
Herborg Station

Nr. 2. Juni 2006. 7. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klubnyt

Referat fra generalforsamling.

.Generalforsamlingen blev afholdt på Herborg Station den 25/3. Der var fremmødt 7 medlemmer foruden bestyrelsen. Som dirigent valgtes Jacob Bechsgaard. Af formandens beretning, kan nævnes, at året har været rimelig god hvad angår skinnecykeludlejningen, der har været 1252 cykler ude at køre, det er en lille tilbagegang på 19 cykler. Skinnecyklerne er ved at være nedslidte, så vi er ved lave nogle nye. Vi mangler stadigvæk at få muren på vest siden af pakhuset renoveret, vi venter kun på mureren. Vi vil gerne have udbygget vores cykelskurer, så vi kan få alle cykler under tag. Kassereren gennemgik regnskabet, der var ingen kommentar dertil, det blev godkendt. Formanden, samt to bestyrelsesmedlemmer blev genvalgt. Der skulle vælges et nyt medlem af bestyrelsen, da Ole Jørgensen forlod posten af helbredsmæssige grunde. Jette Jensen opstillede og blev valgt, så bestyrelsen er fuldtallig. Kurt Hansen genopstillede ikke som suppleant, i stedet blev Allan Jørgensen valgt som 1. suppleant, og Joan D. Eskildsen som 2. suppleant. Jacob Bechsgaard fortsætter som revisor, Karsten Ditlevsen blev valgt som revisor suppleant. Kontingentet bliver der ikke piller ved. Indkomne forslag var der *ingen* af. Under eventuelt blev der spurgt om man ikke kunne lave vores klub aften om til torsdag i stedet mandag. Bestyrelsen lovede at arbejde videre med sagen, da det kun var et medlem med dette ønske. Hvis der er flere med de samme ønsker hører bestyrelsen gerne om det.

Stort skt. Hans aften i Herborg!

I år holdes et stort arrangement i Herborg af VSV&MJ og Herborg Sogneforening. Der bliver opsat et stort telt, og der er levende musik med orkestret "OVER DRIVE", som spiller op til dans i bedste 60er stil, så mød op og få en god aften.

Det stod at læse i Herning Folkeblad

Marts 1931

(et beshus)

For nogen tid siden ansøgte Videbæk Borgerforening Statsbanerne om opførelse af en ventesal ved Videbæk holdeplads (byen). Man erklærede sig villig til at imødekomme andragendet, og nu træder Statsbanerne i virksomhed med opførelsen af et skur af gamle jernbanesveller, noget i lighed med det, man på godt vestjysk kalder et "beshus". Skuret er åbent mod øst og altså kun beregnet til skærm mod vestenvind og regn. Som bekendt begik Statsbanerne et skæbnsvangert skridt ved at lægge Videbæk Station langt uden for byen. Vil man nu skæmme Videbæk ved at bygge et skur som ovennævnte ved indkørslen til byen? Selv om det anbringes under velvilje og imødekommenhed, burde der dog protesteres, inden det står færdigt.



ME 1522 ved Marslev Feb.2004

DSB fik leveret de sidste MZ-lokomotiver i 1978, men Statsbanerne havde stadig brug for flere store strækingsdiesellokomotiver, hvis planerne om udvidelse af regionaltogetrafikken på Sjælland skulle kunne realiseres i årene derefter. Der var mange problemer med de sidst leverede MZ-lokomotiver, serie IV, og samarbejdsklimaet mellem DSB og den svenske leverandør NoHAB var på frysepunktet - specielt efter de strenge snevintre i slutningen af 1970'erne. Derfor kom det meget belejligt for DSB, at de tyske fabrikker Henschel og BBC i 1970'erne havde udviklet en ny type dieselelektrisk transmission, baseret på asynkrone vekselstrømsmotorer.

Den asynkrone vekselstrømsmotor kan køre væsentlig længere mellem hver eftersyn i forhold til de normale jævnstrømsmotorer, der jævnlig skal have skiftet kul, fordi den asynkrone vekselstrømsmotor ikke har nogen elektrisk kontakt mellem motorens faste og roterende del. DSB bestilte derfor 10 dieselelektriske lokomotiver med den ny teknik hos lokomotivfabrikken Henschel i Kassel.

På grund af den nye og mere effektive teknik, var det mulig at nøjes med en 16-cylindret 645 GM-motor, der yder 3.300 HK, i stedet for de to sidste MZ serier, der havde 20 cylindrede 645 GM-motorer, som yder 3.900 HK. Tallet 645 er General Motors typeangivelse, og stammer fra størrelsen af motorens cylindre, målt i amerikanske kubiktommer. Den nye teknik gør, at ME-lokomotiverne alligevel har en bedre trækraft end en MZ. Dertil kommer, at lokomotiverne er udstyret med såkaldt regenerativ bremse, som betyder, at de asynkrone banemotorer fungerer som generator, når lokomotivet skal bremse. Det gør dem velegnet til regionaltogetsdrift med hyppige standsninger, idet den regenerative bremse er med til at formindske brugen af støbejernsbremseklodser. Strømmen, som motorerne producerer under bremsning, bliver konverteret til varme i en række modstande i lokomotivets tag. Modstandene bliver så afkølet af fartvinden. Det første af 10 ME-lokomotiver blev, lettere forsinket, leveret den 5. juni 1981. Lokomotiverne blev hurtigt populære, og i de følgende år blev der bygget 37 ME-lokomotiver. ME 1535 og 1536 blev som de sidste leveret den 18. november 1985. Da var

ME 1537 allerede leveret den 2. november samme år.

Samtlige lokomotiver blev leveret i rød/sort bemaling, men bemalingen var ikke ens. Skellet mellem de røde og den sorte flade er forskellig på de første ti lokomotiver i forhold til de sidste 27.

Efter et uheld i Hvidovre den 11. marts 1986 fik ME 1507 også den bemaling, som de sidste 27 havde fra fabrikken. I 1984 og 1985 kørte ME 1509 rundt med et sort nummer på fronten, som led i en forsøgsbemaling. Det blev dog ved forsøget der varede et år.

Efter år 2000 har lokomotiverne ændret udseende, i forbindelse med at DSB begyndte at gå væk fra det gamle 1970'er design. Det begyndte med ME 1509 og 1511, der den 27. juni 2000 kolliderede i et sporskifte i Kalundborg. De to lokomotiver blev samme år repareret og opmalet i en helrød forsøgsbemaling, med DSB's nye vingehjulslogo i blå på siden af lokomotivet. Løsningen var dog ikke optimal, så DSB bestemte sig i stedet for, at ME- lokomotiverne skulle være blå med et stort logo i rød farve på siden af lokomotiverne. I forbindelse med ombygningen i 2002-2003, hvor ME 1518-1537 fik monteret ZWS styresystem, så de kan bruges sammen med de nye toetages person-vogne, blev de 20 ME- lokomotiver udstyret med den nye blå bemaling. ME 1509 og 1511 har fået lov til at beholde den helrøde bemaling.

ME- lokomotiverne kørte udelukkende på Sjælland i de først 20 år. Det var mest regionaltog med Bn- vogne, men lokomotiverne blev også benyttet til intercitytog til Korsør og internationale tog til Rødby Færge, Gedser og Helsingør, samt enkelte godstog. Det er først efter Storebæltsbroens åbning i 1997, at lokomotiverne begyndte at køre

til Fyn og Jylland. Først i enkelte godstogsløb- således var det ME- lokomotiver, der trak posttogene mellem København og Århus, frem til DSB solgte firmaets godsdel til Railion – siden i de specielle weekendaflastningstog mellem København og Århus samt i de særlige messetog til og fra Herning. Det er også en ME, der trækker eurocitytogsparret EC 174/EC 175, Århus-Prag, på strækningen mellem Århus og Padborg. På Sjælland køres de lokomotivtrukne regionaltog i dag udelukkende af litra ME. Det er fortrinsvis de sidste 20 ME i blå bemaling der trækker og skubber regionaltog, men endnu køres der også enkelte ”røde tog” bestående af røde Bn- vogne og rød/sorte eller røde ME- lokomotiver. Samtlige lokomotiver er stadig i drift.

Krig i modelbanens lykkelige verden.

Artikel fra banen nr. 92.

Märklin og Piko er røget i totterne på hinanden, efter at begge producenter har udsendt en HO- model af ICE 3- togsættet. Märklin påstår, at Piko har plagieret Märklins model.

Sagen har kørt i nogen tid i tyske medier og på internettet. Ifølge den tyske debat drejer det sig ikke kun om forbilledet og det ydre udseende, idet det fastslås, at der faktisk er flere ret store forskelle imellem Märklins og Pikos ICE 3.

Debatten har først og fremmest drejet sig om målestoksforholdet 1:88,8 – som er nøjagtig den samme, som den Märklin bruger i det aktuelle tilfælde. Nu er der nok ikke patent på en bestemt længdemålestok (1:87, 1:93 eller 1:100), men Märklin mener også, at konceptet i drev og gear(motor i midten og én aksel pr. bogie drevet) er plagieret. Derudover

mener Märklin, at der er en print i motorvognen, som passer præcist i begge modeller. Foruden dette skal forbindelsesstikkene mellem vognene være det samme i begge modeller.

Disse stik mellem vognene er i øvrigt blevet brugt hos Piko allerede i 2002 (Regio Swinger) – uden at dette udløste en reaktion fra Märklins side, hedder det på internetadressen.

<http://www.miba.de/testen/pikh0612.ht>

[m](#)

Nogle meninger i diskussionen i nyhedsgruppen "de.rec.modelle.bahn" går ud på, at Piko bevist er gået efter kompatibilitet med Märklins ICE3 for at sælge mellemvogne til Märklin-tilhængerne. Et andet indslag nævner, at Märklin åbenbart har økonomiske problemer og derfor søger investoter, hvorfor de langer ud efter den eneste konkurrent, som har haft fremgang de seneste år.

En anden diskussionsdeltager skriver, at hvis der kan tages patent på målestok og et motoriseringskoncept (snegledrev i spisevognen og drev på én aksel pr. bogie), er der snart ikke ret mange muligheder til at udvikle modeller. 'Så mange forskellige muligheder er der ikke for at overføre motorkraft på skinner' hedder det.

D- MASKINEN.

Artikel fra Lokomotivet nr.85

Til efteråret sender HOBBY TRADE en særdeles spændende- og en af mj-erne meget ønsket- model på gaden, nemlig en model af DSBs navnkundige damplokomotiv litra D, mere specifikt udgaven, der kaldes D IV.

Egentlig er det mærkeligt at ingen af de store mj-pruducenter har forsøgt sig med denne maskintype, idet den garanteret er

en sikker salgssucces. Litra D har lige siden 1993 ligget som dokumenteret nr.1 på mj-ernes ønskeliste over dansk damptrækraft, måske også før, men LOKOMOTIVET lavede den første analyse af mj-ønskerne i 1993... og modellen har i de efterfølgende analyser holdt placeringen.

Efter gode erfaringer med DSBs diesellokomotiv litra MZ tager HOBBY TRADE nu skridtet fuldt ud, og giver sig modigt i kast med denne model. Nu kommer det ikke bag på redaktionen af LOKOMOTIVET, at man vil lave modellen. Allerede i sommeren 2005 kontaktede HOBBY TRADE os for at høre nærmere om en produktion af maskinen, og vi har i den mellemliggende periode bl.a. været behjælpelig med fremskaffelse af tegninger. Når vi først afslører projektet nu, skyldes det at HOBBY TRADE ønskede ro til forarbejde, research, om det teknisk kunne lade sig gøre, og om økonomien kunne bære, men nu er man kommet så langt i projektet, at man med sikkerhed tør melde ud.

CAD/CAM- tegningerne blev færdig udarbejdet i efteråret 2005, og formproduktionen begyndte i januar 2006. For at undgå problemer med gangtøj m.v. har HOBBY TRADE indgået samarbejde med en kinesisk fabrik, hvis konstruktører har mangeårig erfaring i at designe damplokomotiver til andre europæiske og amerikanske producenter, og som derfor kan stå inde for et kvalitets-produkt.

Modellen konstrueres, så den kan køre på 2-skinne og Märklin-skinner ned til radius R1 (radius = 360 mm)- med hver sit hjulprofil til både AC og DC.

Motoren bliver en fempolet Maxxon el. lign japansk motor, og strømoftag sker på samtlige driv-og tenderhjul via en lavt placeret kardan fra tenderen, hvor

motoren placeres. Hjul og gangtøj vil blive som normalt hos denne "lokomotivfabrik", d.v.s helt i metal

Hjulene bliver brunerede, men ikke på kørefladerne.

Kedel, ramme, fodplade, ophæng til forløber og indmad i tender støbes i metal efter den såkaldte diecast metode, så maskinen får stor vægt til at kunne trække mange vogne op ad stigninger.

Håndbøjler på kedlen m.v. bliver fremstillet i 0,3 mm metaltråd med holdere i støbt nylon. Alle rør, armaturer og fittings bliver støbt løse i messing, altså ikke noget med markering af rør ved forhøjning el. lign., for at få et ordentligt detaljeret resultat.

Modellen udstyres med KKK efter NEM-normene både for og bag, men måske kun med fungerende kinematik bag, det er endnu ikke klarlagt.

Modellen påregnes at blive udsendt 3. eller 4. kvartal 2006. I første omgang kommer fire numre: D 804, D826, D 839 og D 843, d.v.s. to sjællændere og to jyder.

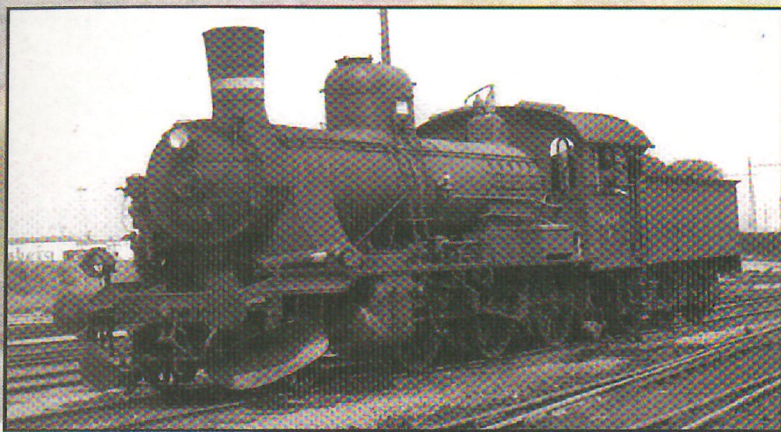


Foto: K.E. Jørgensen

D-maskinen kommer fra hobby trade i følgende numre: 804, 826, 839 og 846. Forventet levering 4. kvartal 2006.

Vejl. udsalgspriser:

DC analog	1998.-
DC m/Lokpilot	2248.-
AC m/Lokpilot	2298.-

