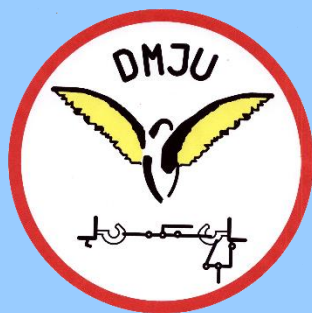




DMJU NEWS

DANSK MODELJERNBANE UNION

NYT FRA UNIONEN OG KLUBBERNE

13. årgang nr. 44 december 2022



1 - Prototypisk "kørsel" på Golden Spikes anlæg! – Foto: Aage Thorhauge

Virkeligheden i model – Køreplaner, sikringsanlæg og kaos!

Om DMJU: Unionen er en landsorganisation for Danmarks modeljernbaneklubber med over 100 medlemsklubber. Unionen repræsenterer Danmark i det europæiske modeljernbane forbund MOROP.



I dette nummer:

Formanden har ordet	2	DMJU – Modeltog for Alle, Kolding	10
Fire nye modeltogsentusiaster	3	Hobbymesse i Rødovrehallen	12
Køreplanskørsel i DMJK!	5	Sikringsanlæg DSB 12/46 i model.	17
Udstillinger efter Corona	10	Redaktionelt for NEWS	22

--- 0 0 0 ---

Formanden har ordet

Af: Henning Lander – Fungerende formand DMJU
Klub: Tagrytteren
Web: www.dmju.dk

Så fik vi endelig afholdt den længe ventede 25'ende jubilæumsudstilling.

En udstilling hvor forberedelserne har været på vej, men er blevet skubbet fra år til år.

Alle de deltagende klubber har ventet længe på udstillingen.

Så det var rigtigt dejligt at få materiellet ud på de lange skinner, efterhånden som anlæggende blev sat op i løbet af fredagen.

At vi under opsætningen byttede om på placeringen af to anlæg, gav anledning til mange sjove kommentarer.

Golden Spike anlægget var på det tidspunkt sat op og blev flyttet uden at adskille det. (red: se link til video på side 10)

Udstillingen forløb med masser af dejlig mange nysgerrige spørgende mennesker.

Masser af snak om anlæg og detaljer på anlæggene.

En dejlig weekend i Kolding som også var pænt besøgt.

Nu ser vi frem til den næste udstilling i Taastrup den 1 og 2 april 2023, hvor vi er tilbage på det normale tidspunkt for udstillingen.

Indbydelsen allerede er udsendt, så reserver allerede nu weekenden den 1 og 2 april.

Vi ses i Taastrup

PS. Reserver 5 til 7 april 2024, der afholder vi Modeltog for Alle 2024 i Kolding

--- 0 0 0 ---



Fire nye modeltogsentusiaster

Af: Per Olufsen - DMJU

Klub: Et par MJ-klubber der pt. er redaktionen ukendt...

Den 2. december er dagen hvor vi fejrer og hylder Modeljernbanen. Men det var den 4. november 2022, at fire helt nye unge mennesker for alvor kom ind i modeljernbanens forunderlige verden. Det var dagen, hvor præmierne fra dette års tegnekonkurrence skulle overrækkes til de respektive vindere.

Det var Gustav fra Esbjerg (5 år), David fra Hovborg (11 år), Margrethe fra Odense, (5 år) - og Merle fra Hårby, (8 år). Alle fire deltog i tegnekonkurrencen ved Dansk Modeljernbane Unions udstilling "Modeltog for alle 2022" i Kolding.

Disse fire var så heldige at blive udtrukket i konkurrencen søndag eftermiddag. Det var undertegnede, der var ude med præmierne, og det var en stor fornøjelse at se den glæde, hvormed præmierne blev modtaget.

Overalt hvor jeg kom, blev jeg modtaget med stor overraskelse og glæde - både fra børn og forældre. Det var en rigtig god dag, og en god investering i fremtiden. Således kan vi i så i år fejre fire nye unge modeljernbaneentusiaster.



3 - Margrethe



2 - David



4 - Gustav

Vi har brug en ny generation i modeljernbanens verden, og måske er vi så heldige, at vi her sår et frø, så en ny generation kan vokse op, og føre vores spændende hobby videre til nye generationer.

Så der er god grund til at fejre modeljernbanens dag d. 2. december 2022.

--- 0 0 0 ---

Kystbanen

M O D E L T O G & H O B B Y

Åbningstider: tirsdag - fredag: 12-17:30 - Lørdag: 10-14 mandag og søndag: Lukket
Jernbane Allé 99 i Vanløse
Telefon: +45 39 61 20 31 - E-mail: post@kystbanen.dk

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

DANMARKS STØRSTE MODELJERNBANEBLAD

A4 FORMAT
60 SIDER
6 UDGIVELSER
ÅRLIGT

BEGEJSTRET FOR DE NYESTE ARTIKLER OM SPOR, TOG, MODELLER OG MODELBYGGERI?

I hvert nummer spændende artikler om jernbaner, store som små,
bred nyhedsorientering, byggeprojekter, kritisk gennemgang af nye produkter,
Besøg hos modelbyggere, baggrundsinformation, boganmeldelser og meget andet.

Bestil abonnement på
spor-og-baner@outlook.dk

**6 numre
kr. 642,-**

Du sparer kr. 150,- og modtager
magasinet direkte i din postkasse.



Køreplanskørsel i DMJK!

Af: Jan Bertelsen - Formand, DMJK

Klub: Dansk Model-Jernbane Klub

Web: www.dmj.dk

Lige siden DMJK blev stiftet i 1938 har køreplanskørsel været en af de bærende aktiviteter i klubben. Allerede fra marts 1939 og frem til det faste anlæg på Nørrebro blev påbegyndt i 1940 kørtes der køreplanskørsel med daværende næstformand T. Nellemanns mekaniske legetøjstog(!) fra før 1920 i lokalet på Nø station.

I dag køres der stadigvæk køreplanskørsel 1 gang om måneden på det oprindelige anlæg på Nø og på det nye anlæg i Albertslund ligeledes 1 gang om måneden + lejlighedsvis søndagskøreplaner i vinterhalvåret.

Køreplanskørsel giver først rigtig mening, når man også på anlægget har et sikringsanlæg, således at kørslen kan foregå forbilledligt korrekt, dvs. ligesom på de store baner.

Det har vi i rigt mål i Alb, idet vi f.eks. på DSB-strækningen på anlægget har et 53 inspireret anlæg på Køge (Kj) station, et DSB 54 automatisk linjeblokanlæg på dobbeltsporsstrækningen til Østerport (med mulighed for venstresporskørsel), på Østerport (Kk) et 64-anlæg og på Helgoland (Hgl) et 72 gruppeanlæg (se f.eks. <http://www.blokposten.dk/sikr/sikr-index.htm> for yderligere forklaring).

Derudover er der også en S-togsstrækning (Køge-Valby-Nørrebro) samt en privatbanestrækning (Køge-Gislinge-Nærum).

Sikringsanlæg er selvfølgelig ikke alt og der kommer måske en særskilt artikel om det en anden gang. Der skal også være en køreplan til. Her bruges JTB Køreplan (begået af undertegnede), og som ikke længere er i handelen (se disclaimer efter artiklen).

Output fra køreplansprogrammet er grafisk køreplan, tjenestekøreplan, maskinløb, arbejdsplaner for stationsbestyrere og lokoførere, samt togplan 6 (persontogenes oprangering).

Til kørsel kræves ved fuld bemanning 1 køreplansleder, 5 stationsbestyrere (Kj, Kk, Gs, Næ og Hgl), 4 lokoførere samt 3 rangister (to på Kk og 1 på Kj), i alt 14 personer, idet vi endnu ikke har taget S-togsstrækningen i brug rent køreplansmæssigt.

Så mange er vi sjældent. Så hvis vi mangler folk bliver stationsbestyrerjobbene på privatbanen og Hgl håndteret af den samme person, en eller flere af rangisterne bortfalder og køreplanslederen kan snildt have en anden rolle samtidig, så i en snæver vending kan vi køre anlægget med 7 personer, dog sjældent uden forsinkelser i trafikken.

Tiden styres af et ur, som går 6 gange så hurtigt som verdenstiden, dvs. at vi kan køre et døgnskørsel på 4 timer. I modsætning til den virkelige verden kan vi stoppe tiden, hvis vi kommer bagud. Det sker typisk ved lav bemanning eller hvis der er tekniske problemer med anlægget.

Tekniske problemer er de fleste modeljernbanefolk kun alt for godt bekendt med. Der er altid noget der driller, men erfaringsmæssigt er regelmæssig kørsel på anlægget et af de bedste forebyggende midler.

Regelmæssig skinne- og hjulrens samt systematisk registrering af fejl er også en god ide og i DMJK har vi tillige en omfattende liste af tests vi gennemgår før køreplanskørsel, således at vi har de bedste odds for at tingene virker og alle har en god oplevelse ud af køreplanskørslen.

Køreplanslederens arbejdsopgaver er at tildele opgaver til medlemmerne ved kørsel, enten efter ønske eller ved diktat! Køreplanslederen starter køreplanen og beslutter hvilket køreplansmæssige tidspunkt den stopper på (det skal være på et tidspunkt hvor alle tog er på en station). Derudover er han (der har i klubbens historie ikke været nogle kvindelige medlemmer der har påtaget sig denne post) medvirkende til at beslutte hvad der skal gøres ved nedbrud og forsinkelser, samt evt. kørsel med sær- eller materieltog. Køreplansleder er ikke altid en lige taknemmelig post.



Webshoppen har altid åben og vi sender pakker hver dag!
 Alt fra rullende materiel, bygninger, landskaber og styring.

SMT
MODELTOG

Jægervej 9 · 6900 Skjern
 Tlf. 97 36 10 12 · 60 17 47 73
 kontakt@smtmodeltog.dk

MØD OS PÅ
 FACEBOOK



ELLER PÅ
 WWW.SMTMODELTOG.DK

Stationsbestyreren har til opgave at afvikle trafikken på en station. De primære opgaver er op- og nedrangering af tog, signalgivning, kommunikation med lokoførere og nabostationer

efter behov. Arbejdsgrundlaget er her primært en arbejdsplan for stationen samt oprangeringsplaner.

Her er et udsnit af arbejdsplanen for Østerport (Kk) station:

Arbejdsplan for Østerport

Ank	Fra	Afg	Til	Tog	Løber	Cab	Spor				
							1	2	3	4	
12.55	Kj	—		G8030	Daglig	Cab 1				4	Vg. til Øbg. Mask til mdt.
—		13.00	Kj	P5047	Daglig	Cab 1	1				Stm fra sp. 22
13.20	Kj	13.40	Hgl	P5044	Daglig	Cab 3			3		Omløbes. Afg. mod Hgl
13.40	Hgl	14.00	Kj	P5051	Daglig	Cab 4	1				Fra Hgl. Omløbes. Afg mod Kj.
13.44	Kj	—		M902	Lø og Sø	Cab 2		2			
—		14.20	Kj	P3055	Daglig	Cab 1		2			Stm fra sp. 5
14.21	Kj	—		P3038	Daglig	Cab 2			3		= 3057
—		15.00	Kj	P3057	Daglig	Cab 2			3		Stm ank. i tog 3038
15.20	Kj	15.40	Hgl	P5052	Daglig	Cab 3		2			Afg. mod Hgl
15.44	Kj	—		P3044	Daglig	Cab 1	1				Omløbes. = 3067
—		16.00	Kj	IC163	Daglig	Cab 1	x	2			Stm fra sp. 22
—		16.20	Kj	P3067	Daglig	Cab 3		1			Stm ank. i tog 3044
16.21	Kj	—		P3046	Daglig	Cab 2		2			= 3071
16.50	Kj	—		PG860	Daglig undt. Lø	Cab 1		x		4	Stm til sp. 6 Mask. til mdt.
—		17.00	Kj	P3071	Daglig	Cab 2		2			Stm ank. i tog 3046

K20 Hgl-Kj 2020-06-30

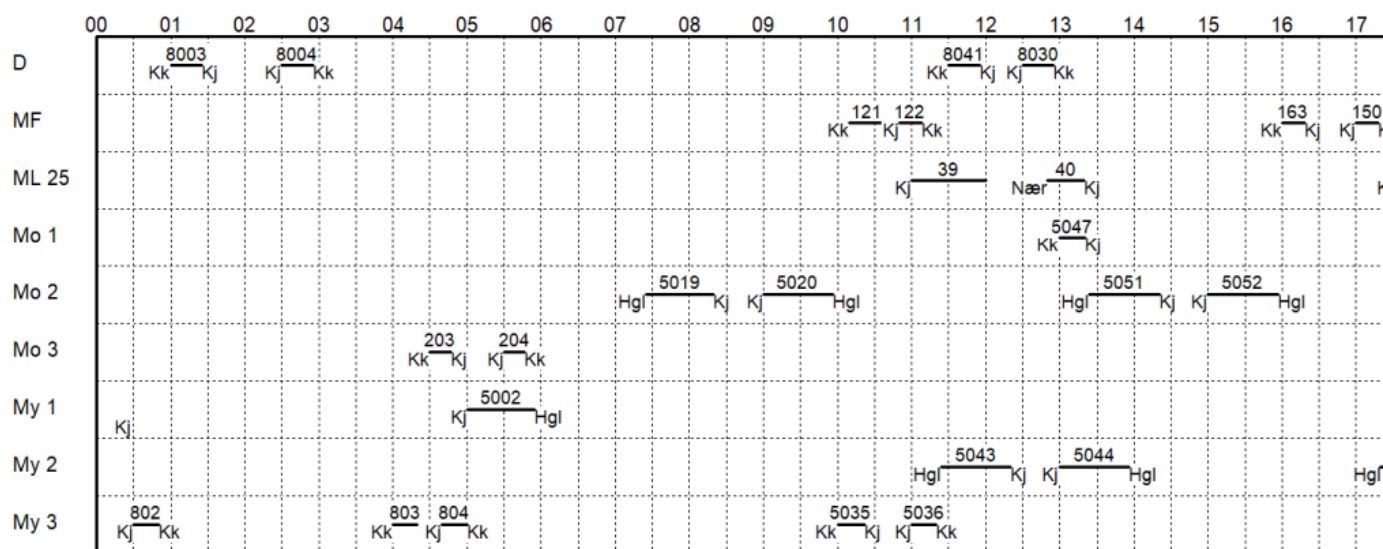
TogPlan 6

Tog	Strækning	Vognenes antal og art samt indbyrdes placering i togstammen
269 Hv.	Kk-Kj	Mask - WR - AC - CB - Lx - Dh
293 Dgl. undt. Lø	Kk-Kj	Mask - AV - WR - CL - DC
801 Hv.	Kk-Kj	MY - Db - DPh - DPh - DPh - Cle
803 Hv.	Kk-Kj	MY - CLE - Pbh - Pbh - Ph - Pmh - Pbh
883 Dgl. undt. Lø	Kk-Kj	<u>MY - CLE - OHJ Pbh</u> - Pbh - Pbh - Ph - Pmh - Pbh Nær
901 Lø og sø	Kk-Kj	<u>Veterantogsmateriel</u> Nær
3013	Kk-Kj	<u>MX - Bdn - Bns</u> Nær
3021	Kk-Kj	<u>MY - Bn - Bn - Bl</u> Gs

Sidst men ikke mindst er der maskinløb:

K20 Hgl-Kj 2020-06-30

Maskinløb



Derudover findes der for de enkelte stationer en særskilt instruks for bl.a. oprangering af godstog, sporanvendelse, udveksling af rangermaskiner, kørsel med skinnerensetog mm.

For lokomotivførerne er livet mere simpelt. I DMJK anvender vi walk-around kontrol, dvs. lokoføreren følger toget rundt på strækningen fra station til station. Lokofører melder sig til stationsbestyreren 10-15 minutter før planmæssig afgang og får at vide i hvilket spor toget holder, hvilken maskine der er spændt for

og får så tilladelse til at køre når tiden er inde og der er sat signal for udkørsel.

I praksis fungerer det ikke altid så godt, idet nogle glemmer tiden eller at melde sig. Nogle står og knevrer med et andet klubmedlem i stedet for at fokusere på at køre tog eller er ude og hente kaffe o. lign. Men som en pensioneret lokomotivfører i klubben har udtalt er dette præcis som i virkeligheden, så det må siges at være modeltro, omend noget irriterende.

Lokoføreren har et lamineret A5 ark hvorpå de enkelte opgaver er angivet:

Arbejdsplan for Cab 3

Opgave	Start	Slut	Løber	
E294	Kj 00.00	Kk 00.18	Hv	Val: 00.10
G8003	Kk 01.00	Kj 01.25	Hv undt. Ma	Val: 01.12
M991	Kk 01.00	Kj 01.42	Ma	Val: 01.20
E202	Kj 02.20	Kk 02.38	Hv	Val: 02.29
E203	Kk 04.30	Kj 04.47	Hv	Val: 04.38
P5002	Kj 05.00	Hgl 05.55	Daglig	Val: 05.08-05.09 Kk: 05.20-05.40
P3007	Kj 06.41	Gs 06.45	Hv	
P3010	Gs 07.11	Kj 07.14	Hv	
P3010	Kj 07.20	Kk 07.40	Daglig	Val: 07.29-07.30
P3021	Kk 08.20	Kj 08.40	Daglig	Val: 08.32-08.33
P3021	Kj 08.43	Gs 08.48	Hv	
P3016	Gs 09.11	Kj 09.15	Hv	

Hvis der for en station på strækningen kun er angivet 1 tidspunkt er toget gennemkørende og hvis der 2 er der standsning. Oprindeligt havde lokoførerne en tjenestekøreplan hvoraf dette fremgik, men det var for bøvlet at slæbe rundt på anlægget og de blev også lagt alle mulige og umulige steder på anlægget, hvilket ikke var særligt hensigtsmæssigt.

Den nuværende køreplan har været i drift siden 2020, men med de seneste udvidelser på anlægget er der snart behov for en ny, både fordi der er kommet mere strækning at køre på og også fordi kommer stadig mere og mere materiel, som ikke altid uden udfordringer kan indpasses i en eksisterende køreplan.

At lave en ny køreplan er et større projekt, der tager adskillige arbejdstimer og strækker sig over 4-6 måneder, så det er ikke noget vi gør ret tit. Vi er også noget tilbageholdende med ændringer i

en eksisterende pga. mængden af papir der skal udskrives ved ændringer. Blot en simpel ting som ændring af et afgangstidspunkt kræver genudskrivning af (som minimum) arbejdsplan for alle berørte stationer og lokoførere, maskinløbsplaner samt til køreplanslederen grafisk køreplan samt tjenestekøreplan. Både maskinløbsplaner og grafisk plan varierer med ugedag og findes i 3 udgaver: Ma-Fr, Lø og Sø.

Disclaimer: JTB Køreplan er ikke længere kommercielt tilgængeligt. Pga. alder samt ualmindeligt ringe interesse har ophavsmanden indstillet salg og distribution af programmet. Der udvikles stadig på programmet, men de nyere versioner bruges i dag kun i DMJK samt på udvalgte privatanlæg.

Vi ønsker alle en

God Jul og Godt Nytår

Følgende vogne er i butikkerne fra d. 23/12-2022

DK-872417

DSB QGR 35 158
ca. 1944-54

T-mærket til international trafik

T marked for international traffic.



DK-872418

DSB QGR 35 559
ca. 1944-54

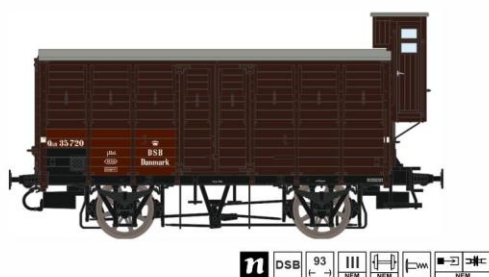
T-mærket til international trafik

T marked for international traffic.



DK-872419

DSB QGR 35 720
ca. 1957-64



Vejl udsalgspris
399,-

DK-872421

DSB QGR 35 616
ca. 1952-63



DK-872421

ØSJS QC 143
ca. 1944-62



DK-872422

HHJ Q168
ca. 1944-62



Vejl udsalgspris
379,-

Vognene er i begrænset oplag

Forudbestil dit eksemplar hos din Dekas forhandler

Udstillinger efter Corona

Af: Aage Thorhauge

Klub: Golden Spike

Web: www.GoldenSpike.dk

Golden Spike har i oktober og november 2022 deltaget i udstillinger med vores udstillingsanlæg. I tre år har vi grundet Corona ikke deltaget i udstillinger hverken i Danmark eller udlandet. Seneste udstilling var i Frankfurt, hvor vi i efteråret 2019 deltog i en US-Model Train Exhibition. Denne udstilling er omtalt i en tidligere artikel i NEWS.

DMJU – Modeltog for Alle, Kolding

Udstillingsanlægget blev forholdsvis hurtigt opstillet på den ifølge tegningen anviste plads i hallen. Uanset over 1.000 dages opmagasinering, har vi ikke registreret fugt- eller temperaturskader.

Da anlægget var opstillet, det gule klæde rundt om anlægget monteret og elektriske forbindelser mv. etableret, blev der uro omkring placeringen. Der konstateredes på halplanen forbytning af vores klubnavn med Foreningen Toget. Under hensyn til udstillingens godkendelser, blev det besluttet at flytte vores anlæg i samlet stand.

80 mand flyttede anlægget og det hele blev videofilmet.

<https://www.facebook.com/100064717479137/videos/661335885562964/>

Resten af dagen arbejdede vi med anlæggets detaljer og funktionalitet.



Da stort set alle klubbens medlemmer deltog, besluttede vi at kørslerne på anlægget blev

opdelt i epoker, således at der blev kørt tog dels i en epoke indtil ca. 1970 og en epoke efter 1970.

Allerede en time før udstillingens start kl. 10 var der opstillet modeltog og der blev kontinuerligt kørt mindst tre strækningstog samt lokomotiver og vogne i yard og engineyard. Vores store drejeskiver er stadig et hit blandt publikum.



Byggeindsatsen i de forgangne tre år er kun i beskedent omfang kommet vores udstillingsanlæg til gode. Vi har dog i perioder intensivt arbejdet på vores faste anlæg.

Lørdag blev kørslerne præget af kørsel med passagertog i perioden fra før 1970. Der blev gennemført kørsler med flere Southern Pacific Daylight passagertog, fremført af diesellokomotiver af typen E8 og PA. Sidstnævnte lokomotiver (PA) var fra modeltogsproducenten Rapido i Canada, lige ankommet fra en forhandler i Chicago (bedste pris). Herudover blev passagertoget fremført af to damplokomotiver af typen GS4, 4-8-4.

Af andre passagertog kan nævnes Union Pacific fremført af diesel og damp, California Zephyr, San-ta Fe El Capitan, passagertog fra selskaberne Pennsylvania RR med el- og damplokomotiv og Denver & Rio Grande RR med diesellokomotiver, samt flere andre – en smuk parade fra en svunden tid.

I "periode efter 1970" blev der kørt modeltog på ca. 20 meters længde. Kultog, manifest (blandet gods), grain (korn), Intermodal (container og trailer) med 3 – 5 lokomotiver up front og for nogle togs vedkommende også 2-3 lokomotiver indskudt midt i togstammen. Alt så tæt på det forbillede, som vi gerne vil fremvise på vores modelbane.

Freja Modeltog

Exclusive modeltog & tilbehør

Vi har NU 4 akslede FRICHS diesellokomotiver fra 1930'erne:

A/S FRICHS 4-akslede Diesellokomotiver

VNJ 11 - TFJ ML3 - OHJ 20 - NFJ MT4

Fremstillingsrækkefølgen bygget hos A/S FRICHS før krigen

HUSK Freja Modeltogs over 500 dele til modelbanerne i H0 og 0 og 1 samt lidt N

www.freja-modeltog.dk



Der er lagt en del videoer ud på nettet fra vores anlæg i Kolding, herunder YouTube og Facebook. Jeg har selv lagt nedennævnte videoer på YouTube:

<https://www.youtube.com/watch?v=S2ZfGMUKFMc>

https://www.youtube.com/watch?v=sb5azRxu_a0

I den ene video er der en sekvens med et damplokomotiv med 3 sæt cylindre, to på lokomotivet og den 3. på tenderen. Hjulstillingen er 2-8-8-8-2. Forbilledet er bygget i 1914 og var efter datidens mål det stærkeste damplokomotiv i verden. Der var imidlertid mange problemer med lokomotivet og allerede i 1930 blev det taget ud af drift. Modellen er lavet af MTH og kører til forskel fra forbilledet meget fint. Vognene er dog væsentligt nyere og beklageligvis upassende i periode.

Lidt stemningsbilleder:



WWW.NETTOG.DK



VELKOMMEN HOS DIN MODERNE MODELJERNBANE FORHANDLER PÅ NETTET OG 456 M² BUTIK
PARKERINGSPLADSER LIGE FORAN DØREN OG KUN 10 MINUTTERS GANG FRA BUS OG STOG - ØSTERGADE 1V-X, 3600 FREDERIKSSUND



"Faller car" køretøjer. Der er bl.a. etableret "vendesløjfer" på tankstationen. Under udstillingen fik vi testet vejbanen med en modelbil. Det virkede fint.

Vores umiddelbare problem var en forbilledlig hastighed. Hertil også udfordringen, at vi skal ombygge køretøjer, da producenten i Tyskland ikke markedsfører US-køretøjer. Der pågår p.t. også lidt forskning om anvendelse af Arduino til styring. Vi får se om vi kommer så langt, idet der også er mange andre udfordringer med så stort et anlæg som stort set kun ser dagens lys under udstilling et par gange om året.



Søndag kl. 16 pakkede vi vores anlæg sammen og transporterede det til København. Som sædvanlig syntes vi at det var en fin udstilling med mange gode feedback fra publikum og udstillere.

Tak til DMJU for et godt arrangement.

Hobbymesse i Rødovrehallen

14 dage efter udstillingen i Kolding deltog vi i Hobbymessens udstilling i Rødovrehallen. Uanset den korte tid havde vi alligevel overskud til at slæbe al vores grej og udstyr til Rødovre. Vi var lidt færre medlemmer denne gang, så vi besluttede at køre modeltog uden begrænsninger i tidsperiode.

Kl. 14 var vi i gang med montering af de første moduler. Vi registrerede dog et noget længere

Under udstillingen fik vi lavet vognbanestriber på vejbanerne, naturligvis efter US forbilledet, men gul markering i midten og hvid markering i kant. Vi syntes resultatet blev godt.

Under store dele af vejbanerne er der langt en metaltråd således at vi på sigt kan køre med

tidsforbrug til opbygning af anlægget, formentlig fordi vi var lidt færre medlemmer eller måske lidt fysisk træthed fra den forrige udstilling. Men alt klappede og efter kl. 19 var vi i drift med al elektronik og delvis rullende materiel.

Ved en fejl glemte vi i Kolding at montere løse tagdetaljer på industriejendomme med pumper, udsugning, rørføringer mv. Det blev monteret i Rødovre. Der blev også placeret mange flere modelbiler på anlægget. Detaljer løfter altid 😊

Kl. 10 var vi rullende med modeltog. I stor udstrækning benyttede vi modeltog, som ikke blev kørt under udstillingen i Kolding. Der blev bl.a. fremført et tog med 120 stk. små malmvogne, også kaldt Jennies (vognlængden er 24 fod, svarende til ca. 8 meter og små 9 cm i model).

Forbilledets vogn lastede mellem 150.000 og 175.000 lb, hvortil skal tillægges vognens vægt på ca 45.000 lp. En samlet vognvægt udgør ca. 90 europæiske tons. Vægt af 120 vogne udgør således ca. 10.800 ton.

Toget blev fremført af forbilledlige lokomotiver, men også af to Southern Pacific Cab Forward damplokomotiver. Sidstnævnte lokomotiver gav anledning til et par spørgsmål fra tilskuere om, hvorvidt en sådan kørsel forbilledligt havde fundet sted. Vi kunne straks afkræftes, da der alene var tale om en "fittneskørsel" med disse specielle lokomotiver, hvor førerkabinen er forrest. Men vi var da enige om at det så smukt ud.

I rundremisen stod naturligvis også en del store damplokomotiver. Vi kørte lokomotiver ud, drejede dem på skiven, kørte til kulanlæg, og delvis videre ud på anlægget. Der blev bl.a. kørt to Big Boys i forspand, der er foreviget nedenfor:



Kystbanen

M O D E L T O G & H O B B Y

Åbningstider: tirsdag - fredag: 12-17:30 - Lørdag: 10-14 mandag og søndag: Lukket
Jernbane Allé 99 i Vanløse

Telefon: +45 39 61 20 31 - E-mail: post@kystbanen.dk



Lokomotiverne (produceret af hhv. Athearn Genesis og Broadway Limited) trak i beskedenhed 42 korte hoppers (se video). Vognen kunne forbillig laste 210.000 lb og havde en egenvægt på ca. 40.000 lb. Samlet vægt er 250.000 lb, svarende til 113 ton. En samlet forbillig vognvægt udgjorde ca. 4.750 tons. Big Boy lokomotivet vejer 547 tons.

Der er lagt nogle videoer ud på YouTube der bedre viser oplevelserne fra vores kørsler. Jeg har lavet nedenstående video og lagt den på YouTube.

<https://www.youtube.com/watch?v=3lRlqCO8wXQ>

Lidt kommentar til videoen. Første sekvens er en model af Union Pacific Gasturbinelokomotiv fra 1960, bestående af en motorenhed med en dieselmotor (kun yardkørsel), en gasturbineenhed og en olietender (modellen er produceret af Scaletrains). Gasturbinen, der forbilligt ydede 8.500 Hk, trak en generator, der leverede el til de 12 banemotorer i begge enheder.

Lars Hanson, der ejer lokomotivet, har skrevet en meget interessant artikel om Union Pacific

gasturbinelokomotiver. Artiklen er offentliggjort på klubbens hjemmeside og det kan anbefales, at interesserede læser artiklen:

<https://goldenspike.dk/vidensbase/union-pacific-gtels/>

Senere en sekvens med UP passagertog fremført af FEF (4-8-4) og Challenger. Videre klip fra Big Boy på drejeskiven og de førromtalte Cab Forwards med 120 ore jennies.

Sidste sekvens er to Canadian Pacific SD90MAC-H lokomotiver (Athearn Genesis) der trækker 86 kulvogne.

Kulvognens totalvægt er ca. 260.000 lb, svarende til ca 118 tons. Samlet forbillig tog-vægt var over 10.000 ton, hvortil skal tillægges vægt fra lokomotiver, der hver vejer 188 tons.

Lokomotiverne blev bygget i 1998 og ydede hver 6.000 hk. Den store motor var for lidt fleksibel ved f.eks. udfald. Lokomotiverne er nu ophugget eller ombygget med ny elektronik og 4.300 Hk motorer. Forbilledet til de to viste modeller 9301 og 9303 er ophugget i 2010.

Igen et par stemningsbilleder fra udstillingen:





Ulykker sker der både på modeljernbaner og i den virkelige verden. Under søndagens kørsel oplevede vi en forholdsvis stor kollision, der medførte en del afsporing. Resultatet så ret fantastisk ud. Både medlemmer og besøgende fotograferede. Ingen skal snydes for oplevelsen, så her er den:

Søndag kl. 16 sluttede udstillingen og kl. 19 forlod vi hallen med al vores grej og kørte det til opbevaring. To af klubbens medlemmer kom og hjalp med nedtagning og transport. Det gjorde godt, for med de tilbageværende 4-5 mand ville det være noget af en mundfuld at handle nedtagning mv.



Også her oplevede vi en god udstilling med masser af spørgsmål og gode kommentarer.

PS. Vi har meldt os til næste DMJU-udstilling i Taastrup 1-2 april 2023. Så vi ses der!

Støt vores sponsorer de støtter DMJU



HOBBYKAEDEN.dk

-Hele Danmarks modeltogsforretning

Nyhed

Skagensbanen Q-vogne

SB Q 207 samt SB 209

- Undervogn i metal
- Fjedrende puffer
- Håndbøjler i metaltråd
- Løst påsatte lukkebeslag
- DC stjernehjul (0,8 mm flange)
- Forbilledlige små brædderiller



HK-modeller:

art. 872423

SB Q 207

HK-modeller:

art. 872424

SB Q 209

379,-/stk.

Bestil nu!

**Meget begrænset stykantal
Levering 1. kvartal 2022**

Sikringsanlæg DSB 12/46 i model.

Af: Allan Olsen

Klub: Slagelse Model Jernbane Klub - SMJK

Web: <https://www.smjk.dk/>

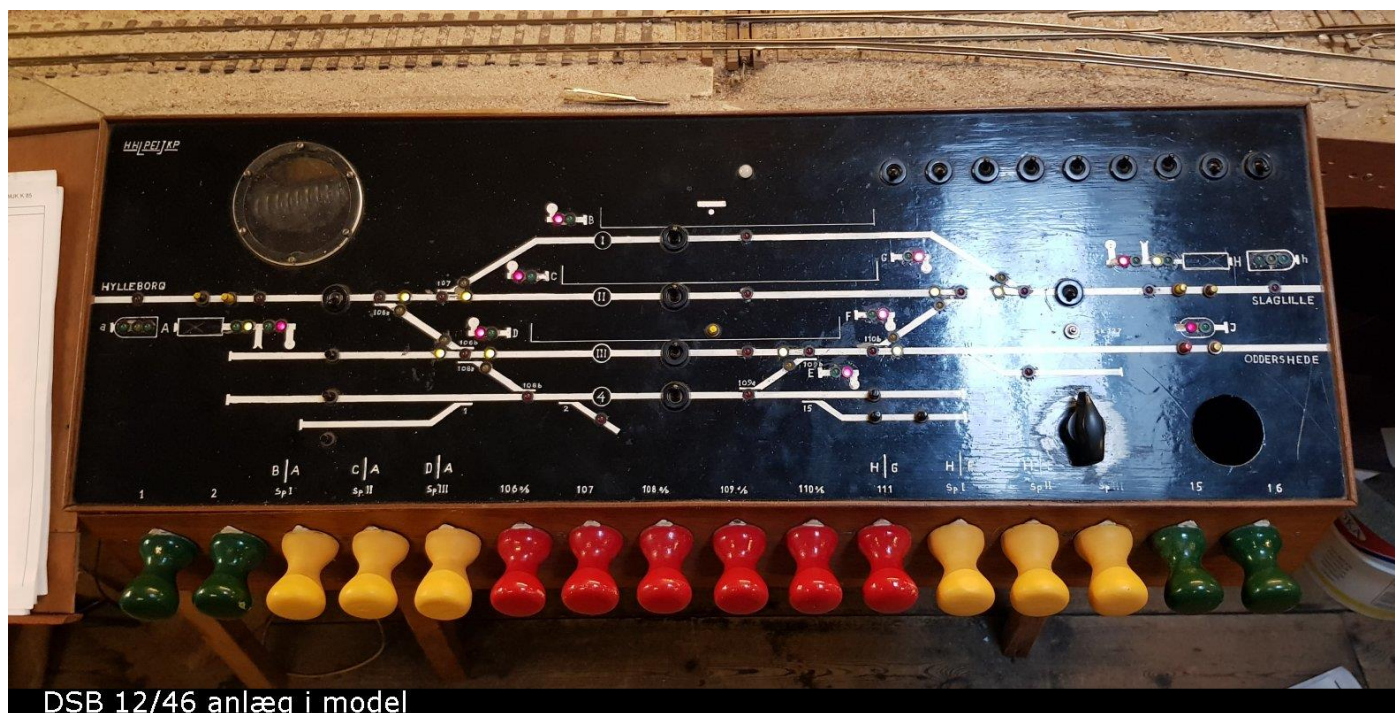
For mange år siden, helt tilbage i 1946, blev Slagelse Model Jernbane Klub grundlagt. Forholdsvis hurtigt, blev der bygget et større skala 0 anlæg på loftsetagen af Slagelse Station. Det lå hurtigt klart, at banen skulle opbygges efter danske forhold og med alt på anlægget, bygget efter de danske jernbaner som forbillede.

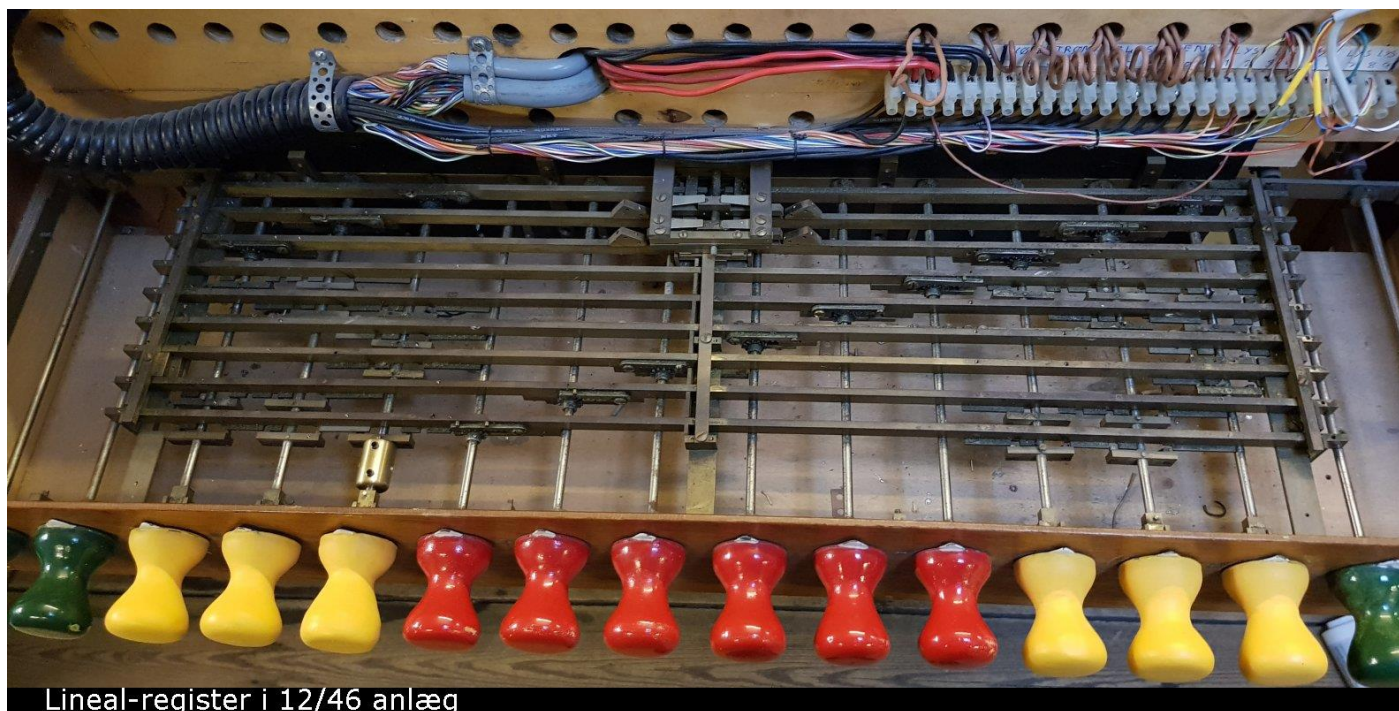
Og da opbygningen begyndte i slutningen af 40'erne, hvor sikringsanlæg baseret på relæer, endnu ikke var opfundet, blev der bl.a. kigget til en type der blev kaldt DSB 12/46. Tallene fortæller om typen af anlæg og dette her har baggrund i en type sikringsanlæg, der først gang blev taget i brug i 1912 og senere igen i 1946, hvor anlægstypen blev opfrisket og opgraderet.

Anlægget kom herefter til at hedde DSB 1912/1946, i daglig tale DSB 12/46.

Dette anlæg er et elektromekanisk sikringsanlæg, hvor selve sikringsdelen sker i et mekanisk register, men benytter sig af elektrisk styret signaler og sporskifter. Med mekanisk register menes der, at håndtagene til sporskifter og togveje/signaler, er gjort afhængige af hinanden på en sindrig måde, med brug af mekaniske linealer. Derfor kan togveje/signaler kun stilles, hvis de tilhørende sporskifter for en togvej, er indstillet korrekt, inden togvej/signal håndtag kan omstilles. Og sporskifter kan kun omstilles, hvis ikke de indgår i en aktiv togvej. Det var lidt om historien.

På klubbens anlæg, blev et sådan anlæg bygget i slutningen af 40'erne, måske i starten af 50'erne, det er lidt usikkert. Anlægget er dog opbygget med lidt fri fortolkning i virkemåden. Det kommer jeg nærmere ind på lidt senere. Men i bund og grund, blev anlægget bygget som en kopi af et DSB 12/46 anlæg.





Lineal-register i 12/46 anlæg

Stationen hvor anlægget blev bygget til, er en station på en enkeltsporet strækning, med tre togvejsspor i begge retninger og 6 centralbetjente sporskifter. Stationen er udstyret med armsignaler, hvor udkørsels signaler har 3 arme for udkørsel og 2 arme for ind- og

gennemkørsel og med undertavle for hastighedsvisning. For udkørsel gælder, at 3 arme viser signalgivningen ved at der er en arm for hver af de 3 togvejsspor og hvor en løftet arm betyder kørsel fra det pågældende spor, medens der for indkørsel gælder, at ved en arm løftet,

Freja Modeltog

Exclusive modeltog & tilbehør

Vi har NU 4 akslede FRICHS diesellokomotiver fra 1930'erne:

A/S FRICHS 4-akslede Diesellokomotiver

VNJ 11 - TFJ ML3 - OHJ 20 - NFJ MT4

Fremstillingsrækkefølgen bygget hos A/S FRICHS før krigen

HUSK Freja Modeltogs over 500 dele til modelbanerne i H0 og 0 og 1 samt lidt N

www.freja-modeltog.dk



betyder dette kør og med to arme løftet, betyder det kør igennem.

Hastighedsviser vil ved aktiv signalgivning, vise den maksimale hastighed der må benyttes, for den indkørsel der er sat.

Signalerne er som tidligere nævnt, elektrisk styret, hvorfor det reelt er muligt at få signaler til at falde på stop, når passage og aktivering af sporisolation sker. Nøjagtigt sådan er det udført i den virkelige verden, men her adskiller vores styring sig lige pt. fra den virkelige verden. For signalerne forbliver på kør stilling efter passage. Men det er en af de ting der vil blive ændret med tiden, så anlægget kommer til at virke korrekt.

Betjeningen af anlægget sker ved at man betjener, dvs. drejer på de røde håndtag, for at omstille de centralbetjente sporskifter. De gule håndtag er beregnet for togveje og signal indstilling. Alle håndtag har en lille pil, der enten kan pege lodret op, eller 90 grader vandret mod venstre eller 90 grader vandret mod højre.

For sporskifter gælder, at står håndtag lodret op, så står sporskifte i plus stilling og drejes håndtag 90 grader mod højre, da står sporskifte i minus stilling. Sporskiftehåndtag kan dermed ikke drejes 90 grader med venstre. Men signalhåndtag kan drejes både til højre og venstre og dermed vil pil på håndtaget, pege mod den retning en togvej er indstillet til. Denne regel gælder ud fra hvor det fysiske signal, som håndtaget gælder for, er placeret ude på stationsområdet. Håndtag for sporskifter er mærket med sporskiftets nummer

og for togveje/signaler, er håndtag mærket med et bogstav for de signaler de gælder for.



Hvis man kender en anelse til sikringsplaner for sikringsanlæg, vil man vide at første I-signal normalt hedder A. Det næste signal vil derefter normalt hedde B, så C og så D osv. For vores station gælder, at første I-signal hedder A og U-signal for spor 1 hedder B, U-signal for spor 2 hedder C og U-signal for spor 3 hedder D.

Derfor er togvej og signalhåndtag på vores anlæg mærket således, at der står B | A ud for spor 1 på det første gule håndtag, C | A ud for spor 2 på det andet gule håndtag og D | A ud for spor 3 på det tredje gule håndtag. Alle er de fysisk placeret i den venstre side af centralapparatet og gælder

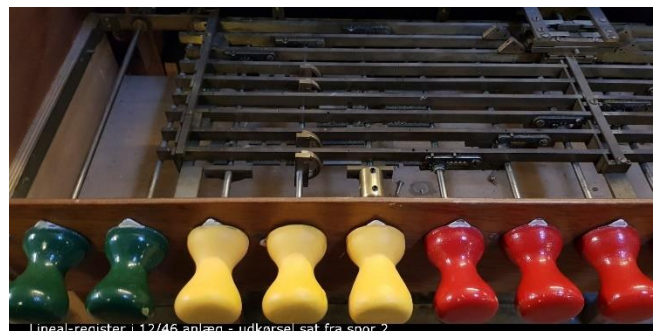
Støt vores sponsorer de støtter DMJU



for togveje mod venstre, dvs. mod vores Hylleborg station.

Princippet er, at står et togvej/signal håndtag lodret, er ingen togvej indstillet. Bogstavet for mærkningen over håndtaget viser, for hvilket togvej/signal/spor håndtaget gælder for. Og alt efter hvilken vej håndtaget drejes, vil togvejen indstilles, som vist på signalhåndtaget - hvis ellers betingelserne er til stede for at togvejen kan stilles.

F.eks. gult håndtag 1, hvor mærkning er B|A spor 1, vil en omlægning af håndtag mod venstre, give en togvej indstillet fra spor 1 til U-signal B og omlægges håndtag mod højre, vil det give en togvej fra I-signal A og ind til spor 1. Forudsat for begge togveje gælder, at alle de sporskifter der indgår i togvejen, allerede skal være omlagt. Det er her værd at bemærke, at ingen togveje opløses automatisk på anlæg af denne type og at signal/togvejs håndtag manuelt SKAL bringes på stop-stilling (lodret stilling), efter modtagelse/passage af tog.



Lineal-register i 12/46 anlæg - udkørsel sat fra spor 2.



U-signal med 3 arme. Der er sat udkørsel fra spor 2.

Da denne type anlæg kom til verden, begyndte man for alvor at benytte isolationer til tog detektering. Og nok er anlægget sikret mekanisk, men det har brug for de elektriske isolationer, for at virke som tiltænkt. Ved togvejs indstilling (fastlægning), skal togvejen teste for, om sporisolationer er frie i den valgte togvej. Og først når dette er i orden, vil en spole frigive muligheden for at signalgivning kan aktiveres. Og hvordan virker det så?

Jo på de ægte 12/46 anlæg, drejer man togvej/signal håndtag ca. 45 grader og det kan så ikke drejes videre. Fordi, de førømtalte spoler, med en pal vil spærre for at håndtaget kan drejes videre. Når spolen så bliver aktiv, dvs. togvejen er

WWW.NETTOG.DK



VELKOMMEN HOS DIN MODERNE MODELJERNBANE FORHANDLER PÅ NETTET OG 456 M² BUTIK
PARKERINGSPLADSER LIGE FORAN DØREN OG KUN 10 MINUTTERS GANG FRA BUS OG STOG - ØSTERGADE 1V-X, 3600 FREDERIKSSUND

reelt fastlagt, vil anlægget forsøge at frigive palen ved håndtaget. Derfor er det nødvendigt at dreje håndtaget en anelse tilbage, for at håndtaget ikke skal 'fastlåse' spærrestiften i at trække sig tilbage. Når palen så er trukket tilbage, kan håndtaget så drejes helt frem mod de 90 grader vandret. Og så vil signalgivning ske, hvis alle betingelser, dvs. at de sporisolationer der indgår i togvejen, alle er frie.

Desværre virker vores kopi af anlægget ikke helt sådan lige pt. Men det har vi tænkt os at råde bod på senere. I dag kan man dreje direkte fra lodret til 90 grader vandret signalgivning, hvilket er lidt snyd, da kontrol for ledig togvej jo ikke gennemføres korrekt. Ydermere så går signalerne også på kø, selvom der måtte være besat i en sporisolation i togvejen. Og det er sikringsmæssigt ikke særligt godt, så det skal laves om en dag, når tiden tillader det.



I-signal viser stop.



I-signal viser kø.



Centralapparat - I-signal viser kø.

På de ægte 12/46 anlæg, har man normalt en tavle hængene over betjeningshåndtagene, der viser hvordan sporgeometrien på stationen er udført og hvordan status for signaler og isolationer er.

Men på vores lille 12/46 anlæg, har de snydt lidt da de byggede det. For tavlen blev integreret sammen med håndtagene, som på mere moderne relæanlæg. Og sporskifternes stilling, kan aflæses direkte på tavlen! Og ikke mindst, så er isolationerne vist som på mere moderne relæanlæg, med en tændt rød tableaulampe for besat sporisolation og slukket tableaulampe, for en fri sporisolation.



I-signal viser kø igennem.



Centralapparat - I-signal viser kø igennem.

Og hvorfor nævner jeg det ? Jo for på datidens anlæg var det udført noget anderledes, hvor en tableaulampe med hvidt lys betyder en fri sporisolation, mens en slukket tableaulampe betyder en besat sporisolation.

Nå, men det var hvad det lige blev til, i denne kortfattede beskrivelse af 12/46 sikringsanlægget på Jystrup station i Slagelse Model Jernbane Klub. I klubben tager vi gerne imod gæster, der måtte have et ønske om, at komme og opleve både 12/46 anlægget, men også resten af klubbens næsten 400m2 store spor 0 anlæg.

--- 0 0 0 ---

Redaktionelt for NEWS

Af: Mikkel Fog Päevatalu - Redaktør DMJU NEWS

Klub: Golden Spike

Web: www.dmju.dk

Med dette fjerde nummer af NEWS fra min hånd kan julefreden lægge sig over redaktionen med et helt års arbejde bag sig.

Det er fortsat spændene at prøve kræfter med dette format og jeg syntes at formen efterhånden er kommet på plads.

Igen i dette nummer har jeg modtaget indhold fra forskellige kanter og læst og lært noget nyt om denne fantastiske hobby.

Og som altid er gode idéer til emner eller konkrete artikler velkomment. Skriv til news@dmju.dk.

Vi vil også fortsat meget gerne samle oplysninger om kommende begivenheder som træf,

udstillinger, åbent hus m.m. Både det der gentages hvert år og det der kun sker en gang.

Der udkommer 4 numre af DMJU NEWS i løbet af et år.

Her er udgivelsesplanen:

DMJU NEWS	Udkommer	Deadline
Nr. 45	marts 2023	1. marts
Nr. 46	juni 2023	1. juni
Nr. 47	september 2023	1. september
Nr. 48	december 2023	1. december

Vi i redaktionen vil forsøge at komme rundt og besøge nogle af klubberne når vi alligevel bevæger os ud i landet. Men du har også gode muligheder for at skrive indlæg til bladet. Enten om din egen klub eller en anden klub, butik eller udstilling du besøger. Alt indhold modtages med glæde.

--- 0 0 0 ---



Copyright: Indholdet i DMJU NEWS må citeres med kildeangivelse i ikke kommercielle sammenhænge. DMJU kan ikke gøres ansvarlig for indsendte artikler og fotos.

Kontaktpersoner DMJU:

Redaktør:
Mikkel Fog Päevatalu
news@dmju.dk
(+45) 22 99 70 30

Udgivet af:
Dansk Modeljernbane Union
www.dmju.dk
Ansvarshavende: Henning Lander