



Læs i dette nr.:

- # Om at være tro mod...
- # Noget om tankvogne II
- # Julefrokosten

- # Side 9 modellen.
- # Aktivitetslisten
- # Køreplanen



Den vi alle venter på, F maskinen fra Hobby trade. F 655 på Odense havnebane.
Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv OMJK.

Nr. 41.

Januar 2012.

Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

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

Kasserer.:

Johnny Hyllested
Karlemosevej 105, 1/Th.
4600 Køge.
Tlf.: 22 80 51 76.

Bestyrelsesmedlem.:

Stig Froulund
Karlemosevej 25, 3/Mf.
4600 Køge.
Tlf.: 22 63 15 49.

Flemming Kjær
Drøsselbjergvej 42 A.
4200 Slagelse.
Tlf.: 58 14 01 14.

Jørgen Madsen
Vesterled 24.
4200 Slagelse.
Tlf.: 50 46 05 19.

Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:

www.kmk-ho87.dk

Bank.:

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

I Kupevinduet

Velkommen til et nyt år, 2012 skriver vi så og et helt friskt og ubrugt år ligger foran os – må det bringe os mange og gode timer sammen i klubben.

I sidste nummer lovede jeg højt og helligt at forbedre mig – det synes jeg så at jeg har gjort nu. Al forsinkelse er pist væk og resten er forvandlet til et lille forspring, jeg håber blot det kan holdes, som bekendt er det svært at spå – især om fremtiden.

Vores forum kører godt, mange værdifulde oplysninger, data foto og tegninger bliver bragt, vi er ved at skabe et stort og solidt viden bibliotek om danske jernbaner. D. 05.12.2011. rundede vi de første 50 registrerede brugere og i dag (17.12.) er tallet 63, ganske pænt for et ”privat” forum.



Den Gamle redaktør nyder, ud over sit otium, en COLA? Det er fandme uhyggeligt – du!

Redaktørius

Noget om tankvogne II



ZE 502 161 en værdig repræsentant for de vogne vi skal have gennemgået denne gang. Odense 1970.
Foto.: Finn Søborg. Arkiv.: HGC.

DDPA / Dansk Esso

Et af de store olieselskaber, der havde mange tankvogne, var DDPa senere Esso. Blandt dem var der en hel del vogne der passer fint på vores modeller, så lad os kaste os ud i det.

ZE 502 161. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.600 liter.

ZE 502 162. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.600 liter.

ZE 502 163. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.600 liter.

Vognene er bygget i Bremen, 1919.

ZE 502 164. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

ZE 502 165. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

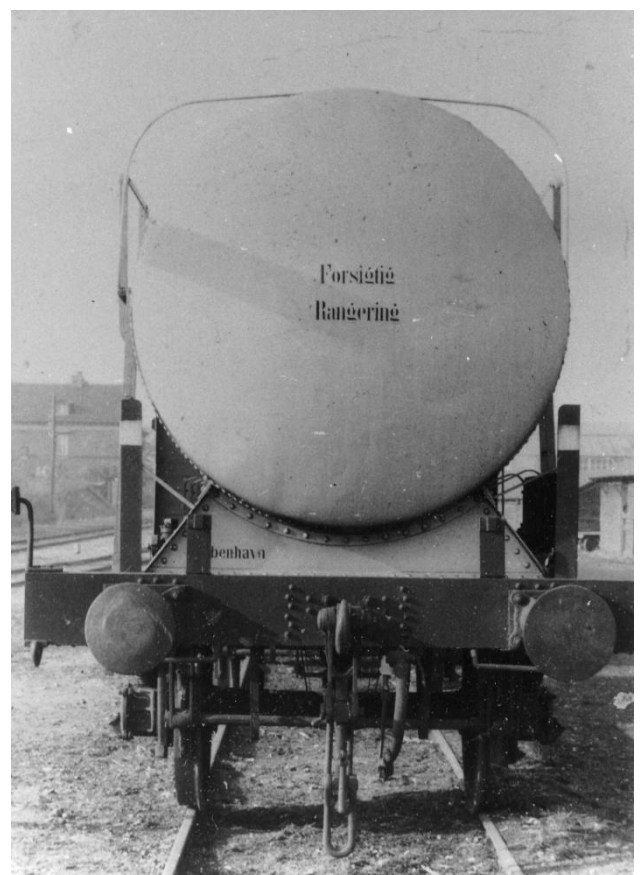
ZE 502 166. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

ZE 502 167. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

ZE 502 168. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter. (udrang. 1954.)

Vognene er bygget i Wismar, 1919.

De to serier af vogne fra Bremen og Wismar er meget ens og ud fra foto, undergik de ikke mange forandringer (ud over bemalingen) i de mange år de kørte på danske spor (1919 - 1970)



Gavlen modsat platformenden på ZE 502 165. i 1947.
Foto.: PEC. Arkiv.: DMJK.



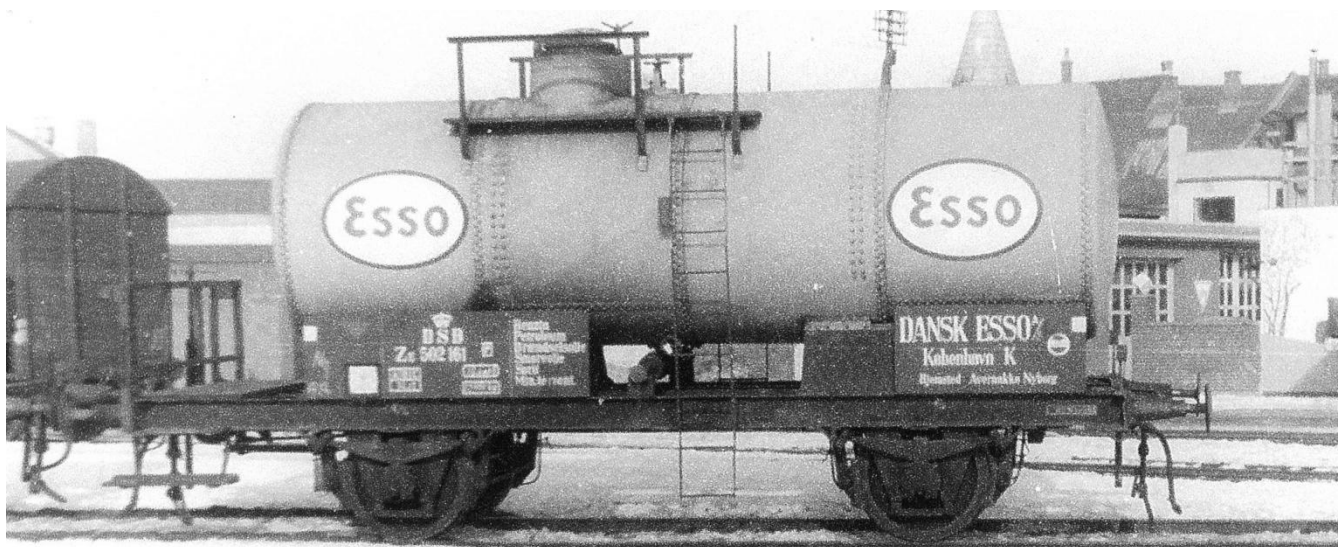
ZE 502 165 i 1947. vognen viser overgangen fra DDPA til Esso. Alle påskrifter sidder på tanken og vangen, pladen til venstre bruges kun til skrivefelt. Foto.: PEC. Arkiv.: DMJK.

En vogn er udrangeret i 1954. det er formodentlig en af de tankvogne tyskerne "lejede" under krigen og som aldrig dukkede op igen. Alle vogne på foto viser lukkede akselgafler og toslidsede kurvpuuffer. Tillig

modellens tank vender rigtigt til disse vogne, andre detaljer må laves efter foto – som sædvanligt, fristes man til at sige.



ZE 502 163. i 1964. vognene har nu fået flyttet alle (undtagen logo) ned på 2 påskriftplader, bærekonsoller til tanken er nu sort som undervognen og bremsehus er fjernet. Foto.: C. Oddershede.



K. E. Jørgensen fangede i 1964 ZE 502 161



Her er det så ZE 502 162. Foto er taget efter den har fået UIC påskrifter og det er tydeligt at vognen har stået for udrangering, for det er kun det allermest nødvendige der er blevet gjort. Arkiv.: Bjørn Schultz.

ZE 502 169. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindehold 17.200 liter.

Vognen er bygget i Zwickau, 1919. Denne vogn har en lidt mindre tank og så ligger den noget lavere på vognen, foto (næste side) viser vognen har helt sort tank og ingen påskriftplader, billedet er angivet til at være optaget i 1958. Så det er sandsynligt, men ikke sikkert, at den aldrig fik disse. Umiddelbart passer Tillig vognen bedst, platformen på tanken er rigtig, men den vender forkert, domen sidder for langt hen

mod bremseplatformen, hvis man vender tanken sidder aftapningsstuds til den forkerte side – den kan man så flytte. Sidst men ikke mindst, så er tanken lidt for højt placeret på modellen – det kan der måske gøres noget ved.

Alt i alt synes jeg at afvigelserne absolut ligger inden for antagelige og som variant i en ellers meget ens serie af vogne er den et godt valg at gøre, den sorte tank, vil også få vognen til at syne mindre, hvilket passer godt i dette tilfælde.



ZE 502 169. 1958.

Foto.: Holger Sørensen.

ZE 502 254. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.800 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 260. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.800 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

ZE 502 261. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.830 mm.
Rumindhold 18.900 liter.

ZE 502 264. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.800 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 267. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.800 mm.
Rumindhold 17.700 liter.

ZE 502 268. Lop. 4.000 mm. Aks. Afst. 8.800 mm.
Rumindhold 18.900 liter.



ZE 502 254. Tillig modellen er god, hvis tanken vendes, bemærk at vognen har lukkede kurvpuffer.
Foto.: PEC. Arkiv.: DMJK



Igen en sortmalet vogn denne gang mangler kun hjemstedpladen, igen en oplagt Tillig model, især hvis tanken vendes.
ZE 502 264. i 1954. Foto.: PEC. Arkiv.: DMJK



ZE 502 267. Tillig vognen passer stort set 100 % til denne vogn, selv det flot svungne gelænder på bremseplatformen passer. Foto.: Jørgen Guldbæk Christensen. Arkiv.: JMJK.



ZE 502 268. i Vordingborg 1958, Vognen har tydelige driftspor, værd at studere når vognene skal patineres.
Foto.: Jens Brun-Petersen.

ZE 502 272. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 273. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 274. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 275. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 277. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 279. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 280. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

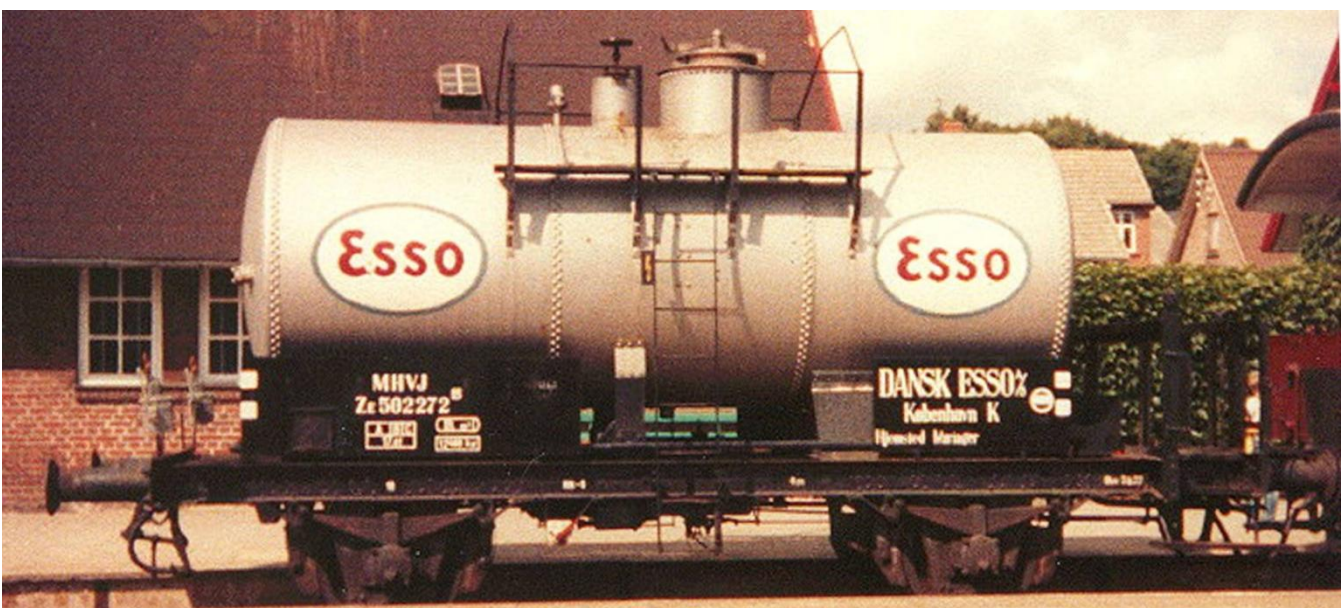
ZE 502 281. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 282. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 283. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 284. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.

ZE 502 285. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 18.000 liter.



ZE 502 272. i Ryomgård 1982. Når man ved at der har været isolering på, kan man godt se at vognen er bygget med isolering.
Foto.: jernbanen.dk

Alle vognene er bygget i Wismar, 1931. Mit foto materiale antyder at vognene enten er leveret med isolering eller og har fået det ret tidligt i karrieren. Ellers er vognene meget ens, platformen på tanken ligner hverken Fleischmanns eller Tilligs modeller, så

her må man selv i gang. Ellers er det klart at netop denne sene udgave (1931) er forbilledet for både Tillig og Fleischmann modellerne, bl.a. udviser tankene at de er med tre svøb.



ZE 502 281 i to udgaver, øverst er den fanget i Snekkersten i 1955. Her ses at tanken er isoleret og sortmalet, 14 år senere er vognen fotograferet i Odense, nu er isoleringen og svøb fjernet. Efter tankens udseende at dømme har denne været fjernet et stykke tid.

Øverste foto.: PEC. Arkiv.: DMJK. Nederste foto.: FS. Arkiv.: HGC.





Dette foto taget af JB-P i Helsingør 1958 af ZE 502 284, viser at vognene var meget ens, om denne vogn mistede isoleringen, ved jeg ikke – da jeg ingen foto har fra de senere år.



Et fint foto af F665 i Odense, tilsyneladende er der personaleskifte på maskinen, ydermere er der også en bid af ZE 502 282, her er isoleringen ligeledes intakt – desværre er årstal ukendt. Arkiv.: På Sporet.

Fortsettes i næste nummer....



Side 9

Modellen

DF Modeltog er et lille firma, der laver håndbyggede modeller af dansk jernbane materiel, alt sammen på et særdeles højt niveau. Firmaet startede med at levere modeller til Trinbrættet i Aarhus, bl.a. DB postvogn og OHJ MO. Jeg har selv anskaffet en hjælpevogn (fra Korsør), en postvogn litra DC og en AL vogn og det er særdeles fine modeller, som jeg er meget glad for.

Man kan orientere sig på deres hjemmeside www.dfmodeltog.dk I øjeblikket er der følgende modeller i udbud.:

DSB postvogn litra DB – Pbh i epoke III. Og IV.

DSB post/pak vogn litra DM –Pmh – Pph. Sen epoke III og to udgaver i epoke IV.

DSB post / rejsegods vogn, litra DC – Dph. Epoke III. – IV.

DSB Postvogn litra DJ. Epoke III.

DSB personvogne litra Bg. i epoke IV. Der fås tre udgaver, bl.a. en fra OHJ.

Alle ovennævnte modeller er udført i resinstøbte overdele og diverse løsdeler er enten hjemmelavede eller fra industrien, påskrifter er de fine af Letraset typen.

Modellerne koster alle 1495.- kr. pr. stk. – en meget rimelig pris, når man tager den gode kvalitet og det faktum at de er håndbygget i betragtning.



AL vognen, som det lykkedes mig at finde brugt, læg mærke til den fornemme indretning. Foto.: KMK Pixelfusk.



Prøvebygning af postvognen litra DB, en opdateret udgave af den model der i sin tid blev solgt fra Trinbrættet i Aarhus. Vi har 2 vogne i bestilling. Foto.: DF Modeltog.



Øverst ses den skønne model af DSB's store hjælpevogne, det er selvfølgelig nr. 3, der havde hjemsted i Korsør, egentlig burde vognen monteres med rigtig skruekoblinger og bremseslanger, med mindre den som en del af spillet, skal køre ud til "ulykker/uheld"

Nederste foto udviser tre modeller fra DF Modeltog, først en DC postvogn, så følger en AL og i højre øverste hjørne ser vi lidt af hjælpevognen.

Foto.: KMK Pixelfusk.



KMK

Ønsker alle en glædelig jul & godt nytår

Julefrokosten!

Lørdag d. 10.12.2011.

Sidste års menu til julefrokosten, havde i den grad inspireret vores kokamok Martin, til at formulere følgende skæbnsvangre ord "Det kan og vil jeg lave meget bedre selv – til næste Julefrokost" De af os der deltog i festlighederne lørdag d. 10.12.2011. må bøje sig

i støvet og konstatere at "Knægten havde s.. ret" Maden var ganske enkelt helt fantastisk og der var rigeligt af alt (undtagen rugbrød – efter silden måtte vi af sted efter nye forsyninger) Martins projekt tog for alvor sin start med fremstillingen af de lækre retter mandag d. 05.12 og siden har den stået på hårdt køkken arbejde for ham, selv remuladen var hjemmelavet, først lørdag morgen klokken 02⁰⁰ blev det sengetid – mon han gør det igen til næste år? Vi er nogen stykker der håber det!!!!



Nu er bordet i hvert fald klar, til de vilde horder! Stativet til venstre er til at hænge Madsen på, når han blev fuld nok.

Lørdag klokken 10⁰⁰ blev maden, Martin og Madsen afhentet i Slagelse, via slagter og bager nåede vi så helskindet til Karlemoseparken, bilen blev tømt, ribbenstegen sat i ovnen og så gik vi ellers i gang med borddækning m.m. Alle havde travlt og lokalerne summede af stor aktivitet, nåh-ja – vi fandt aldrig rigtig ud af hvad Madsen lavede, men vi tog et foto – måske nogen har et bud. Efter foto at dømmen har han det i hvert fald sjovt. Dette til trods, blev vi færdige til tiden, omkring klokken 13⁰⁰ begyndte folk så at indfinde sig i de festlige lokaler, medbringende SULT, højt humør og pænt tøj. Blandt somme af klubbens medlemmer er der en udmærket skik med at iklæde sig et passende slips ved sådanne lejligheder, en af klubbens mere krøllede hjerner havde anskaffet et fint sortiment at denne skønne herrebeklædning, som på den ene eller anden måde passede til de herrers "profil" og flere af de herrer havde iført sig et, for dem passende slips – når man så resultatet, måtte man sande at der er en hvis sandhed i påstanden om at "klæder skaber folk".



Quo Vadis?



Bajanen i fuld uniform! Smukkere bliver det ikke!!



Madsen speaking – nu med pipslips, her gik vi og troede at fuglen var fløjet. Var sennepen stærk?



Garfield i julehumør, værdigt båret af Jan – er det tilfældigt? Tjaaeeee..



"Er alt nu i orden?" ansvaret hviler tungt på kokkens skuldre.



I biblen siges det at "de sidste, skal blive de første" - I dette tilfælde blev de bare de sidste!



Endnu hersker der ro og orden, med alvorlige miner gås der til opgaven – det forandrede sig en kende, efterhånden som maden blev skyllet ned med "pjatvand" ^ v





(Peter) Hey! Hallo – prøv lige at vågne lidt op, jeg sidder lige her og snakker til jer!! (Ole) Pssst Flemming forstod du det? (Flemming) Øøh – hvad, jeg sad lige og drømte om stegte sild og en middagslur.

Takket være Martins kyndige ledelse kom alle de herlige retter i en rolig og lind strøm, god tid til at nyde det der var fremme, dem der skulle fyre tobak af, havde også tid til det. Madsen beviste endnu en gang, at det aldrig kunne falde ham ind at lære af sine fejltagelser, nok en gang undervurderede han styrken på sennepen og nok en gang blev han ubehjælpeligt til grin og nej – han lærer det aldrig. Eftermiddagen gik i munterhed og lækre rettet og endelig nåede vi så frem til desserten – Ris á la mande – her lærte vi så at den Polske bøftyv har udvidet sit virkefelt til at omfatte ovennævnte – til næste år bliver han budt sidst, måske han kan lære det. Peters bedre halvdel havde personligt udvalgt en fin mandelgave Så startede balladen, for nogen havde glemt at putte en mandel i skålen – nu var gode dyr, rådne, indtil fik den geniale ide at vi på skift skulle byde på pakken, det man bød, skulle betales på stedet, undlod man at byde var man ude. Jeg havde den sidste femmer og fik gaven, netop som jeg skulle til at åbne den dyrt erhvervet gave (den havde på det tidspunkt indbragt 580.- kr.), bød Ole (Valleballe) 300.- kr. for pakken – ubeset. Jeg slog til og puljen voksede til 880.- kr. jeg opfordrede Ole til videresalg og minsandten om ikke den tog et par ture mere, for til sidst at havne hos Ole lind, pakken havde nu indbragt klubkassen 1380.- gode danske kroner – ikke dårligt for en, billig spor N MY, umotoriseret vitrinemodel til ca. 100.- kr. Ud

over det herlige tilskud til klubkassen, var det særdeles underholdende (og dyrt) at deltage i.



Det var ikke kun sjov og ballade, hårdt manuelt arbejde var der rigeligt af – her er Jan røget på opvaske tjansen.



Madsen tjekker sin investering, han besluttede sig til at sælge videre...

Efter dette oplivende moment, blev der drukket kaffe og de "voksne" fik også irsk kaffe, klokken 20⁰⁰ var det så tid til at vende båthornet hjemad, det meste i køkkenet var ordnet, så de "indfødte" fik æren af at udføre den sidste soignering.

En stor tak til Martin for det kolossale arbejde med indkøb, tilberedning og servering af al den dejlige mad vi nød den dag. En stor tak til os selv, fordi vi alle gjorde vores til at dagen blev god og vellykket, jeg tror vi alle er helt enige om at dette var den bedste JULEFROKOST til dato.

Må jeres fordøjelse komme sig hurtigt!



Sidste køber blev Ole Lind, han ser godt nok lidt betuttet ud, men det er hvad der sker når man køber noget ubeset – til gengæld kan han prale af at eje den dyreste souvenir MY – overhovedet.



P 920 med et eksprestog under udkørsel på Korsør station, MH 346 arbejder i personvognsristen og i baggrunden holder en mængde godsvogne, de venter på at blive sat ombord på færgen.

”KØREPLANEN”

JANUAR KVARTAL 2012.

Onsdag	04.	Januar	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	11.	Januar	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	18.	Januar	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	25.	Januar	Køre/byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	01.	Februar	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	08.	Februar	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Lørdag	11.	Februar	Generalforsamling.....	
Onsdag	15.	Februar	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	22.	Februar	Køre/byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	29.	Februar	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	07.	Marts	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	14.	Marts	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	21.	Marts	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	28.	Marts	Køre/byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

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

Eksterne aktiviteter

Januar 2012

13. - 15. jan: Echtdampf Hallentreffen, Karlsruhe. www.faszination-modellbau.de
14. - 15. jan: [St Albans Model Railway Exhibition 2012](http://www.cmra.org.uk) www.cmra.org.uk

Februar 2012

1. - 6. feb: Spielwarenmesse International Toy Fair Nürnberg. www.spielwarenmesse.de
4. feb: Byttemarked for modeltog og tilbehør i Højer ved Tønder.
11. - 12. feb: The Festival of British Railway Modelling, Doncaster. www.model-railways-live.co.uk
11. - 26. feb: Vinterferie på Jernbanemuseet. www.jernbanemuseet.dk

Marts 2012

3. - 4. mar: Modellbau Schleswig-Holstein, Neumünster. www.breidenbach-veranstaltungen.de
3. - 4. mar: Hobbymesse i Valbyhallen. www.hobbymesse.dk
11. mar: Dansk Legetøjsmarked i Frederiksberg Hallen, 11.00-15.00. www.frb-marked.webs.com
22. - 25. mar: Faszination Modellbau Karlsruhe 2010, Tyskland.
24. - 25. mar: Hobbymessen i Bergen. www.hobbymessen.no
24. - 25. mar: The London Festival of Railway Modelling. www.model-railways-live.co.uk

30 år!



To veteraner fejrer jubilæum

Medio november, var det 30 år siden at Jørgen Madsen og undertegnede startede Slagelse Ekspresen, senere Tagrytteren og nu KMK. Det har været en spændende, god og somme tider også en hård "vandring" fire gange er vi flyttet, heldigvis ser



det ud til at vi kan nyde vores otium her. Onsdag d.02.11. blev det behørigt fejret med tre! Lagkager, en med bajan, en chokolade og selvfølgelig fik Henning sin helt egen. Vi (jubilarerne) fik også et fint gavekort på en ZN sukkervogn, hver - vognen er (selvfølgelig) tegnet af Peter og fremstillet i 3D print. Jubilarerne takker hjerteligt for opmærksomheden og gaverne.

Om at være tro mod sit forbillede....

Dette indlæg kunne også indledes med ordene: "En gang til for Prins Knud" eftersom, det synes at være et emne, der aldrig lader sig uddebattere i vore kredse. Men, håber I holder til en runde mere...?

Der udspinder sig ofte diskussioner både blandt grupperinger, webfora og i diverse modeljernbaneblade om, hvilken epoke man foretrækker, når man beskæftiger sig med sin hobby. Dernæst kommer overvejelserne om trafikideen på anlægget der tillægges meget forskellig vægt i de indlæg, man læser. Senest har vi i klubben kunnet følge Hennings overvejelser i forbindelse med sin

private samling og hvilket forbillede, den skal holdes op imod. Henning er jo (pludselig) blevet draget af et nordjydsk privatbanearrangement. På netop afvigte Hobbymesse i Valby, kunne man i øvrigt høre en af forhandlerne udtale sig om sin private tilgang til hobbyen i form af, at han fuldstændigt havde opgivet DSB som udgangspunkt, og nu vil hellige sig en privatbane som ramme for sin nye tilgang til hobbyen. Det udsagn ville have været ret utænkeligt i de bredere kredse for blot 5-10 siden med mindre, man var meget ferm på fingrene naturligvis.



Tommerup station 1960 – ren epoke III. Statsbane idyl.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

I den anden ende af debatten kan vi følge en meget intens rapportering fra et hjemmeanlæg opbygget af M.J. Sundborg, der nærmest har opbygget en parallelverden, hvor man let får problemer med at adskille modelverdenen og virkeligheden. Det er åbenbart muligt at leve sig så dybt ind i en modelbaneillusion, at man måske skal til at advare mod følgerne. Vores hobby skulle jo nødvendigvis blive så realistisk, at den leder tanken hen på virkelighedsflugt. Men, måtte man være så kreativt begavet, at man kan nå helt ud til Sundborgs hjørne, så har man vitterligt levet op til overskriften i fuldt mål. Lad dette tjene som introduktion.

Tager vi fat på debattens egentlige materie, drejer det sig vel lavpraktisk set i hovedsagen om disse spørgsmål: Hvilket materiel er det, man ønsker at anvende på anlægget, sammenholdt med en trafikide (driften), holdt op imod den ønskede tidsperiode. Eller er det omvendt?

I dag er ordet tidsperiode synonymt med epokebegrebet. Spørgsmålet kunne så være, om det er materiellet eller tiden, der styrer, og her har det, i hvert fald indtil for 10-15 år siden, absolut været materieludbuddet, der styrede igennem. Takket være de danske modeljernbanefabrikanter har vi nu fået frihed i valgene til at vælge tiden til.



Eller er det epoke III, privatbane der trækker! Nykøbing Sj.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Men, hvorledes gør vi så det. Igen, læser man eksempler i blade og fora, så kan man se, at mange modeljernbanere vælger helt specifikke årstal som omdrejningspunkt for anlægsbygningen. M.J. Sundborg er som nævnt over for, den mest kendte eksponent for sådan et valg, men der er andre. Det kan næsten kun medføre store udfordringer, når man holder sådan et valg op imod fabrikanternes anvendelse af epokebegrebet. Hvorledes forholder en modeljernbaner sig, når en fabrikant meddeler, at den næste vogn eller lokomotiv fremstilles til epoke III? Øh, ja det betyder vel et tidsspan på rundt regnet 30 år, hvilket medfører, at den enkelte selv må i gang med at udforske specialhjemmesider for at finde ud af, hvornår, hvor og hvor længe den annoncerede vogn kørte for at være forberedt til sit valg, når materiellet kommer på markedet. Vi ser jo

ofte, senest i forbindelse med CA-vognens udsendelse fra Heljan, at de reklamerede vognnumre ændrer sig hen ad vejen, hvilket ikke gør processen lettere. Det betyder, at vi ofte først kan adskille vognudbuddet tidsmæssigt efter dets ankomst til butikken, hvor vi kan identificere bemaling, beskriftning etc. og således først så sent med sikkerhed fastslå, om det pågældende stykke passer til det valgte år (eller delepoke for den sags skyld) 1955 eller, hvornår det måtte være.

Her vil nogle sikkert hævde, at så snævert behøver man vel heller ikke at sætte sine anskaffelseskriterier! Nej, måske ikke, men på den anden side hvorfor ikke? Skæver vi sydpå til tyskerne, så beskriver de vidt og bredt, at det ikke er urimeligt at føre sit valg helt igennem, så det også inddrager årstid og måned. Så helt forbi målskiven, er det vel ikke.



En ting er sikkert, det er blevet nemmere at væge og vrage mellem DSB, Privatbaner og epoker! Foto.: Epoke Modeller.

Noget helt andet er, at det kun såre sjældent er korrekt, når en fabrikant hævder, at denne har produceret en personvogn – for at vælge sådan én som eksempel – til epoke III. Det er vel en almindelig kendsgerning, at meget lidt materiel ved DSB havde det samme udseende hen over 30 år? Der blev ændret og gjort ved hele tiden. Altså er realiteten vel snarere den, at fabrikanterne fremstiller en vogn, som den så ud inden for en meget snæver periode byggende på det dokumentariske materiale, som fabrikantens hjælpere har kunnet skaffe. Og altså ikke helt fra 1941 og til 1973. Ville det så ikke være en

udmærket ide, om fabrikanten i stedet for at udskrive vognens udseende til så lang en periode, langt hellere skrev, at den og den vogn i serien bemales og beskriftes, som den så ud i sommeren 1956 eller 1948, eller hvornår det nu var. Det ville gøre livet for os, der ønsker endog meget stor præcision i anlæggets tidsangivelser, meget lettere, og hverken påføre fabrikanterne noget som helst merarbejde eller problemer for dem, der er mindre nøjeregnende. Det ville gøre det muligt for os at tilvælge et højt mål af troskab mod forbilledet og dets omgivelser.



For nogen er epoke IV. Sagen og indrømmet sådan en MZ er da flot.

Foto.: KMK Pixelfusk.

Lidt syrligt kunne det også hævdes, for nu rigtigt at skyde mod epokebegrebet, som det forvaltes, at fabrikanterne alene fastholder epokebegrebet, fordi det giver dem den størst mulige rummelighed i valg af produktion. Det er ikke spor fordækt, da det jo er dem der løber den økonomiske risiko hver gang, der skal sendes et nyt produkt på markedet. Men, alligevel synes det fornuftigt at forlade det meget rummelige epokebegreb, som ingen alligevel synes at rette sig helt efter og alligevel modificerer, når det passer ind i billedet.



Uanset hvad man vælger, er det vigtigt at man er tro mod forbilledet! Malmø gods 2006.

Foto. "Smudsseren"

For nu at komme bort fra det næsten pseudovidenskabelige, så er konklusionen på alt dette, at det ville være ønskeligt, om fabrikanterne forlod det alt for rummelige epokebegreb, og i stedet begyndte at anføre et årstal eller et snævert tidsrum for beskriftningen og bemalingen af emnet. Opgiv de vidtløftige epoker eller nedton vigtigheden. Vi bliver heller aldrig enige om deres udstrækning. Et årstal kan man ikke diskutere. Det giver en bedre grobund for fastlæggelse af anlæggets trafikide, som det absolut bærende element, anskaffelse af materiel, udfærdigelse af køreplaner, maskinplaner og omløbs-ditto osv.

Men uden en ledetråd gennem sine landskabsmæssige valg herunder valg af jernbanebygninger, byhuse til modelbyerne med dertil hørende trafikstrukturer og det rette valg af modelbiler, der skal passe sammen, kan man ikke være. Her vil nogle ytre, ja men når det gælder bygningerne så, så de da ens ud i lange perioder. Ja, med modifikationer, men når det gælder

Når alt dette så er sagt, kunne diskussionen føres videre med et nyt spørgsmål, som trænger sig på. Hvad ligger der i epokebegrebet – hvad er definitionen på det?

Førend nogle tænker sig en hjernebetændelse til, skal jeg straks afsløre, at den er der ikke – i hvert fald ikke en fornuftig en af slagsen. Og når en en grundlæggende parameter for en tidsmodel, som epokebegrebet vel er, mangler, er det vanskeligt at forholde sig intellektuelt til det.

trafikstrukturen i de omgivende byer med modelbiler vil et årstal alt andet lige være mere hjælpsomt i autenticitetsbestræbelserne end epoken. Et bilvalg, modellen af bilen er jo bundet til det år, den kom på markedet. At den så kørte i en årrække efter er noget sekundært. Hvis man vil køre 1954, skal man jo ikke have en Opel årgang 1958 på bordet.

Emnet er vigtigt for os hele tiden i løbet af anlægsopbygningen. Det forfølger os bestandigt, da vi ikke ønsker, at vore anlæg skal blive færdige i bogstaveligste forstand. Måtte vi gå hen at blive færdige, er det vel blot for at nedbryde resultatet af mange års anstrengelser og begynde forfra under påskud af, at vi er blevet klogere og gerne vil inkorporere den nye viden i et nyt anlægsprojekt. Ja, det minder næsten om en given kommunes anlægsplaner.

LT..

Noget for øjet



MY 1108 på vej til Nyborg med Nordekspressen, de første 4 vogne er med sikkerhed Ciwl vogne - resten fortaber sig i baggrunden. Hvis i synes stedet virker bekendt, er det fordi vi har bragt flere foto optaget fra denne plet. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

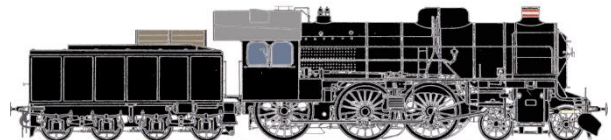
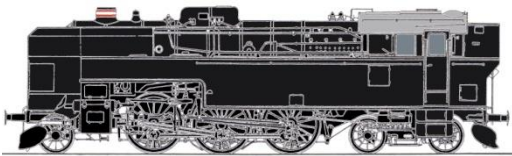


MP 546 rangerer på Nyborg havn i 1961.

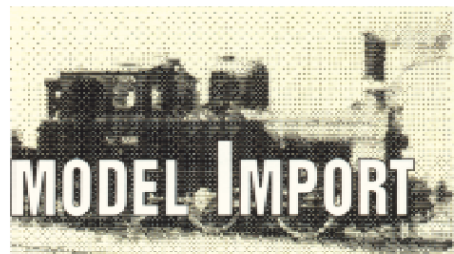
Foto.: Hans Gerner Christiansen.



*D 875 på drejeskiven i Aarhus 1952, maskinen er nedkoblet og tømt for beholdninger, den er på vej til revision på Central værkstedet. Kom efter reparation til Padborg (1953) og Odense 1955, lokomotivet er udrangeret 1957.
Foto.: PE. Clausen. Arkiv.: DMJK.*



OKT



Brovej 194, 5500 Middelfart.

Telf.: 64 40 34 62

okt@get2net.dk ♦ www.hjem.get2net.dk/okt/