VMJK's klubblad

1. kvartal 2015

Du kommer op i 4300 meters højde hvor der kun er halvt så meget ilt som ved havoverfladen. Du kan tage tage toget derop: Pikes Peak Cog

Så blev det januar 2015 og vi kan glæde os over alle de fine julegave vi fik med tog.

Klubbens køreplans aftener som har været afviklet uden brug af uret, har fungeret noget anderledes. Der har været mere tid til at køre og orientere sig om hvor andre tog er. Køreplane tage ca. en halv gange længere tid end ellers planlagt, og så er der flere tog der køre. Der køres på AC og DC så det giver noget mere kørsel. På DC køres der med flere tog. Disse er dog ikke omfattet af køreplanen. På AC køre det fint uden ur. Så på den første onsdag i måneden er der plads til mange så mød op.

Der bygges på livet løs på Viborg banegård, med hensyn til lys og meget andet. Omkring brandstationen arbejdes der med detaljer og det ser rigtig fint ud. For dem der kan det med disse detaljer, så bliver resultatet meget flot.

Den gamle banegård – her er der plads til disse detaljer, hvis nogen skulle have løst til at give denne banegård et løft. Der mangler er en drejeskive, som er på budgettet for 2015.

Rødkærsbro og Bækkelund. Her køres, men der mangler meget. Jeg er selv i gang her. Også her er der store muligheder for detaljer omkring perroner, baggrund og livet på og ved de 2 stationer.

Ganggulvet er nu også malet, så vi må passe på dette gulv og holde det rent. Det vil sige at få det støvsuget med jævne mellemrum ligesom de andre gulve.
Her i vinter perioden kan det ikke undgås at der komme sand ind og dette kan være hård ved gulvene.

Der arbejdes med forskellige ting i arbejdsværelset, hvor der blandt andet fremstilles træer, som vi jo skal bruge mange af til klubbens fantasianlæg.
Der er også arbejdet en ny pult til skiftespor i den vestlige ende af Viborg banegård.

På DC sporende er der lidt problemer med skiftespor, men disse vil i 1 kvartal blive rettet og pulten vil bliver tilsluttet så den kan styre alle sporskiftene i DC, altså de sporskifter, som skal kunne skiftes med.

Så der er mange ting i gang i klubben og det giver jo et dejligt liv på klubaftner.

Er der noget som du mener eller har lyst til at arbejde med i klubben, så kom til bestyrelsen og lad os få en snak om dine ønsker.

Mit anlæg

Jeg fik mit først tog i julen 1961 – 4 år gammel. Et Märklin startsæt med det gode gamle tog type 3000 med dertil 2 personvogne og en lille oval bane. Op igennem min barndom har jeg flere gange lavet et lille anlæg på mit værelse og på et tidspunkt fik jeg endda lavet et anlæg på 125 x 250 cm. dette betød imidlertid at jeg var nød til at sove under anlægget, da mit værelse ikke var så stort. Da jeg var en 12 – 14 år fik jeg andre interesser bl.a. fisk, fodbold og lidt senere også piger, ja så måtte toget gemmes væk for det var jo ikke den bedste score replik "vil du med hjem og se min togbane" Dog har jeg aldrig haft den tanke at komme af med toget, for altid har jeg i det små drømt om at få lavet et anlæg igen.

Efter en del år er toget nu kommet frem igen og da der ikke var et disponibelt rum, var jeg nød til at lave en hems i huset – ikke den bedste løsning, men den går lige an. Anlægget er på ca. 4 m2 i to plan og er bygget op af M-skinner. Styreenheden er en Märklin 6021, jeg har endvidere tilsluttet køreled-ninger, som dog er til analog drift. Styring af sporskifter og signaler er med de gamle kontrolpulte, men jeg har sat en del kontaktskinner ind for bedre at kunne styre togene , da jeg i nederste plan har 4 vigespor og hvis jeg ikke havde indsat kontaktskinnerne til styring af de nederste sporskifter og signaler, ville det ikke være muligt for mig at kunne bruge disse spor. Hvis jeg er oppe på mærkerne kan jeg klare at køre med 5 – 6 tog samtidig, dog foretrækker jeg at nøjes med en 3 – 4 tog, så kan jeg også tillade mig at laver et par kørefejl ind imellem.

Jeg har alle dage været fascineret af de tyske tog, måske pga. at der stort set på alle strækninger var køreledninger og i det sydtyske var bjerge. For mig er der ikke noget der er mere fascinerende end den schweissiske krokkodille med en lang række godsvogne i et bjerglandskab. Da jeg ligeledes også kan lide de danske landskaber er jeg jo nød til at lave fantasilandskaber hvor jeg blander lidt af det hele sammen.

Når jeg laver anlæg er det vigtigste for mig næsten selve landskaberne og ikke så meget skinneopbygningerne.
Næste plan er at få fjernet det nuværende anlæg og få opbygget et nyt i et nu disponibelt kælderrum. Her har jeg mulighed for at få lavet et anlæg på små 10m2 og de første forberedelser med at tegne anlægget på Win-track er startet.
I årenes løb har jeg fået samlet ca. 30 lokomotiver og godt 100 vogne. De fleste af togene er blevet digitaliseret, men der mangler endnu nogle få stykker. Ligeledes er der jo altid nye tog på ønskelisten både af danske og af de tyske.
Jeg nyder at komme i klubben hver onsdag og få lavet en lille smule på anlægget der og samtidig få en hygge snak og en kop kaffe
Søren Helmer

VMJK har haft udstillingsanlægget stående i Plantorama i 4 kvartal. Det har givet klubben nogle udfordringer med hensyn til lokomotiver.
Da Plantorama har åbent 10 timer dagligt 7 dage om ugen, så har lokomotiver der har kørt, skullet til service en gang i mellem.
Selv om lokomotiverne kan køre i mange timer, så har den sne der ligger på den del af udstillingen omkring klubbens udstillingsanlæg, fundet vej ind i tandhjul og motoren.
Her har vi oplevet hvor vigtig det er at have et rent miljø som vores anlæg skal være i.
Der er uddelt en stor antal flyeres omkring klubben og vi har også haft nogle gæster på grund af disse flyeres.

Udstillingsanlægget skal i uge 5, 6, 7 og 8 være på Viborg Central Bibliotek.
Her har vi i uge 7, når der køres på anlægget aldrig oplevet problemer med at lokomotiver bliver snavset. Men de køre jo heller ikke så mange timer her.
Anlægget skal flyttes til VBC lørdag den 24. januar og hjemtages lørdag den 21. februar.
Allerede nu er det vigtig at melde tilbage hvad du gerne vil udstille i de montre, som bliver stillet til rådighed. Vi har sikket alle noget som vi gerne vil vise frem. Det der bliver udstillet er i aflåste montre og forsikret af VBC.
I uge 7 vil der skulle laves en vagt plan til dem som skal være ved udstillingsanlægget. Du kan melde tilbage pr. mail eller skrive dig på listen i klublokalet. En vagt er på 3 timer, men du må gerne tage flere. Der kan også være mere end en på vagt ad gangen. Der vil være materiale af klubbens der kan køres med, men du må også gerne tage dit eget med. Der kan køres analog og digital på anlægget.

Så har vi drøftet om vi skal arrangerer en tur til Neumünster.
Modelmesse Slesvig-Holsten er en messe for modeltog, modelbiler og andre modeller.
Mange udstillere på messen, Model Neumünster, nye og brugte modeltog, modelbiler og alt tilbehør til modelbyggeri.
Den slesvig-holstenske modeljernbane show er et must for enhver fan af modellering.
Den afvikles 28.02.2015 - 01.03.2015 og adressen er:

Holstenhalle Neumünster
Justus-von-Liebig-Straße 2 -4
24534 Neumünster
Åbningstider:
1. dag: 10:00 til 18:00
2. dag: 10:00 til 17:00

Status på arrangementet i Plantorama.

Lørdag d. 3. januar blev klubbens udstillingsanlæg flyttet fra Plantorama tilbage på sin plads i klublokalerne.
Denne dag var 6 mand mødt op for at flytte anlægget og i løbet af en times tid var dette gjort, dog skal det lige tilføjes at dette var muligt, da Per havde fået fjernet alle Plantorama's huse og tilbehør om fredagen.
Set i bakspejlet har der været en del udfordringer med arrangementet. Der har været mange pilfingre der ikke kunne lade togene stå, ligeledes kunne mange ikke lade det løse sen ligge, men mente åbenbart at dette skulle være på skinnerne og dette har været noget af en udfordring for togene, som derfor skulle renses en del gange.

Det var nødvendigt at der var en af klubmedlemmerne der kom ud til anlægget hver dag og fik styr på om togene kørte, om der skulle skiftes tog og få skinnerne renset for det løse sne.
Jeg vil gerne takke alle medlemmer der har hjulpet med denne daglige vedligeholdelse af anlægget, for deltagelsen i de par klubaftner vi brugte derude til opbygningen af sceneriet og med at få det flyttet til og fra.
Det var nu et flot jule sceneri det blev lavet, især efter anden omgang, hvor udstillingsanlægget lige til messe i Bjerringbro.
Alt i alt har det været et nyt, vellykket og sjovt arrangement der blev lavet sammen med Plantorama, men hvis dette skal laves til julen 2015, skal der ske nogle ændringer for der har været trukket store veksler på klubmedlemmerne i perioden.

Søren

Fra damp til El

Fandt denne beskrivelse af damplokomotiver og hvorfra de fik deres energi. Har dog aldrig set et damplokomotiv med pantograf, men det har kørt i Schweiz.

Varianter

Damplokomotiver kan inddeles i to grupper, disse har som sådan intet med selve dampmaskinen at gøre, men afhænger af om lokomotivet er udstyret med beholdere til brændsel og vand, så kaldes lokomotivet et "tenderlokomotiv", eller dette medbringes i en separat vogn (en tender) så kaldes lokomotivet og tender for et "Lokomotiv med tilkoblet tender"

En variant af damplokomotivet var ikke udstyret med egen dampkedel, men medbragte damptrykket i en beholder, så anvendes betegnelsen akkumulatorlokomotiv. Sådanne lokomotiver havde begrænset arbejdstid, men var nyttige i områder med eksplosionsfare.

I Schweiz blev nogle damplokomotiver ombygget så de også kunne opvarme dampen via elektricitet. Elektriciteten på 15 kV, 16,6 Hz, blev hentet via en strømaftager og sendt ind i to transformatorer dimensioneret samlet til 480 kW.

I Tyskland blev der i 1950'erne udviklet damplokomotiver der benyttede olie i stedet for kul. F.eks. tungt godstogslokomotiv BR 44.

Hvornår kom det første elektriske lokomotiv

Elektrificeringen er betegnelsen på et lokomotiv, så trækker togvognene via en elektrisk energikilde. Denne kilde kommer ofte fra en ekstern kilde, såsom en strømskinne, et batteri eller luftkabler, der driver toget.
Lokomotiver som også inkluderer en diesel- eller gasmotor er klassificeret som et hybridtog, og er blevet ganske udbredt de senere år for at spare miljøet for forurening.[10] Selvom der i dag stadig findes elektriske lokomotiver, blev denne teknologi opfundet i løbet af 1800-tallet.

De første forsøg med at elektrificere et lokomotiv blev startet af den skotske opfinder Robert Davidson i 1837[11]. Robert konstruerede en batteridreven vogn, hvis topfart kun var 6,4 km/t.

Senere opfandt Davidson endnu et elektrisk tog, som blev udstillet på den Kongelige Skotske Kunstudstilling i 1841.

Det var dog først i 1879 det første elektriske passagertog blev introduceret. Werner von Siemens skabte ud fra Davidsons tegninger, et elektrisk lokomotiv med en 2,2 kilowatt motor. Med hjælp fra en tredje skinne, der forsynede motoren med strøm, viste dette lokomotiv sig at være ganske effektivt. I løbet af dens fire måneders virkeperiode, transporteredes over 90.000 passagerer[11].

01.2015

Til alle medlemmer af VMJK.

Under henvisning § 4 stk. 2 i klubbens vedtægter indkaldes hermed til ordinær generalforsamling.

Generalforsamlingen vil blive afholdt onsdag den 11. marts kl. 19. i klubbens lokale

Dagsorden for den ordinære generalforsamling er:

1. **Valg af dirigent.**
2. **Formandens beretning.**
3. **Kassererens beretning, fremlæggelse af regnskab og næste års budget.**
4. **Næste års budget og fastlæggelse ag kontingent**
5. **Valg til bestyrelsen, suppleant og revisor.**

Formand

På valgfor 2 år.: Per Skovgaard Kristensen

Bestyrelsen

På valg for 2 år.: Peder Eg Pedersen
På valg for 2 år.: Finn Skov Pedersen

Første suppleant
På valg for 1 år.: Fin Nielsen

Anden suppleant
På valg for 1 år.: Karsten Nyby

Revisor
På valg for 1 år.: Steffen Hvidt

Revisor suppleant
På valg for 1 år.: Ole Sørensen

6. **Indkomne forslag.**

Forslag, der ønskes behandlet på den ordinære generalforsamling, skal være formanden i hænde senest med 14 dages varsel.

7. **Eventuelt**.