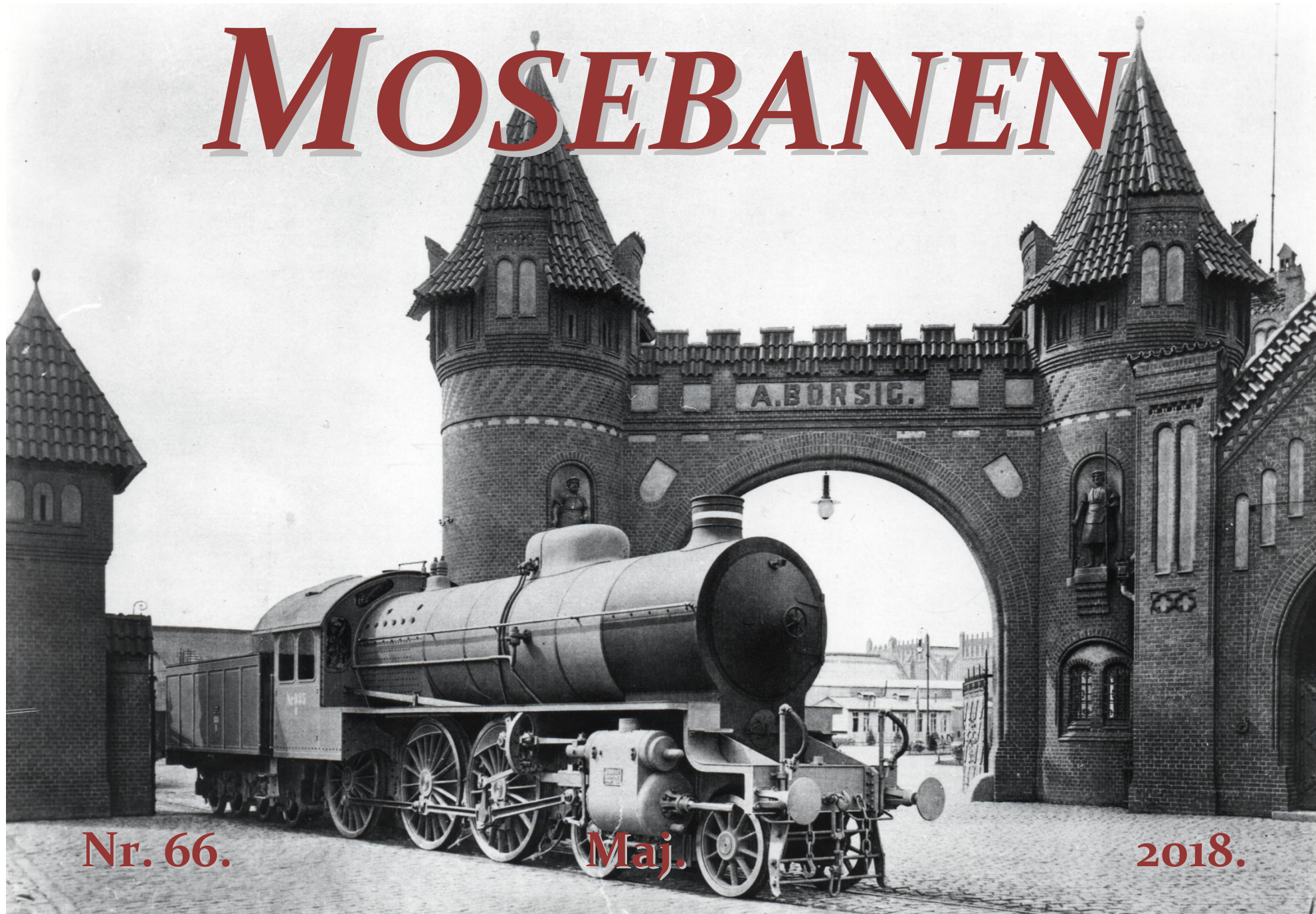


MOSEBANEN



Nr. 66.

Maj.

2018.

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

Mosebanen.:

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

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen
Henrik Donby

Annoncer.:

¹/₁ side. 400.- Kr.
¹/₂ side. 300.- Kr.

Priser er for færdige annoncer, modtages i jpg. tiff. pdf. Filer.

Bank.:

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

I kupevinduet

I skrivende stund er foråret endelig kommet i gang, hvor er det rart, at den sene vinter endelig sluppet sit tag i os!

Nede i vores kælder har "damptrykket" været konstant højt i hele perioden. Der er blevet arbejdet på højtryk i rum 2 og 7! Begge rum har fået borde, baldakiner og traceer til sporet er godt i gang. På vores [hjemmeside](#), med ugentlige opdateringer kan I læse om livet i klubben.

I dette nummer starter den store artikelserie om Digitalstyring, forklaret helt fra grunden. Jernbanegeografien fortsætter med lidt mere om signaler. Der er et nyt "offer" i Det ærede medlem. Endnu et afsnit af Side 19 Modellen. Hjørnet har som vanligt noget på hjertet, og så slutter vi med Klubnyt.

I ønskes alle en god fornøjelse med Mosebanen nr. 66.

Indhold.**Side 03.****Digital styring af modeljernbanen 1
Jernbanegeografi – fra bunden af!****Side 10.****Side 15.****Det ærede medlem.****Side 19.****Side 19. modellen.****Side 34.****Hjørnet.****Side 38.****Nyt fra klubben.****Side 44.****Køreplanen.**

Forsidebilledet.: R 935 i 1912, opstillet foran den berømte Borsig hovedindgang til fabrikken. Lokomotivet er bemalet i særlige farver, der gjorde alle de fine detaljer mere synlige på fotografierne.

Foto.: Borsig. Arkiv.: Poul Skov Hansen.

Digital styring af modeljernbanen, 1. del.

Af Henrik Donby

Indledning

Der er skrevet mange artikler om digitalisering af modeljernbanen, men ofte er de tekniske og forudsætter en vis viden og erfaring med modeljernbanens elektriske systemer. Med denne serie vil jeg forsøge at beskrive noget om digital modeljernbane, og hvad der skal til af udstyr og opsætningen af det.

Denne artikelserie skal ses som en slags "Digital modeljernbane for Dummies".

Oftentimes, når snakken falder på sin hobby, og man fortæller, at det er modeljernbane, så får man spørgsmålet: "Har du så et Märklin anlæg, eller hvad kører du med?". Nej, jeg kører digitalt. Det afføder hurtigt flere spørgsmål, såsom:

- Det er vel for nørder?
- Er det ikke dyrt at bygge et digitalt anlæg?
- Det må kræve en del viden om elektronik? Ved du noget om det?
- Kræver det ikke en masse elektroniske dimser?
- Hvis jeg vil igang med digital modelbane, kan jeg så bruge mit gamle anlæg?
- Vejledninger er vist på engelsk eller tysk, som jeg ikke forstår.

Når man så begynder at fortæller lidt om, hvad nutidens modeljernbane indbefatter med digitalisering og de mange muligheder, stivner smilene ofte. For mange bliver det dog interessant at høre om, men svært at forstå på 5 minutter. Denne artikelserie er derfor for nybegyndere og let øvede personer, der gerne vil vide mere om digitalisering af sin modeljernbane.

Men hvad skal jeg begynde med, og hvad kan jeg nøjes med for at komme i gang? Det er svært at svare entydigt på. Det bedste råd er at begynde med at besøge en hobbyforretning der forhandler digitalt

modeltog eller besøge en modelbaneklub, hvor der som regel altid er nogen, der ved en del om det og har erfaring med digitale systemer.

Forskelle mellem – og krav til analog og digital modelbane

En "gammeldags" modeljernbane styres analogt, dvs. via en transformator, der leverer strømmen i skinnerne og derved regulerer lokomotivets motor, der får sin strøm gennem skinnerne. Når strømmen afbrydes, stopper alle lokomotiverne samtidigt.



En ældre udgave af en Märklin transformator til analog kørsel.

Ved digital styring af en modelbane er der konstant 16 volt AC (vekselstrøm) i skinnerne, og styringen af lokomotivet foregår via en dekoder, som monteres i lokomotivet. Dekoderen kan sammenlignes med en lille computer. Fra en Centralenhed sendes et datasignal med information ud til lokomotivets dekoder om at foretage sig noget, f.eks. at begynde at køre eller tænde lyset.



Digitalt sæt fra Lenz, der består af transformator, centralenhet og kørekontrol. Så er man kørende.

På www.ltd-infocenter.com/dokuwiki/doku.php?id=de:anschlussbeispiele er der mange eksempler på tilslutning af systemer og komponenter. Selvom illustrationerne er på tysk og engelsk, er de nemme at forstå og anvende.

Grundlaget for den digitale modeljernbane

Der er fire grundlæggende elementer i en digital modeljernbane:

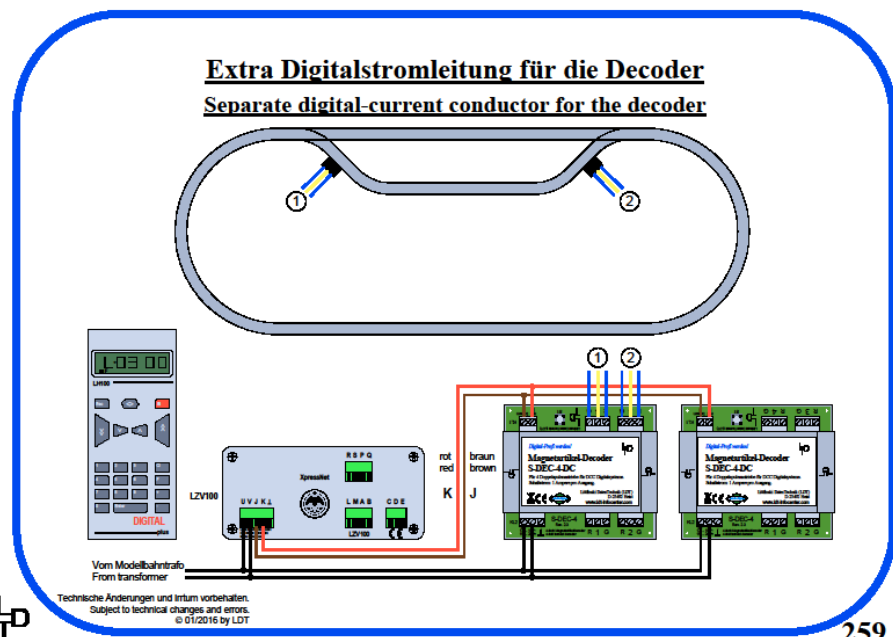
- Transformator (*strømforsyning*)
- Centralenheden
- Kørekontroller
- Dekodere.

Systemet kan løbende udbygges fra små til store anlæg. Udbyg i takt med erfaringerne, og især hvad pengepungen tillader. Det kan hurtigt løbe op i adskillige tusinde kroner. Du kommer nok også ud for, ved en kortslutning, at brænde en dekode af, der koster 2-300 kroner. Ærgerligt, men det giver også erfaring. Jeg har prøvet det et par gange.

Transformatoren transformerer de 220 V fra lysnettet ned til 16-18 V, som føder centralenheten.



Eksempel på en kraftig transformator, der kan tilsluttes for både 12 og 18 volt



259

Eksempel fra LDT (Littfinski Daten Technik) på tilslutning af Lenz med centralenhet, sporskifter og trådløs kørekontrol.

Centralenheden, der er "hjernen" i systemet, kan sammenlignes med en computer. Den har mange funktioner. Udover at kunne styre lokomotiverne, kan den også anvendes til programmering af dekodere og intelligent kørsel via tilslutning til en pc.



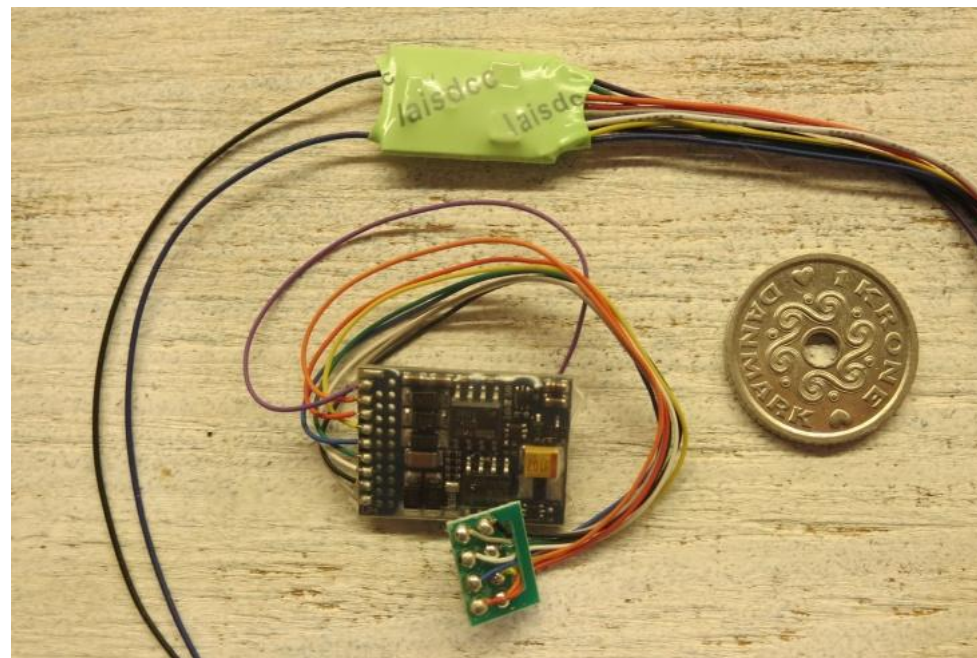
Centralenhed fra Uhlenbrock med 2 kørekontrollere.

Kørekontrol kan enten være indbygget i centralenheden, eller der er mulighed for at tilslutte en ekstern kørekontrol til styring af lokomotiverne. Der findes også trådløse kørekontroller, men der er også mulighed for at styre kørslen med en smartphone eller en tablet via en app.



Uhlenbrocks IRIS trådløs fjernbetjening

Lokomotivdekodere kan være indbygget ved køb af trækraften, eller man kan selv indbygge dem, f.eks. i ældre lokomotiver. Fra centralenheden sendes kommandoerne ud til dekoderne, der er monteret i lokomotiverne.



Eksempel på dekodere til montering i lokomotiver, hvis man selv vil montere i ældre lokomotiver. Det er ikke svært, men man skal følge vejledningen eller se eksempler på internettet.

Andre dekodere findes til diverse elektriske enheder, såsom sporskifter, signaler, lys, tilbagemeldinger og meget andet. Kun fantasi og pengepungen sætter begrænsninger. Dekoderne tilsluttes centralenheden eller en separat tilslutningsenhed, f.eks. fra firmaet Litra.dk.

Til en sporskiftedekoder, der giver en kort impuls, kan der tilsluttes 4-6 sporskifter for hver dekode. Tilsvarende for dekoderne til signaler, der skifter mellem rødt og grønt lys og skal holde lyset tændt. Hver dekode bør have sit entydige nummer, hvor du med fordel kan opdele disse i grupper med hver sin nummerrække:

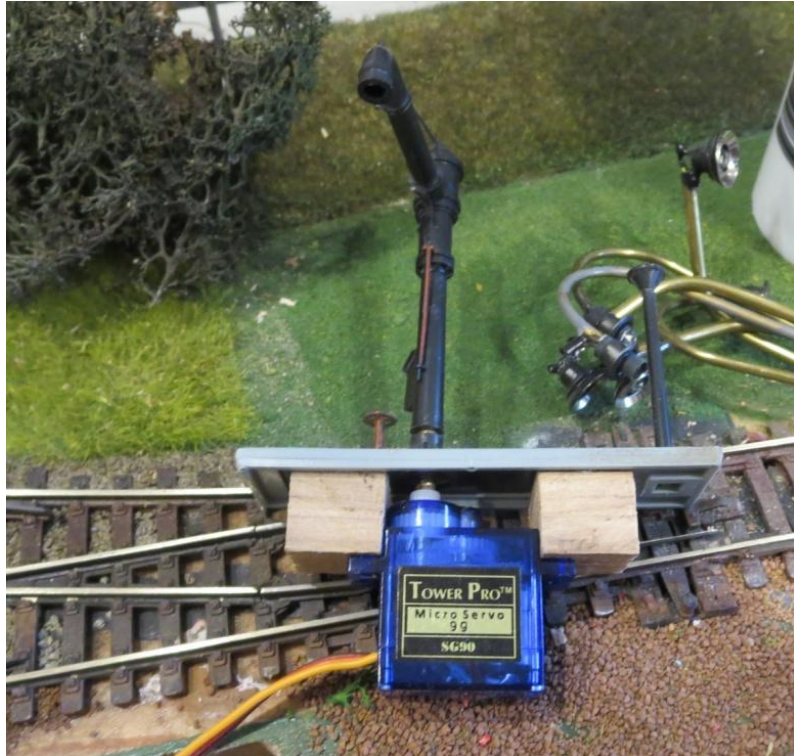
Nummer 001-099, indeholder lokomotiver og lys i vogne.

Nummer 101-199, indeholder dekoderne til sporskifter.

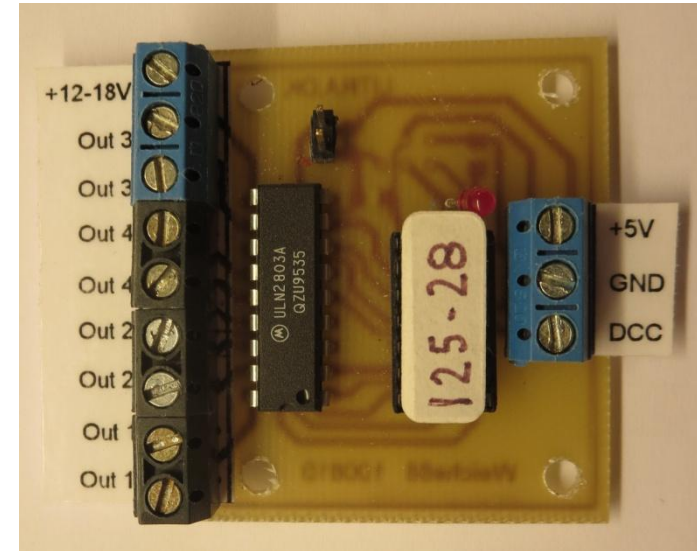
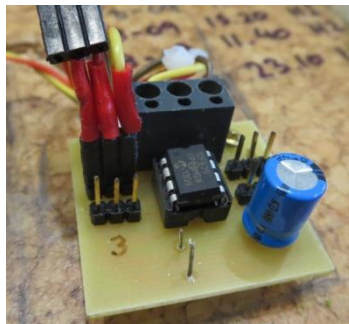
Nummer 201-299, indeholder dekoderne til signaler.

Nummer 301-399, indeholder dekodere til andre funktioner, såsom lys i huse og gader.

Nummer 401-499, indeholder dekodere til drejeskive, servomotorer til at åbne porte mm.



Her er vist en såkaldt servomotor, der styrer en vandkran, så den kan drejes ind over lokomotivet og tilbage igen. Den styres af en funktions-dekoder fra Litra.dk, der er vist herunder.



Eksempel på dekoder til styring af 4 sporskifter, leveret fra Litra.dk.

Kan jeg bruge en computer til styringen?

Ja, men det kræver, at der installeres et specielt program på computeren samt en investering i komponenter for styring og registrering af, hvor et tog befinder sig på banen og kørsel. Der skal derfor anskaffes komponenter, kaldet tilbagemeldingsmoduler (s88) og strømdektorer, også kaldet besat-meldere. Mere herom i en senere artikel.

Hvordan virker digital styring?

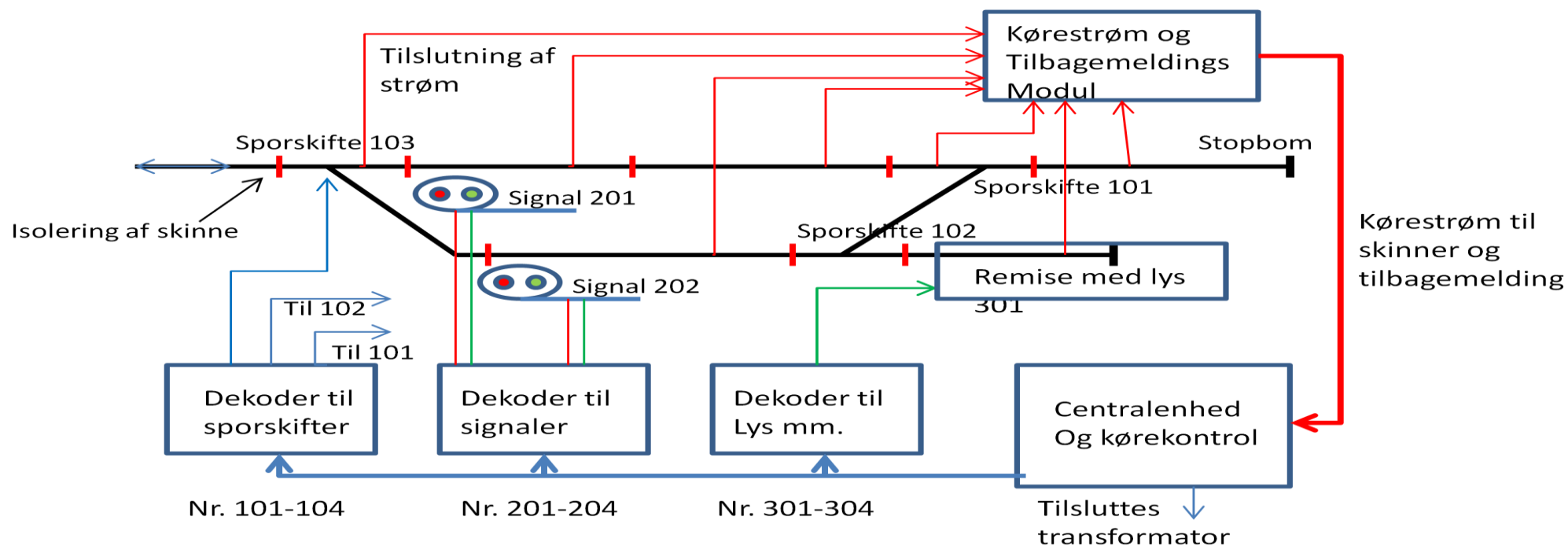
En digital modeljernbane styres via en centralenhed, der sender datasignaler (*kommandoer*) ud gennem skinnerne til dekodere. Hver dekode er forsynet med et entydigt nummer, uanset om det er en dekode i et lokomotiv, et sporskifte, signal eller en lysfunktion, der skal aktiveres. Med centralenheden vælges det nummer på den dekode, man vil aktivere.

Hvordan får man forbindelse til dekodere? Meget forenklet kan det siges, at skinnerne forsynes med strøm via to ledninger med plus og minus, der er forbundet til centralenheden. Hvis man forestiller sig, at der er en 3. "usynlig" ledning, gennem hvilken datasignalerne sendes ud til dekodere. Dekoderne "lytter" hele tiden efter, om der er

signaler (*kommandoer*) til dem. Lokomotiverne på skinnerne har hvert sit dekodernummer og optager signalerne via hjulene til den indbyggede dekoder, der styrer motoren, lyset og muligvis lyden på maskinen. Ønsker jeg at starte lokomotivet tildelt dekodernummer 23, indstiller på centralenheden lokomotivnummer 23 og drejer på kontrollen til den ønskede fart, f.eks. niveau 5 er opnået. Data sendes som en ko-

de 0523 til lokomotiver, hvor lokomotivet har nummer 23, som opfanger data og dekoderen starter motoren, og lokomotivet begynder at køre. De andre lokomotiver berøres ikke, idet de har andre dekodernumre. Det er derfor vigtigt at huske hvilket lokomotiv, der har hvilket dekodernummer. Lav en liste med lokomotivnumrene på, og læg den ved siden af centralenheden.

Et eksempel på en sporplan med udgangspunkt i en endestation med spor til remise med lys:



Eksempel på tegning af sporplan med angivelse af sporskifter, signaler og isoleringer. De er alle nummereret, så man kan se, hvilke dekodere de skal forbindes til. Til hver isoleret stykke skinne loddes ledninger til et samlingspunkt, der forbindes til centralenhedens udgang til skinner. Alle ledninger til skinnerne skal også nummereres, så man finde frem til, hvilken ledning der evt. er løs, hvis et lokomotiv ikke vil køre længere.

Programmering af dekodere

Der er blevet udarbejdet standardprotokoller, som de fleste leverandører følger, der beskriver de mere tekniske dele af digital styring, herunder programmering af dekodere med såkaldte CV-værdier (CV =

Configurations Variabel). CV nummer 1 indeholder en værdi i dekoderen, der anvendes som lokomotivadresse. Fra fabrikken er den ofte tillagt værdien 3. Hvilke CV-værdier, man kan anvende, er beskrevet i de medfølgende vejledninger til dekoderne. Derfor er det vigtigt at

gemme vejledningerne, hvis man senere vil ændre funktionerne. Det kan være ændring af tidsintervallet til at igangsætte et lokomotiv, hvor langsomt skal damplokomotivet starte, det kan være en forudbestemt bremselængde eller maksimal hastighed ved rangering osv.

Forberedelsen er vigtig

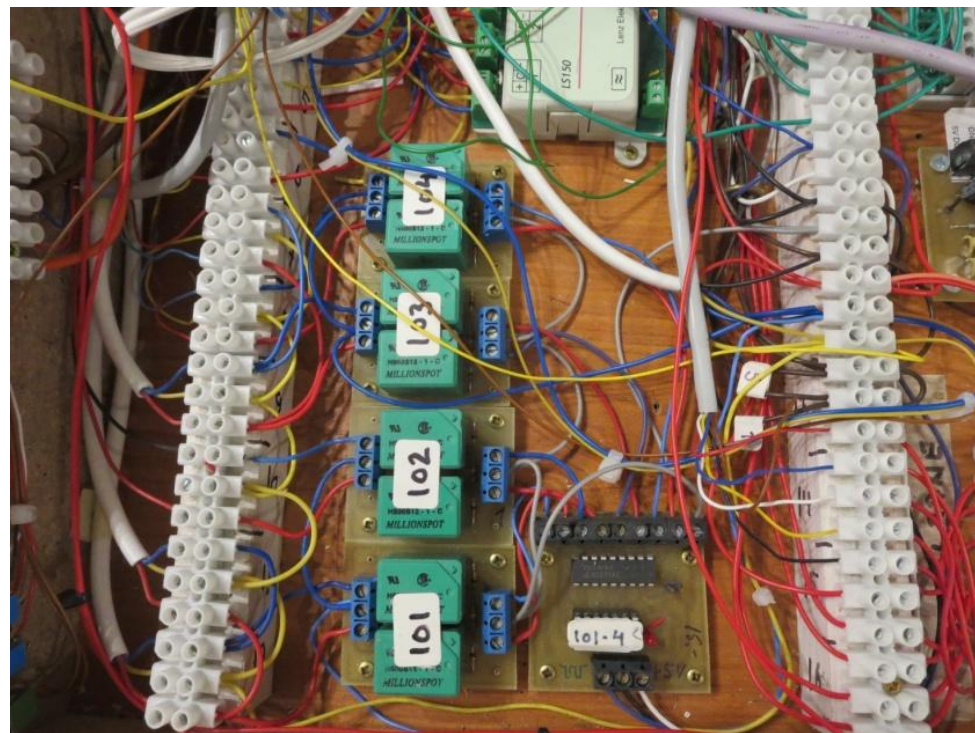
Hvis du går med tanker om at bygge en modelbane med digital styring, vil jeg foreslå, at du begynde med en planlægning af anlægget og tegner en sporplan. Der er ikke noget i vejen for at ændre en ældre modelbane til digital styring, men det har visse begrænsninger, afhængig af opbygningen i sektioner samt erstatningen den gamle transformator til digitale enheder. Ved ældre anlæg blev der ofte anvendt vippekontakter eller relæer for at slutte og afbryde strømmen, når et tog holdt ved en station eller foran et signal. På digitale anlæg vil der være en konstant strøm på hele anlægget hele tiden. Derfor husk, inden du går igang med digital modelbane, at få tegnet hele sporplanen, få markeret isoleringer, minimum hver anden meter og gerne, hvis du bruger flexskinner, hver skinne. For at tilføre strøm til de isolerede sektioner, kan du i første omgang tilslutte til nogle loddeflige, klemme- eller skruerækker, der tilsluttes serielt til centralenheden. Senere kan de serielle tilslutninger erstattes af et tilbagemeldingsmodul. Sådanne har deres egen nummerrække, der begynder med nummer 1 og fremdeles. Brug af tilbagemeldingsmoduler hænger ofte sammen med brug af computerprogram. Alle isoleringer tildeles et fortløbende nummer til senere anvendelse, hvis du vil anvende et computerprogram, hvilket jeg beskriver i en senere artikel.

Mine egne erfaringer med digital modelbane Tilslutning af kørestrøm til skinnerne

For nogle år siden byggede jeg et nyt anlæg med 2-skinne system, efter at mit gamle Märklin-anlæg var solgt. Jeg fik råd om at begynde med at anskaffe en Intellibox fra firmaet Uhlenbrock, der har to indbyggede kørekontroller. En god transformator med 70 VA blev også anskaf-

et. Fra Intelliboxen blev der tilsluttet to ledninger på normal vis til skinnerne. Så kørte det bare. Næsten.

Det afslørede fejl nummer 1: Flere steder var der problemer med ustabil kørsel, hvilket skyldtes, at der skulle tilsluttes flere fødeledninger til anlæggets strækninger, bedst for hver anden meter, for at sikre stabilitet. Det gav anledning til træk af mange flere ledninger rundt på banen, men det hjalp.



Eksempel på brug af klemmerækker til hhv. sporskifter i venstre side og sporsektioner i højre side. I midten er dekodere og relæ til styring af sporskifter. Javist er der mange ledninger, det slipper man ikke for ved digital modelbane.

Opdeling i isolerede sektioner

Men anlægget var bygget som en "lang skinne" med kun få isoleringer. Jeg havde fået at vide, at det jo ikke var nødvendigt med isoleringer,

når der skulle strøm til alle skinnerne. Man kunne jo styre hvert lokomotiv individuelt.

Det var fejl nummer 2: At mangle isoleringer. Specielt gav det anledning til kortslutninger ved overhalingsspor, hvor sporskifterne ikke var isolerede. De skulle skifte samtidig i hver ende til et overhalingsspor. Når anlægget ikke var delt op i sektioner, var det ikke muligt senere med et computerprogram at følge kørslen med flere tog på en computerskærm. En del skinner var lagt, så jeg ikke kunne komme til at eftermontere isoleringer. Det var derfor nødvendigt at pille det hele ned og begynde forfra. Øv.

Central eller decentral placering af dekodere på anlægget

Har du flere sporskifter samlet omkring en station, kan du med fordel placere dekodere til sporskifterne i nærheden af disse. Så spares du for at trække en del ledninger, idet der kun skal føres ledninger ud til dekodere og derfra til sporskifterne. Alternativt skulle du føre alle ledningerne fra sporskifterne hen til dekodere, hvis de blev placeret borte ved centralenheden.

Digital modeljernbane, en kortfattet udviklingshistorie

Med udviklingen af it-teknologien gennem 80'erne og 90'erne, begyndte producenterne af modeltog at se på muligheden for at anvende teknologien til en intelligentere styring af modelbanen.

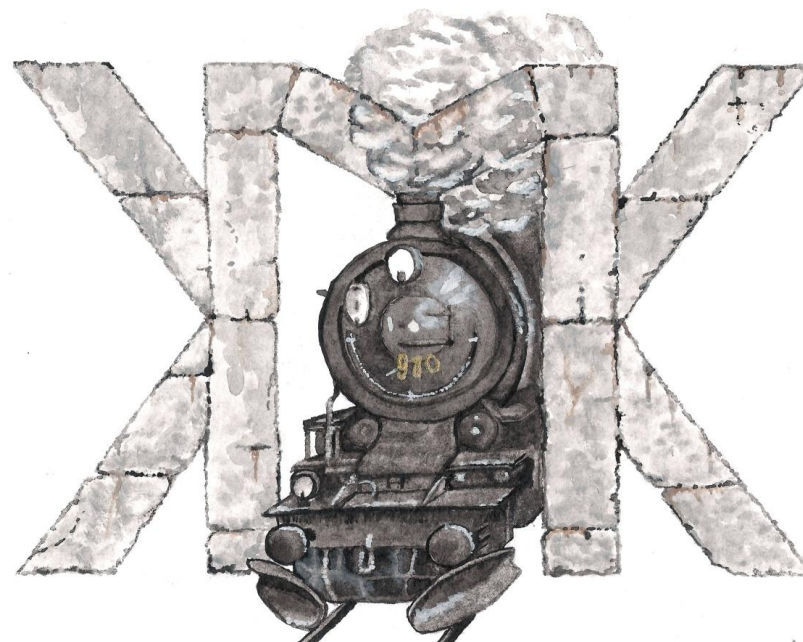
I 1982 kom Trix Selectrix på markedet med en simpel version af digital styring. Det blev fulgt op af Märklin i 1984 med deres udgave til vekselstrøm. Det var dog selvstændige systemer uden nogen form for standardisering. I 1988 kom Märklin med et system til jævnstrøm i samarbejde med Lenz. Lenz videreudviklede systemet til det, vi i dag kender som Lenz Digital Plus. Således var Lenz med til at sætte standarderne hos NMRA (*National Model Railroad Association*), hvilke standarder i dag blot kaldes DCC (*Digital Command Control*).

Märklin gik videre med Motorola, og det kaldes i dag for Märklin-Motorola (MM), eller Märklin-DELTA, der er en simplere udgave under MM. Märklin digital er ikke tilpasset NMRA-standarden.

Det tyske firma Uhlenbrock udviklede en centralenhed, kaldet Intellibox, der både kan anvendes til DCC og MM systemer og har indbygget 2 reguleringsknapper til styring af lokomotiver. Intelliboxen har indbygget en række tilslutningsmuligheder, herunder også til en computer.

Når man arbejder med digitale systemer, er det vigtigt, at man er opmærksom på opsætningen eller klargøringen af visse centralenheder (*Uhlenbrocks Intellibox*), om man kører efter DCC (2-skinne system) eller MM (3-skinne system). Mange forhandlere er meget hjælpsomme med vejledning til at komme godt igang og nogle tilbyder også kurser for begyndere.

I næste udgave af Mosebanen beskrives anvendelse og tilslutning af de forskellige typer dekodere.



Jernbanegeografi – fra bunden af!

2. del.

Jeg håber, I er friske på lidt mere om signaler og alt det andet, der skaber en jernbane.

Udkørselssignaler (*U-signaler*)

U-signaler kan være arm eller daglyssignaler, det mest udbredte udkørselssignal i halvtresserne var et hovedsignal med enten to lamper, daglyssignal, (*rød øverst og grøn nederst!*) eller en mast med en hovedarm med rød lampe øverst og grøn lampe nederst, og det holder vi os til!

På stationer, hvor togvejssignaler for udkørsel (*TU-signaler*) ikke findes, tilkendegiver signal "kør" på U-signal, at toget må køre ud af stationen. Holdende tog skal dog først have en afgangordre. Kan U-signalet ikke ses fra et holdende togs lokomotiv, skal toget enten have en skriftlig udkørselstilladelse på formular S 102. eller rangeres ud.

På stationer, hvor togvejssignaler for udkørsel findes, tilkendegiver signal "Kør" på U-signal, at toget må køre ud af stationen – dog kun hvis TU-signalet for det pågældende spor viser "togvej farbar for tog" (*grønt fast lys*) (*arm skråt opad*). Et holdende tog skal dog først have en afgangordre.

Kan et TU-signal ikke ses fra et togs lokomotiv, skal toget have en skriftlig udkørselstilladelse på formular S 102. eller rangeres ud. Kan TU-signalet ses, men derimod U-signalet ikke, må toget – såfremt det holder inden for U-signalet – køre forsigtigt frem, indtil U-signalet er i sigte.

Fremskudte signaler (*F-signaler*)

Denne signaltype har ikke status som et hovedsignal af den simple grund, at det ikke kan vise "stop" (*rødt lys*). Det vil sige, at der ikke skal standses foran signalet.

Et fremskudt signal er en signalmast enten med en på masten placeret arm med arm, der ender svalehaleformet (*armsignal*) eller et daglyssignal på en baggrundsskærm, der forneden er afrundet, foroven er lige afskåret.

Armsignaler suppleres i mørke og usigtbart vejr med lyssignaler, der selvstændigt gælder som signaler.

Et Armsignal på en mast har kun betydning for et mod signalet kørende tog, såfremt armen, set fra toget, viser sig til højre for masten.

1. Et fremskudt signal kan kun anvendes i forbindelse med et hovedsignal og giver underretning om hovedsignalets stilling.

Fremskudte signaler anvendes ikke i forbindelse med U-signaler.

2. Et fremskudt signal står til højre for, eller over det spor, for hvilket det gælder, 400 eller 800 meter foran hovedsignalet.

Hvor flere fremskudte signaler står ved siden af hverandre, er de anbragt i samme orden som de hovedsignaler, hvortil de hører.

De efterfølgende signaleksempler er vist med 400 meters afstand til hovedsignalet, det var på visse strækninger placeret 800 meter foran hovedsignalet. Det, der afgør afstanden, er den tilladte strækningshastighed. Jeg har ikke kunne finde de daværende regler, men i al den tid, jeg har kørt "futtog", er det strækninger med max 75 km/t, der er 400 meter lange, og på strækninger med en maksimal hastighed på over 75 km/t gælder de 800 meter til hovedsignalet. SIR viser eksempler på begge dele! Det er nødvendigt at vise her, fordi F-signalerne kan være lidt anderledes på strækninger med højere hastighed end 75 km/t.

Fremskudt signal 400 meter fra hovedsignal.
Hovedsignal viser "stop".

Fremskudt signal 400 meter fra hovedsignal.
Hovedsignal viser "kør" eller "kør igennem".

Dagsignal

Natsignal

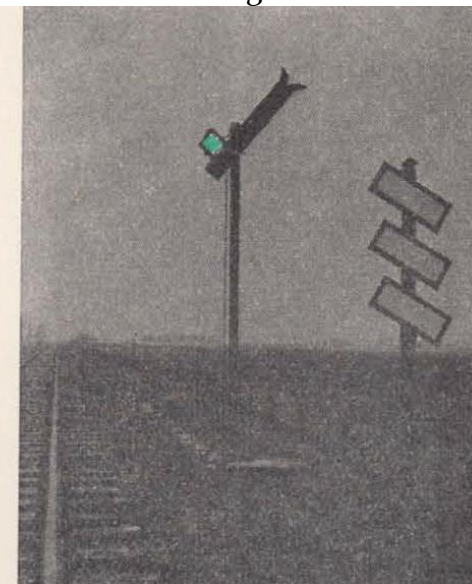
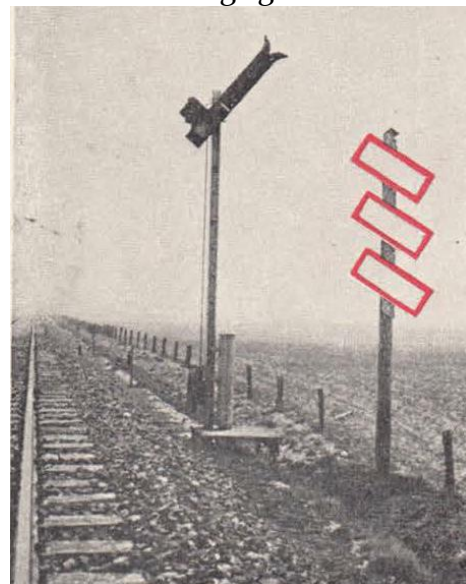


Arm vandret

Brandgult blinklys

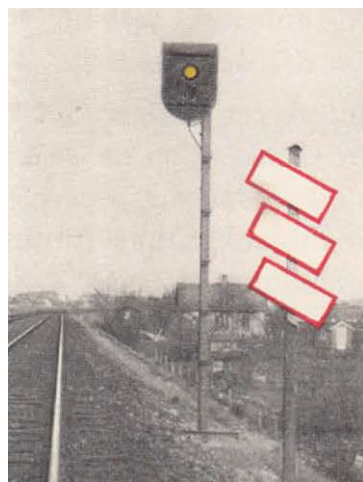
Dagsignal

Natsignal

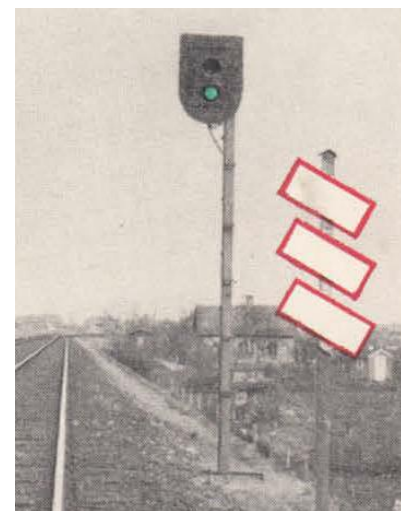


Arm skråt opad

Grønt blinklys



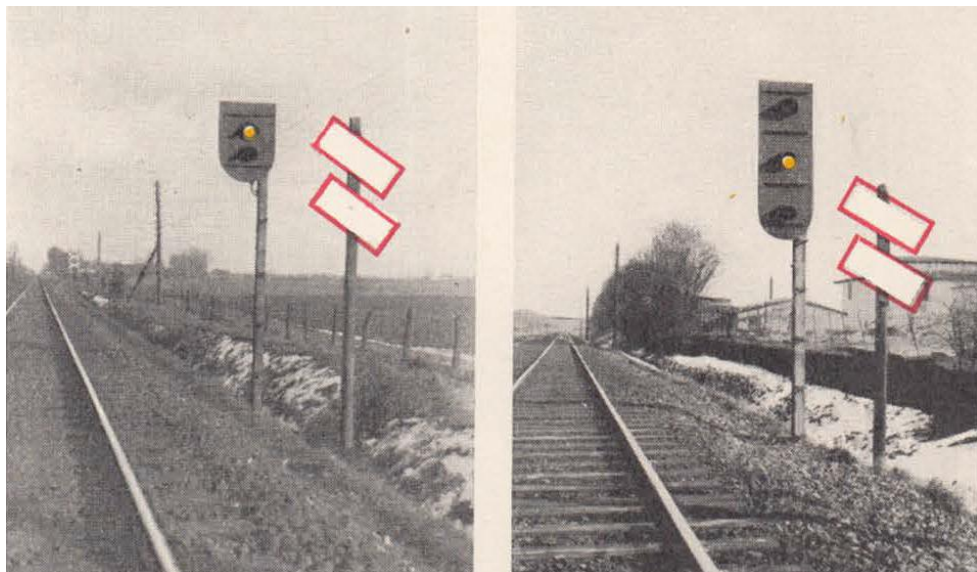
Brandgult blinklys



Grønt blinklys

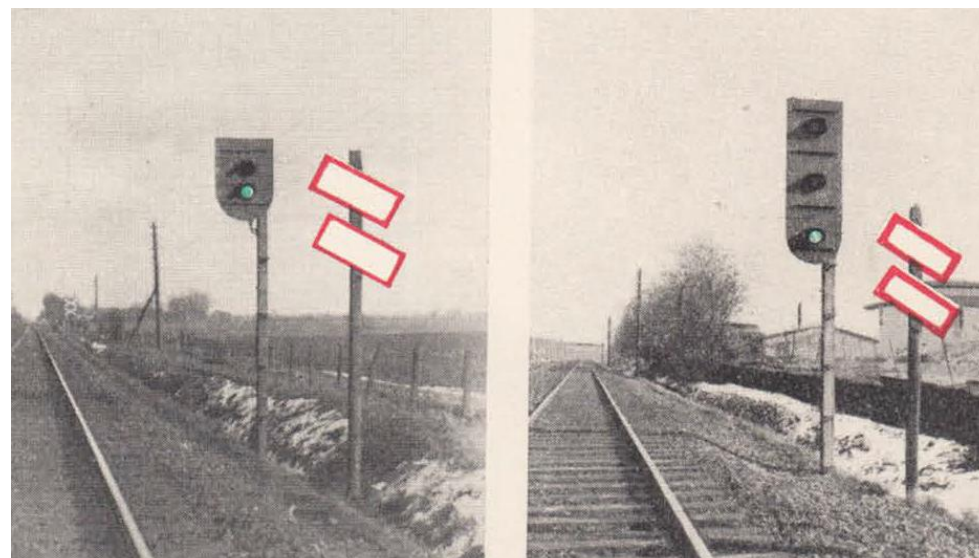
Fremskudt signal 800 meter fra hovedsignal.

Hovedsignal viser "stop".



Brandgult Blinklys

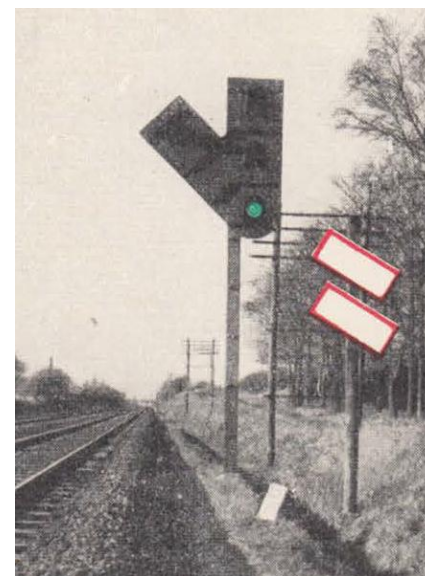
Hovedsignal viser "kør".



Grønt blinklys



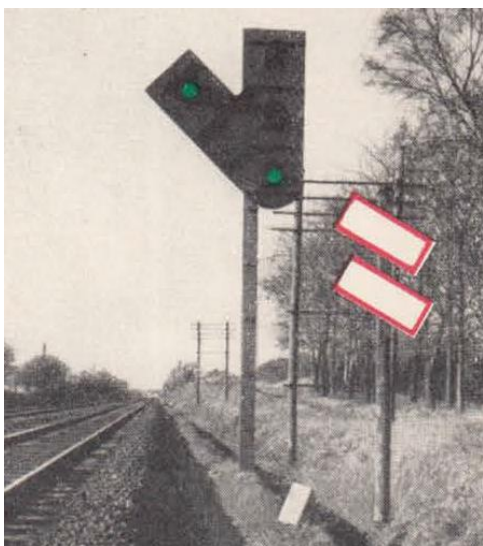
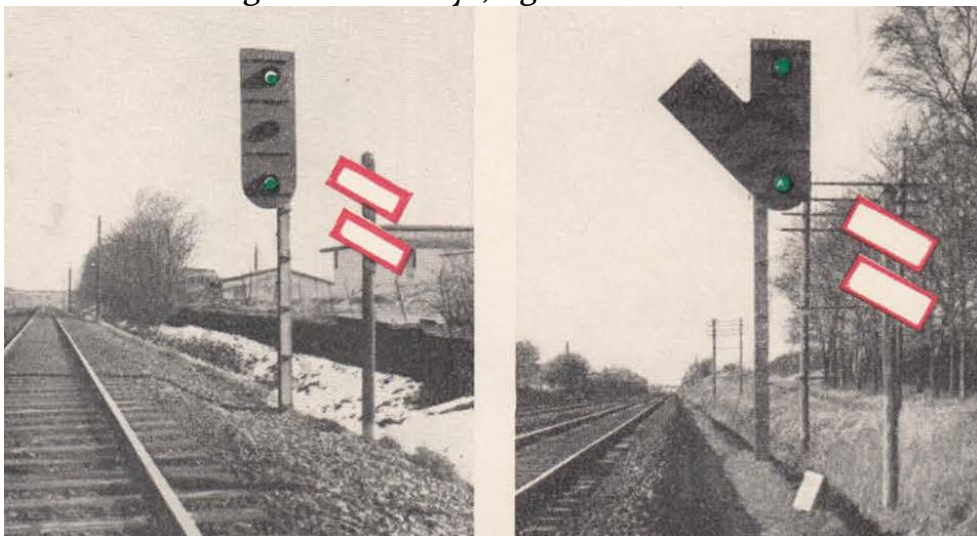
Signal med denne baggrunds-skærm anvendes kun, hvor der for tog i samme køreretning findes flere gennemkørselstog-veje, jævnfør "Tjenestekøreplanen". Viste eksempel er østen- den af Ringsted.



Hovedsignal viser "kør igennem".

Togvejen er indstillet til gennemkørselsspor på stationer med for-grenende gennemkørselstogveje til det lige (*mindst krumme*) gen-nemkørselsspor.

To grønne blinklys, lige over hinanden



Togvej indstillet til krumt (*mest krumme*) gennemkørselsspor på stationer med for-grenende gennemkørselstog-veje.

To grønne blinklys pegende skråt i den retning afgreningen løber.

Togvejssignaler (TU, TI)

Et togvejssignal er en signalmast enten med en på masten anbragt arm, hvis yderste ende er afskåret lige, eller med daglyssignal på en baggrundskærm, der fornedet og foroven er afskåret lige.

Armsignaler suppleres i mørke og usigtbart vejr med lyssignaler, der selvstændigt gælder som signaler.

Et Armsignal på en mast har kun betydning for et mod signalet kørende tog, såfremt armen, set fra toget, viser sig til højre for masten.

Togvejssignaler anvendes som.:

Togvejssignaler for indkørsel.: TI-signal.

Togvejssignaler for udkørsel.: TU-signal.

Og kun i forbindelse med I-signaler, henholdsvis U-signaler.

Under indkørsel er TU-signaler uden betydning for tog, der skal standse på stationen.

Togvejssignaler er opstillet således i forhold til hverandre, at ma-sten længst til højre gælder for togvejen længst til højre og så fremdeles. Hvert signal står i reglen umiddelbart til højre for det spor, det gælder for, eller over dette.

Et togvejsignal (*TI-signal*) for indkørsel, kan når signalet står for-an en togvejsforgrening og til højre for denne, være fælles for flere togveje. Signalet er i så tilfælde forsynet med et tal eller bogstavviser, der angiver den farbare togvejsbetegnelse.

På en togvejssignalmast kan der være anbragt en cirkulær plade (*hvid med rød kant*), på hvilken der med sort arabertal eller bogstav, er angivet hvilket spor signalet gælder for.

Togvejsignalers normalstilling er: Fast brandgult lys, "togvej ikke farbar for tog".

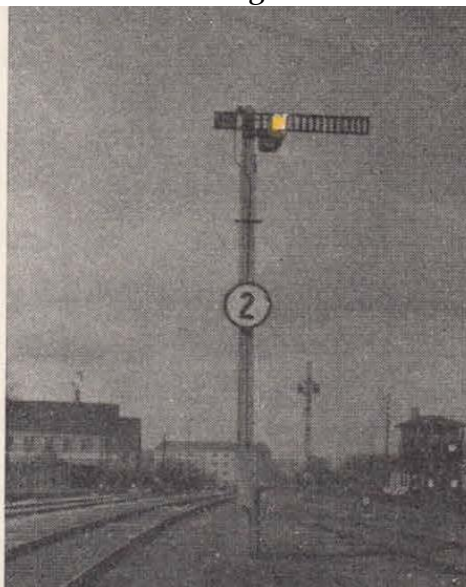
Togvej ikke farbar for tog

Dagsignal



Arm vandret

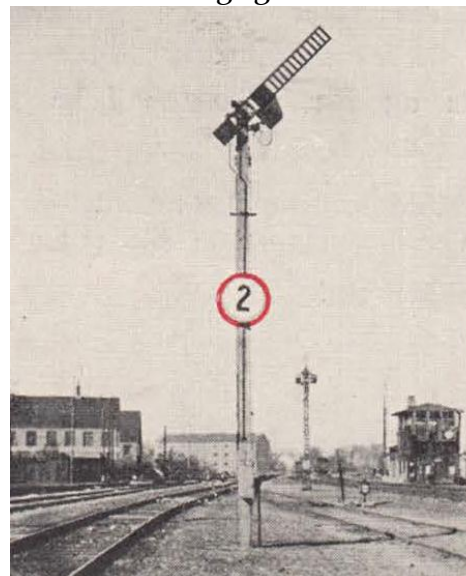
Natsignal



Brandgult lys

Togvej farbar for tog

Dagsignal

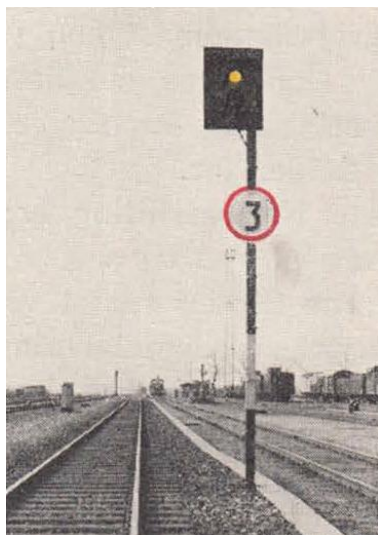


Arm skråt opad

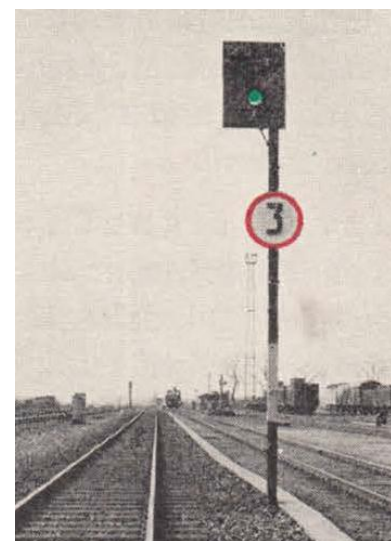
Natsignal



Grønt lys



Brandgult lys



Grønt lys
Fortsættes.....!

Det ærede medlem!



Per

Vort Märklin-medlem...

Når man en tilfældig onsdag aften kommer i klubben, træder der som oftest en lettere tøndeformet person, grå i toppen, men med en kraftig mohawk samme sted, ind i rummet. Ansigtet nærmest flækker i et bredt og venligt tandsmil, der siger goddag alle sammen. Det er Per, som er kommet!

Per er en let reserveret person, som går stille rundt i blandt os. Han er aldrig sen til at redde os, når Martin eller Knud har meldt fra til madlavningen. Så står vi der med håret og alt mulig andet i postkassen, og ser dybt fortvivlede ud, med udsigt til at ramme ind i dyb hungersnød. Så er det, at Per altid udbryder: "Jamen skal jeg så ikke lave kartoffelsalat med røde pølser?" Det virker på

os på samme måde, som når en søredningshelikopter kaster en redningskrans ned til en druknende person. Jo tak, Per, meget gerne. Det gør han så, og vi er alle meget glade. Ingen Røde Korspakker denne gang heller.

Men hvor kommer Märklin-indianeren egentlig talt fra, og hvad er denne gode mand rundet?

Barndommen...¹⁾



Den unge Per poserer i 1945 el. 46.

Per er et vaskeægte krigsbarn. Da vinterstormene rasede ved Moskva og Wehrmacht havde indledt sit lange tilbagetog, fødtes Per den 10. februar 1942 midt under besættelsen. Han hævder selv, at han er et produkt af et kryds mellem en misset biograftur og et udgangsforbud (*spærretiden?*). Forældrene skulle jo finde på noget!

Han voksede op i Hedehusene i en ægte håndværkerfamilie, hvor faderen var malmester, og moderen hjalp til hos morfaderen, som var skomager med egen butik. Han var nummer to i en barneflokk på to drenge, hvor Per var 7 irriterende år yngre end sin storebror.

Skolegangen begyndte råt og brutalt, da Per blev 6 år gammel. Han afsendtes til den kommunale skole i Hedehusene, hvor han tilbragte sine første 5 skoleår. Så gik turen videre til Tåstrup Borger og Realskole i 1953. Per skulle tage eksamen!

Han fik sin realeksamen i 1958 med bravur. Hvad skulle den lille purk så stille op i tilværelsen, ja det svar vil jeg vente lidt med, for Per havde en travl tid i sin helt spæde ungdom. Der var ikke noget med at sidde til borgerleje hjemme i stadsstuerne, nææ, der skulle bestilles noget, og det lærte den unge (*lykke*) Per tidligt. Han havde ikke færre end to bybudspladser. Den ene sendte ham rundt i nabolaget med morfaderens produkter, og den anden havde rod i en trikotagebutik, hvor Per bragte nyloner til og fra opmaskning.²⁾ Det kastede midler af sig, så Per kunne komme i biografen og opleve de dengang verdensberømte Hoppalong Cassidy, Zorro og Skipper Skræk. En skønne dag manglede Per alligevel kapital til at finansiere en billet med. Hvad gjorde den initiativrige purk så? Jo, han entrede med biografindehaveren om at holde dennes græsplæne foran bio, og indkomsten herfra dækkede sidenhen Pers billetbehov.

Per blev også spejder, for det skulle man jo dengang: Iklædt korte bukser, svære sko og et los i røven gik det ud i friluftslivet! Det holdt Per meget af. På billedet kan man se, at Per er blevet patruljefører, marcherende i spidsen med standarten højt hævet, sådan omtrent da.



Spejdertur i 1956

Modelbanen, hvornår, hvorfor?

Nu må man ikke tro, at Pers surt optjente hyre som bybud udelukkede anvendtes til at styrke hans kulturelle habitus og udvikling. Nej, nej, knægten havde fattet kærlighed til en meget sund interesse i livet: Modeltog.

I 1954, da Per var 12 år gammel, fik han sammen med storebroderen råd til at anskaffe en mindre modeljernbane, der etableres i hjemmets rummelige kælder. Det var naturligvis Märklin, der indkøbtes i Malmø, som det ofte var dengang. Selvbyg blev det også til, hævder han, hvilke stumper blev

indkøbt i Løvstræde i København. Det bør nævnes, at den trækraft der indkøbtes dengang, fortsat kører tilfredsstillende rundt på Pers anlæg. Det er lige godt utroligt, kan Heljans frembringelser gøre den det efter? Næppe. I klubben har vi vist nok set lidt af den i hine tider anskaffede trækraft i form af Pers grønne maskine, som Flemming skilte ad og derefter ikke kunne samle igen!?



*Pers første anlæg hjemme i kælderen i 1955
(Billedet er en Daguerreotypi fra 1850).*

Ungdomsårene.

Så var det, at Per skulle ud i verden og finde sig en levevej. Første forsøg var en læreplads som møbelsnedker. Per havde altid holdt af at arbejde med træ, så det syntes at ligge lige for. Men ak, Per blev træt af at slibe og høvle, så det forsøg endte brat. Broderen mente, at elektrikerfaget var vejen frem. Per fik en læreplads hos en installatør i Roskilde, og det gik godt. Men så ramte skæbnen Per. Hormonerne kogte i kroppen på ham, som vandet i en tilkalket kogekedel - 100 bar. Per

kom i Jazz-klub, hvor han mødte sin tilkomne.



Per i Spanien i 1970.

En tidligere klassekammerat (af hunkøn) besøgte klubben ledsaget af sin kusine. De to kunne ikke finde et bord at sidde ved, så de fik allernådigst lov at tage plads ved Pers bord. Den ene pige faldt pladask for Pers heftige charme, og de er nu sammen på 58. år!!

Ja, men en lille årsag med den store virkning hører med.

Pers hormoner slog, som allerede antydte, til med en hidtil uset heftighed. Det betød, at kæresten - som Per selv forklarer det - blev gravid af helt uforklarlige årsager! På det tidspunkt manglede Per 2 år af sin læretid som elektriker og tjente blot 32 kroner om måneden. Pers kæreste var som kontorassistent meget bedre aflønnet med hele 300 kroner om måneden. Det var vanskeligt at

skaffe husly, så fru og Per søgte husly på Pers gamle værelse. Per måtte gifte hende! Det skete i 1960, da han blev 18 år gammel efter at have indløst kongebrev, for det skulle man dengang. Myndighedsalderen var vist 23 år eller deromkring, ikke 18 som i dag. Men ak, kort tid senere var den "gal" igen. Fruen var atter gravid. Per forstod stadig ingenting, fastholder han!



Per i vinteren 1962

Så skulle Per være soldat, så han aftjente sin værnepligt i Næstved hos Gardehusarerne.

Det havde Pers interesse bortset fra, at det var vanskeligt at få tilværelsen til at hænge sammen med en meget beskedent indtægt og som far til to små piger. Så det var svære tider.

Se, nu kunne man jo godt få den tanke, at Per kunne være den sidste nulevende dansker, som deltog i panserslaget i Ardennerne i 1944, hvis ikke lige dåbsattesten modsagde argumentet.

Så billedet ovenfor stammer fra tiden i Næstved og ikke fra Belgien sammen med Patton.

Per i arbejde.

Da militærtiden var slut flyttede den lille familie i en større lejlighed. Imidlertid var Per klar over, at såfremt han skulle frem i verden - han ville være selvstændig - måtte der mere uddannelse til. Følgelig påbegyndte han en installatøruddannelse, som han tog på Københavns Maskinskole. Der var aftenundervisning 3 gange ugentligt.

Per beretter, at disse hårde dage forløb fra 06:30 om morgenen, når han mødte på sit arbejde, kl. 16:00 gik turen hjem for at klæde om, så gik toget mod Valby, omskiftning til Sporvogn, og Per var på plads til undervisningens begyndelse kl. 18:30. Efter endt undervisning var det retur til hjemmet, hvor han dukkede op kl. 00:30. Det krævede sin mand. Per måtte bide tænderne sammen i de år, men det gav pote, og han fik sin eksamen. Økonomien var i så hastig bedring i

de glade 60'ere, at ægteparret Hansen kunne købe grund til villa i Solrød Strand i 1966. Per byggede selv huset sammen med gode venner, og "blokhuset" på 110 m² stod færdigt i 1970. Men, det var sandelig ikke godt nok - man ville have mere. Så Per murede selv en ny pragtvilla op på ikke færre end 170 m².



Et ægte tandpastasmil, lige til en kampagne: "Hej, jeg er Per, jeg har brugt Colgate i 65 år, og alle de fortænder du ser, er mine egne!"

(Per i Italien 1967)

I mellemtiden var Per avanceret til Overmontør på arbejdet i Brøndby. Men så slog lynet ned under oliekrisen i 1973-74, Per blev fyret fra sit job! Hvad så? Jo, løsningen var ikke så langt væk. Per blev selvstændig, etablerede eget firma "Pers El-service". Det gik rigtig godt. Direktør Pers firma blomstrede op som kløver på en græsmark. Per kunne udnytte alle sine gamle kontakter, som han havde arbejdet for i Brøndby. Over

med dem i det nye firma. Det gav så meget ro i Pers sjæl, at han turde pakke kasserne med tog ud nede i kælderen i villaen. Så efter 16 års pause kunne han sætte lokomotiverne på sporet igen - og de fungerede sørne. På grund af sit erhverv måtte familien flytte igen, hvilket medførte et nyt farvel til toget.

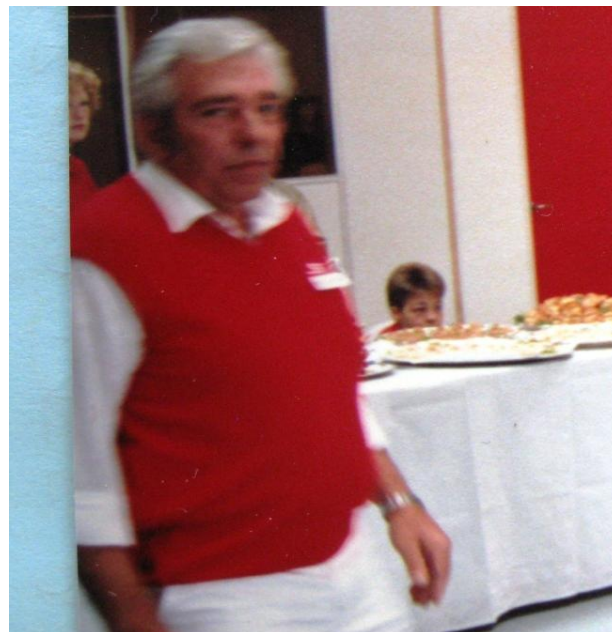


Per i 1990. Det drengede smil holder ved!

I starten af 80'erne fik Per store kontrakter hos DSB. Han monterede radiohytter for hver 12 kilometer i det meste af landet. Senere tjente Per kassen på at montere radiotelefoner i DSB's arbejdskøretøjer. I 1994 lukkede Per sit firma, og han fik arbejde i Ishøj, som leder af entrepriseafdelingen hos et El-installationsfirma. I mellemtiden, i 2004, havde Fruen og Per købt en nedlagt landejendom, hvor der indrettedes to selvstændige boliger. Her fik Pers tog endelig ro og en permanent opstilling, så da Per gik på

pension i 2012 var det tid til at beskæftige sig med det.

Han slog sig på Märklin digitalt med lyd og det hele, som Per holder meget af.



En fin udgave af Per i "DSB-antræk"(1983)!

Derfor Karlemosen...!

Jo, Per søgte ligesindede, og en skønne dag læste han en artikel i Dagbladet om klubben i Mosen. Den ville han prøve - og nu er han her.

Derhjemme kører Pers snart 60 år gamle maskiner stadig fuldt tilfredsstillende og banen hjemme i kælderen er vokset til 90 meter spor, 30 sporskifter, 4 krydsspor og en drejeskive med remise. Stadig glad for Märklin efter så mange år? Vi får ham nok aldrig omvendt.

Men hvorfor skulle vi også det. Pers glæde ved sit Märklintog er fint. Vi andre tænker nok også tilbage med veneration på de tider, da vi selv underholdt os med det. Det er en del af vor allesammens barn- og ungdom. Vi er glade for Per, som han er. Selvom han dyrker en anden trosretning, så er der endelig tale om den samme "Gud"!



Per (2018) i køkkenet - redningsmanden!

Kære Per, tak for dit fyldige input til denne historie, det var til stor hjælp.

LT..

Noter.:

- 1) Bygger på Pers egne optegnelser.
- 2) Hvis man ikke kender til det, se da Matador om Agnes Jensens aktiviteter.



KMK
Læserservice
Præsenterer.:
Side 19.
Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

I sidste nummer kiggede vi lidt på nyt og "gammelt nyt" til vores op-rangeringer. Det er altid spændende, hvad man kan finde på brugt-markeder, og ind imellem dukker der bestemt også nye ting op!

LS Models er ofte en fin leverandør af "rare sager" til vore internationale tog. På hobbymessen i Rødovrehallen 3. og 4. marts fandt Michel hos [Felix Team](#) et sæt MW 40 382. OCEM vogne, A3B5myfi 2888 og A3B5myfi 2883. Begge er DK mærkede i RIC-rasteren og udstyret med færgeskroge. Hvilket vil sige, at forbillederne for disse to modeller også har kørt herhjemme. Nok en gang er det de tidlige halvtresser, der bliver dækket af disse modeller - igen og igen må jeg begejstres over den mangfoldighed dansk (*Europæisk*) jernbane udviste i årene 1946 -

1956. Eneste ulempe ved den periode, er at den fotomæssigt er langt dårligere dokumenteret.

Europas økonomiske tilstand efter krigen gjorde, at en hel del ældre materiel måtte istandsættes ud over, hvad der egentlig var tanken. Ligeledes var det først i sidste halvdel af halvtresserne, at nykonstruktion og produktionen blev så stor, at mange af de gamle typer udfasedes. En udvikling der blev tydeligere og tydeligere op gennem tresserne og halvfjerdsenerne!

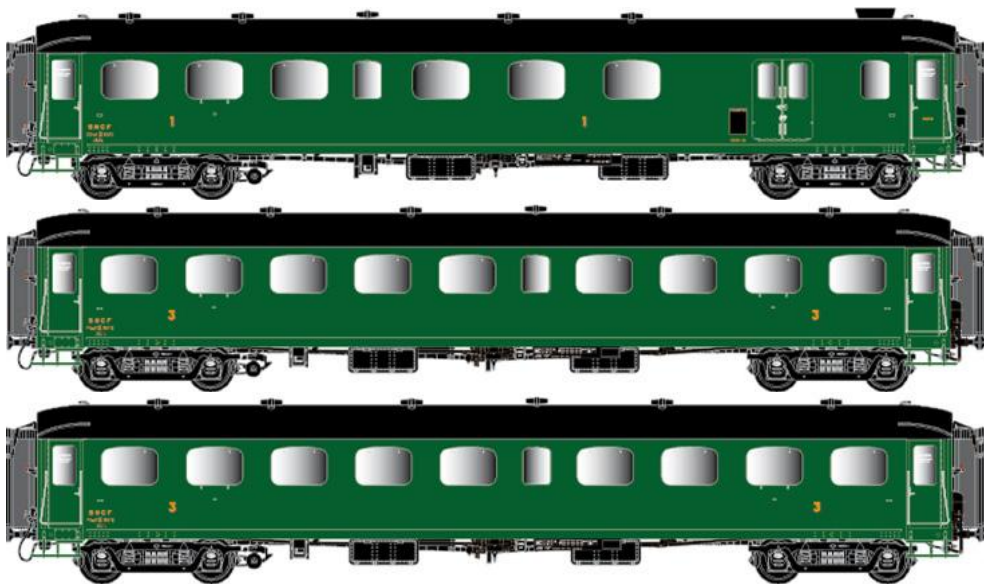


RIC rasteren med det forjættende DK mærke! Uskarpheden skyldes manglende evner hos fotografen! Plus den ene af fire færgeskroge.

LS Models kører et meget stort program med de skønne OCEM-vogne. Som vanligt kan man næsten fortabe sig i fine detaljer og bemalinger. Det er anbefalelsesværdigt tjekke deres [hjemmeside](#) og ikke mindst tilmelde sig [mailinglisten](#), så er du ret sikker på at kunne nå at bestille, de ønskede varer i tide hos din foretrukne forhandler.



De to skønne vogne set fra gangside og fra kupeside. OCEM-vognene havde som de fleste franske personvogne rullegardiner i kupesiden.



*Set 40 187 C9myfi + C9myfi + A6Ddmyi (ex A3B3Ddmyi), SNCF Ep.IIIb.
Tegninger.: LS Models.*

Jeg faldt lige over et kommende nyt sæt Rapide Nord vogne, der var meget hyppigt kørte i Danmark. Jeg tror nok, at jeg hellere må bestille et sæt. Det vognsæt, jeg har, er med gul streg for 1. klasse og dermed placeret i tiden efter den internationale klassereform i 1956. - Såååeh! Det eneste jeg smed penge efter på Hobbymessen, var en brugt model af en af de smukkeste tyske stålvogne fra DB (DR) Bauart 35. C4ü-35 fra Fleischmann, en model der har været på programmet i snart mange år. Jeg er dog ret tilfreds med standarden på modellen, bortset fra gribestængerne ved adgangsdørene – det kan der dog gøres noget ved! Desværre er der ingen DK-mærkning i RIC-rasteren. Det tog de respektive nabo-jernbanemyndigheder dengang, helt åbenlyst ikke så tungt, for der er flere eksempler i min billedsamling på manglende korrekte påskrifter på udenlandske i Danmark.

LT skrev en masse om tyske personvogne og deres påskrifter i Mosebanen nr. [59](#). Artiklen er bestemt umagen værd at læse!



Fleischmanns fine model af C4ü



ZE 503 378. Man skal se godt efter for at finde forskellene mellem model og forbillede...



ZE 502 164.



Men forskellene er der! ZE 500 378 fra det virkelige liv.
Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.

Medens vi nu har fat i Fleischmann, så dukkede der et lidt ældre vognsæt op, sidst vi kikkede ind til kaffe hos Witzel. To tankvogne: en BP og en Esso! Sættet har katalog nr. 581107, det udkom i 2011. Jeg lånte det af Witzel, da jeg aldrig selv købte det, mens tid var. Det kunne være sjov at se, hvor tæt modellerne er på virkeligheden. Begge vogne har en tank på ca. 19.000 liter, Esso vognen er bygget i 1919 af Wismar og BP vognen er fra tyverne og bygget af Orenstein. De har samme længde og akselafstand, så selvom jeg ikke har et foto af Esso-vognen vil jeg påstå, at begge modeller er meget tæt på forbillederne. Mange af de forskelle, der er, er forholdsvis lette at gøre noget ved, alt efter ens temperament! Endelig kan man så udmærket bruge vognene, som de er. Nu jeg har rodet lidt med sættet, kan det da godt ærgre mig lidt, at jeg ikke fik klørerne i det. En trøst er det dog, at Witzel har sættet, så det blev ham, der måtte lægge vogne til!!!

I weekenden 07. – 08. april blev den årlige DMJU-udstilling ”Modeltog for alle” afholdt i Kolding i to haller på tilsammen 4000 m². Hallerne ligger side om side, og der er et fint cafeteria og gode toiletforhold. Så

jeg fandt forholdene ganske tilfredsstillende. Omvendt skal der ikke komme ret mange flere udstillere/forhandlere til, førend pladsen bliver kneben. Trods mine mange og vedholdende forsøg på at lokke nogle af mine klubkammerater med, måtte jeg i ensom majestæt tage toget den lange vej til Kolding! Forbindelsen videre til udstillingen var linie 3. Jeg ventede ca. 40 minutter på den, og der kører kun én bus i timen, så det er nok ikke fra den kant, man skal satse på mange gæster!



Så kom jeg endelig indenfor, på DMJU standen var der masser at lave for den flittige bestyrelse!

Jeg havde besluttet at starte med en tur rundt for at få det overordnede overblik! På udstillingerne på Sjælland er en rundtur ofte noget nær et todages projekt, der er så mange hyggelige hobbykollegaer, man skal hilse på og snakke med. Det er herligt, men en tidsrøver. Jeg er stolt af at kunne sige, at det lykkedes at komme rundt på ca. to timer, og jeg fik taget mange billeder. En stor del af dem viste sig desværre at være fuldstændig ubrugelige. Årsagen var, at en af de mange

betjeningsknapper på apparatet har fået en kedelig evne til at kile sig fast i aktiveret tilstand, og det opdagede jeg ikke før dagen efter. Det betyder kedeligt nok, at jeg kun har ganske få billeder fra dagen.



Hos Witzel stod denne fine kirke – ganske magen til den, der er under bygning i klubben.



Diorama nr. 1. Et smukt landskab med meget virkningsfulde elementer, efter amerikansk forbillede.



Diorama nr. 2. Færgen Kong Frederik IX med færgeleje, tog og busser, min klare favorit – der også vandt! Tillykke herfra.



Diorama nr 3. Et af de mere udødelige scenarier i modelbaneverdenen er "noget" med Olsen Banden, her smukt gengivet på et fint strækningstema!



Diorama nr. 4. Vognværksted på privatbanen GYSEV i Ungarn. Den fine model er bygget af Søren B. A. Villumsen



Diorama nr. 5. Dronningens tog! Bygget af Jacob og Mikkel Elling.

Lidt nyt materiel var der også at se, efter en smule dødvande i det sidste halve års tid, er der nu tegn på, at mange af de ting vi mere eller mindre tålmodigt går og venter på, stille og roligt er på vej.

På Team Felix stand "faldt" jeg over skønheden, der er vist på her under. Det er en meget ønsket model hos de danske modeljernbaneentusiaster - Litra R af første udgave! Det vil sige de tocylindrede R-maskiner. Disse maskiner var de første anskaffelser, efter at Busse var trådt tilbage i 1910. Det var første gang, at det var fabrikken (*Borsig*),

der både tegnede og byggede lokomotiverne til DSB. Det var kraftfulde og solide lokomotiver, der i det jyske i mange år trak de store ekspresser uden besvær.

Modellen gengiver forbilledets kraftfulde udtryk meget troværdigt og er absolut tro mod forbilledet. Som altid, når det gælder en af Finn Lekbos modeller, bliver jeg ganske betaget over det høje kvalitetsniveau. Se bare på billedet af prototypen, den er vanvittig flot. R-maskinen bliver lavet i et begrænset oplag, som alle andre Felix modeller. Man skal ikke tøve, trods prisen, 13.600.-kr, er der rift om dem!



Prototyper på den kommende model af R¹ lokomotivet på Team Felix stand.

[Dekas](#) viste et par meget vigtige stykker tilbehør til enhver dansk modeljernbane, nemlig to typer perronlamper både med og uden højta-ler. Billederne, jeg tog på udstillingen, hører til i bunken af ubrugelige fotos - jeg beklager! Lamperne, der er produceret af Viessmann, er meget fine. Standeren er af messing, mens lampehovederne er støbt i plast. Lyset i den ældre type lamper er LED varm hvid for at illudere den "søvnige" pære, der sad i lamperne. I den nyere type (*lysstofrør*) er der monteret kold hvid LED, så det matcher lyststofrørets kolde lys. Begge typer lamper fandtes overalt i landet, og typen med lyststofrør kan findes endnu. Det er i høj grad en "detalje", der signalerer dansk jernbane. Det være sig i epoke III, IV eller V. Lamperne forventes på markedet i 3. kvartal.



En anden lille, men ret vigtig detalje, er Athermoslejer på danske epoke III - IV godsvogne! En meget stor del af godsvogn-parken (*PB, IB Stor Q, HJ, HD, IA, TF m.fl.*) hos DSB fik i halvtresserne monteret disse lejer. Som jeg har forstået det, var der en større mængde smøremiddel i lejet og en anordning, der sørgede for mere cirkulation og dermed en bedre køling af smøremidlet i lejet. Støbningerne er meget fint detaljeret og nemme at montere. I forhold til de almindelige lejer er Athermos lejerne en fyldig sag og dermed mere synlige, igen en detalje der gør dansk modeltog mere dansk.



AC-vognen er stærkt ønsket og har været det lige siden, Heljan lavede CC-vognene og de øvrige stålvogne af C typen. At McK lavede en endnu finere udgave af CC-vognene gjorde ikke savnet mindre. Selv efter beslutningen om at lave AC-vognen var taget, kom der hindringer i vejen. Det er ikke altid det går som præsten prædiker!

Hele leveringsprogrammet blev sat i stå i sidste del af 2017 af den kinesiske producent. På trods af information herom, fra McK, gik der ikke lang tid før enkelte på Signalpostens forum nærmest gik i selvsving og har erklæret McK lukket og slukket. Forløbet viser tydeligt at man bør informere med jævne mellemrum, også selv om man ikke har noget nyt at tilføje! Med lidt og jævnlig information havde man sandsynligvis kunnet undgå disse ødelæggende rygter.

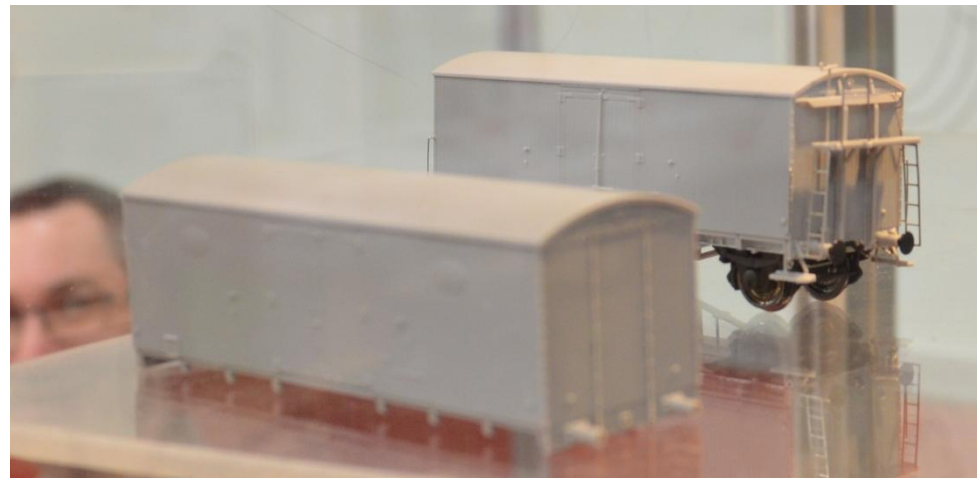
På Dekas stand var der en afdeling med AC-vognene, Q maskinerne, MX lokomotiver og prøvestøbninger på de "langbenede" ZA / ZB ølvogne (som også Heljan lavede for mange år siden). Altsammen aktiviteter der ikke ligefrem giver indtrykket af noget, der er ved at lukke! Bortset fra alt det kævl, så glæder jeg mig voldsomt til at AC-vognen og de langbenede ZA/ZB vogne kommer, også selv om der er gul stribe på vognen.



To udgaver af AC vognen, nederst den "gamle" med glat tag i midten den "nye" 2. udgave hvor taget har fået sikker. Hvor havde det dog været dejligt med en AC uden den gule stribe, altså fra før 1956.

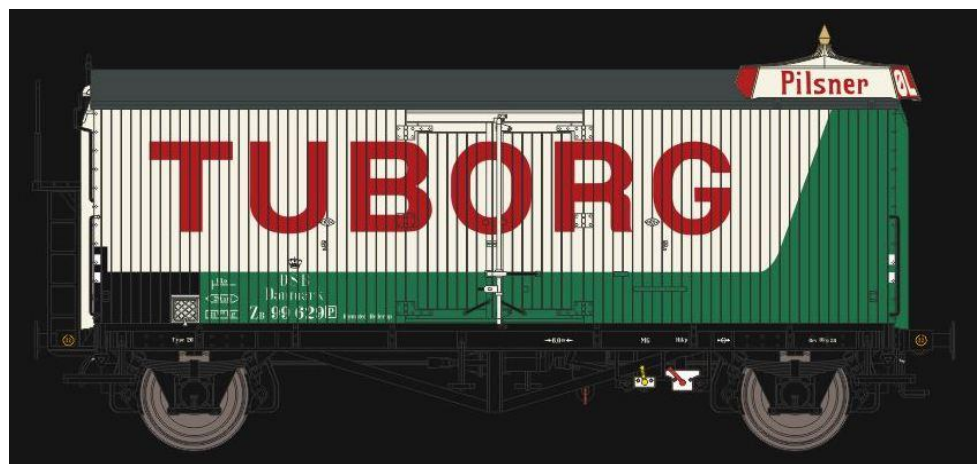


Prøvestøbning af MX lokomotivet, meget flot og gennearbejdet model!

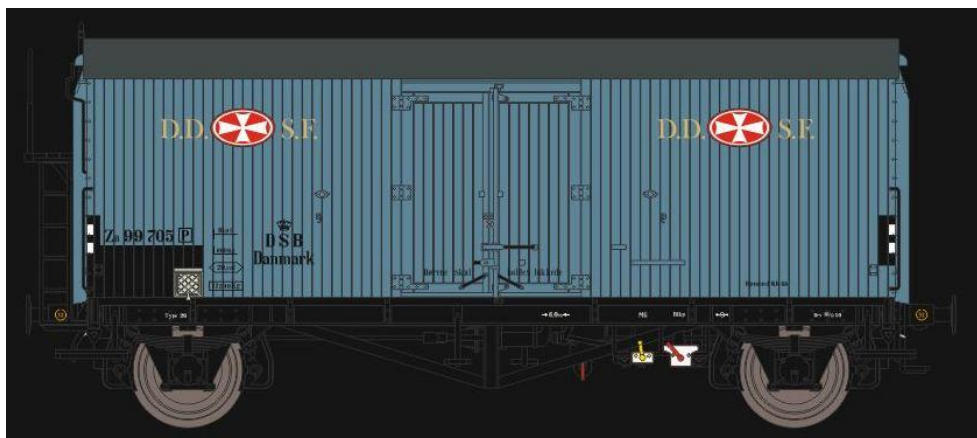


Prøvestøbninger af de langbenede ølvogne, litra ZA og ZB, det ser rigtig godt ud.

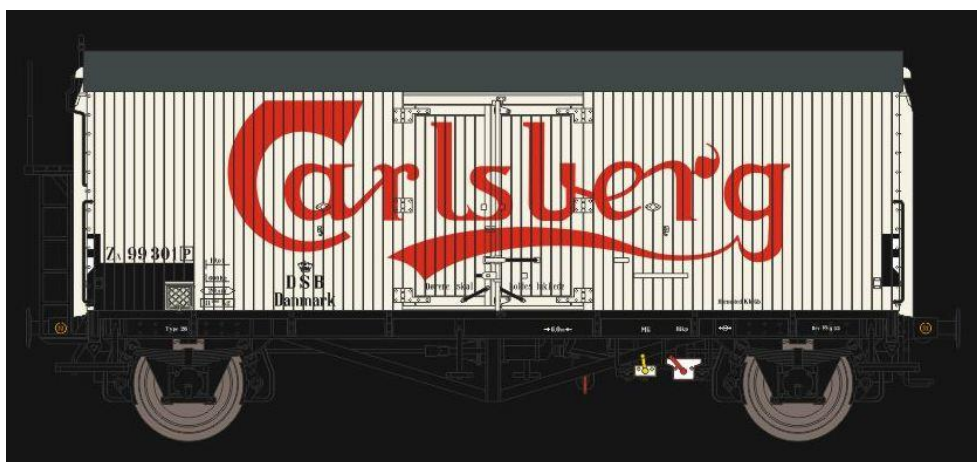
ZA / ZB modellerne kommer i et meget stort udvalg, 14 stk. Allerede nu kan man se tegninger af næsten alle varianterne på [Mck](#) hjemmesiden. Jeg er ret overbevist om, at disse modeller bliver en pæn stor succes. Ud fra prøvestøbningerne at dømme, bliver det særdeles korrekte og fine modeller.



I den sidste halvdel af halvtresserne eksperimenterede Tuborg en hel del med designet på deres vogne, en af dem laver Mck.



En anden spændende variant bliver modellen af spritfabrikkernes vogn, emaljeskiltet og messingbogstaverne er på modellen indstøbt i vognsiderne og derefter bemalet – spændende!



Carlsbergvogn i oprindelig udgave.

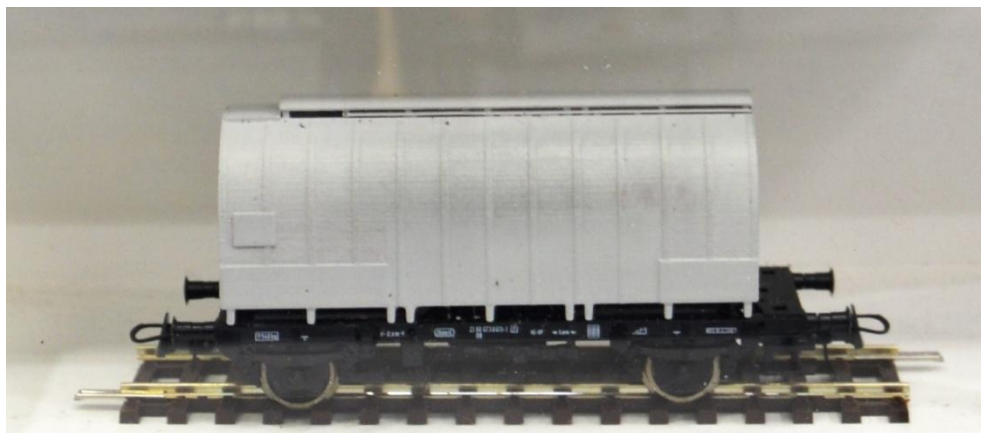
[Nordic Scalemodels](#) / Epokemodeller. To ting sprang i øjnene på standen, den ene er den meget lille Melex perronvogn, der igennem årtier har jollet rundt på et utal af danske stationer. Nu snakker vi godt nok epoke IV – V, men jeg synes bare, den er en fin lille model, den vil helt sikkert blive at finde på mange moderne modelbaner!



Hvem husker ikke den moderne perronvogn Melex! I mange årtier var den standard udstyr på mange stationer. Selv om det er en "epoke moderne" kan jeg ikke nære mig fra at vise den og mon ikke den bliver et hit hos Epoke IV og V tilhængere.

En anden sag var et display med en ammoniaktankvogn i tre versioner ZE 504 012. Vognen laves i leverings udgave, den havde et varmeskjold, der dækkede hele tanken, da det var vigtigt, at den blev afkølet. Årsagen hertil var, at vognen skulle køre med flydende ammoniak, og man ønskede ikke, at ammoniakken skulle blive varmet unødigt op. Behovet for så meget Beklædning må har åbenbart været mindre end først antaget for den blev fjernet senere, og vognene endte med "kun" at være forsynet med en lille skærm øverst på tanken. Modellen vil blive lavet i de tre dokumenterede udgaver, dels som enkeltvogne, dels som et sæt. Vognene kan bestilles [her](#)!

Nu var det jo "kun" prototyper, der var på udstillingen, men jeg fik nu en godt indtryk af modellernes kvalitet, også selvom priserne lander i den høje ende, til gengæld får man også en særpræget model.



Modellen svarende til leveringsbilledet herunder, at undervognen vender forkert skal man nok ikke lægge så meget i!



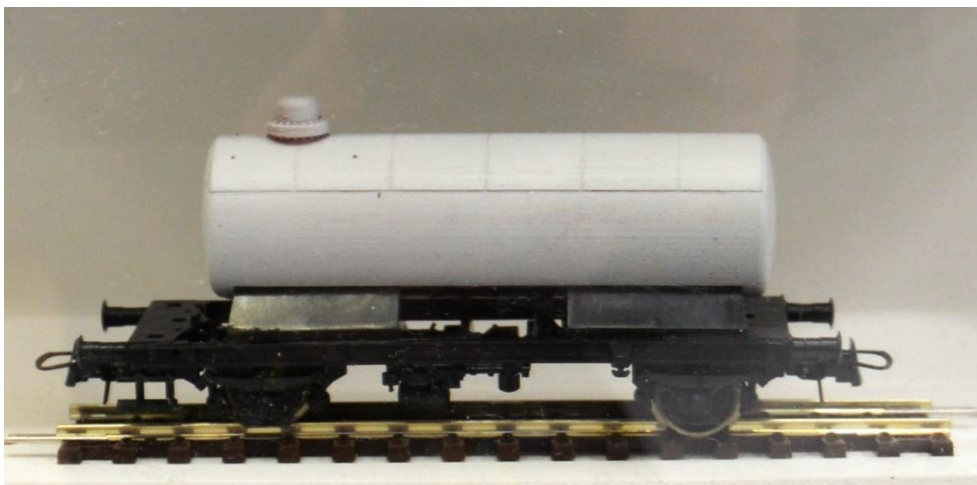
ZE 504 013. Scandia fabriksfoto fra 1946. vognen er her med den oprindelige beklædning. Arkiv.: JMJK.



Den senere version (1956) Den manglende beklædning gør ikke vognen mindre interessant, her vender undervognen rigtigt!!



Her har vi så vognens (ZE 500 012) udseende i 1956, fanget i Odense af Poul Erik Clausen. Arkiv.: DMJK.



Modellen af Ammoniak vognen, i slut udseendet – spændende projekt! Beklager de uskarpe foto af modellerne, der skyldes de er anbragt i vitrine.



Således endte vognene med at se ud, efter at hele beklædningen var fjernet og et nyt soltag monteret. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Fyrbøderens udsyn fra E 969 ved den gamle englænderbro i Ringsted. Marts 1964. Foto.: Erik Helleesen. Arkiv. Poul Skov Hansen.

"Hjørnet"

Rubrikken med holdninger til alt!

Nyhedshjørnet



Vi ved nu, at den ene af de to nyheder, vi omtalte i sidste nummer, er en genudgivelse af Frichs MY 1201 og 1202. Et logisk valg? Måske, da det efterhånden er ca. 14 år siden, at Heljan sidst sendte denne model på gaden. Der skal såmænd nok sidde nogle nye samlere, som ser frem til modellen. Den fik udmærkede anmeldelser i sin tid, men også beskyldt for at være lidt for "smal" til at sælge stort, hvad jeg da heller ikke husker, at den gjorde.

Den anden nyhed er mere på rygtebasis. Dette rygte vil vide, at der er tale om en udgivelse af DA postvognen, og det er absolut et glimrende valg Heljan, der har gjort. Det skal firmaet absolut have ros for. Postvogne er ikke produktionsmæssig hverdagskost for os, så den ser vi absolut frem til at inkludere i samlingen.

En hurtig fra fløjen.....

For en god måneds tid siden kunne man på "Sporskiftet" læse, at Fleischmann fra 2019 ophører med at producere modeltog i 1:87.

Firmaet vil fra da af udelukkende fremstille modeltog i skala N. Årsagen skyldes en svigtende omsætning for Fleischmann i skala 1:87. Fleischmann er presset dels af andre mærker dels tidernes ugunst for vor hobby her i Europa dels et knap så moderne produktionsapparat. Derfor satser det holdingselskab, som ejer både Fleischmann og Roco, på at specialisere de to mærker. Roco vil alene producere 1:87 fra 2019. Fleischmanns kun N, og produktion flyttes til Slovakiet.

Det er brand ærgerligt, eftersom det gamle hæderkronede Fleischmann har stået for en overordentlig kvalitetsbevidst produktion af modeltog gennem mange mange år til 1:87-entusiasterne. Mærket vil blive savnet.

Anmeldelser..

Mange af dem, som beskæftiger sig med modeltog er oppe i årene, lad os bare bryde sammen og tilstå det! Derfor har mange af os brug for at få hjælp til synet, som ikke længere er helt så skarp, linsen i øjet har ikke ungdommens fleksibilitet!

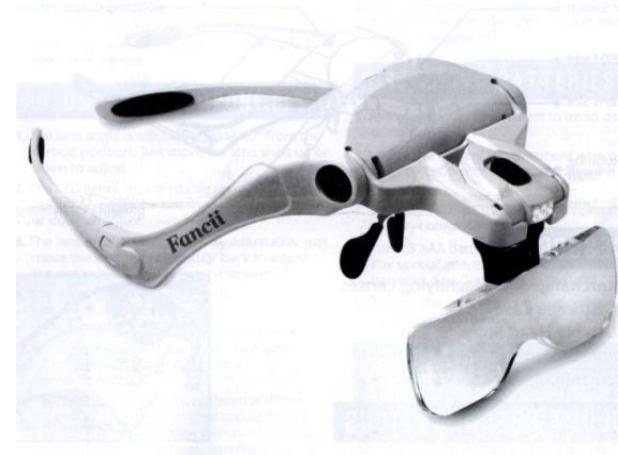
Men, der er god hjælp at hente. For nogle uger siden harvede jeg Amazons sider igennem for at finde nogle passende "øjnekrykker" til at afhjælpe mit aldersbetingede handicap - og sandelig om ikke disse "brilleforstørrelses-apparater" dukkede op.

Nu har jeg testet dem, og de er ganske enkelt fremragende - på næsten alle måder. Det bedste er, at de passer fint hen over de almindelige briller, og det var for mig af afgørende vigtighed! De leveres med 5 for-

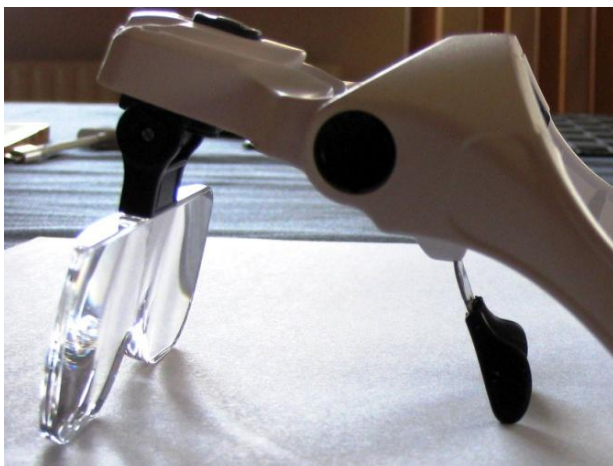
skellige forstørrelsesglas til stellet. De er så skarpe i forstørrelsen, at jeg er i stand til at kontrollere mine 0,20 nåle til airbrushen for skader - så effektive er de! Dertil kommer, at man kan afmontere brillestængerne og i stedet klikke et elastikbånd på, der fastholder brillerne effektivt, hvis man foretrækker det. Set forfra, kan man se den sorte glasholder, der let lader skifte til andre forstørrelser.

Fancii

LED LIGHTED HEAD MAGNIFIER VISOR



Man ser den lille LED-lampe midt for over glasholderen med en sort knap. Man kan også se stængerne, som udgør en væsentlig del af det bærende stel. Alt sammen praktisk og vægtmæssigt let.



På billedet her, ser man bagerst den holder, som hviler på næseryggen. Mellem denne og forstørrelsesglassene er der fin plads til de almindelige briller. De er bare så Fancii! Man ser også glasholderen, der lader sig indstille i alle vinkler to steder!

Du kan ganske enkelt ikke undvære brillerne, som er meget bedre tilpasset ansigt og hoved, end de gamle typer man satte på hovedet som en kasket.

Det hele sælges til den meget lave pris af ca. kr. 230,- med det hele. Man kan bogstaveligt se en myg mellem øjnene med dem på - Highly recommendable!

Dommen lyder: 5 stjerner ud af fem!

Boghjørnet

Torben Andersen

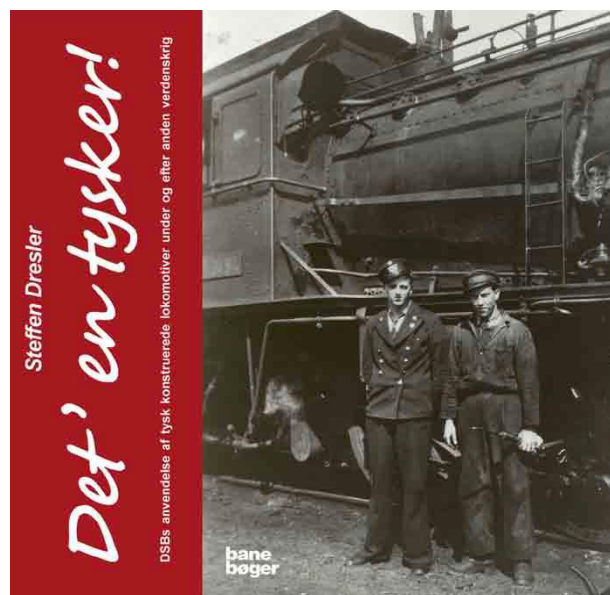
DSB personvogne 1945 - 1969

Vi har tidligere fået udmærkede bøger om DSB's personvogne, og håbet var, at redaktionen havde haft tid til at læse denne nye

bog på markedet. Desværre er den blevet forsinket i trykningen, så den faldt for deadline denne gang. Den vil blive anmeldt, så snart den er kommet. Det er en vigtig sag!

Steffen Dresler

Så har Steffen Dresler (SD) begået endnu et skrift, der har fået titlen: "Det' en tysker!" Denne gang vil jeg ikke tøve med at anvende betegnelsen "bog" om det. Det er en smukt udformet bog på 84 sider med stift bind og trykt på kraftigt kvalitetspapir. I den sammenhæng kan det næsten undre, at den kan sælges så billigt, som tilfældet er: Kr. 268,-! Det skyldes måske fonde, som har bidraget monetært. Denne gang er det ikke "Tog på Tryk", som har stået for udsendelsen, men derimod "banebøger".



Hvad er det så for en bog, som er sendt på markedet? Ja, undertitlen lyder, "(Om) DSB's anvendelse af tysk konstruerede lokomotiver under og efter (den) anden verdenskrig", så det er vel ambitionen at skildre den historie. Teksten er veldisponeret i 5 kapitler, hvoraf det første drejer sig om "Tyske lokomotiver lejet af DSB 1940-1945", det andet "DSB erhverver tre persontogslokomotiver", som beskriver historien om litra T, så følger "Traktorer overtaget efter krigen", så "Vogne overtaget efter krigen" og sidst kapitlet "BR 50 ÜK bliver til DSB litra N". Logisk og rigtig.

Det er tale om en opsamling af mange små emner, der hidtil har været udsat for en stedmoderlig behandling. Det er nok ikke så underligt, eftersom flere af dem absolut må antages at ligge i periferien af de flestes interesseområde. Men det er bestemt velvalgte emner, og de hænger fint sammen i den helhed, som bogen udgør.

Men lad mig sige det straks. Der er ikke tale om nogen let læst bog i og med, at den er meget opremsende. SD synes ganske enkelt at have støvet hylderne tomme på landets arkiver for al information om maskiner, vogne og administrative forhold om disse tyske efterladenskaber, at det ganske overvælder læseren. Og det er det eneste ankepunkt jeg har imod den. SD har fra tid til anden vanskeligheder med at sortere i sit stof. Han vægrer sig ved at skære noget bort. Vi skal have det hele med. Tanken bagved er prisværdig, men det hæmmer læsningen af

bogens kapitler og gør, at teksten ikke altid flyder, og dermed gør bogen tung at læse. Det gælder især for bogens første kapitel. Det kræver et par aftener at komme igennem støttet af lidt sort kaffe!

Men, det ændrer ikke på, at bogen indeholder mange, mange, interessante oplysninger, som enhver jernbaneinteresseret har stor glæde af at erfare. Jeg synes især, at kapitlet om hvorledes det gik til, at DSB anskaffede litra N er interessant. Der er megen ny viden i det, og det er første gang, at vi får præsenteret en så grundig, men alligevel overskuelig oversigt, over de anskaffede BR 50'ere. Det er set fra en helt ny vinkel. W. E. Dancker-Jensens beskrivelse af hjemtransporten af maskinerne fra Belgien, er vist det eneste, jeg hidtil har læst fra den periode om dette litra. Den samme ros bør følge kapitel 2, der drejer sig om den kringlede anskaffelse af de tre lokomotiver, som blev til Litra T. Især overraskede deres meget korte tjenestetid mig, ja det gælder for så vidt begge litra, men det kan skyldes min uvidenhed.

Flere af kapitlerne ledsages af SDs smukke tegninger, der - som altid - er i særklasse: flotte og meget illustrative og oplysende plancher.

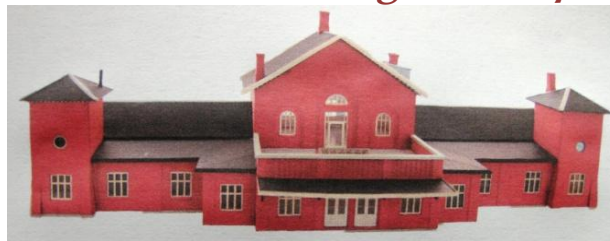
Bogens fotos, hvoraf mange er nye for mig, er glimrende valgt, og de tilfredsstillende på alle måder den krævende billedkigger.

Køb endelig bogen og bliv lidt klogere på særprægede maskiner og vogne fra en særpræget tid!

Jeg tror godt, at jeg kan udtrykke, at SD har gjort sig mere umage med denne bog end skriftet om D-maskinen! Teksten flød ikke i den og bar præg af lidt træthed af stoffet? Det er bedre denne gang.

Bogen tildeles fire ud af fem stjerner med en pil opad.

Aarhus Østbanegård i 1:87



Hvem havde nu troet det muligt?

I disse uger udsender vort ærede medlem [Poul-Erik Witzel](#) en model af Aarhus Østbanegård i 1:87. Jeg vil undtagelsesvis anmelde modellen. Det kan måske lyde uhøfligt, men baggrunden for bemærkningen er, at min troværdighed er på spil. Hvor oprigtig er man, når det drejer sig om en ven og medlems produkter?

Sådan går det imidlertid ikke denne gang, for der er tale om en model af enestående kvalitet. Normalt frembringer den gode Witzel blot mindre bygninger og konstruktioner, men jeg skal da lige love for, at han denne gang kommer med alt andet end en nipsgenstand til amagerhylden! Det er nok den største model af en dansk banegård, der hidtil er produceret i det ganske land.

Poul-Erik påbegyndte arbejdet med den i 2011, og først her i april 2018 kan han lancere modellen. Han har fremstillet et utal af prøver og konstruktioner, førend han mente, at byggesættet var klar til at sende på markedet. Poul-Erik er jo meget omhyggelig med kvaliteten.

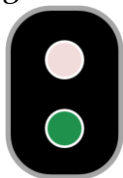
Originaltegningerne til stationen lånte han hos JMJK i Aarhus, men han måtte alligevel en tur til Aarhus for at fotografere bygningen fra ende til anden.

Byggesættet er som altid fremstillet af laser-skåret pap og karton, som passer omhyggeligt sammen. Sættet indeholder ekstra smådele, som f.eks. ekstra skorstene, hvilket muliggør, at man kan tilpasse resultatet til den tidsperiode, som man nu dyrker. P-E angiver selv at sættet giver mulighed for at dække perioden 1927 - 1960 og det er jo fint. Jeg har læst korrektur på byggevejledningen, og det er nok ikke et byggesæt for nybegynderen. På den anden side forekommer det heller ikke vanskeligere, end at den omhyggelige modelbygger, der læser vejledningen godt igennem, sagtens kan bygge det. Poul-Eriks sæt er ret logisk opbygget, og der er meget hjælp at hente i den måde, det er lavet på. Så køb det - og gå i gang! Du vil blive ejer af den smukkeste modelbygning i mange år.

Jeg håber, at DMJU sætter "Østbanen" på valglisten til årets model næste år, for i år kan det jo ikke nås.

Bedømmelsen er: 5 ud af 5 stjerner.

Under denne nye søjle "**Grønt lys**", vil fremover beskrive særlig positive fund eller produkter fra det afvigte kvartal.



Hjemmesider

I denne udgave skal jeg fremhæve to smukke hjemmesider, som jeg fandt i jagten på billeder af Aarhus Østbanegård.

Begge indehavere var yderst imødekomende med hjælp til billeder.

Den første jeg stødte på, tilhører [My 1287](#).

Jeg vil ikke omtale ham yderligere, fordi hans store kvaliteter sikkert allerede er kendte. Den anden derimod var for mig helt ukendt. Der er tale om **Thomas Rithmesters** [danskestationer.dk](#).

Det er en meget nydelig hjemmeside med fine billeder af mange danske jernbanestationer. Det er (også) en lille perle. Aflæg den (og Eriks) et besøg, hvis I ikke allerede har været der.

Det er umagen værd!

Dette må man kende til!

You Tube er en positiv udgave af Pando-ras æske. Der er et væld af information på den kanal- alt. Måske også viden, hvem ved? Men underholdende er Y-T.

Midt i dette uendelige ocean findes nogle indslag, som jeg meget gerne vil henlede

opmærksomheden på: Det er indslag fabrikeret af en knusende dygtig amerikaner ved navn Ken Patterson. Hver uge og hver måned har han - og kredsen omkring ham - indslag med titlen: "[Whats Neat in model railroading](#)" som undersendes under logoet MRH, som er det webbaserede magasin Model Railroad



Hobbyist.

Det editeres og ejes af Joe Fugate, som jeg benytter enhver lejlighed til at fremhæve. Hvor-

ledes de to aktiviteter hænger sammen, ved jeg ikke, men "Whats Neat in model railroading" er blændende dygtigt lavet for få midler. Det er amerikansk modeltog, når det er bedst. Det fremstår meget tydeligt for betragteren, når man ser indslagene, at den amerikanske indgangsvinkel til hobbyen er meget anderledes.

Jeg ved, jeg har sagt det før, men det kan næppe gentages ofte nok, vi kan lære meget af dem. Vi er nogle amatører i dette land sammenlignet med dem derovre, når det gælder om at samles om hobbyen! Hvad får vi tiden til at gå med på de åbne fora: med at skændes og mere eller mindre direkte hænge hinanden ud. Det gør man ikke derovre. Der bruger man tid på at rose hinanden, klappe på ryggen og tilskynde til at udvikle hobbyen. Prøv engang at se indslagene, I vil forstå, hvad jeg mener, når I ser det.

Rubrikken "**Rødt lys**" fremhæver de trælsknaster man oplever eller støder på i perioden.

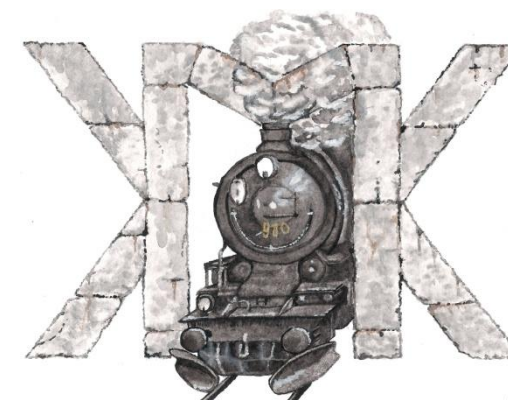


Og så må den gamle travet desværre ud ad stalden igen. Jeg havde hellere set den aflivet.

Hvorfor hører vi stadig så yderst sjældent fra hverken McK eller Heljan? McK har haft problemer, nuvel. Men er der virkelig intet hændt siden 23. januar - her godt 3 måneder senere. Eller kunne man godt informere, selvom der ikke er så meget, bare for at vise interesse for kunden, og at man arbejder på sagen? Tag nu og lær af udlandet!

I skrivende stund er McK fortsat tavs om fremtiden for Litra Q og AC'erne, det er ærgerligt. Mange penge som skal sættes til side!

LT.



Nyt fra klubben

V. Henrik Donby.

1. kvartal 2018

Første kvartal af 2018 har været præget af stor aktivitet i rum 2 (*det gamle bibliotek*) og rum 7 med opbygning af rammerne til nyt anlæg. Efter fjernelse af helix og reduktion af antallet af skjulte spor i rum 4, har det videre arbejde her stået stille.

Den 10. februar blev der afholdt generalforsamling, hvor bl.a. forenkling af vedtægter blev godkendt.



Generalforsamlingen afsluttedes som vanligt med en god omgang højt belagt smørrebrød.

Den 3. marts tog flere af klubbens medlemmer på besøg til hobbymesse i Rødovrehallen. Det blev købt ind og diskuteret med forhandlerne om modeller og kommende nyheder.



Medlemmerne beundrer nogle af Michels flotte indkøb på Hobbymesse.

Revision af anlæggets geografiske forhold og bynavne

Der har været en del diskussion om anlæggets geografiske historie og indpasning med stationer. Grunden var, at landskaberne i rum 5 og 6 var svære at få til at hænge sammen med de øvrige rums geografiske forhold. Det har resulteret i nye bynavne og stationer, så vi har nu følgende:

Rum 1 med **Korsøre** og færgenhavn med forbindelse til Sjælland og Tyskland.

Rum 2 med **Holdested**, en mindre provinsby, dambrug og natur-skønne omgivelser med skov og sø.

Rum 3 med **Skovby** og virksomheder som Sukkerfabrik samt korn og foderstof.

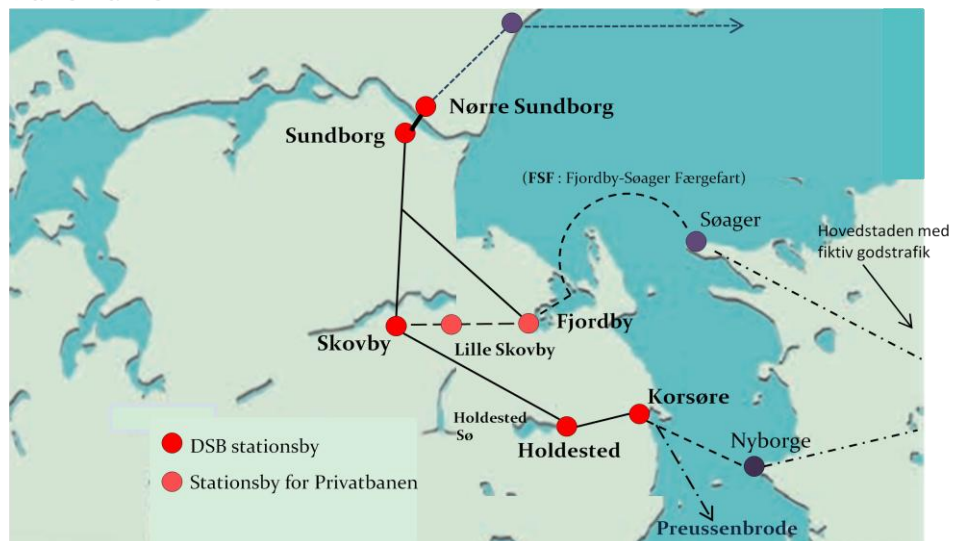
Rum 4 med **Fjordby**, med en del fiskeri virksomheder og mindre færgeforbindelse.

Rum 5 med **Sundborg**, sydlig del af Nørre Sundborg.

Rum 6 med broen over **Sundborg fjord** og videreførelse af spor til Nørre Sundborg.

Rum 7 med **Nørre Sundborg**, den nordlige bydel, en større station, gods og remiseområde samt forbindelse til udlandet (*Skandinavien*) samt sidebane til Fjordby.

Danemarke



Anlægsopbygning i rum 2

Rammerne for det nye anlæg i rummet bliver bygget i organiske former. Der er flere medlemmer, der har døbt rammerne for klubbens flygel eller kirkeorgel.

Sammen med opbygning af baldakinen er der blevet eksperimenteret med forskellige lysspots og lysdioder, som skal kunne dæmpes. Det er lykket for Bent og Henk at finde den rette udgave, som vi forventer, at alle baldakiner med tiden skal forsynes med.

Midt i rummet anlægges en større sø, som kan klappes ned, så det er muligt at komme til den bagerste del af anlægget. Ved søen anlægges en skovpavillon efter model fra Matador. På den anden side af søen placeres Holdsted station og nogle mindre provinsbyhuse samt et dambrug.



Det går fremad med anlægget. Bemærk pladen i midten på hængsler. Det er en kommende sø, der kan klappes ned. Fin ide.

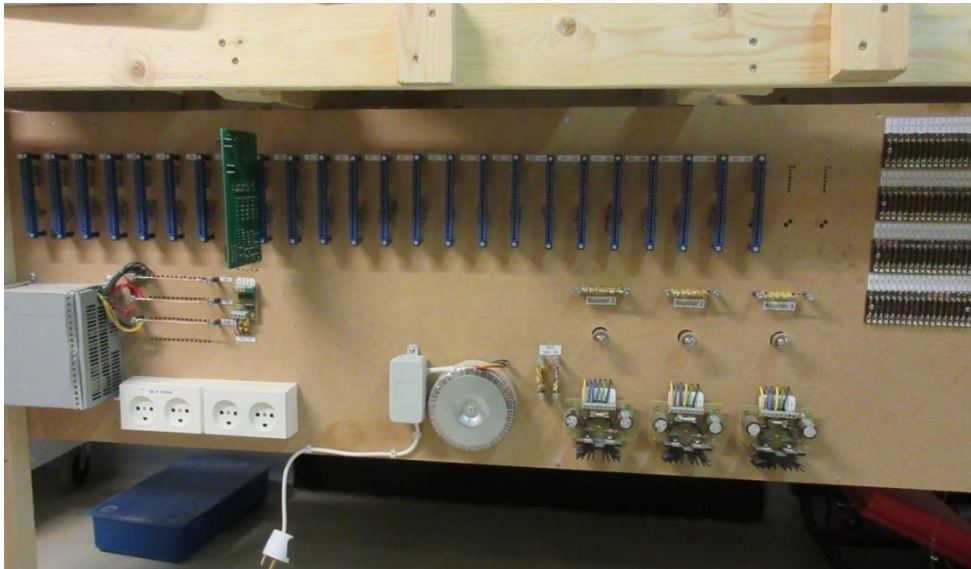
Der er samtidigt opsat reoler og et par mindre arbejdsborde i rum 2.



De nye arbejdspladser og rygebord i rum 2.

Anlægsopbygning i rum 7

I rum 7 er der opsat rammer til anlæg langs væggene, men der mangler at blive udbygget med to såkaldte fingre til hhv. remiseområde og godsbanegård. Der er også ved at blive monteret baldakin. Sportavlen er under opbygning og skal styre både rum 6 og 7. Den primære indsats har været i rum 2 i første kvartal, men fokus vil i andet kvartal blive rettet mod rum 7.



Sportavlen under opbygning til rum 7. Men der mangler en hel del ledninger at blive trukket og samlet.

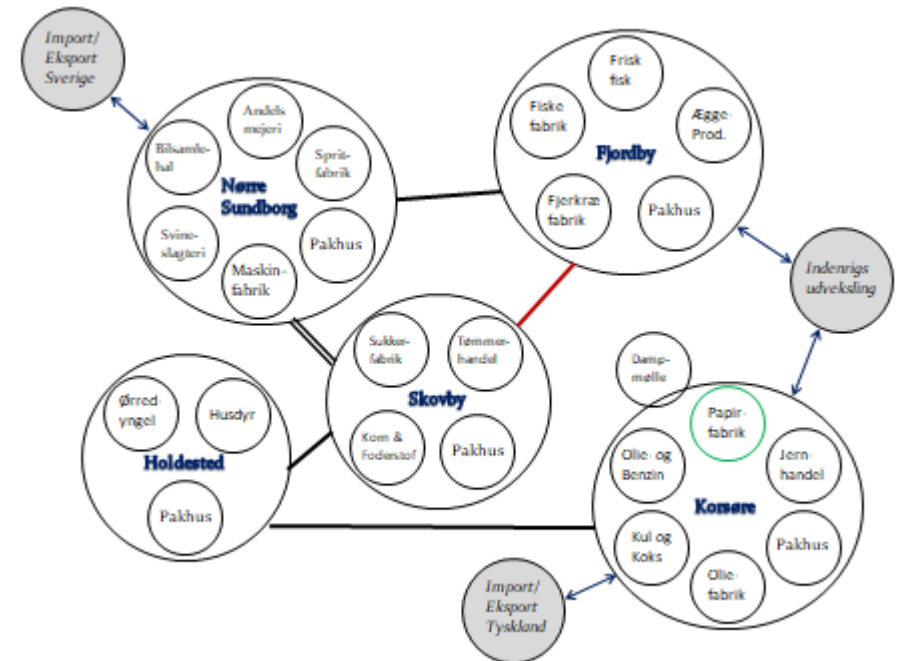
Køreplanskørsel

LT arbejder fortsat med planlægning af køreplanskørsel for klubben. Der viste sig behov for en ekstra station, der placeres i rum 2 og kaldes Holdsted.

Som led i køreplanskørslen er der udpeget en række virksomheder i de forskellige rum, som der skal føres godsvogne til og fra. Til styring af godstrafikken har LT udarbejdet oplæg til fragtbreve, der skal følge de enkelte godsvogne og dermed danne grundlaget for trafikken på klubanlægget.



Så er der gang i anlægsramme og baldakin i rum 7.





Flemming og LT gennemgår sporplan for rum 7 sammenholdt med planlægning af placering af virksomheder og køreplan. Det er noget af et puslespil og kræver mange brikker (på bordet eller mellem ørerne?)

Fortsat revision af sporplaner

Der har i kvartalet fortsat været en del mindre justeringer af sporplanen i rum 7.

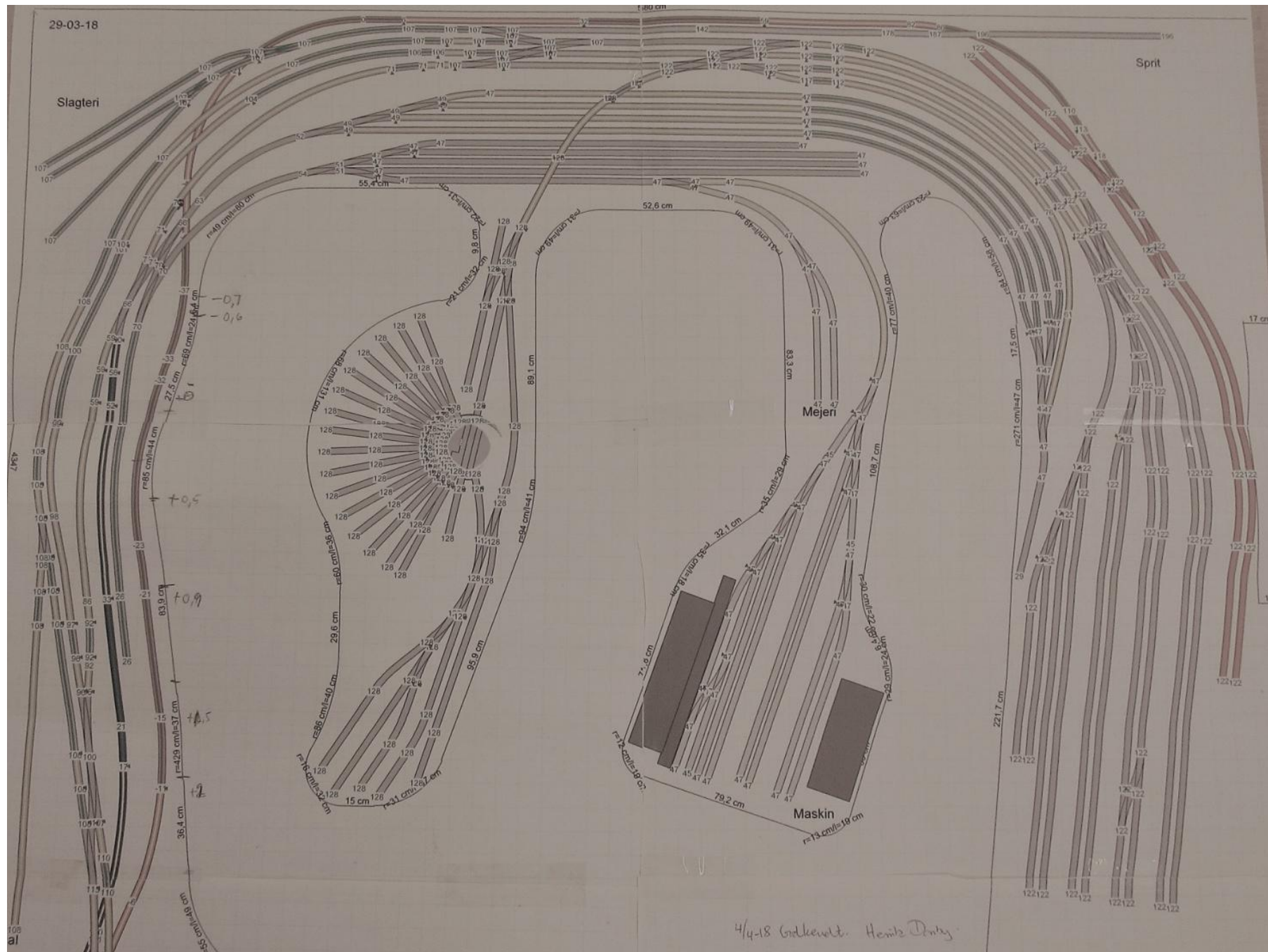
Til rum 2 er der tegnet en ny sporplan med overhalingsspor, læssevej og udtræk til dambruget.

Til rum 4 er der udarbejdet et udkast til en forenklet sporplan med tilslutning for hhv. sidebane og lokalbane samt en mindre færgehavn.

Mellem rum 7 og 4 bliver det tidligere sidebanespor ændret som del af en dobbeltsporet bane. Ved rum 5 anlægges transversal og sporskifte for at kunne forbinde sidebanen fra hovedsporet og til Fjordby.



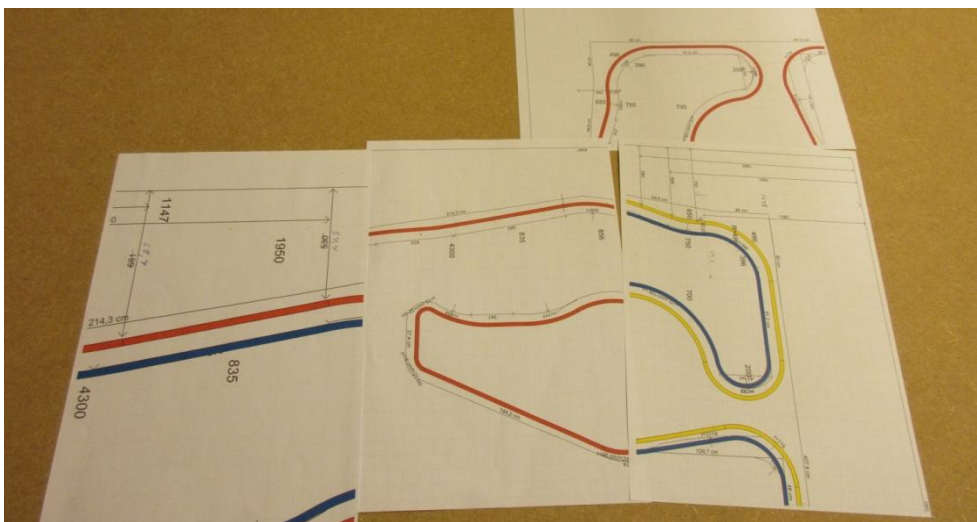
Der er mange meninger om sporplanerne. Både Rune og Michel har kommentarer, så Flemming er helt rundt på gulvet, den stakkels mand. Bemærk, de nye fromme stole, der er med til at højne klubbens standard.



Den sidst reviderede sporplan for rum 7 og dermed grundlaget for igangværende opbygning af rammerne for anlægget.



Flemming og Bent i lystig diskussion om sporforløbet og ledningstræk for rum 2 med Holdsted station.



Der var vist nogen, der prøvede at forvirre anlægsbyggeriet med forskellige tegninger og mål.

Oprydning i lokalerne.

På et loppemarked fik Flemming en aftale om køb af 20 "nye" stole til erstatning for de gamle og nedslidte stole. De "nye" stole var fra kirkesal, så nu er klubbens medlemmer blevet helt fromme og medgørlige. Som en konsekvens heraf er der også indkøbt en kirke fra Witzel-Hobby, som Flemming og Henrik har været igang med at samle efter kyndig vejledning fra Mr. Witzel himself. Nu skal kirken have en lettere omgang patinering i LT's malerværksted.



Lidt inspiration fra Albertslund modeljernbane klub, en kirke og dens omgivelser!

KØREPLANEN 2018.

-oOo-

Onsdag	02.	Maj	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
Onsdag	09.	Maj	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
Onsdag	16.	Maj	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
Onsdag	23.	Maj	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
Onsdag	30.	Maj	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	06.	Juni	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
Onsdag	13.	Juni	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
Onsdag	20.	Juni	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
Onsdag	27.	Juni	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	04.	Juli	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
Onsdag	11.	Juli	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
Onsdag	18.	Juli	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰
Onsdag	25.	Juli	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰	-	23 ⁰⁰

De vedtagne ændringer af klubbens anlæg, har naturligt nok sat en midlertidig stopper for kørsel på anlægget. Kokken laver varm mad hver onsdag. Af hensyn til beregning af mængden bedes I melde fra hos Martin senest søndag aften, hvis I forhindres i at deltage.

Normal spisetid er kl. 1800.

Kig lige her!

Vores modelbaneklub KMK er igen åben for medlemstilgang. Har du interesse for hobbyen, og har du arbejdet med den tidligere, så prøv at kontakte os med henblik på et besøg i klubben. Det kunne jo være, du kunne blive vort næste medlem?



Ukendt R maskine på Roskilde station engang i trediverne. Der er en del hvide vogne litra IG, IK, to hvide Q, en brun Q, 5 hvide IK – resten kan jeg ikke tyde, men et herligt godstog er det.
Foto.: Ukendt. Arkiv.: Poul Skov Hansen.



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, løse dele, Plastic Card, profiler, tråd i metal og plastik, lim, værktøj, billeder og tegninger.
- Kæmpe udvalg af modeltog, også udgæede modeller, fra hele verden! Kom og gør et kup!
- Alt inden for huse, fabrikker, stationer.
- Stort udvalg i jernbanelitteratur, nyt og brugt!

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



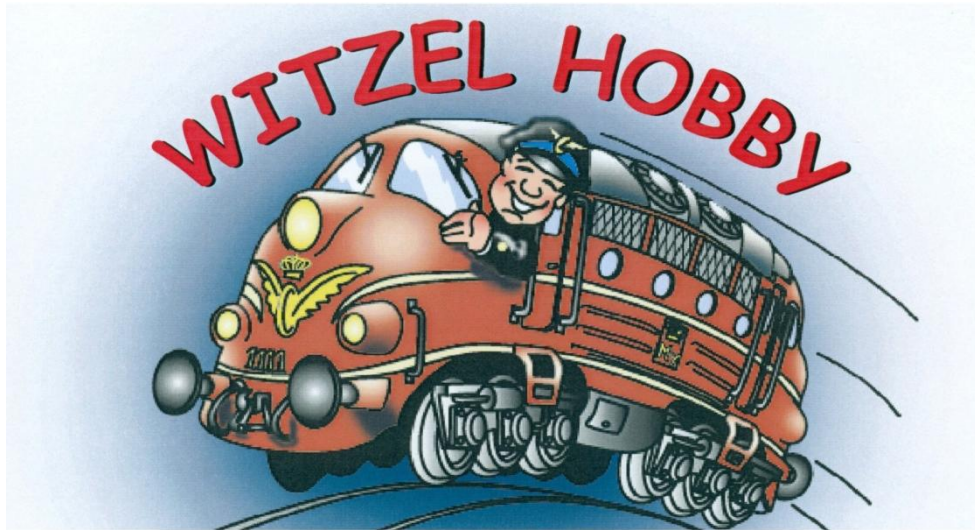
Husk at besøge vores velassorterede Webshop.: [På Sporet](http://PaaSporet.com)

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



Witzel Hobby

Bøgedevej 12. Slimminge.
4100 Ringsted.

[WWW.witzelhobby.dk](http://www.witzelhobby.dk)

Mail info@witzel-hobby.dk

Tlf. 40 45 92 30

CVR No.11 84 20 70

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 byggede

www.felixteam.dk

NYHEDER 2018



Danske Perronlamper (H0)



- Mast i messing
- Lampehoved og perronhøjtaler i sprøjttestøbt plast
- Warmwhite hhv. Coldwhite LED
- Nem montage i 6.0mm hul
- Varianter med og uden perronhøjtaler
- Produceret af Viessmann Modell eksklusivt for Dekas

Forv. Lev. **Q3 2018**

DK-E001

Perronlampe ældre type. Grå mast. m/ højtaler i plast ca1920-80



Vejl udsalgspris: 149,-

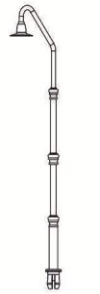


DK-E002

Perronlampe ældre type. Grå mast. u/ højtaler i plast ca1920-80



Vejl udsalgspris: 129,-



DK-E003

Perronlampe moderne type. Grå mast. m/ højtaler i plast ca1950-90



Vejl udsalgspris: 149,-



DK-E004

Perronlampe moderne type. Grå mast. u/ højtaler i plast ca1950-90



Vejl udsalgspris: 129,-



DK-A-1062

Athermos leje til div. godsvogne og personvogne.



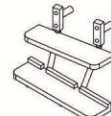
x 4

PÅ LAGER

Vejl udsalgspris: 69,-

DK-A-2009

Trinsæt til DSB CM Spids-mads komplet m/ 2 højre og 2 venstre trin



x2



x2

Q3 2018

Vejl udsalgspris: 119,-

Mød os:

Hobbykædens fødselsdag arrangement
2 juni 2018

Dekas



*D 899 mellem Viborg og Herning 1960.
Foto.: Erik Hellesen. Arkiv.: Poul Skov Hansen.*

Banebørsteday

Lørdag den 9. juni 2018

kl. 11.00 til 16.00

Der åbnes for opstilling fra kl. 09.30

Besøgende bedes respektere åbningstiden



For 16. gang byder Næstved Modeljernbaneklub, alle modeljernbaneinteresserede velkommen til klubbens Banebørsteday. Det er dagen hvor vi holder "Åbent Hus", og hvor vi mødes på en helt uformel måde. Du behøver således ikke være medlem af en klub eller forening. Der er mulighed for at fremvise din sidste nyskabelse, udveksle erfaringer med andre ligesindede og forhåbentlig få nye ideer. Du kan også opstille og fremvise dine hjemmebyggede modeller.

Der vil i år være fokus på Post og rejsegods. Materiellet på anlægget og i udstillinger vil naturligvis også bære præg af årets tema. Klubbens anlæg udbygges til stadighed med detaljer, bygninger og smånips, så der er til stadighed nyt at se på.



Årets tema er "Post og Rejsegods"

Temaet vil naturligvis præge arrangementet med udstilling, kørende modeller, osv.

NMJK's brugtbod er åben og alle modelbane forhandlere, fabrikanter og private er velkomne, blot med et begrænset sortiment. Salget skal kunne foregå fra "bagsmækken" af bilen, fra dit campingbord eller direkte fra den medbragte kuffert. En del af parkeringspladsen, de overdækkede cykelstativer og græs arealet foran klublokalet, benyttes til salgsaktiviteter. I tilfælde af dårligt vejr, kan vi være inden døre. Det er helt gratis at deltage og det må derfor ikke forventes, at NMJK stiller borde til rådighed, ligesom der heller ikke kan forventes adgang til el. NMJK hjælper ikke med opstilling / nedtagning af boder.

Vores "Jernbanecafe" tilbyder:

Kaffe, te, øl, vand, kage eller et let måltid i hyggelige omgivelser.

Husk

- Gratis adgang for alle
- Børnene kan lege med vores LGB tog
- Bus lige til døren fra Næstved station – rute 602 mod Nygårdsvej



Se mere på - www.nmjk.dk