

MOSEBANEN



Nr. 68.

November.

2018.

Medlemsblad for

KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

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

Kasserer.:

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

Sekretær.:

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

Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:

www.mosebanen.dk

Mosebanen.:

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

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen
Henrik Donby

Annoncer.:

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

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

Bank.:

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

I kupevinduet

Kære Medlemmer!

Så er næste udgave af jeres klubblad klar. Denne gang har redaktionen ændret en smule på opsætningen, så de klubnære indlæg præsenteres først. Så må de eksternt rettede indlæg pænt vente til sidst!

Ellers må man nok hævde, at oktober måned ikke just har antydning fremgang for vores hobby, da vi kunne konstatere, at det var slut (?) med Hobby Trade/F 2010 efter ca. 18 års aktivitet til gavn for os.

Det er meget ærgerligt. Af flere årsager. Den første er, at det nødvendigvis må betyde mindre konkurrence, den anden er et mindre udbud og den tredje er, at det kunne vidne om stagnation i hobbyen.

Fortsættes side 29

Indhold.

Side 03.

Nyt fra klubben.

Side 08.

Beboerdagen 23. september 2018.

Side 15.

Det ærede Medlem.

Side 18.

Overvejelser ved anlæg af modelbanen.

Side 24.

Styring af sporskifter på anlægget.

Side 26.

Breaking news.

Side 27.

Træk af et lokomotivs liv D 874.

Side 39.

Side 39. Modellen.

Side 49.

Køreplanen.

Forsidebilledet.: D 874 med særtog i Odense 18.05. 1959. Med en stak trævogne på krogen. Første vogn er en (måske) forhenværende CRS styrevogn, så følger en CP, herefter tre CRM og endelig en EH. D874 er "hovedpersonen" i artiklen "Træk af et lokomotivs liv"

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Nyt fra klubben

V. Henrik Donby.

3. kvartal 2018

Generelt har 3. kvartal været præget af forberedelse til beboerdagen den 23. september og opfølgning. Vi planlagde at kunne køre med flere tog mellem rum 2 og rum 7, hvilket lykkedes til stor tilfredshed for gæsterne, såvel store som små.



Administrative forhold

Efter beslutning i klubbens bestyrelse har LT også fået dispositionsret til klubbens konto, således at både Michel og LT kan foretage dispositioner på klubbens vegne.



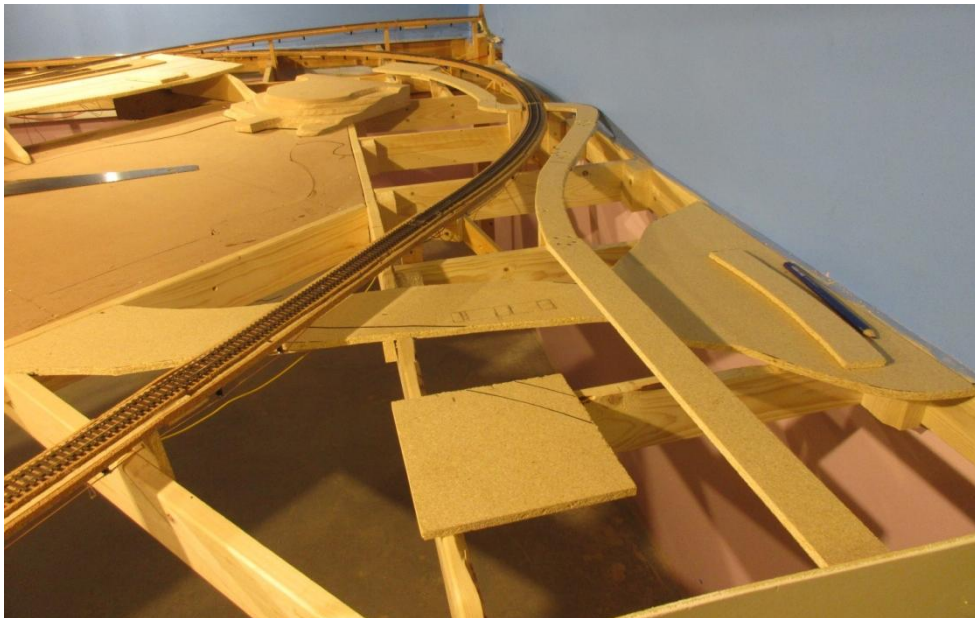
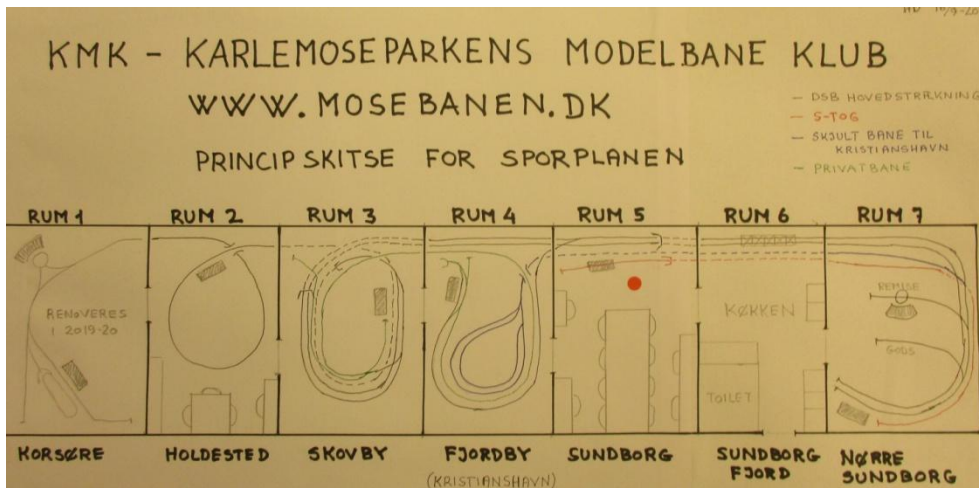
Gulvet i rum 5 er blevet behandlet og malet, så rengøring nu er nemmere. Gulvet var meget ru og ujævnt, hvilket samlede snavs, som var svært at få vasket væk.

Vi har fokus på anskaffelse af trådløse kørekontroller. Det var besværligt på beboerdagen at skulle gå rundt og tilslutte med ledning i de stik, der er monteret i anlæggets rammer. Hertil kommer, at der er for få tilslutningsmuligheder.

I rum 5 er der ophængt en principskitse for klubbens sporplan, så man kan forklare gæster lidt om trafikgrundlaget og sporforløbet.

Anlægsopbygning i rum 2, Hollested

Der er nu lagt spor i rum 2 og tilsluttet kørestrøm. Der er fortsat diskussion om udformningen af landskabet, som giver nogle problemer med de forskellige niveauforhold omkring den planlagte sø.

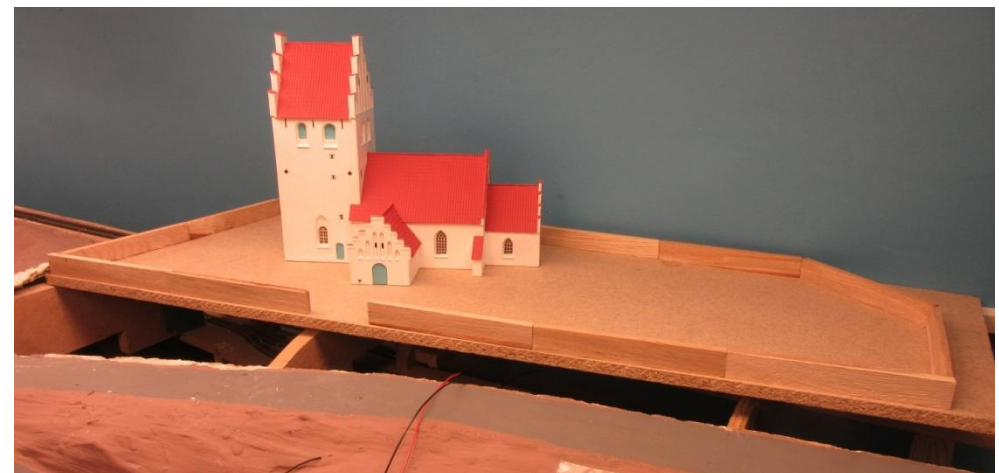


De problematiske niveauer i rum 2!

Anlægsopbygning i rum 3, Skovby

Her er der lagt ballast på hovedsporene samt påbegyndt patinering af ballast. Bygningen af kirken er blevet færdig og skal nu placeres i

hjørnet ind til rum 4. Stationsbygningens adgang til perronen er renoveret med en ny tilbygning.



Anlægsopbygning i rum 4, Fjordby

Alle sporskifter i den underste del, kaldet Kristianshavn, er nu testet for kørsel fra og til rum 7.

Der er forberedt tilkørsel fra sidebanen til Fjordby. Ellers ingen aktivitet i dette kvartal.



Anlægsopbygning i rum 5, Sundborg

Ingen aktivitet på anlægget. Efter skift af batteri i computerne, er der problemer med genetablering af anlæggets styresystem og sammen-

hængen med computerne i de øvrige rum. Der arbejdes ihærdigt med at få adgang til tilbagemeldingsmodulerne.

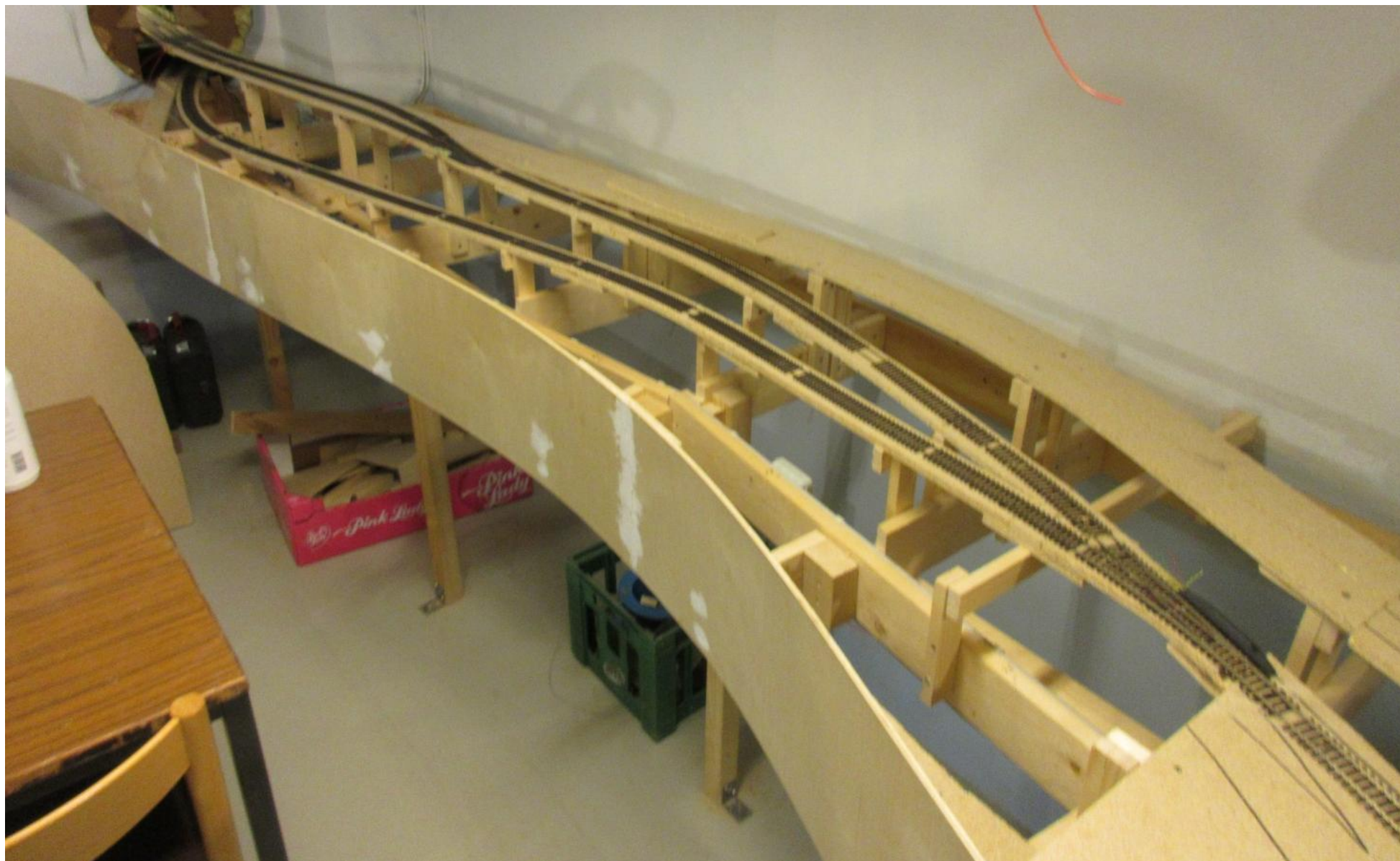


Anlægsopbygning i rum 7, Nørre Sundborg

Her er der fuld gang i opbygning af underlaget og tracen til sporføringen. Der har været nogle problemer med frihøjden ift. tegningerne,

men de er løst. Til beboerdagen blev der lagt midlertidige spor, så der kunne køres igennem fra rum 3 og 4.

Henrik



Beboerdagen 23. september 2018

Op til beboerdagen blev der over flere onsdage rensset skinner og gennemført testkørsel mellem rum 2 og 7. Det var en større udfordring at få alle sporsektioner til at virke, hvoraf flere måtte renses grundigt i flere omgange. Der blev kørt med renssetog og rensset skinner i stor stil, men det gav også et godt resultat.



Michel har købt ind til beboerdagen. Det kræver både planlægning og overblik.

På beboerdagen kørte der flere tog på anlægget til fryd for de beboere, der besøgte os. Flere af beboerne gav udtryk for, at der virkelig er sket meget siden sidste år. Mere landskab, flere skinner, nyt i både rum 2 og 7. og så kørte togene.



Onsdagen før beboerdagen, var der test af kørsel på anlægget. Her er det Michel, der kører med lyntoget. Næste år håber vi, at der er kommet mere landskab i rummet med etablering af Fjordby med havn og strand.

Der var dog en enkelt afsporing, som hurtigt blev rettet af Rune, der kørte det meste af tiden mellem rum 2 og 7, suppleret af Michel og LT. Der var et godt flow af beboere dagen igennem, det slog sidste års rekord. Vi er ganske godt tilfredse med tilstrømningen. Den nye formand for afdelingsbestyrelsen kiggede også forbi og var overrasket over klubbens aktivitet og anlæg.

Som sædvanligt blev der serveret den kendte svellegryde til gæsterne. Denne gang var det Michel, godt hjulpet af Per, der stod for at blande ingredienserne, og der var godt med chili i retten, hvilket flere bemærkede – det afholdt dog ingen fra at spise maden, der blev skyllet ned med en øl eller sodavand.

Neden for er billederne fra beboerdagen.



Lyntoget kører "næsten" fint gennem de forskellige rum uden problemer. Der er også renset skinner hele vejen igennem mellem rum 2 og rum 7.



LT og Witzel viser arbejdet med at samle huse og få dem malet. Foran et par af de samlede bygninger.



Så er Michel og Per klar til at tage imod gæsterne og servere svellegrøden. Kom bare indenfor.



Jørgens Storebæltsfærge blev også vist frem for gæsterne. Det gav anledning til mange snakke om tiderne med overfarten, hvoraf flere af gæsterne havde arbejdet på færgerne.



LT kører med MY, hvor der er indbygget lyd, så det overdøver alt andet.



Michels Q-maskine blev også kørt på anlægget. Flere af børnene spurgte, om der kom røg op af skorstenen. Det havde de set på Jernbanemuseet.



Inde i rum 2 blev de svungne former beundret. Hvordan har i gjort det, spurgte flere om. Det ser spændende ud.



Børn og voksne følger togenes kørsel mellem rummene. Hvor mon toget nu kører hen? Der var også god stemning omkring fællesbordet, og gæsterne (de fleste) nød den stærke svellegryde.



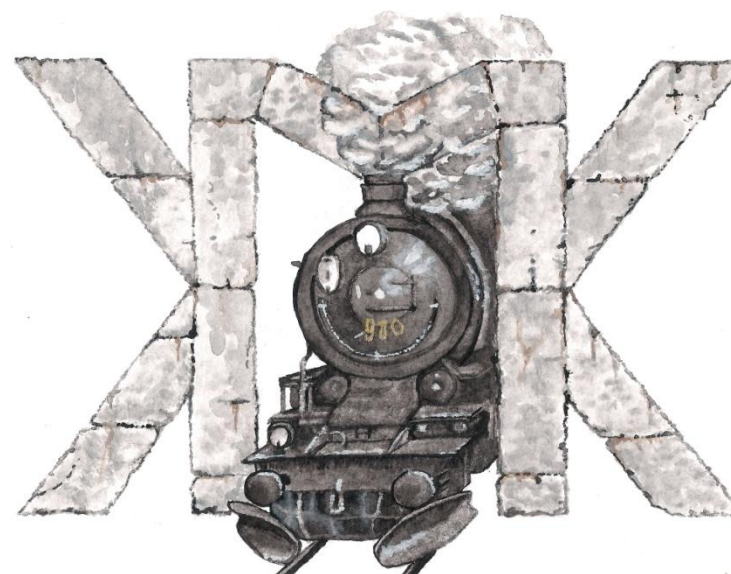
I rum 3 var der kommet lidt mere landskab siden sidste år. Toget er på vej ind til næste rum.



Den nye formand for afdelingsbestyrelsen kom også på besøg og var overrasket over klubbens omfang, aktivitet og anlægget.



Højt humør og god stemning omkring fællesbordet.



Det ærede medlem!



Poul-Erik Witzel

Vort maskimekaniske vidunder Poul-Erik Witzel (PE)!

Indledningen er bestemt ikke nogen overdrivelse. Jeg tror ikke, at der findes den del eller ting, som PE ikke kan fremstille eller finde ud af at få fremstillet. Hvis franskmændene kom til PE og sagde: "Ved du hvad PE, vi skal have opført et nyt Eiffeltårn, da det gamle er rustent, kan du fremstille et nyt?" Så ville PE svare: "Ja tak, så gerne! Må jeg lave det som et byggesæt i laserskåret pap eller plastic card? Og det bliver med en hjemmefabrikeret byggevejledning af en type, som jeg ikke selv plejer at følge! Og så kan I lime det hele sammen....."

Men, det er ikke blot på modelbygningsområdet, at PE træder i karakter og har vakt beundring i vide kredse i klubben. Han er også en udmærket kok, som gang på gang sikrer, at klubbens medlemmer ikke taber et eneste gram, mens de befinder sig mellem klubbens vægge. Han fremstiller robust mad, som drengene kan lide det. Hvor ofte har han ikke reddet os fra sultedøden, når det så allerværst ud? Når andre madproducenter havde meldt fra og tilsyneladende stillet os over for en forfærdelig skæbne, så dukkede PE op med de store gryder og pletter i sin hvide Citroen (*Røde Kors bil*) og aftenen var reddet.

Men hvor kommer PE fra, af hvad er han rundet? Det skal vi finde ud af. Men, jeg skal først advare (*ikke mod stærke scener*) med imod, at mindre gentagelser vil finde sted fra dengang PE optrådte i en anden sammenhæng, nemlig i artikelserien "Fra Trolldmandens Værksted". Det kan ikke undgås.

Barndommen

PE er af årgang 1946. Det var det første år efter besættelsen, og det var dengang, da også Donald Trump blev født, og det var året da den kendte opfinder Jacob Ellehammer døde. Sjælevandring..? Måske, man behøver ikke at være inder for at tro på muligheden.

Den lille PE blev født på Diakonissen på Frederiksberg den 19. januar, og han voksede op i den indre by i Niels Hemmingsens gade, lige indtil familien flyttede til Hvidovre et par år efter. Faderen var som arbejdsmand ansat i legetøjsfirmaet Hartvig-Samsons's efterfølgere. Det lyder umiddelbart som Slaraffenland. Moderen var udlært i en manufakturhandel. Faderen arbejdede i firmaet i 24 år, og da han stoppede, kom han i lære som murer - i en sen alder må man påpege. PE har en bror, som kom i lære som elektriker på samme tid som faderen!



Witzel, som vi ser ham hver onsdag aften, bygger.

I 1953 begyndte den lille uskyldige PE sin skolegang på Helmegårdsskolen i Hvidovre. Gode venner med skolen blev PE nu aldrig. Han kunne ikke rigtigt med folkeskolens dengang rigide disciplinære krav til den en-

kelte elev. Det var jo også dengang, læreren måtte slå på tæven, hvilket heller ikke bekom den unge PE særlig godt. Så da han havde udstået den lovpligtige skolegang - 7 år dengang - foreslog skolen ganske uopfordret, at PE nok skulle finde sig noget praktisk arbejde, det med bøgerne var et afsluttet kapitel. Det gjorde nok heller ikke så meget, for vi ved jo udmærket, at PE's hænder er skruet overordentligt rigtigt på. Ingen skade sket!

De unge år

Så blev han konfirmeret, og så var det ud som arbejdsdreng. Året er nu 1960/61. På samme tid - omtrent - havde PE meldt sig ind i det danske spejderkorps; I ved det med korte bukser og svære sko, tænk blot på Per! Det var han meget glad for, men det fik også konsekvenser. For det var i denne sammenhæng, at PE mødte sin fremtidige kone Yvonne, som han stadig er gift med. Jeg tror, at hun faldt for hans ben...! De blev gift i 1969, da PE kun var 23 fremmelige år gammel. Det betyder, at ægteparret Witzel har holdt samme i - hold nu fast - 49 år. Så der er guldbryllup i det lille hjem næste år.

På det tidspunkt arbejdede PE for Irma kød. Han var på vej ind i den verden.

Den nybagte familie flyttede til en lille andelslejlighed på Islands Brygge, hvor de boede indtil 1973, da de anskaffede sig det hus i Slimminge, som de fortsat bebor indtil denne dag!

PE havde nu fået arbejde hos medicinalfirmaet Ferrosan i Søborg, hvor han hyggede sig en kort stund. Så om han til firmaet Jens Villadsen, hvor PE lavede hustage indtil 1977. Samme fik ægteparret Witzel deres første barn - en søn. Denne efterfulgtes i 1980 en datter.

Men PE begyndte sit arbejdsliv et helt andet sted og i en helt anden branche, der absolut intet har med modelbanen at gøre. Han kom i lære som pøsemager inde i Købbyen. Det havde han det vist godt med. Han har i hvert fald fortalt om sit gode forhold til sin mester, der hvert år takkede vandhanen varmt for det gode samarbejde i pøsefremstillingen?

Direktør Witzel

Nu er vi fremme ved de nedslåede 80'ere, dengang da alle var sure og skyldte dyre renter til banken. PE havde stor interesse for modelflyvning, og han var kommet i gang med at sælge byggesæt fra det hedengangne firma DMI i Odense. De havde dengang en pænt stor produktion af svæve- og motorflyvemodeller. Der lå PE's interesser, følte han. Det greb om sig, og efter 3 års udsalg fra "førerbunkeren" i Slimminge, traf PE den store beslutning: Han ville have sit eget, han ville være direktør! Resultatet blev, at han erhvervede lokaler i Ringsted, hvor han åbnede sin butik med alverdens ting til modelflyvere, men også byggesæt til alt muligt og meget andet. Det var ved den tid, at model-

toget begyndte at snige sig ind på ham, i det var således, at der kom folk til ham og ville købe Märklintog. Nå, tænkte PE, men det kan jeg da godt tage hjem til dem. Kunderne skal få, hvad de vil have, og PE er jo aldrig afvisende over for en god ide. Han vidste godt, at han nok aldrig blev millionær på foretagendet, men det var heller ikke meningen. For her står vi overfor et af hans karakteristika i forbindelse med hans virksomhed: Det har aldrig været pengene, der har styret aktiviteterne, men altid lysten! Det skal man huske.

Men ak, selvom perioden i Ringsted var succesfuld, så følte PE, at tiden var kommet til at gå på efterløn. Det var i 2004. Shoppen blev solgt (*til en mærkværdig type!*), og PE trak sig tilbage til hjemmet i Slimminge. Nu kunne man så godt tro, at PE ville hvile på laurbærene. Men nej, det kunne der ikke blive tale om.

Slimminge a.m.b.h.

Nu blev værkstedet boostet op i en tilbygning til huset derude til et værksted med alle mulige maskiner og mekaniske dimser. Herfra kan PE fremstille alt - stort set! Og det gør han. Siden dengang han "vendte hjem" er aktiviteterne taget til i både dybde og bredde. Han har en fin hjemmeside, hvor man kan købe allehånde dingener, byggesæt og mærkelige lime fra fremmede lande - jo, jo. Alt dette og mere til, kan man forvisse sig om, når man besøger den, man kan let

tabe pusten og undre sig over, at det er muligt for ham at nå så meget.

PE er definitionen på en ildsjæl, der sætter en ære i at konstruere byggesæt til folk, der ikke nødvendigvis har en ingeniøruddannelse bag sig. Man kan læse mere om det i min tidligere artikel om PE i serien fra Trolldemandens værksted.

Dagliglivet

Som skrevet, var det ikke modelbanen, som satte PE i gang med det hele, den kom først ad bagvejen senere, og hans interesser går da heller ikke på det område, men i stedet alt det omkring den.

Han har ikke den store systematik i sit valg af egnede forbilleder til byggesættene. Han laver det, han kan lide, og den slags bygninger, som han mener, bør bevares som modeller for eftertiden, og det skal være typisk dansk! Det er vigtigt.

På forespørgsel om han har en yndlingsmaskine, tøver PE lidt - egentlig ikke svarer han - men tvunget til at svare, bekender han, at han har en svaghed for Trianglen. Den er også noget af det mest danske man kan tænke sig, så der er sammenhæng i tingene. Men, han bekender sig uden omsvøb og ubetinget til damp og epoke III. Så den hellegrav er velforvaret!

KMK

Vi ved alle, at PE holder af at sidde og samle et byggesæt, som han selv har konstrueret.

Det er vi glade for i klubben, for det åbner muligheden for at de rigtige ting kommer på anlægget.



PE's mystiske "madkasse" (sorte boks) med alt til faget hørende.

Når han gør det, åbner han sindigt sin lille LEGO-kasse, som indeholder alle mulige knive og tænger, og så går det løs med byggeriet. Men, han er nu lidt mærkelig, for han bruger ikke sine egne byggevejledninger; de er for svære, siger han!

Hvorfor kom du lige netop til KMK, ville jeg gerne vide til sidst? Jo, svarede PE, det skyldes Jørgen og Flemming, som har besøgt mig et utal af gange, og hver gang har de sagt til mig, at jeg skulle blive medlem af klubben. PE lod sig overtale begyndte som passivt medlem, men da det med maden kom ind i billedet, så blev han spisende medlem (*også kaldet aktivt medlem*). Hel-

digvis. Vi trækker ofte på hans traditionelt danske kogekunst.

Andre gode interesser?

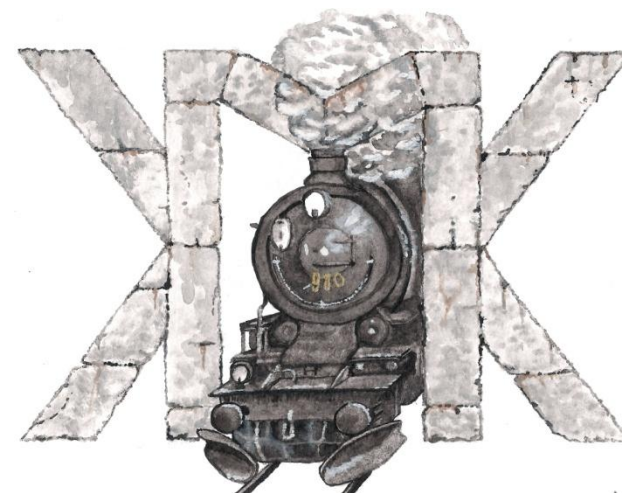
Han fisker! Det er jo sådan set OK. Måske skulle vi kalde ham *kvotekongen*!

Han har notfisket med sin ven (*samme ven*) i 44 år. Det er da trofasthed par excellence. Men sådan er PE. Han er et meget trofast menneske; han er vennernes ven. Tak for det PE.

Dette indlæg om et af vore kære medlemmer var hermed det sidste fra min hånd i MB.

Mvh.

LT

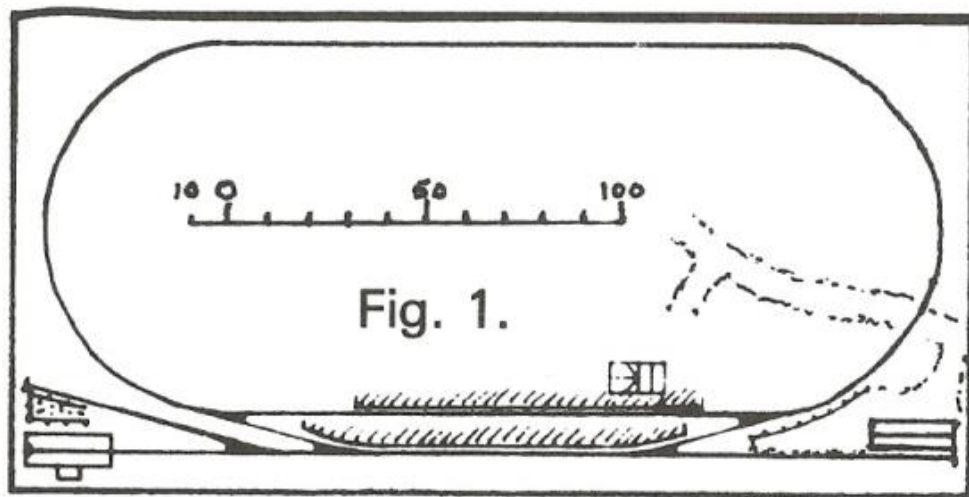


Overvejelser ved anlæg af modeljernbane

v/Henrik Donby, medlem af modelbaneklubben Mosebanen, KMK.

Der er mange spørgsmål, der trænger sig på, når man skal igang med at opbygge et modelbaneanlæg. Nedenfor er nævnt nogle punkter, man forinden bør overveje, for at få mest mulig glæde af sin modeljernbane.

Oftest ser man anlæg på de sociale medier, hvor en bane er anlagt som en oval med et overhalingsspor og nogle læssespor eller en remise. Her bliver det meget hurtigt kedeligt at køre med modeltog og dermed risiko for hurtigt at tabe interessen.



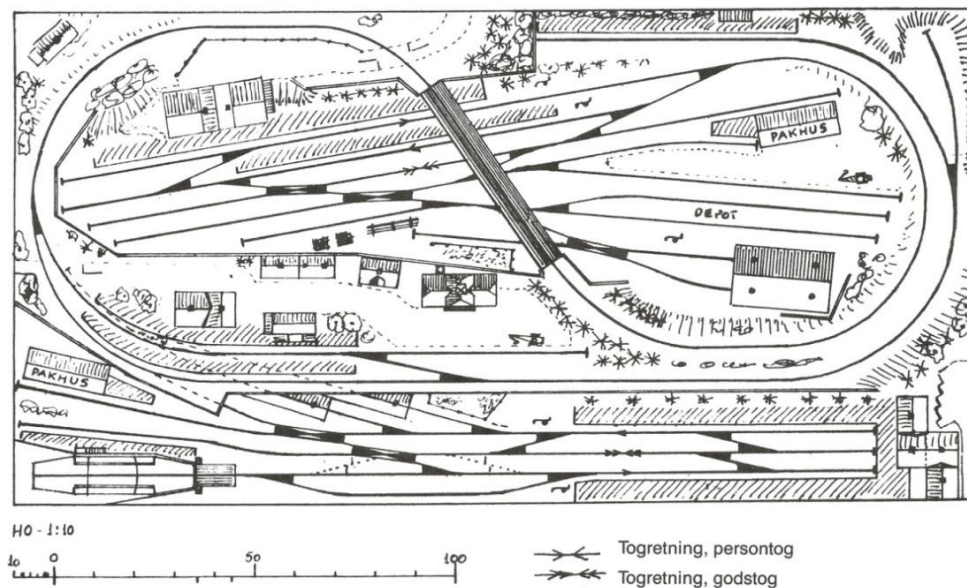
Flere efterlyser mere spændende sporplaner. Men med lidt tilpasning kan sporplanen nemt gøres meget mere spændende med kørsel med mindre tog eller skinnebus.

Har man mere plads, er mulighederne mangfoldige, kun begrænset af fantasi og pengepung.

Oftest stiger interessen med erfaringerne og de muligheder, der viser sig. De fleste oplever at få bygget flere anlæg gennem tiderne og lære af erfaringerne derfra, samt som følge af udviklingen inden for modeljernbaneområdet. Jeg har bygget adskillige modelbaner gennem snart

60 år, begyndende med en lille rundbane på gulvet med Märklins metalskinner og kørende materiel til større anlæg på 20 kvadratmeter med digital styring med komponenter fra forskellige producenter.

Nu om stunder er modeljernbanen en hobby med mange facetter og muligheder. Der findes tillige en stor del litteratur om modeljernbane og sporplaner, som ofte også kan søges på Internettet. Nedenfor er opstillet en række forhold til overvejelse.



Eksempel på en udvidet oval sporplan. Forlaget Lokomotivet, Særskrift om sporplaner nr. 4.

Tænk på trafikgrundlaget

Mange drømmer om store anlæg med mange spor, signaler og lange tog, der futter ud og ind imellem hinanden. Men er det realistisk? Næppe for de fleste. Tænk over formålet med et modelbaneanlæg og dermed trafikgrundlaget.

Et savværk og en møbelfabrik kan give megen rangering på anlægget. Er der plads til en lille havn med et par fiskekuttere og en lille færge? Er der grundlag for kørsel med kølevogne og forskellige godsvogne?

Havnemiljøer er altid spændende på et anlæg, og de giver mange muligheder for landskab, huse og liv på havnen



Havnemiljø fra et af forfatterens tidligere anlæg.

Udtænker man og anbringer nogle mindre virksomheder på anlægget, kan der køres med gods til og fra disse, og dermed for rangering med vogne sammen med persontrafikken ikke at forglemme.

Men overvej grundigt, hvilken form for togdrift, du ønsker, mulighederne er mangeartede: Persontog, godstog, lyntog, små to-akslede vogne eller lange godsvogne og eksprestog trukket af store damplokomotiver eller MY. Eller er det en mindre bjergbane med tandhjulsbane efter sydeuropæisk forbillede, du gerne vil have? Man kan også bygge et anlæg som en privatbane med kørsel med skinnebusser, eventuelt kombineret med museumstog med de mange flotte modeller, der er i handelen. Det er også spændende at planlægge kørsel efter

en køreplan. Køreplaner er et kapitel for sig, og er beskrevet af LT i andre artikler i forskellige numre af Mosebanen.

Man kan også blande det hele sammen og få megen fornøjelse med det. Det er dit eget valg.

Hvilken skalastørrelse skal man vælge?

De fleste anvender størrelse Ho (H-nul), hvilket er 1:87, hvortil der findes et stort udvalg af tilbehør. En mindre skalastørrelse er N, der er 1:160, hvilket giver mulighed for et større anlæg på mindre plads. Størrelse N giver dog udfordringer ved indbygning af dekodere og lys i vogne samt ved selvbygning af tilbehør. Der er andre varianter, større og mindre, som man kan læse om i litteraturen.

Størrelser og sporvidder for normalspor:

størrelse	Z	N	TT	Ho	o
sporvidde	6,5 mm	9 mm	12 mm	16,5 mm	32 mm
målforhold	1:220	1:160	1:120	1:87	1:45

Skal jeg vælge 2- eller 3-skinnesystemet?

Der er især et afgørende valg, som du skal træffe: Nemlig om du vil køre 2-skinne med jævnstrøm, eller 3-skinne med vekselstrøm. Der er ingen kvalitetsforskelle på de to systemer, men 2-skinnesystemet er mere følsomt under kørsel, hvis der er snavs på skinnerne.

Tidligere var 3-skinnesystemet det mest udbredte i form af Märklins dominans på det danske marked med deres populære metalskinne. 3-skinnesystemet var primært baseret på anvendelse af vekselstrøm. Der er dog kommet nye skinnetyper til med plastsveller samt flexskinner fra Märklin.

Gennem årene er 2-skinnesystemet blevet meget mere udbredt, hvilket især skyldtes, at det var mere korrekt i størrelsesforholdet end Märklin var, og det støjede mindre pga. brug af plastsveller. Ved de fleste to-skinnesystemer kan man også selv lægge ballast i forskellige materialer og farver, hvilke er "indbygget" i Märklin-systemet. Producenterne var hurtige på banen med såkaldte flexskinner, dvs. skinner

på ca. 90 cm, der kunne bøjes til flotte bløde kurver. Der er mange flere producenter at vælge mellem med 2-skinnesystemer, herunder Peco, Roco, Fleischmann, Tillig og andre. Udvalget af skinner og spor-skifter må dog siges at være størst med 2-skinne system. Systemernes tekniske karakteristika er følgende:

- 2-skinnesystemet har to strømførende skinner, og alle producenterne fremstiller materiel, som kan køre på dette system. Med det system får du det største udvalg af spor til din mulige rådighed.
- 3-skinnesystemet har en "ekstra" strømførende skinne i midten, populært kaldet for "+ strøm". Skinnestrengene er "- strøm". Via en slæbesko under lokomotivet, forsynes det + strøm. I praksis er det en række små punktkontakter, som stikker op. Med 3-skinnesystemet, er man i praksis låst til at købe sine skinner og lokomotiver hos Märklin.

Ønskes et dansk eller et udenlandsk forbillede for anlægget?

Mange opbygger deres anlæg med et bestemt forbillede for øje, nationalt og/eller geografisk. Det kan være, at anlægget opbygges efter danske forhold/forbillede, som oftest med DSB's tog og stationer som udgangspunkt, eller et udenlandsk, eksempelvis tysk, fransk, svensk eller en blanding af flere. Man ser ofte danske modelbaneanlæg, hvorpå der også kører tyske damplokomotiver, fordi de er flotte og ofte har et meget fint gangtøj med mange bevægelige dele. Der er intet til hinder for at blande tingene, hvis men selv er tilfreds med det. Nogle bygger også en kombination af en DSB-strækning og en privatbanestrækning, så der kan køres med varierende materiel i alle størrelser

Hvilken tidsperiode skal man vælge?

Inden for modelverdenen operer man med 5 tidsperioder, betegnet epoker, angivet med romertal. Epoke I dækker togdrift omkring perioden 1870 - 1920, epoke II dækker ca. 1920 - 1945, epoke III dækker over årene 1945 - 1968 med både damp- og dieseldrift, epoke IV er

årene 1968 - 1985, hvor diesellokomotiverne tager over og præger perioden og den seneste epoke går fra 1985 og til nu med elektrificeringen af driften. Nogle modelbyggere holder sig strengt til en given epoke, hvor både jernbanen, men også bygninger, biler og andet tilbehør, afstemmes nøje til perioden. Andre blander tingene lidt mere frit, idet de både kører med damplokomotiver, diesellokomotiver og elektriske lokomotiver med luftledninger på samme anlæg. Der er også dem, som vælger årstiden!



Udsnit af Albertslund MJK's flotte anlæg. Foto: forfatteren.

Skal det være et analogt eller digitalt styret anlæg?

Mange har begyndt med et analogt anlæg og har efterfølgende inddraget de digitale muligheder på anlægget i flere tempi, afstemt med privatøkonomien. Det digitalt styrede anlæg er noget dyrere end dets analoge pendant, men det giver også mange flere muligheder og udfordringer, hvilket gør modelbanen sjovere. Man skal ikke være bange

for at kaste sig ud i digitale løsninger af frygt for manglende forståelse for elektronikken. Køb et mindre startsæt og få erfaringer derfra.

Man bør være opmærksom på, at analogt udstyr, herunder lokomotiver, sporskifter og signaler bygger på simpel strømforsyning direkte til motorer eller relæer. Derimod ved det digitale anlæg, kræves der en enhed, kaldet en dekoder, som skal indsættes i lokomotivet til styring af dets kørsel samt til styring af sporskifter og signaler og som centralenheden kan sende digitale signaler til.

Ved digitaldrift er der, til forskel fra den analoge drift, altid fuld spænding på sporet. Sammen med en transformator er der nu også tilsluttet en digital centralenhed, der sender digitale signaler ud på banen. Disse signaler indeholder f.eks. information om, at et lokomotiv skal sætte farten op, ned eller bremse op.

Inden for digitalkørsel findes der i dag 2 hovedstandarder. Den ene er Motorola formatet, der er skabt af Märklin og Motorola. Det andet er DCC, Digital Command Control, der understøttes af næsten alle andre producenter til 2-skinne systemer.

Hvor meget plads er der til rådighed, og findes en passende sporplan dertil?

Kræver en modelbane ikke et stort lokale? Nej. Der er mange mindre modelbaner, der er flotte og spændende. Meget afhænger af sporplanen.

Bygger man en såkaldt "punkt-til-punkt" bane, kan man sagtens skabe liv og få underholdende kørsel ud af det. Sådant et anlæg kan etableres på en spånplade på 120x 240 cm. I hver ende kan man opbygge en mindre station med et par spor omkring en perron. Ved siden af kan man anlægge godsspor og/eller et mindre maskindepot med remise samt en mindre drejeskive, hvor lokomotivet kan vende. Placeres der en station midt imellem med et overhalingsspor, kan der køres med to tog, eet i hver retning, hvor de skal mødes på midten, inden de kører videre. Stationer kan også placeres i forskellige niveauer, men pas på stigningen på sporene. Der bør være minimum 8 cm såkaldt frirum, hvis nogle af sporene skal være over hinanden.

Igen vil jeg henvise til litteratur med sporplaner. Der findes både danske og udenlandske hæfter med masser af sporplaner, som kan skabe inspiration for en sporplan. Mange modelbaner er bygget som en vinkelet eller U-form, med kørekontrol i midten.

Kan jeg bruge min computer til at styre banen med?

Ja, det kræver dog et specielt computerprogram, der kan hentes på nettet i en prøveudgave med begrænset funktionalitet eller købes hos de fleste modelbaneforretninger. Det kræves fortsat, at man har anskaffet sig en digital centralenhed, som man forbinder med et kabel til computerens serielle port eller USB indgang.



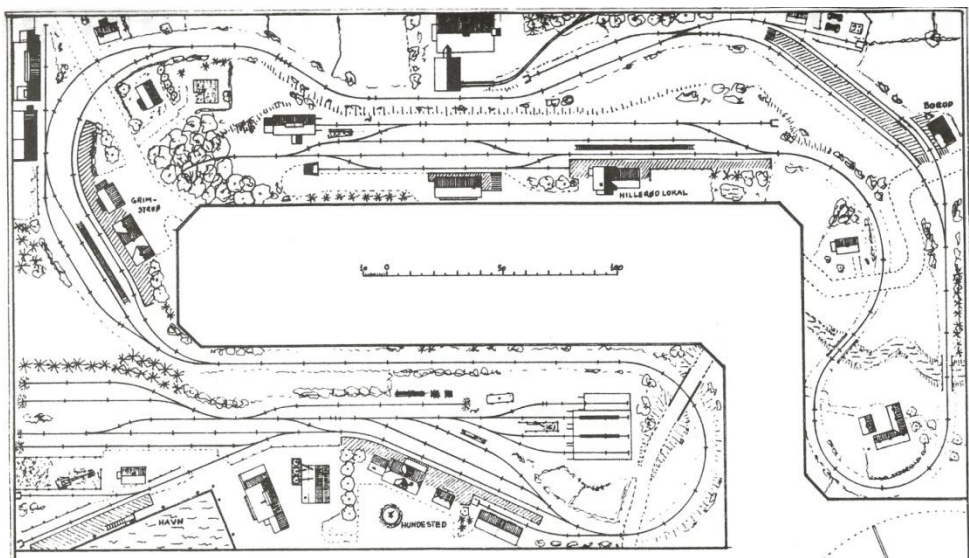
Forfatterens tidligere anlæg med vinterlandskab.

De mest almindelige programmer, der anvendes i Danmark, er Windigipet, Traincontrol eller RocRail. Programmerne er ikke billige og koster typisk mellem 2.000 og 4.000 kroner afhængig af version og krav

til, hvor meget programmerne skal kunne og antal af enheder, der skal styres. Jeg vil ikke her komme nærmere ind på anvendelse af programmerne, idet det vil være for omfattende. Kontakt din lokale modelbane forhandler for at få råd og vejledning.

Hvad med opbygning landskabet?

Mange synes at bygning af landskab, er det mest spændende ved modelbanearbejdet. Her kan fantasien få frit løb med bygninger, biler, tilbehør i form af træer, mennesker og gadelamper mm. Skal det være landskab med sommermotiv, efterår eller vinter? Opbygning af landskab er et kapitel for sig, som er beskrevet andre steder, blandt andet på internettet, og her kan fantasien få frit løb.



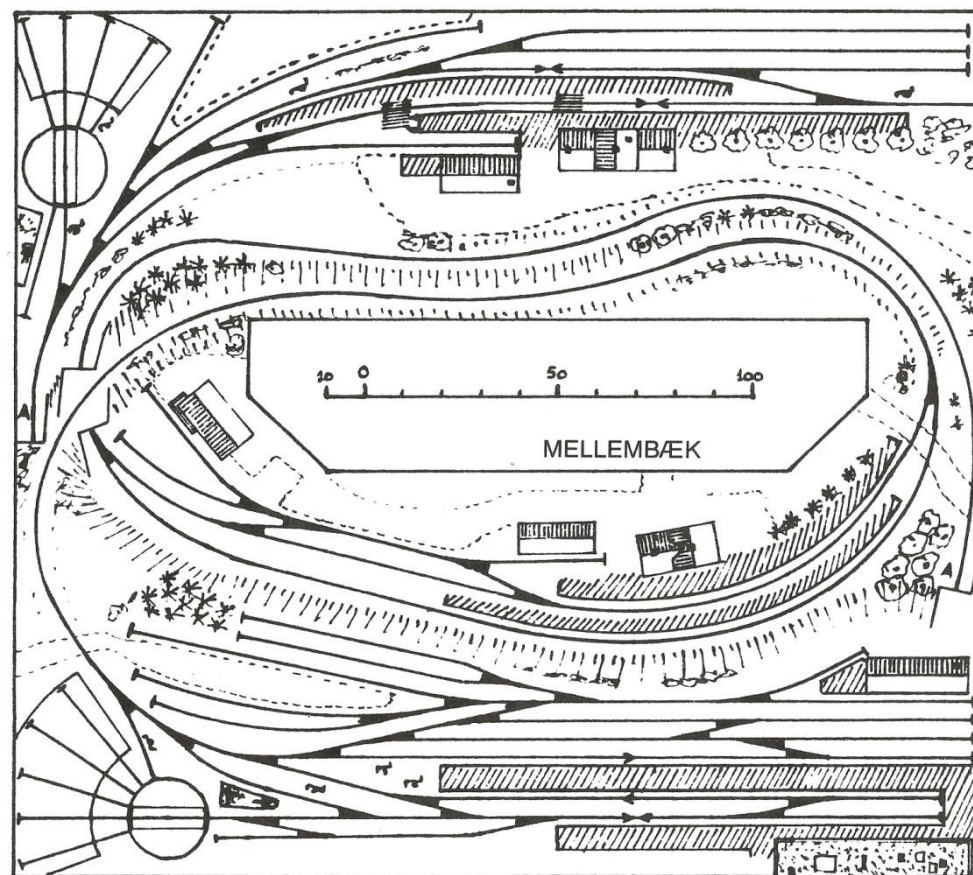
Eksempel på et punkt-til-punkt anlæg med et par mellemstationer og en mindre havn. Fra forlaget Lokomotivets særskrift om sporplaner, nr. 4.

Om man vil fremstille bygningerne af samlesæt baseret på plast eller laserskåret pap, er nok en temperaments sag. Laserskåret pap giver flotte bygninger, men kræver ofte mere tid og tålmodighed til efterbejdning. Vær opmærksom på, at mange byggesæt i plast kan være forholdsvis for små i skalaen, men de kan sagtens anvendes alligevel,

når blot de ikke står ved siden af en skalamodel i korrekt 1:87. Jeg anvender for det meste byggesæt i plast og har mange modeller fra Heljan, der er kendt for, at mange af deres huse er for små, fordi de er fremstillet i skala 1:100. Heljans eller TripTraps kirke er nok de værste eksempler herpå, især når de anbringes ved siden af en model fra Witzel Hobby, der er i korrekt størrelse.

Anlæg: 250 x 225 cm

LAVDAL



STORBY

Eksempel på punkt-til-punkt bane suppleret med en skjult opstillingsbanegård med nedkørsel i højre side. Sporplan fra hæfte nr. 4 med sporplaner fra Lokomotivets forlag.

Skal der være lys på anlægget?

Nogle siger nej, fordi de kører med deres modelbane som på en sommerdag. Andre vil gerne have lys i huse, stationer og gadelamper, så man kan slukke for værelseslyset og se lyset fra de små pærer eller lysdioder på anlægget. Nu om stunder anvender man de billige og meget holdbare lysdioder, der heller ikke bliver varme.



Landlig idyl med banen i baggrunden.

Man kan selv fremstille gadelamper og lys i huse ved brug af lysdioder. De kan anskaffes for små penge, især fra Kina, hvor de kan købes via www.ebay.com. Husk at montere en modstand 1 eller 1,2K ohm til hver lysdiode, hvis de skal tilsluttes en transformator med 12 eller 16 V. Om det er vekselstrøm eller jævnstrøm spiller ingen rolle. Dog ved jævnstrøm skal man være opmærksom på, at lysdiodens ben tilsluttes korrekt. Det lange ben er PLUS, og det korte ben er MINUS. Lysene til-

sluttes deres egen transformator. Hvis de tilsluttes samme transformator, som anvendes til sporskifterne, kan man risikere, at lysene blinker, når sporskifterne arbejder.

Henrik



Lys på banen med brug af lysdioder til både gadelamper og i bygninger.





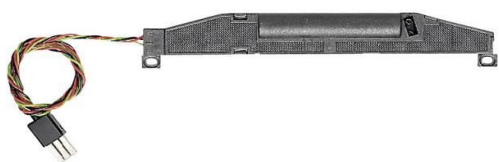
Eksempel på landsbymiljø med Heljan bygninger.

Styring af sporskifter på anlægget

Hvad er forskellen på relæ, motor og servomotor til sporskifter? Det vil jeg prøve at redegøre for her.

Til en modeljernbane hører sporskifter, som kan betjenes enten manuelt eller elektrisk. Ved manuel betjening er det en lille vippearms på sporskiftet eller et trækkabel, ofte monteret til anlæggets bordkant, som omstiller.

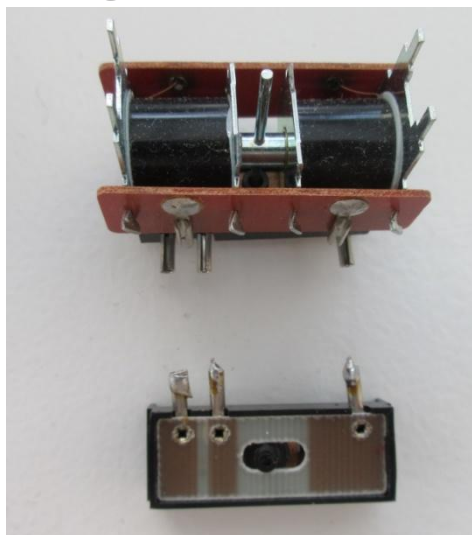
Det er naturligvis en klar fordel at kunne betjene sporskiftet ved hjælp af en elektrisk styring, et motordrev eller et relæ, som enten kan placeres langs med sporskiftet eller monteres under sporskiftet. Der er stor forskel for udformningen om monteringen sker langs med sporskiftet eller under det.



Eksempel på sidemonteret drev til Roco sporskifte.

Ved elektrisk styring, er der tre muligheder for at ændre sporskiftets stilling.

1. Mulighed består af et elektrisk drev med en spole:



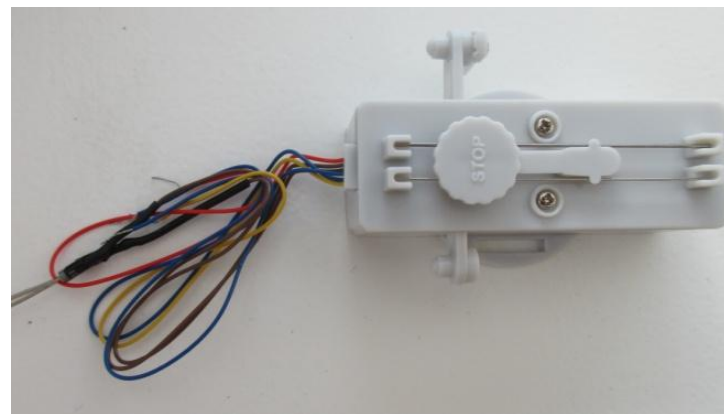
PECO-sporskifte med spolerelæ med tilhørende tilbagemeldingsstykke om sporskiftets stilling.

Det skal bemærkes, at Peco's drev er meget strømkrævende, hvorfor man må sikre sig en strømforsyning, der kan levere tilstrækkeligt med strøm, hvilket ikke alle typer dekoderer kan tåle, hvorfor man risikerer, at de brænder sammen. Jeg taler af egen erfaring med brug af Peco's drev.

Spoleløsningen er en kendt anvendelse til sporskifter. To spoler med hver sin tilslutning flytter en jernkerne frem og tilbage, som trækker en tap, der ændrer sporskiftets stilling med et lydeligt smæld. Skiftet klares med en trykknop eller en sporskiftedekoder eller en kombination af de to.

Tilslutning til og anvendelse af dekoderer er omtalt i Mosebanen nr. 66.

2. Mulighed er et motordrev, eksempelvis fra Conrad Electronic:



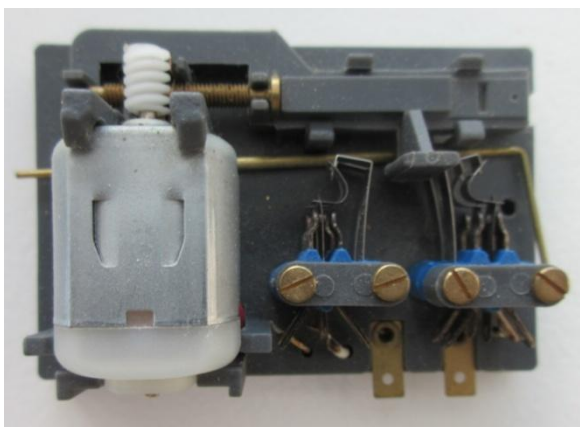
Inde i kassen er monteret en lille motor, der ved en kortvarig strømforsyning, driver en tynd metalstang monteret i den tværgående arm. Metalstangen

stikkes op i den svelle, der ændrer sporskiftets stilling. De medfølgende to metalstænger, der er af forskellig tykkelse, er monteret i holderne, som ses på billedet. Jeg anvender selv den tynde version af metalstængerne.

Motoren er indrettet således, at den ændrer sporskiftet stilling ved en langsom bevægelse, der er meget lig virkeligheden. Motordrevet styres enten via en trykknop, der holdes nede i et kort øjeblik eller via en dekoder. Dekoderen kan i nogle tilfælde justeres ift. den hastighed, man ønsker, at sporskiftet skal skifte med.

Nogle af drevene er forsynet med en form for tilbagemelding, så man på en sportavle, kan aflæse sporskiftets stilling.

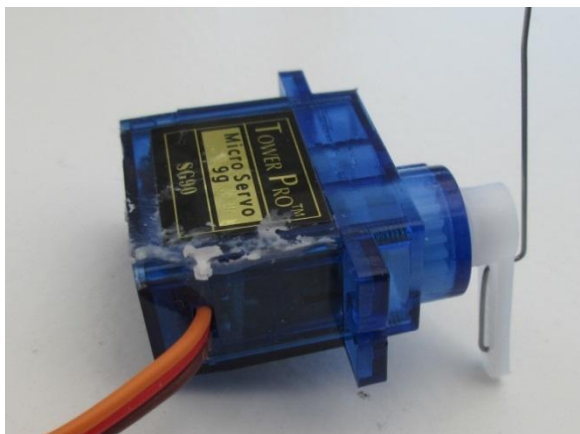
En anden version af motordrevet er et Fulgurex drev. Her kan man se motoren. Der kan monteres trækstænger til flere sporskifter, der så skifter samtidigt, f.eks. et englænder skifte eller en transversal, dvs. to sporskifter, der peger mod hinanden.



Det skal bemærkes, at hvis man anvender et computerprogram til styring af sin modelbane samtidig med brugen af trykknapper for at skifte, vil computerprogrammet ikke registrere sporskiftets korrekte stilling. Derfor skal kombinationen anvendes med om-

tanke. Eksempelvis anvender jeg trykknapper ved rangering, hvor jeg manuelt kører med et rangerlokomotiv.

3. Mulighed er en Servomotor:



For nogle år siden kom servomotorer på markedet, som kan købet meget billigt i Kina til en pris på mellem 12-18 danske kroner stykket. De er meget anvendt til modelfly, hvor de foruden at være lette, også er driftsikre.

Der medfølger nogle små "vinger", hvor den ene med en halv vinge monteres på

motorakslen med en lille skrue. Vingen er forsynet huller, hvorigenem der føres en ståltråd, som går op til sporskiftet.

Servomotoren styres via en dekoder, der kan indstilles med impulstid. På den måde reguleres både hastighed og hvor meget, motoren skal dreje. Motoren kan også anvendes til åbning af porte på en remise,

hvor motoren skal dreje op til 90 grader. Dette kan reguleres via programmeringen af dekoderen.

Man kan også indbygge en servomotor i en vandpost eller i en kul-kran, der så drejer ind over sporet og tilbage igen, mens lokomotivet holder for at tage vand og kul.

Vil du vide mere om sporskifter og styringen af disse, kan jeg henvise til hjemmesiden:

<http://www.jernhesten.dk/Modeltog/Sporskifterne.htm>

Henrik

Fortsat fra side 2.

Måske skyldes det sidste udsagn, at det ikke er mange år siden, at markedet næsten flød over af nyheder hvert kvartal. Sådan er det imidlertid ikke mere, og sådan det bliver det ikke igen!

Nu sidder vi tilbage med blot én enkelt producent, som er McK – og tak for det. Heljan vil jeg se bort fra i denne sammenhæng, da firmaets produktion af dansk materiel er så begrænset, at det næsten kan være lige meget. Ærgerligt! Jeg begriber i øvrigt ikke Heljan, da der stadig er masser af materiel tilbage at udsende, årsagerne hertil skal jeg hverken træde i eller trætte med.

Udsigterne for vor hobby i et dansk perspektiv synes således ikke at være de bedste. Efter denne skribents opfattelse mangler vi dynamik og interesse, også selvom mange ildsjæle søger at ændre på det.

Her vil jeg fremhæve DMJU's utrættelige arbejde med sine årlige udstillinger skiftevis i Øst- og Vestdanmark. Vi glæder os sikkert alle til de slår dørene op i Tåstrup idræts center næste år! 30, 31 marts.

I øvrigt håber vi, at I medlemmer synes om indholdet, ellers må I jo klage til redaktionens medlemmer, I ser dem jo hver onsdag?

Redaktionen

Breaking News Breaking News

Så kommer fjerde bind i serien om DSBs rullende materiel. Denne gang gælder det Statsbanernes post- og rejsegodsvogne. Titlen bliver

DSB post- og rejsegodsvogne

1945-1969 Litra D og E

Lige fra jernbanens barndom har post- og telegrafvæsenet benyttet jernbanerne til forsendelse af breve, pakker, aviser m.v., og man har benyttet mange typer af postvogne. Også rejsegods har haft en betydelig effekt på brugen af vogntyper, og i den kommende bog om emnerne behandles størstedelen af disse vogne med historie, tegninger, fotos, tabeller m.v.

Det er i øvrigt første gang i Danmark, at der udkommer en bog om emnet.

Der er som bekendt udgivet flere bøger om personvogne og godsvogne, bl.a. på vort lille forlag TpT, men nu er turen kommet til det sjældne emne.

Bogen får samme udformning som værket om personvognene, d.v.s. med historie, tegninger i skala 1:87, mange fotos, skæbnetabeller, oprangeringer o.s.v. Et afsnit handler også om indretningen af vognene, om togpost o.s.v.

Forfatteren er igen Torben Andersen, der har gennemgået et utal af arkiver, og i 1990'erne bl.a. har ført en omfattende brevvæksling med fhv. - nu afdøde - postmester P.S. Eilertsen om postvogne og -tog.

Bogen forventes at blive på omkring 200 sider i A4-format med stift bind (hard cover). Prisen bliver desværre ret høj grundet forventet lille oplag, d.v.s. kr. 495,00.

Bogen udkommer april-maj 2019, men allerede nu kan man bestille bogen, således at vi kan rette oplaget ind efter bestillingerne.

Det kan ske ved indbetaling på konto 9570 - 10 25 16 05, TpT 4700 Næstved.

Der trykkes kun det antal bøger, der forudbestilles af abonnenter og forhandlere.



Med venlig hilsen

LOKOMOTIVET



For få måneder siden udsendte Torben Andersen (TA) sin tredje bog i sin herlige serie om DSB's jernbanevogne: den om personvognene fra 1945 - 1969. Den anmeldtes i dette skrift i Mosebanen Extra nr. 1.

I sin leder i Lokomotivet 132 ærgrede TA sig over, at salget af bogen ikke havde indfriet forventningerne økonomisk. Derfor måtte næste udgivelse udsættes et års tid plus - til 2020. Øv.

I nummer 133 kom så den meget glædelige nyhed, at det ovenfor afbildede bind alligevel kan udsendes allerede i foråret 2019, altså et år tidligere end først annonceret. Hurra.

Jeg skal kraftigt opfordre både klubbens medlemmer og Mosebanens læsere til at købe denne bog! TA skriver fortræffelige bøger til os, der

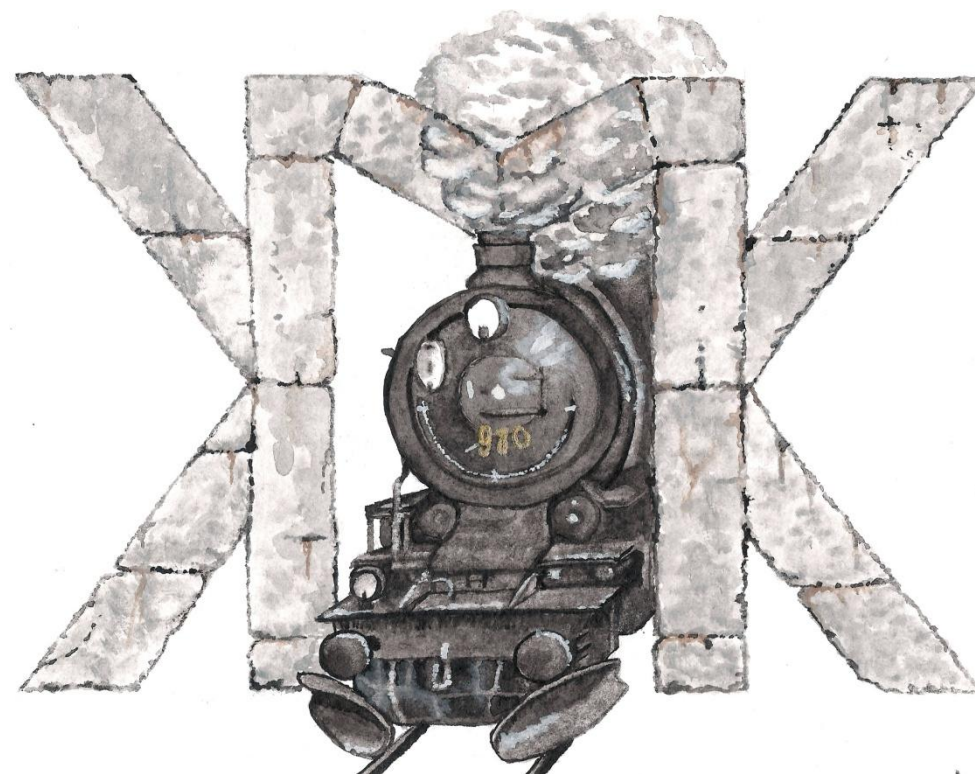
mener, at modelbanehobbyen er den bedste hobby, man kan beskæftige sig med.

Men, denne gang skal man ikke vente med at bestille bogen, for der fremstilles ikke flere eksemplarer, end der bestilles.

Jo, den bliver lidt dyr denne gang, og det skyldes, det begrænsede antal, den trykkes i. Men slut nu op om hobbyen - udvid din horisont - opbyg din viden om det materiel, du kører med. Denne bog er et nødvendigt bidrag hertil!

Bestil på konto: 9510 - 10 25 16 05, TpT 4700 Næstved.

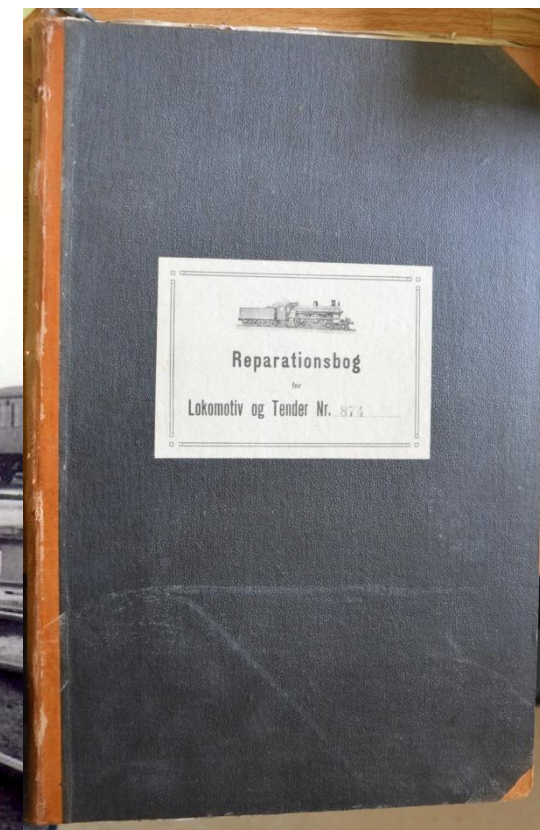
LT.



D 874



Træk af et lokomotivs liv



Reparationsbogen for D 874

I de "gode" gamle dage var der styr på sagerne hos DSB. Snart sagt alt blev skrevet ned og dokumenteret. Vogne, person, gods havde om ikke reparationsbøger så vognkort, hvor alle reparationer og ændringer blev opført. Et nok så tidskrævende arbejde, men man havde altid fuldt overblik over hver eneste enhed. For os er det en guldgrube af oplysninger, i særdeleshed for historisk interesserede, men sandelig også for modelbyggere. Mere eller mindre tilfældigt er min vej kommet forbi en reparationsbog for D 874. I denne bog er alt, hvad der er lavet, repareret m.m. på lokomotivet, fra fødsel til udrangering anført. Hver rapport er delt op med 4 sider for lokomotivet og 2 sider for tenderen. Jeg kan berolige læseren med, at jeg ikke har tænkt mig at gennemgå samtlige punkter i samtlige rapporter hele bogen igennem,

men forsøge at beskrive i et berettende sprog om, hvad der blev repareret, hvad der ofte skulle gøres noget ved, hvad der sjældent blev slidt/fejllramt eller blot ændringer og deslige!

D 874 er et af de damplokomotiver, DSB fik fra USA. Disse var en del af betalingen USA lagde for de Dansk Vestindiske øer. Delene til det blev fremstillet på **The Baldwin Lokomotive Works** i Philadelphia i løbet af 1919 med byggenummer 52471. Lokomotiv og tender blev samlet i 1920 af centralværkstedet i København.

Lokomotivet blev sat i drift d. 18.06. 1920 og var stationeret i 2. distrikt i hele sit aktive liv. Stationeringen for perioden 1920 – 40 er formentlig i den sydlige del af Jylland. I 1940 – 45 er det i Tønder, i 1946 er det på centralværkstedet i Aarhus. 1947 – 48 er det tilbage i Tønder. Turen

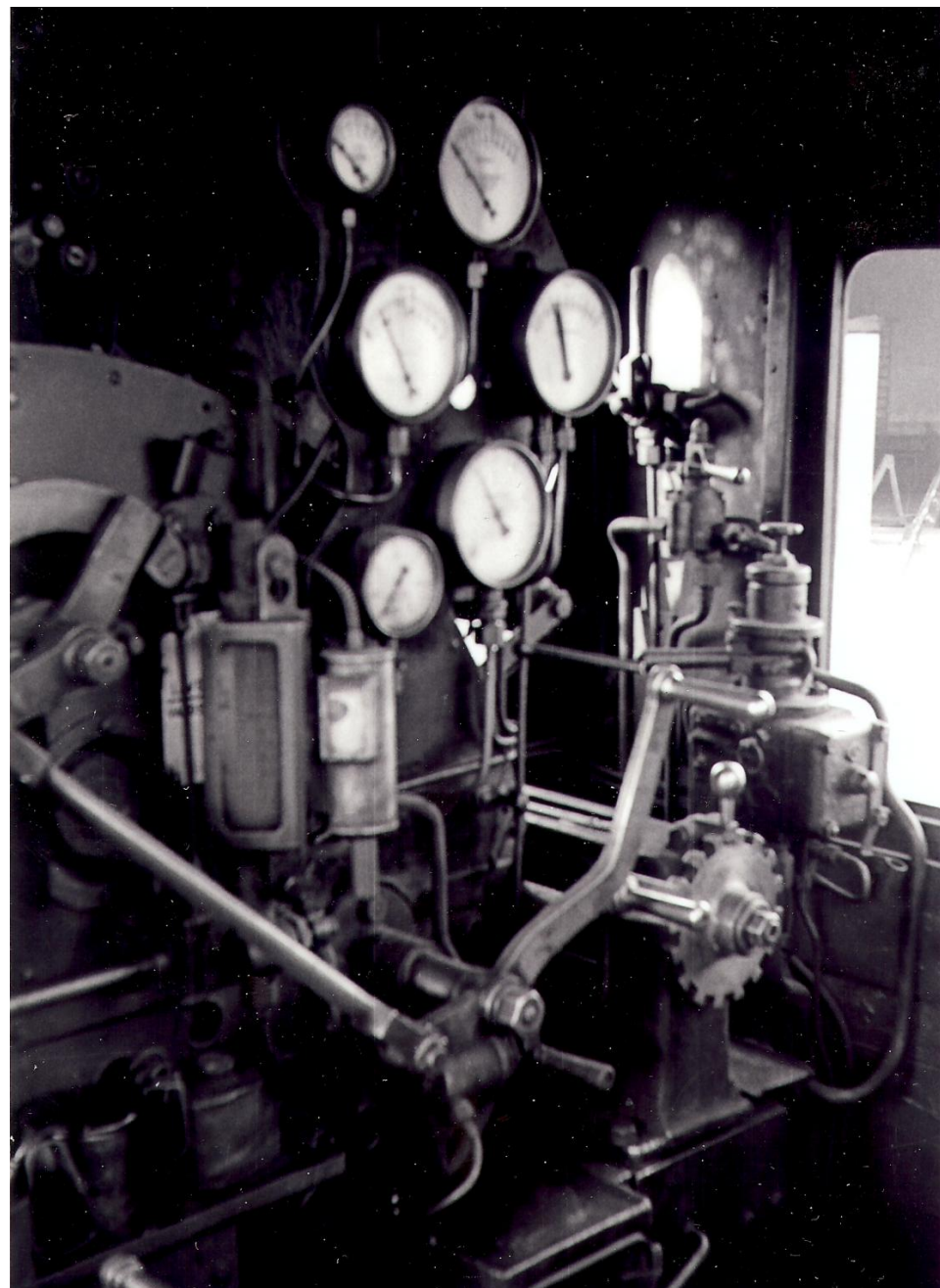
går til Padborg i 1949, og i perioden 1950 – 51 er det atter i Tønder. I 1952 – 54 er det sørme i Padborg igen. 1955 er det på centralværkstedet, herefter er det i 1956 – 58 en sidste tur i Padborg. Via en tur på centralværkstedet i Aarhus i 1959, går turen til Odense 1959 – 63, nu kun som kold reserve. I 1963 er dens tjans slut, og lokomotivet hensesættes. Den endelige udragering sker i 1967.

1. Revision

D. 07.07. 1921 tages maskinen ind på centralværkstedet i Aarhus til lille revision. De ting, der har været af fejl og mangler, er indtil da blevet klaret af værkstedet (*i remisen*) på hjemstedet. Maskinen er udgået igen fra centralværkstedet d. 30.07. 1921, altså efter 23 dages reparationsarbejder. Jeg blev faktisk lidt overrasket over, at samtlige hjul (*maskine og tender*) er afdrejede, sølerne på akslerne er afpudsede og lejerne (*hvidtmetal*) har alle fået pålagt materiale og er blevet tilpasset. I store træk sker det ved alle revisionerne. Drivtappe og kobbeltappe er i samme moment også blevet afpudsede. Akselgaflernes glidebakker til drivhjulene er alle blevet efterspændt. I kedlen er 50 kedelrør blevet repareret, det vil sige tætnet. Umiddelbart synes jeg, at det lød lidt voldsomt efter ”kun” 1 års drift. Et tjek af de andre reparationsrapporter viser dog tilsvarende antal – så det må siges, at det nok lå inden for normalen. I fyrkassen er 68 ristestænger blevet eftersat og murbuen opmuret. Overhederklap og træk, gnistfang og askekasse klap og træk fik ligeledes lidt omsorg. Ikke helt uventet er diverse haner og ventiler blev repareret og ompakket, de blev brugt flittigt hver dag!

I (*damp*) maskinen er det stemplerne og deres sliddele, der er afpudsede, repareret, dele der er udskiftet. Det er også de dele, der skal overføre alle kræfterne til hjulene. For enden af stempelstokkene sidder krydshovederne (*et til hver side*) også her slider de store kræfter, begge lejer er repareret og tilpasset. Ved drivstangen (*forbindelsen mellem drivhjul og krydshoved*) i højre side er lejet repareret, og i venstre side er det helt nyt!

Lokomotivet er prøvekørt d. 30.07 1921 og godkendt.



Førerpladsen på D 874. Foto.: E. J. Helleesen. Arkiv.: Poul Skov Hansen.



D 874 ved depotet i Assens 1959. Lkf. J. H. Gyllun og Lkfb. O. H. Hansen har taget opstilling ved deres maskine. Arkiv.: Poul Skov Hansen.

2. Revision

D. **23.05. 1923** går maskinen atter på centralværkstedet i Aarhus. Ligesom 1. revision er dette også en lille revision. Lokomotivet forlader centralværkstedet d. **30.06. 1923**, efter 38 dages arbejder.

D 874 har nu været i drift i små 3 år. Det er ca. 2 år siden 1. revision, og rapporten viser mange flere reparationer, men også at det i mange tilfælde er de samme ting, der repareres på, det vil sige alle lejer på hjul og gangtøj. Men også alle mulige hængsler, pakninger i hanner/maskine bliver skiftet. Værktøj og kassen er blevet forandret – men til hvad fremgår ikke. Endelig er maskine og tender blevet malet. Desværre er det en forfærdelig ”klo”, der har udfyldt rapporten, og det er simpelthen rent gætværk, hvad der står flere steder!

3. Revision

D. **07.04. 1925** indgår lokomotivet på centralværkstedet i Aarhus til S-(stor) revision og forlader værkstedet igen d. **30.07. 1925**, efter 84 dage på værkstedet, lang tid, men maskine og tender har også været skilt ad i hoveddelene. Alle bevægelige dele fra maskinen, ned til selv den mindste klap, er blevet repareret eller udskiftet. Alle samlinger (*nitte-de*) blev gået efter og om nødvendigt repareret. Rammer (*maskine og tender*) er blevet udmålt og rettet for eventuelle skævheder.

Indtil nu har det ”kun” handlet om egentlige reparationer og/eller udskiftninger med identiske dele. Ved denne revision sniger der sig egentlige ændringer og fornyelser ind. Overhederklap og tilhørende træk er noteret som fjernet. På cylindernes damphaner bliver der nu anvendt rustfri stålkugler. Smørepumpen er forsynet med en ny Friedmann pumpe. Slutteligt har man repareret lokomotivets bemaling, tenderen derimod fik en komplet oplakering.

4. Revision

D. **17.07. 1928** er næste revision i Aarhus. Det er en S-revision, og den slutter efter 42 dage med en, for alle revisioner obligatorisk prøvekørsel d. **27.08. 1928**. Igen er maskinen og tender skilt helt ad og gennemgribende renoveret.

5. Revision

11.07. 1929 kommer lokomotivet uden tender ind til en O-revision i Aarhus. Den er færdig efter 8 dage og forlader centralværkstedet **18.07. 1929**. Det er heller ikke meget, der bliver lavet. Det handler mest om reparationer i og omkring kedlen. 8 støttebolte skiftes, 32 kedelrør repareres (*tættes*), fyrdøren, 26 ristestænger og kedelbeklædningen repareres. Resten er kun småtterier, og til sidst bliver bemalingen repareret. Man kunne fristes til at tro, at kedlen havde været udsat for en voldsommere hændelse. Den slags oplysninger forekom dog ikke i reparationsrapporterne.

6. Revision

23.07. 1930. kommer lokomotiv og tender til L-revision på centralværkstedet i Aarhus og efter 18 dages ophold triller maskinen ud d. **09.08. 1930**. Helt efter bogen er det atter hjullejer og gangtøjets lejer, der får en større eller mindre omgang. Selve maskinen får nye sliddele. Kedlen får tætnet 41 rør og isat 26 nye rørbøsninger, endelig er 41 støttebolte blevet udskiftet. Tenderen fik afdrejet samtlige hjul og lejer repareret. Både lokomotiv og tender fik bemalingen repareret.



Lidt er der tilbage af D 874.



Endnu et billede fra 1959, af D 874, denne gang med et persontog på krogen. Toget er netop kørt fra Fruens bøge, på vej til Svendborg. Foto.: Hans Gerner Christiansen.



*Efter den sidste revision i 1959 kom D 874 til Odense depotet, som kold reserve. Det er ikke mit indtryk, at den var kold ret tit - i hvert fald ikke i de første år. Her er maskinen på Assensbanen i 1959, hvor den blev flittigt brugt indtil 24.09., da plandampkørslen på denne bane ophørte! Maskinen fremfører et fint blandet tog til Tommerup.
Foto.: Hans Gerner Christiansen.*

7. Revision

22.01. 1931 er det (*allerede*) blevet tid til S-revision. Reparationstiden er denne gang 49 dage, inden maskinen forlader centralværkstedet d.

11.03. 1931. Så god som ny! Det kan jeg med sindsro skrive, for der er ikke mange af punkterne i rapporten, der ikke er udfyldt! Især på kedlen er der store udskiftninger: Ny fyrkasse, alle smeltepropper, 543 støttebolte, 120 topbolte og 102 bøsninger. 106 almindelige kedelrør og 15 overheaderrør blev tætnet. Ikke nogen lille reparation! Støtteboltene er åbenbart et tilbagevendende problem, for i perioden december 1931 til september 1933 bliver yderligere 32 udskiftet. Maskine og tender bliver begge opmalet.

8. Revision

24.08. 1933 "smutter" lokomotivet en lille tur på centralværkstedet til en meget beskeden L-revision der kun varer 17 dage, da det igen kører

ud i driften d. **09.09. 1933.** Det er stort set kun hjul og lejer, der bliver afdrejet og repareret, et mindre antal støttebolte udskiftet (*12 stk.*) og 50 kedelrør tættes. Resten er i småtingsafdelingen: nye pakninger og justeringer. Lokomotiv og tender nøjes med reparation af bemalingen.

9. Revision

21.08. 1934 er det så blevet tid til en S-revision igen. Reparationstiden var 33 dage, og ekvipagen rullede ud igen **22.09. 1934.** S-revision var jo den store omgang, men denne omgang indikerer, at det i det store hele, kun var mindre reparationer – lokomotivet var tydeligvis i god stand. Reparation af hjul og lejer er absolut et fast punkt, der er blevet repareret/ justeret og eller udskiftet hver eneste gang lokomotivet er til revision. Maskine og tender fik slutteligt en ny gang maling. Jeg undrer mig lidt over at der foretages 3 revisioner, S, L og S, på kun 3½ år, det forekommer at være lidt "overkill"

10. Revision

05.04. 1937 er lokomotivet til L-revision i 22 dage. **26.04. 1937.** er D maskinen ude i ordinær drift igen. Det eneste, der stikker lidt af fra de få og små reparationer, der blev lavet, er, at 102 kedelrør er blevet lavet (*tætnet?*), 3 mdr. tidligere var 51 kedelrør blevet lavet på depotet i Padborg. Ikke en eneste rapport omtaler kedelrør som udskiftet, der står altid rep.

11. Revision

28.09. 1938 er det atter blevet tid for en S-revision. Reparationen tager denne gang 65 dage, hvilket betyder, at det stolte lokomotiv meldes færdig d. **01.12. 1938.** Der er tilsyneladende ca. 4 år mellem S-revisionerne. L-revisionerne falder lidt skævt i denne periode, typisk ca. 3 år efter en S-revision. Som jeg tidligere har været inde på, så udmærker de sig ved, at der er særligt behov for reparation på enkelte hoveddele. Man kan fristes til at hævde, at en L-revision til dels var behovsstyret.

Kedlen har fået den helt store tur; 6 stk. kedelankre, alle smelteprop- per er skiftet, Støttebolte er en fast reparation ved hver revision dog ikke altid i lige stort omfang.

12. Revision

12.02. 1942, små 4 år senere, er det atter tid til en S-revision og denne gang uden en mellemliggende L-revision.

24.03. 1942. efter 41 reparationsdage er lokomotivet atter klar igen. Denne gang er reparationerne på hjul og lejer minimale. Banerøm- merne får monteret sneskærme (*efter svensk forbillede*) Komplet tryk- luftsbremse bliver monteret, ændringer der har stor indvirkning på lokomotivets udseende.

13. Revision

26.06. 1944 er det tid et en L-revision på centralværkstedet i Aarhus. **19.07. 1944** er lokomotivet atter klart til driften efter 24 dage på værk- stedet.

Maskine og tender har åbenbart været i særdeles god stand. Det er den hidtil "letteste" revision. Selvfølgelig er der lavet lejer, men selv her er omfanget begrænset. I det ellers nye trykluftbremsesystem bli- ver der foretaget nogle ændringer. V-T udstyr fjernes. Det omfattede en 25 liter (hjælpe?) luftbeholder, to dobbetkontraventiler, en hurtig- virkende reduktionsventil og V-T ventilen. Det leder mig til et (*vildt?*) gæt om, at der har været et "modspil" mellem det gamle vacumsystem og det nye trykluftsystem. Mon der blandt læserne er en der kan for- tælle mere om det? Denne gang blev det kun til en pletmaling!

14. Revision

26.03. 1946 er det så blevet tiden for en S-revision, denne gang bliver der gået anderledes til "makronerne" - reparationerne tager 98 dage og lokomotivet afgives til driften 28. juni.

Lokomotivet får en ny kedel, røgkammerrørvæg, afstivninger mellem rundkedel og røgkammerrørvæg, fyrkasseforkappe og dørplade. 543 støttebolte og 120 topbolte udskiftes. Der er isat 106 nye almindelige kedelrør og 15 overhederrør. Nye ristestænger og bærer for do. Va- cumbremseudstyret bliver fjernet.

15. Revision

17.11. 1949 er det atter tid for en S revision, der er også gået godt 3 år siden sidste S-revision. Arbejdet tog 64 dage, og ekvipagen trillede ud til drift 19.01. 1950.

Reparationsrapporten varsler nye tider i etaten, hvor den før bredde sig over 6 sider, 4 for maskine og to for tender, er det hele kogt ned til to sider for begge dele. Arbejdet var nok nogenlunde det samme, det var bare pindet mere ud i detaljer på de gamle rapporter. Alle drivhjul får nye bandager (*hjulringe*). Igen sker der ændringer, der forandrer lokomotivets udseende. Rammen forlænges bagud, og der monteres et nyt og større førerhus, der var udstyret med noget så luksuriøst som en tagrende! Det er det samme førerhus som de D maskiner der blev ombygget til D^{II} fik, 874 fik aldrig resten af ombygningen til D^{II} Det var af hensyn til det stakkels personale ombygningen skete det oprin- delige ret lille førerhus, gav ikke ret meget læ!

16. Revision

18.01. 1955 indgår D874 til sin sidste S-revision. Imponerende nok, for DSB stod lige foran en større udtynding i bestanden af D-maskiner. Man kan nemt få den tanke, at man i halvtresserne var gået bort fra L-revisioner efter nu tre S-revisioner i træk. Det var ingenlunde tilfældet, da den sidste revision D 874 fik, var en L-revision – det kommer vi til. **19.04. 1955** var lokomotivet ude igen efter 92 dages arbejde.

Denne sidste S-revision adskilte sig ikke fra de øvrige. Man havde fat i det hele, og lokomotivet har været så godt og flot som nyt, thi den fik sin sidste heloplakering.

17. Revision

03.03. 1959 er det absolut sidste gang, at D 874 kommer til L-revision på centralværkstedet i Aarhus. Arbejdet tager 35 dage og 7. april bliver lokomotivet overflyttet til Odense maskindepot. D 874 kom til Odense som kold reserve, men indtil 1963, da den efter sigende blev hensat, blev den flittigt brugt, fremdeles på Svendborg og Assensbanerne.

De sidste år

D. **24.09. 1959** blev sidste dag med damplokomotiver på Assensbanen, i ordinær drift. D 874 fik æren af at trække det sidste tog fra Assens til Odense, toget var 2120. Hændelsen blev dækket af Fyens Stiftstidende, der var med på maskinen. Historien er fyldt med fejl, de formår dog ikke at ødelægge den fine og rørende historie. I Assens starter historien sidst på eftermiddagen med opfyring og klargøring af D 874 til tog 2120 af lokomotivets personale Lokomotivfører (Lkf.) J. H. Gyllun og Lokomotivfyrbøder (Lkfb.) O. H. Hansen. I dagens anledning er det fine rød /hvide skorstensbånd omhyggeligt rengjort!

Lkf. Gyllun blev ansat i Frederikshavn i 1919 som lokomotivfyrbøder, hvilket han var i 21 år – man avancerede ikke så hurtigt dengang! I følge avisen kunne Gyllun fejre 40 års jubilæum 04.11. 1959. I 1920 flyttede han til Vamdrup og kom bl.a. til at arbejde på D 874. Gyllun kom til Assens i 1922 og blev genforenet med D 874, da denne kom til Odense i 1959, så man kan sige, at de kendte hinanden!

Turen er meget spredt beskrevet og i blandet rækkefølge.

En god historie at slutte beretningen af med!

"Vi har lagt Assens bag os i den stille efterårsaften. Inden Flemløse står stjernehvælvet over skinnerne. Blandt meget andet kan man kikke stjerner på et lokomotiv. Udsynet er frit, og den kolde luft svøber sig om os, afvekslende med hed ånde, når fyrbøder O. H. Hansen smækker gabet op til Dagmars flammehav.



Lkf. Gyllun placerer den beskedne buket markblomster i den øverste lanterneholder på D 874. Lkfb. Oskar Hansen overvåger at alt går rigtigt til! Stedet er Assens maskindepot. Arkiv.: Poul Skov Hansen.

Hele turen fra Assens til Odense varede 3 timer, og i det tidsrum blev Dagmar ernæret med 7000 liter vand og 1 tons kul. O. H. Hansen langer brændslet fra slisken på tenderen til fyret med lange seje tag og med virtuosens hårfine vridning af skovlen. Det er en særlig kunst at kunne fyre et lokomotiv op og at holde trykket effektivt ved lige.



Lkf. Gyllun på D 874. 24.09. 1959.

Arkiv.: Poul Skov Hansen.



Lkfb. Oskar Hansen skovlede ikke mindre 1 tons kul i gabet på D 874 på turen fra Assens til Odense.

Arkiv.: Poul Skov Hansen.

Der er ret! Siger Gyllun. Ja, ret svarer fyrbøderen. Reglementet kræver, at når en maskine er bemanded med to, skal iagttagelsen af signaler repeteres (det skal man stadig). Vi har det grønne lys ved indkørslen, og helt fremme skimter vi den løftede signalarm, inden vi kører ind til perronen. Sidste glimt var rutebilen, der holdt foran de sænkede bomme. Også et DSB foretagende, men dog en konkurrent til Dagmar, måske en af grundene til at hun i aften kører for sidste gang på denne bane. Der er kort ophold og vi når Signe. Signe er ledvogter på aftenvagt i Glamsbjerg. I aftes havde hun ikke meget at sige under afskedsvisitten hos Dagmar. Hun rakte hånden op til Gyllun og sagde "Nu skal du så have farvel og tak."

Fru Larsen fra perron-pølsevognen kom også hen, og Signe rakte en lille forfriskning op: "Nu skal I have farvel og tak", sagde hun igen. Det lille optrin fortalte meget om D 874 og om det forhold, dens personale har til omgivelserne på Assens - Tommerup banen.

Da vi kørte fra Glamsbjerg, vinkede Gyllun med kasketten til Signe og de andre på perronen.

Signe er et af de faste tilknytningspunkter, fortalte lokomotivføreren. Jeg har kendt hende i 30 år. Når vi har lang togstamme, kommer lokomotivet helt ud til ledet, og så snakker Signe og jeg om livets tilskikkelser. Jeg kan huske hendes børn fra de var små. Nu er de store som mine egne. Pustet fra Dagmar har hørt med til Signes og min tilværelse. Det har vi for resten aldrig talt om. Men, nu da hun kom og sagde farvel, tror jeg nok, at hun følte det lige så stærkt som jeg. Et par minutters snak hver dag det meste af et liv igennem.

Kan du huske, hvor mange vogne vi skal have med makker, spørger Gyllun sin fyrbøder?

Stationspasser Juhl kommer ud til os med oplysningen. "Vil du så have den slået af" spørger Gyllun.

At slå en vogn er fagsprog, vi rangerer to nye godsvogne ind i trækket og kører til sidst frem med vores hidtil forreste vogn, frigjort af den øvrige stamme. Koblingen tages. Vi bakker, og vognen fortsætter ved Dagmars overførte energi ned ad et sidespor. Gyllun kører videre mod Odense (Tommerup). Det er mørkt nu, og ilden fra fyret kaster et skærende

hvidt lys i hovedet på os, hver gang O. H. Hansen fylder i den umættelige Dagmar.



Stationspasser Juhl tager afsked med Lkf. Gyllun. Arkiv.: Poul Skov Hansen.

I Tommerup kommer vi bag togstammen (løber om) sådan at forstå, at vi skal køre baglæns resten af vejen, fordi det er for kompliceret en historie at få Dagmar vendt. Der er ophold i Tommerup på 23 minutter, inden vi bliver sluppet ind på hovedsporet over Fyn med dets tusinder af relæer til betryggelse af den automatiske sikkerhed mellem blokposterne.

Tre lyntog hviner forbi os på nabosporet, mens vi venter på vor tur. De langtursrejsende sidder fordybede bag oplyste vinduer. Hvem tænker på den gamle slider ude i mørket? Et stykke papir fra en chokoladepakning flagrer om næsen på os. Dagmar siger intet, men tænker tydeligt sit uden at give anden lyd end lidt forceret dunken med luftpumpen til bremsesystemet.

Der kan inklades passagerer, skønt vi er en slæber, vi har en ung kvindelig spejderfører, en ung mand der står i slagterlære og en ung pige der går til syning. "Jeg ved ikke det sidste med bestemthed, men jeg forestiller mig det" siger Gyllun. "De er med alle tre hver aften. Hende der lærer at sy, er vel godt en 14 år, men hvem kan vide? Det er jo snart ikke til at se nu om dage, hvor gamle pigerne er."

Så er vi på hovedsporet. Det går støt gennem blokposternes grønne blink, vi nærmer os Holmstrup og ser os dirigeret ind på spor tre. Dagmar har mange pligter – bl.a. at bruge spor tre i Holmstrup. Det gør så få tog, men der skal nogle til at køre rust af og at holde skinnernes tekniske installationer i orden gennem regelmæssig brug.

Præcis kl. 21²³ er det Odense. Toget rangeres på plads, fyraften i remisen. Men hvilken fremtid efter denne fyraften, for første gang uden at have morgendagens program klart fastlagt?

Dagmar 874 er i sin bedste alder og præsterer stadig sine 70 km/t. Selv om det ikke er noget at prale af i dag. Et andet og mindre ydedygtigt lokomotiv skal i Dagsmars sted lide det forsmædelige at blive "klædt af" for alt teknisk udstyr og sat hen i fri luft med fuglerede på førerpladsen. Dagmar er for god til den skæbne. Hun skal i stedet være kold reserve, stå i remisen uden fyr og lejlighedsvis blive taget frem til forstærkning. Det bliver ikke ofte. DSBs mål er at kunne klare den samlede ordinære trafik uden dampens hjælp, fra 1962.

Engang var Dagmar en estimeret maskine, der trak persontog på hovedlinjerne og spillede med dampmusklerne.

I aftes skrev hun historie på Assensbanen. I dag er hun kold reserve!



Maskinen det hele drejer sig om D 874!

Foto.: E. J. Helleesen. Arkiv. Poul Skov Hansen.

Den gode journalist afslører at DSB tog "lidt" fejl i sin betragtning omkring at DSB kunne klare sig uden damp fra 1962, det var først efter levering af MZ I fra 1967 at man kom så langt. Endelig er det heller ikke helt rigtigt at D maskinen blev degraderet fra persontogslokomotiv, til at køre godstog, det har jo altid været en godsmaskine, godt nok kørte den ofte persontog – men det gjorde den lige til det sidste!

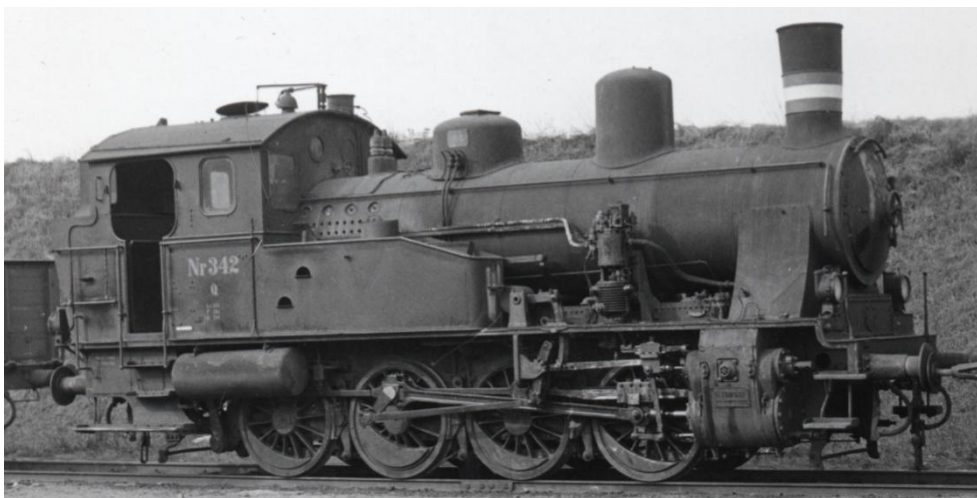
Flemming.



KMK
Læserservice
Præsenterer.:
Side 39.
Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

Så kom årets vigtigste nyhed! Man kan selvfølgelig diskutere, om ikke AC vognen egentlig var vigtigere end den nyhed, det handler om nu – nemlig den længe ventede Q maskine!!!!!! Oooh, jeg må ile til med at fortælle, at jeg selvfølgelig referer til epoke III. Jeg ved godt, at der er kommet en del ”epoker moderne” til, og jeg er sikker på, at disses tilhængere synes, at MR og lignende er meget vigtigere for dem.



*Et af billederne for McKs model Q 342. På Gb. 1964.
Foto.: E. J. Hellesen. Arkiv.: Poul Skov Hansen.*

Under alle omstændigheder handler det altså om damplokomotivet litra Q, det eneste helt igennem danskfremstillede damplokomotiv.



Venstre og højre side af den fine og yderst detaljerede model, den bliver vanskelig at slå!



Det er en fornøjelse at sidde med modellen og diverse fotos af forbilledet. Der er ikke mange afvigelser fra forbilledet, og alle dem, jeg har fundet, er absolut i småtingsafdelingen. Jo, førerhustaget er lidt for langt fortil, ca. en god millimeter. Det kan ikke benægtes! Det formår dog ikke at ødelægge min begejstring over modellen. Helhedsindtrykket er bestemt i høj klasse, hvor alle detaljer står skarpt og fint. Vi har kørt med modellen i klubben, og ifølge Michel (*det var ham der kørte med den*) er kørslen lige så upåklagelig som maskinens udseende! Mere damp – tak!

Ifølge McK er der chancer for "langbenede" ølvogne m.m. i første halvdel af december 2018. I august kom de første farveprøver på vogne fra DDSF (*De Danske Sprit Fabrikker*) og Carlsberg.



Vognen fra spritfabrikken er noget helt særligt, med emaljeskilte og "messing" bogstaver på vognsiden. Foto.: McK.



Carlsberg-vognen er bestemt også en smuk sag! Foto.: Mck.

Selv om billederne viser smukke vogne, er det værd at bemærke, at det viste "kun" er farveprøver. Disse kan vise afvigende farver og detaljer i forhold til leverancemodellerne. Jeg synes dog, det er særdeles fine modeller og bemalinger. Jeg glæder mig til de kommer!

Af bryggeriet Tuborgs vogne kommer der 7 varianter: To i det oprindelige design, 5 i "Bernadotte" design, hvoraf den ene er i et særligt design, hvid og grøn vognkasse med røde bogstaver mod det almindelige med rød og hvid vognkasse og hvide bogstaver. Fra Carlsbergs park kommer der 6 varianter: To i oprindeligt design (*hvid vognkasse med rød skrift*) og 4 i det senere design, frisen med "Helst en Hof", (*hvid vognkasse med grøn påskrift og humleblomst*)

Endelig kommer Vognen fra DDSF i een enkelt udgave. Se nærmere på [McK's](#) hjemmeside.

I nummer 66 skrev jeg lidt om de nye perronlamper, der var på vej fra [Dekas](#), nu er de så kommet. Det er meget fine sager. Standeren er et fint bukket messingrør med detaljer støbt i plastik. Detaljerne er meget fine, og der er flere, end man lige skulle tro, især på den gamle type lampe.

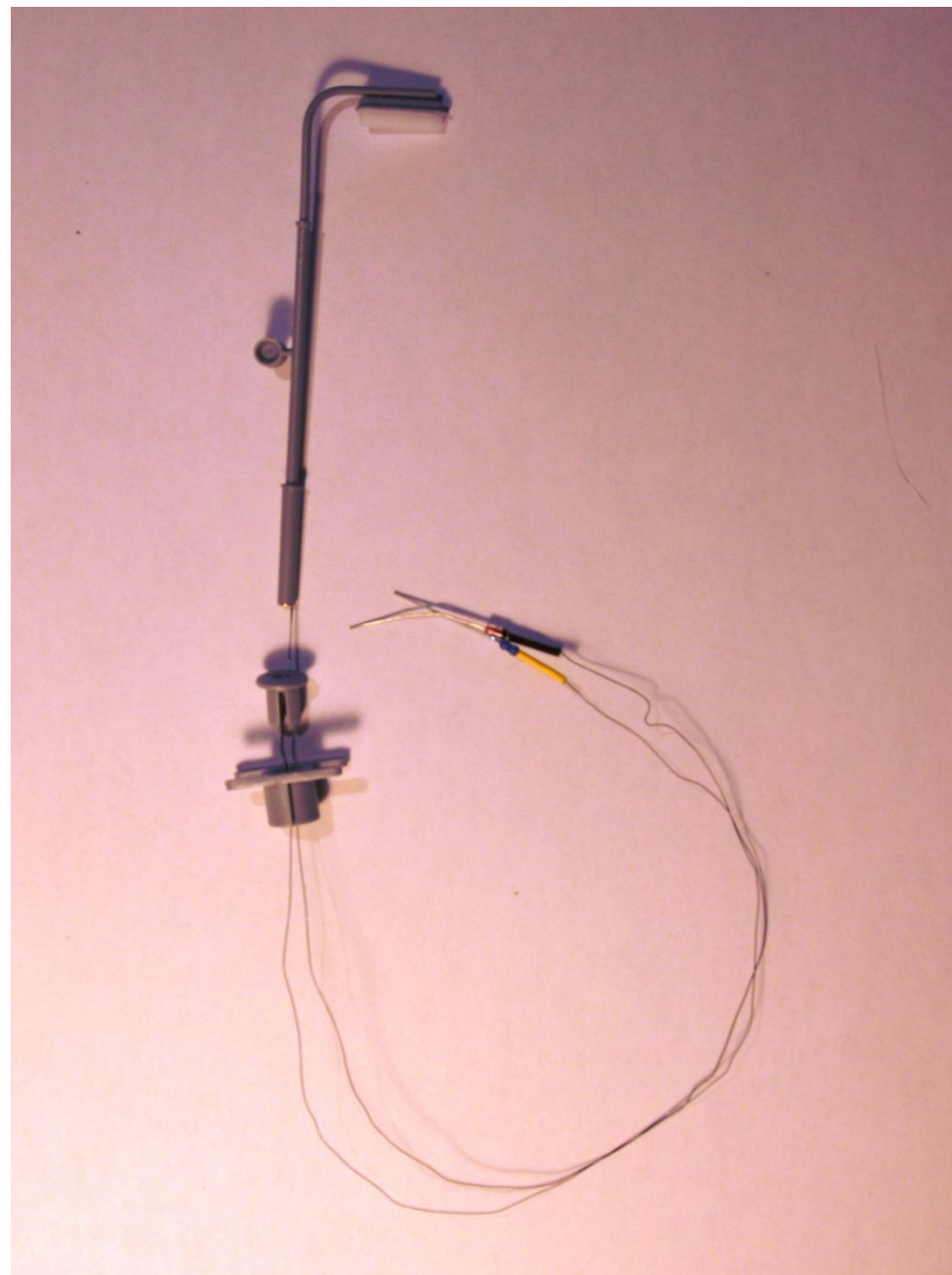
Alle lamperne leveres med det kendte, enkle og praktiske monterings-system: Man borer et 5 mm. Hul, hvor man ønsker lampen monteret, ved forholdsvis tynde materialer 1 – 2 mm plader (som en perron), placerer man "bøsningen" (nederste del på det store foto) på bagsiden af pladen, og så trykkes lampefoden igennem pladen og ned i bøsningen. Delene kan eventuelt sikres med en lille dråbe lim. Når man har lavet perronen færdig, kan lampen let og elegant monteres i foden. Skulle man senere være uheldig og få bukket lampen, eller den på anden måde går i stykker, vil den altid kunne udskiftes – det er praktisk!

Farven er lys grå, fint nok! Men jeg synes, de skriger lidt efter en smule patinering, og modellen vil helt sikkert kunne bære en sådan.

Selvom prisen er lidt høj, mener jeg, at der er god balance mellem pris og kvalitet – jeg er begejstret!



To typer i fire udgaver, gammel og ny, med og uden højttaler – sådan!



Lamperne er udstyret med et fint monteringsystem

KØREPLANEN 2018.

-oOo-

Onsdag	07.	November	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	14.	November	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	21.	November	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	22.	November	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	28.	November	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Lørdag	01.	December	Julefrokost.	12 ³⁰ - ?? ^{??}
Onsdag	05.	December	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	12.	December	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	19.	December	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	09.	Januar	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	16.	Januar	Byggeaften i Klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	23.	Januar	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	30.	Januar	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

Vi overholdt vores målsætning, med at kunne køre på det meste af anlægget til beboerdagen. Desværre opstod der alvorlige problemer med vores computere til styring af anlægget. Så snart disse problemer er overstået, vil kørslen blive genoptaget og lagt i plan.

Kokken laver varm mad hver onsdag. Af hensyn til beregning af mængden bedes I melde fra hos Martin senest søndag aften, hvis I forhindres i at deltage.

Normal spisetid er kl. 1800.

Eksterne aktiviteter

Følg dette link.: www.my1287.dk. Her finder du Danmarks mest detaljerede oversigt over (*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.



P 917 med godstog på Slagelse – Næstved banen. Ved Flakkebjerg 1964. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Skandinaviens største udvalg af model baner

PÅ SPORET
www.paa-sporet.com



Kom og besøg os i vores store butik!

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

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



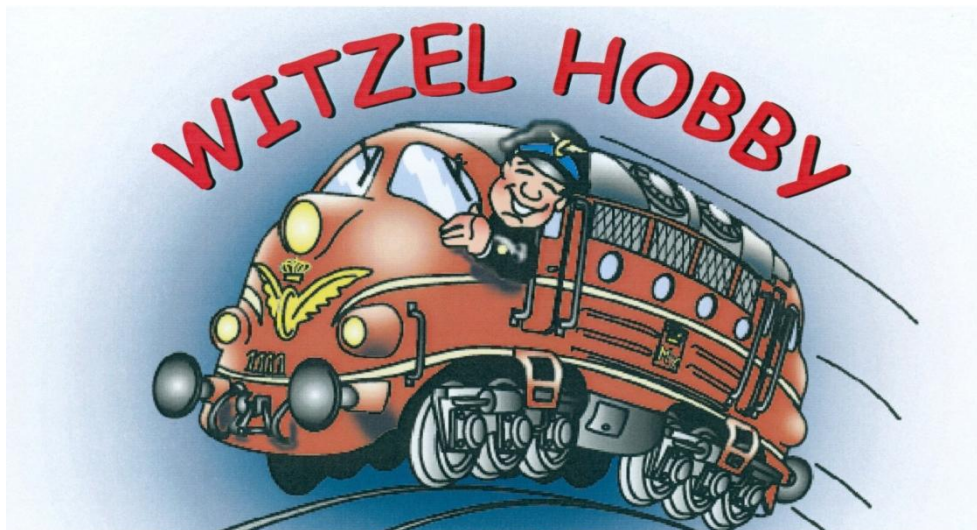
Husk at besøge vores velassorterede Webshop.: [På Sporet](http://PaaSporet.com)

Mere end 8000 varenumre at vælge imellem.

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

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

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



Witzel Hobby

Bøgedevej 12. Slimminge.
4100 Ringsted.

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

Mail info@witzel-hobby.dk

Tlf. 40 45 92 30

CVR No.11 84 20 70

HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

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



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

Åbningstider:

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

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

www.felixteam.dk

Lager-nyheder fra DEKAS

På lager

Nyt oplag af NS AB 7500 - epo III



EX 10011

Vognene er med:

- chassis i metal (diecast)
- strømoftag i pinoler
- løst monteret fjedre i bogier
- fjedrene puffer
- fjedrene harmonika overgange i gummi
- detaljeret indretning
- minimums radius R 360mm

vejl. udsalgspris

670,-

EPOKE IIIa (med destination København H)
EX 10011: NS C7155, 3. kl. grøn - rerun.
EX 10025: NS AB7545, 1./2. kl. grøn - NYHED.

EPOKE IIIb (med destination København H)
EX 10026: NS A7545, 1. kl. grøn - NYHED.
EX 10027: NS B7156, 2. kl. grøn - NYHED

EPOKE IIIc-IV (med destination København H)
EX 10017: NS A7532, 1. kl. blå - rerun
EX 10018: NS B7154, 2. kl. blå - rerun

DK-E001

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



DK-E002

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



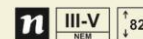
DK-E003

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



DK-E004

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



vejl. udsalgspris
DK-A-E001 & E003

149,-

DK-A-E002 & E004

129,-

Dekas