

MOSEBANEN



Nr. 65.

Februar.

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.:

$\frac{1}{4}$ side. 400.- Kr.
 $\frac{1}{2}$ 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

2017 har været et utroligt vådt år, så vi burde jo næsten have forudset, at vi i starten af januar mødte op til 10 – 15 cm vand i kældergangen! Heldigvis har vores foranstaltninger ved dørene vist sig duelige, så det var kun ganske lidt vand, der trængte ind hos os.

Siden beboerdagen i september har vi taget fat på alle de forandringer, vi vedtog, arbejdet kører meget godt og støt! Det kan følges på vores [hjemmeside](#) med ugentlige opdateringer.

Dette nummer af Mosebanen består af et bredt udvalg af emner. Vi starter på en serie, der hedder Jernbanegeografi. Her vil vi beskrive strækninger, stationer og de signaler, der hører til, helt fra grunden. En anden serie er om digitalisering, helt fra grunden, som starter i nr. 66. Den får lidt foromtale i dette nummer. Ellers handler det om lidt af det, der er sket på modelbanefronten, samt en spændende historie om R 964 og en dygtig modelbygger....

I ønskes alle en god fornøjelse med Mosebanen nr. 65.

Indhold.

Side 03.

Side 08.

Side 10.

Side 13.

Side 20.

Side 27.

Side 28.

Side 31.

Side 40.

**Jernbanegeografi – fra bunden af!
Den (vidunderlige?) digitale verden**

Det ærede medlem.

Side 13. modellen.

R946.

Den digitale styring af modeljernbanen.

Hjørnet.

Nyt fra klubben.

Køreplanen.

Forsidebilledet.: N 210 i Skanderborg 1957. Billedet viser 3 TU (togvej udkørselsarmsignaler) De kendes på armenes form (firkantet uden rund skive eller svalehale) Mere inde i bladet om bl.a. signaler.

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

Jernbanegeografi – fra bunden af!



K 580 i Dalmose 1952, et godt eksempel på det vi skal behandle her. Stationer, strækninger, signaler og toggangens afvikling!

Foto.: William Dancker Jensen.

Modelbanefolk laver deres anlæg så tæt på virkelighedens jernbane som overhovedet muligt. Derfor har jeg, for at belyse hvordan virkeligheden var sammensat, lavet denne historie om nogle de ting, der gør vores modelbane til en naturtro efterligning af en dansk jernbane. Som modelbanemand er det jo ikke nogen selvfølge, at man ved, hvad en "Station," "Den fri bane" eller "signaler" og deres placering er for noget. Derfor en gennemgang af disse begreber.

Gennemgangen er baseret på SIR 1944 (SIR = Sikkerhedsreglement), reglementet var gyldigt fra 1944 – 1978, dækkende **epoke III**, godt og vel. SIR (i dag hedder det SR) er det nærmeste, vi kan komme udtrykket "jernbanens bibel", og den fortæller rigtig meget af det, vi kunne tænke os at vide i forbindelse med afviklingen af en given trafik på en given (DSB) jernbane. Da gennemgangen er lavet ud fra modelbane

mandens behov, har jeg forenklet regler og begreber mest muligt, uden at den egentlige betydning går tabt, og det beskrevne vil fremdeles forholde sig til det, som var gældende i halvtresserne. Teksten i de blå "faktabokse" er citater fra SIR 1944, resten er mine bemærkninger.

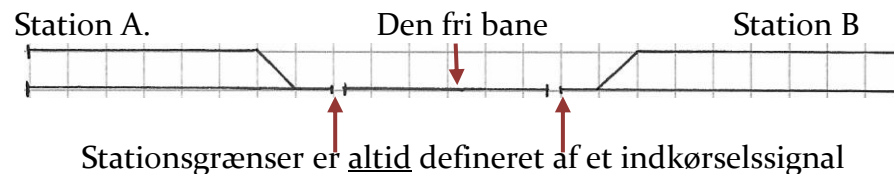
Mange forhold på et klubanlæg vil betyde, at man vil kunne klare sig med meget enklere regler. Det er en helt anden historie - nu gælder det virkeligheden!

Togfølgestationer, holdsteder (*trinbræt*) og den fri bane.

En station (*togekspeditionssted*), der er dækket af hovedsignaler, er forsynet med telefon (*telegraf*), deltager i togenes af- og tilbage-melding, og har en for togekspeditionen ansvarlig stationsbestyrer, deltager i togenes eksspedition til og fra stationen, betegnes som **togfølgestation**.

Dette er definitionen på en station. I starten af teksten står der, at en station defineres af hovedsignaler, nærmere betegnet er det I-signalerne (*indkørselssignalerne*), der angiver stationsgrænsen. Det er værd at huske, at det er I-signalet, der er stationsgrænsen også på dobbeltsporede strækninger.

Den grundlæggende opbygning af en dansk jernbane



Tegningen i boksen er definitionen på en jernbane, godt nok i sin simpleste form! Men hvis du har to stationer med I-signaler og et stykke fri bane imellem – så kan du i princippet lave en helt realistisk trafikafvikling!

En togfølgestation kan i trafiksvage tidsrum være ubetjent. Det vil sige, skifter stilles til gennemkørsel, og begge I-signaler stilles på gennemkørsel. Stationen er nu en del af den fri bane og deltager ikke længere i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen.

Et permanent holdested (*trinbræt*) er ikke dækket af et hovedsignal (*I-signal*). Det deltager i togenes ekspedition, men ikke i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen og henregnes som tilhørende den fri bane.

Ved "den fri bane" forstås det banestykke, der forbinder to togfølgestationer.

Signaler.: Hovedsignaler

Hovedsignaler er signaler, der kan vise "STOP" rødt lys eller/og vandret arm.

Armsignaler: Hovedsignaler af armsignaltypen er forsynet med en hovedarm, der ender i en rund skive. Armsignaler placeret foran stationer, og lignende sporområder, kan være forsynet med en under hovedarmen anbragt gennemkørselsarm, der ender i en "svalehale."

Armsignaler suppleres altid i mørke og usigtbart vejr med lyssignaler, der selvstændigt gælder som signaler.

Et armsignal på en mast har kun betydning for et mod signalet kørende tog, såfremt armen, set fra toget, viser sig til højre for masten.

Daglyssignaler.: Et hovedsignal af daglystypen har lamperne siddende i en baggrundsskærm, der er afrundet foroven og forned.

Et hovedsignal anvendes til følgende signaltyper.:

I-signaler, (*Indkørselssignaler*). Anvendes foran stationer.

U-signaler, (*udkørselssignaler*). Dækker udkørslen fra stationen.

Mellembloksignaler: Dækker afsnit (*blokke*) til næste hovedsignal.

Dækningssignaler: Dækker et Farepunkt, eksempelvis et sidespor, sporkrydsninger, bevægelige broer o.lign.

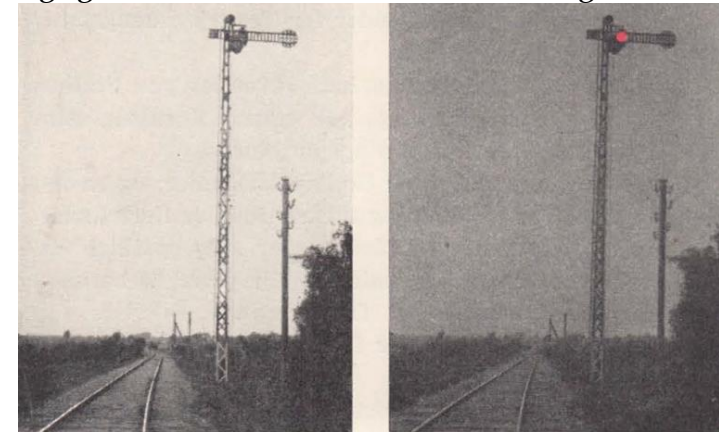
Hovedsignaler er som hovedregel placeret til højre for sporet, det gælder for, eller over dette.

"STOP"

Hovedsignal uden gennemkørselsvinge.

Dagsignal

Natsignal

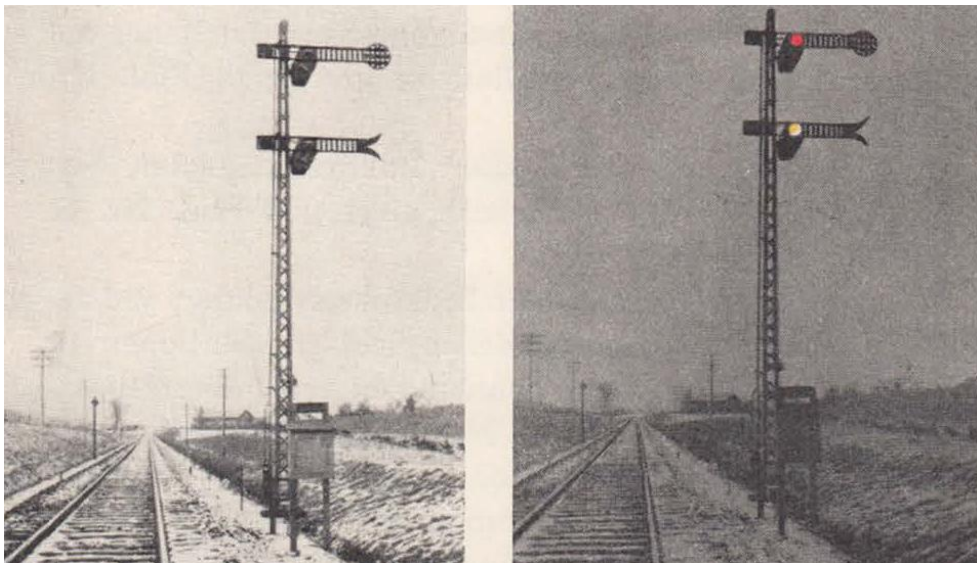


Armen vandret

Rødt lys



Rødt lys



Begge arme vandret, som natsignal rødt over brandgult lys.

Signalet stop betyder, at toget skal bringes til standsning foran signalet.
 Viderekørsel, forbi signalstop, må kun finde sted, enten ved, at toget rangeres forbi signalet, eller for så vidt angår signaler på fri bane, ved en skriftlig forbikørselstilladelse givet på formular S 101.
 Eller for så vidt angår udkørselssignaler, ved skriftlig udkørselstilladelse givet på formular S 102.
 Eller for så vidt angår indkørselssignaler, ved telefonisk indkørselstilladelse givet fra stationen til lokomotivpersonalet gennem den ved I-signalet, anbragte telefon.
 Når telefonisk indkørselstilladelse gives, skal toget standse på stationen, selvom det er planmæssigt gennemkørende.



Dagslys I-signal, rødt over brandgult lys.

"KØR"

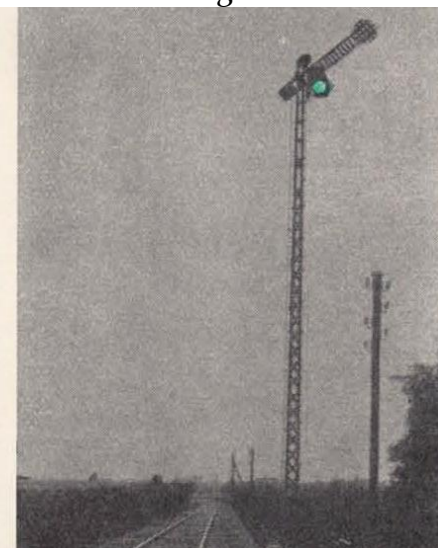
Hovedsignal uden gennemkørselsvinge

Dagsignal

Natsignal



Armen skråt opad



grønt lys



Grønt lys

"Kør" (*en grøn*) betyder, at signalet må passeres; givet fra et indkørselssignal betyder det tilladelse til at køre ind og standse på stationen.

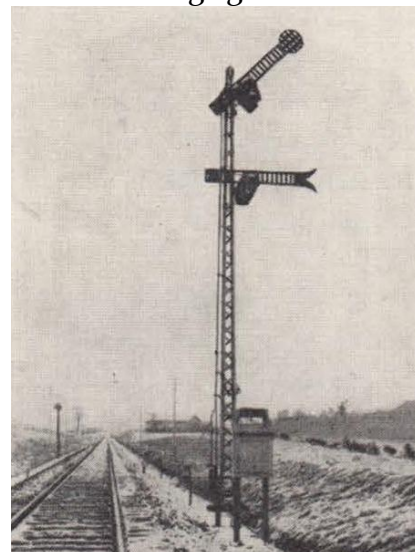
Tog, der planmæssigt er gennemkørende, må ikke efterkomme Kør fra I-signalet, undtagen i følgende tilfælde.:

Når lokomotivføreren har givet signal nr. 60. "Færdig til indkørsel" (*et kort og et langt fløjt med lokomotivfløjten*). Efter signal "Stop" har været vist på indkørselssignalet.

Når lokomotivføreren kan forvente at signalet Kør fra indkørselssignalet er suppleret med signal nr. 84. "Kør igennem" (*vist om dagen med to grønne flag, om natten med to grønne lygter lodret over hinanden*).

Hovedsignal med gennemkørselsangivelse (*Armsignal*)

Dagsignal



Natsignal



Hovedarmen.: Skråt opad.

Gennemkørselssarmen.: Vandret.

Øverst.: Grønt lys.

Nederst.: Gult lys.



I-signal. Øverst.: Grønt lys. Nederst.: gult lys.

"Kør igennem"

Hovedsignal med gennemkørselsangivelse (Armsignal)

Dagsignal



Begge arme, skråt opad

Natsignal



Begge lanterner, grønt lys



To grønne lamper

"Kør igennem" på indkørselssignal. Tilkendegiver, at toget kan uhindret køre igennem stationen, U-signal viser mindst "Kør"

Jeg håber, at læseren kan afkode ovenstående. Rent principielt handler disse regler om at kunne afvikle driften under normale forhold samt under driftsforstyrrelser såsom signaluorden og andre driftsforstyrrelser, ligeledes at kunne opretholde driften. Med faste procedurer, som er med til at sikre, at det sker under sikre og trygge forhold. I model vil det være muligt at forenkle disse regler meget.

U-signaler gemmer vi til næste afsnit (*i næste nummer*). Årsagen er, at i reglerne for U-signalerne, omtales TU-signaler. Dem og flere andre signaler, tager vi fat på næste gang.



Materiel fra DF Modeltog er altid noget særligt, Michels hjælpevogn må være særligt særlig! Den har nummer 13 og hjemsted i Valleby – en rigtig ener!



vidunderlige ?

Den digitale verden

Bladet indleder næste gang en længere serie indlæg ved Henrik, om den komplicerede digitale verden, som er blevet en væsentlig del af modelbanehobbyens hverdag på godt og (ofte på) ondt.

Dette indlæg skal ses som en appetitvækker til Henriks kommende kavalkade af artikler, hvori han går undervisende og forklarende til værks, så vi alle kan være med.

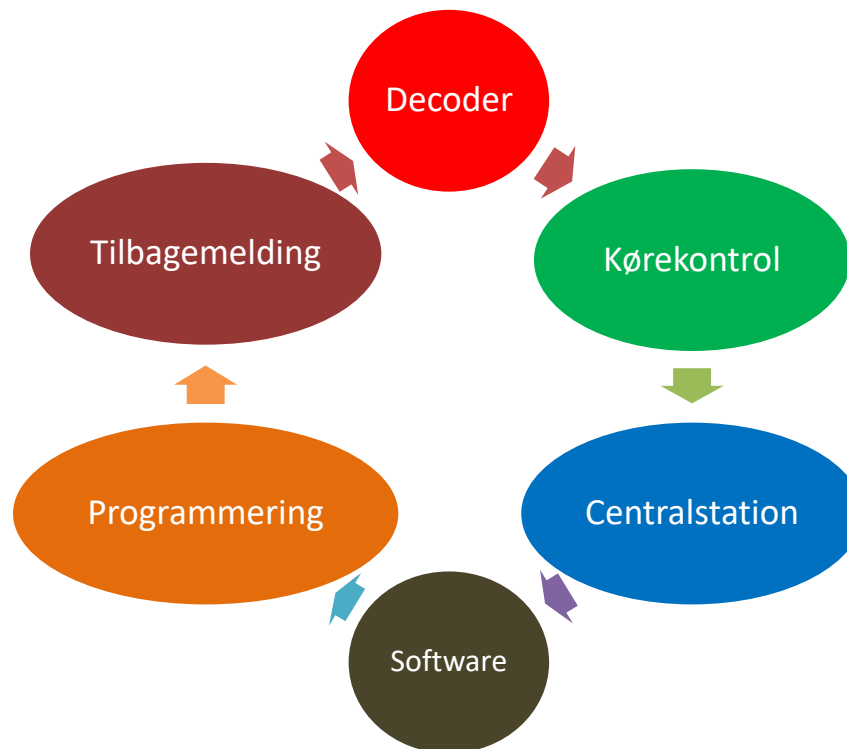
Det er et meget vanskeligt emne at begive sig ind i. Den digitale verden er ikke rar, og, vil jeg hævde, unødigt kompliceret. Se blot på planchen her ved siden af med alle de emner, som det kræves, at man bare ved lidt om for at få den fulde fornøjelse af de digitale finurligheder.

Man opdager kun alt for hurtigt, at der ikke findes noget kvalificeret på skrift på dansk, som på pædagogisk og overskuelig vis indfører den modne modelbaneentusiast i dette meget væsentlige emne.

Når man går i gang, opdager man, at den digitale virkelighed kan inddeles i nogle logiske hovedblokke her i blandt:

- **Kørekontrollen** i form af en centralstation eller en trådløs håndholdt regulator

Jeg vil begrænse mig til denne ene ting og lade Henrik om alle de andre og deres indbyrdes sammenhænge. Kørekontrollens ud-



formning og virkemåde ligger mig en del på sinde. Derfor det efterfølgende personlige indspark.....

Kørekontrollen - ude i verden..

For kort tid siden så jeg en video om den nyeste trend på det amerikanske marked. Den har rod i, jf. den medvirkende repræsentant fra det tyske firma ESU, at der er stor forskel på, hvorledes vi i Europa og i USA styrer vore togstammer. I Europa køber flertallet helst de store Centralstationer, da man i hovedsagen er stationær, når man styrer sine tog, men i USA lægger man større vægt på mobiliteten, fordi man i klubberne kører meget længere stræk og mere køreplanskørsel. Hertil er den mobile kørekon-

trol langt mere velegnet. Så vidt den amerikanske ESU importør.

Om det er et helt korrekt udsagn, ved jeg ikke, for man kan jo på ESU's hjemmeside finde den trådløse kørekontrol, som er afbilledet nedenfor. Så nogen mobilitet må vi vel også ønske os i Europa?

Men, det er sikkert korrekt, at der eksisterer betydelige forskelligheder, når det drejer sig om, hvorledes man ønsker at styre sine tog. Jeg kunne godt forestille mig, at vi i Europa i større omfang bruger mobiltelefonen eller en tablet til det, end amerikanerne måske gør. De (nogle) kan vist ikke lide at anvende mobiltelefonen som kørekontrol. Argumentet imod den er tankevækkende:

Når man anvender sin mobiltelefon som kørekontrol, er man så optaget af at placere sine fingre rigtigt og præcist på den glatte glasplade, at man slet ikke har tid til at se på det tog, man styrer rundt med, hvilket vel må siges at være hele formålet? Det er vist meget rigtigt. Når vi har med telefonen at gøre glemmes alt. Den fedtede finger kæmper for at skabe kontakt med telefonens funktioner. Var det meningen, når vi nu har skabt et smukt anlæg til vore tog til at køre rundt i. Skulle opmærksomheden så ikke være der og ikke på telefonen? Ville det ikke være opløftende at gemme den væk et par timer eller tre? Bare for en gangs skyld og anvende noget andet.

Lad mig dog få knappen tilbage!

Løsningen ligger jo lige for. ESU, og andre, har skabt den; den er kommet. Vi skal styre vort tog med en knap, der hurtigt og sikkert og under alle forhold, uanset fingrenes tilstand, størrelse og renhed, kan sikre fuld kontrol over vort tog, mens vi kigger på DET!

Til det amerikanske og det Australiske (?) marked har ESU derfor fremstillet i konceptet noget helt nyt. Grundstenen i det er den afbillede trådløse håndkontrol, som trådløst tilsluttes en miniboks, der udgør det for en centralstation sammen med en strømforsyning. ESU beskriver den som en sammenbygning af en knap og en mobiltelefon. På den måde opnår man det bedste fra de to verdener, for man skal jo ikke helt afskrive

de muligheder, som trods alt ligger i dele af mobiltelefonens opbygning. Til højre for ses den med en dejlig store knap øverst, og nederst gemmer sig alle de indstillingsmuligheder, som man har brug for, indstillinger som gemmes for det aktuelle lokomotiv.

På siden af den sidder 4 programmerbare knapper, som kan anvendes som F1 - 4 eller andet. Samlet set kan kørekontrollen med boks det samme som en ECOS. Kan det være bedre? Prisen er ikke høj derovre, da ESU satser på at komme ind på markedet med den. Jeg mener at tro, at prisen bliver lige knap \$ 100 for kontrollen.

Som sagt produceres systemet ikke til det europæiske marked. Den viste trådløse kørekontrol er udseendemæssigt identisk med den, som europæerne tilbydes til tilslutning til en ECOS, og den er jo slet ikke billig! Gud ved om det amerikanske system kunne bringes til at fungere her i Europa?

LT.



Det ærede medlem!



Rune

Vort senest ankomne medlem

Se, det er jo ikke længe siden, at en høj ranglet mandsperson pludselig dukkede op en onsdag aften for at se, om han kunne blive medlem af klubben. Hvor havde han dog fået den pudsige ide fra?

Jo, han havde spottet klubben på DMJU-udstillingen i Køge sidste forår, og så var det, han mente, at tiden igen var kommet til at kaste sig over en gammel hobby, som han havde dyrket i perioder gennem snart mange år. Han syntes, vi så tilforladelige ud. Nu vil jeg ikke i al offentlighed påstå, at Runes syn fejler noget som helst, men han må jo

have stolet på det han så. Han kom også i snak med Niels Flemming, som talte ham et øre eller to af om alle vore fortræffeligheder. Niels Flemming inviterede Rune til at besøge os den først kommende onsdag. Det gjorde Rune-drengen.

De første "venlige" ord, som mødte Rune, da han bravt ankom til klubben hin onsdag var: "Hvad vil du?" Rune fattede sig hurtigt og svarede, at han da gerne ville tale med sådan en lettere kraftig og meget talende person, og om ikke han var medlem af klubben her? "Nåeee, det er Flemming, du vil snakke med," ræsonnerede vort kvikke medlem. Ja, det var det sikkert nok bifaldt Rune. Han sidder nede i et rum og tegner, og visker det ud igen, var svaret, følg med!

Rune genfandt Flemming, og efter lidt snak frem og tilbage, også med Hr. Donby, gik det sådan til, at Rune fandt vej ind i vor lille kreds af rettroende to-skinne dyrkere. Men, det var Rune ikke - "rettroende" altså - til at begynde med! Men, hvad var han så? Det vil de næste sider søge at afdække for den utålmodigt afventende medlemsskare.

Barndommen..

Rune er født på en privat fødeklinik på Frederiksberg i det herrens år 1948. Det var meget almindeligt dengang, at man fik sine børn på private klinikker. Så Rune fylder 70 i år, hvilket er en markant begivenhed. Faderen var ansat i forsvaret som fenrik og arbejdede i Viborg, hvilket jo var langt hjemmefra

dengang. Moderen var i de første mange hjemmegående, hvilket var helt i tråd med tidens ånd. Runes far forlod forsvaret, for i stedet at sælge motorcykler, men det var der ikke meget held ved, så han blev ansat som sælger på et bogforlag, og det kom i den grad til at præge Rune senere hen.



Rune snøfter lidt, når han tænker på Glostrup station!

Familien boede i Glostrup lige op af stationen. Så Rune var kun en meget lille knægt, da han en skønne dag forlod hjemmet for at lege ovre på banegården. Den lille Rune valgte at sætte sig mellem skinnestregene på hovedsporet for at lege med kullene, som lå i ballasten. Vel næppe noget klogt valg, og til alt held kom en af DSB's betroede medarbejdere forbi og kunne redde ham fra ulykken. Rune blev behørigt bragt til hjemmet, og moderen modtog en alvorlig påtale fra etatens repræsentant. Måske såedes der dengang noget i det barnlige sind?

Rune nåede skolealderen og kom i den lokale skole, som han skulle forblive i til den dag, skolen ikke havde flere tilbud til ham. Rune blev aldrig helt gode venner med skolen, måske fordi man mente, at han var lidt ordblind. Det var nu nok ikke helt rigtigt, hvad det senere vil afsløres. Men Rune gad bare ikke skolen, han ville meget hellere skrue i ting, lege og spille fodbold og senere køre knallert.



Rune måtte klø sig i nakke et par gange i løbet af forhøret for at huske, når forhørslederen stillede nærgående spørgsmål.

Imidlertid blev Runes barn- og tidlige ungdom stærkt præget af faderens arbejde, for hver sommer, indtil sit 13. år, rejste Rune sammen med resten af familien rundt til samtlige af de europæiske hovedstæder for at sælge bøger. I Berlin så Rune det krigs-

hærgede Tyskland, de besøgte Paris, ja dem alle. Det skal med, at faderen i sit job havde 180 rejsedage om året. Det gav familien status, at faderen havde stor succes som sælger, og gav den mulighed for at købe vogn, og det var langt fra almindeligt i 50'erne. Familien lagde ud med en almindelig VW boble, så opgraderede man til en Opel Rekord stationcar, og så fik man anskaffet en stor slambert af en 6 cylindret Ford Zephyr med overdrive og kickdownkontakt - sådan! Raceren var købt, nu skulle der brændes dæk af! Rune nævner, at den også gav status. Man kunne køre selv, når man skulle besøge familie og venner, men behøvede ikke at benytte offentlig transport - næ-næ.

Ungdomsårene

Skoletiden gik på hæld, der var nu kun et par år tilbage af den, og det gik mindre godt for den uinteresserede Rune-dreng. Faderen kaldte ham i samråd, og gav ham valget mellem at få noget ordentligt ud af skolen eller glemme fornuftige uddannelser. Rune tog sig morderligt sammen, og fik halet sig en god afgangsprøve til. Hvad skulle han så? Han ville være automekaniker, det var virkeligt en drift hos ham! Motorer i biler og på knallerter. I mellemtiden var familien i færd med at flytte til Bjæverskov i eget hus. Mens faderen var dernede for at forberede ankomsten, kørte han ind til den lokale mekaniker, "Ulriks Auto", og fik Rune sat i, hvad der senere skulle blive til en læreplads. Mester

skulle lige se Rune an først. Men efter 4 år og 4 mdr. i lære som mekaniker, var Rune udlært, men så kaldte forsvaret på ham.

Rune kom til flyvevåbnet i Skrydstrup, endte med at blive befalingsmand. Efter værnepligten kom han ind i faderens firma. Prægingen slog igennem!!

Rune bliver voksen

I mellemtiden var Rune blevet voksen, og de fyrige drifter bemægtigede sig hans uskyldige krop og værgeløse sind. Han blev i 1971 gift med Anne Vibeke, og de fik sammen 2 døtre Maria og Louise.

Rune i arbejde

Jobbet i faderens bogforlag bestod mest af kontorarbejde. Rune fik bøgerne oversat, når det var påkrævet, og han fik dem klargjort til salg. Især arbejde han med at udarbejde bøgerne: "Automekaniker I og II", og han udarbejdede specifikationsblade til de fleste biltyper, som indeholdt alle væsentlige oplysninger om bilens tekniske drifter, som en god mekaniker måtte vide, og det kendte Rune jo noget til. Flemming kender dem sikkert godt - begge bøger, og blade!

Det arbejdede han med i næsten 10 år. Rune købte et hus på 80 m² i Ringsted.

I 1980 skiftede han job til det store forlag "Munksgaard", hvor han blev skolebogskonsulent og kom senere til at stå for forlagets "Bog og Tidsskriftservice", hvis omsætning Rune var med til at løfte fra 8 mill. kr. til

mere end 100 mill kr. årligt. Noget af en be-
drift. Men ak i år 2000 blev Rune, som 52
årig, fyret fra sit job, grundet salg af det
gamle forlag til et britisk firma, som havde
sine egne folk.

Rune besluttede at starte sit eget alt-muligt-
firma. Gennem gamle kontakter i forlags-
verdenen kom han til at arbejde i et vikarbureau,
hvor han skaffede vikarer til allehånde
opgaver rundt omkring. Kontoropgaver efter
regning, som han selv udtrykker det; man
var vel selvstændig. Det varede indtil 2003.
Samme år mistede Rune desværre sin kone
efter 32 års ægteskab grundet svær sygdom.
Og det var jo meget trist, men Rune kæm-
pede sig igennem den hårde tid. I 2004 solg-
tes det store hus i Ringsted, og han flyttede
til Solrød, og blev gift igen. De købte hus
sammen i Sengeløse (?). Den nye kone gik
imidlertid også bort, så Rune var pludselig
alene igen. Rune fortvivlede ikke! Han fandt
nyt arbejde og fandt atter vejen fremad.

I sin sidste arbejdsperiode arbejdede (*arbej-
der*) Rune i Lyngby Storcenter, hvor han lø-
ser mangfoldige opgaver. Han har arbejdet
der i mange år nu, så han er god til det.
Hænderne er jo skruet rigtigt på den knægt.
Det ved vi jo godt.

I dag er Rune gift igen med en tidligere kæ-
reste, og de har købt byhus i Køge, hvor han
bor nu, så han har ikke langt hjem om ons-
dagen.

Et både omfattende, varieret og undertiden
udfordrende levned har Rune haft, og ikke

alt har været helt almindeligt. Tænk at blive
ansat som erklæret ordblind på et bogforlag
i mange år - med stor succes. Hvilket para-
doks ! Man kan næsten ikke lade være med
at grine højt, for det gjorde Rune selv.

Det skal med, at Rune i 25 år underviste på
Køge Ungdomsskole i motorlære og knal-
lertkørsel for de unge mennesker. Det er
imponerende. Rune er imponerende, og et
herligt nyt medlem, som vi sætter stor pris
på !

Modelbanen...hvornår...hvorfor?

Et af livets store spørgsmål, stillet til Rune:
"Hvordan gik det til, at du fattede kærlighed
til modelbanehobbyen?" En af årsagerne
kunne være, at han voksede op i Glostrup og
meget tæt på stationen. Der blev den lille
purk vidne til etatsens effektive arbejde, og
det har uden tvivl imponeret ham i den
grad! Rune hævder, at det hele startede, da
han, 7 år gammel juleaften, fik et Märklin
startsat (*hvor ofte har vi ikke hørt den*).

Så gik det slag - i - slag med mere Märklin,
og i Ringsted, i det 80 m² store hus, blev der
plads til en bane. Så udbyggede Rune huset
til 230 m², og så var der ikke plads til nogen
bane? I mange år kørte Rune tysk. Han fat-
tede kærlighed for tyske vogne af enhver art.
Det har vi jo selv kunnet konstatere, da Ru-
ne i begyndelse slæbte meget mærkeligt ma-
teriel med til klubben til bedømmelse og
himmelvendte øjne. Faktisk var det sådan, at
da Rune kom til klubben, troede han, vi kør-

te Märklin! (*Flemming?*) Nå, men nu har
Rune været igennem et stort anlagt genop-
træningsprogram, og i dag har han det me-
get bedre - det går fint med Rune, han er
medicinfri! Nu kører han Roco, to-skinne,
og han har anskaffet sig to stks. MY'ere, og
har sågar "Tørfisken" fra VLTJ i bestilling -
flot Rune. (*Man skal altid opmuntre, når det
går den rigtige vej*).



*Rune fortæller glad og gerne om to-skinne
systemets fortræffeligheder! Det er bare så
flot klaret.*

Mvh **LT..**



KMK
Læserservice
Præsenterer.:

Side 13.

Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

McK

Os, der venter på Q maskinen fra McK, fik på efterårets Hobbymesse i Rødovre Hallen besked om, at denne først vil komme i star-

ten af 2018. Heldigvis er de fleste modelbanefolk tålmodige af natur og vant til, at diverse projekter er mere eller mindre forsinkede, af vidt forskelligartede årsager! I Q maskinen og øvrige modellers tilfælde er det leverandører, der har mere end svært ved at leve op til indgåede aftaler – sådan har det været siden udgangen af november. Nu sidst i januar 2018 er der endelig sket noget i positiv retning. De første modeller er kommet. Det drejer sig om nye ME lokomotiver og Lgns/Lgs containerbærevogne. Ikke noget epoke III materiel endnu! Jeg tror dog, at det nok skal komme, og der vil helt sikkert blive udsendt en orientering på [McK](#) hjemmesiden, når tingene er der.

2017 har været et godt år for epoke IV, VI tilhængere. McK har bragt MR tog, Bn(s)

vogne, et nyt oplag af ME lokomotivet, Ar-delt og Frichs traktorer (som også epoke III har glæde af), lange ølvogne, Dh pakvogn (EA i epoke III). Altsammen på et år! Det er meget heldigt (for epoke III folket), at McK har fraveget sit oprindelige forsæt om kun at producere modeltog efter moderne forbilled!!

En meget længe ønsket model kom fra McK her i efteråret. Det drejer sig om bagagevognen litra EA. Denne vogn var sammen EC, senere ECO meget vigtige i et utal af nationale og internationale eksprestog. Nu mangler vi "bare" AC vognen, så kan vi oprangere korrekte efterkrigstog.

Jeg ved godt, at Hobby trade allerede har lavet EC/ECO, men den var – desværre – alt for lav!



To udgaver af 1. levering af EA vognene. I 1951 blev der leveret 12 vogne, heraf var 6001 – 6006 med harmonikaer og 6007 – 6012 uden. Vognene med harmonikaer var RIC mærket for udenlandskørsel.



De to EA vogne på nært hold. Nyd de fine detaljer og påskrifter...



Så meget for lav, at den virker helt forkert sammen med andre vogne! Så når nu McK har lavet flere opdaterede udgaver af danske modeller, lavet af andre fabrikanter, er det en oplagt opgave for McK at lave ECO vognen, det er en populær model og stærkt øn-

sket, så den fortjener at blive lavet i en ordentlig udgave! EA modellen er også lavet i 2. leveringsudgaven (20 vogne i 1963) 2. leveringen var noget anderledes i udseendet, ingen liste under vinduerne, vinduer var af mere moderne type og ovenlysvinduer i ta-

get var blevet ændret, endelig var akseltap afstanden øget med 200 mm. (2,3 mm i Ho). Alle disse ændringer er selvfølgelig også udført på modellerne. Slutbemærkningen fra mig er helt klart.: "Super model, det er meget svært at finde noget at brokke sig over."



Model af 2. leveringsvognene. Foto.: McK.

LS. Models

De fleste af os kender vel efterhånden LS. Models, I ved – dem med de flotte vogne? Dem, man skal bestille hos sin forhandler, straks de er annonceret, ellers er der stor risiko for, at de er udsolgt meget hurtigt. I begyndelsen missede jeg en del "uundværlige" modeller ganske enkelt, fordi jeg ikke

fulgte godt nok med i timen! Så vidt jeg husker, var det i 2010, at den belgiske vogntype blev produceret – dengang fik jeg ikke fat i den/dem, men efter snart mange år var den pludselig der til en rimelig god pris! Selv om det er en "gammel" model, er det en fantastisk flot model. Selv interiøret er fint malet

og ses tydeligt på billedet (*der mangler et trin, heldigvis lå det i æsken!!*). Strengt taget havde en ABC været bedst, da den rene C vogn egentlig mestendels optrådte som forstærkning, altså når der var to vogne! Meeeee kan jeg finde den ene af dem, så kan jeg vel også finde den anden – håber jeg!



I halvtresserne var der ofte en belgisk ABC, AB eller som her en ren C vogn oprangeret i Nordekspressen.

Hobbytrade

Firmaet bragte i 2017 flere vogne i ægte træ, postvogne DO, DQ, Godsvogne litra IM og diverse varianter af ølvogne ZA Carlsberg, ZB Tuborg og en enkelt gærvogn ZB fra De Danske Sprit Fabrikker. Muligvis har jeg sovet lidt i timen, men at Hobby trade

kommer med en model af ML-motorvognen – var en fuldstændig overraskelse for mig! Indtil jeg så den på Hobbymessen i Rødovre. Jeg kan kun sige, at den ser meget lovende ud. Det ser ud som om, der er kommet mere styr på hjørnesamlingerne. På de hidtil ud-

komne modeller med trævognkasser, har jeg set flere mindre gode hjørnesamlinger. På de to ML modeller ser samlinger og finish meget fine ud. I modsætning til "Opus I", gammel MT, er jeg "lidt" vild med ML-motorvognen, MT-lokomotivet er for lille en

parentes til, at jeg fandt den attråværdig nok til at anskaffe modellen. De få år MT var i drift, ligger før Epoke III! ML-motorvognen kørte, trods sin fra starten bedagede konstruktion, i epoke III i ret mange år (*bygget 1929 – 30 og udrangeret generelt 1957 – 1959*), og så var den noget mere driftsikker end MT. ML-motorvognen er absolut en hot kandidat

på min ønskeliste. Nu vi har fat i modeller fra Hobby trade, der er lavet i ægte træ, så er det det min opfattelse, at resultatet absolut er bedst på de modeller, der er lavet i teak farve. Jeg ikke lige så begejstret for især de hvidmalede kølevogne. Jeg synes indtrykket ender i noget, der virker lidt groft, især den meget hvide dørramme virker voldsom, til-

med er den sorte kontrastfarve i rillerne med til at fremhæve det ”grove” indtryk på de ellers fine modeller. En mere afdæmpet bemaling vil ændre det visuelle indtryk i positiv retning!

I sidste øjeblik er der kommet en nyhedsbrochure fra [Hobbytrade](#). Hos mig er det især ML-motorvognen, der fænger!



Hele to prøvestøbninger af ML-modellen var at se på hobbymessen i Rødovre – smukke modeller!

Exact-Train

Det hollandske firma, der efterhånden har lavet en pæn samling af (*mest tyske*) godsvogne i meget høj kvalitet, har nu også slået sig på personvognene, og det på en vogn der har haft sin rute til Danmark.

AB 7521 – 7555 blev leveret i 1932 af NS Werkspoor. De blev fra starten indsat i internationale tog i hele Europa tilsyneladende med undtagelse af de nordiske lande, da de aldrig var godkendt til kørsel i Danmark. De var i hvert fald ikke forsynet med markeringerne i RIC rasteren. Virkeligheden er, som altid, mere nuanceret end reglerne er, for vogntypen løb i flæng sammen med de smukke "Ovaalramer-vogne". De to vogntyper var også meget ens, lidt ligesom vores CA og CC vogne.

EX 10003. NS AB 7538. Grøn, gråt tag.

Epoke IIIa

EX 10011. NS C 7155. Grøn, gråt tag.

Epoke IIIa

EX 10017. NS A 7132. Berlinerblå. ?tag.

Epoke IIIb

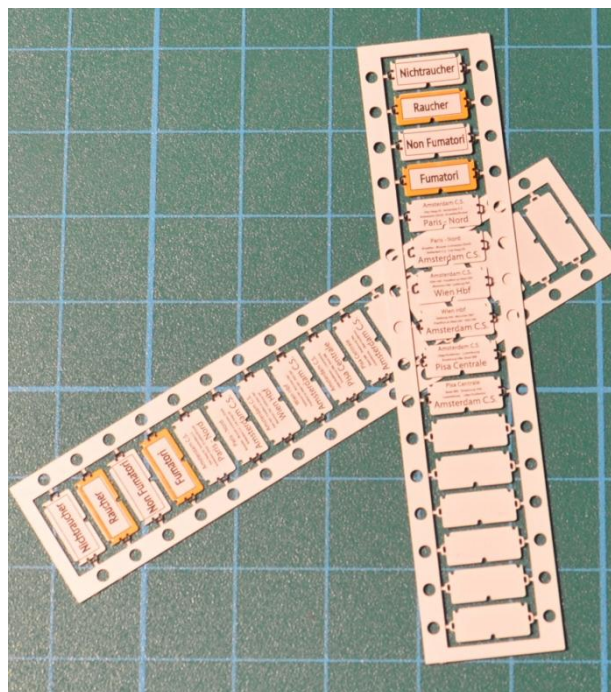
EX 10018. NS B 7154. Berlinerblå. ?tag.

Epoke IIIb

Disse modeller er angivet til at have løbsskilte påtrykt Amsterdam CS – København H. Det er da fint til vores brug. Vognene skulle være lige på trapperne, og er man blevet mere nysgerrig kan man altid kigge lidt på

deres [hjemmeside](#). Herhjemme er det [De-ka-s](#), [DF Modeltog](#) og [Felix team](#), som jeg har kendskab til, der fører mærket

Her i slutningen af januar er den første levering af vognene kommet til landet og er allerede udsolgt fra importøren. De tidlige udgaver er formodentlig ankommet, når I kan læse dette.



En ofte overset detalje på modeller af personvogne er løbsskilte – her er de standart og i sublim udførelse.

Exact-Train hører til i eliteklassen sammen med LS Models, REE, Artitec, Hobbytrain og Acme. En klasse, hvor det for mig er særdeles vanskeligt at finde noget, der er værd at

brokke sig over – heldigvis! Bemaling, detaljer og påskrifter er bare i orden, og det er en fornøjelse at betragte modellen og hele tiden finde nye og fine detaljer.

De seneste år har vist, at der er vældig røre i branchen, og at det er meget hård konkurrence sammen med de billige (*forholdsvist*) produktionspriser i Kina, der har givet et gevaldigt løft i standarden af modellerne. Exact-Train er ingen undtagelse, nok er firmaet forholdsvist nyt, men modellerne er helt i top!



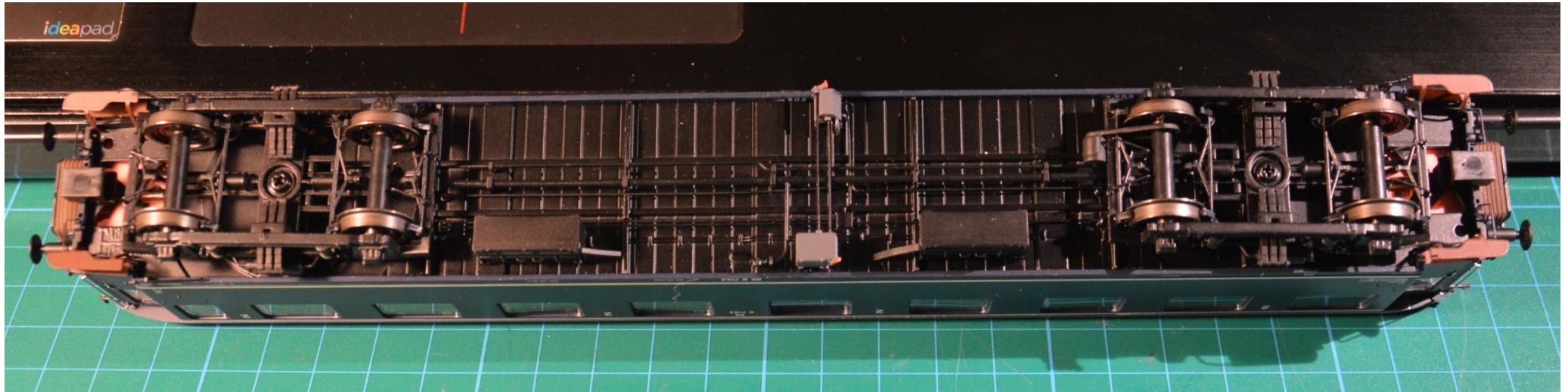
Gavlene er et nærmere eftersyn værd, der er væld af fine detaljer.

I modsætning til flere andre fabrikater er bogierne monteret med en lille skrue frem for tapper med modhager, som sagtens kan være godt nok, men kræver en del kontrolleret "vold" hvis de skal af, og ind imellem knækker den ene tap, alt det er man fri for

med en simpel skruemontering. Modellerne har de fineste metalfjederpuffer, jeg har set på en industrimodel. Det er også værd at bemærke, at den "bløde" harmonika nu har

fundet vej til Exact-Train, McK introducere-
de disse harmonikabølge på deres fine model af CC vognen. Jeg tror bestemt, at den kan foldes ud, men jeg har ikke fået afluret

"hemmeligheden" om hvordan - endnu. Afslutningsvis må jeg konstatere, at modellen har overrasket meget positivt ved et nærmere eftersyn - kan det snart gøres bedre?



Undervognen er et nøjere eftersyn værd, smukke og fine detaljer - sådan skal det gøres!



Exact Train katalog nr. 10015. AB B 7152. I sen epoke III udgave (tresserne)

Flemmings maskine!



Det var en mørk og stormfuld aften, regnen/slud væltede ned, da jeg kørte til Slagelse for at besøge Flemming Dam og hans nybyggede R maskine – ikke at forglemme!

I disse tider raser der en voldsom debat på de sociale medier om vores jernbanemuseum og deres noget hårdhændede fremfærd mod deres "museale genstande". For menigmand virker det helt forkert, at mange genstande "kasseres" med hård hånd. Særligt planerne om skrotning af H 783 og ikke mindst R 946 har fået sindene i kog! H-maskinen er bragt i sikkerhed i Gedser remise, men for R 946 ser fremtiden be-

stemt ikke alt for lys ud. Så meget mere glædeligt er det, at vi på vores modelbaner kan "bevare" eksempler på den danske jernbanehistorie. Vi er mange, der håber, at den rigtige R 946 også overlever!

Fra Jørgen Madsen (*mangeårigt medlem af klubben*) havde jeg fået flere rapporter om en vanvittig flot model af en R, maskine, der var undervejs fra den Dam'ske lokomotivfabrik. Nu er det sådan, at det til overflod altid er værd at beskue en model frembragt af Flemming, og jeg var helt skarp på, at den skulle jeg se og gerne vise i Mosebanen. Jeg er sikker på, at R maskinen vil inspirere mange!

Den kvikke læser (*og det er I jo alle*) vil erindre, at vi fra "Team Slagelse" var på besøg hos Flemming i Mosebanen [nr 50](#). Nede i hans kælder bugner det af skønne hjemmegjorte modeller, for Flemming er en modelbygger af den gamle skole, forstået sådan, at han fremdeles fremstiller det meste selv. Han bruger dog færdige detaljer, såsom luftpumpe, dynamo, lanterne m.m.



Forbilledet skal vi da også se. Her er R946 på vej med et større godstog 9096 lige øst for Holmstup station på vej mod Fredericia. Året er 1961. Allerede den gang var der ikke mange R-maskiner tilbage i drift.

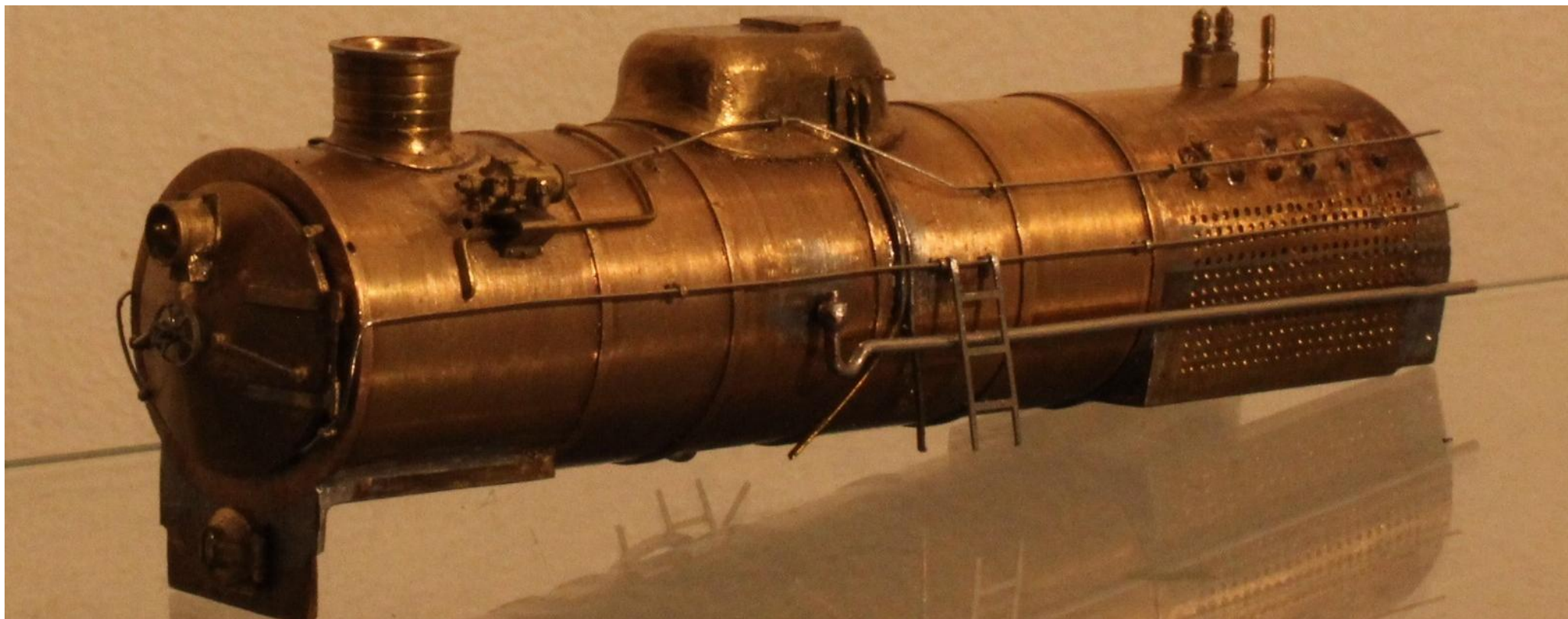
Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



R 946 på Flemmings fine anlæg nede i kælderen. Det hjemmelavede lokomotiv kan sagtens måle sig med de fine industrimodeller!



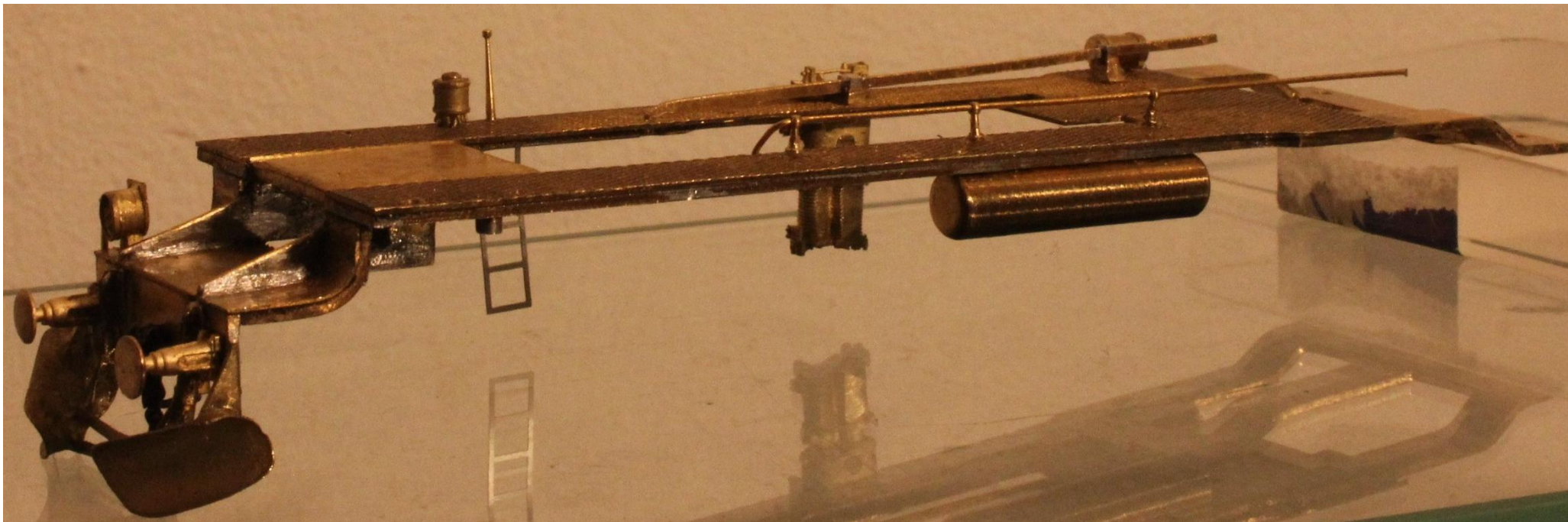
I farten tager R-maskinen sig vældig godt ud med vogne i det flotte landskab!



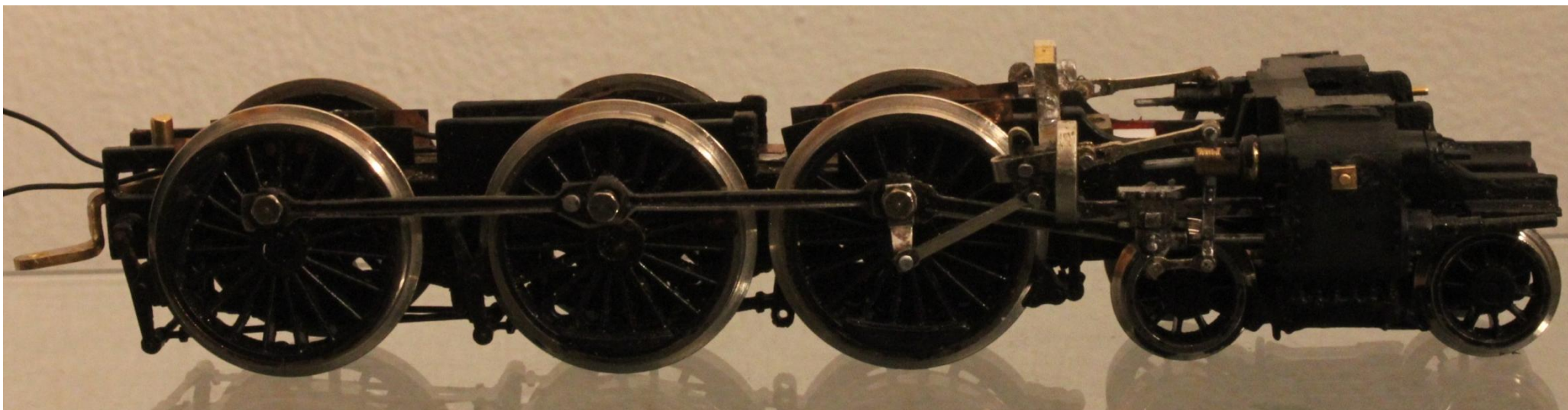
Den rå, men næsten færdige kedel med en stor del af detaljerne monteret. Bemærk de mange borede huller i fyrkassesvøbet.

Nogen vil måske hævde, at det er at snyde. Men jeg vil dog mene, at der er en del detaljer, der er meget svære at lave tilfredsstillende selv, og det er de færreste, der bygger modeller udelukkende for at bygge det hele selv. For mig er det samlede resultat det vigtigste. Der er såmænd masser af spændende byggearbejde under alle omstændigheder! Flemmings konstruktionsevner går fint i spænd med de færdige dele, og delene passer ganske naturligt sammen. Tenderen er lavet på det snart meget gamle (35 år) byggesæt af P-maskinen fra UK-Modeller. Udseende og detaljerne på dette byggesæt er trods alderen ganske fine, og som I kan se, kan delene sagtens blandes med nutidige dele og byggestil. På billedet ses det, at der er lavet flere modifikationer og tilføjelser til den oprindelige tenderoverdel.



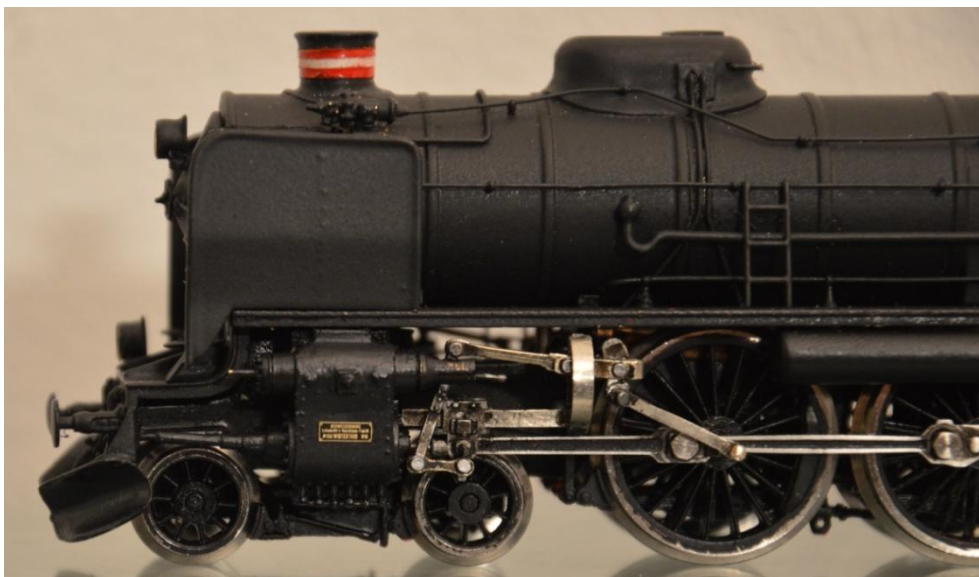


Fodplader og undervogn, motor (ikke monteret), hjul og gearing er fra Roco





En original R-maskines fabriksplade er jo vældig rar at have adgang til, og dette foto har været brugt som forlæg for en ætsning til modellen! Det færdige resultat ses herunder.



Den ene side.....

Modellens fabriksplader vidner om den omhu, Flemming har lagt for dagen i sit arbejde med at lave en autentisk R maskine i 1:87. Billedet af pladerne blev sendt ned til en tysk fabrikant, der fremstillede nogle

særdeles vellignende fabriksplader til modellen. Det meget fine gangtøj er 100 % hjemmelavet og utroligt smukt. De smukke Weinert lanterner er bearbejdet til mere korrekte danske lanterner, og så er der monteret ganske små dioder – så der er også lys i dem!



.....Og den anden side, smukt arbejde!

Det har været utroligt inspirerende at få R-maskinen at se på nært hold, og jeg kom pludselig i tanke om alle de projekter, jeg selv har gang i – nu må jeg altså se at få noget gang i dem – det har kløet i fingrene lige siden, jeg var hos Flemming.

Endnu en gang vil jeg takke Flemming for supplerende fotos og for at få lov til at fotografere hans skønne R-maskine. Det er mit håb, at læserne synes, det er hyggeligt at se, hvad modelbyggere går og ”piller” med. Skulle der være andre, der kunne tænke sig at vise deres frembringelser, er man velkommen til at kontakte mig (*se side 2.*), så laver vi en aftale.

Flemming



R-maskinen poserer på drejeskiven, inde i remisen ses et mindre udvalg af Flemmings modeller. Mz, S, E, T, N, My og MT helt til højre!

Digital styring af modeljernbanen ny serie i Mosebanen

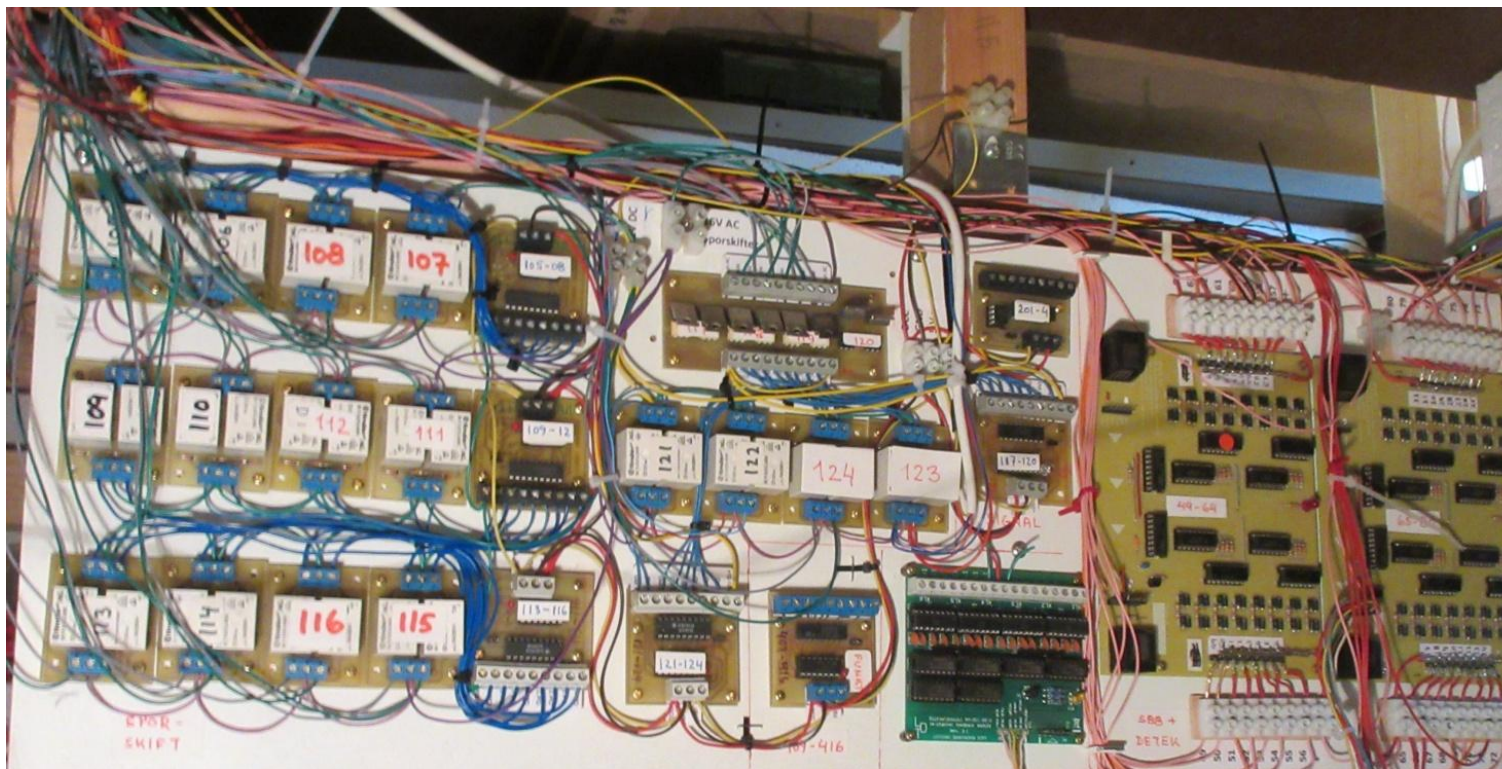
Det er et vanskeligt emne at begive sig ind i, hvilket tydeligt understreges af det faktum, at der stort set ikke findes en eneste god publikation på dansk om emnet. Der findes intet på skrift, som på pædagogisk og overskuelig vis indfører den modne modelbaneentusiast i dette meget væsentlige emne. Det er yderst mærkværdigt, da der jo skrives stolpe op og stolpe ned om alt muligt andet omkring modeljernbanen. Det er sandsynligvis årsagen til, at det forbliver et lukket land for de fleste.

Men, måske er der hjælp på vej, eftersom dette organ har sat sig for at lade redaktionens mand på området med hjælpere producere en artikelserie om emnet. "**Digitalt modeltog for dummes!**"

Når man går i gang, opdager man, at den digitale virkelighed kan inddeles i nogle logiske hovedblokke:

- Styringsmidlet i form af en centralstation eller tilsvarende, senderen
- Dekoderen, modtageren og..
- Den software som forbinder og udnytter de to elementer og meget andet.

Glæd dig til næste nummer af Mosebanen, hvor vi bringer første del.



Billede fra forfatterens eget digitale anlæg. Det kan gøres mere enkelt.

"Hjørnet"

Rubrikken med holdninger til alt!

Nyhedshjørnet



På seneste messe i Rødovre Hallen oplyste Kim Nannestad og Ole Vedel mig om, at

Heljan er på vej med to rullende nyheder. De ville ikke offentliggøre arten af deres projekter endnu, men blot understregede de, at de var sikre på, at nyhederne ville interessere mig. Da de begge er klar over, at min modeljernbaneinteresse absolut begrænser sig til epoke III, må jeg tillade mig at gå ud fra, at jeg ikke gør noget forkert i at bekendtgøre, at Heljan er på vej med to rullende epoke III nyheder. Det er da meget glædeligt!

Det er ikke nogen hemmelighed, at denne skribent er Heljan fan - lad det være sagt straks og uden omsvøb.

Nu kan jeg simpelthen ikke dy mig for at gætte på, hvad de to nyheder er, så kan man håne mig bagefter.

Første gæt: En 4-akslet MO?

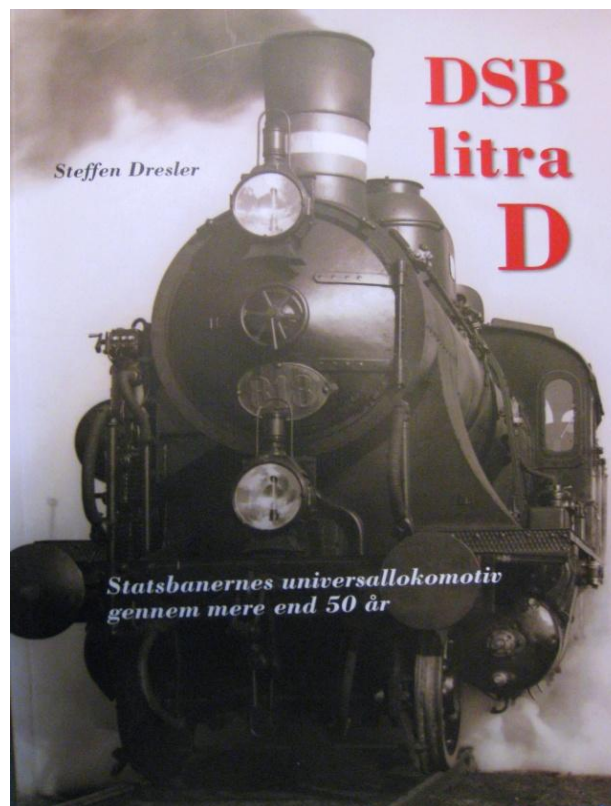
Andet gæt (*håb*): En H-maskine?

Tredje gæt: En 1900 MO?

Det første og det tredje gæt bygger på Heljans gamle pamflet, der bekendtgjorde fremkomsten af netop disse to modeller.

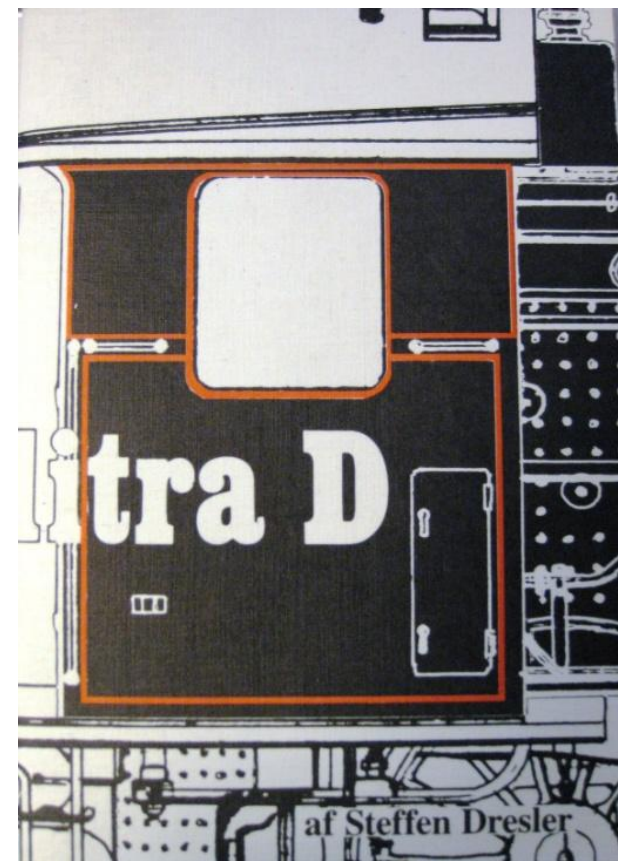
Det andet er ren ønsketænkning. Spændende er det!

Boghjørnet



Et nyt hæfte om D-maskinen, forfattet af Steffen Dresler (*SD*), er kommet på markedet til en pris af kr. 375,00. Det er jo altid godt med nye bøger om dansk jernbanema-

teriel. Nu er der jo bare det, at der allerede er udgivet to skrifter om denne herlige maskine forvejen, hvoraf det ene blev udgivet i 1988 af samme forfatter, omend i A5 format.



I foromtalen i sidste nummer gættede jeg på, om der måtte være tale om en opdatering, så SD kunne læne sig tilbage og betragte en komplet opdateret samling af lokomotivhistorie i det samme format? Man kunne jo godt i en øm stund fundere over, hvad det mon er, der er kommet til af nye og væsent-

lige oplysninger, som kunne berettige en ny udgivelse?

Inden dette spørgsmål besvares, er det på sin plads at identificere publikummet for en ny publikation med dette emne.

Engang for mange år siden, i særskrift nr 2, skrev SD følgende i sit forord:

"Meningen med at udsende dette særskrift...er at give jernbaneinteresserede, såvel historisk interesserede som modeljernbanebyggere, et indblik i de gamle...."

Det var en meget klar beskrivelse af målgrupperne. Hvorfor er den klarhed udvasket i mellemtiden?

Jeg vil vove at hævde, at flertallet af potentielle købere nødvendigvis må komme fra gruppen af modelbaneentusiaster, der jo ofte dyrker 1:1 på samme tid, som reference til modellerne, de dyrker. Skal vi gætte på 95 % af køberne?

Tilfredsstiller bogen så denne gruppe af købere? Et for os væsentligt spørgsmål.

Efter at have læst bogen vil jeg bestride, at der for denne gruppe er kommet oplysninger til, som er så væsentlige, at disse alene kunne berettige det nye hæfte.

Teksten er disponeret på SD's vanlige vis i to afsnit, en generel beskrivelse af maskinen, produktion, indsættelse og drift, samt et teknisk afsnit.

Jeg synes, at første afsnit denne gang fremstår uklart og uden en rød tråd i teksten. Allerede på de første sider vises billeder af

D-maskinens 3 typer, men der er ingen tekst til dem. Teksten drejer sig i stedet om maskinens forgængere. De vises på en stregtegning et par sider fremme, men uden billeder, hvilket havde været en fordel. Så følger resten af afsnittet, der bærer præg af, at forfatteren har tilegnet sig så megen viden om sit emne, at han simpelthen ikke kan få den afleveret i struktureret form til sine læsere. Jeg synes, det er uheldigt, at man skal helt om i det tekniske afsnit for at få D-maskinens forskellige typer beskrevet. Det ødelægger muligheden for tidligt at få et overblik.

Teksten er kvantitativt frem for kvalitativt komponeret og leveret, og man opfatter klart, at det gamle mentale bånd mellem SD og "Lokomotivet" er brudt.

Billederne er denne gang kiksede. Ikke i selve valget af dem, men fordi størrelsen er af "brevkassetypen". De skal være store og overskuelige og udnytte A4 formatet. Det er tydeligt, at billederne er meget for teksten! Var det nødvendigt, Nej det synes jeg ikke. Man kunne sagtens have skåret teksten skarper til og dermed givet plads til en ordentlig størrelse på billederne.

Teksten skæmmes desværre af alt for mange grammatiske fejl, unødvendige fyldord og slåfejl, som en mere omhyggelig korrektur uvægerligt ville have fundet og rettet. Konklusionen på det hele er, at jeg - som modelbanemand - havde ventet mig meget mere af SD's nyhed, jeg føler mig lidt snydt.

Ris & Ros kassen...

Jeg ved godt, at det nu er lidt siden, at McK sendte sine EA-vogne på markedet, men han skal alligevel have sin fortjente ros, for de meget smukke vogne. Frembringelsen af dem og CC'erne (*hvor man vist solgte epoke III'erne hurtigt og i flest eksemplarer!!*) viser jo klart, at det er uklogt ikke at tænke på os epoke III tilhængere, når en model skal vælges. Derfor begriber jeg ganske enkelt ikke, at McK har undladt at fremstille bare en enkelt **før 1956** udgave af sin kommende AC-vogn - ubegribeligt. Den ville blive revet væk.



Mange epoke III folk drømmer om stafferinger på AC vognen. Foto. Jbm. Arkiv. JB-P.

Torben Andersen!

For få dage siden erfarede jeg, at Torben Andersen til april udsender sin næste bog, der dækker DSB's personvogne 1945 - 1969. Hvor glædeligt! Julen falder i april i 2018, må vi konstatere.

Vi har tidligere fået seriøse bøger om DSB's personvogne, men de har ikke rigtig haft modelbanefolkene som målgruppe. Men, når TA skriver noget, så er det altid til os,

han svigter os ikke. Tak Torben, for at du har energi til at blive ved. Jeg glæder mig rigtig meget til at købe din bog, Der er ingen grund til at skjule, at jeg har tiggert ham om det ved en enkelt lejlighed. Om det har haft nogen effekt, kan man jo aldrig vide, måske....

Nyt tøjkodeks i klubben?

Se bare her..

Kære klubmedlemmer!

Det er bestemt ikke, fordi jeg mener, at vi skal komme til vore klubaftner i Armani jakkesæt, eller.... Vor påklædning skal og bør

være så komfortabel som muligt og være således sammensat, at den kan klare de kalamiteter, den måtte blive udsat for på sådan en aften.

Men se, nu var det således, at jeg i vort stærkt begrænsede bibliotek, nærmest faldt over en meget gammel sag, som jeg synes er interessant. Sagen stammer helt tilbage fra 1949, og drejer sig om det nu for længst dengangne modelbaneblad: "Modeljernbanen".

Bladet var officielt organ for danske modeljernbaneklubber, som det skriver på sin forside. I et af disse numre fandt jeg dette si-

gende billede af nogle medlemmer i en modeljernbaneklub.

Studer billedet et øjeblik!

Så venner, næste gang vi kommer i klubben for at arbejde, skal vi have jakkesæt og slips på! Nu skal vi sandelig have højnet standarden, og De's formen genindføres med øjeblikkelig virkning. Husk, at vi også satser på fællessang før byggemøderne i det nye år!

Jeg er overbevist om, at I er enige?

Jeres

LT.



Nyt fra klubben

V. Henrik Donby.

4. kvartal 2017 - I en opbyrningstid

Efter forberedelserne op til beboerdagen den 17. september 2017, blev efteråret præget af en række nye tiltag. Dels gik vi i gang med at foretage indgreb i banens sporplan, som var besluttet på byggemøder inden beboerdagen. Dels med at gøre rum 2 med bibliotek klar til udbygning af anlægget dels at få gang i opførelsen af anlæg i bagerste rum 7.



2 herrer på øvelse med armbøjninger under anlægget. Madsen, du snyder med en hånd på gulvet.

Vi fjerner de skjulte stationer i rum 3 og 4 samt helixen

Ved testkørsler hen over sommeren 2017, kom der en del bemærkninger om, at det vil være svært at anvende og overskue de skjulte stationer med styring af tog og sporskifter. Flere medlemmer efterlyste også, at kunne se togene køre synligt og ikke i lange skjulte strækninger. Ved fejlretning på drev under Sukkerkøbing station, var det mere end svært at komme til drevene.



Ingen skinner. Det ser noget tomt ud. Men bare vent.

Alt i alt blev det på et byggemøde besluttet, at fjerne de skjulte stationer i rum 3 og 4 samt helixen i rum 4. Kørsel på helixen ville give anledning til megen forvirring, idet den skulle anvendes kombineret med både kørsel til privatbanen fra rum 3, samt sidebanen fra rum 7 og opsamling af togstammer fra rum 7. Alt skulle igennem de samme sporskifter, der ville blive vitale for driften, men som også var skjult under anlægget og dermed øget risiko for uheld.



Ja, der er mange, mange flere skinner at fjerne. Så nu er det slut med kørsel i rum 4 de næste par onsdage.

Det var dog aftalt, at ændringerne først skulle igangsættes, efter der var afholdt beboerdag. Efter fornyede diskussioner om sporplanerne og godkendelse, så blev der onsdag den 18. oktober gået til den med opbrydning af anlægget og få fjernet, de skjulte stationer i rum 3 og 4 samt helixen. Det tog kun en enkelt aften. Efterfølgende skal de optagne skinner renses for lodninger og rettes ud. Flere samlinger led under optagningen, så der skal kortes noget af. Alle sporskifter blev reddet og kan genbruges i den senere udbygning.

Overflødig træplade, der tidligere var grundlagt for den skjulte station, blev savet væk. Så var der bedre adgang til at få flyttet sporskiftedrevene under Sukkerkøbing, så de blev placeret direkte under sporskifterne i stedet for med trækstænger. Et større arbejde for Rune og Knud.



Ny måde at sige goddag på i klubben. Hvem er den underdanige, der ligger under bordet? Det er vist noget med montering sporskifte drev. Eller er det tømmere mændene, der skal have lidt hvil?

Opbygning af anlæg i rum 2

Men inden vi kunne gå i gang med opbrydningen af de skjulte strækninger, var det tid for detailplan for fremtidens anlæg. Anlægget i rum 2 blev med stor iver af et par af medlemmerne taget ned. Anlægget her bar også præg af ælde og trængte til at blive frisket op. Efterfølgende blev biblioteket ryddet, og reoler midlertidigt sat ind i rum 1 sammen med diverse bøger og tidsskrifter. Så nu er vi klar til opbygning af rammerne for anlægsudvidelsen i rum 2.



Flemming og Henk i seriøs diskussion og opmåling om kurven kan være inden for rammen. Hvor skal arbejdsborde og reoler være? Reolerne kan vi hænge op i loftet, så er de ikke i vejen. Virkelig? Per ser noget betænkelig ud.



Nææ, hvor nydelige arbejdsforhold. Så skal der bare gå en par timer, så er bordet atter fyldt med rod.

KM KKM KKKMK KM KKM KKKMK

KM KKM KKKMK KM KKM KKKMK

KM KKM KKKMK

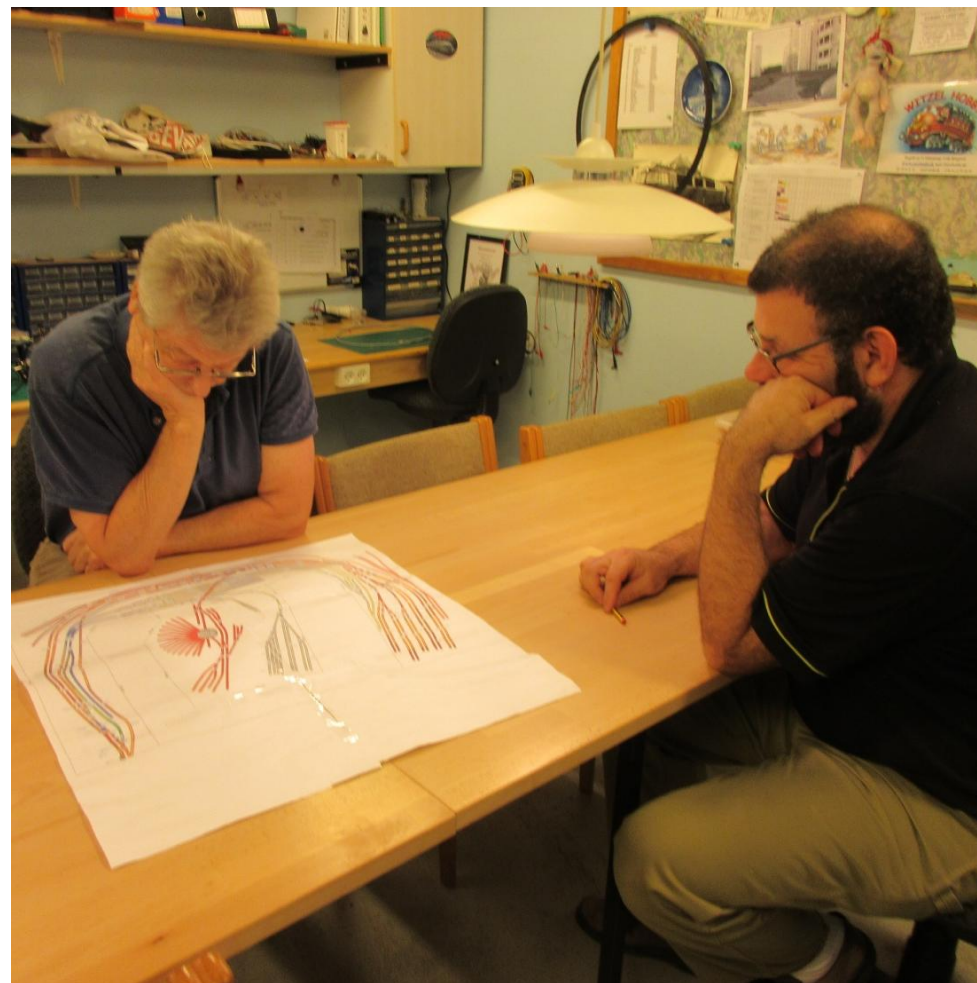
Opbygning af anlæg i rum 7

Men inden vi kunne gå i gang med opbygning af rammerne for anlæg i rum 7, var det tid for detailplan og projektering af fremtidens anlæg. Der blev tegnet og diskuteret, specielt i rum 7 med en eller to såkaldte "tunger" ud til remise og depotspor.

Bent forsøgte at angive placeringer ved markering med tape på gulvet. Men der skal også være plads til at komme ind mellem "tungerne", og da nogle medlemmer fysisk set kræver lidt mere frirumsplads end andre, skal der nok være minimum 60 cm mellem bordene. Det endte med en beslutning om at fastholde to tunger. Efterfølgende tages stilling til placering af sportavlerne.



Dernæst har Bent markeret på gulvet, hvor anlægget kommer til at være. Mon medlemmerne har lange arme nok til at nå ind over anlægget? Vi må nok måle medlemmernes armlængder og huske at modregne ift. Omfanget af korpus.



Tja, ja, jo, måske. Jan har foreslået, at remiseområdet vendes spejlvendt. Det er et par meget tænsomme medlemmer. Mon de er faldet i søvn?

Ved revision af sporplanerne, opstod der et pladsproblem med perron for S-banen, idet der var en radiator i vejen. Igen måtte der justeres på spor og kurver for at få hele stationsområdet til at gå op i en højere enhed. Bent måtte igen rette på sine tegninger i Wintrack.

Derefter blev der bestilt træ til rammer hos Witzels gode forbindelser. En aften kom Witzel med en trailer fyldt med lægter og andet godt træ til rum 7.



Uha da da da. Nu kommer Flemming også og blander sig i tegningen. Jan vender hovedet til og vil ikke høre mere om maskindepot, værksted og vaskehal. Tag en slurk af Michels øl i stedet.



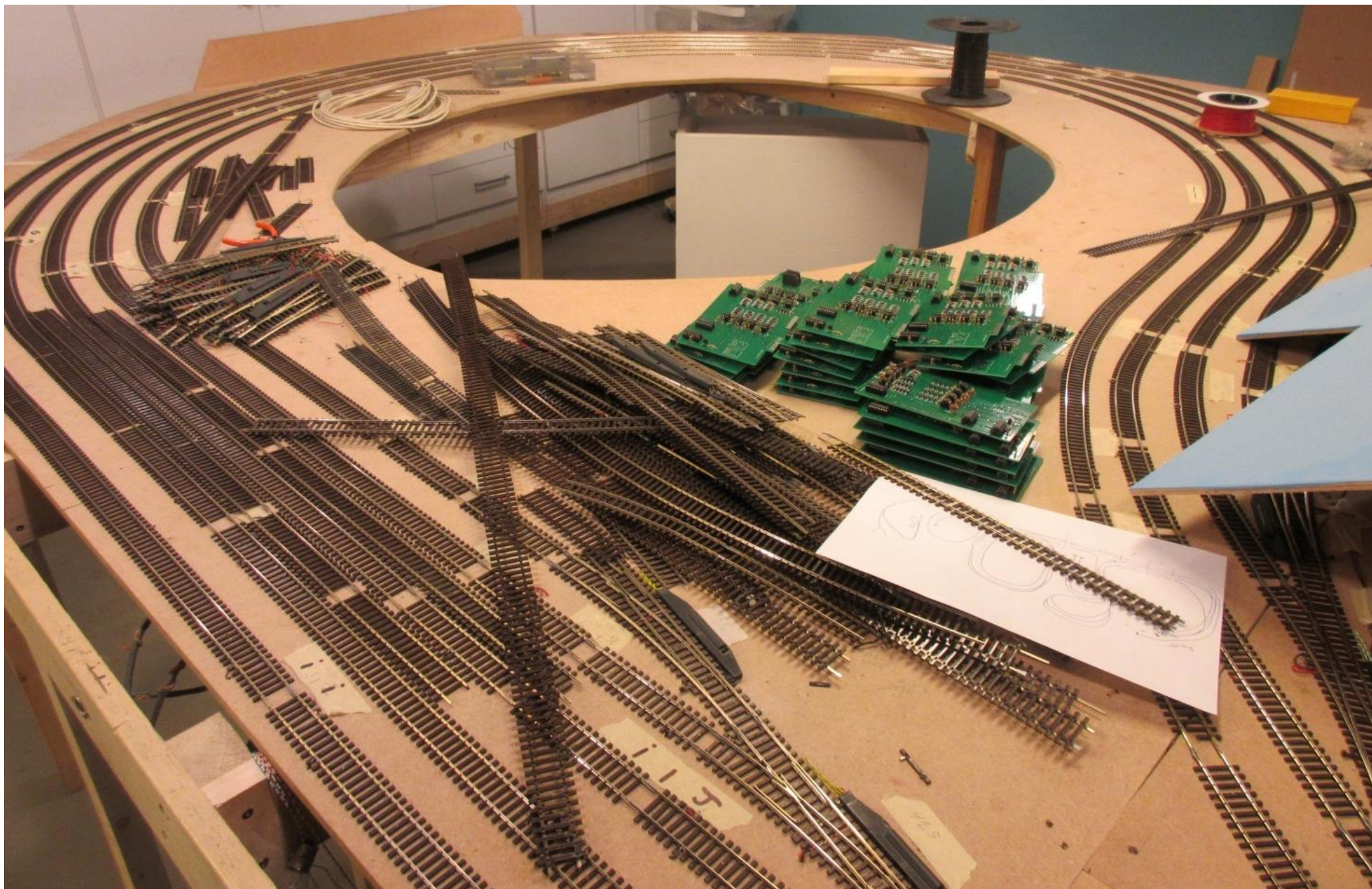
Men nu sidder de her og planlægger igen og igen. Michel har åbnet pengeskassen til betaling for træ, men kassen ser noget tom ud. Eller har Witzel fået sin betaling og stopper pengene ind i jakkelommen. Ja, så er der ikke flere penge i kassen til andre indkøb.



Bent arbejder støt og roligt med sportavlen for anlægget i rum 7. Igen kræver det en masse ledningstræk og dekodere.



Sikkert noget roderi, der er lavet med mine ledninger. Og så er der vist også lavet kortslutning et eller andet sted. Stakkels mand, der nu skal udrede dette virvar af ledninger.



Ikke nok med lednings roderiet, der er også et rod med skinner, printkort og sporskifter. Er der nogen, der har overblik over det her?

Automatisering af Roebanen

Skulle roebanen lade livet, flyttes eller justeres, når vi ændrede på sporforløbet i rum 3? Udfaldet blev af de mange målinger og diskussioner, at roebanen forblev uændret. Heldigt for Erik, der havde arbejdet en del med ledningstræk og automatisering af roebanen.

Erik fik også nogle udfordringer undervejs, idet landskabsfolkene ikke havde fået afdækket to sporskifter godt nok på roebanen, så der var kommet gips ned i drevene. Henrik fik fjernet noget af landskabet over den skjulte del af roebanen, hvorefter Erik og Rune kunne komme til og få rensset sporskifterne, så de virker.

Nu kan der køres fyldt roetog ind til sukkerfabrikken og tomt tog ud. De skifter så i de skjulte, så det vil se ud, som om der kommer et nyt tog med roer.



Hvem ligger der og roder med roebanen? At være modelbanebygger kræver noget af medlemmernes evner udi fysiske udfoldelser.



Tja, hvad skal man sige? Men nu er roebanen da nem at komme til.

Nu mangler Erik at få ledningerne hængt pænt op under anlægget og færdiggøre printet, der styrer roebanen.

Knud har fået købt et antal små vogne til roebanen via den blå avis. De skal nu patineres og nogle af vognene fyldes med roer.

Rune er fortsat i gang med at samle og lodde lokomotiverne til roebanen. Det er en heftig udfordring, men han skal nok få øvelsen.

Næste opgave med lodning bliver nok noget med at fremstille og samle signaler til anlægget. Men det er en anden sag, vi ser på i 2018.

Etablering af arbejdspladser i rum 2 (biblioteket)

Der har længe været behov for flere arbejdspladser i klubben til kommende modelarbejde. Derfor blev det besluttet at i forbindelse med udvidelse af anlægget i rum 2, at tage højde for at få et ekstra arbejdsbord foruden det eksisterende bord.

Vi havde et arbejdsbord, som måtte lade halvdelen af livet for at kunne være indenfor pladsen i det ene hjørne. En spændende opgave for Flemming var at save et bord midt over. Der manglede bare et dame-menneske, så kunne Flemming opføre forestillingen om den oversavede dame.



Hvor er damen, der skal være med i forestillingen? Skal Jan gøre det ud for damen?

Sammen med det nye arbejdsbord, blev reolerne ændret og savet til, så de kunne hænge på væggen over bordene. Det begrænsede dog pladsen til vores tidsskrifter og bøger, men der skal nok findes en løsning på det.

Inden jul bemærkede Flemming, at Lidl havde tilbud på arbejdslamper med LED lys og forstørrelsesglas, hvorfor der blev indkøbt to styk. Den ene er monteret i rum 2 og den anden i rum 5 ved elektronikbordet. De giver et godt arbejdslys.

Oprydning i klubben

Klubbens evindelige problem med oprydning fortsætter føljetonen. Ved nedtagning af skjulte strækninger, er der svinet en del, ligesom der ligger værktøj rundt omkring. Det kniber med at få gjort rent og få værktøj på plads inden man forlader klubben. Men kampen fortsætter og det skal nok lykkes at få skik på problemet. Der mangler dog markering af hvor værktøj skal placeres samt få mærkater på diverse kasser og skuffer. Der skal også foretages en sortering i hvilke værktøj, klubben har brug for.

Der er blevet ryddet godt op i ballast og overskydende del er solgt til en fornuftig pris.



Der har været nogen interesse i køb af klubbens overskydende ballast, så vi håber at komme af med det hele. Henrik vil muligvis også lægge annonce på Facebook under modeltog handel.

Der er fremstillet en såkaldt skinnevogn med bord og hylder. Her er det meningen at al skinnemateriel skal opbevares. Vognen er på hjul og kan køres rundt mellem de forskellige rum, hvor der er brug for den til skinnearbejde. Det vil primært være rum 2 og 7 i den kommende tid.

Der er dog enighed om, at fremtidens savearbejde foregår i rum 7 og ikke andre steder.

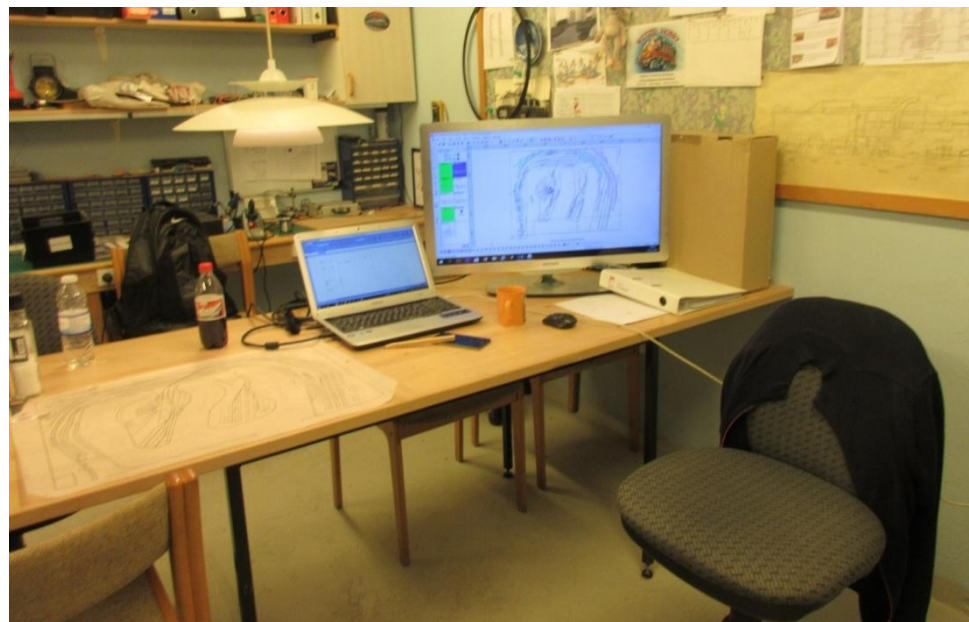
I januar måned er det planen, at der foretages en grundig oprydning og rengøring i hele klubben.

Fortsat revision af sporplaner

Hen over sommeren 2017 blev der nedsat en mindre gruppe til revision af sporplanerne. Principperne for klubbens anlæg blev fremlagt og godkendt, hvorefter der arbejdes videre på detailplaner for de enkelte rum.

Især for rum 2 er der blevet målt og vejset meget omkring både plads til hovedstrækning og mulighed for udvidelse af privatbanen med en endestation. Med klubbens krav til radius, stod det hurtigt klart, at der kun var plads til at hovedstrækningen blev udvidet samt etablering af en landstation. Men hvordan passer tracén højderne fra rum 1 og videre til rum 3? Der skal nok sænkes lidt i rum 1, men det må komme senere i 2018. Til gengæld ser det ud til at passe med højden ind til rum 3 uden at der skal ændres.

Alt i alt betyder sporplanerne, at Bent er i fuld gang med at tegne anlæggets sporplan i Wintrack og beregne antal tilbagemeldinger og andet godt.



Hovsa, hvor er Bent henne? Han er ellers i fuld gang med at justere sporplaner, efter Flemming har slået en streg på madpapiret ved siden af.

KMKKMKKMKKMKKMKKMKKMKKMKKMK
KMKKMKKMKKMKKMKKMKKMKKMKKMK

KØREPLANEN 2018.

-oOo-

Onsdag	07.	Februar	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Lørdag	10.	Februar	Generalforsamling.	11³⁰ - ??^{??}
Onsdag	15.	Februar	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	21.	Februar	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	28.	Februar	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

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

-oOo-

Onsdag	04.	April	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	11.	April	Byggeaften i Klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	18.	April	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	25.	April	Byggeaften i klubben.	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

De vedtagne ændringer af klubbens anlæg, har naturligt nok sat en midlertidig stopper for kørsel på anlægget. Der vil formodentlig være muligheder for begrænset kørsel på Korsøre og Sukkerkøbing stationer.

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.



Endnu en af Exact-Trains smukke vogne



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.



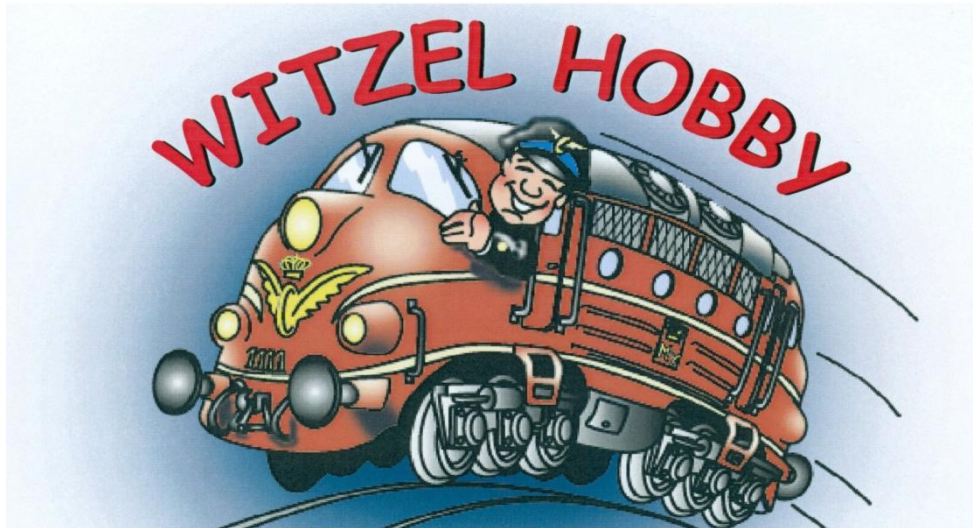
Husk at besøge vores velassorterede Webshop.: [På Sporet](http://PaaSporet.com)

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 byggede

www.felixteam.dk

Hedehusene 15-1-2018.

Pressemeddelelse

Til vores samarbejdspartnere og kunder.

Som de fleste nok ved, blev vi i slutningen af 2016 nødt til at omlægge vores virksomhed Messe Handel I/S, som stod for produktion af varemærket EpokeModeller.

Til trods for at virksomheden var økonomisk sund nok, betød en lang række forskellige omstændigheder udenfor vores kontrol, at vi måtte nedlægge produktionen allerede i november 2016, og overgive distributionen af varelageret i kommission til CMThobby.

Det har hele tiden været planen at rekonstruere varemærket EpokeModeller og efter et langt sejt træk kan vi glæde vores kunder med, at der kommer gang i dette varemærke igen.

Modelbanebranchen er som bekendt ikke blevet lettere at drive forretning i, og derfor bliver alle i branchen nødt til at tilpasse sig.

For os betyder det, at vi i fremtiden udelukkende vil koncentrere os om str Ho.

Derfor er produktionen af alle artikler i størrelserne Str 1, Str 0, Str TT og str N indstillet!

Der er dog stadig mange varer på lager i disse størrelser, som kan købes hos CMThobby. Både i fysisk butik eller webshop, eller direkte på de messer, vi deltager på.

EpokeModeller:

Nordic Scalemodels I/S har nu taget varemærket under sine vinger, og vi har genoptaget produktion af de mest eftertragtede varer, som har været savnet.

Varer som oprindeligt kommer fra EpokeModellers sortiment, eller som relaterer til det, forsætter med at blive markedsført under dette navn.

Nordic Scalemodels:

Dette firma fortsætter med specialproduktioner af modelbiler mv.

Desuden vil vi lancere helt nye produkter på modeltogssiden, med fokus på rullende materiel.

Vi vil snart realisere de mange projekter, vi har haft på ønskelisten, og ser frem til at sende flere spændende produkter på markedet i løbet 2018.

Sporvognen er i produktion og flere modelbiler indgår også i vores produktionsplan.

Venlig Hilsen

For **Messe Handel I/S Nordic Scalemodels I/S**

Kirsten Nielsen

Bo Gilvad

Per Møller Nielsen

Hedehusene 12-1-2018

NS AB 7521-7555 (DR, PKP)



Exact-Train har nu fået produceret NS AB 7500 vogne i H0 (Dekas har produceret vognene OEM for Exact-train).

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

Kat no. Ex10003, 10011, 10017 & 10018 leveres med destinationsskilte til København H.

1. oplag UDSOLGT

vejl. udsalgspris

670,-

Dekas deltager i følgende udstillinger/messer i foråret 2018



HOBBYMESSE D. 3. & 4. MARTS 2018
I RØDOVREHALLEN

Modeltog for alle
Næste gang i Kolding 7.-8. april 2018

www.dmju.dk



små tog, stor hobby

Se udvalg og vejl priser på: www.dekas.dk

Dekas

DF Modeltog
En verden af flotte og korrekte modeller

Find os på
Facebook
facebook.com/dfmodeltog



NORD EXPRESS Pris kun 619,- kr.

Vælg mellem to vogne (1 eller 2 klasse) som begge har kørt sammen mellem København H og Amsterdam CS. Se mere i vores webshop !

På lager og klar til levering, inkl. metal vognskilte med destination København H

Udsolgt fra både
EXACT-TRAIN og
dansk importør !

PECO

Nyt PECO katalog med skinner.

Vi har trykt et komplet katalog med skinner i skala H0, H0m og N, med alle typer sporskifter og skinner.

SKRIV EN MAIL TIL OS OG BESTILLE DET NYE KATALOG

HUSK - GRATIS FORSENDELSE

Køber du for over 1000,- kr. betaler vi porto'en

Er du tilmeldt vores nyhedsbrev ?



Nu er de her ☺

Nye forbedret
McK DSB ME

Fremstillet i meget lille oplag.

DSB ME klar til bestilling på vores hjemmeside. Se de fire nye modeller i webshoppen !
1517 Blå med "DSB kiks" – 1528 Helrød – 1532 Blå med "vingehjul" – 1535 Rød/sort.



Den første Bns med skørt og åbenfront. Leverings udgave !

Kun enkelte AC vogne på lager. Udgave med slæbesko og rigtige Märklin AC hjul til kørsel alle Märklin skinner... Se styrevognen under "McK Personvogne" (Bns

Hobblmesse
Rødovre hallen
3. & 4. marts 2018



NYHED fra McK !
Har du fået hvad du
ønsker ? Bestil nu !



Kontakt os på ; info@dfmodeltog.dk

Se meget mere på ; www.dfmodeltog.dk



MT 166 på Assensbanen i 1966 med et fint lille tog, kort tid før persontrafikken stoppede samme år. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



OMB 1, med blandettog på broen over Seden Å i 1961. lige fra privatbanen til modelbanen. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

På gensyn i nr 66.