
Herborg Station

Nr. 2. April 2007. 7. årgang.



Medlemsblad for VSV&MJ



Videbæk Skjern Veteran og Modeljernbane

Klubnyt!

Generalforsamling.

Der blev afholdt generalforsamling lørdag den 17. marts på Herborg Station. Der var mødt en fast lille skare af vores medlemmer op, fire foruden bestyrelsen.

Formandens beretning.

Året 2006 har været et almindeligt år med hensyn til skinnecykeludlejning, dog med en lille tilbagegang i udlejninger. Vi havde udlejet 1105 cykler, hvilket er en tilbagegang på 147 udlejninger. Om det var den gode sommer der var skyld i det, så turisterne foretrak en dag ved badestranden i stedet for skinnecykling, er svært at sige. Det kunne også godt være, at vi ikke skaber opmærksomhed nok om os selv, men det er svært, da vi ikke ved om interessen i almindelighed er faldende.

Vi har fået muren på den vestlige side af pakhuset fornyet, dog mangler mureren de at få fuget færdigt, så vi kan få malet porten.

Vi har også fået den nederste lejlighed renoveret, efter et vandudslip fra en opvaskemaskine. Der er også sat 4 nye vinduer i lejligheden, så der nu er nye vinduer i hele den nederste lejlighed

Vi havde en kanon god Skt. Hans fest sammen med Sogneforeningen, hvor to af bestyrelsens medlemmer spillede sammen med deres band. De har alle vegne fra fået ros til langt op i skyerne. En aften som vi gentager i 2007, da det er en lørdag, så vi opfordre alle vores læsere til at møde op og gøre det til en rigtig festaften.

Til slut vil jeg sige en stor tak til alle der har gjort en stor indsats.

Kassereren fremlagde regnskabet, som viste et pænt lille overskud, og som blev godkendt.

Kassereren var på valg, og ønskede ikke at fortsætte. De andre valg var genvalg, dog blev der valgt et nyt bestyrelsesmedlem, og en ny suppleant da et par medlemmer ikke havde betalt kontingent og heller ikke var mødt op.

Det kneb med, at få valgt en ny kasserer, så den gamle kasserer valgte til sidst at overgive sig og fortsætter et par år endnu.

Under evt. kom der forslag om herved om nye medlemmer, så vi opfordrer hermed vores medlemmer til at hjælpe os.

Smil.

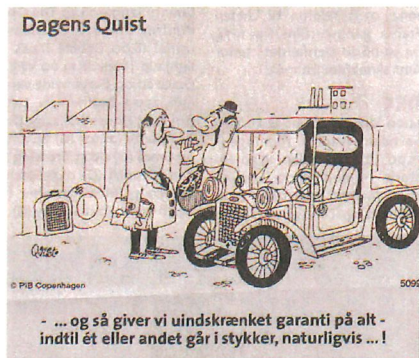
Det var i de gode gamle dage.

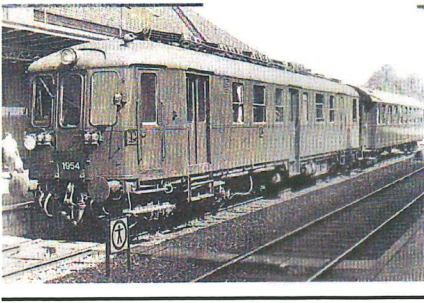
På en lille privatbanes hovedkontor kom en togfører ind til direktøren:

"En landmand på strækningen truer med at anlægge sag an mod os. Det drejer sig om hans køer."

"Har vi da kørt én af dem ned?"

"Nej, men han siger, at toget kører så langsomt, at passagererne læner sig ud af vinduet og maler køerne, mens de kører forbi."





Mo-vognen.

Fortsat fra forrige nr.

Lyntogenes succes gjorde, at man måtte indsætte ekstra lyntog oprangeret af to Mo'er og almindelig personvogne.

Når de skulle overføres med storebæltsfærgerne var det høje tag med tag kølerne upraktiske, der kunne også være problemer med de treakslede M-bogie med store knæk på færgeklapperne, forårsaget af kraftig høj og lavvande. Den næste serie blev udført med fladere tag.

DSB anskaffede i alt 139 enheder fordelt over to generationer, den ene med numre i 500 serien (før 1941 med numre i 200 serien), anskaffet i 1930'erne, den anden type i nummerserien 1800 blev anskaffet op gennem 1950'erne.

Efter krigen da motorvognene kom i gang igen, havde alle fået trykluft bremses i stedet for vakuumbremses. MO vognene blev drevet af to 4-takts dieselmotorer fra FRICHS, (som i lyntogene), disse trak hver en generator. Motorerne var anbragt på M-bogien der var tre akslet, (nogle var dog to akslede) det var af hensyn til vægten, banemotorerne var anbragt på løbe bogien, der var to akslet. Hver motor udviklede 250 HK. v/1000 omdr./minut, og hastigheden kunne komme op på 120 km/t. ved solokørsel, med vogne på krogen nedsattes hastigheden til ca. 80-

90 km/t. MO'erne med to akslede M-bogier var for tunge til nogle sidebaner. **1800 serien.**

Da materielsituationen efter krigen igen var normal, begyndte en ny levering. I juni 1949 bestilte DSB de første 20 nye MO-vogne i 1800 serien hos FRICHS, og den første MO-1801 leveredes fra fabrikken den 25. september 1951. Derefter fulgte samme år ti enheder 1802-1811.

I 1952 leveredes ni vogne 1812-1820. I de efterfølgende år bestiltes yderligere vogne, og i 1953-1958 sattes resten af vognene i drift, således at DSB i alt fik en vognpark på 90 vogne med numrene 1801-1890, den sidste vogn blev afleveret til DSB den 18. april 1958.

FRICHS i Århus stod for entreprisen af MO 1800, og leverede selv motorer, medens Scandia i Randers byggede vognkasserne med sæder o.s.v. Det elektriske system og banemotorer m.v. blev fremstillet af Trige-Titan i Odense.

Vogne i 1800 serien var forsynet med varmekedel, modsat vogne i 500-serien der ingen varmekedel havde. Varmekedlen var fuldautomatisk oliefyret og placeredes ca. midt i rejsegodsrummet, og havde kapacitet til opvarmning af fire medfølgende vogne.

Da man også skulle benytte MO til grænseoverskridende kørsel Tønder-Niebul og over Padborg, blev nogle MO'er ved leveringen forsynet med tre lanterner (triangellys) for at opfylde det tyske sikkerhedsreglement.

I begyndelsen af 1960'erne foretog DSB nogle mindre ændringer på MO 1800-serien, medens man lavede større ombygninger på 500-serien, sidstnævnte fik bl.a. indbygget varmekedel så de kunne fremføre vogne uden egen varme. De udvendige ændringer bestod primært i at fjerne gitteret foran frontvinduene, og erstatte

dem med tyk splintfrit glas, fastholdt i rammer af kraftige gummilister, samtidig blev der indbygget udvendige sandkasser, et princip der blev indført ved ibrugtagning af diesellokomotiverne litra MY.

Alderdommen.

MO- vognenes dage var talte, de fire akslede blev udrangeret i slutningen af 1960'erne. Og i 1970'erne begyndte alderdomstegnene at vise sig på de øvrige vogne. Motorerne var slidt op, det elektriske anlæg var ved at smuldre og vognkasserne var ved at tæres op, så de måtte repareres med pladestumper og popnittede på.

Lokomotivførerne var heller ikke særlig begejstrede for støjen og oliedunsten i motor endens førerrum ("den varme ende", som den kaldtes blandt lokomotiv personalet). Enten kørte man med styrevogn forrest, eller man vendte motorvognen med "den kolde ende" forrest. Der var normalt heller ikke passagerer i motorvognen mere. Så kunne man også spare rengøringen her. Sidst i 70'erne var der problemer med at holde dem i drift, de brød ned for et godt ord. På Centralværkstedet i Århus, hvor alle MO'er nu blev repareret, måtte man bl.a. bruge motorerne fra MS- og MB-lyntogene som reservedele, selv om de også var godt slidt. Tit måtte man finde en allerede hensat vogn at sætte i drift igen. Det hændte, at to vogne i en periode kørte sammenkoblet på én motor hver. Det sidste tog med MO kørte den 10. oktober 1984, hvor en flagsmykket MO 1820 afsluttede kørslen med tog 2018 på lille nord.

Artikkel af

Hans Nygård Jensen.

Der er mange sten på modelbyggerens vej.

Der er skrevet mange bøger om modeljernbaner, om opbygning, landskab, strømkredse, epoker, rullende materiel o.s.v. men der er ikke skrevet om alt det der går galt, fordi man som jeg bare gik i gang uden først at sætte mig ind i hvad det indebærer af problemer, at opbygge et anlæg og hvordan man gør.

Det hele startede mest ved et tilfælde da vores datter, der dengang var lille, ønskede sig et tog der kunne køre selv. Jeg købte et brugt start sæt billig af en bekendt, der var ikke meget, en oval bane på størrelse med vores spisebord. Et lille lokomotiv, et par vogne og et par huse.

Vores datter syntes det var sjovt at lege med, et par dage så var det slut. Jeg fortsatte og fik købt lidt mere til banen, bl.a. et lokomotiv samt nogle personvogne, flere spor og sporskiftere. Nu kunne det ikke længere være på spisebordet, så det måtte ned på gulvet, men det var nu ikke så godt, især når husets frue skulle støvsuge!

Efter lange og seje forhandlinger, fik jeg bevilget et rum i kælderens på ca. 12m², hvor jeg kunne bygge en modelbane.

Nu er det jeg begår min første fejl, jeg sætter mig overhovedet ikke ind i hvilke slags spor jeg kan købe, om det skal være jævnstrøm eller vekselstrøm. Det havde jo været nemmere, hvis jeg havde læst nogle bøger om emnet, men nej sådan skulle det ikke være, jeg fortsatte med de spor, der var med start sættet, (Märklin M-skiner, uden at vide der faktisk fra samme fabrik fandtes flere typer nemlig C og K). Allerede på det tidspunkt jeg begyndte bygningen, var M-skinererne på vej ud af produktionen,

hvad jeg ikke vidste, da jeg kun købte brugte skinner og sporskiftere i stort stil.

Nu begår jeg fejl nummer to.

Jeg opstiller et bord langs væggen hele vejen rundt i rummet, derpå lægger jeg en 18mm spånplade, så er jeg klar til at lægge spor. Havde jeg nu læst om emnet først, ville jeg have læst, at en rammekonstruktion var at foretrække frem for en flad spånplade, det giver mulighed for at bygge banen op i flere etager, og letter landskabsbyggeriet betydeligt. Nu blev sporet lagt, og skruet fast hele vejen rundt, med blot et enkelt strømtilslutning,(den skinne der er tilsluttet transformatoren) og selvfølgelig uden først at have prøvet banen af om sporet lagde rigtigt, og at der var strøm hele vejen rundt. Nu skulle der køres, transformatoren sluttet til, på med lokomotivet og så af sted. Det gik fint en tre fire skinner frem, så kom første afsporing på grund af en dårlig samling. På med lokomotivet, og så videre frem med fuld fart, men jo længere væk jeg kom fra tilslutningssporet, jo langsommere gik det selv om jeg skruede op for strømmen, og til sidst gik det helt i stå. Hvorfor nu det? Jeg forsøgte at slibe sporet, og gøre det rent for snavs og rust, det hjalp kun lidt.

Jeg måtte søge hjælp hos en der vidste noget om det her, han fortalte mig, at på så lang en bane var det ikke nok med én tilslutningsskinne, strøm tabet er for stort i de gamle metalspor fra Märklin.

Det jeg havde brugt en masse tid på, kunne jeg pille ned igen, som sagt det var en OMMER.

Man skulle nu tro jeg var blevet klogere, men nej. Jeg begår nu **Fejl nummer tre**. Uden sporplan går jeg i gang igen. Efter at have loddet ledninger på hvert tredje skinne, og uden at tænke over det med de forskellige strømkredse, laves banen

igen, til analog kørsel uden at dele banen op i afsnit,(det er så mulig kun at køre med et tog) hvis man da ikke har luftledninger samtidig. Det fandt jeg også ud af nu, efter jeg havde lavet banen færdig anden gang. Endnu en OMMER. I gang igen, efter jeg nu havde planlagt hvordan banen skulle se ud, og hvor jeg ville have de forskellige sporafsnit, men hen af vejen som banen blev lavet, fik jeg andre gode ideer til banens forløb og måtte lave en del om igen. Endelig var den som jeg havde tænkt mig, og det gik da også rimelig med at køre på banen, til trods for alt for skarpe kurver og alt for meget spor.

Fejl nummer fire.

Endelig var jeg kommet til det spændende arbejde, "landskabsbyggeriet". Først skulle der tilføres andet ballast, da jeg ikke syntes det så pænt ud med metalspor. Jeg blandede fint grus med hvid snedkerlim og lagde mellem sporerne, og godt op ad ydersiderne af sporet, det så flot ud, men det var dumt gjort, det forstærker støjen kolossalt. Nu var det gjort, så det måtte jeg leve med. Endelig var jeg næsten færdig med banen, og kunne begynde at køre i stedet for kun at bygge, og lave landskab. Jeg havde et stort rangerterræn med plads til mange vogne og lokomotiver, men ingen drejeskive, og det er dumt når man har mange damplokomotiver ikke at have en. Når man rigtig begynder at køre på anlægget bliver alle fejl og mangler synligt, så som spor der ikke ligger godt, og sporskiftere der kun virker hver anden gang de bliver aktiveret, sporstykker der lider af strømmangel med det resultat, at lokomotivet holder inde i det bjerg jeg var så stolt af og ikke kommer videre, sådan er det hele vejen igennem, og sådan er det hver gang der køres på banen. Den største fejl er, at jeg havde

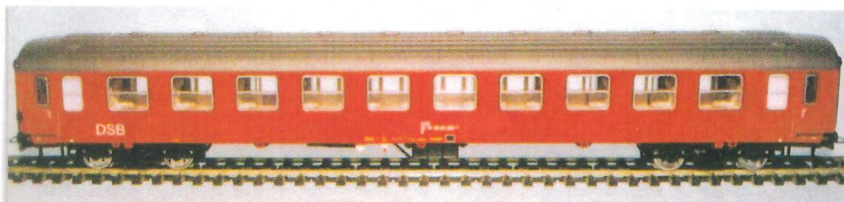
lavet et fint opstillings område til vogne som ikke var i brug, men havde glemmt, at lave udtrækssporet lang nok, kun ca. 35cm. Det er jo ikke nok når lokomotivet er 20cm. og nogle vogne er ca. 24cm. Opstillingssporet var ikke til noget som helst, da alle vogne skulle løftes til og fra.

Nu var det nok, jeg besluttede at pille hele skidtet ned igen, og begynde forfra på en helt ny bane, jeg fik lagt et rum til det eksisterende, så jeg nu har dobbelt så meget plads.

Den nye bane vil vi her i bladet følge fra tegnebordet, til det færdige resultat.

Artikkel Af Kurt Hansen.

Fortsættelse følger.



B-vogne.

Modeller af DSB litra B kom meget tidlig i handelen, først og fremmest fra märklin (ca. år 1968) og LIMA (ca. år 1976), dernæst fra ROCO (ca. år 1978). B- vogne har været udsendt i både højrrød og vinrød bemaling.

Alle de foran nævnte modeller er baseret på tyske grundmodeller, nemlig A-vogne, der har samme kupe- og vinduesinddeling som danske B-vogne.

I længden er vognene fra alle tre firmaer for korte. Hos LIMA og Märklin i skala 1.100, mens ROCOs vogne er i skala 1.92.

Ideen med at lave så korte modeller, var et ønske om at de kunne køres på små hjemmeanlæg med skarpe kurver. I 1960'erne og 70'erne var mange henvist til små rum med sparsom plads. Den øgede velstand op gennem 1980'erne og

90'erne, med større boliger – og dermed mere plads – gjorde det efterhånden nemmere at køre korrekt skala.

Märklin var den første, der lagde ud med en vinrød B- vogn med aluminiumfarvet tag og gule påskrifter. LIMA fulgte efter med både vinrøde og designrøde B- vogne sidst i 1970'erne, længden var ikke korrekt, men så mere optisk rigtig ud. Sidst i 1970'erne fulgte ROCOs udgave af den danske B-vogn, først i en underlig brun farve, der skulle forestille at være vinrød

I efteråret 2003 begyndte HELJAN at udsende et større antal UIC- vogne af A- og B-serien i vinrød såvel som postrød.

Hvad er en Sækstation?

En Sækstation er en endestation af en relativ ny type hos de danske jernbaner (DSB). De anlagdes generelt først i begyndelsen af 1960'erne med anlæggelsen af stationerne i Kalundborg og Rødby Færge.

En sækstation er karakteriseret ved at være en jernbanestation, hvor hovedsporene ender blindt i hovedbygningens umiddelbare nærhed, som regel foran en tværperron og i hvert fald således, at et ankommet tog kun kan forlade perronsporene ved at skifte køreretning. En sækstation blev tidligere kaldet for en "kopstation" (fra tysk Kopf).

Skulle nogle mangle skilte til modelbane vogne eller lokomotiver, så prøv at klikke ind på www.skilteskoven.dk
Der er virkelig noget for enhver smag

