor har vi i vores lille produktionsvirksomhed efter lange overvejelser, besluttet at lade en større del af varesortimentet udgå.

I første omgang betyder det, at alle løsdele/byggede dele til tog udgår at sortimentet. Også en større del af standardprodukterne vil udgå.

Særligt vil alle telegraf- og elmaster, og ølkasser fra lokalbryggerier, samt en hel del husbyggesæt også udgå, i takt med at lageret bliver udsolgt.

Derfor opfordrer vi kunder, der har særlig interesse i nævnte produkter til at købe ind medens tid er.

## Men lidt nyheder kommer også til



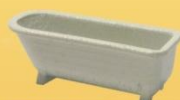
877122  
Havehuse til det gule palæ H0  
med stakit  
(flag og havemøbler sælges separat)



TT5045 Personale til det gule palæ TT  
samt "dumt svin"

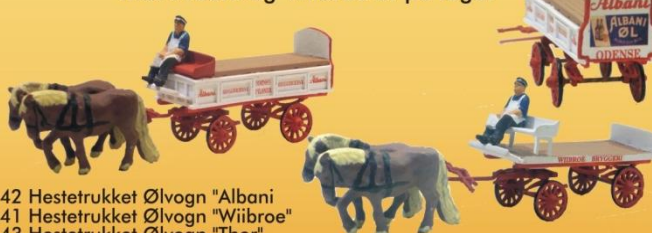


875045 Personale til  
Det Gule Palæ H0



876171 Badekar H0

Ny serie af Bryggerihestevogne  
Thor Albani og Wiibroe er på lager



875042 Hestetrasket Ølvogn "Albani"  
875041 Hestetrasket Ølvogn "Wiibroe"  
875043 Hestetrasket Ølvogn "Thor"

# Messe Handel I/S, Danmark

## Salg af EpokeModeller<sup>TM</sup> mm.



KMK Læserservice, ekstra!!

## *Så 'en lige på faldrebet!!*

I absolut sidste øjeblik blev jeg gjort opmærksom på at der har foregået spændende sager i forretningen [Kystbanen](#) Fredag d. 28.10.

Her præsenterede [McK](#) deres modeller, nyheder i mere eller mindre færdige stader og sidst, men så sandelig ikke mindst, helt nye projekter! Og hvilke projekter er det ikke.: modeller af DSB

damplokomotiv litra Q, der er annonceret begge udgaver af maskinen, Q I 337 - 341 og Q II 342 - 351.

Der fandtes også en Q Ia 340 og 341, disse var lidt anderledes end de 3 første Q maskiner, det mest synlige var at sidevandkasserne blev lavet 165 mm. højere.



*Prøvesamling af en Q I med lave vandkasser, der er masser af fine detaljer og nok så vigtigt, så virker materialernes dimensioner helt rigtige! Vi har virkelig noget at glæde os til!*

*Foto.: Steffen Dresler.*

Jeg har lånt billeder af Steffen Dresler og ud fra disse er det (*man fristes til at sige*) den kendte og vanlige kvalitet fra McK, der altid er i absolut topklasse!

Næste punkt var de lange ølvogne ZB 500 555 - 500 564, 10 styks vogne leveret i 1963 til Tuborg. Det var principielt en G vogn der var forlænget lige knap 3 meter. Jeg glæder mig til at tage modellen i et nøjere eftersyn.

Sidste punkt en forholdsvis kort rejsegodsvogn litra Ae, bygget første gang i 1951 i en serie på 12 vogne og atter i 1963 i en serie på 20 vogne. Vognene 6001 - 6006 var fra 1951 RIC mærket og 6020 - 6024 blev i 1964 RIC mærket, vognene anvendtes i vid udstrækning til rejsegods, i de internationale ekspresser. I høj grad en vigtig brik i den danske modelbane mands samling.

Se så! Det var tre epoke III nyheder fra Danmarks førende epoke IV fabrikant - det er da ikke så galt endda! Ok, de to af nyhederne har da også en væsentlig del at gøre i epoke IV.



*De lange Tuborg vogne, en meget ønsket model!*



# Nyt fra klubben

V. Flemming



Onsdagene d. 29.06. – 06.07. 2016. Ja egentlig startede balladen allerede torsdag d. 23.06.. Den dag var der et kraftigt skybrud over Karlemoseparken (og omkringliggende sogne!) og for anden gang på godt et halvt år stod kloakvand, med masser af slam cirka 10 cm højt i vores klublokal-ler!

Da vi ikke helt har fået lært at anbringe diverse genstande mindst 30 cm over gulvet, er der også denne gang føjet ting på tabslisten!! Vi aftalte at

ville tage fat i oprydningen straks vandstanden begyndte at falde, det regnede vi med ville være sket næste dag – så vi kunne komme i gang! Vi skulle blive klogere, først om lørdagen faldt ”mudderstanden” og rengøringen kunne gå i gang. Jeg var arbejdsramt søndag, mandag og kunne derfor ikke deltage i arbejdet, det var jo vigtigt at få fjernet så meget som muligt inden slammet tørrede op, for så sidder det fantastisk godt fast – så der blev arbejdet godt igennem!



*Selv om det var et hårdt, surt og sundhedsskadeligt arbejde, var der plads til smil og godt humør!*



Da vi mødte om onsdagen var rum 1 til 3 desinficeret og rengjorte og ryddet for affald, der blev straks taget fat på fjernelse af ødelagte remedier, der var opsat containere på området til vand-skadede genstande, det gav god plads til desinfi-

cering og grundig rengøring af de resterende rum, Det tilbageværende slam var nu tørret ind og krævede anseelige mængder knofedt og sved at få bugt på. Kun modvilligt gav det slip på underlaget.



*Slam alle vegne!*



*Slamsugeren på voldsomt overarbejde!*





*En druknet borhammer, den er nu til rensning hos Knud*

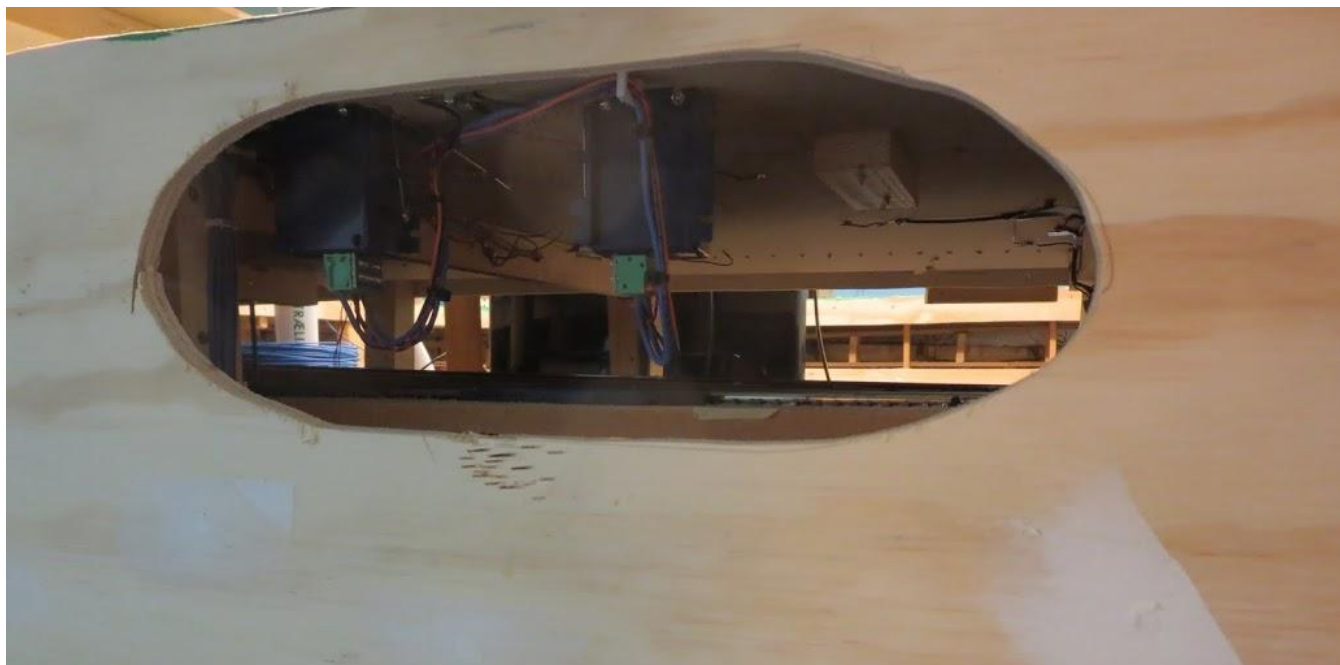
Dagens ret var ristede franske hotdogs, special-lavet på sølvpapir på en tør pande! Bespisningen tog sin tid men havde den fordel at man sagtens kunne arbejde? Ind i mellem de "varme hunde". Det var ikke kun rengøring og mad der stod på programmet, Henk lavede inspektionslemme, "glohuller" eller ligefrem "panikhuller", ind til

det skjulte spor, under Sukkerkøbing. Uanset hvad man lyster at kalde disse huller, er det særdeles påkrævet med dem. Adgangen kan næsten ikke blive for god, uanset om det gælder rengøring af skjult spor eller der er sket en afsporing (det må guderne forbyde!).



*Folie-ristet aftensmad!*

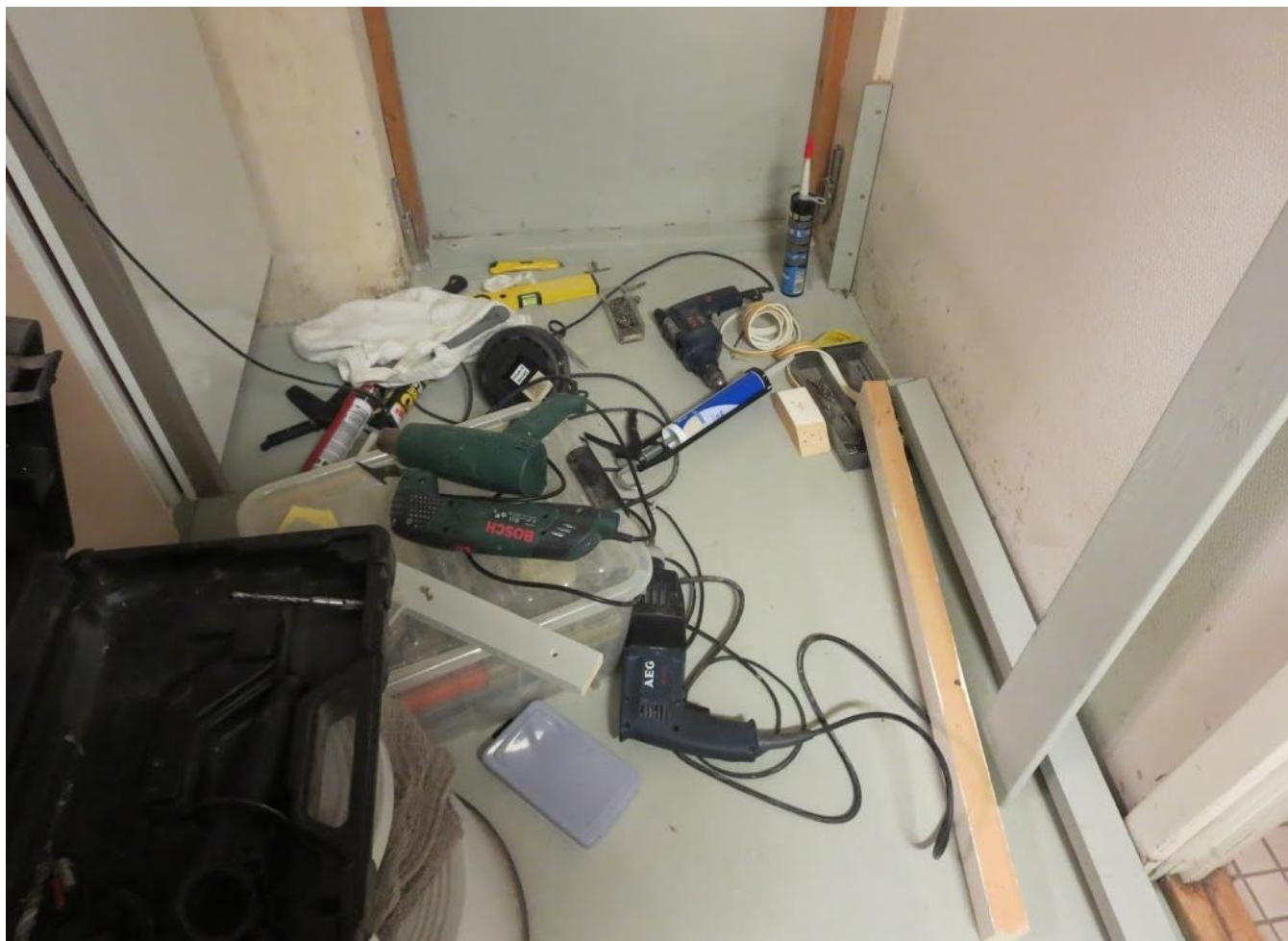




*Vores nødvendige kikhuller, mon ikke der kommer en finpudsning af kanten?*

Bent og Henrik kastede sig ud i fremstillingen af et avanceret "højteknologisk" vand og slam stoppende arrangement, ved vores to døre! Vi er nemlig ret så trætte af oversvømmelser og især følgerne! Bestanddelene består af et kraftigt dørtrin (dørene i kælderen er ikke udstyret med slige indretninger) der er spændt godt fast i gulvet med en masse "pomfittiknas" til at sørge for at

der er vandtæt mod gulvet og væggene. Mod døren sørger tætningslister for maksimal tæthed. Bag ved trinnet er der anbragt en ca. 40 cm høj vandtålende krydsfinerplade, der er tætnet mod væggene og gulv med gummilister, pladen er fast monteret i biblioteket men er lavet aftagelig ved den dør vi bruger i det daglige – vi er meget spændt på om det er nok!!



*Imponerende så mange remedier der skal til ordentlig håndværk!*

Onsdag d. 13.07. 2016. Vi startede med en tur til Witzel, forkert lim skulle byttes til rigtig lim – til Henk! Nu håber jeg det er rigtigt at limen er rigtig!? Straks efter ankomst i klubben gik "Le chef" i krig med en grundig rengøring af det ene

køleskab! Det må have været en ordentlig omgang for vores mad var stærkt forsinket – flere medlemmer var stærkt afkræftet, det er ganske vist. Menuen var Lasagne "A la Martin" hertil var der en udmærket salat!



*Bare rolig, der er et fad mere!*

Vi andre hjalp til med at få båret fem Mdf-plader (tunge!) og mange brædder til opbygning af baldakinen i rum 4. De er placeret, så de er løftet

ca. 10 cm fra gulvet fra gulvet – bare for en sikkerheds skyld! Knud gik straks i gang med opbygningen af baldakinen i rum 4.



*Der sættes materialer på plads, behørigt sikret mod vand – vi er nemlig trætte af at smide ødelagte MDF plader ud!*





*Endnu en kunstfærdig konstruktion i "fireren", enhver kan jo snildt set, hvad det skal ende med!*



*Jørgen har travlt med banehegnet langs privatbanen, og i baggrunden er det samme banes ballast, der er ved at blive lagt og indfarvet – jo, drengene hygger sig!*

Onsdag d. 20.07. – 07.09. 2016. Sidste onsdag aftalte Jan og undertegnede at vi ville tage fat på afvaskningen af køkkenet, dels de steder og komponenter der endnu ikke er blevet rengjort efter oversvømmelsen, dels en afvaskning af

væggene. Dette fordi den maling rummet blev malet med ikke binder ret godt og derfor må fjernes inden den nye maling kommer på. Hyl-der, skabe og knager blev pillet ned, meget af det kommer ikke op igen! Det er vedtaget at



bygge nyt skab ved det høje køle/fryseskab når rummet er blevet malet. Skabet skal blandt andet rumme posen til tomme pantflasker, der nuværende arrangement er alt andet end kønt at

se på. Køle/frysskabet fik en ordentlig omgang med skrappe rengøringskemikalier overalt! Gulv og væg, hvor køleskabet står, fik ligeledes en tur med remedierne.



*Som I kan se, er det forholdsvis nemt at fjerne den gamle maling, fast arbejde!*



*Det siger sig selv, at en modelbaneklub må have en knagerække til viskestykker og håndklæde, der ser sådan ud. Knud har lovet at modificere den til vægmontering!!*





*Knud ligger på knæ for projektet!*

Baldakinen i rum 4, vokser stille og roligt frem. Efter et par små byggemøder er vi nået frem til at det midterste stykke er helt åbent og hvis det

skulle vise sig nødvendigt med mere lys på midterste del af anlægget, opsætter vi bare bærelplanker til lamper!



*27.07 kom den ene side op på plads, to mand arbejder – to mand holder!*





03.08. var det den anden sides tur. Knud og Jan er allerede i gang med de indledende øvelser.



Nede i rum 2 "hygger" Bent sig med at lave en spånplade af anseelig størrelse om til en si! Eller også er det tavlen til elektronikken i rum 4. Det er svimlende at tænke på de mængder af ledninger, der kan og skal lod-des på alle de loddeflige.



I køkkenet er Jan og undertegnede næsten færdige med afvaskningen af væggene, snart vil vi kunne male dem i en forhåbentlig vaskægte farve. I den resterende del af august og det meste af september er tekstdokumentet gået tabt, så de

ellers "slibrige" detaljer fra de enkelte klubbage må i desværre undvære.

Heldigvis har jeg næsten alle foto intakt og beretningen bliver mere billeder med udvidet tekst!

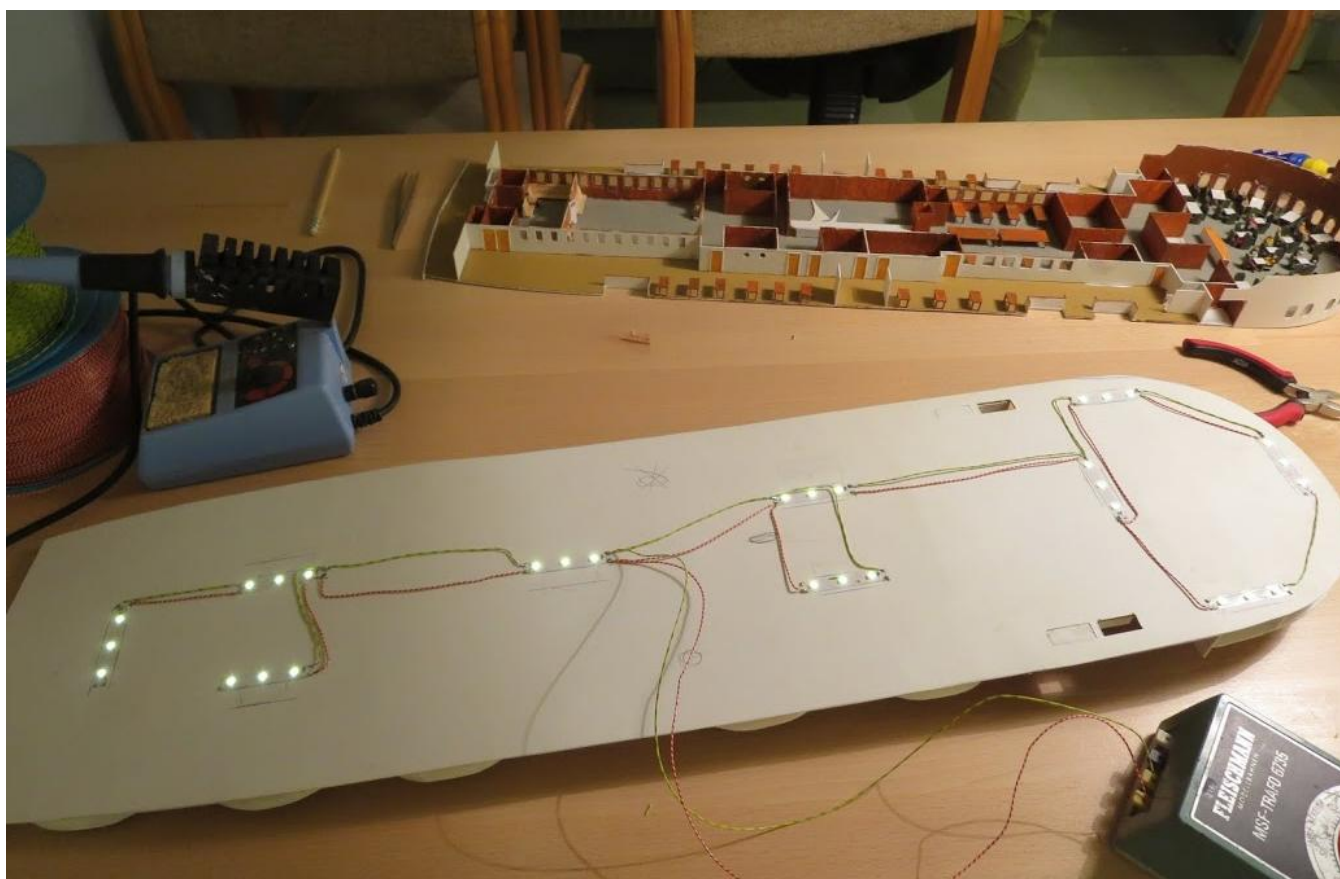


*I August måned, nærmere betegnet 10.08., tog Jørgen atter fat på færgebyggeriet! Han fik lokket Henrik til at montere lys i færgens fint møblerede saloner. Her nyder vi i halvmørke det fine resultat.*



*Så er overdelen sat på plads. Der er ingen tvivl om, at belysningen giver den i forvejen flotte færgе et godt løft! Mon ikke vi snart ser mere – når først Madsen tager fat, så sker der noget.*





*Henriks fine el-arbejde. I forhold til resultat og virkning er selve monteringen enkel, og det er dejligt at se den fine ledningsføring.*



*I rum 2 arbejder Bent troligt og målrettet på sin "million-huller-tavle" Det er godt nok ufatteligt så meget ledning, der skal bruges til lidt modelbane!*





*Der arbejdes ihærdigt på færdiggørelse af bordet i rum 4, beboerdagen nærmer sig jo hastigt!*



*Efter at væggene i køkkenet var blevet vasket af og huller spartlet, kunne Henrik og Jan svinge hvidtekosten. Selv om jeg ikke er glad for hvide vægge, så må jeg sige, at det pyntede!*



*Så er det blevet d. 17.08. Henrik har travlt – vi har alle travlt! Beboerdagen er den 11.09., og så skal alt jo gerne være klar til det store ryk ind!*



*Knud og Per har også travlt – der skal køres her d. 11.09! Og det er ikke med stiksav!*





*Åååeeh – jo, vi får da stadig mad og tid til at spise den. 17.08. lavede Michel dejlig "Skipperlabskovs" til os, heldigt for Martin var på ferie i det jyske.*

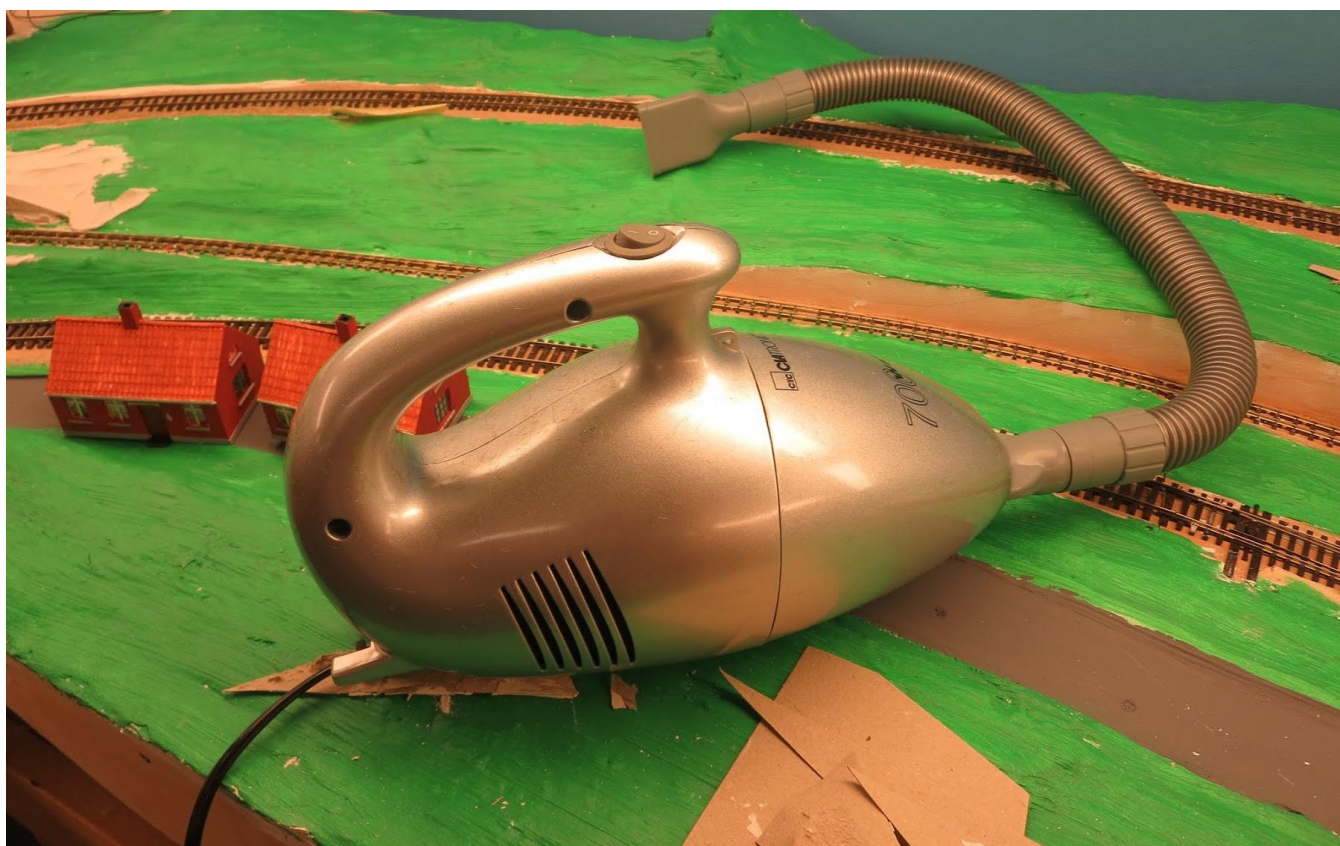


*Landskabet bliver der også arbejdet på, og det begynder så småt at nå sammen i rum 4.*



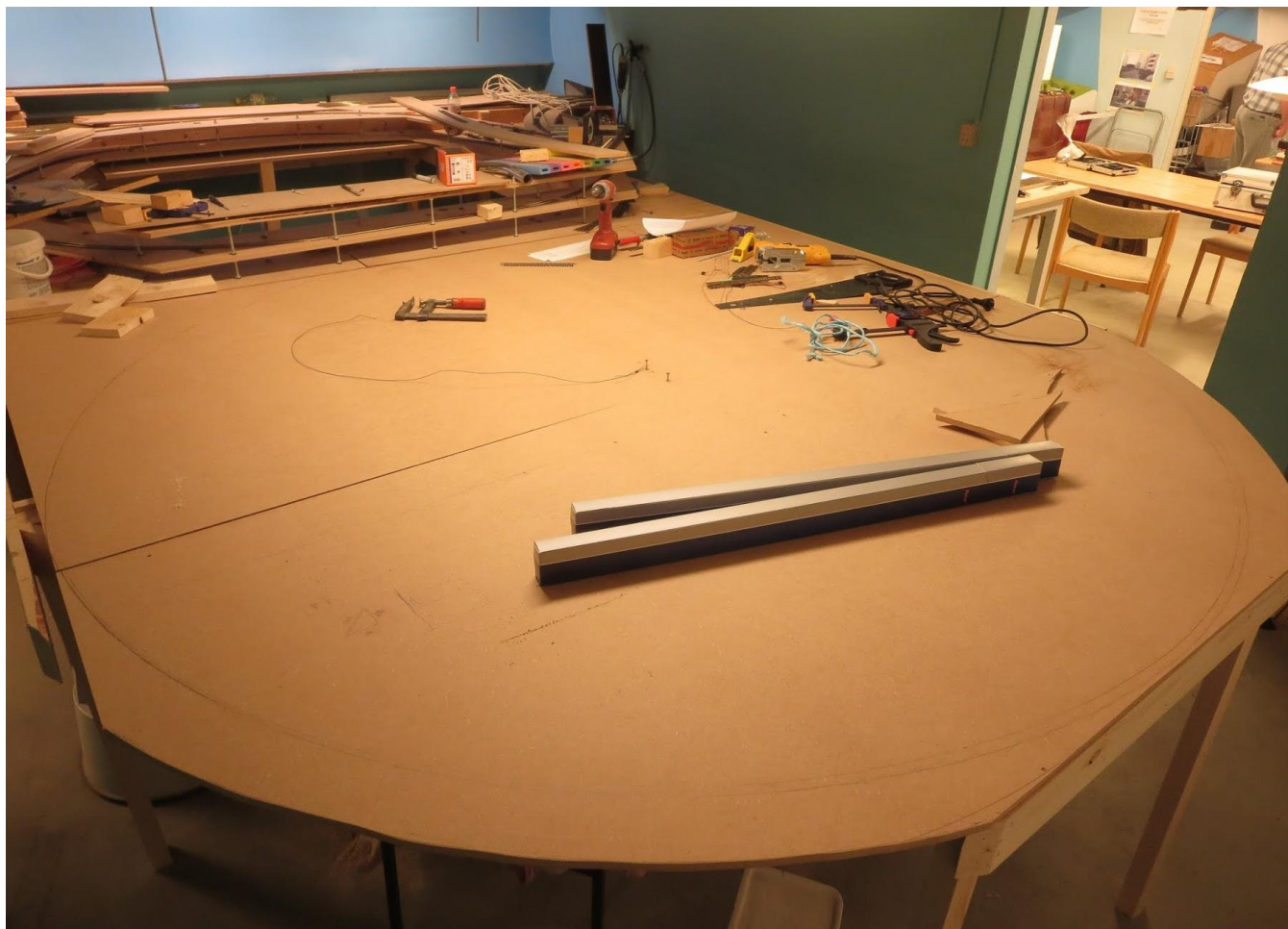


*"Inspektionslemmen" ligner efterhånden en rigtig møllebakke.*



Landskabsdrene har i lang tid haft en ministøvsuger magen til denne. Den blev kun brugt til "tossegræs" eller rettere til opsamling af overskudsfibre efter udplantning. At tænke sig, den kunne ikke tåle at blive brugt uden "posen" isat, sikke noget billigt l...! Henk fandt nye på nettet, til så billige penge, at vi nu har hele 6 støvsugere i klubben! Danmarks reneste?





*Så blev bordet næsten klar til, i første omgang, at få lagt en vendesløjfe og senere den 9 sporede skjulte station/vendesløjfe.*



*Der er ingen billeder fra den 24.08. – men den 31.08. er det ved at dæmre for os, vi har travlt, meget travlt! Selv kokken kom ud i en arbejdsituation!!*



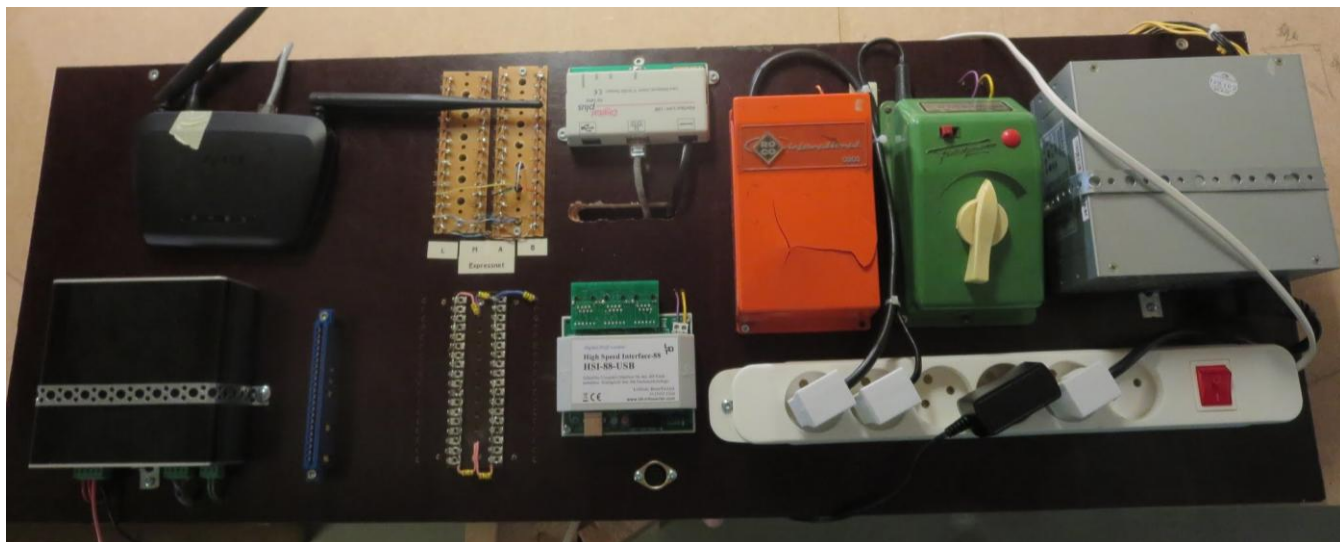


*Alle var i sving, selv jeg måtte ned på alle fire. Her er Jan og undertegnede i færd med at fjerne den lidt lækre og stærkt vandskadet sokkel på køkkenskabene. Knud havde lavet fire meget fine (rustfrie) stålben. De måtte dog afkortes en anelse for at passe! Jan troede, at gulvet ikke var malet inde under skabene – det var bare store mængder af kloakslam, der dækkede!!*



*Jørgen er i færd med at lægge dæk på færgen. Han gør, som de gjorde i virkeligheden – et bræt ad gangen!*

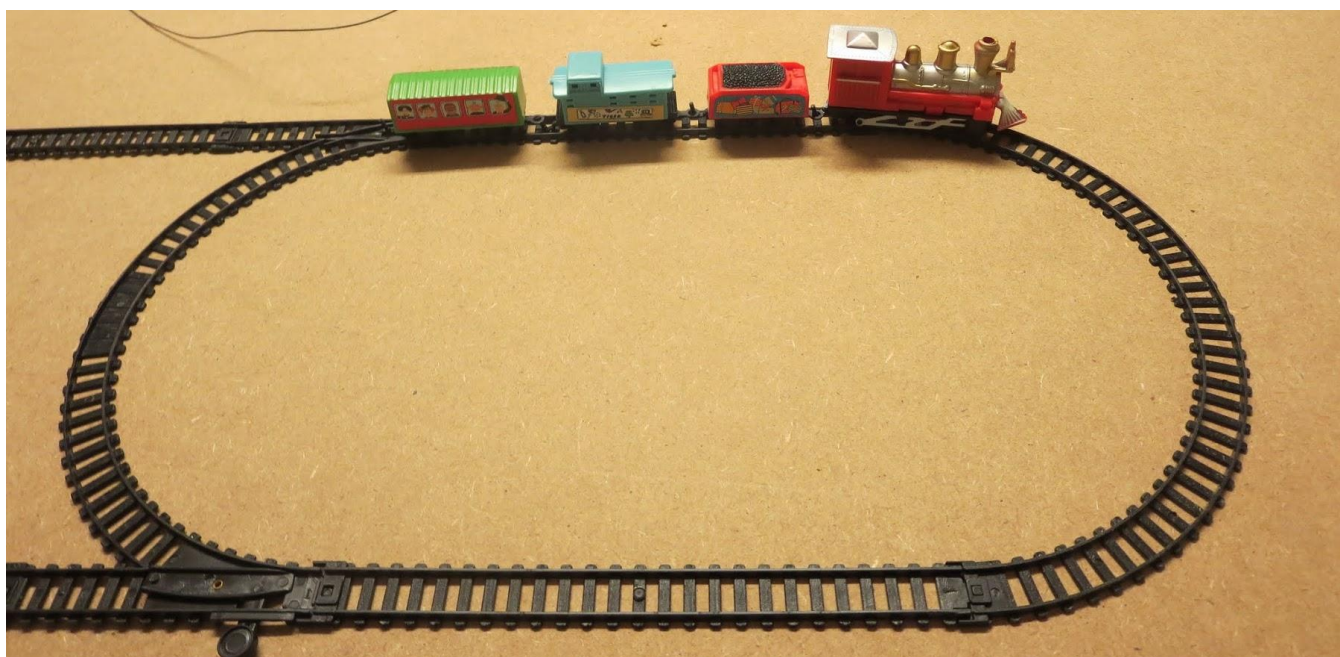




Alt til faget hørende elektronik (næsten da) i rum 4. Routeren sørger for forbindelse mellem anlæggets computere. Nedenunder er det Lenz centralenheden for hele anlægget, der huserer. Ud over tre strømforsyninger til højre skal jeg nok afholde mig fra at kloge mig på de øvrige dele.



Den midlertidige vendesløjfe er nu lagt; næste gang kan vi starte prøvekørslen – håber vi!



Bare rolig, vi har skam reserverne klar, hvis noget skulle smutte!!





*Dagens ret var oste og pølsebord med rødvin, som Knud selv dyrker og laver – den smagte herligt!*



*Rygtet om snarlig kørsel på banen er selvfølgelig nået til Sukkerkøbing. Folk er begyndt at tage opstilling på perronerne – gad vide hvor længe de skal vente?*





*Maleriet i køkkenet nåede at blive færdigt den dag!*



*Vi var startet tidligt (kl. 13<sup>00</sup>) og, fordi vi er så søde, fik vi dejlig kage til aftenkaffen – øh hvilken kaffe?*





Onsdag d. 07.09. var sidste klubdag før beboerdagen søndag d. 11.09. Henk havde en pakke med. Jeg elsker, når han har det, og jeg blev ikke skuffet! Det var en "Mamrelund" fra GDS (Gribskov banens Drift Selskab), den stod på "Gribsø" trinbræt. Det er en grumme fin model, Henk har begået, og den blev straks opstillet på sin plads!



Aldrig så snart vendesløjfen var lagt, startede vi intensive prøvekørsler på den og helixen. I rum 4 var der kun få problemer. Da vi forsøgte at køre ind på Sukkerkøbing station via privatbanen, begyndte vore problemer. I skifterne (Tillig) kortsluttede hjulene lige omkring det smalleste sted i hjertestykkerne. Det viser sig, at den modificering, vi har lavet af strømforsyning og polarisering af de ældre Tillig-skifter, bare har flyttet problemet et andet sted hen. Modificeringen skal lavet således, at den tunge og sporstykket, der er fraliggende, skal være strømløst og vupti – ingen kortslutninger! Det er måske ikke den nemmeste opgave at udføre på spor, der er lagt!!





*Jørgens færge nærmer sig så småt færdiggørelsen. Statsbanerne er ved at udføre omfattende prøver af spor og fritrumsprofilen på skudens vogndæk.*

**Søndag d. 11.09. 2016. Beboerdag.** Så oprandt den årlige beboerdag, sædvanen tro var der problemer med kørslen! Problemet sneg sig for alvor ind på da vi i onsdags (07.09.) ville køre gennem skifterne fra privatbanen og til spor 1 på Sukkerkøbing, hver gang en maskine kørte ind i hjertestykket kortsluttede systemet! For nu at gøre en kort historie endnu kortere, har vi fun-

det fejlen og vi ved hvordan den skal rettes – det gjorde vi ikke på beboerdagen. Lidt fik vi kørt og de besøgene fik mulighed for lidt godmodigt drilleri.

Dagen startede med morgenmad klokken næsten 09<sup>00</sup> trafikken drillede så vi kom ca. 15 minutter for sent! Morgenmad fik vi dog og snart var vi rustede til dagens udfordringer!



*De artige drenge nyder morgenmaden, inden længe væltede det ind med gæster!*





*Le Chef var allerede i gang med to kæmpe portioner "Svellegryde", og jeg skal hilse at sige, at imprægneringen var af særdeles god kvalitet i år!!*



*I Sukkerkøbing har borgerne også haft travlt. Der var ryddet op og fejet som aldrig før. Morgensolen står lavt endnu (det er tidlig morgen), der er ikke mange ude, meeeen det er jo også søndag.*





*Bare lige så vi ikke skulle komme for godt i gang, så havde flere maskiner valgt at miste de indkodede data, det gav lidt stress!*



*Flag og skilt var ude i dagens anledning, så folk kunne se, at de var ventede og velkommen!*





*Knapt var klokken blevet elleve, før det myldrede ind. LT og undertegnede måtte i al hast rydde op på spisebordet, så vores gæster kunne nyde Svellegryden.*



*Hvad de to "hertuger" behandler, vides desværre ikke. Det kan være alvorlige sager, thi deres pander er rynkede??*





*Nu begynder det at dæmre for eders skrivekarl! Uha uha da da da!*



*Pludselig var der mange, så mange at temperaturen i vore lokaler steg mærkbart, på trods af at begge udsugninger kørte for fuld kraft!*





*Enkelte tog kørte der. Bl.a. et større eksprestog trukket af en Roco MZ. Det burde have været en P maskine, men hæfteringene var blevet for store og gamle!*



*Da vi havde fået lukket og ryddet op, var det vores tur til at få lidt mad og en lille tår til halsen.*





*Der blev selvfølgelig også evalueret på dagens forløb.*

Fra vi åbnede klokken 11<sup>00</sup> til vi lukkede lidt efter 15<sup>00</sup> var der konstant beboere på besøg, selv om Michels Svellegryde trak sin del af læsset, er der ingen tvivl om at det efterhånden meget anlæg og ikke mindst meget landskab virker stærkt dragene på folk. Vi føler selv at der efterhånden er "noget" at vise frem, vi skal også være de første til at indrømme at det er for "dårligt" at vi ikke for længe siden har opdaget problemerne med Tillig skifterne (*der vil senere komme en artikel om problemstillingerne og de løsninger vi vil anvende*), det havde været klædeligt om vi havde kunnet køre i et langt større omfang end

tilfældet var – jeg tør godt love at til beboerdagen 2017 kan vi køre uden nævneværdige problemer (*uha, jeg kan mærke rebet stramme om halsen!*), det vil have 1. prioritet indtil opgaven er løst. Flere af os havde forsøgt at tælle antallet af besøgende og der var bred enighed om at mindst 80 beboere havde aflagt os et besøg i løbet af dagen, det synes vi selv er et meget flot resultat og det er helt sikkert vores højeste antal gæster. Vi spiste et velfortjent måltid da oprydningen var overstået og der var ingen tvivl om at alle var tilfredse med dagen, vi glæder os til næste beboerdag.



*Det "store" eksprestog på vendesløjfen, der efter beboerdagen bliver udvidet med yderligere 8 spor, der gør den til en skjult station kaldet "den sydlige forbindelse". MZ lokomotivet hører absolut ikke til foran disse vogne, men hvad gør man, når dampen strejker?*

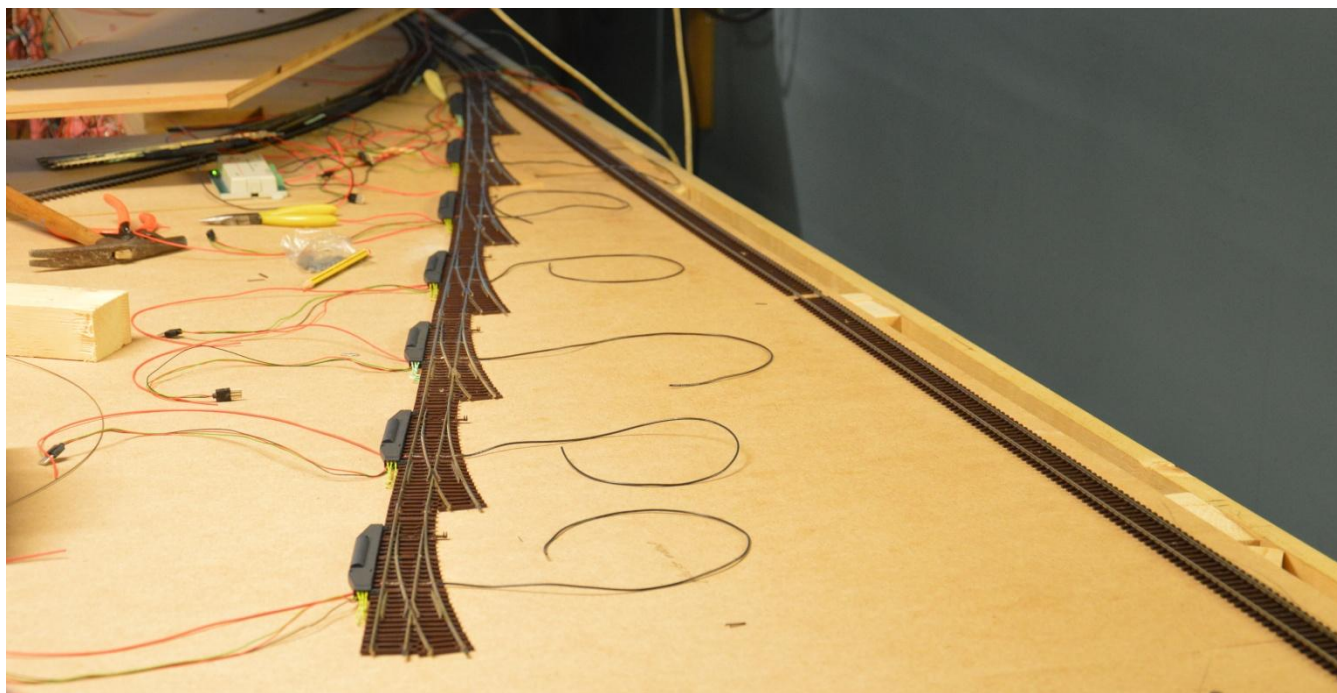


Onsdage 14.09 – 28.09. 2016. Efter beboerdagen har mine onsdage stået på udbedring af fejlkilder omkring sporet, det har vist sig at de gamle Tillig skifter vi har renoveret for at fjerne en kortslutningsrisiko ved tungerne, har resulteret i at denne kortslutningsrisiko i realiteten nu bare er flyttet op lige før hjertestykket. Problemet er i første omgang klaret ved at kappe strømforsyningen af sporstykkerne mellem hjertestykke og tunger, således at de nu udelukkende bliver forsynet via tungerne. Der skal senere loddess separate strømforsyningsledninger på disse sporstykker. Togene kører nu helt problemfrit og der er ingen forsyningsproblemer af sporstykkerne med tungedelen (*endnu!*).

Ad åre kan der nok komme (*forsyningsproblemer*) så derfor bliver alle implicerede skifter forsynet med to ekstra ledninger.

Faktisk gjorde opdagelsen så stort indtryk på os at vi har vedtaget at give løsningen 1. prioritet indtil det ikke længere er noget problem!

Per er startet på ud og sammenfoldning af de ni spor på den "Sydlige" i rum 4. Det er det sidste skjulte spor der skal lægges i rum 4, inden det synlige spor skal / må lægges er det absolut nødvendigt at alt skjult spor er rensat, testet og prøvekørt med alle typer af lokomotiver og tog – det må være læren af de indtil nu indhøstede erfaringer!



*Værsgo, skifter til ni spor lagt op! Efterfølgende skal yderste spor rettes op, og alle de øvrige rettes til efter det første spor.*



*Hva, glaner i på – forventer I, at stativet skal vælte?*





*Jørgen har fået bygget sin over 30 år gamle Dan Train model af NFJ M 4, og den kører faktisk fantastisk godt. Her er den fanget på Nørrebro station med en tagrytter CP fra Heljan.*



*Per er her hjælper på et eller andet digital-problem for Bent – Smil bare, det koster ikke ekstra!*



*LT sat til vægs? Næh nej, der udføres landskabelige eksperimenter!!*





*Det foreløbige stadie, det er især den alternative grundfarve der gør sig gældende. Græsset er også mere mat i farverne. Det bliver spændende at se det færdige resultat!*



*Skiftetråden på det skifte, Knud har fat i, har lidt den tort at blive for kort. Det medførte, at tråden konstant hoppede ud af trækstangen. Heldigvis er Knud en tusindkunstner, så den blev klaret!*





*Sukkerkøbing Savværk & Tømmer Handel har efterhånden fået bygget de fleste bygninger, og selv om direktøren skælder og smælder, må han have tålmodighed lidt endnu!*

**Onsdag d. 05.09. 2016.** Så skulle vi gerne være tilbage på sporet! (*Uf for en vits*) med ugentlige beretninger fra vores lille klub! "Ungdomsafdelingen" fra Slagelse måtte lige en tur om Witzel, det forsinkede os en "anelse" da det jo altid indbefatter en kaffetår.

Det fik skubbet noget til madlavningen, så det var "late supper" vi fik, det betød også at vores bestyrelsesmøde måtte udsættes. Det gav lidt uro men snart arbejdede alle støt, vi er jo fleksible og imødekomne - det endte med at vi fik mad og så er alt jo godt!



*Stor opstandelse i Sukkerkøbing! Broen, der fører jernbanegade over baneterrænet, var en morgen forsvundet, hvad var der sket?*



Nu var det ikke kun hos os der var lidt opstandelse, de brave indbyggere i Sukkerkøbing var i den grad oppe på det sorte af neglene, "nogen" havde i nattens dybe stille ro fjernet broen over banen! Folk stod i store grupper og skreg i munden på hinanden indtil en fik sagt at det vel var "Henkestenen" (se ældre numre af [Mosebanen](#)) der var på spil igen!! Alle tav og stod som var de figurer på en modelbane, desværre ikke ret længe - så skreg de atter som besatte!

Det gad byens borgmester Frederik Stang ligegodt ikke høre på, han skyndte sig hjem til sin stik-i-væg telefon (*det er jo længe før stik-ikke-i-væg telefonen var hittet på*). Han ringede til sin gamle skolekammerat Kriminalkommissær Henkel ([Mosebanen nr. 54](#)), den hårdt prøvede!

Henkel fortalte borgmester Stang om hændelserne med Henkestenen og det ulykkessaglige mord på den unge og smukke Frk. Strøm i Københavns Elforsyning. Mens Henkel fortalte, kom han i tanke om at den fæle morder netop var flygtet fra fængslet! Løsslupne tanker for rundt i hovedet på den gode Henkel, var det hævn fra den fæle morder? Var det Henkestenen? Hvorfor har Madsen malet dækket på færgen brunt? Bliver borgmester Stang klogere? Har Henrik en finger med i spillet og i givet fald hvilken?

Henkel fik en af sine berømte hovedpiner og sukkede, har det overhovedet noget med historien at gøre?? Hvem ved, gør i? – Vi gør det ikke! Historien fortsættes måske!!



*Møllegården har fået en fin pyntelig navnesten*

Jørgen arbejder stadig flittigt på færgen, han konstaterede at de kinesiske figurer er for små, altså det er ikke figurer af kinesere men europæere fremstillet efter kinesiske mål og derfor for små, klart ikke? han støvsugede æsker og bokse, om han fandt nogle større figurer ved jeg ikke! Men færgen bliver flottere og flottere!

Bent slås stadig med en tilsyneladende og umotiveret overspænding i boosterne, der er målt op til 30 volt på en af typerne. Underligt på et stykke elektronik der er lavet til et system der arbej-

der med en betydelig lavere spænding, han har kørt med MIN Roco MZ uden at elektronik eller motor (*tilsyneladende*) har taget skade! Mystikken breder sig.

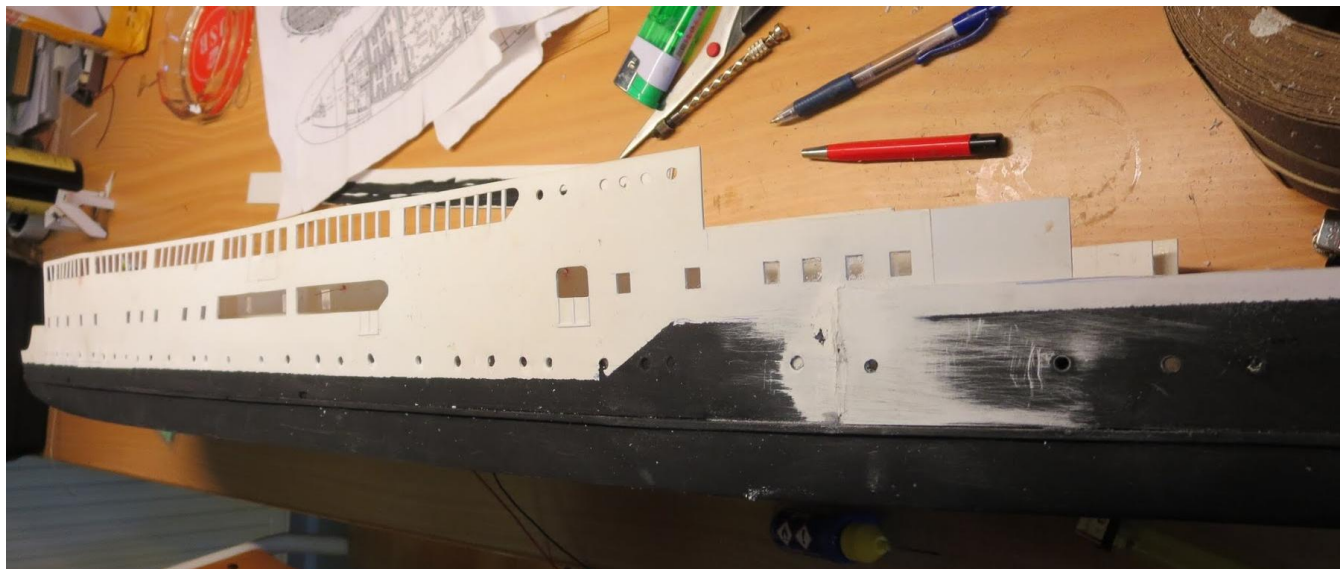
Jan og eders er i gang med at få rettet strømforsyningen på de renoverede Tillig skifter der er lagt på Sukkerkøbing, der skal klippes et par forbindelser og loddet to ekstra ledninger på hvert skifte, en lidt delikat sag når skiftet er monteret. I første omgang bliver de ekstra ledninger "bare" loddet på sporet, senere vil de bli-



ve forbundet med en teknisk "dums" der kan styre forsyningen efter skiftets stilling således at den kortslutning der let sker lige før hjertestykket, med den nuværende forsyning, ikke vil kunne forekomme i fremtiden (*mere om emnet i rubrikken, Side 9 Modellen*)

I rum 4 er Per og Knud i sving med at lægge de mange skifter der danner den 9 sporede skjulte station, det er et pillearbejde at få lagt de mange

skifter helt præcist for dermed at overholde den rigtige vinkel og sporafstand. Man kunne jo mene det ikke betyder så meget på spor der ikke bliver synligt, men hvis vi ikke holder vinkler og mål, så vil sporene ikke kunne være der! På grund af de ændringer der er blevet lavet siden sporene til det skjulte blev bestilt må vi bestille lidt ekstra hjem, vi mangler 4 højre og et højre kurveskifte, for at kunne lave stationen færdig.

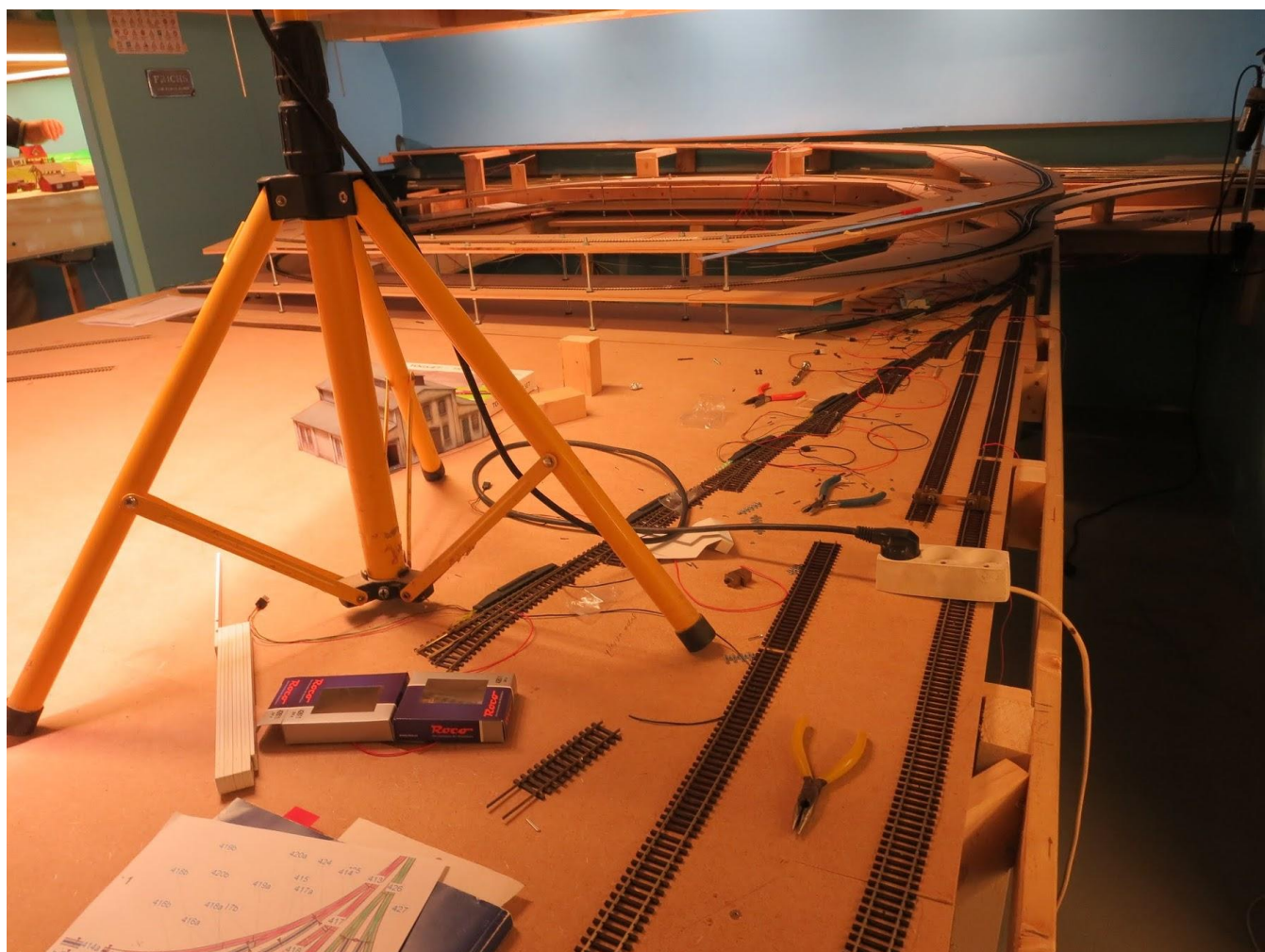


*Uha, skuden har slagside. Det er dog nødvendigt og ufarligt i denne situation, hvor en samling skal finpudses.*



*Vogndækket har nu fået grundfarven, det er næsten synd, listerne var så flotte in natura!*





*Som man kan se, er det kun lige, at de 9 spor kan lade sig gøre. Kurven starter ved den gule fladtang.*



*Bents "hule". Her bliver de snedige løsninger til og overspændinger fundet!*





*Om end lidt sent, så fik vi også dejlig og velfortjent ernæring – velbekomme!*



*Tungen lige i munden og pas på alt, hvad der kan smelte – så kan det vel ikke gå helt galt!*





*Vi slutter denne onsdag med Jørgens fine "standkiste" NFJ M 4. bagpå hænger en svensk Caltex tankvogn.*

Onsdag d. 12.10. 2016. Så blev det atter onsdag, den dag fik vi fint besøg, dels var det Haakon Hansen (*ham med [modelbanen litra.DK](http://modelbanen.litra.dk)*) der kan noget med digitalting, dels var det gamle venner, Torben Ziegler, Hans og Carsten! Så det

blev lærerigt, hyggeligt og lystigt! Straks vi ankom strøg Martin ud i køkkenet for at kreere aftensmaden; Stegt flæsk med kartofler og persillesovs. I lang tid blev vores lugtesans pirret voldsomt af den herlige føde!



*Hvis man ikke kendte dem, kunne man fristes til at kalde billedet: De tre gratier med dyden i midten! Intet kunne være mere forkert! Så det gør "man" ikke!!*





*Håkon og Bent havde mange problemer til debat og brugte hele aftenen på problemløsninger Boostere og mystiske overspændinger!*

Jørgen har af uforklarlige årsager "skrottet" arbejdet på færgen, uden hæmninger har han kastet sig over Knud og Pers arbejde med sporlægning i rum, det er den 9 spor store skjulte station han er i gang med, det er noget af en meterskin-

ne-sluger! Jeg har bestilt de manglende skifter. Alt afhængig af hvor lang tid det tager før vi får skifterne. ser det ud til at de når at blive lagt inden jul – hvilket også er det ønskede mål!



*Hva laver du Madsen? Banker søm i! Er det svært? Ork nej, bare man rammer hovedet!*





*Hr. Klemmesen og eders nåede at et par skifter mere, inden de vilde horder invaderede klubben og gjorde klubaftenen til en rigtig hyggelig aften – nu mangler vi kun de tre yderste skifter*



*LT har skabt et meget flot stykke landskab! Jeg må tilstå, at jeg bedre kan lide den brune grundfarve, end den hidtil brugte "Flemming grønne"*





*Så er der sagt værsgo! Høflig selvbetjening i køkkenet og almindelig forvirring – velbekomme!*



*Nu er der mad på tallerknerne og dermed næsten ordnede forhold*



Onsdag d. 19.10. 2016. Hu-hej i dag var sidste klubdag for Michel, inden han for gud ved hvilken gang stikker af til "Trump-land" og efterlader os andre til os selv? Nåh han bliver ikke så længe væk denne gang! For banditten vil jo ikke gå glip af julefrokosten, vel! Nåh god rejse til

ham. I dagens anledning havde vores to mad kyndige "kokke" (*jah – vi har styr på det med maden!*) slået sig sammen til en strålende festmiddag; Grissekæber tilberedt i hvidvin med kartoffelmos og champignon. Det var særdeles lækker mad og der blev næsten udsolgt!



*For en gangs skyld er der ikke billeder af, at vi spiser, men af optakten til den glade hændelse!*





Nu var det ikke mad alt sammen, der blev min-sandten også arbejdet. [Witzel](#) kom på besøg og havde taget arbejde med, et nyt transformator-tårn med fynsk forbillede, det er sjov at se den

mand samle paphuse, det går stærkt og der hersker ingen tvivl om at han har prøvet det før – tusindvis af mange af gange. Inden vi så os om var tårnet fikst og færdigt.



*Godt i gang, tingene passer sammen – så man er snart færdig! Bemærk i øvrigt den fine Lego-madkasse! Den er perfekt til værktøj, lim og lidt maling.*







*Jørgen havde fået lokket Henrik (det er heller ikke spor svært) til lave lys på vogndækket, det ser f.... godt ud! Jørgen så bestemt -helt bestemt - meget tilfreds ud med resultatet.*



*Knud, Per og Ole sætter "spor" efter sig! Smil Ole, jeg er venligsindet!*

Ole, Per og Knud, alias "banebørsterne" havde travlt i rum 4 med lægning af de mange meter spor som den skjulte station skal indeholde. De manglende skifter er på vej og skal afhentes hos [Lekbo Handel](#) på [Hobymessen](#), nu i Rødovre Hallen! D. 05 - 06 november. Herefter vil resten

af den skjulte station kunne lægges og hvis det er gjort (*det mener vi bestemt det er!*) inden juleafslutningen d. 21.12. er banebørsternes målsætning nået og det er godt gået, især når man tager de mange udfordringer, som eksempelvis 2 gange kloakvand har givet os i 2016.



Landskabsafdelingen er pt. Noget amputeret, Henk døjer med sin ryg og har haft et længere fravær. Det har bestemt ikke betydet at Jan har været arbejdsløs, sammen med undertegnede har han udryddet kortslutningstrusler i de synlige skifter på Sukkerkøbing station. Der er påloddet de nødvendige ekstra to forsyningsledninger på alle skifter og det er forløbet uden at det har været nødvendigt at pille et eneste skifte op!

I husker nok at de gode borgere i Sukkerkøbing var kørt godt op på dupperne over at en smule bro var forsvundet? Ikke? Nåh den gode kriminalkommissær Henkel kom hovedkulds og med voldsom hovedpine ind i sagen, På ingen tid havde han opsnuset den fæle morder var hos dennes forældre hvor han smæskede sig i pragtfuld flæskesteg, det viste sig at længslen efter mors mad som mor lavede dem, havde givet den fæle morder flugtens vinger!! Mors mad havde så frataget ham (*den fæle, men meget mætte morder*) evnen til at flygte. Alt imens Henkel slæbte den fælt mætte fæle morder tilbage til fængslet tænkte han at nok havde han fanget den fæle morder men broen havde han da ikke fundet! Og havde den fæle men madglade morder overhovedet noget med den fæ – forbistrede bro at gøre? Under et skrap 3. gradsforhør brød den fæle morder sammen og fælt flæbende tilstod han, at Donbybanden var kommet før ham!

Donbybanden! Henkels årer frøs til is, selv den stærkt forhærdede kriminalkommissær blev grebet af frygt – kun et kort øjeblik – men dog længe nok til at Henkel genkendte følelsen og det var ikke noget rart gensyn. Uden at tage hensyn til at cyklens Nefalygter var uvirksomme kastede han sig op på sin hårdtprøvede jernhest og trampede mod byens meget mindre pæne kvarter, med en voldsom fart, hans fornuft råbte til ham pas nu for h..... på, vejen drejer skarpt til højre STRAKS efter du er kommet over broen du kø - - - -? Øh bbb- -broen? Jamen hvad? Mere nåede den stakkels og hårdt prøvede "krimisær" ikke at tænke for med 34,7 km/t. bragede han igennem døren til tankstationens nyistandsatte toilet, hvor Hermod Donby (*Donby bandens ubestridte leder*) havde søgt skjul da han fik øje på Henkels vilde færd mod byen! Kriminalkommissær Henkel ankom sidst og øverst i den rygende bunke som han, resterne af den stakkels kriminalkommissærcykel, den nye men nu løsrevne lokumstønde og inderst / nederst Hermod Donby – nu i en ynkelig stand dannede, det gjorde at Henkel frejdigt og meget klartseende, thi hans voldsomme hovedpine var forsvundet, erklærede forbryder bossen for anholdt! Dels for manipulation med offentlig ejendom (*broen*) og langt værre at have neglet 15 store jordbærkager, der var lavet til politi foreningens florumvundne og årlige sommerfest! – det er ganske vist!



*Allerede samme eftermiddag var dør og toilet fornyet på tankstationen, godt det samme, for mekanikeren var stærkt tissetrængende!!*



I det retslige efterspil kom det frem at Donby Banden havde omgået planer om at bruge broen som rambuk i Omegns Banken på Algade, men da de havde forstærket broen hjemme i forbryderhulen, viste det sig at broen var blevet for bred til bette Algade. I nattens mulm og mørke og ren desperation, var de sammensvorne blevet enige om at droppe broen på sin plads igen – forstå det - den der kan?

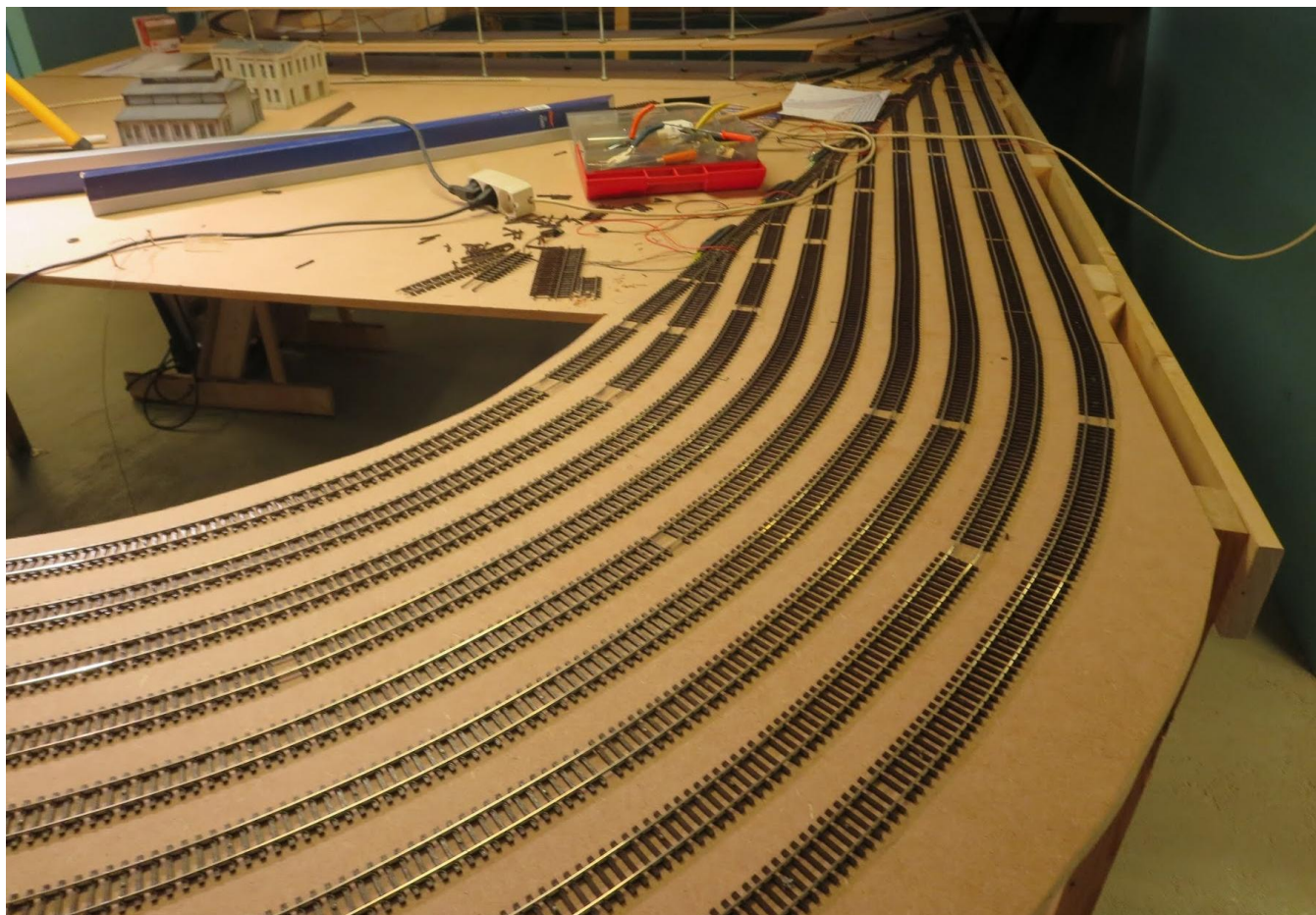
Onsdag d. 26.10. 2016. Oooh ja! Så er det sørme onsdag igen, Med broen på sin gamle plads, nu i forstærket udgave, er der atter ro i Sukkerkøbing og vi andre kunne uforstyrret lave vores opgaver. Jan og undertegnede startede i hver sin ende af vores lokaler og fik fejtet alle gulvene, det pyntede gevaldigt, vi er tilsyneladende blevet meget bedre til at gøre rent efter os, for der var forbavsende lidt smuds at feje op!



*En af fordelene ved at feje, var at man helt legitimt kunne "forstyrre" ""seriøst"" arbejdende folk!*







*Sådan, 9 spor lagt og de fylder da lidt! Til venstre i billedet ses den første udskæring af "overskydende" plade. Bagerst i billedet afsløres det at sammenfletningen af de 9 spor endnu ikke er lavet – vi mangler et "par" skifter for at kunne blive færdig!*



*Sidst på aftenen, fik vi også sorteret og ikke mindst pakket tegninger i paprør – langt om længe!*





*Henrik udførte endnu engang små mirakler på Jørgens færge, lys på vogndækket og godt ser det da ud!*



*Vores fine jernbaneknagerække er kommet op og den gør stor nytte.*

Det blev en stille klubdag, 7 medlemmer valgte at trodse det tiltagende vintermørke. Michels fravær havde åbenbart en afsmittende virkning! Nåh men de der kom, fik endnu en hyggelig klubdag hvor der blev lavet stort og småt, der bringer os videre mod målet – en færdig modelbane! Dagens ret var medisterpølse med sovs og kartofler, det var godt med lidt vintermad man kunne styrke sig på efter alt det "hårde slid" i klubben.

Selv om dette kvartal på forunderlig vis blev på fire måneder, er vi nu nået til vejs ende for denne gang, tak for at i fulgte med og på gensyn!



*Sjældent er spisebordet så lident befolket på en klubaften, men maden var god og der var rigeligt!*

***KMK ønsker alle vores læsere en  
Glædelig jul  
og et lykkebringende nytår!***



# "KØREPLANEN"

2016.

-oOo-

|        |     |          |                       |                  |   |                  |
|--------|-----|----------|-----------------------|------------------|---|------------------|
| Onsdag | 02. | November | Byggeaften i klubben. | 16 <sup>00</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |
| Onsdag | 09. | November | Byggeaften i klubben. | 16 <sup>00</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |
| Onsdag | 16. | November | Byggeaften i Klubben. | 16 <sup>30</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |
| Onsdag | 23. | November | Byggeaften i klubben. | 16 <sup>00</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |
| Onsdag | 30. | November | Byggeaften i klubben. | 16 <sup>00</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |

-oOo-

|        |     |          |                           |                  |   |                  |
|--------|-----|----------|---------------------------|------------------|---|------------------|
| Onsdag | 07. | December | Byggeaften i klubben.     | 16 <sup>00</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |
| Lørdag | 10. | December | Julefrokost i Klubben.    | 13 <sup>00</sup> | - | ?? <sup>??</sup> |
| Onsdag | 14. | December | Byggeaften i klubben.     | 16 <sup>00</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |
| Onsdag | 21. | December | Juleafslutning i klubben. | 16 <sup>00</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |

2017.

-oOo-

|        |     |        |                       |                  |   |                  |
|--------|-----|--------|-----------------------|------------------|---|------------------|
| Onsdag | 06. | Januar | Byggeaften i klubben. | 16 <sup>00</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |
| Onsdag | 13. | Januar | Byggeaften i klubben. | 16 <sup>00</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |
| Onsdag | 20. | Januar | Byggeaften i klubben. | 16 <sup>00</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |
| Onsdag | 27. | Januar | Byggeaften i klubben. | 16 <sup>00</sup> | - | 23 <sup>00</sup> |

-oOo-

Kokken laver varm mad næsten hver onsdag, af hensyn til mængden bedes i tilmelde til Martin. Normal spisetid er kl. 18<sup>00</sup>

## Eksterne aktiviteter

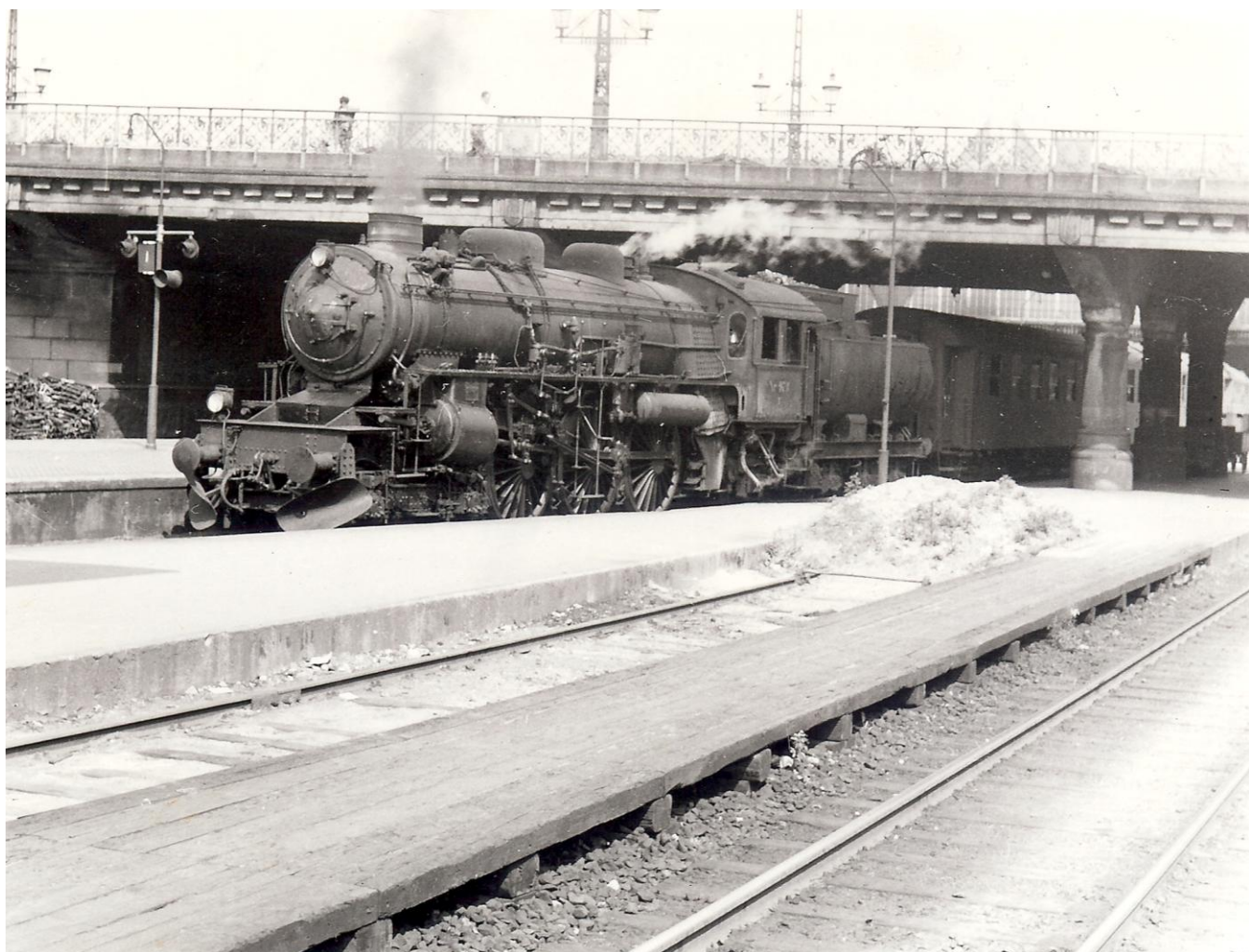
Følg dette link.: [www.my1287.dk](http://www.my1287.dk) her finder du Danmarks mest detaljerede oversigt, på (næsten) alt hvad der rør sig i vores hobby! Når du så er på hans side, så er der masser af andre spændende emner, at fortabe sig i.

!  *Noget for øjet*  !



*Skandinavien – Holland ekspresen ruller over broen ved Valleby fjord – det er lige til modelbanen!*





*E 978 på Københavns Hovedbanegård sidst i halvtresserne. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*



*Hvad er det jeg har gang i her?*





*D 816 med godstog mod Fredericia, toget har netop forladt Odense station, stationens indkørselssignaler ses tydeligt i baggrunden, selvom billedet er fra 1959 er stedet let genkendeligt den dag i dag.*

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



*Billeder fra Slagelse maskindepot ses ikke så tit, egentlig underligt for [SMJK](#) (Slagelse Model Jernbane Klub) har været på stationen siden 1946. I al den tid har det Myldret med (model) jernbane interesserede folk, lur mig om ikke maskindepotet har været genstand for fotografer. En har beviseligt gjort det, Poul Erik Clausen fra [DMJK](#) (Dansk Model Jernbane Klub). D 818 var hans motiv.*

*Foto.: PEC. Arkiv.: DMJK.*



# HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

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



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

**Åbningstider:**

**Mandag 15.30-19.00 • Torsdag 15.30-18.00 • Lørdag 10.30-13.00  
eller efter telefonisk aftale.**

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

**[www.felixteam.dk](http://www.felixteam.dk)**