VMJK klubblad
3. kvartal 2017

Det må være en helt fantastisk strand at holde ferie ved!

Det at kunne blive transporteret rundt på stranden i tog.

Og i tilgift nyde en Dræsine øl. Så kan det vist ikke bliver bedre.

Formanden har ordet

Nu er der sommer i Danmark, i hvert fald ifølge kalenderen. Forskellen på juni og januar er nok mest, at regnen er varmere i juni end i januar!

Der er fortsat stor aktivitet omkring modulerne, og der er indkøbt en ny ECos til styring af dette anlæg. Det var et tilbud som VMJK fik, hvor der var en del tilbehør med.
Der skal jo køres både AC og DC, som det hele jo er forberedt til, og så skal det kunne styres anderledes end med MS1.
Den nye ECos kan med en router kommunikerer med vore mobil telefoner, som så trådløs kan bruges til at styre vore tog.
Den er prøvekørt på en køreaften, den første onsdag i juli med stor succes.

Der blev kørt på det store anlæg, med lange godstog og persontog.
Der blev kørt epoke 3 og dansk.
Der var dog også tog fra en anden epoke der kørte.

På modulerne mangler klubben medlemmer der ønsker at bygge et modul.
Det der ligger fast, er de 2 spor der skal have kontakt til sidemodulerne, at det skal være dansk og epoke 3.
Der ud over, er der frit spil til hvad det enkelte medlem måtte ønske sig med hensyn til sidespor, landskab og huse.
Skulle der være ønske om specielle bygninger eller bevoksning vil der være hjælp at hente i klubben.
Så meld dig og sæt dit eget præg på et enkelt modul.

VMJK har fået en aftale på plads med Plantorama i Viborg om bygning at jule udstilling. Dette arbejde går i gang i august. Ideen er, at dette arbejde ikke skal foregå på klubaftner. Forberedelse vil nok komme til at foregå i vore lokaler og færdiggørelse vil foregå i Plantoramas lokaler. Der skal bygges på 3 planteborde med et lavland, et landskab hvor der vil være bakke på og et med en klippe. Disse 3 moduler vil skulle kunne sættes sammen og noget tog der skal kunne køre.
Som sidste år vil det blive bygget i flamingo og andet?
Som oplægget er lige nu, vil personalet komme mere med i færdiggørelsen end sidste år. Dette er dog ikke helt på plads i skrivende stund.
Der skal bruges nogle hænder til dette arbejde, både til bygning og til at passe togende i Plantorama, hvis der komme kørende tog på.

Til sidst vil jeg ønske alle vore medlemmer en god sommer og tak for det store arbejde der er gjort i klubben hen over foråret.

Klubben har åben hver onsdag, så VMJK holder ikke sommerferie.

Da toget kom til Viborg

Langå – Struer og lidt om sidebaner fra Viborg

Efter anlæggelsen af den danske Helstats første jernbaner i Slesvig-Holsten i 1840'erne og 1850'erne kom jernbanerne i 1860'erne til Jylland nord for Kongeåen. I 1863 nåede jernbanen til Viborg, da anlæggelsen af tværbanen fra Langå blev påbegyndt. Dermed blev Viborg den tredje nørrejyske købstad med en jerbanestation, hvorved indlandsbyen Viborg fik forbindelse med havnebyerne Aarhus og Randers.

Den første station i Viborg lå ved Søndersø ved det nuværende psykiatriske sygehus. Den officielle indvielse fandt sted 20. juli 1863. Det første damplokomotiv var dog ankommet to dage tidligere, 18. maj 1863, idet sporet fra Langå da allerede var færdigt. Stationen var en rebroussementsstation, dvs. at sporet endte blindt, hvorved der ikke var nogen gennemkørsel. Togene skulle derfor ud samme vej, som de kom ind.

I de følgende år blev jernbanenettet fra Viborg udbygget med følgende baner:

1863: Langå-Viborg, forlænget til Skive 1864 og til Struer 1865.

Struer banegård med besøg af MA lyntoget.

1893: Viborg-Ålestrup indviet 14. september 1893, en måned senere forbundet med Hobro-Løgstørbanen ved dennes indvielse (lukket for persontrafik 1966 og for godstrafik mellem Viborg og Løgstør 1999).

Ålestrup banegård

1906: Viborg-Herning (lukket 197

Fårup banegård, med besøg af Y-tog og IC3

1927: Viborg-Fårup-(Mariager) (lukket 1965).

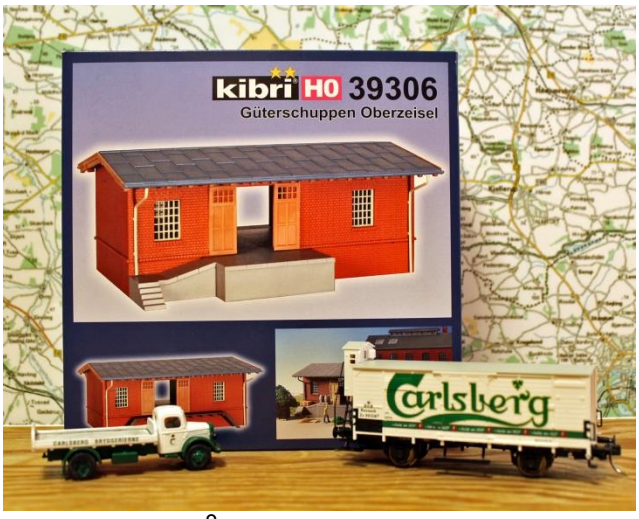
Viborgs første station ved Søndersø fungerede i 33 år, indtil 1. december 1896, hvor den blev afløst af den nuværende stationsbygning for enden af Jernbanegade. Ved samme lejlighed ophørte rebrousssementsprincippet, og stationen blev en gennemkørselsstation. Som del af flytningen anlagdes også et større baneterræn med tilhørende bygninger herunder Viborgs rundremise med drejeskive.[1]

Fra dengang hvor der var stor aktivitet påViborg banegård

Fra 1977 og indtil begyndelsen af 1980'erne var der planer om at nedrive stationsbygningen fra 1896 og opføre et banegårdscenter bestående af jernbanestation, rutebilstation, postekspedition og butikker. Planerne blev dog opgivet, og stationsbygningen blev bevaret. Siden anlagdes i 1995 foran stationsbygningen Banegårdspladsen omkranset af svømmehal og rutebilstation.

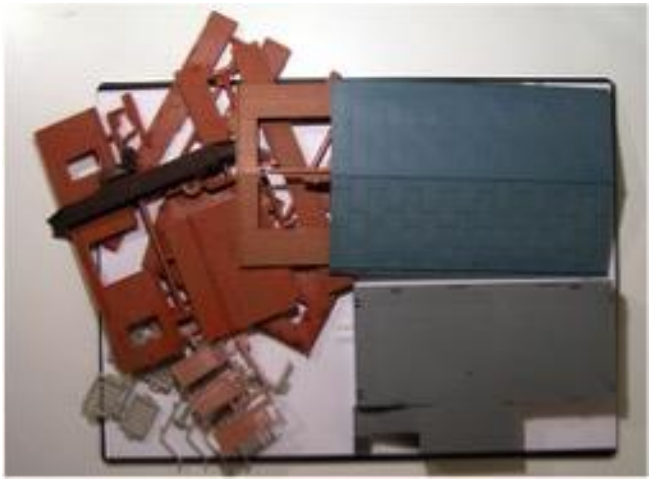
Så er der øl

Før i tiden var det helt normalt at finde et eller flere øl- og sodavandsdepoter fra de større bryggerier på stationernes godsområder. Et øldepot er en oplagt ide til en modelbane, der har epoke 3 eller en tidligere epoke som tema. En lille scene med aktiviteter omkring et øldepot behøver ikke at fylde særlig meget. Og så giver et depot mulighed for at rangere med nogle af de mange flotte ølvogne, der fås på markedet.



Mit valg af bygning til et øldepot faldt på Kibris fine lille godslager "Oberzeisel." Det er en fin lille bygning, der ind imellem kan findes til under 100 kr. Så det er også en oplagt bygning til at eksperimentere lidt med maling og patinering. Skulle noget gå galt, er skaden til at overse.

Byggesættet er i plastic, og med Kibris fine støbeteknik er der kun få steder, der kræver lidt slibning. Det gør samlingen nemmere, at både sokkel med betongulv og også taget er støbt i et stykke. Taget har oven i købet påstøbt tagrender. Tagrender kan ellers godt drille på byggesæt.



Et plasticbyggesæt har et problem: Plastic ligner plastic. Så maling og patinering gør underværker. Til start fik murene fik en *wash* med en mørtelfarve blandet af hvid med lidt sort akrylfarve fra Søstrene Grene, godt fortyndet med vand og nogle dråber afspændingsmiddel. Den overskydende farve tørres af stenene, og det viste sig også at være nødvendigt med lidt forsigtig slibning for at få farven væk fra selve murstenene. Behandlingen giver lidt farvespil i murværket, der pynter. Vil man gøre mere ved murene, kan man farve nogle af stenene med lidt afvigende farver. Det tager tid, og den del sprang jeg over.

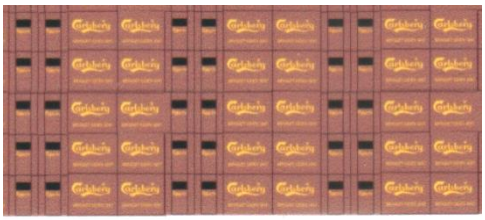
Gulvet og den del af soklen, der ikke dækkes af murværk, fik en grundmaling med min favorit beton-farve, Humbrol nr. 64. Humbrols "officielle" beton-farve, nr. 95 der nu ser ud til at være udgået af sortimentet, er efter min mening for beige i farven. Efter at malingen var tør, fik overfladen en wash med en vandbaseret mørkegrå farve fra Vallejo.

Taget er støbt i en lidt underlig lyseblå farve, der nok skal ligne et ståltag af en slags. Jeg synes ikke rigtig, det så realistisk ud, så det blev først malet med en "knækket sort." Humbrols sorte farve en efter min mening for mørk, og i elektrisk lys bliver detaljer let

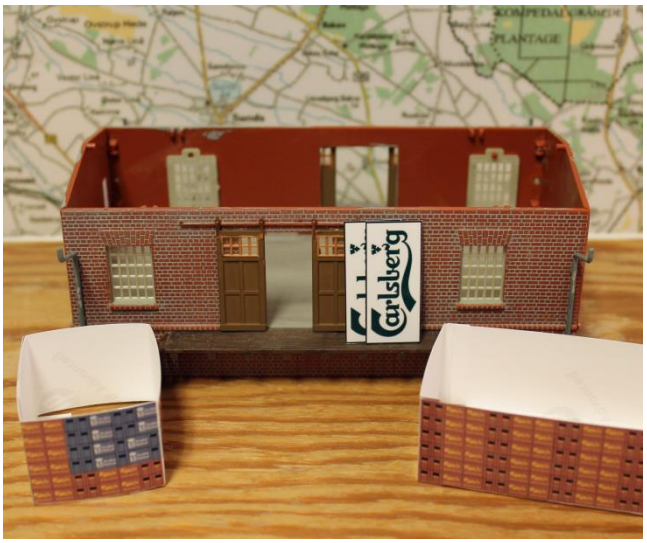
skjult. Så jeg har kommet lidt hvid i den sorte farve, så farven nu nærmest er mørk grå, men fortsat ser ud til at være sort i elektrisk lys. Efter malingen fik taget en wash i to omgange, først med en lys grå og dernæst med en mørkere grå farve, så det ser ud til at have været udsat for vind og vejr. Vindskederne blev malet med en "knækket hvid" og fik en smule patinering, så de ikke så helt nymalede ud.

Samlingen af bygningen er ret simpel. Næsten alle dele kan samles ved hjælp af små styretappe, der klikkes ind i holdere. Jeg supplerede dog med lim, for at få delene til at sidde helt tæt. Det viste sig, at murene var en anelse for længe, måske 1/3 mm., så det krævede lidt slibning, for at få hjørnerne til at passe. Også det ene sæt vinduer kom til at sidde lidt skævt, når man klikkede dem på plads. Det klaredes ved at klippe tappene af og lime vinduerne på, så sprosserne sad korrekt. "Glasset" i vinduerne er sat på fra Kibris side, og da vinduerne sidder ret dybt i karmene, lod jeg være med at forsøge at male dem.

De fire skydeporte krævede lidt overvejelse. De er nemmest at lime på plads, hvis der er helt eller delvist åbent ind til depotet. Men depotets vægge ser ikke særlig realistiske ud på bagsiden, og at kigge ind i et tomt øldepot er et trist syn. Et øldepot bør være fyldt godt op med ølkasser.



Hvordan får man fat i gamle træølkasser i størrelse HO? EpokeModeller laver nogle fine ølkasser i den rigtige størrelse. Men det vil koste en mindre formue at fylde depotet med kasser fra EpokeModeller. Efter lidt søgning på nettet fandt jeg frem til, at en hjemmeside med det interessante navn "Modelbanepiger" har billeder af de gamle træølkasser. Både en enkelt kasse, der kan foldes og stå frit, og kasser der ses fra siden og fra enden, og som i fotoredigeringsprogram kan kopieres og "stables." En træølkasse kunne rumme 50 flasker og målte 455x312x362 mm. Omsat til HO er målene 5,2x3,6x4,2 mm. Efter nogle forsøg lykkedes det at lave stabler af kasser med mål, der er tæt på at være korrekte. På billedet er to stabler med kasser klar til at blive prøvemonteret inde i depotet. Når man kigger ind gennem portene eller vinduerne, vil man kun se kasserne fra siden. Og man vil ikke bemærke, at det blot er et fotografi. På rampen, der skal vende ud mod sporet, står to Carlsberg skilte, som depotindehaveren har fået leveret, klar til at blive montere på depotets gavle.



På billedet er depotindehaver Carl Severin Berg og hans medarbejder Thor i gang med dagens arbejde. Ølbil, ølmand og ølkasser er fra Epoke Modeller. Manden der bakser med palleløfteren og pallerne er fra Noch. Nummerpladen på Carlsberg ølbilen er fra Skilteskoven, og plakaten på muren "Og så en Carlsberg" er en Carlsberg reklame fra 1959, der er fundet på nettet. Ser man nærmere efter på ølkasserne inde i depotet, kan man se, at der er sket en fejl i leveringen fra Carlsberg. Der er kommet en kasse Tuborg med i sendingen. Så nu er der "fredags-øl" til depotindehaveren og hans medarbejdere. Eller rettere sagt "lørdags-øl," for i 1959/60 var man på arbejde lørdag formiddag. Og børnene var i skole.

Hans Chr. Theut, juni 2017

26. JUN. 2017 KL. 06.26

DSB's skandaleramte IC4-tog skal udfases. Mandag ryger de første togsæt i metalkværnen hos Stena Recycling. (ARKIVFOTO) (Foto: henning Bagger © Scanpix)

Af Eric Øtting og Flemming Nielsen

Så er det snart endegyldigt slut.
Nu bliver fem af IC4-togsættene, der skulle have været DSB's flagskib på skinnerne, kværnet i småstumper.
Skandale-toget ender i dag med at blive malet til skrot i en kæmpestor persillehakker. Det er de togsæt, der blev leveret til DSB først, og som ikke har kørt med passagerer i årevis, der kasseres nu.
Det er firmaet Stena Recycling, som står for opgaven, og trademanager Johnny Schmidt er glad for at have fået opgaven.
- Vi er da glade ved at have vundet den opgave. Det er da meget specielt at skulle hugge de IC4-tog op, når de ikke er ældre, siger han.
I første omgang skal de fire første togsæt skæres i bidder i Randers, hvorefter det hele bliver kørt til firmaets såkaldte shredder-anlæg i Grenaa, og herfra er der ingen vej tilbage.
- Man kan groft sagt sige, at det er en kæmpestor persillehakker. Den tager stumper, der er halvanden gange fire meter, og neddeler til noget i knytnævestørrelse, fortæller Johnny Schmidt og fortsætter:
- Så sorterer man det med blandt andet magneter, så jern ryger til den ene side og metaller til den anden. Og så suger man affaldet væk, og sorterer det igen.
Inden det er kommet så vidt, har DSB’s folk skrællet togene for alle de reservedele, der kan bruges i de IC4-togsæt, der faktisk er kommet på skinnerne.