MOSEBANEN



Læs i dette nr.:

Tyske personvogne.
Påsætning af dekaler.
Det ærede medlem.
Det tekniske hjørne.
Side 39. Modellen.
KMK – Styringen – 2 del.
Erfaringer ved bygning...
Nyt fra klubben.
Noget for øjet.
Køreplanen.

Nr. 59. Juli. 2016.

Medlemsblad for
KARLEMOSEPARKENS
MODELJERNBANEKLUB

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

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

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

Klublokale.:
Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:
www.mosebanen.dk

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

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen.

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

Dette nummer af Mosebanen er nok det mest atypiske jeg nogensinde har sat op, næsten al tekst er skrevet af andre end eders. Årsagen er, at jeg har gang i en større renovering af den sidste halvdel af vores hus fra 1826! Et omfattende projekt, da alt indvendigt er blevet skiftet ud. Den værste følge har dog været, at mit arbejdsbord og dermed tilhørende modelemner, bøger og alt, hvad man ellers bruger er pakket ned! Heldigvis har LT været flittig, og flere andre har venligst bidraget, så "ulykken" er nok ikke større, end den ikke er til at få øje på. Til gengæld får i et meget varieret nummer af Mosebanen. I skrivende stund regner jeg med at være "Fit-for-Fight" til nummer 60.

I klubben går det rask fremad. Planen for arbejdet i rum 4 ser ud til at holde, i hvert fald i store træk. Vi er begyndt på det store sorteringsarbejde med de mange "dimser", der er opbevaret i rum 7. En stor del skal være i skabet i rum 4 andet på vores fjernlager, og endelig er der en hel del, der bør kunne smides ud - det er denne proces, vi er i gang med nu.

Tilbage står redaktionens ønsker til læserne, om en god, solrig og varm sommer. Husk, at modeltog også kan dyrkes, selv om det er sommer og ferietid. Rigtig god fornøjelse med Mosebanen nr. 59.

INDHOLD.

Side 3. **Tyske personvogne.**
Side 9. **Påsætning af dekaler.**
Side 13. **Det ærede medlem.**
Side 18. **Det tekniske hjørne.**
Side 19. **Side 19. modellen.**
Side 31. **KMK – Styringen af anlægget.**
Side 36. **Erfaringer ved bygning af...**
Side 43. **Nyt fra klubben.**
Side 90. **Noget for øjet.**
Side 91. **Køreplanen.**

Forsidefoto.: Maglemølle Papir Fabrik i 1:87. Billedet er taget i Næstved Model Jernbane Klub da vi besøgte dem d. 07.04. 2016. Deres anlæg er fantastisk flot, men deres industriområde, der bl.a. består af Maglemølle papirfabrik, er i særklasse flot!! Der er mange fine detaljer, og alt er tilmed realistisk patineret. Alt, hvad jeg har af tommelfingre peger op!

OmTyske personvogne

typer og litreringer, oprangeringer i de internationale tog i model

Denne gang især om afkodning af tyske litreringer og lidt om DB's personvogne i Hamburg Ekspressen.

Indledning

Når man nu interesserer sig meget for de internationale togs oprangeringer og trafik, får man hurtigt trang til at kopiere disse på modelbanen. Men hvor finder man de brugbare vogntyper?

Dette indlæg vil søge at give et bud på, hvorledes oprangeringerne i et internationalt tog kunne se ud på anlægget. Det bliver ikke 100 % korrekte, men tilnærmelsesvis så korrekt (*brugbart*), som mulighederne tilbyder.

De oprangeringer, som render mig i hu, er de tyske i Hamburg Ekspressen. Det skyldes uden tvivl min forkærlighed for tyske personvogne. Spørg mig ikke hvorfor. Men, det er derfor, jeg har fundet på dette indlæg om de tyske personvogne og med specielt fokus på deres litreringer.

Hvorfor nu det?

Jo, for nogle år tilbage anskaffede jeg to bind fra trebinds-serien om internationale tog i Danmark: "Via Jylland" og "Via Gedser", som er et "must have", hvis man interesserer sig for de internationale tog i 50'erne. De er skrevet af ingen ringere end Jens Bruun-Petersen og John Poulsen og udgivet af banebøger i årene 2001 - 2003. Nydelige og udmærkede bøger er de, men de kunne måske godt trænge til en modernisering set med nutidens øjne. Specielt er billedmaterialet i den lidt kedelige diminutive brevkassestørrelse, som så ofte har irriteret denne redaktion. Men det er næppe muligheder for en update. Det er ellers meget interessante emner!

Almindelig undren..

Nå, men det afsnit eller dele i bøgerne, som især fangede min opmærksomhed - og undren - var den trods alt ret beskedne dækning, som de udenlandske vogntyper i de internationale tog fik. Det undrede mig, fordi det vel netop var disse vogne med deres antal og specielle udseender, som i høj grad måtte være med til at begrunde og skabe en del af det historiske fundament for en udgivelse af disse bøgers indhold?
I særlig grad blev jeg en lille smule ærgerlig over den begrænsede dækning af de tyske vognes udseende, art og oprangering, fordi jeg ikke kunne finde ud af, hvilke specifikke vogntyper de i bogen anførte generelle tyske litreringer henviste til. Med rund hånd strøede forfatterne om sig med bogstavkombinationer som C4ü, AB4üwe og Pw4ü... og så videre uden at forklare dem. Og hvad så? Hvad i alverden refererede de til? Jeg fandt ud af, at de hverken refererede til en bestemt vogn eller -type - hvad jeg ellers lagde ud med at tro. Opfattelsen havde jeg naturligvis, fordi jeg er vant til fra de danske personvogne, at en litrering entydigt henviser til en ganske bestemt vogntype og med sit nummer tilføjet til en ganske bestemt vogn, som relativt nemt lader sig identificere. Men, sådan er det ikke her. C4ü er en "massebetegnelse", der dækker over 3. klasse sidegangsvogne produceret over en længere årrække. Altså ikke nogen bestemt type eller vogn.
Jeg måtte således lidt længere tilbage og i dybden for at finde de enkle svar. Men først en meget begrænset forhistorie.

De tyske jernbaners oprindelse og udvikling af personvogne i uhørt komprimeret form (*indtil 1952*) !

Efter den første verdenskrig iværksatte tyskerne en sammenlægning af alle deres Länderbahnen: Prøjsen, Württemberg og Bayern for nu at nævne de tre største, og som en konsekvens heraf stod man med et uløseligt vedligeholdelsesproblem. De nye rigsbaners[1.)] lokomotivbestand bestod af utallige forskellige typer. Det samme var tilfældet på personvognsiden, hvor man stod med flere end 90 forskellige modeller. Den situation kunne den tyske ordenssans slet ikke acceptere - endsige leve med. "Ordnung muß sein" også hos banerne!
Så man gik straks i gang med at skabe orden i kaos. Den kom nu ikke sådan på en gang som med et trylleslag, for de gamle varierende vogntyper kom til at leve i mange år efter, at den store "ensretter" var kommet i gang. Man iværksatte et "Einheitswagen Program", som varede til 1942. For nu at gøre det enkelt, så opstod der fra 1921 og frem til 1942 i hovedsagen tre vogntyper:

1. Gruppe: Hechtwagen

Den første var den såkaldte "Hechtwagen" (*geddevogn*), som i DSB kopien litreredes CM.
Denne vogn byggedes i fire typer: Bauart 1921, 1922, 1923 og 1926. I disse år byggedes vognen til

alle tre klasser samt en pakvogn. Litreringsmæssigt kom den første Bauart til at hedde C4ü-21.
Det første kodeelement "C'et", som naturligvis og meget enkelt betyder, at det er en 3. klasse vogn, det andet element "4 tallet" betyder, at vognen er udstyret med fire aksler med 4 aksler, og "ü'et"at det er en sidegangsvogn, og endelig "21", som betyder, at vognen er udgave 1921. Årstallet er altså afgørende i forbindelse med typebestemmelsen.
Det hører med, at der også fandtes polsk byggede eksemplarer af denne vogn, som har kørt i Danmark frem til begyndelsen af 50'erne.



Roco "Hechtwagen" (geddevogn) i epoke III udførsel, efter 1956. *Foto.: Roco.*

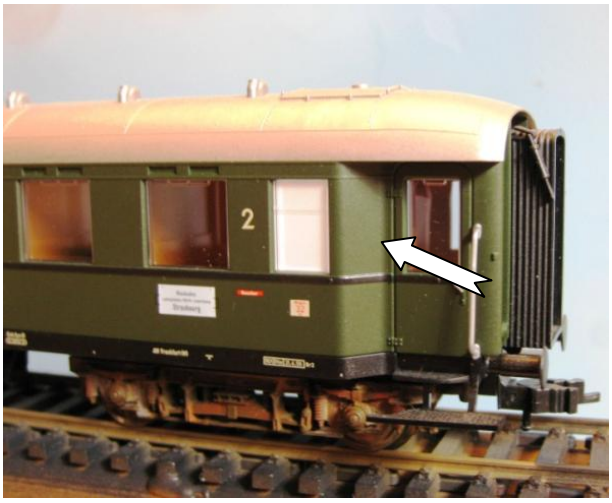
2. Gruppe: Standard Bauart

Den anden kategori var Standart Bauart vognene 1928 - 1937. Disse vogne var karakteriseret ved, at endeperronerne var smallere end resten af vognen, se billederne 1 og 2.
De første tre leveringsår, 28-32, byggedes vognene af valsede stålprofiler, hvor vognsiderne nittedes til stellet, vist ligesom på DSB's CA. Fra 1933 og frem var vognene helsvejste, hvilket sænkede vægten på vognene en del.

Disse vogntyper indrangeredes ofte af DB i de internationale tog i slutningen af 40'erne og frem i 50'erne.



Billede 1. 3 klasse personvogn, Bauart 35 = C4ü-35 (Fleischmann)



Bill. 2. De smallere endeperroner ses på en C4ü-35

3. Gruppe: Schürzenwagen

Endelig kom den sidste førkrigstype, de navnkundige Schürzenwagen (*skørtevogne*), hvilket vil sige, at konstruktørerne havde designet en vogn med afskærmninger, der skulle nedsætte vindmodstanden, altså gøre den mere aerodynamisk eller strømlinet, om man vil. På billede 3 og 4 ses skørterne langs den nedre del af vognsiden, og den brede inddækkede endeperron, se pilene.
Dermed fik man, efter min opfattelse, bygget nogle meget smukke vogne. Man lagde ud med, på vanlig vis, at bygge 6 prototyper, som leveredes i 1936. De betegnedes C4ü-36a.



Billede 3. Schürzenwagen, C4ü-39, bauart 1938 (Märklin).



Bill. 4. "Bagskørtet" på en Schürzenwagen.

I årene 1937 -1942 byggedes Bauart 1938, 39, 40 og 42. Jeg vil gå lidt mere i dybden med disse vogne, da de er mine tyske yndlingsvogne.

I 1938 byggede man 423 vogne fordelt med 103 1/2 klasse AB4ü-38, 320 C4ü-38 samt et større antal rejsegodsvogne af typen Pwü-38.
I 1939 131 vogne fordelt på BC4ü-39 og ABC4ü-39.

I 1940 byggede man blot 26 stk. med 25 C4ü-40 og èn enkelt Pwü-40.

I 1942 byggedes sidste vogne af denne type med 65 stk. AB4ü-42.
Hertil skal lægges 40 stk spisevogne og 20 stk. sovevogne, som Mitropa lod anskaffe.

Historisk set anvendtes denne vogntype i udpræget grad i oprangeringen af Hitlers særtog, Führer Sonderzug, der besynderligt nok betegnedes "Amerika"! Toget blev trukket af to stk. lokomotiver ofte af 01/03 typerne. Det tilbagelagde strækningen fra Rastenburg i Østprøjsen til Obersalzberg på 33 timer. Hvis den operative situation krævede det, kunne staben stige ind i et særligt eksprestog, som kunne være i Berlin på under 7 timer, hvorefter man kunne fortsætte til Obersalzberg med "Amerika" på vanlig vis. Herefter fulgte flere togstammer med Wehrmacht Führungsstab, der dog ikke kørte til selve Obersalzberg.

Hvis det ellers måtte interessere nogen.

Efter 1952: De nye efterkrigsvogne

Efter krigen måtte man længe klare sig med i stand sat førkrigsmateriel. Materiellet blev i de allerførste år lige efter krigen repareret på belgiske fabrikker. I første halvdel af 50'erne var Vesttyskland kommet økonomisk så meget på fode, at Deutsche Bundesbahn (*DB*) kunne udvikle nye typer personvogne, og så kunne DB for alvor indlede sine standardiseringsbestræbelser.

Type "m" eller 26,4 m-vognene

I 1952 begyndtes udviklingen af den 26,4 meter lange vogn betegnet type "**m**". Prototyper leveredes til DB i 1953, og der var således tale om Bauart 52 vogne. Så, som man kan se, bibeholdt man systemet med at betegne vognene efter året for typens udvikling (*Bauart*), som derfor i litreringen ikke nødvendigvis repræsenterede det år, som vognen var produceret i! Hertil kom i første omgang det lille "**m**" for typen og et "**g**" for den moderne gummivulst i modsætning til den gamle harmonikaovergang.



B4ümg-54 (Roco)

I 1954 fulgte så produktionsvognene, da man lagde ud med 199 bauart 54 1. klassevogne af typen A4ümg-54, der både var lakeret i den senere kendte blå farve for 1. klasse med 65 styk, og grønne 1. klassevogne med 134 styk.
I 1955 fulgte serieleverancerne af de kombinerede typer 2/3 klasse og 3. klassevognene. Det var typerne: BC4ümg-55 med 357 stk. og C4ümg-54 med 1225 stk. Se matrix.

Litra før 1956	Litra fra 1956-66	An-tal	Bemærk ning
AB4üm-52	A4üm-52/61	3	Prototype
ABC4üm-52	AB4üm-52/61	3	Prototype
C4üm-52	B4üm-52/61	10	Prototype
A4ümg-54	A4üm-54/61	199	65 blå
BC4ümg-55	AB4üm-55	357	
C4ümg-54	B4ümg-54	1225	

Kilde: dbtrains

Som bekendt var omlitreringerne i 1956 en logisk konsekvens af, at 3. klasse forsvandt som klasse. Følgelig måtte 3. klasse omlitreres til anden klasse, og anden klasse til første klasse og den gamle første klasse forsvandt.

Altså...

En tysk litrering, hoved og underlitra, bestod af følgende elementer i oversigt (*de væsentligste*):

Vognklasse indtil 1956	Tysk litra	Tyske underlitra	Forklaring
1	A	m	Model (lüp>25m)
1/2	AB	g	Gummiwulst
1/2/3	ABC	ü	Sidegangsvogn
		üp	Storrumsvogn
		y	Samme fra 1953
2/3	BC	WL	Sovevogn
3	C	WR	Spisevogn
		e	Elektrisk opvarmet
		w	Polstrede sæder på 3. klasse

Det sidste element, arabertallet, står for antallet af vognens aksler. Hertil kommer så Bauart-betegnelsen, der stod for modellen, Således kunne A4ümg-54 i princippet være bygget i 1956, men den var designet i 1954 og ikke ændret.



A4ümg-54 (Roco)

Vognene havde naturligvis også et nummer, der bestod af 5/6 cifre, der fordelte sig således på vognklasserne før 1956 [3])

A4ü	11001-11200	
AB4ü	11201-14000	
ABC4ü	14001-15000	
B4ü, C4ü	15001-15500	
BC4ü,	15501-16000	
CPw4ü	99001-99100	Rejsegods-vogne
Pw4ü, Pw3ü	105001-108000	

Og efter 1956:

11 001 - 14 000	A
14 001 - 15 000	AB
15 001 - 15 500	A
15 501 - 16 000	AB
16 001 - 20 000	B
99 001 - 99 100	Pw
105 001 - 108 000	
100 001 - 101 000	PwPost

Det er det komplette litra. Bemærk, at vognene ikke påførtes det komplette litra, men litra uden bauart-året. B4ümg-54 vognen ovenfor er blot beskriftet B4ümg helt til venstre øverst på vognsiden og vognnummeret under (*se pilen*).

Tyske vogne i de internationale tog

Først og fremmest er det jo Hamburg ekspressen (*HE*), som tiltrækker sig opmærksomhed i denne forbindelse. Og der er mange muligheder for sammensætninger, og når man betragter de forskellige opslag, ser man tydeligt, at rammerne for oprangering er vide. Man skal huske, at de udenlandske ledsagedes af danske lokale vogne.
Oprangering i tog fra København til Hamborg, før 1956:

MY[4]) - CB - Av -Car - C4ümg-54 - A4ümg-54 - C4ümg-54 - Pw4ü-37.

CB + Av til Padborg, Car til Neumünster og resten til Hamburg.

Oprangering af tog fra København efter 1956:

MY[5]) - Av - Ca - Car - (*B4ümg-54 - AB4üm-55*) - Pw4ü - A4üm-54 - B4ümg-54 - B4ümg-54.

DSB vognene til Padborg, (*B + AB til Bad Harzburg*), resten til Hamburg.

Hamburg Ekspres (*tog 75, 76*) var fra starten et nattog, der forlod København H kl. 19.30 og ankom til Hamburg - Altona næste dag 10.01. Eksempel på oprangering (*tog 75*) Fa-Pa:

MY - DB B4ü-35 - A4ü-35 - WL - WL - DB Pw4ü -37 - DSB DA.

Og så til den "svære", en HE-oprangering fra starten i 1952, Fa - Pa:

Mask. - Pw - WL - WL - WL - ABC4ü - ABC4ü
Altona Genoa Rom
- ABC4ü
München

Eftersom der ikke kan være tale om type "m" vogne, må der logisk set være tale om en række førkrigsvogne for så vidt angår. ABC4ü - vognene. Men hvilke? Her er man henvist til at gennemse lister over førkrigsvogne i drift efter krigen.



AB4ü-39/54 (Märklin)

Jeg kan ikke udpege helt konkrete vogne, men jeg kan liste en række sandsynlige og usandsynlige muligheder:

ABC4ü-29, ABC4ü-32 til 36, ABC4ü-39 (*Schürzenwagen*).

Mit gæt er, at der sandsynligvis er tale om en af de sidste to. Læser man derimod listen[6.]) over DB's efterkrigsvogne i drift i 1951, kan der kun være tale om den sidste, altså ABC4ü-39, men det føler jeg mig nu alligevel ikke helt overbevist om.

Kigger vi på en oprangering af HE taget fra togplan 6, 1953, listes den således:

Tog 75, Fa - Pa: Mask - ABC (FS) - WL - WL -
Rom Genova
WL - Pw - C - C - BC
Altona

De fire sidste vogne til Altona er sikkert tyske, bortset fra de to WL, der er CIWL-vogne.

Tyske vogne i Holland - Skandinavien Express

Hamburg - København - Stockholm delen, indtil 1956:

Vogntype		Destination	
Pw	NS	København	
ABC	DB	-	
ABC	DB	Stockholm	
WR	CIWL	Nyborg	
C	NS	-	
AB	NS	-	
C	NS	-	

En anden sag er, DB betegnede de udenlandske vogne i de internationale tog for "Kurswagens", hvilket jo giver god mening.

Sove- og spisevogne

Jeg skal gøre opmærksom på, der også oprangeredes tyske sovevogne i de internationale tog.



Et eksempel lige her, er en WR4üg-39 fra Märklin

Afslutning

Vi har heldigvis jo i løbet af de seneste år kunnet anskaffe os mange spændende og ikke mindst anvendelige franske og hollandske personvogne fra LS og Artitec. Det er glædeligt, for sammen med de skønne vogne fra Heljan giver det os mulighed for at oprangere internationale vognstammer af stor autensitet.

Kildemateriale:

En hel del større og mindre artikler om emnet. Men især "dbtrains" er anvendt som hovedkilde til tabellerne. De er mærket i hvert enkelt tilfælde.

1.) Sådan har jeg valgt at betegne de ny sammenlagte tyske jernbaner, selvom betegnelsen ikke er helt korrekt oversat.
2.) Inspireret af "dbtrains".
3.) dbtrains.
4.) My'en er uden frontnummer!
5.) My'en er med frontnummer.
6.) dbtrains.

LT.



Et billede af en glad Per, til glæde og fornøjelse for hans venner i Pers anden modelbaneklub.

DF Modeltog
En verden af flotte og korrekte modeller

DSB fik deres første ME i 1981

Nu er det din tur. Hvilken udgave vil du helst have ?


Foto af DSB ME 1524 på jernbane museet i Odense.

Billig porto
Pakke uden omdeling fra 40,00 kr.
Pakke med omdeling fra 60,00 kr.
www.dfmodeltog.dk
info@dfmodeltog.dk

Hvad har du reserveret ?

Har du set alle nyhederne på vores hjemmeside. Der kommer MR tog, Ardelt og en masse danske vogne Forudbestil og vær helt sikker at få dit ønske opfyldt til en god pris.

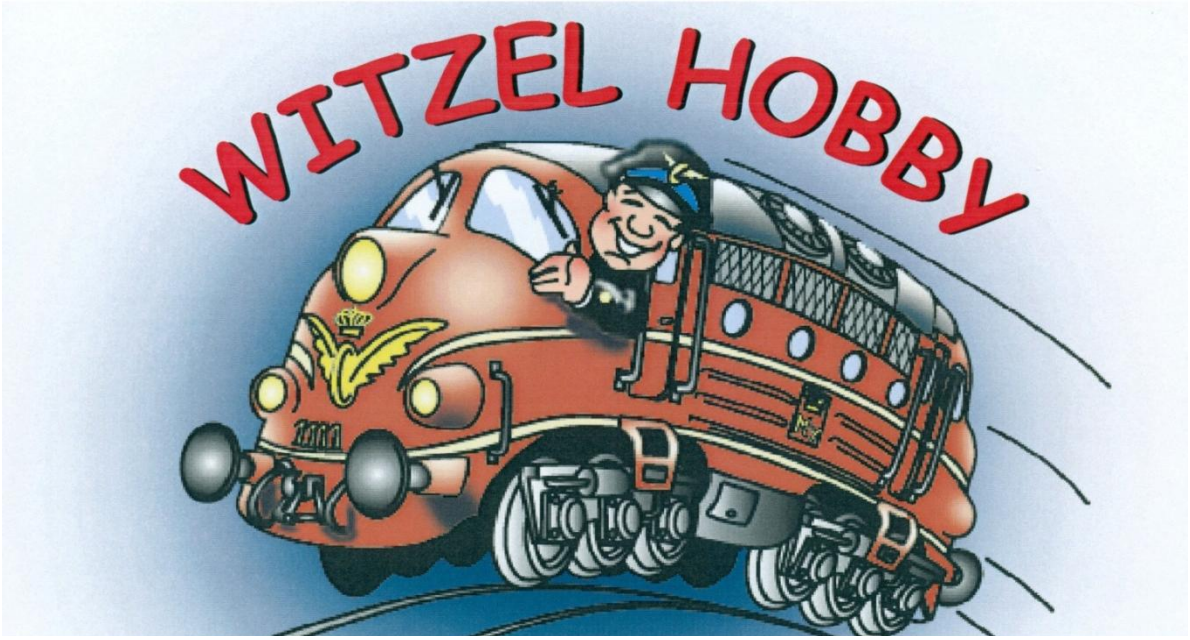
DSB ME. Alle udgaver uden lyd... Kun 1995,- kr.

SIDSTE NYT... DSB *ME.1524* i malet blå & *ME.1511* i hel rød design

Vi har stadig mange dele til dine projekter... Bla. ***Symoba*** kortkoblinger, ***Dekas*** kvalitets dele, et stort udvalg af vores egne reservedele og mange spændene ting fra ***Banetjenesten*** som bla. fremstiller danske signaler i byggesæt... Hvem kender ikke den lille søde **DSB & Post perron traktor** ? ... Vi har den som plat byggesæt med traktor og vogn !

HUSK... Den sidste serie DSB Togførervogne og DSB gule og grå Værkstedsvogne, alle på basis af DSB CV vogne

Bestil direkte på vores hjemmeside. God service er naturligvis en selvfølge og ikke kun tomme ord !



Witzel Hobby

Bøgedevej 12, Slimminge, 4100 Ringsted.

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

Tlf. 40 45 92 30

Se min præsentationsvideo på youtube

Påsætning af KM Text's påskrifter.

"Påskrifter kan løfte en model fra middelmådig til næsten perfekt."

Af Jørgen Falster Nielsen. DF Modeltog.

Selv på en model, hvor malearbejdet er udført omhyggeligt og uden fejl, kan et sæt påskrifter give det ekstra, hvor man får en næsten fysisk fornemmelse af godt modelbyggearbejde.
Dekaler - som er en slags oversættelse af det engelske "Decals" - har nogle fordele, hvor de tørre typer, "gnubbebogstaver", har andre. Da KM-Text ikke fremstiller tørre typer, handler denne vejledning kun om de våde.
Dekaler består af en tynd bærefilm, en slags lak, som man trykker motivet på med blæk, voks, kopitoner eller silketrykfarver. Filmen ligger oven på et eller flere lag klæbestof, som holder det fast til papiret og senere til modellen. Papiret er let at gennembløde med vand og dermed få filmen løs og over på modellen. Nogle typer lim er nemme at opløse, andre kan være endda meget svære. Vi tilstræber kun at trykke vore produkter på papir med hurtig gennemblødning og tynd bærefilm. Limen er ret tynd og bærefilmen bliver hurtigt skyllet ren for den, hvis trykket får lov at flyde af, så overfør mærket hurtigt til modellen! Hvis der mellem bærefilmen og modellens overflade bliver fanget en tynd luftfilm, taler amerikanerne om "Silvering", et uoversætteligt udtryk, som ikke desto mindre siger, lige hvad det handler om: Det ligner nemlig et "metalliseret" lag under bærefilmen. Næsten alle teknikker til overføring af dekaler tilstræber at undgå denne luftfilm.

Hjælpemidler

Der er to meget nyttige væsker, som vil hjælpe gevaldigt på at få et vellykket resultat: Afspændingsmiddel og blødgøringsvæske. Vi anbefaler de to produkter fra Microscale Industries: Micro Set og Micro Sol. Afspændingsmidlets vigtigste funktion er at få filmen lagt på plads, uden at den river itu. Dup lidt Micro Set på modellen, hvor dekalen skal sidde, og efter mærket er ført over fra papiret, kan man med en pensel blidt skubbe det på plads og forsigtigt duppe overskudsvæsken af med en strimmel køkkenrulle. Skulle det blive nødvendigt at flytte mærket igen inden limen tørrer, kan man blot tilføre lidt mere væske med en pensel. Hav i øvrigt en pensel til hver væske, ikke fordi de ødelægger hinanden som fx fotofremkaldere, men mere fordi blødgøreren kan gøre mere skade end gavn, hvis den bliver brugt for tidligt. Blødgøringsvæske er fortyndet alkohol med lidt andre kemikalier. Lad være med smage på fingre, der har fået væsker på, og hold altid et rent og ryddeligt arbejdsfelt til dit dekalarbejde.

Min metode, trin for trin

Modellens overflade skal være glat, altså malet med enten blank maling eller lakeret med en blank lak. Forsøger man at sætte dekaler på en matlakeret model er man selv ude om problemerne...! Lakér modellen, der hvor dekalerne skal påføres, og glem ikke vangerne i undervognen, og lakér så bagefter med mat vandbaseret lak som afslutning.
Find en flad beholder, ikke for dyb (*så bliver arbejdsbordet ikke så vådt, når man vælter den*) og lang nok til, at den rummer det længste stykke papir, der skal dyppes. Et par små pensler til væskerne og en til at skubbe rundt med. En lille stabel foldede stykker køkkenrulle, hvor man har revet et par 1-2 cm brede strimler af (*det kan som regel lade sig gøre i én retning*) eller evt. et par papirlommetørklæder til dupning af overskudsvæske. Et nyttigt værktøj er en synål sat fast i en ¼ tomme trædybel. En fin broderesaks til at klippe dekalerne ud med er uundværlig. Fiskars' model er lidt for stor, men prøv evt. på et loppemarked. Saksen skal være skarp. Brug en pincet med glatte flader, riller risikerer man nemt at rive filmen med, og nok så vigtigt: Den skal ligge godt i hånden, så man ikke får krampe af at holde forsigtigt på bærepapiret. En stump ¾ tomme bræt med to huller boret i til væsker og et lille hul til at stikke saksen ned i, når man ikke bruger den, er godt. Man kan også bygge sig en "redskabsklods" med rum til alle værktøjerne.



1. *Meget små dekaler klippes lettest ved at holde dem med pincetten.*

Udskæring

Klip mærket ud så tæt på trykket, som du kan. Mange af vore sæt er sat op, så man kan nøjes med at klippe en blok af tekst ud, men er det fx til undervognen, vil det typisk skulle gøres i små bidder af gangen. Man kan også skære dem ud. Klip kun et mærke ud ad gangen.



2.) Mærket er klippet ud og placeringen afprøves.

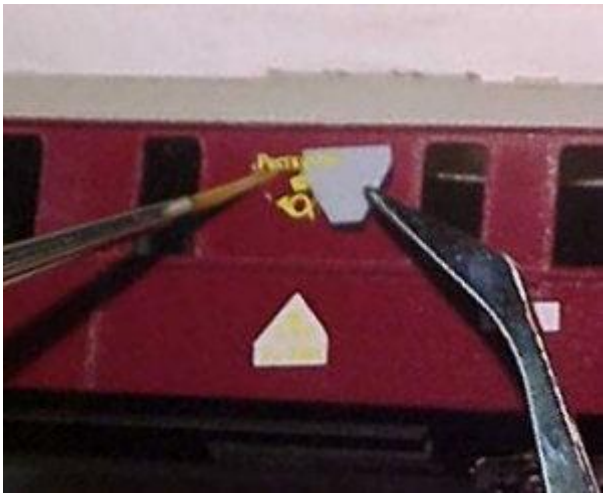
Fugtning

Brug destilleret vand, det pletter næsten ikke og vil også være nemmere at arbejde med i det hele taget. Hold mærket med din pincet - evt. i hjørnet - og dyp det i vandet ca. 15-20 sekunder. Se ovenstående angående dyppetider. Dup mærket lidt af ved at lægge det på et stykke køkkenrulle.



3.) Der dyppes i destilleret vand.

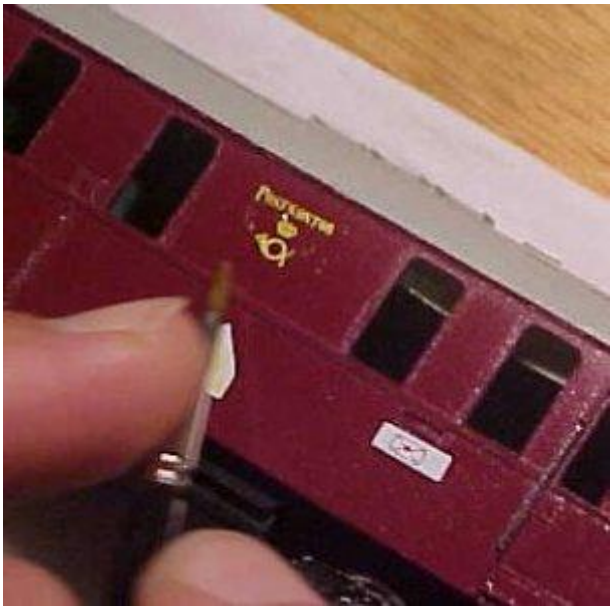
Efter ca. 20-30 sekunder, længere ved større mærker, skulle det være begyndt at løsne sig. Tag mærket op igen med pincetten, og læg det mellem tommel- og pegefinger på en anden hånd. Forskyd de to fingre en anelse mod hinanden, og mærket er nu smuttet en smule ud over kanten på papiret. På meget små mærker kan det være svært at gøre, men efter mange forsøg med andre metoder kan jeg selv kun anbefale at bruge denne måde. Og mine fingre hører ikke til de små.....



4.) Bagpapiret trækkes væk under mærket. Brug noget let håndterligt til at holde mærket med så det ikke smutter.

Påsætning

Hold bagpapiret med pincetten ned mod modellen og hold mærket fast mod modellen med en pensel eller tandstikker eller andet der ikke ridser mærket. Træk bagpapiret forsigtigt væk under mærket. Pas på med knappenåle uden en holder, de smutter af og til med ridser som resultat.



5.) Bærefilmen er begyndt at krølle lidt under blødgøringsvæskens påvirkning, til højre for kronen og posthornet.

I stedet for Micro Set kan man også bruge lidt vand på modellen, hvis mærket skal svømmes på plads. Sug noget af vandet væk med en spids strimmel køkkenrulle, og hvis mærket lægger sig

pænt ned i brædderiller eller hen over stolper, kan man suge resten væk. Skal der rettes op på noget, skal det gøres nu, da limen begynder at virke, når vandet suges væk. Dup lidt vand langs kanten af mærket, (*brug evt. en plasticpipette - kan fås i velassorterede hobbybutikker*) og flyt det på plads. For meget retten op kan gøre limen noget tynd, og mærket begynder at krølle, ret let når det sker. Sørg for ordentlig belysning og mulighed for god understøtning af hænderne, når du arbejder, så går det også nemmere med påsætningen.



6.) Man kan lige akkurat ane kanten af bærefilmen her.

Blødgøring

Mærket kan være trykt på nok så tynd en film, og man er nok så omhyggelig med at duppe vand væk, mærket kan ikke helt af sig selv krybe ned i brædderiller og hen over sidestolper. Lakken, som mærket er trykt på, kan dog manipuleres en del, og det bruger man blødgører til. Væsken gør lakken så smidig, at den kan strække sig hen over stolperne og suge sig ned i brædderiller.

Et blødgjort mærke er derfor meget skrøbeligt, faktisk så skrøbeligt, at det overhovedet ikke må berøres, mens væsken fordamper. Brug en ordentlig pensel til arbejdet, en af mårhår for eksempel, se eventuelt i forretninger med kunstnerartikler. En god pensel taber ikke hårene, og de forbliver bløde selv efter megen brug. Dup blødgøringsvæsken på mens mærket endnu er en smule fugtigt efter påsætningen. Pensl en smule på overfladen og lad væsken suge sig ind under mærket ved at røre en dyppet pensel ved kanten. Undgå, at mærket svømmer i væske. Virkningen er ret omgående, ca. 2-5 sekunder maks., inden man ikke længere kan røre ved det uden at ødelægge det.

Mærket kan godt finde på at krølle en smule i overfladen eller ligefrem få bølgegang i overfladen, men det er helt normalt og ikke grund til bekymring. Mærket vil glatte sig ud, når væsken fordamper. Når mærket er helt tørt, inspiceres det for små luftbobler med en lup, og boblerne prikkes ud med en nål. Mere blødgører duppes på de prikkede bobler. Jeg har været ude for rigtig gamle mærker med ret tyk bærefilm, som ikke lod sig tæmme af een gang; 4 eller 5 gange blødgører med tørring ind i mellem, før det virkede, og ved enkelte måtte jeg skære filmen op i brædderillerne og duppe blødgører på for at få filmen ned i bunden af rillerne. (*Hampli Q-vogn med Williams påskrifter*).

Problemer

Mærker kan af forskellige årsager give nogle irriterende problemer ved påsætningen. Opbevar ikke mærkerne for varmt eller koldt, stuetemperatur er ideelt. Opbevar dem også i den pose, du købte dem i. Der har været situationer, hvor min erfaring ikke var nok, og jeg måtte improvisere mig frem.

Under udstillingen i Valbyhallen 2002 skulle jeg som demonstration sætte mærker på en postvogn i skala 0, altså 1:45 og dermed ret store mærker. Dørnumre og selve litraet og nummerblokken gik fint, men det blev alvor, da jeg begyndte på teksterne langs undervognen. Fra designerens side var de forskellige dele sat op i blokke, nemt og enkelt. Men efter fugtningen faldt mærkerne simpelthen fra hinanden. Heldigt nok bestod stumperne af hele linjer eller rammer med tekst, men de førhen så nemme blokke, måtte jeg bygge op med øjemål på vognsiden. Uheldigt nok var jeg begyndt at duppe blødgører på nogle af stumperne, før det blev rigtigt galt, så her måtte jeg virkelig handle hurtigt med rent vand og køkkenrulle og vaske/fortynde blødgøreren nok til, at det ikke blev et helt grimt resultat.

Hvis du har mistanke om, at mærkerne vil falde fra hinanden, kan du give dem et lag dekalfilm fra MicroScale. Produktet er det samme som bærefilmen, men kan altså males på en overflade. Kan fås i nogle hobbyforretninger under navnet Liquid Decal Film (*hed tidligere "superfilm"*).

Gamle dekaler, f.eks. dem fra Nyboder Hobby solgte fra Longs overskud, er ofte blevet noget gule i bærefilmen og jeg har hørt, at man kan prøve at sætte dem i et sydvendt vindue en dag eller to, hvor det så skulle blegne filmen noget! Jeg kører for tiden et forsøg med dette hvor jeg prøver forskellige fabrikater: Williams, Foreningen Togets specialark og de gamle Long dekaler.

JFN.

Skandinaviens største udvalg af model baner

PÅ SPORET
www.paa-sporet.com



Kom og besøg os i vores store butik!

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



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

Husk at besøge vores velassorterede Webshop.: På Sporet



Mere end 8ooo varenumre at vælge imellem.

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

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

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

Det ærede medlem!



Michel

Denne række af artikler har til hensigt at uddybe kendskabet til hinanden i klubben. Det er opfattelsen, at dette kendskab er en smule overfladisk. Det bør der rådes bod på. Artiklerne vil naturligvis være af varierende længde. De bygger på interviews - i en humoristisk form - med de ærede medlemmer.

Det første af vore medlemmer i rækken er vor kære kasserer Michel.

Vi kender ham jo godt, når han hver onsdag med nidkærhed og inkasso-lignende effektivitet konfiskerer medlemmernes midler med henblik på betaling for aftenens måltid. Og det er jo strengt taget hans opgave, som den effektive kasserer han er. Men, hvad er han rundet af, hvor kommer han fra?

Barndommen

Han er født den 26. september 1934 på Rigshospitalet og døbt det franskklingende navn Michel Albert Andersen. Han voksede op i Hvidovre, indtil han blev 6 år gammel, på hvilket tidspunkt familien flyttede til Krusaagade i København.
Så var det tid, at Michel kom i skole, og det blev en katolsk skole - Sankt Knuds skole.
Det var ikke, fordi Michels forældre var katolikker, men fordi en god kammerat skulle i skole der, og så ville Michel også. Skolen var en betalingsskole, og det var dyrt. Men da skolen fandt, at Michel var en både sød og artig dreng, fik han hurtigt friplads.

Sankt Knuds skole var naturligvis stærkt præget af sin katolske baggrund - det var en jesuitterskole - og Michels lærere bestod derfor af nonner og patere, der nok kendte til værdien af en dygtig lussing. Logisk! For vi ved jo alle, at vejen til himlen går gennem lidelse på jord. Det vidste paterne åbenbart også, for de følte tydeligvis et stort ansvar for at hjælpe den lille Michel ind på dydens smalle vej!

En skønne dag skulle Michels klassekammerater gennem den katolske form for konfirmation, der deler sig i to dele: Den første del, den hellige kommunion finder sted i 8-10 års alderen, og den anden del firmelsen i 14-15 års alderen. Det gav problemer, da Michel blev 8 år gammel, eftersom Michel var en af Luthers faste støtter, og var formastelig nok til at holde fast i det. Det fik den ubehagelige konsekvens, at Michel nu pludselig ikke længere var den søde og flittige dreng i klassen. Nej, nu var han et barn med et vanskeligt sind, der desværre ikke kunne gå på skolen længere. Derfor måtte Michel skifte skole og påbegynde mellemskolen, som 5-8 klasse hed dengang, i Alsgades skole på Vesterbro.

Her kom Michel ikke så godt ud af det med èn af sine kvindelige lærerinder på den skole. Og en dag udspandt sig følgende morsomme episode: Michel annoncerede, at han skulle flytte til Åbenrå (*i København altså, gaden ligger parallelt med Gothersgade*), men lærerinden opfattede det med fryd som om, at Michel allerede var ekspederet til Sønderjylland. Det kunne Michel imidlertid - til lærerindens store fortrydelse - med skadefro afvise og sætte tingene ind i deres rette sammenhæng - altså at han var så uhøflig at fortsætte på skolen.

De unge år

Skæbnen kan være lunefuld, for da mellemskolen var slut, var det samme tilfældet med Michels trang til fortsat skolegang.

Han ville ud at sejle. Men først skulle han på søfartsskole i - Sønderborg! Det blev altså Sønderjylland, der fik det sidste ord. Og det blev ikke sidste gang, at han satte sine unge ben der. Men først kom han ud at sejle, og vi er nu i 1948. Det blev med rederiet Norden, at han så verden. I mellemtiden var Michel blevet gift 19 år gammel - fruen var yngre, så der måtte kongebrev til, hvad ikke var helt usædvanligt dengang.

Så var det ind som soldat i 1953 i Høvelte hos 1. regiment, senere Danske Livregiment, hvor Michel kom på sergentskole i - jo - Sønderborg.

Efter soldatertiden tog han ud at sejle igen. Denne gang på koffardifart overalt på kloden undtaget Sydamerika. Det tærede på familielivet, som foregik i en lejlighed på Tagensvej til 26 kr. om måneden. Så i stedet søgte Michel i voksenlære hos Phillips på Amager med indbygget aftenskolegang.

Efter 3 år i lære var det nok for ham, så i 1959 begyndte han hos Zeuthen & Aagaard som radiomekanikker, hvor han var med til at udvikle dikteremaskiner.

Ugelønnen var omtrent 275 kr. om ugen - svarende til ca. 4000 kr. i dagens tal. Faktisk en nydelig løn, Michel!

Verdensrekorden!

I året 1961 satte Michel ny uofficiel verdensrekords i antallet af personer i en DKW junior.

Det var således, at han med dele af den nærmeste familie - det må vel have været det meste af den - drog af på ferie til Norge. Ved optællingen viste det sig, at de skulle være **8** i bilen plus bagage! Se, det burde under normale omstændigheder slet ikke kunne lade sig gøre. Hvorfor fremgår tydeligt af billedet af sådan en model.



Efter Michels eget udsagn, påstod folk på færgen det samme, og at man nok bare gik igennem bilen og stod ud på den anden side. Men Michel fastholder, at de kom til Norge og retur i god behold. Gud ved, om det stadig kan lade sig gøre at sende den oplysning til Guinness rekordbog, 1961 udgaven vel at mærke?

Det var i øvrigt ikke den første vogn Michel havde anskaffet sig. Den første var en 2 CV, som han købte for kr. 3000,- af sin tante, da onklen var død. Spændende fransk vogn! Vi bringer et billede til dem, som måtte have glemt køretøjets klassiske papagtige linjer.



Foto.: Wikipedia.

Antennemand

Men, det holdt ikke længe hos Zeuthen & Aagaard, da Michel i 1961 fik ansættelse på Nordisk Antennefabrik i Søborg og det til en højere timeløn. Transportmiddel til og fra arbejdet: En cykel! Hans opgave var at kontrollere fællesantenneanlæg. Han skulle tilse, at disse overholdt P&T's (*Post- og telegrafvæsnet, eksisterer ikke længere*) krav til sådanne anlæg.
Samme firma var i øvrigt så grusomt at sende ham til Grønland med dags varsel julen over. (*Red.: Jeg kan godt forstå, at han senere rejste.*)

Jeg må ikke glemme, at Michel bliver gift med Mona i 1965.

Men han var der alligevel helt til 1971, da han fik ansættelse i et andet antennefirma: HP-antenner. Så i 1976 kunne det være nok med al disse ansættelser. Nu ville den gode Michel være selvstændig, og han etablerede sit eget antennefirma, der fik det smukke og mundrette navn WINTEX antenner!

Roden til dette forrygende navn lå vist nok i, at broderen, der var emigreret til USA, det ved vi jo allerede fra Michels utallige og lange rejser derover, kendte en kineser, der kunne oplyse, at "Win" betød noget meget betydningsfuldt på kinesisk. Broderens firma hed det samme over there! Selvstændigheden varede resten af Michels arbejdsliv lige indtil 1988, da sygdom tvang ham på pension.

Modelbanen som hobby

Men, nu er vi endelig kommet frem til det væsentlige emne: Interessen for modeltog, hvor stammer den fra?

Jo, den stammer fra skoletiden. Da han var 8 år gammel, legede han med en kammerat fra et velhavende hjem, der havde Märklintog. Men det gad kammeraten ikke køre med, så det lånte Michel med hjem, så banerne kunne anlægges på gulvtæppet. Meget typisk for 40'erne og 50'erne. Mon ikke mange af os er startet der, som intetanende og værgeløse Märklinister? Sådan var tiderne dengang!

Senere hen i livet, især da familien havde købt rækkehus i Havdrup, blev der plads til at opbygge et mindre anlæg. Aller først havde han købt Märklin, men senere blev det til to-skinne drift med materiel af mærket Fleischmann. Heureka, han kom sig!

I 80'erne kom han ind i KMK's forgænger, modelbaneklubben "Tagrytteren" i Slagelse. Michel hævder, at det var ham som fandt på navnet, fordi lokalet lå helt oppe under tagryggen på bygningen. Hvor originalt!

Han begyndte også at bygge selv i de år, og vi husker jo stadig, at det var eneste mulighed for at køre med dansk materiel dengang. Heljan og Hobby Trade var endnu ikke begyndt at producere til folket.



DH 5305, mesterligt bygget af Michel

Ovenfor ses et smukt eksempel på Michels kunnen på selvbyggerfeltet. En lækker postvogn. Han **er** virkelig dygtig til det, så der kommer lige et billede mere på næste side af en vogn, han så smukt har fremstillet: Han kan berette, at hans yndlingslokomotiver er Hs og H_2 maskinerne, og hans yndlingsfarve er...nej, det er nok irrelevant. Ellers holder han mest af DSB's flade vogne af T serien, TDC, TD og TDB. Hans yndlingsepoke er naturligvis epoke III. Skam få andet!



Her er så et billede af hans FD vogn. Flot lavet, og smukt malet!

! Fare !

Men her støder vi på en lille brist i hans karakter. Jeg har advaret ham om, at jeg er tvunget til at nævne det: Han interesserer sig for 60'erne! Jo, det er rigtigt nok.
I mit Falck-abonnement indgår der 10 timers krisehjælp. Jeg ved ikke rigtigt, om jeg selv skal tage dem eller tilbyde dem til Michel?

Af andet end modelbanehobbyen har Michel også interesseret sig for sejlbåde, og han har ejet èn af slagsen. Det er da imponerende?

Så er det ved at være slut med beretningen, da næste del er de fleste bekendt. Han er med til at organisere flytningen i 2001 fra Slagelse til Karlemoseparken i de lokaler, vi holder til i i dag.

I perioden fra dengang og til nu har han været en strålende formand og redaktør af Mosebanen. De opgaver er nu ophørt, og tilbage er varetagelsen af den vigtige funktion som kasserer. Og det er han jo rigtig god til. Vi sætter pris på det. Vi sætter også stor pris på hans gourmetkunst i form af hans ret "Pot d'dormeur au saucisse Speciales" (*eller bare svellegryde*), som efterhånden er kendt vidt og bredt omkring.

Jeg tror ikke, at det er for meget at afslutte med at sige, at vi er mange, der holder meget af Michel, og for mig var det både spændende og morsomt at høre hans beretning. Jeg kan så blot håbe på, at jeg har fået det meste og bedste med.

Mvh. LT.



I 2010 var jeg på jernbanemuseet i York, Her var der en ægte Pullman salonvogn. Det nære slægtskab med CIWL Pullman vognene ses tydeligt!

Vestsjællands Veterantog
Køreplaner/Timetable,
Høng-Gørlev, sommer 2016

Motortog - fra 1926-27
Høng - Gørlev og omvendt

16. maj (2. pinsedag) samt
torsdage 30. juni - 28. juli og
søndage 3. juli - 4. august 2016

Høng afg.	10.00	12.00	14.00
Gørlev ank.	10.20	12.20	14.20
Gørlev afg.	11.00	13.00	15.00
Høng ank.	11.20	13.20	15.20

Ret til ændringer forbeholdes

Høng-Gørlev, retur: 60,- kr.
Børn 4-12 år rejser til ½ pris.



Sommerens øvrige kørsler

Du vil kunne køre med Vestsjællands Veterantog på andre strækninger i løbet af sommeren.

Køreplanerne for disse tog vil blive offentliggjort på

vsvt.dk

Damp- og motortog Høng - Gørlev og omvendt

Torsdag den 14. juli 2016

*)	M	D	D	M	D	M
Høng afg.	10.00	10.30	12.10	12.40	14.10	14.40
Gørlev ank.	10.30	10.50	12.30	13.00	14.40	15.00
*)	M	D	D	M	M	D
Gørlev afg.	11.00	11.30	13.10	13.40	15.00	15.40
Høng ank.	11.20	11.50	13.30	14.00	15.30	16.20

Ret til ændringer forbeholdes

*) D= Damptog
M= Motortog

Høng-Gørlev, retur: 60,- kr.
Børn 4-12 år rejser til ½ pris.

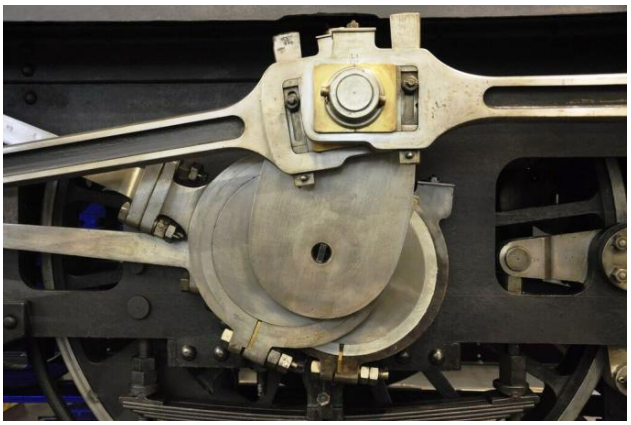


Billetter købes i veterantogene • vsvt.dk • Tlf. 2281 7373

Ændret 2016-04-24

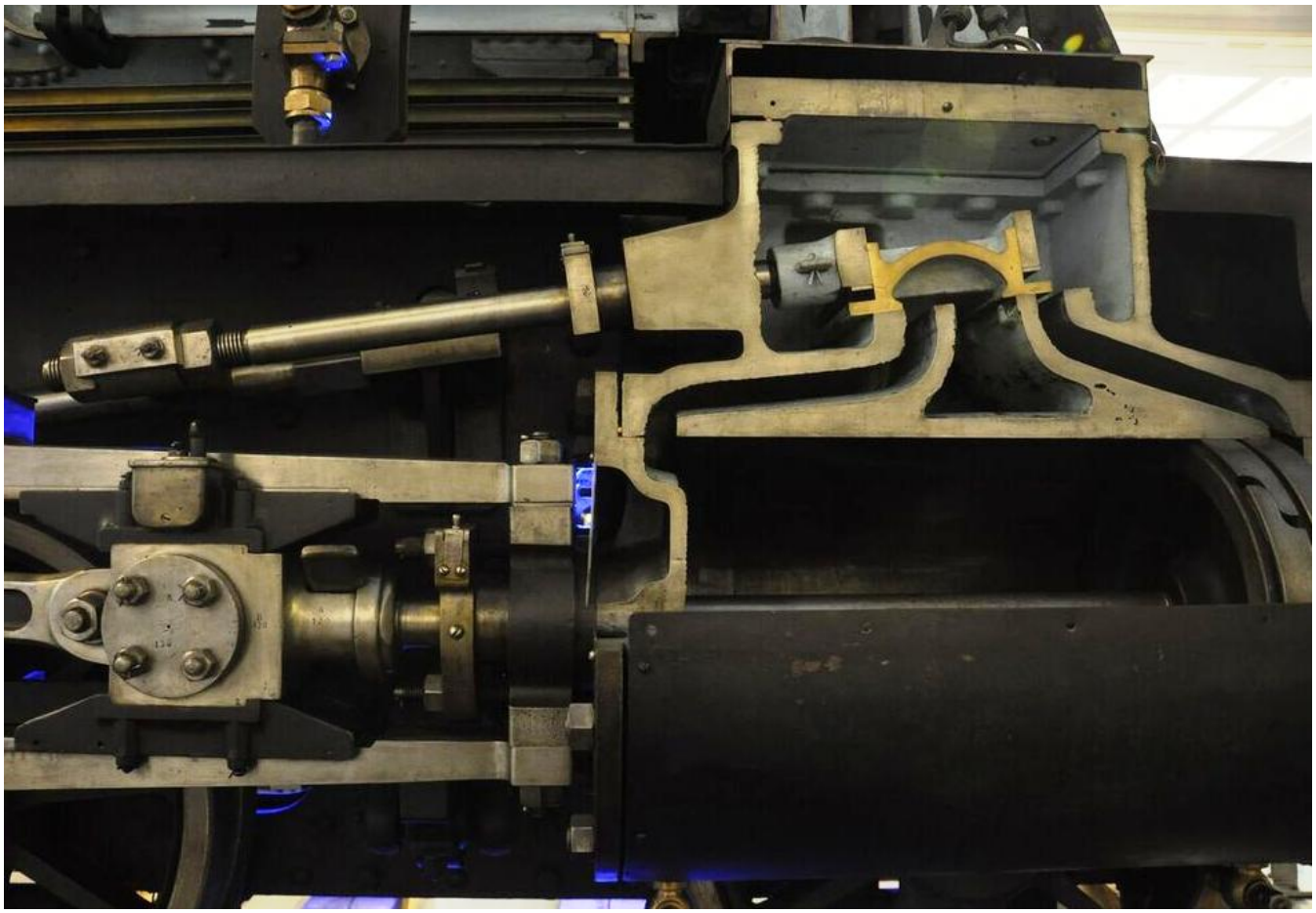
Det "*tekniske*" hjørne

Dette er ikke nogen fortsættelse af Hr. Voldmesters lærebog om: "Damplokomotivet og dets betjening" bind II, planer. Det er ellers et en ganske interessant skrift, hvis man ønsker at kende til hver eneste dingenot på en dampmaskine. Dem hører jeg nu ikke til.



Men engang imellem lander der noget i ens indbakke, som viser sig både at være en lille bitte smule teknisk relateret og samtidigt interessant. Således modtog jeg for et par dage siden nogle interessante billeder fra en god ven (Pens. kontorchef i FMN, Lars Bærentzen, Frederiksberg), som netop var returneret fra et ophold i i Wien. Under opholdet havde han lagt et besøg på Wiens tekniske museum ind i sit program. Der tog han nedenstående billeder, som han nok mente ville interessere mig. Hvilket han havde ganske ret i. Især billedet med den gennemskårne dampcylinder med stempel og glidermekanisme synes jeg er interessant. Kig på dem, og man behøver ikke længere tage til Wien, nu har vi set det, som er værd at se - tror jeg nok!

LT.



Nogen vil nok mene, det er hærværk at gennemskære cylinderen på et damplokomotiv! Hvis alternativet er skrotpladsen, kan man da anføre, at den "saboterede" cylinder giver et særdeles informativt billede om damplokomotivets virkemåde!

Fire linjer! Det er, hvad der er tilovers her, og hvad kan man så bruge fire sølle linjer til? Indrømmet, det er ikke meget, heller selv om man undlader et foto – hvilket der i øvrigt ikke er plads til. Kors i hytten, hvor det det dog træls, ikke et eneste emne dukker op! Man skal ikke gå rundt at tro, man bare kan vride en (meget) kort historie ud af ærmet, se bare nu er pladsen brugt – øv!



KMK Læserservice
Præsenterer.:

Side 19.

Modellen

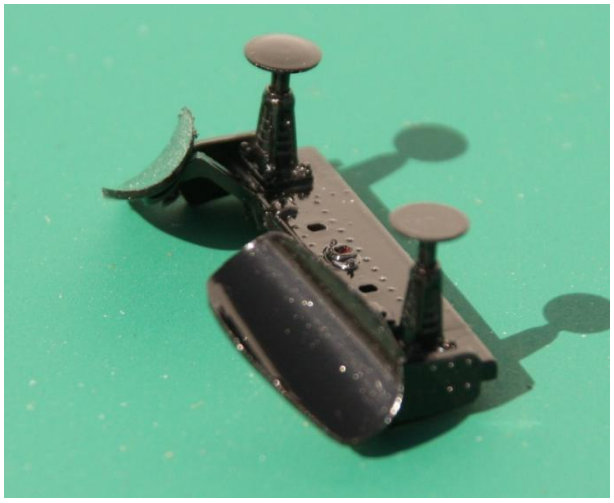
V. Stud. Spor.: D. Amp.

LT's glimrende patineringsartikel i sidste nummer afstedkom en hel del kommentarer på forummet Signalposten, hvilket er ganske herligt, da det beviser, at patinering er noget, der optager modelbanefolk. Det antyder også, at mange ønsker mere oplysning om alle aspekter inden for området. Der findes faktisk "oceaner" af litteratur om emnet, især Englændere og Amerikanere har lavet fremragende bøger om emnet. På dansk er det derimod sparsomt, hvad der er skrevet om emnet, men der er faktisk forbavsende mange, der beskæftiger sig med emnet. Det er også mit indtryk, at en stor del føler sig usikre på, hvordan man griber sagen an. Med LT's artikler om patinering, håber redaktionen, at vi har fået åbnet lidt op for emnet. En af dem, der reagerede, var Jan-Eddie Mathiasen, samtidig viste han en af sine flot patinerede modeller. Jeg opfordrede Jan-Eddie til at lave lidt mere om sin flotte "Svensker" E 964, og her er hans egne ord.:

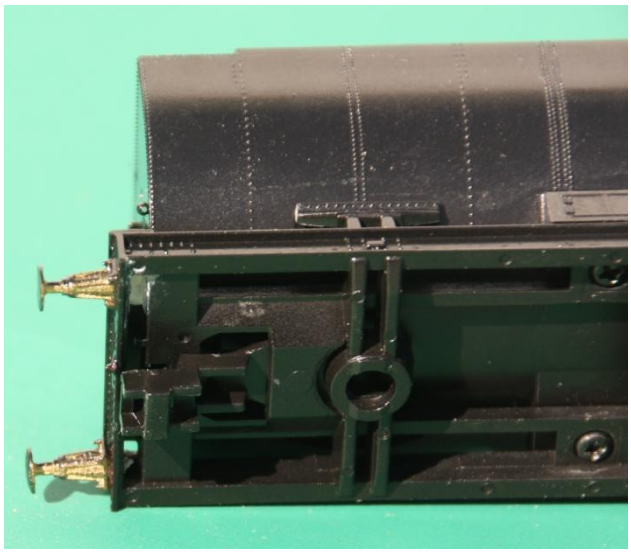
Min svensker, E 964 er jo en rigtig ombygning fra en Nohab SJ F-maskine, ligesom DSB's.

Ombygning af endnu en Heljan F 1200 til E 966 er undervejs:

Efter at have adskilt maskinen forsynede jeg den med nye puffer fra Weinert, fordi de ser mere korrekte ud end Heljans.

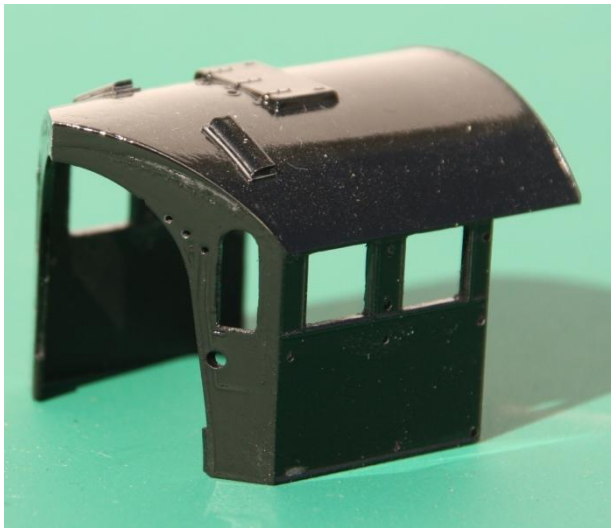


De nye puffer fra Weinert i malet tilstand...



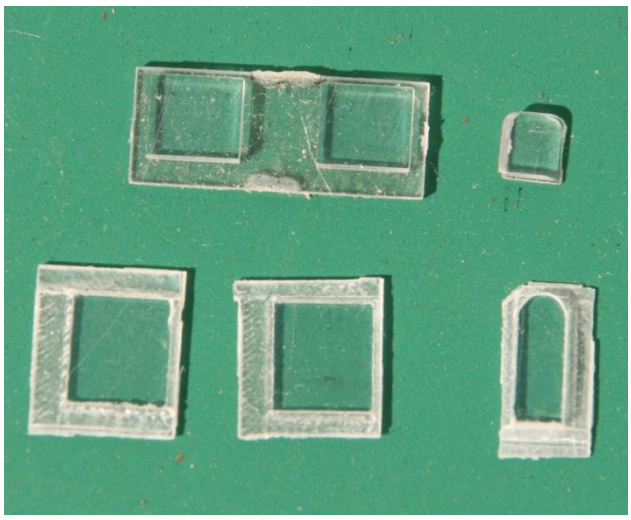
...og her i umalet stand.

Førehusets tag er blevet forhøjet forrest, skillelinjen kan desværre godt ses. Den ovale nummerplade på sidevæggen er slebet ned.



Hvis man ser godt efter kan man se forhøjelsen af førerhustaget

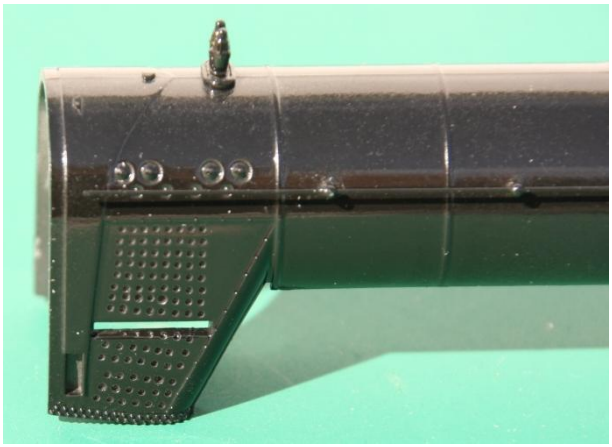
Rammerne i sidevinduerne er blevet filet væk, og vinduet i forvæggen er gjort større. Jeg har fræset nye vinduer ud af en stump klar plast.



De "svenske" vinduer ses øverst og mine nederst.

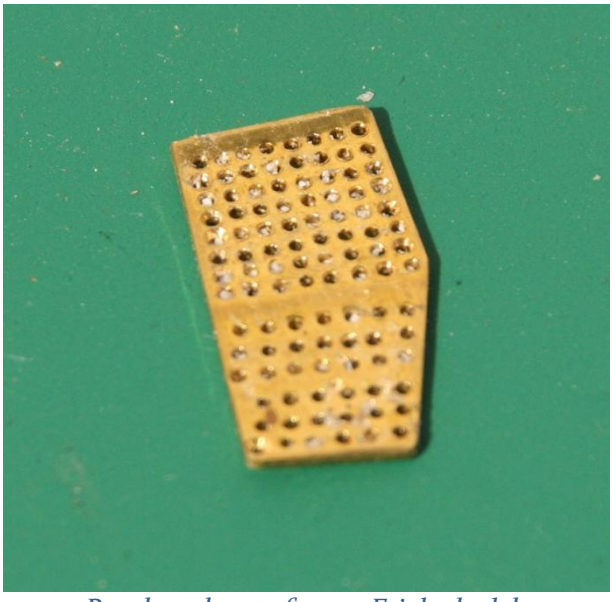


På skorstenen har jeg slebet det svenske nummer væk.

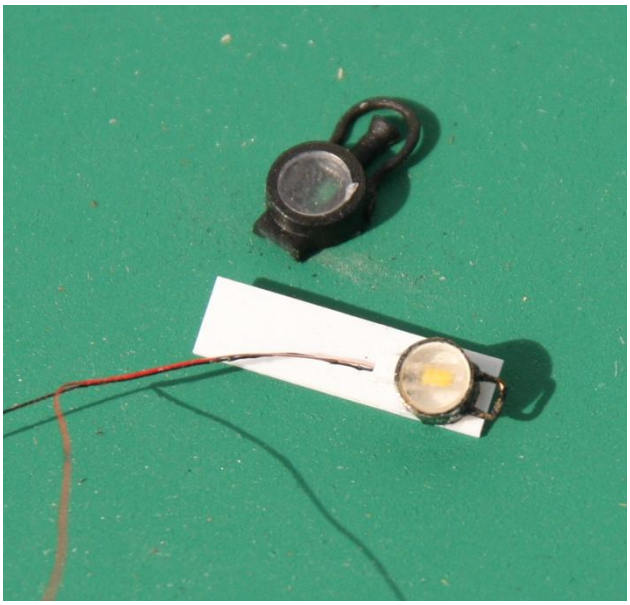


Kedlen har fået inspektionshuller (hedder de det?).

Først lavede en god ven en skabelon på en CNC-styret fræser, men jeg var ikke tilfreds med den. Det var meget vanskeligt for mig at oversætte hulmønstret til koordinater. Så lavede jeg én selv ved at kopiere fra en Frichs maskine. Den blev heller ikke helt perfekt men dog brugbar!
En vigtig ændring på kedel og barrierepladen, var ombytningen af luftpumpe, beholder og omstyreskrue og stang, fra venstre til højre side.

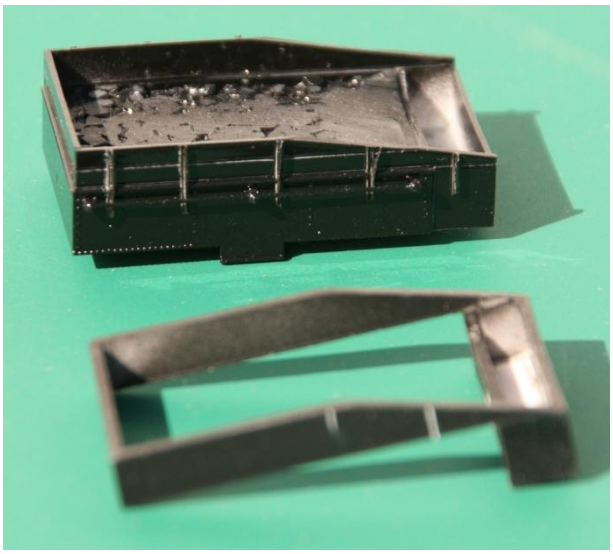


Borelære lavet efter en Frichs kedel.



Den nye lygtes bagplade er endnu ikke skåret til. Ovenfor ses den originale lanterne.

Jeg har lavet nye lygter. Lygtehuset er drejet i messing med en godstykkelse på 0,2 mm. Der er loddet et håndtag på. En stump plast er drejet som en cylinder der passer ind i ringen. Der er boret et 0,9 mm hul til en lysdiode, og ledningerne er ført ud gennem en sprække i messingringen. Bagplade og fod er af Evergreen plast. Lygterne til E 964 bestod kun af plastcylinderen, der var malet sort på ydersiden, men det var næsten umuligt at få malingen tyk nok til at dække for lyset, derfor udformningen med messingringen.



Forhøjelsen og forlængelsen af kulkassen

Kulkassen er forhøjet og forlænget. Vinkeljernene, der støtter trækasseopbygningen, er lavet af strimler af Evergreen 0,25 mm plast, der er skåret ud i strimler på 0,75 mm bredde og limet sammen i vinkel - da blev jeg gråhåret på én dag! Erfaringen siger, at de er for spinkle, der skal ingen ting til for at knække dem af. Det hele sprøjtelakeres med blank sort Humbrol Enamel.

Der anbringes litrering (*KM Text*) og skorstensbånd. Så samles maskinen og den får en gang patina. Til sidst fyldes der ægte kul, der sikres med fortyndet hvid lim, i tenderen. De oprindelige plastkul er blevet filet ned, så jeg ikke behøver at fylde helt op med kul, jeg synes bedre om, at det ser ud som om, der har været et forbrug. Jeg er endnu ikke nået til rør og fødevandsventiler, men det kommer, når begge maskiner er klar til det.



Det næsten færdige resultat, der mangler stadig lidt fittings på kedlen!





Billederne viser tydeligt, hvorfor jeg er så begejstret for Jan Eddies E maskine, og jeg er meget glad for at kunne vise "lidt" flere billeder af maskinen med tekst. Inspirerende er ombygningen til en "Svensker" også! Jeg har selv samlet dele til en ombygning, og projektet er netop rykket mange trin op på ventelisten, over "*modeller jeg skal bygge*" En uendelig liste jeg nok aldrig bliver færdig med! Nyd billederne og bliv inspireret!



Venstre og Højre side af Rocos N maskine, her udsat for løsdele fra Freja og maling / patinering, udført af Jan-Eddie.





CP 2872. Billedet viser med tydelighed hvad en farvemæssig efterbehandling gør for en industrimodel!



MO 1827 med en let patinering, der giver et fint billede af en MO der er næsten ny / nyrevideret, men dog været i drift længe nok til at få et fint lag rustbrunt "jernbanemøg" på undervogn og op af siderne! MO vognen er tilmed udstyret med fuglegitre fra Freja Modeltog.



VETERANTOG

på turné 2016



Nykøbing Sj. - Asnæs

Lørdage 16., 23. og 30. juli
samt søndage 17., 24. og 31. juli 2016

Nykøbing Sj.		10.40	13.40	16.40 #)
Højby afg.		10.48	13.48	16.48 #)
Sommerland afg.		10.51	13.51	16.51 #)
Nr. Asmindrup afg.		10.56	13.56	16.56 #)
Vig afg.		11.10	14.10	17.10 #)
Grevinge afg.		11.20	14.20	17.20 #)
Asnæs ank.		11.25	12.35	17.35 #)
Asnæs afg.	8.47 *)	11.47	14.47	
Grevinge afg.	9.09 *)	12.09	15.09	
Vig afg.	9.20 *)	12.20	15.20	
Nr. Asmindrup afg.	9.28 *)	12.28	15.28	
Sommerland afg.	9.31 *)	12.31	15.31	
Højby afg.	9.40 *)	12.40	15.40	
Nykøbing Sj. ank.	9.50 *)	12.50	15.50	

*) kører kun lørdag den 16. juli - #) kører kun søndag den 31. juli

Nykøbing Sj.-Asnæs, retur: 110,- kr. Delstrækning, retur: 80,- kr.
Børn 4-12 år rejser til ½ pris.

Kalundborg - Jyderup

Lørdag 6. og søndag 7. august 2016

Kalundborg afg.	11.15	14.15	17.15 *)
Svebølle afg.	11.32	14.32	17.32 *)
Jyderup ank.	11.44	14.44	17.44 *)
Jyderup afg.	12.11	15.11	
Svebølle afg.	12.24	15.24	
Kalundborg ank.	12.40	15.40	

*) kører kun søndag den 7. august

Kalundborg-Jyderup, retur: 110,- kr.
Delstrækning, retur: 80,- kr.
Børn 4-12 år rejser til ½ pris.



"Rundt om husene" i København

Weekenderne 3. - 4. og 10. - 11. september 2016

"Rundt om husene" med Vestsjællands Veterantog.

En enestående chance til at se København fra "en anden side" kombineret med nostalgi og teknisk historie. I det gamle damptog bringes man ind i en tidslomme og samtidig en scene med sceneskift på turen rundt om København. Turen "Rundt om husene" tager en time.

Køreplanen for turene i København den 3. og 4. samt 10. og 11. september offentliggøres på www.vsvt.dk primo august.

Billet "Rundt om husene": 70,- kr.
Børn 4-12 år rejser til ½ pris.

Ret til ændringer forbeholdes

2016-06-12

Billetter købes i veterantogene • Læs mere på www.vsvt.dk
Vestsjællands Veteranttog Tlf. 2281 7373

Endnu en gang har jeg "ødslet" penge på blå vogne, Forhistorien er den "sørgelige" eller nok nærmere, den sædvanlige historie om manglende rettidigt omhu! Hver gang LS Models har udsendt udgaver af den specielle sovevogn WL type F har jeg åbenbart sovet grundigt i timen! For det er hidtil ikke lykkes mig at købe et eksemplar af denne skønne model.



LS Models sæt 49 122 bestående af 3 WL type F sovevogne.



Min del af "rovet"

Sovevogn type F blev bygget til natforbindelsen "Night Ferry" mellem Paris og London, i modsætning til dag-forbindelsen blev vognene i "Night Ferry" sejlet over den engelske kanal. Det betød, at CIWL måtte bygge vogne, der var tilpasset det noget mindre engelske profil, og derfor kom til at se meget anderledes ud. Vognen var 4 meter kortere, lavere og smallere end de øvrige CIWL vogne. De var de eneste Wagon Lits vogne, der kørte i England, og de var vel lige så fremmedartede der, som på kontinentet. Vognene var højt specialiserede til færgetransport, bl.a. var redningsbælter, senere redningsveste, fast udstyr i hver kupe! I årene omkring 1950 var der stor mangel på sovevogne hos CIWL, og ikke så stort pres på ruten til England, så type F kørte en hel del andre løb end Night Ferry, her i blandt Paris - København. Det vil sige, at vogne af F typen i model kan vi bruge i vores model-eksprestog! De har aldrig været stationeret i Danmark, men de har kørt i Danmark i første halvdel af halvtresserne.

LS. Models har lavet en pæn mængde udgaver af modellen, dels som enkeltvogne og dels i sæt med 3 vogne. De hidtil udkomne udgaver af de tidlige epoke III vogne er alle blevet "revet" væk, hver gang der er kommet nyt oplag. På ebay afspejler manglen på nye vogne sig i priserne på de "nye" og brugte modeller, der forlanges rask væk 180 – 240 euro for et sæt med tre F vogne, det er efter min mening alt for meget, lidt tålmodighed kan give fine modeller til en meget lavere pris! Vi (*Michel, LT og undertegnede*) fik et meget fint sæt til 149 euro, hvilket er en ok pris, for vogne solgt som brugte, men uden nogen brugsspor!



Øverst er det LTs vogn og Michels nederst! Det er yderst fint detaljerede vogn; de vil være en pryd i ethvert "ordentligt" (model) eksprestog.



Nu skulle man så tro, at vi snart har blå vogne nok i klubben – men der er altså stadig vogne, vi mangler. Kort tid efter købet af F vognene, dukkede der en France Train sovevogn type Z op på ebay. Disse vogne var ret lig type STU, som vi jo har i "dansk" udgave fra LS Models. Type S, med diverse underlitra, var var kombinerede 1. / 2. klasse kupeer, hvor type Z var en ren 2. klasse vogn. Hvis man kigger grundigt efter, ser man tydeligt, at vogsiderne på type Z er fuldstændig symetriske i vinduesinddelingen, hvor type S har en inddeling, der retter sig efter kupeernes forskellige størrelser. Det er groft sagt de eneste synlige forskelle på typerne.



Kupesiden af France Train WL type Z 3045. De hvide felter på boggierne er tilføjet af den tidligere ejer, de hører til en langt senere periode end den vognens øvrige udseende angiver!



På LS Models type STU ses det tydeligt, at vinduesinddelingen er noget anderledes. De smalle vinduer er uden Bricacds lamellerne, de var fjernet, før vognen blev stationeret i Danmark.



Gangsiden på France Train modellen udviser en dansk påskrift "Sovevogn" og en fuldstændig symetrisk vinduesinddeling



På STU vognen ses de samme vinduer, dog med en vis form for uorden i fordelingen!



Den danske påskrift "sovevogn" er den autentisk?

Modellen ses ind i mellem på ebay, men er dog ikke den hyppigst forekommende. Priserne er stærkt varierende, op til 128 euro for en France Train CIWL vogn er jeg stødt på – det vil jeg altså ikke give, selv om den er nok så sjælden. Nok er det fine vogne, især hvis man tager alderen i betragtning. Der er ingen tvivl om, at det var "State-of-the-Art" modeller firmaet producerede – men der er trods alt sket en vis udvikling siden. Jeg gav 45 euro for vognen, hvilket efter min mening er tæt på grænsen af, hvad en sådan model skal koste. Jeg har altid troet, at France Trains modeller var sjældne, men det er mest uden for Frankrig! I La France er der pænt mange af dem, hvilket også afspejler sig i priserne (*og udvalget*) på den Franske udgave af ebay. Jeg søger via den Tyske udgave af ebay, så dukker de franske tilbud op på et sprog, jeg kan tyde!!

Et nærmere eftersyn af modellen afslører, at påskrifterne er et sammensurrium af forskellige epoker på samme vogn. Revisionsdato er 27.06. 1937. Det passer (*måske*) fint med det hvide tag og påskriften i modsatte vogside "Schlafwagen" og klassemarkering nedenunder. Det er bare ikke så heldigt, at der står "I – II class" – nu vi ved, at vognen er født som ren 2. klasse vogn! Mens vi er i gang med "grovfilen", så var jeg mere end skeptisk over for den danske påskrift på modellen. Z 3045 har ikke været stationeret i Danmark, RIC rasteren på vangen er ikke DK mærket. På den anden side var en del af de vogne, der i halvtresserne kørte Wien – København – Wien, udstyret med påskriften "Sovevogn", og det kunne sagtens være 3045. Jeg kan bare ikke dokumentere det!
Kun to vogne 3035 og 3036 var i 1960 – 61 stationeret i Danmark. Om de nåede af få danske påskrifter, ved jeg ikke. Langt senere 1970 - 73 blev to vogne atter stationeret i Danmark, 3040 og 3042, men nu med UIC påskrifter.
Som tidligere nævnt er det en ret fin model, dog vil et par opgraderinger gøre den mere passende at putte ind i et tog, der består af mere nutidigt fremstillede modeller. Maling af tag og undervogn med bogier er et godt skridt på vejen. Vognen skal også udstyres med kortkoblinger og tilhørende kulisser fra Symoba.
Nu har jeg så været lidt "hård" mod Z modellen, og det er altså ikke helt retfærdigt at dømme den ud fra nutidig produktion af modeller, heller ikke selv om den samlede pris ligger lige under 400.- kr. For sin tid var det en supermodel. Dengang gik man ikke lige så meget op i, hvorvidt alle påskrifter var korrekte, som man gør i dag. Det var bestemt ikke hverdagskost, at en given model fik nyt litranummer. Til gengæld var modellerne i kataloget i årevis, så man ikke nødvendigvis skulle "flække" bankbogen for at få nok af en type modeller!
Type Z sovevognen skal hos os anvendes i en "Skandinavien – Holland express" model ca. 1949. Sammen med to "Ovaalramer" vogne (*en 1. / 2. klasse og en 3. klasse*), en Hollandsk "Stalen D" rejsegodsvogn. Det danske modløb var en litra Ec (*senere Eco*). Hobby trade Eco vognen er aldrig lavet med stafferinger og er desværre meget for lav. Danske personvogne var en DSB Av og en Ca, ligeledes med stafferinger. Heljan har lavet en Ca 1026 med stafferinger, men den er uden RIC raster og 3. klasse markeringer. Det kunne være en opgave for KM Text? RIC rasteren og 3 klassemarkeringerne kan jo anvendes på flere andre vogne!



1. / 2. klasse versionen af de meget smukke "Ovaalramer vogne fra Artitec,



"Stalen D" bagagevognen til vores "Scandinavien – Holland Express". *Foto.: Artitec.*



Foto: Asger Christiansen

LEKBO
HANDEL
& MODELTOG

Skovgårdsvej 5
DK-8310 Tranbjerg J.

HHJ Y- TOG

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

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

FORVENTET LEVERING 1 KVT. 2016, BESTIL NU.

f.lekbo@mail.dk

Morten Flint Larsen har i "Spor & Baner" nr. 26. skrevet om samme tog og anmeldt Artitec Ovaalramer vognene. En artikel der bestemt er værd at læse, hvis emnet interesserer en! Lige som eders foreslår MFL, at man kan anvende sovevogn type Z, strengt taget bør modellen så ikke have den danske påskrift, fordi der først løb Z vogne i fast løb til Danmark fra 1950. Alternativt kan man anvende type Y sovevogne. Faktisk er det nok mere sandsynligt, at det var en type Y, frem for en type Z.
At holde rede på, hvilke vogne (*litra*) der har kørt et bestemt årstal i de internationale, er forbundet med vanskeligheder. DSB togplan 6 angiver kun, hvilken slags vogn (*ikke litra, eller hvilket land*) de udenlandske var. Billeder er en stor hjælp, når man ellers kan se vognene så tydeligt, at de kan identificeres, og har man kun et eller få foto af et tog i et bestemt årstal, så er der "fare" for, at det er den sjældne gæst, man har og ikke vognen i fast løb.
De fleste af os vælger vel at tage til takke med, at den eller den type har kørt herhjemme i det årstal, man har valgt – det kan hurtigt blive noget, der ligner "insektformering", og det synes jeg, vi skal lade insekterne om!



Heljans CA vogn den mangler "bare" RIC raster og 3. klasse markeringen.



Selv om det er epoke "moderne", må jeg blankt indrømme, det er fantastisk flotte modeller McK fremstiller.



Danske McK har i de sidste par år cementeret sin position på det danske marked. Den ene superfine model efter den anden er kommet i en nærmest endeløs strøm. Desværre for mig er det ikke epoke III, der er kerneproduktet, selv om der er lidt til de "gamle" også. Det er epoke IV og V folket, der bliver forkælet med en masse meget fine ting. Jeg kikkede på de fine sager hos DF Modeltog på Banebørstedagen hos Næstved Model Jernbane Klub. På McKs hjemmeside kan

man overbevise sig selv om, at det er seriøse folk, der står bag firmaet, og man går meget målrettet efter de nyere epoker og den gode kvalitet – det kan kun blive godt. Jeg kunne godt tænke mig, at der blev gjort meget mere ud af nogle epoke III modeller, men det kan være, at det kommer af sig selv. For med den fart, der er på udgivelserne, er de moderne epokers "smallere" udvalg af forbilleder vel snart brugt op!! Så vi er nogen, der fatter godt mod og håb.
Bg vognen kommer også i en vaskeægte Cc udgave, 2 varianter fra perioden 1953 – 1960. Vognene får pladsnumre under vinduerne; **McK 2601. Cc 1130. og McK Cc 1138.**

Heljan har, mod forventning og deres egne udtalelser, bebudet, at der kommer et genoptryk af Cc / Cd vognen, 100 stk. af hvert valgt typenummer. Uanset motivet for denne beslutning er det selvfølgelig rart, at der kommer nye varianter og til en ganske fornuftig pris (*399.-*). Man skal nok skynde sig, hvis man vil benytte sig af denne mulighed til at få suppleret beholdningerne, der kommer 5 varianter.:
5091. Cc 1109. Vognen bliver med de flotte stafferinger, som Heljan mestrer. Vognen er RIC mærket. Det placerer modellen i tidlig epoke III fra 1950 til den internationale klassereform i 1956. Det er den perfekte model til vores (*model*) internationale tog.
5092. Cc 1080. Denne model viser en vogn fra den sene del af epoke III (*1960 – 1966*). CC 1080 blev leveret i 1960. Modellen er med sølvfarvet tag og udviser en vogn til indenlandsk kørsel.
5093. 51 86 29-52 182-5. Denne vogn blev leveret med elvarme til international trafik og var RIC mærket. Modellens udseende svarer til tidlig epoke IV omkring 1970.
5094. Cc 1190. I 1956 blev der leveret 10 Cc vogne med elvarme RIC mærket og med pladsnumre under vinduerne. De var altså udstyret til international trafik og afløste de noget ældre Ca vogne. Modellen viser vognen fra 1956 til ca. 1960, hvor de udvendige pladsnumre "gik af mode". 1956 var også året, da den internationale trafik fik klassereformen, der afskaffede 3. klasse, og den gule markering, der angav 1. klasse, blev indført.
5095. Cd 1210. Vognen blev leveret i 1953 uden stafferinger. Det var vogne med børnekupeer, og de blev anvendt i landsdelstogene. Modellens udseende svarer til perioden 1953 – 1960, ifølge Heljan.
Det er en god ide, man har fået i Søndersø. Fremstillingsomkostningerne holdes på et minimum, når der ikke er tale om egentlige nyudviklinger. Vi får flere danske modeller eller nummervarianter, og de har masser af fine modeller at lave genoptryk på.

KMK – Styringen af anlægget

2. Afsnit.

Et causeri over, hvordan vi kom dertil, hvor vi er i dag!

Se, det var jo ikke planlagt, men takket være vores hårdtarbejdende "Smudsredatør" blev denne artikel offer for en fremrykket deadline i seneste nummer af Mosebanen. Nuvel, jeg har stor forståelse for ønsket om, at bladet skal udkomme til tiden (*eller et par dage før*), men det har betydet, at I, kære læsere, er blevet efterladt i åndeløs spænding om, hvorvidt vi rent faktisk fandt en løsning på vores digitale styringscirkus eller ej.

Da der, siden første del blev bragt, er gået 3 måneder, så kommer her først et kort referat til dem, der ikke orker at læse nummer 58 igen (*selv om et så udmærket blad burde læses mange gange*).

Nuvel, vi fortalte i nummer 58 om udfordringerne med overhovedet at komme i gang med at køre med vores kære tog. Primært fordi det medlem, der havde anbefalet systemet, ikke var i klubben længere. Samtidig var problemet, at banen løber gennem 7 lokaler og ikke lader sig overskue, hvilket kræver at betjeningen kan distribueres til flere "understationer", samtidig med at det skal kunne lade sig gøre at følge "sit" tog fra den ene ende til den anden.
Med en ulmende revolte fra utilfredse medlemmer, der ønskede at køre med tog, og en bane der overordnet set lå helt stille, ja så var der kun en løsning: NOGEN måtte gøre noget!

Her holder vi en kort pause indtil I alle, fyldte af nysgerrighed, har læst nummer 58 hvorefter vi fortsætter med:

Beslutningen (!)

Der var tydeligvis brug for endnu en beslutning, men denne gang blev det kompliceret af det faktum, at det var absolut nødvendigt af vide noget om sagen for at fremkomme med forslag til en løsning, hvilket nok var årsagen til, at in-

gen havde reageret på Bents klagesange i lang tid. Og beslutninger truffet på et intelligent og oplyst grundlag er en mangelvare, også ude i samfundet. Bare se på vort folkestyre, hvor man tit har på fornemmelsen, at meningerne skifter i takt med folkestemningen. Så hvordan skulle en lille klub som vores dog klare denne udfordring?
Løsningen blev, inspireret af vore folkevalgte: At sagen blev sendt i udvalg!
"Og hvorfor er et udvalg løsningen på vore problemer?" spørger du, kære læser. Jo, fordi i et udvalg skal der altid sidde NOGEN! Således er NOGEN genfundet, og arbejdet kunne komme i gang igen.



Sagen sendt i udvalg.


KMK læserservice iler til med et billede af NOGEN! Nogen bliver tilsyneladende belært af nogen. Nogen kunne godt have fortalt nogen - at det var dem!

Dette udvalg, der godt nok var temmelig uofficielt, men tilsyneladende alment accepteret, idet NOGEN endelig havde taget fat i problemerne, kom til at bestå af vores elektronik- og strømekvilibrist (*stadig Bent*) og undertegnede, idet jeg på et tidspunkt var kommet til at formatere en Pc og lægge nyt operativsystem på, hvilket åbenbart kvalificerede mig til at vide noget om styringssoftware. Læg dertil moralsk opbakning fra yderligere 2 medlemmer samt en udpræget - "vi skal ikke have noget i klemme"- holdning fra flertallet, ja så er grunden lagt til et fint udvalgsarbejde (*jo færre der blander sig, jo nemmere bliver vi enige*).
Udvalgets første udfordring blev at finde ud af, hvorledes 4 Pc'er kunne komme til at samarbejde i et netværk via det interface, som forbandt en af computerne med digitalstyringen. En brevdue blev afsendt til den bortrejste "fadder" til digitalsystemet, der endda kom på besøg, og fik forelagt problemerne. Han nikkede klogt og lovede at tænke over sagen – tilsyneladende

med succes, idet der ad omveje (*og efter et stykke tid*) kom svar: Problemet var løst. Trods en ihærdig indsats viste det sig at være et endnu større problem at få forelagt løsningen. Så den svæver stadig i det uvisse over Fyn. Manglende tid og lønnet arbejde er hårde rivaler.
Men det skulle i hvert fald ikke forhindre udvalget i at tage fat på næste problem: Softwaren, for sådan en skal man jo have.

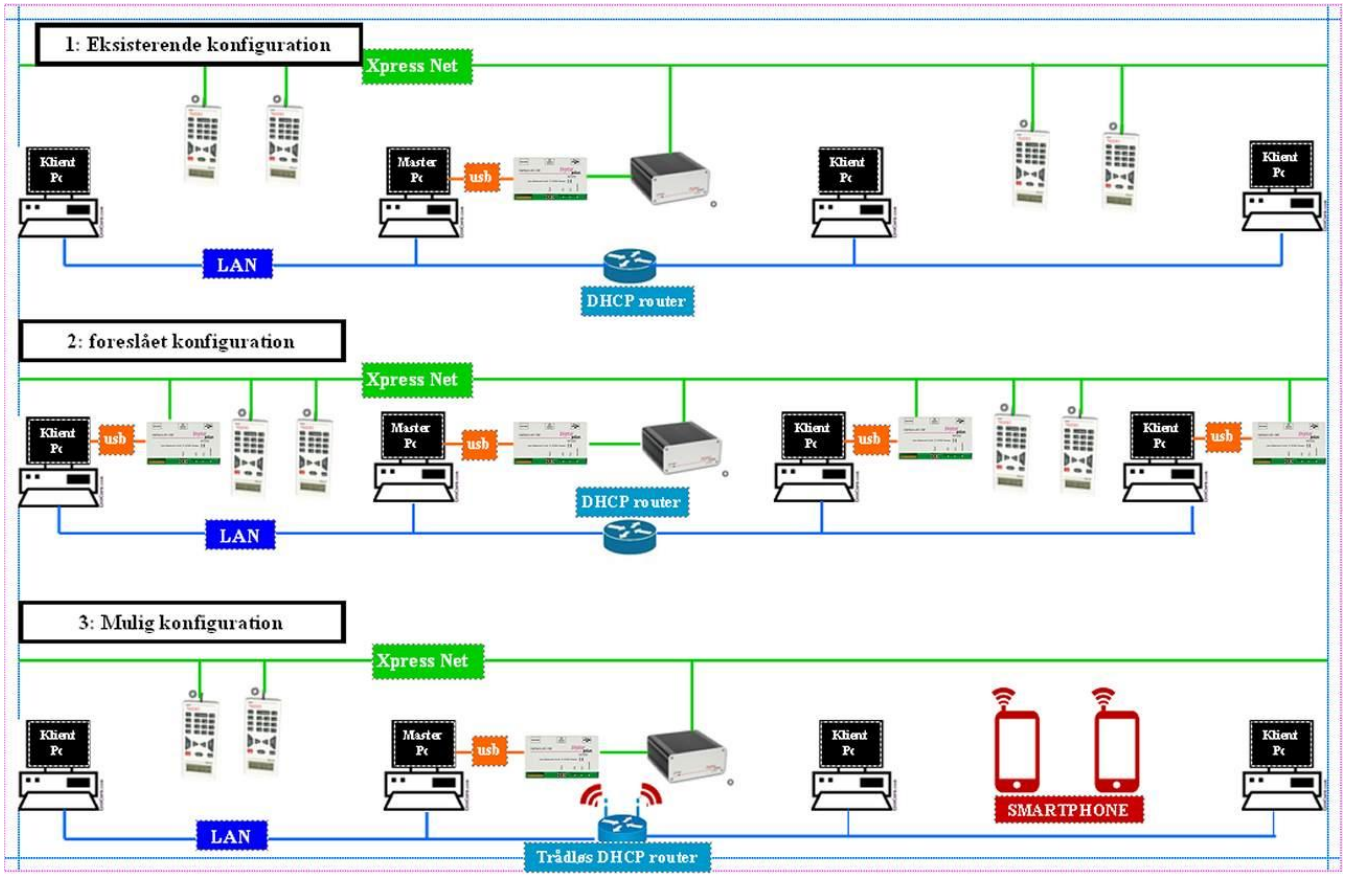
Vores elektronik- og strømekvilibrist havde også tegnet sporplaner, både i Train Controller og i Rocrail, så de var så at sige prækvalificerede. Den ene af den moralske opbakning havde været på kursus i Windigipet, et program jeg også kendte fra en tidligere klub, så det blev også indføjet på listen, der dermed var komplet (*3 kandidater er mindstekravet i et offentligt udbud*). Men hvem skulle vi satse på?

Jeg tillader mig lige at afvige fra hovedhistorien endnu engang: Ved offentlige indkøb opstiller man nogle kriterier, f.eks. pris, kvalitet, support osv. Men for dem, der kender os, så ved man, at vi har en kasserer, der tager sit arbejde meget alvorligt og fast og bestemt holder rede på hver en 5-øre. Så uden egentlig at spørge, så vidste vi, hvad vore kriterier skulle være: Pris, pris, pris og, ja, pris.
Så vi havde valget mellem Windigipet til € 449.-, Train Controller fra € 111.- til € 509.- eller Rocrail til € 10.-, i sandhed et svært valg.
Men takket være vore objektive kriterier faldt valget til sidst på Rocrail. Beslutningen (*!*) var truffet, og arbejdet kunne begynde.

Løsningen

Der findes computerprogrammer, der er intuitive, lette at installere, med gennemskuelige menuer, der let leder brugeren hen til det rigtige sted. Samtidig er de robuste og lette at konfigurere i forhold til det tilsluttede udstyr.
Lad det være sagt med det samme: Rocrail er *ikke* et af slagsen, overhovedet ikke!

Men i al fairness så er programmet også udviklet af een enkelt mand, Robert Versluis (*næh, ikke Hollænder, men Tysker*) og er et ikke-kommercielt program, der er gratis at bruge. De tidligere nævnte 10 € skal ses som en "frivillig" donation til Hr. Versluis som tak for det gode arbejde. Mere om det senere.



LAN konfiguration

Jeg har tidligere omtalt besøget af vort systems "fadder". I forbindelse med dette besøg udfærdigede jeg 3 forslag til layoutet på vores anlægsstyring. Dvs. forslag og forslag, på daværende tidspunkt kunne vi ikke engang få "den eksisterende konfiguration" til at virke, men man har jo lov til at drømme, så det var mere et "inspirationsoplæg" over de scenarier, jeg kunne se i fremtiden!

Og den samlede forsamling, som gennemså forslagene, blev voldsomt inspireret, og forelskede sig øjeblikkeligt i forslag 3, "den mulige konfiguration" og fandt, at det var lige den, vi ønskede os med trådløs styring vha. smartphones/tablets i stedet for Lenz' dyre håndkontrollere.

Så i stor enighed blev det pålagt udvalget (*der på dette tidspunkt ikke havde fået så meget som en fladvogn ud at køre*) at implementere løsning 3, hvorefter forsamlingen, tilfredse over at have taget en beslutning, gik hver til sit.

Hvis, der er en morale her, så er det, at man aldrig skal række fanden en lillefinger og i hvert fald aldrig nedfælde det på skrift.

Men, der var ingen vej uden om, og første step var at få Rocrail til at snakke sammen med Lenz udstyret. Det havde Bent og jeg brugt rigtig lang tid på, ja faktisk var min mest benyttede Google-søgning "Lenz+Rocrail+usb". Men Google er din ven, og faktisk lykkedes det til sidst både at forstå og udføre opsætningen, dog kun med 1 Pc, men der var i hvert fald hul igennem, for vi kunne stille sporskifter fra Pc'en, så vi var helt blå i hovederne.

En uforudset detalje var imidlertid, at hvis man flyttede rundt på usb-stikkene på Pc'en (*eller bare flyttede Pc'en*), ja så kunne man begynde forfra med konfigureringen. Det er nu under fysisk strafansvar **FORBUDT** at pille ved noget i dag. Så er I advaret.

Første step var at få etableret et netværk, så flere Pc'er kunne arbejde på samme (*spor*) plan. Heldigvis lå denne opgave inden for mit kompetenceområde, så efter indkøbet af en ny trådløs router og lidt fiflen sad Pc nummer 2 fint på det nye netværk.
Næste udfordring var værre: At få den nye Pc til at fungere med Rocrail. Jeg har tidligere nævnt, at Rocrail *ikke* er intuitivt. Der findes ikke en egentlig vejledning, men en slags "Wiki" som man kan lede efter emner i. Der måtte hjælp til.

Tilfældigvis (*og heldigvis*) havde jeg opdaget eksistensen af en facebookgruppe, "Os der bruger Rocrail i DK", hvori der sidder et par "guruer". Som gruppens 19. (*!*) medlem blev jeg på kort tid vejledt til den rigtige dokumentation, og ved alle Olympens Guder, pludselig var "Rocrails shared Service" på hele netværket, og anlægget kunne betjenes fra alle Pc'erne.

Indrømmet, dette kæmpe gennembrud affødte en ekstatisk sejrsdans gennem klubbens lokaler, noget der ikke kunne undgå de tilstedeværendes opmærksomhed. Heldigvis havde vores Smudsredaktør ikke kameraet klar til at forevige dette pinlige optrin.



jubelscener.

Men, men, men! Een svale gør ingen sommer og på trods af, at alle anlæggets (*fungerende*) sporskifter nu kunne betjenes decentralt, så var vi ikke helt i mål med den "mulige konfiguration". Hvis ønsket var at køre med et tog, og det er det jo i en mj-klub, så måtte man stadig ty til klubbens enlige håndkontrol.
Utilfredsstillende for de tidligere nævnte demonstrerende medlemmer, så det var på hovedet i manualerne igen.

Se, nu er det sådan, at Rocrail skam understøtter trådløs betjening, både på Ipad/Iphone vha. TouchCab (*der desværre er udgået*) samt Android med en applikation, AndRoc, udviklet af Rocrail, desværre med en lille kringle: Den virker ikke, hvis man ikke indbetaler et "frivilligt" bidrag til Robert Versluis. Godt nok kun 10 € (*pr. år*), men igen måtte arbejdet stoppes, mens netbanken blev aktiveret og det "frivillige" bidrag (*samt diverse bankgebyrer*) sendt til Tyskland med ønsket om en aktiveringskode.

I mål

Jeg vil ikke nævne de utallige sten på vejen til målet, f.eks. at Rocrails webserver skulle konfigureres ikke eet sted (*det logiske*), men to steder (*udokumenteret*), og mange forsøg blev foretaget for at etablere en trådløs kommunikation med smartphone/router/Rocrail/Lenz samt nødvendigheden af, at Jan brugte et par timer til at indkode samtlige lokomotiver i systemet, men jeg vil springe til højdepunktet: Testen.

For koden ankom fra Tyskland, og efter aktivering bar Udvalget, i højtidelig procession og under afsyngelse af en passende jubelhymne, Den Udvalgte Skinnebus (*DUS*) ind i rum 3, anbragte den omhyggeligt på sporet, startede AndRoc på min smartphone og med tilbageholdt åndedræt trak skyderen til hastighedskontrollen helt i bund. Og smukt trillede min nr 24, som i nok kan se på billedet.



Henks nummer 24 på vej.

Efterskrift

Ovenstående er en aldeles sandfærdig beretning om en del af indførelsen af digitalstyring i KMK, men langt fra den komplette.
Ud over det allerede nævnte, så er også tilbagemelding og blokstyring sat i funktion på anlægget, men endnu ikke i en sådan grad af færdiggørelse, at vi kan læne os tilbage og klappe os selv på skuldrene for veludført arbejde. Men et meget langt stykke af vejen er vi nået.
Imidlertid fik det mig til at tænke på, hvorfor jeg egentlig har modeljernbane som hobby, og hvorfor jeg er medlem af en klub. For man kan vel med en vis ret sige at ip-range, DNS-servere og kommunikationsprotekoller ikke har meget med hobbyen at gøre. Specielt når man, som jeg, bare ønskede at samle på flotte modeller og lave lidt landskab indimellem?
Men er det nu også rigtigt? Eller er jeg faldet over en ny dimension af hobbyen, noget som selv jeg har fundet morsomt og som kan interessere og tiltrække yngre generationer, og som på sigt vil sikre modelhobbyens overlevelse, også selvom mange (*gamle*) modeljernbaneentusiaster samstemmende har forudsagt dens snarlige død. Det håber jeg på.

Henk.

Erfaringer ved bygning af modeljernbane

Af Henrik Donby, medlem af KMK

Jeg vil i dette og kommende numre af Mosebanen beskrive mine erfaringer med bygning af modeljernbane i privat regi.
Denne artikel omhandler lidt historie og det grundlæggende arbejde med bygning af rammerne for modelbanen, der følges op med omtale af digital styring og landskabsbygning.

Lidt historie, om mine anlæg gennem tiderne

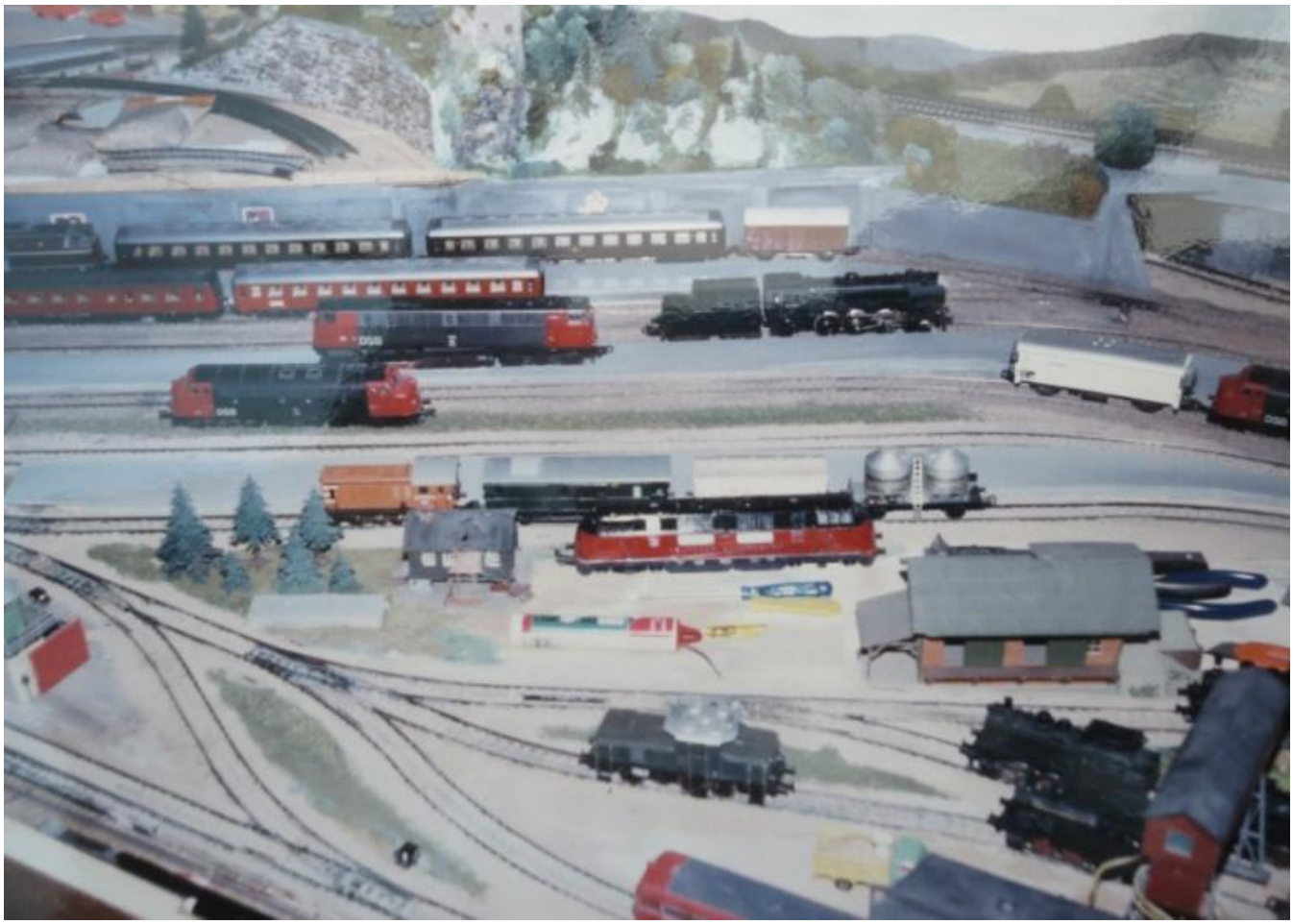
Gennem snart 60 år har jeg "leget" med modeltog. Fra sidst i 50'erne at bygge en lille oval Märklinbane på spisebordet og samle de første huse fra Faller og Heljan til i dag med 2-skinne system og digital styring via computer.



Et af mine Märklinanlæg bygget sidst i 1970'erne



Efterhånden blev der mere fokus på landskab efter dansk forbillede



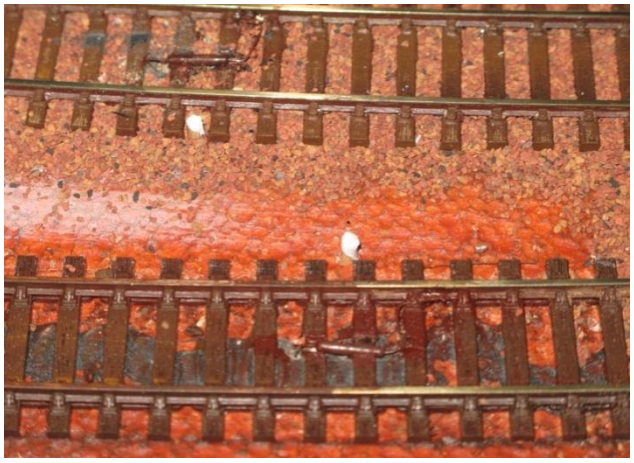
Märklinskinner blev forsøgt gjort mere realistiske ved brug af gips og sand, men det støjer.



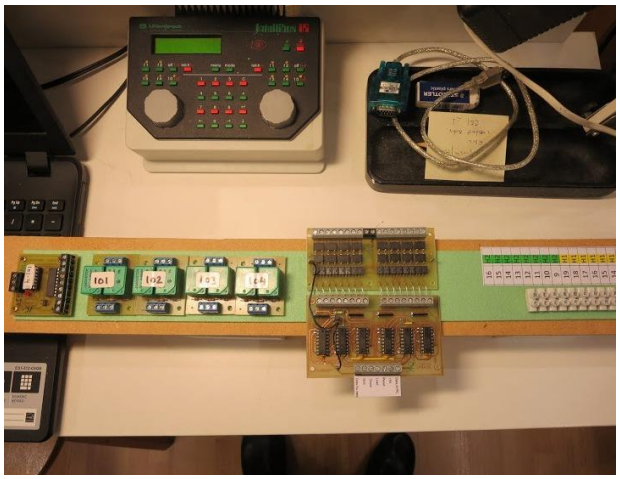
Overgang til 2-skinnesystem og landskab fra det nu i julen 2015 nedlagte anlæg. Husene bagved er fra TripTrap.

I mange år var modelbanen bygget med Märklins metalskinner, der støjede en del. Flere forsøg med støjdæmpning hjalp ikke meget.
Vi var flyttet i hus, og der blev et værelse indrettet til bygning af modeljernbane. Omkring 1990 besluttede jeg at skifte til 2-skinne drift og fik solgt de fleste af Märklinskinnerne og nogle lokomotiver. Hos Din & Min Hobby købte jeg en del brugte sporskifter af mærket PECO samt et ROCO begyndersæt med den røde mus til digital styring. Så kom de første erfaringer med digital styring, og en ny verden åbnede sig. Efterfølgende købte jeg en Roco Køf, hvor der blev monteret dekoder hos Gentofte Togcenter. Jeg havde ingen erfaring med montering af dekodere og ændring af CV-værdier.
Togcentret anbefalede senere anskaffelse af Uhlenbrock Intelliboks med 70W transformator, i forbindelse med at jeg ville bygge nyt anlæg. Spar ikke på kraften, du vil fortryde det senere, var budskabet.
Men hvad hjælper digital styring af lokomotiver, hvis ikke sporskifterne også skal styres digitalt? Hvordan skal man oprette og styre togveje gennem stationerne, hvis ikke sporskifterne kan styres digitalt? Derfor anskaffede jeg sporskiftedekodere fra LDT som samlesæt og dermed lodning af komponenter. Der var dog et problem med relæerne fra engelske PECO, der trak for meget strøm og brændte kredsløbene af i sporskiftedekoderne.
Via søgning på nettet fik jeg kontakt til Haakon Hansen fra Litra.dk i Frederikshavn. Han fremstiller selv dekodere til styring af PECO sporskifter, signaler, tilbagemelding s88. På det tidspunkt var interessen begyndt med at kunne styre banen via computer og anskaffelse af system til digital styring. Jeg prøvede at anvende systemet RailRoad og WinDigiPet, som begge kan prøves i begrænset omfang.
Haakon havde oversat en del af vejledingen til WDP til dansk, som hjalp mig en del. Efterfølgende har jeg haft stor glæde af kontakten til Haakon og hjælp med diverse udfordringer og problemer med den digitale styring af banen og bygning af diverse dekodere.

I Banen nummer 90 er en artikel om min første bane med brug af Intellibox. Det var en enkeltsporet bane med flere krydsningsstationer. Men igen, digital styring er en større udfordring og kræver mere forberedelse i opbygning af især det elektriske system og dekodere. Der var ikke taget højde for blokstyring og dermed manglende overblik over, hvor de enkelte tog befandt sig.
Ny bane blev bygget og denne gang med brug af reedkontakter kombineret med s88 tilbagemelding. Med reedkontakter blev banen inddelt i logiske blokke. Det var enkelt og krævede ingen sporisolationer. Der kunne blot trækkes ledning rundt til de 2 skinnestrenge for hhv. minus og plus. Reedkontakterne blev loddet til "plus-skinnen" og ført frem til s88 dekodere.


Reedkontakter monteret mellem skinnerne. Under hvert lokomotiv blev monteret en lille magnet.

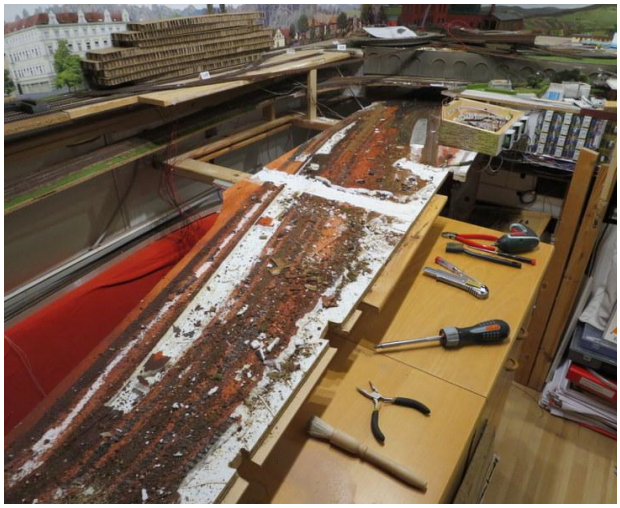
Landskaberne blev bygget og lysdioder fandt vej til gadelys og lys i huse mm. Men det skete at et tog kørte og tabte en vogn, hvorefter det efterfølgende tog kørte ind i vognen, hvilket i værste fald resulterede i at et lokomotiv røg på gulvet, eller det var svært at komme til den afsporede vogn under anlægget. Hvad gør man?
Rådet var at anskaffe besatmeldere, dvs. at den digitale styring kan måle, om der er et tog eller en vogn på sporet. Vognene forsynes med en modstand mellem akslerne.


Dekodere til styring af sporskifter samt besatmeldere og tilbagemelding (s88) fra Litra.dk

Men jeg anvendte jo reedkontakter og havde ikke delt sporene op i blokke. Efter lang tids overvejelse om at skære sporene op i blokke, hvilket var svært for de skinner, der lå gemt under anlægget, besluttede jeg at begynde forfra igen med ny bane og denne gang planlægning med total digital styring. Det er denne opbygning af ny bane jeg vil beskrive efterfølgende.



Billede fra anlægget inden det blev pakket ned i julen 2015. Vandposten i forgrunden er forsynet med servo motor og kan dreje ind over skinnerne. Gadelamperne er hjemmebyggede af spisepinde, clips og lysdioder fra juletræskæde.



Et sørgeligt syn. Modeljernbane under nedpakning, men en ny skal rejse sig af resterne.

Det skal siges at anskaffelse af digitalt udstyr ikke er billigt, men jeg har foretaget det gennem ca. 15 år, så indkøb er jævnet ud over årene, men jeg er også blevet klogere undervejs.

Indretning af rum og lysforhold

Jeg er så heldig at have et pænt stort lokale på ca. 23 m² til rådighed. Det er 2 børneværelser, hvor skillevæggen er fjernet, efter vores børn er flyttet hjemmefra.

Hos KMK blev jeg inspireret til at bygge baldakin over det nye anlæg. Baldakin giver mulighed for både at montere lys over anlægget og lyse direkte ned på anlægget, samt anvende baldakinen til opbevaring. Baldakinen er bygget 65 cm over rammerne og bygget i 35x55 mm lægter, der er monteret i væggen med hyldeknægte og et par 20x20 mm lister op til loftet, hvor de er fastgjort med vinkelbeslag. Foran er monteret en plade på 100 mm bredde til afskærmning af lyset.

Jeg har valgt lysstofrør med LED lysdioder i varm gul farve, der illustrerer sommerdag med sol. På en anden del af banen monteres lysrør med kold hvid lysdiode til illustration af vinter over Martofte station. Bagved lysstofrørene er monteret bånd med blå lysdioder, der kan dæmpes som natbelysning. De blå lysdioder er tilsluttet en ældre Mârklin-transformator, så de kan dæmpes.



Forsøg med blå lysdiodebånd under baldakinen og med fuld power.

Modeljernbanen er bygget på ramme langs med væggene og ud i midten. Se tegning nedenfor. Afstand fra væg til forkanten er mellem 75 og 90 cm, men jeg kan nå alle hjørner.

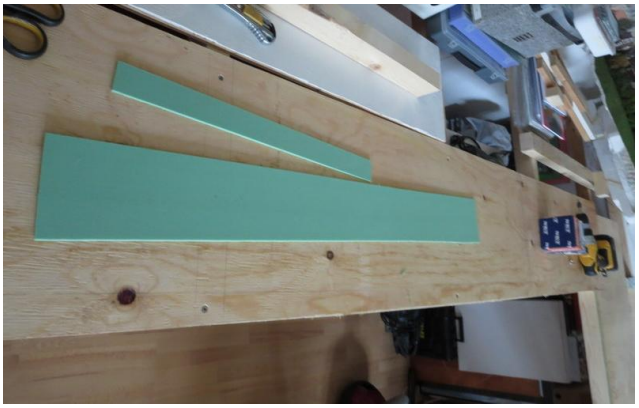


Så er rammerne ved at blive monteret langs væggen og der er monteret baldakin med lysstofrør.

Rammerne er bygget lægter på 35x55 mm. Tilsvarende er ben bygget af lægter 35x55 mm. Højden på anlægget er 105 cm fra gulv til nederste skinner. Der bliver 2 lag mere af skinner med ca. 10 cm. mellemrum, så de øverste skinner kommer op i ca. 125 cm højde. Langs med ydersiden af rammerne er monteret kant og kabelbakke til træk af ledninger fra sporafsnit og sporskifter og frem til centralstedet for styringen og opbygning af dekodere mm. Så skal der ikke kravles så meget under banen for at trække ledninger.



Der lægges krydsfinerplade på rammerne, hvor der forinden er lagt støjdæmpende materiale.



Krydsfinerplade skåret ud, og der skal limes støjdæmpende plader på.



Overblik over pladsen for kommende modeljernbane. Pladsen i forgrunden bliver til Dybvad station og det centrale punkt for lokalbanen.

Oven på rammerne er limet støjdæmpende materiale som anvendes ved lægning af trægulve. Er købt hos Jem & Fix. Det er med til at dæmpe støjen.
Oven på rammerne har jeg valgt 9 mm. finerplade, der skæres til sporlægningen. På pladerne limes igen støjdæmpende materiale. Det har en grøn farve, som jeg maler over med lysebrun farve, inden der lægges skinner. Skinnerne limes på med limpatron med "No more Nails" fra Pattex. Der lægges en tynd strimmel af lim, som glattes ud og skinnerne lægges. Skinnerne fastholdes med knappenåle i 5-10 minutter, hvorefter de ligger fast. I løbet af en times tid er limet hærdet.
Jeg har genbrugt skinner fra tidligere anlæg, som dermed er varierende farvet. Desuden kan der ses rester af lim. Derfor har jeg efterfølgende malet skinnerne i mørkebrun farve (*Maimeri Acrilico, 476 Mars brun*)



Støjdæmpende plader monteret og malet lysebrune. Klar til at lægge skinner. Baggrundsbilleder er fra det forrige anlæg og genbruges.



Der er lagt skinner. Den hvide lim kan ses, men det males efterfølgende. Sporene er del af dobbeltstrækningen. I midten er til og frakørsel til lokalbanen, der bygges på næste niveau. De 3 sporskifter mellem de lyserøde markeringer, skal tilsluttes som vendesløjfe løsning, for at undgå kortslutning. Mere herom næste gang.



Skinner limet fast og malet. De gule og lyserøde sedler er markering af isolerede sporafsnit.

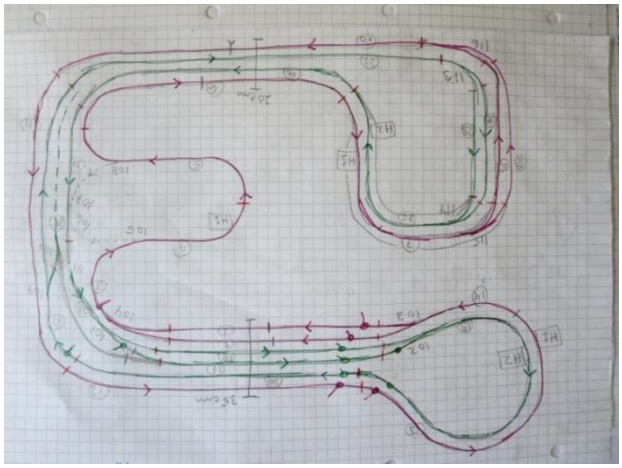
Overvejelser og idegrundlag for sporplan og valg af trafik og periode

Grundlaget for min modeljernbane er en kombination af paradekørsel og lokalbane. Udgangspunktet er et dansk anlæg i tidsperioden 1960 - 70. Der køres både med damp og diesel.

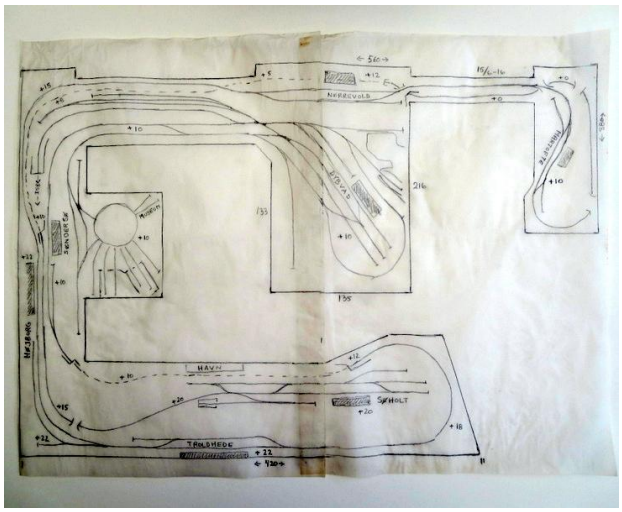
Vi har flere børnebørn, der gerne vil se toget køre og følge det rundt på banen. Jeg har derfor valgt, at det nederste niveau (*kaldt niveau 0*) bygges som en dobbeltsporet bane, hvor 4 togsæt kan køre automatisk. Det ene hovedspor vil være tilsluttet lokalbanen, så togene kan køre fra nederste niveau op til næste niveau, hvor lokalbanen bygges.

Paradekørsel bygges i princippet op som en ringbane, hvor der er 2 steder med overhalingsspor.

Hovedsporerne er opdelt i blokke /sporafsnit, hvormed det er muligt at lave et sikringssystem, så togene ikke kører op i hinanden. Sikringssystemet styres ved hjælp af WinDigiPet, som vil blive omtalt i kommende numre af Mosebanen. Der kan således uden problemer køre 4 til 6 togsæt som paradekørsel til glæde for børnebørnene.



Sporplan for den dobbeltsporede bane (paradekørsel).



Sporplan for lokalbanen. Undskyld kvaliteten af billedet.

Niveau 1 og 2 er til bygning af lokalbanen, der i princippet bygges som en punkt til punkt bane med en række lokalstationer. Grundlaget for lokalbanen er forbindelse mellem 2 større byer, kaldet Dybvad og Søholt, der begge har havneanlæg. Fra Dybvad er der udtræk til færgetrafik med godsvogne. Ligeledes er der fra Dybvad forbindelse til et større remiseområde med drejeskive og anlæg for museum. Hermed er det muligt at køre med forskelligt materiel som museumstog.

På strækningen er der flere mindre stationer med forbindelse til diverse industri og virksomheder, hvorfra der skal transporteres gods samt personbefordring. Lokalbanen er ikke bygget efter et konkret forbillede, men er fri fantasi og inspiration fra andre modeljernbaner, der blandt andet er vist i bladet BANEN gennem tiderne.

Lokalbanen køres med mindre lokomotiver, skinnebusser samt 2-akslede vogne.



I næste nummer af Mosebanen vil jeg beskrive erfaringerne med anvendelse af digital styring og landskabsbygning.

Til venstre for teksten er vist et eksempel på vinterlandskab ved aftenstide over Martofte station. Billedet er fra det anlæg, der blev pakket ned i julen 2015. Perronlampe er hjemmelavet af messingrør og lysdiode.

HD.

Exact-train Classic H0 1:87®

NS Hbs / Gbs



Exacrttrain´s Hbs/Gbs er et OEM projekt fra McK, dvs. vognene er udviklet og produceret af Dekas for exacttrain.

- √ chassis i metal
- √ rigt detaljeret undervogn
- √ håndbøjler i metal
- √ ætsede hjørnetrin

og meget mere....

På lager

NS Hbs (1:87) – Epoke III

		Vejl. udsalgspris
20180	NS Hbs 32003 & 32027 Brun med Aluminium Luger	658,-
20181	NS Hbs 32146 Brun med Aluminium Luger & twijnstra Viehfutter plakat	348,-

NS Gbs (1:87) – Epoke VI-V

20182	NS Gbs med mørke lukkeluger (uden NS Logo), 21 84 150 1 222-6 & 21 84 150 1 522-9	658,-
20183	NS Gbs EUROP mørke lukkeluger (med NS Logo), 01 84 150 1 532-2 & 01 84 150 1 444-0	658,-
20184	NS Gbs EUROP brune lukkeluger og tag (med NS Logo) og Indesit-Plakat 'voor vervoer van koelkasten uit Italië', 01 84 150 1 450-7	368,-
20185	NS Gbs EUROP metalfarvet lukkeluger (med NS Logo) og Indesit-Plakat 'voor vervoer van koelkasten uit Italië', 01 84 150 1 501-7 & 01 84 150 1 480-4	658,-
20186	NS Gbs EUROP brune lukkeluger og tag (med NS Logo) og Indesit-Plakat 'voor vervoer van koelkasten uit Italië', 01 84 150 1 485-3 & 01 84 150 1 465-5	658,-

Dekas

Der tages forbehold for fejl, ændringer og udsolgte varer.

Køb hos din Dekas Forhandler eller på order@dekas.dk







Nyt fra klubben

V. Flemming



Onsdag d. 30.03. 2016. Den sidste onsdag i marts nåede af gode grunde ikke at komme med i nr. 58. I skal dog ikke snydes for lidt tekst og foto fra denne klubdag. Et tydeligt tegn på at vi snart for alvor skal i gang med kørslen på anlægget er de store mængder af rullende materiel der kommer til gennem og eftersyn, meget har jo stået i flere år! Vi er nogen der synes at det er uhyggeligt spændende at gennemgå indholdet at diverse æsker og kasser. Mine egne ting skal have det store eftersyn, hjulrens og smøring, før det vil køre ordentligt.



Der arbejdes ihærdigt på huse og vejanlæg, ja selv den bærende del af landskabet er på vej!



Landskabsprofiler kan være genstridige at få på plads! Traceen er landevejen til en mindre naboby.



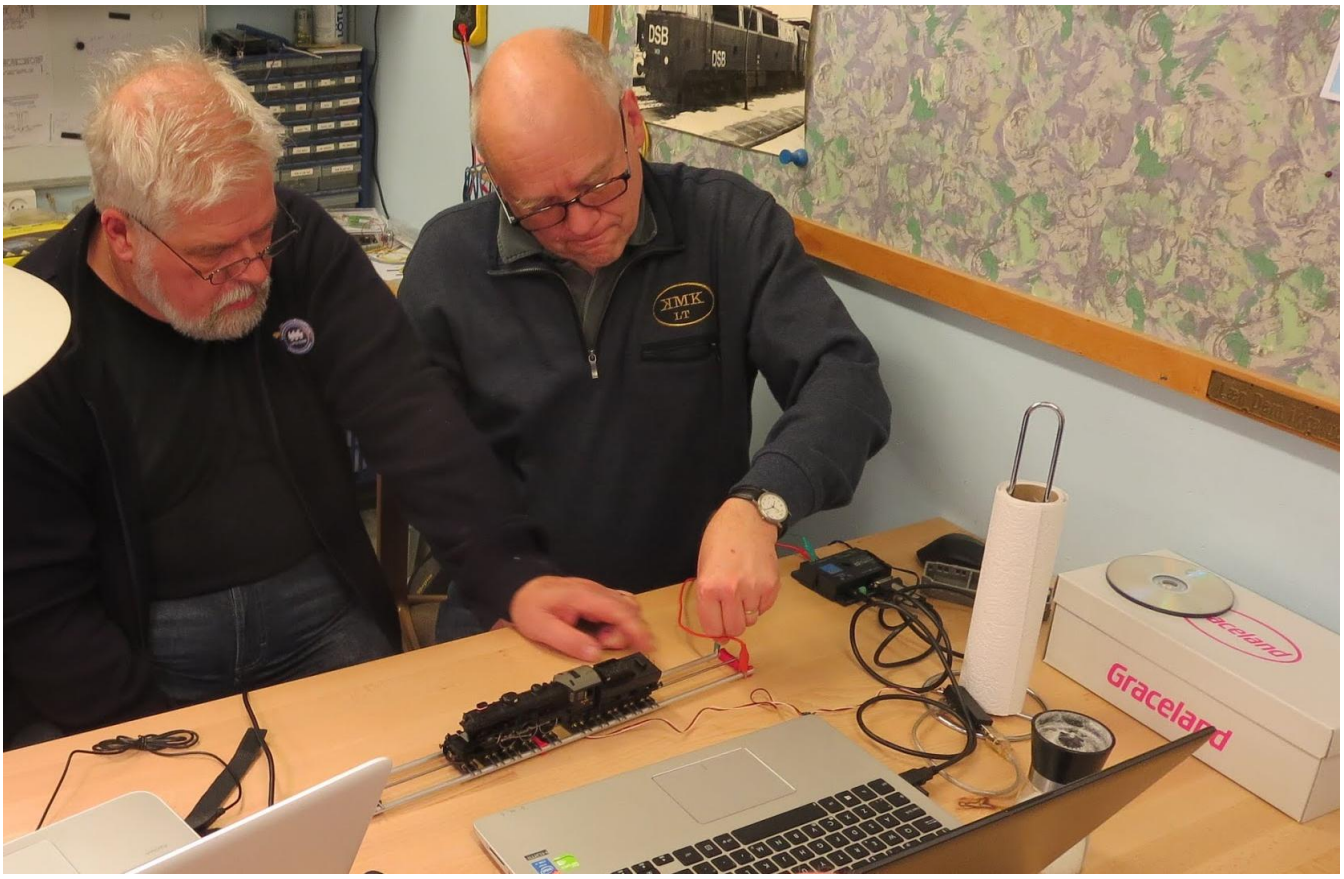
Er du nu sikker på at Michel ikke opdager det hvis der mangler noget?



Assistentkokken er her travlt beskæftiget med tilberedning af VORES MAD!



Vi nåede ikke at få et billede af maden, men her kan vi præsentere de sidste hertuger der sidder og fordøjer det herlige måltid!



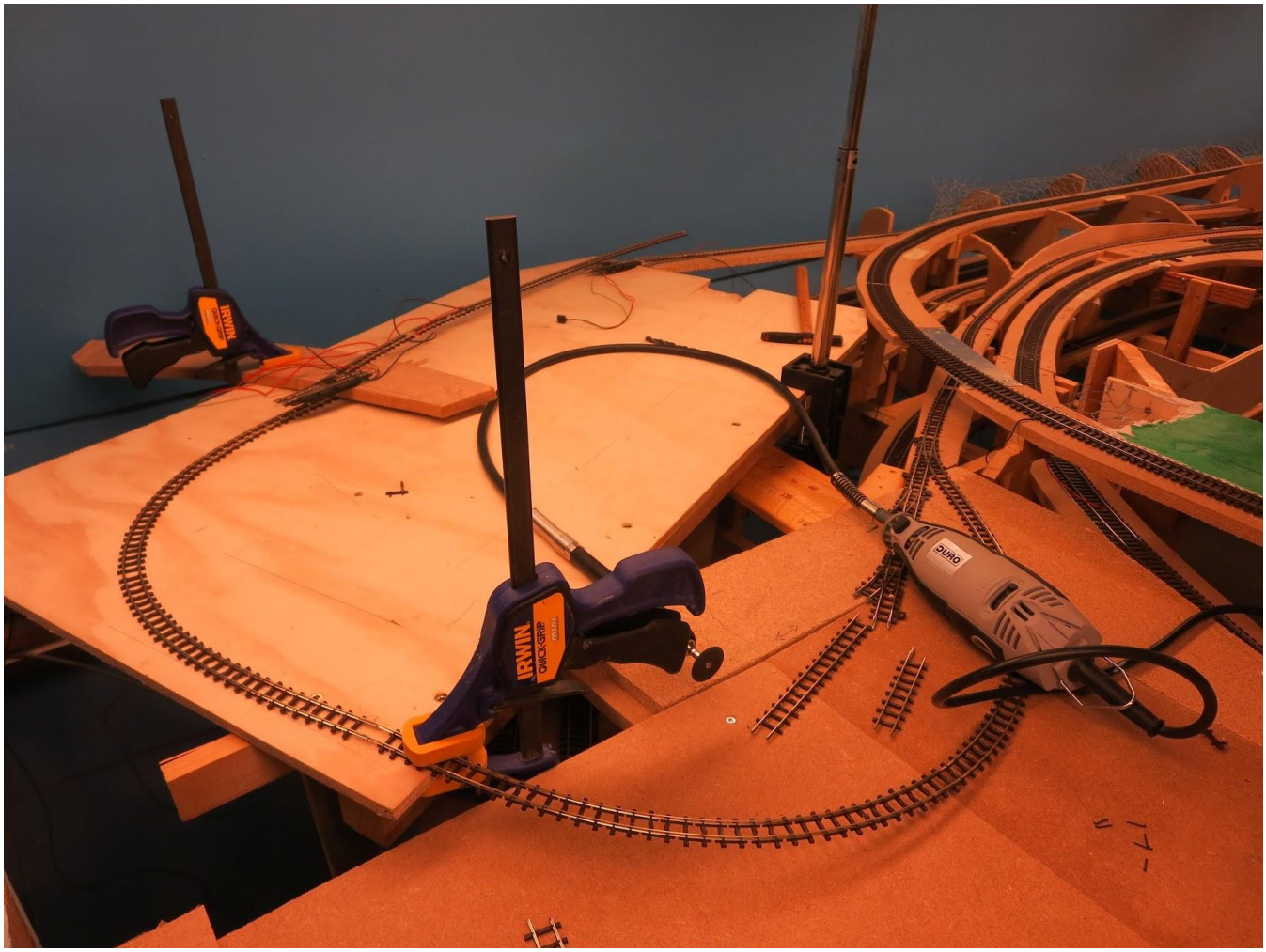
Oh! Skræk! Min ellers så velkørende E maskine har fået nykker, noget er ikke som det skal være, og det kræver nok en adskillelse af tenderen!



Tablet-styring af kørselen er det nye sort her i klubben! Det samler altid mange nysgerrige!

I rum 3 blev der testet Ipads som kørekontrollere nogen virkede og nogen gjorde ikke, min "dims" ville ikke være som de andre, så den løb bare tør for strøm! LT og undertegnede kæmpede nok en gang med et par Heljan maskiner, der har holdt stille alt for længe. Hvad værre er – min ellers altid så godt kørende E 978 har pludselig fået nykker. Min mistanke er, at der er no-

get i tenderen, der går i spænd. Knud og eders fik endelig placeret Sukkerfabrikken, det gjorde, at han kunne begynde på sporlægningen på fabriksområdet. Når smalsporet er placeret mangler der kun det sidste af det normalsporede sidespor ned til siloerne ved sukkerfabrikken – så er sporlægningen færdig i rum 3.
Kl. 18^{00} blev arbejdet til vores velbehagelighed afbrudt ved, at kokken proklamerede, at maden var anrettet. Menuen var spaghetti og kødsovs.



Så langt nåede Knud med sporet!

Bent og eders fortsatte "kampen" med mine skæve streger på kalkepapiret, skjult og synligt spor i rum 4. fandt sin endelige form og arbejdet med "Valleby" station der skal ligge i rum 7. skred fint fremad, det vil sige vi boksede en del med stigninger og fald, der gav en del udfordringer. Bent fik "lidt" opgaver til næste onsdag med hjem! Som sædvanligt gik tiden hurtigere end forventet, det blev tid til at vende snuden hjem – tak for i aften.

Onsdag d. 06.04. 2016. Bent havde anmodet Team Slagelse om at møde lidt tidligere denne onsdag, årsagen var at han skulle gå tidligt og der var en del "udfordringer med planen i rum 7. Vi ankom kl. 14^{00} og straks efter ringede Witzel for at høre om vi kom forbi ----- Ups! Havde jeg glemt noget? For ***en*** gangs skyld var det ikke tilfældet, men den gode Witzel havde tid til at komme med sit skæreland, så vi kunne få fremstille de manglende stykker til fremstillingen af helixen. Det sagde vi ikke nej tak til, og på kort til var de manglende 8 store plader skåret ud – det betyder at konstruktionen af helixen, meget snart kan begynde.

Opgaven med sporplanen til Valleby skred planmæssigt frem, dog måtte der utroligt mange justeringer og flytninger af transversaler m.m. til, før end at vi fik acceptable stigninger / fald alle steder på planen. Hele stationen ligger i flere plan, generelt er det højde "0" (*teoretisk set 90 cm over gulvet*) og højde "1" 12,5 cm højere (*teoretisk set 112,5 cm over gulvet*) I praksis vil alle højder forekommer mellem "0" og "1" højderne. Faktisk vil S banen et sted (*skjult*) ligge 6 cm under højde "0", det er nødvendigt da S banen skal krydse under stationen, for at komme til at ligge på den fjerne side af stationen. De mange niveauer og stigninger / fald kommer til at stille store krav til præcision og akkuratesse hos de banebørster der skal lægge stationen, for ulejligheden får vi til gengæld en spændende og "dramatisk" banegård og tilhørende landskab.



De herrer "snittere" Arbejder på fremstillingen af dele til vores helix!



Hr. Nyudnævnt pensionist Henrik kigger længselsfuldt efter kokken, der skal sige at der er serveret!



Uha – hvad har vi her?? En lækkerbisken for smudsredaktøren! Nogen (!) har vist glemt at flytte privatbanens trace, så sporet kan gå fri af backdroppet i rum fire – såee deeet! Savfører Madsen tog affære!



Madsnedkeren" in action!" Bøffer i størrelse "En er nok"

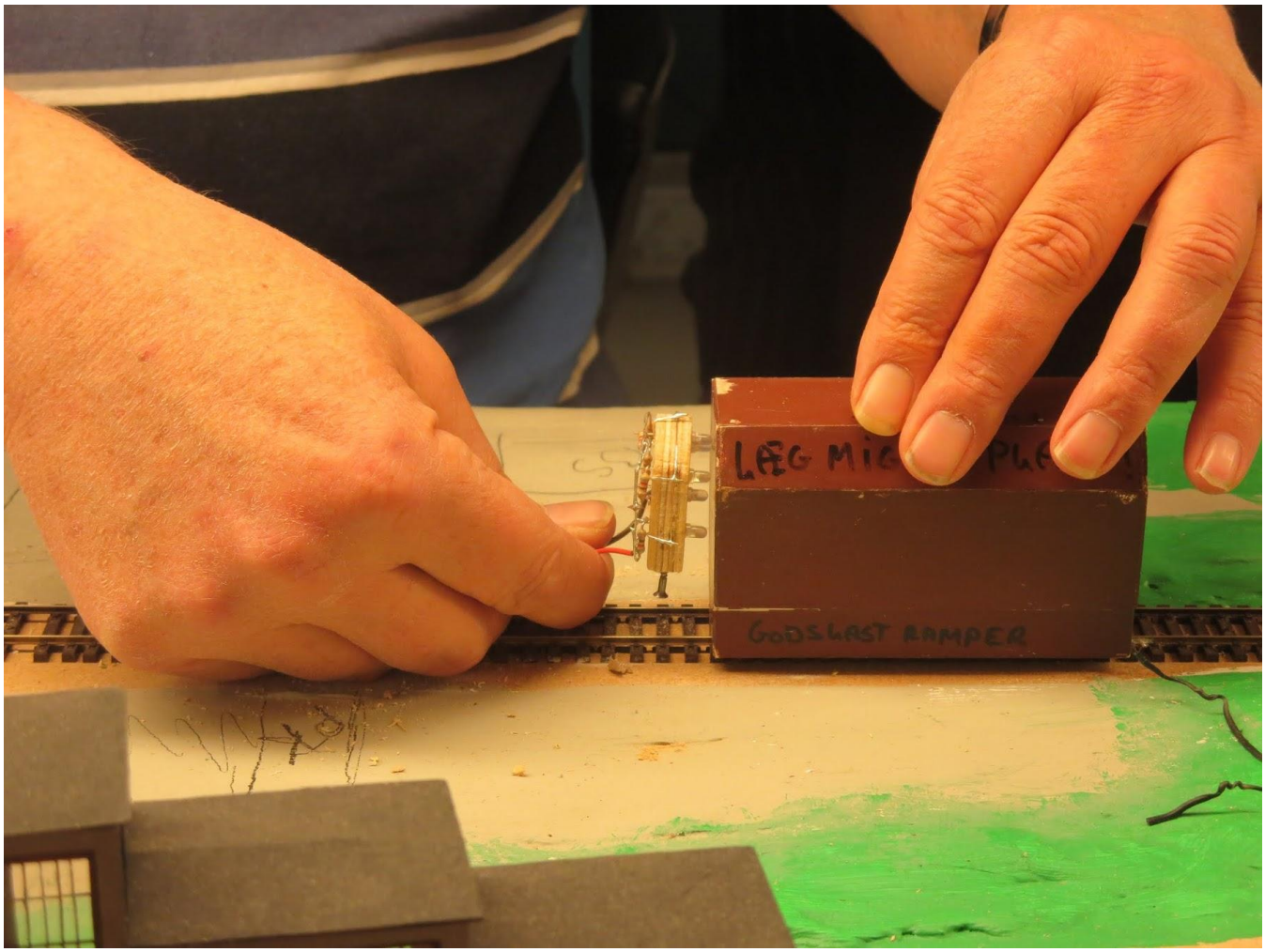
Endnu en onsdag hvor Kok-A-Mok drev os til vanvid med den lifligste duft af mad og krydderier, til tider var det umådeligt svært at bevare focus og koncentration på det man var i gang med. Endelig! Efter hvad flere oplevede som en evighed, kom det magiske ord! ***Værsågod!*** Endnu en gang brød smilene frem, fred og fordragelighed bredte sig!



Kom du bare nærmere Henrik, nok er bøfferne store – men næppe farlige!



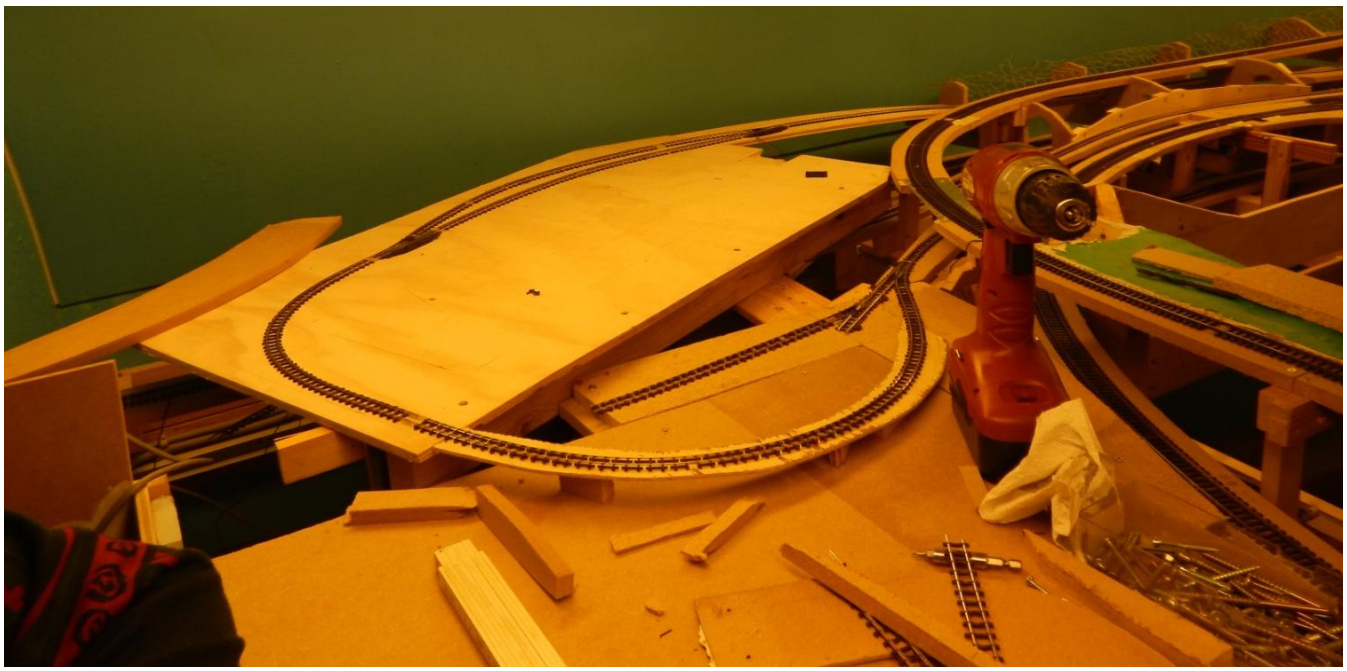
Se nu at blive færdig Madsen!



Dette nummers "mysteriebillede" Hvad er det Henk afprøver med fritrumprofilet???

Knud har fået lagt roebanens spor, det har været en lang og trang vej at nå så langt. Et uhyggeligt godt eksempel på at man (*vi!*) står sig rigtig godt ved at få planlagt projekter, hvor små de end må synes, grundigt før man går i gang med den praktiske del af festen! Roebanen er en spontan ide (*måske ikke helt uforudsigelig!*), hvor vi op-

høje grovskitsen til plan, "den kan vi sagtens putte ind mellem de andre ting i området". Efter flere forsøg måtte vi erkende at det stadig kun er Jesus der har gået på vandet! Nu er hele området hvor roebanen er impliceret synligt eller skjult, planlagt ret detaljeret – eftertiden må vise hvor gode vi var til det.



Så ligger sporet, nu mangler vi bare det sidste!

Projekt Iphone kørekontroller fortsatte under Henks kyndige vejledning, selv om der stadig er nogen der virker og nogen der ikke vil ser det ud til at fænomenet er kommet for at blive, jeg kan ligefrem forestille mig vendinger som *"har du snakket med dit lokomotiv i dag?"* eller *"ring lige til P 917 og bed det om at tage 20 Prince med fra Korsøre"* kunne blive helt "normale" her i klubben!! Meget andet foregik på denne skønne dag, men det er vist gået min næse forbi! Det kan være svært at være snushane og dybt koncentreret omkring en sporplan eller andre problem stillinger på en gang, derfor er der jo nok noget jeg ikke fik med - tak for i dag.



Michel er også kommet med på moden! – hvor blev toget af?



Knud fik også lagt sidesporet til sukkerfabrikken.

Torsdag d. 07.04. 2016. I dag stod der NMJK på programmet, som bekendt aflagde Næstved klubben os et besøg onsdag d. 03.02. Under besøget blev vi opfordret til at gøre gengæld, hvilket vi ikke var sene til at gøre. Vi havde sat hinanden i møde kl. 19^{30} på parkeringspladsen ved Sydbyskolen hvor Næstved Model Jernbane Klub bor. "Bussen" fra Slagelse var pinlig nøjagtig rettidig og vi kunne derfor gå direkte ned i de dejlige varme lokaler.



De først ankommende ærede medlemmer, med "kagemanden" i front bliver her modtaget af Thomas, NMJKs formand, ved nedgangen til de hellige haller!



Klubbens formand gav os en god velkomst og en grundig orientering om klubbens historie



De artige drenge lytter intenst!



En dansk landsbykirke i 1:87 i realistiske omgivelser – utroligt smukt!



Sug til dig Madsen, din færge må gerne være lige så smuk!!



Stråtag på modelbanen er sjældent set og tækkere der er ved at tække nyt tag har jeg aldrig set før, fantastisk fin detalje.



Detaljer omkring Vordingborg studeres grundigt, af de "tre vise mænd"



Ole nyder det fantastiske scenarie fra Maglemølle Papirfabrik.



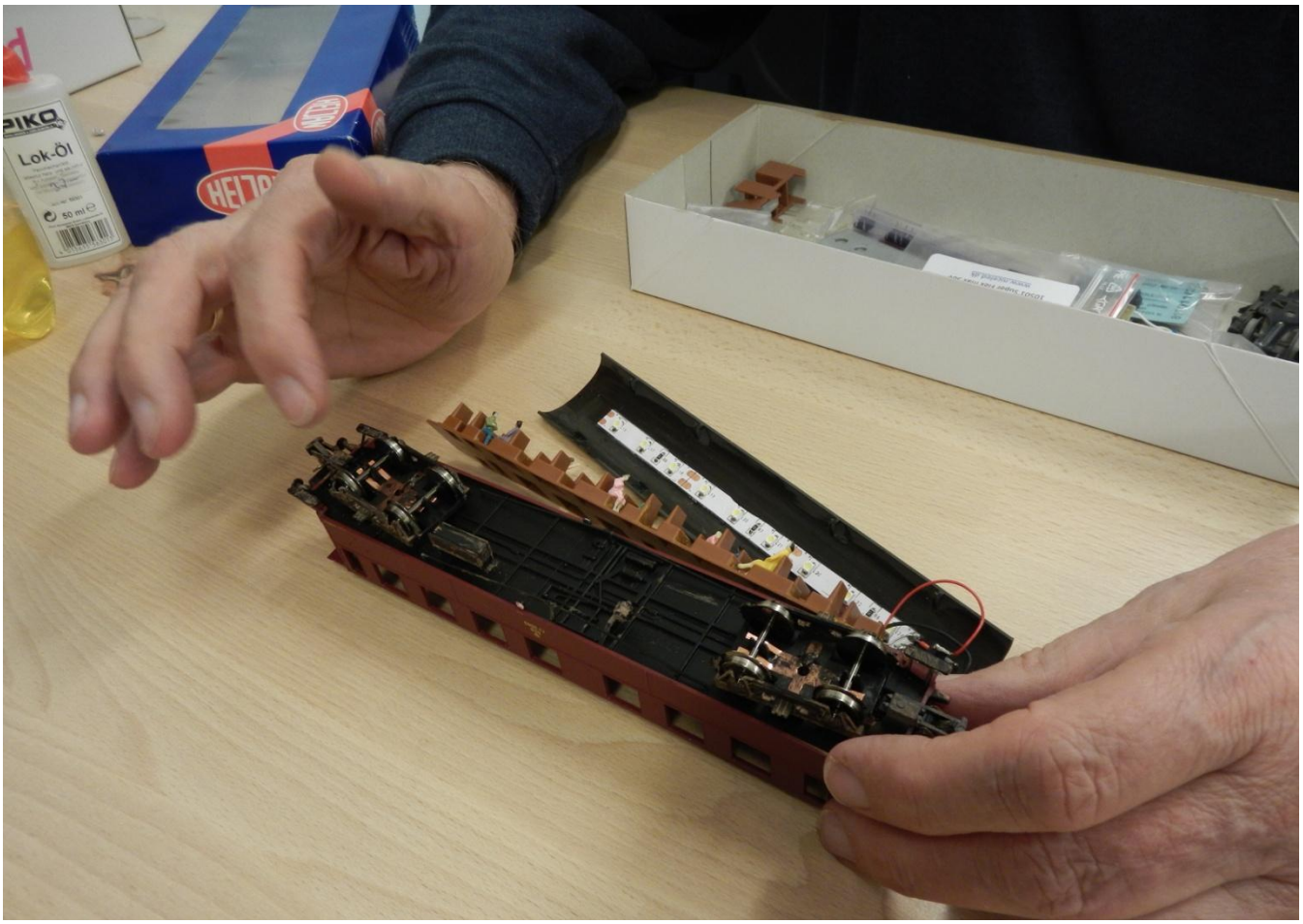
Hele scenariet er et mylder af spændende detaljer!

Klubben har boet på den nuværende adresse siden 1985 og råder over ca. 180 m² Omkring 20 m² er indrettet til et velindrettet opholdslokale, med bibliotek og andre bekvemligheder, bl.a. udstyret med sæder fra Cc (senere Bg) vogne,. Masser af jernbaneeffekter, plakater og foto sørger for den helt rigtige stemning og klubbens medlemmer sørger for at den gode stemning er i højsædet. Jeg har besøgt klubben en del gange, altid i forbindelse med deres velbesøgte banebørstedag, så det er mange år siden jeg sidst har set hele anlægget, på banebørstedagen er det stort set umuligt at komme til! Nu var vi knap så mange så jeg kom rundt alle steder og genså anlæg det var 15 – 20 år siden jeg havde set sidst! Deres anlæg er ganske enkelt fantastisk og har en for os misundelsesværdig grad af færdighed! Når man er i godt selskab drøner tiden hurtigt af sted og først tæt på 23^{00} fik de sidste sagt tak for en god aften, vi ses til Banebørstedag!

Onsdag d. 13.04. 2016. I dag fylder vi, klubben, 15 år, tænk at der allerede er gået så mange år! Dagen blev fejret med (*ekstra*) god mad og hele to lagkager!
Henrik havde medbragt en CP vogn med indbygget LED belysning monteret i taget. Interiøret havde fået lidt farve og sæderne blevet befolket med en pæn sjat figurer. Det er utroligt som det pynter.
Knud og Per tog hul på bordbygningen i rum 4, næste skridt er helixen, men først skal bordet bygges plus en ramme som Helixen skal hvile i! Bordet fylder af gode grunde en del og nu er det slut med den bekvemme vej igennem rummet. Det bliver spændende at følge byggeriet!



Den ene af to lagkager, lige inden den blev spist!



Vi beundrer Henriks arbejder på CP vognen!



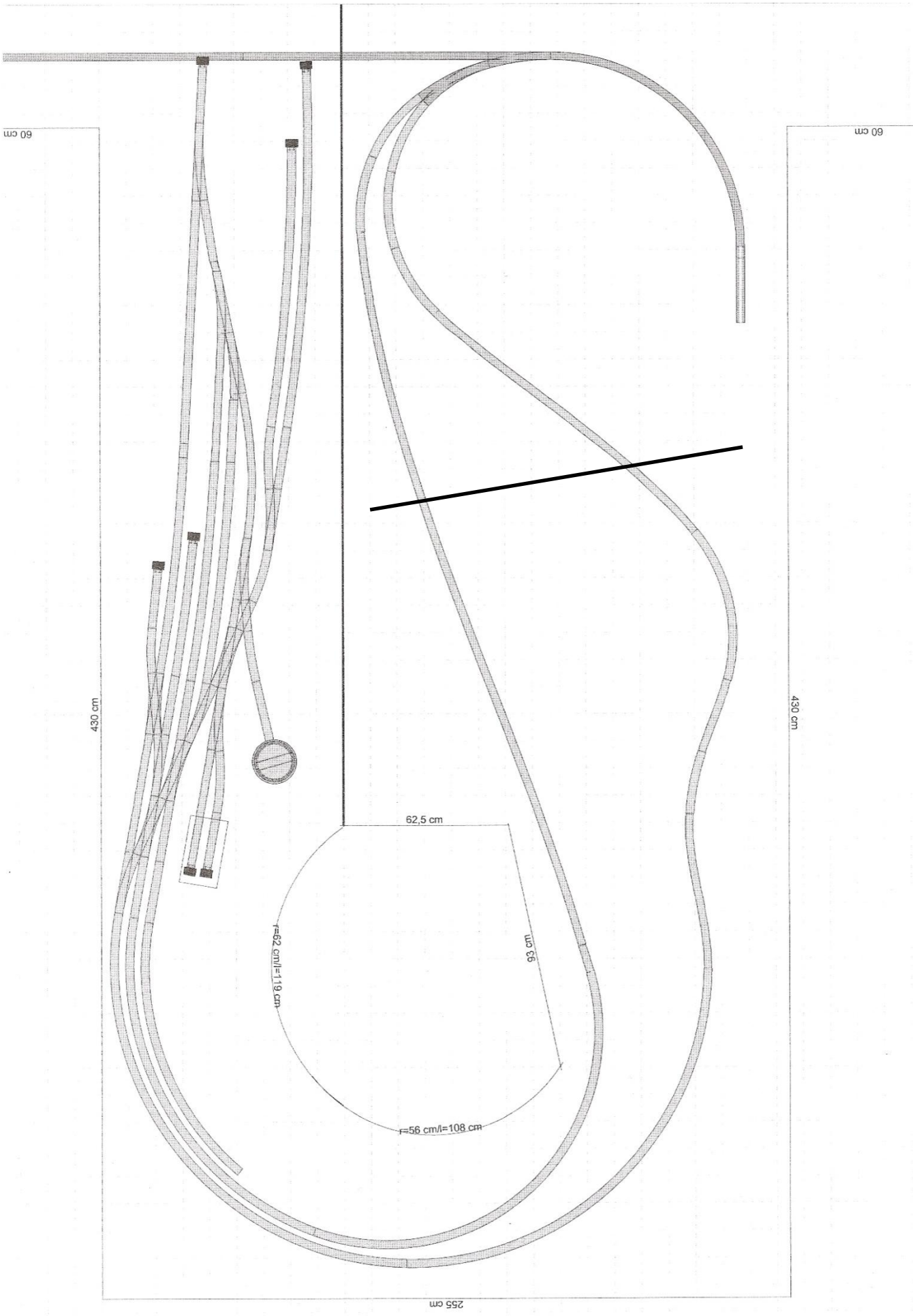
Optimisten Madsen troede til det sidste, at en flaske Gammel Dansk havde klaret at stå med en utæt prop i længere tid. Vidner påstår, at han havde tårer i øjnerne – da han hældte det udrikkelige sprøjt ud!



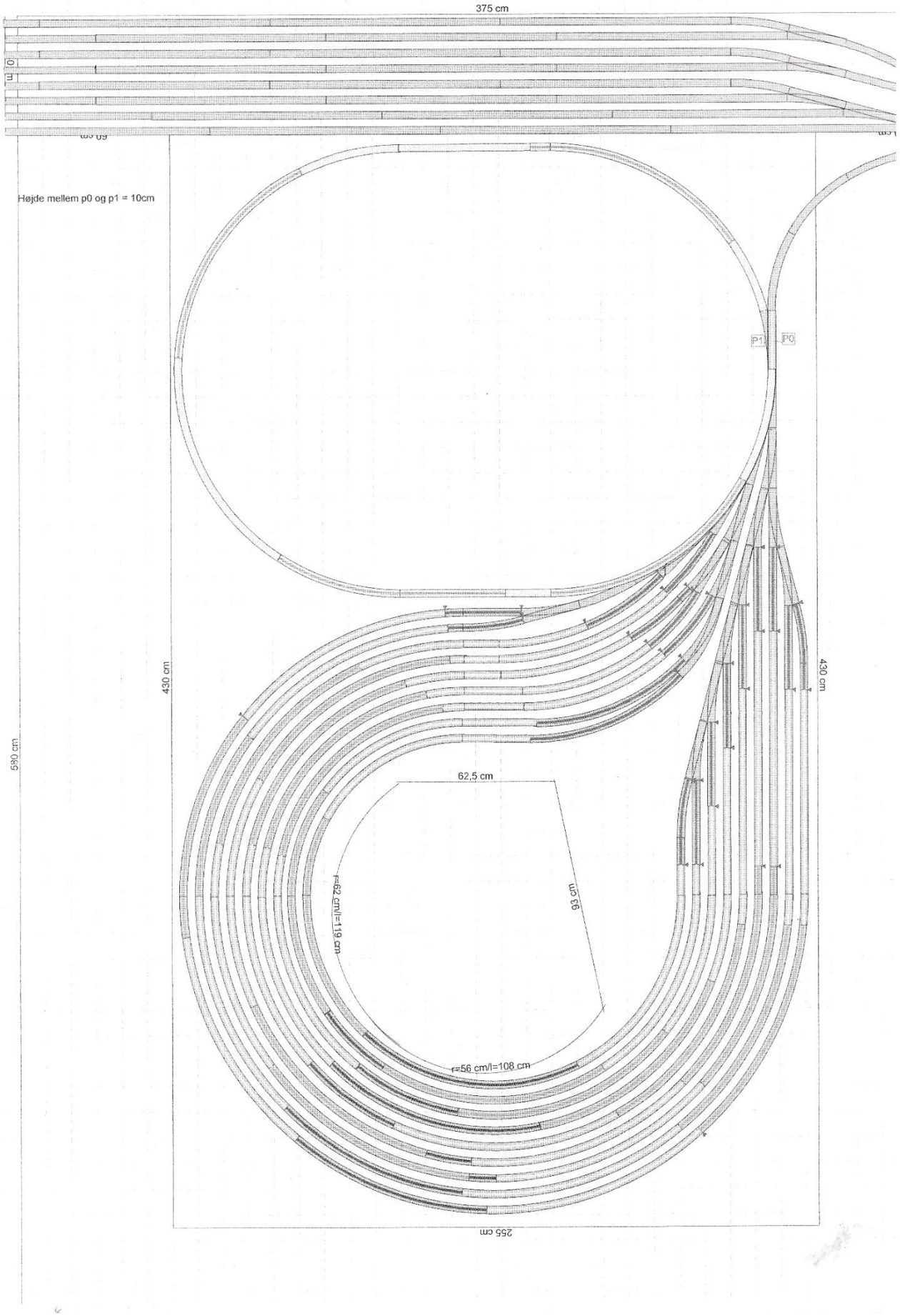
Jeg måtte op i de højere luftlag for at få rengjort printeren og senere få den installeret på klubbens PC. Jeg arbejdede tydeligvis under pres, maden var næsten færdig!



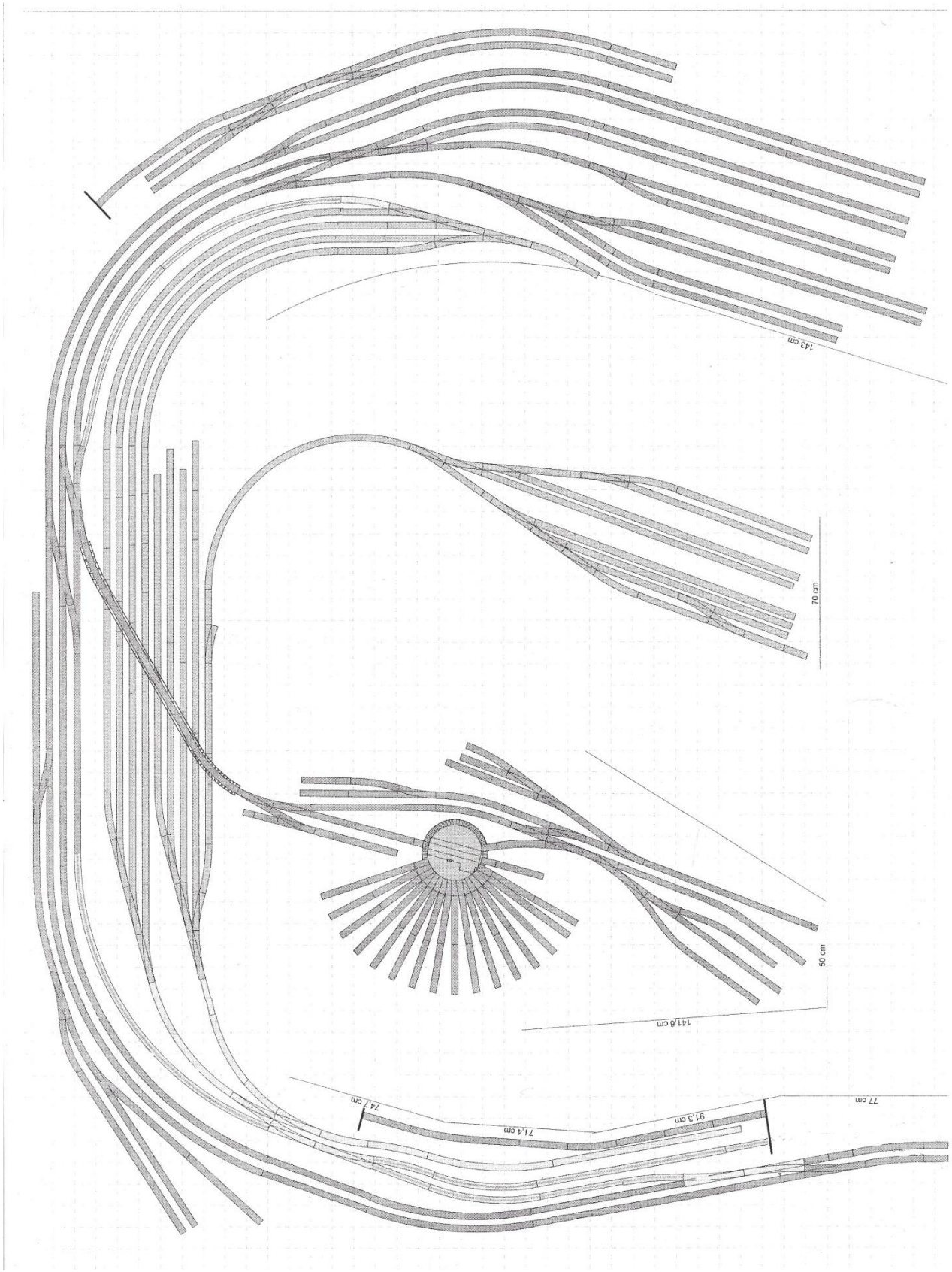
Så har vi fået "cement" rør på underføringen af roebanen.



Det synlige spor i rum 4. Fjordby station, den sorte linje angiver det omtrentlige sted hvor sporet forsvinder ud af syne! Sporplanen er tegnet med Tillig spor.



På nær de 8 spor øverst på tegningen, er det nederste etage af det skjulte spor i rum 4. Helixen er antydet, den dækker tre etager og forbinder alle stationer med hinanden, undtagen Korsøre og Sukkerkøbing. Den skjulte station voldte store problemer i planlægningsfasen, men til sidst fik vi tæmmet den! Alt skjult spor er tegnet med Roco spor, fordi vi har sideforlagte drev på de skjulte skifter.



Til sidst lidt fremtidsmusik, den sidste station, vi skal lave inde i rum 7 er Valleby. Det er en "halvstor" station hvor hovedbanen rebrousserer og sidebanen udgår / Ender fra, det bliver et spektakulært sporterræn med masser af forskellige niveauer. En rebroussementsstation er en meget arbejdskrævende station, alle person og godstog skal som minimum omløbes, før det kan fortsætte kørslen. Med damplokomotiver skal der skiftes maskine, da afstanden mellem Korsøre og Valleby er så stor at lokomotiver der kører på "det kogende vand", alligevel trænger til at blive forsynet. Derfor har Valleby en ret stort maskindepot hvor adgangen er højt prioriteret. Af samme årsag er ankomst / afgang risten udstyret med 4 spor, der vil altid herske travlhed i disse spor.

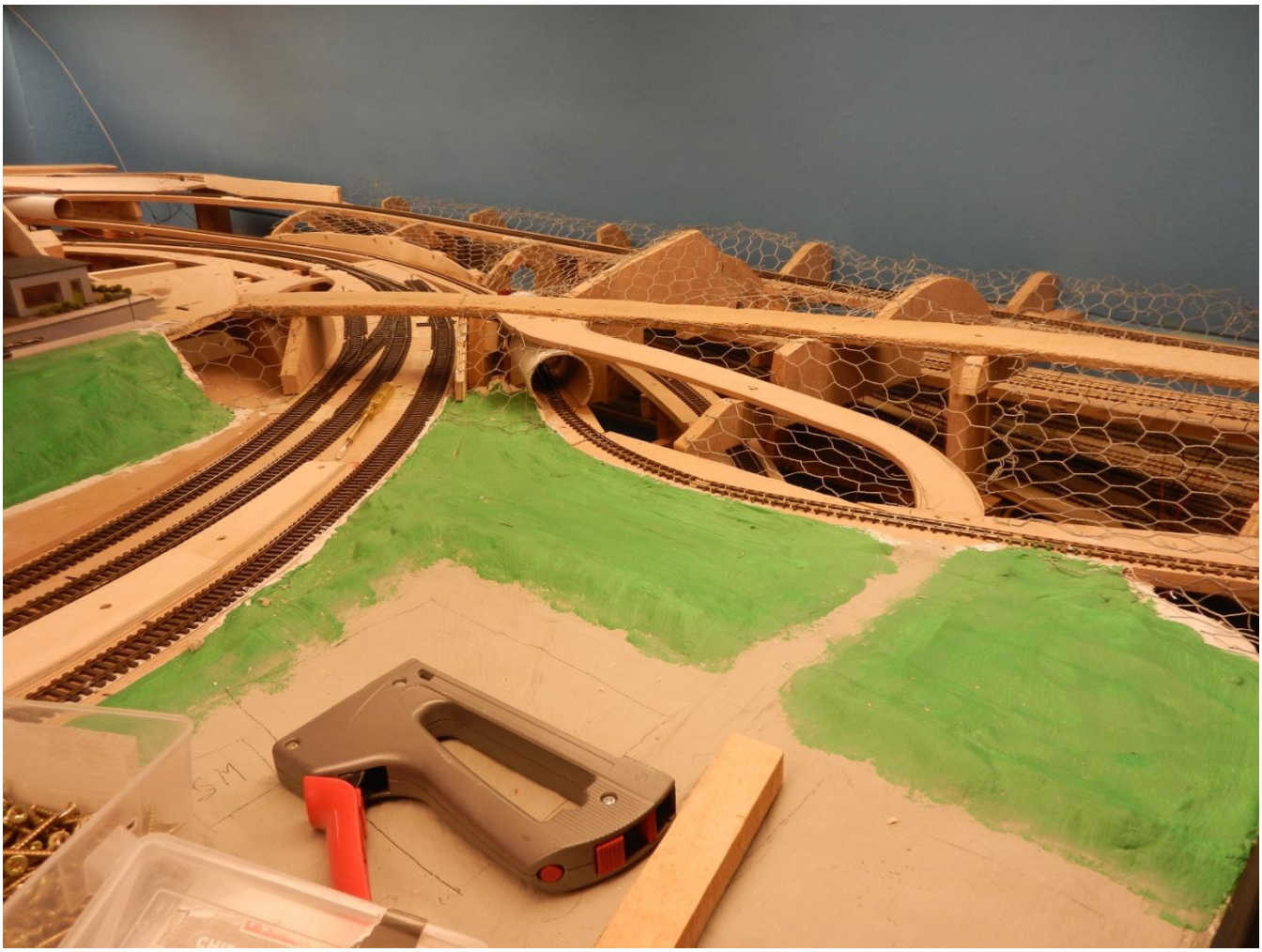
Onsdag d. 20.04. 2016. Endnu en aktiv dag i klubben. Knud og Per har fart på bordbygningen, Bent måtte nærmest "flygte" med sit arbejdsbord ned i rum 2.
Rum 2 som er vores bibliotek ligger stadig i ruiner efter den massive oversvømmelse i julen 2015, en masse ødelagte papirer og blade venter på at blive smidt ud! Noget kunne tyde på at vi må genoverveje hvad vi ønsker at have i vores bibliotek, bl.a. har vi en anseelig mængde ældre og nye tyske tidsskrifter, dem har vi også i digital udgave på vores PC – kunne vi ikke nøjes med de digitale udgaver? Det store stålskab i rum 1 vil gerne ind i rum 2 og nu er Bent "forvist" hertil også – noget må gøres!
I rum 3 er Jørgen, Henk og Jan travlt beskæftiget med at lave landskab både det grundlæggende og de landskabelige detaljer, sidstnævnte er Jørgen i gang med. Det er baggårde til husene i Jernbanegade, plankeværker og ukrudt er pt stærkt repræsenteret. Det lover godt for helhedsindtrykket af byen.



Den nederste etage af Helixen er nu godt på vej!



Baggårde på stribe, det bliver fine miljøer, når alt udstyret bliver placeret.



Hønsenet over det hele, bagvejen til savværket / tømmerhandelen er kommet på plads.



Stedet, hvor roebanen forsvinder ud i det ukendte, forgrunden formodes at blive plantet til med skov.



Byens tankstation har også fået beplantning.



Vejbyggerne har haft travlt så nu ligger "Svinget i Solrød" på sin plads, broen over banen er blevet afkortet og nu mangler kun gelænderet. Snart er der landskab og små huse på området.

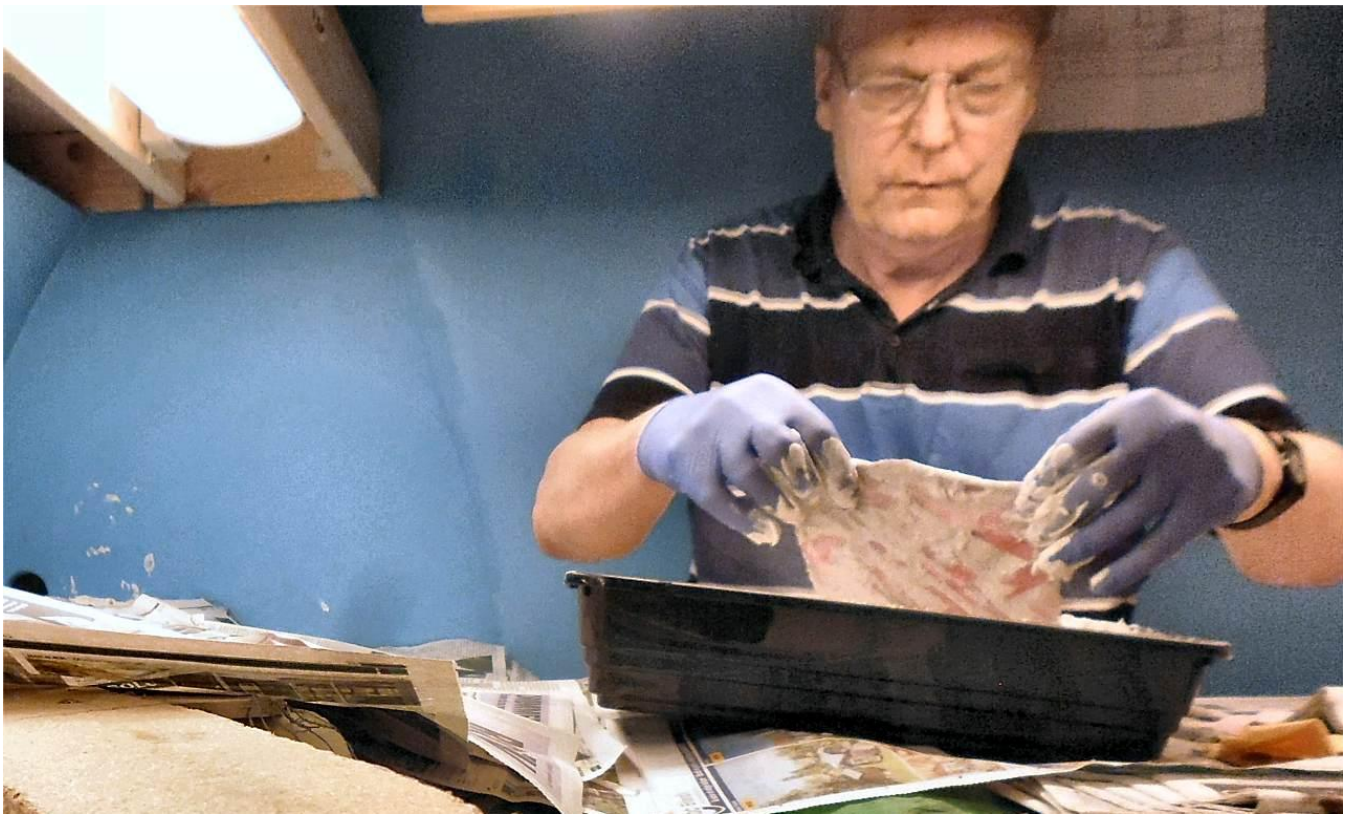
Jeg kæmpede næsten hele dagen med sidste uges nyt fra klubben og lidt om vores besøg hos de rare mennesker i Næstved Model Jernbane Klub. Således fik vi atter givet en god onsdag ben at gå på!

Onsdag d. 27.04. 2016. Normalt sætter jeg pris på at få at vide at jeg skal forfatte ugens klumme *før* dagen oprinder og ikke 2 dage efter, hvilket vores smudsredaktør åbenbart er uenig i. At han så kun har gulvbrædder og jord i hovedet for tiden kan måske tjene som en delvis undskyldning idet normale klubaktiviteter synes at være "raderet ud" af en overbebyrdet hjerne!

Nuvel, fremmødet var beskedent denne dag, kun 6 styk, til gengæld var der den fordel at alle kunne arbejde uden nogen der gik i vejen. Og det med at gå i vejen tog Per og Knud meget seriøst. De fortsatte ufortrødent med ramme og helix i rum 4 med et sådant engagement at rummet hurtigt kom til at fungere som en regulær forhindringsbane for dem der ønskede at forcere det.



Øh?



Ræk fanden en lillefinger - eller lån Jan ens kamera - så bliver man straks udsat for dette.



Skovruller og rødvin - de efterladte forstod at gøre sig det behageligt.



På med de blå handsker og i gang med plastringen - 10 kg polyfilla gik til i dag.

Og nogen var nødt til at forsøge at komme forbi; Bent lavede strømkreds til Pc'erne med nøgleafbryder så visse personer fremover ikke utilsigtet kan tage strømmen til styringen mens Jan og jeg genoplivede det store "gipscirkus" i en sådan grad at vi på 4 timer forbrugte 10 kilo polyfilla. Den eneste der ikke blev fanget var Michel der trofast sad og rev den af i rum 5; til landskabsbygning medgår der mange strimler lagen!
Med alt dette arbejde var det naturligt at vi så frem til middagen der i dagens anledning blev tilberedt af Knud. Det viste sig at være Skovruller (igen) hvilket der blev taget godt imod, de smagte lige så godt som tidligere.
Hvor længe der blev arbejdet denne onsdag ved jeg ikke, da jeg drog hjemad var der stadig stor aktivitet. Bent ville være færdigt før han tog til Mallorca (på cykel!), Per og Knud forsøgte at fjerne den sidste mulighed for gennemgang i rum 4 og Jan havde blandet en (alt for stor) balje Polyfilla som han forsøgte at få has på. Hvad vi nåede? Det må vi se på næste gang.

Henk.

Onsdag d. 04.05. – 11.05. 2016. Henrik og LT tog fat i den resterende oprydning og udmugning af forurenet og ødelagt jernbanelitteratur – ikke nogen rar eller ufarlig beskæftigelse! Planen er at få puttet alle bøger, blade m.m. i plastiksække og bortskaffet. Vandet der har ødelagt de store mængder, var kloakvand og det er ikke noget man skal tage let på. Når alt affald er bortskaffet, vil resten af biblioteket blive flyttet ind i rum 1. Reolerne adskilt og vasket grundigt af. Gulvet i biblioteket skal renses for tæpperester og sammen med den nederste halve meter af væggene, vaskes GRUNDIGT af. Der er ikke stemning for flere gulvtæpper, så det bliver en pæn gang maling, lige som de andre rum skal have. Vi tør ikke regne med, at der ikke kan komme vand igen!



Her kan man da snakke om farlig smudslitteratur!

I rum 4 er der voldsom gang i det store "Gipsshow" de to "gipsbrødre" bruger ca. 10 kg (!) gips pr. onsdag, det er da ligegodt noget. Arbejdet nærmer sig sin afslutning, det er ikke meget der mangler at blive dækket! Efter gipsen følger den "smukke" grønne grundfarve – den er ikke for sarte sjæle! Til gengæld bliver den endelige udsmykning sand kurage for sind, sjæl og farvesans - det "rigtige" landskab følger som regel ret hurtigt efter.



Jan er i gang med sin yndlingsbeskæftigelse!!!!



Første omgang af Helixen er nu klar,



Prøveopstilling af broen over hovedbanen



Martin og LT er næsten klar med "personale plejen"

Den efterfølgende onsdag 11.05. er lagt med i denne reportage, da det meste der skete den dag, "bare" var en fortsættelse af foregående onsdags arbejde. LT "pakkede" det inficerede materiale fra biblioteket i plasticsække og jeg har tænkt mig at tage det, der kan være i bagagerummet med hjem, og så på genbrugspladsen.



Fyldte sække – lige til genbrugspladsen, man bliver helt trist til mode når man ser al den ødelæggelse!



Det går støt "opad" for Helixen, diverse gevindstænger er placeret

Knud arbejdede alene med Helixen, det skrider fint fremad. Det i ser på billedet er det halve af Helixen, en omgang mere giver de tre plan vi har brug for – aarrrhh! Så lyver jeg næsten, for vi skal faktisk, næsten en etage højere op! Så vi også får det synlige spor frem i lyset. Det er et STORT arbejde at skrue / justere de lange gevindstænger på plads



Vi slutter denne rapport med endnu et stykke landskab der har fået den særlige blanding, der ifølge Henk har fået koden "Flemming", angiveligt fordi jeg er så "glad" for den!!

Onsdag d. 18.05. 2016. Ugens højdepunkt! Onsdag, i klubben med vennerne! Så bliver det ikke meget bedre. Min aldrende "Volle" var atter kampklar, en ny tandstang måtte der til (*uha det var dyrt!*) Jeg tog straks vi ankom, fat i støvsugeren og fik støvsuget rum 6, 5, 4 og 2, dernæst blev 4 sække vandskade båret op i bagagerummet – til bortskaffelse! Næste onsdag kører vi mindst en tur på genbrugspladsen i Køge, det bliver vi ved med indtil der ikke er mere affald tilbage i klubben og det er ikke pjat! Det er nemlig utroligt hvor meget affald vi har.



Flere sække med ødelagt litteratur – suk!



Henrik har efterhånden fået ryddet pænt op!

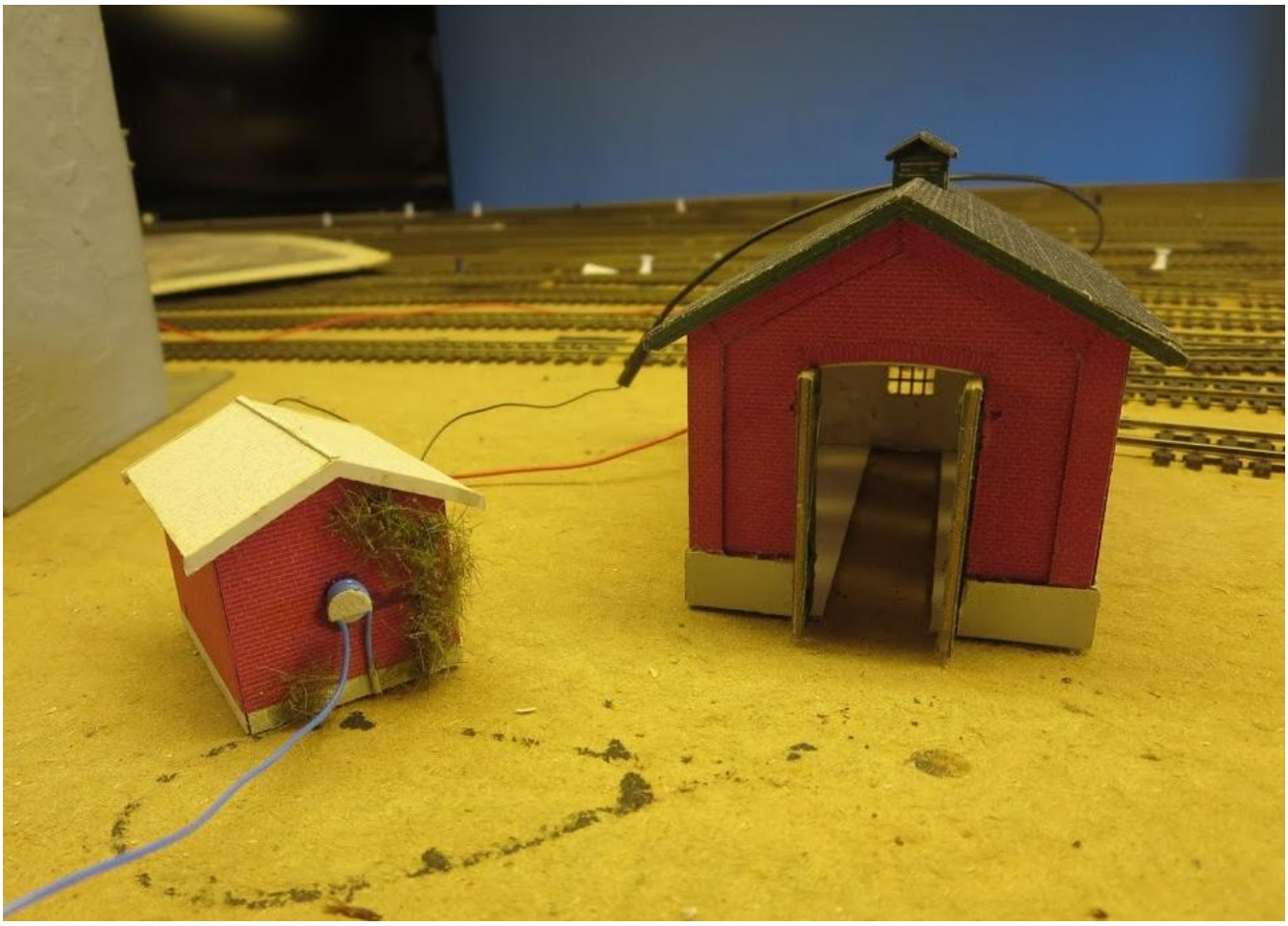
Alle de fritstående reolsektioner er blevet tømt og adskilt, den nederste 0,5 meter og de hylder der har fået forurenet vand, er blevet vasket grundigt af. Henrik har arbejdet målbevidst de sidste to onsdage på dette kæmpeprojekt! Gulvet er stadig fyldt rester af tæppebagside, Det sidder f..... godt fast men resterne skal fjernes inden gulvet kan males. Vi overvejer hvordan biblioteket i næste version skal tage sig ud. Der er ikke stor søgning på de udenlandske tidsskrifter (*som vi har mange af*) så måske der skal skæres ned på deres antal. Det store metalskab i rum 1 skal, hvis vi vil beholde det, stå i biblioteket, ligesom der er tanker om opbevaring af "ting" / værktøj fra rum 7. Dette rum skal jo som bekendt ryddes helt, Da vi inden for en overskuelig fremtid (*Ca. 1 – 2 år*) skal i gang med bordbygning og anlægsbygning.



Bent har travlt med noget strøm – tror jeg!



Kæmpefrikadeller med og uden baconsvøb, hertil kartoffelbåde og en grøn salat! Velbekomme!



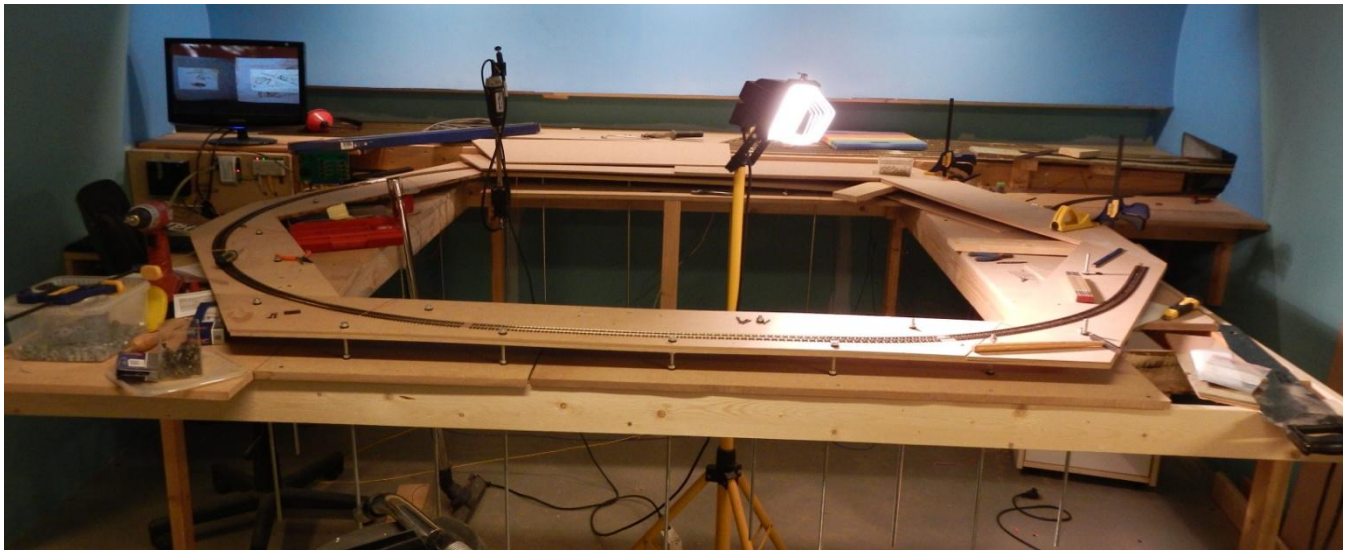
Madsen har bygget Roebanens remise med tilhørende skur, vegetationen er allerede kommet op!



Hvad vi ellers lærte? Jo ser i, det er meget nemmere at lodde forsyningsledninger på skifterne, inden sporet bliver lagt!

Knud fik sig en seriøs udfordring, da den sidste meterskinne i et skjult spor slap sit tag i den øvrige del af spornettet – nu var gode dyr rådne! Tilgængeligheden er nærmest lig nul (*hva gør vi nu lille du!*) Men ved hjæp af en lygte, et spejl og Madsens hjælpsomhed mener jeg de herrer fik ordnet problemet.
Ikke nok med det, i rum 3 fik vi atter en gang demonstreret hvad en uklar detalje i planlægningen kan betyde for en detalje i udsmykningen. Henk og Jan arbejdede med gips omkring sukkerfabrikkens område og fik lagt lidt bulet landskab lige der hvor den sidste bygning af fabrikken skal være, jeg skal skynde mig at beklage den manglende præcisering!!
Uanset hvad, så gik denne klubdag lige så hurtigt som de andre af slagsen – selv om vi kørte hjem tidligt, var vi de sidste der gik!

Onsdag d. 25.05. 2016. Reservedelene til Jans N maskine er endelig dukket op, og det tog ikke lang tid at få monteret drivhjul og gangtøj. Det blev ganske vellykket og maskinen kører fuldstændig upåklageligt igen.



Anden omgang er nu godt i gang, sporet er lagt på første omgang!

Efter det hyggelige pillearbejde med Jans N maskine, stod den på sortering af tvivlsomme elementer nede i biblioteket. Der er faktisk en masse som ikke længere er brugbart, af den ene eller anden årsag, store mængder af papir er blevet arkiveret til senere behandling, i biblioteket! Rigtigt gættet – det er aldrig blevet gjort, det fik vi, Henrik, LT og eders ordnet indtil maden blev serveret. Der er ingen tvivl om at vil være fint med en tur mere!



De to af triumviratet arbejder seriøst på opgaven, mens Henrik fjoller rundt med sit kamera!



Det sædvanlige "gruppebillede", menuen er frikadeller med kold kartoffelsalat og blandet salat!



Lad mig lige se engang, spartel i højre hånd og bøtten i venstre!! Ja så er den der – nu kører det!



"Hold nu op du fik jo lov til at vælge først!" "Hrmmph! – det er meeegeet muligt, men min vogn skal være forrest!"

Inde hos "spartelsvingerne" var der som altid fart på, ingen ved hvor mange kilo polyfilla der efterhånden er strøet ud, de er simpelthen arbejdsjunkier! Som så ofte før var dagen brugt op, næsten inden den var begyndt, men hvad det er vi snart vant til.

Onsdag d. 01.06. 2016. Dagen startede med en tur til Witzel, da han noget "rystet" erfarede at dagens menu var stegt flæsk med nye kartofler og persillesovs skyndte vi os at invitere ham på mad – et tilbud han ikke kunne modstå! Jørgen gik straks i gang med at lime strips på kanterne af Sukkerkøbings lange mellemperron, for at gøre arbejdet lidt nemmere (*for Jørgen, han er jo ikke helt purung!*) var perronen blevet afmonteret.



Ja! Det var så strip nr. 157 – det var jo nemt nok, nu mangler der kun 349 strips – piece off cake!

LT medbragte bygningerne til sukkerfabrikken, og hvilke bygninger! Det hele er farvemæssigt behandlet og selvom mange danske sukkerfabrikker er meget tyskpræget, så er detaljer, som eksempelvis tagene ændrede således at det har et umiskendeligt dansk præg! Det var en herlig fornemmelse at placere bygningerne på den reserverede plads. Jeg er sikker på at der er bred enighed, når jeg påstår at "det var lige sådan at fabrikken skulle se ud". Bygningernes størrelse gør at der skal tænkes alternativt på to punkter, roekulens placering og udbredelse skal ændres og den udtænkte passage i bygningsrækken fungerer ikke med de forhåndenværende bygninger. Den lille bygning med gennemkørslen virker forkert og det endte med at LT vil ændre bygningen til en administrationsbygning.



Enten sover han, eller bliver der tænkt grundigt igennem?



Prøve opstilling af sukkerfabrikken, der skal være lidt større afstand mellem de to store bygninger.



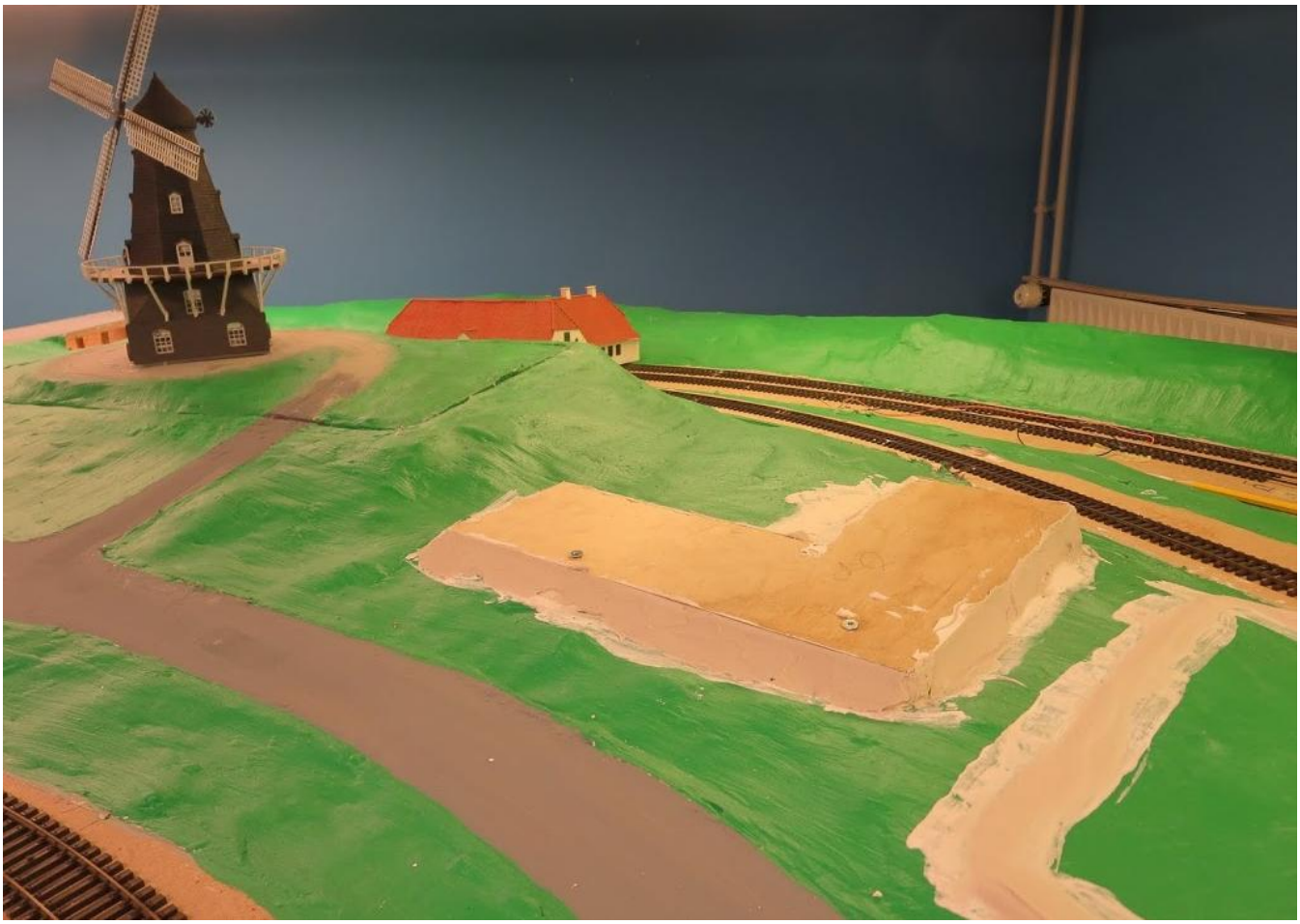
Man kan næsten fornemme den lidt kvalme lugt fabrikken udsender, når den er i drift!

Henk lagde asfalt på perronen i Sukkerkøbing (*helt rart at se ham male andet end "Flemming-grønt"*), nylagt asfalt er jo meget sort, men jeg håber farven bliver dæmpet lidt ned, jeg vil gætte på at mellem perronen til spor 2 og 3 får samme tur, når den gode Madsen er færdig med alle de mange strips!! Også Jan svingede penslen med den grønne, i ved nok! Jeg glæder mig meget til at den "smukke" farve af rigtigt landskab.

Bent var tilbage efter en af de utallige ferier han har været og skal på i år, man må da håbe han selv har styr på hvornår han er hvor? Når han er her, har manden vældig travlt med at trække kabler, efter udseendet at dømme (*kablernes – ikke hans!*) ligner det noget med forbindelser til de forskellige stationers computere. Efter lydene at dømme, ved han godt hvad han laver!!
Per og Knud arbejder støt på Helixen og det er ikke meget der mangler i at selve Helixen er færdig, så kommer alle til / fra spor og sidst men nok ikke mindst, den perfekte justering af stigning og afstand.
Martin kreerede en pragtfuld gang stegt flæsk med nye danske kartofler og persillesovs, det var bare mums!



I dag var Gipsdrengene blevet til penselsvingere – det er et par alsidige herrer!



Så er der fundament til Martins fine gård.



Så steges der flæsk!



Og her nyder drengene Martins gode mad ★★★★★

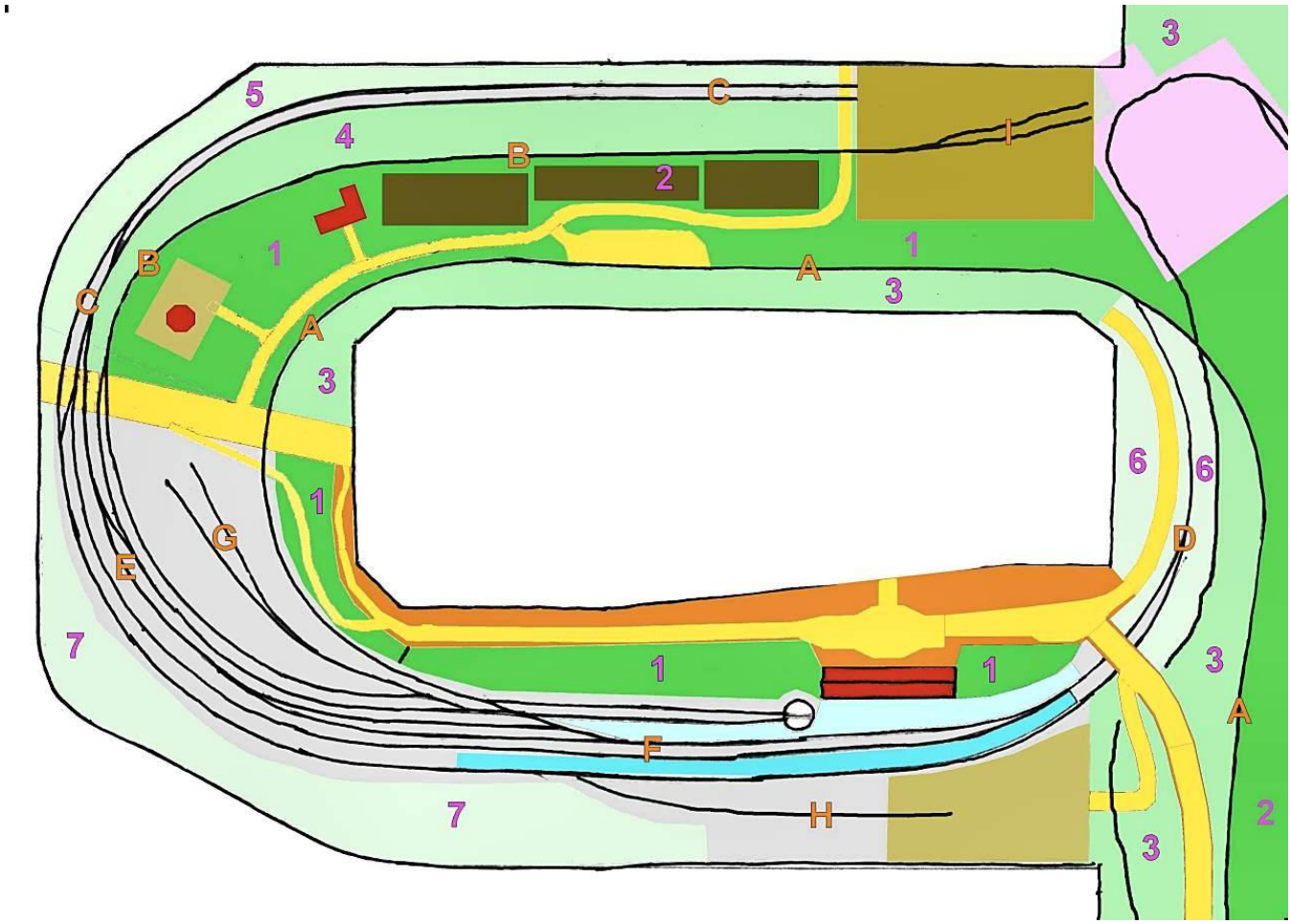


Hvis I synes, vi ser skræmmende ud, så skulle I se fotografen!



Så mangler der kun en kvart omgang af Helixen.

Onsdag d. 08.06. 2016. Velkommen til endnu en onsdag i klubbens skød! Eders lagde hårdt ud med et stykke højteknologisk præcisionsarbejde – afvaskning af tæpperester på gulvet i biblioteket!! Jeg tager kun et lille stykke ad gangen, for det er et trælsomt arbejde, Jan bistod med spartel og opbyggelige tilråb! Det er meningen at gulvet skal have en gang "tyk" maling, så de mange små huller i betonen bliver fyldt ud og gulvet hermed er nemmere at holde rent – en proces alle gulvene skal igennem efterhånden vi når til de mest trængende rum – næste rum bliver vores opholdsrum, det trænger meget til at blive ordnet.



Henks prioriterede arbejdsskitse for ballastlægning (bogstaverne) og landskabets udbygning (tallene)

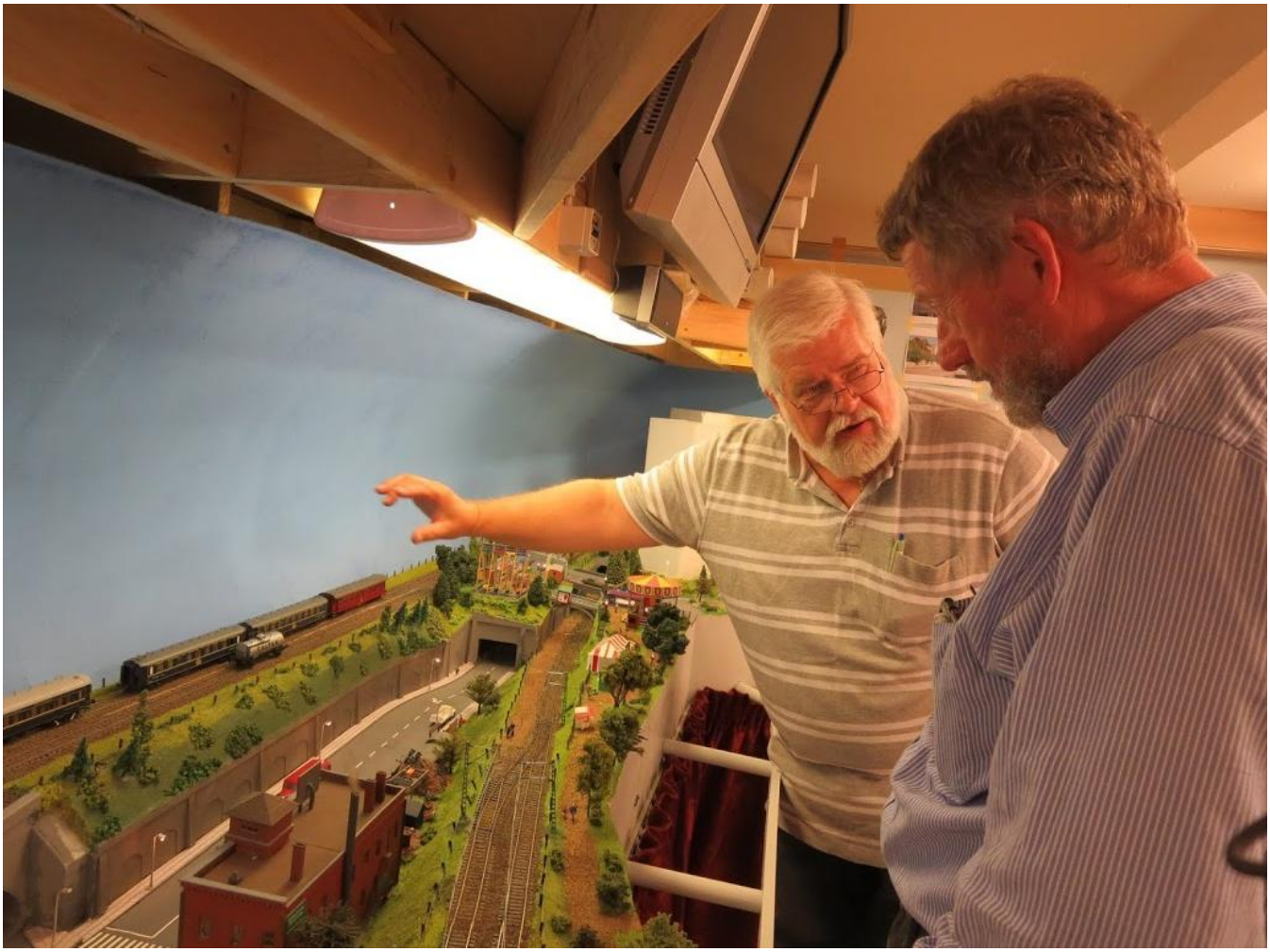
Nogen (Henk!) har nu fremstillet en plan over anlægget i rum 3, denne udviser rækkefølgerne af landskabets og ballastlægning! Hovedbanen skal have stenballast og spor 1, 2 og 3. Privatbanen og de øvrige spor på Sukkerkøbing kommer til at ligge i grusballast, det laves af meget finkornet sand der er indfarvet. I forbindelse med planen, fik vi snakket "justeringer af den bebyggelse der skal være ved og omkring fabrikken, der blev fostret flere gode ideer og vi skal bare lige have det finpudset og mærket op på anlægget!



Kors hvor der tænkes!



Kraftstationen til Valleby slagteri



Ja-ja – det er ganske vist!

Det er ingen hemmelighed at sporplanen til Valleby har været færdig i et stykke tid, vi har vist, lidt tidligere i denne beretning, en helt målfast tegning lavet med et sporplanprogram, så nu ved vi hvad kalorius kommer til at fylde i rummet. Vi har også "placeret" nogle vigtige industrier på planen; en møbelfabrik, et mejeri og et større slagteri. Hvis pladsen tillader det, har vi planer om en Kosangas fyldestation og et udsnit af et gasværk, således at begge dele ikke fylder meget på anlægget. Man kan i et ældre nummer af Lokomotivet (*jeg kan ikke tjekke hvilket nummer det var, da al min litteratur er pakket ned PT*) finde en udmærket beskrivelse og tegninger til sådanne en virksomhed. Nu kan man spørge sig selv om det er godt at spekulere på detaljer angående anlægget i rum 7, der er trods alt 2 til 3 år til det for alvor er aktuelt! Erfaringerne har dog vist os at det er meget smart at være på forkant med planlægningen – jo mere jo bedre, det er svært for ikke at sige umuligt at holde trit med sporbyggere og landskabsfolk, når de først er gået i gang! Og det er også en del sværere at være kreativ når man er jaget vildt!! KMK Læserservice kan med sædvanlig stolthed præsentere bygning til det der skal blive til Valleby Andels Slagteri; "Kraftstationen" fabrikkens dunkende hjerte. Nyd den fornemme patinering af bygningen (*gad vide, hvad de fyrer med?*), man er ikke i tvivl om at det er en brugsbygning, ikke noget pjat med rengøring og vedligehold!
Henrik havde inviteret sin ven, Leif Tibæk, på besøg hos os i kælderen. Leif deltog også i vores middag der i dagens anledning bestod af "*Nakkekoteletter, flødekartofler og blandet salat*" Vi håber Leif fik en god oplevelse blandt os.

Onsdag d. 15.06. 2016. På banebørstedagen havde vi fået plastik lim med hjem til Henk fra Witzel, det var desværre det forkerte, så det må byttes næste onsdag og så glemte jeg selvfølgelig at få det med hjem – tju-hej hvor det går! Det er en (*stor*) trøst at de øvrige ærede medlemmer er stort set lige så glemsomme.

Bent erklærede at elektronikken til tilbagemeldinger m.m. nu fungerede på hele det etablerede anlæg og at der nu vil blive lavet planlægning af det kommende anlægs elektronik. Det betyder at vi skal indlede et større arbejde med rensning, støvsugning og eventuel fejlretning af sporlegemet.



Vis mig en græsplæne og jeg skal vise dig en golfbane, er det Madsen der har været på spil(!) og lavet en 18 hullers golfbane - med indbygget handicap??

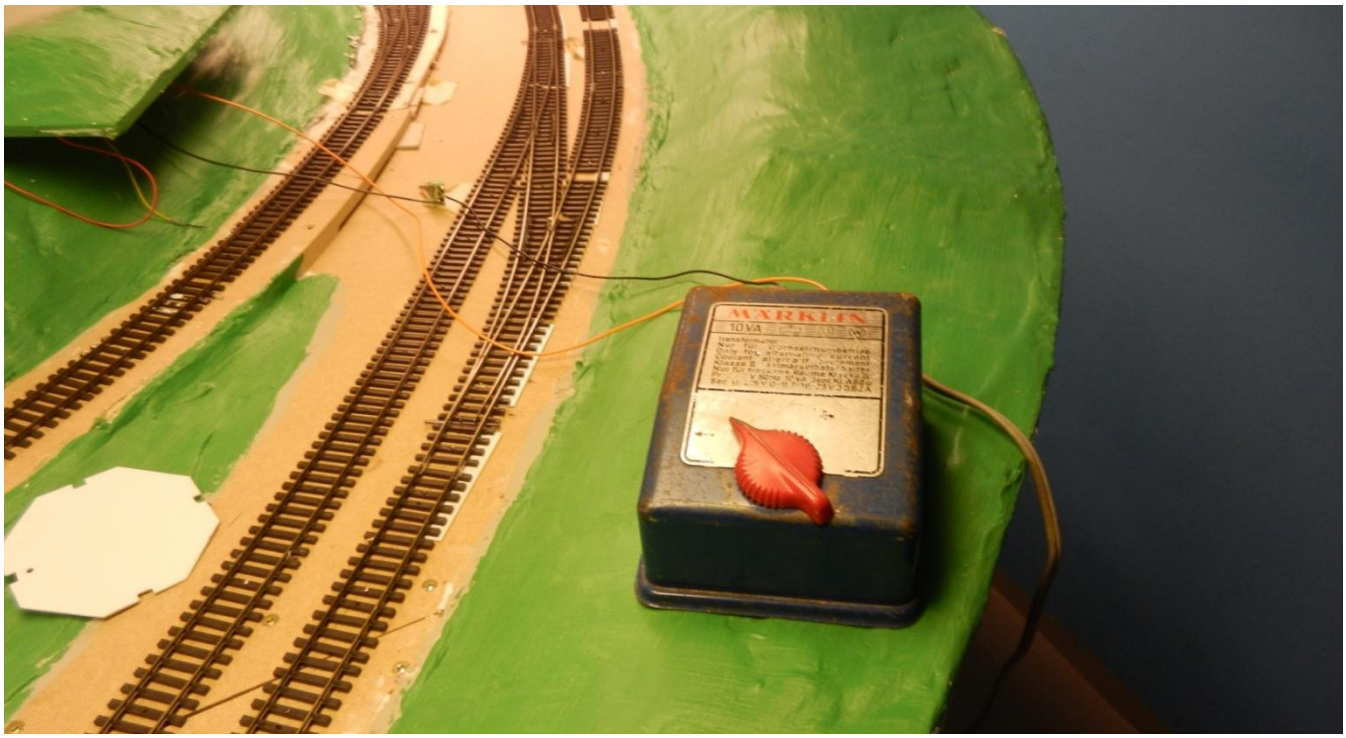


Så er ballastlægningen begyndt, her er det privatbanen, der får sin bekomst!



De mest sultne har sat sig, Knud havde kreeret Skovruller og kogte nye kartofler.

På landskabet i rum 3 er man "langt om længe" gået i gang med at minimere omfanget af "Flemming grønt" det må siges at det glæder den gamle redaktør. Små golfflag er placeret på strategiske steder, mon ikke der skal plantes træer og buske disse steder! Martin pjækkede fra klubben, Knud var så venlig at træde til med en gang "Skovruller og nye kartofler" så vi ikke sygnede hen. Efter den splendide middag, var det tid til et bestyrelses møde. Det gjorde et pænt indhug i styrken og det var først tæt på fyraften der kunne sige farvel og tak for i aften.



Er det det mon vores nye digitale kørestrømssystem??? Man får aldrig noget at vide!



Der arbejdes koncentreret med landskabelige detaljer.

Onsdag d.22.06. 2016. Sidste afsnit i dette kvartal om livet i vores klub. Denne onsdag fejrede vi Jan, havde fødselsdag næste dag. Hr. Klemmensen trådte ind i de "rigtig" voksnes rækker ved at fylde 50 år, stort tillykke fra os alle i klubben. Martin havde lavet 2 (!) lagkager og bagt fine boller til alle – så vi savnede ikke aftensmaden, heldigt nok, for vi fik heller ingen!
Hr. pælehulsborer og pæleplanter Madsen havde travlt med at montere pæle til trådhegn ved bagkanten af perronen i spor 1. på Sukkerkøbing, han havde fremstillet en fin "Mikado" pind, den fungerede som afstandsmål for hullerne til pælene.
Jan og Henk for rundt med "elektrostaten" og såede græs allehånde steder. Så det går vel som det skal!! I rum 4. var der stor opstandelse. Hele sporbyggergruppen var samlet og det er efterhånden nogen tid siden det sidst er sket, Ole måtte høre meget for sit fravær, jeg fik "næsten" ondt af ham – næsten! Det forhindrede dem ikke i at få noget arbejde fra hånden. Helixen, som Ole var vældig imponeret over, blev justeret efter alle kunstens regler.



Snart er Sukkerkøbing station hegnet fint ind!



Hvor lagde du den fastnøgle?



De fandt tilsyneladende fastnøglen, resultatet ser meget færdigt ud.



Nej men se der! Hvad mon der er sket? Ja rigtigt der er sagt der var serveret! Nogen havde travlt, jeg ved hvem synderen er og her er det brugt i mod ham!!



Vi startede en større omgang medlemsmøder, der skal tjene det formål at gøre vore beslutningsgrundlag bredere og bedre!

Vi tog hul på en lang serie af medlemsmøder. Her skal vi finde ud af alt, hvad der handler om vores modelbane. Pludselig var dagen forbi, folk begyndte at sive hjem, som sædvanlig var vi fire, der lukkede og slukkede biksen. Tak for denne gang og på gensyn i næste nummer af Mosebanen.

Flemming.

! Noget for øjet !



Tidligere på året, da det stadig var koldt, var Henrik en tur på Stengade i Helsingør, her er der rige muligheder for at finde fine bygninger til vores epoke III anlæg.





Forbilledet for vores Sukkerkøbing. Postkort, egen samling.

"KØREPLANEN"

JULI KVARTAL 2016.

-oOo-

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

-oOo-

Onsdag	03.	August	Byggeaften i klubben.	16^{00} - 23^{00}
Onsdag	10.	August	Byggeaften i klubben.	16^{00} - 23^{00}
Onsdag	17.	August	Byggeaften i klubben.	16^{00} - 23^{00}
Onsdag	24.	August	Byggeaften i klubben.	16^{00} - 23^{00}
Onsdag	31.	August	Byggeaften i klubben.	16^{00} - 23^{00}

-oOo-

Onsdag	07.	September	Byggeaften i klubben.	16^{00} - 23^{00}
Onsdag	14.	September	Byggeaften i Klubben.	16^{00} - 23^{00}
Onsdag	21.	September	Byggeaften i klubben.	16^{00} - 23^{00}
Onsdag	28.	September	Byggeaften i klubben.	16^{00} - 23^{00}

-oOo-

Kokken laver varm mad 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 spændende emner, at fortabe sig i.

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