



Læs i dette nr.:

- # Airbrush I.
- # Den danske model.
- # Fra Troldmandens værksted.
- # Side 25 Modellen.
- # Debat hjørnet.
- # Nyt fra klubben.
- # Noget for øjet.
- # Køreplanen.
- # En færge bliver til.. 2



Nr. 55.

Juli.

2015.

# Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

---

## Formand.:

Vagn Østerballe  
Karlemosevej 51. 2 / Th.  
4600 Køge.  
Tlf.:

## Kasserer.:

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

## Sekretær.:

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

---

## Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.  
4600 Køge.

## Hjemmeside.:

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

---

## Mosebanen.:

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

Redaktionen:  
Lars Torndahl Larsen.

## 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

Velkommen en spritny udgave af Mosebanen, det femoghalvtredsenstyvende eksemplar af slagsen.

En af de store begivenheder der har været i dette kvartal, er Dansk Model Jernbane Unions årlige udstilling. Sammen med de to årlige Hobbymesser i Valbyhallen er det toppen af poppen og her det "sner" i dansk modeljernbane hobbyen, ingen andre steder er vi i stand til at møde så mange modelbanefolk og se så meget dansk modeltog. Jeg synes det er dejligt og hyggeligt at snuse rundt og erfare nyt! Derfor har jeg lavet en større rapport fra udstillingen.

LT har taget fat på et meget interessant emne, med hele to artikler. Emnet der hos mange modelbanefolk (mig selv inklusive) er en øm tå, noget man udsætter og undviger! Maling af det rullende materiel, bygninger med mere, anskaffelse, anvendelse og håndtering at maleudstyr - for mange er det en ren jungle! LT vil gerne hjælpe os med at blive mere fortrolige med maleriets "hemmeligheder."

Historien om den danske model opus I. afsluttes i dette nummer, CP vognen er nu færdig og resultatet er særdeles tilfredsstillende.

I klubben kører projekterne i rum 3 og 5 stille og roligt frem efter planen, i rum 4 er det store garderobeskab på plads. Det betyder at bord og Helix bygning efter al sandsynlighed at dømmes, går i gang i det kommende kvartal.

Den samlede redaktion ønsker vore læsere god fornøjelse med Mosebanen nr. 55!

---

## INDHOLD.

- |                 |                                   |
|-----------------|-----------------------------------|
| <b>Side 2.</b>  | <b>I kupévinduet.</b>             |
| <b>Side 3.</b>  | <b>Airbrush I.</b>                |
| <b>Side 11.</b> | <b>Den danske model.</b>          |
| <b>Side 19.</b> | <b>Fra troldmandens værksted.</b> |
| <b>Side 25.</b> | <b>Side 25. Modellen.</b>         |
| <b>Side 47.</b> | <b>Debat hjørnet.</b>             |
| <b>Side 50.</b> | <b>Nyt fra klubben.</b>           |
| <b>Side 81.</b> | <b>Noget for øjet.</b>            |
| <b>Side 84.</b> | <b>Køreplanen.</b>                |
| <b>Side 85.</b> | <b>En færge bliver til.. 2</b>    |

---

*Forsidefoto.:* **Det ren kage mand!** Trods travlhed på DF Modeltogs stand på DMJU udstillingen i Køge hallerne, fandt Jørgen tid til et velvoksnet stykke kage - da han ikke ville dele med mig, var jeg nødt til at tage billedet!

# Airbrush I.

## Giver det mening at anskaffe en airbrush til modelbanen?

Det må være det helt afgørende spørgsmål at lægge ud med. Ja, er svaret, det vil jeg mene, selvom den bestemt ikke er udviklet med modelbanen for øje. Til trods herfor er det min opfattelse, at airbrushen har mange anvendelsesmuligheder og -områder i vor hobby. Specielt egner den sig til (be)maling af vogne og lokomotiver af enhver art, bygninger og landskab. Også ballasten egner sig fortrinlig til behandling med en airbrush! Det troede man jo ikke, men det er tilfældet, prøv selv! Jeg nævnte muligheden for at behandle lokomotiver, men jeg skal straks erkende, at det har jeg ikke selv haft mod på endnu, da jeg er meget nervøs for at gøre noget forkeret. Et lokomotiv er meget dyrt at anvende som objekt

til Weathering. Men prøv at skele til USA. Derovre er det et must og meget moderne (udbredt) at ommale og ælde sine lokomotiver. På flere amerikanske hjemmesider kan man finde instruktions-DVD'ere, som meget omhyggeligt forklarer metodikken. Prøv også at kigge i det gratis og eminente "Model Railroad Hobbyist". Du finder det på nettet, og som sagt koster det gratis, men er alle "pengene" værd. Det online magasin bør man (heller) ikke overse. Men som sagt, jeg har ikke de store erfaringer her, da jeg ikke kan få mig selv til at gå i gang med en E-maskine eller en S af slagsen. Derimod har jeg behandlet mange vogne. Og det er en airbrush udmærket til. Det samme gælder bygninger, se engang på billederne.



*Flemmings smukke "gamle" vogn kommer her under behandling.*

Der er tale om en fordansket version af Auhagens samlesæt "Neupreussen". Stationen har fået tilpasset sine vinduer og er airbrushet i en typisk dansk murstensfarve. Det hører naturligvis med til historien, at stationen må til Sønderjylland, førend man finder noget, der ligner. Men stilen er bestemt ikke ukendt i Danmark, da min gamle skole i Frederiksalle i Århus var bygget med nøjagtigt samme udseende, men jo altså heller ikke nogen stationsbygning.

Den er skyggebemalet, noget som er meget anvendt af modelbyggere af kampvogne ol. Effekten er god, når den anvendes moderat, da den fremhæver bygningen på en måde, der er med til at reducere "modelindtrykket" og give lyseffekter på bygningen.

Men meget mere om denne metode i næste nummer. Det er hensigten at samle disse artikler samt den givne erfaring om dette kolossale emne i en særudgivelse senere, hvis der er interesse for det.



*Auhagens "Neupreussen" er næsten ikke til at kende igen, efter ommaling!*

## Formål

Dette indlæg har til formål at afmystificere indkøbet af en airbrush, hvis man altså mener at have behov for den, beskrive de generelle anvendelsesmuligheder og kort omtale de simpleste forhold i arbejdet med airbrushen i forbindelse med vores modelbanehobby. Det er hensigten at gøre beskrivelserne så korte og levere så præcise retningslinjer, som det er mig muligt.

Men lad mig ile med igen at understrege, at airbrushen med al dens væsen hverken blev opfundet eller udviklet til modelbaneverdenen. Den er udviklet til bemaling af fly- og kampvognsmodeller, og det gælder i særlig grad den maling, markedet producerer til den. Husk, airbrushens fremkomst betyder absolut ikke, at penslen nu er pist væk fra vore maleriske aktiviteter. Nej nej, den anvendes blot til andre opgaver, som f.eks. mange af arbejdsgangene i forbindelse med "Weathering", hvor den på sit felt fortsat er uerstattelig.

*Jeg skal straks undskylde den i det efterfølgende udbredte anvendelse af engelske udtryk, men de er bare mere præcise, og ofte findes der ikke gode dækkende danske ditto. Hvis der gør, bliver de anvendt.*

-ooOoo-

## Lige en kort sidebemærkning

For nogle år siden, på en af messerne i Valby, stod jeg og kikkede på noget værktøj til min modelbane, som forhandles af en ret stor forhandler på markedet.

Næsten klods op ad mig stod en mand, og adspurgte en af standens mange ekspedienter om rådgivning vedrørende anskaffelsen af en airbrush. Resultatet ser så blændende godt ud, hævdede kunden overfor ekspedienten. Forinden, havde han sikkert betragtet en af de airbrush-eksperter, som ubenævnte forhandler altid medbringer til messerne i Valby for at trække "husarerne" til, så man kan opleve "eksperter" arbejde med en airbrush. Den ivrige ekspedient sprang op som trolde af en æske, og hentede straks en dyr sprøjtepistol frem. Jeg kunne tydeligt se, at den ældre mand var meget fristet af den smukke sag. I modsætning til, hvad ekspedienten havde tænkt sig, spurgte jeg uopfordret manden om, hvad han havde tænkt sig at anvende sådan en airbrush til? Jeg opfattede hurtigt, at det havde han ikke gjort sig fuldstændigt klart. Ekspedienten begyndte at ane uråd, og forsøgte at isolere mig fra den mulige køber ved at indlede en lang retirade om, hvor dejlig en pistol, der var tale om, og hvor mange helt fantastiske egenskaber, den besad. Jeg lod mig nu ikke isolere og brød straks

igennem ekspedientens parader med en fornyelse af mit tidligere spørgsmål. Kunden var i mellemtiden ganske rigtigt blevet klar over, at jeg nok var hans eneste allierede i denne sag, så han spurgte mig, hvorfor jeg ville vide det, om det var et dårligt køb, han var i færd med at gøre? Ingenlunde, svarede jeg, men jeg fornemmer tydeligt, at du ikke har ejet sådan én før, så derfor kunne du være i færd med at købe dig en skuffelse, fordi du ikke er klar over hvor megen øvelse, det kræver, førend du tilnærmelsesvis kan fremstille noget, der ligner det, du har beundret et par meter herfra. Det er ikke, fordi jeg fraråder dig at købe én, men prøv at starte med en billigere airbrush, indtil du har fundet ud af, om det er noget, der virkelig interesserer dig. Han fulgte delvist mit råd, idet han gik igen ude at købe noget!

## Læs lige dette her grundigt igennem, det er ikke med småt!

Desværre tror jeg, at ovennævnte selvoplevede episode slet ikke er så sjælden endda, og at der - forgæves - indkøbes meget airbrushudstyr, som aldrig for alvor kommer i anvendelse, fordi køberne hurtigt indser, at de har købt mere, end de kan gabe over eller slet og ret har brug for.

Nu gjorde det så ikke slet så meget, hvis køberen kunne finde hjælp hos en, der kan bruge en airbrush, men det kan disse som oftest ikke, fordi udbredelse af airbrush-brugere trods alt ikke er så stor. Mange ved, at sådanne eksisterer og har beundret resultaterne af **ekspertens** jongleren med sine ubetalelige evner. Men derfra og så til at gøre det selv, er der et lille bitte spring.

Således belært kan vi nu gå videre med de ganske forsonende ord, at så er det heller ikke sværere, og der er ikke tale om "Rocket Science". At anvende en airbrush kan læres af enhver, der lyster det, det kræver bare en vis portion tålmodighed. Man skal blot huske, at når man spørger den arbejdende "ekspert" på en messe eller en udstilling, om det er vanskeligt at lære at arbejde med den, er svaret uvægerligt: "Nej, det er det sørme ikke, bare lidt øvelse"! Det er ikke helt rigtigt, men altså heller ikke helt forkert. Det kræver megen øvelse og investering af tid - meget tid og penge ikke at forglemme. Men, det behøver ikke være så dyrt igen.



## Et par velanbragte advarsler og opfordringer !

1. Man skal være klar over, at det kan være meget **sundhedsskadeligt** at arbejde med en airbrush. Det drejer sig naturligvis om de

giftstoffer, som fabrikkerne putter i de farver, som vi må anskaffe til den. Også selvom producenterne hævder, at de er giftfri! Det gælder naturligvis i mindre grad for akrylfarverne, end for de farligere terpentinbaserede typer. De sidste er MEGET giftige, og man risikerer at pådrage sig varige skader på hjerne og lunger, når man arbejder med dem i en airbrush, hvis ikke man foretager de rigtige og nødvendige sikkerhedsvalg og -foranstaltninger. HUSK DET NU!

2. Lad mig sige det straks, man kan **ikke** arbejde med sin airbrush hjemme i dagligstuen; fru'en myrder dig, hvis du gør det. Det er den sikre vej til skilsmisse. Men på den anden side, hvis du ikke kan få sagt til hyænen, at du gerne vil skilles, kan du alternativt prøve dig frem ved at begynde at airbrushe hjemme i dagligstuen op ad det udstillede kongelige porcelæn. Så giver det hele sig selv. Hvem ønsker "weathered" musselmalet porcelæn eller hyrdinden og skorstensfejeren fra den kongelige, som er blevet griset til med "engine black"? Malingen forstøves og spredes nemlig i større eller mindre dråber over et ikke ubetydeligt areal. Så man skal altså regne med at arbejde i et særligt lokale og gennemføre en investering i sikkerhedsudstyr oveni, hvis man ikke vil komme meget galt af sted. Sikkerhedsudstyret består af en ansigtsmaske, som man kun må have foran næsen i 30 min., da man ellers risikerer at få vand i lungerne. Og der er ikke tale om én af de der hvide tynde støvmasker henne fra Bauhaus, som er helt uanvendelige her. Nej, det er en professionel maske med to kulfiltre, der i udseende minder om en af forsvarets gasmasker.

3. Man skal anskaffe sig en udsugningskasse til udsugning af de skadelige stoffer til fri luft via en slange, der følger med kassen. Så, hvis man ikke vil bygge én selv, kommer der 1000 til 1500 kr. oveni prisen for airbrush, kompressor, maling og rensartikler til airbrushen, skal man også regne med i totalen. Det betyder, at man kan komme fornuftigt i gang for mellem 4- og 5000 kr.! Altså med alle tillægsudgifterne betalt. Se det var I nok ikke klar over? Og dem er forhandlerne nogle gange så venlige ikke at oplyse Jer om, når I står der lettere ophidsede med hektisk rødt på halsen for at købe stort ind.

*(Lad være med at grine af fruens shoppe-gen, I har det også i den slags situationer).*

## Hvilken airbrush bør jeg så købe Single eller Double Action?

Jeg sætter os nu i den lidt kunstige situation, at beslutningen om at anskaffe "en eller anden" airbrush er taget, og at følgepriserne ikke har afskrækket os! Så skal man gøre sig klart, at der bredt sagt findes der to typer, som har interesse for os modelbanefolk. En enkel Single Action (SA) og en måske lidt mere kompliceret Double Action (DA). SA'erne deler sig igen i to undergrupper, nemlig dem hvor malingen blandes med luften foran dysen, se billede 1, eller i et rum bag denne, altså inde i pistolen. Den første type er meget billig, men også mindre anvendelig, da den spreder meget. Den vil jeg ikke kalde en airbrush, men en snarere en sprøjtepistol, og typen har kunnet fås i mange år.



Foto 1. Er en regulær malingsprøjte.

Foto 2. Min gamle SA pistol.



Den på billede 1. er en udgave, som Humbrol lancerede (*Badger produceret?*) i midten af 70'erne. Jeg synes, at førstegangskøberen kun skal overveje at anskaffe sig sådan en, hvis investeringen (og interessen) skal begrænses, og pengene og opgaverne virkelig er en begrænsende faktor. Jeg omtaler den ikke yderligere. Den "ægte" SA airbrush er billig at anskaffe, og løser 75% af de opgaver, som

"modelbaneren" har brug for. Hvad måske vigtigere er, teknikken læres hurtigt, da man som "malersvend" kun skal styre én dimension, nemlig tykkelsen eller omfanget på/af strålen. Denne reguleres simpelt ved at stille på skruen bag på pistolen, der har fat i nålen, og dermed afgør dens placering i dysen og følgelig hvor meget maling, der forlader dysen. Se en Badger SA på billede 2. Min første Badger fra 1972 var en sådan SA. Der findes også andre mærker som Pless og Revell. Igen køb den kun, hvis interessen og behovet er begrænset, men den er absolut et meget mere anvendeligt køb end den førstnævnte. En prismæssigt set begrænset investering alle kan være med til.



Foto 3. Den i anvendelse, noget vanskeligere DA airbrush.

Den anden og mere relevante mulighed for den dedikerede airbrush-tilhænger gælder DA'en, se billede 3. Den kræver lidt mere øvelse at anvende end en SA, men da man alligevel skal i gang med at opøve teknikken, kan man efter min opfattelse lige så godt begynde med en DA. DA'en fungerer ved, at alle funktionerne sidder i én knap/aftrækker. Når man trykker den ned, strømmer luften igennem pistolen, og først når man langsomt og forsigtigt trækker aftrækkeren tilbage, strømmer malingen ud på objektet, og forhåbentlig i den form, art og ikke mindst mængde, som man ønsker. Det kan godt være lidt svært at lære, og i begyndelsen vil mange være tilbøjelige til at sprøjte for længe på det samme område, så det hele løber. Man glemmer vigtigheden af at holde airbrushen i konstant bevægelse. Giv ikke op, for du er vel startet med at øve dig på noget, som kan kasseres bagefter? Et stykke papir er glimrende til formålet. På dette kan (bør) man øve sig i at tegne tykke og tynde streger med lidt sort maling og især i at åbne og lukke for lufttilførslen på det rette tidspunkt. Øvelserne udvides ved at tegne ottetalslignende krydseduller. På den måde erhverves øvelse i at regulere lufttryk, knappens placering i bagudgående retning i relation til den ønskede tykkelse på en streg eller et areal. Den teknik vil jeg ikke omtale yderligere, da alt

dette omtales, og især vises, meget bedre på "You Tube", hvor der vel ligger et par "millioner" indlæg om dette emne. Mange af dem er ustyrligt ringe og ligegyldige, men der er også mange rigtig gode og velmenende, og frem for alt gennemtænkte og professionelt opbyggede af slagsen. Se dem, de er gode at lære af.

Men ak, der er endnu en parameter, der skal tages stilling til. Og det er dysens/nålens tykkelse! Den har betydning for hvor tynde streger eller linjer, som du kan frembringe med din airbrush. De dyrere af slagsen er som oftest udstyret med dyser og nåle der rangerer fra 0.18 mm til omtrent 0.30 mm. Mellemklassen ligger mellem 0.20 og 0.40 mm. Den sidste størrelse er alt andet lige lidt nemmere at have med at gøre, end de helt toptrimmede på 0,18 mm. Årsagen hertil er, at de ikke er slet så krævende med hensyn til malingens rette tykkelse, og 0,40 størrelsen er absolut i stand til at trække lige så tynde streger, som vi ønsker til vore formål. Jeg veksler mellem en 0.20 og en 0.40 dyse/nål til min airbrush. Den "store" giver heller ikke så ofte tør spids, hvilket vil sige, at malingen tørrer i den yderste del af dysespidsen, og følgelig blokerer for malingens gennemstrømning, så der ikke længere sprayer maling ud på emnet. Der findes også airbrushes med større dyser på markedet, men brug dem til bilen i stedet! Se matrixen sidst i artiklen.



"Evolution" en meget lækker pistol fra Tyske Harder & Steenbeck, i den lidt dyrere ende!

### Forslag.

Der er ikke tvivl om, at man får mest for sine surt tjente penge, hvis man køber et såkaldt startsæt fra en af de få forhandlere der findes i landet. Jeg kan anbefale Custom Colors, som vi bragte en artikel om for nyligt. Men man kan også gå på nettet, hvor alt kan anskaffes, og faktisk spare sig en hel del penge. Prøv engang at søge på det allestedsnærværende Amazon både på .com og .uk. Der er rigtig mange gode tilbud, også selvom der skal betales for forsendelsen. Men en vigtig **advarsel**. Hvis du vælger at købe på nettet, skal du vide **præcist**, hvad du går efter og har brug for. For hos Amazon ydes der minimal kundevejledning. Den

skal du hen i en forretning for at få, og har eller får du problemer med noget af det anskaffede, er du meget vanskeligere stillet. Derfor vil jeg kraftigt anbefale den urutinerede indkøber, i hvert fald i den første tid, at købe udstyr og tilbehør i en dansk butik.

Køb et af Custom Colors startsæt, som kan erhverves for en 18-2000 kr. Der får du meget for pengene, da det indeholder en airbrush, hvis kvalitet du kan afpasse med din pengepung, samt kompressor, slange, rensespotte og holder til airbrushen, alt sammen af fuldt acceptabel kvalitet. Sugekassen kan de også skaffe, hvis du ikke selv vil bygge den, for det kan man faktisk godt, hvis man er bare en lille smule fiks på fingrene. Se hvorledes på det berømte You Tube. Hvis man har en mere velbeslået pengepung og interessen er til stede, kan man med fordel udskifte Custom Colors egne airbrushes med en dyrere mærkevare. Her skal jeg henlede opmærksomheden på to mærker: Tyske Harder & Steenbeck nær Hamborg og japansk/amerikanske Iwata. Begge firmaer fremstiller bedre producerede pistoler til lidt højere priser (*også de meget høje af slagsen*). På billedet vises en "Evolution" fra Harder & Steenbeck. Den er rigtig god og har en meget fin udførelse, tysk kvalitet. Velafbalanceret og derfor rar at have i hånden, kr. 1200, og den er din. Skulle man endelig sige noget negativt om Harder & Steenbecks airbrushes, så er deres "trigger-funktion" en lille smule sendrægtig i modsætning til Iwatas og Badgers pistoler, som føles mere kontante i reaktionen.



Kompressor med tank, af god kvalitet.

### Kompressor og udsugningskasse

Luft skal der til. Den leveres i af en kompressor. Der findes (*uanvendelige*) alternativer i form af dâseluft og bilslanger, og hvad ved jeg. Jeg har prøvet det hele, og mulighederne giver absolut ikke anledning til andet end ærgrelser. Man kan

altså lige så godt krybe til korset med det samme og anskaffe en kompressor. Hvor køber man så sådan én ? Den køber man sin forhandler af airbrushen, sådan én har han også. De fås i to typer: med og uden tank. Skal man have en ensartet luftforsyning - og det skal man - bør man sigte efter en med tank. Den er ikke meget dyrere end én uden. Prislejet er fra ca. 800 kr., og opefter. Men køber man én i et startsæt, opnår man sædvanligvis en særlig god pris.

## Selvbyg

Men, man kan faktisk godt bygge sin egen kompressor for næsten nul kroner, hvis man har tiden og mulighederne for det, og det er absolut ikke vanskeligt. Det hele består i at udtage en kompressor fra et køleskab og forbinde den med en tank til sprinklervæske fra en bil. Styringen

udgøres af en fodkontakt til elektriciteten og en trykregulator. Kunsten ligger naturligvis i at få dele sat sammen, så de virker efter hensigten. Men det kan den fingerfærdige sagtens. Jeg har fremstillet en, og den fungerede i næsten 25 år uden andre problemer end trykstyringen, der krævede megen overvågning! Jeg afstår naturligvis fra ethvert ansvar i denne anledning! En købt er klart at foretrække, men hvis du vil spare 1000 kr., så er det en oplagt mulighed. Prisen på en fabriksfremstillet varierer en del efter ambitionsniveauet. Her bør man ikke spare: Køb en med tank, og gerne med to pumper for at få tanken fyldt hurtigt, så du slipper for at høre på støjen fra den, når den slider i det for at holde tanken fyldt. Det kan man godt blive lidt træt af at høre på.



*Malerens "hule" langt væk fra den øvrige beboelse dybt ned i kælderen. Her kan jeg "trylle" med maling, uden at true andre på livet!*

## Udsugningskassen, også selvbyg

Det samme gælder for den vigtige udsugningskasse, der sagtens kan købes som omtalt ovenfor til en pris af andre ca. 1000 kr. Men også den kan fremstilles af én selv. For en god ide hertil vil jeg henvise til [Mosebanen nr. 45](#), hvor deri der findes en byggeopskrift til sådan en kasse. Og så er der virkelig sparet

penge, man får en kasse som er skræddersyet til de opgaver, man vil anvende airbrushen til. Det hører med, at den købte udsugningskasse er ofte af begrænset størrelse, så man kan bygge en meget rummeligere én af slagsen selv.. Og husk udsugningen kan (næsten) ikke blive for effektiv!



## Indkøb af maling

Her der mange muligheder. Man kan naturligvis begynde med at omtale de to grupper, som anførtes ovenfor: Akryl og Enamels. Jeg anvender kun akryl, da jeg ikke tåler terpentint og fortynder. Her er der, efter min opfattelse, to mærker, som slår igennem, og det er farverne fra spanske Vallejo og japanske Tamiya. Det er to fine udbydere, der varmt kan anbefales. Der findes andre blandt andet to spanske firmaer, som bør nævnes: Mig Jiminez og AK Interactive. Man kan finde fine produkter hos de to sidstnævnte, men de henvender sig absolut primært til modelbyggere af kampvogne, men de producerer farver af meget høj kvalitet. Specielt er deres washes, grimes og filters værd at henlede opmærksomheden imod. Mere om alt dette i et senere indlæg om Weathering. Men alle disse firmaer fremstiller farver der er lige til at hælde i airbrushen. Det er nu ikke helt rigtigt, da Vallejos efter min opfattelse godt kan tåle en lille bitte smule fortynding inden brug. Der kommer et mindre selvstændigt indlæg om dette efterhånden meget omfattende marked. Disse produkter beskrives mere indgående i det næste indslag om airbrushing.

## Malingens rette konsistens sammenholdt med kompressorens tryk er ubetinget begynderens største udfordring!

At blande malingen til den rette konsistens til en airbrush er et område, der godt kan give anledning til panderynker hos begynderen. Det kan godt synes vanskelig at finde den rette konsistens, så man udgår at farven "splatter ud" eller løber eller synes uvillig til at forlade airbrushen. I det første eksempel er farven blandet for tyndt, og i det sidste er den for tyk. Alle vejledninger hentyder til en konsistens som mælk. Men hvad er så det? Kærnemælk, der godt kan være tyk, sødmælk eller økologisk skummetmælk? Det skal man helst have set, men sødmælk er nok det tætteste på sandheden. Malingen skal være lige præcis således, at den forstøver rigtig og således lægger sig silkeblødt og glat på emnet. Rynker eller kornethed ønskes ikke. Her skal man væbne sig med tålmod. Igen: Prøv You Tube, der er flere gode anvisninger at finde. Men det er et uhyre vigtigt område at beherske, for det er en af nøglerne til succes.

Når man anskaffer sig den ønskede maling, skal man være klar over, at der - groft sagt - findes to typer: Akryl- og terpentinbaserede farver. De sidste er som skrevet betydeligt farligere at arbejde med, da de fortyndes med enten terpentint, denne kan fås næsten lugtfri, og den

bør man anvende, eller fortynder, og det er yderst risikabelt at arbejde med. Men desværre er de terpentinbaserede farver, efter min opfattelse, meget lettere at arbejde med, da de lægger sig bedre, hæfter og dækker bedre på emnet. Men jeg anvender dem ikke mere grundet risikoen ved indånding af terpentint/fortynder. Det er mindre risikabelt med akrylfarverne, der er vandbaserede og kan fortyndes med samme, selvom jeg må anbefale at fortynde farverne med den af fabrikanten anbefalede fortyndervædske.

Det hele skal passe med arbejdstrykket, man anvender på sin kompressor. Normalt arbejder man med tryk under 30 Psi. Jeg er nede på 20 Psi, og det fungerer udmærket og sætter mig i stand til at male (*tegne*) meget tynde linjer. Et højt tryk "klasker" malingen ned på emnet, hvis man skal tæt på, så man risikerer, at malingen løber eller laver "edderkopper". Det kræver lidt øvelse at finde det rigtige forhold mellem malingens tykkelse, trykket til den givne opgave sammenholdt med afstanden til emnet.

Noget andet og meget vigtigt er at holde sin maling fri for små klumper. Disse betyder ikke så meget, når penslen anvendes, men de er "dødbringende" for airbrushen. Ryst derfor malingen omhyggeligt eller anvend en miniature røremaskine. Det sidste er mere effektivt end det første.

## Rengøring af airbrushen

Det er et uhyre vigtigt kapitel i spillet. Man skal være klar over, at hvis man skal undgå ulidelige funktionsfejl i form af ophør af flowet af maling eller en "hostende" effekt, så skal airbrushen rengøres effektivt efter endt brug hver gang. Det kræver ret meget tid og luft, meget luft. Specielt derfor er det intet luftforsyningsalternativ til en kompressor. Man skal være klar over, at man ikke lige kan lægge airbrushen fra sig, når fru annoncerer at aftensmaden er klar eller du blot ikke gider længere. Så går der let en halv times tid efterfølgende med grundig rengøring med vatpinde, rensesvædske og små børster. Især er det vigtigt at rense airbrushens nål, dyse og dens indre i muligt omfang, der hvor malingen opbevares og forstøves. Spar ikke på den del af festen.

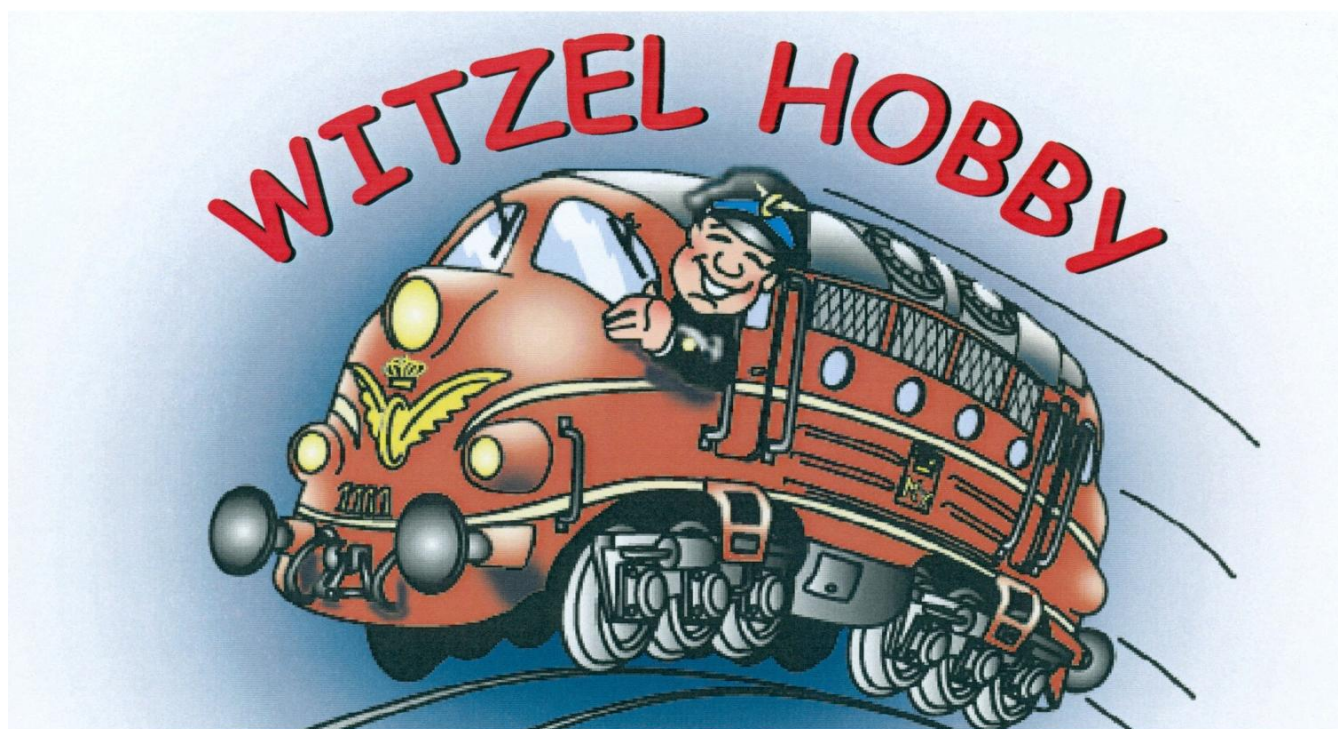
## Konklusioner

Jeg mener, at airbrushen har mange anvendelsesområder i vor hobby. Som jeg skrev ovenfor egner den sig specielt til bemaling af vogne af enhver art og bygninger og landskab. Ballasten egner sig fortrinlig til behandling med en airbrush! Jeg nævnte også lokomotiver, men

det har jeg ikke haft mod på endnu. Prøv at gå til USA, der er det et must og meget moderne (*udbredt*) at ommale og ælde sine lokomotiver. På flere hjemmesider derovre kan man finde instruktions-DVD'ere, som meget omhyggeligt forklarer metodikken. Men som sagt, jeg har ikke store erfaringer her, da jeg ikke kan få mig

selv til at gå i gang med en E-maskine eller en S af slagsen. Derimod har jeg Weathered mange vogne. Og det er en god ting til en airbrush. Køb et startsæt er min anbefaling. Søg råd og vejledning, hvis du på nogen måde kan finde nogen, der kan hjælpe dig. Det er uvurderligt. De tre typer holdt løseligt op imod hinanden:

Egnethed til:	Landskabsmaling	Maling af huse	Weathering	Maling af vogne og lokomotiver	Anvendelig til modelbanen:
Luftpistol	X	X	-	X	Betinget/nej
Single Action	XX	XX	XX	XXX	Ja
Double Action	XXX	XXX	XXX	XXX	Ja
Anvendte koder:	X = Afhænger af opgaven	XX = God til formålet	XXX = Velegnet	- = Uanvendelig	



# Witzel Hobby

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

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

**Tlf. 40 45 92 30**

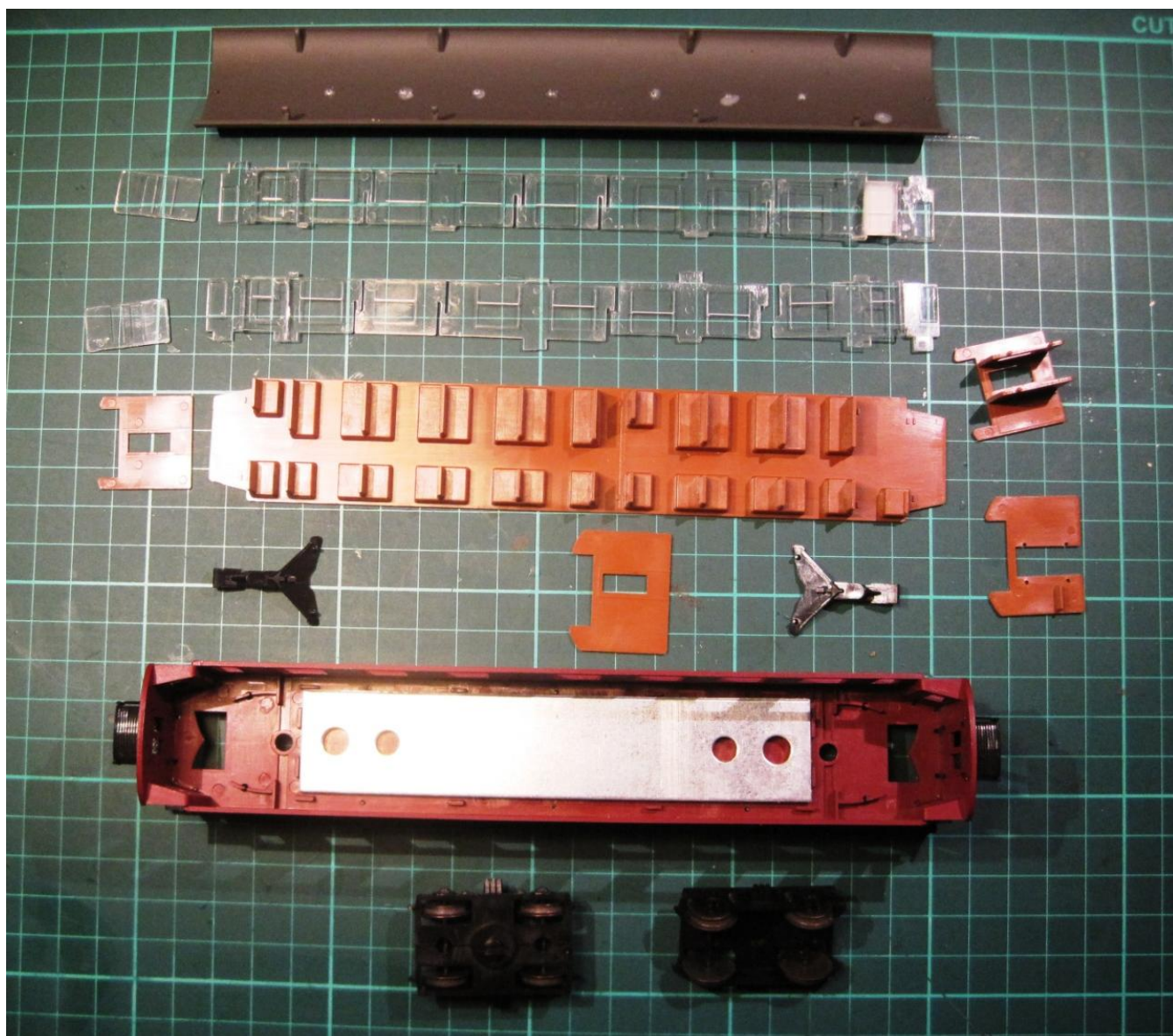
**CVR No.11 84 20 70**

## Den danske Model.

**Modellernes CP vogne..** Som antydnet i sidste nummer, vakte CP modellernes fremkomst ganske stor opsigt. Jeg selv var, som mange andre, aldeles begejstret, endelig kunne vi købe rigtige danske modeller. Med tiden er det blevet til 10 eksemplarer af vognen i min samling, at modellen har gode dyder illustreres vel bedst af, at den stadig kan klare sig i selskab med langt nyere og nutidige vogne.

Alle, der kender mine "uvaner", sidder nu og tænker: "Nu må det da komme, han finder altid noget, der skal pilles ved - så perfekt er CP

modellen vel heller ikke!" Og de har ganske ret, der er faktisk en del, man kan optimere på modellen - med stor fordel! Det er ikke, fordi jeg synes, at diverse fabrikanter ikke har gjort eller gør arbejdet godt nok. Heldigvis er de fleste modeller jo fine nok til at blive brugt, som de er. Hovedet på sømmet er nok, at jeg slet ikke kan lade være med at finde noget, jeg kan forbedre eller forfine! Jeg ved det! Men, der findes ingen (*anerkendt*) kur mod det!! Skal jeg være helt ærlig, så tror jeg heller ikke, at jeg nærer noget ønske om at blive kureret.



*Således ser en adskilt CP vogn ud. Det tager ca. 10 minutter at udføre, uden at man behøver at skynde sig.*

I vores klub er det ved at være på tide at få styr på det rullende materiel, da vi inden længe er i den lykkelige situation, at vi vil kunne køre i "lidt" større stil. Det arbejde er jeg gået i gang med, derfor denne række af artikler om tekniske og kosmetiske forbedringer af de efterhånden

mange, danske modeller. Som jeg har pointeret før, kan man sagtens nøjes med at sætte vognen på sporet og bruge den, som den er. Der er dog visse ting, der kan ændres, så modellen får en langt større lighed med forbilledet. Lad os kigge lidt på, hvad jeg har fundet ud af, man kan gøre.

Som det første valgte jeg at adskille vognen komplet, hvilket ikke er strengt nødvendigt, men flere arbejder bliver meget nemmere, hvis man adskiller vognen. Hvis man laver ændringerne uden en egentlig ommaling, er det værd at håndtere vognkassen med altid rene fedtfrie fingre.

Start med at afmontere taget. Det gøres meget enkelt ved, at man med to fingrer presser på kanten af taget ind mod modsatte tagkant samtidigt med, at der løftes lidt op i taget - bare lige nok til at låsetappene kan løftes fri af øverste del af vognsiden. Først i den ene ende, og så i den anden ende af vognsiden. Din tommelfinger bruger du som modhold på den anden side af vognen, kom ikke her at påstå, at tommelfingre altid er i vejen! Der sidder fire små (*lidt skrøbelige!*) tapper i hver side af taget, de er placeret mellem første og andet vindue samt tredje og fjerde vindue, regnet fra hver vognende. Alt bør udføres med mindst mulig muskelkraft og en engels tålmodighed! Ligeledes skal man være varsom med at bruge neglene, der bliver meget nemt skrabet lidt maling af.

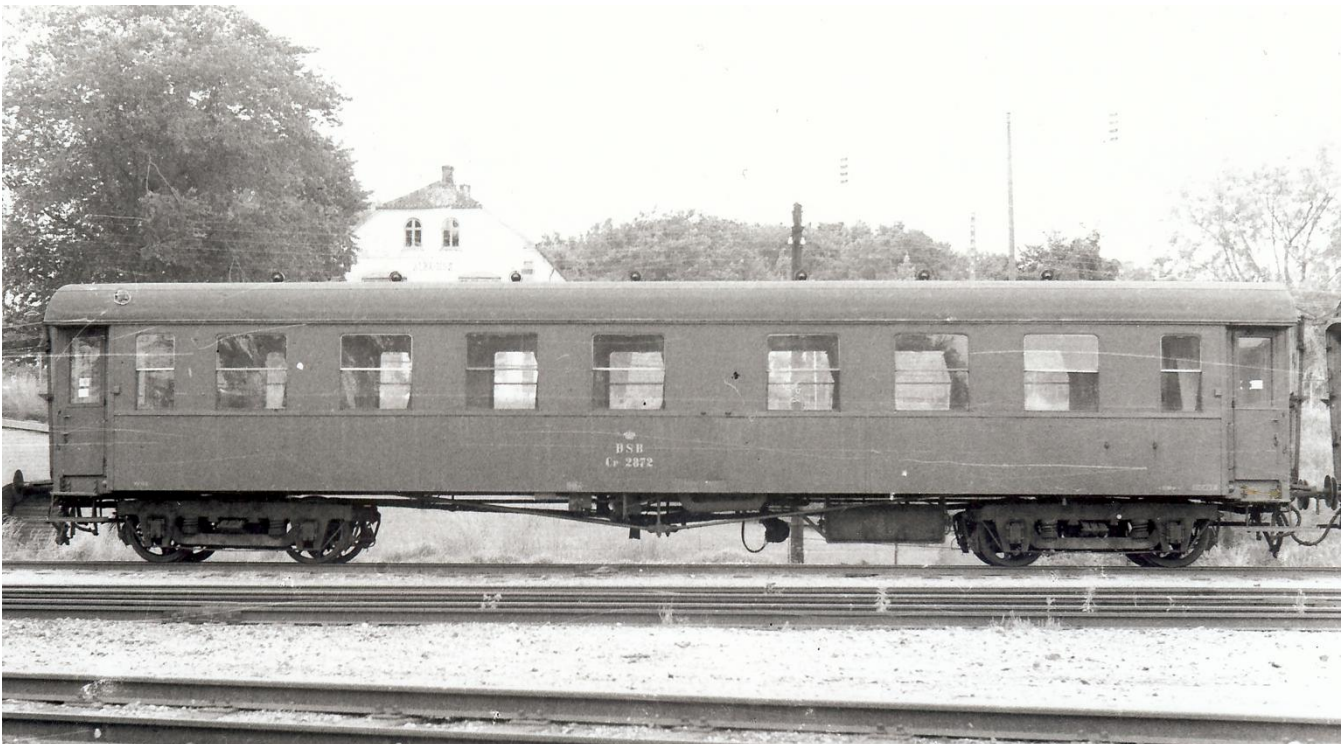
Den indvendige aptering (*det er vist et skibsudtryk!*) kan være lidt omstændelig at få lirket ud. Start med de tværstillede skillerum i vognmidten og enderne. Toilet og togførerkupe

skal kunne løftes ud i et stykke (*det er tappet sammen, og nogen gange har der været en, der havde en tube lim*), "blid vold" er ind imellem en nødvendighed! Vinduerne trykkes lidt ind for oven og kan lirkes ud ved forsigtigt at trække op i vinduesstykkerne. Det er lidt af et pillearbejde, men ud skal de!

Som det sidste af indmaden trækkes selve interiørets bundplade op, her skal man være opmærksom på, at "gulvet" er holder/låg for kortkoblingskinematikken.

Der er et lille stykke 0,2 mm pianotråd, der fungerer som retur fjeder for NEM skakten, den bliver meget nemt væk. Til sidst skal bogierne afmonteres, det gøres ved at tage fat om siderne på bogien og vride den sideværts ned, stille og roligt - meget stille og roligt! Trods al forsigtighed lykkedes det selvfølgelig for mig at knække en tap.

Når man nu har adskilt hele vognen, så er det meget lettere at udføre de forskellige jobs. De ting, jeg har valgt at fokusere på, bliver beskrevet i tilfældig rækkefølge. Man kan selv vælge en rækkefølge der passer en, man behøver heller ikke at udføre alle forslagene, f.eks. vil blot en udskiftning af pladehjulene til stjernehjul løfte vognens udseende ganske betragteligt.



CP 2872. Foto.: Jens Bruun-Petersen.

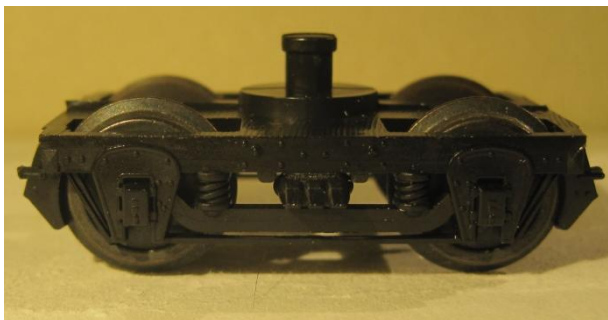
## Bogier

Bogierne er meget blanke og er ikke malet fra Heljans side. Det blanke udtryk gør, at bogierne synes større og "tungere", end de egentlig er. En farvemæssig efterbehandling vil, ud over et mere realistisk udseende, trække tyngde og størrelse i

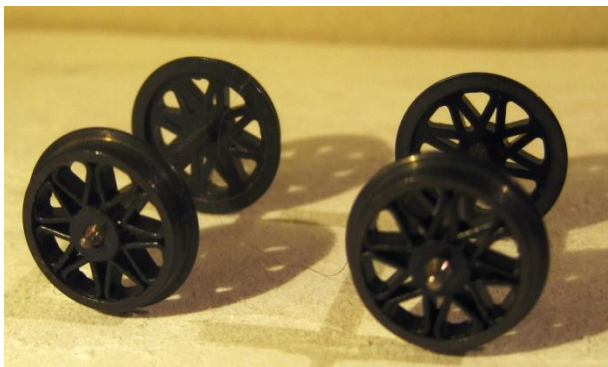
den rigtige retning. Er det en nyrevideret vogn, vil længdedragerne, der er lavet af teaktræ, være mørkebrune. En bogie, der har kørt i et stykke tid, være mat gråsort over det hele, med en hinde af rustfarve.

## Hjul

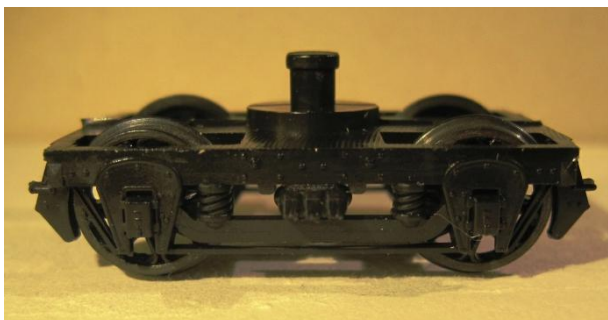
CP modellen er leveret med almindelige pladehjul, der ovenikøbet er "lidt" voldsomme i deres fremtoning. Resultatet er et noget tungt og uskønt indtryk af vognens underregioner. Endvidere havde samtlige CP vogne stjernehjul i virkeligheden. Netop stjernehjulenes meget spinkle indtryk gav et let og spinkelt billede af virkelighedens CP vogn. Derfor anser jeg det for vigtigt, at vi genskaber denne lethed på modellen. Det har jeg gjort med de meget fine og spinkle hjul fra [Perl model](#), katalog nr. 7-000. stjerneegerhjul. Disse er med taplejer, og det duer ikke til Heljan 2,1 meter bogie, der er udstyret med hjul, der har pinollejer og en aksellængde på 24,4 mm. Den slags aksler laver Perl heldigvis også, de har katalog nr. 7-202. I Danmark har jeg kun kendskab til, at Perl kan købes hos [Felix Modeller](#), endvidere laver [Weinert](#) nogle yderst fine og ret dyre stjernehjul, selv om de er vanvittigt flotte, kan jeg godt "nøjes" med Perl!



*Heljans 2,1 meter træbogie, i jomfruelig stand. Man er ikke i tvivl om hjulenes tilstedeværelse!*



*Perl stjernehjulene, de er meget fine!*



*Her er Perl hjulene så monteret i Heljan bogien, døm selv ved sammenligning med øverste foto.*

## Vognkassens detaljer

På den indvendige gavl, hvor selve vognkassen og endeperronerne mødes, skal der sidde små dæksler, der dækker over en spændemekanisme for enderne af strækbåndet. [Dekas](#), nr. DK-A-1055, laver nogle meget fine af slagsen, og de er helt perfekte til den opgave. De er placeret nederst på vognkassens gavlstykke ca. 1,5 mm fra nederste kant og ca. 1,5 mm fra vognsiden. Et monteringshul på 0,8 mm bores på disse mål i vognkassen, en lille dråbe cyanolit lim på monteringsstokken og vi har de nydeligste "hætter" på vognen. Ved indstigningsdørene er gribestangen til venstre for døren indstøbt i vognkassen. Hvis man har tænkt sig at male vognkassen om, vil jeg anbefale at håndtaget lige skræbes/skæres væk. Man kan godt gøre det uden en ommaling og så pletmale der, hvor håndtaget sad. Inden man finpudser området bores to huller til håndtagets ben, hullet bores med samme størrelse som tråden. Det nye håndtag laves i 0,3 eller 0,4 mm. pianotråd eller hård fosforbronzefjedertråd, længden på håndtaget er 5 mm.



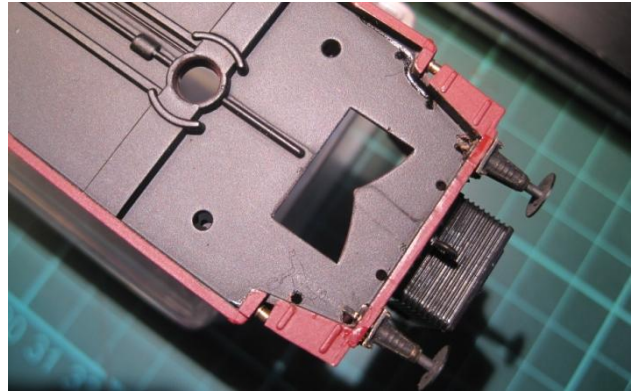
*Som man kan se, er der ikke meget plads til at fjerne det indstøbte håndtag, flere detaljer er meget tæt på!*

På den anden side af dørene skal der sidde et 7 mm. langt håndtag. Dette er i modsætning til førnævnte håndtag ikke med på CP modellen. Den synlige del vognkassegavlen er 3 mm. bred, og hullerne bores midt i stykket, nederste hul 4 mm. fra underkanten og det andet følgelig 7 mm. højere!

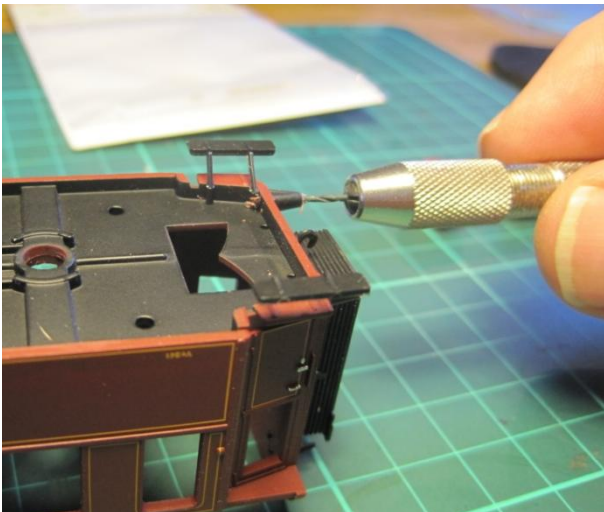
Vognens puffer finder jeg for kønsløse. De leverer kun en antydning af, at det er 4 slidsede kurvpudder, der er monteret på CP vognen. Man kan anføre, at de ikke er særligt synlige, og at

det derfor er mindre vigtigt, hvor fint detaljerede de er. Jeg har valgt at udskifte dem til de meget fine fra [Weinert](#) nr. **8610** i fjedrende udgave og **8611** i en ikke fjedrende udgave. Ved at fætte om puffertallerkenen med to fingre og trække stille og roligt lige bagud, trækker man tallerkenen med stok ud af kurven. Kurven er støbt sammen med vognkassen (*så vidt jeg kan se!*), og inden vi fjerner den, er det nødvendigt at få markeret hullerne til de nye puffer. Jeg synes det er vældig smart at anvende hullet i kurven på vognkassen som borelære for de nye puffer. Den tyndeste del af pufferstokken er 1 mm. Jeg borede hullet i kurven op med et 1 mm bor hele vejen igennem pufferplanken. Nu kan vi klippe/skære/slibe de fire kurve på vognkassen væk, uden at skulle spekulere på hvor de nye puffer skal være - det er da smart! Hullet skal senere bores op til 2 mm. hul til Weinerts puffer, andre fabrikater kan have andre mål. Hvis man vælger at bruge Weinerts puffer, må vi afmontere de nederste trin midlertidigt. Det er ikke sikkert, det er nødvendigt ved brug af andre fabrikater..

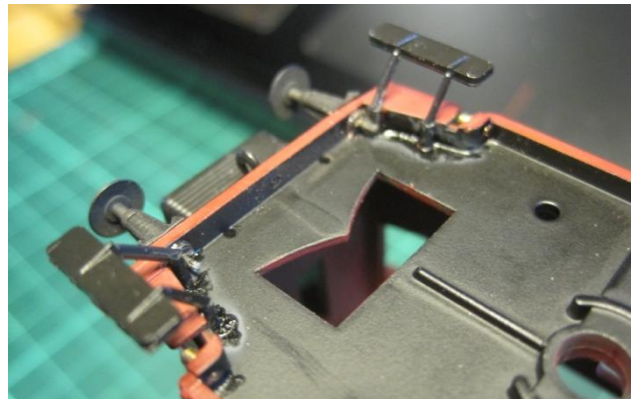
Dette tiltag er nødvendigt, fordi bagkanten af pufferen rager ca. 1 mm. ind bag pufferplanken, forreste ben på trinnet sidder lige bag pufferplanken, og det kan bagkanten af pufferen ikke komme forbi. Når pufferne er monteret, bores der, så tæt man kan, på pufferens bagkant - ikke den tynde stok! Det gøres med et 1,1 mm. bor, hullet til det andet ben renses ligeledes med boret. Trinnene kan nu prøvemonteres, og når de sidder tilfredsstillende limes de fast igen.



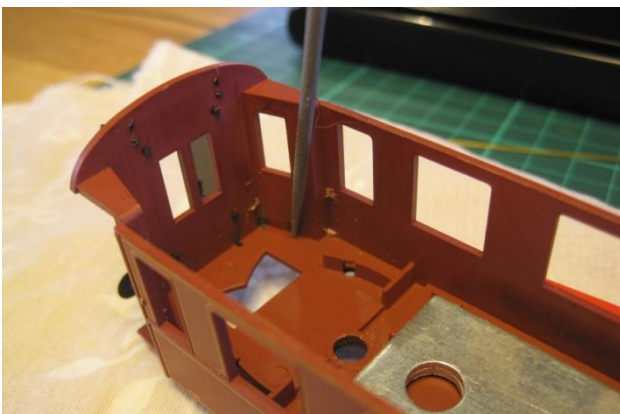
*Hullerne til de nederste trin er boret op, man skal helst meget tæt på bagkanten af pufferen.*



*Der bores igennem med et 1 mm. bor, det går lige nøjagtig bag om benet til trinnet. Inden man borer op til 2 mm. hul, skal de nederste trin fjernes.*



*Færdigt arbejde! Begge trin er kommet på plads og limet fast - det turde vel være overflødigt at mane til forsigtighed med Cyanolim og fjedrende puffer?*



*Indvendigt i vognkassen er der adgang til toppen af trinnets ben. Jeg pressede benene ud med en rundfil. Samme fil markerer det ene hul.*

Så er det på høje tid, at vi får sat håndtag på "kareten." Hullerne borede vi i den størrelse, som det foretrækkes at lave håndtag i. Jeg bruger som regel 0,3 mm pianotråd, i forhold til tykkelsen er det særdeles solidt, der skal meget til at bukke et håndtag uforvaret. Ulempen ved pianotråd er, at man skal ubetinget klippe tråden med en skævbider, der er beregnet til pianotråd, for tråden er meget hærdet og alle skær, der ikke er beregnet til den opgave, bider kun en gang - så er skæret ødelagt!! En skævbider efterlader enderne lidt deformere og kræver efterbehandling med en fil. Det stykke tråd jeg skal bruge til håndtag, ruller jeg mellem en hård flade og en bred fil. Det gør overfladen af tråden svagt ru, og det betyder, at limninger og maling holder meget bedre.



*Som det kan ses, griber forbedringerne ikke nødvendigvis ind i vognens bemaling. Man må afgøre med sig selv om nye puffer, håndtag og dæksel over strækbåndsenden er ulejligheden værd? Jeg synes det!*

Den indstøbte bremsespindel, der sidder i den ene gavl skræbes forsigtigt af, det kan lade sig gøre at fjerne den uden at ødelægge omgivelserne. Det gøres med et mejselknivblad ført af en fast, men forsigtig hånd! Igen er det en reservedel fra Dekas katalog nr. **DK-A-1057**, der skal anvendes. Delen er langt flottere end den meget flade efterligning, der er støbt sammen med vognkassen. Der er to tappe, der skal anvendes til montering: Øverst er det et 1,5 mm hul, og nederst skal hullet være 0,9 mm. Placeringen er oven på den afskrabede del på vognkassen, nederste ende skal befinde sig midt på pufferplanken (i højden).



*Skruebremsen er monteret ovenpå den gamle støbning, farvemæssig behandling mangler.*

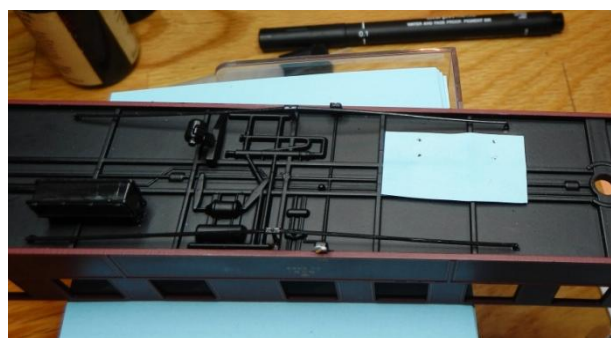
### **Undervognsdetaljer..**

Batterikassen sidder i den forkerte ende og side i forhold til den rigtige 2883. Med en "brækstang," som i dette tilfælde var den anden ende af en lille fil, stukket ind under batterikassen (fra en af enderne), vrides batterikassen ganske forsigtigt

op af sine monteringshuller. Det er bedst, hvis man ikke får knækket et eller flere af benene. Af en lille lap papir fremstillede jeg en simpel borelære til de fire nye huller, der skal bores diagonalt modsat af Heljans placering - se foto af undervognen. Hullerne skal være Ø 1,0 mm. Batterikassen limes på plads med lidt cyanolit lim duppet på benene, før de presses ned i hullerne. Bemærk, at det ikke er alle Cp modellerne, der har batterikassen placeret forkert. Det afhænger af, hvilket forbillede Heljan har valgt. Skemaet i sidste nummer (54) fortæller, hvilke modeller der har batterikassen placeret rigtigt eller forkert!



*Øverst er batterikassen blevet flyttet. De gamle huller til batterikassen ses i højre side af undervognen, nederst ses den meget enkle borelære.*



Vi er jo tilbage i den tid, da damp var hovedkilden til opvarmning af en personvogn. En meget synlig detalje på undervognen på Cp vognen, er det ret kraftige forsyningsrør, der gik i hele vognens længde. Røret endte i varmekoblinger på hver sin gav, det vil sige, at røret dels forsynede vognen med varme og dels fungerede til levering af damp til de efterfølgende vogne. Derfor anser jeg det for vigtigt at gengive dette rør, ikke mindst fordi alle personvogne havde et og de var som sagt meget synlige.



*CP 2853. På denne vogn kan man se dampvarmerørets placering i hele vognens længde. Det er langt fra altid, man kan det. I model er det ikke uden pladsproblemer at føre røre synligt forbi bogierne. På det laveste punkt på røret var der monteret en vandudskiller, så røret ikke frostsprængte om vinteren, når vognen var uden varmforsyning tilsluttet, en ganske nødvendig detalje. Foto.: Jens Bruun-Petersen.*

Varmerøret er fremstillet af en 1,2 mm tyk plastiktråd fra [Evergreen](#) nr. 221. Af hensyn til bogiernes bevægelighed har jeg undladt at føre røret helt frem til bagsiden af pufferplanken - der er ikke meget plads! I virkeligheden var røret isoleret med et isoleringsmateriale og holdt på plads af en art gaze, der var smurt i et tjæreprøduct.



*Her er damprøret monteret på vognen. Når det bliver malet i en mørk ubestemmelig sortagtig farve, vil det ikke gøre meget væsen af sig selv.*

Jeg har kun set en eneste model, hvor isoleringen var efterlignet overbevisende. Det var på en svensk personvogn (hvor alt var ufatteligt flot eftergjort), varmerøret var beviklet med ultra smalle baner (med overlapning!) af noget, der så vidt jeg husker, hed "kirurgitape"! Sikke en model og sikke en modelbygger, det var

lige før man havde lyst til at gå hjem og smide alt ens skrammel ud! Men - så hidsig er jeg altså heller ikke, og det er for øvrigt ikke lykkes mig at finde noget selvklæbende, der kan anvendes.

På CP 2883 er damprøret monteret i toiletsiden (modsat den flyttede batterikasse). Dette gælder alle de vogne, jeg har foto af, men jeg skal nok nære mig for at påstå, at det altid er tilfældet!

Små 4 mm. efter strækbåndenes montering i bunden, har jeg boret to 1,2 mm. huller og stukket plastiktråden op i bunden. Hullerne er placeret, så damprøret kommer til at ligge mellem strækbåndet og vognsiden - det er klogt at kontrollere, om bogierne kan svinge frit for røret. Nåh-ja - kontroller også at batterikassen ikke er i vejen for samme! "Røret" limes indefra med Cyanolim. Nu vi har fat i Cyanolim, så fristes jeg til at fortælle lidt om mine erfaringer med "stadset." Jeg har brugt uanede mængder af forskellig Cyanolim. Noget af det havde meget ringe limeevne, ting gik fra hinanden for et godt ord, andet limede fantastisk godt osv. osv. Fælles for dem alle var en ganske vedholdende evne til at udtørre i løbet af ganske kort tid, hvilket betød, at man kasserede 60 til 80 % af tubens indhold. Tillige var det jo ganske irriterende at finde den at tuben man tog i brug i sidste uge, nu var stenhård i tuben. Jeg havde gjort det til en vane, at købe tuberne så små og billige som muligt, gerne mange, så havde man altid reserver. Den billige lim var som regel af



særdeles ringe kvalitet - man får gerne det, man betaler for! Ofte måtte man lave en limning om, fordi den ikke bandt ordentligt.

Sidste efterår, under en af vores utallige og hyggelige lynvisitter hos [Witzel](#), på vej i klubben, faldt snakken på emnet Cyanolim. Jeg brokkede mig højlydt over limtypen, "har du prøvet denne her?" blev spurgt Witzel? "Denne her" var en stor tube Cyanolim fra [DeLuxe materials](#). "Den kæmpetube! den tørrer, inden jeg får brugt en tiendedel af indholdet"; "den holder længe" var svaret. Det er nu 7 måneder siden, og min tube fungerer aldeles perfekt endnu, limningerne er ganske solide, hærdetiden er passende lang, nok til at man kan placere og tilrette delene, inden limen hugger, og det er absolut ingen ulempe. Jeg kan kun anbefale andre at bruge limen, for mig findes den ikke bedre. Inden vi går over til sidste punkt på dagsordenen, bemaling af diverse dele og emner, skal vi lige have visse ting under kærlig behandling af filen. Hele kanten indvendigt af taget renses af for støberester, grater med mere! Det samme gøres på kanten af vognkassen, mest

på indersiden - undgå så vidt muligt at slibe på den udvendige kant, det har vi ingen glæde af! 10 minutters arbejde og mit tag lå fuldstændig tæt på vognkassen, på sider, som gavle. Vinduesrammerne går vi efter, hold gerne på ruderne med en lille klud. De vigtige steder er der, hvor tagets tapper griber om kanten af vinduerne.

Selve indmaden med diverse skillerum skal ligeledes have en tur på kanter og flader. Alle dele, der skal males, har jeg slebet let med en glasfiberpen. Gjort med let hånd giver det en fin overflade at male på.



*Min fortrukne Cyanolim.*



*Farvebilleder af CP vogne er der ikke så forfærdeligt mange af, men jeg tog selv et i 1983 af CP 2835 i Odense.*

### **Resten klarer vi med lidt maling..**

Det betyder dog ikke, at man skal regne arbejdet som noget sekundært, omhyggeligt udført bemaling gør en kolossal forskel - det kan løfte en middelmådig model op i de "finere" klasser. Bunden med de indstøbte detaljer er det, man kalder silkematsort, de dele, der er påsat fra Heljans side, er meget blanke. I første omgang er det bogier, trin, batterikasse, strækbånd og dynamo, der skiller sig voldsomt ud. Harmonikaer med hængere, overgangsplader og

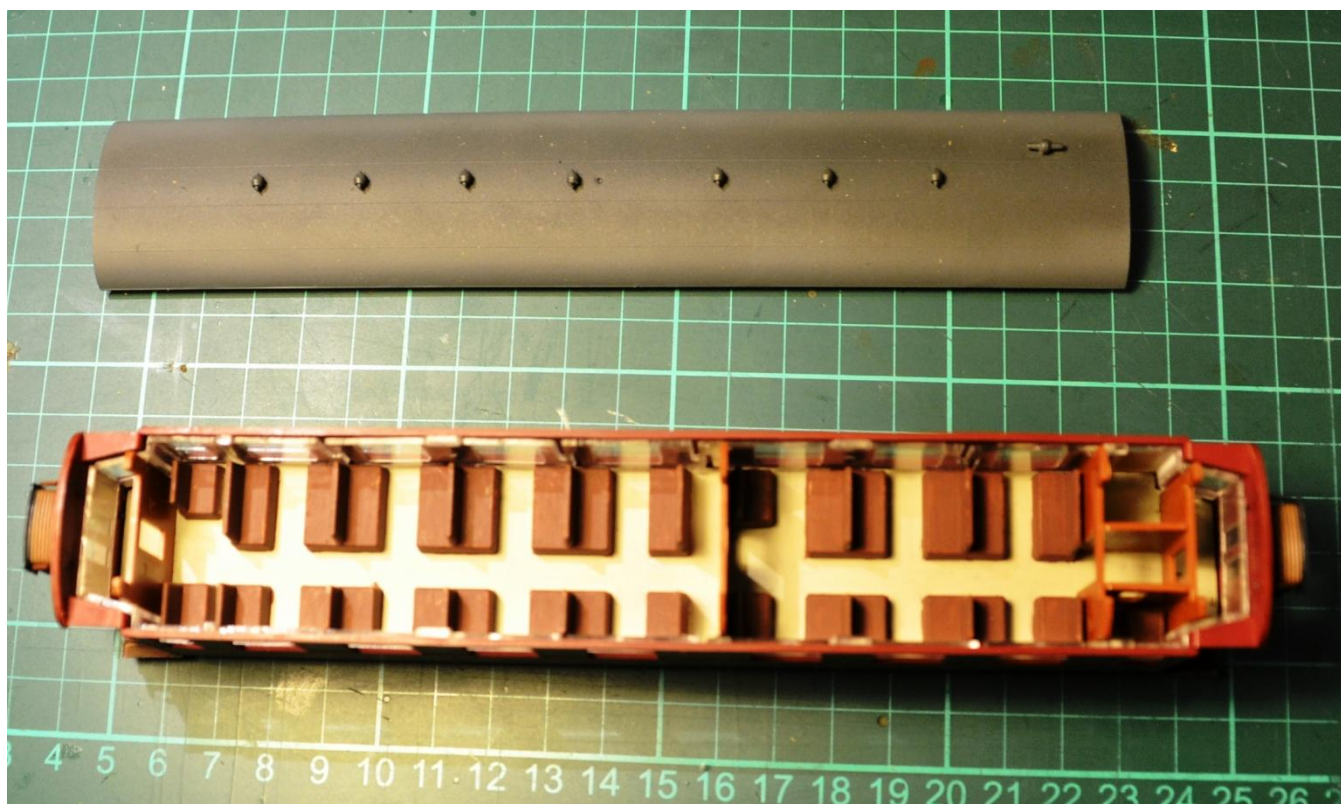
tagventilerne er lavet af den samme meget blanke plastik. De bør alle ubetinget dæmpes meget ned med matte farver. Det er selvfølgelig op til en selv, hvor meget modellen skal patineres - selv en klar matlak vil være et enormt plus for udseendet.

Indvendig er gulvet lyst gråt (*linolium*), vægge lakeret birkefiner (*lyst træ*), sæderne er mørkebrunt læder, og taget indvendig er hvidt. De indvendige vognsider har jeg ikke

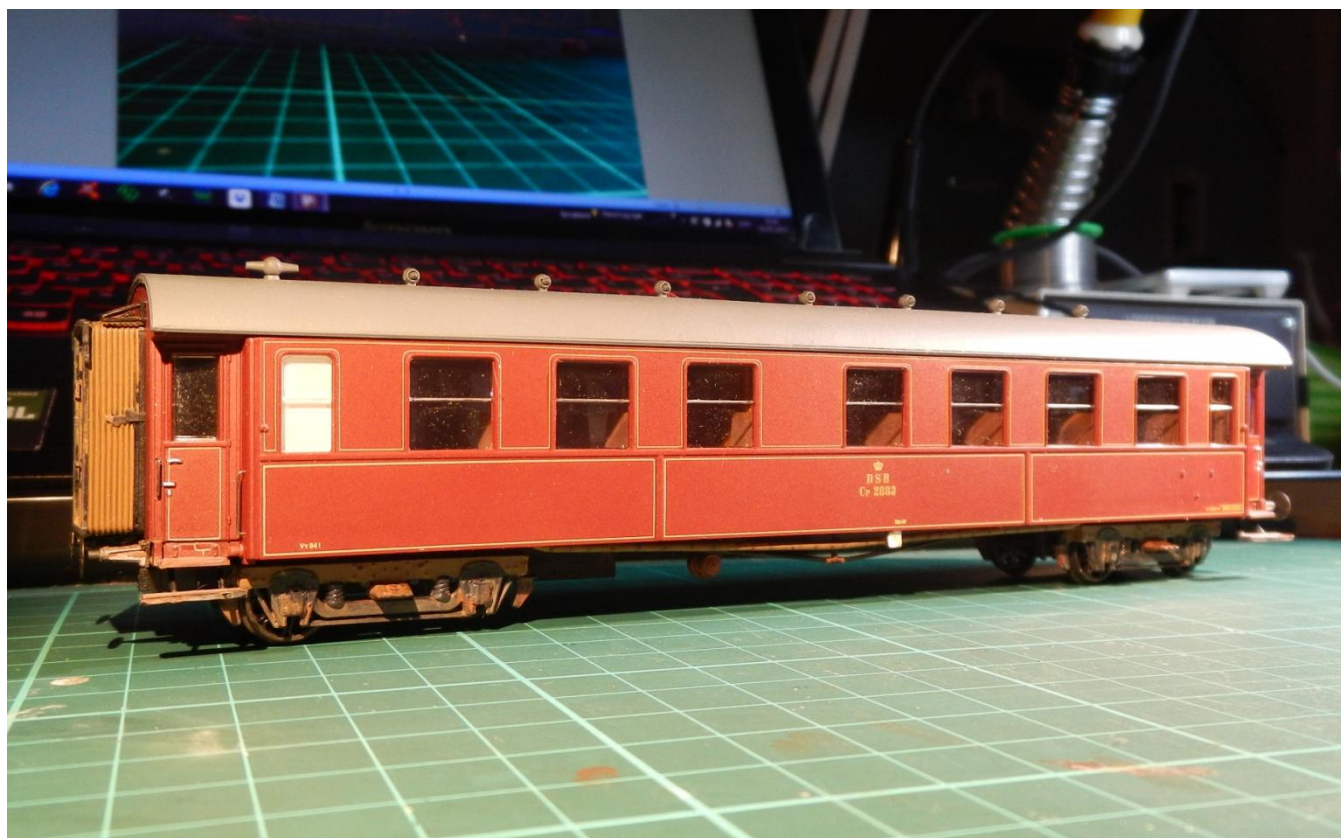
farvebehandlet, da de er dækket af vinduesrammerne. En lys farve vil fremhæve den lidt naturtro opbygning af vognens inderside. LT tilbød meget venligt sin assistance, og jeg takkede lykkeligt ja! Taget, harmonikaer, trin, bogier og undervogn har fået passende patinering. Vognen fremstår som næsten

nyrevideret kun med lidt spor efter driften. Taget er ikke kommet helt på plads. Jeg tror, det er skillerumsvæggene, der stadig er lidt for høje, og derfor presser taget lidt op. Ellers er jeg ganske tilfreds med resultatet og vil anbefale alle jer læsere at gøre ligeså!

**-Flemming-**



*Interiøret har fået en gang farve, læder brunt til sæderne og en lys gråbrun til gulvet.*



*Det færdige resultat! Jeg er meget tilfreds med det, især den farvemæssige efterbehandling - udført af LT i hans "farvelaboratorium".*

# Fra troldmandens værksted - Airbrushing IV.

## Besøg ved Custom Colors i Jyderup.

Dette er den fjerde artikel i en række, der oprindeligt var sat til fire, men som nu ser ud til at fortsætte med et par stykker mere. Her er den næste i rækken.

Søndag den 1. marts besøgte Mosebanens rejsende medarbejder den halvårslige messe i Valby. Et af formålene med besøget var at undersøge mulighederne for at købe en kompressor til mine to ældre pensionerbare Badger airbrushes, pistoler (*de to udtryk anvendes synonymt*). Sidste efterår havde jeg luret lidt på to gutter, som stod i en ret stor stand med navnet Custom Colors (CC), og de solgte tilsyneladende alt, hvad hjertet kunne begære, når det altså drejer sig om airbrushing. Jeg fandt hurtigt frem til deres stand, og inden længe var jeg den lykkelige ejer af en ny kompressor med tank og en ny airbrush. Jeg besluttede mig for at besøge disse venlige mennesker igen snarest muligt med et interview for øje. Den førstkommende tirsdag blev aftalt, og deres udsendte kørte til CC's adresse i Jyderup.

Jeg troede først, at jeg var kørt forkert, da min TomTom drev mig ind på gårdspladsen til et autoværksted, og jeg var parat til at køre ud på vejen igen. Men heldigvis fangede mit øje et udstillingsvindue i en husgavl, og så var jeg ikke længere i tvivl. Jeg var kommet det rigtige sted hen.

Jeg blev meget venligt modtaget af den ene af firmaets to ejere nemlig Michael Lindenskov. Den anden er Kenneth Frost, og han var desværre ikke i butikken den dag, jeg besøgte den. Han passede sit egentlige arbejde.

Michael førte mig til deres kontor, hvor jeg kunne udspørge ham den næste times tid.

Først ville jeg vide, hvad deres civile status er, da jeg jo umiddelbart kunne opfatte, at det at sælge airbrushudstyr ikke er deres primære indtjeningskilde. Det viste sig, at Michael ejer værkstedet, hvor vi sad, og her lever han af at undervognsbehandle biler. Kenneth er derimod pædagog, så det spænder vidt. Aldersmæssigt befinder de sig i mellemvægtsklassen mellem 38 og 50 år.



Michael Lindenskov præsenterer en del forretningens store udvalg, på dette og næste foto..



*.. der viser mere af de rare sager!*



*Hr. Lindenskov viser stolt de fine Iwata pistoler*

Men angående starten, spurgte jeg, hvorledes gik det til, at de to begyndte at sælge airbrush-udstyr? Jo, var svaret, det begyndte i 2004-5 stykker med, at vi slog os på at forhandle allehånde specialfarver til "kunstmalning" af biler med mere. Senere kom vi i forbindelse med en person ved navn Dennis Mathewson, som er meget dygtig til at anvende en airbrush i kunstnerisk øjemed. (Han bor på Hawaii, og det er jo godt nok langt væk). Og hurtigt kom vi frem til, at når vi nu forhandlede alle de fantastiske farver og materialer, hvorfor så ikke også forhandle det middel, som man hælder farverne i, og sprøjter dem ud ad nemlig airbrushpistolerne? Det var jo et klogt spørgsmål.

Så til at begynde med forsøgte vi os med nogle hollandske pistoler, som vi kunne importere med en passende rabat, så det ville være muligt for os at videresælge dem med en rimelig fortjeneste. Sådan kom vi i gang.



*Fine airbrushes på parade!*

Ret hurtigt gik det så således til, at navnet CC blev mere og mere kendt i airbrush-kredsene og andre steder, hvilket man jo udmærket forstår, når man har mødt de to, som er et par meget venlige og kommunikative mennesker. Så der er ikke meget at sige til, at kundekredsen voksede. Det skabte grundlag for et ønske om at udvide salget af airbrush-pistoler med deres egen linje af pistoler af god kvalitet. De fandt en producent i Kina, som kunne producere pistolerne og andet udstyr, som eksempelvis kompressorer, af den kvalitet, som var ønsket. Så i dag har de deres

eget ret omfattende udvalg af pistoler og meget meget andet gulf for den interesserede og passionerede airbrushinteresserede:

Kompressorer, holdere, rensmidler, dyser, koblinger og ikke at forglemme et righoldigt sortiment af forskellige typer maling.



*Flere varer til den kræse hobbymand.*

De ville så også gerne forhandle topmærkevaren inden for Airbrushes nemlig Iwata-mærket. Det kom de også til, forklarede Michael: "Men det var ikke så ligetil til at begynde med, da det var et firma i Sverige, som stod for importen af disse glimrende pistoler til Norden. Men, efter at den italienske direktør for distributionen af Iwata i Europa havde besøgt os her i Jyderup og set, hvad vi stod for, faldt puslespillet på plads, og vi kunne begynde at importere dem selv. Dermed havde vi fået forhandlerstatus på top of the pops indenfor airbrushpistoler.

Men vi forhandler også andre glimrende mærker, som for eksempel det tyske Harder & Steenbeck, så sammen med vor egne produkter tilbyder vi en bred palet af muligheder for den enkelte købers pengepung. Vi tilbyder prismæssigt overkommelige startsæt til begynderen, der giver denne mulighed for at komme fornuftigt i gang med det samme".

Det næste spørgsmål måtte så gå på, hvor meget indflydelse CC som forhandlere har på udviklingen af markedets produkter, altså de produkter som de forhandler. Har de som forhandlere en fyldig dialog med producenten? Svaret kommer lidt eftertænksomt og lyder nok mest som et nej. Jo, svarer Michael, producenterne lytter godt nok anstændigt til, hvad vi mener, men det bliver ikke til så mange konkrete resultater, som man som forhandler godt kunne have ønsket sig. Michael tilføjer hastigt: men det er nu således, at vi CC er det største specialfirma i Danmark for sådanne varer, så vi må nok sige, at det har været en overbevisende fremgang til i dag siden den spæde start i midten af nullerne.

Hvorledes får i solgt jeres produkter, i butikken, ved websalg eller på messerne? Det er således, at vi selvfølgelig har butikken her i Jyderup, og den er åben hver dag fra 0900 til 1600, undtaget fredag, hvor vi lukker kl. 1400. Så har vi et betydeligt websalg, som vi egentlig talt ikke er helt så glade for. Grunden er, at vi føler, at vi mister den kundekontakt, som er så vigtig i forbindelse med valg og køb af airbrush-udstyr - specielt for begynderen. Vi har oplevet, at folk har sat de forkerte ting sammen, men så har vi grebet ind og kontakten kunden, og oplyst ham om, at han med fordel kunne gøre noget andet og bedre. Kunden kender ofte ikke konsekvensen af sine egne indkøb!

Det vil jeg som skribent, straks kommentere med ordene, at der er kloge ord og en meget klog politik fra CC's side, for jeg ved også, at de fleste, der ønsker at købe denne slags udstyr, er "udsatte", fordi de sjældent ved tilstrækkeligt meget om tingene og disses muligheder, samt deres krav om visse forudsætninger hos brugeren. Der er et stort behov for direkte vejledning for langt de fleste! Så (også) på det punkt har Michael helt ret i, at webshoppmuligheden er knap så velegnet.



*Kursus faciliteterne har plads op til 24 personer*

Så egentlig havde vi helst slet ikke sådan én, men det er noget, som kunderne kan lide, så vi er tvunget med. Så er vi, som mange allerede er blevet klar over, med på de større messer. Vi deltager altid i messerne i Valby plus en eller to mere årligt. Det er det hele, for mere kan vi ikke overkomme, hvis vi også skal kunne passe jobbet ved siden af, have tid til fritidsinteresser og almindelig fritid.

Så er der det evindelige 10.000. kr. spørgsmål: Kan man leve af at sælge airbrush-udstyr i Danmark?

Michael besvarer spørgsmålet med et kontant og utvetydigt nej, det kan man ikke. Vi har da en pæn indtjening, men det er kun, fordi vi ikke trækker løn ud af fortjenesten, men reinvesterer

det hele i forretningen. Trak vi løn ud, var det nok en anden sag. Det, vi får ud af det, er alle besøgene rundt om i verden på de virksomheder, der producerer airbrush-materiellet. På den måde har vi besøgt mange spændende steder, og det er et godt krydderi på forhandlertilværelsen, forstod jeg på Michael.

Gør I så noget for at fremme kendskabet til det udstyr, som den "værgeløse" kunde nu har investeret en mindre "formue" i? Ja, vi afholder en hel del kurser. De fleste er begynderkurser, der afholdes nogle gange om året, og som er velbesøgte. Til den ende importerer vi en dygtig instruktør, der hedder Steen Striping. Så afholder vi videregående kurser, hvor vi indbyder airbrush-kunstnere til at komme at undervise og vise frem. Vi har gennem tiden haft mange store navne på plakaten, og vi har især trukket på hr. Dennis Mathewson fra Hawaii (*uden bastskørt og ukulele tænker jeg - undskyld!*). Og han er rigtig god. Så vi har normalt en 8 til 14 personer på kursus, vi kan have plads til helt op til 24 deltagere, men så bliver det lidt trangt. Især, hvis der er praktiske øvelser med, så er det mange, hvis man skal lære noget og have feedback fra en instruktør.



*12 airbrushes til kursusbrug*

Ved I, hvem I typisk sælger jeres produkter til, eller kan man opstille en slags fællesnævner for en typisk kunde eller gruppe af kunder? Nej, er svaret, vi har mange forskellige kunder og grupper af kunder, som kommer hos os eller henvender sig til os. Eksempler på en gruppe er konditorlandsholdet (*det er ikke en skrivfejl*), La Glace, det kongelige teater, malerskoler, erhvervsskoler, malerskolen på Grønland og så naturligvis de private kunder. De sidste fordeler sig typisk på modelfolk, graffitimalere, der har slået sig på lærredet i stedet for husmuren, og kunstnere. Ofte folk der tidligere har malet akvarelbilleder.



*Custom Colors fine stand i telt på DMJUs udstilling i Køge 2015.*



Så var vi nået til vejs ende med spørgsmålene om CC's forretningsliv. Hvis jeg skulle spørge mere, ville jeg komme ind på teknikkerne, og det er der ikke plads til. Det var heller ikke tid for det. Men, Mosebanen følger naturligvis emnet op med nogle indlæg om airbrushens fortrinligheder i et modelbanemiljø, herunder indlæg om det evigtgyldige emne "Weathering". Så der er nok at se frem til.

Skulle man nu selv have fået lyst til at kontakte gutterne ved CC - og det har man nok - så kan man aflægge dem et besøg i butikken på adressen: Industrivej 7, 4450 Jyderup. Det er en god ting at gøre, for så kan du få en god vejledning i, hvad der er bedst at gøre i lige netop din situation med dine "behov". Man skal blot huske at ringe i forvejen på tlf.: 28 11 02 23

(Michael), så de ved, man kommer, da de har andet arbejde at passe ved siden af. Er der lidt for langt derop, kan man jo bare besøge dem, når de optræder på messerne i Valby. Der kan man for så vidt opnå de samme fordele, som et besøg i butikken giver. Foretrækker man "lænestolsløsningen", så er det bare om at komme på nettet og få sig lagt ind på adresserne: [www.airbrushshoppen.dk](http://www.airbrushshoppen.dk) eller [www.customcolors.dk](http://www.customcolors.dk). Man kan kontakte dem med spørgsmål på [info@airbrushshoppen.dk](mailto:info@airbrushshoppen.dk) og via telefonnummeret, naturligvis.

Til allersidst skal jeg slutte af med at oplyse dem, som måtte have siddet og spekuleret over, hvad Custom Colors (eng. : colours) betyder? Så er det farver specielt til dekoration af motorcykeltanke og motorhjelmene til biler etc. **LT..**



Skandinaviens største udvalg af model baner

**PÅ SPORET**  
www.paa-sporet.com



## Vi genåbner snart i store nye lokaler



Her bliver der ca 250 m<sup>2</sup> hyggelig forretning, vi har nu fået støbt gulv og isoleret alle vægge.  
Snart vil der være modeltog over det hele!

Vi er altid til at få fat i på telefon 28723825 eller mail [info@paa-sporet.com](mailto:info@paa-sporet.com).

Husk at besøge vores velassorteret Webshop.: [På Sporet](#)



Mere end 8000 varenumre at vælge imellem.

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

Åbningstider:  
Webshop: Døgnåbent  
Fysisk butik: pt. lukket, genåbner primo 2015  
Telefon: (+45) 28723825 eller (+45)  
36163386

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





*KMK Læserservice  
Præsenterer.:*

# *Side 10. Modellen*

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

En for mig og sikkert mange andre vigtig begivenhed er DMJUs årlige modelbane udstilling. I år gjaldt det Køge med alle de tiltag og aktiviteter unionen har lagt for dagen i de sidste 2 år. Derfor var det med stor spænding og forventning, at Jørgen og undertegnede drog mod Køge Hallerne lørdag d. 25.04. På forhånd viste vi, at antallet af udstillere og forhandlere ville sætte rekord. Man havde sågar måttet rejse et stort telt for at få plads til næsten alle, for der var altså nogle udstillere, der på grund af pladsmangel ikke kunne komme med!

Vi ankom til åbningstid om lørdagen, og der var allerede en meget laaaaaaang kø for at komme ind. Ind kom vi og kunne således nå at overvære åbningstalen, der blev holdt af Køges borgmester Flemming Christensen.



*Borgmesteren i Køge, Flemming Christensen er her i gang med en veloplagt åbningstale.*

Det var en vedkommende og relevant tale. Borgmesteren selv er vokset op med modeljernbane i hjemmet. Der er ingen tvivl om, at man i Køge er glad for at Unionen lægger sin udstilling i Køge på Sjælland. Man er også helt opmærksom på de manglende pladsforhold og gav udtryk for, at kommunen forventede, at der vil være en hal mere til rådighed for næste udstilling i 2017. Nu vi er ved det med pladsmangel, så kunne man nemt ønske sig mere cafeteria-plads, det tager en krig at få noget spiseligt og lidt at drikke til trods for, at personalet knokler på for at betjene os!



*Både lørdag og søndag formiddag var der meget lang kø foran billetsalget. Om søndagen var der sørget for ekstra underholdning - det regnede!*

Der har i de senere år været en meget klar tendens til, at modelbanehobbyen er ved at blive voksen, der er blevet meget længere mellem "Støv på Hjernen" effekten, forstået således at man ikke længere kun betragter Modelbanefolk som en slags uheldredelige børn! Hvem har ikke hørt et fnis og bemærkningen "Leger du med elektrisk tog? Det er da for børn!" Jeg fornemmer klart at vores dejlige hobby bliver mere og mere anerkendt og påskønnet, det understregedes af at det var borgmesteren der holder åbningstalen. Klubbernes union, DMJU, har også her en stor

finger med i spillet bl.a. med den årlige udstilling i øst og vest Danmark er vi (DMJU) med til at trække den "almindelige" befolkning ind i vores herlige verden! Den nuværende meget dynamiske og handlekraftige bestyrelse for DMJU, har på få år formået at ændre DMJU fra en noget lidt hengemt støvet institution, til noget der er med alle vegne og er trendsætter i modelbaneverdenen, en overbygning som klubberne der er med i, med rette kan være stolte over! Resultatet er da heller ikke udeblevet, vi er tæt på medlem nr. 100 i DMJU.



*DMJUs formand, Jan Ole Hansen på "arbejde" Informationer til tilskuere og udstillere.*

Jeg holder meget af at være på udstillinger / messer, det er en rigtig god måde at opsnuse nye tiltag, nyheder fra producenter, hvad og hvordan andre gør, sidst men så absolut ikke mindst en brillant mulighed for at møde gamle og nye venner inden for hobbyen.

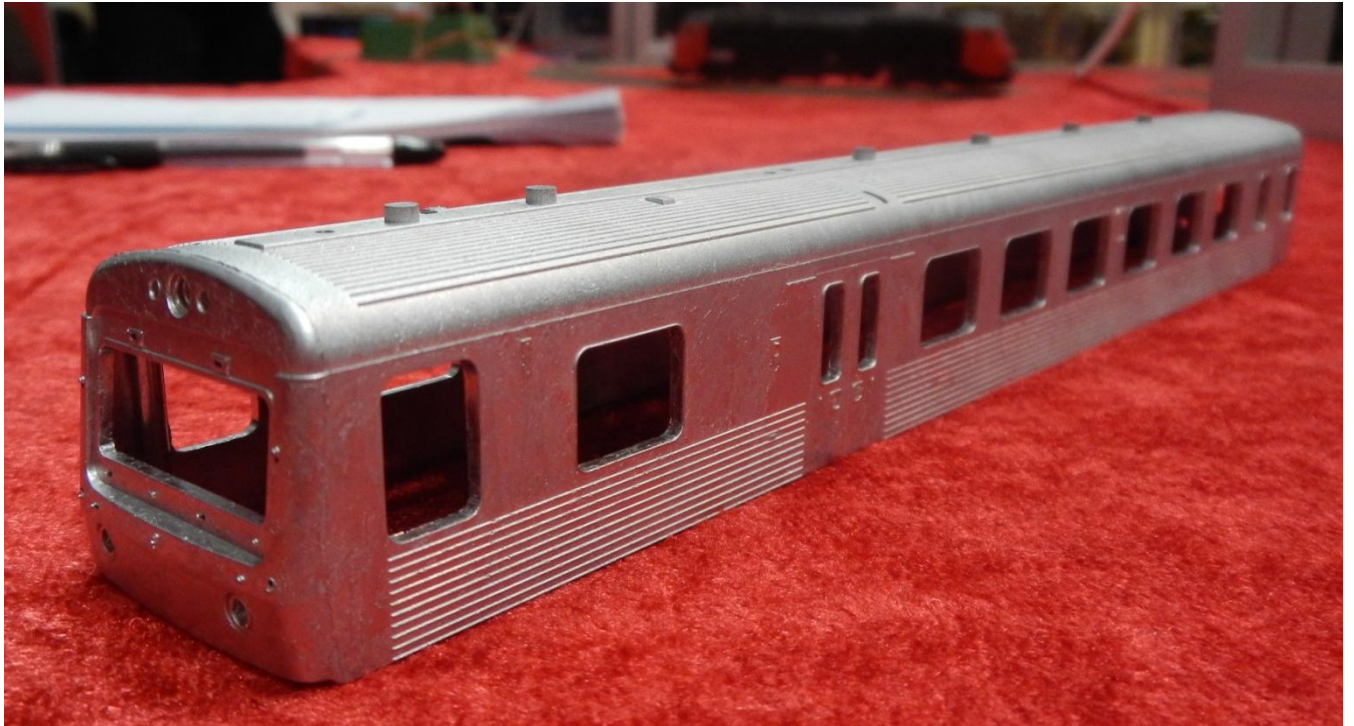
Jeg bruger altid oceaner af tid på at tale med folk, der er altid noget to mennesker med den samme interesse, kan snakke om. Tro mig det tager ofte timer at komme en hal rundt (*spørg bare dem jeg følges med*), men det er absolut "strabadserne" værd, man får en masse input og inspiration. Noget der til stadighed gør mig glædeligt overrasket, er hvor hjælpsomme og imødekommende mennesker i denne hobby, ikke bare kan være, men også er. Der er altid en der kan eller ved noget en anden har brug for og

der deles ofte gavmildt ud! - Der er endnu håb for menneskeheden!

Hver gang jeg har været på en udstilling har haft de bedste intentioner om at lave en fyldestgørende rapport fra hele udstillingen, det er aldrig lykket mig at få det hele med og denne gang er ingen undtagelse. De ting der fanger min interesse er dem der bliver siddende, så de kan omdannes til skrevne ord, jeg har prøvet at tage notater, stikord m.m. men det bliver ikke til noget andre kan forstå! Derfor kære læsere må i som sædvanligt, nøjes med det der fangede mig! Dog vil i finde usædvanligt meget epoke IV materiel, uden at det betyder at jeg er blevet frafalden eller bare almindelig skør. Jeg skrev for nogen tid siden et debat oplæg / strøtanke om hvorvidt Epoke III er på retur til fordel for de

nyere epoker. Her på redaktionen havde vi et par fornøjelige debatter omkring emnet! Hvorom alting er, eller lige der omkring, så synes jeg at epoke "moderne" er i "faretruende" rask fremgang. Det er selvfølgelig rigtig godt for dem der holder af moderne jernbane - men bekymrende for os "dino - modelbane" folk. En

værdig repræsentant for de nyere epoker er et nyere dansk firma McK. De startede med at få lavet MZ II og III modeller hos det daværende Hobby trade, efter en stille periode er man for alvor trådt frem på den danske modeltogscene med et væld af danske modeller af særdeles høj kvalitet.



*En aldeles frisk prøvestøbning, næsten direkte fra støbeformen! Det var første præsentation af MR togsættet der blev vist hos McK / Dekas, i Køge - det ser meget lovende ud!*



*Et helt togsæt stod der i vitrinen, stadig en helt rå støbning men med mange fine detaljer. Epoke IV folk kan roligt glæde sig.*

Nogle havde gættet det, men ingen vidste at McK havde planer om et MR togsæt og da slet ikke at der ville være prøvestøbninger af det på udstillingen i Køge! Jeg havde en længere snak med folkene bag firmaet og modellerne og det må siges at der bliver gået til opgaverne med meget stor seriøsitet, teknisk høj kvalitet er en

selvfølge og der bruges mange kræfter på modellernes detaljer. Om en model er støbt i metal eller plastik, er på mange punkter mig ligegyldigt, begge dele har sine fordele og ulemper, en trækkende model har absolut en væsentlig fordel i en metaloverdels meget større tyngde. Mange sværger dog til metaloverdele,

bl.a. tilhængere af Märklin, er ofte af den mening at en metaloverdel er det eneste rigtige. I sidste instans er det den endelige finish, især malearbejdet der afgør en models udseende og er det ordentligt udført, vil jeg påstå at det er svært, for ikke at sige umuligt at se om en model

er lavet af plastik eller metal. Der er også et ME lokomotiv på vej, det er ligesom MR toget lavet i metal, alle modeller har fjedrende puffer og er udstyret med et utal af detaljer om det så er den røde ildslukker i førerrummet så er den der og den er rød!



*ME lokomotivet kommer også i model, her i malet og umalet stand. Begge modeller er prototyper.*

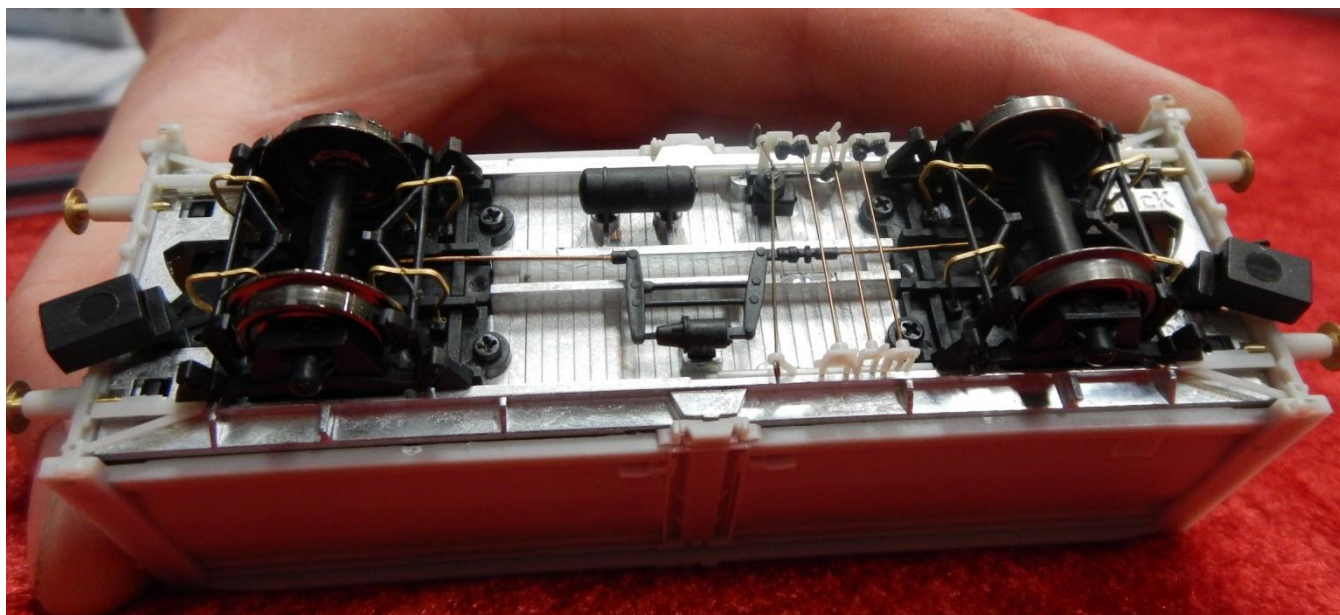


Der var prøvestøbninger af to typer lukkede godsvogne, Hs, His, Hims og Gbs. Det er det samme høje niveau i teknik og detaljer, dog er vognkasserne støbt i plastik medens undervogne er støbt i metal, jeg oplever at især undervognene er noget af det mest detaljeret jeg har set. På godsvognsområdet er der lidt for en inkarneret epoke III mand, som mig at komme

efter. Hs vognen er en sen epoke III vogn og deres G, Gs vogn kom jo i 1954 og er en vigtig epoke III vogn. Jeg fik talt med Peter fra MCK og man ville ikke udelukke at der i fremtiden kunne komme lidt mere "guf" fra min elskede epoke III. Det ville glæde mig meget, for der er ingen tvivl om at den gode kvalitet er i højsædet her, og det vil epoke III folket også gerne have en andel i.



*Hs - Hims vognen i al sin herlighed, da det er prøvestøbninger er det muligt at flere detaljer kan blive ændret. Hånden er ekstra udstyr for bladredaktører!!*



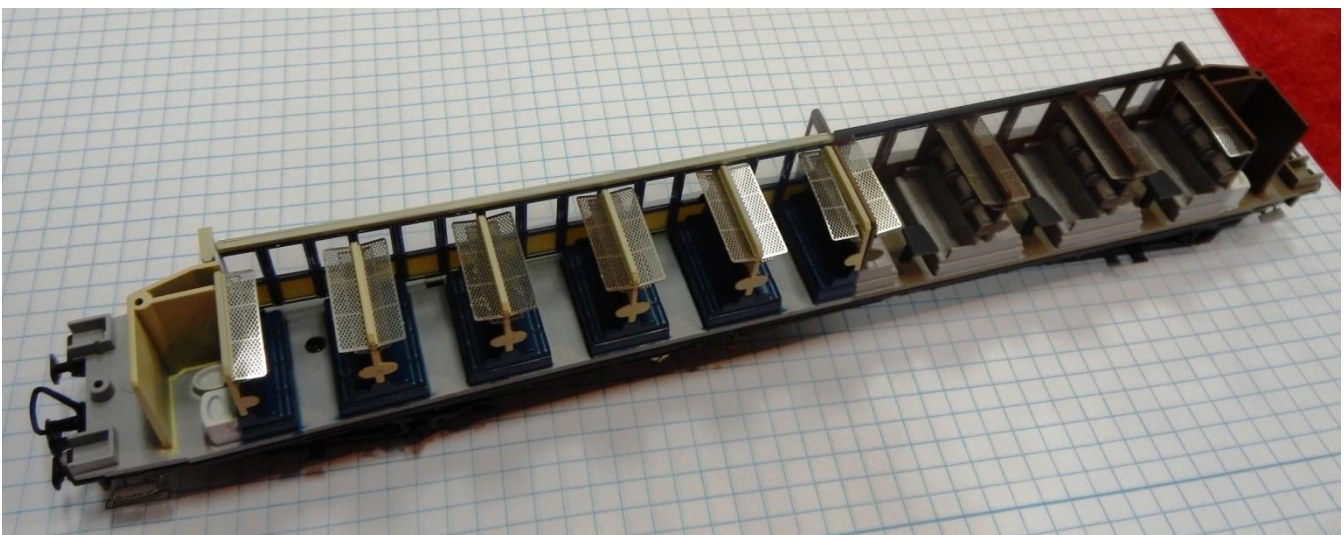
*Også en prøvestøbning, her den "hollandske" Gbs DSB købte brugte af NS engang i slutfirserne for at kunne opfylde forpligtelserne i den internationale vogn pool.*



Ah! jeg kan ikke nære mig, en godsvogn bygget som en godsvogn skal bygges - den er da skøn, det var den sidste nybyggede vogn med træbeklædning til DSB, den kommer snart som G vogn - - - -!



Abg vognen har rigtig mange fine detaljer, ikke mindst er interiøret noget helt for sig selv.



Selv om jeg er ked af at det ikke er lutter epoke III modeller der strømmer ud fra McK så glæder jeg mig på tilhængerne af de nyere epoker vegne, i er meget godt stillet med en leverandør i denne kaliber, jeg håber i tager godt imod det fine materiel der kommer fra dem. Ikke langt fra McK standen stod DF Modeltog med deres "behjulede" skønheder, i "Årets

Model" konkurrencen i DMJU regi vandt de i kategorien "Eksklusiv Modeller" 1. præmie på deres model af Ax personvognen og 2. præmie på Cv værkstedvogn 272. Diplomerne fik folkene bag DF Modeltog, Anders og Jørgen, udleveret på udstillingen i Køge. For de der ikke ved det (om nogen!) kan jeg fortælle at DF Modeltog leverer ægte håndbyggede modeller af DSB og

privatbane materiel, fremdeles i epoke III & IV. Detaljeringen, kvaliteten og det faktum, at modellerne er bygget af kyndige modelbyggere, er deres prisniveau særdeles rimeligt. I de sidste par år har firmaet udvidet deres netshop med

masser af dejlige løsdele til modelbyggeren, bl.a. alle de dejlige ting fra Dekas, Symoba kortkoblingskulisser, Cobalt sporskiftedrev og meget andet, ofte lidt svært tilgængeligt godt.



*Anders og Jørgen har netop modtaget de velfortjente diplomer for deres skønne modeller, overrækkelsen stod DMJU formanden Jan Ole Hansen for, Stort tillykke fra Mosebanen!*



*Sommerens nyhed fra DF Modeltog, OHJ E 243. En skøn model!*



*Værkstedsvogn 272, lavet på basis af en Cv vogn. En værdig repræsentant for specialvognene og den vil pryde ethvert sidespor på din station!*

En af styrkerne ved deres valg af forbilleder er, at det er enkeltgængere og materiel, der blev lavet i meget små styktal. Disse er ikke så interessante, for de "almindelige" producenter, som kræver en masseproduceret model, for at et stort antal kan sælges relativt hurtigt, for at være rentabelt. En stor del af DF Modeltogs udgivelser er netop enkeltgængere og vogne i lave styktal. F.eks. tror jeg næppe, at de store hjælpevogne vil blive lavet

som færdigvare fra Heljan eller Hobby trade! Dog er der sikkert en del (*mig bl.a.!*), der er meget glade for hjælpevognen, der kan stå på ens flotte maskindepot eller i "optræde" i et "scenarie" med en afsporing eller lignende. Jeg er i hvert fald meget glad for mine modeller fra DF Modeltog, og jeg vil uden tøven anbefale produkterne til andre modelbanefolk. De vil ikke blive skuffet.



*Sidste nye vare hos DF Modeltog, er Banetjenestens meget flotte og komplette program af danske signaler i byggesæt - bedre og finere bliver det næppe!*

Nu er det ikke kun forhandlere og Ho, det handler om, hverken for mig eller på udstillingen. I den store ende hos Togklubben 1:32 fangede mine øjne på lang afstand en model af en Cu

vogn under bygning! Den skilte sig klart ud fra flertallet af de øvrige vogne, der mestendels var Märklin modeller, hvor af en hel del var fordanskede - ikke at der er noget galt i det, vi gør jo nøjagtig det samme i 1:87. Men en model,



der er hjemmebygget fra bunden, vil altid skille sig ud, i særdeleshed når den er så velbygget som denne Cu vogn er.

Undervognen er bygget op i profiler, ætsede akselgafler og virkende vognfjedre! Vognkassen har modelbyggeren tegnet og fået læserskåret i Birkefiner. Jeg har desværre misset byggerens

navn, men det bliver modellen heldigvis ikke ringere af! Selv om vognen langt fra er færdig, er den bestemt værd at se nærmere på. I 1:32 er der rige muligheder for at lave mange skønne detaljer og tænk, jeg kan se mange af dem helt uden briller på!! Jeg ser frem til at gense modellen på fremtidige udstillinger!



*Cu vogn i 1:32, der er maser af fine detaljer at nyde; se bare interiøret. Toiletdøren er lavet færdig, læg mærke til det mattede glas med påskriften "Toilet"*



Et af de store emner i dansk modelbanehobby er den høje gennemsnitsalder blandt dens dyrkere. Det er et "problem", der har været diskuteret i al den tid, jeg som voksen (ca. 40 år) har dyrket hobbyen. Indrømmet, den fremherskende hårfarve er grå, men at modeltogshobbyen dør

med os, tror jeg ikke på! Jeg stødte "tilfældigt" på en flok ganske unge mænd, "Modelbanebanden" de havde et fint modulanlæg med Märklin materiel, og der er ingen tvivl, de er ægte modelbanefolk!



*En fin overkørsel på Modelbanebandens anlæg, der er holdt i noget der ligner sen epoke III til tidlig IV.*



*Nilstrup er en landstation med militært sidespor.*



*Denne fine helix fandt jeg hos N Modul Gruppen. I øvrigt et meget stort og fint spor N anlæg.*



*Er man til store amerikanske tog, så har Golden Spikes anlæg altid været et besøg værd. I Køge var det sidste chance for at nyde de lange tog, anlægget er solgt og et nyt skal bygges!*



*Modell Eisenbahn Club Pirna, gæstede udstillingen med deres meget store og flotte anlæg i skal TT.*





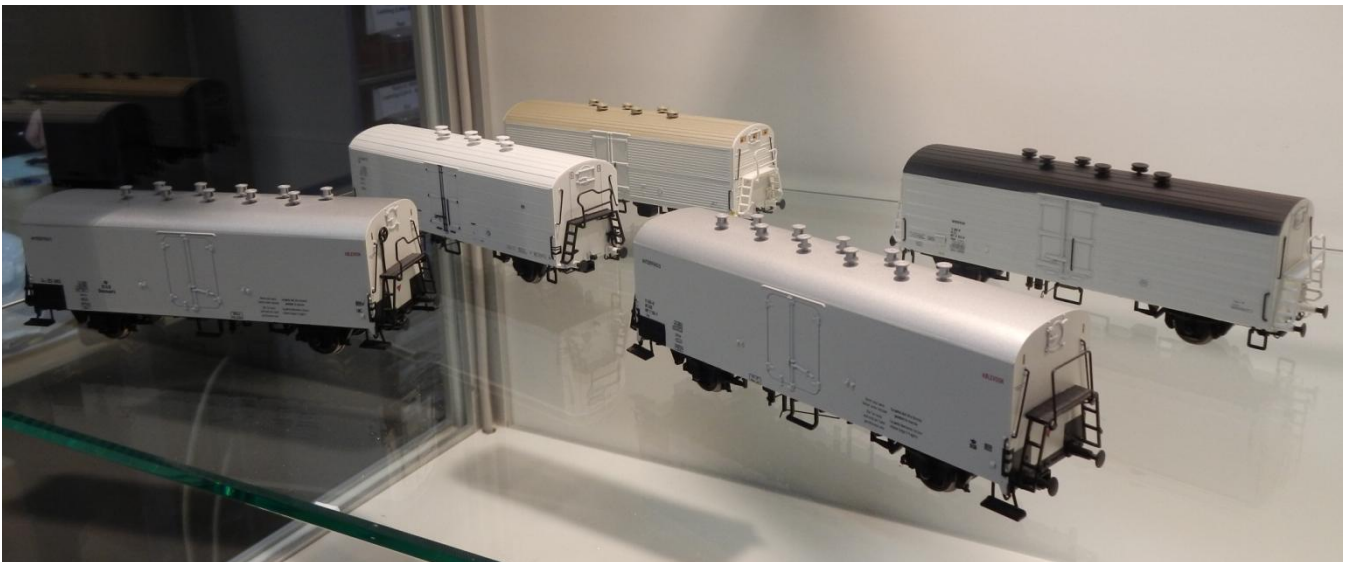
*Modeljernbane klubben Stevnstoget havde en lang række meget fine bygninger med på udstillingen, her er det Haarlev station fra Øst Sjællandske Jernbane Selskab ØSJS, senere Østbanen.*



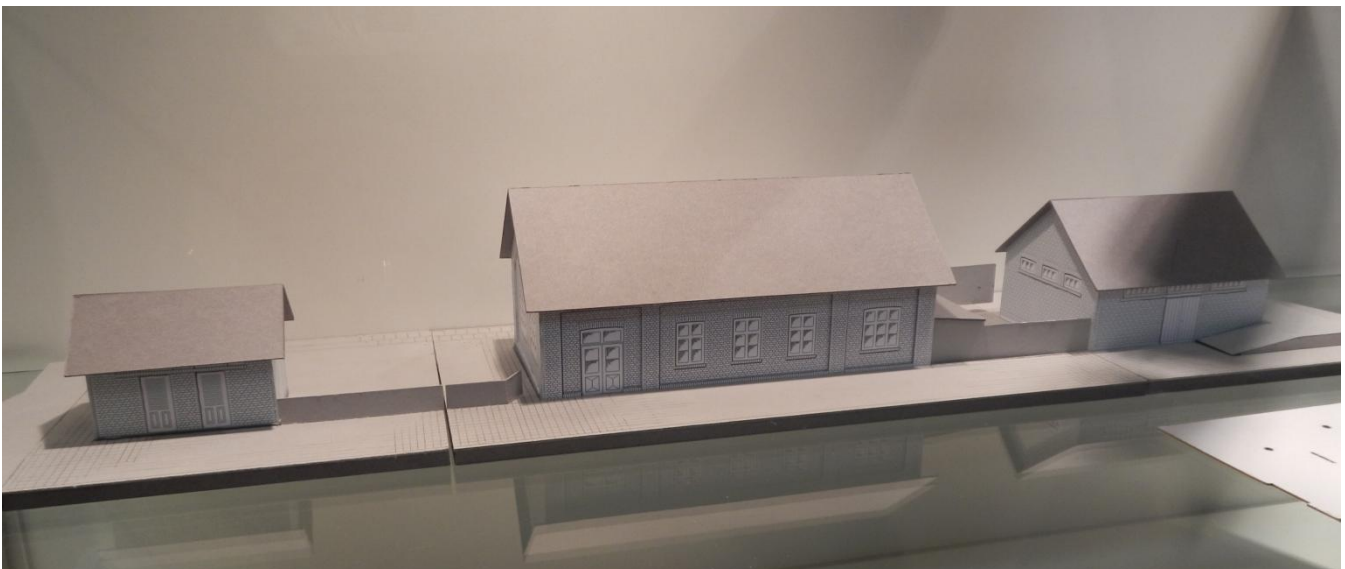
*En del af de mange fine bygninger, bl.a. Køge station, det er en (flere?) dygtig modelbygger (byggere?), der har været på spil her.*



*På F 2010, Hobby trade standen fandt jeg IKA vognen - nu må den da snart komme, vi har snart ventet længe, og det er en stærkt savnet model.*



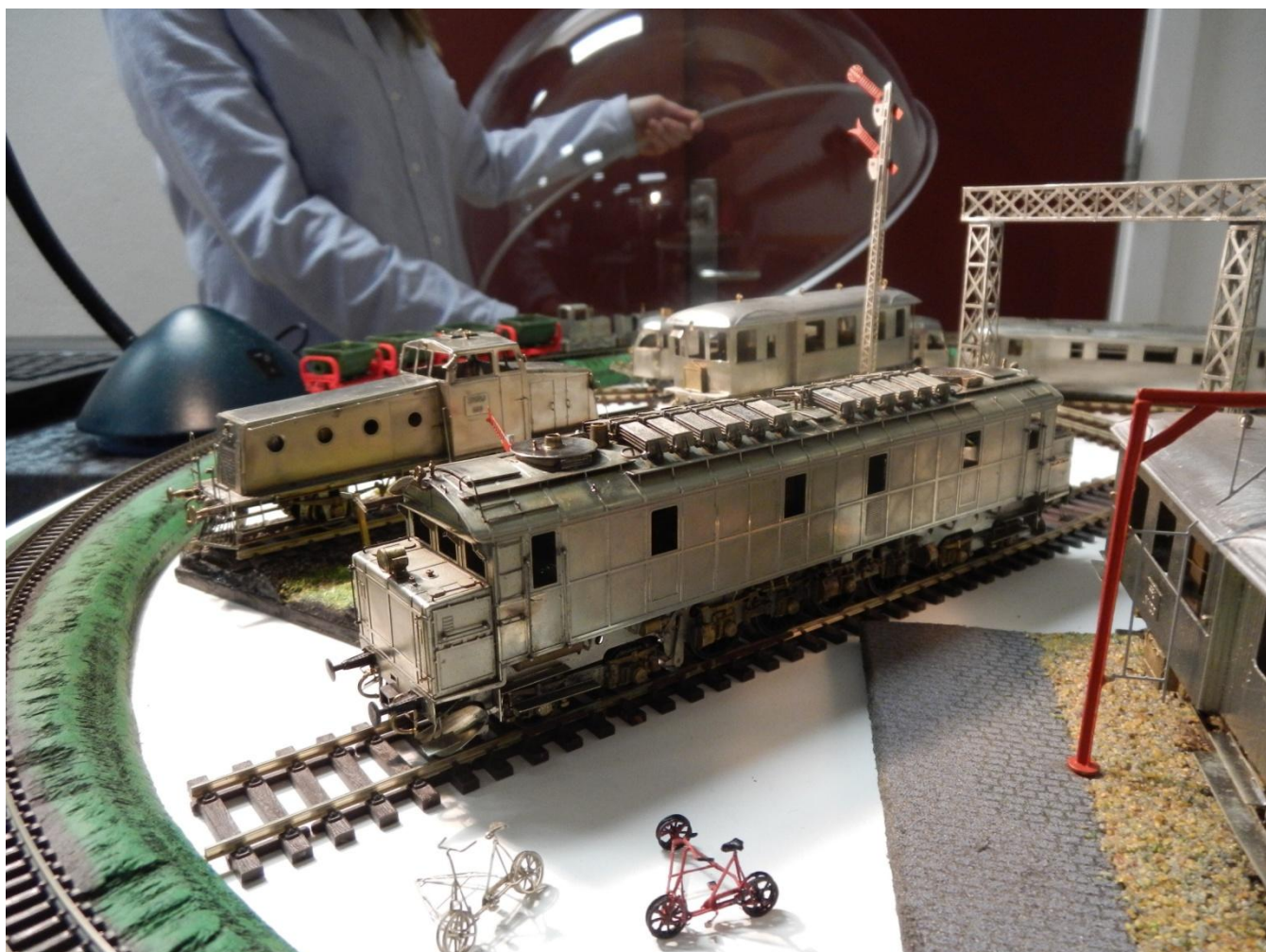
*I forgrunden er det to udgaver af IKA vognen, og de tre vogne i baggrunden er svenske kølevogne, heraf blev nogle købt af danske Mayo og kørte nogle år med farvestrålende påskrifter.*



*Et forstudie til en mindre dansk landstation,*

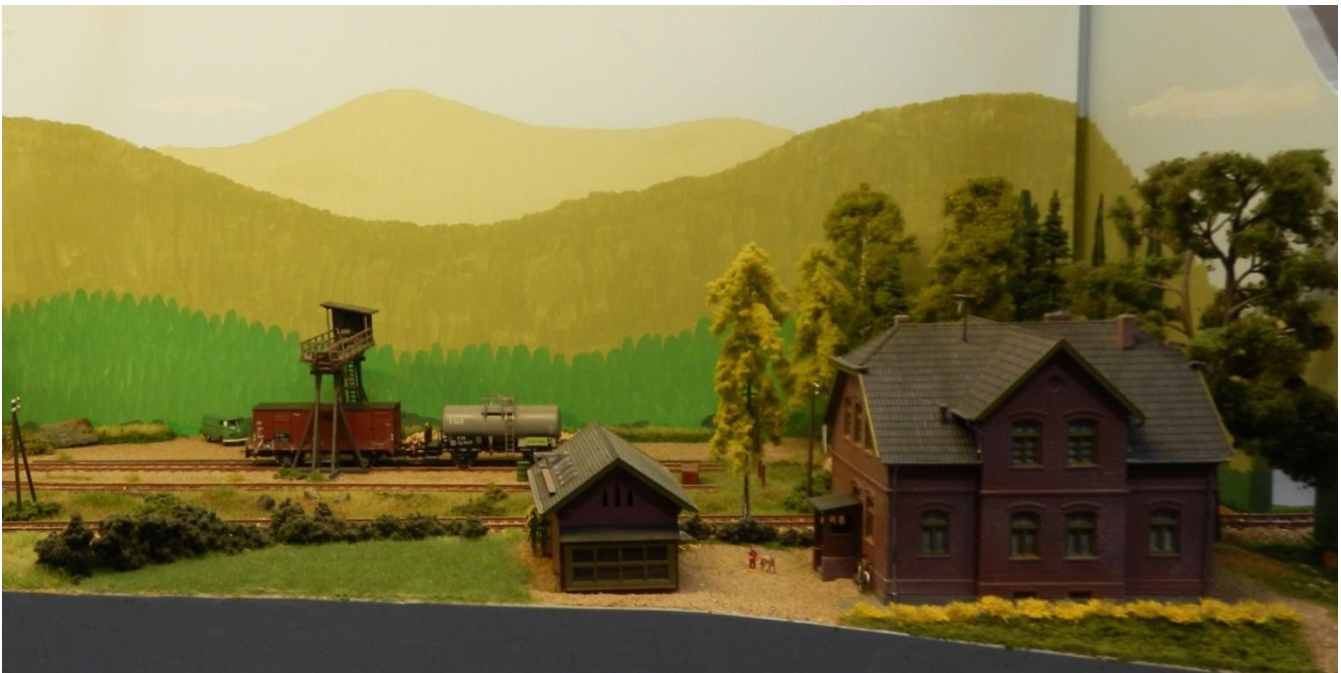


*Freja viste nogle af deres skønne nysølv byggesæt frem. Til læsernes ære fjernede man beredvilligt kuplen så skønhederne kunne gives ordentligt!*





*Mjølner Verk er en del af Fjellands Jernbaner, en fiktiv jernbane hvor alt er fiktion! Selv forbilledet, lidt dansk eller er det norsk? Et meget smukt anlæg, hvor der er brugt masser af omhyggelighed i alle detaljer.*



*Foreningen Toget havde medbragt deres egen pengetank - ikke nogen tosset ide!*





*Jeg faldt pladask for deres bro over motorvejen, også selv om det er epoke "moderne"*



*Hos Lekko Handel stod der stabler af eksotiske lækkerier, læg mærke til "personalets" evne til at tilpasse deres tøjstil og farver til mærkernes ditto. Der var stor efterspørgsel på at handle på Jydsk!!*



Hos Epokemodeller var der store smil. Pers stand er et sandt Eldorado af små dimser og dingener. Der er altid noget nyt og spændende.



Jeg er ellers ikke så vild med lys og lyd for den sags skyld, men Jørgen skulle have et par sæt slutlys til sine lyntog - tjek lige de slutlys på MS lyntogene, jeg blev imponeret. Firmaet kan kontaktes på <mailto:info@togteknik.dk>



## MANGE GODE NYHEDER

### Banetjenesten Vi har et meget stort udvalg af dansk tilbehør til din modelbane.

Se det store udvalg af byggesæt til rigtige danske signaler - Det vi ikke har skaffer vi og har du forslag, så fortæl os om det... Måske kan vi opfylde dine ønsker ! Banetjenesten er også meget andet end signaler. Byggesæt til en ægte dansk kul kran, Små kulvogne som passer til kranen, Baneled til mark-overkørslen eller ved stationen, Telefon skabe og Relæ skabe... De små huse som står ved signalerne som byggesæt, og meget andet godt !

Kender du vores hastigheds viser med virksomt lys ?

**SE DE MANGE NYHEDER PÅ  
VORES NYE HJEMMESIDE**

### MCK godsvogne til kun 279,- kr. stk.

Vi har G og Gs, samt Hbis på lager. Reserver de kommende nyheder nu ! Der kommer en masse flotte modeller fra MCK i løbet af nær fremtid. Flotte og yderst detaljeret vogne, bla. "Gummivogne" litra Bg / Ag / BDg - Alle varianter !

**DSB Stopbomme til kun 99,- kr.** Håndmalet i den helt korrekte farve, Gul eller Grå, perfekt til stationen. Epoke 3, 4 & 5 !



**NYE OHJ & HTJ Person & Post vogne**  
Håndbygget vogne i korrekt skala og farve. Alle varianter er på lager og klar til levering så længe lager rækker. Vognene er til epoke 4 og udstyret med bla. NEM / KKK kortkoblinger.



995,- kr.



1495,- kr.

### Ny håndbygget model

## OHJ E.243

Bestil nu og vær sikker på en model



**DEKAS...** Den gode danske kvalitet  
Næsten hele det store program på lager !  
Se udvalget og find det du mangler.



*Denne nydelige unge mand, et tidligere medlem af KMK, havde jeg en længere hyggelig sludder med. Peter kvitterede med nyeste billeder fra Odense Model Jernbane Klub.....*



*Imens de menige medlemmer i OMJK knokler med sikringsanlægget til Holmstrup, tager lederen af Sikrings afd. en ufortjent pause uden for relæhytten.*

*Foto.: Peter Schack.*



*En ægte skønhed, Brawa ' Klædeskab på sidesporet i Holmstrup.*

*Foto.: Peter Schack.*



Det var, hvad jeg faldt over og nåede, for det var stadig ikke alt, jeg fik set. På trods af et ganske fint oversigtskort i det omdelte udstillingsblad, var der stande, jeg ikke fik set! To dage er åbenbart ikke nok - i mit tilfælde. Endelig havde jeg, trods over 200 billeder taget, ikke

fotodækning på alle de steder, jeg var. Sportshaller er en stor udfordring for små kameraer, og tog der bevægede sig, blev for det meste bare til streger. Nu har jeg købt et stort og tungt Nikon spejlreflexkamera - udfordringen er hermed mig, der virkelig har meget at lære her!



*Alle vinderne fra Årets Model 1014 på DMJU Standen i Køge Hallerne 2015.*



*Så er de der, de skønne "Ovalramers" fra Artitec.*

Efter snart et par års venten på de hollandske "Ovaalramer" fra Artitec er de første udgaver netop landet hos forhandlerne. [Lekbo Handel](#) og [På Sporet](#) ved jeg fører mærket. De viste vogne er 1./2. klasse vogne fra tidlig epoke III 1947 - 1956. I halvtresserne kørte de ofte i de internationale tog til Danmark, og dermed er vognene interessante for den danske modelbanemand, der har internationale tog på sin bane. Der kommer senere en 3. klasses vogn og en ren 1. klasse vogn.

#### Ovaalramer AB olivengrøn

[20.260.01 - Olivengrøn, alum. tag, AB 7204, 1928-1939, RIC, IIa/b](#)

[20.260.02 - Olivengrøn, alum. tag, AB 7216, 1931-1939, SGB, RIC, IIa/b](#)

#### Ovaalramer AB standgrøn

[20.261.01 - Standgrøn, gråt tag, AB 7203, 1947-1956, RIC, IIIa](#)

[20.261.02 - Standgrøn, gråt tag, AB 7206, 1947-1956, RIC, IIIa](#)

[20.262.01 - Standgrøn, gråt tag, A 7202, 1956-1958, RIC, IIIb](#)

[20.262.02 - Standgrøn, gråt tag, A 7204, 1956-1958, RIC, IIIb](#)

#### Ovaalramer AB blå

[20.263.01 - Blå, gråt tag, B 7184, 1958-1961, RIC, IIIc](#)

[20.263.02 - Blå, gråt tag, B 7197, 1958-1961, RIC, IIIc](#)

[20.264.01 - Blå, gråt tag, B 6191, 1961-1968, NL, IIIc](#)

[20.264.02 - Blå, gråt tag, B 6193, 1961-1970, NL, IIIc](#)

Dette er udvalget af 1./2. klasse vogne. Klik på links og se varianterne, der dækker perioden 1928 - 1970. Det er en vogntype, der ikke må mangle i et internationalt tog til Danmark - synes jeg! Og jeg ved, der er rift om dem.

Den nye smukke vogn var - ikke underligt - at finde i de to ekspresser til Holland: Skandinavien Holland Ekspressen (SHE) og Nord West Ekspressen (NWE). Oprangeringsforslag med den nye AB og C-vognen af samme klan, der kommer snart, og som dækker midt 50'erne kunne være, NWE(Fa - Pa): **Maskine - PW - AB - C - WL - lokale vogne**. Alle til Hoeck. SHE (Fa - Pa): **Maskine - AB - C - C - WR - ABC - ABC - PW**. De to forreste til Amsterdam resten til Hoeck.



*Som sædvanligt er der et væld af fine detaljer og mange påskrifter på vognen. Interiøret er også i særklasse!*



## Debat hjørnet!

Der har været en del meningsudveksling på diverse fora, på nettet om DMJU-udstillinger og om tilgangen af nye folk til vores hobby. Det er en debat, som ofte er stærkt følelsesladet, og tror man alt for meget på de nogen gange temmelig

negative betragtninger, der bliver udgydt, ja, så ser fremtiden sort ud. Behovet for tilgang af nye modeltogsentusiaster er et emne, der jævnligt blusser op som et alt overskyggende problem. Det har det gjort lige siden, jeg genoptog hobbyen i slutningen af halvfjerdserne. Der er næppe tvivl om, at der er noget om snakken. Der bliver til stadighed færre folk med modeltog som hobby!

Noget kunne tyde på, at det er hobbyens udvikling, der også kunne blive dens ruin forstået således, at i takt med, at modeltog bliver mere og mere sofistikeret og detaljeret, bliver det også mere uegnet for mindre børn. I forhold til andet legetøj er prisudviklingen gået i en for børn og især deres forældre ugunstig retning - det er blevet for dyrt, eller rettere det andet legetøj er ikke steget nært så meget. Op gennem firserne/halvfemserne forsvandt modeltog fra legetøjsbutikkerne stille og roligt. For børnene blev det computer, mobiltelefoner og andet elektronisk "bling", der fylder på forældrenes børnebudget - intet barn af i dag kunne eksempelvis forestille sig at opgive sin Iphone til fordel for modeltog! Egentlig synd, for der er masser af børne-egnet brugt modeltog til en fornuftig pris på markedet.

Modeltog er efterhånden blevet de voksnes legetøj - ofte de modne voksne! Når børnene er flyttet hjemmefra, bliver der ofte "plads" til modeltoget, økonomisk, tidsmæssigt og fysisk!! Efter min opfattelse er det her, vi befinder os nu, og derfor har epoke III været toneangivende i så mange år.



*Vi sætter ofte et skilt op ved indgangen til klubben, hvor vi opfordrer områdets beboere til at komme ned i kælderen for at se, hvad vi laver.*

Der er kraftige tegn på, at de der voksede op med de nyere epoker, er ved at komme i den etablerede fase af livet, for de nyere epoker stormer frem! Men hov! Så må der jo være kommet nye folk til, og det er da også det, som sker i en stille, desværre faldende, strøm. Den faldende tilgang tror jeg i høj grad skyldes, at færre børn får mulighed for at prøve kræfter med modeltog, de mangler podningen senere i livet, når behovet for en hobby indfinder sig. Selvfølgelig vil en hel del blive ramt af

modeltogsfieberen desuagtet, og det er her, jeg tror, vi har den største chance for at lokke nye til - vi skal gøre os synlige i offentligheden, så meget at det er noget, der popper op i folks bevidsthed, som noget af det første.

Tro nu ikke, at jernbane/modeltog ikke kan fange unge som gamle mere. Jeg har set en hel del raske drenge på diverse udstillinger med skinnende øjne, sågalt et par stykker der rendte rundt med mælkekasser, så de kunne nå op at se de skønne anlæg. Jeg tror, det er vigtigt, at vi møder børn/unge, hvor de er, og her giver dem inspiration til at komme videre. Her er vores udstillinger et meget vigtigt instrument, for det er her, vi møder fremtidens modelbane entusiast! Set i det lys synes jeg, det er værd at bemærke, at DMJU i de senere år har haft en særdeles stor fremgang. Unionen har valgt at arbejde positivt for modeltogshobbyen med masser af nye tiltag og satsninger på sin årlige udstilling. Resultatet er, at mange klubber har tilmeldt sig ind i unionen, og der er faktisk kommet en hel del helt nye klubber til! Det er da en positiv udvikling. Det fantastiske er, at alle disse tiltag er skabt af modelbanefolk til modelbanefolk. Det er også modelbanefolk, der sidder i unionens bestyrelse. De er alle ulønnede og har i de senere år gjort (og gør fortsat) et kæmpe arbejde for at fremme vores modeltogshobby, indadtil som udadtil!



*Nysgerrigheden er stor; måske man kan plante kimen til hobbyen hos en!*

Udstillingerne er hobbyens bedste vindue ud til den øvrige del af befolkningen, de potentielle nye modelbanefolk. Jeg talte med flere gæster, der mødte vores hobby for første gang. De fleste var tydeligt imponerede over, hvor bredt vi favner i vores hobby og dens høje niveau. Mange var oven i købet ret så overvældede, da det gik op for dem, at virkeligheden ikke stemte overens med den forestilling, de havde om "legetøjstog." De folk fra unionen, klubberne, forhandlere og producenter, der deltog på den ene eller anden måde, har med garanti også haft et "par hårde dage", alligevel oplevede jeg kun



godt humør og stolthed over det, de stod for med stor lyst til at fortælle om netop deres hjertebarn - men de er jo også modelbanefolk! Til gengæld oplevede jeg intet af de negative påstande, der ofte florerer på diverse fora! I Køge så man modelbane på alle niveauer, epoker og skalaer! For mig er det et endegyldigt bevis på,

at vores hobby er sund. Jeg kender ingen, der ikke holder af sit modeltog, uanset om det er bygget af legoklodser, eller det er et "super deluxe messingbygget" lokomotiv. Mangfoldigheden er netop en vigtig faktor i vores hobby.

Flemming

# STORT SOMMERSALG

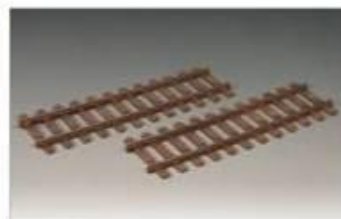
## LØRDAG D. 8. AUGUST KL. 10-16

Igen i år, afholder vi traditionen tro et stort sommersalg i vore store telte. Der vil, i lighed med andre år, være store rabatter at opnå. Vi laver en liste med tilbud en uge før. Find den på

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

Vi får besøg af Witzel Hobby og MCK.

*Reserver dagen, det betaler sig.*



# Nyt fra klubben

V. Flemming



Onsdag d.01.04. 2015. Nej, dette er ikke en aprilsnar og dog, for nogen tog helt klart fusen på nogen!

Denne onsdag var vi ikke så mange medlemmer stede, LT var optaget af andre ting her op til påske, og Henk, den stakkels mand, var blevet syg. Da jeg blev hentet, var Flemming den første

der så mig og sagde: "Ej hvad er der sket med din arm?" Hvortil jeg svarede: "Gledet i et tæppe"!Jeg havde således ikke noget mad med i klubben. Ved vores ankomst var kun Bent og Jan tilstede og næste i rækken til at sige "hvad har du nu lavet," var Jan - han fik samme svar som Flemming fik.



*Kokken i fuld krigsmundering - det nummer skal sent blive glemt, at tænke sig, han havde ingen mad med!*

Bent og Jan var i fuld gang med prøvekørsler af vores KMK prøve tog på anlægget i rum 3. Lokomotivet opførte sig lidt mærkværdigt, 3 - 5 steder på anlægget satte det pludselig hastigheden op til fuld fart og kort efter ned igen, noget meget mærkeligt noget. Vi diskuterede, om det var i digitale udstyr, at fejlen lå, i eller om det var i strømmen, eller om det var dekoderen i toget. Flemming hentede sin MA motorvogn, den blev prøvekørt på de samme strækninger, og kørte fejlfrit, så konklusionen blev, at det måtte være en fejl i dekoderen på vores KMK prøvetog. Skinnelibertoget med støvsugervogn blev fundet frem, og Jan koblede

det på vores KMK prøvetog, der fik lov at køre lidt rundt og rense spor. Rensetoget fik i første omgang lov til at køre i en time. Det er lige lang tid nok, da motorerne i støvsuger- og slibetoget helst ikke måtte blive for varme, men effektivt det var det. Støvsugeren tager alt det små-snavs, som ligger imellem sporene og svellerne. Der var dog lidt knas undervejs i prøvekørslerne i alle spor. Enkelte skifter var der problemer med, skifter eller drev på 308 og 309, samt 315. Sidst nævne lagde ikke ordentligt til med tungen, og så var der en enkelt skinnelaske, hvor der var en ujævnhed i - den tror jeg nok, at Knud fiksede, da han kom.



*KMK Rensetog arbejder hårdt med de store mængder meget fint støv / smuld, der forefindes på anlægget.*

De næste der dukkede op var som sagt Knud og Jørgen. Jørgen kom selv i sin lånebil, da han havde valgt at køre i klubben alene denne onsdag, da han havde et ærinde i Haslev. Næste levende billeder i klubben var Ole og Michel. Vi blev enige om at spise pølser til aften, så vi kørte i Aldi efter pølser og brød. På vejen derover mødte vi Per, som drejede ned ad Karlemosevej på vej mod klubben. Vi endte således med at være 9 medlemmer tilstede.

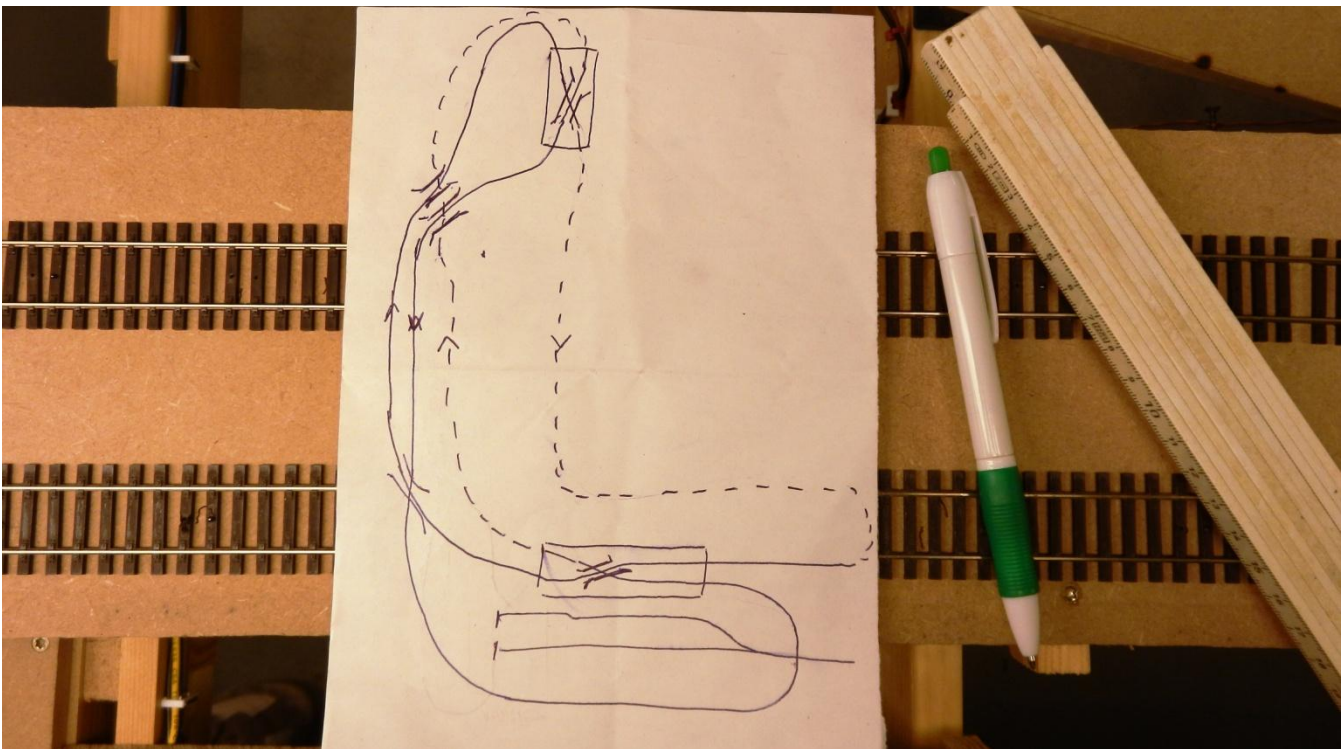
Michel stod for at varme pølser og brød. Imens forsøgte Jan at skrabe plastfilmen af det gamle skilt, som vi havde fået til reklame for os selv oppe ved indgangen til klubben. Skiltet er doneret af hans tidligere arbejdsplads "Superbrugsen". Det var lidt en langsommelig opgave, for han havde troet, at det kunne trækkes af i et snuptag, men det gik i stykker, så der måtte værktøj til. Hobbykniv blev afprøvet.

Så kom Madsen på banen (!), og spurgte om vi ikke havde en skraber til komfuret, hvilket blev fundet - med den gik det stærkt. Kl. 17 spiste vi så - relativ tidligt.

Alle havde efterhånden spurgt om min arm. Selv Per spurgte, om jeg nu havde lavet ulykker igen? Jeg tænkte, at nu var det vist tid til at afsløre min lille - men grove aprilsnar - vil nogen måske sige. Jeg spurgte, om der var nogen som havde læst nogle sjove aprilsnarer, imens jeg viklede mit elastikbind af hånden, men det var der vist ikke, Michel, der sad ved siden af mig, var den første, der sagde "ej hvad f..... er det en aprilsnar", ja det var det. Alle var ellers så godtroende, og de regnede helt sikkert med, at jeg havde forstuvet min hånd. Alle dumpede i med begge ben - Yes! Nogle mente, at jeg skulle have en røvfuld i min bare.. Andre, at det måtte koste en omgang.



*Madsen speaking.: "Det var de sidste huse!" Hvem fortæller ham om højhusene på Bellahøj??*



*KMK læserservice har endnu engang opsnuset det umulige! En hastigt tegnet skitse af den kommende roebane til Sukkerkøbings sukkerfabrik! Er det et større mysterium end mordet på den unge dame i Københavns Elforsyning?????????????*

Jeg tilbød min hjælp til opvasken, som andre mente at jeg måtte tage selv. Men det kom jeg ikke til, jeg hjalp Flemming med opvasken efter aftensmaden. Jan kom til, fandt et viskestykke og tørrede af. Knud, Ole og Bent gik videre med deres arbejde i rum 3, noget med lidt roebane planlægning. Flemming gik tilbage til sit

tegnearbejde, som vist nok voldte ham lidt problemer undervejs – det knob en overgang med at holde styr på stregerne i overdel og underdel på tegningen af rum 4. Jan havde hørt et sted, at man kunne rense flisegulv med en damprens, så det ledte vi efter på nettet. Vi fandt ikke rigtig noget til udlejning. Han ville så

prøve at gå i XL byg for at få en pris på, hvad det koster at leje. Jørgen sad igen og lavede strøm til lys i nogle huse i rum 5. Hvornår mon han er færdig? Jan måtte klare sig alene uden Henk og lavede lidt landskabsarbejde. Vores pc i klubben har det ikke så godt, så måske skal Henk på en opgave en dag, noget med en lyddel i pc'en, der er gået i stykker. Både jeg og Jan kunne ikke få

den til at spille musik. Ikke en gang musik fra en dongle som Jan forsøgte med, så Flemming måtte undvære sin ugentlige onsdagsmusik i den sidste time før skub-hjem-tid. Jørgen kørte før os andre, så til sidst var vi kun 3, og kl. 22<sup>15</sup> forlod vi klubben. Jan lovede at tjekke prisen på en tekstfolie til vores nye klubreklameskilt til næste uge.



*Er der noget mere trist end et øltelt uden ØL? Hvad er den af Jørgen!*

Onsdag d. 08.04. Martin fortsætter med sine onsdagsrapporter: Da Flemming, Jørgen og undertegnede kom i klubben, var Jan, Henk, Michel og Bent allerede tilstede i klubben. Løbende dukkede Ole, Knud og LT op, Per var syg, så han kom ikke.

Påsken havde givet mig nogle øl i overskud, 1 Jacobsen Brown Ale, og 3 Tuborg kyllerulle. Så jeg bød på øl til dem, der havde lyst, Madsen var den første som tog imod tilbuddet og åbnede en "Kyllerulle" (*Vi takker alle for skænken*). 4 glas og den store øl blev sat ind på bordet, så kunne folk selv bestemme, om de ville drikke noget af den.

Der gik dog lidt tid, inden den blev åbnet, for der var gang i arbejdet rundt omkring. Jan og Henk lavede landskab, Ole og Knud snakkede og planlagde roebanen på Sukkerkøbing, men den plan måtte der et byggemøde til for at få løst, fordi det kneb lidt med pladsen.

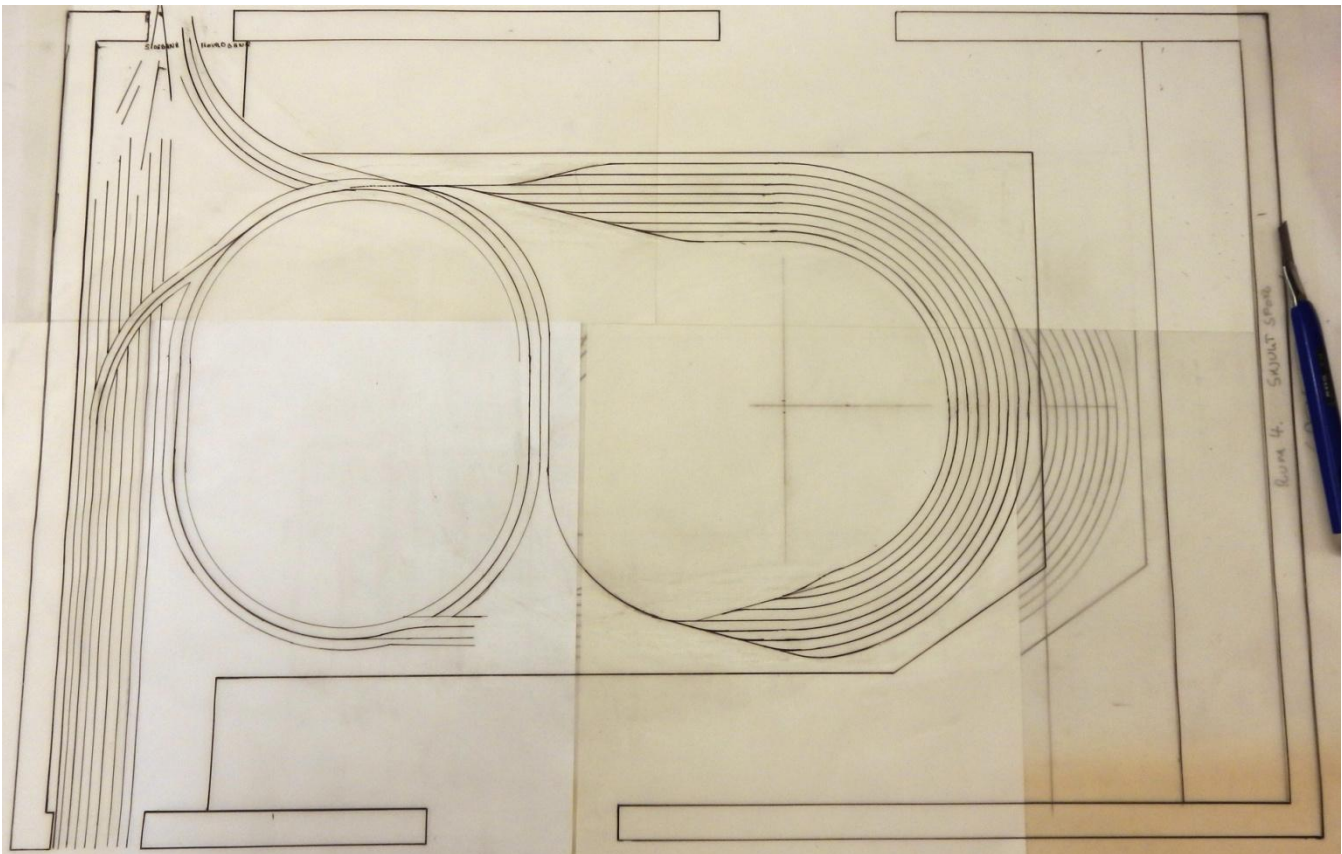
Aftensmaden denne dag stod på nakkekam stegt som vildt hertil kartofler, sauce, champignon, rødløg og gulerødder i ovnen og waldorfsalat som tilbehør. Jeg gik i gang med maden og kort

tid efter opdagede jeg, at jeg havde glemt en ost derhjemme, så inden jeg bød Knud på øl, måtte han en tur i Føtex for mig efter en ost. Dog måtte der lige en beskrivelse og et billede til, for at han kunne få købt den rigtige ost - men det lykkedes for ham!

Vi fik nakkestegene, der var skåret i skiver halvt ned i stegen og fyldt med baconskiver.

Maden var klar lidt før tid, der blev dækket bord og medlemmerne indfandt sig. De eneste 2, der ikke var så hurtige, var Jan og Madsen, de kom, da vi andre var i fuld gang med at spise.

Efter aftensmaden var indtaget, så gik Flemming og LT i gang med opvasken, Bent og Knud gik ned og arbejdede videre i rum 3. Derefter var vi 4, der sad tilbage, Michel, Jan, Ole og undertegnede. Ole havde i løbet af et øjeblik skrevet et oplæg til vores store skilt, som skal stå oppe ved døren og byde folk indenfor på onsdage. Det var straks et lidt større problem, når det skulle skrives på skiltet med store bogstaver, så var der ikke rigtig nogen, som var god til den slags.



*Så er det skjulte spor tegnet spejlvendt og afkortet, således at der bliver en 50 cm dyb garderobe / opbevaringsplads på væggen ud mod gangen. Sporsammenfletningen nederst skal nok lige optimeres "lidt." Men ellers må tegningen betragtes som færdig - så mangler vi bare lige det synlige spor!*

Kl. ca. 19:30 kørte Henk hjem, og derefter blev der kaldt sammen til bestyrelsesmøde. Det kom bag på Michel, da han havde glemt alt om, at der skulle være møde, inden han rejser på ferie i 8 uger. Madsen, Jan og undertegnede måtte tage ophold nede i rum 3, da mødet blev holdt i klubben. Michel kunne ikke lægge stue til denne gang.

I rum 3 fik vi andre tiden til at gå med at kontrollere sporskifter og div. strømhuller, og drev som ikke virker. Knud forsøgte at udbedre noget af det, men et enkelt drev skal udskiftes, fjederen er defekt. Den sidste halve time sad vi kun 4 medlemmer tilbage, og drøftede ideen om en gang at prøve, om det kunne lade sig gøre at bygge Korsøre om, indskrænke bordets bredde og lave en model af kulbanen fra Korsør station - den historie har lange udsigter. Først gælder det om at få bygget alt det andet, der mangler. Dagen sluttede af kl. 22<sup>00</sup>, hvor vi var 4 tilbage, som vi plejer.

**Onsdag d. 15.04 2015.** Det var dagen, hvor jeg ikke var forberedt på gæster i klubben, der var beregnet mad til 10 personer. Så da Flemming ringede til mig om formiddagen og fortalte, at vi fik besøg af 2 gæster i klubben, var gode råd jo dyre. Der måtte købes en ekstra kylling samt en bagekartoffel mere. Menuen i klubben denne onsdag stod på ovnstegt kylling, bagt kartoffel

med hjemmelavet persillesmør, samt salat og dressing. Da jeg blev hentet, viste det sig, at den ene af vores gæster ikke kom, men der skulle købes en ekstra kylling alligevel.

Ved ankomsten i klubben kl. 15, læssede jeg madvarer af, derefter lavede jeg en portion popcorn og under den proces dukkede Knud op med hjemmebagt kage, hvilket jeg sagde, at vi nok burde vente med at spise til efter aftensmaden, fordi jeg lavede popcorn, og fordi vi fik en gæst til aften. Men, der var nogen i klubben, som alligevel valgte at spise kage, inden vi skulle have aftensmad.

Dagens gæst var Jan Ole fra DMJU, der havde et ærinde i området, i anledningen af den forestående udstilling i Køge Hallerne. Han ønskede at se, hvor langt vi var nået siden sit sidste besøg. Aftalen om et besøg var kommet i stand med Flemming, og vores gæst kom kørende helt fra midten af Jylland.

Knud og Ole arbejdede videre med planerne med roebanen i rum 3. Bent rendte rundt og ledte efter en USB-nøgle, han ikke kunne finde, som indeholder det program, der styrer samtlige skifter på anlægget! Panikken bredte sig, og han endte med at køre hjem for lede efter den der. Han kom tomhændet og slukøret tilbage - hvor den USB-nøgle var blevet af, var et godt spørgsmål? Da Bent stod op torsdag morgen, trådte han på den!



*"Dirty Harry" udfolder sine patineringssevner på en af Madsens utallige husrækker. Man må sige, at det øger realismen ganske betragteligt - går det rent ind?*



*Endnu et godt bevis på, at god mad gør mennesker glade!!*



*En noget bekymret Kok-A-Mok, K maskinen havde sine vanskeligheder med at stå fast. Noget af problemet kunne afhjælpes ved hjælp af en justering af fjederens tryk på forløberen, en smøring hjalp ligeledes en pæn del og mon ikke en tur på rullestanden et par timer, vil hjælpe yderligere!*

Madsen lavede strøm ind i de sidste huse til rum 5, og da LT kom, gik han straks ind og satte sig ved Madsen, fandt en masse af sit patinerings grej frem og patinerende nogle hustage. Da maden var færdig ved godt 18<sup>00</sup> tiden, dukkede vores gæst så op. Jan og jeg hjalp hinanden med at dække bord.

Efter aftenmaden tog Jan, Ole og vist nok Per opvasken, som for eftertiden går på tur. Efterfølgende blev der snakket ved spisebordet, og vores gæst Jan Ole viste og fortalte lidt om unionens nye hjemmeside og de planer, der var for fremtiden.

Hen på aftenen fik jeg lokket Flemming til at finde en mængde godsvogne frem, og Madsen fandt en A kobling til mig. Og vi fik prøvekørt min K maskine, hvilket ikke gik helt så godt, for den kunne faktisk ikke rigtig trække ret meget op ad bakke, som jeg havde regnet med. Den mangler bl.a. vægt over bagerste drivaksel. Men, hvad der lige kan gøres ved det, aner jeg ikke. Måske lidt bly inde i førerhuset.

22<sup>15</sup> forlod de sidste 5, heriblandt vores gæst, klubben - endnu en hyggelig og oplevelsesrig klubaften.

**Onsdag d. 22.04. 2015.** Også denne onsdag fik vi besøg, det var vores gode venner, Torben Z, Rolf, Hans og Carsten, der "overholdt" en gammel aftale fra hobbymessen i Valby hallen tidligere på året. Martin havde kreeret et fint koldt bord med masser af lune retter! Vores gæster havde set frem til al den gode mad med store forventninger! Og de blev vist fuldt ud indfriet!

Da vi ankom til klubben omkring 15<sup>15</sup>. var Jan, Henk, Bent og Knud allerede tilstede. Bent kom og fortalte, at der nu kunne køres fra rum 1 og op igennem rum 3. Vores KMK digitale prøvetog havde været et par ture ind på Korsøre station ugen før, og det gik fint. Det var vist nok Bents tanke, at der skulle være prøvekørt noget mere denne onsdag, men så langt nåede vi desværre ikke. Umiddelbart efter os kom Ole og lidt senere LT.

Jan og Henk var i gang med landskab i rum 5. Nu mangler der ikke ret meget i, at det er færdigt! Men de blev afbrudt af Ole og Knud, der ville vide, hvilke skabe de skulle købe i Jysk. De satte sig ved vores sløve pc'er, for at gå på nettet og kigge på de skabe, som skulle hentes. Knud lagde bil til, da de kørte over efter dem.





*Redaktøren var i gavehumør, en pludselig inspiration afstedkom en gave til den ene af vores fraktioner, "The Tracksons", om det var en hyldest? Tja det kan vi altid diskutere - men det var helt sikkert morsomt! Ikke mindst, fordi "episoden" affødte en sand strøm af protester fra den anden "fraktion" "The Gips Brothers" Ak - ja, det er hårdt at være redaktør.*



*Se hvad vi har fået!!! Fraktionerne holder sig ikke for fine til lidt godmodigt drilleri!*

På vejen ud af døren mødte de vores gæster, der kom kl. 16<sup>00</sup> De beundrede al den mad, jeg var ved at forberede. En af dem spurgte "hvor f.... har du fået sylte fra på den tid af året", hvortil

jeg svarede ", at den har jeg da selv lavet". Midt i alle mine forberedelser, kom Ole og Knud retur med bilen fyldt med kasser med (*tunge, meget tunge!*). Der var 3 kasser pr. skab, og der blev

købt 3 skabe, så der var "lidt" at bære ned for de "frivillige", (*pust, støn, honk og piv!*) Da det var overstået, satte Ole og Jan sig ved bordet og lavede en skitse til vores skilt som der nu også var blevet købt en wirelås til. Det (*skiltet*) skal forhåbentlig trække nysgerrige folk til, det skal placeres oppe på stien, ved nedgangen til kælderens. Vores 4 gæster gik selv lidt

(*hjemmevant?*) rundt og kiggede på anlægget, og K maskinen der stadig stod på anlægget i rum 3. En af vores gæster, Hans, havde en kasse med mange træer med til os, dem blev Henk (*og vi andre*) meget glade for. De skulle dog have en gang mat spray lak for, at de ikke skulle drysse alt for meget. Vi takker og bukker mange gange for den fine gave!



*Så Køres der lækkerier ind i stor stil! (Mon Torben beder til at han overlever?)*

Kl. ca. 18<sup>00</sup>, var vi klar til at spise efter der var blevet dækket bord, og vi startede med hjemmebagt rugbrød, fedt og smør, og sild, karrysild og stegte sild. Derefter fik vi fiskefileter med citron og remoulade. Visse af gæsterne og medlemmer af klubben var **rygetrængende** og forlod bordet, ja en enkelt mente at han skulle arbejde, imens der blev spist aftensmad, han var lidt sen til at opfatte, at nu var der altså sylte med sennep og rødbeder - gæt selv hvem? Sørme om det ikke pludselig det ringede på vores dørtelefon, det var en ung mand ved navn Philip. Han havde set vores hjemmeside og ville nu gerne se vores klub - det var han da velkommen til. Flemming lod mad være mad (!?) og viste ham rundt, selv om at sylten stod og fristede. Den unge mand virkede interesseret i det, vi lavede. Han blev budt på en bid mad,

sagde i første omgang nej tak - men endte alligevel med at få ribbensteg og frikadelle. Vi synes han faldt godt i selskabet, og efter maden deltog han aktivt i den store øvelse; Skabssamleri for yderligtgående!

Straks efter sylten var fortæret, forsvandt Madsen igen ned under bordet under Nørrebro station. Så da kokken diskede op med frikadeller og æbleflæsk, var han temmelig sen til at opfatte, hvad der kom ind på bordet - det er jo ikke så'en, når man har svært ved at blive siddende ved bordet og hellere vil arbejde end spise. Kommentaren fra Madsen var: "ej hva f....., var der også ævleflæsk?" Det kunne I s.. da godt have sagt.. Men der blev bare grinet af ham.

Vi var mange om at rydde af bordet efter frokosten i klubben, og opvasken tog LT. Jan og Flemming.



*Spillopperne lyser ud af de herrers øjne.*

Aftenen blev brugt på lidt snak ved spisebordet, og inde i rum 7, LT arbejdede videre med patineringen af tagene på husene fra området omkring Nørrebro. Bent, Knud, Jan, og vores gæst Philip, samlede skabe og samlede skabe og samlede skabe - lige indtil kl. ca. 21<sup>20</sup>, hvor Ole myndigt beordrede dem til at stoppe for i dag,

da vi ikke må larme efter kl. 19<sup>00</sup>, og vi skulle jo nødvendig have problemer beboerne ovenpå. Klokken var efterhånden blevet mange og dermed blev det tid til at køre hjem, vi var kun 4 medlemmer og en enkelt gæst tilbage da vi forlod klubben kl. 22<sup>40</sup> trætte men tilfredse!

Kokken & Redaktøren



*Vores eget lokale papkasse show, bemærk lige vægtangivelsen på den høje pakke! Det er hårdt at være modelbanemand!*



*Der er mange udfordringer samlingen af diverse klædeskabe, det skal blive herligt med plads til vores overtøj og et par tusind andre ting.*

Onsdag d. 29.04. 2015. Ugens rapport er et sammensurium af Martins og mine notater. Denne onsdag var vi lige forbi Poul Erik Witzel – vores gode ven der nyder at have folk på besøg – der var som altid, kaffe på kanden. Det blev til en god time med hyggesnak, og Madsen fik de materialer, som han manglede. Flemming var betaget af den næsten færdige

model af Aarhus Østbanegård, som nogen af os ved, at Witzel har brugt mange timer på med flere rettelser undervejs, inden den var perfekt nok til salg. Kl. 16<sup>15</sup> kørte vi videre til klubben. For en god ordens skyld gav Martin Ole besked om, at vi havde været hos Witzel, og derfor kom lidt senere end vanligt, hvilket så også betød, at aftensmaden blev forsinket.



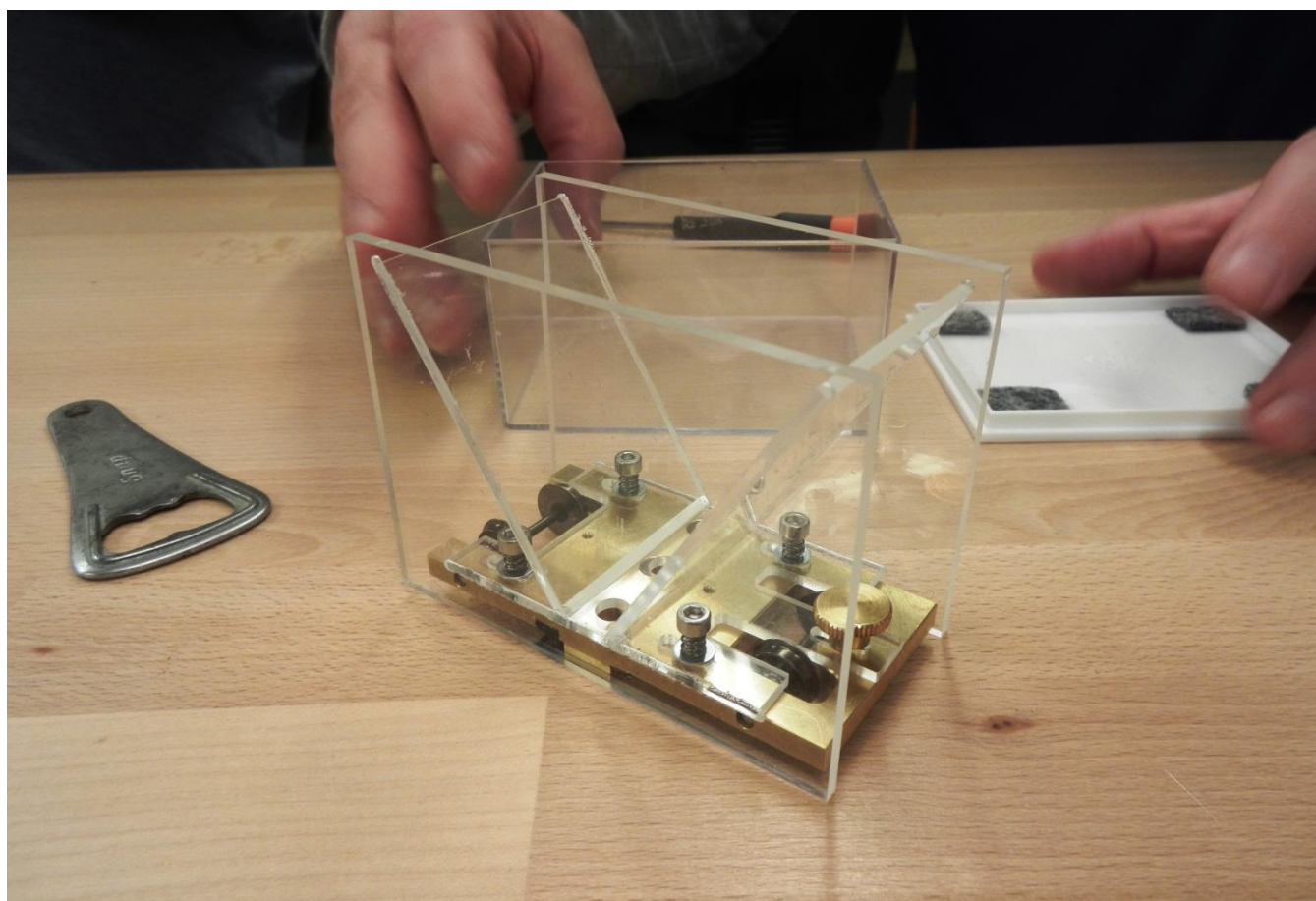
*Hvor mange forsøg går der på en perfekt model af Aarhus Østbanegaard? Mange, for Witzel er en kritisk herre, når det gælder kvaliteten af sine produkter!*

Martin gik i gang med madlavningen. Den oprindelige menu var ellers krebinetter med kartofler, champignon sauce, blomkål, gulerødder og rosenkål. Den menu måtte han lave om, da han var ude at købe ind, da han ikke kunne få rosenkål, årstiden for dem var slut, og deres blomkål var ikke så kønne! Martin tog en hurtig beslutning om at lave det om til koteletter i fad med ris og flutes. Han havde fundet et godt tilbud på nakkekoteletter! 2 store pakker med 7 stk. i hver. Champignonerne blev rensset, de var store, sprøde og nemme at gå til. Koteletterne blev stegt og lagt i de 2 stegesøer. Champignonerne kom på panderne, blev stegt og lagt ovenpå koteletterne. Herefter kom saucen over, lågene lagt på og sat i en kold ovn. Nu manglede der bare at blive kogt ris og varmet flutes. Maden var klar kl. 19, lettere forsinket. Flere syntes at det smagte godt - det var dejlig mad Martin! Kl. 19<sup>30</sup> var de fleste af os færdige med at spise, og rydningen af bordet blev igangsat. Henk afløste LT for opvasketjansen sammen med Per. På æresord! Redaktøren havde de bedste intentioner om at få startet på tegningen af det synlige spor i rum 4. Det blev dog ikke til noget og heldigvis for det! Henk påstod senere på aftenen, at han havde tænkt (?) og dermed fået en ide om et "Vesterhavstema" i rum 4. Det var indtrykket, at "ja-hatten" sad på

de fleste af os, så næste onsdag skal der laves lidt skitser og planlægning - det bliver en spændende opgave.

I følge vores fine opgaveskema (*rengøring turnus*) var det Flemming og Michel, der skulle tage sig af rengøring af køkkenet og opholdslokaler. Michel dukkede ikke op! (*Han er emigreret til USA*).

Den gode Jørgen gik under jorden, så Flemming måtte klare sig selv, måtte han! Jan havde været så elskværdig at damprense gulvet på vores toilet, hvis belægning er noget skrammel, fliserne er totalt umulige at få rene - de er meget ru og nærmest suger snavset til sig. Støvsugeren, som Bent har stillet til rådighed for klubben, trængte for alvor til at blive tømt, og selve filteret uden på motoren havde et pænt tykt lag støv og snavs, hertil spurgte (*smuds?*) redaktøren: "HVORNÅR HAR DENNE STØVSUGER SIDST VÆRET TØMT??" En enkelt kom med en vittig bemærkning "I december 2014 eller 2013" - vi skal nu nok lidt længere tilbage i tiden. Flemming fik støvsuget rum 5, 6 og 7 med en støvsuger, der på grund af den manglende vedligeholdelse, sugede temmelig ringe. Bordet, der bliver tegnet ved, fik en særdeles grundig og tiltrængt overhaling. Resten, gulvvask og en tur til computerbordet bliver næste onsdag!!



*LTs nye legetøj! Med den skal han (LT) smide med sten på vores anlæg, i følge sagkundskaben fås den ikke bedre - avanceret er den i hvert fald.*

Vores altid skarpe læsere husker selvfølgelig det højspændte mord i Københavns Elforsyning i sidste nummer af Mosebanen - ikke? Nå, men nu har dramaet taget en ny og uventet (*det gør sådan noget altid*) drejning. Onsdag aften havde Kriminalkommissær Henkel taget bussen hjem fra en sen fyraften, det var ikke en helt tilfældig bus han havde valgt, i nogen tid havde han haft et utroligt godt øje til chaufføren, "Det er sgu den "bussemand", der har myrdet frøken Strøm, det er jeg helt sikker på - se bare, hvor nervøst han skuler efter mig" " Jeg ved, at han ved, at jeg ved, at han ved, at jeg ved - øøøeh, lad mig lige se - jo den er god nok - at det er ham, der skød hende. Jeg intensiverer lige min frygtede universal-skulen! Så må vi se, hvad der sker!" Henkel, der var totalt udmattet efter den voldsomme tankevirksomhed, skulede det bedste, han kunne - resultatet udeblev da heller ikke! Den fæle skurk, der var forklædt som buschauffør, blev aldeles rundforvirret, og ved Bellahøj stoppestedet, ramte han støttemuren (*i stedet for at stoppe ved stoppestedet*) og brugte denne som en "gelænderbremse". Under stor panik (*i bussen*) fortsatte køretøjet sin vilde kurs mod vejunderføring for enden af højhusene (!) Med et gevaldigt brag stoppedes bussen af noget

meget stort og hårdt lige inden for underføringen. Kriminalkommissær Henkel besluttede sig for at anholde den forklædte skurk, alt imens han var på vej frem i bussen. En tur han ganske ufrivilligt var i færd med at foretage sig gennem luften og udløst af det voldsomme sammenstød! Med utrolig præcision landede han på den forklædte fæle skurk, der ellers havde startet en hastig flugt. Henkels landing fratog skurken al yderligere lyst til flugt! Nu da Henkel havde overtaget, kikkede han ud for at se, hvad der så effektivt havde stoppet bussen - nærmest lammet af overraskelse kunne han konstatere, at det var den indtil nu forsvundne "Henkesten". Spørgsmålstegnene stod i kø oppe i Henkels lille politihjerne. Nede på politistationen havde kriminalkommissær Henkel genvundet sin skarpe tankegang, og han fik hurtigt fisket sandheden og en tilståelse ud af den sølle skurk. Han havde skudt den yndige frøken Strøm, der var sekretær på Københavns elforsyning. Hun havde truet skurken med at afsløre, at det var ham, der havde druknet Henkestenen i beton under et af Bellahøj højhusene. Henkel var tilfreds, han havde nappet sin forbryder - men lige som os andre, fattede han ikke en hujende fis af det hele!



*Lygten og Simons skrothandel, set fra nord.*



*Her ses scenariet fra Tagensvej (broen) Dele af Jans Tivoli som er en del af et større rekreativt område.*

Inde hos skabsbyggerne blev der knoklet. En god solid ramme til skabene er blevet fremstillet, der kan justeres og løfter skabene 12 - 15 cm op over

gulvet, bare lige hvis kloakpumperne skulle svigte igen! Vi andre glæder os til, at projektet bliver færdigt, og vi kan bruge de nye faciliteter.



*"Er det virkelig en MO motorvogn? - Den er da meget pæn!" "Jaaee - jooeee såmænd er den det! Meen den mangler jo stafferingerne!!" "Nåååhh - så det!"*



*Der blev arbejdet hårdt og målrettet med vores talrige garderobe og opbevaringsmøbler!*

Imens der blev gjort rent og vasket op, så brugte LT og Martin noget tid på at programmere nye dekodere i div. materiel: 2 MO og en MH. Så kunne jeg Martin tænke mig at se 2 MO køre i forspand, men det lykkedes ikke rigtig. LT måtte have hjælp af Bent til at få strøm på anlægget samt kalde et lokomotiv op. Vi fik ikke gjort det korrekt, så vi skal nok prøve igen i næste uge, om vi ved hjælp af manualen (*som ingen gider læse!*), kan få maskinerne til at køre i forspand, som vi ønsker det.

I anledning af at det var St. Bededag dagen efter, blev ovnen varmet op igen, og 8 hveder blev lunet og serveret med smør. Efter de var spist pakkede vi sammen og kørte hjem kl. 22<sup>00</sup>.

-Martin & Flemming-

**Onsdag d. 06.05. 2015.** Så er det onsdag, ud i bilen og af sted til Karlemoseparken! Jeg havde en stor kasse med Roco Feldbahngleis, netop ankommet fra [Lekbo handel](#), med i klubben. Jeg var ret sikker på at få de herrer "sporfolks" opmærksomhed den aften! Der var jo et hængeparti med tegningen af det synlige spor i rum 4, det skulle jo have været påbegyndt sidste onsdag. Af uransagelige årsager skete det ikke!

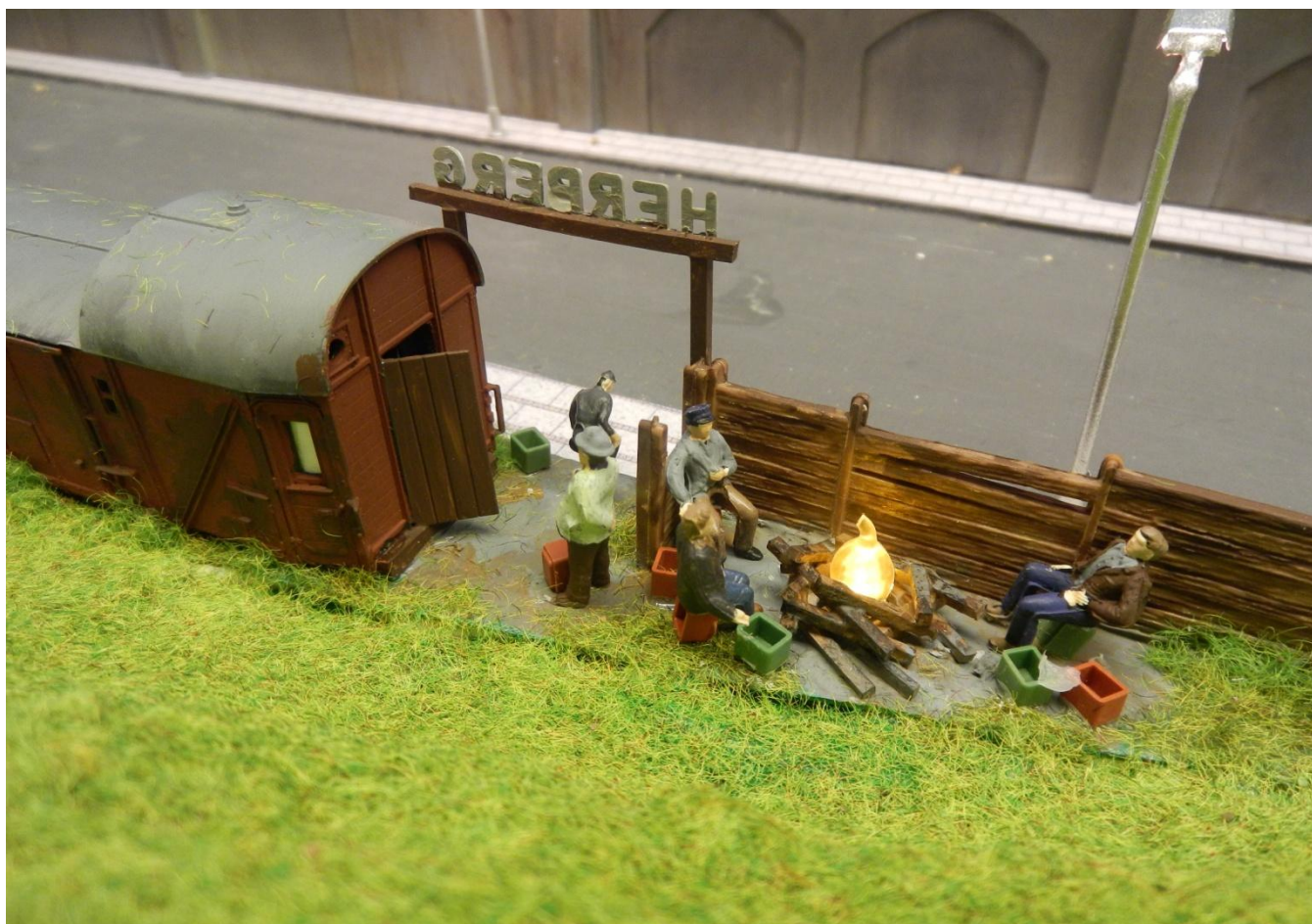
Det var noget med Vesterhavet, Råbjerg Mile og en kirke, der er blevet næsten væk! Der var dømt "brainstorm" møde mellem Henk og undertegnede. Inden det kunne ske, var der lige et par opgaver, vi hver især skulle ordne. Henk lavede fortov langs vejene på Nørrebro. Der har været voldsomme beboerprotester over de manglende fortove! Beboerne og jeg flygtede, da Henk brugte spraylimen, det er en arrig stank den udsender. Jeg fik dog monteret en frisk og brugsklar tegning af rum 4, på tegnebrættet. Jeg havde glædet mig særligt til denne klubdag, for LT var færdig med malerarbejdet på undervognen til min ZF vogn, og hvilket mageløst arbejde han har udført, den ligner nøjagtigt det, den skal være: en godt og grundigt brugt (*under*)-vogn. Vognkassen er stadig ikke færdig, men det var helt syret at se den med maling på (*eller var det påvirkning fra Henks limdåse?*). Jeg glæder mig til at se den færdig, og så får alle I andre også lov til at se den.

Så blev der endelig tid til lidt (*meget*) "vesterhavssnak". Jeg fik "ødelagt" Henks havbillede, da jeg fik forklaret, at stationen kommer til at ligge modsat af, hvad han troede - manden manglede ord - det sker sjældent!!





*Henk med "tossetobak" på dåse. Det er den ondelynemig kradsø sager, der kommer ud - man kunne jo ikke slå en lige streg!! - Ja, ja, på papiret!*



*Trods varmen fra bålet er der en kold stemning i det lille herberg, nogen har drukket alle øllerne, se bare - alle kasserne er tomme!*

Efterhånden vendte hans sprogfunktioner tilbage og endda med fornyet styrke. Opgaverne tårnede sig op foran mig. På en meget begrænset plads skal vi have en rigtig vesterhavskyst, langs yderkanten af anlægset. Tæt på alle de salte skumsprøjt, som vores privatbane skal skrumle sig frem igennem i de yderste klitrækker (*næsten*). Længere inde, hvor der er mere vegetation og læ, løber så vores DSB sidebane. Banerne forenes i Fjordby, hvis ophav egentlig er

Thisted, men efter vores grundige samtale er det så som så med ligheden - er jeg bange for! Nu kunne det være fristende at snakke "organiske former", men det er ikke muligt på grund af det meget omfattende skjulte spornet down under! Jeg fik kun taget to billeder, så gik batteriet absolut dødt, alle forsøg på genopladning har været forgæves. Det betyder, at jeg ikke fik taget et billede af vores fine arbejdsskitse - den kommer næste gang, jeg skriver nyt fra klubben.



Som vanligt har Martin også lidt at berette.: Tilstede i klubben denne dag, var Jan, Henk, Martin, Jørgen, Flemming, Knud, Ole, LT, og Per. Da vi ankom til klubben, var Henk og Jan i fuld gang med at lave landskab. Flemming havde smalspor med til opbygning af roebanen til sukkerfabrikken i rum 3, så nu kunne Knud og Ole komme videre. Det blev dog kun til lidt snak om opbygningen og udsavning af traceer til at opbygge banen op på.

Vores "**Kig indenfor**" skilt fik en opmarkering, da Henk havde en stor sprittusch med hjemmefra og tegnede vores skilt op. Der blev dog plettet igennem papiret af sprittussen, så vores spisebord fik aftryk. Det blev vist rensset af igen så der ikke bliver noget at se. Da LT kom, satte han sig og patinerede en af Flemmings fiskevogne, og undervejs drøftede de ud fra

billeder hvor og hvorvidt, der var tale om snavs eller rust. Jeg syntes selv, at det var lidt svært at se det på et sort/hvidt foto (*det synes vi andre sandelig også, at det er*). Menuen denne dag stod på Jensens barbecueørbrød med flødekartofler, salat og dressing. Der blev lavet en lille sær platte med salat til Hr. Henkel, som jo ikke spiser al slags salat. Han bestilte agurk, tomat, salat, og ærter.

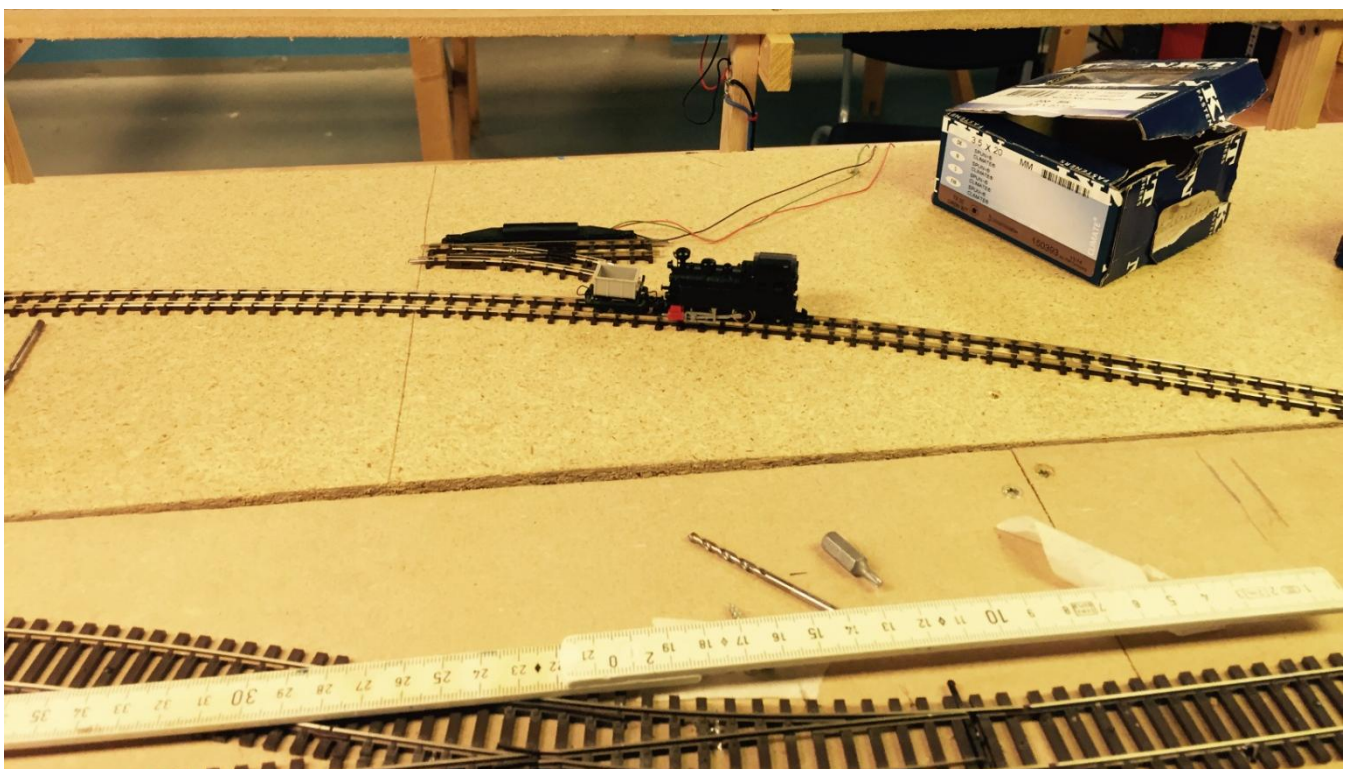
Da maden var færdig, og vi skulle spise, så var Madsen den sidste, som kom op til spisebordet, gæt hvor han havde været! Rigtigt - nede under anlægget i rum 5, det var noget med nogle lamper og lidt loddearbejde, som igen, igen havde drillet ham. Nå, men han skulle ikke have nogen aftensmad, for han havde fået flødekartofler 3 dage i træk derhjemme. Efter aftensmaden ryddede Knud og Per af bordet, og

denne onsdag var det Madsens tur til at vaske op sammen med Per, dvs. som afløser for Michel som er på ferie. LT overraskede bl.a. Flemming ved at ordne toilet og håndvask. Det kom vist lidt bag på ham, nydeligt arbejde LT. Da opvasken var overstået fik jeg en s....balle af Per, fordi den der barbecuesauce havde brændt sig fast nede i fadet, og der måtte noget knofedt til at få det rent. "Så næste gang måtte jeg godt selv gøre mit fad rent". Nå, nå godt ord igen. Der var

indtil flere, der forsvarede mig – tror jeg (*man kan kun håbe, kun håbe*), med at man bare kunne sætte det i blød til dagen efter. En anden god måde at rengøre sådan et fad eller bradepander på, er at lægge det i en tæt lukket pose med en salmiakklud i, så er snavset næsten til at skylle af med varmt vand en uge efter. I rum 3, kunne Knud og Ole ikke lave mere denne aften, så de kørte hjem kl. ca. 20<sup>00</sup>



*Det smalle spor breder sig! Hør! er jeg for hurtig på aftrækkeren, eller skulle sporet ikke dykke ned og gå skjult? Fortsættelse følger!*



I rum syv havde Henk sat en stribe huse ind til LT som skulle patinere hustage, han fik rettet op på nogle af de små helligdage, som Madsen havde efterladt under bygningen. I syveren gik snakken også lidt senere på aftenen om vores hjemmeside som jo er under opbygning. Der var vist flere ting, som var svære at blive klog på. Men det gik vist lidt på, at vi skulle skrive lidt om klubben, ikke for meget, og det skal i form af billeder og tekst gerne blive sådan, at det kan trække nye og gerne yngre medlemmer til. Men det er vist noget Henk, LT og Flemming arbejder på. Da LT kørte hjem og lidt senere også Henk kørte, var vi kun de sædvanlige 4 tilbage, Jan, Jørgen, Flemming og Martin. Flemming gav sig til at vaske gulv i køkkenet og opholdsrum, Jan assisterede ham ved at lave et forsøg med damprensere. Den duede dog ikke på det ru gulv i opholdsrummet, men på gulvet i køkkenet, især det snavs ved komfuret, hvor der indimellem spildes mad, var den god til at rense med. Da gulvet var vasket, måtte vi andre vente 2 steder i klubben til gulvet tørrede. Madsen skulle selvfølgelig lige hen over gulvet med snavsede sko, efter han havde hentet vores skilt

ind. Flemming skældte dog ikke ud, det kunne jo ikke hjælpe noget.

Onsdag d. 20.05. 2015. Martin skal have nyt gulvtæppe, så han måtte blive hjemme, mens vi andre tog i klubben! Oooh! Ingen Martin = ingen kok! Dagens menu stod på koldt bord! Der er ingen rapport fra onsdag d. 13.05, da hverken Martin eller undertegnede var i klubben den dag. Jeg ved, at de var 4 mand, og at der blev arbejdet "hårdt og inderligt". Madsen måtte helt vanligt et par ture under bordet (*Madsens plads, vi må have et vejskilt på bordet med navnet!*) Der var en del loddearbejde og reparation efter et vildt-farende spadebor, og det var IKKE Madsen, der førte det! Nu vi er i Nørrebro bydelen, så har vi været vidne til det første trafikuheld. Banefuldmægtig Ole Sen mistede herredømmet over sin Morris ti-hundrede, fordi han skulle kigge efter den smukke unge pølse dame, der netop havde lukket pølsevognen og var på vej hjem. En af de ting Madsen fik monteret var en elektronisk "dime", der illuderer svejselys på en ret overbevisende måde. Som jeg forstod det, var "dime" fremstillet af Bent - en fin lille detalje.



*Pæleklatrung med bil er en stærkt overdrevet sport! Store dele af kvarteret var mørkelagt i timer og den stakkels lygtepæl er mærket for livet!*



*Per og LT pjattede tiden væk med en ledningsstripper! LT påstod, at han skulle bruge tråden til fremstilling af modeltræer - men de pjattede, gjorde de!*



*Der bliver arbejdet flittigt inde på skrotpladsen, efter svejselyset at dømme, er der gang i noget (sort?) pladearbejde! Det er måske Ole Sens Morris, der er ved at blive rettet op?*



*Jo - jo, han arbejder skam ganske hårdt, ham Bent!*

Bent har lavet en lille opstilling med et ganske naturtro "svejselys," det er placeret hos Simon, på hans skrothandel, indretningen kører i forskellige intervaller. Gad vide hvilken opstilling det skal anvendes i? Jeg kom lidt videre med vesterhavskysten på den synlige del af anlægget i rum 4. Takket være en større ide udveksling mellem Henk og eders, er vi nået frem til en løsning der vil tilfredsstille alle parter. Tegnearbejdet er gået i gang, dog er det stadig på blyantsniveau - Henk var lidt skuffet, han kan så godt lide når jeg skraber tusch af kalken!

LT havde min fiskevogn med til eftersyn, uha hvor er den blevet flot! Eller rettere det er den ikke, for den er blevet patineret efter alle kunstens regler. Vognkassen ligner noget der har været i intensiv drift i lang tid - hvilket er helt tilsigtet! Men hvor er det svært at få ind i sit hoved at den skal se sådan ud - bortset fra det, så er jeg særdeles tilfreds med LTs præstation. Når vognen er færdig vil jeg vise jer resultatet. Inden vi havde fået set os om, var det atter blevet "fis hjem" tid, vi ses på onsdag!

**Onsdag d. 27.05. 2015.** Så blev det atter klubtid. Martin har atter lavet en lille rapport: Denne onsdag var vi 9 medlemmer til stede: Martin, Jørgen, Flemming, Knud, Bent, Per, LT, Jan og Henk. Ole var på arbejde - vi begynder at savne dig Valleballe! Nå, men Knud og Bent arbejdede med hhv. roebane og strøm i rum 3. Henk og Jan var i fuld gang med arbejdet i rum 5. Flemming

gik til tegnearbejdet, Jørgen gik under bordet - ikke fordi han var fuld, men for endnu en gang at lave lidt strøm til gadelamperne mv. Noget var der dog gået galt, da der manglede lys i selve Nørrebro station. Det var dog ikke Madsens skyld. Henk forstod ikke, hvad der var galt, for det havde jo virket.

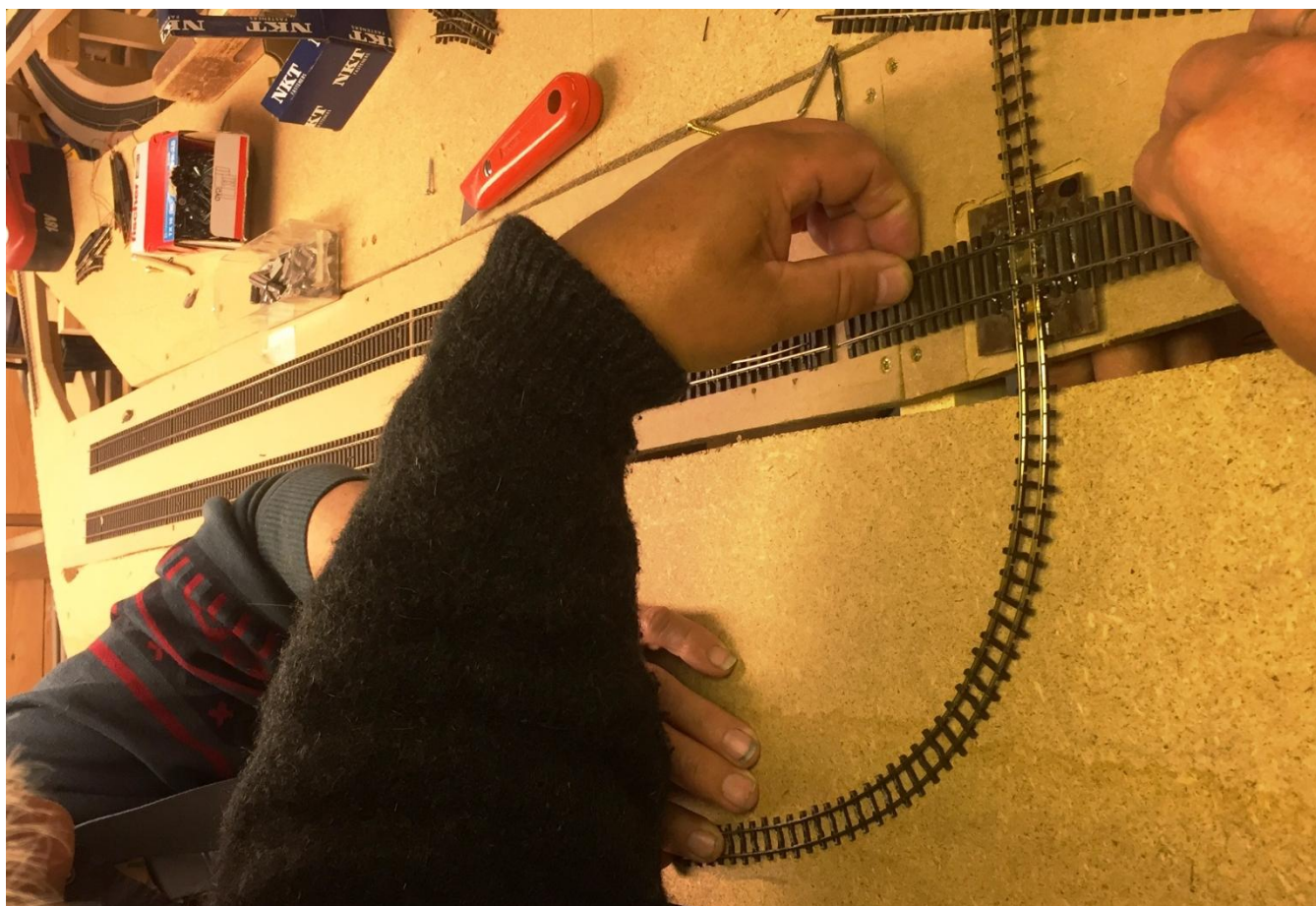
Jeg gik i gang med aftensmaden, som bestod af spaghetti med kødsauce. Der var dog nogen, der lurede lidt, thi der stod kold kartoffelsalat med frikadeller og pølser på menukortet. Men sagen er eller var, at når man skal lave kold kartoffelsalat, så skal man bruge nye kartofler - helst danske efter min mening. Som de fleste nok ved, så var mandag den 25. maj en helligdag i forbindelse med pinsen. Så derfor måtte jeg finde på noget andet mad, da jeg simpelthen kom i tidsnød.

Maden var jeg klar med ved ca. 17<sup>30</sup> tiden. LT kom ved samme tid og efter at have snakket lidt med Flemming, bl.a. om hans netop færdigmalede fiskevogn - der nu er næsten driftsklar, vognen mangler "kun" påskifterne. Fik jeg LT til at hjælpe med at koge spaghetti, imens jeg rev en ægte Parmigiano Reggiano parmesan ost. Nøj, hvor smagte den bare godt.

Meeeen, spaghetti var dog ikke det eneste, der blev spist i klubben, for Madsen havde kartoffelsalat med, som fru Madsen havde lavet. Da vi var i fuld gang med at spise, stegte han pølser på en lidt sjov og speciel måde. De var flækket på langs, og det syntes flere var temmelig utraditionelt.



*Den patinerede fiskevogn, sammen med en frisk "fra kassen" Hobby trade IK vogn. Fiskevognen skal nu hjem og udstyres med omfattende påskrifter og slutteligt have diverse håndtag monteret.*



*Knuds svendestykke, smalsporets krydsning af det normalsporet sidespor til sukkerfabrikken*

Da vi havde spist, ryddede Bent og Per af bordet, det var nemlig dem, som havde opvasketjansen i denne uge. Knud fik resterne af maden med hjem til sine 10 høns. En noget blandet pærevælling af kold kartoffelsalat, spaghetti kødsauce. LT og Flemming snakkede (*det går vist lidt tit på!*) og kiggede på næste nummer af klubbladet – eller rettere det, som er lavet indtil videre. Og så snakkede vi om patinerung, LT fik min Mo overdel med hjem til en opfriskning. Senere på aftenen blev der i rum 3 snakket om

banetrace for roebanen, Knud havde bygget et krydsspor, en kombineret normal og smalspors udgave. Der blev bl.a. også snakket om, at vi skal sørge for at få bygget skrænter og støttemure rigtigt op, således at skræntens hældning bliver 45°. Frihøjden på 6,5 cm, hvor de to smalspor krydser hinanden, bør nedsættes til 4 - 4,5 cm. det vil give plads til en korrekt skråning. Endnu et eksempel på de mange justeringer, der er nødvendige! Klokkeren var efterhånden blevet over 22°, så nu var det tid til at "tulle" hjem.



*Sporvognene er til beboernes glæde begyndt at køre på Nørrebro - nu med lys!*



*"Ved du, hvad du laver med alle de ledninger?" "Ork ja! Jeg stopper dem bare ned til Jørgen, så er den ged barberet"*





*Ta - Da! så er vores "garderobebeværtøjsløseogsåvidereopbevaringsskab" færdigsamlet!! Nu skal der bare fremstilles en pæn sjat ekstra hylder.*

Onsdag d. 03.06. 2015. I dag var vi 8 medlemmer tilstede i klubben. Henk, Jan og Bent var i fuld gang med dagens arbejde, Henk sad og arbejdede med noget PC styring sammen med Bent. Inde på Nørrebro/Bellahøj nærmer Jan og Henk sig afslutningen, der er masser af fine detaljer. Der er dog en del problemer belysningen af husene, der har sådan set ikke været en eneste onsdag, uden at Jørgen har bandet, svovlet og loddet! Lige meget har det hjulpet, for øjeblikket mangler der lys i stationen.

Til slut dukkede Knud og Ole op, vi regnede faktisk også med at Per var kommet, men ham så vi ikke noget til. LT var forhindret i at komme, da han sammen med fru, skulle hente nyt husdyr i form af en kattekilling.

Ved 16<sup>00</sup> tiden tog jeg fat på madlavningen, dagens menu, kold kartoffelsalat med frikadeller og Ringridder pølser - ganske vist lettere forsinket ifølge menukortet. Der blev stegt frikadeller og 20 pølser, der lige kunne være på 2 pander. Der blev serveret ketchup og stærk sennep til og lune flutes, som jeg i farten glemte alt om, de stod tilbage i brødkurven på køkkenbordet, da vi var færdige med at spise!! Knud og Henk stod for opvasken i denne uge. Da den var ordnet og alle var faldet tilbage til deres arbejde i klubben, fik vi pludselig gæster. Det ringede på vores dørtelefon, et par unge drenge kiggede ind, og var lidt nysgerrige efter

at se, hvad det er, vi laver. De var ca. 12 - 13 år gamle og her fra bebyggelsen. Lidt efter ringede det igen, jeg svarede ved vores tlf. men det var nogle små børnestemmer og min fornemmelse var, at det kun var drilleri. Jeg kiggede ud af døren, og opdagede nogle børn oppe ved vores skilt. Straks efter ringede det på igen. Denne gang gik Flemming ud og kiggede efter og åbnede. Det viste sig så at være nogle piger og drenge i alderen 8 - 11 år, der ville ind at kigge og ikke troede, at der var nogen, da vi ikke reagerede på dør-tlf. Men de var alle vældig nysgerrige og blev vist rundt af både Flemming og Ole. Et par af dem spurgte: "hvad er det der" og pegede på sporvognen ved Nørrebro station. Og de fik forklaringen på noget, de selvfølgelig aldrig har oplevet i Danmark før. En af pigerne forstod dog ikke helt, at man ikke måtte pille, hvilket Flemming forklarede på en meget høflig måde.

I rum 3 arbejdede Knud og Ole videre på roebanen, de forandringer/justeringer, jeg havde snakket med Knud om sidste onsdag, blev hurtigt rettet til. Det er "lidt" kompliceret at pakke roebanen ned mellem de eksisterende normalspor - strækninger! Men det går faktisk meget fint.

I rum 5 gik snakken om bl.a. Flemmings næsten færdigtegnede sporplan over rum 4. Resten af aftenen gik med at lave lister over, hvilket materiel der er i alle flyttekasserne, så det er

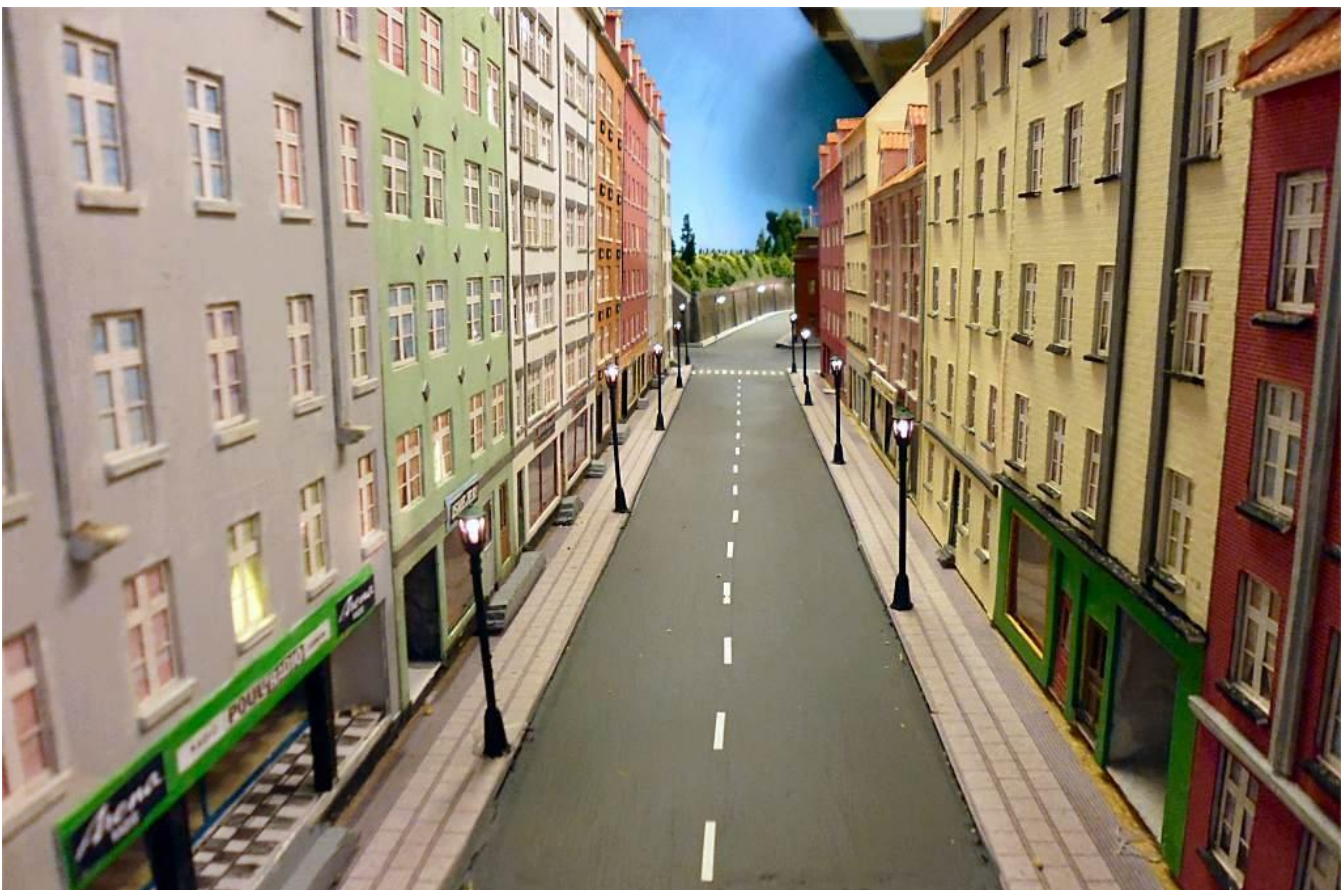
nemmere at finde en bestemt vogn i en af flyttekasserne, uden at skulle lede alle kasserne igennem. Det arbejde blev vi først færdige med, da klokken var 22<sup>15</sup>, og så var det ellers også tid til at "futte" hjem ad. Jan samlede alle klubbens øl- og sodavandsflasker sammen, som kom med

op i hans bil. På vejen ud kom vi i tanker om, at skiltet stadig stod ude og skulle ind. Så det blev Jan, der hentede det ned i kælderen, og Jørgen der tog det ind i klubben, slukkede og låste døren igen, og så kunne vi begive os op til bilen.

Det var så den dag. Slut.



*Knud arbejder koncentreret på underlaget for roebanen!*



*Ndr. Fasanvej i "Streetveiw" længe før Google opfandt begrebet! Nu skal der bare plantes liv i gaden.*



*Gyden bag stationen, også her mangler der noget liv. Bemærk venligst, at selv på stenbroen findes der træer!*



*Linje 5 ved stoppestedet*

Onsdag d. 10.06. 2015. Dette var afbuddenes dag, alligevel blev det til 8 mand! Ikke nok med det, der blev også lavet ting. Knud og Ole arbejdede så hårdt med traceerne til roebanen, at de nu er klar til at lægge spor. Takket være en

masse snedig tankevirkosomhed (?) har de "sparet" 3 skifter, det betyder at der bliver et lille remiseområde og et depotspor til ekstravogne i udkanten af sukkerfabrikken. Det gør jo scenen meget mere troværdig.



*Ole! Jeg sagde lige, at du skulle lade den 10 sekunders lim være, nu er du jo forbundet med spornettet!!!!*



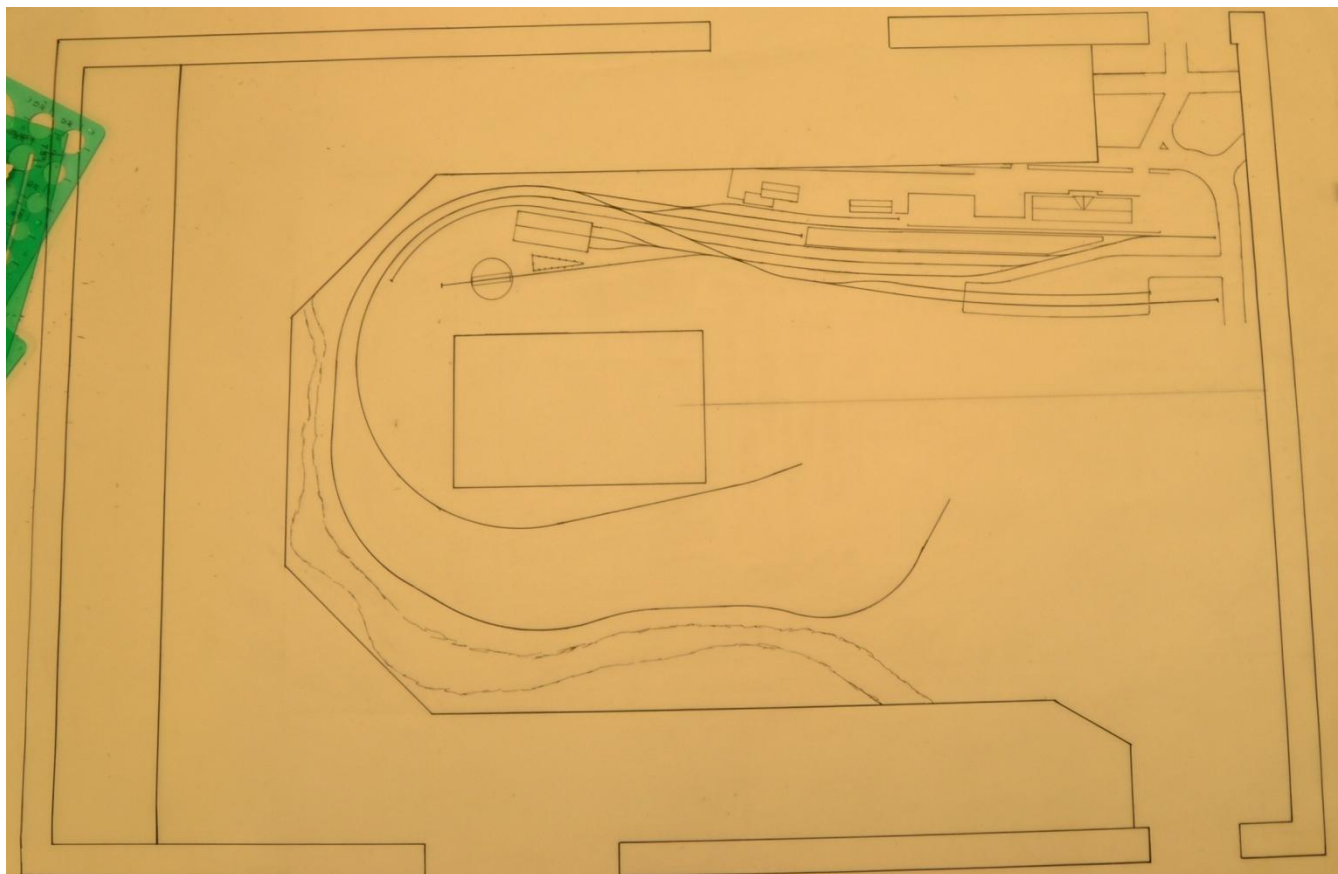
*Traceerne til roebanen er nu klar til sporklæning, på pladen længst til højre er der togene "vender" og kort efter bliver synlige.*

I rum 5 arbejdes der på højtryk, Jan, Henk og ind i mellem Madsen planter maler og lodder så det er en fryd, der er en million - milliard små ændringer og justeringer, der skal laves. Københavns Elforsyning har været ude ved den forurettede lygtepæl på Folmer Bendtsens Plads, minsandten om ikke den er blevet skiftet ud med en ny! Bent og Henk slås stadig med computernetværk og rocraill; det vil ikke som vi vil - endnu!

Da Martin var et af afbuddene, måtte vi endnu en gang selv sørge for forplejningen. Meget

fantasifuldt stod den på smørrebrød - igen. Måske strammede jeg "spare-snoeren" lige hårdt nok! Der blev mumlet lidt i krogene, men hvad, de tager s.. ikke skade af lidt smalkost, og kender jeg Martin, så bliver der nok kræset for deres ganer igen inden længe.

Sporplanen til det synlige spor i rum 4 er nu færdig. Det bliver vores mindste station, dog både med privatbane og statsbane. Det bliver rigtig "Vesterhavsidyl" med sand på vejene. Selvom det er en lille station i en lille by, er der en del godstrafik og en rimelig person ditto.



*Fjordby station i rum 4. er nu færdigtegnet. Nu skal vi så bare lige have bygget alt det der skal være nedenunder, Helix og skjult station. Man kan se mine (hjælpeløse) forsøg på at vise kystlinien.*

**Onsdag d. 17.06. - 24.06. 2015.** Jeg var desværre forhindret i at møde op d. 16.06. på grund af en generalforsamling i vores lokale vandværk den dag. Det havde desværre en særdeles afsmittende virkning på flere af de øvrige medlemmer Tsk, tsk. Jan og Henk holdt dog standhaftigt fanen højt og arbejdede hele aftenen, med farvetoner i græsset, meget

sigende er det ikke noget man umiddelbart lægger mærke til. Dog sad jeg senere på aftenen ved vores spisebord, herfra studerede jeg landskab og bygninger, jeg havde en klar fornemmelse af en forandring mod en større realisme - uden dog at kunne sætte en finger på, eller kunne sige nøjagtigt hvad der var sket. Det var lidt af en AHA! oplevelse.



*Den gamle redakteur og proselytter lægger sidste hånd på arbejdet*



*Bellahøj, nu uden højhuse - de er fjernet for at kunne farvebehandle græsset og så vi kan nyde resultatet. Træerne er blevet plantet, selv om Henk måtte retur til planteskolen for at få byttet et træ "det mangler roden" Det er jo noget rod!*



*Nørrebro station har nu fået sit spor tilbage, her er det 1:87 lokomotivførerens udsyn inde fra hallen, vi kigger på.*

Nørrebro station er så vidt jeg har forstået, sat endelig fast. Sporene på broen og stationen er lagt på et stykke krydsfiner og det voldte Henk og undertegnede en del mas og manipulation før

det sad som det skulle. Jan og Henk har haft noget besvær med at få underlag og stationens grundplade til at sidde tæt og godt sammen - træ er ret "levende"



*Spillelidenskab vil ingen ende tage!*



*Det smalle spor er nu, for en stor del, lagt på Sukkerfabrikkens område. "Overhalingssporet" vil blive skjult af en stor aflæsningshal det er en stor del af nummeret; fyldt ind - tom ud!*



Foto: Asger Christiansen



## HHJ Y- TOG

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

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

**FORVENTET LEVERING 1 KVT. 2016, BESTIL NU.**

**f.lekbo@mail.dk**



# ! Noget for øjet !



Så er vi atter en tur i Odense, året er 1956. DF 130 damper af (mod Svendborg?) med et meget fint lille trætog, efter maskinen er det en CM vogn 2051 - 2119. Her efter følger en CP med en meget fin fortid som AF 95 - 99, sidst en listebeklædt EH vogn. På nær maskinen, er det et tog vi kan eftergøre i model, EH vognen fra Hobby trade, CM vognen fra Heljan og inden længe vil tagrytter CP vognen komme fra Heljan.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



På Vesterbrogade i Kolding fandt OWL i 1959 dette fine miljø, D 816 triller langsomt ned mod stationen med sit godstog.

Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.



Et billede til LT, i hans erindring dukker Fyens Konserveres Fabrik op hver gang talen falder på Odense station. Fabrikken var i sin tid et meget i øjenfaldende indslag, med de store siloer malet som konserveres dåser F424 er da heller ikke sådan at kimse af! Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Mange har svært ved at forestille sig at damplokomotiverne kørte med de nyeste vogne, f.eks. dukker der tit spørgsmål op om B vognene kørte med E maskinen? Selvfølgelig gjorde de det, det var kun et spørgsmål om at maskinløb og vognløb krydsede hinanden. At det så gav nogle spøjse oprangeringer, en gang i mellem, fremgår vist tydeligt her hvor tog 952 fremføres af E 967 to stk. B vogne og en i den sammenhæng noget aldrende ECO vogn til sidst - lige til modelbanen!  
Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



*Store lokomotiver kørte ikke altid med store tog, her kommer H 785 med et "bette" persontog syd for Daugård, mellem Hedensted og Vejle. Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.*



*En forhenstående kanonvogn fra anden verdenskrig, her ombygget til filmvogn. Her fanget i Odense 1964, den blev brugt til optagelse af filmen "Fyn sådan set" Foto.: Hans Gerner Christiansen.*



I Aarhus var der meget godsbehandling før i tiden og rangermaskinerne havde nok at lave, her er det en Q maskine der knokler i den lave marts sol i 1956 (!)

Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen

## ”KØREPLANEN”

### JULI KVARTAL 2015.

-oOo-

Onsdag	01.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>
Onsdag	08.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>
Onsdag	15.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>
Onsdag	22.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>
Onsdag	29.	Juli	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>

-oOo-

Onsdag	05.	August	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>
Onsdag	12.	August	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>
Onsdag	19.	August	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>
Onsdag	26.	August	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>

-oOo-

Onsdag	02.	September	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>
Onsdag	09.	September	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>
Onsdag	16.	September	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>
Onsdag	23.	September	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>
Onsdag	30.	September	Byggeaften i klubben.	16 <sup>00</sup> – 23 <sup>00</sup>

-oOo-

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

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

## En færge bliver til.. 2.



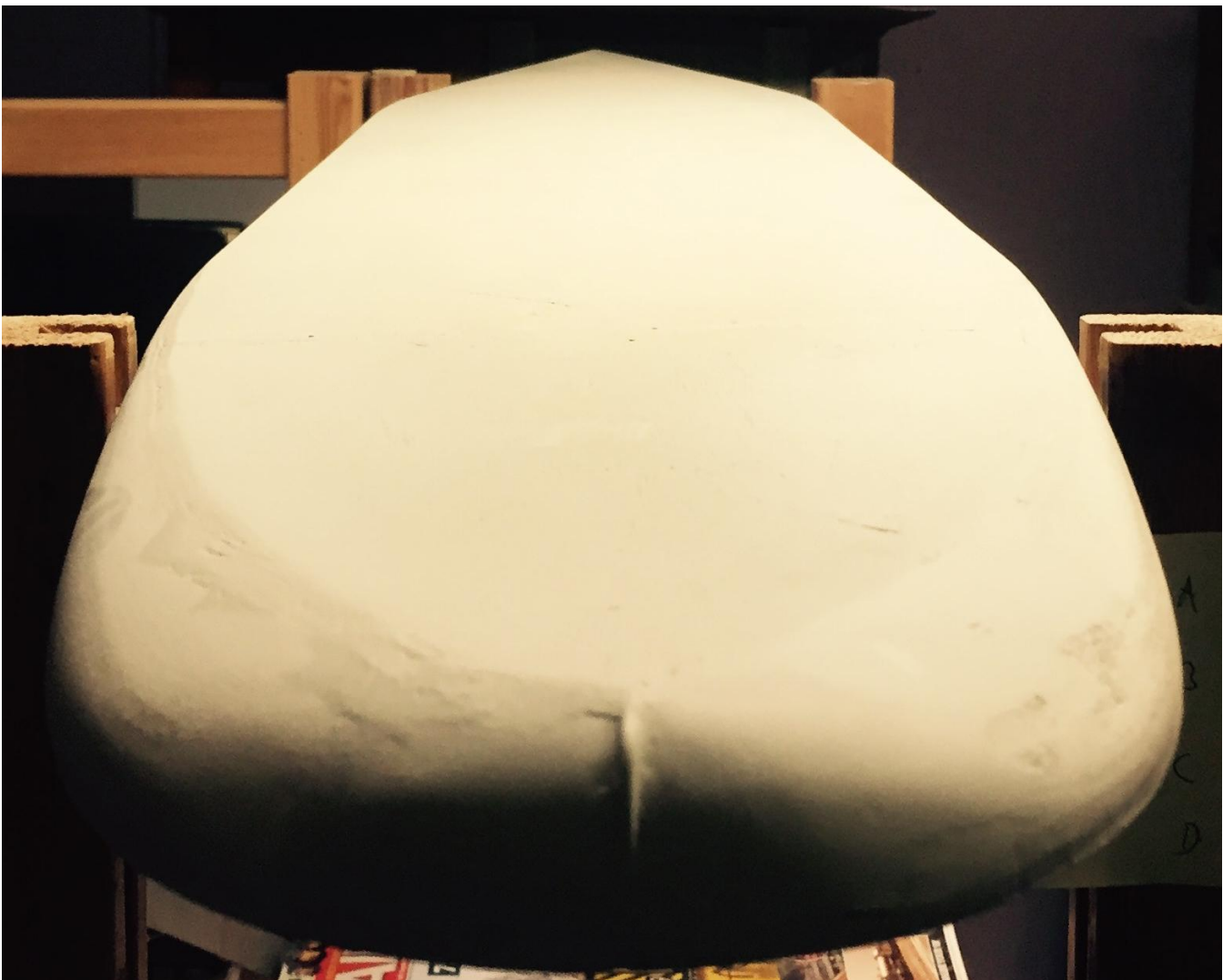
*Her er et billede af den rene rå træbund. Det lyse er krydsfiner, og det mørke er MDF-plade, som i øvrigt var temmelig hårdt at arbejde i med en høvl.*

Så er det tid til en lille status på færgebyggeriet. Jeg har her hen over foråret fået høvlet og slebet færgens facon til. I agterenden og i stævnen fik jeg desværre taget en smule for meget materiale af med høvlen, hvor kølstykkerne kom til at sidde. Så jeg måtte lægge et lille pænt lag

spartelmasse på, som efterfølgende gav en del slibearbejde. Det blev efterfulgt af et lag sprayfiller og igen lidt slibearbejde og på ny et tyndt lag sprayfiller. Det har taget et stykke tid at komme hertil, men det skrider stille og roligt fremad.



*Stævnen af færgen, hvor bovporten en dag skal tilpasses med resten af stævnen. Bemærk også det lille hak, hvor broklappen en gang kommer til at ligge på. Billedet viser, hvor svært det er at få de helt superskarpe og lige kanter, når man bygger. Der er små skævheder, der burde rettes, men når den kommer til at ligge i et færgeleje, så vil man ikke komme til at se det.*



*Her ses agterenden med bunden i vejret, hvor den del, der har fået ekstra spartel, er på hver side af kølstykket rundt i agterenden. Man kan lige skimte stævnen oppe foran, hvor skroget skrâner indad.*



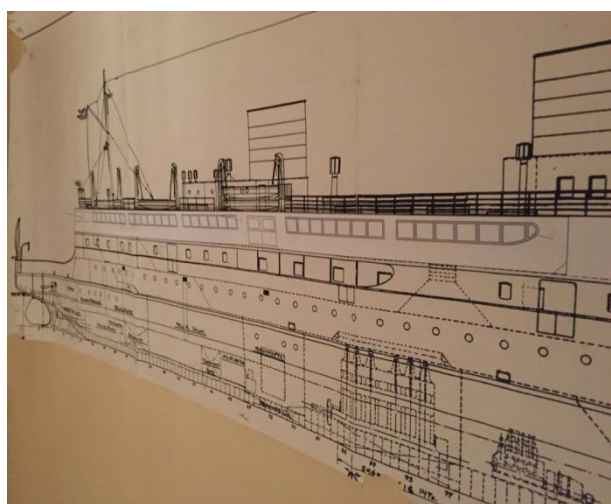
*Et nærbillede er meget skånselsløst, og det ses tydeligt, at der mangler en del spartel og slibearbejde endnu. Men det er ikke så slemt, som det ser ud på billedet.*

Sprayfilleren lægger sig i et meget tyndt lag, der gør, at man tydeligt ser de ujævnheder og små huller, som ikke er fyldt ordentligt ud. Så der er et stykke vej endnu, før jeg er helt tilfreds.

Dernæst skal der lægges spor på vogndækket. Ude i byen får jeg lidt hjælp af en dygtig modelbygger, der laver nogle fine sporstoppere til agterdækket. En model, hvor skinnestrengene buer op ad i næsten 90 gr, et arbejde jeg selv har forsøgt at udføre, men uden held. Derefter skal der fyldes op med krydsfiner og finerlister imellem skinnestrengene på vogndækket. Hos Witzel hobby har jeg fået laserskåret nogle små 0,5 mm finerlister i bredderne 1,0 og 1,5 mm. og ca. 600 mm. lange.

Materialer til skibssiden og indmad på færgen er også købt, bl.a 0,4 mm. Krydsfiner, og 2 x 2 samt 3 x 3 mm. Fyrtræslister. Det ligger kun og venter på at blive brugt i byggeriet, når den tid kommer.

Lige nu bruger jeg tiden på at tænke og planlægge de næste trin i byggeriet. Jeg har bl.a lavet nogle rettelsetegninger til skibssiden. Færgen blev bygget om nogen gange under dens levetid.



*Plantegning af Storebælt, med rettelsetegning*

I 1948 fik Storebælt installeret radar på kommandobroen, og i 1951 fik den landgangsporte på promenadedækket, samt lukket promenadedæk med oplukkelige vinduer i 1959. Nu vil jeg holde sommerferie, så på gensyn når bladene på træerne er faldet til jorden, vinden rusker og suser udenfor, og temperaturen er faldet til frysepunktet.

**Martin.**



## Eksterne aktiviteter

Der sker mange spændende ting rundt omkring i landet, følg dette link.: [www.my1287.dk](http://www.my1287.dk) her finder du Danmarks mest detaljerede oversigt, på (næsten) alt hvad der rør sig i vores hobby og når du så er på hans side, så er der masser af andre spændende emner, at fortabe sig i.



# HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

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



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

Åbningstider:

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

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

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