

MOSEBANEN

A black and white photograph of a steam train crossing a bridge over a river. The train is moving from left to right, emitting a plume of white steam. A cyclist is riding on the path next to the tracks, also moving from left to right. The ground is covered in snow, and the sky is overcast. The bridge has a metal railing on the right side. The overall scene is set in winter.

Nr. 69.

Februar.

2019.

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

En epoke er slut...

for nu at blive i modeljernbanesproget.

Klubben er af boligselskabet - med meget kort varsel - blevet sat ud af sine kælderlokaler i Karlemoseparken. Det er meget ærgerligt, da vi endelig var ved at have et køreklart anlæg rede til brug, men det er slut nu. Vi har rådet over lokalerne i snart 19 år, og det har vi været glade for. Vi tilbydes andre lokaler af boligselskabet, men i skrivende stund kender vi dem ikke, dog tyder meget på, at de bliver betydeligt mindre. Når det drejer sig om modelbane, er mere bare bedre. Men mon ikke, at vi alligevel finder en løsning, der gør, at vi kan fortsætte vores hyggelige og meget sociale klub i fremtiden, det tror vi på.

Vi har i hvert fald ingen planer om at nedlægge klubben!

Nogle vil sikkert hævde, efter at have læst det næste udsagn, at en ulykke sjældent kommer alene. Årsagen er, at vi også lukker "Mosebanen" ned, men kun i sin gamle form, som I ser her, idet klubbladet ophører med at udkomme i faste kvartårlige terminer. Men den fortsætter som hjemmeside.

Vi vil derfor hævde, at der nu kommer **mere** "Mosebanen", idet artikler og indlæg nu vil udkomme hele tiden og fortløbende. Der vil være tale om de samme tiltalende og flittige skribenter, der vil fortsætte i samme ånd. Den epoke er ikke slut! Vi håber, at klubmedlemmerne og alle de andre læsere bliver glade for det nye tiltag.

Mvh. **Redaktionen**

Forsidebilledet.: Ukendt R^{II} på en ret ny Lillebæltsbro i den sidste del af trediverne. Sne er der nok af, det passer godt til den aktuelle årstid.
Foto.: Jbm. Arkiv.: Poul Skov Hansen.

Det ærede medlem!



LT, alias Lars

Så kom endelig turen og omtalen af det ærede medlem, forfatteren og idémanden bag artiklerne om de ærede medlemmer i klubben, dagligt kaldet LT (*alias Lars Torn-dahl Larsen*).

Jeg vil forsøge at gøre LT kunsten efter, men det er bestemt ikke nemt at hamle op med en skribent af den kaliber og en grammatisk korrekt person som LT. Bare jeg nu får tegnsætningen sat korrekt!

Er der nogen, der kan grammatik og tegn-sætning, er det LT, hvilket vi andre ofte får påtalt i vores skriftlige udgivelser.

Umuligt at beskrive med få ord.

Det er svært at sætte en enkel overskrift for Lars. Den sjove mand, der underholder os andre. Den alvorlige og korrekte militærmand med hang til krudt og kugler. Den meget vidende mand i klubben. Manden, der har styr på paragrafferne og arkiverne. Manden, der har styr på lokomotivdekodere og CV-værdier. Manden, der har køreplaner på hjernen. Manden, der altid sidder i det beskedne hjørne ved fællesbordet.

Skøre indfald og sjove historier såsom Runes flyverhat og Michels omgangskreds i Sydhavnen, er blot nogle eksempler.

Samlet set kan LT nok kaldes klubbens gavstrik.

Barndommen i Århus

Lars blev født på fødselsstiftelsen i Østergade i Århus centrum den 10. marts 1953.

Opvæksten var ikke streng, men den var absolut præget af faderens ansættelse i forsvaret. Han forlangte to ting af sin søn: Den ene var præcision og den anden var ærlighed, to dyder som fylder meget i de væbnede styrker.

Lars beretter: "Jeg blev hurtigt præget af, at min far ofte tog mig med på sit arbejde på kasernen. Det skete tit, fordi den børnehaven, som jeg gik i - halvdags - lå lige ved siden af kasernen. Så snart frokosten for halvdagsbarnet var fortæret i børnehaven, skulle jeg hjem. Derved skete det ofte, at min far stod ved kaserneporten ved børnehaven og ventede på mig, og så var det ind til de brun-

klædte soldater, som hurtigt kom til at stå som noget meget vigtigt for mig. Jeg blev ganske enkelt dybt fascineret af artilleriregimentets store kanoner og haubitsere, der kom til at præge min fremtid.



4 år gammel og har allerede kamperfaring med at nedlægge rækværket Av, det gjorde ondt.

Leg med militærkøretøjer og plastiksoldater blev en af mine yndlingsbeskæftigelser gennem hele barndommen".

Men interessen for modeltog begyndte også allerede i 1957, da Lars var 4 år gammel. Hans far havde opbygget et mellemstort Märklin-anlæg, hvor sønniken var meget optaget af at se de mange tog kører rundt på anlægget. Fascinerende.

Tiden i folkeskolen i Århus

I august 1960 var tiden kommet til, at Lars skulle i skole. Om den første skoledag, fortæller Lars: "Den dag husker jeg meget klart.

Timerne inden afgangen til Brobjergskolen, som lå meget bekvemme 10 minutters gang fra hjemmet, var gået med min mors kraftige indoktrinering om skolens disciplinære krav. Jeg blev nøje indskærpet, hvor vigtigt det var at rejse sig for læreren, når denne trådte ind i klasselokalet. Imidlertid havde det undgået min mors opmærksomhed, at denne reminiscens fra 40'ernes skoletid ikke længere var en del af den moderne danske folkeskole. For mig medførte det den lidt akavede situation, at jeg som den eneste håbefulde elev gjorde anledning til at rejse sig, da den meget unge og nytiltrådte lærer entrede lokalet. Alle de andre elever inklusive deres forældre, kiggede forbløffet på mig, og jeg erfarede for første gang i livet, hvad adfærdsmæssig enegang kunne medføre".

Tiden i folkeskolen forløb hurtigt frem til 5. klasse. Træsløjd var et fag, som enhver rask dreng skulle beherske i 60'erne. Det var nødvendigt, at den kommende familieforsørger selv kunne gennemføre de almindeligste tømrer- og snedkergerninger i det kommende hjem, for derigennem at kunne demonstrere sin mandlige overlegenhed på det felt.

Men ak, ikke hos Lars. Alt, hvad han savede ud eller filede løs på, blev uvægerligt vind og skævt. Til gengæld var han meget dygtig til specielt dansk, historie og senere sprog.

Læsning var en pligt i hans barndomshjem, hvortil der indkøbtes mange bøger. Hans

far udtrykte sig meget pædagogisk ved adskillige lejligheder: "Hvis ikke du gider læse og dygtiggøre dig, har du jo altid mulighed for at blive skraldemand" Læs og overlev, blev det indre motto for Lars.

Realskolen og tiden i Randers.

Lars's far søgte og fik en højere stilling i forsvaret i Randers, hvilket betød, at familien måtte flytte. Omstillingen i skolen gik hurtigt og relativt smertefrit.

En af årsagerne til den hurtige tilpasning skyldtes, at Lars blev den meget konservative dansklærers kæledægge. Lars var efter lærerens opfattelse den eneste, der på passende vis kunne gengive vort fædrelands største digteres produktioner. Især mente han, at udlægningen af Holbergs "Den Politiske Kandestøber" var af fremragende karakter. Det samme blev danskkaraktererne, hvilket bestemt ikke var tilfældet i matematiktimerne og i metalsløjd.

I sommeren 1974 fik Lars studentereksamen. Efter eksamen ville han gerne læse fransk, men problemet var, at det var der så mange andre, der gerne ville, og Lars har aldrig kunnet fordrage, når andre ville det samme, som ham selv.

I stedet lod Lars sig indkalde til Sønderjyske Artilleriregiment i Varde den 1. juli 1974, ihukommende sine barndomsoplevelser på kasernen i Århus.

Den første tid i forsvaret.

Mødet med forsvaret forløb som en meget spændende forandring i Lars's nye liv. Den beskyttede skoletilværelse var endegyldigt forbi, eller var den?

Et af de første møder med forsvaret forløb således: Oberst Enevoldsen var en typisk og ret nøjagtig kopi af Lise Nørgårds oberst Hackel. Da obersten passerede geledet, hvor Lars stod, standsede han af en eller anden uransagelig årsag ud foran ham, som han betragtede indgående, hvorefter han spurgte Lars: "Hvad ønsker De så at få ud af deres ophold i forsvaret?" Svaret var lige så overraskende for Lars selv som for obersten: "Jeg vil være officer, hr. oberst!" Obersten genvandt naturligtvis hurtigt fatningen og svarede med stor selvforståelse: "Det vil kræve gode evner og stor flid fra Deres side, mærk Dem det!" Hvorefter han fortsatte inspektionen, om end ikke hovedrystende, så dog stærkt tvivlende på kvaliteten i det han hørte og så. Men, episoden kom ikke til at gå ubemærket hen.

Batterichefen havde noteret sig hvert et ord, og det kom Lars hurtigt til at stå til ansvar for. Dagen efter blev han kaldt ind på kommandokontoret og blev oplyst om, at han var udtaget til sergentuddannelsens næste hold.

Lars protesterede med, at det ikke indgik i hans planer. Protesten gjorde naturligtvis intet indtryk på den ældre premierløjtnant, der jo klart erindrede hans overmodige bemærkninger til regimentschefen, hvorfor

han iskoldt afviste indsigelserne med, at jeg kunne få "et par spark i røven", hvis jeg fortsatte mine tåbelige bemærkninger, hvilket jeg klogeligt valgte ikke at gøre!

Et mellem spil, 1976.

Efter hjemsendelsen i 1976, anede Lars ikke, hvad han nu skulle foretage sig.

Efter lange overvejelser kom han frem til, at han ville studere jura på Århus universitet. Forældrene billigede ideen og bedyrede, at han sagtens kunne bo hjemme, mens studierne stod på. Lars begyndte så at studere. Den noget løse stil bekom ham absolut ikke. I slutningen af oktober skete det, at Lars blev kontaktet af sit regiment, som spurgte, om han ikke ville være rigtig officer, altså linjeofficer. Det varede to sekunder for mig at svare: "Ja tak, det vil jeg gerne!" "Godt", svarede han, "så må De først gøre tjeneste ved Nørrejyske Artilleriregiment, indtil de kan komme til optagelsesprøver i juni 1977, er De indforstået med det" Ja, svarede Lars. Sådan blev det. Studiet var slut, og den 1. januar 1977 mødte han ved stabsbatteriet, 6. afdeling i Skive.

Hærens Officersskole, Frederiksberg Slot.

Der stillede 42 kadetter på skolen den 22. november 1977 efter et forkursus på 4 uger på Hærens Kampskole. Det var en helt igennem fantastisk god uddannelse med uhyre kompetente lærerkræfter.

Hovedfaget i skoletiden var taktik, som gennem alle årene optog mange timer på de ugentlige skoleskemaer, samt en ordentlig luns af fritiden til opgaveløsninger og taktiske udrykninger til fjerne dele af Sjælland.

Da skolen var forbi, blev de alle udnævnt til premierløjtnanter og fik sablen "udleveret" af Hendes Majestæt dronningen.

Så kom der 4 ugers sommerferie med formaning om at holde formen ved lige, fordi alle efter ferien skulle møde ved Jægerkorpset til faldskærms- og patruljeuddannelse. Den uddannelse blev indledt med hårde fysiske prøver, og hvis de ikke blev bestået, kunne udnævnelsen til linjeofficer ikke stadfæstes.

Det var hård kost for alle. Jægerkorpset lagde bestemt ikke fingrene imellem. Men Lars klarede sig igennem prøverne. Det, som gjorde udslaget, var klassens stærke sammenhold. Det tillod ikke, at nogen faldt igennem. Så alle prøver gennemførtes i samlet flok, og det virkede effektivt.

Det var et uhyre hårdt kursus i to dele, en faldskærmsuddannelse, der afsluttedes med 5 spring, heraf flere i mørke og alle med udrustning fra relativt lav højde, så man kom hurtigt ned på jorden igen. Den anden del, som afsluttede opholdet hos korpset, var et patruljekursus med en hård feltøvelse, der endte i en simuleret krigsfangelejr, hvor man afhørtes af specialister. De skulle se, om vi kunne tåle mosten, hvilket siger noget

om den voldsomhed eller måske snarere realisme, som øvelsen gennemførtes med.



Min herlige amerikanske bil, en Buick Park Avenue. August 1989.

Regimentstjeneste.

Efter endt våbenkursus meldte Lars sig ved Jyske Dragonregiment (JDR) d. 2. januar 1982 og blev næstkommanderende ved 1. kampvognseskadron.

Men tjenesteperioden ved kampvognseskadronen blev kort, da Lars i begyndelsen af april 1984 blev beordret til tjeneste på Cypern ved FN-styrken, som Danmark dengang støttede med en infanteribataljon.

I 1988 blev Lars chef for 2. kampvognseskadron/II/JDR. Et stort ønske var blevet opfyldt for ham.

Familien etableres

Gift blev Lars også i 1988 med Berith på Holstebro Rådhus ved et i omfang beskedent

bryllup. Årsagen skyldtes to ting: Penge og hovedsagelig, at tjenesteforløbet var meget intenst på det tidspunkt.

Det største som skete efterfølgende, var deres første datters fødsel, der fik navnet Sofie. Den begivenhed var til ualmindelig stor glæde. Og har været det lige siden. Kun én eneste ting kunne måle sig med den, og det var den anden datters fødsel der fik navnet Kathrine.

Uddannelse i USA

Men, en skønne morgen, hvor Lars havde en sjælden fridag og lå og sov, ringede regimenets chef for administrationsafdelingen tidligt om morgenen, det vil sige, det var Berith, som tog telefonen. Majoren indledte med at lykønske os, hvortil Berith svarede: "Tak, har vi vundet noget?" Nej, svarede majoren venligt, "I skal til USA. Har din mand ikke fortalt dig, at han har søgt derover? Nej, det har han ikke, men nu kan du selv tale med ham". Majoren opfattede hurtigt, at jeg heller ikke var helt vågen, men det blev jeg, da han med glæde i stemmen sagde, "LT, du er indstillet til det amerikanske generalstabskursus i Fort Leavenworth i Kansas". Det var overraskende for Lars og Berith.

Efter flyveturen til Kansas, gik Lars dagligt i skole med flere end 100 officerer af graderne fra kaptajn til oberst inkl. deltagere fra 98 lande. Ikke mindst den sidste kendsgerning medvirkede til at understrege sandheden i det ophold, som amerikanerne betegnede

som: "The best year of your life", et udsagn Lars var lidt skeptisk overfor. Men det var fuldstændigt korrekt.



Klassebilledet fra Akademiet. Lars har byttet hat med Ron-the-Pilot (officeren i blå!). 1990

Selve opholdet med familie i USA, var det bedste år i mit liv overhovedet, udtaler Lars, og så har jeg ikke sagt for meget!

Med opholdet i USA, kom Lars også tættere på sin lidenskabelige forhold til det amerikanske fodbold. Der blev overværet mange kampe på Arrowhead Stadium i Kansas, der er hjemsted for superholdet "Chiefs"

Ophold i Washington

Efter uddannelsen blev Lars sendt til ambassaden i Washington. Her skulle han gøre tjeneste i nogle måneder som afløsende assisterende forsvarsattache. Livet bag skrivebordet bekom dog ikke Lars, så turen gik

igen til Danmark, hvor han fortsatte den militære uddannelse og karriere.



Eskadronchef og kaptajn i 1988



Æresborger i Leavenworth, Kansas. Bevis udleveres af byens borgmester. 1989.



Udnævnt til oberstløjtnant og bataljonschef i 1996



Ved udstationeringer var pladsen ofte trang, her fra ophold i Kabul i 2010.

I de efterfølgende år var Lars tjenestegørende forskellige steder, bl.a. Jugoslavien og

Afghanistan, der indgik han i en lang række militære operationer, som der ikke må refereres fra.

Udsendelse til NATO i Mons i Belgien.

I en lang periode havde Lars anført på sin ønskeseddel, at han gerne ville til Nato's operative hovedkvarter i Mons.

Det ønske blev indfriet og i slutningen af august 2000 flyttede familien til Belgien, hvor han skulle gøre tjeneste i Shape's Intelligence Division.



Det 5 etagers hus, som vi boede i ved udstationeringen til Mons.

Lars fik overdraget en stilling som chef for SHAPE's analyseafdeling i efterretningsdivisionen. Den bestod af knap 60 officerer fra de fleste af de 16 lande, der dengang var medlemmer af Nato.

Efter 3 gode års tjeneste i Belgien, måtte de atter begive sig tilbage til Danmark i 2003 og bosættes sig.

Efter lange overvejelser købte Lars og Berith hus i Tybjerglille bakker mellem Næstved og Ringsted, hvor de bor i dag.



Min kære Mustang fra en tjenesterejse til Virginia i 2005.

Hjemme, blev Berith ansat ved kommunen, hvor hun gennem årene har haft forskellige jobs.

Pensionering

Jeg spurgte Lars om, hvordan det var at gå fra aktiv militærtjeneste med diverse udstationeringer og til en tilværelse som pensionist, hvortil Lars svarede: "I løbet af vinteren 2013 nærmede min pension sig. I mange år tidligere havde jeg ofte sagt til mig selv: "Så nu er der kun fire år tilbage, nu er der kun tre år...osv". Men, da jeg pludselig kunne se,

at nu var der blot et år tilbage af mit arbejdsliv, stillede sagen sig ganske anderledes. Pludselig gik det op for mig, at det jeg lavede hver dag på mit arbejde, faktisk havde min store interesse. Jeg arbejdede intensivt med venner fra et utal af lande, venner som jeg satte stor pris på.

Så oprandt den mærkelige dag, da jeg efter 39 år i forsvaret måtte aflevere mine nøgler, mit militære Id-kort, mine koder blev nulstillet, og jeg skrev under på at forblive tavs som graven. Det var meget mærkeligt og også ubehageligt. Det var som at aflevere fortiden på et fad. Fremtiden var pludselig ustyret og uvis, hvilket stod i skarp kontrast til alt det, som jeg havde været vant til og affundet mig med i alle de år, som nu på underlig vis pludselig var gået.

Da jeg forlod officersskolen fremstod fremtiden som noget nær uendelig, men det er den ikke, og det er især ovennævnte type oplevelser, der belærer én om tidernes gang. Men jeg sætter stor pris på livet som pensionist og kan hellige mig interessen for Modeljernbanen"

KMK, Modelbane klubben

Hvordan kom Lars med i klubben KMK, hvortil Lars svarede: "Jeg lærte KMK at kende via sporskiftet.dk, hvor Henning, der ikke længere er medlem, omtalte DSB køre- og oprangeringsplaner fra 1950'erne. Måden, han gjorde det på, gjorde, at jeg blev fyr og

flamme for at komme ind i den verden. Henning inviterede mig til Ølby, hvor han efter en times tid spurgte mig, om ikke jeg ville være medlem af klubben. Jo, tænkte jeg, det kunne jeg da godt. Sådan gik det til. Men, det var en lidt anden klub dengang, end den er i dag".



Gennemgang af køreplaner for klubben sammen med sporplanlæggeren Flemming. Det er krævende arbejde med overblik, taktik og præcision.

For nogle år siden blev Lars valgt til at være sekretær for klubben og holde styr på referater og planer samt varetage de juridiske aspekter.

Lars har brugt rigtig meget tid på at trawle DSB's årsberetninger igennem fra enden til anden flere gange, og elsker statistisk materiale og analyser.

Interesse for modeltog begyndte, som tidligere omtalt, i 1957, da han var 4 år gammel. Hans far havde opbygget et mellemstort

Märklin-anlæg med de helt gamle stålskinner med gennemgående midterleder og den store HSV-transformator.

I 1962 blev hele molevitten solgt. Nu skulle man køre med Scalextric-racerbiler. I 1967 indkøbte Lars et nyt Märklin-anlæg, nu med "moderne" stålskinner med sorte punkt-kontakter. Det var med My og N-maskine, som var helt overdådige modeller dengang. Man var ikke vant til danske modeller. Det blev også solgt få år senere, da en knallert skulle anskaffes.

"I 1980, mens jeg var på officersskole, gik jeg en dag forbi en hobbyforretning, der lå på Vesterbrogade og som havde specialiseret sig i Arnolds størrelse N. Det forelskede jeg mig i for en stund. I 13 år dyrkede jeg den skala. Men, det var for småt. I 1991 havde jeg lært bladet Lokomotivet at kende, og så opdagede jeg, hvor begrænsede muligheder N bød på, når det gjaldt dansk materiel".

I 2000, da familien rejste til Belgien, blev der indkøbt store mængder Ho. Roco leverede skinnemateriellet og det digitale udstyr. I den tid han var i Belgien købte Lars stort ind på grund af moms-fritagelse. Det hjælper pænt på prisen at få trukket 25 % fra.

"Da vi igen måtte hjem fra Belgien, købte vi hus med kælder. Gæt selv hvorfor. I dag har jeg et mindre anlæg i den kælder på 20 m². I kælderen findes tillige et mindre malerværksted med airbrush og diverse tilbehør samt godt med udluftning, når der males modeller".



Hm... Hvorfor opfører den lokomotivdeko-der sig så mærkeligt? Mon Michel trækker i trådene?

Patineringsmester

Interessen for patinering stammer fra, at jeg i perioden fra 1970 til 1980 byggede kampvognsmodeller i skala 1/35 som ind i helvede. Inden jeg solgte dem, tror jeg, at jeg havde fået samlet flere end 70 stk. (*kun tyske, 2. VK*) sammen med en del lettere køretøjer. De optog enormt med plads. Men de røg ud. Jeg kan godt savne den hobby fra tid til anden. Men det var dyrt med mange hobbyer foruden at finde tiden til det dengang. Især fordi man arbejdede. Man tjente pengene, men savnede tiden. Nu er det omvendt!

Der kan læses mere om Lars's patinering og råd om airbrush og brug af farver i tidligere numre af Mosebanen.

Afsluttende ord

Tak for din altid hjælpsomhed, dit gode humør og aktive deltagelse i modelbane-klubben KMK, hvilket vi alle sætter stor pris på. Tak for de gode og sjove artikler om "Det ærede medlem".

Henrik



Sådan kender vi alle LT – altid til tjeneste!

134 - udgaver blev det til, så var en æra slut!



Det ædle blad "Lokomotivet" op-hørte med at udkomme med den 134. udgave som den absolut sidste. Jeg tror ikke, at der er noget andet modelbaneorgan - og al virksomheden omkring det - der i den grad har medvirket til at udvikle den bedste hobby i verden.

Jeg skal hverken gentage, hvad Lokomotivets redaktion selv har udtalt om sin færd eller dens afskedssalut på allersidste side.

Jeg skal blot konstatere, at dette fænomenale blad ikke eksisterer mere.

Vi kan så trøste os med, at vi med de 134 numre har fået et helt enestående modeljernbaneleksikon af høj kvalitet, for selv med al respekt for øvrige bladudgivelser mobiliseret, så er de nok glemt i morgen, men det er Lokomotivets bestemt ikke.

Bladets helt i øjenfaldende kvalitet består i, at man kan tage et tilfældigt ældre nummer frem af bunken, læse det igen, finde referencer og baggrunde eller slet og ret finde noget nyt, genopleve dets indhold og glæde sig over det. Det er kvalitet!

Set i det lys var det alligevel et "billigt" hobbyblad, selvom stykprisen til sidst var meget høj.

Igennem mange år var Torben Andersen den helt store drivende kraft bag dets udgivelser. Utrættelig var (er) han i sine virksomhed med at skrive om alle vedkommende og udviklende emner om modeljernbanen i bladet, og han skriver virkelig godt. Han skriver, så alle kan være med og ikke mindst - vil være med! Torben støder ingen, og man kan kun holde meget af hans skrivelser. Han skriver for folket!

Bladets eneste svaghed var måske, at det nok kneb lidt med at forny formen hen ad vejen, for budskabet fejlede ingenting. Men ønskede vi det i virkeligheden - måske ikke? Det, vi kan glæde os over i denne tunge stund, er, at forlagsvirksomheden tilsyneladende fortsætter, og vi kan jo heldigvis snart læse endnu en glimrende bog fra Torbens hånd. Den skal nok falde i hans publikums smag.

Lad os i håbefuld optimisme afvente mange nye udgivelser fra redaktionens side, så modelbaneskrivelserne ikke tørrer helt ud, hvilket er en reel risiko, nu da Torben gearer lidt ned.

Tusind tak til Lokomotivet for en god tid med bladet!

Ovenfor anførte jeg, at fornyelsen udeblev. Men hvorledes kunne det være gået for sig, kunne man spørge, når alle parader er sænket og modstand mod forandring indstillet. Det kunne se ud som om, at modelbanefolket ikke rigtig køber de dyre blade længere, man tyer hellere til de "gratis" hjemmesider, der leverer meget af det samme, som Lokomotivet lancerede. Hjemmesiderne har den store fordel, at man ikke behøver at vente 3 måneder på næste nyt, da det tilflyder i en regelmæssig strøm. Man kan oven i købet blive varslet, når der er nyt på siden. Nogle sider giver oven i købet mulighed for (*med mere eller mindre held*) at debattere fælles emner. Generelt set er det nok på de punkter, at tiden underløb Lokomotivet.

Mosebanens redaktion har draget nogle af disse konklusioner i forbindelse med sin virksomhed med et klubblad, der efterhånden voksede ud over sine oprindelige rammer og målgruppe. Derfor vil Mosebanen snart ændre form og udseende en smule. Mere derom senere og andet sted. **Læs for eksempel lederen!**



LT.

DB Omm34/37

– den almindelige åbne tyske godsvogn i 1950'erne

Af gæsteskrivent Ulrik Tarp Jensen

Endelig kom den. Exacttrains model af en Omm 37 (og Omm 34). Hvis man ser på billeder af godstog i 1950'erne, støder man hurtigt og ofte på åbne tyske godsvogne med de typiske diagonalprofiler på vognsiderne. Det var den mest almindelige åbne godsvogn i Vesttyskland, indtil nybyggeri af og ombygninger til vogne af UIC-tilsnit helt overtog billedet.



Omm 34 830 399 i Holstebro 1954. Omm 34-vognene var oprindeligt forsynet med trædøre i vognsiderne, men efter krigen udskiftet med ståldøre. Dertil en overligger, da vognens konstruktion uden sprengværk gjorde den lidet stiv i længderetningen, hvorfor de nye ståldøre sommetider ikke kunne lukkes til.

Foto.: P.E. Clausen. Arkiv.: DMJK.

Vognene, "Gattung Klagenfurt", opstod i krigsårene som en materialebesparende udgave af 1930'ernes åbne vogne "Linz" (alias DSB PD) og "Villach". Den første vogn af Klagenfurt-typen så dagens lys i 1943, og der blev bygget omkring 22.000 stk. I årene 1943-45 blev ca. 8000 stk. overtaget af Deutsche Bundesbahn, mens de øvrige var gået til andre lande eller ødelagt af krigshandlinger, manglende vedligeholdelse mv.

Klagenfurt var som sagt bygget med minimum af anvendelse af stål og havde trædøre. Der var intet springværk, og vognene var så bløde, at sidedørene ofte ikke kunne lukke ordentligt. Hos DB blev vognene derfor, for de flestes vedkommende, forsynet med stålsidedøre og en stålprofil over døråbningen, så diagonalprofilerne på vognsiderne kunne hjælpe med til stivhed i længderetningen omkring dørene. Efter krigens ophør i 1945 var der fortsat brug for åbne godsvogne, og nybyggeriet af denne type i en let modificeret form fortsatte i årene 1948-1952 af de tyske baner i de vestlige besættelseszoner. De fik gattungsbetegnelsen "Duisburg". Duisburg havde samme hoveddimensioner som Klagenfurt, men springværk og stålsidedøre fra leveringen. Der blev leveret 26.000 af Duisburg-typen i den fire-fem år lange byggeperiode.



Omm 37 846870 i Holstebro i 1954. Omm37 var efterkrigsudgaven af Omm 34. EUROP-mærket og med reparationer af træsiderne med påboltede stålpladestykker.

Foto: P.E. Clausen. Arkiv.: DMJK.

Fra omkring 1952 blev Klagenfurt omdøbt til Omm34, og Duisburg blev til hhv. Omm29 og Omm37 i det nye typesystem, DB indførte i begyndelsen af 1950'erne. Mange af vognene blev skudt ind i den etablerede EUROP-vognpark, og alle vognene havde også de hovedmål,

som UIC senere foreskrev som "standard". Fra midt-1950'erne til 1960'ernes første halvdel blev alle vognene genstand for radikale ombygninger til moderne åbne godsvogne med nye standardkomponenter, og fra 1965 og frem var vogntypen stort set ikke at se i Danmark.

Modellen

Adskillige fabrikanter har haft både Omm34 og Omm 37 i deres program. Roco havde i mange år en forkortet "billigudgave" på programmet, men også Märklin og Kleinbahn har haft den med. Det særlige ved Märklins var i øvrigt, at den var støbt hos Heljan! Fælles for alle disse modeller var, at de ikke rigtig levede op til nutidig standard (ej heller nutidig standard for 15 år siden). Derfor var det glædeligt, at Omm34/37 fandt vej ind i Exacttrains nyhedsprogram for nogle år siden.



Exacttrains model af Omm37 er vellykket på de fleste fronter og helhedsindtrykket er godt. Det er et godt køb hvis man skal have en god repræsentativ samling af typiske godsvogne til epoke III.

Nu er den ankommet og kan tages i øjesyn. Vognen fremstår yderst nydelig, og proportionerne er gode. Et meget løst kontroltjek viser, at modellen er ganske målfast. Det ses, at der er kælet for detaljerne, og at der er forsøgt vilde innovationer på den, samtidig med at andre producenter er udeladt.



Modellen har sidedøre som kan åbnes, men kun næsten 90°. Ikke de 180° som forbilledet kunne og som var så typisk ved læssevejen. På billedet anes også at vognsiderne er tykkere nedadtil og at bræddemellemrumspræget er gengivet med "trappefremspring".

Vognkassen er forsynet med fungerende sidedøre. En fin feature, idet problemet er, at de ikke kan åbnes fuldt ud som forbilledets, således at de egentlig ikke rigtig tjener nogen funktion andet end at de eventuelt kan springe op under (model-)kørslen og falde af, når de rager uden for fritrumsprofilen. En petitesse, men også værd at bemærke, er, at

sidedørene ikke helt ligner forbilledets, da den kraftige stålramme er udeladt(/glemt?).

Selve vognkassen er støbt som Fleischmanns O-Halle med gradvist tykkere vognside nedadtil, således at brædderillerne fremstår som fremspring på indersiden af vognkassen. Det ser sådan set fornuftigt ud, men de fungerende sidedøre har åbenbart gjort det umuligt at opbygge vognkassen af enkeltsidevægge, som for eksempel Brawas Omm52 (og franske REE-modeles åbne vogne), hvor sidevæggene har korrekt præg indvendigt.



De fjedrende puffer i plastic er langt fra så godt gengivet som de præcise, men "primitive" på den sammenlignelige Omm52-model fra Brawa.

Næste anke er pufferne. Forsøget med fjedrende puffer i plastic er heller ikke på denne model faldet heldigt ud, og skæmmer den ellers ganske pæne model.



Modellens påskrifter er gengivet efter billedet på side 111, i MIBA's Güterwagen-bogserie, bind 2, "Offene Wagen". Man kan undre sig over at det ikke er lykkedes at ramme størrelsen på det sorte kridt-felt og at RIV-mærket til højre på vognsiden ikke er placeret korrekt. Men det er absolut i petitesse-afdelingen.

Hvad ellers? Modellen er det bedste bud på en Omm37 (og Omm34) til modelbanen. En absolut god gengivelse, der dog skæmmes lidt af "innovationerne", som modelmæssigt falder igennem.

Konklusion.: Køb den til dit danske anlæg. Gode modeller kan man næsten ikke få nok af. Prisen ligger på omkring 300,- kr i Tyskland, og det er en rimelig pris set i relation til detaljeringsgrad og udstyrelse. Jeg kan kun anbefale modellen til den veludstyrede modeljernbane som et tidstypisk indslag i "epoke III". Puffer kan eventuelt udskiftes, og sidedørene kan limes til, hvis de skulle lave knuder.



KMK
Læserservice
Præsenterer.:
Side 14.
Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

I 2018 skete der faktisk en hel del i den danske modelbaneverden, og det på trods af lange helt døde perioder! For os epoke III nørder var det en særlig glæde, at McK sendte AC-vognen og Q-maskinen på markedet, men oplaget på AC modellerne var dog alt for begrænset, og det nærmest bare skærpede efterspørgslen på dem. Jeg f.eks. nåede aldrig at købe en – det var slemt, meget slemt!



Den smukke Q maskine fra McK tager sig godt ud i den dejlige sommer-sol vi havde i 2018.

Nåh, der er udsigt til, at der dukker flere op om få måneder. Sidst på året dukkede også den nye MX op. En flot og meget veldetaljeret model, der flere steder fik en hård, og i min optik, uberettiget medfart.



MX 1044 en meget smuk og harmonisk model.

Foto.: McK.



AC 23 fra første levering. De nye vogne kommer nu også i en variant med de stærkt ønskede stafferinger – super!

Foto.: McK.

En knap så behagelig nyhed var, at F 2010/Hobby trade gik konkurs. Længe rumlede diverse rygter om det ene og det andet. Først i starten af december kunne vi så læse på McKs hjemmeside, at McK d. 14.09.2018. opkøbte alle aktiverne fra F 2010 Aps. under konkurs. Det drejer sig i hovedsagen om et større antal støbeværktøjer og -forme, oprindeligt fremstillet af Hobby Trade. Disse var, efter diverse overdragelser og konkurser, blevet købt af F 2010 i maj 2013. F 2010 Aps blev begæret konkurs 23. marts 2018. Det betyder, at visse modeller fra Hobby trade/F 2010, vil blive produceret af McK. Til en

start handler det om F maskinen og de moderne dobbeltdækkervogne Litra B, Bk og ABs. Det forventes, at F maskinen (4 varianter) dukker op engang i det forestående forår. Vi skal nok ikke forvente, at alle af de gamle modeller fra hobby trade vil blive produceret igen, dertil er mange af støbeformene forældede.



Hobby trades F maskine; det bliver spændende at se, hvor meget McK forbedrer udseendet og teknikken.

Dobeltdækkervognene kræver mere bearbejdning af støbeformene og forventes i løbet af sommeren. I marts måned vil de nye AL/Bfh-vogne, sammen med de tre nye AC-vogne (*heraf en kommer med de meget eftertragtede stafferinger*) blive produceret, -levering? Nok i løbet af sommeren / efteråret, vil jeg gætte på!

Inden alt for længe vil der dukke yderligere 5 udgaver op af MX lokomotivet og de langbenede (6 meter akselafstand) ølvogne. Ja, det var ikke "kun" øl disse vogne transporterede, De Danske Sprit Fabrikker fik en enkelt vogn, en meget smuk en af "racen"!



ZB 99 705 fra McK. Bemærk, at det er et billede af prøvestøbningerne og meget kan være forandret på den endelige levering. Foto.: McK.

Det bliver hårde tider for sparegrisen med alle de modeller, der er i udsigt. Ønsker man mere information, er McKs [hjemmeside](#) et studie værd (når den ellers opdateres).

Til min og sikkert mange andres store undren, faldt oplysningerne om Hobby trade / F 2010 konkursen sammen med, at det blev kundgjort, at DWA hobby og Hobby trade flyttede sammen - ? Hvordan hang det nu sammen. Oven i købet kom den lækre og fine ML motorvogn på markedet! Tja, lidt mystisk var det jo, men tilsyneladende findes der altså stadig noget, der hedder Hobby trade, og der eksisterer da også en [hjemmeside](#) med ML motorvognen, gammelt MT lokomotiv, MZ I og IV. Alle de person-, post- og godsvogne lavet med vognkasserne i træ. Så noget er der altså blevet tilbage, og jeg ved da, at ML motorvognen er blevet leveret til flere. Jeg har endnu ikke været tæt på den færdige udgave af ML motorvognen, men prøvemodellerne var særdeles lovende, så det må de færdige modeller også være.



Foto af den færdige ML motorvogn, en flot model. Foto.: DWA Hobby.

Med Lokomotivet nr 134. fik vi den meget triste besked om, at nu var det altså slut med det hæderkronede tidsskrift. Dansk modelbane hobby har mistet noget uerstatteligt! Se mere i dette nummer på side 10.



En af de 9 varianter der kommer fra Heljan. Tegning.: Heljan.

2018 bød på en dansk nyhed fra Heljan, ja det vil sige, nyheden var, at der vil komme en DA-postvogn, formodentlig i 2. kvartal i år. DA-vognen er et meget godt valg, for de blev bygget til den internationale trafik og de nationale ekspresser, og det var af hensyn til pladsen på

færgerne, at vognene blev bygget så korte. Mellem 1937 og 1940 byggede Scandia 24 korte postvogne litra DM. I 1941 fik de litra DA. Indtil begyndelsen af 1950'erne var alle vognene stafferede, indtil DSB, i forbindelse med opmaling fra ca. 1950 og frem, ophørte med at staffere materiellet.

DA-vognene blev fra omkring 1950 indsat i de internationale løb til Sverige og Tyskland. Vognens størrelse passede godt til de postmængder, som passerede grænserne. Vognene til tysklandstrafikken blev RIC-mærkede. De vogne, som var beregnet til de svenske løb, var forsynet med elvarme, men de blev ikke RIC-mærkede.

Først i forbindelse med anskaffelser af nye postvogne omkring 1960 blev DA-vognene gradvist overflyttet til mere ydmyge opgaver. På sidebanerne var de oftest indrangeret i MO trukne tog. Fra 1966 fik vognene (de kedelige!) UIC-påskrifter og fra 1969/70 nyt litra Pa.

Jeg vil lige gøre opmærksom på, at [RC Kongen](#) får fremstillet 5 varianter, som kun kan købes hos dem, bl.a. katalog nr. 3011 DA 5015 med de gule stafferinger – der er et "must have" for mig!

Jeg tror, at Heljan er lidt på vej tilbage på det danske marked, fordi de på deres [facebook](#) side skriver, at de vil løfte sløret for et par danske nyheder mere engang i andet kvartal – spændende!



DA vognen med stafferinger, lige til min modelbane! Tegning.: Heljan.

Vi er efterhånden godt forsynet med trækraft fra diverse producenter, og jeg ved godt, at mange af modellerne i dag er svære at opdrive og en stor del af dem ville nyde godt af en kosmetisk såvel som en teknisk opgradering. Det er dog stadig muligt at finde brugte modeller. Ofte er de som nye, fordi mange har samlet til "bunke," hvorfor meget kun sjældent blevet brugt.

Men, fordi vi næsten har "fået" alt, hvad vi har peget på. Betyder det jo ikke, at vi i al ubeskyldighed ikke kunne ønske os mere – for det gør vi! De fleste kan snildt vride 5 – 8 ønsker ud ad ærmet på ingen tid.

Også jeg har mine "hemmelige" drømme, men nok ikke altid det der er mest attraktiv for eventuelle producenter:



*C 710 på drejeskiven på godsbanegårdens maskindepot.
Foto.: Ukendt. Arkiv.: Poul Skov Hansen.*

Ønske nummer 1. er den Sjællandske C-maskine, i mine øjne den smukkeste damper, der findes!



H 798 mellem Odense og Marslev. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Ønske nummer 2. Godstogslokomotivet Litra H, om det er H^I eller H^{II} er ligegyldigt, det var store og potente maskiner!



R 959 med tog 39 i Odense 1963. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

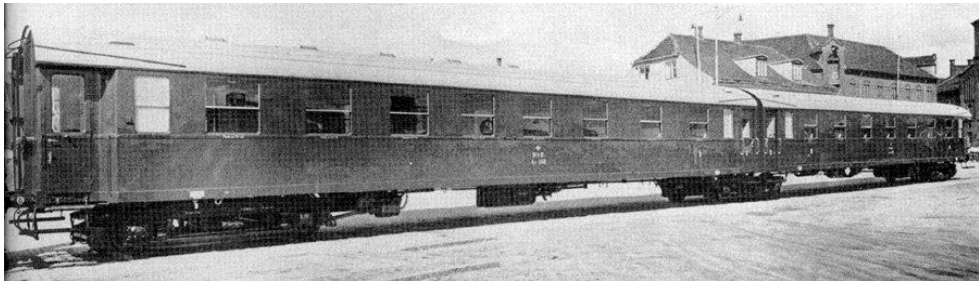
Ønske nummer 3. Lige i hælene på H-maskinen kommer R-maskinen, og her er det så absolut R^{II} der vejer tungest!

Ønske nummer 4. Åben godsvogn litra PF, næsten indbegrebet af en dansk (ældre) åben godsvogn.

Ønske nummer 5. En ægte Scandia tankvogn, litra ZE, af den type der var flest af.



PF 15 769 på Centralværkstedet i København. Foto.: DSB. Arkiv.: Jbm.



AD 185 AY 186. Scandia fabriksfoto. 1951. Arkiv. JMJK.

Ønske nummer 6. Dobbeltvognen litra AD/AY, skabt til brug i lyntoget Engländeren.



CO 2743 i Roskilde 1961. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv OMJK.

Ønske nummer 7. Litra CO 2141 – 2147, fordi jeg kan lide dem!

Ønske nummer 8. Litra CP 2931 og 2934. hvælvet tag og listebeklædt!
Intet foto.



MK 681 FK 682 med godstog i Odense.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK

Ønske nummer 9. Motortogsæt litra MK FK. En "nødvendighed" til den tidlige udgave af lyntoget Engländeren.

Uha jeg kunne nemt finde flere emner, men jeg er helt sikker på, at dette er rigeligt. I kan jo selv lave jeres ønskeseddel! Det er ikke sikkert, at der er så mange gengangere i forhold til min, men det bliver den ikke mindre spændende af.

Med hensyn til trækraft, og her tænker jeg på damplokomotiver, vil jeg tro, at det er mest realistisk at drømme om enten en R eller en H-maskine. Jeg ved, at de er begge stærkt ønsket.

Om cirka to måneder er det atter tid til DMJU udstillingen "Modeltog for alle", en udstilling mange af os ser meget frem til. Denne gang i

Taastrup Idræts Center. D. 30. – 31. marts. Egentlig skulle vi også del- tage, men i lyset af vores lokale situation har vi valgt at aflyse vores deltagelse – surt show!



Indtryk fra vores stand på DMJU udstillingen i Køge 2017

Flemming

MODELTOG
for alle 2019
DANSK MODELJERNBANE UNION

**EN OPLEVELSE
FOR HELE FAMILIEN**
Danmarks største modeljernbane udstilling

Taastrup Idræts Center
Parkvej 78, 2630 Taastrup
30.-31. marts 2019
kl. 10-17 (10-16)

- mere end 4.000 m² modeltog og tilbehør
- 20 kørende modeltogsanlæg

24.
INTERNATIONALE
DMJU MODEL
JERNBANE
UDSTILLING
2019

Dansk Model Jernbane Union www.dmju.dk

KMK Klubnyt

Nyt fra klubben.

Generelt har dette kvartal været præget af det videre arbejde med anlægget i rum 1, 2 og 7 samt en del problemer med støj på tilbagemeldingerne, der er løst med lodning af nogle mindre kondensatorer på printpladerne.



Så er der dækket op til årets julefrokost. Det ser lækkert ud.

Administrative forhold

Klubben er medlem af DMJU og har søgt om deltagelse på DMJU modelbane messen den 30-31. marts 2019 og fået tildelt stand 46. Messen afholdes denne gang i Taastrup Hallen. Vi stiller op med arbejdende stand med patinering og bygning af vogne og huse. Desuden vil vi fortælle lidt om livet i klubben og vise billeder og video fra klubaftenerne.

Vi afventer fortsat det videre forløb fra boligselskabet om anvendelse af kælderlokalerne til modelbaneklubben. Formanden for boligselskabet har mundtligt meddelt, at klubberne, der har til huse i kældrene, skal rykke op i stueetagen i andre lokaliteter. Det er ikke muligt at flytte vort anlæg til nye lokaler, så det skal rives ned, og der skal begyndes forfra. Så vi håber på, fortsat at kunne have klubben i de nuværende lokaler. Vi afventer svar i løbet af februar måned.

Som vanligt blev der holdt julefrokost i klubben den 1. december i hyggelige omgivelser og med god mad frembragt af herrerne Per, Witzel og Rune.



Jan og Jørgen i fuld gang med at fjerne ledninger og plader i rum 1. Der arbejdes både over og under anlægget. Det kaldes "Team Building".

I januar er der kommet to nye medlemmer, Simon og Jonas (*far og søn*).

På den første klubdag i januar blev der foretaget hovedrengøring i køkkenet, toilettet og i fællesrummet. Der er problemer med køleskabet, der snart trænger til udskiftning.

Der har været afholdt 4 byggemøder i perioden.

Anlægsreovering i rum 1, Korsøre

Nu nærmere tiden sig for reovering af anlægget i rum 1, hvor Jan og Jørgen er igang med at nedtage nuværende anlæg. Der er mange sporskifter, skinner og ledninger, der skal fjernes, men snart er vi klar til forberedelserne til ny sporplan og genopbygning.

Anlægsbygning i rum 2, Hollested



Rune igang med lodde arbejde med de mange ledninger til sportavlen. Han er under et vældigt tidspres. Der vanker dagbøder for hver dag, det går over tiden!

Arbejdet har været sat på pause, på grund af anlægsarbejdet i rum 7. Det har drillet med montering af korkunderlaget, der bulede pga. bru- gen af en varmlim, der kølede for hurtigt under lægningen, og inden korken var lagt ordentlig på plads. Korken måtte fjernes igen, og nyt lag blev lagt på, denne gang limet med trælim, hvorefter sporlægning- en er påbegyndt.

Rune arbejder fortsat tappert med sportavlen, som man havde lovet klar i december måned, men der er mange forbindelser, der skal være på plads. Desuden har computerproblemer givet anledning til forsin- kelser.

Anlægsbygning i rum 3, Skovby

Klubbens nye juniormedlem, Jonas, fik has på kartoffelmarkerne ved Møllegården, så der nu kan anlægges nye marker efter udjævning af de svungne marker.



Det nye medlem Jonas er sat på hårdt arbejde i kartoffelmarkerne.



LT har fremstillet en prøve på ballast med patinering, som model for sporarbejdet i klubben.

LT har fået lagt det sidste ballast på hovedstrækningen og vil senere foretage patinering af skinner og ballast. Jan og Henrik arbejder fortsat på området omkring kirken, hvor Witzel har fremstillet kirkemurerne.

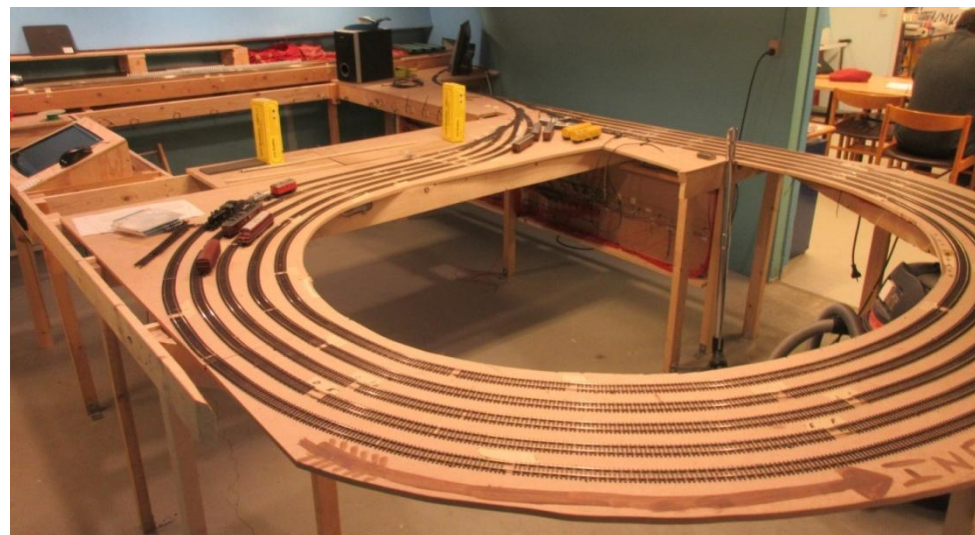
Anlægsbygning i rum 4, Fjordby

Bent har fjernet de overflødige ledninger efter reduktion af antallet af spor på den skjulte del, der benævnes Kristianshavn og har forbindelse med rum 7. Ellers ingen aktivitet.

Anlægsbygning i rum 5, Sundborg

Rune har døjet en del med funktionaliteten på hovedcomputeren med både opdateringer og forbindelse til de øvrige computere. Men det er ved at komme på plads.

Witzel har brugt en del tid på fremstilling af huse til anlægget, hvor han også får lært os andre, hvordan man samler laserskårede modeller (under alternativ anvendelse af den af ham selv vedlagte byggevejledning).



Alle overflødige ledninger er fjernet og rullet sammen i baggrunden til genbrug.



Witzel har lavet et mobilt arbejdsbord til bygning af modeller. LT ser interesseret til.

Anlægsbygning i rum 6, Sundborg Fjord

Der er ikke sket noget anlægsmæssigt, men der er ryddet op i køkkenet!



Martin igang med udskæring af mørbraden, efter rengøringen i køkkenet. Nu er der god plads.

Anlægsbygning i rum 7, Nørre Sundborg

Tracén til S-banen er færdig og monteret med korkunderlag. Der har været nogle udfordringer med afstand og højde mellem de mange sporføringer.

Også i rum 7 har montering af kork drillet og medført ujævnheder ved brug af varmlim. Problemet søges løst med strygejern, der varmer limen op, og korken kan trykkes på plads. Desværre har lægning af større korkflader medført, at optegningen af sporforløbet er blevet dækket. Det overvejes at fjerne større dele af korken og i stedet lægge strimler af kork, der følger sportegningerne på tracén. Flemming og Jørgen er imidlertid gået i gang med andre opgaver i rum 1 og 2.



Fint med at få lagt kork på, men markeringerne til lægning af skinner bliver dækket til!

KØREPLANEN 2019.

-oOo-

Onsdag	06.	Februar	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	13.	Februar	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	20.	Februar	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	27.	Februar	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Lørdag	06.	Marts	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	13.	Marts	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	20.	Marts	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	27.	Marts	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

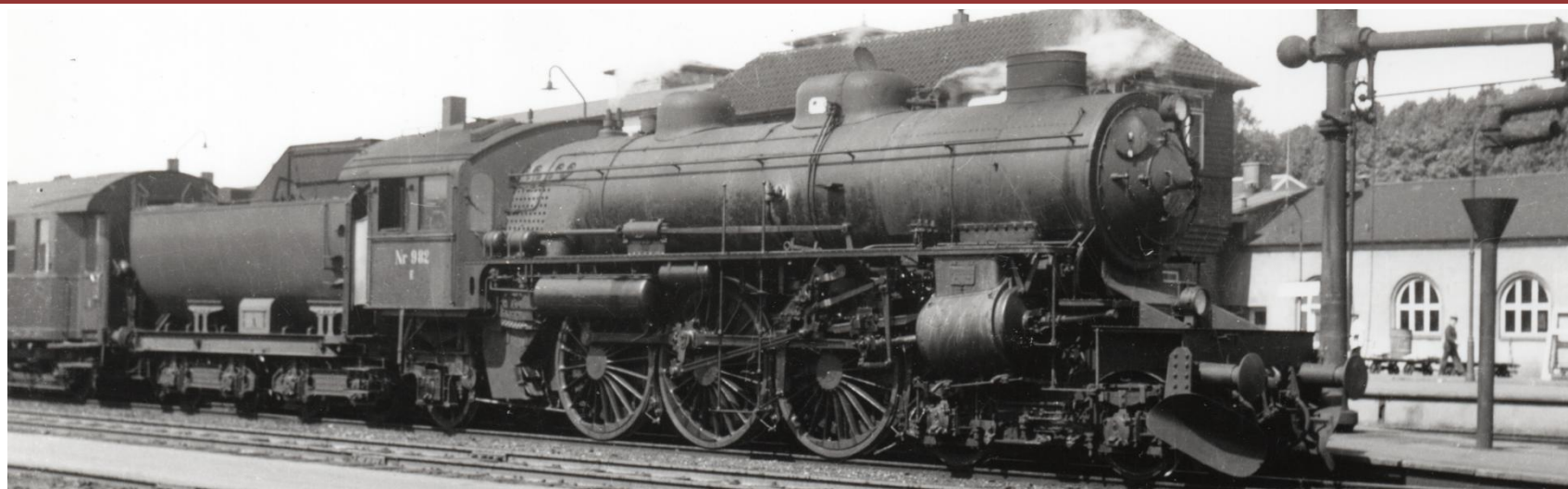
Onsdag	03.	April	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	10.	April	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	17.	April	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	24.	April	nedbrydning af Klubben	15 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

Af hensyn til beregning af mængden bedes I melde fra hos ugens kok senest søndag aften, hvis I forhindres i at deltage.

Normal spisetid er kl. 1800. Kokken laver varm mad hver onsdag, så længe det er muligt.

Bemærk venligst

Vi skal have ryddet lokalerne til den 01.05. Vi kommer til at have ekstra arbejdsdage, hvis vi skal nå at skille anlægget ad på en måde, så flest muligt materialer kan genbruges. Der vil også være en stor mængde affald, der skal bortskaffes.

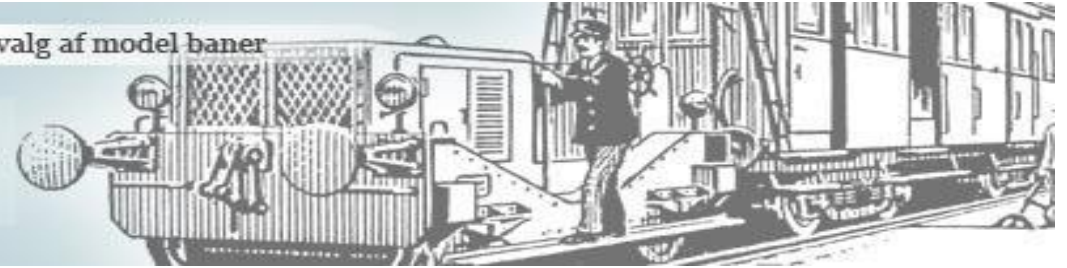


E 982 i Roskilde med landsdelsekspres. Foto.: Erik Helleesen. Arkiv.: Poul Skov Hansen.



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.



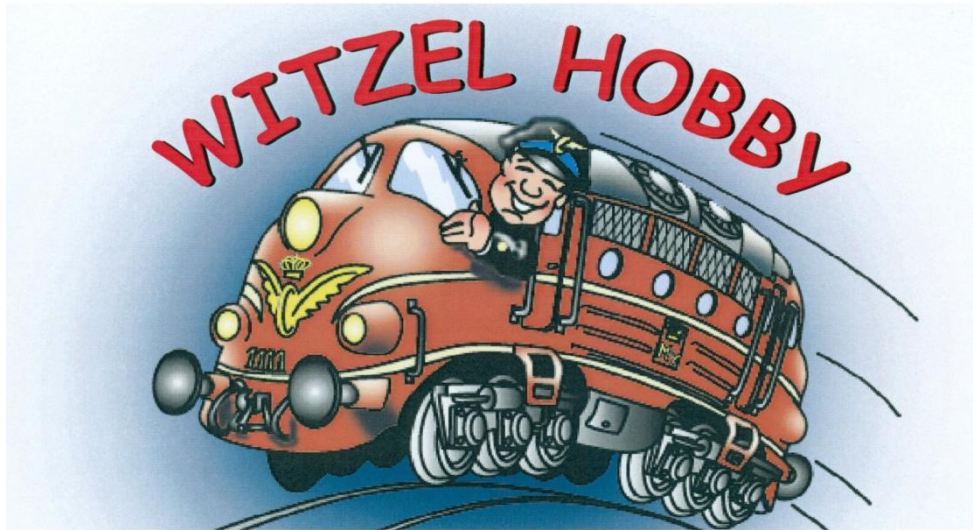
Husk at besøge vores velassorterede Webshop.: På Sporet

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

DEKAS

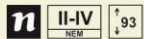


I løbet af 2. kvrt 2019 kommer vi med danske overkørselssignaler i 1:87
Signaler er helt lavet i metal (pånær fod, kasketskygge, lampeglas og LED holder)
Signalerne er lavet OEM af Viessmann Modell til Dekas

Få mere infomation og forudbestil hos din Dekas forhandler

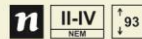
DK-E001

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



DK-E002

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



DK-E003

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



DK-E004

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



vejl. udsalgspris
DK-A-E001 & E003

149,-

DK-A-E002 & E004

129,-



Dekas