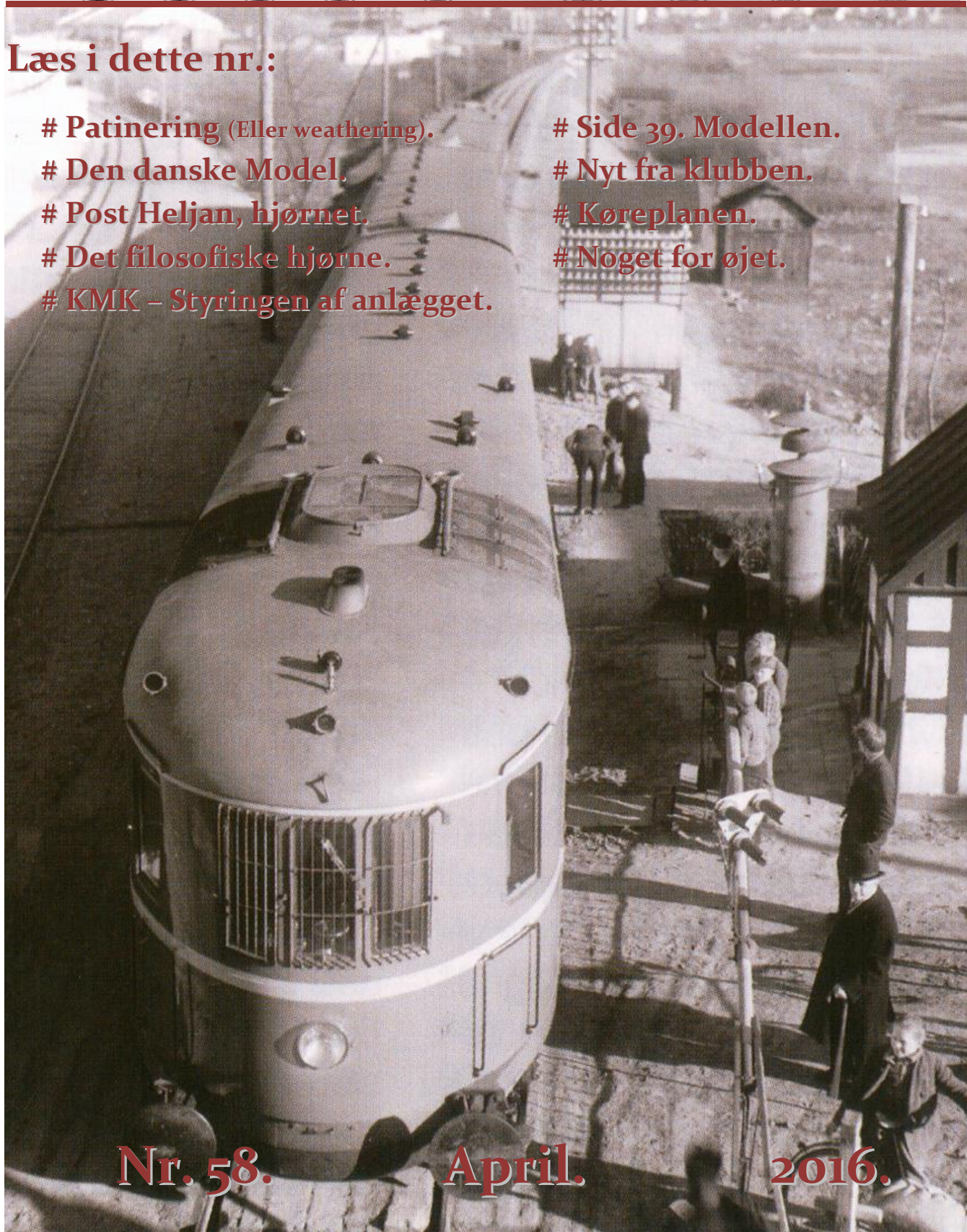




Læs i dette nr.:

- # Patinering (Eller weathering).
- # Den danske Model.
- # Post Heljan, hjørnet.
- # Det filosofiske hjørne.
- # KMK – Styringen af anlægget.
- # Side 39. Modellen.
- # Nyt fra klubben.
- # Køreplanen.
- # Noget for øjet.



Nr. 58.

April.

2016.

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.

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

I den danske Modelbaneverden har 2015 været et højst mærkeligt år. Aldrig har vi oplevet så meget ufred på de forskellige fora. Mange har tilsyneladende kun haft et mål med deres skrivelser, nemlig brok! – Endeløs brok! Oven i det oplevede vi så, at den største producent af dansk modeltog, Heljan, opgav det danske marked. Heldigvis er det hele ikke så sort og surt i virkeligheden. Der foregår også en masse positive ting i vores hobby. Aldrig har der været så mange messer, udstillinger og arrangementer rundt omkring i landet. Modelbaneklubbernes sammenslutning DMJU har aldrig været så aktiv og udfarende som i 2015, ikke bare til glæde for klubberne, men for alle modelbanefolk! Der har aldrig været så mange tilbud og muligheder for den aktive modelbanedyrker. Det er bare at kaste sig ud i udfordringerne. Mosebanen vil gerne deltage i det positive arbejde med at styrke dansk modeltogshobby gennem en positiv tilgang til branchen, hobbyen, og hvad der ellers rør sig i vores verden.

Tilbage i vores egen lille andedam kan vi med glæde melde, at LT forsætter sine spændende beretninger om patinering, om materialer, grej og eksempler på arbejdets udførsel.

Det næste afsnit af Den Danske Model handler om lidt pillerier med Hobby trades "gamle" spidsgavlede CM vogne. Lidt inspiration til dem, der vil gøre lidt ekstra ud af deres modeller.

Af forskellige årsager, (bl.a. *Renovering af huset jeg bor i*) er jeg ikke blevet færdig CIWL WR 4071, men det kommer!

Ellers ønsker redaktionen læserne god fornøjelse med Mosebanen nr. 58.

INDHOLD.

- Side 2.** I Kupévinduet.
 - Side 3.** Patinering (Eller weathering).
 - Side 21.** Den Danske Model.
 - Side 33.** Post Heljan, hjørnet.
 - Side 35.** Det filosofiske Hjørne.
 - Side 36.** KMK – Styringen af anlægget.
 - Side 39.** Side 39. Modellen.
 - Side 47.** Nyt fra klubben.
 - Side 98.** Køreplanen.
 - Side 98.** Noget for øjet.
-

Forsidefoto: Det første MS lyntog på sin første prøvekørsel i 1935. Arkiv.: JMJK.



Patinering....

(Eller weathering)

Historien forud og en definition

Ordet patina kommer oprindeligt fra latin, men udspringer af italiensk med betydningen: "Lake-ring", som det ikke har så meget med at gøre. Det lidt pudsige er, at når man samme sted, i Den Danske Ordbog, søger på substantivet "patinering", giver søgningen intet resultat, ordet er betydningsløst!! Så hvad med, om vi tillægger ordet en for os brugbar og generelt accepteret betydning ikke blot som ord, men tillige som begreb?

Patinering, en passende, nødvendig definition.

Som en logisk følge heraf har jeg besluttet at udskifte det besværlige ord "Weathering" med det mere mundrette, om end for øjeblikket betydningsløse (?), danske ord: "Patinering". På en måde foretrækker jeg det engelske begreb, men kun fordi det også dækker internationalt, hvilket gør det nemmere at opsøge nye produkter på nettet og andre steder. Men, da vi trods alt er danske, vil jeg fremover anvende udtrykket patinering med efterfølgende definition for sub-

stantivet "Patinering". Så står det jo redaktionen af "Den Danske Ordbog" frit for at optage den i en eller anden form:

"En gengivelse af summen af alle ydre påvirkninger, som vejrliget og dagligt slid påfører et givet objekt eller areal, inden for et givet tidsrum."

Men desværre, vi undgår ikke at anvende engelske udtryk, da visse udtryk og beskrivelser ikke lader sig udskifte, fordi resultatet som oftest virker kunstigt, misvisende eller i værste fald forvirrende.

Som jeg allerede har skrevet om, ved en tidligere lejlighed, så er patinering af modeller en gammel ide. De ældste eksempler, jeg har hørt om, går helt tilbage til 1920'erne i det forrige århundrede i UK!

Men, det var, som jeg har anført flere gange Tamiyas kampvognsbyggesæt, der for alvor satte skub i tingene. Dengang i 70'erne og 80'erne var det især en belgier ved navn Francois Verlinden,

som satte gang i tingene med sine fremragende dioramaer, der fremstillede scenerier med patinerede kampkøretøjer. I dag er de helt store navne inden for genren de to spanske producenter [Mig Jimenez](#) og Fernando Vallejo. Den førstnævnte udstiller gerne sine fantastiske evner på området for et publikum. Der er uploadet flere klip med ham på YouTube, kig dem, der er meget godt at hente!

I vil se, at det er kampvognsmodeller, der er hans foretrukne emner, men teknikkerne, han demonstrerer, anvendes lige godt til andre formål, som eksempelvis modelbanens modeller og landskab.

Udviklingen..

Inden for patineringsprodukter har udviklingen været intet mindre end enorm. I dag er patineret blevet til en kunststart, som har kreeret et marked for en syndflod af nye produkter til at fremkalde den forjættede effekt, og disse produkter har medvirket til at gøre mange ting meget nemmere, heldigvis. Men de er ikke billige! På den anden side behøver man jo heller ikke eje alt; man har lov til at vælge det nyttige til de projekter man vil. Resten kan man lade være til en senere dag.

En "ekspert", hvis bøger jeg læser med fornøjelse, har sammenlignet købet af mange af de nye produkter med kvinders forventninger til anti-

rynke cremer. Vi ved godt, at de sandsynligvis er meget lidt værd, og de koster mange penge. Han mener, at de nye produkter især er for udøvere med begrænsede evner på området. Her vil jeg gerne modargumentere med påstanden om, at dette mulige (?) faktum, bestemt ikke taler imod en anskaffelse. Når vi starter med at cykle, har vi støttehjul på, når vi har lært det, tages de af. Jeg anbefaler dem, de letter hverdagen!

Det betragtelige udbud, med deraf følgende muligheder, giver anledning til en mindre formaning. Pas på, når du patinerer modeller eller andet. **Vis mådehold!** Det er så nemt at overgøre det, så det patinerede lokomotiv kommer til at ligne et omkringkørende vrage eller materiel, som er unddraget almindelig vedligeholdelse i en 10-20 år. Det er jo ikke meningen. Jeg agter at gentage mådeholdet flere gange.

Hvad vil denne artikel?

Artiklens formål er at søge at skabe et overblik over de nyere fagudtryk og begreber, deres mening og indhold, udbuddet af materialer og deres anvendelsesmuligheder. Den vil i nogen grad relatere deres anvendelsesmuligheder til modelbanen på samme måde, som jeg i sidste nummer relaterede forskellige producenter af maling til airbrushing i relation til modelbanen.

Men dette er ingen lærebog!



Selv en let patineret får en model til at "gå i et" med landskabet og man kan næsten overse diverse manglende detaljer!

Meningen denne gang er lidt den samme: at skabe grundlag for egne undersøgelser af emnet, så den er blot én af mange mulige indgangsvinkler, om man vil.

Det ligger også et spinkelt håb gemt om mulighederne for at påvirke producenterne til en skønne dag at fremstille (*flere*) farver, Washes, Streakings eller Grimes specielt til modelbanen (*forklaring af begreberne følger*). Jeg har skrevet til Mig Jimenez om ønsket, og det har muligvis hjulpet, da han netop har udgivet en bog om patinering af jernbanemateriel. Men ikke dedikerede produkter. Indtil det sker, må vi klare os med det, som allerede er på markedet, og det er heller ikke så skidt.

Jeg skal understrege, at de efterfølgende tanker, anbefalinger og meninger alle er forslag, og at der findes utallige andre metodikker og veje at gå inden for patineringskunsten, og at denne artikel ikke på nogen måde kan afdække endsige give fyldige forklaringer på alle aspekter og muligheder.

Tilgiv mig også, hvis jeg kommer til at gentage mig selv. Meningen er kun den bedste!

Hvorfor skulle jeg dog spille min tid med patinering?

Men allerførst kunne man starte med stille sig selv ovennævnte spørgsmål. Og fortsætte: Hvorfor overhovedet påtænke at patinere sine meget dyrt indkøbte lokomotiver, vogne og huse mm.? Svaret er: Først og fremmest, fordi det også på dette felt drejer sig om at genskabe virkeligheden så nøjagtigt som muligt. Når vi skaber vort landskab med dets sporstrækninger, så er målet jo at få det til at se ud som om, spor, huse og veje har ligget dør i måske hundrede år! Gælder de samme ønsker ikke for det rullende materiel? Ser det rigtigt ud, hvis det kommer kørende lige ud ad æsken. Nej vel?

Hvilke effekter ønsker vi at påføre vore modeller - gode råd, nye begreber og nogle overvejelser...

Effekterne

Forenklet udtrykt, drejer det sig om følgende effekter afledt af den oven for anførte definition:

- Forskelligt slid/påvirkning/skader på bemalingen og afskalninger (*Dents*).
- Nedbrydning af træflader i forskellige stadier.

- På overflader:
 - Rust i varierende grad og omfang
 - Støv i varierende styrke
 - Snavs på overflader
 - Regnmærker eller -nedbrydning
- Olierester på gangtøj og bogiesider.
- Dieselrester diverse steder, specielt omkring påfyldningsstudser, tanke samt udblæsningsåbninger (*Mo'en!*).

Effekt	Produkter
Skader på/nedbrydning af malede overflader	Filters, Grimes og Streakings
Rust, pletter og striber	Grimes og Streakings (Filters)
Støv, regn	Filters, Washes
Snavs, pletter og striber	Brushing Grimes og Streakings
Dieselrester, olie & fedter	Samme
Regn	Wash af "Rainmarker" el. Filter af "Dust"

Produkt	Fortynder	Farve	Bemærkning
Filters	90 %	10 %	Lægges på for at fremhæve en modular effekt. Se senere. Lægges på i flere lag.
Washes	75 %	25 %	Bruges eks. til at give en støvet effekt el. snavsede overflader. Kan lægges på i lag.
Streakings	40 %	60 %	Er eks. til at lave regnvandsmærker med eller olie/ rust støv som er løbet ned ad noget.

Hvad er det?

Det understreges igen, at alle produkter/metodikker er terpentinerbaserede. Akrylmalning er uegnede, men ikke helt, jf. senere.

Udtryk, som "**Filters**", "**Washes**" og "**Streakings**", kræver lidt mere forklaring, da de godt kan være lidt svære at holde ude fra hinanden. Eksempelvis er det vanskeligt at oversætte "Wash" som en "vask", da det meningsmæssigt ikke er helt korrekt. Der er mere tale om en teknik end om en hygiejnisk situation. Det ville passe bedre at kalde det for en overfladebehandling. Men, her vælger jeg at holde fast i "Wash" og de to andre britiske ord. Det er lettere, og vi ved alle, hvad det drejer sig om.

Filters bruges til at skabe effekter på flader som eksempelvis:

- Sol-falmede farver,
- Støvede overflader eller
- Regnslidte flader.

De lægges direkte på grundfarven med en blød rund pensel.

De er så "tynde" i blandingen, fordi man skal kunne lægge mange lag oven på hinanden uden at miste transparensen, og gerne forskelligt farvede lag, så en dybere effekt opnås. Lidt vel smart kunne man kalde dem for patineringsgrunder! Men brug dem alligevel så sparsomt som muligt. Man skal lige akkurat have effekten og ikke mere.

Lyse brune, grå farver og i visse tilfælde en mørk blå (*afhængigt af grundfarven*) egner sig udmærket til at give modellen et støvet falmet indtryk. Filters kan købes færdige, men det er der ingen grund til. Bland dem endelig selv! Vil man købe, så se under Jimenez.

Washes er det ældste patineringsbegreb, ud over dry brushing, som jeg har kunnet finde. Det kan, som skrevet, ikke rigtigt oversættes med vask, men metodikken minder om en slags vask på de større overflader.

Det drejer sig om at tildele modellen en farvebehandling, der skal illudere falmet maling, støv, snavs eller rust. Det sidste, rust Wash, får vi nok ikke så meget brug for på modelbanen, da DSB ikke tillod sit materiel at forfalde i så stort omfang. Vedligeholdelsen var ikke så mangelfuld.

Washes er lidt efter de samme noder som filters, men blandingen er mere farvemættet. Man kan for så vidt godt bruge dem på samme måde som Filters, men her skal man passe på antallet af lag, da man kan miste transparens.

Streaking/Grimes er lidt mere eksotiske begreber, vel især Grimes (*snavs*). Streakings er ligetil, da det drejer sig om striber af rust, opløst maling eller regn, der er løbet ned ad en vognside, ned fra et tag eller en bogieside mm. Det er en meget vigtig ting at kunne lægge på sine modeller. Det er ofte sådanne veludførte Streakings, som giver det løft, der skal til for at give et overbevisende indtryk af dagligt brug og deraf følgende slid. Grimes hører med ind under samme overskrift, tænk ikke mere over det, men bemærk betegnelsen på produktet, når du køber det. Produktbetegnelsen "Grimes", anvendes især om imitation af motor- og smøreolier og snavs som er løbet

ud/ned ad noget. Hvem fremstiller disse herlige produkter, vi har brug for til os?

Firmaerne og deres produkter

Jeg skrev i en tidligere artikel, at markedet for airbrushmaling kunne være en jungle. Hvis vi forudsætter, at det billedlig talt var Amazonjunglen, må billedet denne gang være junglen på Sumatra, som er lige så mangfoldig. Faktisk er der så mange fabrikker og produkter, at det kan være vanskeligt at hitte rede i, hvad pokker man skal anskaffe sig, med mindre man bare kan købe løs - selvfølgelig! Dette er en vejledning til begynderen mere end til den garvede udøver af sporten. Denne vil allerede kende til det meste. Den efterfølgende opstilling gør ikke krav på at være komplet, men vil hævde at gøre opmærksom på de væsentligste leverandører.

Mig Jimenez



Jeg lægger ud med den på alle måder største. Mig Jimenez (*MJ*) forekommer at være en farverig personlighed, der nærer en glødende passion for patinerings. Jeg gætter på, at det var denne glød, som fik ham til at påbegynde sin omfattende produktion af patineringsprodukter. Faktisk er det lidt overraskende, at det især er i Spanien, at produktion og udvikling af disse produkter finder sted. Spanien er lidt af et Mekka for dem. Jeg ville i højere grad have tænkt på UK, Japan eller USA, men sådan forholder det sig ikke helt.

Men MJ disponerer over fabriktionsfaciliteter (også i US), der dels tillader ham at producere i sit eget navn: Hans Abteilung 500 serie af (*oliebaserede*) farver i tube, dels fremstille produkter under det hårdtslående navn: "AK Interactive". AK er en forkortelse for Avtomat Kalasnjikova - altså verdens mest udbredte russiske stormgevær. Så er målgruppen vist meget effektivt og bramfrit ud!

Udvalget er totalt, anderledes kan det ikke udtrykkes. Markedets absolut største og næsten absurd komplette udvalg. Hvor komplet udvalget er, bevises vist tydeligt af et produkt kaldet "Landing Gear Dust"!!! Så kan det vist næppe blive mere målrettet. MJ udvikler nye produkter

konstant, og han søger at skabe en total sfære omkring patinerings. Han har en hjemmeside, som er et must. Gå ind på den og se, hvor meget der er på markedet, I vil måbe.

Firmaet har tillige udviklet en app til Smartphones og Ipads, så man varsles og informeres om nye produkter og alverdens Dvd'er og bøger om emnet. Der er blot igen at tilføje, at det meste drejer sig om kampvogne og fly. Men alligevel er det umagen" værd at besøge hjemmesiden og holde sig underrettet.



Hans patineringsprodukter omfatter alt i **Filters**", "**Washes**" og "**Streakings**" samt patineringspulvere af enhver ønskelig farve. Hertil leverer han fixervæsker, der fæstner de flygtige pulvere til overfladen. Det skal igen understreges, at det er 2. verdenskrig, der er forbilledet for produkterne. Nogle af de håndgribelige beviser herpå, er hans Wash: Kursk Mud og Filters som German Grey!

Vallejo

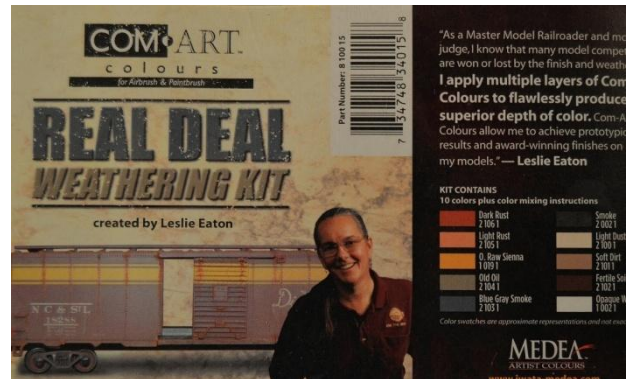


Jeg vil ikke skrive noget særligt om Vallejo andet end at gøre opmærksom på firmaet. Som jeg skrev sidst, er det min tro, at de to personer - Vallejo og Jimenez - har et tæt parløb om udvikling, produktion og promovring. Deres produkter minder til forveksling om hinanden, og samarbejdet angives på deres DVD - serier. Det eneste tidspunkt, hvor jeg har observeret en smule konkurrence var i forbindelse med patineringspulvere, hvor MJ hævdede, at han havde et laboratoriums ord for, at hans pigmentserie (*patineringspulvere*) er den bedste.

Hvad man så skal lægge i det, må stå hen i det uvisse.

Men Vallejo fremstiller udmærkede Washes, udvalget er dog betydeligt mindre end det, som sælges under AK - brandet, samt pigmenter i alle farver og patineringsserier.

ComArt



Firmaet gør ikke så frygtelig meget ud af denne del af produktionslinjen, men det har dog fået en ekspert på patineringsfeltet til at sammensætte en serie af meget brugbare farver til dette formål. Sættet, som kan ses på billedet, er både relativt billigt og indeholder et aldeles udmærket udvalg af patineringsfarver af samme kvalitet som de i sidste artikel omtalte farver. Sættet kan med fordel købes hos Amazon i UK, hvor prisen er god. Det kan absolut anbefales.

Oliefarver i tube (kunstnerfarver)



Disse er meget anvendelige til mange ting. De bedste er Mig's Abteilung 502 serie, der fremstilles i et utal af farver. I Danmark er oliefarver fra Windsor & Newton lettere at få fat på, og de er vel lige så gode. De findes også i et utal af farver. De mest anvendte farver er typisk: Sort, hvid, Burnt Sienna, Burnt Umbra og Earth-farver i flere varianter. De fortyndes med terpentiner/WS til en Wash eller Streakings. Til den sidste anvendelse skal man passe på, da farven er kraftig og mættet.

Så vidt jeg kan se, kan Mig's glimrende Abteilung 502 serie ikke købes i Danmark, men det problem lader sig løse. Sidst i artiklen har jeg listet en adresse på et firma i UK, som forhandler dem. De er fine at handle med.

Patineringspulvere (Pigments)



Hvad er det?

Patineringspulvere, kaldet "Pigments" i den engelsktalende del af verden, udgør en gruppe for sig, og de behandles derfor under egen overskrift. Der er tale om en slags farvet kridt tilsat lidt andet, som jeg ikke ved, hvad er.

Mig Jimenez og Vallejo

Jeg vil ikke tøve med at påstå, at også her har Jimenez og Vallejo sat sig på markedet med et stort udvalg af blandinger. Det er prima produkter. Men, jeg vil alligevel foreslå at rette opmærksomheden et par andre steder hen.

Bragdon



Først vil jeg gerne henlede opmærksomheden på amerikanske Bragdon, se adressen sidst i artiklen.

Den lille fordel ved Bragdons pulvere er, at man kan købe dem i en lille og meget anvendelig plastikcontainer, hvorfra de let overskues og anvendes. Firmaet påstår, at deres produkt har særlig god hæftning på de ønskede overflader. Det er nu ikke helt min opfattelse, men de er bestemt gode, og farverne er meget relevante, bortset fra den blå, som jeg ikke ved, hvad skal bruges til?

Noch

Tyske Noch har også en god serie, der indeholder alle kulører, du har brug for. Af de to udvalg vil jeg fremhæve Bragdons, som det bedre af de to. Hæftningen er en smule bedre end Nochs. MJ's produkter ligger i samme kvalitetsgruppe som Bragdons.

Så, hvad man bestemmer sig for at købe er nærmest en smags sag, Noch inklusive.



Humbrol

Gode gamle Humbrol er også leveringsdygtig med en produktserie bestående af et udvalg af patineringspulvere. Jeg har ikke prøvet dem, og kan derfor ikke give noget bud på kvaliteten. Men, mon ikke man trygt kan anskaffe dem, Humbrol har altid leveret udmærkede ting.

Pan Pastels

Til sidst vil jeg henlede opmærksomheden mod et produkt, som jeg ikke har hørt om før. Det drejer sig om et produkt "Pan Pastels", som er en slags patineringspulver, men i en mere fast form. Det virker lidt som fruens øjenskygge eller gammeldags kindrødt i mætheden, da det nærmer sig en tør creme. Det er mere "fedt" i blandingen end alle de øvrige. Det giver det en meget fin hæftningsevne. Det er lidt dyrt, idet hver farve, der leveres i en lille cirkulær og gennemsigtig plastikdåse, koster 50 kr. Jeg tror så også, at de holder meget længe.

Teknikker

Teknikkerne/anvendelse af produkterne er blot mine forslag, som har fungeret for mig, men der er mange andre, sikkert også bedre.

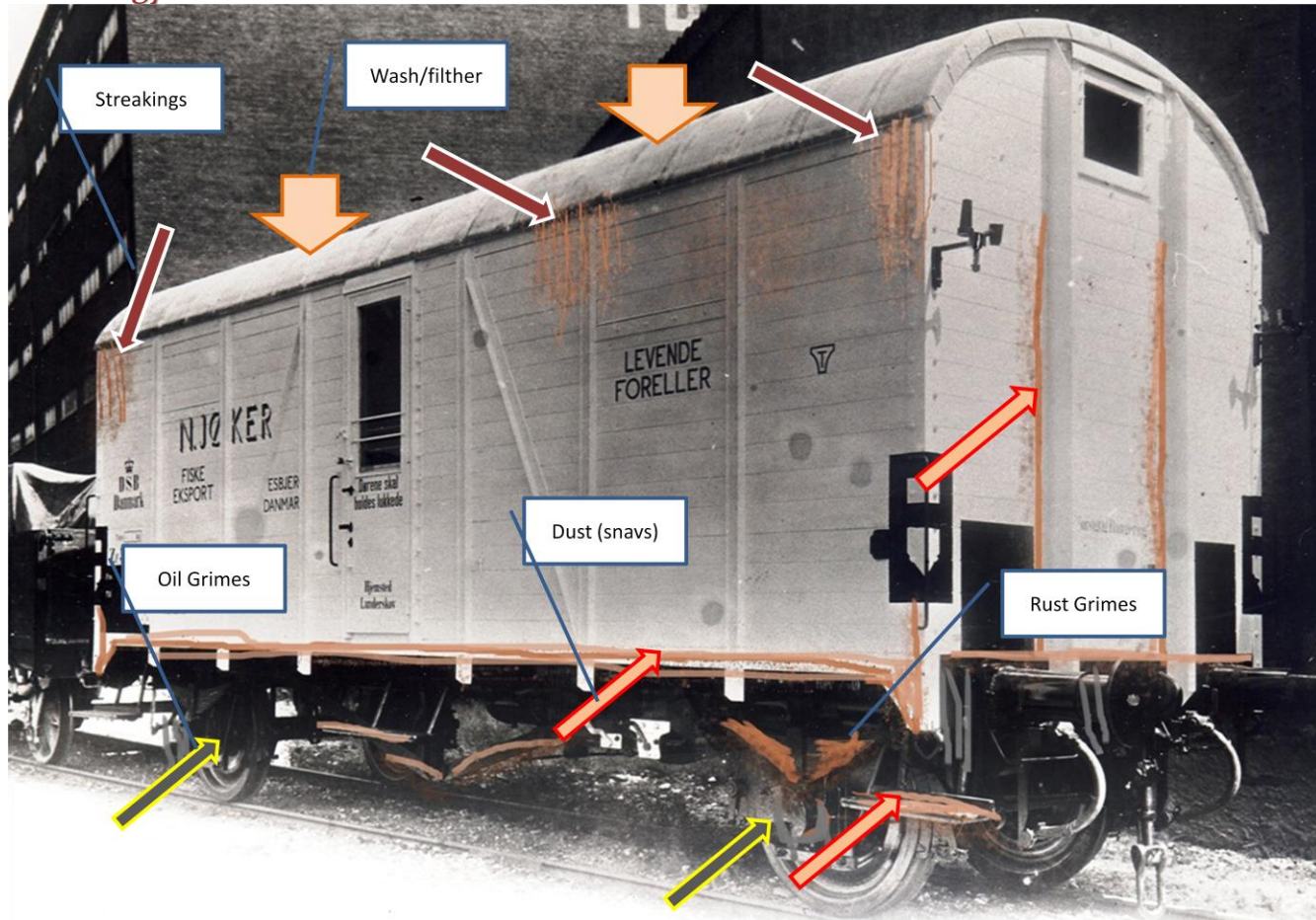
Men som en klog mand engang udtrykte det:

"I jagten på det optimale - overser man ofte det brugbare!"

Det er en meget god leveregel i mange af livets facetter, også når det drejer sig om patinering. Først disse helt generelle, men nyttige råd:

- 1) Husk, at det drejer sig om at gå sparsomt og trinvist frem.
- 2) Patinering lader sig meget let overgøre, og så var det måske bedre at have ladet være.
- 3) Læg ud med en ældre (kasseringsværdig?) model. Så gør det ikke noget, hvis det går lidt galt, man kan altid rense og starte forfra.

Gode begynderråd:



Skematisk oversigt over de mest almindelige effekter! Vognen, der lægger ryg til, er ZF 500 064.
Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.

Dernæst denne lige så generelle diskussion man ikke skal tage alt for bogstaveligt:

Enamel og/eller Akryl

Her kunne der godt gå religion i sagen - lad os undgå det, for det er bestemt ikke altid et enten eller. Det er et "både og".

Nogle vil sikkert være uenige med mig, når jeg hævder, at enamels er bedst til frembringelse af de patineringseffekter, vi ønsker os på vore modeller.

Det betyder ikke, at akrylfarver er uegnede til patinering, slet ikke, da disse udmærket lader sig anvende til mange patineringsformål. Men, enamels flyder bare bedre på de fleste overflader, og de lader sig blende ind på overfladen på en meget mere overbevisende måde end akrylerne gør det. De er lettere at arbejde med - vil jeg hævde.

Hemmeligheden ligger såmænd bare i tørretiden, der gør, at man kan arbejde vådt-i-vådtagtigt med enamels i meget længere tid. Man kan dog forbedre akrylernes egenskaber ved at tilsætte et tryllemiddel kaldet "Extender". Midlet tilsættes med ca. et par dråber til blandingen, afhængigt af blandingens omfang naturligvis, og det nedsætter tørretiden en del. Den gør, at man kan nå at arbejde med akrylen i lidt længere tid og således lettere få den anbragt de rette steder og få den blendet ind med omgivelserne, uden at man har med en hurtigt tør overflade at gøre. Tørretiden, er det forbi.

Et vigtigt element!

Huske at affedte din model, som står foran at skulle males. Jeg understreger, at det bedste ville være, om man kunne give sit lokomotiv, vogn eller bygning et bad. Årsagen er, at der sidder

mange fedtresten og fingermærker på en model, efter den er blevet beundret (*håndteret*). Alle disse berøringer afsætter fedt og snavs, som i høj grad forhindrer malingen i at lægge sig rigtigt på en overflade.

Et lille fif til akrylpatinering

En af de amerikanere, som jeg lytter meget til, anvender noget, han med et pudsigt udtryk, kalder for "**Wet Water**". Dette består af en blanding på 3½ dl vand tilsat en dråbe opvaskemiddel eller ¼ dl sprit (*anvender jeg*). Det virker på samme måde, som når vi tilsætter opvaskemiddel til den hvide lim til ballastlimningen. Midlet nedbryder overflade spændingen og malingen lægger sig mere jævnt og trænger med ud i krogene (kapillærvirkning).

Man kan udskifte sprit med **sprinklervæske**, som i øvrigt er rigtig godt til mange patinerings-teknikker ved anvendelse af akryl.

"Wet Water" metoden

Metoden anvendes, når man eksempelvis vil patinere et damplokomotiv. Patineringen vil da ofte bestå i, at man lægger støv og snavs på udvalgte flader som cylindre, barrierepladerne, stiger, fodplader, gangtøj osv. Man starter med at dyppe sin pensel i "Wet Water", hvorefter man dypper penslen i den ønskede maling, f.eks. en støvfarve, og blander penslens indhold på et stykke pap og tilsætter maling og "Wet Water" indtil blandingen er rigtig alt efter formålet. Derefter "dabbes" malingen, på de ønskede overflader. Altid "Wet Water" på penslen først!

En god støvblanding (*Wash*) til akrylmaling med Modelflex farver eller tilsvarende:

- Earth Brown
- 1-2 dråber Extender
- "Wet Water"
- 2 dråber sprit (*hvis ikke du har tilsat det allerede til din "Wet Water"*)

Blandes til den ønskede type, Wash eller Streakings.

Udførelse af Washes

Washes fremhæver detaljer, samlinger, nitter, nagler og fordybninger. Washes lægges på større eller mindre flader eller i revner og mellemrum med en bred pensel i relativt fyldige strøg. Pas ikke at få for meget på penslen ad gangen. For meget Wash kan opsuges med en tør pensel. Kanter eller afgrænsninger "udviskes" med en bred pensel med lidt "White Spirits" (WS) på efter streaking-metoden. Se næste afsnit. Dette bruges til at gnide de skarpe kanter ud, så det blender ind i detaljen eller andre farver på over-

fladen. Denne metodik er helt essentiel og bliver særlig relevant, når det gælder Streakings og Grimes.

Washes på mindre områder er specielt gode til at simulere falmmede områder. F.eks. kan en vinrøde overflade på udsatte steder tilføres en Wash af en lys vinrød farve for at illudere et falmet område. Husk at blende med WS.

Oliewash

Til Washes er oliefarverne i tube særligt gode.

Et anvendelseseksempel er en stærkt fortyndet udgave af sort:

- 20 - 30 ml terpentinel. WS
- Knap en 3 mm af strimlen fra tuben
- Delene blandes ved omrystning i et kar med låg.

Husk at lukke det tæt! Blandingen rystes grundigt.

Kontroller, at blandingen holder det rette miks til en Wash. Brug hellere øjnene end opskriften, der blot er vejledende. Malinger er forskellige. Det kan sygne af meget, men blandingen hældes i en flaske med låg, og den holder længe. Husk at mærke med dato. (*Sidste salgsdato?*)

Du har nu en god wash til overflader og specielt til at lægge mellem brædderne på en godsvogn. Den sorte Wash tydeliggør disse detaljer på udmærket vis. Det gøres let ved at lægge farven på med en meget fin pensel oo el. oooo under udnyttelse af kapillæreffekten (*ligesom i køkkenrulle*), hvilket sikrer, at malingen selv løber ud. Det egner terpentinerbaserede teknikker sig bedst til. Her er akrylerne for træge.

En god ide kan være først at spraye en klar lak på modellen, patinere den, og efterbehandle med en mat lak. Lakken gør, at patineringsvædskerne løber bedre på emnet.

Regnslid / Falme, vind & vej

Et godt falmemiddel er at bruge Mig's produkt Rainmarks, der er en støv-Wash, der falmer/snavser godt. Den er tyndt blandet fra fabrikken og bør lægges på i flere lag indtil den ønskede effekt indtræder.

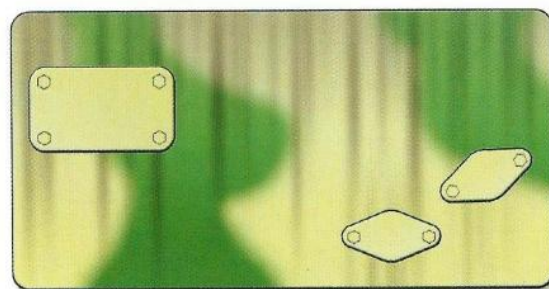
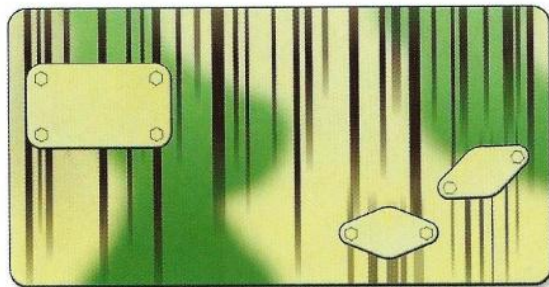
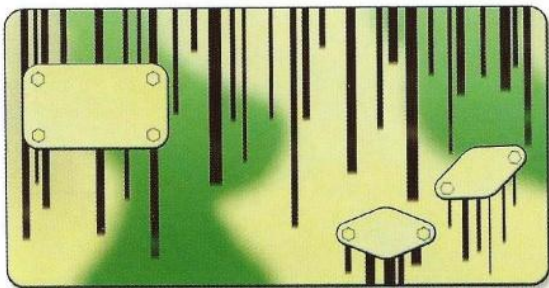
Hvis man ikke vil investere i en færdigblanding, kan man blande selv efter "olie-wash" metoden med en passende jordfarve.

Frembringelse af Streakings

En meget ønsket effekt, kunne jeg tænke mig, er Streakings (*striber*) af rust, olier, snavs eller af-

skyllet maling. Streakings fra rust, olier, snavs påføres efter følgende metode:

1. Med en tynd rund pensel trækkes en række tætliggende striber i varierende længde og bredde ned af vognsiden fra tag el. andre steder, som rust kan komme fra. Brug enamels. Se farve matrix for muligheder. (Illustrationens billede 1)
2. Efter en kort tørring, tages en bred pensel, som væddes i terpentin. (Illustrationens billede 2)
3. Penslen bløder striberne op og blander (udvisker dem) sammen. Penslen føres i en nedadgående retning. (Illustrationens billede 3).



OBS! Streakings, rust el. olier etc. påføres med en tynd rund pensel (størrelse oo eller ooo) "oppe fra og ned", hvorimod regn-streakings påføres "nede fra og op"!

Fordelen ved enameltypen er her, at den let lader sig blende ind (udviske) ved hjælp af en bred pensel vædet med terpentin, (*White Spirits, lugtfri terpentin*).

Blending gennemføres bedst med Mig's "Thinner for Washes" og "Enamel Odourless Thinner".

Vist nok samme produkt. Det lugter i hvert fald ens!

Afskalninger

Til dette formål findes mange teknikker. Jeg vil blot nævne den simpleste, nemlig at betjene sig af "**Chipping-væsker**" af varierende styrke. Et nyt vanskeligt engelsk udtryk, men det dækker blot over væsker, som lægges mellem en grundfarve f.eks. en træfarve, og hovedfarven, f.eks. hvid farve på en fiskevogn.

Væsken gør det muligt at trække/slibe/vaske den hvide farve af igen, så der ser ud som om, farven er stødt/slidt/regnet af i flager/felter. Meget virkningsfuldt.

Fruens hårspray derhjemme har i øvrigt samme virkning, hvis I må låne den altså? Spray den ned i et lille glas og påfør den modellen med en pensel. Det er også meget billigere.

Anvendelse af patineringspulvere

Jeg må indrømme, at jeg betjener mig af dette remedium med stor fornøjelse, da det er meget nemt at have med at gøre og efterlader én med et absolut minimum af rengøring bagefter. Og så er de meget nemme at anvende. De kræver ikke så meget træning som metoderne til at opnå gode resultater med airbrushen og de forskellige Washes etc.

Pulveret består som skrevet af farvet kridt. Det betyder, at pulveret kan fjernes igen, at det går af ved berøring, hvis man ikke forsejler det, og overfladen let lader sig behandle med flere nyttige og realistiske farver.

Men, når jeg nu skrev, at man kan fjerne pulveret igen, så er det en sandhed med modifikationer eftersom den farvede kridt, eller hvad det nu er, sliber den følsomme plastikoverflade på en sådan måde, at man nu ikke altid siger helt farvel til farven, der stadig kan skimtes slebet ind i overfladen. Så kridtet virker som et svagt slibemiddel. Det være sagt som en advarsel.

Tørmetoden

Det påføres i al sin enkelhed med en busket pensel eller en vatpind, eller med en viftepensel, hvormed det gnides rundt på overfladen i rigelige mængder.

Vatpinde er ofte det bedste middel, da man lettere kan gnide pulveret ind med disse med mindre selvfølgelig, at man anvender vådmetoden, som omtalt i næste afsnit.

Vådmetoden

Man kan - for at øge effekten og lette påføringen - fugte en pensel i sprit tilsat lidt vand, som derefter dyppes i pulveret, der nu omdannes til en slags tyk maling. Det i nogle tilfælde en god måde at påføre pulveret på snævre områder, hvor

vatpinden ikke kan komme til, eller man ønsker en mere markant farvning. Det fjernes let igen med lidt sprit/ vand på en pensel. Vådmetoden har den store fordel, at den ikke sliber fladen nær så meget som ved tørmetoden, hvorfor pulveret lettere fjernes igen.

Man kan også vælge at anvende den hjemmelavede fixer som vådmiddel til påføring. Se opskriften nedenfor.

Der er mange ting, som pulveret er strålende til. Nogle eksempler er farvning af bogiesider, rust på undervogne og sider, murstensfarver på bygninger, sodning af skorstene på lokomotivernes skorstene og tendere samt industriskorstene og meget mere.

Men pulveret bør fæstes på fladen for at forhindre, at man tørrer det af igen. Dette kan gøres på en af tre måder:

- 1) Man kan efterbehandle ved at airbrushe med lak, foretrækker jeg som oftest,
- 2) Man kan anvende Pigment Fixer fra Mig eller
- 3) Man kan anvende en selv fremstillet fixer efter følgende opskrift: klar lak (akryl!) blandes med vand i forholdet 50/50 tilsat 4-5 dråber sprit med en pipette.

Patineringspulvere er et rigtig godt produkt at øve sig med, når man er ny i faget. Det kan ikke gå rigtig galt.

Dye



Her er der tale om et måske lidt mindre kendt (?) britisk produkt, som fremstilles af Modelmates Ltd. De kalder deres vidundermiddel for Weathering Dye. Hvad betyder Dye så? Slår man op i "The Advanced Learners Dictionary", som man altid har lige ved hånden, beskrives det som farvestoffer, der anvendes af industrien til indfarvning af klæde mm. Nå da, men når man hælder eller sprayer det ud, opdager man, at der er tale om en tynd vandbaseret patineringsvæske med god hæftning på overfladerne. Det lægger sig pænt, som en Wash, på en model. Fordele ved det er, at det aldrig sætter sig helt fast,



men man kan altid opløse det med vand og fjerne, reducere det eller lægge det helt om.

Det giver naturligvis store fordele, da man lægger en slags fortrydelsesmulighed ind. Det er lettere at fjerne end patineringspulveret og efterlader sjældent spor, og så er det gennemsigtigt og kan fortyndes med vand. Og de egner sig til airbrushbrug!

Dye'en kan også lægges på med en pensel eller en vatpind. Samme remedier anvendes til at smøre det ud og lægge de rette steder. Vatpinden er god til at fjerne det igen eller blot reducere indtrykket.

Det fås i mange farvevarianter såsom rust, Soot black, Slate Grey, Light Grey, Mud Brown, Oil Brown, Moss green. Jeg har især anvendt en murstensfarvet variant, som egner sig fint til at farve mørtel på huse. Det er let at aftørre, hvis det måtte ramme en murstensflade. Den eneste anke ved det produkt er, at dets farve er meget hvid, hvad dansk mørtel jo ikke er. Derfor blande jeg med en mørk grå farve indtil jeg havde den rette mørtelfarve. Så det kan man også. Kan anbefales!

Små, men vigtige relationer du bør kende til, inden du starter dit patineringsprojekt

Produkternes målestoksafhængighed

En af disse afhængigheder er meget vigtig at erkende, men som sikkert ikke ret mange har tænkt over, drejer sig om, at de fleste patineringsæt, der befinder sig på markedet, farvemæssigt er tilpasset et andet størrelsesforhold end modelbanens 1:87. Et gæt kunne være, at farvetilpasningerne er harmoniseret til mellem 1:48 - 1:35 for at dække de meget populære militærbyggesæt. Kig ind på deres hjemmesider og se engang, hvad de anbefales til!

Det skal vi nu ikke fortvivle over, og vi skal heller ikke gøre det til nogen videnskab, men det er vigtigt at erkende, at mange af de effekter, der tilbydes, ikke altid kan overføres til vor verden uden tilpasning. Det gælder alt fra patineringspulvere til specialprodukter for særlige effekter. Se på, hvorledes farven virker, når den er ude af dåsen eller flasken. Der kan godt være variatio-

ner fra fabrikantens farveoversigt og til virkeligheden.

En printer har meget vanskeligt ved at reproducere farver på et farvekort korrekt. Brug dine øje til at vurdere, om farven er den rette til dit projekt. Se næste afsnit.

Effekter som Washes er lige til at overføre, men Streaking / Grimes lader sig ikke umiddelbart overføre. Det er her forskellen gør sig mærkbar. Man kan ikke lave flerlags rustmærker på en model i 1:87, som man kan det i en lavere målestok. I størrelse N kan mulighederne være lidt mere begrænsede.

Påstand 1: Det er ikke altid lige meget, om vi anvender patineringsprodukterne på en model i 1:87 eller 1:35 (eller 1:160)!

Påstand 2: De farver og teknikker, vi agter at anvende til patinering, skal tilpasses målestokken!

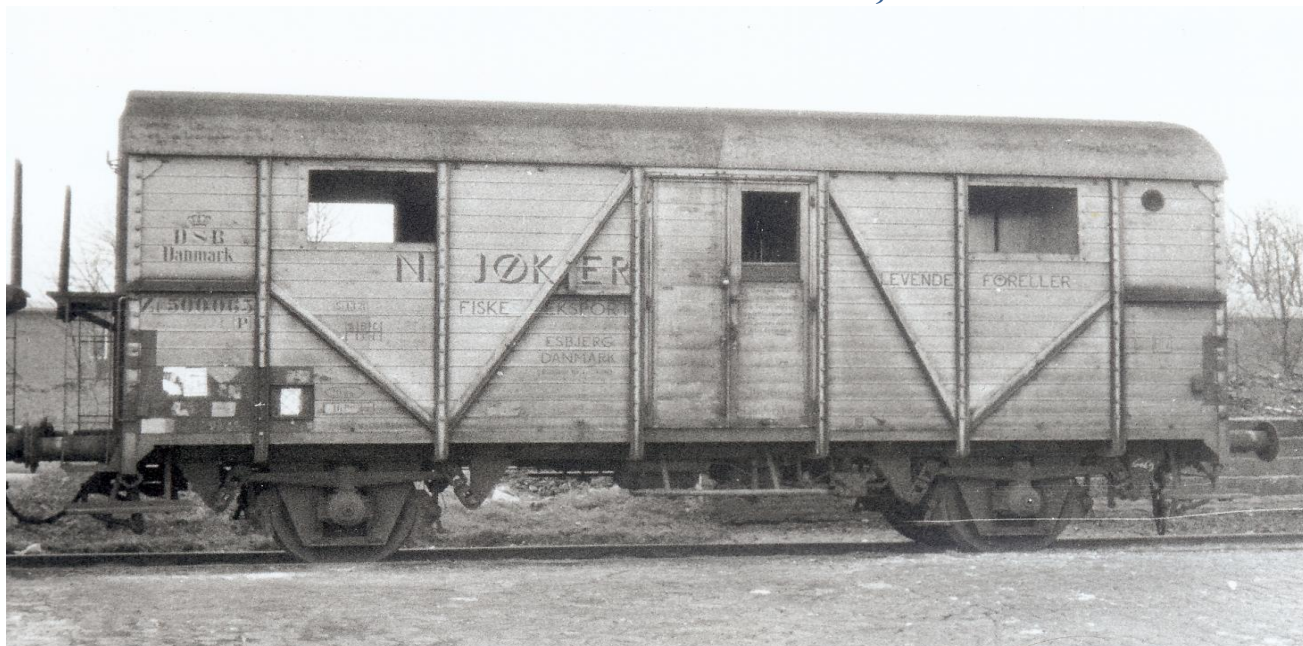
Påstand 3: Vi skal meget gerne have fat i et billede af den maskine eller vogn, som skal patineres til vor valgte epoke.

(For)billedet - en udfordring



Her er tilsmudsningen ret moderat, men dog synlig. ZF 500 065 i Lunderskov 1959.

Foto.: Poul Erik Clausen. Arkiv.: DMJK.



Atter et billede af ZF 500 065 taget et par år før og her er tilsmudsningen lidt kraftigere end på første foto. Stedet er formodentlig Lunderskov og året er 1956.

Foto.: Poul Erik Clausen. Arkiv.: DMJK.

Når man påbegynder et patineringsprojekt, f.eks. patineret af en My eller en personvogn CP eller et andet emne, så er det meget vigtigt med et godt billede som forlæg fra den epoke, man ønsker at tilpasse sin patineret til. Årsagen til denne henvisning til epoken skyldes, at man faktisk, hvilket måske kan være vanskelig at se på billederne, fik mere og mere effektive vaskeanlæg til trækraft og personvognsmateriel, som man - af indlysende årsager - altid har gjort meget ud af at holde pænt og rent. Vi skal huske på, at personvognsmateriellet - i modsætning til godsvognene, der ofte henstod mere eller mindre tilsmudsede - blev vartet på personvognsristerne af rengøringspersonale. Se den gode film "Her er banerne", og oplev hvorledes man i

40'erne (og senere) gik op i at renholde både de indre og ydre flader i vognene.

Se på billederne - hvilken effekt skal jeg vælge?

Men betragt engang de tre billeder, hvoraf de to er af den samme vogn, men på to forskellige tidspunkter i dens levetid. Vidt forskellige at se på. Se på det 3. billede nedenfor, hvor snavset en vogn kunne blive. Ren versus snavset. Her må du træffe et valg. Du kunne også vælge noget midt imellem. Men, vælge omfanget, det skal du. Og pas på. Det kan virke ustyrligt overdrevet at vælge den snavsede. Her kan mådeholdet virke meget mere overbevisende. Og det er virkningen, det drejer om.



Vi lader ZF 500 064 vise eksemplet på en (lidt usædvanligt) stærkt tilsmudsset vogn. Fotoet er taget af K.E. Jørgensen i Lunderskov d. 10. juni 1964.

Mere generelt..

Oftest støder vi på den udfordring, at de billeder, vi kan få fat på, er i sort/hvid. Det betyder, at vi nok til en vis grad kan identificere vognens renholdelsestilstand og muligvis udstrækning af nedslidningen, men vi kan ikke aflæse "patineringsfarverne" særlig nøjagtigt. Farvebilleder findes heldigvis, om end i en meget begrænset mængde fra epoke III, men ved hjælp af de få, som eksisterer, og gennem et målrettet studium af dem, kan vi gætte os frem til en palet af sandsynlige muligheder.

Noget helt andet er jo, at vi godt ved, at snavset på en personvogn (og andet kørende materiel) som oftest er noget med en læderagtig brun farve. Farven er grundlæggende en blanding af mange ting, som eksempelvis rust, bremsestøv, snavs fra ballasten, småsten og andet godt. Før

septiktankene anbragtes i personvognene, var der sikkert også andre hyggelige ting, som kunne medvirke til at misfarve materiellet forskellige steder - men nok om det!

Airbrush vs. Pensel til patineret

Jeg kunne godt forestille mig, at der sikkert sidder nogle læsere, der har læst mit indlæg om airbrushen i seneste nummer af Mosebanen, som tænker noget i retning af, at jeg tog livet af penslerne dengang, og at airbrushen er Guds svar på alle vore behov vedrørende patineret eller øvrige malerarbejder for den sags skyld. Intet kunne være mere forkert! Der er ikke tvivl om, at airbrushen er et glimrende, og et til visse opgaver helt overlegent, instrument til at indfri lysterne til patineret af vognparken, men pens-

len er uerstattelig til rigtig mange delikate effekter som Washes og Streakings. En god gammel pensel med lidt strithår er god til mange ting. Når det er sagt, så hører det med, at en airbrush af god kvalitet er nødvendig. Og den skal være af god kvalitet. Her kommer vi ikke ret langt med en airbrush af budgetkvalitet, hvis vi vil undgå ærgrelser. Man kan hurtigt sætte billige airbrushes på opgaver, de ikke kan løse. De hårfine streger laves meget lettere er med en kvalitetsairbrush.

Påstand 4: Airbrush og pensel komplementerer hinanden aldeles glimrende. Køb begge dele i en god kvalitet!

Grundning, afskærmning og afdækning.

Disse to "discipliner" er stadig god latin i denne sammenhæng. Det er vigtigt at anskaffe sig en god grunder, der kan påføres en overflade med formål at sikre, at lagene ovenpå kan hæfte. Det bunder jo i, at vi patinerer på overflader fremstillet af vidt materialer, der går fra messing, zink, jern over træ til plastik. Derfor er grundning en god ting.

Afdækning skal man give sig tid til. Specielt når man anvender sin airbrush til at "bestøve" sine modeller, er risikoen stor for, at "støvet" rammer utilsigtet bredt eller helt forkert. Afdækning er en god forsikring. Selv hærdede eksperter på feltet er omhyggelige med afdækning. Der findes mange gode afdækningsprodukter på markedet, og de er ikke dyre.

Med ordet afskærmning mener jeg, at man ofte kan klare sig med at holde et stykke stift karton op i forhold til airbrushen og på den måde anvende en "discount", men bevægelig afskærmning.

Patinerer for modelbanere

Det er ikke, fordi jeg skal gentage mig selv, men jeg vil gerne kort indskrænke området til modelbanen med de farer for gentagelser, der ligger i det.

Patinerer er meget virksomt håndværk til behandling af lokomotiver, personvogne, godsvogne, bygningerne af enhver art og ikke mindst skinnelagemet og landskabet. Patinerer er yderligere en facet i bestræbelserne på at udbygge den realistiske ramme om modeljernbanen.

Lokomotiver og vogne

Når det drejer sig om damplokomotiverne, så går jeg meget sparsomt og forsigtigt til værks. Jeg undlader ikke damplokomotiverne, men jeg går forsigtigere til værks, end når det drejer sig

diesellokomotiverne. Jeg patinerer gerne MO, Mx og My. Jeg vil næsten påstå, at specielt MO'en først ser ægte ud, når den er patineret. Når man ser billeder igennem af MO og de andre, så er de næsten aldrig rene og pæne. Der er altid en smule snavs på. Når vi nærmere os tiden for udrangeringerne, så ser man tydeligt, at vedligeholdelsen så ud til at ophøre i god tid inden. Det bør man huske på, når man vælger omfanget af patinerer. Jeg vil næsten sige: Jo yngre, jo mindre. Det er blot min tommelfingerregel.

Vognene behandler jeg også spartansk, når det drejer sig om patinerer. Bogiesiderne er dog selvskevne og vognsiderne får en begrænset behandling med lidt støv og andet snavs, men ikke meget på personvognene. De blev holdt godt.

Godsvognene er det lidt anderledes med. Nogle af dem kunne godt blive meget snavsede. Se billederne ovenfor igen. Brug derfor billeder som forlæg, som anbefalet andet steds.

Bygninger

Husk også, at patinerer er meget virkningsfuldt til anlæggets modelbygninger. Disse glemmes ofte, når der skal patineres, og det er synd. Det er, efter min opfattelse, utænkeligt at anbringe en bygning på anlægget, som ikke har gennemgået en sådan proces i et eller andet omfang. Men husk, det er ikke Berlin anno 1945, vi eftergør!

Landskabet vi bygger til anlægget bør også patineres, da vi jo som mennesker snavser vore omgivelser til. Dette faktum bør vort landskab afspejle. Som grundfarver hertil er tørfarver ideelle.

Tørfarver og deres anvendelse

Tørfarver synes desværre at udgøre et overset eller lidet kendt produkt. Det er synd, for disse er fremragende til at farve og patinere med på modelanlægget.

Du med fordel købe følgende tørfarver: sort, gul, rød og sienna-brun og blande dem i overensstemmelse med følgende opskrifter til utallige formål:

Ballastfarve:

1 del sort
1 del Siennabrun
3-4 dele gul
14 dele Polyfilla
(se senere)

Jordfarve, snavset:

3 dele sort
2 dele brun
1 del gul
5 dele Polyfilla.

Let støvfarve:

2 dele brun
1 del gul
9 dele Polyfilla.

Gråt snavs:

2 dele sort
1 del brun
1 del Polyfilla.

Vær opmærksom på, at forskellige farvemærker kan give forskellige resultater. Lav en mindre blanding og prøv dig frem indtil, du har det rette resultat, som du ønsker det. Som du ser, er der tilsat polyfilla, hvilket jo giver mulighed for at tilsætte vand og anvende visse af blandingerne som bundfave i landskabets opbygning. Så slipper man i nogen grad for den trælsomme maling af den modellerede overflade. Endvidere ser det bedre ud end skræks scenariet, hvor grundlaget males grønt eller andet upassende. Jord er brun ikke grøn, det er vegetationen, der er det!

Det er også et vældig godt produkt især til ballastfarvning. Husk at patinere ballasten bagefter. Den skal være lidt mere rød/okkerbrun på stationerne samt oliespor mellem skinnestregene fedtet godt ind i sveller og disses mellemrum til at simulere oliespil fra trækraften. Meget virkningsfuldt. Og husk ballastfarven ændrer sig over strækningerne. Farven er ikke homogen, som man desværre alt for ofte ser eksempler på anlæggene!

Værktøjerne

Det er absolut et helt kapitel for sig. Her er et udvalg af forslag til at skaffe sig ting så billigt som muligt. Der er mange ting, som vi normalt ville smide ud, som er glimrende til mange formål, gem dem, brug dem i stedet for at købe dem dyrt, hvad sagtens lader sig gøre.

Blandekar og allehånde beholdere



Man gør klogt i at samle alle de yoghurtbægre og disses toppe ind som muligt er. Sågar de sorte toppe til bordbomber kan anvendes. De er glimrende til at blande farverne i, tilsætte fortynder, Extender eller sprit. Lad være med at blande farverne direkte i beholderen på airbrushen, hvad mange ellers anbefaler!

Problemet er, at du ikke opdager urenheder i din maling i tide, inden den er kommet kontakt med din airbrush. Konsekvensen kan være en langvarig og træls rengøring af airbrushen.

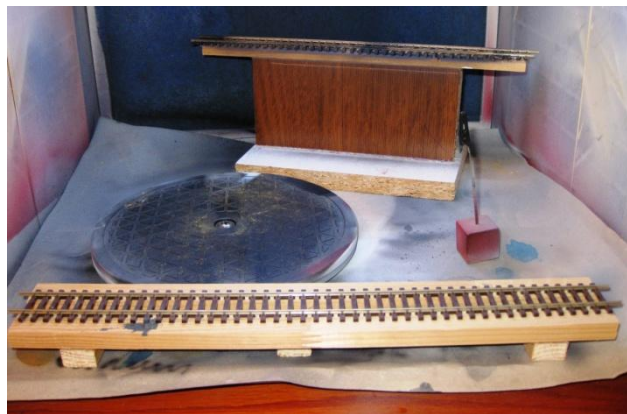
Bland hellere farven i et bæger eller en lille plastikkop. Kig den grundigt efter for urenheder og indtørrede rester fra kant eller låg, **inden** malingen hældes ned i airbrushens container. Det er også meget lettere at se, om malingen har den rette konsistens nede i et bæger. Mælkeagtig til airbrushbrug.

Stande og holdere

Skal man have i flere udførsler samt diverse konstruktioner. De er helt uundværlige og kan og bør fremstilles selv.

Det drejer sig om stande, som du kan placere dine lokomotiver og vogne på, når du airbrusher dem i udsugningskabinen, for sådan en har du naturligvis allerede anskaffet - ikke? Og det drejer sig om holdere til smådele som vognbogier og andre smådele. Dele til modelbygninger skal også fastholdes eller flyver delene rundt i kabinen, når du åbner for luften til airbrushen. Keldig erfaring.

En rund drejestand, som du kan placere dine stande til modellerne på, er uundværlig, da den tillader dig at dreje dit projekt rundt, så du kan komme til at male og patinere det fra alle vinkler, uden at berøre det. Se billederne af mine forslag.



Diverse pensler



Som sagt er penslen et meget vigtigt værktøj til patinering. Ja, jeg vil vove at hævde, at den generelt er et vigtigere værktøj end airbrushen, da patinering bredt sagt er detaljens kunst, og selv de bedste airbrushes er jo ikke helt så specifikke

i deres udtryk som en spids pensel. Brug den først og fremmest.

Hvilke typer bør/kan anvendes?

Du skal bruge både runde og flade pensler i et passende udvalg af størrelser. Af de runde har jeg anskaffet et udvalg fra størrelse 3 og ned til 10 nuller. Den er meget fin og kan undværes i en snæver vending, men ned til 2 eller tre nuller bør du have. Af de flade har jeg en tre stykker i størrelserne. Jeg har også to viftepensler, som er fantastiske til at lave Streakings og behandle patineringspulvere. De er lidt dyre, men alligevel bør de anskaffes. Så brug endelig lidt penge på pensler af god kvalitet, det lønner sig i længden. De holder meget længere, de holder faconen længere, og frem for alt så lægger de farverne meget pænere på emnet.

Jeg har købt et sæt af fremragende kvalitet hos Custom Colors. De er i sortimentet hos airbrush-firmaet Harder Steenbeck i Hamborg. Dyre, men meget gode.

Gummi-/latexhandsker

Disse kan købes i et supermarked for få penge. De beskytter dine hænder, når du airbrusher og må holde fast i et emne. Men, hvad næsten vigtigere er, de beskytter dine modeller mod dine fedtede fingre. Du skal naturlig vaske hænder grundigt flere gange om dagen, men især inden arbejdet med en model. Der er ikke noget værre end en fingergriset model. Selvom vi er meget renlige er det alligevel vanskeligt eller helt uundgåeligt at sætte mærker. Brug derfor latexhandsker!

Vatpinde til pulvere og rengøring

De kan f.eks købes hos Matas. Husk at købe dem på plastikpinde, de fjedrer. Du kan også få dem med pinde af træ, men jeg finder dem for hårde, hvilket naturligvis er en smagssag.

Køb dem bare i hundredvis, da du vil bruge mange af dem. De er uforlignelige til rengøring af en airbrush.

Udluftning - advarsel!

Jeg ved godt, at det er træls at høre det hele tiden, men det er lidt ligesom med børneopdragelse, påbuddene skal siges tit.

Og, når der så er tale om voksenopdragelse, bliver det endnu vanskeligere - desværre.

Husk at god udluftning også er nødvendig, når du patinerer med farver indeholdende opløsningsmidler, som enamels jo gør. Terpentin og denatureret sprit er meget skadelige i dampform. Det er ikke nødvendigt med en sugekasse, men et åbent vindue er fint. Sugekassen skal dog anvendes, hvis airbrushen kommer i anvendelse!

Patineringspulvere har den indlysende fordel, at de ikke udsender skadelige dufte.

Et projekt, et eksempel

Flemmings fine fiskevogn

For nogen tid siden kom Flemming til mig med en fiskevogn, som han havde lavet med sin vanlige beundringsværdige omhu. Han ville gerne have den malet. Ikke bare malet, men malet og behandlet så den kom til at ligne et billede, han havde af den på et "slidt" tidspunkt.

Så er det, at man skal stille et par indlysende spørgsmål?

- **Hvorfor er den slidt?** Alder, ukyndig behandling?
- **Hvad er det, som har slidt den, hvad blev den brugt til?** Anvendelse, vand (*fiskevogne*), vejr & vind eller det hele? Og meget mere.
- **Hvilket tidspunkt (og/eller epoke) skal den patineres til?** Svaret på dette spørgsmål vil regulere de to øvrige.

Man må med andre ord sætte sig lidt ind i vognens forhistorie.

Her følger et meget simpelt eksempel på vigtigheden af det tredje spørgsmål (Se billedet i starten).

Det drejer sig om patineret af en MY i 1955. Den skal nok ikke være særlig slidt i udseendet, hvis overhovedet. Snavset kan den godt være, men nok ikke overvældende. Det meste snavs vil sidde på bogierne. Har den frontnummer, skal det fjernes. Og så videre.

Du kan selv stille flere retningsgivende spørgsmål. Summen af svarene giver dig en pejleretning for midler og omfang.



Vognkassen for alt maleriet!

1. Efter at have stillet disse spørgsmål, blev vognen først renses med sprit (*sprinklervæske*).
2. Dernæst blev den grundet med Vallejos grunder.
3. Så blev den malet i en træfarve, som den formodedes at have set ud i ny tilstand.



Den grå grundmaling er nu tilføjet



Her har vognen fået de to typer træfarve



Færdigt arbejde!

4. Dernæst et lag "slidt træfarve" - grålig kulør - på de mest slidte / udsatte steder.
5. Chippingvædske blev lagt på.
6. Vognens hvide farve blev lagt på.
7. Så fik vognen en sort Wash til mellemrummene mellem sidebrædderne og andre gode steder. Washen påførtes med en tynd rund pensel ooo.
8. Så blev "slidfasen" gennemført med fotoet som retningslinje. Midlerne var sprit til opblødning af den hvide farve, vatpinde og en stiv pensel til sliddet. Tålmodighed.
9. Rust på undervogn. Snavs fra ballast på vognens rammer.
10. Wash på taget.
11. Grimes på puffer og anden smurt mekanik.

Det var vist det meste. Men til aller aller sidst skal jeg gøre opmærksom på et vidundermiddel, som desværre kan blive dyrt. Det hedder Dullcote Lacquer og fremstilles af firmaet Testors.

Dullcote Lacquer

Det er ganske enkelt enestående godt. Det er det helt rigtige grundlag til patineringspulvere. Det lægger et effektivt lag som modtager pulveret og fastholder det. Det anvendes også som grundlag for alle andre lag af farver/behandlinger, og det slutter af og forsegler disse. En af mine britiske kilder anfører i sin udmærkede bog, at blev han

landsat på en øde ø, så ville Dullcote være det middel, han allerførst ville lægge i kufferten. Det siger vist en hel del.



Det kan også anvendes rent, dvs. som eneste behandling af en vogns overflade, da det lægger en god mat falmet hinde hen over den skinnende plastik eller bemaling, sådan som vi ofte ser det. Kig engang på Hobby Trades seneste hvide vogn, der fremstår, som var den højglanspoleret. Midlet: Dullcote Lacquer!

Men pas på, det ikke bare lugter, det stinker kemisk fælt, så det kræver åndedrætsværn eller en kraftig udluftning.

Men, det kan desværre ikke købes i Danmark. Det kan heller ikke skaffes fra UK. Til alt held fandt jeg midlet i USA hos en forretning, som gerne ville sende det med posten. Jeg gætter på, at det er så brandfarligt og giftigt, at det er "beyond" al EU lovgivning for forsendelser. Det blev en dyr affære, ikke mindst pga. grådige Postdanmark! Prisen pr. flaske endte på en anelse mere end kr. 100,-.

Nyttige adresser:

Producenter:

www.ak-interactive.com

www.acrylicosvallejo.com

www.amazon.co.uk

www.amazon.com

De to første adresser til de spanske storproducenter giver sig selv. Det er meget nemt at købe hos AK-Interactive direkte, og varerne kommer hurtigt. Men, grundet transportomkostningerne, så kan man med fordel begrænse sig til de produkter, som ikke kan købes enten i UK eller DK. De to næste adresser har ofte gode tilbud på utrolig mange effekter til airbrushing og maleprodukter i det hele taget.

Man gør dog klogt i at passe på US-adresser med mindre, man kan undgå Postdanmark som leverandør i DK. Årsagen er, at dette firma tager 160 kr. i håndteringsomkostninger for at levere varen hos kunden på trods af, at denne allerede har betalt for det hos den amerikanske Carrier. Køb gerne i US, men betal hellere lidt mere for anvendelse af en US Carrier som UPS eller tilsvarende. Gælder ikke UK (EU)forsendelser.

US forhandler:

Modelflex farverne kan anskaffes hos amerikanske "Internet Trains.com" med hjemmeside:
www.internettrains.com

UK forhandler:

Den næste er en meget velassorteret britisk forretning, som afsender hurtigt og billigt. Sælger alle Mig Jimenez og Vallejo's produkter. Kan anbefales.

www.snmstuff.co.uk

Dansk forhandler:

Så skal vi ikke glemme danske **Custom Colors**, som jeg omtalte for et par numre siden, og de er fortsat at finde på adressen:

www.customcolors.dk eller
www.airbrushshoppen.dk

Det er altid en god ide at holde sig opdateret på deres hjemmeside.

Patineringspulvere/Pigments:

www.bragdonent.com.

Gå ind på hjemmesiden og helt ned i bunden af deres online katalog. Helt ned!

Dyes:

Modelmates i UK:

www.modelmates.co.uk

En forhandler med et særligt stort udvalg er **Stoppel Hobby**

Jeg vil gerne igen fremhæve Stoppel på Frederiksberg. Det er min personlige opfattelse, at denne forretning har så meget at byde på, at den er et "must" for patineringsseksperter in spe. Du finder det meste dér! Besøg den venlige Stoppel. Er du i tvivl om noget vedrørende farverne og deres anvendelse, så spørg ham, han ved meget om det meste.

Jeg skriver dette, fordi man kan få hjælp der, ansigt til ansigt, hvad ofte er et problem med hjemmesiderne.

Find ham på: www.stoppel.dk

Til allersidst vil jeg slutte med endnu engang at understrege, at denne artikel ikke indeholder alle de evige sandheder. Den nævner også teknikker og forhold, som jeg selv kun har arbejdet med i begrænset omfang, men jeg syntes ikke, at det burde afholde mig fra at beskrive dem. Du kan og skal selv gøre dig dine erfaringer. Det er også det morsomste.

Held og lykke og god arbejdslyst!

LT

Kilder:

George Dent:

Airbrushing for Railway Modellers

Tim Shackleton:

Weathering Rolling Stock.

Begge bøger lader sig anskaffe fra Amazon UK.



Oplægget til Flemmings vogn. En træet og slidt vogn, ZF 500 002 der afventer ophug i Aarhus 1955.
Foto.: Poul Erik Clausen. Arkiv.: DMJK.

Farvenøgle:

Effekter	Farver	Patineringspulvere	Bemærkninger
Rust, let	CA 2-105 MJ: Light wash	B: Light Rust MJ: P 025 Rust	
Rust, middel, svær	MF: 16-172 Rust, 16-175 Rail Brown, VA: 71 080 Rust, 71 069 Rust (ME), CA = 2 106 Rust MM= Rust, svær!	MJ: P 025 Rust B: Medium Rust, Dark Rust N: Rust	Pas på med de hårde rustfarver/-virkninger. Virker let for meget.
Løberust	MJ (W)= Light Wash		
Støv	AK: Dust effects: 723 og 015 CA: 2 100 light, W og S fra AK: 4061, 4062, 4063 og 022 (African Dust!)	N: Sand B: Dust MJ: Industrial Dirt	
Løbesnavs, flader	Anvend W i rette kulører, evt. med udgangspunkt i en "Dust-farve" MJ (W): Rainmarks	B: Grimy Grey N: Sod, aske	
Løbesnavs, Olie og Fuel	MJ: 1203 SG, 1407 Engine G, 1408 Fresh Engine Oil, 1409 Fuel Stains	B: Grimy Grey	
Snavs til bogiesider	VA: 71 028 sand yellow, 72 740 leather brown AK (W): 022 CA: 2 101 soft dirt	B: Dust Bowl Brown, Weathered Brown N: Sand Nochs er god.	I hovedsagen snavs fra ballasten. Bruger meget den fra CA.
Mudder	MM = Mud		
Falmet maling	MJ (W): Rainmarks Anvend F fra MJ og W i rette kulører, se løbesnavs, flader		
Særligt til damplokomotiver	MF: 16-01 Engine Black, 16-02 Reefer White, 16-05 Weathered Black, 16-13 Flat Black CA: 2 002 Smoke	B: Grimy Grey, light Rust N: Aske og sod	Reefer White er god at tilsætte sort, det giver et gråt spil som ofte sås i forbindelse med dampmaskinerne
Patineringspulvere til landskab og bygninger		B: Green Grunge, Used Brick, Grimy Grey MJ: P 026 Concrete, 039 Industrial City Dirt, P 033 Dark Mud MM: Brick joint Filler N: Sand	
Afskalning	A Mig-2011 Heavy Chipping effects		Fås i flere styrker
Fortyndere	MJ: Thinner for Washes, enamel odourless Thinner		

Koder:

Producenter:

MF = Modelflex, CA = ComArt, VA = Vallejo Air, AK = AK-Interactive, MJ = Mig Jimenez, MM = Modelmates, B = Bragdon, N = Noch

Typer maling:

F=Filthers, W= Wash, S = Streaking, G = Grimes, D = Dust, ME = Metallic.

Bemærk: Der er blot tale om forslag. Listen er langt fra udtømmende, der findes utallige andre typer og muligheder. Opdater evt. skemaet til eget brug.

DF Modeltog

En verden af flotte og korrekte modeller

Billig PORTO
Post pakke fra 40,- kr.



DMJU Modeljernbane messe i Bramdrupdam d. 2 & 3 April

Kom og få en modeljernbane snak om tog og signaler !

Banetjenesten

DSB Signaler

Mød os til DMJU og

få en snak om bygning og
anvendelse af danske signaler.

Færdige og klar til brug på bestilling !

LS Models

Den danske blå CIWL sovevogn
på lager til kun **595,- kr.**

Kun få stykker - Epoke 3 & 4 !



Prøvemodel



OHJ E.243 ... Nu er den her - Se den på udstillingen !

Dansk modeltog som aldrig før...

McK - Vogne og lokomotiver i meget høj kvalitet

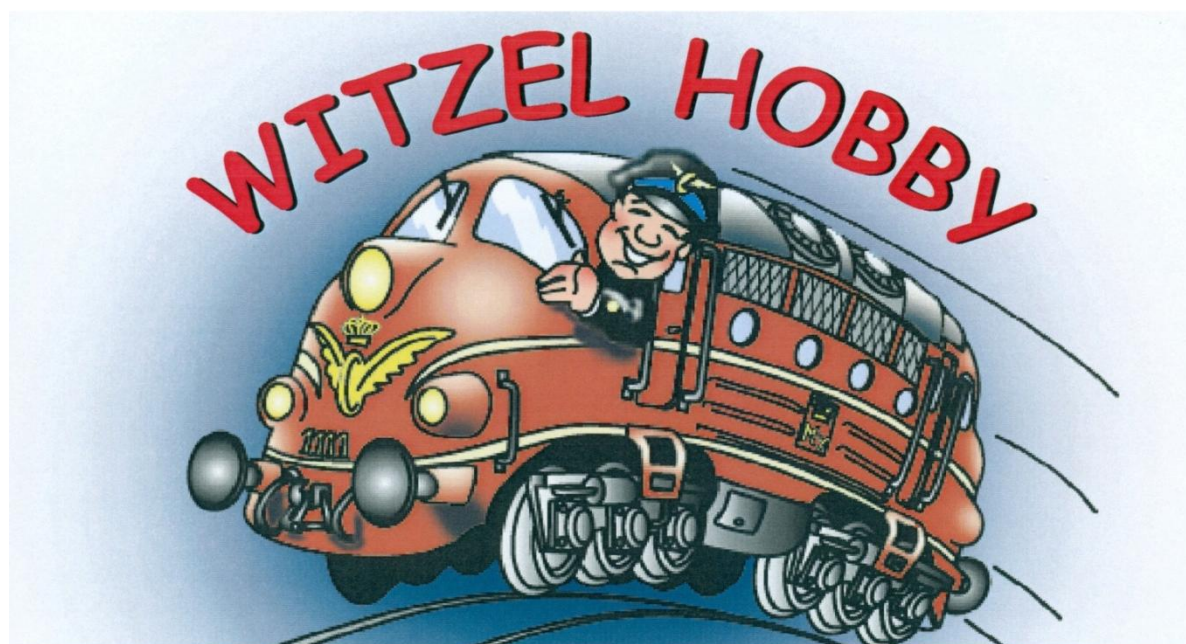
Hobby Trade - Nye vogne og lokomotiver

Banetjenesten - Tilbehør & Danske signaler

DEKAS - Det du mangler til dine projekter

DF Modeltog - Håndbygget kvalitet og reservedele - Se mere på;

www.dfmodeltog.dk / info@dfmodeltog.dk



Witzel Hobby

Bøgedevej 12. Slimminge. 4100 Ringsted.

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

Tlf. 40 45 92 30

CVR No.11 84 20 70

Se min præsentations video på [youtube](https://www.youtube.com)

Den Danske Model.

Velkommen til den anden artikel om den danske model. Det var næsten forudsigeligt, at det kommer til at handle om et produkt fra Hobby trade. Dels skal man jo tilstræbe at dele sol og vind lige, dels var det Hobby trade, der sendte den anden fabriksfremstillede færdigmonterede danske personvogn på markedet. Endelig er det jo "bekvemt", at CM vognen, lige som CP vognen, er et emne, der er taknemmeligt at gøre noget

ved. Som sådan, er den knap så fint lavet som CP vognen, dog uden at være grov eller grim. Det er en pæn model, og med lidt kosmetisk hjælp tror jeg på, at vi sagtens kan løfte den op på 2015 niveau. Ligesom med CP vognen er denne beskrivelse, hvad jeg har fundet på og ikke nødvendigvis noget, der skal gøres. Betragt det som et katalog, hvor du selv vælger, hvad der skal "udvikles" på din model af den spidsgavlede CM.



CM 11864 (senere CM 2163) på et Scandia fabriksfoto fra 1930.

Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.

Lidt om forbilledet!

De spidsgavlede CM vogne afsluttede en vogngruppe (CM), der havde været bygget på over 30 år fra lige før århundredeskiftet og til 1930.

Det var 3. klasse bogiepersonvogne (*deraf hovedlitra C*), men her hørte ligheden også op. Der var pladebeklædte og listebeklædte vogne med og uden tagrytter, vinduer i trærammer og spejlglasruder - alt efter den på byggetidspunktet fremherskende byggemode.

I slutningen af tyverne havde den stålbyggede personvogn allerede fortrængt trævognene fra tronen hos de store etater i Europa. I Tyskland, som DSB og Scandia-fabrikken gerne lod sig inspirere af, havde man i tyverne allerede bygget flere serier af personvogne i stål. Stålvogne er - alt andet lige - meget sikre, og fik derved en højere tilladt topfart. De var også tungere, hvilket krævede kraftigere lokomotiver. Det krævede igen et kraftigere spor, større drejeskiver med mere.

Hele denne udvikling var nok gået i gang hos DSB i tyverne, men det tog lang tid, før det betød hurtigere og større tog. I tyverne var Scandia

ikke gearet til at bygge stålvogne. Det kom først i starten af trediverne med bygningen af CR, senere CA vognene.

Man lod sig inspirere af tyskernes dengang ret nye "Hechtwagen" med tilspidsede vognlavle. De fandtes i mange udgaver og udsprang af, at man forsøgte at gøre materiellet mere aerodynamisk. Om det var det, ved jeg ikke, men byggestilen dannede mode, og de fleste af Europas jernbaneforvaltninger havde deres egen udgave af vogntypen!

Den tyske Hechtwagen var en stålvogn, som var nittede sammen, hvilket gav vognen et meget massivt og tungt udseende. I skarp modsætning stod de danske trævogne med et let, enkelt og meget elegant udseende. Det ændrede dog ikke på det faktum, at det var forældede vogne, der blev leveret til DSB der sidst i tyverne. Dette til trods, kørte de fra fødslen byggeteknisk umoderne vogne i flere end 30 år, og det uden de store forandringer. Det er vel ganske godt skuldret af en vogntype, der var født forældet!



CM 2154 i 1943; endnu et billede fra det der er kaldt "brændeskurs-serien", billedokumentation af DSB's materiel og den gode stand, det var i! Man var forberedt på krigens ødelæggelser og opgørelsen, der kunne komme efter denne. Foto.: DSB. Arkiv.: Jens Bruun-Petersen.

Katalog nr.	Drift nr.	Farve	Kendetegn	Startår
22002170	2170	Vinrød	Vest.	2000 (12)
22002181	2181	Vinrød	Øst.	2000 (12)
22002154	2154	Vinrød	Øst.	2001 (01)
22002165	2165	Vinrød	Øst.	2001 (02)
2200211868	11 868	Teaktræ	Museumsvogn.	2000 (12)

Trinbrættet Hobby april 2004

62143	2143	Vinrød	2003
62169	2169	Vinrød	2003
62174	2174	Vinrød	2003
62141	2141	Teaktræ	2003
62159	2159	Teaktræ	2003
62168	2168	Teaktræ	2003
62173	2173	Teaktræ	2003
62180	2180	Teaktræ	2003

Ovenstående er formentlig udsendt fra maj i 2003.

Fra Hobbykæden 11.09. 2008.

62001	2131	Vinrød	2008
62002	2148	Vinrød	2008
62003	2160	Vinrød	2008
62004	2173	Vinrød	2008
62005	2133	Teaktræ	2008
62006	2146	Teaktræ	2008
62007	2157	Teaktræ	2008
62008	2184	Teaktræ	2008

Mere om modellen!

Omkring den tid (1999), da Heljan sendte den i første artikel omtalte CP vogn på markedet, dukkede de første forlydender op om, at Hobby trade ville producere en spidsgavlet CM vogn. Firmaet havde hidtil fremstillet tilbehør, såsom transformatorårne, meldeklokker og ballast til vores skinner, og pludselig var der nu udsigt til endnu en dansk personvogn. Ret hurtigt meldte

man ud, at vognen ville komme sidst på året. Ganske usædvanligt for dansk modeltog, kom den til tiden i december 1999. Modellen var blevet til i et samarbejde mellem Hobby trade og Hobbykældereren, begge i Fredericia. Faktisk kunne man i starten kun købe vognene hos de to parter. Det blev dog ret hurtigt ændret til, at de fleste forhandlere kunne levere varen!



En overgang kunne man købe et samlesæt, der var ubemalet. Dem anskaffede jeg nogle stykker af (de er rare at have!) bl.a. til at ombygge til 1. / 2. klasse vogne AR og ARM.



Øverst en model af første levering. Det er en model af Jernbanemuseets CM vogn, "teakmalingen" er lidt kikset, og det 1,5 mm. for smalle / korte tag får vognen til at se forkert ud. Den vinrøde udgave så noget bedre ud. Nederst en af de sidste udgaver, der er kommet (2008). Det er utroligt, hvad en god bemaling og et nyt korrekt tag kan gøre!

Foto.: Torben Ziegler.



Den første serie af CM vogne var, set med nutidens øjne, lidt "skrabede" at se til, hvilket den virkelige CM også var. Der var ikke meget pynt på disse vogne.

Det indtryk blev forstærket en del af påskrifter, der var "tynde" i snit og farvemætning, endvidere var "katten løbet med målet" på især bredden

af taget. Det så ud som om, at taget ikke sluttede tæt til vognkassen (hvilket det gjorde!) Det forhindrede dog ikke modellerne i at blive revet væk - vi var stadig meget sultne!

Så vidt jeg husker, blev anden levering forsynet med et nyt og større tag, og det pyntede gevaldigt. Hobby trade fik lavet ekstra tag, således at

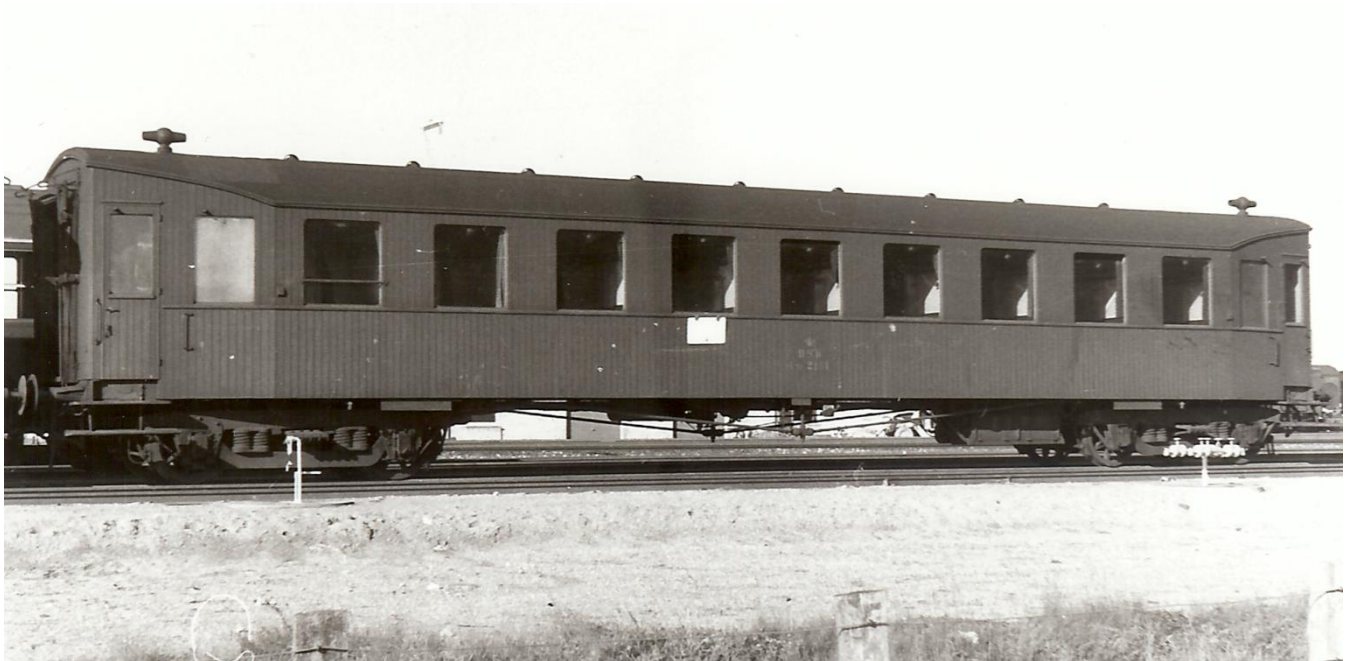
man selv kunne skifte det - for egen regning! Det var en lidt af en halvdyr operation, da taget kostede 100.- kr! Dertil kom 9 torpedoventiler og 2 toiletventiler, som jeg ikke kan huske prisen på. Rent mekanisk var vognen godt lavet. Dog har mange "bandet" strækbåndene på undervognen langt væk, de knækker for et godt ord. Det samme gælder for puffertallerkenens stok, som knækker for det samme ord!

Det har altid undret mig, at flere producenter laver pufferne kortere end udhænget på den udslåede harmonika, det giver problemer, med afsporinger i transversaler (*S kurver*), især når en stamme med kortkoblinger skubbes. Her er det

harmonikaerne, der "griber" fat i hinanden, og resultatet er ofte en afsporing. Den slags problemer kunne langt hen af vejen undgås, hvis de monterede puffer "ragede" lige så langt ud som harmonikaen!

Man kan selvfølgelig anføre, at de "skrøbelige" puffer ikke ville kunne holde til mosten, når det gælder vores CM vogn.

Nu får jeg det til at lyde som om, det er den værste model jeg nogensinde har set! Det er det ingenlunde. Jeg påpeger blot detaljer, der er mindre heldige. Faktisk er jeg meget glad for modellerne, så glad, at jeg i tidens løb har anskaffet ti stykker af slagsen.



CM 2181 i Nykøbing F 196; vognens "minimalistiske" udtryk ses tydeligt. Man ser let detaljerne, og at denne vogn har stjernehjul! Bemærk batterikassens placering kontra modellen! Billedet viser kupesiden af vognen.

Foto.: Jens Bruun-Petersen.

Den kreative afdeling..

Først skaber vi os et overblik over, hvad vi ønsker at ændre, forbedre og/eller tilføje modellen. Behovet er som regel styret af enten et teknisk behov eller et kosmetisk ditto. Ofte vil man kunne forbedre begge ønsker i et indgreb.

- Nye strækbånd, 0,5mm. pianotråd og armeringsknuder fra [Dekas](#), DK-A- 1053.
- Fjedrende Puffer fra [Weinert](#). 8610. Ikke fjedrende. 8611.
- Tagventiler fra [Dekas](#), torpedo ventiler. DK-A-1052 og toilet ventiler. DK-A- 1051.
- Puffertallerkner fra [Dekas](#) DK-A- 1006.
- Stjernehjul, fra [Perl](#). 7-000.
- [KM Text](#), CM påskrifter 21331, 2138, 2144, 2159 og 2166.
- Nye og tyndere håndtag, 0,3 mm pianotråd.
- CM Påskriftplader fra [Dekas](#) DK-A-2004.

Selv om jeg har valgt ikke at male vognkassen om, anviser jeg nogle nye påskrifter ([fra KM Text](#)). Som I kan se, er det ikke så meget, der skal til, for at løfte modellens udseende et par gode hakker i positiv retning. Inden vi begynder arbejdet, skal vi beslutte, hvilket forbillede vi ønsker at eftergøre. Jeg havde i første omgang besluttet mig for CM 2165, (*det nummer har modellen*), men undervejs i byggeriet blev det en anden model med nummer 2181, for det forbillede var udstyret med Stjernehjul. Desuden har jeg et foto af vognens forbillede!

Billedet afslører, at toiletvinduer, indmaden, taget og batterikassen på undervognen sidder/vender forkert, på denne vogn i hvert fald! En lynhurtig gennemgang af fotos med 20 forskellige vogne viste, at kun een vogn havde batterikassen siddende, som Hobby trade modellen har det - det tager vi os af lidt senere.

Med disse ord vil vi kaste os ud i det virkelige liv! Vognen skal adskilles. I bunden under bogierne sidder der to skruer, der holder taget på plads, og med bogierne drejet ud til en af siderne, er det ingen sag at skrue dem ud med en tynd skruetrækker.

Hvis vognen skal males om, fjernes vinduerne før indmad og vægtplade. Indmaden og vægtplade kan lirkes forsigtigt ud, hvis vinduerne forbliver i vognkassen, men vær omhyggelig med at undgå ridser i glasset.

Hvis vinduerne af fabrik ikke er limet helt på plads, kan det være nødvendigt at afmontere vinduerne i alle tilfælde. Heldigvis er den lim, de er monteret med, ikke specielt stærkt bindende. Vinduerne slipper deres tag i vognkassen ved et ganske let tryk på ruderne udefra. Limrester fjernes let fra såvel ruder som vognkasse.

Nu er det bogiernes tur. De afmonteres meget nemt, nu bund og vægtplade er fjernet. Man trykker med en finger på fligene, der stikker op

gennem bunden og trækker samtidigt ned i bogien, i hårde tilfælde trykkes der med en lille dorn.

Harmonikaer med ophængere (*hvis de er monteret*) trykkes ud inde fra vognkassen. De kan sidde meget stramt, så må man lirke lidt med hagelåsene på harmonikaerne, til de giver sig.

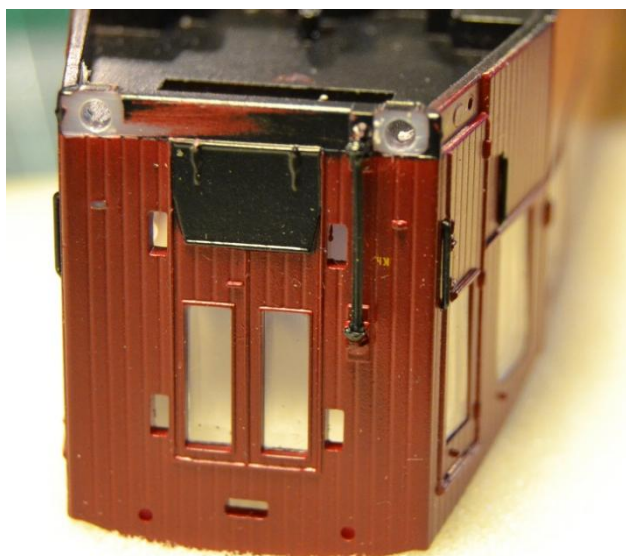
Jeg lod skruebremseudtaget blive siddende, men det kan med fordel udskiftes med et fra Dekas sortiment.

Hobby trades puffer er ikke noget, jeg er så forfærdeligt imponeret over. De er for korte, skrøbelige og ikke nogen pryde for vognen. På nogle vogne er puffertallerkenen med stok, limet fast i kurven, andre er blot trykket i, ofte med det resultat at de falder af under kørslen, ikke så overbevisende.

Hvis man er tilfreds med de originale puffer, kan man lime tallerkenene fast med lidt lim, alternativt kan, nr. DK-A-1006, fra [Dekas](#), sættes (*metalstøbte puffertallerkner*) på kurvene.



CM 2181 modellen er næsten i original stand (endnu!). Den har dog fået nyt tag og stjernehjul.



Så er hullerne til puffer boret op til 2 mm og pufferplanken er slebet plan.

Hvis man ønsker at skifte dem, er det en fordel, hvis tallerkenene ikke er limet fast, da er det en nem sag bare at trække hovederne med stok af, hvilket efterlader et lille hul $\text{\O} 1 \text{ mm}$. Dette hul anvender vi som borelære for de nye puffer ved at bore med et 1 mm . bor igennem kurv og pufferplank. Så kommer de nye puffer til at sidde rigtigt. Når hullerne er boret, kan vi fjerne resterne af kurvene på vognkassen. Med lidt omhyggelighed er det kun selve pufferplanken, der skal have lidt maling. Jeg har monteret Weinert kurvpuffer nr. 8610. Disse kræver et $\text{\O} 2 \text{ mm}$. hul, der giver en let pres pasning på pufferen, denne sikres med en lille dråbe cyanolitlim.

Batterikassen skal afmonteres, hvis den sidder forkert, forstås! Stik en lille flad fil, eller lignende, ind under batterikassen i den ene ende, vrid forsigtigt lige op i batterikassen. Man hører et

lille knæk, når kassen slipper. Nye huller til batterikassens ben bores med et 1 mm. Bor. Mål overføres til lige foran den modstående bogie i samme vognside. De to huller nærmest bogien skal sidde så tæt på tværbjælken som muligt. Alle relevante mål findes ved de gamle huller, bemærk at der er to sæt huller i enden mod vognmidten - det er kun det sæt, der er nærmest midten, vi skal bruge.

Herefter gemte jeg batterikassen af vejen. Der er masser af arbejder på undervognen/vognkassen,

der skal udføres, og kassen ville nemt lide overlast, hvis den blev monteret nu.

Jeg har glemt at nævne koblingsarmen med NEM-skakten. Hvis I er nået så langt som her beskrevet, tja - så har I for længst opdaget det. Lige så snart vi fjerner bogierne vil koblingsarmene gerne skvatte af, kun holdt tilbage af den lille fjeder i bagkanten af armen. Sørg for at få pillet fjederen af vognbunden, gem den og koblingsarmene et sikkert sted sammen med alle de andre afmonterede dele!



Her er undervognen gjort klar til nye armeringsknuder med strækbånd i 0,6 mm pianotråd. Endvidere er batterikassen flyttet over i den anden vognende (den er kun isat til ære for fotografen), men bliver først monteret, når de nye sprængværk er monteret.

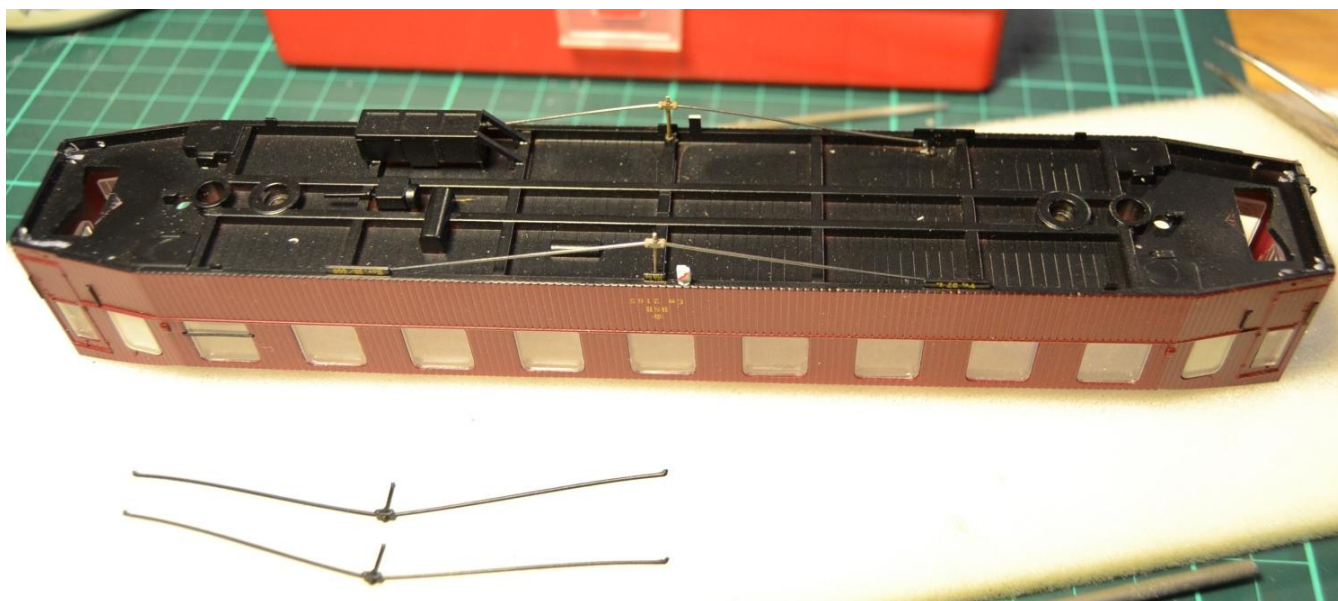
Selv om vi som udgangspunkt har valgt at lade vinduerne sidde, så skal toiletvinduerne, og de vinduer der sidder over for i modsatte vognside, bytte plads - men selvfølgelig kun i de tilfælde, hvor vort valg af forbillede viser, at batterikassen sidder forkert på modellen - forvirret?

Bare rolig, det bliver meget værre!

Næste beslutning er, om man vil beholde de spinkle, men i mine øjne grimme håndtag og bårstænger (ved vinduerne). Jeg valgte at fjerne dem. Nogle gange lader de sig trække af, andre

gange må man forsigtigt skære dem af og så bore hullet op efterfølgende, til den størrelse man ønsker. I mit tilfælde laver jeg håndtag og bårstænger af 0,3 mm. pianotråd.

Sidste beslutning er, om armeringsknuder og stag (sprængværket) på undervognen skal erstattes af delene fra Dekas. De kan ofte bare trækkes op af deres monteringshuller, hvis ikke må man skære dem af og bore hullerne op. Hullet til armeringsknuden er 0,9 mm. og til strækstængerne er det 0,6 mm. huller.



Forrest ses de skrøbelige strækbånd udført i ægte plastik! Begge støtter var knækket på modellen, og den har aldrig været i drift! Ud over de nye strækbånd er der fjernet puffer og boret op til nye. Billedet er af en anden vogn jeg også har gang i og jo, batterikassen sidder forkert!!

Næste skridt er diverse håndtag og bårstænger, alle fremstillet af 0,3 mm. pianotråd. Bårstængerne tager vi først. De skal heldigvis sidde, hvor plastikstængerne sad. Et passende stykke 0,3 mm. pianotråd bukkes til et 13 mm. langt fladt U. Bukningerne laves så skarpkantede som muligt.

Benene på håndtaget, der sidder inde på den skrå del af vognsiden, klippes af (*husk endelig at bruge en bidetang der er beregnet til at klippe i pianotråd*) så de er ca. 1,5 mm. Lange. De må under ingen omstændigheder nå hele vejen igennem vognsiden, det vil forhindre vinduet i at komme ind på plads. Håndtagene ved indstigningsdørene er begge 5 mm. lange. Dette håndtag kan med fordel have lidt længere ben. En stump plastik strip på 3 x 10 x 0,5 mm. bruges som afstandslære (*lægges mellem vognsiden og tråden*). Uendeligt små mængder Cyanolitlim påføres benene i hullerne med en nål eller andet i "meget lille" klassen! Der, hvor man kan, er det en stor fordel at lime håndtaget indefra.

Har man rolige hænder, kan man dyppe tråden i en dråbe lim og stikke håndtaget på plads i hullet. Limningen bliver helt usynlig på denne måde, men stiller meget store krav til ens finmotorik! Det er under alle omstændigheder værd at gøre sig stor umage med disse håndtag, de er næsten de eneste detaljer på vognsiderne, og vil derfor blive lagt meget mærke til!

Herefter monterede jeg de fine "påskrifttavler" fra Dekas. De er monteret samme sted, som de gamle plastikskilte sad. Det skal selvfølgelig kun gøres nu, hvis du enten ikke skal male vognkassen eller har gjort det. Hullerne til monteringsbenene skal være 0,8 mm. De skal bores i kanten af vognsiden! Da kanten kun er 1,6 mm tyk, vil jeg anbefale at starte med et 0,5 mm bor og så et 0,8 mm bor til sidst. Tavlerne er limet med den tykflydende cyanolit ved at dyppe benene i en dråbe af limen! Du har selvfølgelig først tjekket, at skiltets ben passer i hullerne? Ja - det mente jeg nok!

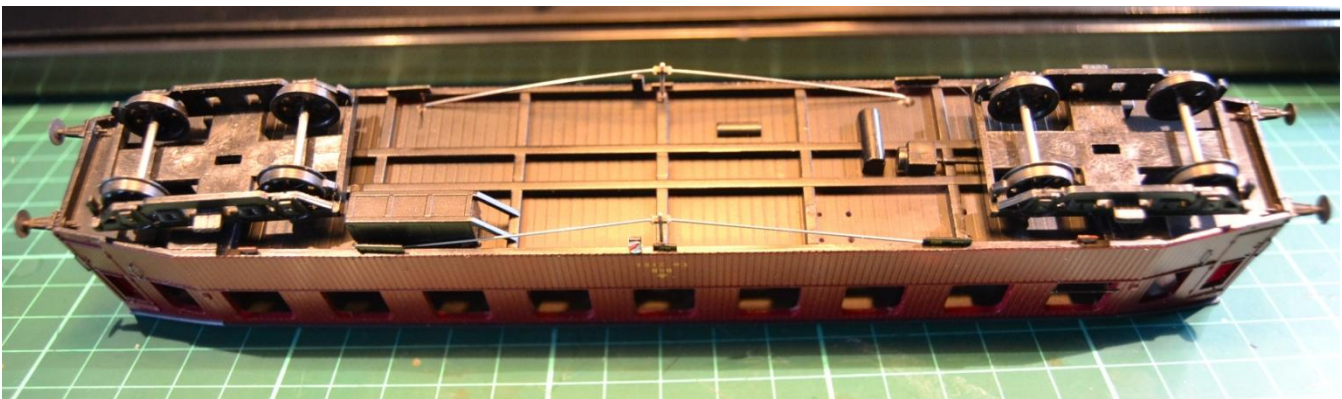
Så er det strækbåndene/sprængværkernes tur, med mindre du prøver lykken med de medfødte af plastik.

Armeringsknuderne fra Dekas skal have delen, hvor strækjernene (0,5 mm. pianotråd) monteres, boret op til 0,5 mm, hele vejen igennem.

Pianotråden kan være noget genstridig at arbejde med. Der kan anvendes andre legeringer, men det er vigtigt, at tråden er hård (*stiv*), da den ellers let deformeres ved berøring.

Hårdhed er en egenskab pianotråden besidder fuldt ud, til gengæld er den vanskelig at bearbejde og male!

Ligeledes er det smart at anvende tråd, der er retstrakt, da det er vanskeligt, for ikke at sige, stort set umuligt, at rette en hærdet tråd, eksempelvis tråd fra en rulle.



Så er undervognen blevet færdig med nye strækbånd, batterikasse flyttet og fine nye skilte med tekniske påskrifter. Vognkassen har fået nye greb og bårstænger i 0,3 mm. pianotråd.



Strækjernene er lavet af 0,5 mm pianotråd, der er klippet af i ca. 7 mm. længde. Fra midten af armeringsknuden og ud til hullet i vognbunden er der 46 mm. I denne længde holder vi tråden med en flattang og bukker tråden i en lige knap 45° vinkel. I den anden ende oppe ved armeringsknuden bukker de sidste 2 mm. i et ganske svagt buk! Disse tråde laves der fire af, og det hele monteres.

Det er selvfølgelig en meget god ide at kontrollere, om delene passer sammen, inden vi svinger for meget med limtuben.

Jeg har anvendt "Roket Rapid". Den har medium viskositet og er meget nemmere at styre end den meget tyndtflydende "Roket Hot" Cyanolim. Den er perfekt til at anbringe en lille dråbe der, hvor man ønsker det, uden at limen løber alt for

langt. Det er lige det, vi har behov for på armeringsknuderne, hvor trådstykkerne er stukket ind. Når disse er limet, giver vi lige et par dråber der, hvor tråden er ført igennem vognbunden. Nu kan vi montere batterikassen i de nye huller. Benene duppes med Rapid limen og trykkes på plads.

Indstigningstrinene blev herefter monteret med Rapidlimen, efter at hullerne i vognkassen var blevet renset op med et 0,6 mm. bor.

Jeg pletmalede undervognen med Vallejo sort (RAL 9004). Vognkassen + bogier kom en tur til LTs malerværksted, her fik det hele en omgang mat klarlak (vognen skal fremstå meget ren). Harmonikaer og hængere fik ligeledes en tur med den matsorte maling, hvilket afdæmper delene en hel del.



CM 2159 i Odense 1963. En meget smuk og enkel vogntype!

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Så er vognen færdig. Her er det gangside. De mange ændringer formår i høj grad at løfte vognen op på et nutidigt niveau. Læg mærke til, hvor meget det malede interiør gør for hele vognens udseende!



Kupesiden viser de nu læderbrune bænke i kupeerne, et stort løft af udseendet.

Interiøret bør man absolut give en farvemæssig behandling. Gulvet er linoleum, så vidt jeg ved i en lys grå farve. Vægge er birkefiner, hvilket passer med en svag og lys gul brun farve. Sæderne har jeg malet mørk læderbrune. Det liver modellen meget op, hvilket Hobby trade selv fandt ud af på de senere udgaver af CM vognen. Se billedet af modellen CM 2160 tidligere i artiklen. Inden vinduerne blev sat i rammerne igen, blev de pudset op! Jeg har ikke limet ruderne fast, de sidder ret stramt i hullerne – hvis det skulle vise sig at være nødvendigt med lim, er det ikke nogen stor sag.

Jeg må erkende, at de tynde balustre ikke rigtig passer til de store huller til samme, som vognen er født med! Min lære må være, at næste gang der bliver lavet vogne med den slags huller, vil

jeg spartle dem, og er man først der, er der heller ingen tvivl om, at vognkassen bør males om. Ikke mindst, fordi der er så mange indgreb. Bevares, jeg sparede selvfølgelig påskrifterne, men meget havde egentlig været meget nemmere, hvis ikke man hele tiden skulle passe på malingen. For nu at dryppe lidt mere salt i såret, så havde en planlagt ommaling betydet, at vognen var blevet teakfarvet. Det passer bedre til min tidsperiode. Man begyndte ikke at male CM vognene røde før i sidste halvdel af halvtresserne. Nåh, det beviser bare, at ordentlig planlægning ikke bare kan, men også gør det! Nemlig sparer en for en masse ærgrelser med et projekt. Arbejdet er ingenlunde spildt, jeg er skam tilfreds med modellen, som den er!

Flemming



Vi slutter med endnu et Scandia fabriksfoto fra 1927. Her er det CM 10912, senere CM 2183, der "poserer" for fotografen, fin og aldeles ny. Det ser ud som om, der er monteret indvendige bårestænger i samtlige kupeer, eller er det for at styre gardinerne? Arkiv.: JMJK.



Skandinaviens største udvalg af model baner

PÅ SPORET
www.paa-sporet.com



Vi har nu åbnet vores nye store butik!

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



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

Husk at besøge vores velassorteret Webshop.: [På Sporet](#)



Mere end 8000 varenumre at vælge imellem.

Web-shop og forretning:

På SPORET
Tystrupvej 1
DK-4250 Fuglebjerg
Danmark

Åbningstider:
Webshop: Døgndøbet
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

DK-H0-P0001



OHJ Bg 294 - oplag 100 stk.

DK-H0-P0002



LJ 75 - oplag 50 stk.

DK-H0-P0003



LJ 77 - oplag 50 stk.

- Baseret på McK's model af DSB Bg
- ✓ gummivulster i gummi (flexible)
- ✓ chassis i metal
- ✓ fjedrende puffer
- ✓ trin i ætset rustfrit stål
- ✓ rigt detaljeret indretning med separat malede sæder, nattetøtter og døre
- ✓ bagagenet i ætset rustfrit stål
- ✓ strømoftag i pinoler og meget mere....

Dekas Exclusive modellerne kan **kun købes hos Dekas** direkte

Bestil dit eksemplar på order@dekas.dk

På lager
 én vogn: **649,-**
 to vogne: **1.198,-**
 tre vogne: **1.747,-**

Dekas

www.dekas.dk
info@dekas.dk

Der tages forbehold for fejl, ændringer og udsolgte varer.

EpokeModeller™

Modeljernbane er ikke bare tog og skinner,
 Det er ligeså meget omgivelserne

Godstransport



874094 Bedford TK Anhænger DSB vejl. U. 166kr

874094 Bedford TK DSB vejl.u. 289 kr



876077 DSB transportbeholdere vejl.u. 259 kr



876158 Ladcykel grå vejl. u. 93kr

Spotvare:
 Postsæt m 1 Ford transit,
 1 postsæk, og 1 postbud.
 93 kr



876168 Bistade vejl.u. 51kr



327101 Stensgård Station sp 1 byggesæt vejl.u. 2299
 457101 Stensgård Station sp 0 byggesæt vejl.u. 1899



877115 gadstrupstation Station H0 byggesæt vejl.u. 599



327088 Øresundsvejens Station sp 1 byggesæt vejl.u. 1998
 457088 Øresundsvejens Station sp 0 byggesæt vejl.u. 1490

Det filosofiske hjørne

Jernbanehistorien, en nødvendighed?

Indledning

De fleste artikler i vore jernbaneblade eller web-baserede klubblade som dette, har deres dybt rodfæstede fundament i modeljernbanen og dens udspring i den rigtige bane. Faktisk har vor klub, som muligvis den eneste i landet, på sin seneste generalforsamling gjort dyrkningen af jernbanehistorien til et af sine to formål. Det andet er at opbygge et anlæg. Sidstnævnte er naturligvis primus inter pares, men det første er en væsentlig forudsætning!

Når man kaster sig over modelbanen, kan man ikke snige sig uden om forbilledet. Inden for den interesse er der mange muligheder. Disse muligheder går i deres yderpunkter fra at udøveren lægger afgørende vægt på interessen for forbilledet, og til at denne kun i begrænset omfang interesserer sig for det. Denne "ydergruppe" er nok den mindste. Måske indeholder den dem, som har de allernyeste epoker som interesse? For dem har historien jo ikke udspillet sig endnu, så hvorfor dykke ned i den?

Vi, den ældre del af hobbyens udøvere, har en klar (og aldersbetinget?) tilbøjelighed til at foretrække den gode gamle epoke III og må derfor nødvendigvis interessere os for jernbanehistorie. Jeg vil tro, at epoke IV dyrkerne kan sige det samme. Den er jo også absolut datid.

Min konklusion på alt dette er, at man ikke kan dyrke sine ældre epoker uden også at interessere sig - meget eller lidt - for jernbanehistorien som platform.

Nu er det således, at man kan dyrke denne herlige hobby på et utal af måder. Man kan dyrke den hjemme på gulvtæppet, eller man kan mødes med andre i en klub. I det sidste tilfælde opfyldes mange af de behov, som sjældent lader sig opfylde i hjemmet.

Her tænkes ikke kun på banens omfang, men især det sociale aspekt ved at dyrke sin hobby i et fællesskab. Erfarings- og vidensdeling og socialt samvær er de vigtigste aspekter af mødet i klubben.

Lad nu argumenterne hvile et øjeblik!



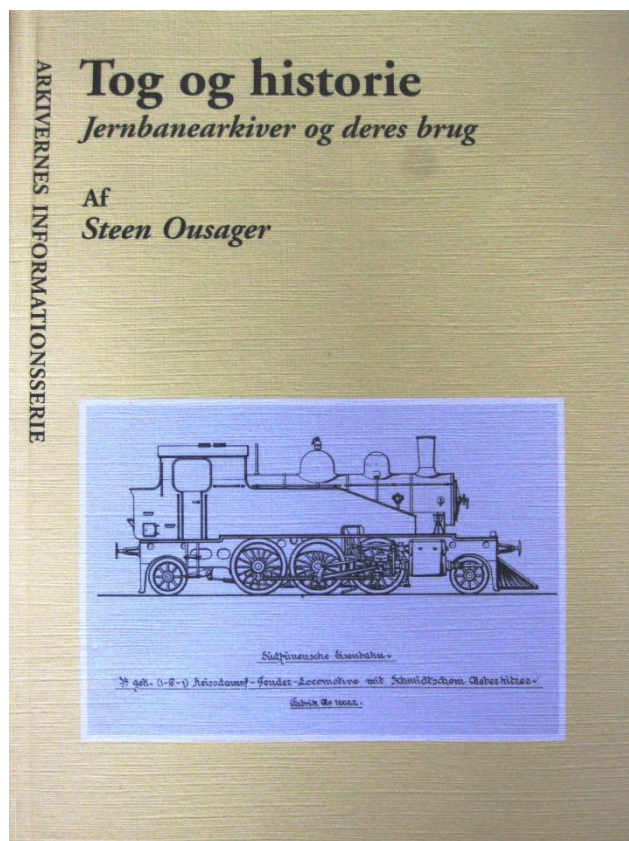
D 867 i Højby, 08.09. 1959. Et uundværligt billede for den der vil skrive om lokalgodstog i halvtresserne på sidebanerne, her Svendborg banen. Takket være Odense Modeljernbane klub og deres åbne indstilling til brug af deres foto er det muligt for os og flere andre at vise dem! Foto. Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Landsarkiverne og de lokale arkiver

For et par måneder siden kørte jeg min kone til landsarkivet i Odense. Da jeg samlede hende op igen, havde hun en stak foldere med i favnen. I stakken lå en lille folder i A5 størrelse, som hedder "Tog og historie" med undertitlen "Jernbanearkiver og deres brug". Den er skrevet af Steen Ousager, der er kendt som forfatteren til bind II af trebindsværket "På sporet 1847-1997".

Folderen, der forhandles af landsarkivet for Fyn, er på mange måder et interessant og nyttigt skrift, idet den beskriver, hvor jernbanehistorien kan opsøges og udforskes. Den beskriver tillige, hvor de relevante arkiver med jernbanehistorisk materiale opbevares, hvem der har afleveret materialet og dybden af det, både det statslige fra DSB og det indleverede fra privatbanerne. Den beskriver også, hvorledes arkiverne benyttes, og det er såre nyttig viden alt sammen.

Måtte man nu ikke interessere sig ret meget for forskning i jernbanehistorie, så er folderen noget værd alligevel, da den er rigt illustreret.



Det fine lille skrift fra Steen Ousager

Der er næppe tvivl om, at søgning på et landsarkiv for de fleste vil være en lang, trang og tidsrøvende vej at begive sig ud ad, men selvom noget lader sig finde på nettet, så er det trods alt en meget overfladisk mulighed. Skal man i dybden med et emne, er landets arkiver den eneste vej frem. De lokale arkiver, som kommunerne er ansvarlige for at huse, kan også være en indgangsvinkel, specielt for privatbanerne. Så er

man interesseret i dem, kan man henvende sig ved sit nærliggende lokale arkiv og få vejledning. Kilderne i disse arkiver er åbne for alle, også filmmateriale hvis det haves. **Alt er åbent, så offentligheden kan drage fælles nytte af det.**

Kilderne

Når man kaster sig over historiske emner, som dette, er det rådige kildemateriale selvsagt af afgørende vigtighed for lodigheden og tilfredsheden med arbejdet. Selv dette omfangsrige blad må nødvendigvis have sit kildemateriale at øse af og steder at finde inspiration til at kunne skrive artikler med et jernbanehistorisk indhold. Artiklerne kommer **ikke** af sig selv!

Nu er kilderne ikke udelukkende de omfattende arkiver indleveret af DSB eller andre. Det er faktisk meget sjældent. De væsentligste kilder er for os - og de fleste andre - er billederne / billedsamlingerne fra de svundne tider. Billeder, der blev taget af dygtige og dybt interesserede fotografer i tide, så epoke III og andre kunne "bevares" for eftertiden.

Billederne

Vi er aldrig i tvivl om deres store værdi for modeljernbanehobbyen. Billederne er vitale i næsten enhver sammenhæng, og de er indholdsmæssigt umiddelbart forståelige.

Jeg behøvede vel ikke nævne nogle af sammenhængene, men gør det alligevel: Lokomotiv- og vognhistorie, bygningshistorie, landskabshistorie, byernes indhold i bredeste betydning og som forlæg for patinering, for nu at være lidt selvsk.

Men her stiller det hele sig lige pludselig ganske anderledes. Nu forsvinder åbenheden, og samlinger gemmes tilsyneladende bort, så kun de få - de udvalgte - aner deres eksistens, endsiges har mulighed for at betragte dem. Og når vi taler om deres mulige anvendelse i almindelige skrifter, her tænkes ikke på professionelle udgivelser fra "banebøger" eller Lokomotivets forlag "Tog på Tryk", så bliver det hele meget vanskeligere. Så virker det som om, at man kappes om at belægge samlingerne med eksklusivitet, så man må undre sig.

Lad os nu vende tilbage til argumenter fra tidligere: Interessen for historien og den fælles sociale udøvelse af hobbyen i klubberne.

Her er det, at jeg begynder at undre mig. For det synes som om, at de to størrelser på et væsentligt felt - vidensdelingen - ikke rigtig vil mødes i praksis

Der kommer ofte bemærkninger frem om, at nej de billeder har vi ikke, men den eller den har dem, men vi må hverken låne dem eller anvende dem?

Denne eller hin har sit eget private arkiv, der ofte kan bestå af afdøde fotografers samlinger, som vedkommende tilsyneladende hæger voldsomt om. Det kedeligste er, når man møder personer, der højtideligt betyder, at de sandelig har så og så mange fine billeder af dette eller hint (som jeg har "arvet"). Underforstået: "Der kan I se, hvor privilegeret jeg er i forhold til Jer, og jeg deler ikke gerne ud af mine "Precious" (*næsten som Gollum i Ringenes Herre*) til Jer. Måske er jeg lidt hård i min udlægning, men alligevel?

Her og lige her hører solidariteten op i en kraftig opbremsning, så vi undertiden hænger i sikkerhedsselerne. Det samme gælder, når vi taler om samlinger af DSB's køreplaner, oprangeringsplaner osv. fra forskellige år. Disse bevogtes tilsyneladende med større nidkærhed end FE's og PET's arkiver. Et eksemplar af Gutenbergs første bibel bevogtes bedre.

Kunne vi ikke jage Gollum fra dørene? Jeg er udmærket klar over, at der kunne være tale om et økonomisk mellemværende, at det ikke er billigt at håndtere store samlinger. Men jeg har også hørt, hvad nogle kræver ind for at "udlåne" billederne!

Er det nu en rimelig indstilling, specielt når det drejer sig om væsentlige samlinger fra afdøde, kunne man spørge sig selv? Er det er solidarisk indstilling, som gør vor hobby ære og ikke mindst gavn, og medvirker til dens udbredelse? Nej, er det entydige svar, også selvom jeg er klar over, at mange rundt omkring i landet vil hyle op i protest!

Jernbanemuseet

Kunne dette være en løsning på kildeproblemet? Ja måske, selvom jeg er ret sikker på, at det museum næppe ønsker at udgøre nogen løsning for os på nogen mulig måde eller område.

Men, kunne man alligevel foreslå, at dette museum med sine uden tvivl betydelige materialer, skabte et rum for jernbanefordybelse for os almindelige mennesker med en dyb interesse herfor. Jeg er overbevist om, at det må ligge inde med materiale i tons vis. Så vil de uden tvivl bemærke, at det har de sandelig ikke tid til, der er væsentligere opgaver! Er der? Måske.

Sådan var indstillingen også tidligere ved de store lokalarkiver, indtil de fandt ud af at "ansætte" frivillige. Det har museet jo allerede gjort

i flere andre sammenhænge, så hvorfor ikke også på dette felt?

LT.

Post Heljan Hjørnet

Hvad bilder Heljan sig ind, når de ikke længere vil producere modeltog til mig?

Jo, jeg er sur!

Ingen tvivl om det. Årsagen er, at Heljan bare sådan lige synes, at nu er det blevet for træls at producere til det danske marked. Dybest set bestemmer de jo selv, men Heljans beslutningsprocesser behøver jeg vel ikke at bekymre mig om. Er det ikke nok, at jeg skal leve med resultatet?

Det er mere end ærgerligt, når en af landets største producenter melder slut, og når en af firmaets nærmeste rådgivere beslutter sig for højlighet og næsten med patos i stemmen at proklamere, at det ville han sandelig også tilråde! Altså at Heljan lukker gesjæften i Danmark.

Nej, nu må vi se ud over grænserne og satse på det taknemmelige marked. Til UK det går med næste båd, gjalder det sikkert gennem direktionslokalerne.

Hvorfor nu disse spydigheder?

Jo, for nu er det min tur til at være fornærmet. Heljan har været det i flere år, så det er vel OK, at jeg er det i nogle øjeblikke i skrivende stund. For Heljan, og andre firmaer skal jeg meget hurtigt tilføje, har ikke monopol på unuanceret fornærmedhed.

Den egentlige årsag er, at Heljan med sin bombastiske udmelding slår sine trofaste støtter lige midt i ansigtet godt hjulpet af sine sekundanter. Havde de sigtet efter deres kritikere (*mens tid var*) og ramt dem, var sagens stilling til at forstå - Heljans selvforsvar!

Men, sådan stiller sagen sig ikke lige nu, for jeg tror dybest set ikke på, at det ikke kan betale sig at producere til mig, da jeg, uden at kny det mindste, har betalt den stigende regning for hver produktion - Heljans selvtægt!

Heljan sælger ikke sine produkter med tab, de er nemlig ikke dumme. Men de er, som skrevet sidst, helt på det rene med, at produktionsomkostningerne er voksende, hvorfor den stykpris, vi må betale, nødvendigvis må gå samme vej.

Men det er da OK, for med den frekvens, de sender nye produkter på markedet med, kan jeg sagtens nå at spare op til dem. AF-vognen blev annonceret i 2010, og den arriverede på markedet her i begyndelsen af 2016. Så på seks år kan man vel nok nå at spare kr. 595,- sammen - selv som pensionist. Og sådan forholder det sig med alle de tidligere udgivelser også. Der er aldrig noget, som er kommet "i næste uge".

Nu er det jo ikke bare mig, der må leve med konsekvenserne af disse handlinger, der nærmer sig overgreb på min hobby. Tænk på de mulige nye medlemmer af den yngre generation, som vi med god grund bekymrer os så meget over. Bli-ver vor hobby mere attraktiv at kaste sig ud i for dem, når fabrikkerne knalder dørene i med hule drøn. Nej det gør den ikke - tværtimod.

Hvad så med producenternes troværdighed? Den er jeg kommet lidt i tvivl om, efter at jeg skrev artiklen om Heljan. Hvorfor nu det?

Jo, for jeg husker, at Kim Nannestad i løbet af samtalen leverede mig et tungvejende eksempel på umuligheden i en produktion til det danske marked med den understregede begrundelse, at han med en Mo model blot producerede til lager. Se det var jo et klart og forståeligt argument. Og jeg fik jo udpeget kasserne. Men blot få dage senere kunne samme firma i en annonce i et

modeltogsblad bekendtgøre, at det var sidste udkald, hvis man ønskede at købe samme model, da lagret var borte!

Der gik den troværdighed op i røg. Men, når det så er sagt, er argumentet et eller andet sted fortsat validt derhen, at en produktion skal kunne bære sig selv - rentabel, det forstår de fleste. Men det er bare det, at det for alvor blev vanskeligt at tro på, at det er god del af forklaringen.

Det er nu ikke blot Heljan, som skal have et skud for boven.

Kort før forårets messe i Valby skulle løbe af stablen, erklærede en anden producent, at nu trak denne sine prototyper bort fra både hjemmeside og messe. Hvorfor så stærk en reaktion? Jo, nogle formastelige havde povet at kritisere nogle sikkert ubetydelige detaljer på en model, som i øvrigt ville blive rettet, når produktionen var klar. Men nej, det var for meget for firmaet. Det kunne det hverken overhøre eller tie ihjel - fornærmet!

Konklusionen er den, at det er en bøvlet fornærmet, som har ligget hen over og styret branchen gennem de seneste år. Det er træls.

LT.

KMK – styringen af anlægget

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

Alle klubber ved det – på et eller andet tidspunkt skal der tages en beslutning om, hvordan vores højtelskede modeller skal bevæges rundt på vores planlagte vidunder af et anlæg. Og jeg gætter på, at langt de fleste har truffet en beslutning på et, set i bakspejlet, utilstrækkeligt og optimistisk grundlag, ofte baseret på enkelte medlemmers viden, erfaring og løfter om, hvor nemt det hele bliver.

Vores klub er ikke spor anderledes, så her er min højst personlige beretning om, hvordan vi er nået dertil, vi er i dag. Se, vores vedtægter anfører, at vi skal køre 2-skinne DCC, hvilket fører os noget af vejen. I praksis er der i svunden tid truffet en beslutning om at basere det på styring med fabrikat Lenz. Formodentlig takket være et (*nu tidligere*) medlem, der har talt godt for netop dette fabrikat.

Det er i hvert fald umuligt at finde nogen blandt de eksisterende medlemmer, der kan forklare

netop dette systems fortræffeligheder frem for alle andre.

Men nuvel, en Lenz styreenhed og een (!) håndkontrol er blevet indkøbt for år tilbage, og det fortløbende arbejde med den tilhørende infrastruktur har fyldt meget i klubben lige siden. Detaljerne vil jeg ikke komme ind på, men blot konstatere, at vi, selvom den oprindelige fadder til ideen er borte, stadig har et medlem, der nærmest på fuldtidsbasis opbygger og vedligeholder de kilometervis af ledninger og styringsmoduler, der indgår i systemet.

Så det var det! Hvis man eksempelvis skulle ønske at køre med et tog, skulle man blot tænde for anlægget, der ofte befandt sig et eller andet sted, bevæbne sig med klubbens håndkontrol (!) og finde et stykke spor med strøm i. Og det med at finde et spor var, og er, en udfordring på et anlæg under konstant om- og opbygning. Men deri er vi nok ikke anderledes end alle andre klubber.



I dag er digitalsystemet her.

Se denne, for de fleste mj-entusiaster nok noget utilfredsstillende status, bestod i lang tid, selv om alle var enige om, at der skulle gøres noget ved det. Problemet var bare hvad der skulle gøres ved det, og hvem der skulle gøre det. Og da den førnævnte "fadder" ikke var i klubben længere, så manglede vi i den grad en ekspert. Nu er det ikke sådan, at vi mangler eksperter i klubben. Vi har en, der kan identificere alle nitterne i en vilkårlig CIWL-vogn, en der kan sammensætte korrekte vognlister med tilhørende godsarter i hvert et hjørne af vor lille verden, en modelbygger, der hver klubaften kan levere en ny, epokekorrekt 2-etagers forretningsejendom, en elektronik- og strømekvilibrist osv. osv. Kort sagt, vore evner er mangefold, men desværre ikke dækkende det digitale univers.



Spør spærret!

Samtidig ulmede oprøret (*ok, overdrivelse fremmer forståelse*) blandt klubbens medlemmer: "Hvornår skal vi til at køre med tog?", "Er det

ikke en modeljernbaneklub det her?" var blandt de harske kommentarer, der faldt på klubaftnerne. Krisen var overhængende, og der var kun en løsning: Den nødvendige ekspertise måtte tilvejebringes så hurtigt som muligt.

Damage control

Med rasende medlemmer trampende gennem klubbens lokaler med bannere med påskriften "KØRSEL NU" og "HVOR ER TOGENE", måtte der som sagt gøres noget, kort sagt, der måtte træffes en beslutning. Beslutninger er noget, vi er gode til i klubben. Vi træffer nogen hele tiden. Hvad vi ikke er så gode til er at lægge planer, så beslutningerne rent faktisk **bliver** udført. Sådan noget med "Hvem Gør Hvad", "I Hvilken Rækkefølge", "Til Hvilken Pris" og alle disse trivielle dagligdags problemstillinger, som man bare får ondt i hovedet af. Konsekvensen er, at mange ting bliver udført efter lokale "lokumsaftaler" over en kop et-eller-andet – og det fungerer faktisk nogle gange.

Men i dette tilfælde mente vores hårdtarbejdende elektronik- og strømekvilibrist (*vi kan jo kalde ham Bent, ikk?*), efter i årevis at have siddet med tilbagemeldinger og sporskiftedecodere på Lenz-udstyret (*I kan godt huske, jeg nævnte den beslutning tidligere?*), at **NOGEN** burde interessere sig lidt for selve styringen af anlægget, at **NOGEN** burde sætte sig ned og finde ud af, hvordan systemet kunne komme til at snakke med klubbens mange Pc'er, og at **NOGEN** i det hele taget burde hjælpe ham med at komme

videre, fordi han ikke havde forstand på computere!



Nogen

Panik! Alle kiggede på alle, nogen gik i flyver-skjul og en hurtig konsultation af medlemslisten afslørede, at der ikke var et medlem, der hed NOGEN. Der måtte træffes en beslutning!

Her afbryder vi lige den åndeløst spændende fortælling (*på udenby'sk en "cliffhanger"*) for lige at ridse op, hvori de driftsmæssige udfordringer på vores anlæg består, og hvorfor vi ikke bare kunne udstyre hvert medlem med en håndkontrol og sætte dem i gang med at køre tog.

Se, vores anlæg består af 7 adskilte enheder, anbragt i hvert sit rum. Forbindelsen mellem rummene er et hul, ikke i jorden, men i væggen, hvilket i princippet muliggør kørsel helt fra den ene ende til den anden. Derimod kan anlægget *ikke* overskues samlet, ja det kan kun med besvær lade sig gøre at følge med i 2 tilstødende rum på samme tid.

Der er derfor engang truffet en beslutning (!) om, at vi, når anlægget er fuldt udbygget og

kørslen kan komme i gang som planlagt, skal bemande 4 af rummene, der indeholder vores hovedstationer, med en "stationsforstander", der er ansvarlig for at afvikle driften i det pågældende rum (station), herunder sætte signaler, stille sporskifter, og sørge for at køreplanen overholdes samt evt. rangere lokalt. Øvrige medlemmer bliver så "lokomotivførere" på de gennemgående tog (*gennem hullerne*) med ansvaret for at fremføre hvert sit tog, som det gøres i virkeligheden.

Dette scenarie forudsætter selvfølgelig nogle ting: For det første skal stationerne kunne betjenes lokalt. Dette lyder simpelt, men vi har valgt at nedprioritere indførelsen af en traditionel sportavle og, i hvert fald i starten, styre de enkelte stationer vha. en Pc til hver station. Besnærende enkelt, javist, men baseret på, at NOGEN (*som vi stadig ikke kan finde i medlemslisten*) kan få sådant et setup til at virke. Dernæst, for at kunne følge "sit" tog, er anlægget udstyret med en masse udtag til håndkontroller, således at man kan flytte håndkontrollen fra rum til rum i takt med, at toget kører, finde et ledigt stik og håbe på, at ens tog ikke er stødt ind i noget, før man har kontakt med det igen.

Lyder det spændende? Tjæ, baseret på de (*få*) prøvekørsler gennem flere rum der er foretaget, så bliver det mest brugte ord "STOP". Men sådan er der så mange udfordringer.

Og med denne beskrivelse af vore udfordringer i driftsmæssig henseende skal vi ikke lade jer hænge i spænding mere, men fortsætte vor afbrudte fortælling i del 2., hvor vi skal møde "NOGEN".

-Slut på del 1. **Henk.**



Forrest F 424. og F441 der arbejder på Odense havn. September 1959. Foto. AK. Arkiv.: OMJK.



**KMK Læserservice
Præsenterer.:**

Side 39. Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

Vi kender vel alle den fine serie af bøger fra forfatteren Stefan Carstens og diverse forskellige medforfattere.: "Güterwagen" bind 1 – 7. De bliver af mange betragtet som standardværker om emnet. Jeg selv har ofte anvendt bøgerne, og de har kunnet svare på langt de fleste spørgsmål, jeg har kunnet ønske mig svar på igennem tiden. De første to bind udkom på det kortlivede, men meget ambitiøse forlag "Bahn & Modell" i 1989. Det er så snart 30 år siden, men bindene er stadig aktuelle, og oplysningerne er lige så gyldige, som da de udkom. Det er vel ganske godt skulderet af et referenceværk!



Det nyeste bind af 7 om tyske godsvogne, serien er endnu ikke færdigt.

Her hjemme har vi i endnu flere år haft et ultimativt opslagsværk med alle de data, der fandtes på de danske godsvogne. Her tænker jeg selvføl-

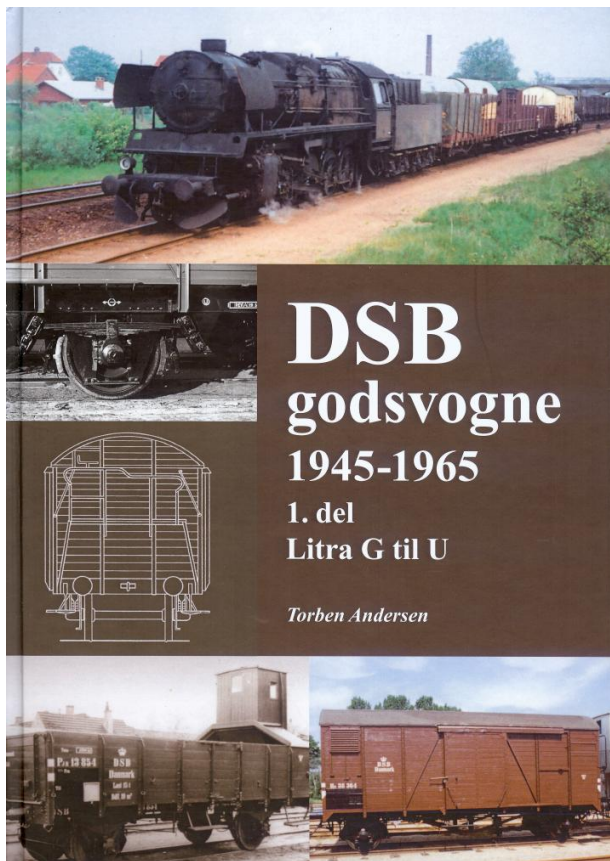
gelig på Per Topp Niensens aldeles enestående værk.: "[Driftsmateriellet](#)" fra Dansk Jernbane Arkiv. Jeg tror næppe, der er mange oplysninger, data m.m., man ikke kan finde her. Til gengæld er der ikke så meget historiefortælling, om end man med øvelsen kan trække visse historiske oplysninger ud. Det er et opslagsværk, og som sådan har det stor værdi. Et værk jeg altid bruger, når skriveriet eller modelbygningen handler om en (eller flere) dansk godsvogn.



Egentlig er det underligt, at der ikke er nogen, der har lavet et værk tilsvarende "Güterwagen" Jeg har selv drømt om det, men har altid været ved noget andet! Nu er det sket, Torben Andersen, redaktør på Lokomotivet, har nu gjort det! 1. bind af "DSB Godsvogne 1945 – 1965" Det er det tætteste, vi kan komme Stefan Carstens "Güterwagen". Redaktionen vil efterfølgende anmelde bogen.

En anmeldelse af Torben Andersens: DSB godsvogne 1945-1965, 1. del Litra G til U

Så kom endelig, den ventede bog om DSB's godsvogne 1945 til 1965, 1. del, Litra G til U af Torben Andersen (TA). TA havde lovet den til jul, men det gaveønske gik desværre ikke i opfyldelse. Men, det gør ikke så meget, for nu er den her.



Godsvognsbogen fremtræder i et pænt og nydeligt design; den brune farve understreger, hvad bogen handler om!

Indledning

TA skriver i sit forord, at bogen er den første i en serie på tre bind. De næste to vil henholdsvis behandle emnerne private- og specialvogne i DSB's vognpark og godsvognene efter 1966. TA er dog meget forsigtig i sine forudsigelser, og holder sig indledningsvis til dette første. Jeg håber, at vi også får andet bind i serien.

Det tredje bind ligger desværre uden for vores interesseområde, men det er der sikkert mange, som vil være uenige i. Og det er jo fint, så bliver den også solgt. Men, nu til det foreliggende.

Hvem er publikum til denne bog?

TA må have tænkt grundigt over, hvem han skriver til, når han i titlen vælger et tidsmæssigt snit og ikke typebestemt. Han må have haft de mange epoke III-entusiaster i sine overvejelser. "Hvad ønsker de?" må spørgsmålet have været, ellers havde det måske været mere logisk at dele på litra og konsekvent beskrive den enkelte vogn fra ny til udrangering, en konsekvens det valgte "cut" i nogen grad modvirker.

Forfatteren bør overveje, om der er tale om et kompilatorisk opslagsværk eller en beskrivelse af et historisk jernbaneteknisk forløb. Hvad forventer læseren, hvad leverer forfatteren, krydser de to hinanden?

TA anfører, at bogens materiale bygger på gamle artikler fra Lokomotivet 1 - 115, men at disse er opdateret med helt nye oplysninger. Så kan det ikke gå helt galt, for TA har altid været garant for velskrevne og korte oplysende indlæg i bladet. Spørgsmålet er så, om det lykkes for ham at få dem/materialet smeltet sammen til en tidsmæssigt relevant og sammenhængende enhed? Og det synes vi trods alt, at det gør.

Indholdets disposition

I bogen opdeles materialet i tre dele: En generel beskrivelse af DSB's lukkede godsvogne, hvor sammenslutningerne Interfrigo, Riv, Europ og DSB's lejevogne gennemgås. I andet afsnit gennemfører TA "En kort gennemgang af de vigtigste typer af DSB's lukkede godsvogne". Den overskrift synes vi ikke lige om. Det er ordet "vigtigste", vi falder over. Betyder det, at flere typer er udeladt?

Tredje afsnit tager sig af de åbne godsvogne, og hedder følgelig "De åbne godsvogne", altså uden en reservation!

Alt i alt synes inddelingen at være formålstjenlig. Men, desværre gentager TA sine oplysninger flere gange. Eksempelvis kan man læse grundlæggende information om Interfrigo gentaget ikke færre end tre steder. Endvidere kan man læse om de hvide vogne i detaljeret omfang også i indledningen. Det sker også i omtalen af de små Q-vogne, der så "mangler" i hovedafsnittet om vogntyperne. Den disposition forstår vi ikke, og derved forplumres dispositionen. Perspektiv for sig og detaljer for sig!

Men, hvad så med det faglige indhold om godsvogntyperne?

Godsvognene.....

Hvad med det faglige indhold af bogen? Overskriften på et af hovedafsnittene "En kort gennemgang af de **vigtigste** typer af DSB's lukkede godsvogne". Hvilke vogne mangler, og hvilke kriterier er der brugt for at udvælge dem, der er der, som de "vigtigste"? Det er uvilkårligt de spørgsmål, der dukker frem for læseren, for der mangler ganske rigtigt flere litra. Eksempelvis er PU vognene meget fyldigt omtalt, og de var (i vores øjne) ikke med i gruppen "de vigtigste vogntyper" ikke engang med den bedste vilje! Stort set alle vogne, der forsvandt 1945 - 50, er slet ikke nævnt. Det er ikke så godt. Endvidere er det ret uheldigt, at den vigtige gruppe af Q-vogne er fordelt på to afsnit!

Hvis man forventer at kunne finde alle oplysninger og data på alle de godsvogne, DSB havde i perioden 1945 - 1965, så bliver man skuffet. De generelle data er nævnt for de grupper af vogne,

der er medtaget, og det fungerer fint. Gruppen af IK-vogne, og det mylder af undergrupper, der opstod som følge af utallige ombygninger, kunne nemt have fortjent sin egen bog, da vogngruppen er særdeles kompliceret. Vognene blev leveret 1898 - 1919, og næsten fra begyndelsen blev vognene, der heller ikke var ens, udsat for tilpasninger, omlitringer og senere større/mindre ombygninger, dette afstedkom en mindre skov af underlitra. TA har fornuftigt nok holdt sig til det, der ombyggedes i bogens gyldighedsperiode, men det efterlader læseren med mange løse ender i f.eks. IK-vognenes livsforløb. Er det så en dårlig bog? Nej da! For langt de fleste læsere og modelbyggere er det en guldgrube, tegninger, foto og historie vil være til stor glæde for dem, red. inklusive! Også selv om titlen på bogen og et af afsnittene lover mere end de holder. TA gør bestemt heller ikke krav på, at bogen fortæller alt om alt. I forordet gøres der opmærksom på "manglerne" i en udgivelse af denne type.

Sammenfatning

Der er tale om en bog holdt i TA's velkendte og letflydende skrivestil - som taget lige ud af Lokomotivet. Og det er rigtig godt. Valget af billedmateriale til sådan en udgivelse er helt afgø-

rende. Billederne er næsten vigtigere end teksten. Fri os fra brevkassebilleder har parolen ofte flammet fra dette blad! Og dem finder vi heller ikke her, og det er et meget stort plus! Hertil kommer, at billederne ledsages af mange fine tegninger. Glædeligt - Tak.

Som anført i indledningen har forfatteren foretaget et klart tidsmæssigt valg, og i rimeligt omfang tilpasset dette til den sandsynlige læsergruppe. Også dette kunne mange andre skribenter lære rigtig meget af. Derimod har TA's dispositions-mæssige valg en konsekvens, da stoffets sammenflettede stil vanskeliggør en anvendelse af bogen som opslagsværk. Nu er det hele relativt let at overskue, så skaden er til at overse i denne sammenhæng, men et godt stikordsregister er absolut et adelsmærke!

Samlet set er bogen velskrevet, selvom der er mange "tyrkfejl", som en grundigere korrektur let ville have kunnet opfange. Summa summarum: Torben Andersen, det er på alle måder en go' bog, tak for den, vi glæder os til den næste.

Fire ud af seks stjerner.

Red.

A.C.M.E.



AC 51000. U Hansa WL 4581.

Foto.: ACME.



AC 51001. U Hansa WL 4591.

Foto.: ACME.



AC 51002. U Hansa WL 4606.

Foto.: ACME.

CIWL U Hansa har altid været noget særligt for mig. Märklins metalmodel trillede rundt i min modelverden i den første efterligning af et virkeligt tog. Siden den gang har U Hansa sovevognen haft en særlig plads i mit modelunivers.

Op gennem tiderne har fabrikanterne lavet en del udgaver af vogntypen, desværre altid i for korte udgaver, og da man endelig fandt ud af at fremstille dem i korrekt længde, var det i den "forkerte" udgave.

Nu er ventetiden forbi. U Hansa er blevet tilgængelig i model takket være Italienske [ACME](#). Vognen er kommet i tre udgaver, hvoraf de to har danske påskrifter! Alle tre har med stor sandsynlighed kørt i Danmark. Vogntypen blev fra slutningen af halvtresserne meget brugt i ekspres togene til og fra Skandinavien.

Hele 9 vogne var i perioden 1961 – 1963 registreret i Danmark, men kørte i landet fra nye, 1956 til omkring 1989 (lidt usikker på det sidste årstal, der ligger langt uden for min "komfort zone"). Selv om U Hansa sovevognen ligger i den øvre kant af min tidsperiode (1946 – 1955), var den

bare en "must have" model! Jeg er sikker på, at vi i klubben sagtens kan præstere en "moderne" ekspres med gul 1. klasse markering med mere. Modellen er ingen skuffelse, mildest talt. Den er snarere et væld af fantastiske detaljer. Selv om den slags er ved at være hverdagskost, bliver jeg alligevel positivt overrasket over graden og rigdommen i detaljerne, hver gang der kommer nye modeller.

Modellerne kan købes hos [Felix Team](#), [Hobbykæden](#), [Kystbanen](#), [Tog & Tekno](#) og [Felderbanen](#). Sikkert også andre steder, som jeg bare ikke har kendskab til. Jeg tror ikke, man skal nøle for længe. Mit gæt er, at disse skønne vogne meget hurtigt får ben at gå på.

Selv om ACME for det meste laver epoke 4 og 5 materiel, er der skam lækkerbiskener til tilhængere af "La belle époque" (epoke III) (udtrykket *la belle époque* har jeg skamløst hugget fra perioden 1871 – 1914. Perioden mellem den fransk – Prøjsiske krig og WW. I.). Blandt disse er der et sæt med 4 godsvogne, der alle har kørt i "hobetall" i Danmark, de brune bl.a. med kartofler.



AC 45038. er et sæt med 4 italienske godsvogne, der alle har kørt i DK

Foto.: ACME.

hobby trade

Er fremme med friske og ældre nyheder. Desværre er det ikke lykket mig at skaffe billeder i større format, så I må nøjes med "klip" fra det udsendte nyhedsblad. Det går nok også, for kvaliteten af modellerne er næppe påvirket af billederne! Netop modellernes kvalitet er vel noget,

vi ikke behøver at bekymre os så meget om, Den nyligt udkomne IKA kølevogn og FC vognen peger jo i særdeles positiv retning. En af de gamle nyheder er det gamle MT lokomotiv. Et meget smukt lokomotiv, men for svagt og ustabil i driften for DSB. Det fik ikke mange år i tjeneste, sat i drift 1927 og blev endelig opgivet i 1943,

ombygget i 1944 til hjælpevogne. Undtagen MT 106 der brændte i 1936. Det er altså noget så sjældent som en vaskægte epoke II model! (*jeg kender i hvert fald én, der bliver glad*) Mon ikke modellen får sneget sig ind på mange epoke III og IV anlæg? Jeg tror det, for det er et skønt træskrummel!



MT modellen, billedet viser en forseriemodel!

- 150101. MT 101. Diesellokomotiv. DC.
- 150106. MT 106. Diesellokomotiv. DC.
- 150104. MT 104. Diesellokomotiv. DC.
- 250101. MT 101. Diesellokomotiv. AC.
- 250106. MT 106. Diesellokomotiv. AC.
- 250104. MT. 104. Diesellokomotiv. AC.

Modellen bliver med laserskåret vognkasse af ægte træ. Undervognen er støbt i metal, det giver en tung undervogn og et lavt tyngdepunkt. Løsdele er støbt, ætsede i messing- og nysølv, og balustre er lavet af fin metaltråd. Lokomotivet er forsynet med fjederkurvpuffer. Det lover godt for kvaliteten, og de prototyper, jeg har set, lever ganske godt op til mine forventninger.

Der er endnu ingen oplysninger om, hvornår vi kan forvente denne lille perle på markedet. Een ting ved jeg, den kommer ikke førend, producenten er tilfreds med resultatet. Så lidt tålmodighed er nok klogt.



FC vognen, der kommer i ny udgave med rød bemaling og nye numre.

FC vognen kommer i 5 nye varianter 3 i vinrød bemaling, 2 i oprindelig teakfarve.:

- 52054. FC 4752. Vinrød.
- 52055. FC 4753. Vinrød.
- 52056. FC 4755. Vinrød.
- 52057. FC 4756. Teak.
- 52058. FC 4760. Teak.

Vognkassen er laserskåret træ, undervogn er metalstøbt og løsdele er støbt i messing og ætset

i nysølv, endvidere er vognen forsynet med fjederende kurvpuffer. Der står i prospektet, at det er en nyudvikling, men mon ikke det er den samme udgave som første levering af FC vognene? Blot med forbedringer – det tror jeg!



Tegning af FE vognen, der er en ny model.

FE vognen er derimod er nykonstruktion, selv om vognene ligner FC vognene en hel del. Modellerne bliver lavet efter samme koncept som FC vognen. Der bliver lagt ud med 4 varianter.:

- 52060. FE 4901. Teak.
- 52061. FE 4918. Teak.
- 52062. FE 4924. Teak.
- 52063. FE 4933. Teak.

Det bliver spændende at se denne variant, og hvilken udvikling dette koncept har fået.



Do 5604 i Fredericia 1985.

Foto.: Eget foto.

Do og DQ er nok noget af det mindste inden for postvogne. Det er vigtige vogne, der var stærkt benyttet indtil de store baneslagninger tog fart i tresserne. Jeg håber virkelig disse skønne små postvogne bliver en dundrende succes! Så vi kan få noget mere af den slags. Der bliver lagt ud med 3 Do og 2 DQ.:

- 52080. DO 5604. Teak.
- 52081. DO 5610. Teak.
- 52082. DO 5632. Teak.
- 52083. DQ 5805. Teak.
- 52084. DQ 5807. Teak.

Her er det samme tekniske koncept, der anvendes som på FC og FE vognene.

Nu kunne man så tro, at dermed var det slut, men nej! Også godsvogne med trævognkasser vil blive lavet efter samme opskrift.

DSB købte i 1939 4 ZM vogne af Otto Mønsted, de blev til fire IM 20 314 – 20 317 i 1941. Margarinefabrikken Alfa købte i 1916 6 vogne til transport af margarine. I 1943 solgtes tre af

vognene til Carlsberg (ZA 99 495, 496, 497) og 1 til Tuborg (ZB 99 615).

IM vognene laves i 2 varianter.:

35001. IM 20 314. Kølevogn.

35002. IM 20 315. Kølevogn.

Carlsberg ølvognene laves i 3 varianter.:

35011. ZA 99 494. Ølvogn.

35012. ZA 99 495. Ølvogn.

35013. ZA 99 539. Ølvogn.

Sidstnævnte ZA vogn er spændende. Den har samme vognkasse som de to andre modeller, men undervognen er meget anderledes, da vognen er bygget i 1939. Den har lukkede akselgaffler, cylinderpuffer og pladehjul, det er spændende om modellen udviser samme forskelle.



Tegning af IM vognen, dem var der 4 af!



Carlsberg købte 2 vogne med tegningens udseende fra margarinefabrikken Alfa.

Tuborg vognen laves i 1 variant.:

53014. ZB 99 611. Ølvogn.

ZB 99 611 er bygget i 1940 og havde en moderne undervogn, ligesom ZA 99 539.



Tuborg vognen havde ikke tegningens udseende, med hensyn til undervognen



ZB 99 704 fra De Danske Sprit Fabrikker.

53015. ZB 99 704. Kølevogn DDSF.

Denne vogn er godt nok bygget i 1929, men den er om ikke identisk, så meget lig de ældre vogne af typen. Det bliver en perle, hvis vognkassen får blanke messingætsede bogstaver DDSF og hvælvede emaljeskilte med malteserkorset på. Valget af vogntypen er nu ikke så tosset, som det umiddelbart kunne se ud. Der er flere variationsmuligheder end man lige skulle tro.



ZB 99 704 forbilledet for Hobby trades model. Odense 1954.

Foto.: Poul Erik Clausen. Arkiv.: DMJK.



Formodentligt sidste beretning om en ny dansk models fremkomst fra Heljan, fordi der svirrer så mange påstande, at ingen kan vide sig sikker mere! Jeg vælger den med finalen, og så må fremtiden vise, hvad der er ret og vrang i dette virvar!

De første CP vogne blev præsenteret på Hobby-messen i Valby Hallen 05. – 06. marts i år. Nu er AF/CML modellerne så kommet, dermed er alle 8 udgaver kommet!

Er det så en værdig (måske) finale Heljan præsterer? Detaljer og støbninger er af samme fine kvalitet som CM vognene udviste, teakbemalingen er behageligt nok lidt mørkere end på CM vognene, men slet ikke så changerende i farvenuancerne som CM vognene, og det er synd, for det giver vognen et lidt fladt og dødt udseende. Det er stadig en flot vogn, der bare lige mangler det sidste. Som rødmalet er der bestemt ikke noget at komme efter. Det er bare

mig, der er så tosset med trævogne – især i teakfarve!



Fine påskrifter med flere farver og skygger, sådan skal det gøres – helt enkelt!



Af 95 i hele sin udstrækning, en pragtfuld model!



Så er der dømt fine detaljer og påtryk!

Jeg er vild med modellerne. Desværre var der "kun" 5 AF vogne, hvoraf Heljan har lavet AF 95 og 96 i teak og AF 98 i Maroonrød bemaling

med gul 1 kl. markering, altså en vogn efter 1956. Man har altså mulighed for ved hjælp af omnummerering at få 5 udgaver af AF vognen i teak. Godt og vel halvdelen af AF vognene blev ombygget i 1953 til CP, undtagen AF 96 og 98, der blev til CML 2267 og 2268 i 1960. Det vil sige, at der var 3 CP (2966, 2967 og 2968) efter 1953 først i teakfarve og senere i Maroonrød, så også her er der lidt muligheder ved omlitreringer.

Vognen er anvendelig i næsten alle slags tog, dog ikke de store tunge landsdelsekspresser og internationale tog. I mindre tog og på sidebaner var de velegnede i tog med stort behov for 1 klasse.

Jeg tror, der bliver rift om vognene, så én kan kun anbefale, at man anskaffer de vogne, man ønsker, mens de er der. Jeg tror næppe, der kommer en reprise senere – desværre!

Flemming

Banebørstedag

lørdag den 11. juni 2016

kl. 11.00 til 16.00



Næstved Modeljernbaneklub
Sydbyskolen, Nygårdsvej 110
4700 Næstved, www.nmjk.dk

For 14. gang byder Næstved Modeljernbaneklub, alle modeljernbaneinteresserede velkommen til klubbens Banebørstedag. Det er dagen hvor vi holder "Åbent Hus", og hvor vi mødes på en helt uformel måde. Du behøver således ikke være medlem af en klub eller forening. Der er mulighed for at fremvise din sidste nyskabelse, udveksle erfaringer med andre ligesindede og forhåbentlig få nye ideer. Du kan også opstille og fremvise dine hjemmebyggede modeller.

Klubbens medlemmer arbejder til stadighed med at gøre anlægget karakteristisk og levende. I år vil der være mange flere figurer og køretøjer på anlægget. Landskabet skifter flere steder karakter og med endnu flere "levende" detaljer. De fleste persontog vil være med passagerer, og der udarbejdes en lille guide, så besøgende kan komme rundt i alle hjørner af anlægget, og se nogle af de figurer og små scenerier, som krydrer anlægget med detaljer.

Der vil være et arbejdende værksted, hvor der gives tips og ideer til blandt andet bemaling af figurer.



Årets tema er "*Figurer og liv*"

Temaet vil naturligvis præge arrangementet med udstilling, kørende modeller, osv.

NMJK's brugtbod er åben og alle modelbane forhandlere, fabrikanter og private er velkomne, blot med et begrænset sortiment. Salget skal kunne foregå fra "bagsmækken" af bilen, fra dit campingbord eller direkte fra den medbragte kuffert. En del af parkeringspladsen, de overdækkede cykelstativer og græs arealet foran klublokalet, benyttes til salgsaktiviteter. I tilfælde af dårligt vejr, kan vi være inden døre. Det er helt gratis at deltage og det må derfor ikke forventes, at NMJK stiller borde til rådighed, ligesom der heller ikke kan forventes adgang til el. NMJK hjælper ikke med opstilling / nedtagning af boder.

Vores "Jernbanecafe" tilbyder:

Kaffe, te, øl, vand, kage eller et let måltid i hyggelige omgivelser.

Husk

- Gratis adgang for alle
- Børnene kan lege med vores LGB tog
- Bus lige til døren fra Næstved station – rute 602 mod Nygårdsvej



Se mere på - www.nmjk.dk

Nyt fra klubben

V. Flemming



Onsdag d. 06.01. 2016. Første klubdag i det nye år! Inden vi kom så langt, blev det en noget "udfordrende" jul. Kloakvand i samtlige 7 rum er altså noget af en opgave! I sidste nummer viste

vi lidt fra oprydningen, og vi har lidt mere fra den "festlige" eftermiddag mellem jul og nytår. Vi kører stadig affald væk, og der er stadig steder, hvor vi ikke har været.



Det var ikke udelukkende surt arbejde, LT underholdt os alle med sine fine waders!



Vores nu knap så fine gulvtæppe blev fjernet, ødelagt af kloakvand!



Der var kloakslam alle vegne!



Mere slam og ødelagte mdf plader m.m.

Det var altså tilstandene, vi stod overfor 28.12. 2015. Heldigvis så det meget pænere ud, da vi tog hjem den dag, og der har været hold hernede for at køre ødelagte materialer m.m. på lossepladsen. Det har været en dyr omgang for klubben. Ud over materialer, herunder det fleste af

pladerne til vores Helix, og alt hvad der stod på de nederste hylder i biblioteket, er ødelagt af vandet. Vi havde ret store mængder mad i fryseren – det var også lige til skraldespanden. Nok om det, vi må håbe, vi snart har lært lektien. **"Der må ikke stå noget på gulvet"** eller hur?



Dirty Harrys patineringsværksted har haft travlt, Michels My har fået et pænt lag snavs, det ser ret godt ud. På slæb ses en nyleveret 1. / 2. klasse personvogn litra Ax.



My lokomotivet var ikke det eneste, der var blevet patineret. Michels MO, som i maaaaange år har haft en skade i malingen på vognkassen, er blevet ordnet. Samtidigt har vognen fået en særdeles pyntende gang patina! Det skal bemærkes, at det ikke er en Heljan MO, men en Hampli model med en masse ekstra detaljer.

Hr. Per fra Epoke Modeller havde meldt sin ankomst hos os. Det var en gammel aftale, der indbefattede en hastighedspickup til vores rullestand!

Det betyder, at vi nu kan anvende rullestanden til at indstille dekoderen, eksempelvis så alle

maskiner kører 60 km/t. i trin 8. (*kun et eksempel!*). Det ville være rigtig smart, hvis hvert reguleringstrin repræsenterer en bestemt hastighed. Det ville gøre det væsentlig nemmere at køre med en realistisk hastighed! Køretrinet ville også kunne angives i tjenestekøreplanen.



De store drenge er begyndt at sanke mad, og det røde kød er endnu ikke skåret til!



Det må være "aftensolen", der har gjort billedet gult. Det grundlæggende landskab er ved at være færdigt. Avis papiret er meget nødvendigt, uden det ville sporet hurtigt blive griset til!

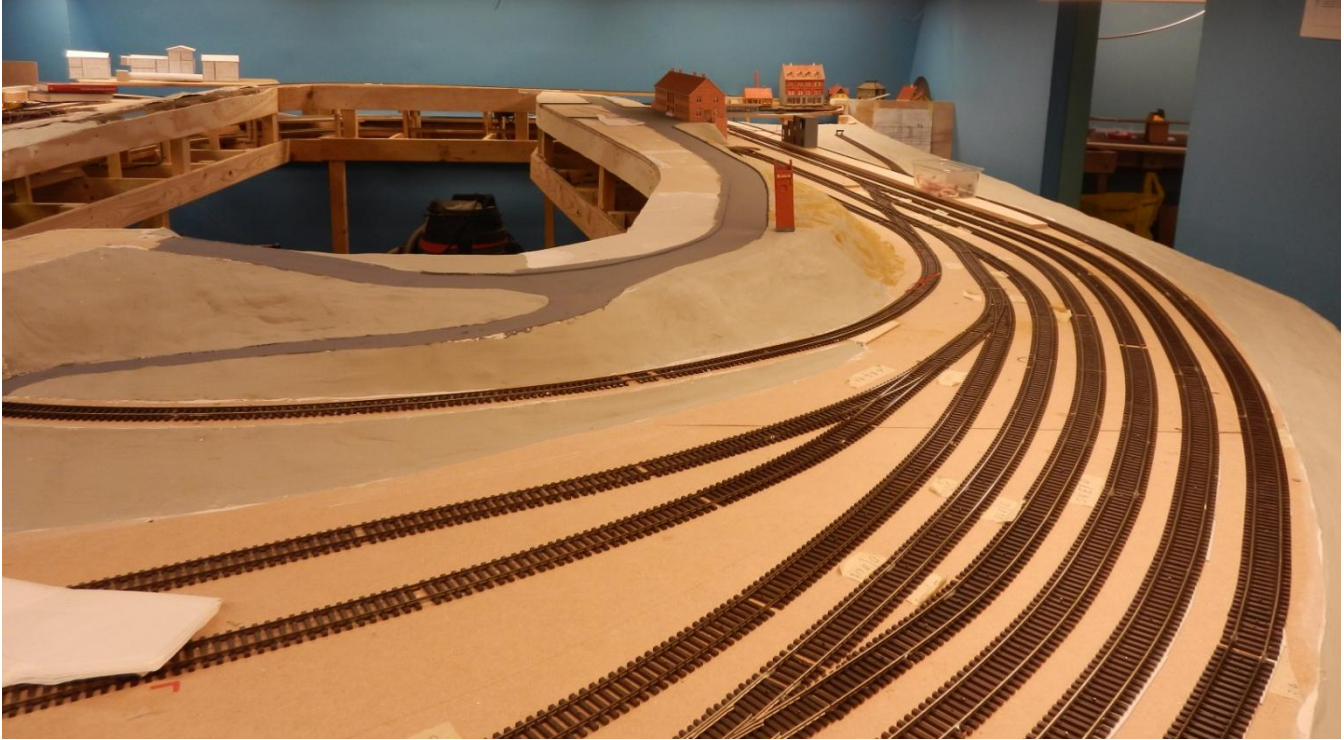


Ned mod sukkerfabrikken er der lidt mere "kaos"

I rum 3 blev der atter kastet med gips, af de to brødre (*gisp!*), Jan med sine små stykker gipsvædet stof og Henk med den noget fyldigere (*og øl blandet!!*) spartelmasse. Landskabs opbygningen skrider hurtigt fremad og jeg blev som sædvanligt presset for en færdig tegning, hvilken der også næsten er styr på. Jeg mangler "bare" miljøet omkring trinbrættet, der arbejdes på en ide

med 3 - 5 arbejderboliger og en landhandel. Sukkerfabrikken er tænkt med en indhegning og portvagt med bolig. Endelig skal projektet så lige vendes på et medlemsmøde og (*forhåbentlig*) godkendes.

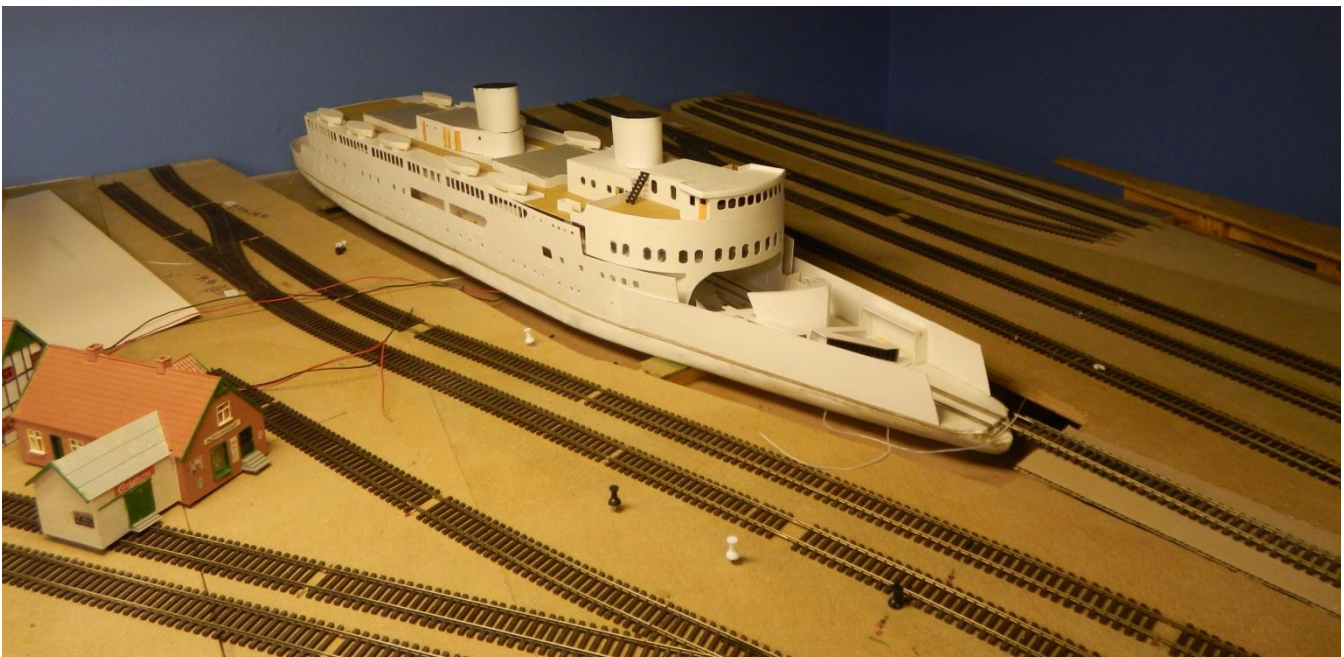
Aftenen blev afsluttet med giftgrøn kage, vi havde nær glemt den, ikke så underligt for der var også dessert efter aftensmaden!



Så har stationsvejen fået vejbelægning og det skulle såmænd undre mig meget, hvis ikke snart de første automobiler dukkede op.

Onsdag d. 13.01. 2016. Meget af ens tid går med "pjank!" Jeg var i stor mangel af 0,5 mm pianotråd og lidt cyanolitlim, altså måtte vi inden om den gode Witzel, Heldigt for gips brødrene,

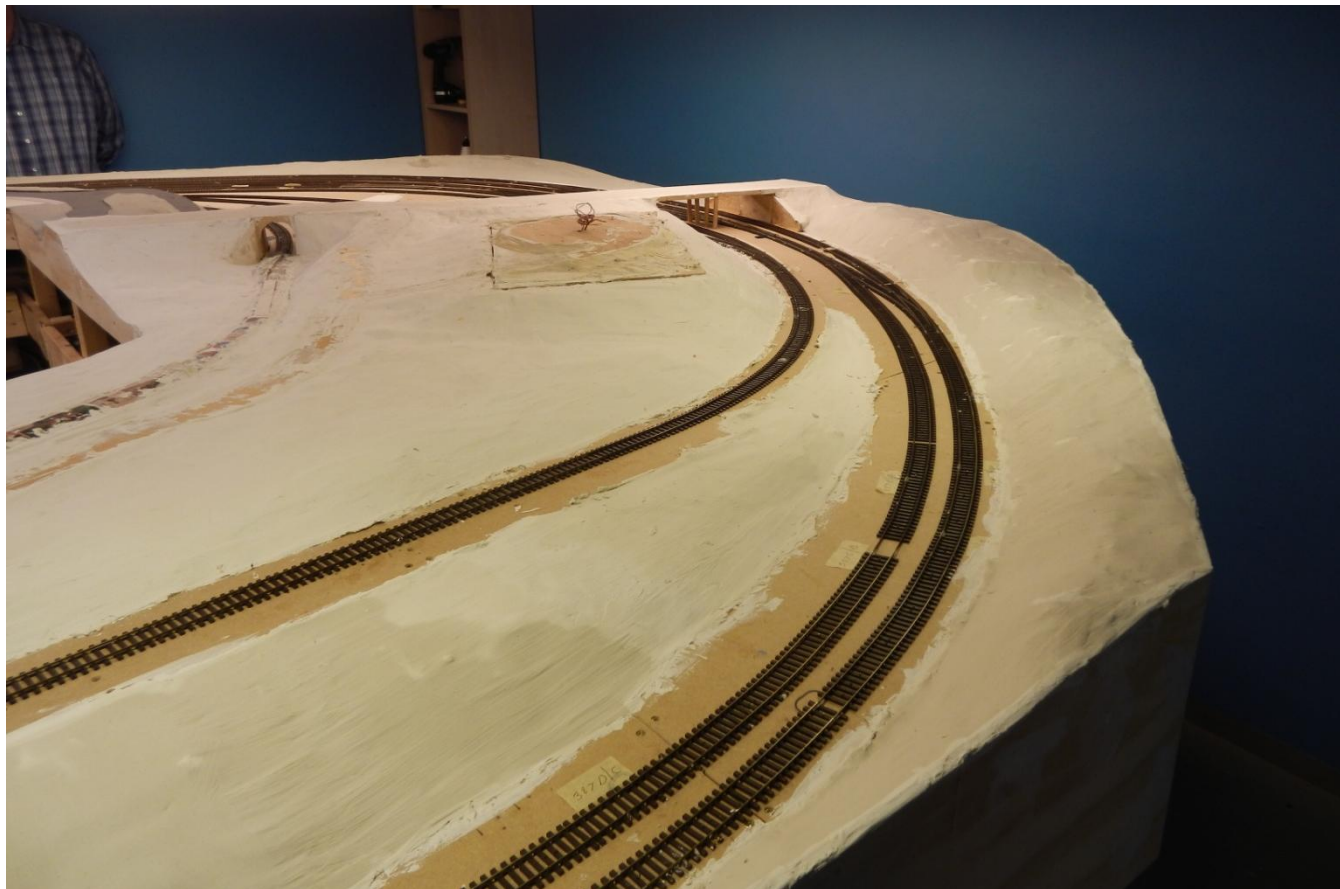
for Henk ringede og bad om adskillige kilo Polyfilla fra Jem & Fix, nu vi alligevel pjattede tiden bort. Det blev derfor en noget senere ankomst i klubben end beregnet.



På få måneder har Madsen fået bygget færgen Fyn næsten færdig! Mon ikke vi kan vise billeder af en færdig model senere i dette nummer?

Jørgen havde medbragt sit byggeri af færger Fyn, der er ikke længere plads til at arbejde på modellen hjemme i hans "hule" - indrømmet, en Storebæltsfærge fylder altså en del i 1:87. Selvfølgelig måtte den bare anbringes i et færgeleje

nede på Korsøre station. Der er ingen tvivl om, at det bliver et blikfang, der vil noget nede i rum 1. Hele to færger og stationen med perronanlæg m.m. Ingen tvivl om, at det bliver et spektakulært skue!



Så er grundlandskabet færdigt på denne side af hovedvejen. Næste foto vil vise, at der ned mod sukkerfabrikken hersker lidt kaos endnu!



Her kan det knibe lidt med overblikket, men det er skam mening i galskaben. Nye grundplader skal laves efter de elementer, der skal være på området.



Inde i Sukkerkøbing har vejvæsenet haft travlt. Vejene er anlagt, og der er netop blevet anlagt fine fortov i hele byen. Desværre fik jeg ikke fotograferet det på nært hold!

Jeg kom lidt sent i gang med tegneriet, grundet alle de før nævnte svinkeærinder. Der mangler nu kun antydningen af bebyggelsen omkring trinbrættet og selve strækningen af smalsporet! Jeg satser stærkt på, at tegningen bliver færdig på næste onsdag (20.01.). Så må et byggemøde tage stilling til sagerne! Det vil betyde, at landskabet vil kunne påbegyndes/færdiggøres herefter. Der står også et par "gipshajer" og ånder mig tungt i nakken. Jan og Henk er nu nået så langt, de kan komme med grundlandskabet. Gipsho-

wet må hvile en kort stund, men videre kommer de, når lokalplanen for sukkerfabrik og omegn er færdig. I Sukkerkøbing by er forberedelserne til opbygningen af diverse bygninger i fuld gang. Veje er blevet anlagt, og denne onsdag blev der anlagt fine fortove i hele byen. Tidspunktet for anbringelse af bebyggelsen rykker nærmere og nærmere. Madsen hjemtog noget, der så vidt jeg kunne forstå, meget vel bliver til "Jernbanehotellet" en ikke uvæsentlig detalje i en dansk provinsby.



Hardcore læsere af "Nyt fra klubben" vil huske de fantastiske beretninger om Henkestenen! Nu sker der sære ting og underlige sager i vores modelverden igen! I et af hovedsporene på Sukkerkøbing station er det "Borende X" uden varsel dukket ud af fortidens glemsel! Man kan se spidsen af det specielle bor stikke op i sporet – KMK læserservice var på pletten og kan meddele, at ingen ved noget (som sædvanligt).

"Dagens ret" var "Spaghetti Bolognaise" (*synd for LT, der var fraværende*), og der blev gået til opgaven med stor entusiasme og seriøsitet! Opvasken (*som ingen ende ville tage*) stod Michel og undertegnede for.

Jeg tror ikke, det var meningen, at det skulle opdages (*KMK læserservice ser alt!*), men der manglede lys i Nørrebro station. Jeg kan godt forstå, at Jørgen så lidt træt ud. Sammen med Henrik fik han dog løst mysteriet, så nu lyser lyset atter over den travle station. Det viste sig, at den store kasse, der står under bordet, havde lavet ravage i ledningerne. Selv de bedste dage får en ende, og klokken 2200 kørte de sidste hjem.

Onsdag d. 20.01. 2016. Så blev det nok engang onsdag. Onsdag er jo klubdag, og vi myldrede til fra det meste af Sjælland. Team Slagelse er efterhånden berygtet for altid at have en masse rare sager med, og denne dag var ingen undtagelse. Frit efter huskeren, så var det to poser med vore fine og færdige klubtrøjer, en sæk med vaskede duge, to computere, vores mad, en vogn

til malerværkstedet og 9 (!) bøger om CIWL (*ny-indkøbte*) – det kræver skam stor omhyggelighed at få det hele med ned på en gang.

Fremmødet var lidt afdæmpet, Ole skulle arbejde, Knud går jo til finere madlavning hver anden onsdag, og Henrik var en tur på digitalt kursus/møde. Klubben summede dog herligt af liv desuagtet! Der blev "Pollyfilaleret" i stor stil inde i rum 3, Da jeg prøvede at luske noget ud af "gisperne", om det mystiske "borende X", satte de bare et saftigt tandsmil op – det er s.. op ad bakke at være snushane!

I stedet kastede jeg mig over mit tegneri. Området omkring sukkerfabrikken får stille og roligt sit "grundudseende" tegnet ind. Det bliver et spændende område inklusive det fra vores ungdoms berømte vejsving, "[Svinget i Solrød](#)".

Per drev os alle til vanvid med udskæringen af støtterne til backdrop'et i rum 4, selv om døren blev lukket ind til ham.

Lidt for 1800 afhentede jeg vores gæst Ulrik Tarp Jensen (*og LT der sad fast i sin bil*), oppe på P pladsen – vi gik ned til et veldækket ostebord, med ægte rødvin!

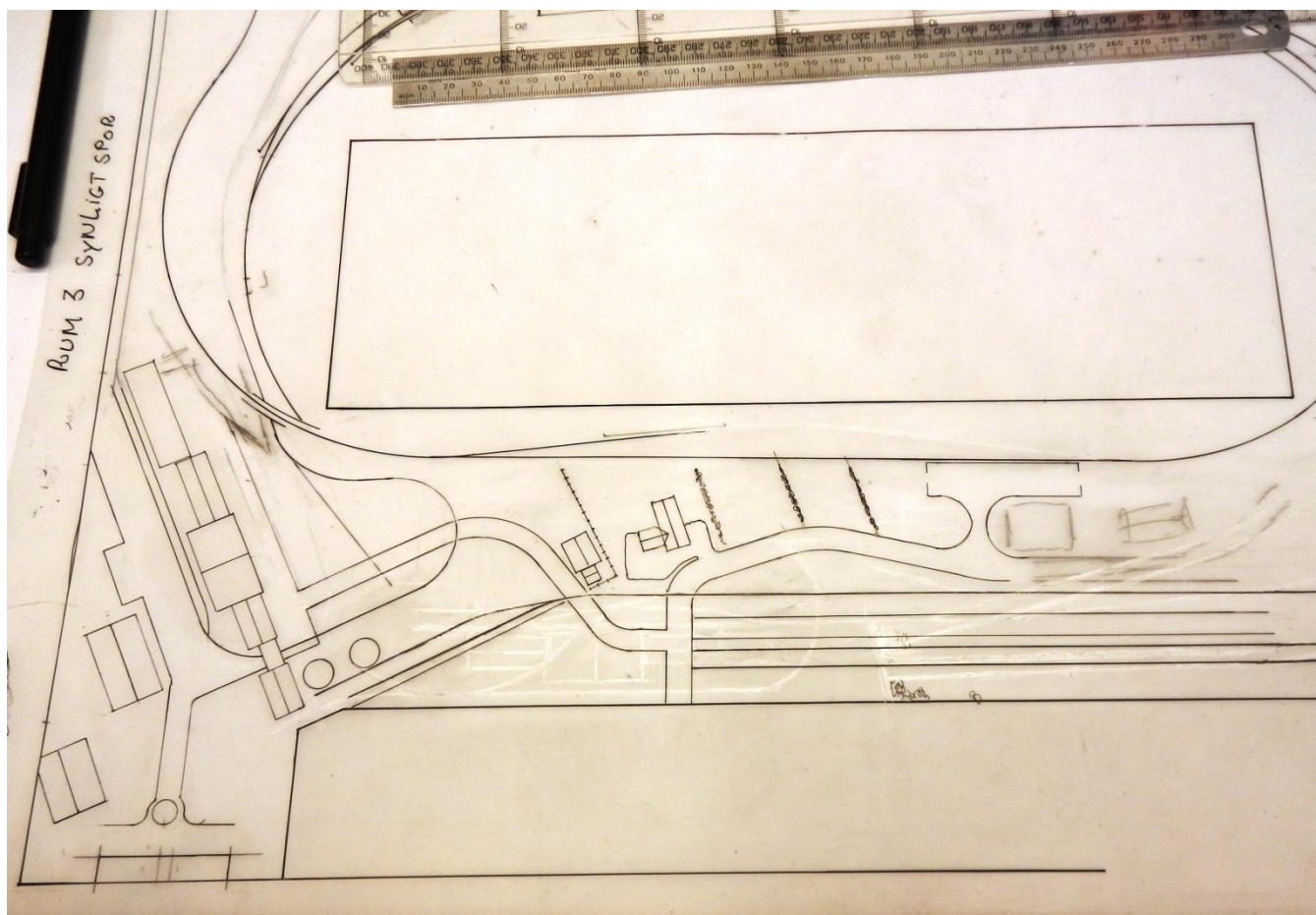


Idet vi endnu en gang skal beklage det søvnige lys på biljet, bringes de sidste nye landvindinger, begået af de to gipsbrødre!



Forventningen har mange ansigter – brødet er på vej! Bents bønner er blevet hørt!

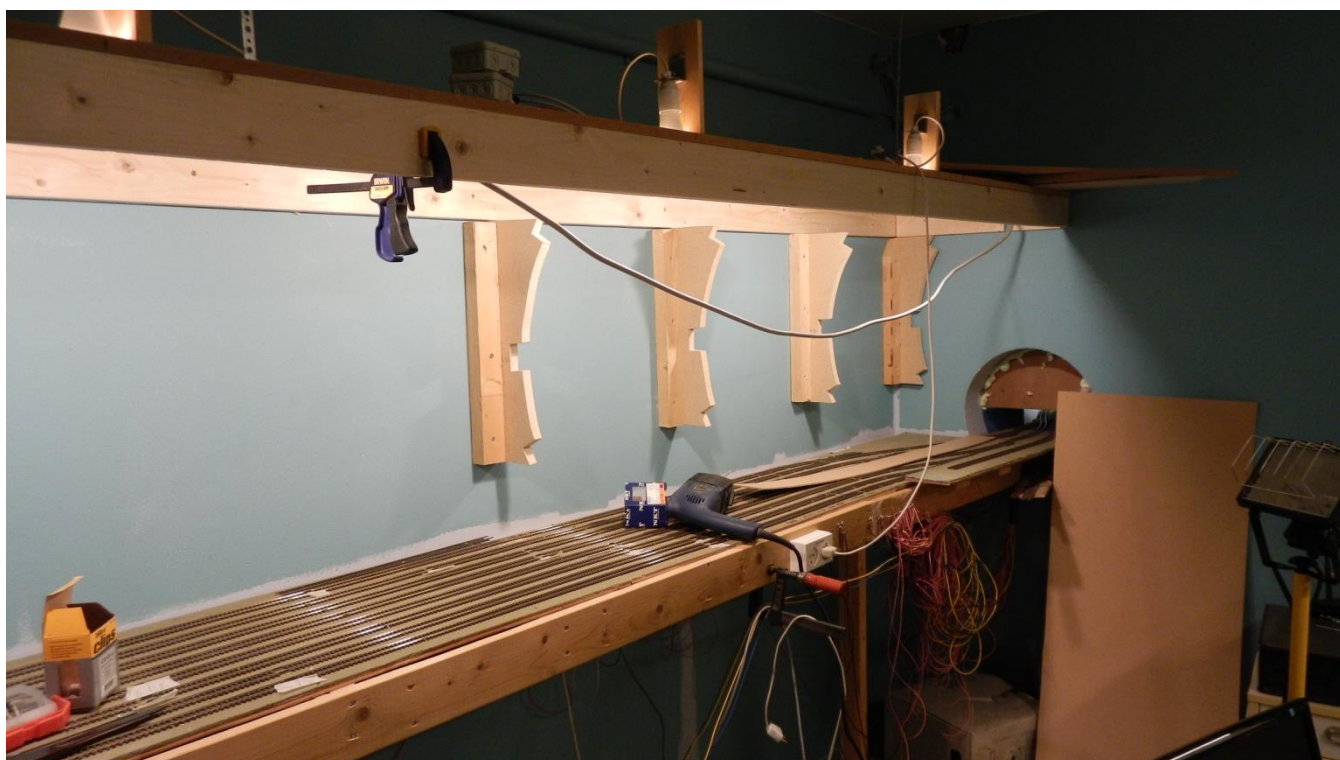




Der er stadig ting på tegningen, der skal rettes til og tegnes færdig, men vi nærmer os!

Det blev en rigtig hyggelig klubaften sammen med vores gæst, og vi kom godt rundt i hele den danske modelbaneverden. Ind i mellem blev der også arbejdet lidt (!), inden vi fik set os om, var klokken atter blevet, så smutter vi hjem tid, tak til Ulrik for besøget og de glade medlemmer for endnu en god klubdag!

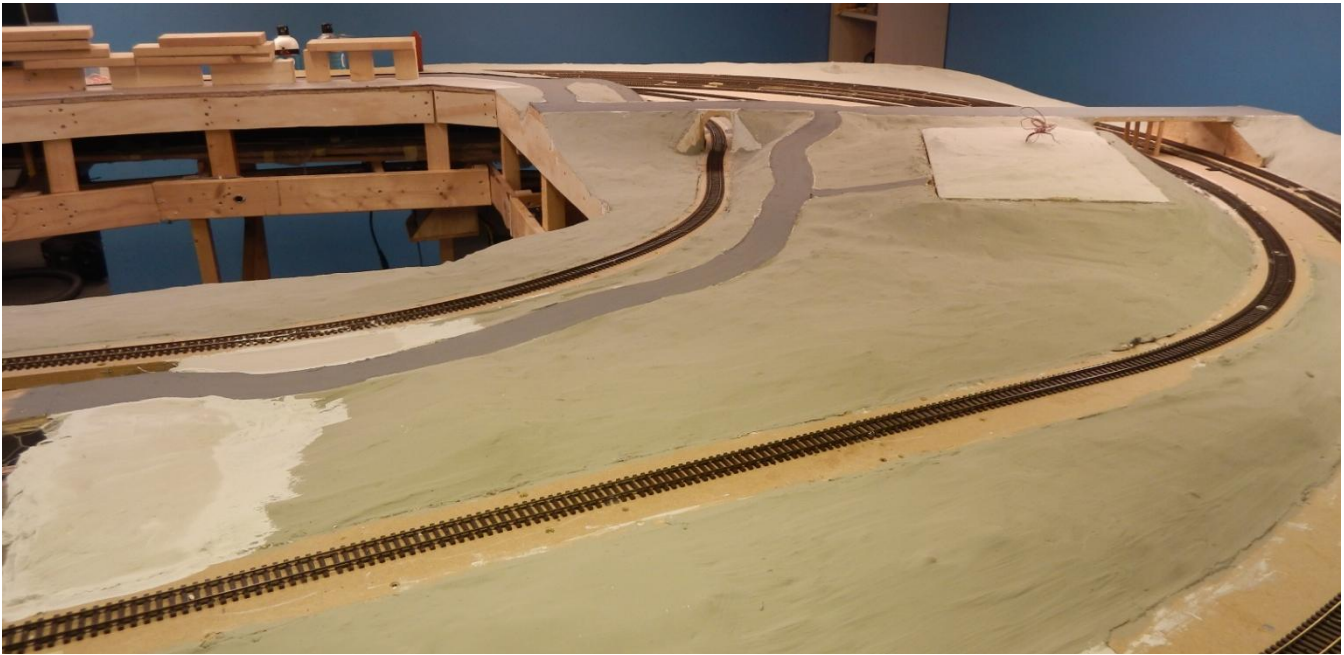
Onsdag d. 27.01. 2016. Da jeg sidste onsdag kom hjem, var entreen fyldt med spændende kasser fra Lekbo Handel. Det var spor til det skjulte spornet inde i rum 4. Disse kasser er nu anbragt så højt, at selv en alvorlig oversvømmelse ikke kan nå dem – oven på vores klædeskab! Man bliver vel klogere.



Begyndelsen på backdrop'et i rum 4.

Inde i rum 4 blev der arbejdet på højtryk med boring af huller til holderne af backdrop'et. Det var en forfærdelig støj, den borehammer kunne frembringe, men det er solide vægge og kræver

solidt grej! Tillige var det spisetid klokken 18⁰⁰ og slut med larm klokken 19⁰⁰, så der var knald på! Med lidt held, når de raske drenge vel at få resten op næste onsdag.



Landskabet omkring "hovedvej 2", privatbanen, og statsbanen, er nu ved at være færdigt i sin grundform. Møllebakken (nu med aftagelig top), og den omkring liggende agerjord, vil snart blive bebygget og beplantet, det bliver et flot område!



Her kan man stadig se noget af det virvar af spor, der er ved at blive skjult af blødt dansk landskab!

Henrik havde været en tur rundt om hele vores anlæg, for at få hoved og hale på, hvorledes det hele kommer til at hænge sammen. Med sig havde han sit fotografiapparat. Somme steder er der ikke blevet lavet det helt store i snart lang tid. Lad os se nogle billeder fra Henriks safari- Første rum er rum 1. Her har vi Korsøre station og færgehavn. To ting står umiddelbart i kø for

at blive lavet her. 1. En påbegyndt sporforenkling og en udvidelse samt nybygning af havnen. 2. Fjernelse af tiloversblevne sporskiftedrev og kontrol af de blivende drev – dem har vi ikke været så heldige med! Sidste gang, der er blevet kørt på stationen, var på beboerdagen i 2014 – så en grundig rengøring er nok en nødvendighed, før der kan køres igen.



Korsøre er et af de steder, der i de sidste par år har været meget stille. Der er en igangværende sporforenkling, der afventer en indsats! Som man kan se, fungerer anlægsbordet fint til opstilling af diverse bygninger.





I rum 2, hvor vores bibliotek i øjeblikket ligger i ruiner efter oversvømmelsen kort før nytår 2015, har den ældste del af vores landskab sin plads. Det blev lavet af Jørgen for omkring 10 år siden, og det bærer tydelige tegn på aldersvækkelse.

Det er planen, at det skal renoveres, når gips brødrene er færdige med opgaverne i og omkring Sukkerkøbing i rum 3. Muligvis først efter, at Fjordby i rum 4 er færdig! Som I kan se, er der nok at tage fat på.



I rum 3, 4, 5 og 6 har vi vist masser af billeder i de seneste par år, og der vil utvivlsomt komme mange endnu, eftersom der til stadighed bliver arbejdet alle steder, måske lige undtaget i rum 6, der må betragtes som færdigt. Det betyder dog ikke, at der ikke bliver lavet detaljer hist og her!

I rum 7 er der faktisk også modelbane, eller rettere der er to midlertidige vendesløjfer. Efter billedet at dømme er de næppe farbare, alt muligt andet end det der skal være der, er kunstfærdigt stablet ved og navnlig på sporet – til dels en følge af oversvømmelsen.



Et dramatisk billede af forfaldet i rum 7.

Til at styrke sjæl og legeme, havde Martin fremstillet kæmpe hakkebøffer med ovnstegte kartoffelbåde hertil var der Broccolisalat, der var rigeligt og vi alle kunne gå styrket fra bordet. Jørgen kæmpede videre med husene inde i slyngelesten og jeg fik da tegnet lidt. Endnu en hyggelig og god klubdag tog alt for hurtigt sin ende – vi ses næste onsdag!

Onsdag d. 03.02. 2016. I dag får vi besøg af "lidelsesfællerne" fra NMJK Næstved Model Jernbane Klub. Inden vi nåede så langt måtte vi lige en tur omkring en tår kaffe hos vor ven Witzel. Jeg manglede noget maling, Jørgen nogle strips

og rør, som vi ikke fik med, fordi han ikke rigtig kunne huske størrelsen!

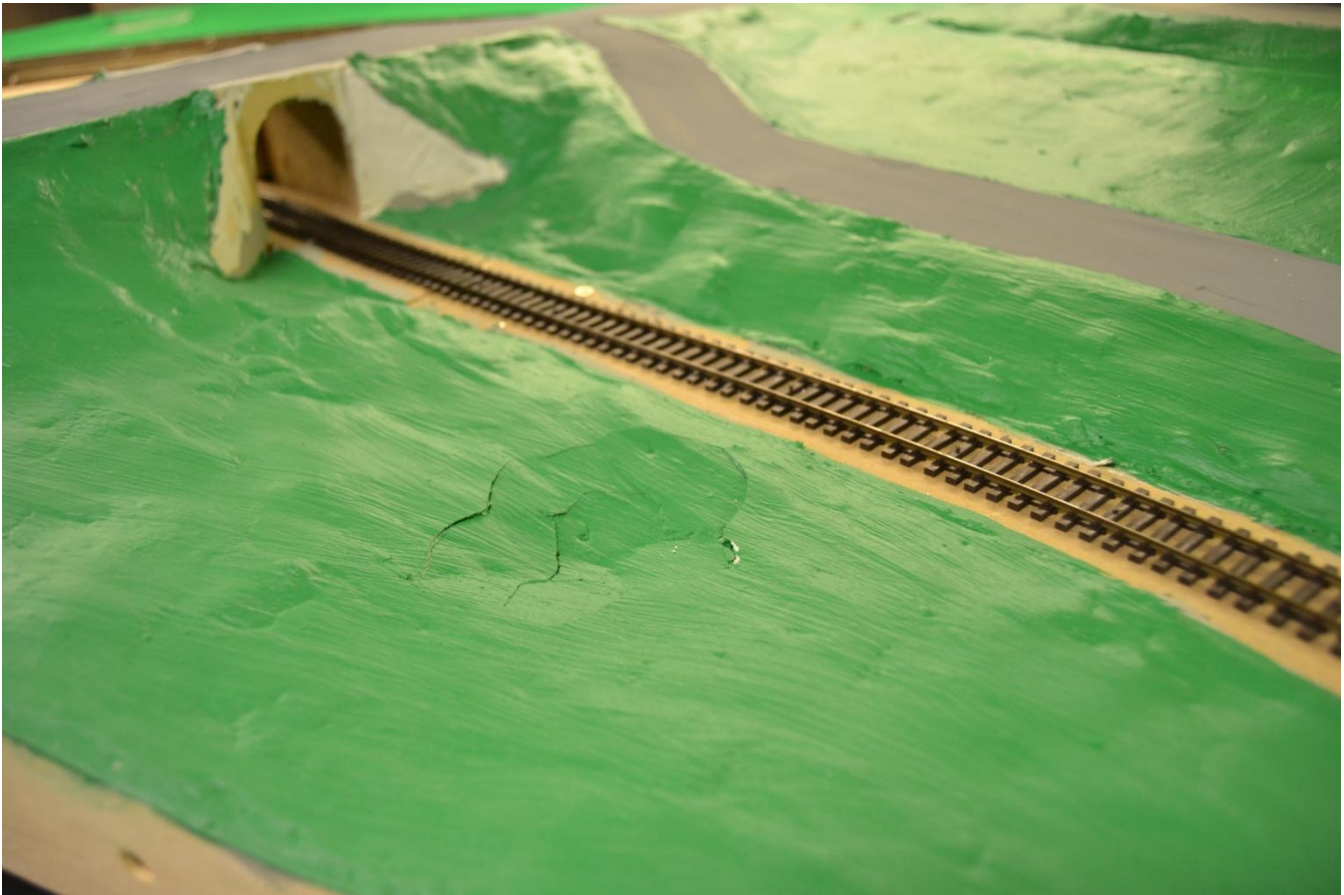
Vel ankommet i klubben, troede jeg, naiv som jeg er, at nu kunne jeg lige få tegnet en pæn sjat på planen over rum 3.

Ak hvor tog jeg fejl, det blev kun til et par streger! Så næste onsdag SKAL ideoplægget (*tegningen*) være færdig!

Henk havde vældig travlt med at male den utroligt "smukke" grønne grundfarve ud over hele landskabet, det er i sådanne situationer at jeg spekulerer på, om den gode Henk er farveblind! Han påstår, det er den helt rigtige farve under alt landskabet – så deet!



Se bare, så meget og så grønt! Heldigvis ved vi jo, at det færdige landskab bliver meget smukt!



Knap er malingen tør før det næste mysterium i vores hårdt prøvede verden ryster indbyggerne. Som man kan se, er området på billedet ramt af noget stort og tungt. Hvis det ikke var, fordi jeg vidste, at den berygtede "Henkesten" var blevet indstøbt i fundamentet til et af højhusene, ville jeg tro, at den havde været på spil igen – man ved ingenting!

Jan og Per arbejdede så sveden sprang! Der blev savet holdere til backdrop'et, og der blev boret/skruet op i en rasende fart. Det er en sand fryd at se så unge og så smukke hertuger arbejde

igennem. Så vidt jeg ved, er næste skridt, bygning af en del af bordkanten og så den store Helix. En meget stor opgave, ikke mindst fordi cirka halvdelen af træet blev ødelagt af vandet!



Målet blev nået. De blev færdige lige inden vores gæster ankom.



KMK Læserservice iler med produktoplysning: Dette viser den produktudvikling, der er sket med vores backdrop-holdere. De første, vi lavede, var spinklere, knap så solide og vanskelige at ramme med skrueerne. Dette her skal nok holde og, der er masser af træ til skrueerne!



Midt i det hele fik vi også lige tid til at fylde i hovedet! Sjovt nok finder vi altid det. Menuen stod på franskbrødsadder med ost og andet pålæg – velbekomme!



Stationsvej er nu ved at blive "beboet! Jeg er pludselig blevet manufakturhandler, hvordan skal det mon gå? Det er tydeligt, at vi er tilbage i de "gode gamle dage", før der var rygeforbud og politisk korrekthed. Øl, vin og spiritus lige ved siden af en legetøjsbutik – den gik ikke i dag! På den anden side af Kirkegade ligger den driftige Slagter. Han er ved at sætte hele huset med butik i stand. Man kan se svagstrømsteknikeren i fuld sving med at lave lys. Der kommer forhåbentlig tag på, inden det bliver regnvejrr. Næste bygning er det kendte "Jernbane Hotellet". Det er hær, en pæn andel af byens borgere indtager deres frokost. Jeg er ganske overbevist om, at vi hører mere til dette sted! Sidste bygning er så ny, at jeg intet kender til den. Astoria må være en biograf? Og så en bager samt endnu en vinhandler – de er tørstige i den by.



Efter maden blev der vasket op, tørret borde af, og i anledningen af at vi fik gæster, fik diverse løsgående effekter en plads at være på, pludselig så der ganske pænt ud.

En dyb vejrtrækning, og så kom de første af vores gæster (20 stykker!). Næstvedklubben har

næsten altid været en stor klub (mange medlemmer), så pludselig var der pladsmangel i vores lokaler. Folk måtte skiftes til at sidde ned ved kaffebordet, men jeg er sikker på, at alle, der ville, fik kaffe og kage, som Næstved-folkene selv havde med.



Så er den gamle nisse i sit es – han snakker f.... et øre af!



Meen han var bestemt ikke den eneste!



De to her havde ikke tid, de lavede kaffe og lavede kaffe!



For straks at hælde den ud i kopperne igen!



Når ikke de hældte kaffe op, sørgede de for, at kagefadet cirkulerede. Jo, det var et par søde "kaffedamer", vi havde der! Vi finder hele tiden nye egenskaber i vore medlemmer!



Som I kan se, blev der snakket og lyttet alle vegne!

Desværre var vores anlæg ikke i køreklar stand, grundet det store gipsshow inde i rum 3, som jo knap er færdigt endnu! Sporet under Sukkerkøbing og omegn er dækket af plastik, fordi vi er lidt hysteriske med hensyn til gipsklatter i sporet – underligt ikke!

Modelbanefolk er hyggelige mennesker, også folkene fra Næstved-klubben beviste denne påstand. Snakken gik livligt alle vegne, og blev halsen lidt tør, var der kage og kaffe til at smøre stemmebåndet med! Netop som det gik allerbedst, var klokken blevet mange, og vores gæster måtte vende snuden hjemad! Vi takker for jeres besøg, det var meget hyggeligt – vi skiltes med en halv aftale om, at vi skal gøre gengæld, så nu skal vi bare finde en god dag!

Onsdag d. 09.02. 2016. I dag skal der altså tegnes! Tø-hø, der blev tegnet – men færdig blev jeg dog ikke. Det er dog utroligt, hvad der kan opstå eller findes af ”ting”, man pludselig må forholde sig til. Sidste onsdag fandt Henk og undertegnede en bro, der var velegnet til formålet ved ”svinget i Solrød” (*det ender med at landsbyen omkring trinbrættet ved sukkerfabrikken, kommer til at hedde Solrød!*) Det viste sig, at broen

langt fra var høj nok, så Knud blev overtalt til at fremstille 3 cm lange ben til forlængelse af højden – han glemte bare at få broen med hjem!

Roebanen giver stadig udfordringer. Det viser sig, at sporet, der skal være gemt bagved sukkerfabrikken, er nødt til at have et fald, straks det kommer om bag bygningerne, hvilket strengt taget også er uden betydning! Fidusen er jo netop, at vi ikke kan/skal se ”bedraget”, der foregår på bagsiden af fabrikken!

Al den megen snak om roebanen gav så anledning til en længere samtale med Jan om området bag den kommende tømmerhandel ovenpå den skjulte del af roebanen. Resultatet blev et ”skelet” til et ”lokalplansforslag” med følgende indhold: Jernbanegade forlænges via en bro over sporene, og vejen forsvinder i skovbevoksning ved hullet ind til rum 4. I forbindelse med vejen placeres 2 til 3 huse. Skovkanten går langs kanten af dels væg (*ind til rum 4*) dels bordkanten ned til tømmerhandlen. Dens formål er at skjule, at roebanen og privatbanen forsvinder ud af syne! En mere detaljeret plan vil blive tegnet (*støn! Mere arbejde!*), og den vil så inkludere tømmerhandelen/savværket. Mere i de kommende onsdagsrapporter.



Store problemstillinger under seriøs behandling. Vægttykkelsen, på et par ECO vogne fra Tikøb, er under debat. Man enedes om at prøve at fræse ca. halvdelen af godstykkelsen væk ved vinduerne!



Backdrop in progress!



Bent er her i gang med sine daglige yoga øvelser. Faktisk legede han med strømmen hele aftenen, så halvdelen af tiden famlede vi i mørke!



Resultatet kan Backdrop'ene sagtens være stolte af. Nu skal pladerne beklædes med fint væv og så have den sædvanlige "himmelblå", om jeg må bede!

Jan og Henk havde travlt med at beklæde backdrop'et i rum 4. Det er nydeligt arbejde, tilbage står beklædning med væv og maling. Ind i mellem for Bent rundt og slukkede lys og flyttede ledninger (*er der nogen, der ved, hvad han egent-*

lig lavede?) Jeg er sikker på, at det tjente et godt formål, men fandt aldrig ud af hvilket! Det varer ikke længe, før arbejdet med anlægsgbord, helix og baldakin kan gå i gang i rum 4, det er en stor udfordring!



Dette billede vil Henk elske. Jeg er ved at skrabe nogle overflødige streger væk!



Der blev arbejdet alle vegne, her har Martin travlt med maden.



Selv i "slyngelstuen" herskede der travlhed, bl.a. Madsens lys og renoveringsprojekter!



Så er den gal igen! Velbekomme.



Resultatet af Henrik og Jørgens forenede indsats, lys i husene!



Dette blev også dagen, hvor rum 7 fik en tiltrængt oprydning – godt initiativ!



Trods travlhed og entusiasme fik alle tid til aftenmaden. Det var smørrebrød med lunt! Selv om vi var tre mand om opvasken, tog det en h..... tid. Jeg tror, Martin havde brugt alt, hvad vi har af køkkenudstyr, det følte sådan.

Efter disse sysler, var det mere af det, der skete før maden! Pludselig handlede det om signaler og deres placering. Det endte med, at jeg lovede at lave markeringer, der hvor signalerne skal stå, med forkortelser for hvilken type signal det handler om.: I for et indkørselssignal, U for et udkørselssignal, TU for et togvejsudkørselssignal, TI for et togvejsindkørselssignal

og PU for et perronudkørselssignal. Listen vil blive fuldstændiggjort efterhånden som behovet herfor opstår. Vi enedes om at få et signal fra [Banetjenesten](#) hjem, så vi kunne granske dets kvaliteter!

Jørgen er altså en flinker mand. Han kom med en lille pose fra [Freja](#) modeltog, med et fint støbt læsseprofil, det var da pænt af ham at give mig det – det kan du lige lave, var de næste ord, og med et var vi tilbage i virkeligheden – det var ellers en dejlig tanke!

Også denne onsdag slap pludselig op. De sidste fire lukkede og slukkede med et, tak for i dag.



»**Shocking News**« Nu er "Radenten" i gang igen – denne gang er kalken ikke nok! »**Shocking News**«

Onsdag d. 17.02. 2016. Denne ganske almindelige onsdag blev til noget helt særligt! Årsagen hertil er ganske enkel, vi kan nu placere en fungerende computer på hver station. Alle computere kan betjene alle stationer, og hvad der er nok så vigtigt, de kan betjene den lokale station (*plus de tilhørende dele af de skjulte stationer*). Det er intet mindre end en kæmpe sejr for Henk og Bent. De har i flere år kæmpet en brav kamp med diverse programmer m.m. uden at kunne løse knuden. I dag lykkes det, og Henk for rundt og dansede "breakdance" under vilde hyl, det var

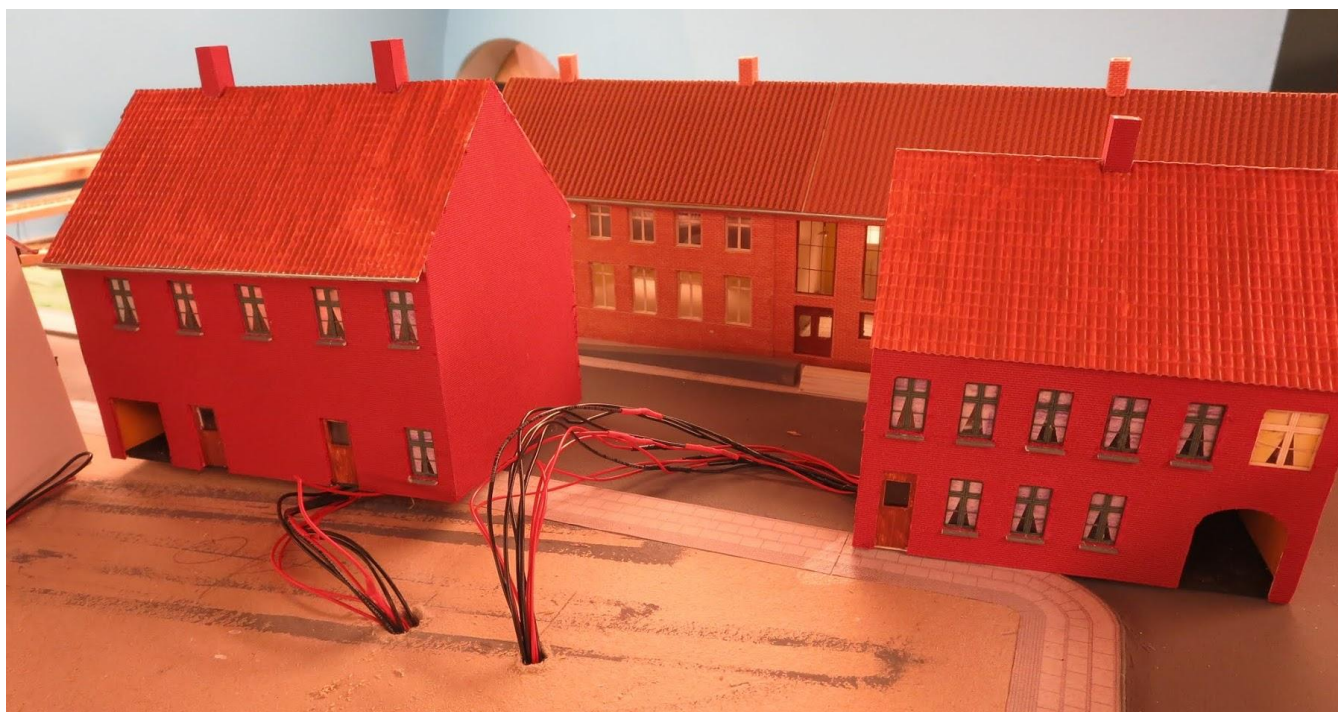
ham vel undt også selv om hans sangstemme bestemt ikke er noget at prale af! Til systemet er der tilknyttet en trådløs router, det betyder, at vi kan anvende til at køre vores tog, man skal bare have den rigtige app! Hold da k..., hvor er vi moderne! Så bliver Per glad (*og vi andre også!*), Thi han efterlyste regelmæssig kørsel på anlægget på den netop overståede generalforsamling. Der har været tanker om at udnytte de sene aftentimer efter klokken 19⁰⁰, hvor det er slut med støjende arbejde til at få kørt på vores anlæg. Dog er der et par alvorlige forhindringer, der skal gøres

færdige, inden vi kan køre for alvor! Gipsshowet skal have overstået de sidste "forestillinger" backdrop'et i rum 4 skal gøres færdigt, og så skal vi have rengjort sporet! Ud over, at selve skinne-

strengene skal renses for gammelt fedtet snavs, så er det "tonsvis" af savsmuld, gipsrester, bore-smulder - I kan selv fortsætte listen over frem-medlegemer, der skal fjernes.



Her er vi nano-sekunder fra gennembrudet i vores IT verden - pas bare på!



En "smule" lys i husene afstedkommer en "frygtelig" bunke ledninger!

Ansporet af Jans kraftige anmodning om et alvorligt løft af vores oprydning / rengøringsmoral! Har bestyrelsen puslet med at tydeliggøre pligter og opgaver. Det er som før, ens egen pligt at holde øje med listen, så man er vidende om, hvornår det er tur til opvask eller rengøring.

Det påhviler bestyrelsen at kontrollere om arbejdet er udført, hver gang - det lyder ubehageligt, men dels er det ikke en dunk-i-hovedet kontrol, dels er det absolut nødvendigt, at vi får styr på rengøringen! Vi håber, der er forståelse for, at der bliver skubbet nogle nye rutiner i

gang på dette område. Jørgen og Henrik er i fuldt sving med husene i Sukkerkøbing. Der er nogle rokader, og en hjørneejendom er under renovering til placering ved en af sidevejene til Jernbanegade.

Alt andet lige, giver det et mere "rigtigt" præg! Benzintanken er placeret på det sidste matrikelnummer på Jernbanegade, der ender i et T-kryds til højre for stationsbygningen. Det bliver et fint miljø med værksted m.m.



Se her venner, så kan I lære noget om orden.....



.....Øh, de andre (rodehoveder) insisterede på at dette billede også blev bragt – et sted skal rodet jo være!

Jeg fik ryddet tegnebordet og rengjort bordpladen, bare for at foregå de andre med et godt eksempel! Jeg fandt en masse genstande, som

ikke har det mindste at gøre på et tegnebord. Nogle af genstandene kan spottes på ovenstående foto.



Så bliver der snakket bygning af CMK vogne!



Tidspunktet på dagen, hvor alle laver det samme – spiser!



Det er sjovt, hvad du fortæller – men iih hvor er det løgn!



LT er tabt for omverdenen, han er tilbage til "for længe siden" den gang rigtige drenge legede med modeltog og gik i korte bukser – nåh det er vist meget godt det ikke er moderne mere! (altså det med bukserne!)

Et nyt projekt er ved at se dagens lys. LT og undertegnede omgås planer om at bygge to af Nils-Erik Norskers dejlige CMK vogne i ætset nysølv. Det er planen at bygge sammen een gang om måneden. Næste punkt på dagsordenen var af-

tensmaden. Kæmpe krebinetter med kartofler og grønt tilberedt "al dente" med dertil hørende bearnaisesovs – velbekomme. Efter maden kaldte jeg til byggemøde. Det handlede om den overordnede udsmykning af områ-

det omkring Sukkerfabrikken og dele af landskabet op mod hullet ind mod rum 4. Planen er meget overordnet, men visse bygninger er forudbestemt, eller vi har en del på lager, der er særdeles velegnede til brugen. Det gælder broen over den dobbeltsporede strækning, købmandens butik, arbejderboligen ved siden af og karreen med de 9 tjenesteboliger for sukkerfabrikken. Det er tanken, at der skal ligge to huse mere ved siden af karreen. På det smalle stykke på den anden side af privatbanens spor er det tanken, at der skal laves en bid af en større mark tilhørende det lille husmandssted ved siden af møllen.

Som før nævnt, er der kommet en bro mere. I den ene ende af stationen er en mindre indfaldsvej blevet lagt på en bro og danner herved en fin slutning/begyndelse på Jernbanegade.

Vejen "forsvinder" ind i skovkanten ved hullet ind til rum 4. Måden vejen forsvinder på, er med til at sløre, at smalsporet vender i et skarpt venstresving, efter at skoven har opslugt den lille bane.

Ved vejen tænker vi på at anbringe to boliger. Dem har vi ingen emner til! Det samme gælder direktørboligen, administrationsbygningen og portnerboligen med vagtstue, alle bygninger tilhører sukkerfabrikken.

Mødet udviklede sig, og snart fik vi placeret virksomheder på alle sporplanerne i overensstemmelse med den trafikale plan.

Endnu en gang måtte vi konstatere, at en onsdag var brugt op – uden nogen opdagede det, før det

var for sent. Tilbage var det bare at slukke, lukke og sige tak for en god dag!

Onsdag d. 24.02. 2016. Vi startede med en tur omkring Witzel, en hurtig kop kaffe og så ud i "slaraffenland" efter diverse "ting" til modelbanen: tråd, rør, tagplader, glat plade, diverse bygninger til tømmerhandelen og en håndfuld dekodere – bortset fra, at det hele gik i en rasende fart, var det et ganske normalt besøg!

Grunden til vores hastværk var, at Witzel skulle med i klubben. Med skulle også Witzels klubkammerat (*Buller*) fra Sdr. Park Model Jernbaneklub (*SPMJK*). Anledningen var hyggeligt samvær og en "bestilling" på flæskesteg med hele svineriet! Vel ankommet løb vi ind i beviset på, at vores megen omtale af vores rengøring eller snarere mangel på samme fungerede. Der var blevet fejtet, støvsuget og vasket gulv, så det var en fryd! Martin gik straks i gang med aftensmadens tilberedelse, vi andre fandt hurtigt vores sysler.

Witzel havde medbragt en PC med et tegneprogram, så jeg fik mit første spændende indblik i tegneriets mysterier, "Vi" lavede en side og gav til højhusene på Bellahøj. Et tegneprogram fungerer ligesom Word, og det handler "bare" om at kunne huske de forskellige kommandoer (*funktioner*), der skal klikkes på for at udføre dette eller hint. Tø – hø, det er så også der, det svære begynder, for der er mange muligheder! Jeg er meget opsat på at få det lært, for det åbner en verden af muligheder!!



Hos os arbejder gæsterne også!!!!



Så kom der væv på backdrop'et, næste gang kan man formodentlig se maling på det!



Banetjenesten er i fuldt sving med efterfyldning af ballast.



I Sukkerkøbing er den store bygningsombygning ved at være på plads.

Efter at have provokeret vore næser i flere timer, var de to store flæskestege, kartoflerne og rødkålssalaten (*mums!*) færdige. Selvfølgelig vi næppe udskiller os fra gennemsnittet, når det gælder lysten til flæsksteg, og at vi var 12 mand til bords, så var der alligevel et pænt stykke steg til hver! Selvfølgelig vi må erkende, at med alderen kom-

mer bunden af vommen tættere på påfyldningsstudsden! Som vores huspoet Per tørt forkyndte, "Når man kan ydmyge et svin så meget, at man stopper det ind i sin egen tarm og æder det, så kan man alt!" Det er da ikke til at misforstå – den gik helt rent ind hos os! Endnu en gang kunne vi konstatere, at Martin leverede varen!



Næh – nej! Det er ikke stående taffel, men høflig selvbetjening!

Jan og Henk brugte deres rengøringsdag på at støvsuge og vaske gulvene i samtlige 7 rum plus toilettet - ikke noget dårligt initiativ! Resten af aftenen blev brugt på hyggesnak m.m. Pludselig var det godnat og tak for i dag!

Onsdag d. 02.03. 2016. I dag var det øse-pøsevej! Det var rent ud sagt rædselsfuldt at køre på motorvejen, til gengæld var det en sand lise at nå frem til klubben. Det første jeg så, var Bent med et listigt smil -



De store drenge snakker radier!



"Vi maler byen blaa med grønne bukser på"



Bent er her ved at flytte anlæggets hovedcomputer til en ny og mere stationær plads, i hvert fald indtil helix og skjult station er anbragt.



Så er der mad!! Boller i karry!



Møde i "Slyngelklubben" Her er der plads til de store armbevægelser

- Ganske rigtigt, det handlede om radier, alle radier på sporplanerne i rum 4. Han vil nemlig tegne sporplanen på computeren. Det gav lidt udfordringer, men som altid, fandtes der en løsning. Straks efter var den gode Bent dybt begravet i en større opgave med at montere anlæggets hovedcomputer på en mere permanent plads. Det er ikke tilfældigt, at det er rum 4, der er valgt til denne placering. Her kan routeren nemlig nå både rum 1. og 7.

På forunderlig vis var endnu en klubdag forsvundet ud i den blå luft! Alle fik besked om at køre ordentligt, så vi også kunne ses næste onsdag – godnat!

Onsdag d. 13.03. 2016. Denne onsdag havde flere af klubbens medlemmer mere eller mindre

"lovligt" fravær. Så 8 mand kunne det blive til – ikke at der blev meget mere fred af den grund. Jeg er blevet udvalgt til at fremstille en prioriteret "Hensigtserklæring", i første omgang gældende for resten af året. Efter en masse afbrydelser og en større gang gulvvask, lykkedes det minsandten at komme i gang med de indledende debatter, jeg glæder mig til at præsentere den færdige erklæring!

I rum 4 er hullerne i væggene blevet lukket og Backdrop'et ser efterhånden meget fint ud. Hvis I synes, det ser ud som om, Backdrop'et hænger og svæver et godt stykke over sporet, er det, fordi det synlige spor kommer til at ligge i højde med toppen af udfyldningerne af hullerne i væggene, og så passer det hele perfekt.



Så er backdrop'et færdigt. Nu mangler vi bare det sidste! Men hva', det kan vel ikke tage så lang tid? Bemærk udfyldningerne af de borede huller i væggen.



Knud og undertegnede prøver at få styr på de forskellige højder i den kommende helix og dennes omfang, ikke nogen helt let opgave!



"Enkelte" ledninger skal der til for at få vores anlæg til at virke! Overalt ser man vidnesbyrd om Bents fornemme el-arbejde. Vi er under Sukkerkøbing station i rum 3.



Også her stammer det næste billede fra. Det er bagsiden af den store tavle, der samler alle skifter og kørestrømsafsnit – (næsten) ingen løse ledninger her!



Ha! I troede nok, vi ingen mad fik!

Næste skridt er fremstilling af [Helix](#), herunder fremstilling af nye komponenter til denne. En del gik tabt under "den store oversvømmelse" i december 2015.

Jeg havde heldigvis gemt en file med målene angivet, det letter fremstillingen af nye dele en hel del. Helixen bliver en fyldig sag, cirka 240 cm x 100 cm. Bordet skal som minimum udbygges, så det kan blive den bærende enhed for Helixen. Mad fik vi også. Menuen var Lasagne med en god salat.

Resten af aftenen brugte jeg på forberedende udredninger af sporplanerne i rum 4. Igen var det Helixen, der spøjte – men den store gys er kom så næste onsdag!

Onsdag d. 16.03. 2016. Vi startede tidligt fra Slagelse, Martin skulle langtidsstege en lækker lammekølle, så det var vigtigt at være tidligt i klubben. Som den opmærksomme læser (og dem er der jo mange af) har lagt mærke til, har de traditionelle opgaver, sporlægning og landskabsbygning været sat på pause. Det er der flere årsager til, bl.a. er der blevet arbejdet intensivt på at få etableret vores computernetværk med en computer på hver på hver station! Det har ikke været nogen nem vej, og vi har flere gange

følt, at vi rendte panden mod verdens største mur!! Den "[Gordiske Knude](#)" blev endelig løst for nogle uger siden. Siden er der blevet arbejdet hårdt på at få etableret de øvrige computere.

Denne onsdag havde Bent allernådigst bevilget os sin tilstedeværelse. I de seneste uger har han været i England (*det er sikkert noget med strøm*). En formildende omstændighed var, at han havde sporplanerne til rum 4 med. Han gjorde en noget uhyggelig opdagelse på planen over det skjulte spor. Sammenfletningen af den ene ende af de store skjulte kunne ikke laves, som jeg havde tegnet den, og den løsning, han kunne foreslå, anvendte kurveskifter med en alt for lille radius – nu var gode dyr rådne!

Det meste af dagen/aftenen gik med utallige forsøg på at få sporene til at makke ret. Vi må have været desperate, for på et tidspunkt talte vi seriøst om at flytte vores garderobeskabe til rum 2 (*biblioteket*).

Heldigvis genvandt vi vores klarsyn igen!! Endelig fik vi kabalen til at gå op med en kombination af de skifter, vi hele tiden havde planlagt at bruge plus et par kurveskifter med store radier. Bent lovede at finpudse planen til næste onsdag, og jeg vil bringe et billede af "vidunderet", når det haves.



Her er Bent og undertegnede dybt indsovset i ulykkerne omkring den manglende plads til den skjulte station i rum 4. Jeg peger på "orkanens øje".



Vi var langt fra de eneste, der legede med computer! Henk er her ved at oprette et kartotek over indtastede trækraftenheder – de vil kunne identificeres på anlægget herefter, det er da smart!



I anledningen af det var onsdag, forkælede Martin vores ganer med en yderst velsmagende Lammekølle med flødekartofler og mikset salat! Det var en pragtfuld spise – ganske velegnet til at løfte ens humør i vejret!



Så er der lammekølle!



Ind i mellem blev det til andre små hængepartier. Jeg havde i lang tid haft en MT stående på tegnebordet. Da jeg var overbevist om, at det var min maskine, ville jeg lige lægge den på plads. Ikke nok med, at æsken lå nederst i kassen, det viste sig, at det heller ikke var mit lokomotiv!?!?



Jan er her i fuldt sving med at skrive vores trækraftenheder ind i databasen!



Det kommende baggårdsmiljø på Jernbanegade!



Jørgen har været flittig. En stor del af savværket/tømmerhandelen i Sukkerkøbing, har han fået bygget. Det er alt sammen produkter fra Witzel. Villaen har ikke noget med sagen at gøre!



Der blev også kørt lidt, selvom der stadig mangler en grundig rengøring af sporet. Der har ikke været kørt i større grad siden sidst på efteråret – det vil snart forandre sig!

Henk har arbejdet en del på at få funktionen, der muliggør anvendelse af iPhones/Smartphones som kørekontrollere, til at virke. Berettiget stolt kunne han vise, at det fungerede på Sukkerkøbing station. En skinnebus lystrede hans mindste vink, selv om det lange udløb betød en tur i drejeskivegraven! Jeg ville også gerne bruge min (u)smartphone, men der skal hentes en app, og det kræver, at dyret er på nettet, så det bliver en anden gang. Det helt smarte(!) er, at vi ikke behøver at investere i ret mange Lenz kontrollere, og at det bliver trådløst!!

Det har vist sig, at et skifte på privatbanen er fejlhæftet. Skiftestangen er trukket ud af hullet i trækstangen, hvorved skiftet mister sin funktion. Det viste sig efterfølgende, at drevet må være monteret skævt, idet skiftestangen i den ene stilling næsten slipper sit tag i trækstangen! En justering må forsøges.

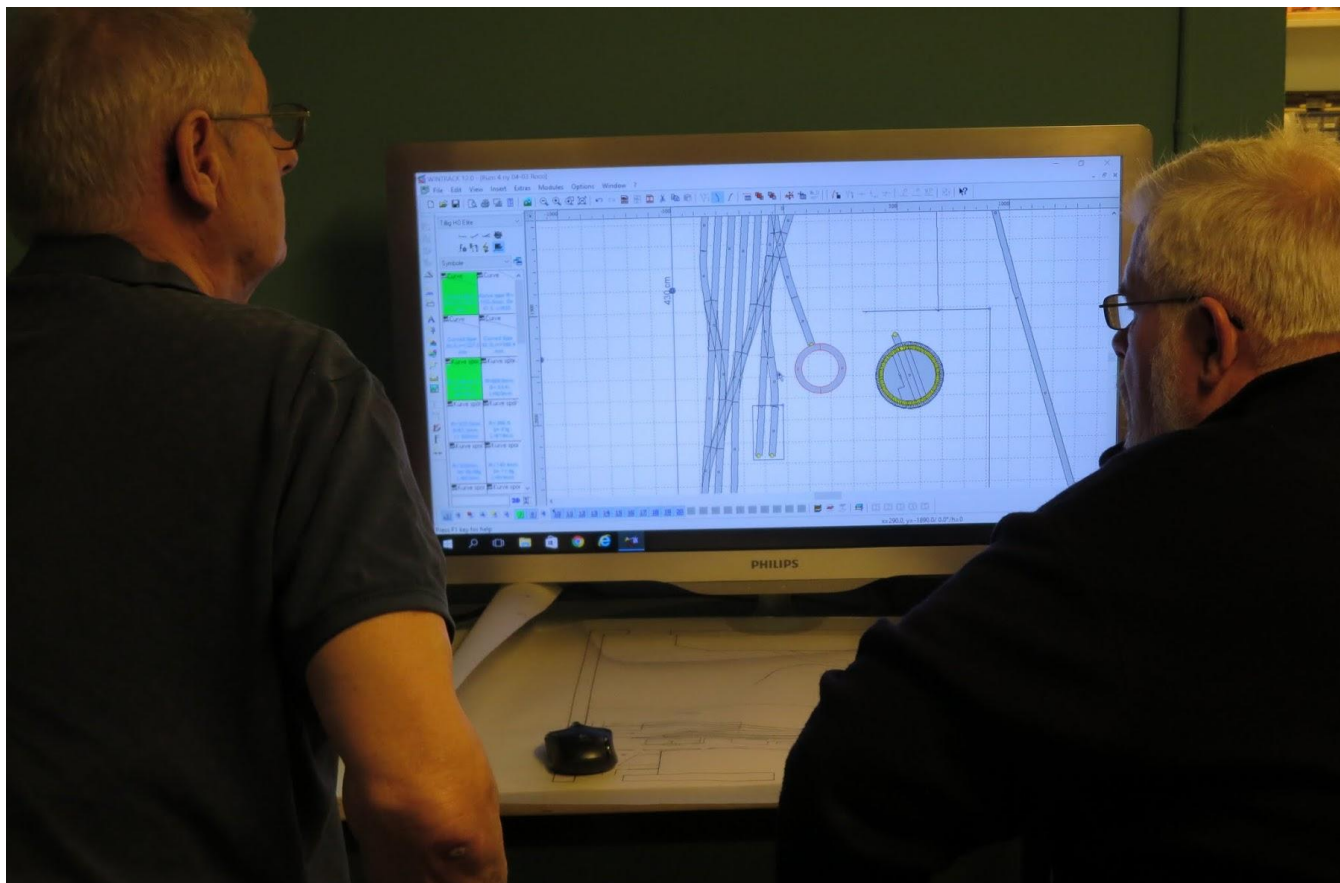
Der foregik som altid en masse andet, som jeg enten ikke fik nys om, eller også tåler det bare ikke dagens lys! Hvem ved? Fakta er, at det til manges overraskelse pludselig var blevet gå hjem tid! Som sædvanligt var det Jan, Jørgen, Martin og eders, der lukkede og slukkede!

Onsdag d. 23.03. 2016. Så er det atter onsdag, nye udfordringer lurer! Alting (næsten!) står i den digitale styrings tegn. Vi kan konstatere at det med en computer til hver station er oppe og fungerer, på nær et par mindre smuttere, som vi ikke skal nævne – det ligger ikke til os at udlevere nogen! Det store issue lige for tiden er at få diverse iPhones, androids og hvad sligt isenkram nu kan hedde, sat op som kørekontrollere. I den forbindelse er Jan ved at lægge al vores registrerede trækraft ind på hovedcomputeren, med en lille fin tegning af trækrafttyperne. I forbindelse med test af de nye "kørekontrollere" fandt man ud af at der ikke var et eneste skifte i rum 1 der virkede, det var fordi der var en "hemmelig" knap der skulle tændes særskilt (*ingen navne!*) Vi lærer så længe vi lever!

Bent havde mere end antydnet at min deltagelse ved sporplante tegningen var et must! Det blev en opgave der med afbrydelser, der tog hele dagen! Vi nåede dog et resultat som vi er ganske tilfredse med, nu ligner Bents og min tegning hinanden ganske godt. Bent finpudser tegningerne til næste onsdag, jeg har krydset fingre for at der ikke er flere konflikter og for små radier gemt i tegningerne, så kører det for os!



Arbejdet på sporplanen vakte stor opmærksomhed, de ville vel se om Bent og undertegnede røg i totterne på hinanden, heldigvis er vi både civiliserede og besindige!!



Henk ønskede remiseområdet formindsket, det er vi i gang med her og ændringerne bragte remise arealet inden for det ønskede område.

I rum 3 arbejdes der ihærdigt på byens bygninger, deres indbyrdes placering er nu fundet og så skal der "bare" monteres lys! Kombinationerne af husene og udvælgelsen har til tider været lang og trang. Ved siden af byen er en ny bro over

baneterrænet ved at blive opført, Bordkanten lige efter broen er ligeledes blevet ændret i overensstemmelse med planerne for landskabets udførelse – inden så længe kan vi nok forvente at grundlandskabet er færdigt i rum 3.



Rooolig nu! Med dyb koncentration og millimeters nøjagtighed jonglerer Mr. Madsen med byens huse, Resultatet er blevet en yderst flot og harmonisk "bylinje". Bare vent til "Vej & Park" har været ude og banke lidt træer og grønt i den Sukkerkøbingske muld!



Henk er her ved at sænke bordkanten, det vil give et friere indkig til den del af landskabet. Herunder ser vi det limede resultat, nedenunder er det oversavede bræt blevet samlet igen, nu på en ny og bedre måde!





Der var som sædvanligt stor kø ved madtrugene og der var rigeligt!

Ind imellem alt arbejdet tillod vi os at indtage aftensmaden (ovnstegt kylling med ditto kartoffelbåde og en herlig salat) i god ro og orden – ikke noget med at sluge maden, troede jeg da! For pludselig blev mit nøleri Michel for meget og jeg fik besked på at blive færdig med maden! Uha det var da nær kommet i den gale hals. Det

viste sig at man i anledningen af min meget snart 60 års fødselsdag, havde samlet ind og lavet et meget fint gavekort til Hr. Lekbos handelsfirma. Med gavekortet fulgte nøje instrukser med hensyn til at anskaffe noget alle i klubben kunne glæde sig over! Jeg takker dybfølt alle, for den meget fine gave!



Ha! Så skal der handles

Livet vendte dog hurtigt tilbage til normalen, vi fik snakket lidt videovogn da der var medbragt et lille kamera, der nok fordrer en vogn meget meget lavt gulv for at kunne være inden for profilet på anlægget. Der var flere af medlemmerne der fik konverteret en telefon til kørekontroller

og minsandten om ikke det virker! Nok en gang kom det bag på nogen af os, at denne onsdag var brugt op og lettere forsinkede kunne de sædvanlige sidste fire medlemmer, sige tak for en god dag. Dette er også den sidste rapport fra årets første kvartal – vi ses i næste nummer!!



En ny opgave blev (bogstavelig talt) sat på bordet, et nuttet lille kamera! Opgaven er at finde et køretøj (vogn) der kan rumme kameraet og overholde fritrumsprofilet!



Tænk bare for tre måneder siden, så landskabet således ud!

Henk har begået en lille collage om landskabets udvikling i det forløbne kvartal.

Man skal ikke lade sig snyde af at der står april på det sidste foto, det er bare det sidst taget foto! Som man kan se er der sket en hel del.

"Beklageligt nok "vender" billederne forkert.

Hvordan klarer man så at vende billederne rigtigt hvis man læser bladet på en I-pad?



”KØREPLANEN”

JANUAR KVARTAL 2016.

-oOo-

Onsdag	06.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	13.	April	Bygge / Køre aften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	20.	April	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	27.	April	Bygge / Køre aften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	04.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	11.	Maj	Bygge / Køre aften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	18.	Maj	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	25.	Maj	Bygge / Køre aften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	01.	Juni	Bygge / Køre aften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	08.	Juni	Byggeaften i Klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	15.	Juni	Bygge / Køre aften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	22.	Juni	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰
Onsdag	29.	Juni	Bygge / Køre aften i Klubben.	16 ⁰⁰ - 23 ⁰⁰

-oOo-

Kokken laver varm mad næsten hver onsdag, af hensyn til mængden bedes i tilmelde til Martin. Normal spisetid er kl. 18⁰⁰

Eksterne aktiviteter

Følg dette link.: www.my1287.dk her finder du Danmarks mest detaljerede oversigt, på (næsten) alt hvad der rør sig i vores hobby! Når du så er på hans side, så er der masser af andre spændende emner, at fortabe sig i.

!  *Noget for øjet*  !



K 582 i Roskilde 1960 med en pæn stor slæber Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



MB 10 (senere MB 408) på prøvekørsel i 1937, toget er her nået til Odense. Foto.: DSB.



R 958 med tog 2054 i 1954, toget er på vej mod Odense lige vest for Årup station. Der er et pænt fald ned mod stationen, så fyrbøderen kan spare lidt på kræfterne. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

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