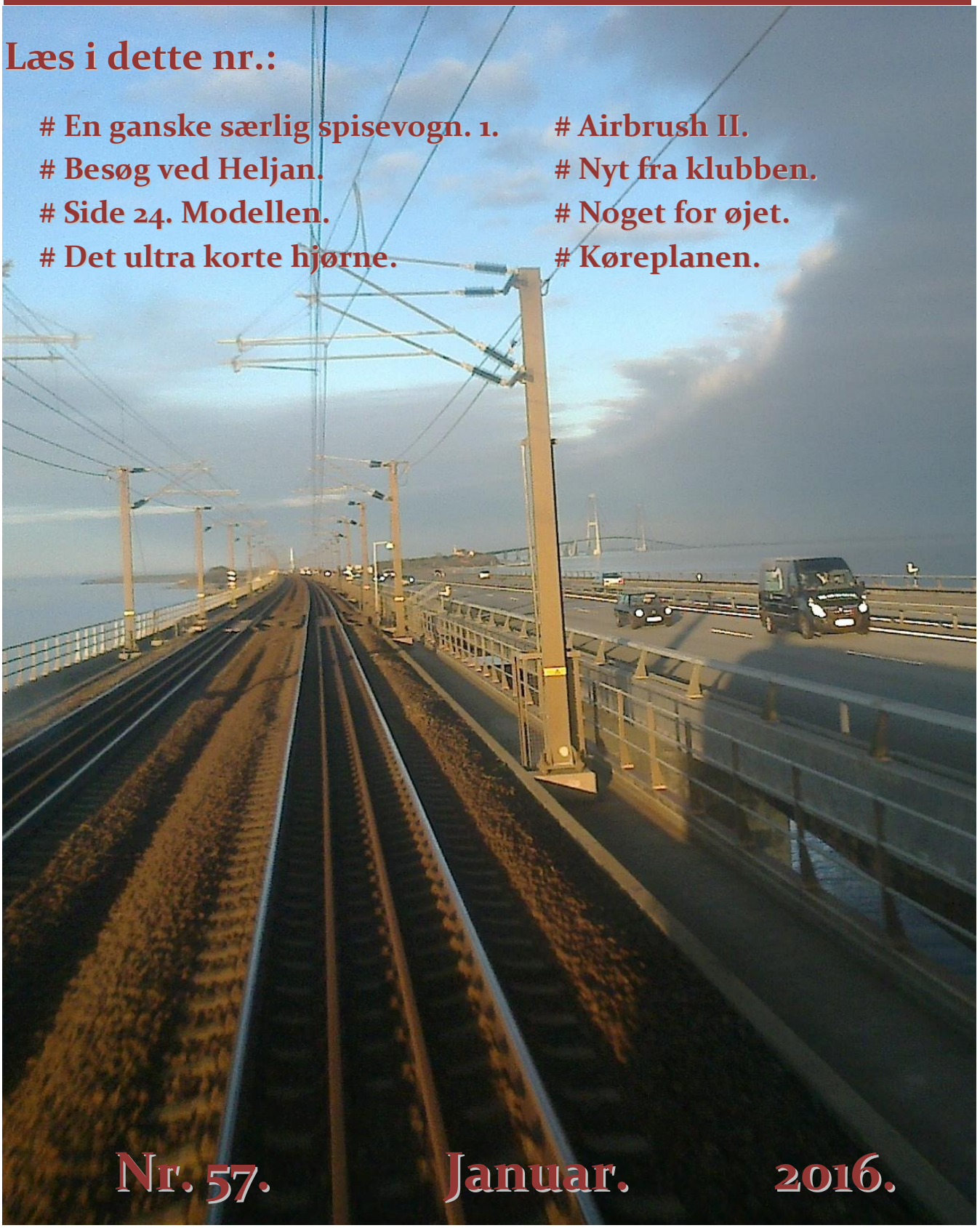
MOSEBANEN



Læs i dette nr.:

En ganske særlig spisevogn. 1.
Besøg ved Heljan.
Side 24. Modellen.
Det ultra korte hjørne.
Airbrush II.
Nyt fra klubben.
Noget for øjet.
Køreplanen.

Nr. 57. Januar. 2016.

Medlemsblad for
KARLEMOSEPARKENS
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

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

Endnu et år er gået, puf og væk var det! Igen har vi haft et år med store aktiviteter, og hvor vores anlæg er vokset betydeligt. Vores storbyafdeling i rum 5 er, på nær de tre højhuse på Bellahøj, så godt som færdig. I rum 3 er det også gået stærkt. For præcis to år siden blev der startet på opbygningen af det omfattende spornet, i dag er vi godt i gang med at lave landskabet. Lige før jul er arbejdet i rum 4 startet! 2015 blev også året, hvor sporene kom til at hænge sammen fra rum 1 til 7. Der kan køres på anlægget, og alle skifter med drev kan betjenes - så alt i alt kører det meget godt for os.
I dette nummer vil I kunne læse om ombygning af en fin Rivarossi Pullman salonvogn til den "Danske" spisevogn WR 4071. Den har for mit vedkomne stået på ønskelisten meget længe. Se inde i bladet, hvor godt jeg slap fra det projekt.
Vi fortsætter serien: "Fra Troldmandens Værksted"; artikler der fortæller om folk og firmaer i dansk modeltogshobby. Denne gang har redaktionen været på besøg hos Heljan, Danmarks største modeltogsproducent. Virksomheden har taget nogle beslutninger, der bestemt ikke er gode nyheder for de danske modelbanefolk! Men, det er beslutninger, der nok kan give os stof til eftertanke!
Vi vil endvidere fortælle mere om at patinere vores modeller, et emne der er meget stor interesse for. Er man først begyndt at patinere, holder man nok ikke op igen!
Vi håber, vi har sammensat et nummer, der falder i jeres smag! Hvis I hygger jer med at læse bladet, som vi hyggede os, da vi lavede Mosebanen nr. 57 - så er meget nået!

INDHOLD.

Side 2. **I kupévinduet.**
Side 3. **En ganske særlig spisevogn. 1.**
Side 16. **Fra Troldmandens Værksted.**
Side 24. **Side 24. Modellen.**
Side 36. **Det ultra korte hjørne.**
Side 39. **Airbrush II.**
Side 44. **Nyt fra klubben.**
Side 95. **Noget for øjet.**
Side 98. **Køreplanen.**

Forsidefoto.: Den 18.10.2014. havde været en grå trist dag. På vej til Korsør fra Odense brød solen langt om længe igennem (18[03]), skillelinjen lå lige over storebæltsforbindelsen - en rar afslutning på en arbejdsdag.

En ganske særlig spisevogn i model!

1. del.

Alle tiders mest "berømte" eksprestog, der kørte gennem Danmark, "Nordekspressen". Efter maskinen er spisevognen 4071, denne artikels hovedperson, en dansk AV, en type Y sovevogn, en Fransk bagage vogn. De to næste vogne er enten franske eller hollandske (en af hver er også en mulighed). De to sidste er sovevogne af ubestemmelig type. *Arkiv.: Banebøger.*

Et projekt vokser frem!

Jeg har i meget lang tid haft et stort ønske om at fremstille "Gedservognen" i model! Årsagerne er vel indlysende, jeg er "bidt" af de blå vogne. 4071 er den restaurant vogn, der suverænt har været stationeret i længst tid i Danmark (*1938 - 1963*). Pullman-vogne (*selv forhenværende*) var og er altid et usædvanligt og spektakulært indslag i virkeligheden som i model. Endelig var de i halvtresserne nok sjældne, men ikke et helt usædvanligt syn i de stolte ekspresser.

Som man kan se ud af skemaet, er der faktisk hele 10 Pullman-vogne at vælge imellem, hvis man kører epoke III. Fra 1963 var det slut med spisevogne stationeret i Danmark (*åbning af Rødby - Puttgarten overfarten*).

Ud over de i Danmark stationerede spisevogne, kom der ofte "fremmede" vogne til landet. Det kunne være værkstedsbesøg, forstærkning og alt muligt andet, der lå til grund. Derfor er det ikke spor usandsynligt, at der har været flere Pullman-vogne end de ti, der er nævn i skemaet.

WR 4071 blev oprindeligt bygget til luksustoget Fléche d'Or, der kørte mellem Paris og London, eller rettere der kørte et tog mellem Paris Gare du Nord og Calais med CIWL materiel. Selv om toget og færgen oprindeligt udelukkende var 1. klasse, så måtte de rejsende selv gå ombord! I Dover gik man så ombord i et engelsk Southern Railway (*SR*) Pullmantog, der kørte til London Victoria Station. CIWL fik bygget to typer "Fléche d'Or" vogne: vogne uden køkken (*WSP*) og vogne med køkken (*WSPC*). Disse var oprindeligt sammensat i en "couplage", der bestod af en vogn uden køkken og en med.

I løbet af trediverne ændrede verdensøkonomien sig drastisk i negativ retning, og de fleste salonvogne fik indbygget et køkken og blev anvendt til noget helt andet og mindre glamourøst. Ganske som 4071, der fik fjernet sine dejlige polstrede luksusstole og derefter sendt til Danmark - langtfra den rigdom og luksus den var bygget til!

CIWL Ex. Pullman Spisevogne stationeret i Danmark 1946 - 1962.

WR	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
4008											02.03.						25.06.
4043																	
4045																	
4057																	(-1963)
4071	(1938)																
4078																	
4079						?	?										
4080																	
4086																	
4103																	

Stationeret i Danmark. Periodevis i Danmark ? Ingen dokumentation på tilstedeværelse

Vognen, denne artikel handler om, WR 4071 en forhenværende Pullman 1. kl. salonvogn! I 1938 blev den ombygget til restaurantvogn med køkken og sat i drift i Danmark, indtil vognen udrangeredes i 1963. Det er eftergørelse af forbilledet i model, vi skal kigge lidt på. Billedet er taget i Fredericia 1956. Toget er Nordpilen. Foto.: Hans True. Arkiv.: Banebøger.

Søg, og du skal finde!

Derfor var valget af 4071, for mig, nemt. Retfærdigvis må jeg vel nævne, at 4071 er ikke den eneste spisevogn, jeg har tænkt mig at eftergøre i model - de vogne kommer vi til! Inspirationen kom jo også med den fine model, som Jørgen Falster Nielsen har bygget, og venligst stillede til rådighed for artiklen om spisevogne i DK i Mosebanen nr. 53

Rivarossi har lavet masser af Fléche d'Or modeller uden køkken dels i den oprindelige brun/creme hvid bemaling og den senere blå/hvide. Desværre er det kun blevet til meget få i den helt blå udgave, en farve vognene fik, efter de blev bygget om til restaurantvogne. De helt blå vogne har som regel spanske påskrifter. Rivarossi har en med nummer WR 4067, der er født uden køkken, (*af samme levering som 4071*) modellen har katalog nr. 3534. Modellen er malet blå, hvilket jo er helt ideelt til vores brug. Jeg har bare aldrig set det nummer være til salg på nettet - det må jo komme en gang!

Electrotren har også udgivet WR 4067 med katalog nummer 18204. Måske man skal søge på den spanske udgave af ebay.

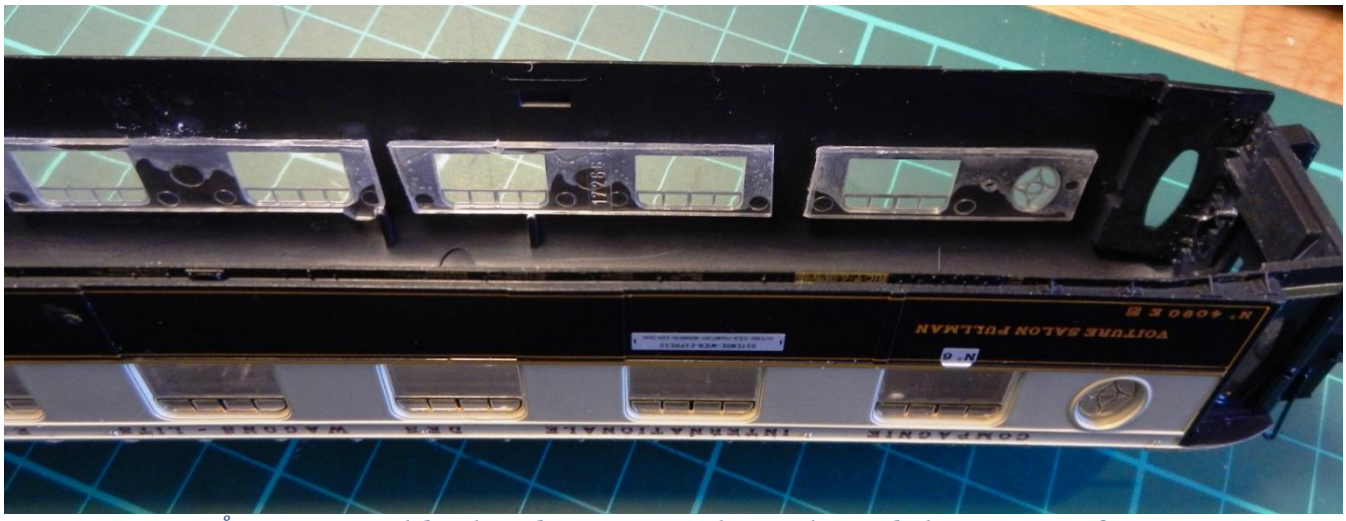
Min fine Pullman vogn - lige før den blev splittet ad i atomer!

Efter lang tids søgen opgav jeg at finde vognen i blå, og da der var en vogn af rigtig type og tilmed i nyeste "aftapning" fra Hornby - Rivarossi katalog nummer 4033, til den rigtige pris - slog jeg til! Og minsandten om ikke jeg fik den, selv om mit bud var beskedent.

I dag er jeg ikke så sikker på, at det var en god ide. Hornby - Rivarossi vognene bliver lavet i Kina, og jeg har nu lært, at Heljan-modellerne ikke er de eneste, der lider under kinesernes trang til at lime vinduerne solidt fast i vognkassen!

De gamle italienske modellers vinduer er som regel kun lige heftet til vognkassen - det gør det unægteligt meget nemmere at lirke dem ud. De tofarvede versioner er der mange af, følgende katalognumre kan bruges.:
2461, 2482, 2484, 2486, 2487, 2503, 2515, 2568, 2586, 2591, 2592, 2597, 3528, 2531, 3628, 3633 og så har jeg lige fundet ud af, at Rivarossi har lavet et samlesæt af vogntypen, hvilket jo er aldeles ideelt til vores brug. Jeg har set samlesættet i udbud een eneste gang på ebay, men prisen var 85 euro + 16 euro i porto, så den lod jeg være! Samlesættet har katalognummer M 2498. Grunden til alt dette postyr er, at jeg gerne vil have den gamle maling fjernet, og det er hel sikkert ikke så nemt, når vinduerne sidder urokkeligt fast! Alternativt ville en helt blå vogn gøre det muligt "blot" at fjerne de gamle (*spanske*) påskrifter og sætte de nye på.
Vi forudsætter nu at have den nødvendige model til projektet. Min model er jo tofarvet, men den hvide farve kommer ikke af på grund af de forbistrede vinduer - Først skal vi have vognen skilt ad.

Ex. (snart!) Pullman salonvogn i adskilt tilstand, dog sidder vinduerne stadig på deres plads.....



.....Årsagen ses tydeligt her - lim i rå mængder, vinduerne lader sig næppe fjerne!

Kunsten at adskille noget?

Rivarossi Pullman vogne er samlet med sider og tag i een støbning og en bund med ret høje sidekanter, hvorpå der sidder 4 rektangulære flade tapper, der griber ind i tilsvarende "huller" indvendigt i vognsiden. Det giver en fuldstændig usynlig og stabil samling. Første gang de to dele skal skilles ad, er det noget "mas" at have med at gøre.

Inden man begynder på denne vogn "massakre", bør man finde et stykke forholdsvis tæt skumgummi, man kan arbejde på med vognen, så er man meget bedre sikret mod skader (*på vognen*).

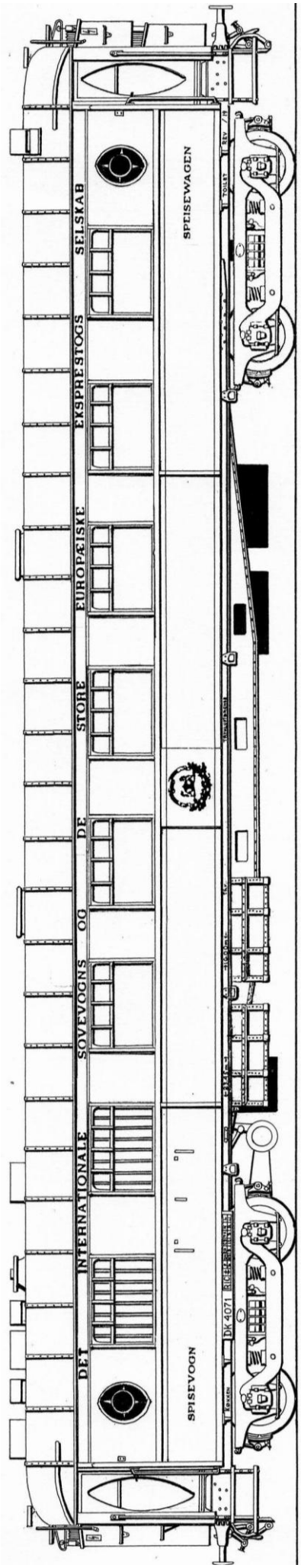
To knivblade lirkes forsigtigt ind imellem begge vognsider og bund i den ene ende, to stykker 0,75 - 1 mm. plastikcard stikkes ind ved siden af knivbladene. Med knivbladene løsnes vognsider og bund fra hinanden, samtidig med at der trækkes fast, men dog forsigtigt op i bunden! Det lyder omstændeligt, "farligt" og af noget til flere end to hænder - det er det også! Man slipper lettere om det, hvis en holder og en lirker/trækker op i undervognen, som i øvrigt er ganske solid - det lykkedes ikke for mig at ødelægge noget i kampens hede - underligt nok!!

Diverse aftagelige detaljer skal herefter fjernes fra vognkassen. Vinduer i gavldøre og dørene i vognsiderne er i et stykke trykket ned over fire tynde tappe og derefter limet, jeg fik dem lirket af med "kun" en knækket tap til følge. Herefter kan harmonikaerne afmonteres. De sidder med to hagelåse; man skubber ud på hagelåsene inde fra vogngavlen med en lille skruetrækker, dorn eller lignende - på min model var de ikke limet fast! De fine "guldbalustre" ved ind og udstigningspartierne valgte jeg at afmontere, hvilket var nemt, da trådstykkerne blot er bukket om på indersiden af vognkassen. De blev rettet med en lille fladtang og kan sagtens genbruges, hvilket jeg nu ikke tror, jeg vil. Dels skal vognen jo males, dels er jeg ikke helt overbevist om, at håndtagene havde messing farve i virkeligheden. Faktisk synes jeg det ser ud som om, at balustrene har samme blå farve som vognkassen på billeder af ex. Pullmanvogne, der er malet helt blå. Endelig vil jeg gerne lidt ned i trådtykkelsen til 0,3 mm.

I den ene ende af vognen er der på udbygningen af gavlen (*kulbeholdning m.m.*) monteret en stige op til taget, der sidder med tre ben ind i gavlen, på min model var det uden lim. Den kunne trykkes ud med tidligere omtalte skruetrækker. Lad være at bruge vognkassen som vridepunkt - det bliver man ked af!

De to våbenskjolde på vognsiderne skal også af, de sidder med to tappe ind i vognsiderne. Med den snart berømte skruetrækker presser man forsigtigt på tapperne, på min vogn var den ene tap i hvert emblem limet fast, den bevæger sig ikke! Med et tyndt knivblad, der føres ind under emblemet, der hvor tappen ikke er limet, skæres den limede tap over - alt gøres særdeles forsigtigt. Med den ene tap intakt er det stadig muligt at få monteret emblemet nøjagtig samme sted igen.

Adskilt fylder vognen to æsker. Men det er en meget god måde at holde styr på undervogn og løse stumper i den ene og vognkassen i den anden - det er dikteret af, at vognkassen skal have lavet en del ændringer og helt ny bemaling, derfor får den sin egen kasse.



CIWL WR Nr. 4043, 4045, 4071, 4078, 4079, 4080 & 4086.

Gangside. →

← Køkkenside.

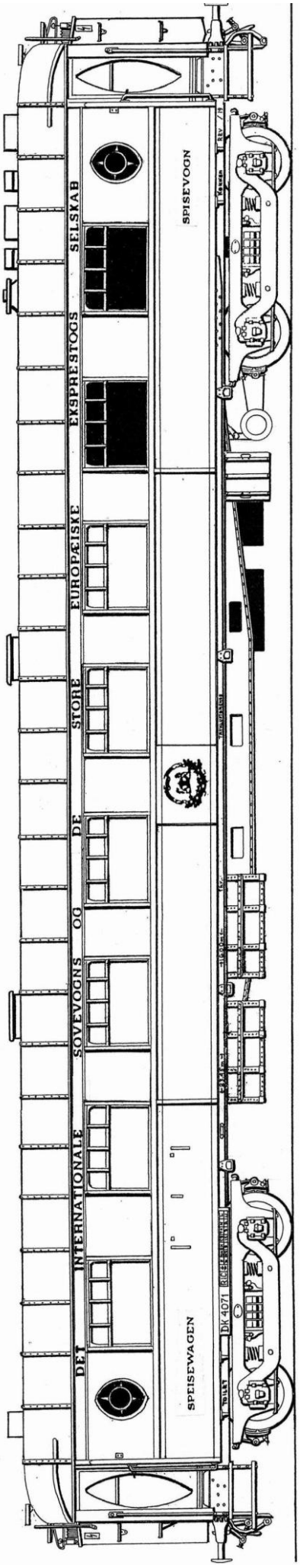
Tegninger.: Steffen Dresler.

Byggeår.:	
WR 4043.	1928.
WR 4045.	1928.
WR 4071.	1927.
WR 4078.	1927.
WR 4079.	1927.
WR 4080.	1927.
WR 4086.	1927.
Længde over puffer.:	23.450 mm.
Bogietap afstand.:	16.000 mm.
Akselafstand i bogie.:	2.500 mm.
Vognvægt.:	52.000 Kg.

WR 4043. Bygget af St. Denise, Frankrig. Af en serie på 10 WSP vogne 4041 - 4050, "Fléche d'Or" type, 29+12 pladser. Ombygget i juli 1936 i St. Denis, til model WR. Køkken blev indbygget.
WR 4045. Ombygget i september 1936 til WR, ellers som WR 4043.

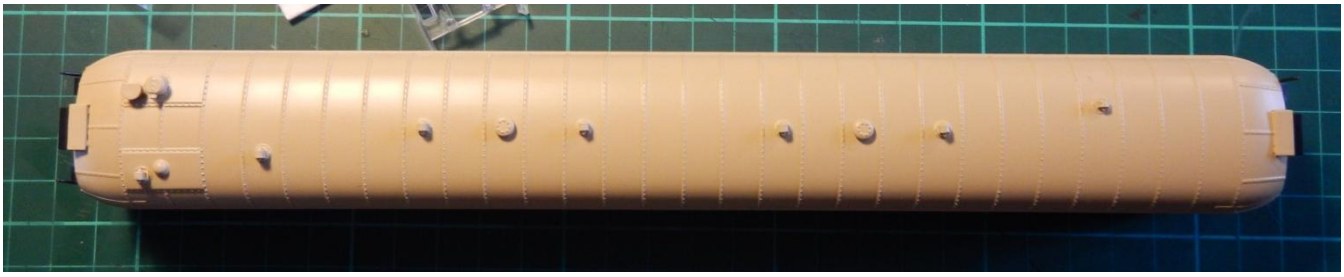
WR 4071. "Fléche d'Or" type, bygget af Metropolitan, af en serie på 26 WSP vogne, 4066 - 4080. Vognen blev ombygget i 1938, i Budapest, til model WR. Køkken blev indbygget. Restauranten havde herefter 41 pladser.
WR 4078. vognen blev ombygget 1937, i Budapest. til WR. Ellers som 4071.
WR 4079. Vognen blev ombygget 1937, i Milano, til WR. Ellers som 4071.
WR 4080. Vognen blev ombygget 1937, i Milano, til WR. Ellers som 4071.

WR 4086. Fléche d'Or" type, bygget af Metropolitan, af en serie på kun 5 vogne, 4086 – 4090 som VSP uden køkken. Ombygget 1935, i St. Denis, til WR. Ellers som 4071.

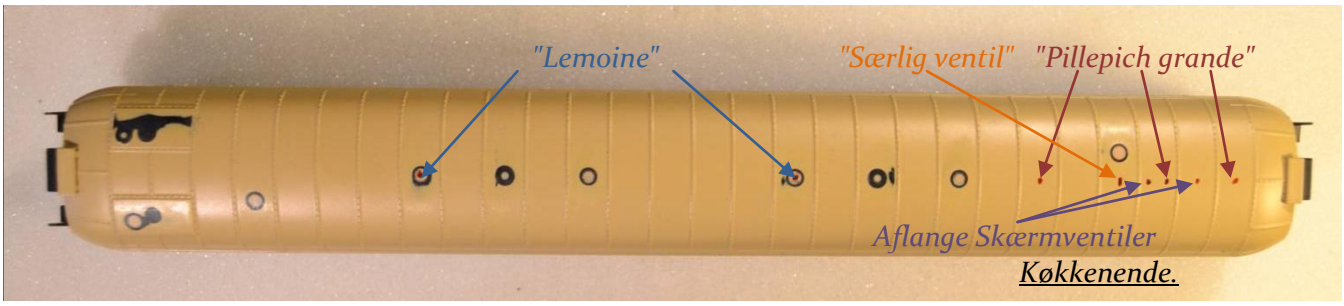


Vognkassen under kniven!

Sammenlignet med foto og tegningerne er der ikke een eneste af ventilerne på taget, der er korrekt eller sidder rigtigt til 4071. Årsagen hertil skal jo nok søges i, at taget på 4071 oprindeligt så ud som på Rivarossi modellen, og at der er foretaget omfattende ændringer af tagets udrustning i forbindelse med indbygningen af køkkenet. Derfor tog jeg en dyb indånding og fjernede hele bundtet! Det plejer jeg jo altid at advare imod. Jeg har åbenbart lidt svært ved at gøre, hvad der bliver sagt, og ofte får jeg lov til at fortryde min egenrådighed! Det vil vise sig, om jeg har været for hurtig med den beslutning. Jeg brugte min yndlingsbidetang til at klippe overflødigt materiale væk. Tangen er nærmest at sammenligne med en gammeldags knibtang (*med tværstillet skær*). I modsætning til knibtangen, der har et skær med to skrå flader, har min lille tang kun en skrå flade på den ene side af skæret. Det betyder, at det man klipper over får et pænt lige snit, i stedet for at blive mast sammen i den ene ende. I dette tilfælde betyder det lige snit langt mindre slibearbejde, til hvilket jeg fortrækker at anvende små file.



Tagets skæbne 1. og 2. del! Øverst det uberørte tag og nederst resultatet efter fjernelse af diverse ventiler og lidt finslibning. De røde markeringer på taget forneden, er de nye ventilers placering. Køkkenenden, der er bestemt af gavlstigens placering, bliver i vognenden til højre i billederne.



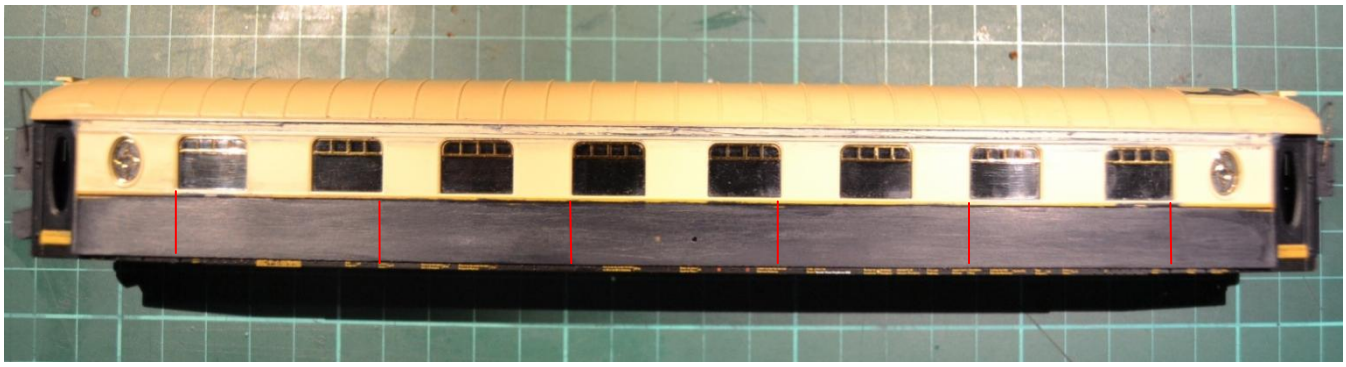
Inden vi laver alt for meget ventil-sjov, skal det "grove" arbejde på vognkassen lige gøres færdigt. Nederste halvdel af vognsiderne er udstyret med fem fremhævede felter, tre ret brede og to smalle. Jeg har slebet dem alle væk, da de alle er af forkert størrelse og placering. Disse felter går helt op til det lange vandrette bånd under vinduerne. Det er meget vigtigt, at båndet forbliver intakt og uden skader, da de vil være særdeles synlige på den færdige model. Der skal altså slibes meget tæt på båndet med største forsigtighed. Engangsneglefile af god kvalitet er velegnede til det lidt grovere arbejde, små fine file er velegnet til at finpudse overfladen.

Hvilken funktion disse fremhævede felter reelt havde, ved jeg ikke. Jeg vil **tro,** at de dækkede over pladesamlinger. På 4071 deler disse smalle fremhævninger (*bånd*) vognsiden op i 5 næsten ens store dele og 2 ens mindre dele. Det passer jo meget fint med håndterbare pladestykkers størrelse. (*inddelingerne kan tydeligt ses på billederne*). Disse bånd eller fremhævninger er et lille "mysterium". Inddelingen på 4071 passer ikke på de tegninger jeg har set af Pullman salonvogne (*bygget uden køkken*) af typen "Fléche d'Or" og for fuldstændighedens skyld, viser de foto, jeg har set af disse Pullmanvogne, højst forskellige inddelinger af vognsiden.

4078 har den samme type bånd og inddeling af disse, 4071 og 4078 er bygget i 1927 af Metropolitan og er af samme serie 4066 - 4080. Man kan meget vel fristes til at tro, at alle vogne fra denne serie har inddelingen på samme måde som 4071 og 4078, og jeg er ret sikker på, at det forholder sig således. Det er dog lykkes mig at finde den inddeling, der er på Rivarossi modellen (*det har jeg bare ikke brug for!*)

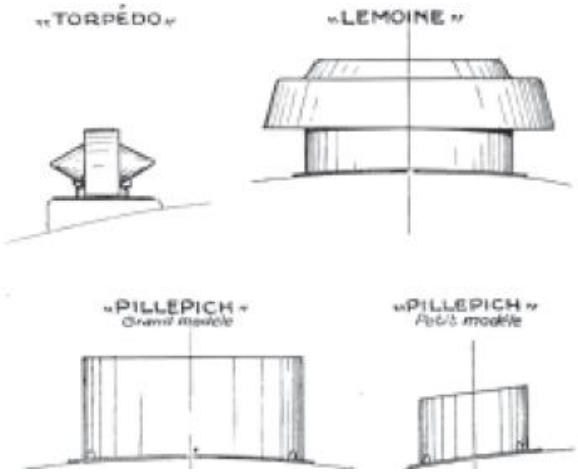
Steffen Dreslers tegning er i følge billederne delvis rigtig. Det store felt midt på vognen er der ikke, men de to smalle bånd sidder rigtigt, der mangler bare fire smalle bånd mere.

Placeringen af båndene har jeg tegnet ind på billedet på næste side. Båndene laves af en strip plastik 0,5 mm. bred og 0,25 mm. tyk.



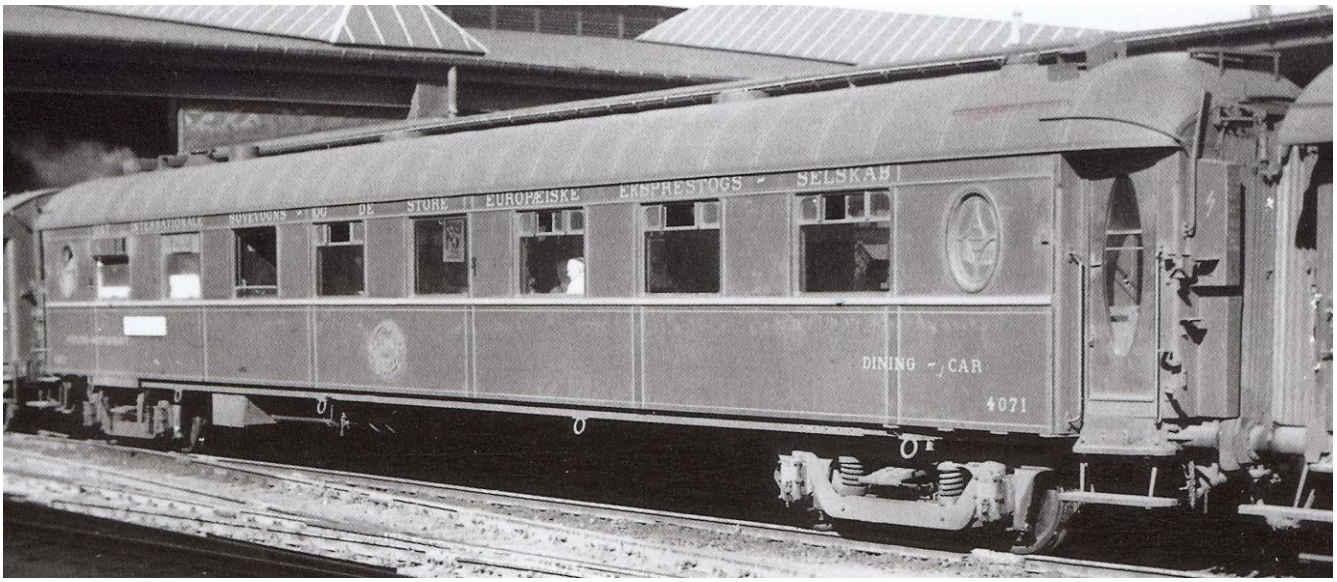
Her er vognsiden blevet befriet for sine bånd/forhøjninger, det kræver lidt koncentration og forsigtighed, for båndet under vinduerne må ikke beskadiges. De røde markeringer viser, hvor de nye bånd skal sidde.

Vognsiden er nu forsynet med nye "bånd" under vinduerne.



Diverse typer tagventiler på CIWL vogne.
Arkiv.: Banebøger.

Indledningsvis må det siges, at projekt "tagventiler" fik en rigtig god start. I forbindelse med, at jeg ledte efter en æske med "lanterneglas" til min nymalede P maskine (*lanterneglassene er fremstillet med en hugpibe og en klar plastiklomme til A4 papir!*), fandt jeg i en støvet kasse et monteringssæt til en ældre Jouef Prestige eller France Train CIWL vogn. Det må have været et universalsæt, for ud over nogle meget karakteristiske ventiler for de ældre typer sovevogne er der også de store "*Lemoine*" ventiler. Den slags sad der to af på 4071 - det var lidt af et scoop!
Over køkkenafdelingen sad der på taget ikke færre end 6 ventiler (*mod røg i køkkenet?*). De tre af dem er af typen "*Pillepich, grand modéle*". Tegningen viser udseendet fra siden, men jeg har ingen ide om, hvordan toppen så ud. Jeg har heller ikke nogle præcise mål på ventilerne. De bliver fremstillet, så de passer forholdsmæssigt til de "*Lemoine*" ventiler, jeg har.
Endelig er der to rektangulære "skærme", der sidder på tværs af vognkassen. De er kommet til efter ombygningen (*og var at finde på mange andre WR vogne*), hvornår disse ventiler er kommet til, kan jeg ikke sige, mit gæt er, at det er sket i tiden umiddelbart efter 1945.
Når alle spor efter de oprindelige ventiler er slebet/filet/spartlet væk, skal der mærkes op til de nye ventiler, se billedet på forrige side.
Man kan med fordel lave markeringerne med forskellige farver i henhold til de forskellige typer ventiler, eksempelvis som vist på billedet.
De tre store "**Pillepich**" ventiler er et Evergreen nr. 225 plastrør 4 mm høje og 4 mm brede. Jeg har ladet ventilen været åben for oven - jeg ved ikke hvordan de så ud oppe fra. Jeg kan forestille mig, at der var en form for skærm som værn mod regn og nedfaldende objekter - men det er gætværk!
De to "**Lemoine**" ventiler er placeret, som markeret, i de samme huller som de oprindelige "Torpedoventiler" sad i. Hullet er ca. 2 - 2,1 mm., hvilket passer på de "**Lemoine**" ventiler, jeg har. Hvis du som jeg har klippet torpedoventilen af, skal hullet bores på ny. Start med et lille bor (*0,5 mm.*) og gå gradvist op til ca. 2 mm. Man kan eventuelt bruge en lille rundfil til de sidste tiendedele, så kan det være nemmere at ramme det oprindelige huls placering. Ventilerne limes på med en god cyanolit lim inde på bagsiden af taget!



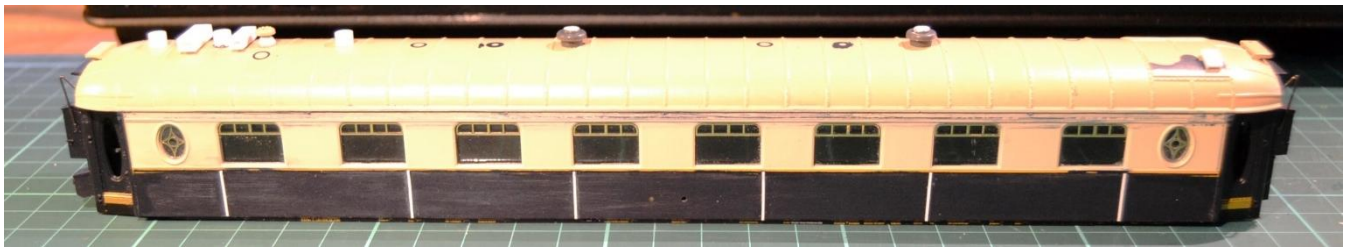
Køkkensiden af WR 4071. Læg mærke til det sidste af de to vinduer ud for køkkenet, det er udstyret med en type Bricards, der normalt var monteret på WR vogne uden for Pullman "familien." Endnu et bevis på, at fantasien som regel bliver overgået af virkeligheden, Fredericia 1955. Foto.: Hans True. Arkiv.: Banebøger.

De næste ventiler er de to firkantede **aflange ventiler**. De to firkantede ventiler over køkkenet er ikke lige store.
Ventilen nærmest gavlen er et firkantrør 4 x 3,5 mm. lavet af 2 stykker Evergreen "kanalprofiler" nr. 265, der er limet sammen således, at de danner et firkantet rør og skåret af i 12 mm. længde. Den anden ventil er et firkantrør 3 x 2,5 mm. lavet på samme måde som før, men med Evergreen nr. 264 og skåret af i 10 mm. længde. Begge ligger på den flade led; i bunden bores et 2 mm. hul og en stump 2 mm rør limes i hullet i taget på markeringerne, (*2 stk.*) bores, ja rigtig gættet, et 2 mm. hul., som vores fine konstruktioner monteres i - ***keine hexerei, nur behändigkeit!***
Bemærk, at der over toilettet (*i køkkensiden modsat køkkenet*) også sidder en tværstillet firkantet ventil 3 x 2 mm. lavet af et stk. Evergreen nr. 264. Jeg har lavet den i 5 mm. længde og placeret den til højre på pladen på taget. Vær omhyggelig med at få ventilerne til at sidde i "vage" selv en lille skævhed vil være meget synlig.
Så mangler vi "bare" den "**særlige ventil**". Godt nok er der kun en ventil, men den er til gengæld en lidt besværlig størrelse at have med at gøre. Fodens sider er nemlig skrå (*koniske*). Som top anvender vi toppen fra den største af de oprindelige ventiler på modellen. Underdelen er en massiv 4 mm. Ø plastik rundstok spændt op i en skruemaskine. Uden for meget fart på, files de øverste 3,5 mm. let konisk. Den koniske "fod" er skåret af i 3,5 mm. Længde, og toppen af den originale ventil limede jeg på toppen. I bunden af ventilen og i taget, hvor ventilen skal sidde, borede jeg et 1 mm. hul, et stykke 1 mm. tråd blev limet i ventil og derefter i taget, det skal nok sørge for, at ventilen bliver på sin plads.

Desværre kniber det med god dokumentation på ventilerne. De to forbilledefotos af 4071 giver nogenlunde en ide om placeringer m.m. I den gamle bog om Sove- og Spisevogne i Danmark var der et rettelsesblad, på det er der et foto af 4071 taget lige fra siden, og det giver et fint billede af ventilernes placering og udseende. Det havde været helt perfekt, hvis jeg havde haft en tegning af ventilerne med mål på.

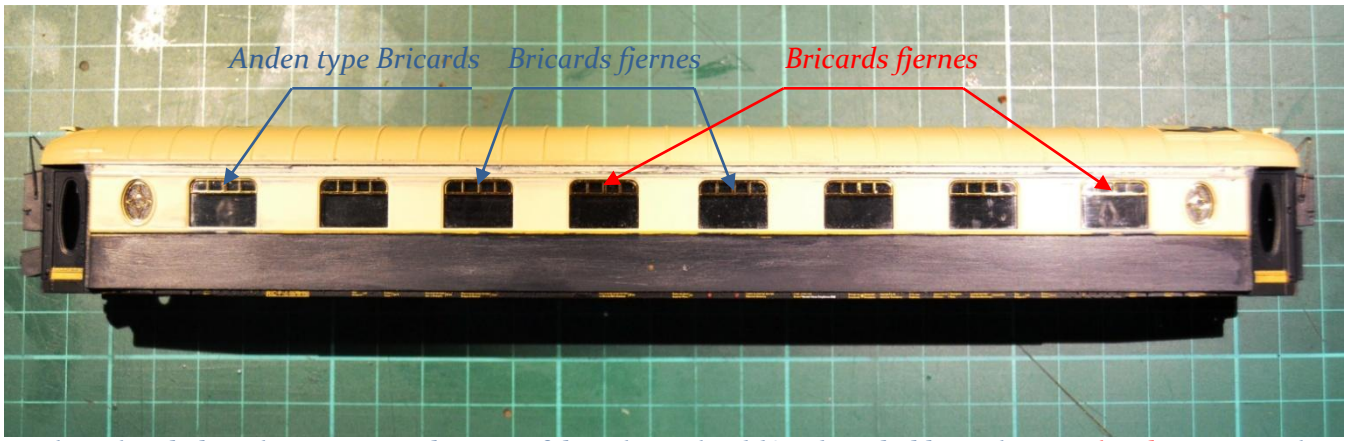
Ventil trængsel over køkkenet, 6 nye ventiler til at få røgen trukket ud af køkkenet.

Modellen lider af en "fejl" ved taget eller rettere, det er <u>ikke</u> Pullmanvogne, bygget i England, som Rivarossi har efterlignet. Det betyder, at taget buer mindre ned mod gavlene på modellerne, end det gjorde på 4071 og de øvrige vogne bygget i England. Desværre er en ændring af dette forhold så arbejdskrævende, at jeg har afstået fra at gøre det.
Man kan altid diskutere, hvor meget man lægger mærke til, at taget krummer forkert. Indtil jeg fandt ud af, hvad forskellen på et "engelsk tag" og et "kontinentalt tag" er, havde jeg ikke bemærket "den lille forskel!"
Havde taget været en selvstændig del, ville jeg utvivlsomt have ændret på formen, så det blev til et korrekt engelsk tag!



Tagets skæbne 3. del. Det færdige tag med i alt 9 nye ventiler!

Som I nok erindrer, besværede jeg mig over, at vinduerne ikke lader sig fjerne uden at blive ødelagt. Af flere årsager er det også noget møg! Vinduerne er stærkt udsatte for eventuelle skadelige påvirkninger i forbindelse med de arbejder, vi udfører på overdelen. Endvidere skulle der modificeres på flere af de store vinduer. Med meget tungt hjerte må jeg erkende, at det ikke bliver på denne model, det sker! Den korte version er, at to vinduer på hver vognside (*ved pilemarkeringerne på foto*) skal have fjernet Bricards indretningerne, og det første vindue ved køkkenet skal have en anden type Bricards.
Jeg vil lave en supplerende artikel, når og hvis jeg får anskaffet en vogn, hvor vinduerne er til at pille ud, uden at det hele bliver ødelagt!

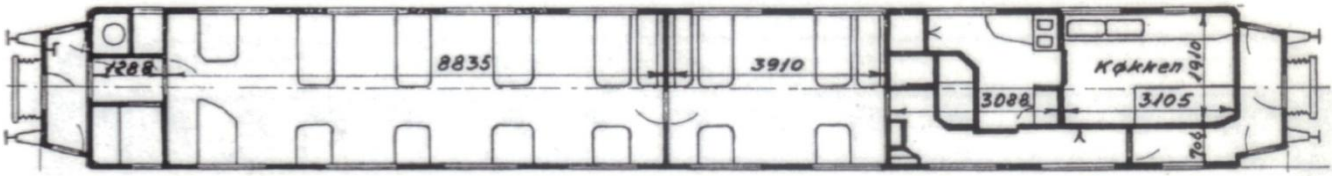


*Vinduer der skal ændres på er markeret på følgende måde.: **blå pile** er køkkenside og røde pile er gangsiden. Billedet viser køkkensiden af vognen. de røde pile peger på vinduerne på den anden side - nemt, ikke!*

Interne arbejder!

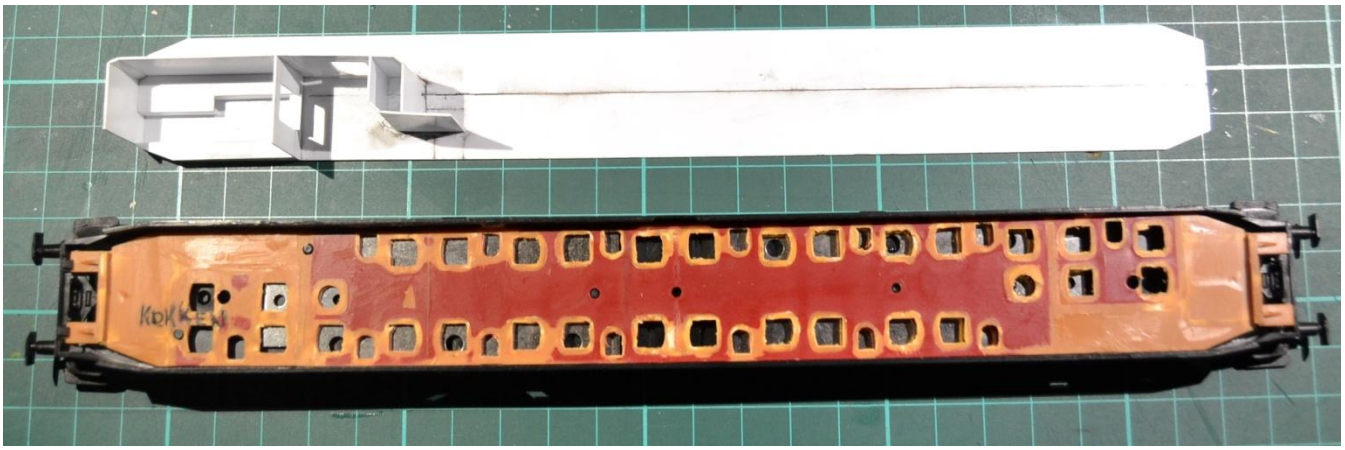
En stor del af denne ombygning handler om interiøret. Det er måske nok lidt søgt at påstå, at interiøret bliver bygget om, for alt er skåret /slebet af interiørbunden, intet af det passede med 4071 interiør - det giver et fingerpeg om, hvor omfattende ombygningen af den rigtige vogn var. Umiddelbart kan det virke "lidt" omstændeligt at rense alle detaljer af, men bundpladen har nogle funktioner, der passer i samspil med selve vognbunden, bl.a. er den en del af kortkoblingskinematikken. Jeg fandt, det ville være vanskeligere at eftergøre disse egenskaber, end at fjerne borde, stole og vægge. Sidst, men absolut ikke mindst, griber enderne af interiørbunden fat i nogle modhager, der hører til pufferplankernes konstruktion og fastholder pufferplanken ganske stabilt, når interiøret er klikket på plads, endnu et godt argument for at genbruge interiørbunden, den har jo den nødvendige længde!
Når alt er renset af, glattes bundpladen, så den fremstår helt jævn og glat uden andre forhøjninger end det nederste af væggene. Ud mod de to ind/udstigningsvestibuler fremstillede jeg en ny bund i 0,5 mm glat card 230 x 26,9 mm. Den nye bund tilpasses den originale interiørbund, så de har nøjagtig samme dimensioner. Man kan nu vælge at lime den nye bund på plads, jeg undlod i første omgang at gøre det, fordi mange ting er nemmere at lave, når pladen er fri.
Da vi lavede nye tagventiler, "valgte" vi, hvilken ende af vognkassen der skulle indeholde køkkenet. Det **er** den ende af vognkassen, hvor stigen i gavlen sidder. Undervogn og overdel kan vendes frit i forhold til hinanden. Men, der er en retning, der passer bedre med det udstyr, der er på undervognen, og den skal vi selvfølgelig vælge! De to lange batterikasser sidder modsat køkkenet (*gangsiden*), der hvor det bliver "farligt" er, at interiørbunden kun kan vende på en måde (*ned over nogle tapper*), hvilket man bør gøre sig helt klart, før man limer det nye interiør fast til den gamle bund! Jeg har skrevet "køkken" på undervognen, der hvor det skal være på den gamle bund, er der også skrevet "køkken" i overensstemmelse med undervogn og overdel. Den nye bund fik som det første tegnet midterlinjen i længderetningen op, anvend en "permanent"

tuschpen, så markeringen ikke forsvinder igen. Herefter er køkken og andet interiør tegnet ind. Jeg tegnede væggene op jævnfør tegningen på næste side.
Interiøret er lavet på øjemål, for Rivarossi vognen er noget smallere indvendigt end virkelighedens vogn var. Her er midtelinjen en god støtte, når man skal beregne bredden af ting, der skal monteres på interiørpladen.
Hvis vi "bare" lavede interiøret efter en 1:87 tegning, ville det i sidste ende betyde, at interiøret ikke ville kunne være inde i vognen - og det kan vi ikke være tjent med.



Tegning af 4071 interiør. Det ses tydeligt, at flere pladser har været det fremmeste formål med ombygningen, da stort set ingen af bordene er placeret foran vinduerne, hvilket de var før ombygningen.
Arkiv.: Banebøger.

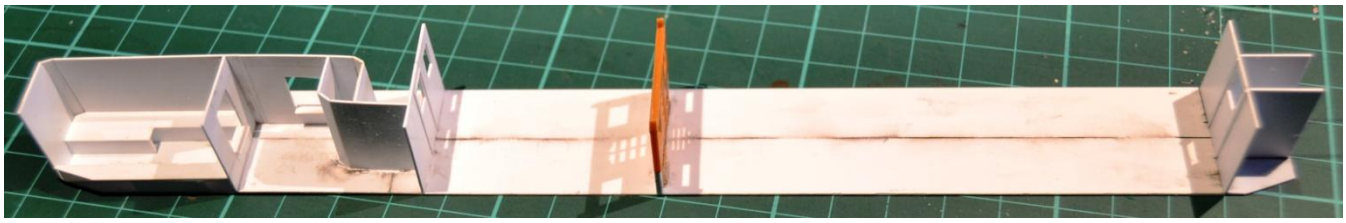
På et punkt er model og forbillede ens: vinduernes størrelse og indbyrdes afstand må anses for at være forholdsmæssigt den samme på forbillede og model. Derfor er vinduerne i vognsiderne mine "målepunkter" (*i forbindelse med interiøret*). Skillevæggen mellem køkkenafdelingen og restauranten er placeret umiddelbart før det tredje store vindue, regnet fra højre vognende (*på interiør skitsen*), skillevæggen mellem lille og stor afdeling i restauranten sidder midt mellem fjerde og femte vindue, sidste skillevæg sidder lige før det fine ovale vindue. Ved at holde vognkassen op bag ved undervognen kan vi flugte placeringen af skillevæggene hen over undervognen (*med begge interiør bunde ilagt*), ved de omtalte vinduer. Med tuschpennen markeres væggenes placering på den nye interiørbundplade.
Det lyder mange gange sværere, end det er. I virkeligheden er det ganske ligetil. Selvfølgelig skal man kontrollere sit arbejde grundigt; helst inden man laver noget forkert! Især er det vigtig, at man ikke får placeret en skillevæg foran vinduerne - det høster man ikke roser for.



Den nye indmad er stille og roligt ved at tage form. Jeg har dog ikke (endnu) fundet på noget smart til de mange stole, der skal være i restauranten! Undervogn, gammel interiørbund og den nye er alle lagt med "køkkenenden" til venstre!

Alle vægge er lavet af 0,5 mm. glat card. Jeg skar strimler af arket i en bredde af 20.5 mm. Det passer fint ind i vognkassen uden at være for høje eller for lave. Jeg målte længden af vægstykkerne på min optegning af køkkenet på den nye interiørbund. Væggen uden om køkkenet er lavet i et stykke. Med en rillekniv er der lavet bukkelinjer, som pladen bukkes efter. Det giver fine lige bukninger. Væggene er limet med "Æthylacethate", der er flydende som vand (*tyndt vand!*). Det nærmest svejser plastikken sammen, og hærdningen er meget hurtig og samlingen er særdeles stærk. Desværre er væsken også særdeles sundhedsfarlig og meget flygtig, så god ventilation er et absolut must! Alternativt kan jeg anbefale "Plastik Magic", den limer godt, er meget tyndtflydende og hærder knap så hurtigt. Man skal også være mere nøjeregnende med dosering af limen, for meget lim kan få plastikken til at slå sig. Begge typer er bedst at påføre med en fin pensel, str. "0" eller "00" er gode. Størrelsen forhindrer en i at kom-

me for meget på ad gangen, hvilket er vigtigt. For meget "lim" forlænger hærdetiden betragteligt, og hvad værre er, det forøger risikoen for at plastikken deformerer ganske voldsomt - lidt men godt er her en evig sandhed!
Skillevæggen mellem den lille spiseafdeling og sidegangen ude ved køkkenet skal have en dør med et vindue ind til restaurationen. Selve døren er markeret med en strip 0,25 x 0,5 mm. Jeg ved godt, den er for stor, men det er den mindste i Evergreens sortiment.
I sidegangen mellem det sidste store vindue og det ovale Pullmanvindue (*nærmest det store vindue*), er der ligeledes en dør med et vindue, det er lavet af en strip plastik i passende bredde. Som det eneste genbrug har jeg anvendt skillerummet mellem stort og lille spiserum fra det gamle interiør. Indhakkene i skillerummet er udfyldt med en passende strip på 2,6 x 1 mm. Grunden hertil er ganske enkel, der er en dør med 8 ruder i skillevæggen, et rigtig godt argument for genbruget.
Den sidste skillevæg er den, der adskiller restauranten og rummet med skabe og toilettet, her er der også markeret en dør, ligeledes med et vindue. Ud mod indgangsvestibulen er der ligeledes en dør med vindue, og så kan vi vist ikke koge mere suppe på den sten!
Borde, og de steder der var bænke, er vist på tegningen. Jeg har ikke lavet borde eller stole endnu, for jeg pønser på at få stolene 3D printet. Bordene er den nemme del, man er dog nødt til at se, hvor meget stolene kommer til at fylde, før man kan lave dem.

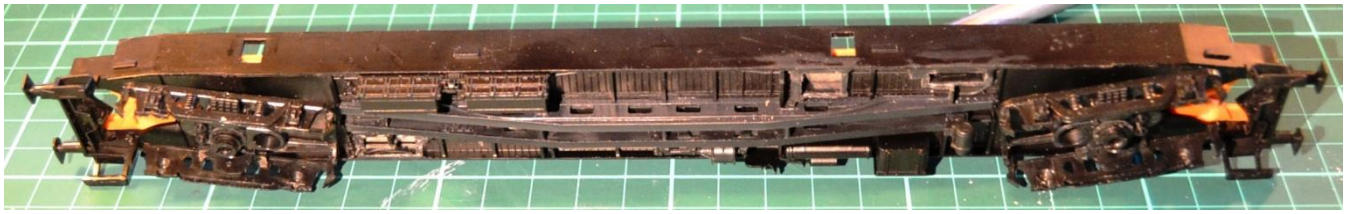


Det færdige interiør på nær stole og borde! Nåh-ja og så maling! Som nævnt er alt lavet på øjemål med støtte fra de store vinduers placering - jeg synes selv, det er langt bedre, end det der var oprindeligt.

Undervognsbehandling!

Også undervognen skal have sin del af snitten, filen og maling. Desværre er dokumentationen af undervognen heller ikke særlig detaljeret, kun de allermest synlige detaljer kan ses - bare rolig, det er nok til at konstatere et vist overskud af detaljer i forhold til 4071. Først skar jeg gentagne gange med en helt skarp kniv langs kanten mellem kasserne og kanten af undervognen. Derefter klippede jeg i skæresporet med min lille endeafklipper, der har skærene i forlængelse af fingergrebene, eventuelle små skader slibes væk. Er man uheldig at få lavet lidt større skader, må man gribe til lidt spartelmasse! Der burde ikke opstå problemer i den retning, man skal blot huske at bide et lille stykke af gangen, man kan tydelig mærke, hvornår kasserne slipper det faste tag i bunden, og så er det sidste en nem sag for bidetangen. Snit/klippe fladen er nok lidt ru og bør jævnes mest muligt. Man kan lukke hullerne med et stykke plastik. Når undervognen bliver malet, vil det være svært at få øje på stederne.
På modellen er detaljer som bremsecylinder, lufttanke med mere ganske synlige. På billedet af køkkenside af 4071 mener jeg, at man kan ane konturerne af de før omtalte detaljer, så dem lod jeg sidde, og vi ved alle, at vognen var udstyret med trykluftbremse - *så det!*

Køkkensiden af undervognen. De tre kasser, markeret med tre røde pile, sad ikke på 4071!



Samme undervogn efter de "kirurgiske" indgreb. Gangside.

Bruger man, som jeg har gjort, en Hornby - Rivarossi model som grundlag for ombygningen, har man måske bemærket, at vognen er en smule højere end de gamle Rivarossi modeller. De står så at sige højt på bogierne. Ved et simpelt indgreb er det en ret let sag at "justere" afstanden mellem bogie og vognkasse ned på plads.

Begge bogier er her blevet "befriet" for forhøjelsen til vognbundens centertap. Herved er hele vognkassen kommet ned på plads.

Indgrebet udføres med et knivblad (*og holder!*), der er udformet som en mejsel eller et stemmejern. Betingelsen for succes er, at bladet er helt friskt, ikke noget med dårlige sløve skær her - tak! Knivbladet kan ses på billedet, og kniven ligger i den hovedretning, jeg stemte det overflødige materiale af i. Sørg for at holde bladet an mod overfladen af bogiens tværbjælke. Det er nemmest og ønskeligt, hvis det hele kommer af på een gang. Frem for at trykke voldsomt hårdt (*og derved let miste kontrollen over sit arbejde*), flyttes bladet, så der trykkes skråt fra højre henholdsvist venstre side på snitfladen.
Inden jeg begyndte, lagde jeg et snit i forhøjningen midt imellem de to huller på tværbjælken, det er nemlig ikke nødvendigt at fjerne forhøjningen ved det andet hul.

Hele denne øvelse tog ikke meget mere end 10 minutter at udføre, ikke en gang når man går til arbejdet i ro og mag. Under processen er det klogt at holde godt øje med sin venstre hånd, den holder nemlig på bogien og er dermed i stor fare for at komme til skade - hvis kniven smutter af en eller anden grund. Sørg for, at hånden er så meget ude af "skudlinjen" som muligt, brug blidere pres på kniven og giv dig god tid!
Inden vi foretager os mere med bogierne, skal de to tapper, som gør, at bogien kan vippe i længderetningen men ikke sideværts, ved den <u>ene</u> centertap i vognbunden, skæres/files/klippes ned i samme højde som kraven på centertap hullet! Som I kan se bliver der to fine skiver ud af vores anstrengelser. Dem (*gen*)bruger vi som mellemlæg på den "tap", der presses op i centertaphullet i vognbunden og holder bogien på plads!
"Skiverne" files lidt op i hullerne, så tappen passer løst på skiven. Tap med skive trykkes først på bogien nedefra, herefter trykkes det hele på plads i centertaphullet. Bogierne sidder atter fast og er nu sikret stort set den samme bevægelighed, som før vi lavede alle disse indgreb. Undlader vi disse mellemlæg, vil bogierne have meget stor bevægelighed i alle retninger, hvilket vil betyde, at vognen får en meget urolig kørsel. Som en ekstra gevinst er vognen blevet pynteligt lavere - det er da smart!
Så er vi sådan set færdige med de "værste" ombygninger. Tilbage står blot montering af håndtag og afmonterede dele. Men inden da skal modellen males og have påskrifter på. Desværre er det et tidskrævende arbejde, og det betyder, at vognen ikke nåede at blive helt færdig til udgivelsen af dette nummer - derfor deler vi beretningen her!

Flemming.

N 207 med stort godstog ved Kolding 1965. *Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*

Skandinaviens største udvalg af model baner

PÅ SPORET
www.paa-sporet.com

Vi har nu åbnet vores store nye butik!

Vi åbner nu forretningen på Tystrupvej 1 DK 4250 Fuglebjerg - også selv om vi endnu ikke er helt færdige med indretningen, se billederne nedenfor.
Da vi ikke har specifikke åbningstider, beder vi om, at I ringer i forvejen for at aftale tid. Vi er som regel ved forretningen hele dagen - også lørdag og søndag. Ring 28 72 38 25 eller mail info@paa-sporet.com.

Husk at besøge vores velassorterede Webshop.: [På Sporet]

Flere end 8000 varenumre at vælge imellem.

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

Åbningstider:
Webshop: Døgnåbent
Fysisk butik: Åben efter aftale.
Telefon: (+45) 28723825 eller (+45) 36163386

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

Fra Troldmandens Værksted. V.

Et besøg hos Danmarks største producent af modeltog.

En dag først i december besøgte deres udsendte medarbejder firmaet Heljan i Søndersø på Fyn.
Lad mig sige det straks, det var tale om et længe ønsket besøg hos firmaet!
Jeg blev meget venligt modtaget i forhallen af Heljans daglige leder Kim Nannestad.
De fleste er sikkert allerede klar over, at Kim er søn af sin i vide modelbanekredse kendte far Jan Nannestad.
Jan Nannestad fortjener at nævnes i denne sammenhæng, da vi har meget at takke denne foregangsmand for. Uden ham havde Heljan sikkert aldrig kastet sig ud i en så omfattende produktion af dansk modeltog, som firmaet rent faktisk gjorde!
Og det er den kendsgerning, som er hele indgangsvinklen til denne artikel, der tager udgangspunkt i en taknemmelighed rettet mod Heljan, som dette blad mener, at vi modelbaneentusiaster har rigtig meget at takke for. Uden denne indsats havde vi været mange dejlige modeller foruden, og det havde da været ærgerligt.

Indgangen til fabrikken i Søndersø

Kendsgerningerne..

Hvad består Heljan så af i dag? Jo, firmaet er fortsat familieejet med Kim i spidsen, men Nannestad senior har dog fortsat sin daglige gang derude. Mit spørgsmål var så, om ikke det kunne give anledning til problemer, når familiemedlemmer skulle arbejde så tæt sammen? Svaret var bekræftende, og det havde da også givet anledning til ændringer i ledelsesgruppen hen ad vejen. Men, ellers fungerede det nu ganske tilfredsstillende. Det stod også hurtigt klart, at ændringerne ikke blot havde fundet sted i den daglige ledelse, men tillige i forbindelse med Heljans struktur og antal ansatte. Årsagerne hertil er de gængse, nemlig at produktionen er lagt til Kina af hensyn til en billiggørelse af produktionen og en følgelig forbedring af indtjeningen. Ikke noget ukendt fænomen. Og Heljan er jo en forretning, som alle andre, og ikke et filantropisk selskab.

For ikke så mange år siden havde Heljan haft mange ansatte i DK, især på lagret, hvortil man i weekender ofte havde måttet indkalde skoleelever til at hjælpe med ud- og indpakning. Sådan er det ikke mere. Nu er der blot 10 medarbejdere tilbage i Søndersø, hvorimod man henne i Kina har 75 medarbejdere ansat. Det er de hårde kendsgerninger.

Kim Nannestad på sit kontor

Kim ved sin farfars støbemaskine, der står udstillet i forhallen til fabrikken.

Lidt om forhistorien

Heljan begyndte jo ikke sin virksomhed med en produktion af modeltog. Det var husbyggesættene i den "berømte" skala 1:100, som udgjorde starten.

Men man kunne ikke leve af det begrænsede danske marked, så man fik hurtigt store ordrer som underleverandør til firmaer som Primex/ Märklin, Revell og Walthers i USA. Disse kontakter var gode for Heljan, og er det stadig væk.

En skønne dag fik man en kontakt fra KE-legetøj, der gerne ville have Heljan til at fremstille et IC3 tog for sig, men - som Kim smilende indskyder - det måtte ikke koste mere end kr. 999,- !! Så der måtte skæres en hæl og en tå hist og her for at få det budget til at gå op. Senere forbedrede Heljan modellen til markedet, så der kom mere skik på det.

Som nævnt var det Jan Nannestad, der tog initiativet til at iværksætte en produktion af modeltog med et dansk forbillede. Han begyndte med sit "løfte-i-flok" princip, der var nødvendigt for at skaffe en startkapital til projekterne.

Det hører med til historien, at Jan Nannestad fik disse penge båndlagt hos en advokat for at sikre, at de ville kunne tilbagebetales til indskyderne, hvis projektet skred, og at midlerne i den forbindelse ikke forsvandt ud i det blå. En utrolig ærlighed og ansvarlighed overfor kunderne!

Montre med de mange herlige modeller produceret gennem årene.

Det var Mx-maskinen, som gjorde Heljan verdensberømt i Danmark, senere fulgte My og ikke mindst den afholdte P-maskine fra år 2000. Disse tre maskiner var een lang sejrsrække for Heljan. Så fulgte et par modeller mere, indtil vi kommer frem til den lidt mere problematiske E-maskine. Her er Kim meget klar i mælet: "Den skulle aldrig være kommet med disse Nem-25 hjul. Køreregenskaberne var for dårlige. Mosebanens udsendte medarbejder forsøger at tage E-maskinen i forsvar, for det var jo en meget flot model, der let kunne bringes til at køre godt, men Kim er afvisende og tilføjer: "Men, vi fik det hele rettet i en senere produktion, som vi stort set ikke har haft nogen reklamationer på".

Jeg må så spørge til produktionen af person- og godsvogne, hvor det er redaktionens opfattelse, at Heljan præsterer noget af det ypperste, vi kan ønske os. Heljan producerer personvogne i fremragende kvalitet. Ja, svarer Kim, det har bare været vanskeligt at sælge mange af dem. Her tænker han specielt på CA-vognen, der efter hans udsagn kom i alt for mange variationer, som ikke solgte lige godt alle sammen. Der var tale om en fejldisposition, efter hans opfattelse. Jeg spørger ham så, om der er nye modeller på vej. Ja, det er der jo i form af AF og CP'erne, der snart er på markedet, men så er det sikkert også slut. Hmmm, tænker deres udsendte, det lyder da ikke "spor" godt....

Lageret med danske modeller som afventer salg?

Markedskræfterne..

Disse ord leder snakken hen på Heljans fremtid som producent af modeltog og andet på det danske marked. Men, stadfæster Kim, så er det således, at det er det britiske marked, som har Heljans udelte opmærksomhed. Heljan har ikke flere interesser på det danske marked og overvejer alvorligt at trække sig helt ud af det, da produktionen dels er blevet for bekostelig, og dels bliver modellerne ikke solgt i tilstrækkelige antal, til at omkostningerne kan nedbringes. Dermed bider ondet sig selv i halen. Han fortsætter, når vi producerer dansk materiel, så producerer vi i stort omfang til lageret.

Vore forhandlere aftog tidligere samtlige udsendte numre i store kvanta, nu om dage bestiller de kun nogle få stykker af hver, og det kan vi ikke rigtig leve af. Når vi derimod producerer til UK, så tømmes lagrene på maksimalt et år, og som regel meget hurtigere. Vi har forhandlere i UK, som får produceret særmodeller af damplokomotiver i store antal - så det kan svare sig. Vi må så tørt konstatere, hvad ikke overrasker no-

gen, at der er en meget stor forskel på et marked på 5 mill. indbyggere og et på 64 mill. Og hertil kommer, at modeljernbanehobbyen jo ikke har udviklet sig ret meget over de seneste mange år. Det har jo ikke just strømmet til med nye købere. Det var sådan set en spand koldt vand ned ad ryggen på Mosebanens udsendte medarbejder. Det havde unægtelig været noget sjovere, om Kim havde kunnet præsentere os for en lille perlerække af nyheder til det danske marked. Men nej, sådan går det ikke. Y-toget er det sidste, der kommer fra Heljan, antyder han. Jeg spørger så straks, jamen hvad så med de firakslede MO'ere? Jo, svarer Kim beroligende, de kommer - engang - og dette "engang" letter nok på chokket over det sandsynlige ophør, men de ligger langt ude i fremtiden, fordi lageret af 500-serien er stort. Og førend dette er solgt, komme de fireakslede ikke. Men de kommer altså. Det gør H-maskinen derimod ikke, og det er vi mange, der er temmelig kede af!

Produktionsfaserne

Hvad er det så, der gør, at det er så pokkers dyrt at få fremstillet en model til vort danske marked. Jo, kan Kim forklare: Hele processen med at fremstille den nye model varer fra 1 1/2 til 2 år. Så forstår vi alle bedre, hvorfor vi har måttet vente så frygteligt længe på de forjættede modeller.
Det begynder med, at en lille gruppe rådgivende personer hjælper Heljan med at udvælge et passende emne til produktion. Det er ikke blot rådgiverne, der giver input, for Heljan har også en righoldig idebank i gemmerne, som der trækkes på. Denne idebank er blandt andet opstået ved, at kunderne har påvirket Kim, når han har hørt om ønskerne på messerne i Valby og andre steder. Når alle disse markedsoplysninger sammenholdes, kommer der en beslutning om produktion af X model ud i den anden ende. Når man har overbevist sig selv om, at produktionen vil kunne levere et passende afkast, begynder man at lede efter een 1:1 udgave, f.eks. en museumsmodel, der kan bruges som dokumentation. Man skal også gerne have fundet originaltegningerne til støtte for fremstilling af CAD tegningerne til formene. De færdiggjorte tegninger sendes til Kina, hvor fabrikken benytter tegningernes anvisninger til at skabe de forme, som skal levere modellernes overbygning m.m.

På disse prøveanlæg testes modellernes køreregenskaber.

Jeg spørger herefter om kvalitetsprocessen, da den må være vanskelig, fordi vejen til Kina er lang. Man tager ikke lige derud "hver dag". Det erkender Kim gerne, men han understreger også, at hvert eneste produkt kontrolleres derude. Man er i Kina mellem 4 og 5 gang om året for at føre tilsyn med tingene. Resten af kontakten er overladt til postvæsnet.
Kontrollen består af et antal korrektionsfaser, lige så mange der skal til, førend produktet er, som det skal være: Fabrikken i Kina fremsender umalede støbeprøver til Heljan, der efter at have

gennemgået dem grundigt, udfærdiger rapporter, hvori fejl og mangler anføres. Disse fejl rettes og ny(e) prøver sendes. Når man er tilfreds med disse prøver, modtager Heljan så endelig et "Product Quality Sample", som er et fuldt bemalet eksemplar af modellen rede til at blive sat i produktion. På dette fremskredne tidspunkt skulle der helst ikke være tale om andet end meget små tilpasninger, for det næste, der modtages i Søndersø, er et "Shipment Quality Sample", og det skulle der ikke gerne rettes i, for så koster det meget dyrt, bedyrer Kim. Det er jo næsten at rette i den færdige produktion.
Så giver Heljan sit "Go Ahead" og produktionsbåndene ruller. Dernæst er der blot at afvente produktionens ankomst til Danmark, Fyn, forhandlerne.

Tid og penge

Efter at være indviet i denne ret omfattende proces, forstår man bedre, hvorfor det varer så længe, inden modellen er hos forhandleren, efter at Heljan - på en messe i Valby eller andre steder - har meddelt, at de vil fremstille den.
Det var tidsaspektet, så er der produktionsomkostningerne, og i den forbindelse finder vi mindst tre årsager eller forklaringer.
Vi føler sikkert alle, at modellerne, hvad enten der er tale om trækkraft eller vogne, er blevet kostbare at anskaffe. Nogle vil måske synes lige lovlig kostbare. Men, når man betænker, at alene fremstillingen af formene er en meget kostbar proces, og at disse beløber sig til op imod 1.2 millioner kr. stykket, forstår man det bedre! Det var så den første af forklaringerne på den høje stykpris. Dernæst skal Heljan forudbetale produktionsomkostningerne til den kinesiske fabrik i dollars. Og hvorledes er det lige, det er gået med dollarkursen i år? Rigtig, den er gået væsentligt op.
Det var den anden forklaring.
Endelig fremstilles modellerne til det danske marked i meget små styktal, så der kan omkostningerne altså heller ikke bredes ud. Forklaring nummer tre er i hus. Summa summarum bliver den model, vi så forventningsfulde går og venter på, dyr. Det er Heljan lige så klar over, som vi forbrugere er det.
Derfor ser det nu ud til, at Heljan forlader det danske marked, som allerede antydet ovenfor. Kim understreger, at det gør ham oprigtigt ondt at skulle erkende, at det ikke længere er rentabelt at producere til hjemmemarkedet. Men, det er de hårde regnskabsmæssige facts, der afgør sagen i den sidste ende.
Så var det tid til at spørge, om Heljan nogensinde har overvejet andre udenlandske markeder end det britiske. Jo, svarer Kim, vi har bestemt Tyskland i kikkerten og Australien. Det sidste land havde jeg ikke lige tænkt på, men efter at have tænkt igen, er det måske slet ikke så tosset, da en del produkter derudefra har fundet vej til Danmark. Vi behøver blot at tænke på de blå Cobalt motordrev fra DCCconcepts, der netop produceres på en fabrik i Perth i det vestlige Australien. Firmaet producerer i øvrigt også andre dejlige ting.
Her sluttede interviewet med Kim. Tilbage resterede blot at takke varmt for den venlige og imødekommende behandling hos Heljan.

I samme bygning finder man RC-kongen, en sammenhæng, som en del forhandlere mente, var unødig konkurrence.

Tid til at gøre regnebrættet op..

Det skal straks understreges, at de efterfølgende betragtninger, er et resultat af personlige overvejelser gjort efter interviewet, og de kan således ikke på nogen måde tillægges Heljan eller andre producenter, for den sags skyld.

Helt frem til 90'erne tog absolut ingen producent af modeljernbanemateriel det danske marked synderlig alvorligt.

Fra tid til anden kunne eksempelvis en tysk producent bekvemme sig til at producere halvkorrekte ommalede modeller til os, der fik det hele til at dufte lidt af fugl. Men, noget særligt godt materiel blev det absolut ikke til, med mindre man selv kunne fremstille tingene. Alt taget i betragtning, så er det meget få, der har evnerne hertil. Så vi kunne, i hovedsagen, groft sagt og overordnet betragtet, vælge imellem at køre tysk eller finde en anden hobby!

Men, så var det, at Heljan kom på banen (*og senere andre, absolut*) med sin produktion af ægte dansk materiel i korrekt målestoksforhold 1:87. Det var vi ikke vant til!

En produktion sattes i værk, som i omfang bare voksede og voksede, så vi ind imellem måtte knibe os selv i armen, som en vis anden person i baronens seng.

Vi erindrer sikker alle, at modelbanebladene i begyndelsen og midten af 00'erne kogte over af begejstring over det udvalg af korrekt dansk materiel, som vi nu var i stand til at anbringe på vore anlæg. Der var sandelig tale om en ægte "Belle Epoche".

Kim Nannestad foran sin væg med de mange britiske udmærkelser.

Med tiden blev vi måske lidt forvente og forkælede? For det var som om, at den kritiske indstilling til hvert eneste produkt steg ligefrem proportionalt med antallet af nye modeller på markedet. Hertil kom, at kritikken enkelte gange syntes unødigt hård, for der blev ikke sparet på tillægsordene. Slemt gik det, da en velkendt dampmaskine, som besad visse tekniske mangler, fandt vej til forbrugeren. Langtidsvirkningen af denne vrede (*skuffelse*) har vist holdt sig længe. Man kan kun gætte på, om alt dette fnidder har trættet fabrikanten?

Det havde nok været mere formålstjenligt, om man havde betjent sig af en mere ansporende og konstruktiv kritik. En positiv kritik kan kun være til gavn for en producent og animere denne til at søge nye højder for sin produktion. Det interessante i denne forbindelse er, at når man træder uden for Kims kontor, bemærker man straks en væg fyldt med lovprisninger fra det britiske

marked. Heljan udråbes hvert eneste år som bedste producent af især 'o' gauge modeller til dette marked, men også i forbindelse med andre modelstørrelser. På den anden side hænger nogle få stykker fra DMJU's årlige konkurrence. Det kan der sikkert siges meget om, men kontrasten er meget slående. Der er meget, som pludselig står i et klarere perspektiv for betragteren. Glemte vi at være bare lidt taknemmelige?

Om nu Heljans beslutning, om at forlade det danske marked, også er hamret med mejsel i sten, er vanskeligt at afgøre. Godt nok lød Kims beslutning uigenkaldelig, når han siger, at Y-toget er sidste "udkald". Men, når han i næsten samme åndedrag lover, at den 4-akslede MO kommer senere, lyder det måske ikke helt så uigenkaldeligt.

Måske er der tale om "et-vagt-i-gevær", for at gøre os opmærksomme på fremtidens mulige konsekvenser? Det hører også med, at det tidligere var således, at næsten enhver rask dreng havde en modelbane.

Nu er det som om, at det er blevet en hobby for voksne - en dyr hobby oven i købet. Vi er blevet mærkbart færre. I forlængelse af den konstatering skal det bemærkes, at det fra tid til anden store udbud af materiel på det danske marked, sikkert har medvirket til at presse styksalget, da de fleste hobbyfolk har et relativt fast budget, som giver rammerne for anskaffelserne. Når så markedet "oversvømmes" af mange tilbud, må det nødvendigvis ramme producenternes forventninger om et rentabelt salg, eftersom køberne begynder at prioritere købene. Enkelte af disse har måske sat sig til at spekulere i faldende priser, når det første oplag ikke har solgt som forventet. Dette forhold er faktisk meget skadeligt for en produktion!

Endelig spiller det sikkert også ind, at paletten af rentable produktionsmuligheder er ved at tynde ud. Tilbage står så savnet af litra H, R og vel også Q. På vognsiden er manglen på en AC betydeligt - efter min opfattelse, men ellers er der jo kun de "små serier" tilbage. Men de har også interesse, vil de fleste mene, ja korrekt, men styktallet, der vil kunne afsættes, vil aldrig kunne forsvare en produktion - desværre.

I forbindelse med lokomotiverne kunne man måske foreslå, at Heljan lod disse producere som "Eksklusiv-Modeller" i et begrænset antal, til en højere pris, varslet i passende tid forud, så man kunne nå at spare op til den. På den måde kunne en højere stykpris forsvares, og dermed muliggøre en produktion?

Men, vi har da lov at håbe, at Heljan ikke trækker sig fuldstændigt, men fortsat vil finde egnede emner til os, så vi i fremtiden kan nyde godt af deres fremragende produktioner. Også selvom der bliver længere mellem "snapsene", andet ville næsten ikke være til at bære.

Når alt dette så er skrevet, må det også være en slem konstatering for forhandlerne derude, som jo netop lever af nyhederne. De risikerer at komme mere i klemme, end de måske allerede er... Måske er der også flere producenter, end markedet kan bære, når der nu afsættes så forholdsvis få stykker, som tilfældet er?

Næste artikel i serien, nummer VI. i rækken, bliver et møde med Lokomotivets redaktør og hobbyens "Grand Old Man" Torben Andersen!

Nummer VII. sigter mod et interview med repræsentanter fra forfattergruppen, og nummer VIII håber på besøg hos et forlag.

LT.

Produktionsrummet, engang var der mange om arbejdet.

KMK Læserservice
Præsenterer.:

Side 24.

Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

Jeg har fået min P maskine tilbage fra malerværkstedet (*LT*). Det er utroligt så meget, et (*par*) lag maling gør ved en model. Nu har jeg set på P maskinen i umalet stand i snart mange år (10 *år*), pludselig er den forandret til noget meget bedre. Egentlig er det lidt fjollet, at jeg bliver så forbavset hver gang, jeg har dog oplevet en models forvandling en del gange! Men det gør jeg, og det er nu en god fornemmelse!
Den første prøvesamling blev udført med stor forsigtighed, det gælder om at undgå ødelæggelser af den fine maling. Ikke nogen nem opgave, for Heljan har ikke brugt så meget tid på at produktudvikle samlingen af over- og underdel, som man nok kunne ønske! Oven i hatten har jeg jo læsset en masse detaljer på maskinen. Selv om jeg har gjort mig umage for at lave indgrebene så solidt som muligt, så er mange af dem ikke særlig solide. Udfaldet blev ikke helt, hvad der var forventet, hverken tenderoverdel eller maskinens overdel kunne komme helt ned på deres pladser - Ups!
Problemet i tenderen er de to stykker gummi, der holder motoren på plads, de er "lidt" vanskelige at få ned på plads. Lidt olie gnedet ind i ydersiden af gummistykkerne gør det mange gange nemmere at få dem helt på plads. Jeg skar den øverste kant af begge stykker, og nu "sitter" overdelen, hvor den skal.
Så skulle den have indbygget en dekoder. Jeg har tidligere været inde på det fornuftige i at gemme det originale "udstyr", indtil man er færdig med sit projekt! "Kloge-Åge" her vidste meget bedre, og da jeg ikke skal have lyd i eller lys på maskinen, havde jeg bortrationaliseret printet i tenderen helt ned i skraldespanden! Det indebar, at jeg måtte samle de fire ledninger i fri dressur og isolere lodningerne, i første omgang med tape, da den lige skulle prøvekøres nede i klubben først. Der er dog ikke rigtig plads til løsgående ledninger mellem underdelen og tenderloftet - så nu mangler jeg det print, jeg så selvsikkert smed ud. Prøvekørslen blev ikke til noget, for tilsyneladende var det en defekt dekoder, som vi kunne ikke på nogen måde kunne komme i kontakt med, uanset hvilke anstrengelser vi gjorde os!
Hjemme igen fik undervogn/vægtklods en tur med filen på strategisk udvalgte steder. Det hjalp! Nu sidder overdelen på maskinen ganske, som den skal.
Med hjem fik jeg også en ny dekoder. Nu skal jeg "bare" have et nyt print med stikforbindelsen til dekoderen.
Egentlig skulle overdelen så have påskrifter på, men da jeg ikke vil udsætte påskrifterne for mere "masen og fingeren" end højst nødvendigt, må det vente til lokomotivet er testet færdig. Når prøvekørsel og andre "trakasserier" er overstået, skal hele lokomotivet dækkes af et lag patina, der dels skal beskytte påskrifterne, dels få maskinen til at se mere autentisk ud.

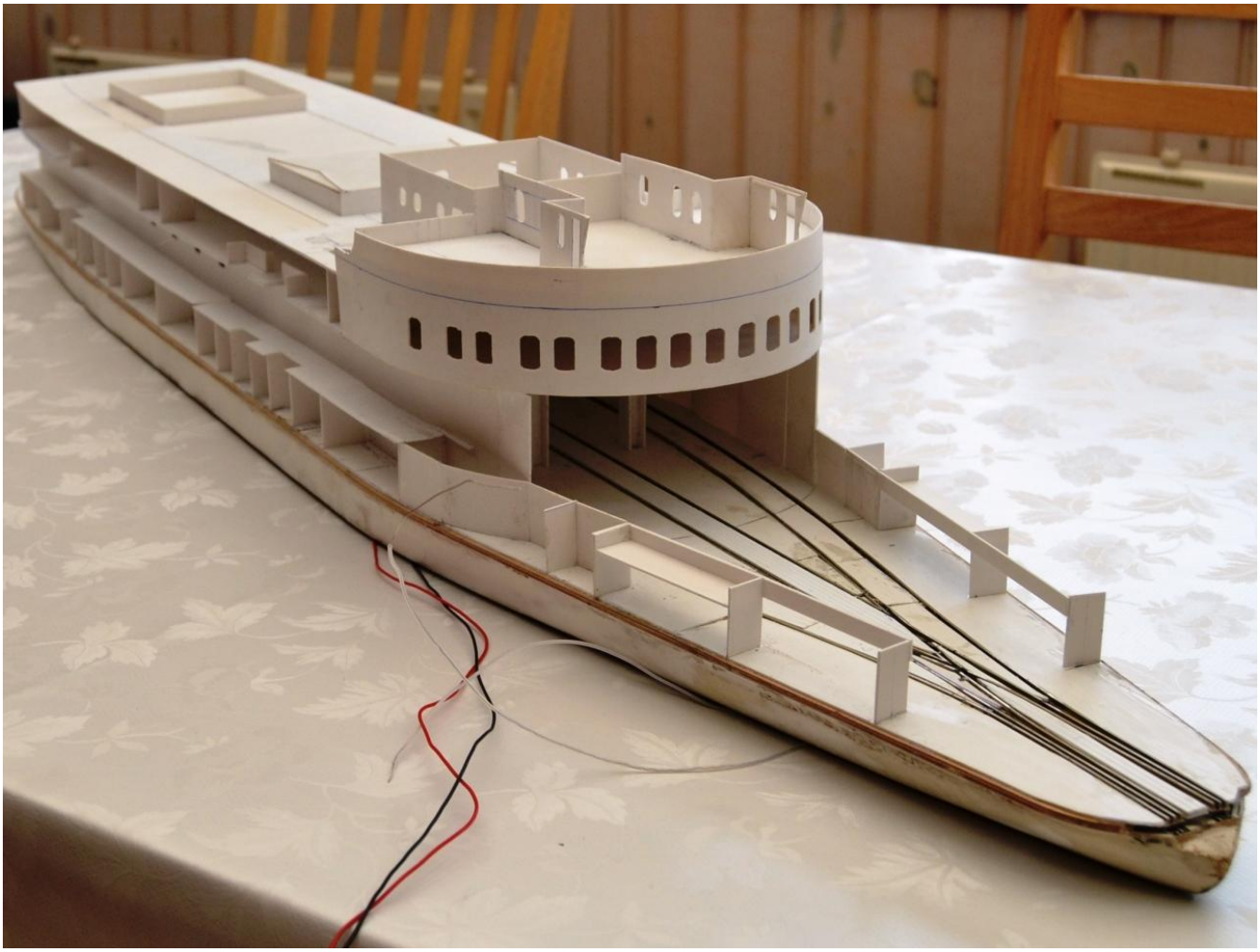
Så er den samlet. Desværre "hænger" cylindrene lidt, og der er et synligt gab mellem overdelen og "bunden" af kedlen lige bag kongestolen. Det skyldes formodentlig, at de ting, jeg har monteret på kedlen, "fylder" for meget på indersiden af kedlen.

Den foreløbigt sidste prøvebygning af Aarhus Østbanegård, Witzels flagskib! Det er en utrolig smuk bygning, i mine øjne helt perfekt!

Hobbymessen i Valby faldt på den sidste dag i oktober og den første i november! Midt i al virvaret med Ic4 skole og andet gas, tog jeg til Valby med sanserne åbne. I forhold til tidligere og i særdeleshed til DMJU udstillingen i Køge tidligere i år, var det en lidt tam omgang. Forhandlerne havde masser af gode tilbud, her var det min tegnebog, der var lidt tam! Fremmødet fra klubben var meget fint, op til 8 medlemmer deltog. Det forekom mig, at der ikke var ret mange besøgende, og der var kun kø ved pølsegrillen. Det er ærgerligt, hvis folk "svigter" sådan en begivenhed.
Årsagen er måske, at september og oktober på det nærmeste har været spækket med begivenheder i år, eller hur? Vi havde opgaver, der skulle udføres. Hos Epoke Modeller skulle vi hente en hastighedsmåler til vores rullestand, LT havde noget til sukkerfabrikken (*Auhagen*) liggende hos Felderbanen, og jeg havde jo et dejligt gavekort fra "drengene" i klubben til indløsning hos Lekbo Handel. Så vi havde nok at se til. Hos Witzel stod der en helt færdig prøvebygning af Østbanegården i Aarhus. Jeg ved ikke om Hr. Witzel nu er tilfreds med resultatet, men vi andre var alle aldeles imponeret! Bygningen vil være en pryd på hvilken som helst lidt større station.
Prisen for denne herlighed kommer til at ligge omkring 2500 kr. plus/minus x antal kroner!! Når man ser, hvad man får for pengene, forekommer prisen egentlig ganske attraktiv.

På Heljans stand var der, de snart længe ventede tagrytter Cp vogne. Stadig kun prøvestøbninger, men nu med farve - Rygtet vil vide, at de kommer januar 2016! Der var også "prøveskud" af de populære Y tog.

Det er rart, at producenterne igen er begyndt at vise interesse for vores messer rundt om i landet. Heljan var til stede dels med flere bemalingsvarianter af spor 1 MY lokomotivet, et af dem udsendte med jævne mellemrum en infernalsk, men særdeles realistisk motorlyd. Tro mig, det var som at være der selv! I den mere beskedne skala Ho viste bemalede prøver på den (*snart!*) kommende listebeklædte tagryttervogn, litra CP, AF med flere. Der kommer hele 8 varianter af vognen. Til min glæde er vognene i teakfarve tilsyneladende blevet dæmpet lidt ned og har fået en lidt mørkere toning i farven. Jeg ser meget frem til, at de kommer. Det er simpelthen skønne vogne! Den sidste nye udmelding er, at de kommer her i januar.



Et lille indblik i, hvad alt det plastik Jørgen har slæbt hjem fra Witzel, skulle bruges til! Som I kan se, har han anvendt de store mængder plastik ganske fornuftigt.....

....."Plastikken" skulle gerne ende med at blive til motorfærgen "Fyn". Jeg synes, det ser meget godt ud!

WSPC 4099 fra Jouef, en for mig stærkt ønsket og på mange måder overraskende model!

Jouef Pullmanvogn (uden køkken) WSP 4118. Modellen har halvfjerdser standard og har nok det kvalitet niveau, jeg mest forbinder med mærket.

Så lykkedes det endelig at få "neglene" i en model af CIWL WSPC 4099 (*magen til 4103, som den skal omnummereres til*). Den er lavet af Jouef for snart mange år siden. Modellen er fremstillet igennem flere år, fra starten halvfemserne, og har katalog nr. 5322 og 532200. Jouef lavede to grundmodeller: een med køkken 5322 (00) og een uden 5326 (00).

For den danske modelbanemand er det 5322, der er den interessante model. Forbilledet var indrangeret i det allerførste togpar af Nordexpress i 1946, da man genoptog den internationale togtrafik mellem de nordiske lande og resten af Europa. Om 4103 kom flere gange til Danmark, er der desværre ingen beviser for, eller for den sags skyld imod! 4103 er den eneste rigtige Pullmanvogn, der har været i Danmark. Alle de andre er forhenværende Pullmanvogne, der ud over at være malet blå også var blevet mere eller mindre ombygget.

Med 4103 var det den ægte vare. Al luksus var intakt - det var en ægte Pullmanvogn (*selvom det "kun" var 2 klasse luksus*). Nogle år senere indhentede virkeligheden også 4103, og den blev malet blå som de andre "faldne". Det er også den eneste vogn af typen **"Etoile Du Nord",** der har kørt i Danmark (*så vidt jeg ved*). En så speciel vogn kan jeg jo slet ikke stå for. Derfor har jeg jagtet Jouef-modellen i de sidste ca. 3 år!

Min foretrukne "jagtmark" har været ebay. Udbuddet er her suverænt bedst. Det er bare ikke den mest udbudte model. I perioder har der slet ikke været nogen udbudt. Jouef-modellen er meget eftertragtet, og det afspejler sig i priserne, de sælges for. Ofte har budene ligget lige over de 100.- euro + omkring 15.- euro i forsendelse. Den dyreste, jeg har fulgt, gik for svimlende 169.- euro! Ugen efter jeg fik min model, gik en model til billigste pris jeg har set, for kun 43.- euro, og det for en fejlfri model!!! Den ville jeg gerne have haft! Mit køb kostede 81.- euro, for en ligeledes fejlfri model, og det er jeg egentlig ganske tilfreds med.

Jouef-modellen overraskede mig meget, da jeg tog den i øjesyn. Jeg ved ikke rigtig, hvad jeg havde forventet? Jo, jeg var nok klar over, at det

var en fin model, men det var lidt af en øjeåbner, at den på mange måder er Rivarossi-modellerne overlegen.
I betragtning af, at det er en model, der er konstrueret i de allerførste år af halvfemserne, er udseendet og detaljeringen helt fantastisk på de fleste områder. Der er også ting, der afslører, at konstruktionen er næsten 25 år gammel. Vinduer ligger lidt dybt i vognkassen, og interiøret står ikke rigtig i mål med resten - men selv om resten ikke er lige så fint som LS Models nye WR 56 spisevogn, så er det nu ret tæt på!
Taget undrer mig en del. Alle andre vogne, jeg har set på foto af denne model, udviser et meget lyst tag (*nærmest hvidt*). På min model er det mørkegråt, hvilket også passer på den rigtige 4103 i 1946, men hvorfor er mit mørkegråt? Er det en for mig ukendt udgave (*med samme katalog nummer*) af Jouef-modellen?
Undervognen vendte jeg en halv omgang, så de store batterikasser kom til at sidde i gangsiden, i køkkensiden fjernede jeg en enkelt "kasse" i enden modsat køkkenet.
Disse indgreb bragte undervognen i overensstemmelse med forbilledet (*bedømt efter den dokumentation jeg har, se Mosebanen nr. 53 for flere foto af 4103*). Undervogn og bogier skal på et tidspunkt have fjernet det meget blanke "plastik" præg, delene har, med gang maling.
Det mest overraskende var nok, at Jouef overhovedet kunne/ville producere modeller i en så høj klasse. Jeg har ikke set nogen anden model fra Jouef, der kommer i nærheden! I starten af halvfemserne må den næsten have været "*State of the Art*", da den kom frem. Til sammenligning har jeg indsat et foto af WSP 4118, katalognummer 5302. Den model udviser den standard (*som ikke var så ringe endda*), der prægede den bedre del af Jouef sortimentet, og som jeg husker Jouef fra firserne og halvfemserne. De to billeder viser med tydelighed det "kvantespring", man tog med introduktionen af 5322 og 5326, begge "Etoile Du Nord" vogne. Om Jouef fik lavet andre modeller i den nye standard, ved jeg ikke rigtigt, for det var, som nævnt, ikke meget, man så til mærket i halvfemserne her hjemme! Ikke så underligt, for mærket levede en stærkt omtumlet tilværelse. Op gennem firserne og halvfemserne var firmaet involveret i den ene "tvivlsomme transaktion" efter den anden. Ro på kom der først, efter at det Engelske Hornby opkøbte Jouef sammen med Rivarossi, Lima og Arnold i februar 2004.

Hvis jeg ellers kan skaffe de nødvendige oplysninger, ville jeg gerne genskabe den første Nordexpress i model, men indtil nu er der mange ubekendte! Det nærmeste jeg pt. kan komme, er togplan 6 fra 1948. Her er et eksempel på oprangeringen fra Nyborg til Fredericia.:
Mask - Pw 4ü - WL - WL - AB 4ü - C4ü - ABC 4ü - WL - WR. 8 vogne er absolut inden for mulighederne på klubbens anlæg. OK, det er ikke 1946 oprangeringen, og det kan da godt være, at jeg må gå på kompromis med årstallet! Næste skridt er togets øvrige vogne.

WSPC 4103 i Padborg den 16.05. 1946. Toget er den første Nordexpress fra Paris. Vognen til venstre er en WL type YT. *Foto.: Jbm.*

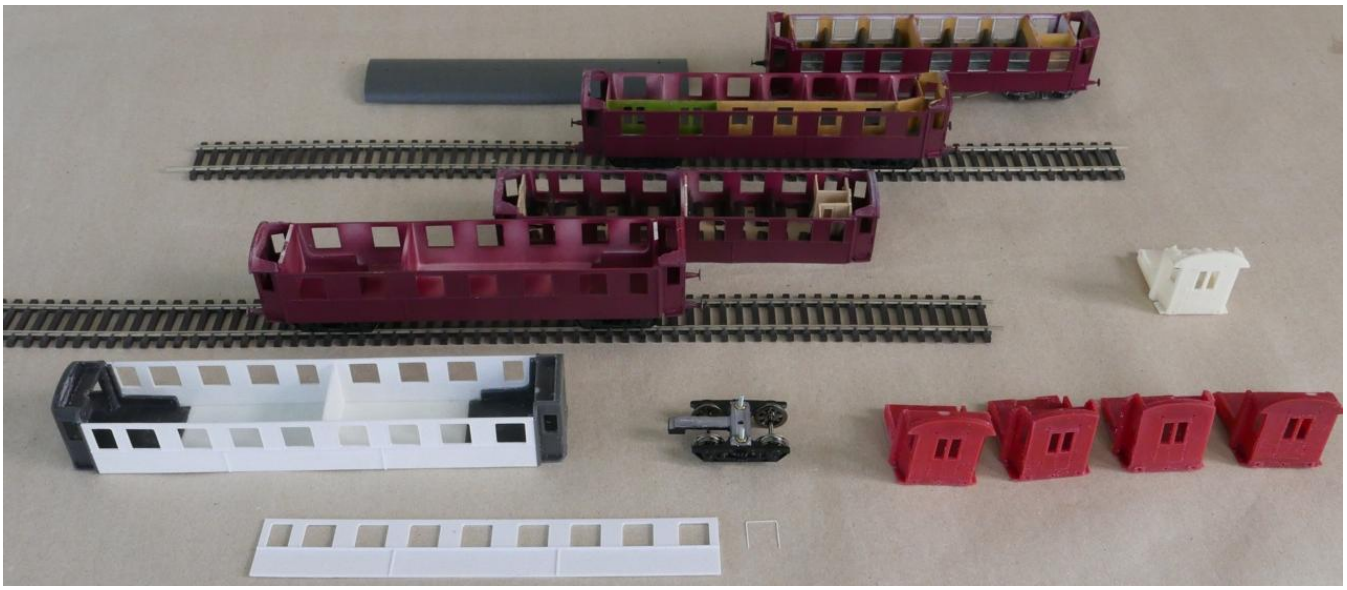
Q vognens afløser og den første rigtig moderne godsvogn hos DSB, litra G senere Gs. Med Mck modellen fik vi langt om længe G vognen i model, altså i korrekt udførsel forstås, for der har været en del andre, men de har alle været baseret på en model af udenlandsk forbillede. Mck vognen er godt nok fantastisk og deres modeller sætter nye standarder hele tiden - godt gået!

IKA modellen er også en vogn, vi altid har længtes efter og var lige ved at tro, vi aldrig fik. Heldigvis gik det så godt, at vi i dag kan købe os een IKA! Det er også en meget flot og korrekt model, selv om Flettner ventilerne, på min vogn, vist har været ude i voldsomt blæsevejr.

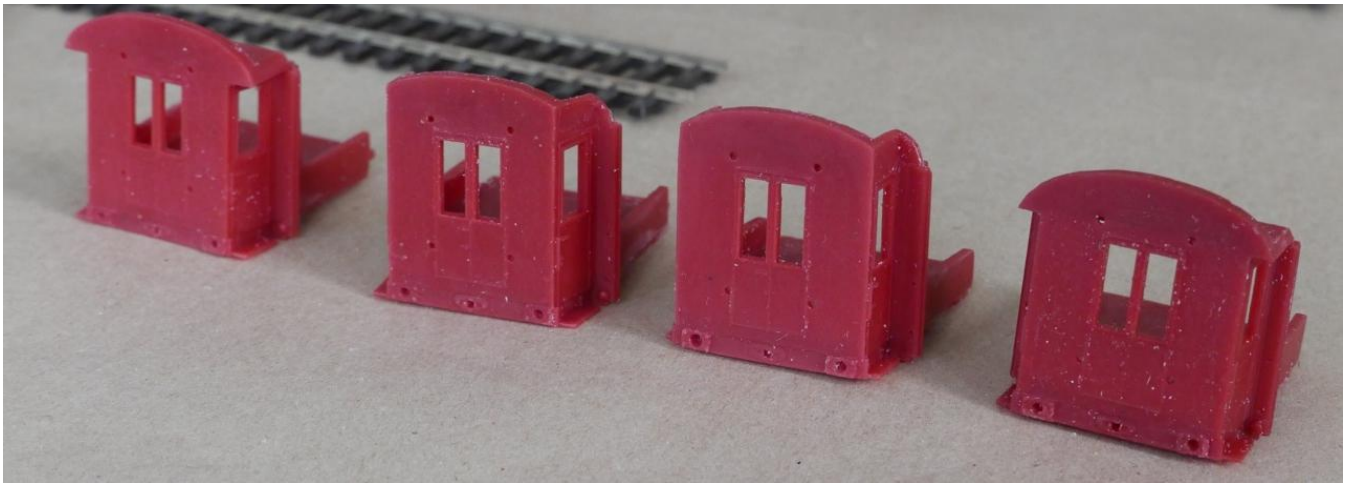
Nyt tiltag fra 87-gruppen & Tikøb.

Et meget interessant initiativ fra et samarbejde mellem 87-gruppen og Tikøb Modeller har netop set dagens lys. Det er en slags modul vognbyggesæt sammensat således, at man kan bygge, hvilken som helst pladebeklædt vogn med tøndetag af litra CP, CQM, CO, nogle CM, AR, ASM, AT, AF, m.fl. Tanken er, at man udvælger og bestiller det/de forbillede(*r*), som man ønsker - så laver, sammensætter og leverer folkene bag projektet et byggesæt af din yndlingsvogn - det er da genialt! Det er tanken, at byggesættene, i det omfang det er muligt, vil være komplette. Man forventer en udsalgspris på omkring 650.- kr. alt inklusive. Byggesættene vil typisk bestå af flg. dele.:

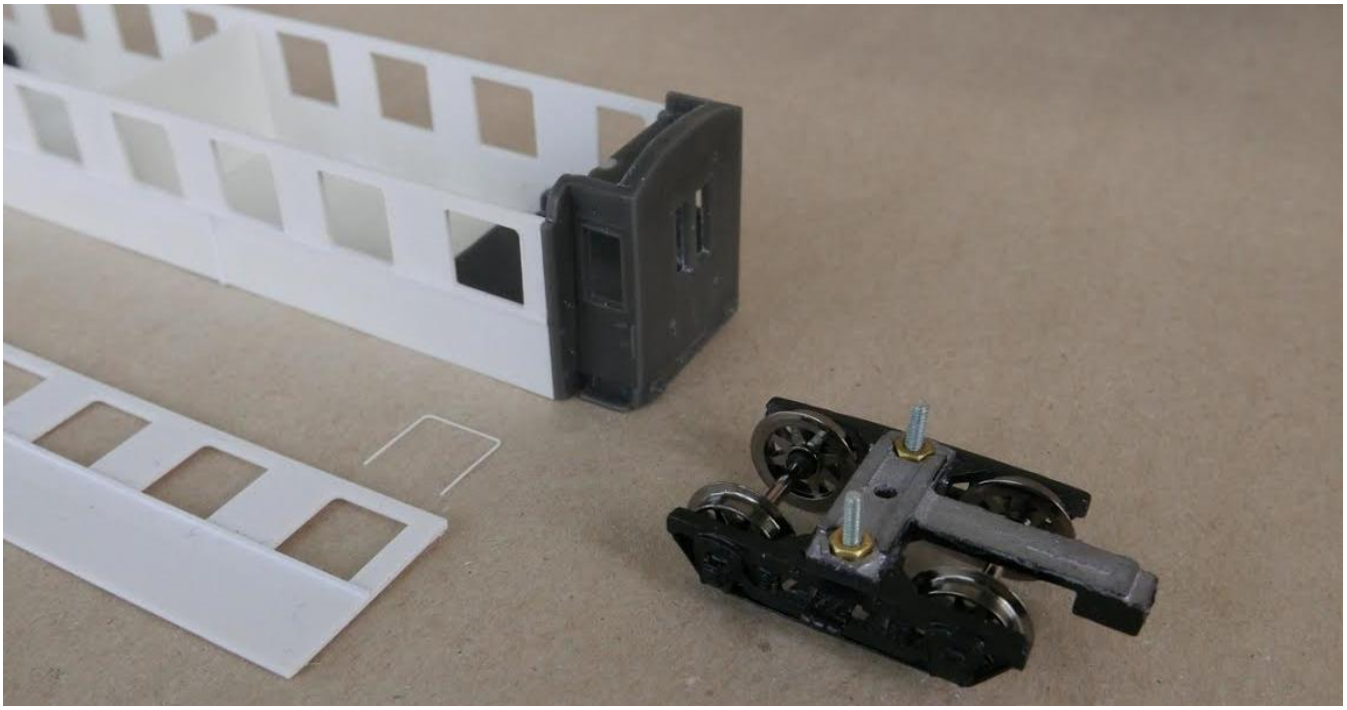
- Et sæt korrekte gavle, støbt i resin. Der opereres med 4 forskellige typer.
- Et sæt fræsede sider, med diverse lister og vindueskanter.
- Et stykke plastcard til bund.
- Et sæt vinduer. (*mangler endnu til gavlene*)
- Et tag. (*endnu ikke klar*)
- Sæder til indretning.
- Et sæt bogier, støbt i hvidmetal.
- Et sæt undervognsdetaljer. (*Dekas m.fl.*)
- Et sæt harmonikaer. (*Heljan*)
- Fire aksler Fleischmann stjernehjul. (*kan fravælges*)
- Et sæt Symoba KKKulisser. (*kan fravælges*)
- Litrering fra KM-Text. (*i det omfang påskriften findes*)



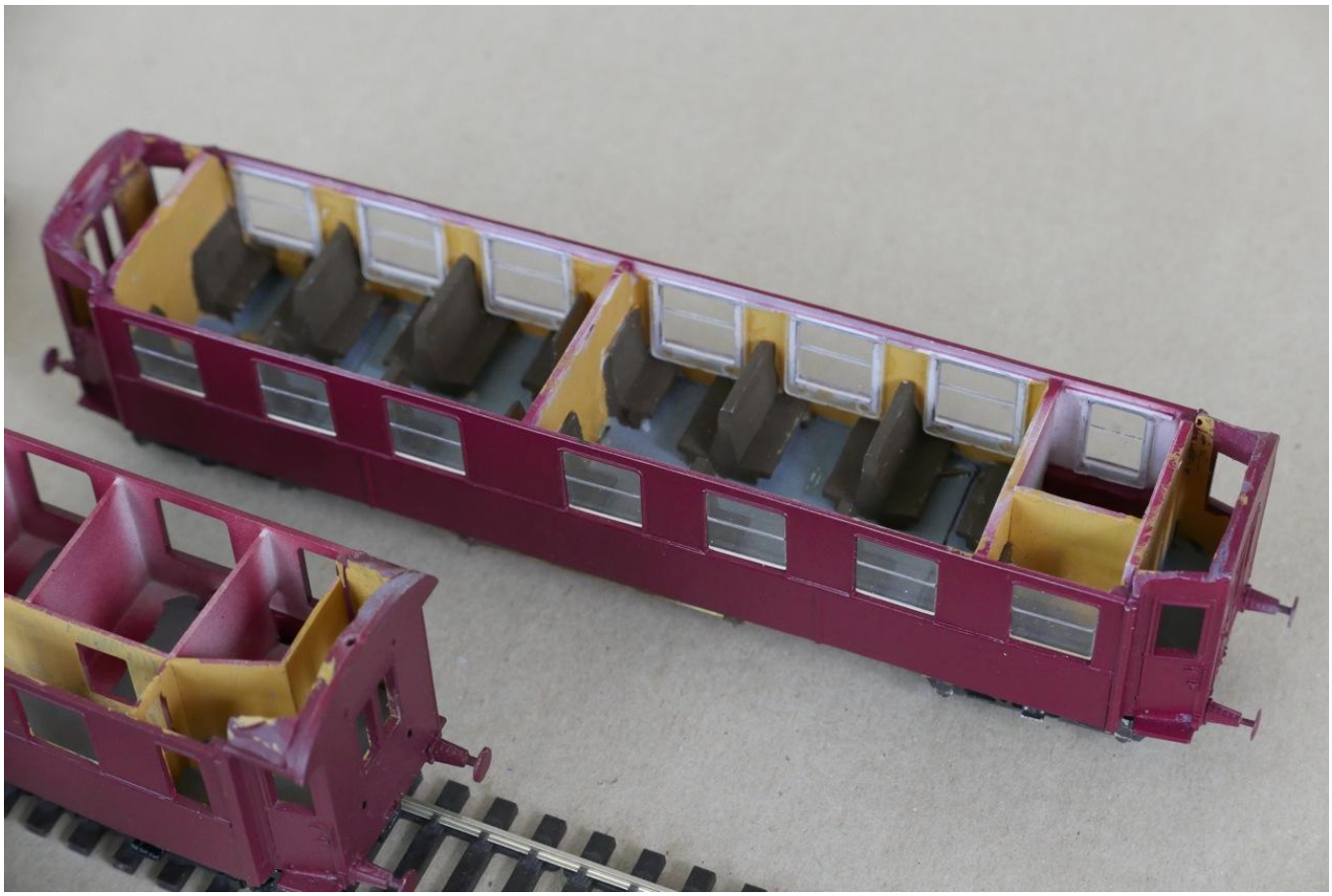
Først et oversigtsbillede med stor CQM i forgrunden sammen med vores 2,1 m bogie og de 4 forskellige gavle. Bag ved står 4 vogne i forskellige stadier af færdiggørelse: AF endnu uden indretning, bagved den en CP 2912 med indretningen fra en CL vogn, bag den en CML/ATM og bagest en lille CQM 3503. Ved siden af den, projektets Achilles hæl: et Heljan CP tag. Den hvide gavl er en prototype på gavl/fræset side projektet.



Nærbillede af de 4 gavltyper som 87 Gruppen, fra venstre mod højre, kalder type 1A, 1B, 2 og 3



Hovedkomponenterne i nærbillede, en løs vindues ramme er vist, den limes på den fræsede side, efter at den lange vandrette liste er på plads i en fræset rille. Det er ikke nær så svært, som det kunne se ud til.



Her et nærbillede af CQM 3503, som blot mangler undervognsdetaljer og litrering, før det dyrebare tag skal monteres.

Det lyder som om, projektet er grundigt gennemtænkt, og at man får meget for pengene. I første omgang er mulighederne begrænset til.: AR 120, ARM 149 - 152, CP 2808 - 2809, CP 2810 - 2818, CP 2915 og 2916, CP 2920, CP 2930, CO 2505. CQM 3505, CQM 3509 - 3524, CQM 3551 - 3575 og CPM 2994 - 2999.
Men, det er vel også en ganske pæn vifte af vogne. Der er opgaver til en pænt lang vinter her.
Jeg synes, det er en meget god ide, man har fået med dette koncept. Det giver modelbyggeren en meget nem mulighed for at lave en masse varianter til sin modelbane. Det billede prægede i høj grad virkelighedens jernbane. Det alsidige og brogede billede er mange modelbanefolk ofte veget tilbage for - vi er tilbøjelige ville lave stilmæssigt rene oprangeringer på vores modelbane. I virkeligheden var det vognenes egenskaber, der bestemte, hvorledes togene var oprangeret. Med dette tiltag er der mange muligheder for at lave de realistiske variationer.
Jeg kan kun opfordre alle interesserede til at skrive en mail til Vagn Holstein, for bestillinger og/eller yderlige oplysninger.

CML og CQM nærmer sig færdiggørelse.

Exact-train
Classic H01:87 ®
www.exacttrain.eu

Opfølgeren på de meget fine autotransportvogne skulle nu være i handlen. Det handler om en meget klassisk tysk lukket godsvogn Ghs "Oppeln" senere Gmhs 30. I mange år var Liliput ene om at lave den i model. Inden for de sidste 20 år har mange fabrikanter lavet deres udgaver af vognen. Exact Train har noget at leve op til med deres nye modeller. Autotransportvognen var fantastisk fin i støbninger og detaljer. Jeg glæder mig meget til at få et par eksemplarer til nærmere eftersyn. Fimaet er også gået et skridt videre, idet de også laver den variant, der blev bygget i Østtyskland efter krigen: G "Nordhausen" blev den kaldt i DDR.

Katalog nr. EX 20092 A. Et sæt med tre vogne.

EX 20092 B.

EX 20092 C.

Bundesbahn	Art.Nr.	Verfügbar	Epoche
DR	EX20030	Nordhausen DR gedeckter Wagen USSR-Zone 158 (Gleitlagern)	3a
DR	EX20031	Nordhausen DR gedeckter Wagen USSR-Zone 1734 (Gleitlagern)	3a
DR	EX20032	Nordhausen DR Mannschaftstransportwagen 06-32-93 Ms (Gleitlagern)	3
DR	EX20033	Nordhausen DR Mannschaftstransportwagen 06-32-67 Ms (Gleitlagern)	3
DR	EX20034	Nordhausen DR gedeckter Wagen 06-24-17 Gs (Gleitlagern)	3
DR	EX20035	Nordhausen DR gedeckter Wagen 06-07-33 Gs (Gleitlagern)	3
DB	EX20093	Oppeln Gmrs30 DB Güterwagen (Bremserhaus/EUROP/Blechdach/Gleitlagern) 235858 (EX20093A), Oppeln Gmrs30 DB Güterwagen 227598 (Gleitlagern)(EX20093B), Oppeln Gmrs30 DB Güterwagen (EUROP/Gleitlagern) SAAR 22198 (EX20093C)	3
OBB	EX20097	Oppeln Gmhs OBB Bremserhaus (Blechdach/Gleitlagern)(EX20097A)Gms nr.140169, Oppeln Gms OBB (Blechdach/Gleitlagern) (EX20097B) Gms nr. 140 812, Oppeln Gms OBB (Blechdach / EUROP/Gleitlagern) (EX20097C) Gms nr. 140 734,	3
DRG	EX20100	Oppeln Grs DRG Güterwagen 6245 (Gleitlagern)	2
DRG	EX20101	Oppeln Ghhs DRG Güterwagen 24700 (Gleitlagern)	2
DB	EX20102	Oppeln Gmhs DB Güterwagen 222844 (Gleitlagern)	3
DB	EX20103	Oppeln Gims Güterwagen DB (Rollenlagern)	4
DR	EX20104	Oppeln DR Ms 07-13-69 (Militär / Frontfenster / Ofen/Gleitlagern)	3
DR	EX20105	Oppeln Hkms DR (Militär / Frontfenster / Ofen/Rollenlagern)	4
OBB	EX20106	Oppeln Gms OBB Güterwagen (Blechdach/Gleitlagern) Gms 140 545	3
OBB	EX20107	Oppeln Gmds OBB Güterwagen EUROP (Blechdach/Gleitlagern) Gmds nr. 140 585	3
DRG	EX20109	Oppeln GRS DRG Güterwagen (Bremserhaus/Gleitlagern) (EX20109A), Oppeln GRS DRG Güterwagen (einsetz in USSR(Weiss bufferhulzen)) (Gleitlagern)(EX20109B), Oppeln GRS DRG Güterwagen (einsetz in USSR(Weiss bufferhulzen)) (Gleitlagern)(EX200109C)	2
DR-zone	EX20110	Oppeln DR FR-zone Güterwagen (Bremserhaus/Gleitlagern) (EX20110A) Oppeln DR BRIT-US-zone Güterwagen (Gleitlagern)(EX20110B), Oppeln DR USSR-US-zone Güterwagen (Gleitlagern)(EX20110C)	3a
DB	EX20111	Oppeln DB "Darf den Bereich der DB nicht verlassen" (Bremserbühne/Rollenlagern)(EX20111A) Oppeln DB "Darf den Bereich der DB nicht verlassen" (Rollenlagern)(EX20111B), Oppeln DB "Darf den Bereich der DB nicht verlassen" (Blechdach/Rollenlagern) EX20111C)	4
DR	EX20112	Oppeln Mrs DR (Bremserbühne) (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20112A), Oppeln Ms DR (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20112B), Oppeln Mrs DR (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20112C)	4
DR	EX20113	Oppeln Hkms DR (Bremserbühne) (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20113A), Oppeln Hkms DR (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20113B), Oppeln Hkms DR (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20113C)	4
DR	EX20114	Oppeln Mrs DR (Bremserhaus) (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20114A), Oppeln Ms DR (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20114B), Oppeln Mrs DR (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20114C)	3
DR	EX20115	Oppeln Mrs DR (Bremserbühne) (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20115A), Oppeln Ms DR (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20115B), Oppeln Mrs DR (Militär / Frontfenster / Ofen / Rollenlagern) (EX20115C)	3
DB	EX20116	Oppeln Gmrhs30 DB Güterwagen (Bremserbühne/Rollenlagern)(EX20116A) Oppeln Gmrs30 DB Güterwagen (Europ/Rollenlagern)(EX20116B), Oppeln Gmrs30 DB Güterwagen (Blechdach/Rollenlagern) EX20116C)	3
OBB	EX20117	Oppeln OBB Bremserbühne (Blechdach/Rollenlagern)(EX20117A), Oppeln OBB (Blechdach/Rollenlagern) (EX20117B), Oppeln OBB (Blechdach/Rollenlagern) (EX20117C),	4
DB	EX20118	Oppeln Kühlwagen Tkos DB (weiß) (Gleitlagern)	3

Ex 20093 A. Sæt med tre vogne.

EX 20093 B.

EX 20093 C. Alle foto.: Exact Train.

Efter billederne at dømme har vi noget at glæde os til. Exact Train kan efterhånden købes mange steder. DF Modeltog, Felix Team, Odense Hobby, Dekas og nok flere, som jeg ikke har noget kendskab til.

Såén lige på faldrebet!

Katalog nr. 5154. CP 2938.

Katalog nr. 5155. CP 2959.

Nu er det ganske vist! Tagrytter CP vognene er lige på trapperne. Det blev så ikke til jul, men i løbet af januar måned. Om vi har glædet os? Ja mon ikke, og disse billeder viser tydeligt, at vi ikke bliver skuffet. Om der "kun" kommer disse fire varianter nu, eller det bare er de fire vogne, man har fået som "færdig til salg" modeller, ved jeg ikke. Men mon ikke alle de otte lovede varianter kommer, jeg tror det. For mit vedkomne er det især vognene i teakfarve, jeg går efter. AF vognene er jeg også efter, de vil udfylde et stort hul i samlingen. Din lokale/fortrukne forhandler vil helt sikkert gerne oplyse dig om, hvornår vognene kommer. Jeg vil ikke tøve med indkøbene, for jeg tror, at modellerne vil gå som varmt brød!

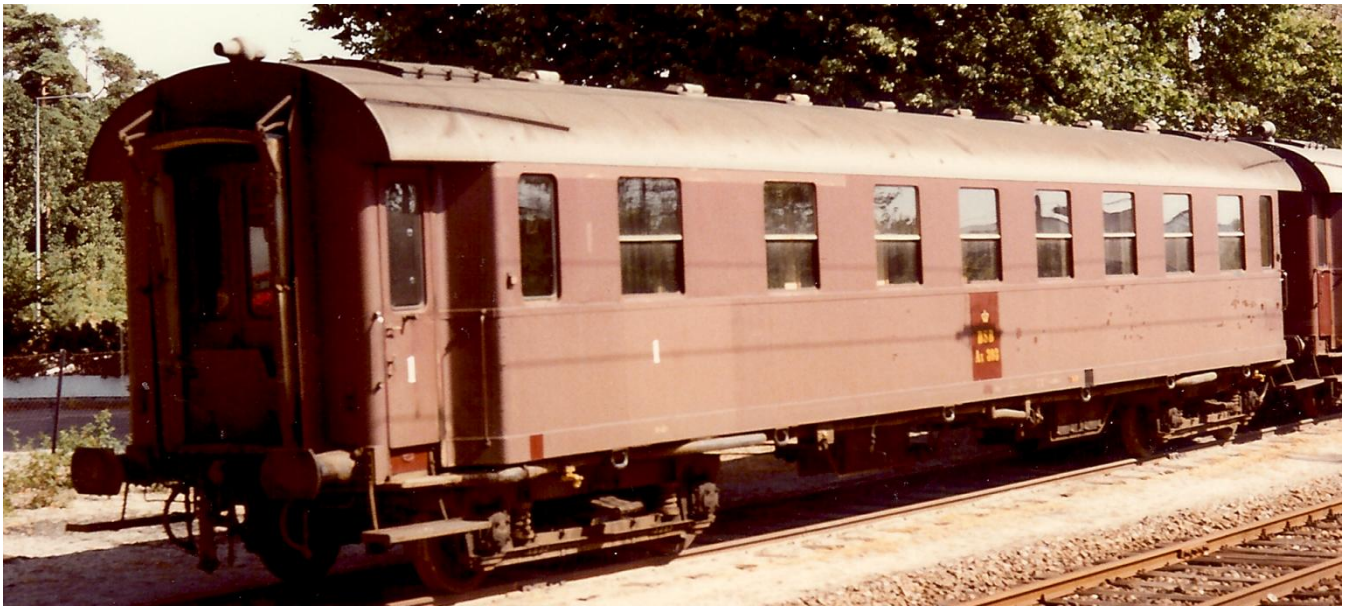
Katalog nr. 5156. CP 2931.

Katalog nr. 5157 CP 2963.

Og nok engang!

Få dage før jul fik jeg besked fra DF Modeltog at min model af Ax vognen var klar, herligt! Den har jeg glædet mig til længe! Selv om ventetiden på vognen føltes lang, må jeg sige at den har været hele ventetiden værd, og lidt til. Modellen begår sig fint blandt Heljans fine modeller af stålvognene litra Cc m.fl. på visse punkter er den endda meget finere! Kvaliteten i DF Modeltogs modeller er helt i top. I betragtning af vognens høje niveau, finder jeg prisen 1495.- kr. særdeles rimelig. Hvis man skulle komme i tanke om at det kunne være rart med en Ax vogn, så er løbet desværre kørt for længe siden. Det er udleveringsfasen der er i gang, det er længe siden der blev meldt udsolgt. På deres hjemmeside kan man se aktuelle de tilbud.

Hvis nogen skulle være i tvivl, det er modellen øverst! Nederst Ax 395 i Allerød, 1984.



DF Modeltog

Dansk håndbygget kvalitet i skala 1:87

Juletrafikken står for døren !

Til omgående levering...

Så længe lager haves !

DSB Værkstedsvogne

CV udgaven til 795,- kr.

DSB IKA / Ics KØLEVOGNE

Flotte og korrekte danske vogne til både epoke 3 og 4. Pris kun 279,- kr. pr. stk.

DSB godstog - TYSKE GODSVOGNE

Super JULE PRIS

Sælges stykvis til kun 239,- kr. stk. Flere varianter !

JULEGAVE IDÉ !

Vi udsteder flotte gavekort i A4 størrelse på netop det beløb du ønsker. Bestil på; dfmodeltog@mail.dk

Ingen tidsbegrænsning for indløsning.

Vi ønsker alle en Glædelig Jul samt et godt og Lykkebringende Nytår

DEKAS kvalitetsdele til forbedring af modeltog.

Nye flotte trin til Hobby Trade CL og CLS vogne, samt mange andre dele, bla. meget flotte puffer til MS lyn og MY, og andre modeller... Se mere på vores hjemmeside !

Vi har stadig de flotte lange OHJ "UIC" vogne til omgående levering. Alle varianter... Priser fra 995,- kr.

SIDSTE NYT... *MCK modeller !*

Vogne i lange baner. Inden længe er de mange varianter af DSB Bg familien på lager og klar til at indgå i sommerkøreplanen. Reserver din model nu !

Nye modeller undervejs - Super flotte og velkørende Lokomotiver i epoker 4 og 5... DSB litra ME med mange lyd og lys funktioner. DSB Ardelt til epoke 3 og 4, og ikke mindst DSB MR/MRD til epoke 4 og 5.

RESERVER hvad du ønsker og vær sikker på levering.

SYMOBA Kortkoblinger til nybygning og reparation af vogne og lokomotiver. Har du en vogn hvor koblinger er knækket, brug SYMOBA. Pris pr. sæt kun 59,- kr.

Se vores udvalg i dele fra **DEKAS** *og* **DF Modeltog**

www.dfmodeltog.dk / dfmodeltog@mail.dk

Det ultra korte hjørne - husk nu!

Køreplanskørsel i et perspektiv..

Dette indlæg er egentlig affødt af to ting. Den ene er en mindre diskussion, som udspandt sig på et bestyrelsesmøde for nogle gange siden, samt en gammel artikel i Adams Hjørne i et meget tidligt nummer af Signalposten, nummer 5, 6. årgang. Det er et af de helt gamle i A5 format.
I store træk konkluderer Adam, at køreplanskørsel, som også stipuleret i dette organ, et det fænomen, som holder interessen fanget for anlægget, når det er kommet ind i en sen nær færdiggørelsesfase.
Derfor, og det er min hårdnakkede påstand, at et større modelbaneanlæg, som den slags, der anlægges af klubber som vores, i enhver facet af planlægningsfaserne, skal have køreplanskørslen for øje. Eller frembringer vi intet andet end et museumsanlæg, og hvem ønsker det??
Derfor kan vi heller ikke blindt stoppe op ved hvert eneste tomme hjørne på anlægget og udbryde: "Hvilken industri kan vi så anbringe her?" Nej, det går ikke. Hver eneste industri anbringes ud fra en helhedsbetragtning og ikke en trang. Denne helhedsbetragtning skal tilsikre, at der er en vis balance og ikke mindst logik i den måde både passagerer og især godset transporteres på anlægget.
Vi prøver jo på at tilnærme os virkeligheden så meget som muligt.

11. SøndreG - Valleby - Sukkerkøbing - Korsøre

	25			35			945			159		
	P 450			E 500			P 350			Mo 185		
	An.	Af.	X	An.	Af.	X	An.	Af.	X	An.	Af.	X
SøndreG.....	-	08 45	-	-	09 10		-	10 15		-	11 20	
Valleby.....	09 00	09 05		-	09 25		10 30	10 33		11 35	11 37	
Sukkerkøbing..	09 30	09 33		-	09 50		-	11 03		12 07	12 10	
Korsøre.....	10 05			10 12			11 35			12 42		
Toget er	Eksprestog			Eksprestog **Nord-Ekspress**			Eksprestog **Nordpilen**			Iltog		
Største tilladte hastighed km i timen:	100			100			100			100		
Løber	Daglig			Daglig			Daglig			Hv		

Det væsentlige..

Køreplanskørsel er i realiteten et "rollespil", hvor hver enkelt deltager indtager en bestem position i spillet.
Der kræves først og fremmest et planlæggende led, der har forberedt aftenens kørsel. Det er jo ikke ligegyldigt, hvad man starter med, der skal en plan til, som skal fremstilles.
Så skal man naturligvis bruge lokomotivførere og stationsforstandere. Samspillet eller sammenhængen er indlysende.

Det væsentlige i alle disse forberedelser er det virkelighedstro element, og indtil nu lader virkeligheden sig relativt nemt eftergøre. Problemerne ligger ikke i oprangeringerne, i maskinplanerne eller i samspillet mellem de to eller i den del af styringen.

Nyborge (4)	Øl
Flow: 2,5	Konserves
	Most & Vin
	Kartofler

Korsøre 4	Kul & Koks
Flow: 2,5-3	Konserves
	Oliefabrik
	Gødningsstoffer

Sukkerkøbing 2 - 3	Sprit & Sukker
Flow: (2,5) - 4	Korn & Foderstoffer
	Gær, Melasses
	Roer

Valleby 3	Slagterivarer
Flow: 3 - 4	Mejerivarer
	Møbelfabrik

Søndre G. (4)	Teglvarer, cement
Flow: 3 – 3,5	Margarinefabrik
	Øl
	Bilsamlehaller

Fjordborg 5	Fersk fisk
Flow: 2,5 - 3,5	Fiskeyngel
	Æg-eksport
	Fjerkræproduktion
	Maskinproduktion

H 797 med godstog på Fyn i 1961. Det kunne være et tog på vores anlæg! Foto.: Arne Kirkeby. arkiv.: OMJK.

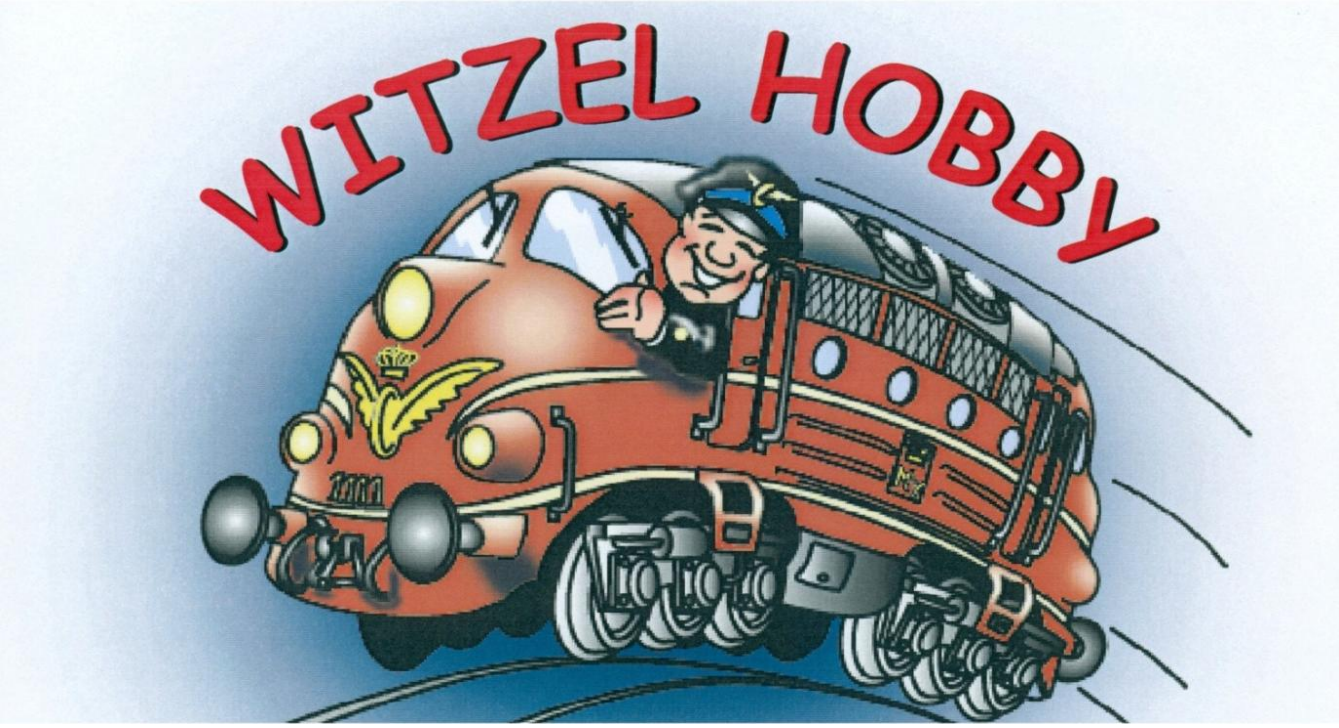
Tidsfaktoren..

Problemerne opstår næsten ene og alene, når tidsfaktoren skal manipuleres! Selvom klubben har lange kørestrækninger er de ikke lange nok til at udfylde mere end minutplaner, og så forlader vi jo det realistiske grundlag, som vi lige har slået så stort op.

Der er med andre ord <u>ingen</u> vej uden om en kunstig tidsmanipulation, hvis det hele skal give nogen fornuftig mening endsige gøre spillet muligt. Jeg ved, at mange personer og klubber gennem tiderne har kæmpet med at finde brugbare løsninger på den side af sagen. Men, der er ingen anden løsning end tidsreduktionen, altså at fremstille et elektronisk ur, som kan fremskynde tiden med en bestemt faktor. Ofte anvendes vist faktor 6, der passer fint med klokkens opbyg-

ning, eller en faktor 10. Men en af dem skal vælges. Pladsen på anlægget, altså de strækninger man har, giver naturligvis et hint om, hvilken man bør vælge. Men valget skal træffes.
Det betyder alt sammen, at en køreplansaften er et nøje tilrettelagt spil, der kører efter en "plan"- jo, jo. Det betyder igen, at man ikke lige kan føjte lidt omkring for at køre noget andet hist og her. Gjorde man det, ville det blokere for selve ideen, og så kunne man bedre foretage sig noget andet. Dermed ikke være sagt, at den frie spontane kørsel ikke skal finde sted, for naturligvis skal og kan den det, men så er det blot ikke køreplanskørsel og bør finde sted en anden aften.

LT



Witzel Hobby

Bøgedevej 12. Slimminge. 4100 Ringsted.

WWW.witzelhobby.dk Mail info@witzel-hobby.dk

Tlf. 40 45 92 30 CVR No.11 84 20 70

Airbrush II - Materialerne:

Maling til airbrushing og produkter til patinering

Måske er titlen "airbrush II" en anelse misvisende, da jeg denne gang udelukkende gennemgår en række af materialerne til airbrushing. Det er således ikke min hensigt slavisk at gennemgå den ene airbrushteknik efter den anden.
Hvis man vil orientere sig om en specifik teknik, vil jeg varmt anbefale YouTube. Men det er naturligvis vigtig at vide, hvad man skal søge efter. Derfor er denne artikel et forsøg på at sammentømre endnu en del til et springbræt til videre selvstudier.
Sigtet med artiklen er at gøre opmærksom på eksisterende og helt nye produkter, samt firmaerne som fremstiller dem og endelig nogle få betragtninger om disses anvendelse og muligheder. Det massive udbud er noget af en jungle. Jeg håber, at denne artikel vil optræde som en machete, der skærer en vej gennem lianerne.
Som sagt er der (forbavsende) mange produkter på markedet; specielt er der i de seneste år dukket en forbløffende mængde op af helt nye specialprodukter til patinering.
Grundet omfanget af udbuddet af disse produkter kommer der to artikler, hvoraf denne er den første, som ser på udvalget af maling til airbrushing og pensel; den næste fokuserer på tilsvarende vis på produkterne til patinering.

Malingen

Først en indledende betragtning:

Maling: akryl versus lak (fortynderbaseret)

Lad mig sige det straks, jeg kan kun anbefale akrylprodukterne til airbrushing, da det er min opfattelse, at lakkerne, i en verden, der lider af anglofobi, ofte kaldet enamels, er for farlige at arbejde med i forstøvet tilstand. Man må naturligvis gøre op med sig selv, hvad man vil udsætte sig for, men mon ikke jeg gætter rigtigt, når jeg hævder, at de fleste, der læser disse linjer, **ikke** har investeret i en effektiv udluftning? Og så er lakkerne ganske enkelt for farlige! Derfor glemmes de ikke helt, men omtales i retfærdigt omfang, og de gennemgås specielt i forbindelse med patinering, hvor de er helt uundværlige. Årsagen er, at man, ved forskellige teknikker, som påføring af "Grimes", har behov for at arbejde i endnu ikke tør maling. Akrylfarverne tørrer for hurtigt i den slags situationer. Men ved patineringsarbejder anvendes i overvejende grad en pensel, og så er faren ved lakkerne reduceret til et acceptabelt minimum.
Den hurtige tørring er dog en fordel, når flere lag skal lægges på hinanden. Så behøver man ikke vente halve nætter på, at malingen skal tørre. Så intet er så skidt, at det ikke er godt for noget!
Man gør dog klogt i også at sørge for god udluftning ved anvendelse af akrylfarverne, ligesom når man anvender produkterne med fortynder, herunder sprit! Sprit er et skadeligt produkt(også) i fordampet tilstand.
Hvilke malingprodukter er der så at vælge imellem: Mange! Men her er mine personlige favoritter.

Modelflex

Illustration 1.

Produktet kommer fra det kendte amerikanske airbrush-producerende firma Badger i USA. Jeg mener, at dette er den bedste allround akrylmaling på markedet. Desværre - vil nogen sikkert mene - er den ikke umiddelbart blandet til Airbrush-anvendelse fra fabrikkens side, men den er til gengæld meget fin i farvepigmentet og fylde, og den er meget let at blande til ønsket konsistens. Så det er lige meget. Derfor er den til den kraftige side, men det er en stor fordel, hvis man skal male emner med en pensel. Dertil er de airbrushblandede ofte lidt for tynde, synes jeg.
Desværre har jeg ikke fundet nogen europæisk forhandler. Det betyder ikke, at der ikke findes nogen, men jeg har således været henvist til at købe mine farver i USA, hvilket absolut hensætter dem til den dyre ende af spektret.
Farvepaletten er ikke helt så omfattende som de efterfølgende mærker, til gengæld indeholder den så nogle meget brugbare farver som "Engine Black" og "Weathered Black". Prøv dem til dampmaskinerne. Terrific! Et enkelt minus er emballagen, hvor Badger stadig anvender den gamle dåsetype med skruelåg. Det kunne gøres bedre, f.eks. ligesom COMART.

Mig bekendt fremstiller Badger ikke patineringsprodukter, så der kan jeg ikke hægte noget på.

COM●ART

Illustration 2.

Dette produkt er fremstillet til airbrushing af producenten Anest-Iwata-Medea i USA under navnet MEDEA artist colours. Samme firma er også kendt for sine fremragende og i særklasse gode sprøjtepistoler nemlig **Iwata**-pistolerne, der efterhånden har fundet stor udbredelse blandt modelbyggere og andet godtfolk.
Producenten leverer et stort udvalg af akrylmaling i alle mulige afskygninger. Det er en rigtig god akrylmaling, der er fint blandet til airbrushanvendelse, hvilket kan gøre den lidt problematisk at arbejde med ved penselarbejder. Den er lidt mere overfladefølsom end de øvrige produkter. Den kan godt perle lidt på plastikprodukter med en glat overflade, hvis man ikke har renset denne omhyggeligt nok. Se om grunding senere.
På den anden siden, har dens tynde konsistens den fine fordel, at man kan påføre flere lag maling oven på hinanden, og således udnytte transparensen til at opnå mange effekter, specielt dybde i farverne. Kan man ikke lide det, er muligheden decideret at gå efter flaskerne betegnet med "Opaque", hvilket netop indikerer uigennemsigtighed.
COMART er et udmærket produkt, der tilbyder sine produkter både enkeltvis og i udmærkede sæt rettet mod blandt andet patinering, og emballagen er markedets bedste. Se illustrationerne.

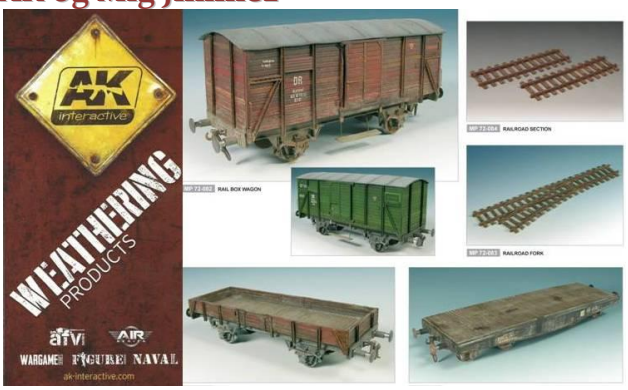
Vallejo Model Air

Vallejos produkter er kendt af de fleste, tror jeg, da de efterhånden har tilkæmpet sig en meget prominent position på airbrushmarkedet. Det er farver af en meget god kvalitet, og sortimentet er nok blandt markedets største.
Farverne er blandet til airbrush brug - hævder firmaet - men jeg vil nu mene, at de godt kan tåle at tilsættes en lille smule fortynder inden brug. Husk at anvende firmaets eget produkt. Det er i øvrigt altid en god ide at anvende producenternes egne fortyndere til akrylmaling. Det giver det bedste resultat.

Illustration 3.

Farvefyldemæssigt synes jeg ikke, at de er så gode som farverne fra amerikanske Badger, der synes rigere i pigmentet, hvilket tillige betyder, at man lettere kan mikse sig frem til den rette blanding, hvad enten den skal anvendes til pensel eller airbrush. Farverne dækker de fleste overflader godt.
Det eneste jeg rigtig kan finde at udsætte på produktet er størrelsen på containerne. Disse er meget små flasker, der hurtigt tømmes. Det havde været praktisk, om man havde kunnet købe dem større udgaver. Samme emballage er i øvrigt praktisk i sin udformning, da den lukker tæt, og således beskytter indholdet godt mod udtørring. Man skal blot huske at aftørre flaskens spids engang imellem, da rester af indtørret maling let ophober sig der, og de kunne jo ryge med ned i airbrushen. Se senere.

AK og Mig Jiminez



Det er samme ejer, der betjener sig af de to mærker. De er hastigt voksende i deres repertoire, og ligesom Vallejos er de ganske omfattende i udbuddet. Mig Jiminez, spanier, tegner sit firma med stor energi blandt modelbyggere, og han rejser en del rundt til modelbygger foreninger og messer for at demonstrere sine mangeartede produkter. Han er især kendt for sine patine-

ringsserier, der er uhyre omfattende og meget brugbare.
Hans akrylmalingsprodukter synes næsten identiske med Vallejos (*jeg har en mistanke om, at det er det samme, men jeg ved det ikke!*) og emballagen er næsten identisk! Derfor er bemærkningerne om indholdets fylde og indpakning identisk med det under Vallejo anførte.
En oversigt over dele af produktserien er vist i et tidligere nummer af Mosebanen.

Precision Paints

Illustration 5.

Gode gamle Precision Paints produkter til DSB materiel medtages her, selvom der er tale om lak/enamel. Ganske vist er det uhyre vanskeligt at skaffe produkterne med mindre, man købte stort ind for flere år siden, da farverne ikke produceres mere - så vidt jeg da ved, men firmaet lever endnu. Det gjorde jeg, og lagret er stadig relativt stort. Firmaet producerede en virkelig god serie produkter med DSB farver af høj ægthed. Især den evigt omdiskuterede gamle røde farve havde firmaet et vældig godt bud på og det endda i to udførsler: Farven lige fra malerværkstedet og en lettere "slidt" udgave velegnet som grundlag for patinering. DSB "brun" fandtes i samme to udgaver.
Farverne dækker alle de overflader, jeg har prøvet den på.
Efter min opfattelse de bedste udgaver af DSBs ældre farvepallet, som er produceret overhovedet.
Farverne var af høj kvalitet, og de kan holde sig meget længe under forudsætning af en tæt påsætning af låget. Jeg synes, den er bedre egnet til airbrush end pensel. Malingen kom i en miniaturedåse ligesom de velkendte fra Humbrol. Det er ikke den bedste emballage, da låget hurtigt bliver utæt efter at have været åbnet nogle gange, og mindre rester sætter sig let langs åbningens kant, så luft kan komme til og udtørre indholdet.
Som skrevet er det en fortynderbaseret maling, og så skal man passe nøje på med, hvilken airbrush man hælder den i. Det skyldes, at der findes mærker, som ikke godt tåler fortynderen. Det er dele inde i brushen, der påvirkes negativt. Det er vist nogle "O" ringe, der ødelægges, så brushen ikke fungerer optimalt længere.
Jeg skal dog understrege, at jeg ikke har afprøvet påstanden, men jeg blev advaret af min forhandler.

Humbrol, Revell og Tamiya

Disse to firmaer producerer begge fremragende maling til opgaver af enhver art. Britiske Humbrol er ældste producent af de to, og det har været på markedet, så længe jeg erindrer tilbage i tiden. Jeg tror nok, at jeg købte min første dåse i 1965, så det er længe siden!
Fabrikken slog sig især op på et righoldigt udvalg af malinger, der især rettede sig mod de lige så gamle Airfix flyvemaskinebyggesæt i 1:72 - mange af Jer husker dem sikkert?
Den leverer enamel farver til alt, man kan tænke sig blank eller mat. Jeg kender blot til de fortynderbaserede og ikke til firmaets akrylfarver. Jeg har heller ikke læst eller hørt noget videre om dem.
Firmaets enamels kan varmt anbefales, da de er fortræffelige til enhver overflade, hvad ikke kan siges om alle produkter, og de lader sig let fortynde til enhver anvendelse, det være sig airbrush eller pensel. (Igen pas på med fortynder til din airbrush, den skal kunne tåle det).
Jeg anvender dem ikke meget længere, da de som sagt er fortynderbaserede, og det tåler jeg dårligt.
Jeg vil ikke sige meget om **Revell**, da det ville blive næsten de samme beskrivelser, som for Humbrol. Men Revell har også været på markedet i mange mange år. Også dette firma rettede indledningsvis sin produktion af farver mod plastikbyggesættene.
Japanske **Tamiya** producerer ligeså fremragende materialer og i samme kompletterende omfang som Humbrol og Revell. De kom i gang ved at levere farver til dets egen produktion af kampvognsbyggesæt i 1:35, senere meget andet.
Jeg kender kun til dem i begrænset omfang, og anvender dem sjældent, da jeg har valgt de andre fabrikater. Men Tamiya kan absolut anbefales. Tamiya, og de andre mærker i gruppen, kan købes hos Stoppel på Frederiksberg, der har store og fine udvalg fra dem. Har man som forbruger endnu ikke besøgt Stoppel, bør man gøre det, da han dels er en meget vidende og venlig mand dels sælger alle de dejlige farver, vi har brug for.

Lige èn ting.

Når man nu skal til at blande sine farver, eller røre dem op i dåse eller kar, skal man afholde sig fra at blande/røre med en tændstik eller en til-

svarende pind. Køb en minirøremaskine fra Badger. Se ill. Den kan købes hos Amazon. com i US for omkring 10 $. Den er sin vægt i guld værd!

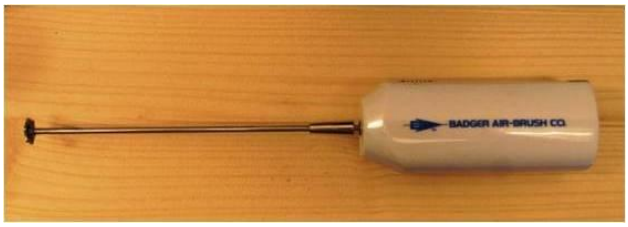


Illustration. 6

Den er lille nok til at dykke ned i Modelflexdåserne eller ned i de kar man anvender til at forberede sin maling i. Den er fremragende til at mikse malingen med, så den minimerer indholdet af skadelige klumper. Selv meget små klumper tilstopper let en airbrushdyse, og så forestår et usædvanligt kedeligt og langsommeligt rengøringsarbejde, som kunne have været undgået. Derfor skal man undgå at bruge for gammel maling, men kassere den i tide og købe ny og frisk - uden klumper eller indtørrede rester.

Derfor èn ting til..

Husk at sætte en lille label på dåsen, der angiver, hvornår forseglingen er brudt. Så er det meget lettere at se eller bedømme, hvornår containerens indhold sandsynligvis er blevet for gammelt. Det er en af de enklere måder at udgå problemer på.

Husk at anvende grunder

Illustration 7.

Under produkterne har jeg skrevet lidt om dækkeevnen. Det er således, at det - især med de særligt tyndt opblandede malinger - kan knibe med at få dem til at dække/hæfte pænt/godt. Det kan skyldes flere ting, såsom at overfladen er fedtet eller snavset, fordi den ikke er renset, inden malingen påføres, eller at produktet, som malingen påføres, har en særligt afvisende overflade, som malingen hæfter dårligt på. Dette sker især på visse plastikoverflader, f.eks. boggiesiderne til personvognene. Løsningen er enkel. Man kan med stor fordel grunde sine emner. Disse skal stadig affedtes inden maling. Der ved opnås, at malingen lægger sig pænere og mere ensartet, og ikke mindst at den hæfter bedre, så den ikke skaller af ,eller utilsigtet slides af ved berøring. Vi er jo ikke begyndt at patinere endnu!!

Lige et ord om containerne

illustration 8.

Jeg har også bedømt emballagen eller de containere (*for nu at anvende et engelsk ord*) som malingerne kommer i fra fabrikken. De er noget forskellige. Nogle er bestemt bedre end andre, som omtalt. Se illustration 8.
Jeg har mærket med pile, hvor svagheder er i emballagen, og som man bør være opmærksom på.

Andre nyttige produkter, som du bør kende til

Illustration 9.

Illustration 10.

Det drejer sig om produkterne "extender", "Flow Improver" og "Tri-Flow".
Extenderen er meget nyttig til at nedsætte tørringshastigheden til akrylerne, der jo tørrer meget hurtigt, hvorfor de også meget nemt tørrer på spidsen af dyse og nål i airbrushen, hvilket hurtigt kan stoppe den til, så der skal renses med lidt rensevædske førend malingen flyder rigtigt igen. Man kan ofte se de hærdede airbrushbrugere skrue den yderste nålebeskytter af, for bedre at kunne komme til at rense det yderste nålen for tørret maling med væske eller blot et par fingre!
Både Flow Improver og Tri-Flow hjælper på det problem. Flow Improveren tilsættes malingen med en dråbe eller to alt efter mængden, og Tri-Flow påføres nålen efter en rensning med et stykke køkkenrulle vædet i produktet. Tri-Flowen er et eller andet magisk nano-olieprodukt, som forbedrer malingens flow rundt om nålen betydeligt. Det er et yderst effektivt produkt. Men, **pas på**, det lugter forfærdeligt, og det kræver en **effektiv udluftning**, hvad producenten da også advarer om på selve emballagen!!!

LT

R 958 på en skøn sommerdag lige vest for Årup station på Fyn, i 1964 med G 2054. Et fint lille godstog - lige til modelbanen! Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Nyt fra klubben

V. Flemming

Onsdag d.30.09. Sidste dag i sidste kvartal kom af gode grunde ikke med i sidste nummer, så vi starter med den dag. Team Slagelse skulle omkring Witzel, jeg manglede Cyan lim og Madsen skulle have nogle store stykker 1 mm. plade til sider på sit færgeprojekt! Det fik han ikke, men det er på vej.

Pludselig var klokken tæt på 16^{00}, og så var det bare med at få slugt kaffen, kagen og sagt de sidste ord - det hele er der altid meget af hos den hyggelige hr. Witzel. Vi kom af sted med en halv færdiggjort aftale om et besøg af Sønderpark Modeljernbane Klub en gang i november, det glæder vi os meget til.

Der er kø ved dekoderprogrammøren i øjeblikket, men vi nærmer os også beboerdagen!!

I dag var jeg fast besluttet på at jeg skulle i gang med øvelser ud i kørsel og betjening af anlægget! - Meget kom dog i vejen inden det kunne lade sig gøre.
Henk ville vide med en tusindedels millimeters nøjagtighed kende stationsbygningens placering, hvor lang perronen i spor 1 skulle være og placering og det skulle JEG bestemme? Smart nok, for hvis noget går galt, får jeg skylden! Da vi havde fået det hele placeret et godt sted, kom Madsen og ødelagde det hele "Der er en sidebygning i begge gavle, dem skal i også lave plads til" - som straf fik han selv lov til at finde disse sidebygninger!
Disse "trivialiteter" fik vi klaret og grunden til alt den ballade var god nok (*Strøget af censuren!*). Fundamentet til stationsbygningen skal nemlig limes fast på underlaget, og så er det jo slut med at flytte rundt på disse objekter!
To stykker 6 mm. Mdf. plade blev omhyggeligt tilpasset formen på spor 1, og ligeledes limet fast (*rigeligt lim!*) til underlaget.

Sukkerkøbing station, nu med fundament og perron! Forbindelsen over til perron 2 hænger lidt, det bliver rettet, når en behjælpelig sjæl får lavet trappetårnet. Perronen til spor 1 (lokaltog) og privatbanen er også lagt - den kan være lidt svær at se på billedet.

Per og Knud er i fuldt sving med at fremstille perron til Sukkerkøbing.

Nåh, nu fik vi klaret den, så lige ind til LT og lokke ham til, at vi fik kigget på noget kørsel og ikke mindst betjening! Men endnu en gang tog skæbnen en uventet drejning - Henk kaldte til byggemøde, fint så kunne jeg i det mindste sidde ned og være stresset. Det handlede (*ikke uventet!*) om landskabet i rum 3. Da jeg er blevet lovet en tegning med deres (*Jan og Henk*) tanker (*nu bliver det farligt - måske tegningen er abstrakt?*) påført, vil jeg ikke udbrede mig så meget om sagen nu, men vente til vi får den forklarende skitse. I grove træk var det lidt veje, bivej og hovedvej, en møllebakke, landbrug og pludselig hev jeg et pakhus op af hatten som straks måtte placeres. det var næsten et PowerPoint show, bare uden computer. Det er spændende tider, vi går i møde, og med den kommende skitse vil det nok være muligt at skabe os et mere detaljeret overblik over projektets enkelte dele m.m.

Bemærk den knyttede næve og det bistre udtryk! Så forstår vi udtrykket "PowerPoint! meget bedre, det var nu en god debat / fremlægning og alle fremmødte havde chancen for at påvirke projektet!

Ind imellem disse hændelser fik vi også tid til at spise kylling i ris med sur/sød "Uncle Ben" sauce, som Martin havde lavet til os. Bent kom hen til mig for at fortælle, at hvis jeg/vi havde brug for hans support angående kørsel og betjening, så var det i dag! For næste onsdag var han bortrejst! Sammen med LT foretog vi en opstart af systemet og prøvede at betjene skifter med computer og Lenz kørekontrolleren.

Der blev kørt med rensevogn og omfanget af rengøringsbehovet (*af sporene*) begyndte at tone frem. De fleste spor er særdeles snavsede, ikke støv, savsmuld eller andet løst snavs, men sort klæbrigt fastgroet møg (*mados m.m.*), der skal "vaskes" væk. Mange steder er det så slemt, at maskinerne går i stå!

Vores fine rense og støvsugertog gør et fint arbejde, det er bare ikke lavet til at håndtere den slags møg! Vi må have nogle stænger med en firkantet plade på, monteret således, at pladen kan vippe frit i forhold til skaftet. Pladen forestiller jeg mig har dimensionerne 25 x 25 mm. Denne plade skal have en tæt og rimelig hård filtplade monteret, den rensevæske vi anvender, er god nok (*kan ikke huske hvad den hedder*), filten skal holdes fugtet og så er det ellers i gang med sporpolering á la håndkraft. Tænker man lidt over hvor meget spor vi har, kan man blive aldeles svimmel!

Desværre er der ingen vej uden om, og vi kommer til at være et par stykker der skal have et "skinneskidtskraber" kursus, hardcore læsere af Nyt fra klubben vil kunne huske at KMK Læserservice er leveringsdygtige i snart sagt alle former for kurser, hvem husker ikke de berømte "Støvsugerkurser" eller "Tænd på kontakten"? Så KMK Læserservice har hermed oprettet et nyt kursus "Rens sporet".

Der er med andre ord nok at tage fat på, men det plejer ikke at stoppe os!

Alle kan vel se, at det er den gamle hovedvej 2 mellem Vordingborg og København, der ligger på tværs af bordet?

Onsdag d. 07.10. 2015. En dag som denne vil vi gerne have mange flere af! Min P maskine kom tilbage fra malerværkstedet, og endnu en gang må jeg konstatere, at LT bare kan det "knold" med maling! Nu skal den samles, have indbygget dekoder, prøvekøres, påsat påskrifter og så have en ganske svag gang patinering!! Martins MO fik ligeledes to par særdeles fint patinerede bogiesider, nu er den MO vogn bestemt værd at skue. Det er ingen hemmelighed, at vi har haft endog store problemer med at få krammet til at køre på vores anlæg, min Heljan MY som ellers før har kørt perfekt opførte sig mildest talt underligt og kørte aldeles elendigt. LT har haft den på den elektroniske "høvlebænk". Her fandt han ud af at det altsammen hidrørte fra dekoderens indstillinger, hvilken forvandling var det ikke! Nu kører den 100 % perfekt og så kan den trække, 12 bogiepersonvogne op ad bakke, en 2 % stigning er ikke noget problem!!

"Savfører" Per har netop begået del 1. til byen bag Sukkerkøbing station.

Martins MO fik en tur i testeren og minsandten, om ikke den også kører helt perfekt, og for ligesom at mane diverse rygter og påstande om Heljan modellernes manglende trækkraft i jorden - så kørte MO vognen altså med **10** bogie personvogne op ad samme 2 % stigning, uden det mindste bøvl! Eneste malurt i bægeret er koblingssystemet på de ældre Rivarossi-vogne. Så længe det kører fremad (*stammen bliver trukket,*) er det ikke noget problem! Men når der bliver skubbet, går det galt i kurverne, vognene afsporer meget nemt da koblingskonstruktionen gør at belastningen udelukkende er på bogierne. Så her må der nogle Symoba kinematikker på i stedet. I øvrigt håber jeg Bent er lidt stolt over LT og undertegnede. Vi fik startet hele systemet op, både styringen af sporskiftedrev og kørestrømmen, det hele virkede bare perfekt!

Jeg kan godt forstå, Jan smiler, grundlaget for "byen" er godt på vej!

Her er byen "befolket" med huse, ikke nødvendigvis dem, der skal stå der, men mere for få et indtryk af, hvorledes det kommer til at se ud.

Sådan er indtrykket set fra rum 4. Kantpladen skal senere skæres ned i den rigtige højde.

Jan og Henk arbejdede med stor energi på projekt grundlandskab for Sukkerkøbing by. Det er fantastisk hvorledes indtrykket ændrer hver gang en detalje tilføjes, stor som lille. Bordkanten blev skåret ned i rette højde, og grundlaget for selve byen blev opmålt, tegnet efter alle kunstens regler, og derefter blev den skåret fantastisk smukt ud af Per. Det er vel ganske overflødigt at nævne, at den passede perfekt? Ind imellem blev der støvsuget og gjort lidt rent. Vi holder jo åbent søndag d 11.10. for beboerne. Vi håber, der kommer rigtig mange (*som sidste år!*) for at besøge os.

Mad fik vi skam også. Martin havde tilberedt to svingende pander græsk gyros, det var også påkrævet med den energi udfoldelse, der bliver lagt for dagen her i klubben!

Lige pludselig var dagen gået, og vi måtte hjem!

Maaaaaaaad!

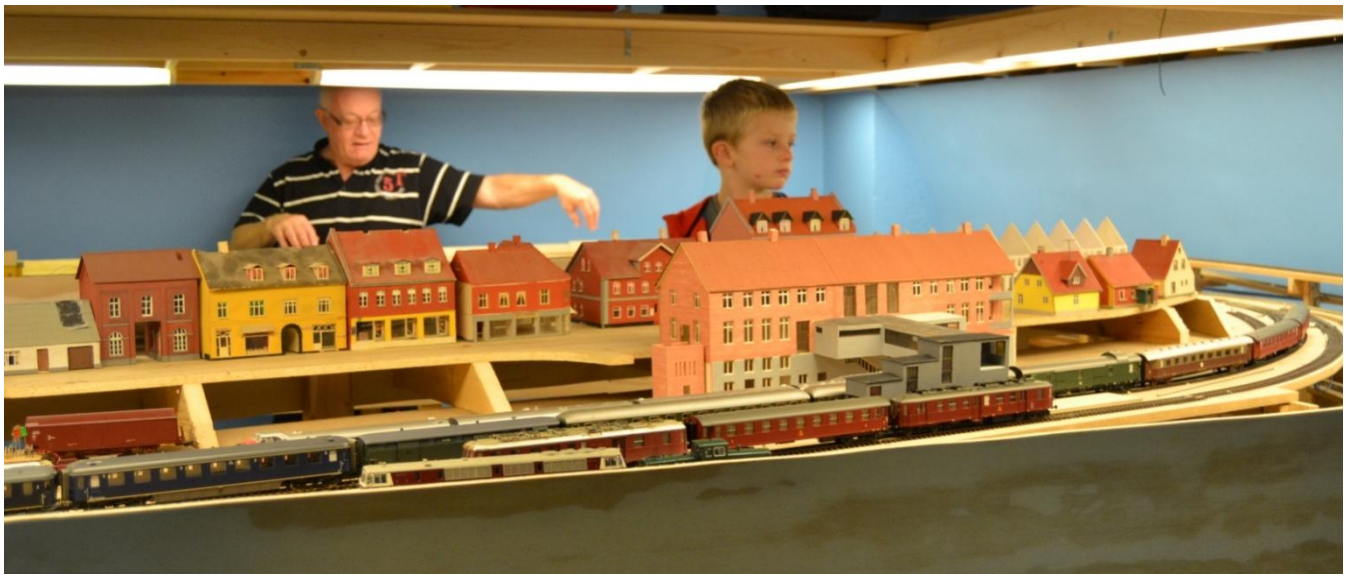
Stationsbyen tager form, i baggrunden står jeg og kæmper lidt med det køretekniske!

Søndag d. 11.10. 2015. Beboerdag. Søndag klokken 09²⁰ mødte Team Slagelse i vores klublokaler til morgenmad, uden at vi rigtig kunne sige hvorfor, var tiden løbet fra os! En travl dag lå foran os. Det skulle vise sig, at lidt panik og stress fik sneget sig ind på os. Vi nød morgenmaden og gik så i gang med at forberede os på det store rykind. Flaget og klapskilt kom op på plads, døren hev vi af, og spisebordet blev ryddet for diverse ting!

Vores "Svellegryde" nød stor popularitet hele dagen - til tider var der trængsel ved spisebordet!

Jeg startede vores anlægsstrøm og computeren (*der styrer samtlige skifter*) i rum 1. Øøøh! Fejl! Ingen forbindelse til digital enhed! Sagt på dansk, så havde vi ingen, absolut ingen kørespænding eller digitale signaler til lokomotivernes dekodere. Sådan forblev status i meget lang tid, og det var særdeles kedeligt at skulle skuffe de forventningsfulde gæster, der fra klokken 11^{00} strømmede ind i en lind strøm. Efter mange forsøg fik vi først liv i håndkontrolleren ved at tilslutte den direkte til centralenheden, og kort efter fik vi dioden på centralenheden til at stoppe sin provokerende blinken. Vi kunne også tilslutte forbindelsen til sporet (*spænding og digitalsignaler*), uden at dioden reagerede, men lige så snart X-Bus forbindelsen (*ringledning med DIN stik tilslutninger for kørekontrollerne*) blev tilsluttet - var fanden løs! Men nu var vi til gengæld glade. Nu vidste vi, hvor fejlen skulle eftersøges, og der kunne, om end lidt besværligt, køres på anlægget. Det vakte stor begejstring blandt vores gæster, især hos to raske drenge, der kom tilbage for at se krammet køre, hvor var det dejligt at se deres begejstring!
I de 4 timer (*plus lidt ekstra*), vi holdt åbent, var der til stadighed beboere på besøg, mange blev længe og udviste stor interesse for vores modelbane og lokaler.

Et ganske sigende billede af vores frustrationer, alle ideer blev i hurtig frekvens prøvet - en af dem gjorde en vidunderlig forskel!



Så kører vi, en stol er godt, når man ikke er så stor endnu!

Ca. 15^{30} sagde vi farvel til de sidste gæster, derefter stod der oprydning på programmet og bagefter skulle vi så have lidt Svellegryde, der var stor enighed om at det havde været en meget god dag også selv om sorte skyer havde truet tidligt på dagen! Blandt udbyttet af dagen er der også to meget interesserede mulige medlemmer, de udtrykte stor interesse, for det vi lavede, og vi håber selvfølgelig, at de beslutter sig for at lege med hos os. Til slut vil vi gerne takke alle de beboere (*ca. 50*), der var med til at gøre beboerdagen 2015 til en dejlig oplevelse for os!

Beboerne på Nørrebro var ellevilde, endelig var der lidt gang i lokaltrafikken!

Onsdag d.14.10. 2015. Dagen derpå, energien er høj efter den vellykkede beboerdag. Team Slagelse kom "lidt" senere i klubben, første punkt på dagsordenen var et visit hos Witzel efter diverse stumper, nåh ja, selvfølgelig stod den på kaffe og kage.
I klubben summede luften af arbejde. Den velkendte lyd af hæfteklammepistolen, der banker klammer i anlægget, varsler en snarlig genkomst af "The Gipsbrothers".
I kan tro (*kære læsere*), det er et kosteligt syn, når de to herrer vimser rundt med opsat hår, iført hvid, blå eller måske ligefrem lyserød beskyttelses - plastik - kittel.
KMK Læserservice vil selvfølgelig være på pletten med fotoboksen, når det sker!

Madsen er i fuld gang med at lave lys i Sukkerkøbing station.....

.....Lidt akrobatiske øvelser hjælper vel?????

.....Limen hærder på kun en time, så fat mod!

Madsen indbyggede lyskasser i stations- bygningen (Sukkerkøbing), og så fik han limet gangbroen ordentligt fast til stationsbygningen. At vores gode Madsen ind imellem er en tålmodig sjæl, beviste han ved at holde gangbroen på plads mens limen tørrede.
Ole og LT plantede deres bagdele ved spisebordet og besatte bordet med TYSKE modeller, der skulle digitaliseres, og deres dåbsattest er bestemt ikke af nyeste dato! Det er da godt, de er gråhårede i forvejen, for det var store udfordringer, de stod over for! Jeg lærte skam også en masse af deres anstrengelser, ud over nye bandeord, lærte jeg, at Roco brugte tricket med at lade rammen føre den ene polaritet - det er altid en udfordring at få adskilt motor fra sådan en konstruktion.
Man må sige, at de ikke lod sig stoppe af petitesser, det lykkedes at få "mikkenikken" til at arte sig, og den efterfølgende testkørsel viste et særdeles velkørende lokomotiv (*men der var vist noget med lyset*).
Der blev også tid til at kigge på et par af mine maskiner, det afslørede, at endnu en af mine ældre Zimodekodere ikke fungerede - **træls!**
Min PR maskine vil kun køre baglæns, det er noget rod, et eller andet går i spænd, når der skal køres fremad - **træls!**
Til gengæld kørte både min MY 1202 og Triangel motorvognen aldeles perfekt - **u-træls!**

Jan havde travlt med at montere skråningen fra byen ned mod banearealet!

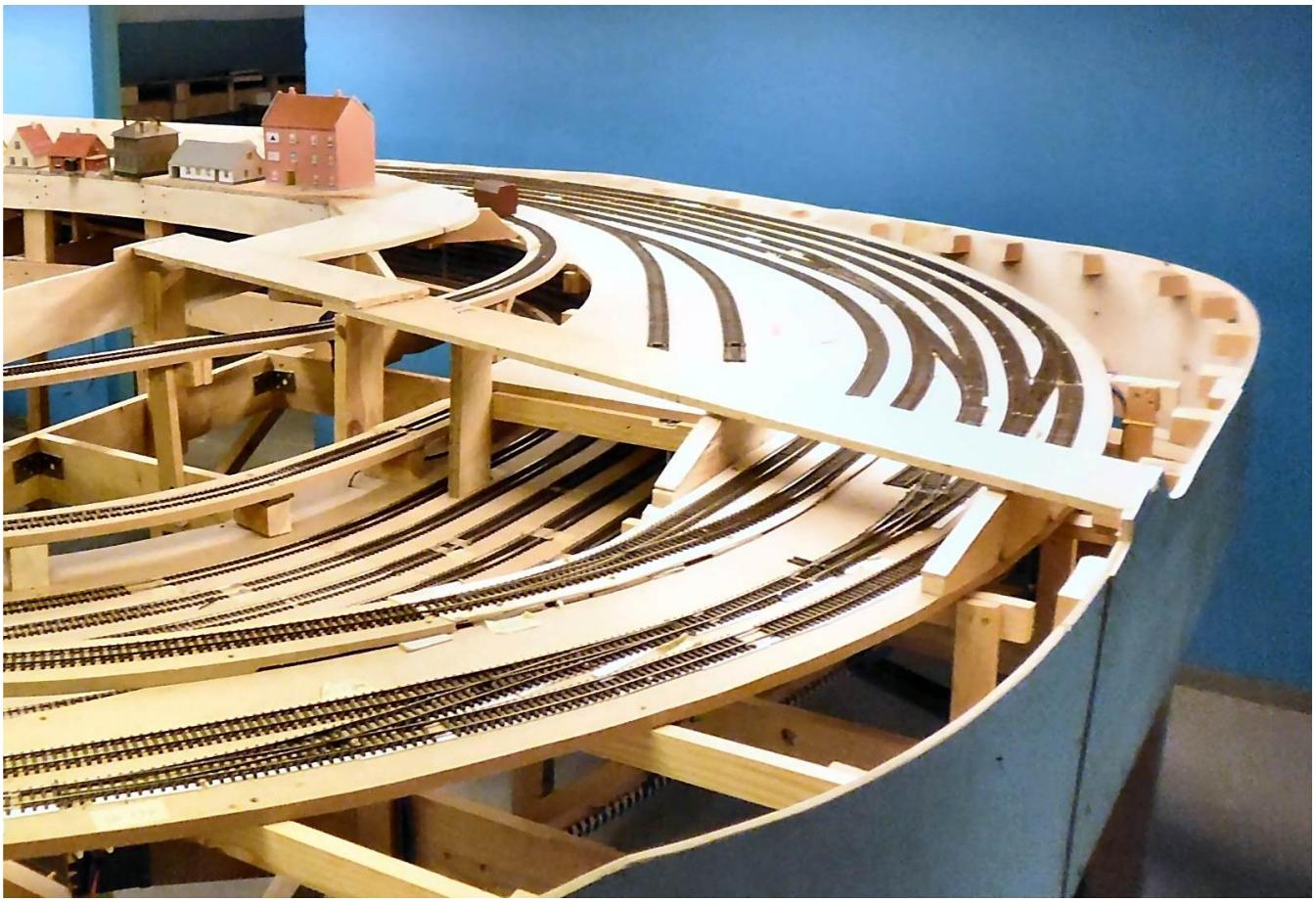
De digitale mysterier står mejslet i de to gentlemens ansigter!

Michel havde vores nye computer med retur fra reparation, så det var forfra igen - igen! Ny registrering af computeren og selvfølgelig duer det hidtidige password ikke mere på et tidspunkt skulle den så genstartes og selvfølgelig går computeren i stå under genstart, efter 90 minutter "tabte" jeg tålmodigheden og tvangslukkede maskinen. Den startede op uden det mindste problem eller forklaring på, hvorfor den ikke kunne lukke!

Så var den dag også gået, vi kunne alle tage hjem i god ro og orden, alle lovede at køre pænt (*det får de altid besked på!*) så vi regner at se dem igen næste onsdag!

Onsdag d. 21.10. 2015. En hel ny og frisk onsdag, meget kan ske! Det gjorde der også - sine steder, på vej til klubben ringede Witzel for at fortælle at de plastikplader Jørgen havde savnet "så længe" nu var kommet. Dem måtte vi jo have med, åh - nej! Broen på Kværkeby station har spærret landevejen - omkørsel! Hvorfor jeg kørte den længste omvej, må guderne vide, nåh, det gik tjep hos Witzel, alle genvordigheder medregnet kom vi en time senere end beregnet i klubben. Kort tid efter dukkede vores nye medlem Henrik Donby op. Vi hilste pænt på hinanden og inden der var gået ret lang tid, faldt han naturligt ind i flokken! Hjertelig velkommen i blandt os!
En gang i mellem har man lov til at være heldig, jeg havde mildest talt ikke succes med fotograferingen denne onsdag, jeg havde dog lagt mærke til at Henk også knipsede lidt "biljer". En hurtig mail og jeg var forsynet med to fotografier og tilmed en fin tekst om det man ser - det var langt bedre end man med rimelighed kunne forlange, nu kan i så nyde billeder og autentisk skrift fra Henk.:
Onsdagens arbejde bestod af 3 ting, færdiggørelsen af pladen til Sukkerkøbing (*så de stakkels beboere kan får noget at stille deres hjem på*), fortsættelsen af vejen over udkørslen fra Sukkerkøbing samt "organisk" tilpasning af den ydre ramme og klargøring til lægning af hønsenet. Arbejdet skred kun i nogen grad frem efter planen, godt nok blev Sukkerkøbings fundament gjort færdigt men grundet en ikke helt ubetydelig niveauforskel kan beboerne ikke komme ud på den nyanlagte hovedvej. Flere løsningsmodeller blev foreslået og jeg blev pålagt at forsøge at indkøbe "blåt skum" til næste gang! Og det er ikke det eneste der skal købes: Jan har været flittig med hæftepistolen og sat trådnet op, ja faktisk har han været så flittig at han er løbet tør for hæfteklammer. Så det er også på indkøbssedlen ligesom nye klinger til stiksaven. Vi nåede NÆSTEN at save det planlagte stykke fra stationen til landevejen før den eneste brugbare klinge knækkede (*se enden af broen*), men til gengæld fik vi sat klodser på til understøttelse af trådnettet op så hvis, og jeg understreger hvis, jeg husker at købe alle tingene, ja så når vi et langt stykke næste gang.
Er det ikke fantastisk, så er der s.. noget ved at være redaktør og nu er den gode Henk varmet op til ekstrajobbet som skribent, de næste to onsdage, brillant!
Et andet stort punkt var indstilling af dekodere, det vil sige, fejlsøgning i stor stil! Michels Heljan MY var ganske utilnærmelig, det uanset hvilken dekoder der blev anvendt. Der var spænding helt op til stikket på dekoderen, men ingen reaktion. Til sidst måtte vi give op, der må ligge en fejl i motoren.
Min PR maskine kørte sidste gang meget dårligt, denne gang var det overstået - *nu kører den slet ikke!* Thi der er ikke længere forbindelse mellem aksel og tandhjul - suk!

Nu er "basis" for byens huse lavet. Bagerst til højre er grundlaget for hovedvej 2, i grove træk færdigt, og bordkanten til venstre i billedet er skåret med til "landskabshøjde" - inden længe er grundlandskabet klar!



Arbejdsområdet set fra udkørslen. Bemærk bordkanten midt på hovedvej 2 - det var her (stiksav-) klingen mødte sin banemand!!

Nu har jeg ædt, så er jeg mæt, af det bliver jeg træt - nu vil jeg sove! Dog ikke Henk, han er væk!...

...På den anden side af bordet herskede ligeledes fred og fordragelighed!

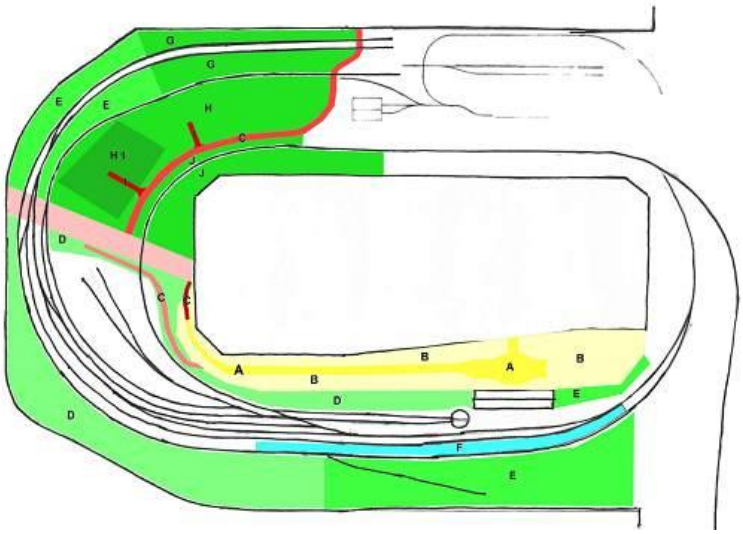
En dekoder måtte have nyt stik monteres, næste gang jeg skal det, bliver det med en mindre loddekolde! Til sidst erkendte vi at det ikke var vores dag og så standsede vi ulykken! Resten af aftenen gik med lidt løst og fast omkring vores sporplaner, således at Henrik fik lidt indsigt i, hvad det er, vi laver.
Klokken 22^{00} sendte vi os selv hjem - med besked om at "køre ordentlig".
Onsdag d. 28.10. 2015. Jeg er meget travlt optaget af at lære alt om IC4 togenes hemmeligheder (*og der er mange!*), det betyder, at jeg er fraværende denne og næste onsdag, bare rolig! Henk sekunderer mig så "sidst med sidste nyt" er på pletten, som altid!
Vores højtelskede smudsredaktør er fraværende igen – denne gang er årsagen, at DSB mener han skal optrænes til at køre Berlusconi-ekspressen (*IC4 for uindviede*), mens vi andre synes, at Slagelseekspressen må være vigtigere. Men altså, de næste 2 uger er undertegnede referentvikar på klubnyt.

Hvorfor skal det hele være så firkantet?

Jeg ved ikke, om det var årsagen til dagens arbejdsraseri, men i ugens løb havde jeg lavet en plan over arbejdet i rum 3. Den vakte en del interesse, i hvert fald kastede Jan og Jørgen sig over de første punkter og var næsten ikke til at rive ud af rummet resten af dagen.

Per dukkede op, så på planen og ville være med, så han fik ansvaret for at fremstille den udtagelige sektion (*Møllebakken*).
Under udfoldelse af stor energi fik Per færdiggjort sektionen, så den er klar til opsætning næste onsdag.

Rum 3. Plan.



A.: ***Vejforløb i Sukkerkøbing, fastlægges med eksisterende husmateriel.***
B.: ***Grunde markeres med karton (til og med kantstenen) og beklædes med fliser. Huse anbringes permanent og belyses.***
C.: ***Vejelevation fra Sukkerkøbing til landevejen etableres. Tilkørselsvej til varehus / læssevej etableres. Sidevej til sukkerfabrikken anlægges.***
D.: ***Banedæmning / skråninger Sukkerkøbing og landevejen etableres. Grønt areal sydvest for stationen anlægges.***
E.: ***Banedæmning nordøst for Møllebakken (H1) anlægges. Grønt areal ved udtrækssporet syd for stationen anlægges.***
F.: ***Perron for fjerntogene anlægges (9 mm. høj).***
G.: ***Banedæmning samt bro, øst for sukkerfabrikken anlægges.***
H.: ***Møllebakke / bondegårdsareal anlægges, herunder.:***
H1.: ***Udtagelig ramme for adgang til skjulte spor, anlægges som Møllebakke.***
I.: ***Vejforløb til mølle og bondegård anlægges og H1 rammen camoufleres.***
J.: ***Banedæmning ved privatbane anlægges.***

Og så en glædelig meddelelse.: Vi kan igen køre på anlægget. Bent dukkede nemlig op fra ferie og gik i gang med at se på opgaven der forhindrede kørslen på beboerdagen. Efter kort tid kom han stolt spankulerende med ½ meter kabel og stik i hånden og proklamerede, at han havde, om ikke løst, så dog fjernet problemet! Og som om det ikke var nok så gik han og jeg (*jeg borede, Bent trak ledninger*) i gang med at reetablere de savnede udvendige stik til håndkontrollerne i rum 3, hvor der efterhånden var godt fyldt op med mennesker. Og så kom vores nye Prospect/Hangaround (*eller hvad man nu kalder det i hårdtslående kredse*) Henrik medbringende et større udvalg af lysdioder og modstande. Han havde haft en af lamperne fra vores mørklagte Nørrebro station med hjemme og konstateret, at den faktisk virkede. Hvad, der så er galt, ved vi stadig ikke, men Henrik er begyndt at lirke stationen fra hinanden, så der kan komme lys på lampen. Vi håber det bedste.
Gik der så slet ikke noget galt denne dag? Joh, der var lige sagen om "The Missing Link". Knud, der ikke kunne komme i gang med baldakinen i rum 4 grundet Oles sygdom, indvilgede i at opsætte den høje reol i hjørnet i rum 3. Til det

formål havde jeg medtaget 4 solide beslag og alt gik efter planen med opmåling, boring, opskruning mv. indtil Knud spurgte, hvor det sidste beslag var blevet af. Stor panik, alle rendte rundt og ledte i alle rummene uden at kunne finde det, alternative beslag blev afprøvet og kasseret indtil Knud efter en lille time tilstod, at nu havde han fundet det – han havde lagt det ovenpå et vandrør oppe under loftet, så det ikke skulle blive væk!

Der arbejdes på mange niveauer.

The Missing Link

Gourmetkokken i arbejde.

Normalt en sag man ville komme til at høre en del for men da reolen ligefrem smuttede ind på plads efter det sidste beslag var skruet op, og da Knud samtidig på forbilledlig vis vikarierede for Kok-Amok og serverede en lækker middag med masser af sovs, ja så slap han nådigt fra det denne gang. (*den der laver maden, har magten!*)
Ellers stod dagen på vejforløb i og omkring Sukkerkøbing, udvælgelse af bygninger til byen og klargøring til, at Jan kan gå i gang med montering af hønsenet. Tiden nærmer sig hvor The Gips Brothers skal i arbejde igen. Det ser vi frem til. **Henk.**

Onsdag d. 04.11. 2015. Første tegn på dagens uregelmæssigheder viste sig, da jeg låste mig ind ad døren. Den første, der mødte mig, var Michel, der var i gang med kødgryderne, idet han havde påtaget sig tjansen som 3. vikar på middagsmaden. Det viste sig senere at være en lækker mørbradgryde uden grøntsager, som de få (7) tilstedeværende mæskede sig med.
Derudover var både Jørgen og Jan allerede ankommet og i gang med arbejdet, Jan knaldede løs med hæftepistolen i rum 3, og Jørgen var gået i gang med at istandsætte de udvalgte, men noget slidte, huse til Sukkerkøbing. Mon ikke det ender med at se godt ud, som det plejer?
Men dagens store opgave(*r*) lå stadig i rum 3, hvor der blev knoklet løs efter den plan jeg havde med sidste gang. Der er 4 mand på opgaven og der blev atter spist en god bid af arbejdslisten, ja faktisk har vi allerede streget 5 punkter på den som værende udført. Realistisk set vil vi om et par gange være klar til en genopførelse af det store "gipsshow" hvis tempoet holdes. Vi prøver at være lidt på forkant så Jan kan gå og hygge sig med hæftepistolen, når vi andre ikke er der.
Og tænk, der blev også arbejdet med tog denne aften. Jørgen havde fundet nogle maskiner frem fra gemmerne, og LT omprogrammerede dem og testede det hele på rullestand og anlægget. Bortset fra en skinnebus, der absolut ikke havde lyst til at tage strøm op, på trods af kærlig omsorg fra LT og en del skubben fra Jørgen, så lykkedes det hele.

De udvalgte huse renoveres og pudses op

Problembarnet, dvs. Madsens skinnebus, testes atter engang.

Jan og Bent forsvundet under bordet men vi ved hvor de er.

Nogle mennesker kan man bare ikke holde nede – det gør de selv. Efter den udmærkede middag forsvandt Bent og Jan ind i rum 3 igen for at arbejde. I håbet om at få et godt billede fulgte jeg efter, men mit held var forsvundet, ligesom de førnævnte. Jan var gået amok med hæftepistolen og Bent monterede det sidste af de "forsvundne" håndkontrolstik – nu kan vi køre overalt igen. Men i deres fravær kan vi da nyde synet af den reol som Knud satte op i sidste uge, den hænger endnu.

I næste uge vender vores sædvanlige kronikør tilbage med fornyet energi og ny viden om IC4 så jeg overdrager hastigt stafetten til ham. Tak for denne gang. **Henk.**

Onsdag d. 11.11.2015. Sikken trængsel vi oplevede i dag, 12 velnærede medlemmer for rundt og lavede "ting". Inden vi nåede i klubben måtte vi endnu en gang omkring den rare Witzel og et "lille" kaffebord, jeg skulle have diverse plastik strips og profiler fra Evergreen til mit spisevognsprojekt!

*Sssshhh! her arbejdes! Martin med menuen til JULEFROKOSTEN, LT kæmper med ødelagte skruer på en S maskine, Michel laver små strimler stof til det "**Store gipsshow**" inde i rum 3 og jeg har gang i installationerne på vores nye Pc.*

Henrik er faldet godt til hos os, her er han i fuldt sving med at løse mysteriet om det manglende lys på Nørrebro Station

Knud og Ole er gået i gang med baldakinen inde i rum 4, der skal monteres noget lys inden Helixen skal bygges!

Martin gik straks vi ankom til klubben i gang med at tilberede maden, retten skulle hygge sig i en to stegesøer inde i ovnen, i hele tre timer! Jeg skulle installere en Office pakke og en h..... masse filer i dokumenter billeder, tegninger, tidsskrifter, bøger, film og meget andet. Hele seancen tog det meste af aftenen.
LT og Michel kæmpede med diverse dekodere i diverse lokomotiver. På en S maskine var det tæt på "panik", da en af de skruer, der holder overdelen, var meget ødelagt i kærven! Ud kom den dog og livet i klubben gik atter sin vante gang.

Henk for rundt og "skældte ud" på alle, der gad lytte, noget værktøj manglede, det forhindrede ham i at komme videre, han blev skam god igen!
I rum 4 gik Ole og Knud i gang med baldakinen, der skal være over det kommende anlægsafsnit. Endnu en gang blev belysning med diodebånd bragt på banen(!) og endnu en gang måtte vi konstatere at der skal rigtig mange til, det værste er at lyset bliver dødt, da der ingen skygger er på det belyste. En anden uheldig bivirkning, var at hver enkelt diode genspejlede sig i skinnehovederne - det ser ganske forfærdeligt ud!

De er ret så madglade i den klub!

Efter aftensmaden fortsatte det høje arbejdstempo, manglede værktøj eller ej. Jeg kan jo lige så godt indrømme at jeg ikke har så meget styr på hvad der foregik, computeren krævede min tilstedeværelse og udelte opmærksomhed. Dog ved jeg at Madsen brugte det meste af dagen på at renovere en stor del af de huse han byggede for snart mange år siden og som skal stå i Sukkerkøbing by. Jeg ved også at tiden som sædvanligt fløj afsted og før vi vidste af det, var klokken blevet "gå-hjem" tid. Endnu en gang var det tak for i aften og godnat!

De er ikke kun madglade, arbejder gør de også!

KARLEMOSEPARKENS
MODELJERNBANKLUB

Klublokale: Karlemosevej 87, kld., 4600 Køge.

Indkaldelse til

GENERALFORSAMLING

Der indkaldes hermed til ordinær generalforsamling

Lørdag d. 13. februar 2016.

Kl. 11:30

i klublokalet Karlemosevej 87, kld.,

med følgende dagsorden iflg. vedtægterne:

1. Valg af referent.
2. Valg af dirigent.
3. Formandens beretning.
4. Godkendelse af regnskab.
5. Indkommende forslag.
6. Fastlæggelse af kontingent.
7. Valg af bestyrelse i henhold til § 8 stk. 2.
8. Eventuelt.

Forslag, der ønskes behandlet på generalforsamlingen, skal iflg. vedtægterne være bestyrelsen i hænde senest onsdag d. 27. januar 2015.

For at deltage i generalforsamlingen, ***skal*** forfalden kontingent være indbetalt.

Regnskabet, samt eventuelle forslag, vil være fremlagt til gennemsyn i klubben 8 dage før generalforsamlingen.

Køge, d. 16/12 2015

Michel Andersen
Kasserer

Bærestykkerne til landskabet er monteret og som vi kan se på Jans tommelfinger, klarer fritrumsprofilet sig fint igennem udskæringerne.

Søndag d. 15.11. 2015. Sidste onsdag var præget af mangel på værktøj, noget var udlånt, noget var privat og hjemtaget og noget havde aldrig været der!
Så for at indhente det forsømte havde jeg medbragt elværktøj i større mængder, så rum 3 kunne få et skub fremad. Planerne var enkle: Privatbanens vejunderføring skulle bygges, vejen forbi Møllebakken skulle påbegyndes og fjerntogsperronen skulle oven i hatten tilpasses fritrumsprofilet. Derudover var der en ordentlig bunke trådnet, der skulle fastgøres.

Jan hæfter tråd på nordsiden af viadukten.

Så Jan og jeg lagde 4 koncentrerede timer i ovennævnte opgaver, hvor hæftepistolen kom på overarbejde. Privatbaneviadukten kom på plads som det første, så Jan kunne hæfte den sammen med omgivelserne hvorefter sidevejen til roefabrikken, forbi møllen og bondegården, i smukt svungne kurver, blev savet ud og hæftet fast til de stivere der blev anbragt i onsdags. Det kan efterhånden tydeligt mærkes at rutinen i landskabsarbejdet er vokset ligesom vores samarbejde fungerer fremragende.
Endelig blev perronen passet til, så den er klar til at modtage fjerntog, og så måtte vi jo lige nyde indsatsen ved at anbringe møllen og bondegården til en "fotosession" Smukt! Det var en god dag. **Henk**

Vi har anbragt de vigtige bygninger omkring Møllebakken.

Onsdag d. 18.11. 2015. Man tror det næppe, men arbejdet skred lystigt frem - som sædvanligt! Hønsenettet breder sig over alt (*snart*) inde på Sukkerkøbing i en rasende fart! Det er tilrådeligt at være iført skudsikker vest når man færdes i rummet.
Klokken 16^{00} kørte Michel og undertegnede til Ølby landsby, der skulle vi hente noget modeltog, en rar dame har foræret os. Det er Märklin fra dengang vi var "søde" drenge med karsehår og korte bukser - så mine damer og herrer, KMK Læserservice er atter på pletten med en vaskægte forsiderydder.: ***KMK skal have et Märklin anlæg!!*** Vi har besluttet at lave et mindre anlæg (*analogt og med ægte metalskinner!*). Anlægget skal kunne klappes sammen og stuves væk, når det ikke skal bruges. Det er jo oplagt at have fremme, når der er beboerdag og lignende, samtidig kan vi imødekomme den rare dames ønske om at kunne komme på besøg i klubben og sammen med sine børnebørn se morfars tog køre! Ja tænk engang, det er utroligt, hvad en gave kan afstedkomme! Jeg fornemmede også, at Bent trak vejret lidt lettere, efter der var kommet Märklinmateriel inden for dørene!
Samme Bent havde i øvrigt travlt med ombygning af (*nogle?*) gamle strømforsyninger til anvendelse inde i rum 3.
Dekoderprogrammøren nåede også denne onsdag at få kodet og justeret et par lokomotiver.
Madsen var godt beskæftiget med renoveringen af sine huse, bygget for længe side.
Aftensmaden markerede vores indgang til julen, vi fik nemlig "Julemedister" med kartofler og sovs - glædelig Jul.
Efter aftensmaden var der bestyrelsesmøde hos Michel, så vidt jeg ved fortsatte det gode arbejde under vores fravær.
Kl. 21^{00} ringede Jørgen og sagde, der var æbleskiver som skrup-hjem mad. Således fik vi på bedste vis, gjort det af med endnu en herlig onsdag - hjemturen var fyldt med regn!

Hr. hæfteklammemaskinefører Jan ses her i gang med at skyde på alt, hvad der rør sig!

Henk har (be-)gået sin egen vej! og er på nippet til at lave noget historisk og berømt!! Ikke mindre end "Svinget i Solrød", og hvem i vores alder husker ikke det? Det berømte sving, ligger klar til montering nederst i billedet.

Man kan ikke se det, men der er altså lys i lamperne på Nørrebro station - igen! Takket være en heroisk indsats fra Henrik. vi og beboerne på Nørrebro er ham dybt taknemmelige!

Fjerntogsperronen er nu tilpasset fritrumsprofilet og monteret - nu mangler bare det sidste! Bemærk lige at der er ryddet fint op!

Onsdag d. 25.11. 2015. Så blev det atter onsdag og det er jo som bekendt klubaften! Meeen det var ikke nogen helt almindelig klubaften, det første syn, der mødte os, var nemlig "Gips Brothers" i fuld sving med deres "Plastershow", det har vi set frem til længe! En ting skuffede dog fælt. Hvor var de fine blå, røde eller hvide plastikforklæder? Det er bare ikke i orden! Det eneste oplivende udstyr var fræk-blå latexhandsker og hertugernes lumre sprog! Endnu en gang er det fantastisk at se ideen i det synlige spor og landskab træde frem efterhånden som gipskludene breder sig over et større og større område - en utrolig forvandling!

Hvem vil slikke fadet?

Gipsshowet trak mange tilskuere, de er nu sødere med forklæder!

Der har hersket en del forvirring og divergerende opfattelser om hvad der egentlig blev vedtaget omkring Sukkerfabrikken og især den lille roebane der skal forsyne fabrikken med roer!
Vi lavede et byggemøde for at få fuldstændig klarhed over hvordan denne gimmick egentlig skulle laves, så kørslen på roebanen dels var realistisk, dels fungerede således at man får indtrykket af at et fyldt tog kommer og kører igen når det er tømt. Ikke nogen helt enkelt opgave at løse, mange muligheder blev vendt og drejet, vi endte med at skiftet skulle foregå skjult bag fabrikkens bygninger m.m. Ideoplægget skulle tegnes (*det var der "rævesaksen" klappede om mine ben!*) og alle kiggede på mig! - ja, ja, jeg skal nok! LT havde lavet en mock-up af sukkerfabrikken i pap, jeg havde faktisk regnet med, at den ville blive større. Så var det spisetid, Koldt smørrebrød, sundt med lidt afholdenhed her op til julefrokosten! Efter spisningen havde Michel og undertegnede vundet retten til at vaske op! Som den sande gentleman Per er, greb han uopfordret et viskestykke og tilbød sin hjælp, og vi siger ikke nej tak! Man hører ofte folk fremhæve, at man tænker så godt, når man vasker op, noget er det altså om snakken! For bedst som vi stod der og gjorde, hvad vi kunne, sagde Per.: Jeg har fået en ide!! Og det havde han, en rigtig god en endda! Det gik ud på at placere fabrikken skråt i forhold til tidligere placering, således at bagsiden af fabrikken i store træk bliver skjult for almindeligt indsyn. I det skjul skal så ombytning af stamme med roer og stamme uden roer foregå. Betragteren vil se et tog med fyldte køre om bag fabrikken til aflæsning, efter kommer toget til syne igen, nu uden last.

Den fine mock-up af sukkerfabrikken på den tiltænkte plads - måske det bliver lidt anderledes?

Gad vide om Bent overvejer de elektriske installationer i bygningskomplekset?

Medlemsmødet fortsatte ind i rum 4, hvor Ole og Knud havde fået rettet en "lille" målefejl på lysbaldakinens højde (*de tog det nu pænt*).
Det var endnu en test med Lysdioder, problemet med genskin af samtlige diode lys løses ved at vende dem opad mod en hvid flade. Forsøget mundede ud i et forsøg med en kombination af lysbånd og spotlamper, alt sammen på diodebasis der skal bringes til udførsel i rum 4 og derfra tager den endelige beslutning.

Vores måde at holde byggemøder fik også en tur i vridemaskinen, der var stor enighed om at stramme op på procedurerne, bl.a. skal udarbejdes rimelig målfaste skitser/tegninger til godkendelse på endnu et byggemøde - inden arbejdet kan gå i gang. Lige med et var tiden gået hen og blevet brugt op, det blev tid at komme hjem til slumreboksen! Næste onsdag holder vi klubaften hos OMJK (*Odense Model Jernbane Klub*), der får man også god mad!

Vi gør meget for at holde de ældre medlemmer i god form - gulvet trænger vist til at blive vasket!

Her står jeg med begge ben i "rævesaksen" og overvejer Pers fine ide!

OMJK bor i fine omgivelser på Blangstedgård i Odense.

Onsdag d. 02.12. 2015. Denne onsdag tog vi til **OMJK**, Odense Model Jernbane Klub, det er efterhånden lidt over 4 år siden vi var der sidst.
Det var den omvendte verden, det vil sige de der normalt bor et stenkast (*et godt et*) fra klubben, var dem der i dag måtte køre langt. Første stop var Vesterled 24, i Slagelse hvor Jørgen og undertegnede ventede de vejfarendes ankomst, efter lidt omfordeling af levende gods, futtede vi til Odense.
For nogen var det første gang de skulle se Odense klubbens store og dejlige spor 0 anlæg. Vi kom heldigt nok lige til kaffetid og inden længe gik snakken lystigt. Nu var det ikke kun pjat der var på programmet, i anledningen af det var MODELJERNBANENS DAG havde Odense folkene havde noget seriøst arbejde at udføre, der skulle køres tog og holdes åbent hus, snart summede det store anlægslokale af kørende tog og snakken fra folk.
Det første jeg fik øje på var de utroligt flotte CIWL sove og spisevogne i spor 0! Det er en meget overbevisende størrelse at lave den slags vogne i og jeg besluttede mig for at optage en lille film af oprangeringen og afgangen af dette fine tog der var spændt på My 1101 fra Heljan! sekvensen tog ca. 6 - 7 minutter - der var bare ingen optagelse på kameraet!! Nåh, da jeg havde lært lidt mere fik jeg et par små gode klip af forskellige tog som trøst.
Pludselig forsvandt alle og togene standsede! Der var kaldt til spisning og så indfinder man sig. I klubben har man fællesspisning og egen kok og det er herfra Martin fik inspirationen til at indføre det samme hos os. Chef var tilsyneladende ikke helt tilfreds med vores præstationer, for han erklærede at det "ikke blev betragtet som uhøfligt at tage en gang til" der var rigeligt med mad!

Nordekspressen kommer buldrende med de meget smukke Wagonlits vogne bl.a. Pullmanvognen WSPC 4103.

Efter en lang og strabadserende køretur er det vederkvægende med en god kop kaffe!

Hovedleverandøren af billederne (Henrik) ser lidt betænkelig ud ved mine udfoldelser bag kameraet!

Fru Solskins mand har allerede lovet fotografen bank!

Efter at have kørt tog køres der mad ind! Velbekomme!

Cabtårnet, det er herfra togene bliver kørt. Rangering foregår på de enkelte stationer ved stationsbestyreren og på de større stationer med lokale folk.

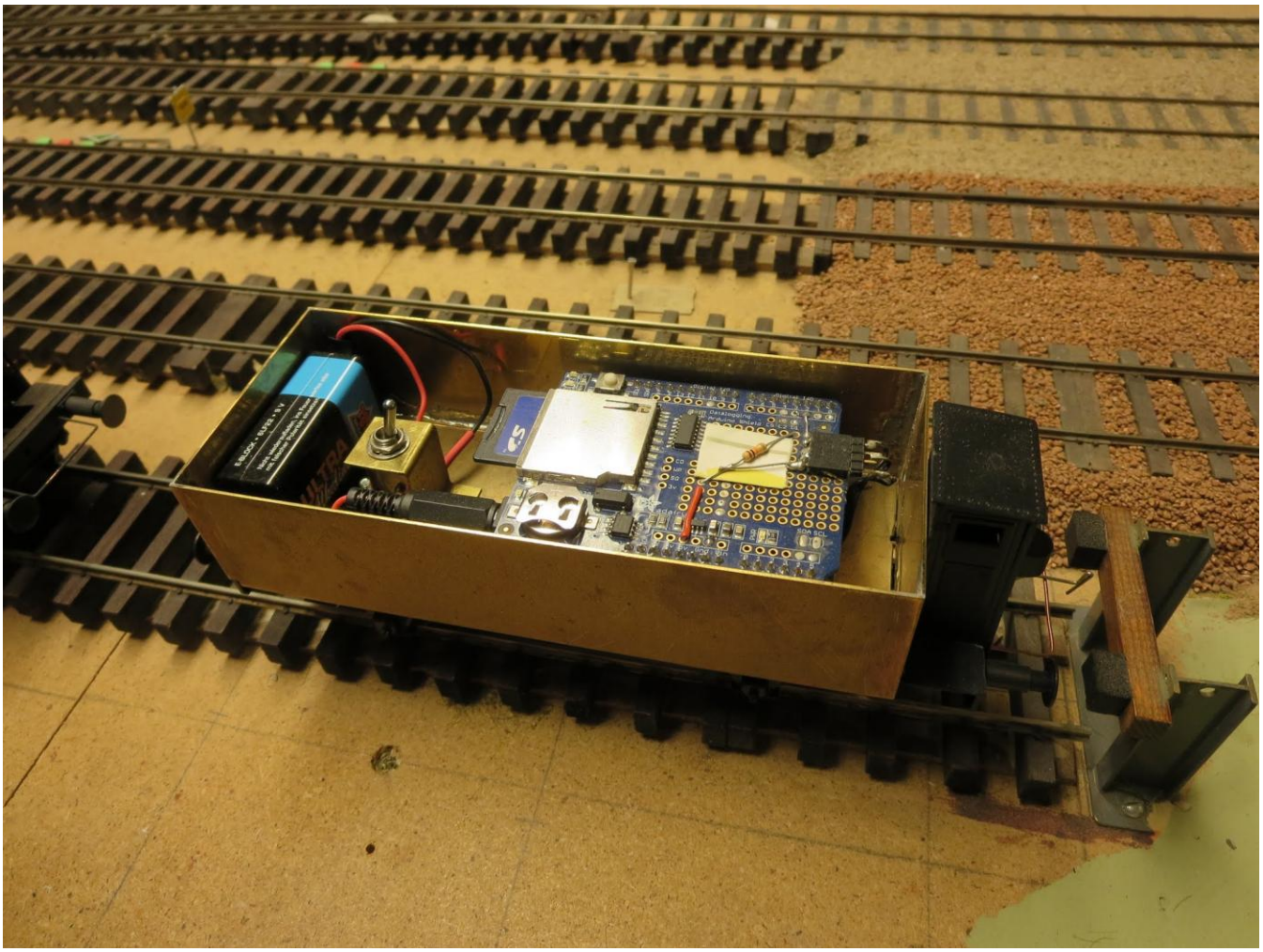
Efter aftensmaden skulle vi bare lade servicen stå! Afrydning og opvask blev klaret af kokken plus hjælpere - fantastisk, det må vi også indføre hos os!
Herefter blev kørslen genoptaget, og der dukkede folk udefra op for at beskue anlæg og lokaler. Jeg tror, vi alle fik nogle gode samtaler med folkene rundt omkring på anlægget. Det var meget spændende at følge deres arbejde de forskellige steder, det satte ild i mig, for at vi skal komme i gang med kørslerne hos os selv. Det var meget få driftsforstyrrelser, jeg var vidne til: en fransk personvogn, der smuttede af sporet et par gange, var alt jeg så!
Endnu en gang blev banen affolket, nu var det tid til aftenkaffen. Vores Ole havde medbragt en stor pakke kager, og så blev der ellers hyggesnakket, indtil kørslen atter en gang blev genoptaget. Tiden fløj af sted, og lige pludselig stod der en masse og råbte efter mig, de ville hjem, sikke nogen pivehoveder! Jeg måtte dog give mig, så efter høfligst farvel og tak for god behandling. Kørte vi hjemad.
Stor tak til Odense Model Jernbane Klub for en god og hyggelig aften, vi gør med glæde gengæld, hvis I måtte kigge ind til os!

Færgen Hvalpsund i Svendborg!

Travlhed på Nyborg F. Der er netop kommet ny maskine på det fine lille tog, der netop har afleveret sin "last", der er på vej ombord på færgen. På perronen står folk lydigt og venter på, at togpersonalet lukker dem ind i vognene.

Fruens Bøge station, der er uorden i pallerne, det er sikker nogle raske drenge, der har været på spil!

På Middelfart hersker der tilsyneladende absolut fred og ro - endnu!



Det må være det man kalder en specialvogn! En ledsagervogn til en videovogn. Meget specielt!

Så blev det kaffe med kage tid og tilstrømningen er stor!

Klubben har et ret stort og velassorteret værksted med flere arbejdspladser og maskiner.

Her er det lille tog fra Nyborg Færge nået til Hjulby, gad vide om det skulle længere end Odense?

Det er meget venlige mennesker, de vinker til alle togene der ruller forbi, vi vinker tilbage og siger farvel!

Julefrokost

Lørdag d. 05.12. 2015

Det er cool - det er (*h*)jul! Næsten da, bare for at sætte lidt gang i de gamle nisser, har vi indført en "lige før det er jul" tradition! Tø-hø det gjorde vi da også sidste år og forrige år og året før, det er der da ikke noget nyt i, hyler de gamle nisser i kor. Næh-nej, men det er jo det der gør det til en tradition - ikke sandt!
Traditioner er der stramme regler for, man kan ikke bare lige osv. Hos os er der simpelthen ingen undtagelser, det ***skal*** være hyggeligt (*og rigelig god mad*), vi skal have det rart (*og rigelig god mad*), drikke lidt dejligt øl, vin sågalt sodavand (*og rigelig god mad*) Henk skal have sit selvlysende gule slips på og så er der en ting mere - - - Jaaeeh, vi skal have rigelig god mad, kreeret af vores allesammens Martin.
Når disse "ingredienser blandet nænsomt opstår der god gammeldags Jule-rå-hygge og så gnægger alle de gamle nisser og er svært tilfredse med livet.

Indgangen til vore lille paradis.

For Martin starter julefrokosten flere uger før, der skal planlægges, købes ind og en masse mad skal produceres og det kan ikke udelukkes at der sniger sig lidt julestress ind på kokken i ny og næ. Vi andre tager det lidt roligere, vi ved jo at hans motto er at "Kun det bedste er godt nok til de gamle nisser", og det elsker vi ham for!
På selve dagen er det ret mørkt, når Team Slagelse tørner ud af "fiseposen", for klokken 09^{30} er det mødetid i vores klublokaler. Det er en fryd at se hertugerne i pænt tøj (selv om Jan og Henk er meget søde i deres plastikforklæder) flere og flere har endda et klædeligt slips på! Hele formiddagen går med borddækning og forberedelse af maden.
Den officielle starttid er klokken 13^{00} Resten af medlemmerne kommer stille og roligt dryssende i det mellemliggende tidsrum.

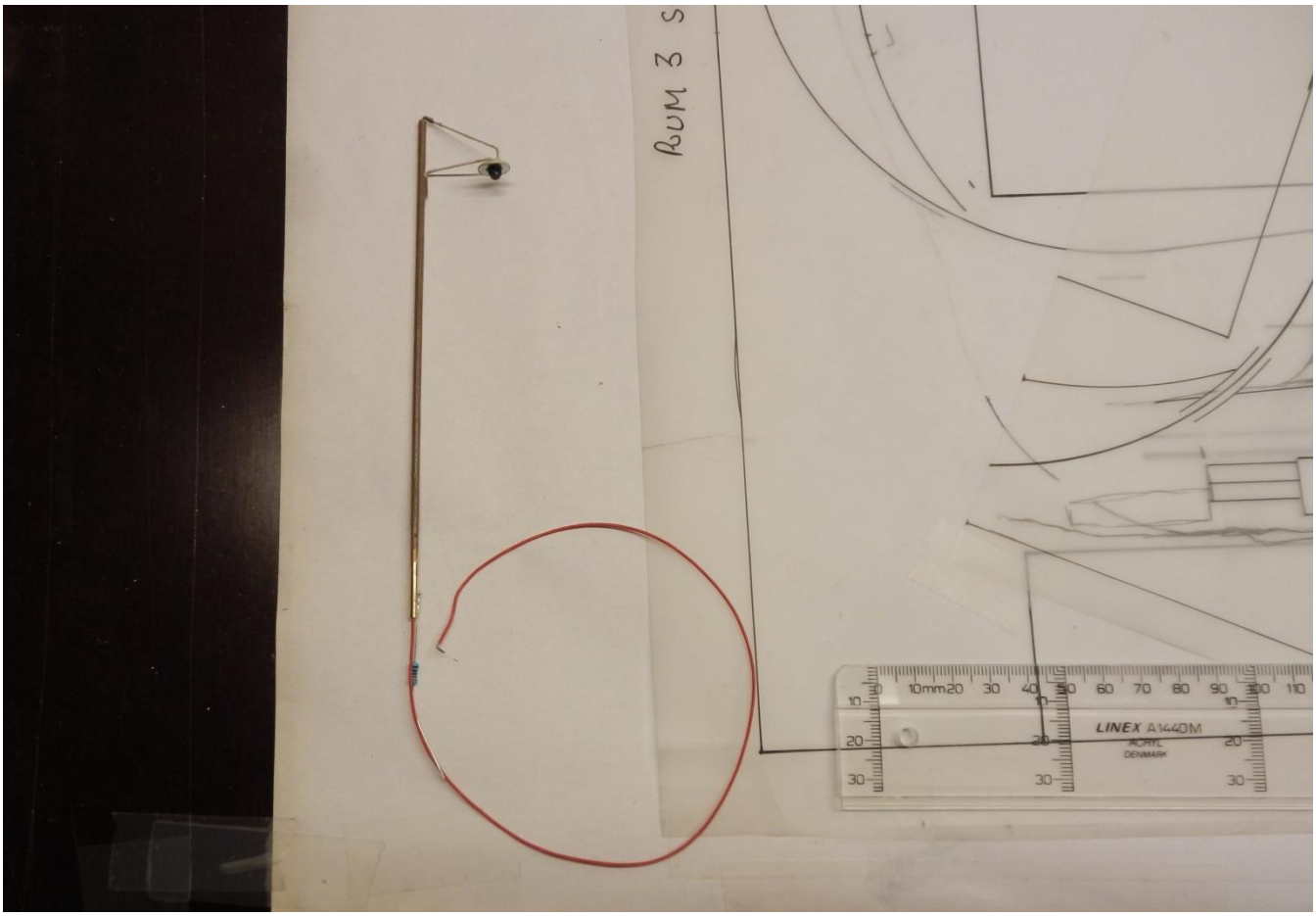
Herren, der skabte denne jord, skabte vel også dette bord!

Redaktionen fanget i en dyb samtale, "Tror du de stegte sild er bedre i år, end de var sidste år?" "Nja rent statistisk må det absolut blive et klart og entydigt måske!" "Skål" "Skål"

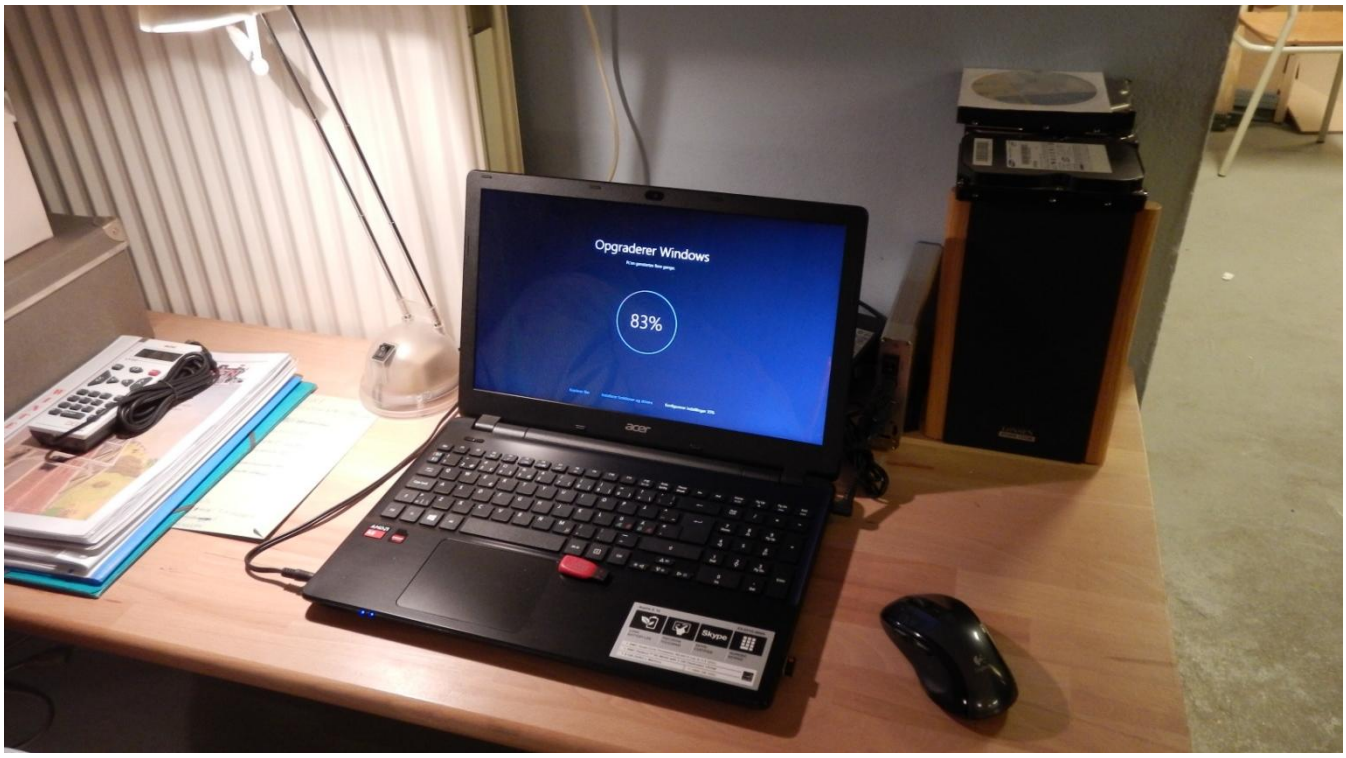
Der er løbet megen strøm i den ledning, men så forbinder vi bare x med y - så skal det bestemt virke!

Råhygge i rygesalonen (slyngelstuen)

Der blev skam også arbejdet seriøst!



Henrik havde arbejdet seriøst hjemme og frembragt en gammeldags gadelampe - den vakte stor begejstring, nu ved han, hvad han skal lave i de lange vinteraftener!



Hvad lavede vores nye computer? Det den plejer, opdaterer!

billederne taler deres tydelige sprog, "we were killing time" og vi hyggede os gevaldigt, det handlede selvfølgelig om modeltog jeg fik f.eks. lige tegnet begyndelsen på flytningen af sukkerfabrikken, andre problematikker var også op og vende, men som sagt der blev hygget! Endelig, langt om længe, blev vi kaldt til bords, her fik vi alt, hvad hjertet kan begære, og vommen knapt kan rumme.
Vi vil lade billederne tale lidt igen.

Så er det lige før! Første ret er kommet på bordet, Madsen leger med ilden og om lidt bliver der sagt MAAD!

Mine herrer, forventningens glæde lyser ud af jer! Nak og æd!

Vidste I, at denne dag er den eneste på et helt år, hvor I sidder så længe og så pænt ved dette bord?

Henk har fået ny hat, den står utroligt godt til slipset!

Jørgen er i denne tid ret vild med julemusik, Henk driller med fjernbetjeningen - alt ånder idyl!

Efter gavespillet beundres de vundne effekter, somme gav anledning til store smil!

Efter indtagelsen af rigelig god mad, blev der spillet gaveræs, alle havde medbragt en splendid gave, korrekt indpakket, bunken anbragtes på bordet og et raflebæger med en terning (jooo0, i år havde vi husket det!) gik på omgang. Man skal slå en sekser for at tage en pakke fra bunken, slog man en ener, skulle man have en pakke fra ens nabo til højre (hvis han havde nogen) med føromtalte sekser, kunne man også "røve" en pakke fra, hvem man lystede! Når alle gaver var i nogens besiddelse, ændrede spillet sig således, at der nu blev spillet på tid. Når min mobiltelefon larmede, sluttede spillet. Et ganske underholdende og hyggeligt spil. Ca. kl. 22^{00} sluttede vi, og det er vel meget godt skuldret af en flok gamle nisser! I billede og tekst vil jeg håbe, at det nu står klart for enhver, at vi værner nidkært om vores gode tradition - jeg er ikke i tvivl!

Onsdag d. 09.12. 2015. På årets næstsidste mødedag var Smudsredaktøren draget til Bremen på juletur, men "Slagelseekspressen" kørte alligevel, idet Madsen havde medtaget Martin til klubben. Dette medførte, at Madsen måtte holde sig på "vandvognen" hele dagen, men det gav også chancen for at forevige dette motiv. Se godt på det – det er ligeså sjældent som sne i juli.

Ikke helt appelsinfri - jamen Madsen dog, hvad er det du drikker.

Luftledninger og belysning - Henrik og Knud knoklede videre med S-banen.

Gode gamle bekendte aflagde visit - og det med en flaske til formanden der var blevet helt appelsinfri.

Det betød nu ikke, at der ikke blev arbejdet igennem, i rum 3 fortsatte det store gipsshow, og Henrik og Knud kastede sig over Nørrebro Station, hvor der efterhånden er kommet lys i de fleste lamper samt opsat 4 nye master til overledningen til S-banen. Inden vi gik hjem, fik Ole også monteret tråd i 2 af masterne.
Efter middagen, der bestod af rester fra julefrokosten tilsat flere lune retter, fik vi igen besøg af "de 4" (*af de 5*), som var inviteret af Martin. Det var som altid hyggeligt med en masse modeljernbanesnak og sladder, Martin havde begået en enorm og meget standhaftig kage, ligesom vores gæster medbragte en "Enkelt" flaske, der blev overdraget formanden. Sjovt nok så han ikke specielt begejstret ud, men der var jo også kun gået 4 dage siden julefrokosten, så det var måske for hård kost? Vi andre må hjælpe ham med at tømme den ved lejlighed. Men en hyggelig aften blev det. **Henk.**

Onsdag d. 16.12. 2015. Man skal bare vende ryggen en lille smule til, så laver de straks numre! jeg håber sandelig de behandlede gæsterne ordentligt!! Bortset fra det er vi nået til den sidste rapport fra "de gale" i KMK for denne gang, jul og nytår lægger beslag på resten af 2015, og på den første dag i 2016 udkommer dette nummer af Mosebanen. Efter en onsdags fravær var det rart at komme i klubben igen. Martin havde været så forudseende at medbringe et formbrød, så de "voksne" kunne få en skive med den guddommelige ost til eftermiddagskaffen, der er vist lige til en gang mere til næste år.
Henrik havde lavet hjemmearbejde igen, to slags gadelamper til belysning af gader og veje i og uden for Sukkerkøbing inde i rum 3. Han fik også lavet operation "Lys i Nørrebro station" færdigt, man må sige at det meget delikate og omfattende arbejde ikke var spildt, det ser hammer godt ud, nu der er lys i stationen. Beboerne, de hårdt prøvede, er ellevilde. Nu mangler vi bare, at togene skal køre!
Endnu engang var der alternativ belysning på programmet. Vi endte på en Ledpære på 15 watt, tre stk. gav den ønskede belysning over bordet med den skjulte station i rum 4. Enden blev, at vi ville op sætte disse, de kan endnu ikke fås regulerbare - udviklingen taget i betragtning varer det nok ikke længe før det er tilgængeligt.
I rum 3. er Stationen blevet dækket at hønsenet, gipsvædet klude og et passende lag gips (*med øl*) og endelig et lag grå maling! Helt hen til broerne med hovedvej 2.
På den anden side af broen er man i fuld gang med afdækning af spor og pålægning af gipsklude - det bare rent gipsshow! Det er simpelthen fantastisk, hvad brødrene Gips kan udføre med den klistrede masse!

In Memoriam

Onsdag den 14.10. fik vi den sørgelige meddelelse, at vores gode ven og klubmedlem Jan Ove Frederiksen var afgået ved døden d. 10.10. 2015. 71 år gammel.

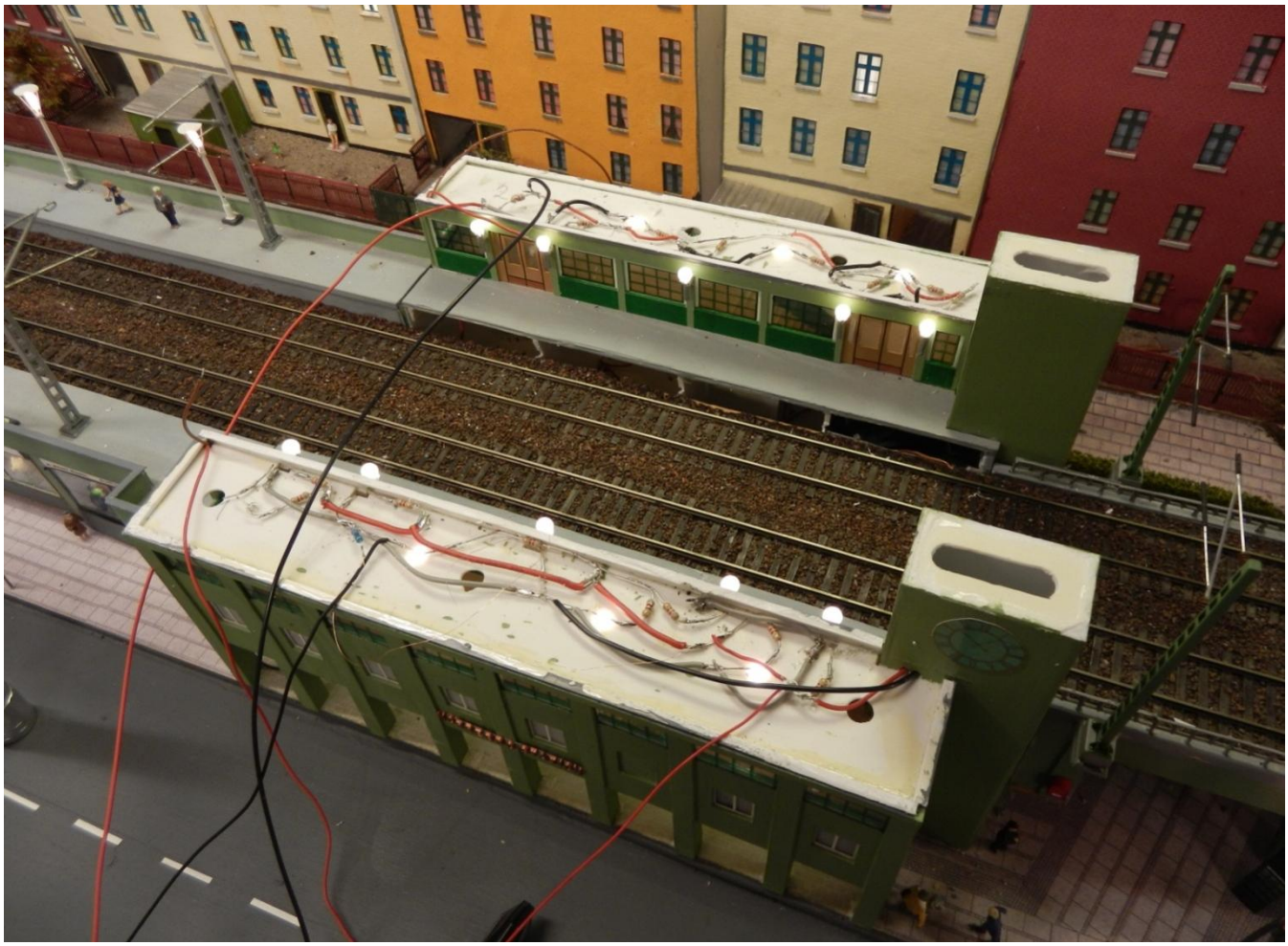
Jan havde været medlem, siden vi i 2001 etablerede klubben i Karlemoseparken. Jan var afholdt af os alle, og selv om han ikke kunne komme så tit, var han klubmedlem med krop og sjæl. Han bakkede klubben op i den svære periode, vi havde i 2012, aldrig tvivlende, altid klubbens mand!

Jeg skriver på alles vegne, når jeg erklærer, at han var påskønnet og vil blive savnet.

Æret være hans minde

På Klubbens Vegne.
Flemming.

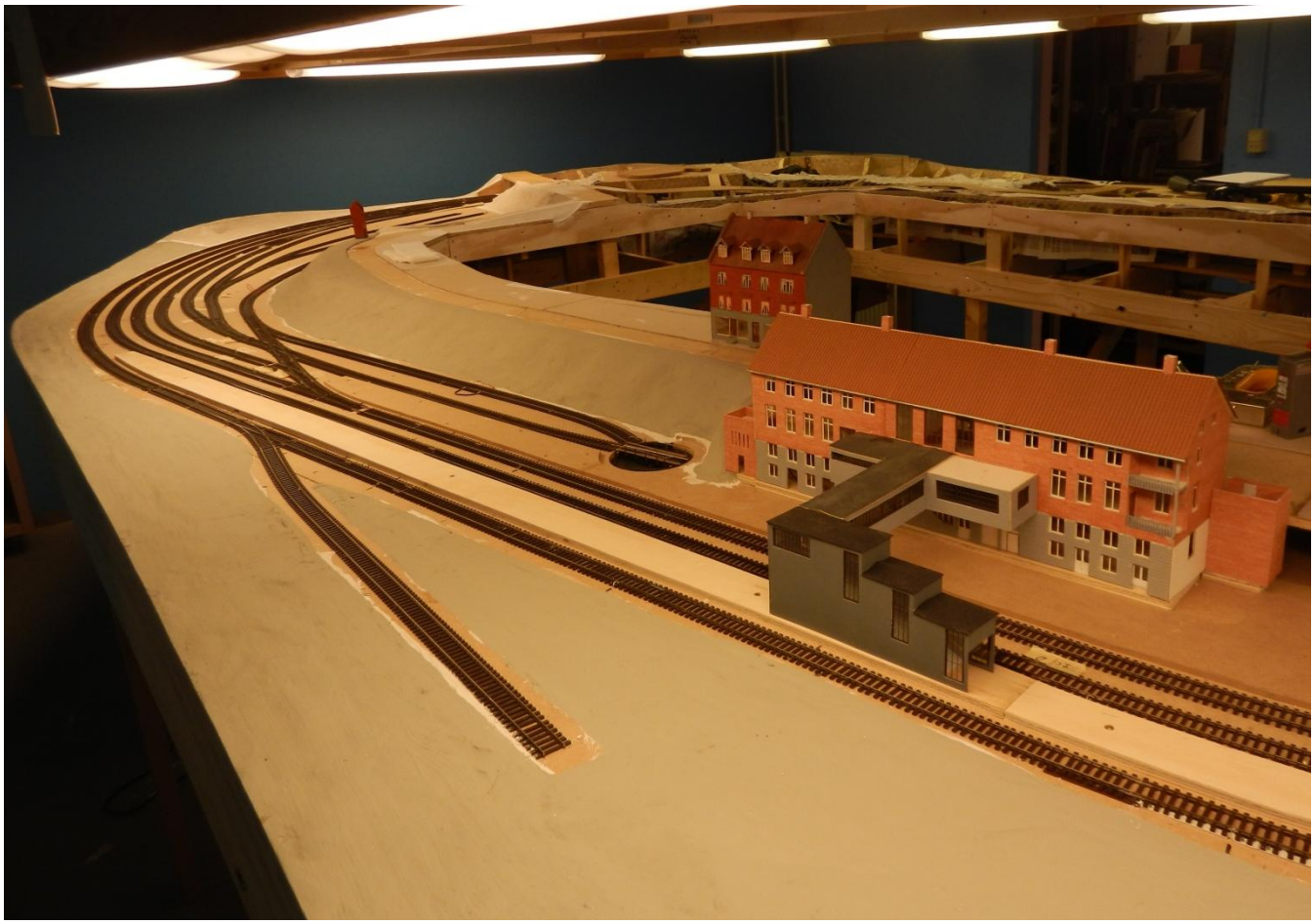
Henrik havde atter været flittig, prototyper på gadebelysning i by og på land til rum 4



Nu funker lyset i stationen, inden det blev fyraften havde Henrik lagt taget på plads!

Drengene ser lyset! (omsider)

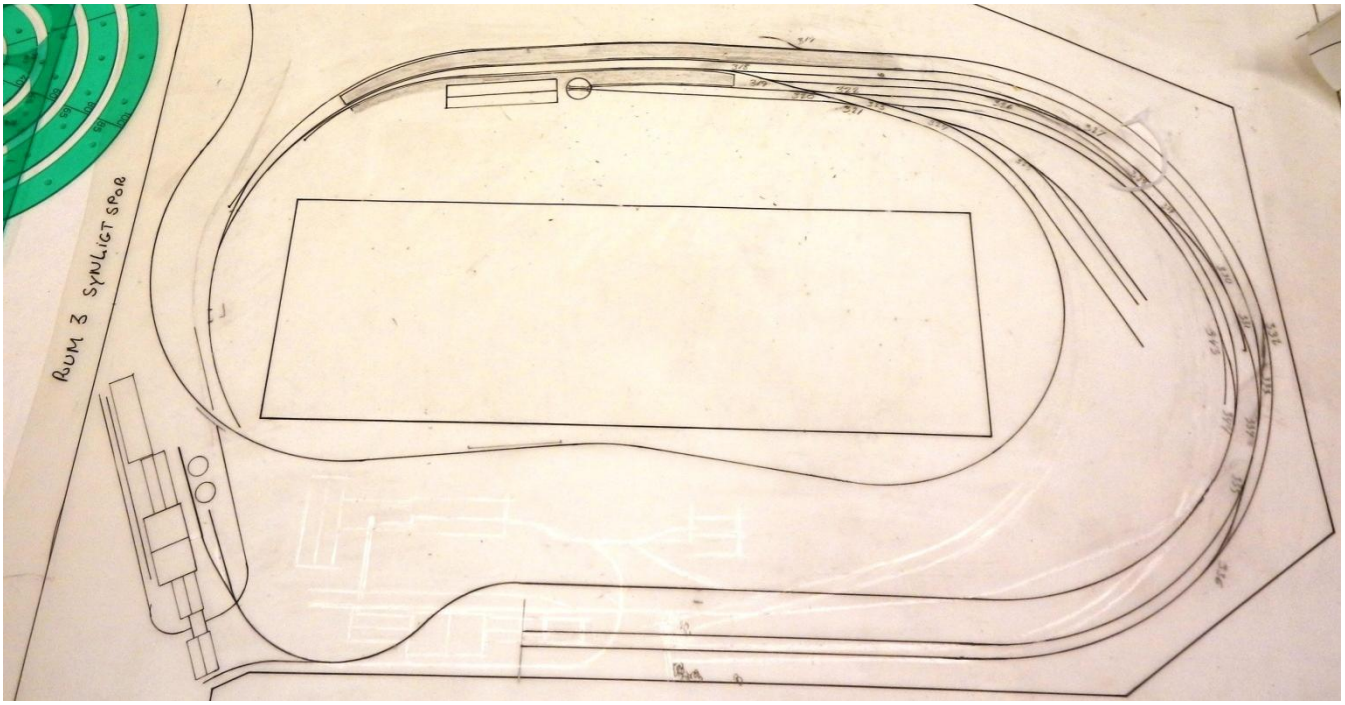
Flere der så lyset!



Nu skal der efterhånden ikke så meget fantasi til for at forestille sig det færdige landskab - vel?

Årsagen til manglende koncentrationsevne!

Se så, nu faldt der julero over de gamle nisser!



Den næsten færdige tegning af sukkerfabrikken, de to siloer står lidt i vejen, måske vi kan finde en anden placering

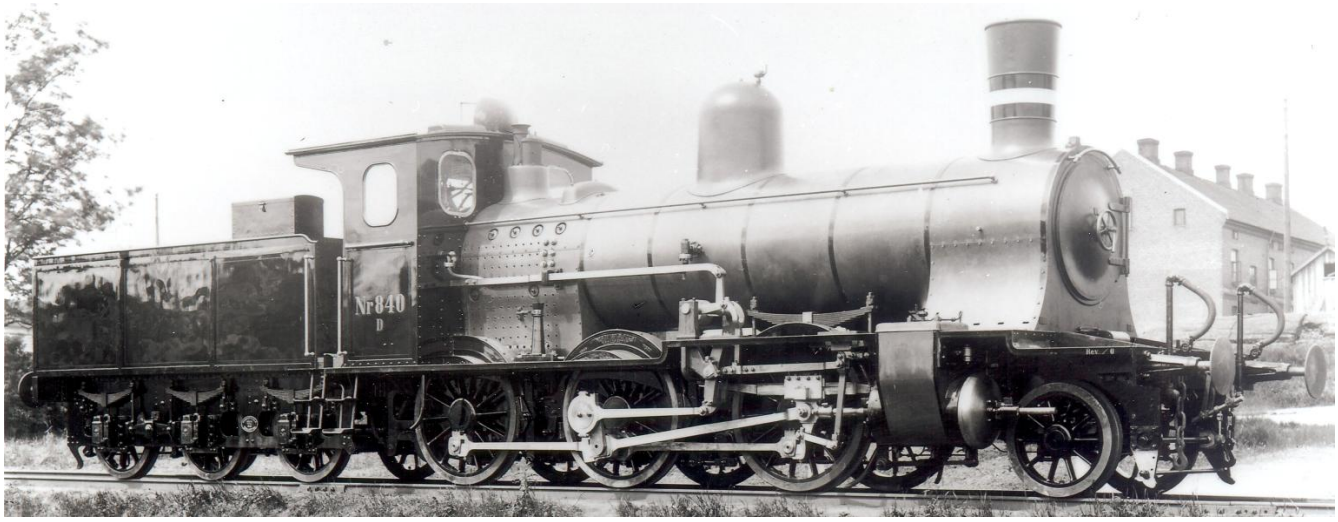
Det var efterhånden ikke muligt at samle sig om at arbejde, der bredte sig en umiskendelig duft af flæskesteg i hele klubben, og netop da det ikke var til at bære - blev der sagt værsgo! Den stod på god gammeldags flæskesteg og risalamande til dessert. I sandhed en værdig afslutning på klubdagene årgang 2015. Vores gamle medlem Peter Schack aflagde os et herligt besøg, han fik snakket digitalstyring med os, og mon ikke nogen af os blev lidt klogere?

Som sædvanligt måtte jeg kæmpe hårdt for at få tid til at tegne den flytning af sukkerfabrikken, som Henk pålagde "Radenten" at udføre (*radenten, og det skal man høre fra en gipsfigur!*). Det lykkedes næsten at blive færdig og resultatet, er jeg ret tilfreds med. Spørgsmålet er, om de øvrige medlemmer deler min begejstring? Det finder jeg ud af i det nye år!
Flytningen af sukkerfabrikken har frigivet en del plads, spørgsmålet er nu, hvad skal vi placere på den ledige plads? Noget af pladsen skal anvendes til at synliggøre lidt mere af dobbeltsporet.
Jeg imødeser forslag til udfyldning af den opståede plads, det kunne være industri(er) med sidespor og/landlige boliger i forbindelse med trinbrættet.
Lidt efter 22^{00} sagde vi god jul og godt nytår, og så kørte vi hjem.

På gensyn i 2016.

! Noget for øjet !

D 850 med et mindre godstog på Odense station den 26.07. 1959. Efter maskinen ses en benzintankvogn! Enten er det en fejl, da der skulle være "beskyttelsesvogne" mellem damplokomotivet og tankvognene, eller også tog man det ikke så tungt med det forbud - for der er mange foto af godstog med tankvogne op til maskinen! *Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*



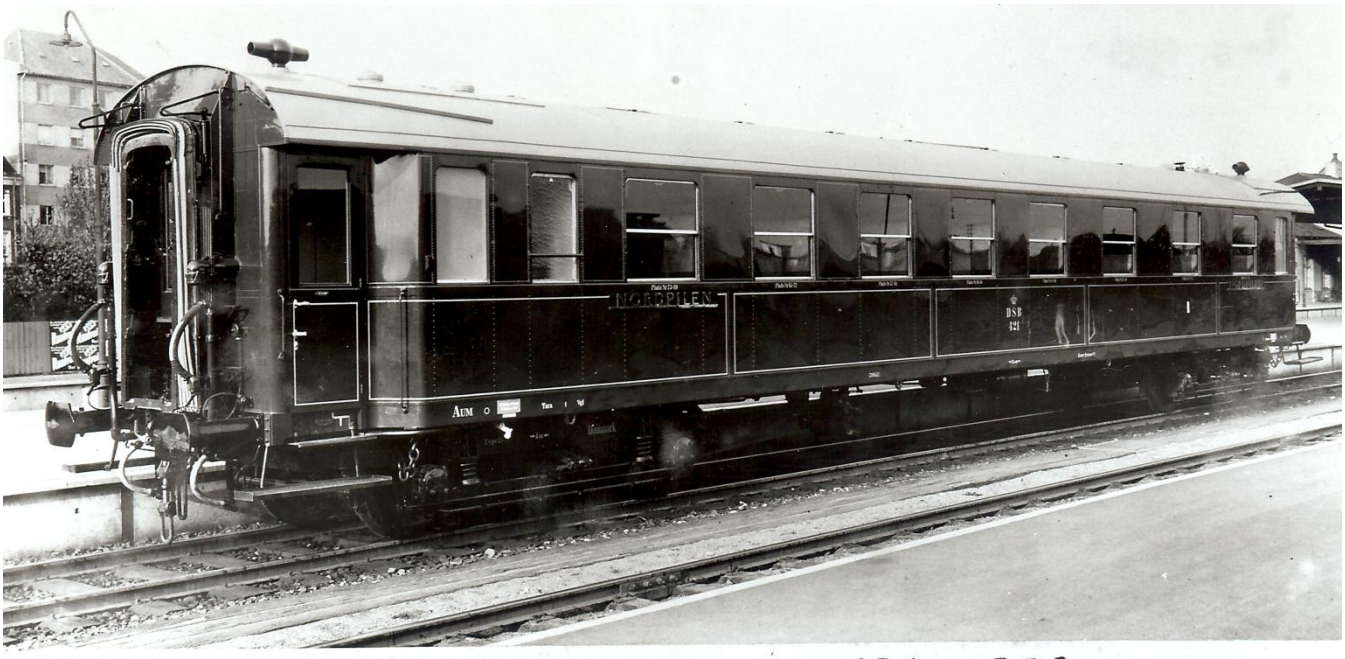
D 840, en maskine fra før der blev bygget om på dem, det var en smuk og stilren maskine. Foto.: DSB.

Fruens bøge i det tidlige forår 1963. MP 548 er netop startet med sit tog til Svendborg, der skal bruges lidt kræfter, det er op ad bakke hele vejen op til Hjallelse station. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Vi vender lige blikket tilbage til billedet på side 43. R maskinen var ikke det eneste Arne Kirkeby fik i kassen på den skønne sommerdag i 1964 i bakkerne ved Årup. Lyntoget MS 403 på vej til Fredericia blev smukt knipset - men bag MS 403 ses det øst gående lyntog, ganske godt klaret at være på det rette sted og trykke på udløseren på det rette tidspunkt! Arkiv.: OMJK.

MT 160 rangerer med tre personvogne (ARM, CC og AV) ud for vognværkstedet i Nyborg i 1960, et herligt foto med masser af jernbane "sjæl" *Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*

T 298 i Aalborg 1956. T maskinerne hørte til i Frederikshavn og kørte de samme tog som R maskinerne, da de var næsten lige stærke! *Foto.: Poul Erik Clausen. Arkiv.: DMJK.*



P.H.E. 4318-39 O. 3809. 4 STK. BOGIEPERSONVOGNE LTR. AUM. D.S.B.

I 1939 Leverede Scandia 4 vogne, litra AUM, beregnet til toget Nordpilen. De blev bygget i alluminium (for at spare vægt) og et lillebitte køkken. Vognkassen blev nittet sammen, da man endnu ikke i 1939 beherskede svejsning i aluminium. *Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.*

"KØREPLANEN"

JANUAR KVARTAL 2016.

-oOo-

Onsdag	**06.**	**Januar**	**Byggeaften i klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**
Onsdag	**13.**	**Januar**	**Byggeaften i klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**
Onsdag	**20.**	**Januar**	**Byggeaften i klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**
Onsdag	**27.**	**Januar**	**Byggeaften i klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**

-oOo-

Onsdag	**03.**	**Februar**	**Byggeaften i klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**
Onsdag	**10.**	**Februar**	**Byggeaften i klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**
Lørdag	**13.**	**Februar**	**Generalforsamling.**	**11^{30} - $??^{??}$**
Onsdag	**17.**	**Februar**	**Byggeaften i klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**
Onsdag	**24.**	**Februar**	**Byggeaften i klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**

-oOo-

Onsdag	**02.**	**Marts**	**Byggeaften i klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**
Onsdag	**09.**	**Marts**	**Byggeaften i Klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**
Onsdag	**16.**	**Marts**	**Byggeaften i klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**
Onsdag	**23.**	**Marts**	**Byggeaften i klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**
Onsdag	**30.**	**Marts**	**Byggeaften i Klubben.**	**16^{00} - 23^{00}**

-oOo-

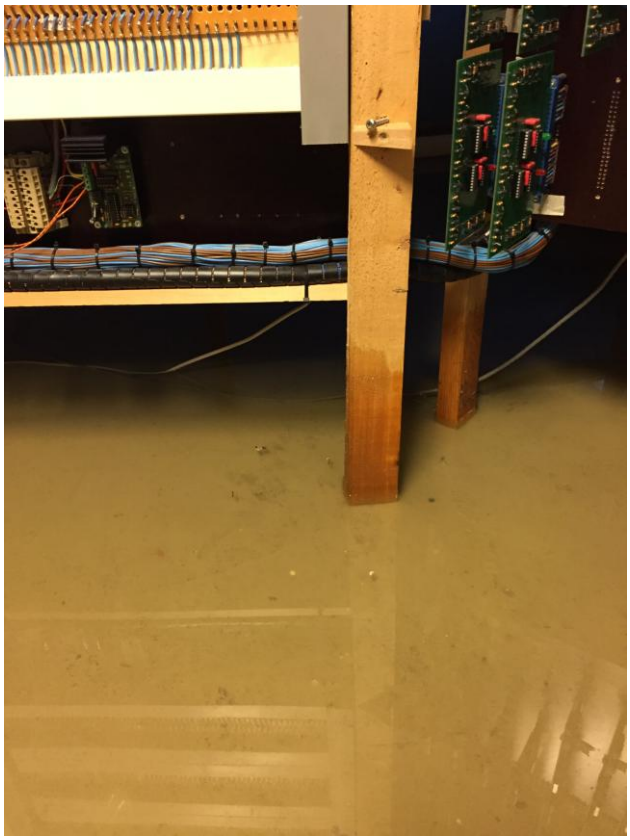
Kokken laver varm mad næsten hver onsdag, af hensyn til mængden bedes i tilmelde til Martin. Normal spisetid er kl. 18^{00}

Eksterne aktiviteter

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

Ekstra! VANDSKADE Ekstra!

Så skete det igen! Vi fik vand i kælderen!! Denne gang var det særdeles seriøst, omkring 20 centimeter har vandet stået i højden i samtlige 7 rum Den 27.12. havde Jan og Henk sat hinanden i møde i klubben, for få lavet lidt landskab! Det blev ikke til noget, vandet stod højt i kælderen og strømmen var gået i vores lokaler. Vi andre blev underrettet af Henk, via mail. 28.12. mødte vi 5 mand og tog så fat i opgaverne, første skridt var genetablering af strøm, dernæst fulgte et hårdt slid med at få fejet / skrabet det sidste vand ud, samtidig blev ødelagte genstande / Materialer båret ud i gangen, til bortskaffelse d. 29.12 af Ole og Bent.



Et par centimeter ikke rent vand stod tilbage...

Alt hvad der stod på nederste hylde i biblioteket er ødelagt af vand, beklageligt men det står ikke til at redde. I fremtiden vil den laveste hylde være 30 centimeter over gulvet. Gulvtæppet blev fjernet, det kan sagtens tåle vand - bare ikke kloakvand! Der kommer nok ikke tæppe på igen, vi har snakket en del om at få malet alle gulve med noget fyldigt (*til at fylde små revner og huller*) og slidstærkt, det vil lette den daglige rengøring en hel del. Efter fire timers hårdt arbejde var status at alt blankt vand var fjernet, alle gulve var vasket to gange og svabret så tørre som muligt, faktisk har jeg sjældent set gulvene så rene! Alt affald er samlet sammen og fjernet 29.12. Tilbage er der en del bøger og tidsskrifter der skal gennemgås og der dukker med garanti mere op hen ad vejen. Det var som Henk skrev, en lidt brat afslutning på den hyggelige jul.

...efter gårsdagens højvande!

Og det var på alt, alle vegne!

HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

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

LEKBO
HANDEL
& MODELTOG

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