

MOSEBANEN

EKSTRA!



NR. 1.

Juni.

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.
Mobil.: 21 83 58 05.
[E-mail](#)

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 Læsere,

Dette er en udgave af Mosebanen Extra! Vi udsender ekstranumre, når der er emner, der kræver hurtig behandling eksempelvis nye modeller, nye bøger, begivenheder og meget andet. Det er jo nyheder, der hurtigt bliver uaktuelle, fordi de hurtigt kommer til torvs og spredes på nettet.

Da Mosebanen også "svømmer" rundt på nettet, vil det kunne betyde, at vi i disse tilfælde bryder den kvartalsvise udgivelse af bladet, og supplerer med hyppigere og mindre udgivelser. Det diskuteres i hvert fald i redaktionen.

I den forbindelse kunne det være interessant at høre medlemmernes/læsernes reaktioner og ønsker. Mailadressen i bunden af venstre spalte på denne side kan anvendes.

Denne udgave af Mosebanen Ekstra indeholder "kun" to emner, AC vognen og Torben Andersens bog om personvogne. To typiske emner der ville være uaktuelle som nyheder, når næste nummer af Mosebanen udkommer omkring 01. august!

God læselyst!

Indhold.

Side 03.

Litra AC Extra.

Side 05.

Anmeldelse af Torben Andersens nye bog.

Forsidebilledet.: S 739 på Østerport april 1955. Bag maskinen er der spændt en AC af første levering, forbillede for den ene af McK modelerne! Foto.: Ove Winther Lauersen. Arkiv.: Hans Gerner Christiansen.

Litra AC ^{E X tra}

Så kom den endelig.....



Den fine AC vogn fra McK – med den gule markering intakt

Og Gud i himlen, hvor har vi dog ventet længe på den vogn - i 10 år, mindst?

Det er næppe nogen velbevogtet hemmelighed, at lige netop denne vogn har stået øverst på ønskelisten i mange mange år. Set i det lys, synes jeg, der har været ret stille omkring dens udsendelse.

Manglen på vognen har gennem tiderne drevet fortvivlede hobbyfolk lige lukket ud i selvbyggeriet!

Vi andre med abnormt mange tommelfingre var derimod tvunget til at vente - længe.

Nå, men så arriverede den, og man valgte at anskaffe sig to styks. Det var nu ikke uden

lange overvejelser og nogen vaklen, at valget faldt på de to ældste numre. Hvorfor nu alle disse overvejelser?

Jo, for personligt begreb jeg simpelthen ikke, hvorfor hulen McK, og jeg skal lige udtrykke min tak for produktionen til firmaet, undlod at fremstille bare een af udgaverne af vognen i en før 1956 udgave, altså en udgave uden den gule stribe (og gerne med stafferinger).

Hvorfor, når nu der sidder så mange derude, som gerne ville have købt den? Og så havde "fjantede" 120 stk. slet ikke være nok. Og det var de vist heller ikke alligevel, for

som jeg oplevede det, så blev de revet væk. De "ældre" udgaver - altså.

Men alligevel rigtig mange tak for en nydelig vogn, for det er det altså - hold bare fast i det!

I det efterfølgende vil jeg IKKE levere en detaljeret anmeldelse af vognen. Andre må tage stilling til, om detaljer mangler eller er forkert anbragt osv. Jeg vil spørge og søge at besvare følgende enkle spørgsmål:

Siger modellen AC, når man kigger på den ud fra egen forestillingsverden?

Ja, det gør den, svarer jeg med lidt tøven, for der er en meget lille ting ved modellen, som straks generede mit øje, og der er tale om en helt visuel oplevelse, skal jeg understrege. Det drejer sig om den gule stribes bredde i forhold til vinduerne.

Det hele begynder med, at jeg i mange år i længsel efter vognen stirrede mig blind på billeder af den. Savnet var jo ret stort. Så jeg fik efterhånden et meget fast indtryk af dens

udseende - en god fornemmelse af vognen. Da jeg åbnede æsken med modellen i, slog det mig straks, (*jeg havde allerede bemærket det på prototypen, som var udstillet i Rødovrehallen*), at der er et problem med striben. Den minder for meget om placering på AL-vognen. Den er for tynd hen over vinduerne, tænkte jeg. Tilbage til billederne, kigge igen, indtil jeg nærmest blev slået med blindhed. Jo, var min konklusion, den er ikke helt rig-

tig. Striben skulle ikke have været så tynd hen over vinduet. Billederne på jernbanen.dk sammenholdt med modellen slog det fast.

De kompetente personer, som jeg har vist det, har alle givet mig ret. Se, jeg er ikke nit-tetæller, men går udelukkende efter helheden, og den del af den passede mig altså ikke ganske.

Men, den detalje var der råd for at klare!



Modellen efter overmaling af den gule stribe

For som jeg indledte med at skrive, så skal den dumme stribe slet ikke være der! Væk med den!

Så nu gik gymnastikken ud på at finde en passende maling, der ligner fabriksmalingen med en dækningsgrad på mindst 90 % lighed. Selv en svag forskel i farven ville ikke kunne accepteres, overmalingen ville blive for tydelig. Lykkedes det? Døm selv!

Til den, som ønsker at gøre ligeså, kan jeg meddele, at blandingen består af: Vallejo Surface Primer, Rotbraun, 73.605 tilsat 10-15 % ferrarirød og lidt gråt, 1 % ca. Men kig hellere på farven i stedet for de eksakte procentangivelser. Weinert RAL 3005 kan også bruges. Striben er overmalet med en 5/0 pensel, efter at denne er afgrænset med et langt stykke Masking Tape. Mal så tyndt

som muligt og undgå, at malingen opbygger en forhøjet kant langs med tapen.

Måske kunne McK godt have ændret en tone eller to på den vinrøde farve for at undgå, at togstammen (*med CC'erne*) bliver alt for uniform at kigge på. Når man betragter farvebilleder af togstammerne fra de vinrøde dage, ser man let, hvor mange varianter den fandtes i, alt efter alder og vind og vejrs be-

arbejdning af den. Den sag har Heljan klaret ganske godt i og med, at de fra tid til anden skruede på "nuanceknappen", og således opnåede stor varians mellem de enkelte vogne i sin produktion. God ide.

Afslutning.

Men, efter at vi nu har været nede at vende i bunden af syæsken for at finde de obligate småfejl, så er dommen over vognen nu alt i alt meget positiv. Jeg synes, det er en smuk

vogn i den vanlige fornemme kvalitet fra McK. Det er det ypperste i personvogne, vi har set fra nogen dansk fabrik.

Og hvor er det rart, at McK fortsat tør kaste sig ud i de små produktionstal med den "dødsforagt", han gør det med.

Måtte det være mig tilladt at komme med et helt forsigtigt forslag til en fremtidig produktion, så ville jeg gerne se en ECO i 1:87 fra din sikre hånd! Men måske er den for

gammel til din smag, for den kan jo ikke rigtig ommales til epoke V.

Atter engang, tusind tak for vognen!
Den får 4½ puffere ud af 5 mulige.

Det er tilstedeværelsen af en gul stribe, som snupper en halv puffer.

LT..

Anmeldelse

Af Torben Andersens nye bog

Med et par måneders forsinkelse kastede postvæsnet endelig et eksemplar ned i min postkasse. De må have kastet den meget langt væk fra ud fra indpakningen at dømme. Den var slemt medtaget. Nå, skidt med det, for glæden var stor og bogen længe ventet.

Her er den så med sin nydelige forside, som er holdt i samme stil, som de to bøger Torben Andersen (TA) har skrevet om godsvogne. I en skøn vinrød farve.

Denne anmeldelse vil besvare tre nøgle-spørgsmål i prioriteret rækkefølge:

- Var bogen nødvendig?
- Hvis ja, så for hvem (*målgruppen*)?
- Indfrier den forventningerne hos dem?



Til sidst undgår vi ikke bemærkninger til indholdets disposition, dets opsætning og sproget!

En nødvendig bog?

Tja, svaret herpå afhænger helt sikkert af, hvorledes man dyrker sine jernbanetilbøjeligheder. Interesserer man sig for jernbanehistorie, herunder materiellets historie, og ikke inddrager modelbanehobbyen som et element, så tror jeg ikke, at den bibringer ret meget nyt. Men de indgår nok heller ikke målgruppen?

Hvem er så målgruppen?

Jeg er ret sikker på, at bogen er skrevet til den gruppe, som jeg selv tilhører, og som jeg har trompeteret for mange gange tidligere, som inkluderer modelbanehobbyen som et kært og overskyggende element. Til dette publikum er bogen skræddersyet og rammer

godt. Så svaret på spørgsmålet er: Ja, for os i den (*store*) gruppe var den nødvendig. Vi er dem, for hvem det hurtige overblik, de tørre kontante facts, tids- og skæbneskemaer og ikke mindst oprangeringer tæller mest. En helt overordnet perspektivering i relation til DSB's struktur gennem tiden eller et offentlig transportperspektiv er mindre væsentligt. Vi ville gerne have et opslagsværk, bare sådan uden videre dikkedarer. Og det har vi fået.

Indfrier den forventningerne?

For den skitserede gruppe, er det min opfattelse, at den indfrier forventningerne 100 %. Bogen er en typisk TA!

Definitionen på en TA dækker en bog, som er målrettet modeljernbaneentusiasten.

Den har samtlige personvognslitra med, og de løber af stablen i alfabetisk rækkefølge, så bogen lader sig let anvende som et opslagsværk, hvis man lige står og mangler en oplysning om en af sine vogne i vognparken. Det har vi savnet. Selvom jernbanen.dk kan bruges, så vil jeg gerne se det på tryk alligevel.

Så er der faktisk ikke mere at sige til det.

Indholdets disposition og opsætning

Allerførst er det nødvendigt for mig at rose TA varmt for, at han undlod at medtage perioden fra 1847 og til 1945. Den er, om ikke irrelevant for den definerede målgruppe, så

er det tæt på totalt spild af plads at tage den med.

Bogen starter med "det store ombygnings-cirkus" som sit udgangspunkt for en beskrivelse af vognparkens stand og DSB's ambitioner for fremtidens vognpark. Ombygninger og omlitreringer beskrives, resultatet vurderes og fremtidige anskaffelser antydes.

Vedrørende omlitreringerne, så har jeg den holdning, at man burde afholde sig fra at anvende litreringer fra før 1941 (*gerne helt!*) i en bog, der behandler perioden efter 1945. Det giver ingen mening, at vi skal jonglere med to litra. Meningsløst.

Så beskriver TA vognparken slavisk litra for litra i alfabetisk orden. Således opstår håndbogsværdien i bogen. TA's tekster er for manges vedkommende opdaterede tekster fra Lokomotivet, nogle er nye og andre omskrevet, men alle synes dækkende og tilstrækkeligt præcise. Teksterne forekommer gennemarbejdede og tilpasset den knappe plads, når så mange litra skal med. Og det skulle de!

Beskrivelserne af litra præges i høj grad af dominerende stregtegninger i 1:87, som fylder en hel side ved hvert litra, for enkeltes vedkommende endog to sider. Denne disposition kunne skille vandene, for det betyder kortere omtale og færre billeder af vognen. Det er en smagssag, om man synes om det, eller har behov for det, og jeg skal ikke fælde dom her, men jeg vil hellere have billeder, men modelbyggere kan have fin gavn af dem.

Der er masser af fine "skæbnetabeller" og eksempler på oprangeringer. Det er smukt, og de sidste kan vi ikke få for mange af.

I bogens sidste del finder vi en kortere oversigt og de to- og treakslede vogne, motorbivognene og togførervognene.

Der er et afsnit om personvogne overtaget fra nedlagte privatbaner, en ordbog for personvogne, herunder skitser af anvendte bogietyper ved DSB, påskrifter på personvogne og om styrevogne og styrevognstog. DSB's litreringer 1941-1969 og endelig lidt om bemalingen af personvognene er også med. Alt sammen fint, nysseligt og relevant.

Sproget er godt og let læst. Tegnsætningen (*som er en vigtig "læsevejledning", en service til læseren, hvis nogle skulle være i tvivl*) er meget tilfredsstillende. Tak for den udviste omhu, Torben!

Bogen er i det vanlige A4 format, trykt på papir af god kvalitet, der holdes sammen af et omslag af kraftigt karton. Formatet er det helt rigtige, når billederne er så væsentligt et element.

Afsluttende betragtninger

Efter at have arbejdet med den nye bog, er jeg kommet frem til den erkendelse, at man nok ikke klarer sig uden supplementet fra Ulrik Tarp Jensen og Jens Bruun-Petersens bog "Danske Personvogne" (*DP*), hvilket TA vel også selv erkender nederst side 255. I TA's bog præsenteres man ikke for det samme skarpe overblik over DSB's personvognspolitik i lyset af etatens økonomiske

rammer og tekniske muligheder som i DP, hvilket er nødvendigt for at forstå DSB's dispositioner og de tvungne om-stændigheder, der prægede etaten dengang. Men, det er prisen for den målrettede disposition!

Måske har TA haft det i tankerne, for der er jo ingen som helst grund til at gentage de ting, som allerede er sagt så udmærket.

Man gør således klogt i at anskaffe dem begge, hvis man ikke allerede har gjort det, men det har man nok?

Til aller aller sidst må jeg have med, at bogen - ikke uventet - viser, at der er mange fine personvogne tilbage til fabrikanterne at fremstille, især hvis man erindrere de meget små produktionstal, som McK har vist muligheden for.

Torben får: 4 CP'ere ud af 5 mulige, og måske en halv endeperron oven i købet for sin glimrende bog.

Tak for dit arbejde Torben!

Efter redaktionens afslutning, her jeg erfare, at bestillinger og salg af denne fine bog slet ikke er gået som forventet. Det overrasker ikke bare TA, men i høj grad mig selv. Vi må så håbe på, at salget i hobbyforretningerne og hos andre forhandlere vil rette op på det, for bogen fortjener i høj grad at blive solgt til enhver, som dyrker vor hobby. En seriøs dyrker af modelbanehobbyen kan ikke undvære denne bog!

Jeres **LT**



MX 1005 Med Lyntoget "Uldjyden" iler igennem Sorø, første vogn efter maskinen er en AC og herefter følger 3 B vogne. Årstallet er ukendt, formodentlig midt tresserne. Foto.: Christian Oddershede.