



**Læs i dette nr.:**

- # Nyt fra klubben
- # 10 års fødselsdag
- # Rygter fra et remiseområde
- # Godsvogne
- # Peters Pillerier

- # Side 10 modellen.
- # Noget for øjet
- # Køreplanen
- # Find 5 fejl



*R 958. Spor 3 i Odense 1964.*

*Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.*

*Nr. 39.*

*Juli. 2011.*

# Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

## Formand.:

Michel Andersen  
Karlemosevej 119, 1/Th.  
4600 Køge.  
Tlf.: 61 60 12 62.

## Kasserer.:

Johnny Hyllested  
Karlemosevej 105, 1/Th.  
4600 Køge.  
Tlf.: 22 80 51 76.

## Bestyrelsesmedlem.:

Stig Froulund  
Karlemosevej 25, 3/Mf.  
4600 Køge.  
Tlf.: 22 63 15 49.

Flemming Kjær  
Drøsselbjergvej 42 A.  
4200 Slagelse.  
Tlf.: 58 14 01 14.

Jørgen Madsen  
Vesterled 24.  
4200 Slagelse.  
Tlf.: 50 46 05 19.

## Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.  
4600 Køge.

## Hjemmeside.:

[www.kmk-ho87.dk](http://www.kmk-ho87.dk)

## Bank.:

Nordea  
Torvet 14.  
4600 Køge.  
Reg. Nr. 2908  
Ktn. 2551 586858

## I Kupevinduet

Jeg takker for den overvældende modtagelse af det nye "smudsblad", som Henning så smukt udtrykker det. Hva så dooo! Tja der er vel ikke så meget at sige til bladets situation, der er lidt flere sider og visse rubrikker er blevet lidt større. Især den med folk der bliver hængt ud (he - he).

Næste punkt har jeg virkelig glædet mig til at brænde af. I dette nummer vil man kigge forgæves efter artiklerien om "Stationsudstyr", min ellers trofaste stofleverandør, har ikke haft tid (undskyld Michel, men jeg kunne bare ikke nære mig)

Ting holder ikke længe nu om dage, vores næsten nye hjemmeside er afgået ved en blid og stille død, Peter (vores nye medlem) er dog i fuld gang med oprettelsen af den nye. Domænenavnet er det samme som hidtil [www.kmk-ho87.dk](http://www.kmk-ho87.dk) Det er stadig Martin Mad Mand der styrer bogstaver og foto m.m. En af nyhederne på siden bliver at bladet bliver lagt ud på nettet som Pdf. Fil, det samme vil gælde gamle artikler fra min og andres hånd. Selve designet har Peter (vores nye m.. nåh det ved i godt) stået for.



*Et sjældent foto af kældertrolden, sjældent fordi han holder mund. Bemærk i øvrigt det fine Frichs lokomotiv med en "ordentlig" r..... vogne, helt efter bogen - når der er Beboerdag.*

Tilbage er blot at ønske jer god fornøjelse med læsning af "smudsbladet" og en rigtig god og solrig sommer.

**Redaktørius.**



# GODSVOGNE

## GODSVOGNE

### GODSVOGNE

GODSVOGNE



*N 203 med en dejlig stribe GODSVOGNE. Denne gang skal vi kigge lidt på hvad der står på dem, samt se på hvad mystiske tegn og bogstaver betyder.*

*Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: (OMJK).*

**V**i bruger en del energi i klubben, på at snakke påskrifter og nogen af os er nærmest lidt nørdet med emnet – men lad det nu ligge. En vogns påskrifter, er dens identitet, for den trænedede giver den de vigtigste oplysninger om vognens egenskaber. Oprindeligt var vognes påskrifter et meget lokalt fænomen, det blev kun anvendt af jernbaneselskabet internt, det gav ofte meget forskelligartede påskrifter og placeringer hos de forskellige jernbaneselskaber – mange oplysninger stod kun på det "lokale" sprog, hvilket gjorde "livet" surt for medarbejderne, da man begyndte på grænseoverskridende trafik, landene imellem. Det blev hurtigt klart, at man måtte gøre noget. Det første der skete var overenskomster mellem nabolande, omkring 1900 indføres hjørnemarkering for trykluftbremser, i første omgang kun for trykluftledning. Med indførslen af Westinghouse og Knorr trykluftbremsen omkring 1910, kommer så også hjørnemarkering for bremsearten. Herefter bliver de fleste europæiske landes jernbaneforvaltninger, samlet i UIC ("Union Internationale des Chemins de fer") "Den internationale jernbaneunion". Unionen har bl.a. to forbund under sig, RIC som administrerer bestemmelser og personvognes konstruktion, løb m.m. og RIV der administrerer godsvognes konstruktion, løb, m.m. 1. verdenskrig satte samarbejdet noget i stå og først efter krigen, blev RIV

(Regolamento Internazionale Veicoli) forbundet oprettet, forbundet lavede bestemmelser for kørsel med godsvogne over landegrænserne. Bestemmelserne var samlet i "Overenskomst om gensidig benyttelse af godsvogne i international trafik" Ifølge bestemmelserne skulle godsvogne til udlandskørsel forsynes med et såkaldt transitmærke et stort T i ramme, dette gjaldt indtil 1. januar 1948. hvor en ny (efterkrigsudgave) overenskomst blev udsendt i slutningen af 1947, med gyldighed fra 01.01.1948. Denne overenskomst grundlagde sådan set de moderne godsvogns regler og påskrifter og så vidt jeg kan se lagde man her grundstenen til "computer påskrifterne" som jeg jo nok synes er kedelige, men de er bestemt et godt værktøj for de professionelle brugere.

**S**om noget nyt indførtes mærkning for hastighed, S for 100 km/t. SS for 120 km/t. Vognenes revisionsfrister blev hævet fra 2 år, til 3 år for første revision og herefter 4 år for de efterfølgende. Endvidere blev vognenes transitmærkning ændret fra T i ramme til RIV i ramme. Hos DSB blev mærkningen ændret når vognen var til revision, i januar 1955 blev alle berørte vogne meldt ændret til RIV mærkningen, jeg vil gætte på at andre lande, fulgte nogenlunde samme procedure.

## LITRA & NUMMER

Litra er "god" latin og betyder bogstav, herhjemme har man stort set altid brugt bogstaver til at rubricere deres lokomotiver og vogne. Oprindeligt tog man "bare" fra en ende af og tildelte matriellet et bogstav i nogenlunde alfabetisk orden, Senere fik man den gode ide, at lade litra fortælle lidt om vognenes egenskaber og anvendelse, i vores tidsperiode (1945 - 1965) var første bogstav Hovedlitra, der fortalte hvilken hovedgruppe vognen hører til. De efterfølgende Underlitra giver oplysninger om bremses, varme m.m. Danske litra udskilte sig fra øvrige landes litra ved at alle litra, hoved som underlitra var skrevet med kapitæler, det

vil sige alle bogstaver var skrevet med stort, underlitra bare med mindre typer. (eks.: IKA eller HD) Som hovedlitra anvendte man ved DSB følgende.:

Q, H og senere G.: Lukkede brunmalede godsvogne.  
I.: Hvidmalede lukkede godsvogne og egentlige kølevogne.

P.: Åbne højsidede godsvogne.

T.: Åbne lavsidede godsvogne.

Z.: Private godsvogne, indlemmet i DSB vognparken.

Nummer er vognens "personlige" navn og det blev selvsagt anvendt til at identificere den enkelte vogn, eller lokomotiv. Langt de fleste vognnumre var femcifret, de RIV mærkede privatvogne havde sekscifret nummer med et stort P bag nummeret og de indenlandske havde et femcifret nummer.



QH 32 029. I 1954, vognen er RIV mærket, alle påskrifter, dem der er synlige, er opsat efter 1948 bestemmelserne. Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

Lad os kigge lidt på hvad man ellers kan hitte på en godsvogn i perioden 1954 - 1966 (epoke IIIb).

Figur 1. Viser hvad en vogns taravægt er, det vognen vejer uden last.

00000kg

Vv.

Figur 2. Er det samme som figur 1. men sidder på vogne med skruebremse - vogne, der har en skruebremsevægt, der er lavere end tara + last.

00000kg  
00,0t

Vv.

Figur 3. Fortæller om vognens bundflademål i m<sup>2</sup>.

00,0m<sup>2</sup>

Vv.

Figur 4. Er lastens tilladte længde.

00,0m

Vv.

Figur 5. Det "liggende T", indført i 1948 sammen med bl.a. RIV mærket m. m. var starten på et godt, effektivt og let anvendeligt system af lastsignaturer. Det øverste felt angiver vognens last, inklusive eventuel vand og is. Det nederste angiver vognens lastgrænse, er det nederste felt ikke udfyldt, hvilket det ofte ikke var, er lastgrænsen last, plus op til 5 % overskridelse. Det kan lyde farligt, men lastens vægtansættelse havde som regel en rimelig bred sikkerhedsmargin.

00,0t

Vv.

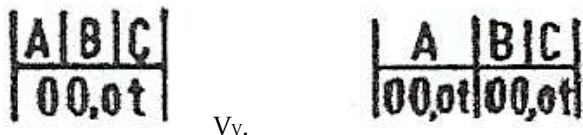
Figur 6. 7. 8. viser forskellige udgaver af den lastsignatur der i 1953 afløste det "liggende" T, den åbne ABC signatur. Det nye ved ABC signaturen var, at man deri satte den på godsvognene, anførte lastangivelse i relation til visse, forud ansatte værdier for akseltryk.:

A = akseltryk, indtil 16 tons

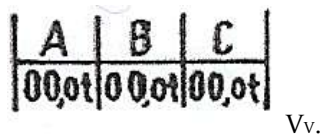
B = akseltryk, over 16 tons, indtil 18 tons

C = akseltryk, over 18 tons, indtil 20 tons

Opdelingen i A, B & C strækninger gjorde det nemmere at beregne læsning af vogne, alt efter hvilke typer strækninger de skulle gennemløbe

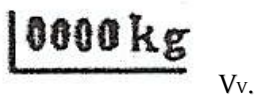


Vv.



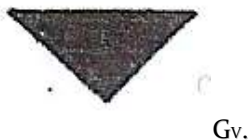
Vv.

Figur 9. Det liggende L angav den største islast, i kølevogne.



Vv.

Figur 10. Rød trekant.: forsigtig rangering.



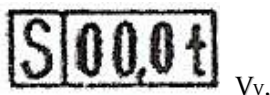
Gv.

Figur 11. Gult lyn, findes anbragt på gavle med højsiddende platforme og adgangsstiger.



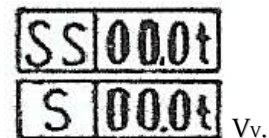
G.

Figur 12. Vognen kan indsættes i tog med 100 km/t som højeste hastighed, forudsat at revisionsfristen ikke er overskredet og vognlasten ikke overstiger den, i signaturen angivne vægt.



Vv.

Figur 13. vognen må på etårig revisionsfrist, køre 120 km/t. forudsat last ikke overstiger vægten i øverste ramme.



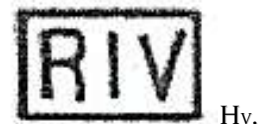
Vv.

Figur 14. Private vogne var mærkede med P i ramme, efter vognnummeret.



Vv.

Figur 15. RIV mærket betyder at vognen overholder reglerne i RIV regulativerne.



Hv.

Figur 16. UIC mærket placeres under RIV mærket og betyder at vognen opfylder UIC byggebestemmelserne, som er noget mere vidtgående end RIV bestemmelserne.



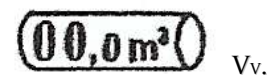
Hv.

Figur 17. Vognen er en RIV standard vogn, bygget efter RIV normer.



Hv.

Figur 18. Signaturen angiver beholderens rumindhold m<sup>3</sup>, hektoliter eller liter.

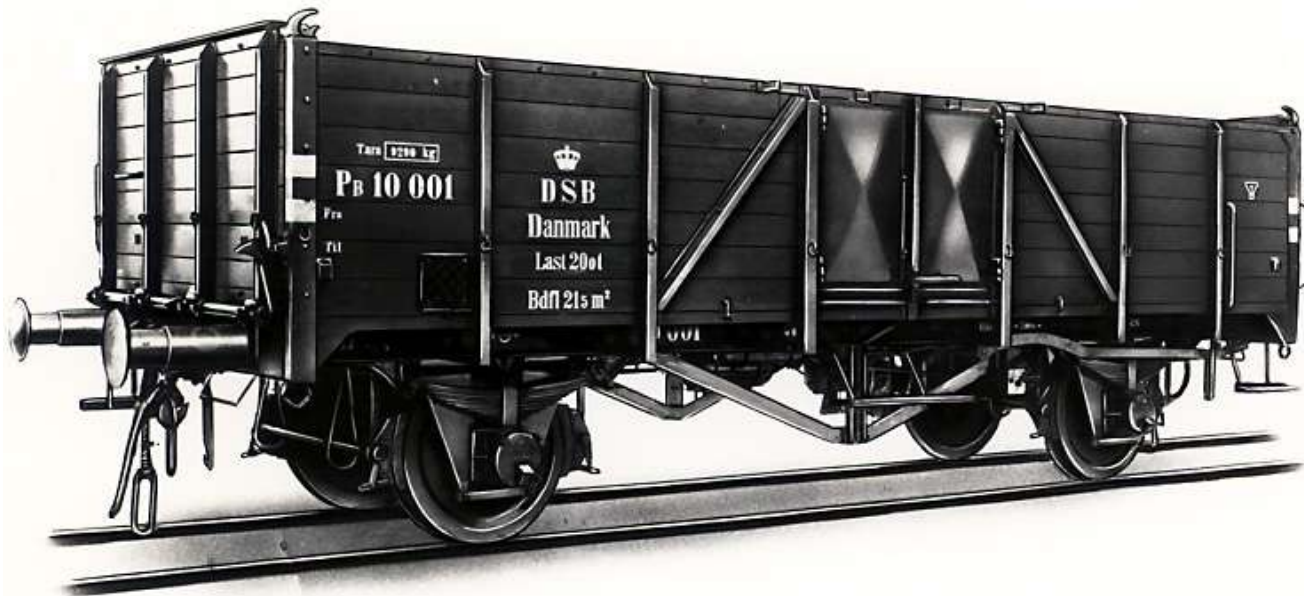


Vv.

Figur 19. Mærket er placeret på beholdervogne og betyder at der er monteret skulpeplader i beholderen, for at holde væsken mere i ro.



Vv.



PB 10 001. Et stærkt retoucheret foto, men det viser påskrifternes udseende før 1948.

Foto.: Jbm.

Figur 20. Dette symbol angiver for bogievogne, bogietap afstanden og for toakslede vogne, er det akselafstanden.



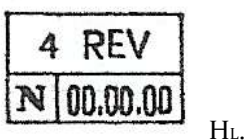
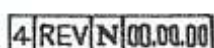
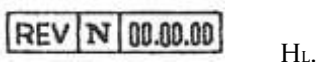
Figur 21. Vognen har svævende akselkasser, altså ingen egentlige akselgafler.



Figur 22. Angiver den største metervægt i tons, hvis metervægten er over 4 tons.



Figur 23 - 25. Revisionssignatur i 3 udgaver, med angivelse af værksted og dato/år. Står der et 4 tal foran, er revisionen fireårig, hvis 4 tallet mangler og vognen er RIV mærket, er den indenlandsk, er den på fireårig revision og treårig på udenlandsk trafik, endelig hvis vognen ikke er RIV mærket og uden 4 tal, er det fireårig revision.



Figur 26. Stor D, aluminiumsfarvet, er anbragt på vogne med Isothermos eller Athermos lejer, symbolet betyder, at olien er blevet skiftet i driften.



Figur 27. Betyder at vognen er udstyret med, internationalt udskiftelige dele.



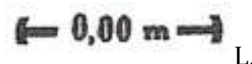
Figur 28. Uha, hvis først en vogn har fået denne signatur er enden nær, det betyder nemlig at den er udtaget til lejlighedsvis udrangering. Gad vide om dette symbol nogensinde er blevet anvendt?



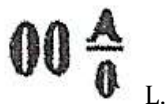
Figur 29. Vognen må ikke passere rangerrygge, et vigtigt symbol i forbindelse med den daglige håndtering.



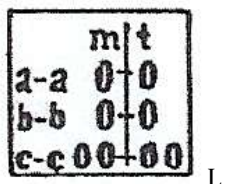
Figur 30. Vognens længde, målt over pufferne.



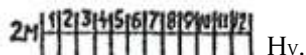
Figur 31. Symbol for aftagelige dele, A betegner aftagelige dele, oo er antallet af dele og O er arten af delene.



Figur 32. Symbolet er påsat vangen, a-a, b-b og c-c i meter, angiver den største tilladte vægt fordelt over angivne meter.



Figur 33. er signatur for smøring af vogne, gælder for vogne der er underlagt tidssmøring.



Figur 34. symbol på cylinderpuffers faste del, betyder at det er en ringfjederpuffer og at pufferstokken har 75 mm. vandring. Tallet angiver største puffertryk i tons.



Ved signatur tegningerne er der placeret forkortelser, der refererer til deres placering på vognen.:

- Vv. Til venstre på vognsiden.
- Hv. Til højre på vognsiden.
- Gv. På gavl, til venstre.
- L. På vangen.
- Hl. Til højre på vangen.
- Vl. Til venstre på vangen.
- P. På pufferhylsteret.



ZE 502 881. En herlig vogn, med påskrifter opsat efter 1953 forskrifterne, helt normale er de nu ikke for DSB Danmark påskriften, ligner faktisk den skrifttype man anvendte da man indførte UIC påskrifterne i midten af 1960 og her er vi altså i 1958. Bemærk i øvrigt at vognen mangler den ene halvdel af en puffer, den ligger på bremseplatformen, foran navnepladen. Arkiv.: På Spret.

## Bremse markeringer

Oprindeligt bestod et togs bremser af et antal vogne udstyret med skruebremse og en bremsepasser, ved hjælp af fløjtesignaler fra lokomotivet, betjente bremsepasserne så skruebremsen på de pågældende vogne og bragtes toget til standsning. Selv om hastighederne dengang ikke var så store må det have krævet stor akkuratess og erfaring af alle implicerede, at stoppe toget det ønskede sted. Indførslen af vacumbremsen var et stort skridt fremad, man fik en ensartet bremsning og hvis toget sprængtes, bremsede toget automatisk. I praksis viste det sig at selvom en bremseslange blev revet over og trykket i vacuumslangen derved burde stige, med en bremsning til følge, formåede ejektoren på lokomotivet, ofte at opretholde tilstrækkeligt stort vacuum, til at holde bremsen helt eller delvis løs, hvilket i sagens natur var særdeles uhensigtsmæssigt. I fald det handlede om en togsprængning, skulle de "tabte" vogne nok stoppe, her var der jo ingen vacuum ejektor der kunne holde trykket nede, lokomotiv og resterende vogne kunne derimod risikere at kunne fortsætte uanfægtet. Tilmed var bremseeffekten ikke alt for stor.

Trykluftbremsen tager sin start omkring århundredeskiftet og omkring 1910 indføres Westinghouse og Knorr bremsen, selv om de tekniske detaljer selvfølgelig har ændret sig gevaldigt, så er det principielt stadig det samme bremsesystem der anvendes i dag. Med indførslen af trykluftbremsen, opstod også behovet for markering af hvilket udstyr vognen havde og de, mine herskaber, hører så absolut med til hvad der "står" på en godsvogn.

### Vogn med bremseledning.



QG 33 866. Her er mærket anbragt på hjørne stolpen, en hvid firkant. Det betyder at vognen kun er udstyret med en gennemgående bremseledning, vognen kan

godt være udstyret med en skruebremse m.m. men altså ingen trykluftbremse.

Foto Arne Kirkeby. Arkiv OMJK.

### Vogn med trykluftbremse G



PB 10 872. Denne vogn har foruden bremseledning og en trykluftbremse med bremsearten G, det kan ses af at hjørnemarkeringen nu er to hvide firkanter. I øvrigt er vognen læsset med juletræer og billedet er taget af Jørgen Guldbæk Christensen i 1967. Arkiv.: JMJK.

### Vogn med trykluftbremse

#### G & P



IAL 19 310. Det nederste hjørnemærke har her fået en spids der peger ned, det betyder at vognen er udstyret med en trykluftbremse der kan køre i bremseart G og P samt at den er internationalt godkendt, vogne er nyrevideret i 1952 og det bør bemærkes at begge aksler er med egerhjul.

Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.



## Vogn med trykluftbremse

### G & P



ZF 500 002. Her viser hjørnemærkerne, to firkantede og en med spids, at vognen er udstyret med en ikke internationalt godkendt, trykluftbremse, der kan køre i G som P bremse. Billedet er taget i Aarhus 1955 af Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.



På tankvogne sad bremsemærkningen for det meste på litra og adresse pladerne, eller tanken. Arkiv.: På Sporet.

**N**u har jeg ævlet om G og P bremseser, måske det var på sin plads lige at ridse op hvordan og hvorledes, helt uden at gøre det til en større videnskab. På enhver jernbanevogn er der

monteret en gennemgående bremseledning, den skal, for at bremsen løser og toget kan køre, være pumpet op til 5 bar tryk, til bremseledningen er der koblet en styreventil der populært sagt lukker mere eller mindre tryk ind i bremsecylinderen, ved 5 bar i bremseledningen, er bremsen løs og ved 3,5 bar opnås største bremsecylinder tryk = maksimal bremseevne --- ja? Ok i P sænkes trykket hurtigst muligt, det vil sige man opnår den ønskede bremsning hurtigt, hvilket er ønskværdigt når det er et forholdsvis kort og hurtigt tog (hvem sagde Persontog?) Godstog er / var ofte lange med mange enheder, når man indleder en bremsning, sænker man trykket i bremseledningen med førerbremseventilen i lokomotivet og den luft der skal ud, for at sænke trykket til det ønskede niveau, skal ud gennem førerbremseventilen og det tager sin tid i et langt tog, i bremseart P vil det betyde at de forreste vogne vil bremse med fuld effekt før de bagerste overhovedet er begyndt, hvis det sker ved lave hastigheder, kan det betyde at de løse vogne "forsøger" at kravle over de bremsende vogne og det er noget rod. Den omvendte situation, man løser et stort godstog i fart (i bremseart P) så vil de forreste vogne være løse medens de bagerste stadig bremses alt det de har lært, hvis man så oven i købet sætter trækraft på, ja så skal der vist ikke megen fantasi til at forestille sig en regulær togsprængning, det er også noget rod. I bremseart G er styreventilen populært sagt, meget længere om at udføre arbejdet, bremse eller løse, dette giver de sidste vogne bedre mulighed for at komme med, inden de første er oppe på fuldt bremsetryk. G bremsen er altså mere egnet til store godstog, fordi den skåner matriellet, prisen herfor er at den er langsommelig og meget vanskeligere at betjene og den har aldrig været elsket af personalet! En fartsækning fra 80 km/t til 60 km/t kan let betyde toget holder stille inden bremsen er løs i hele toget, hvis ikke man har betjent bremsen rigtigt og jeg skal hilse fra "nissen" og sige at man prøver det "et par" gange før den ligger til højre benet. Se det var det korteste om trykluftbremsen jeg kunne, om det var forståeligt må i bedømme - godt min gamle underviser i trykluft ikke skal læse dette.



C 717 med godstog  
Ved Vørslev  
Foto.: Svend Jørgensen  
Arkiv.: HGJK.

# Find fem fejl

På billedet herunder er der på snedig vis lavet fem fejl, jeres opgave er at finde dem, nogle er nemme andre er svære. Løsninger modtages gerne på klubaftener eller pr. post, Email, blandt de (mange) rigtige løsninger, udtrækkes en heldig vinder – præmien er ud over den store ære, en fodtur til Sdr. Bjerge. Den rigtige løsning vil blive bragt i næste nummer – god fornøjelse!



## Side 10

## Modellen

Der er gået inflation i side 9 modellen, artiklen om godsvogne fyldte mere end beregnet og Henning har "forbudt" mig at dele artiklerne – så det tør jeg ikke! Altså må side 9 modellen skifte navn til side 10 modellen.

Side 9 Modellen er et kig fremad, på modeller vi med fryd kan forvente, at føje til samlingen. Fremdeles er det modeller der "passer" til vores epoke, ikke nødvendigvis danske også udenlandske vogne vil blive omtalt.



har nu frigivet foto af de første prøvestøbninger af F maskinen og det ser vældig lovende ud. Lad mig lige repetere hvilke modeller vi kan vente os.:

150446. F 446. DC analog.  
250446. F 446. AC digital.  
150470. F 470. DC analog.  
250470. F 470. AC digital.  
150666. F 666. DC analog.  
250666. F 666. AC digital.  
150694. F 694. DC analog.  
250694 F 694. AC digital.

Endvidere vil Felix Team ved Finn Lekbo få lavet en udgave af F maskinen med høj kulkasse, F 658. Om den kommer, samtidig med de øvrige F maskiner vides ikke, der vil (gud-ske-lov) ikke være lyddekoder fra starten af, mon ikke det vil komme og ellers er der nok en eller anden fingernem nørd, der får lavet noget, men der kan ikke være megen plads til krammet.



Første prøveskud af Hobby Trades F maskine, domnen ser lidt for stor ud, men foto af forbilledet viser også at domnen er meget stor. Bortset fra det ser det meget lovende ud, vi kan vist roligt glæde os. Foto.: Hobby Trade.

**N**æste personvogn er planlagt til et være litra CRM og CRS. Et rigtig godt valg, de har altid været stærkt ønsket og de er ret komplicerede at bygge selv og så er det nogle dejlige kasser, listebeklædte person vogne kan man aldrig få for mange af. Vognene er med lukkede endeperoner, man kan så håbe at versionen med åbne endeperoner også vil komme, der lægges ud med 7 varianter.:

61101. CRM 3619.

61102. CRM 3624.

61103. CRM 3651.

61104. CRM 3628. Styreledninger.

61105. CRM 3647. Styreledninger.

61106. CRS 3602. Styrevogn.

61107. CRS 3615. Styrevogn.

Planen er modellerne alle kommer i 4. kvartal i år, hvis alt går vel.



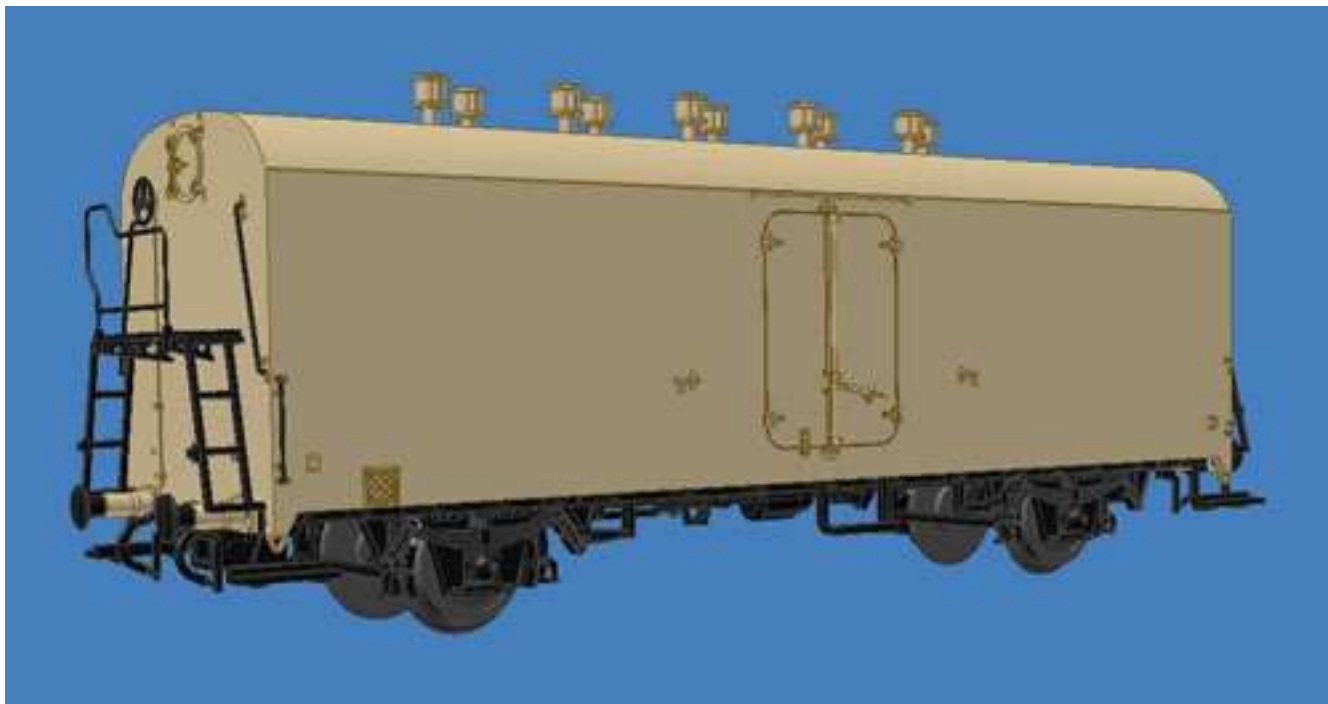
Cad tegning af CRM vognen.

Hobby Trade.

Lidt overraskende agter Hobby Trade også at lave en model af kølevognen litra IKA, lovoverraskende fordi "ingen" havde hørt noget og nu er den planlagt til 2. eller 3. kvartal i år – det bliver et grimt år for tegnebøgerne!! Faktisk kan de være kommet før dette kan læses, personligt er det jo slaraffenland, flere hvide godsvogne – guf siger jeg bare – guf. Følgende varianter er planlagt.:

34071	DSB IKA 25188, hvid, epo III	Q2/3 2011
34072	DSB IKA 25141, hvid, INTERFRIGO, epo III	Q2/3 2011

34073	DSB IKA 25165, hvid, INTERFRIGO, epo III	Q2/3 2011
34074	DSB IKA 25162, hvid, INTERFRIGO, epo III	Q2/3 2011
34075	DSB Ics 11 RIV-IF 86 DSB 807 7 136-7, hvid, INTERFRIGO, epo IV	Q2/3 2011
34076	DSB Ics 11 RIV-IF 86 DSB 807 7 166-4, hvid, INTERFRIGO, epo IV	Q2/3 2011
34077	DSB Ics 21 RIV 86 DSB 084 4 000, Danefrost/Brugsen, hvid, epo IV	Q2/3 2011
34078	DSB Ics 21 RIV 86 DSB 084 4 001-0, Danefrost/Brugsen, hvid, epo IV	Q2/3 2011



Cad tegning af IKA vognen.

Hobby trade.

Sidst men absolut ikke mindst er modellen af PF og PFR en særdeles vigtig nyhed, især fordi emnet åbne danske godsvogne, stadig er lidt forsømt, så nu behøver en korrekt dansk åben godsvogn ikke at være en TH eller PB vogn. Med PF og PFR bliver vores indtryk et meget mere varieret billede på anlægget.

41101	Godsvogns sæt 3 vogne	DSB PF 16395, brun, epo III DSB PFR 14554, platform, brun, epo III DSB PFR 14501, bremsehus, brun, epo III	Q3/Q4 2011
41102	Godsvogns sæt 3 vogne	DSB PF 15226, brun, epo III DSB PFR 14205, platform, brun, epo III DSB PFR 14789, bremsehus, brun, epo III	Q3/Q4 2011



PFR med bremsehus.

Hobby trade.

I første omgang fås vognene kun i sæt med tre vogne, mon ikke de også vil dukke op som enkeltstykke. Et meget stort og ambitiøst program for 2011, man må ønske Hobby trade god vind i sejlene og håbe at de bliver forskånet for flere problemer.



Har et stærkt 2011 program, selv om en del af nyhederne først kommer 2012. Man præsenterede færdige modeller af CA, CR og CAR vognene på hobby messen 7 - 8. maj i Valby, støvet havde dårligt fået rejst sig før man præsenterede næste projekt - DSB litra BL, det var DSB's første personvogn med den senere så udbredte Minden Deutz bogier og gummivulst overgang, der blev

leveret 10 stykker i 1959 og atter 10 stykker i 1964. Den havde samme længde som CC vognen og meget brede vinduer, som gav mange kvaler med træk og vinduer der ikke kunne holdes lukket. Vognen var indrettet med såkaldte flysæder og opdelt i to storrums, fuldstændig som 1. klassevarianten litra AL, denne blev leveret i 1958 og havde de "gamle" 3 meter bogier og harmonika overgang (et oplagt emne for Heljan).



BL 1324. i Fredericia, 1964.

**B**L vognene blev meget anvendt i sorte lyntog og landsdeltog, så på trods af der kun var 20 stykker satte de deres tydelige præg på mange tog. Modellen står helt klart på min ønskeseddel.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv. OMJK.

**P**å Hobby messen i Valby viste Heljan modellerne af CR og CAR, mange af forhandlerne havde også taget eksemplarer med til salg og hvilken model er CR og CAR ikke, det er fantastisk at man kan se en udvikling for hver ny model de laver.



Hennings model af CAR 1283.

CA projektet er faktisk ret så omfattende, alle varianter er sat til levering i år! – lad os se på udvalget.:

5250. CR 1001.  
5251. CA 1027.  
5252. CA 1026.  
5253. CA 1012.  
5254. CA 1256.  
5262. CA 1032.  
5263. CA 1258.  
5259. CAE 1034.  
5260. CAE 1262.

5265. CAE 1272.  
5266. CAE 1274.  
5261. BdH 267.  
5255. CAR 1283.  
5256. CAR 1289.  
5264. CAR 1041.  
5257. Brh 290.  
5258. Brh 283.

Det er vist heldigt at man ikke skal have alle varianter, for bare få år siden troede vi ikke på at sådan en speciel vogn nogensinde ville blive lavet – så kan vi lære det, kan vi.



CV 4340. Fra MM Modeller, fremstillet af Hobby trade.

**M**MM Modeller er et forholdsvis nyt dansk firma, drevet af Mikkel Møller Nielsen. Firmaet gør sig i om og nybygninger, bemaling, patinering og meget andet. Firmaets hjemmeside [www.mm-modeller.dk](http://www.mm-modeller.dk) fortæller hvad man kan, nu er man så også leveringsdygtig i fabriksfremstillede færdigmodeller. Modellen er

fremstillet i samarbejde med Hobby trade, man har anvendt CU vognens undervogn, denne er 4,8 mm. kortere end CV vognen i 1:87, det er min eneste anklage mod en ellers dejlig vogn, der indtil videre fås med to forskellige numre. Det bliver spændende at se hvad firmaet bringer i fremtiden.

## 10 års Fødselsdag



**S**øndag den 15 maj havde vi inviteret folk fra klubber, forretninger og producenter til at hjælpe os med at fejre klubbens 10 års fødselsdag. Folk var inviteret fra kl. 10<sup>00</sup> der kom hurtig nogle, snakken gik lystigt – Jørgen, Johnny, Martin og undertegnede måtte modvilligt forlade det

gode selskab, for selskabslokalet skulle gøres klar til spisning. Maden skulle også beredes, det tager sin tid, når gryderne er så store, faktisk tog det 2 stive timer at opvarme kødblandingen, tilsætte 2 liter fløde, koge 1 kg. Nudler og blande det sammen til noget Blah! Kl. 13<sup>00</sup> indfandt de sultne horder sig. Vi havde lavet tilmelding til spisning og vi var 25 der "guffede" en kæmpe "svellegryde" i sig, man fik en "slev-fuld" (størrelse XXL) og en flute – der var ingen (der turde indrømme det) der gik sultne fra bordet! Inden man gjorde det (rejste sig) fik vi også kaffe og hjemmelavet

kage, to slags - Drømmekage (fra Brovst) & Chokoladekage, man må indrømme at Martins nye komfur er meget dygtig.



*Der er mad i dem alle sammen!*



*Der er mad i dem alle sammen!*

Efter den splendide middag med tilhørende kaffe & kage. Vendte vi tilbage til klublokalerne hvor vi hyggede os gevaldigt, et par timer mere.



*Gæster og indbyggere i skøn forening.*



*Flere gæster, læg lige mærke til at arbejdsbordet er ryddet helt op!*



*Endnu flere gæster.*



*Bent, Thomas og "artige Verner"*

Hvad er en fødselsdag uden gaver, vi ved det ikke, for vi fik mange fine af slagsen. Til ære for de af jer der ikke kom/kunne være der KMK læserservice bringe en liste over de dejlige gaver.:

Fra en Henrik PS fik vi klubbens første Rolls Royce (1:87!)

Gersager Parkens Modeljernbane Klub gav os en stor fin bog med 500! Lokomotiver.

"Ped" havde en masse af sine foto med, dem fik vi lov til at skanne.

Peter ("Artige Verner) gav os en DSB vejledning for "Mekaniske sikringsanlæg"

Per fra Epoke Modeller gav os et flot stråttækt hus og ikke mindre end tre folkevogns "rugbrød" med forskellige påtryk.

Flemming Dam & Co havde en CD med foto fra hans eget færge byggeri og konstruktionstegninger af færgeleje med til os

Sidst men så absolut ikke mindst, fik vi en model af færgen Dan af Henk, nu er vi simpelthen bare nødt til at anlægge en station med en enkeltsporet jernbane færge! Der skal fra os alle i KMK lyde en meget stor tak for gaverne og for udvist interesse og deltagelse i vores fødselsdag.



*Henks fine gave til os*

# Rygter fra et Remise område !



**V**elkommen til remiseområdet, rygternes arnested. Er det ikke fantastisk – som forudsagt i sidste nummer af bladet, er gættelegen blevet en fænomenal succes. Alle deltog og (næsten) alle gættede rigtigt – Henning syntes den var for svær og gættede selvfølgelig forkert, han er også altid på tværs. En så stor succes skal selvfølgelig

følges op og denne gang er det virkelig en person af format, det drejer sig om, ligesom sidste offer er også han medlem af klubben. Han snakker ikke så meget som Henning (det er der ingen som kan!) og han ryger ikke, til gengæld elsker han god mad og nu får i ikke mere hjælp, kun et foto.



*Et ungdomsbillede af vores offer, et par år gammelt er det jo, men ganske vellignende – kysen understreger på fornem vis personens værdighed.*

## Musik

**S**idste nummers udsagn om Johnnys musikalske evner, har afstedkommet vilde protester fra de øvrige medlemmer, "Han har kun en tone her i livet og ud over den er falsk, så lugter den ilde" Vi på redaktionen mener det er stærkt overdrevet, vi har set og navnlig hørt ham spille det meste af "solen er så rød mor" før han mistede trykket og nok så vigtigt, uden at spille falsk, Ok det med lugten var slet ikke så godt.

## Sporlowicz

**D**et forlyder fra den lille men fattede kreds, at de har indset deres nederlag, disse storslåede mennesker erkender det umulige i deres håb, som en af dem sagde da sandheden gik op for dem "Vi ved - vi er slået, det vil aldrig ske at han (Henning) vil tænke før han taler" En udvikling er der dog sket, i det han (Henning) er begyndt at skrive og det næsten lige så meget som han taler. Her fattede den lille men fattede gruppe nyt håb, måtte



det være noget til bladet! Bare de ikke er for højtravende – i deres håb.

### Nyt kursus ?

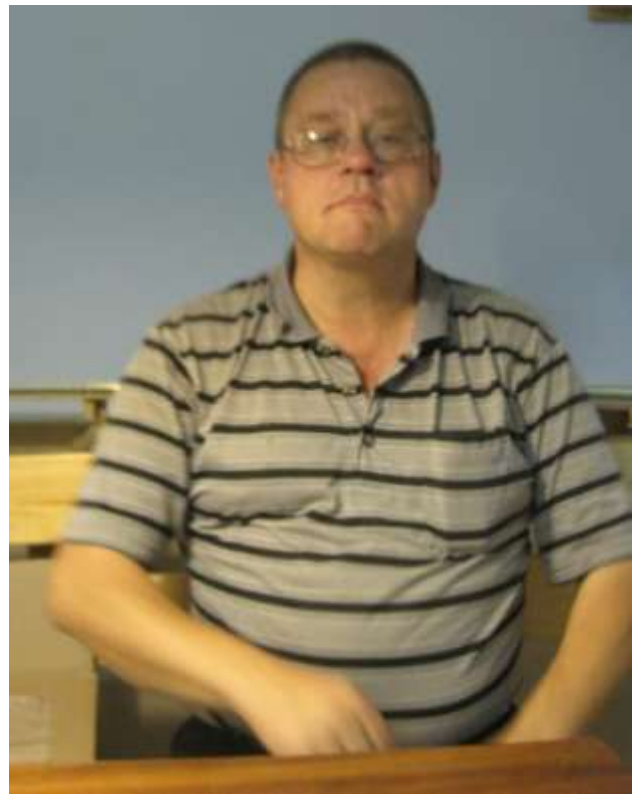
**E**r erfaringerne har vist at der er behov for nye kurser til klubbens medarbejdere, hvem husker ikke de hårdt tiltrængte "Støvsugerkurser" vi gennemførte dengang en særdeles succesrig række kurser om betjeningen af dette komplicerede apparat. Det har vist sig at et "Tænd for din loddekolbe" kursus også kan gøre stor gavn, Madsen har gennemført kurset med særdeles godt resultat, han udtalte glad efter veloverstået prøve, "Det kan jeg anbefale, jeg vidste ikke det var så nemt"

**D**en store succes har ansporet ledende kræfter i klubben til en hel serie af kurser også mere komplicerede, som "Bær din tallerken & bestik over til vasken, efter at have tømt den for affald og skyllet delene af" Et to dages kursus, men vi forventer os meget af det.



Minsandten om ikke vi havde et foto fra dengang Madsen var på støvsugerkursus, han ses her under aflæggelse af første prøve, "Føring af manuel kost"

**T**opkurset vil være et "Ryd op efter dig selv" kursus, et meget krævende kursus som nok vil kræve mod og mandshjerte af deltagerne. Det overvejes i øjeblikket om det skal deles op i flere små kurser, eller det "bare" skal være et stort. Endelig har vi haft et specialkursus i kikkerten "Ti stille og lyt" men det blev alt for dyrt, idet undervisere forlangte 4000 % honorarstigning, da de blev præsenteret for deltagerlisten. De mumlede noget om at "mod den slags, kæmper selv guderne forgæves" gu ve hva de mente me ded?



Det er nu rart med et stort fotoarkiv, utroligt nok fandt jeg fotodokumentation for "aftrykningen" af "Solen er så rød mor" Billedet er taget trettiendedele af et sekund før trykket slap op.



Jeg ved godt at hovmod står for fald, men drevet af mit store held i fotoarkivet, tænkte jeg at jeg også måtte kunne finde et billede af Sporlowicz der laver manuelt arbejde og vupti – et mesterligt "hatrick"

### Kosøre banen

**D**er er desværre ikke meget nyt fra Kosøre, sidst jeg hørte noget, var det vage formuleringer om trusler på livet og gå under jorden men kender jeg Nushane ret holder det ikke længe.

Rygtesmeden

# ”KØREPLANEN”

## JULI KVARTAL 2011.

Onsdag	06.	Juli	Byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>
Onsdag	13.	Juli	Byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>
Onsdag	20.	Juli	Byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>
Onsdag	27.	Juli	Køre/byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>
Onsdag	03.	August	Byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>
Onsdag	10.	August	Byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>
Onsdag	17.	August	Byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>
Onsdag	24.	August	Køre/byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>
Onsdag	05.	September	Byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>
Onsdag	12.	September	Byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>
Onsdag	19.	September	Byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>
Onsdag	26.	September	Køre/byggeaften i klubben.....	19 <sup>00</sup> - 22 <sup>00</sup>

**Sidste Lørdag i hver måned bygger vi, efter aftale, på anlægget.**

## Peters Pillerier !

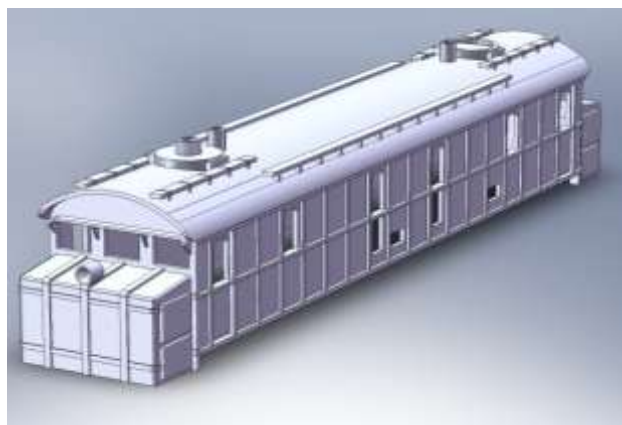
Vores nye medlem, Peter Schack (Artige Verner) er en driftig herre, udover at være computer ørn pusler han med tog 1:1 og 1:87 I 1:87 har han tryllet lidt med noget man kunne kalde 3D print, det er blevet til en Köf og en arbejdstrolje.



Værsgo et stk. ”printet” Köf - ikke ringe!

Godt nok er overfladen ret ru, det er der råd for. En verden af muligheder, ligger åben med denne teknik – for den er billig – ca. 40 - 50 euro pr. stk. (300.-kr. - 375.-kr.) inkl. Fragt, dertil kommer så motor, gear, hjul og alt mulig tilbehør men bestemt noget der er interessant. Han har også fået lavet reservedele til vores Tillig sporskiftedrev, til ca. 25.- kr. pr. styk, hvis de kan holde til ”mosten” er

der basis for en større bestilling. At Peter har ild i r.... kan måske illustreres med en ”lille” sag som hans computer arbejder på og det er virkelig interessant hvis man kan få en flot overflade frem.



Gl. MX. Ikke savle!



Eller hvad med en trolje? – heller ikke ringe!

# Noget for øjet



MA 460 i Randers 1963. Toget er helt nyt og meget fint, at det også gav DSB en masse bøvl er en helt anden historie og det behøver vi jo ikke spekulere på, medens vi nyder det dejlige billede. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



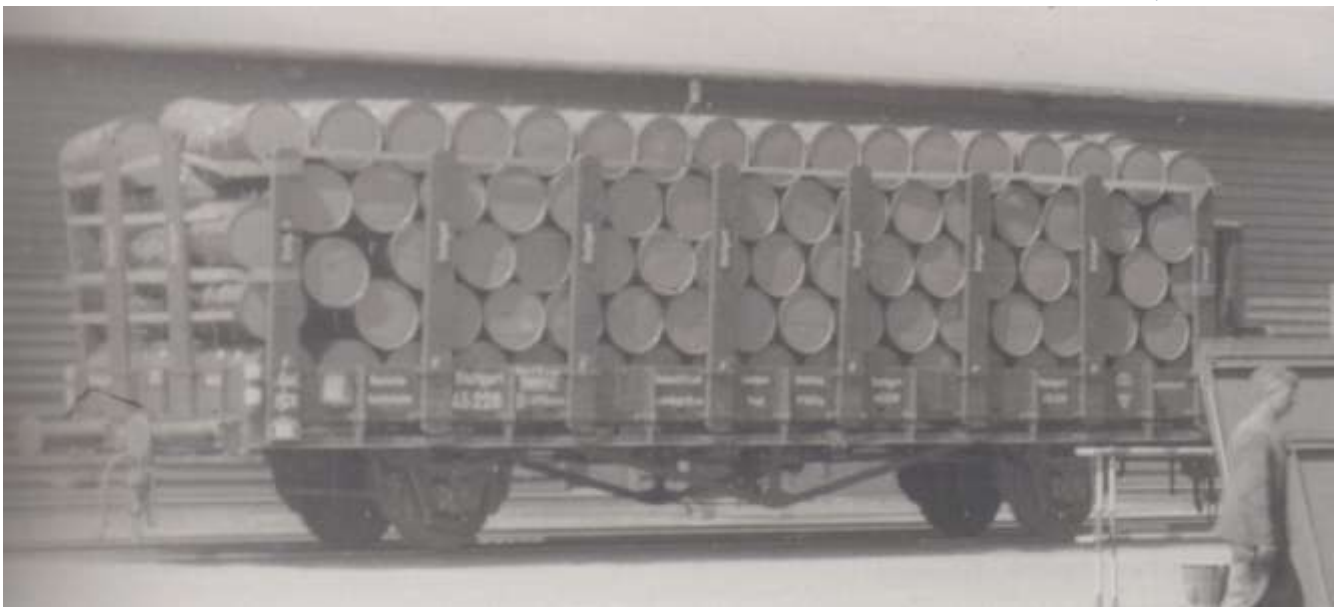
Prøvestøbninger af kommende Heljan nyheder, øverst den ustyrligt dejlige CM vogn og herunder en ligeså lovende prøve på Triangel motorvognene – det bliver den rene ruin! Foto.: Heljan.



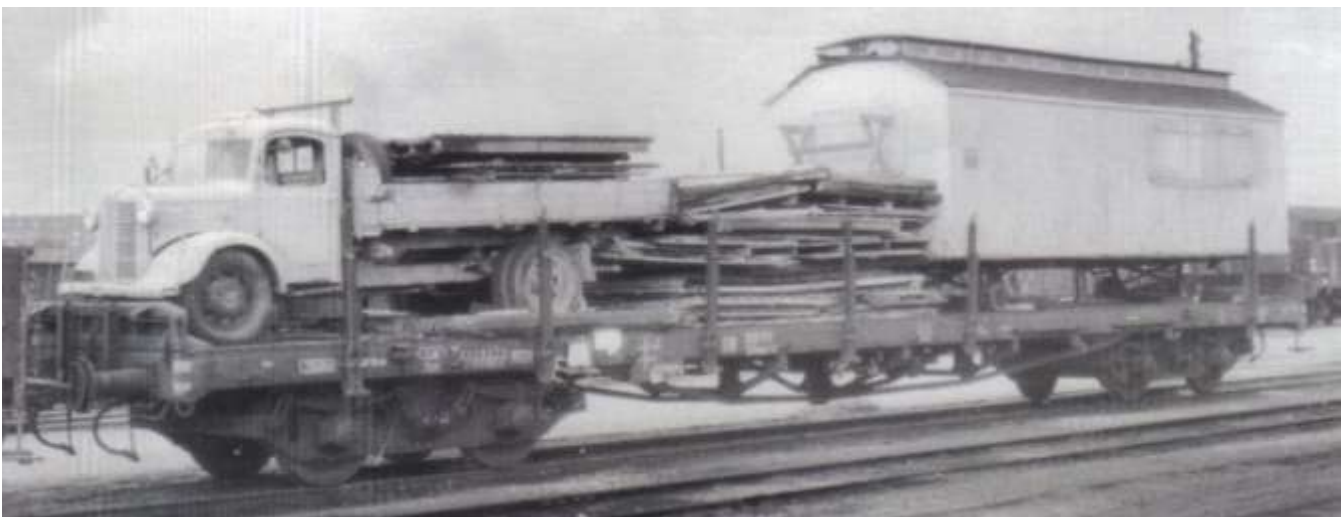


I "Noget for øjet" vil **KMK læserservice** gerne introducere et nyt underpunkt "Læs du ikke troede var muligt". Dette er nok "bare" resultatet af en lidt for hård opbremsning, selv om højden på læsset er lidt vel rigelig.

Arkiv.: Dansk Jernbane Arkiv.



Hennings drøm, den bliver dyr i tønder. Foto er fra 30erne på Dansk Soyakagefabrik.



Også en af Hennings favoritter, gad vide om den vogn blev sluppet løs på strækningerne?

Foto.: Ukendt.



Korsør ca. 1951. Et dejligt foto, hvor det hele næsten er med. I forgrunden er MF Freja ved at bakke ud, i leje 1. er man i gang med en større renovering /ombygning, bl.a. er klappen fjernet. I leje 2. ligger Nyborg og venter på vogne og i leje 3. er Korsør blevet fyldt med godsvogne. I spor 5 holder en E maskine med 14 vogne, det må være en af de store landsdels ekspresser, for der er så vidt jeg kan se ikke nogen udenlandske vogne med. Til højre for togets bagerste vogn ligger post 2. længere ude, mellem Kongebroen og kulbanebroen ligger post 1. Post 3. lå på godsbanegårdens område, altså uden for billedets område. I øverste venstre hjørne ses de enorme kulgårde og det imponante remiseanlæg med to drejeskiver.

Foto.: DSB.



Ikke så langt fra Korsør ligger Slagelse, en gang var det en meget driftig station, med to baner der udgik herfra, den ene var endda 2 kl. hovedstrækning (Slagelse – Næstved) I 1958 var der gang i den, E maskinen er lige lettet med et sødt lille tog i modelbane rigtig størrelse. Læg lige mærke til hele to aktive F maskiner og en MO der står og brummer, se engang på Slagelse i dag!

Foto.: Bent Lauritsen.

# Nyt fra klubben



I den senere tid (halve til trekvarte år) har Korsør undergået store forvandlinger, takket være Bent, Jan og Jørgen. Der er blevet trukket ledninger og monteret drev til den store guldmalje, som tidligere nævnt har vi haft mange defekte drev, alt for mange og vi arbejder stadig på at finde et drev der er funktionelt, solidt og til at betale. Jeg har før nævnt at Bent mestrer orden i ledninger og nu vil jeg så gerne bevise min påstand lidt.



Her ses bagsiden af betjeningspulten og der er styr på sagerne. Det er næsten synd at forsiden skal laves om en gang med tiden.



Bag ved pulten sidder der loddeflige på stribe, orden er i høj grad tilstede. Her samles alle de mange hundrede ledninger til pulten, det er meningen at det med tiden, skal styres digitalt, således at skifter togveje og signaler kan betjenes fra en computer og eller pult. Peter har skaffet "en pæn sjat" PCere, han

vil også være hjernen (!) bag projektet, som vil få indbygget en del finesser.



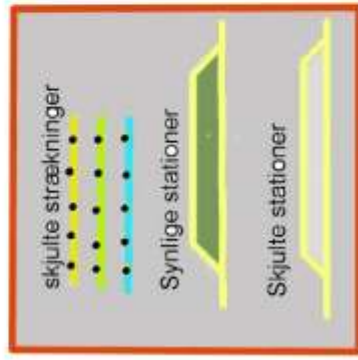
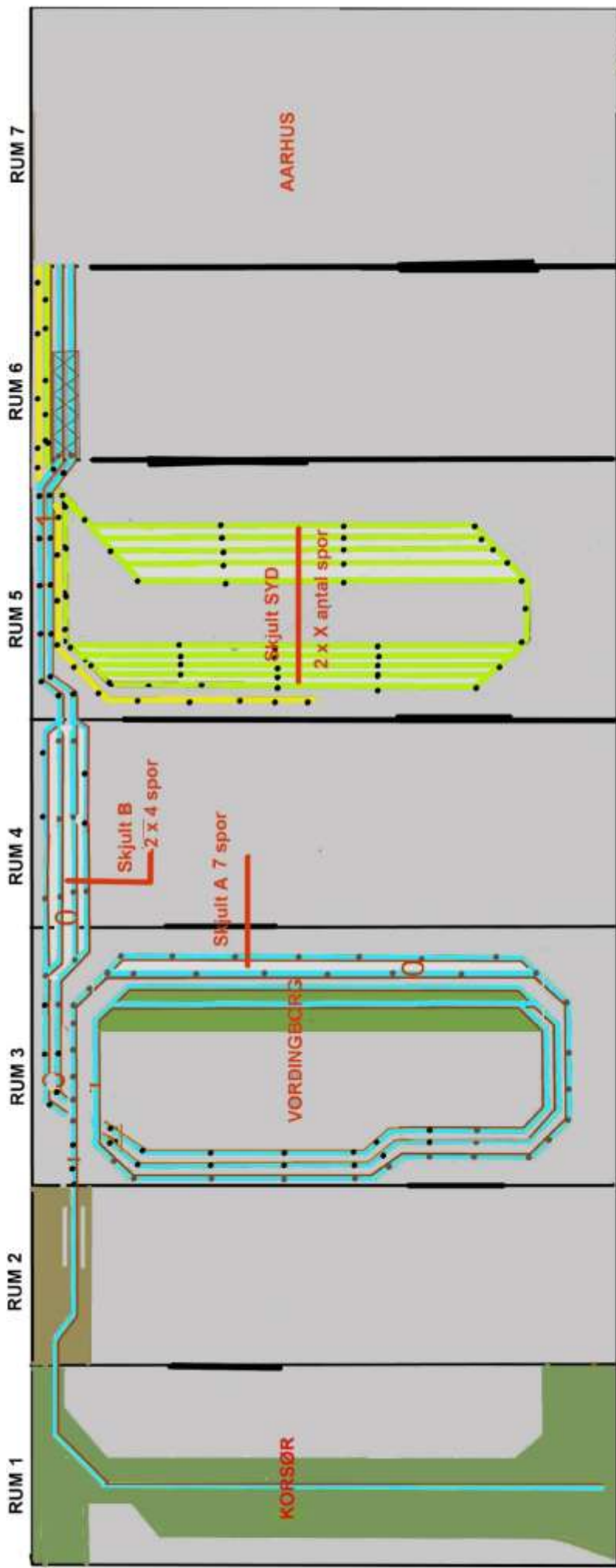
Selv med mange drev på en lille plads, er der stadig masser af plads og orden.



Til venstre ses et drev med stikforbindelse i stedet for loddefligen, smart enkelt og hurtigt hvis drevet skal nedtages.



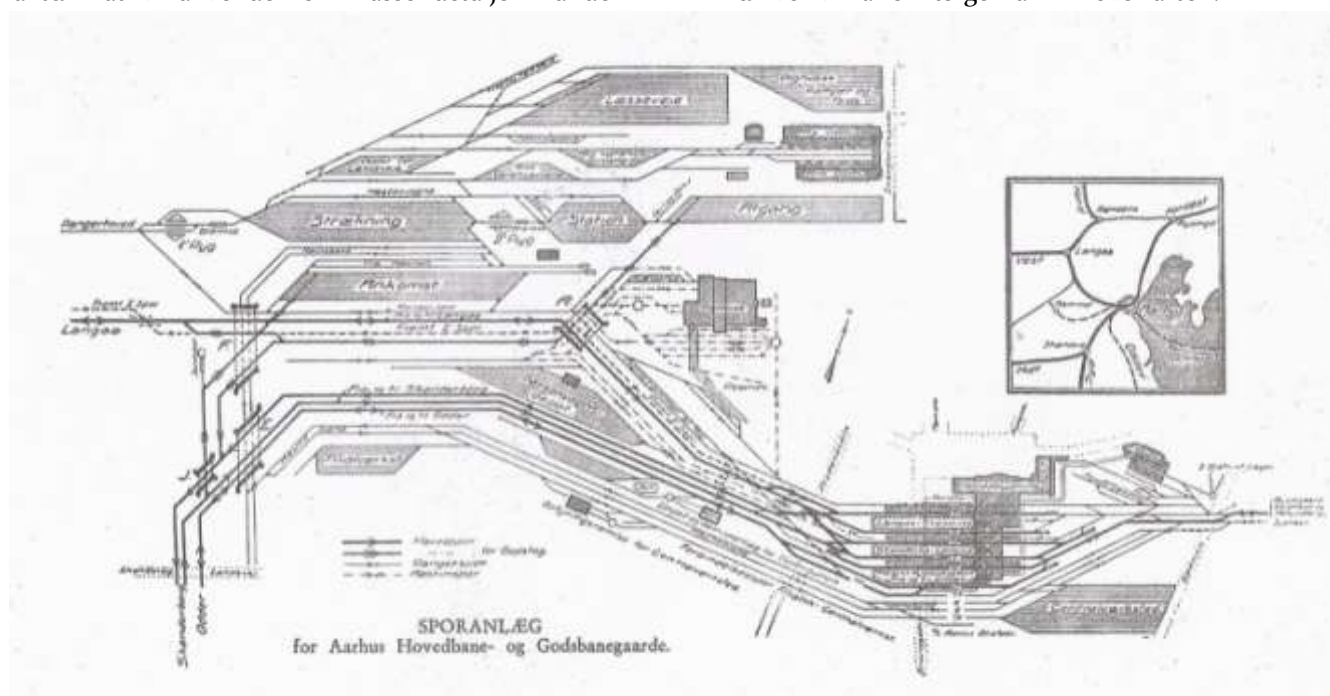
Endnu et eksempel på drevets stikforbindelse og et sæt fødeledninger til kørestrøm m.m. Som i kan se, har jeg på ingen måde overdrevet mit udsagn!



- Strækning : Korsør - A - Vordingborg - B - Aarhus
- NORD** Strækning : Aarhus - C - Skive / Hjørring - D - Frederikshavn / Helsingør
- SYD** Strækning : Aarhus - Esbjerg / Sønderborg / Padborg / Udland

**H**enning har begået en skematisk oversigt på de synlige som skjulte strækninger og stationer der indtil videre er fastlagt, han har lovet (!) en opdateret version senere. I øjeblikket fører han en større "dialog" med Henk på Sporskiftet omkring planlægning og udførsel af sporforløb og landskab i rum 6. Kort fortalt skal scenariet indeholde en bro, formodentlig med begge landfæster synlige. På landfæstet ind mod rum 7. vil starten af ud og ind fletningen af strækningerne fra Korsør, Helsingør og "det store udland" samt deling i en persondel og en godsdel ligge, det er en kompliceret sag, mange ting skal planlægges nøje for at gå op i en større enhed. Den altid årvågne kvikke læser har for længe siden opdaget at vi kalder stationen i rum 7. for Aarhus, det skyldes netop det faktum at vi anvender en masse detaljer fra den

originale sporplan. Nu vil et blik på den skematiske sporplan af Aarhus få førortale læser til at udbryde "Alt det kan da ikke være i rum 7" og det er ganske rigtigt, men de vigtigste dele og principper tilsat lidt kunstnerisk frihed skal der nok blive plads til, sjovt nok er vi alle rørende enige om at den markante ringgadebro hen over sporterrænet skal være der. Et andet problem vil blive de overdækkede perroner, det vil gøre det meget svært koble vogne og maskiner til og fra, omvendt vil stationen nok se lidt "mærkelig" ud uden perronhallerne. Rum 5. er udset til at indeholde en mellemstation på den nordlige strækning, gamle Skive H. og Hjørring er i spil og det er særdeles gamle kendinge, i forbindelse klubbens anlæg. Rum 4. skal så indeholde den nordlige strækningens endestation, Helsingør ligger lige for, især nu hvor vi har en færge fra H-H overfarten.



# OKT



Brovejen 194, 5500 Middelfart.

Telf.: 64 40 34 62

okt@get2net.dk ♦ [www.hjem.get2net.dk/okt/](http://www.hjem.get2net.dk/okt/)