



Læs i dette nr.:

Moderne Godsvogne.

CAR en nødvendig ombygning.

Side 21. Modellen.

Nyt fra klubben.

Julefrokosten 2013.

Noget for øjet

Køreplanen.



Nr. 49.

Januar.

2014.

Medlemsblad for KARLEMOSE PARKENS MODELJERNBANEKLUB

Formand.:

Peter Bengtsen
Karlemosevej 12
4600 Køge.
Tlf.:

Kasserer.:

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

Sekretær.:

Lars Torndahl Larsen
Smedebakken 58.
4160 Herlufmagle.
Tlf.: 57 65 10 40.

Klublokale.:

Karlemosevej 87, Kld.
4600 Køge.

Hjemmeside.:

PT lukket!

Mosebanen.:

Flemming Kjær.
Redaktør, ansvarshavende.
Tlf.: 58 14 01 14.
Mobil.: 21 83 58 05.

Redaktionen:
Lars Torndahl Larsen.

Annoncer.:

1/1 side. 400.-Kr.

1/2 side. 300.-Kr.

Priser er for færdige
annoncer, modtages i jpg. tiff.
pdf. Filer.

Bank.:

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

I Kupevinduet

Så er vi nok en gang kommet ind i et nyt år, 2013 har været et godt år for klubben, aldrig har vi fået lavet så meget – som i det forløbne. Det har ikke været helt uden knubs og problemer, men absolut et år vi er stolte af og glade for. Vi har nu taget fat i den egentlige anlægsbygning, her venter der sikkert et par gode udfordringer på vores indsats.

I dette nummer vil man kigge forgæves efter afslutningen af historien om P maskinen, undskyldningen er den samme som sidst – male kabinen er stadig ikke lavet, beklager! Til gengæld får i en spændende historie om ombygning af Heljans CAR 1045, som LT har ”set” lidt på. Disse vogne blev flere gange ombygget og er et interessant emne at fordybe sig i og så er disse tilpasninger med til at give et mere varieret indtryk af det rullende materiel, på modelbanen. Det vil også være muligt at granske den store gruppe af godsvogne der blev leveret 1931 – 1950 som en følge af den store moderniseringsplan fra starten af trediverne – vognene kom til at præge danske godstog langt op i halvfjerdserne.



INDHOLD.

- | | |
|-----------------|------------------------------------|
| Side 2. | I kupévinduet. |
| Side 3. | Moderne Godsvogne. |
| Side 17. | CAR en nødvendig ombygning. |
| Side 21. | Side 21. Modellen. |
| Side 33. | Nyt fra klubben. |
| Side 50. | Julefrokosten 2013. |
| Side 57. | Noget for øjet. |
| Side 59. | Køreplanen. |
-

Forsidefoto.: En flot vinterdag d. 17.02. 1964. fangede Arne Kirkeby C 717 på sidesporet ud til Mogenstrup grusgrav – inde i bladet har jeg fanget en lidt mindre C maskine, men ikke mindre smuk.
Arkiv.: OMJK.

Moderne godsvogne hos DSB

Historien om et radikalt stilskifte i anskaffelse filosofien af godsvogne hos DSB

DSB har altid været noget konservative med hensyn til nyanskaffelser, indtil 1931 var det Q vogne, i alverdens varianter der herskede på DSB's spor, når talen falder på lukkede dansk byggede godsvogne. Selv om der var stor (*meget stor*) forskel på opbygning og tekniske specifikationer, fra de første til de sidste vogne, der leveredes så sent som i 1927. Kunne man

ikke sidst i tyverne, selv med den bedste vilje, kalde Q vognene for moderne eller tidssvarende. Selv om de sidste leveringer af Q vogne udviste pladehjul og cylinderpuffer, var vognkassen stadig bygget fuldstændig af træ og dermed væsentlig svagere end samtidige vogne bl.a. fra Tyskland der i de sidste 30 år havde bygget lukkede godsvogne med et skelet af stålprofiler.



QA 3035 bygget af Scandia 1872 og udrangeret i 1918. Man kan roligt sige at vognen hørte til de tidlige typer af Q vognene, den engelske byggestil er særdeles tydelig og alligevel er det ikke svært at finde fælles træk på vognen på næste foto.

Foto.: Jbm. Arkiv.: Jens Bruun-Petersen.

Omkring 1930 var den tekniske udvikling ved de Tyske baner, mange hestehoveder foran den danske. I slutningen af det 19. århundrede havde man i tyskland udviklet en kraftig og solid vognstype der hos de forskellige forvaltninger nok så noget forskellige ud, men teknisk set var de stort set ens. Vognene blev samlet i en gruppe der sorterede under Münsterblatt II d8. gruppen kom senere (*fra 1951 i det nyoprettede DB*) til at hedde G 02. I 1910 moderniserede man typen der blev væsentlig kraftigere, men ikke hurtigere (*max 65 km/t.*), denne kom til at hedde G 10. Først i 1927 kom der endnu en

modernisering af vognen, der kom til at hedde Gr 20. Det var populært sagt en udvidet G 10 vogn, en lille smule mere af det hele og så et "tønde" tag, det var ikke rigtig nogen afløser, nok nærmere et supplement - hvilket også afspejles i at der kun blev bygget 8000 eksemplarer, mod ca. 170.000 af G 02 og G 10 vognene. Set i det berømte klare lys fra bakspejlet, var Gr 20 faktisk ret så forældet, allerede da den kom frem. Den havde lige som forgængerne stadig højst tilladte hastighed på 65 km/t, dens afløser Ghs 30, der kom 9 år senere, måtte køre 80 / 100 km/t. Sidst i tyverne var den

teknologiske udvikling begyndt at bevæge sig noget hurtigere, bl.a. begyndte der en nærmest eksplosiv udvikling af svejseteknik og udstyr. Netop Ghs 30 der kom i 1936, havde som den første godsvogn, en undervogn, hvor delene var svejst sammen. Hidtil var undervognens dele blevet nittet sammen, svejseteknikken betød at man kunne lave en væsentlig kraftigere

undervogn, uden at forøge vægten. Maksimal hastigheden på 65 km/t havde i mange år været god "latin" ved de tyske såvel som danske jernbaner, der havde været tid og plads nok til de langsomme godstog. I tyverne og trediverne ændredes kravene til hurtigere tog, sig ganske alvorligt - bl.a. godt hjulpet af presset fra den stærkt stigende biltrafik.



Qrv 36 635. Bygget af Scandia i 1927, 55 år efter QA vognen – slægtskabet er mere end tydeligt, moderne udstyr til trods!
Foto.: DSB, Jbm. Arkiv.: Jens Bruun-Petersen.

I 1927 fik DSB ny maskinchef, Ove Holger Munck - netop som de sidste Q vogne var blevet leveret. Han udarbejdede og iværksatte et moderniseringsprogram der gjorde op med den hidtidige anskaffelsespolitik. Det var nu ikke specielt på godsvognsfronten at Muncks arbejde blev mest synligt, De mest kendte nyskabelser er vel MP vognene i 1932, MO vognene og trevogns lyntoget Ms - AA - Ms i 1935 og MB - AB - Fj - MB i 1937. Tillige en lang række stålvogne, startende fra 1932 med levering af de nittede AU og CRL vogne. Det er værd at bemærke hvad udviklingen inden for svejseteknikken afstedkom på de tre år der er imellem MP og MO / Ms køretøjerne, materiel leveret i 1932 var nittet sammen og udstyret med spejlglassvinduer - i 1935 er Ms med svejst vognkasser, undervogn og delte vinduer. MO bliver fra 1936 leveret med svejst vognkasse. Den samme udvikling kunne ses i personvognsparken. Under Peter Knutzen ledelse blev der skabt en hidtil uset progressiv

og innovativ topledelse og det styrkede etaten meget op gennem trediverne - trods krisetider! Selvom "omvæltningerne" var noget mere stilfærdige med hensyn til godsvognene, blev det trods alt i denne gruppe vogne at første skud på "stammen" kom i 1931, det var en - set med danske øjne markant anderledes - lukket hvidmalet godsvogn, litra IA 19 001 - 19 130. Ved en sammenligning mellem Gr 20 vognen og IA vognen, er det tydeligt at IA vognene var en slet skjult fordanskning af Gr 20 vognen. DSB havde altid været inspireret af dels Engelsk (*Tidlig påvirkning*) dels Tysk byggestil (*senere påvirkning*). Da Munck tiltrådte stillingen som maskinchef blev den tyske inspiration noget stærkere, den samme påvirkning kunne ses hos SJ (*Statens Järnvägar*) deres tretitals person vogne var lige så stærkt inspireret af tysk forbillede, som vores stålvogne. Hos DSB holdt den tyske påvirkning sig så at sige frem til IC3 togenes indmarch!



IA 19 049 en kold vinterdag i 1931, heldigvis havde jernbanefabrikanten i almindelighed, for vane at fotografere deres produkter, hvilket giver os god mulighed for at dokumentere køretøjernes oprindelige udseende.
Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.



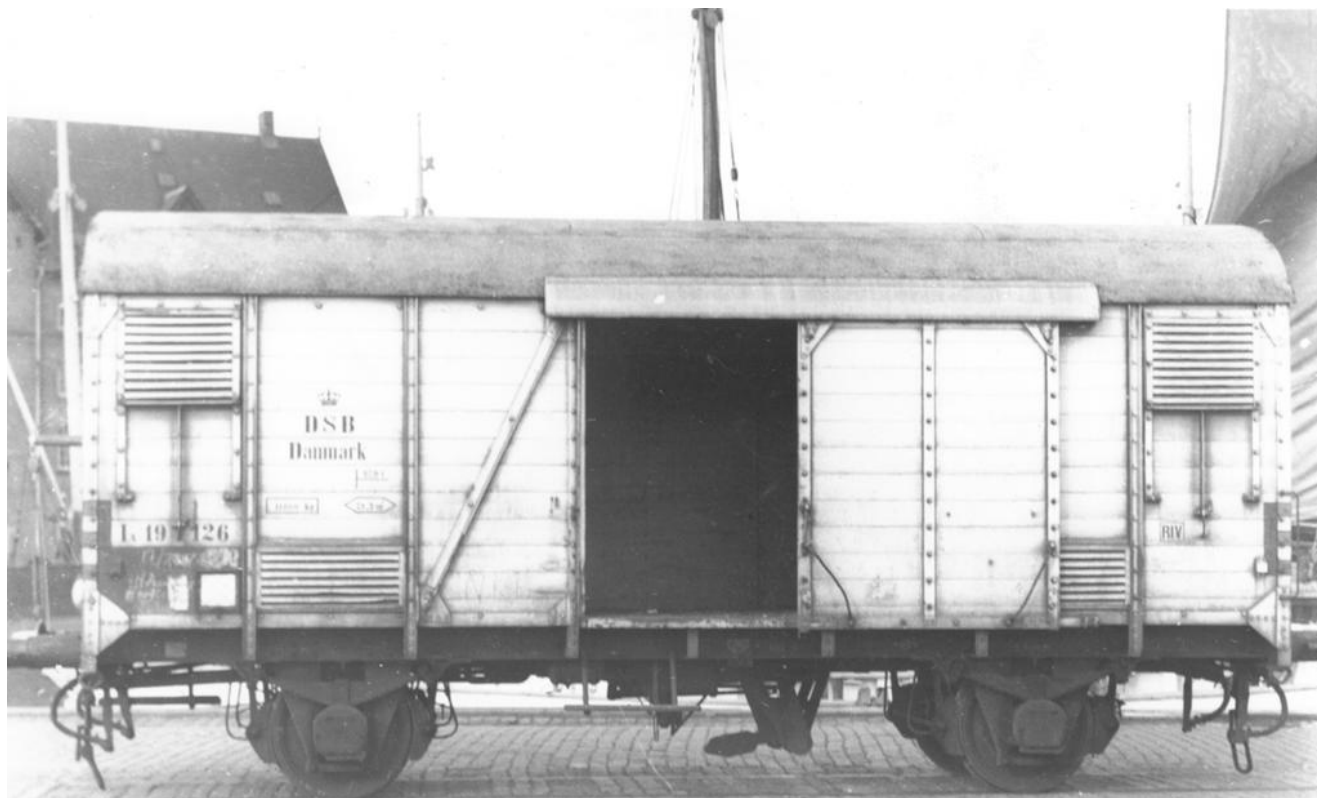
Dette foto af Liliput modellen af Gr 20 vognen er ingen vittighed! Jeg har bare ikke et eneste foto af vognen fra det virkelige liv, en gang google afslører en masse modelfoto men stort set ingen forbillende foto og da slet ikke fra dengang de var i drift – utroligt nok! Man kan dog stadig nemt konstatere ligheden mellem de dansk og tysk vogne. Det er i øvrigt en dejlig model og den kan varmt anbefales.
Foto.: Liliput.

Trods den megen lighed mellem Gr 20 og IA vognen, er der i hvert fald et punkt hvor de adskiller sig skarpt fra hinanden – nemlig anvendelsen. Gr 20 var jo ”bare” en udvidet G 10, og de to vogne havde aldeles samme anvendelse, nemlig grovere godsarter, ting der både kunne

lugte og svine, bl.a. var vognen udstyret med kreaturbindinge. Altså den grundlæggende ”arbejdsvogn”, IA vognen var derimod af finere ”byrd”, den havde absolut ingen kreaturbindinge og var beregnet til transport af finere godsarter, som æg, kød,

færdigbehandlede fødevarer, mel, sukker, alle varer der er følsomme over for lugt og møg! Og varer der krævede hurtig transport fra A til B. Det var altså ikke afløseren til Q vognen man havde i tankerne da man planlagde IA vognene. DSB har altid lidt af akut vognmangel på kølevogns området, i trediverne var mange af kølevognene både gamle og utidssvarende, hvilket resulterede i at en del Q vogne blev hvidmalede (*kortere revision*) og rengjort / malet indvendigt til brug for fødevarer der ikke krævede decideret kølevognstransport og følsomt gods. Den situation var dog ikke

holdbar, for dels manglede man vognene til deres oprindelige formål, dels var vognene ikke særlig velegnede og endelig måtte man ind imellem, anvende nogle af de omdannede vogne til mere belastende formål – med dyr rengøring til følge. Der er ingen tvivl om at de 130 IA vogne faldt på et tørt sted, jeg tror også det var meningen at der skulle have været flere leveringer op gennem trediverne – men det var krisetider og der var store broprojekter, lyntog, motorvogne, personvogne på tapetet og gods brokker sig ikke så meget over forholdene som de rejsende gør!



I den daglige drift kunne det godt knibe med at holde vognene lige så fine udvendigt, som indvendigt. Her er det IA 19 126 på Kolding havn i 1952 i lettere nusset stand. Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

Af kølevogne blev der 1931 – 1932 leveret 30 stk. IKH som var en moderniseret udgave af IKA, IKB og IKC med flere, leveret indtil 1919. Med samme undervogn som IA vognene, altså en ret gammel grundkonstruktion, men med en moderne undervogn, hvorfor man her valgte fortsætte med en gammel grundkonstruktion – på en ny undervogn er måske lidt uforståeligt det var trods alt 13 år siden de sidste vogne blev leveret og vogntypen havde da været bygget siden 1899. En nyudvikling kunne man godt mene ville have været nærliggende, måske var det den økonomiske krise der havde forhindret bevillinger til udviklingen af en ny kølevogn. Heller ikke de tyske kølevogne synes at have

inspireret / fristet DSB, i Tyskland synes udviklingen også at have ”tøvet” indtil midten af trediverne, hvorefter det pludseligt myldrede med forskellige udgaver.

Litra IK med et underlitra, en nok den mest spændende vogngruppe hos DSB, det er også en vældig kompliceret gruppe, der er alt inden for kølevogne.: Lejevogne, nybygninger, ombygninger / moderniseringer med dertil hørende omlitreringer og eller omnummereringer. Et emne jeg kunne tænke mig at følge op på i en senere føljeton (*der er stof nok til mange afsnit, rigtig mange*). Hvis jeg ellers kan udrede de udviklede forhold og nok så vigtigt – få det sat op på en forståelig måde.



Den sidste IKH vogn der blev leveret af Scandia i 1932, IKH 4830. Ikke nogen nykonstruktion, men en moderne undervogn med en på mange måder opdateret, men også stærkt antikveret vognkasse.

Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.

1932 bød også på en hel ny vogntype hos DSB, litra TF, det var en lavsidet lang åben toakslet godsvogn med høje aftagelige sidestøtter. Vogntypen var meget udbredt i udlandet også her var Tyskland foregangsland og havde flere generationer af vogntypen, den anvendtes til transport af køretøjer, større maskiner, landbrugsredskaber, hø, halm, træ og andre varer af stor volumen. DSB anskaffede 20 stk. TF 8001 – 8020. Vognene blev leveret uden bremses (af at spare hensyn?) Igen er slægtskabet med de tyske vogne ikke til at tage fejl af, dog er undervognen på TF langt mere moderne end den er på R Stuttgart. R 10 der blev bygget fra 1913 til

1927 i pænt antal, 36.000 eksemplarer - det højeste antal nogen R vogn blev bygget i. "Vognkasserne" var bortset fra mindre målafvigelser meget ens, TF vognen var bl.a. 0,5 meter længere over puffer og havde 0,8 m større akselafstand, havde en største hastighed på 80 km/t. mod R 10 65 km/t. sjovt nok måtte R 10 have en last 17.500 kg mod TF 17.000 kg.

I 1940 blev der leveret 10 TF vogne (TF 8021 – 8030) nu med trykluftbremse G. I 1943 blev det til 50 mere (TF 8031 – 8080). 1947 kom der endnu 50 vogne (TF 8081 – 8130). De sidste 20 vogne blev leveret i 1950 (TF 8131 – 8150). I alt 150 vogne.



TF 8010 på centralværkstedet i København 1944, billedet hører til en større samling DSB fik lavet under krigen, samlingen er kendt som "Brændeskurserien".

Arkiv.: Jens Brun-Petersen.



R 10. 401 925. Her moderniseret med metalsidestøtter, noget de danske Tf vogne aldrig fik – underligt nok for de var langt mere økonomiske i brug end de der var fremstillet af træ.

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

Året før, 1931 fik man leveret 20 stk. TGT, disse vogne hører ikke til denne historie da de absolut ikke var moderne konstruktioner, men moderniserede udgaver af Busses "Amerikanere" fra 1886. De var trods moderniseringer og forlængelse ikke det mindste moderne i 1931,

men blot nævnt for helhedens skyld. Resten af trediverne gik som bekendt med at bygge broer, stationer, lyntog, motorvogne og stålpersonvogne, en storstilet modernisering, der var nødvendig, for at kunne klare sig i kampen mod den stærkt stigende bilisme.

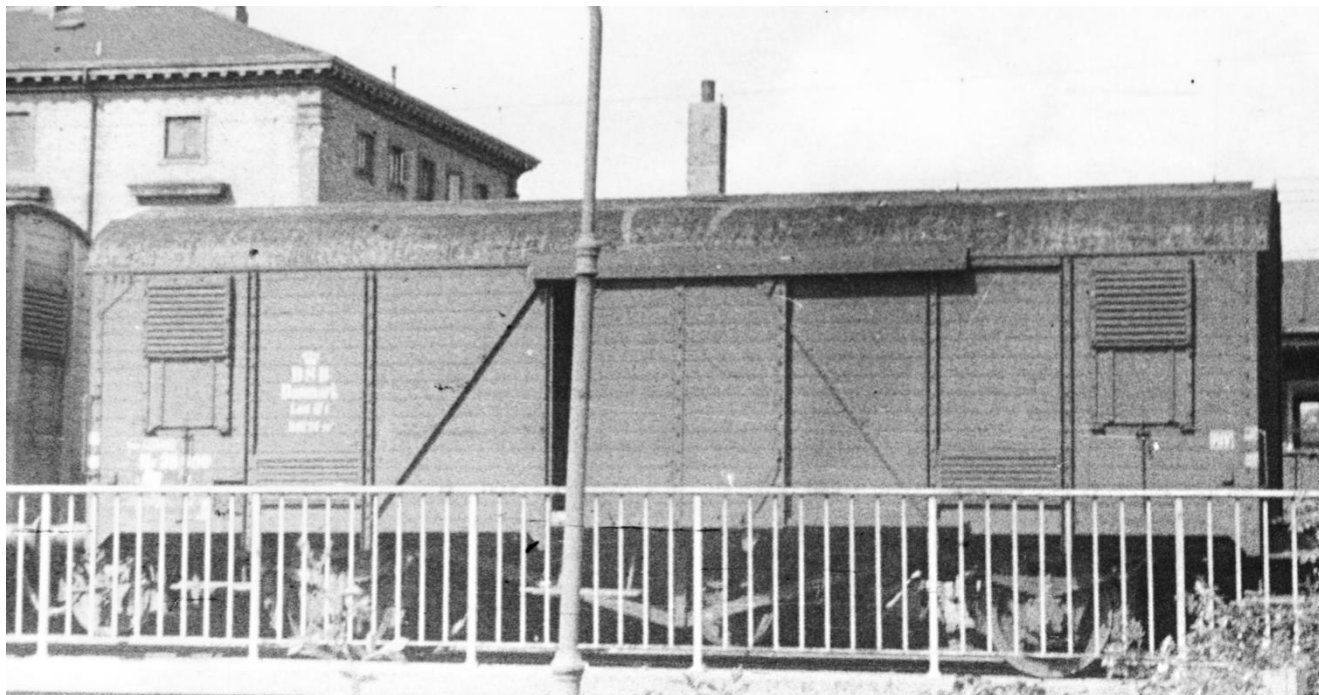


Tf 8015 i Fåborg 1957. Vognen er læsset med telefon pæle til FKT. Bemærk lige hjørnemarkeringerne for bremse udstyr, de siger at vognen er udstyret med G bremse - hvis i kan se noget bremseudstyr, så kan jeg også.

Foto.: Svend Jørgensen. Arkiv.: NSjV.

Besættelsen af Danmark d. 9. april 1940. betød et næsten totalt stop for godskørsel med lastbiler, jernbanerne blev igen næsten enerådende på gods transport området, det betød at presset på materiellet nærmest eksploderede, i første omgang forsøgte man (DSB) at lindre presset, ved at anskaffe brugte vogne fra privat banerne, det store moderniseringsprogram, der blev startet sidst i tyverne / først i trediverne, blev hurtigt igangsat og udvidet med flere typer nybygninger. En stor del toakslede kupevogne,

der var taget ud af drift i 1938, blev nødtørftig ombygget / forstærket, vognene blev samlet under litra HA – det var en regulær rodeskuffe! Endelig var der et lille tilskud af privatejede vogne der blev overtaget af DSB, den mest markante vogn var ZF 500 071. det var en stor treakslet vogn til transport af levende fisk. Vognen blev voldsomt ombygget i 1942, bl.a. fjernedes den midterste aksel og vognkassen lignede fuldstændig en forvokset IAL vogn der var blevet brunmalet, vognen fik litra HF 38 000.



HF 38 000 en sjov enegænger med tydelige design rødder i IA / HD vognene, ombygningen må stort set have været en nybygning, for vognkassens vedkommende – selv taget har fået dansk facon. Den fik dog ikke nogen lang karriere som HF vogn, i 1954 blev den atter omdannet, til specialvogn 464.

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

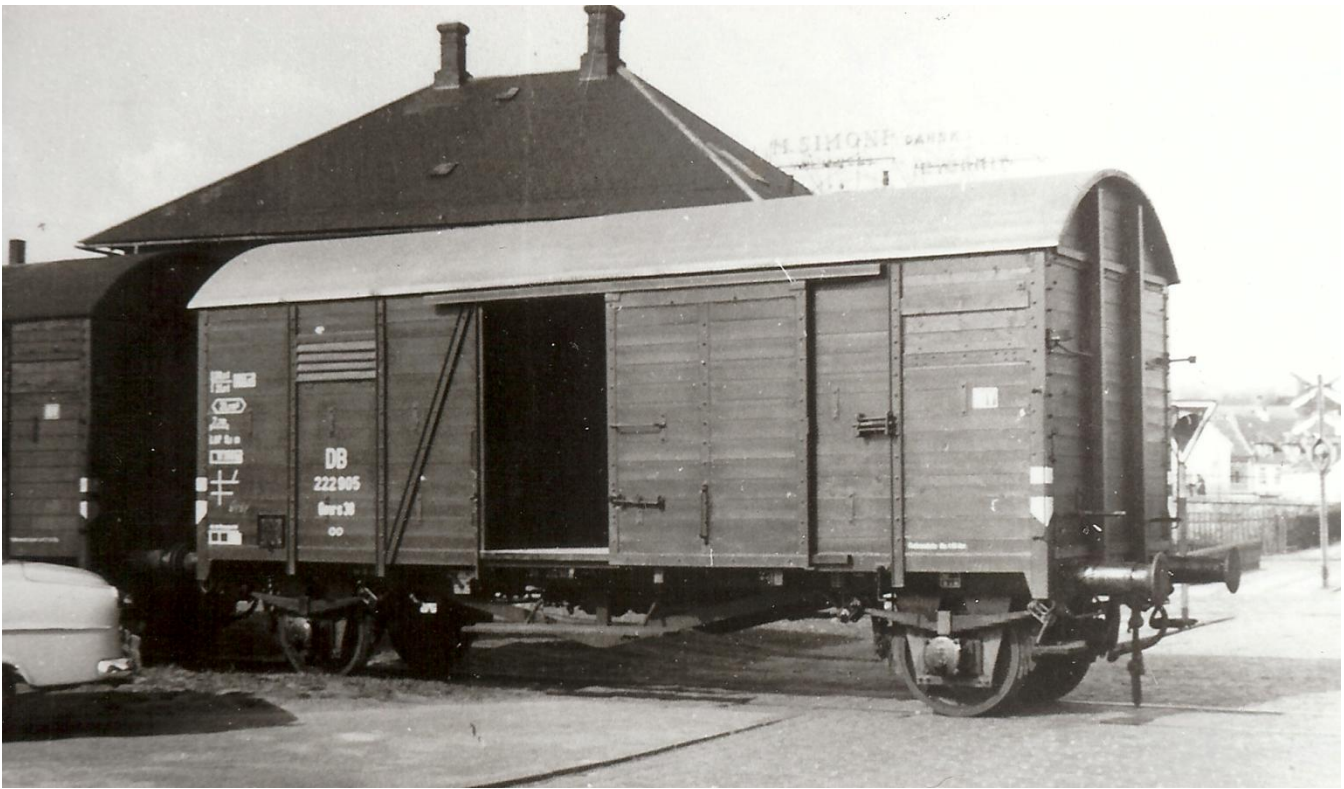


P.H.E 5108-40.

O. 501- 508-510- 511 og 512 - 370 STK. LUKKEDE GODSVOGNE LTR IA - D.S.B.

IA 19 151 i sommeren 1940 hos Scandia. Sammenlign med foto på næste side – slægtskabet ses meget tydeligt.

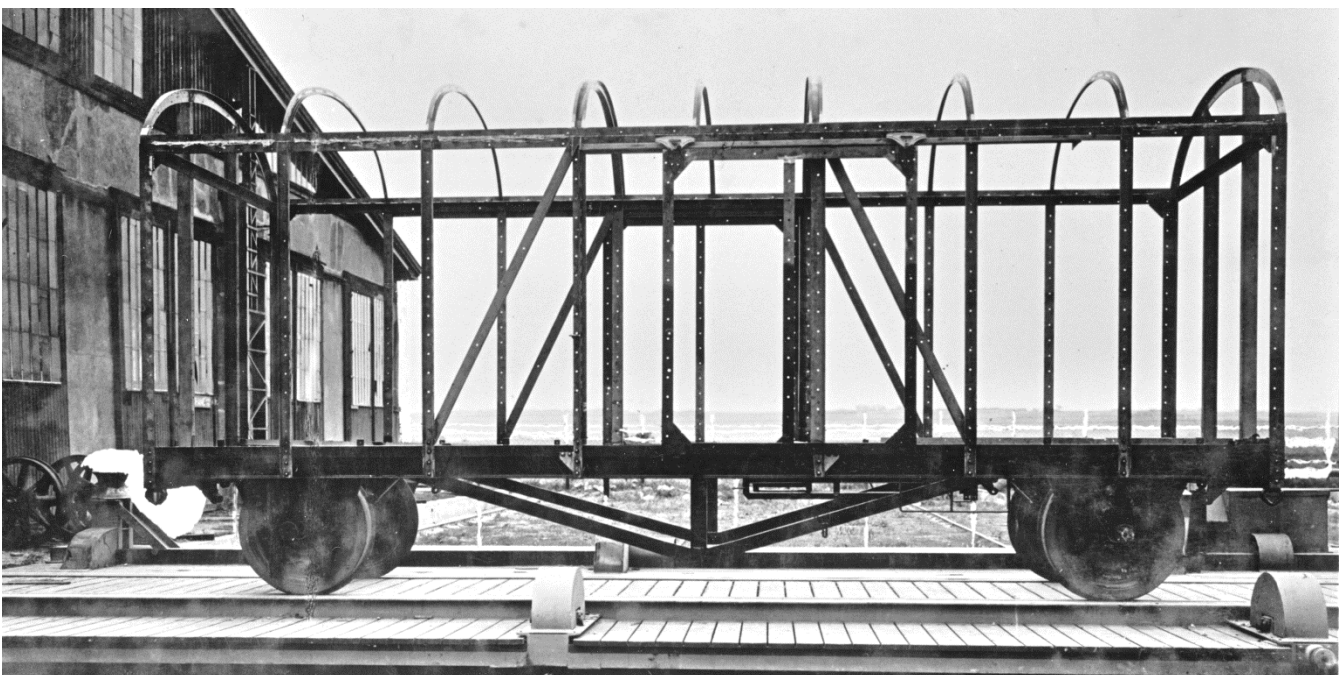
Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.



*DB Gmrs 30 222 905 vognen er nyrenoveret med nye påskrifter efter det i 1951 oprettede DBs normer, billedet er taget i 1956 i Nørresundby og det kan være første gang vognen fik DB mærkning – mod de hidtidige DR zone mærkninger.
Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.*

I 1940 og 1941 leveredes 370 IA vogne, som de første af det storstilede leveringsprogram. Disse vogne var moderniserede udgaver af IA vognene fra 1932, på vognkassen var det kun mindre detaljer der var blevet ændret, hvorimod undervognen var helt nykonstrueret, igen var man stærkt inspireret af den meget store udvikling der skete i Tyskland i trediverne. Denne gang var DR Grs Oppeln (*senere Gms 30*) der var forbilledet, denne vogntype havde en

meget moderne undervogn, der var svejset sammen og en akselafstand på hele 6.000 mm – ud af en totallængde på 9.100 mm, det gav vognen et meget roligt løb ved høje hastigheder (*op til 100 km/t*). Det var en særdeles vellykket konstruktion og på ganske få år blev der bygget over 28.000 eksemplarer af vognen. Det er klart at den måtte blive forbilledet for IA vognene og alle de senere kommende varianter i denne familie.



*Et lidt usædvanligt foto af en IA vogn, det viser selve stålskelettet af vognkassen – inden beklædning med brædder på sider og tag.
Foto.: Scandia. 1940. Arkiv.: JMJK.*

De nye IA vogne var dermed et stærkt kort for DSB, man kunne udnytte den højere maksimale hastighed, fordi vognene fremdeles kørte med gods arter der krævede kortere transport tider og med en højere tilladt hastighed kunne de nemmere indsættes i flere persontog.

Trykluftbremsen blev principielt indført i 1938, arbejdet var planlagt til at være færdig i 1940, det blev dog først afsluttet i 1943 – efter hårdt pres fra den tyske besættelsesmagt! IA vognene blev dog alle leveret med supermoderne trykluftbremse G & P. IA 19 131 til 19 500. blev leveret inden for en tidsramme på cirka 2 år

(1940 – 1941) i gennemsnit svarer det til en ny vogn hver anden dag - hvis tidsrammen blev brugt fuldt ud (*to hele år*) - det er vel ikke så dårligt tiderne taget i betragtning. De sidste 50 vogne af litra IA blev leveret i 1950 (19 501 – 19 550), disse havde højtsiddende skruebremse og platform, mod de øvrige vognes håndbremse. Fra 1951 blev IA 19 131 til 19 550 omlitreret til IAL med samme numre. Årsagen til denne ændring var, at de første 130 IA vogne havde meget anderledes køreegenskaber og kunne i mange tilfælde ikke anvendes i flæng med de nyere vogne.



TGS 9209. 1966.

Foto.: Jens Bruun-Petersen.

Nu kunne man jo godt forledes til at tro at Scandia havde fuldt op at gøre med at bygge og levere 370 IA vogne – men nej!

Der blev i 1941 også tid til at udvikle, bygge og levere 10 styk TGS (9201 – 9210), det var en moderne nykonstrueret udgave af TGC og TGT vognene, med en længde på 19.300 mm var TGS vognene, indtil den enlige Sad vogn blev leveret i 1962, de længste godsvogne ved DSB. I 1950 blev der leveret yderligere 30 vogne (9211 – 9240)

Moderniseringsprogrammet der var startet i 1931 blev som nævnt genoptaget i 1940, der var mange leveringer igennem alle krigsårene til og med 1950, hvor de sidste vogne blev leveret. Programmet bestod af 1.625 lukkede vogne og 1.655 åbne vogne, i alt 3.280 vogne leveres på 10 – det er et gennemsnit på 0,9 vogn pr. dag – hver dag! Dertil kom et pænt antal personvogne, i samme periode – ikke nogen dårlig præstation i en tid hvor varemangelen var enorm.



TGS 9222. I Fåborg 1958, med en last af hele stammer – noget vognen i kraft af sin længde var særdeles velegnet til.

Foto.: Svend Jørgensen. Arkiv.: NsVJ.



PB 10 121. på centralværkstedet 1942, vognen er nybygget.

Foto.: DSB. Arkiv.: JB-P.

I 1933 havde DSB (via en mellemandler) anskaffet 153 brugte tyske vogne Om Breslau (senere Om 12), vogntypen var meget populær i Tyskland og der blev anslået bygget omkring 200.000 eksemplarer af dem mellem 1913 og 1928. Vognene DSB købte var bygget 1919 - 1920 og var ikke særlig moderne i deres opbygning, men statsbanerne må have været glade nok for deres størrelse. For vogntypen kom til at være forbillede for en ny vogntype der fik litra PB, de første 125 vogne blev leveret i 1942 (10 001 - 10 125). PB vogne havde samme størrelse som de lukkede vogne 9.020 mm mod 9.260 mm i

længde, akselafstanden var 5.000 mm og vognene havde "kun" G bremse - det var ikke meningen at disse vogne skulle anvendes i hurtige tog eller persontog. Der var hårdt brug for vogntypen, for i 1943 byggede Scandia hele 580 eksemplarer af dem (PB 10 126 - 10 705). I 1945 blev det kun til 40 vogne (PB 10 706 - 10 746). 1946 gav 134 vogne (PB 10 747 - 10 880) 1947 bragte 344 nye vogne (PB 10 881 - 11 224). 1948 resulterede i 180 vogne og de sidste 250 vogne kom i 1950. I alt blev der bygget 1.655 næsten helt ens PB vogne, det er et ganske pænt antal efter danske forhold at regne.



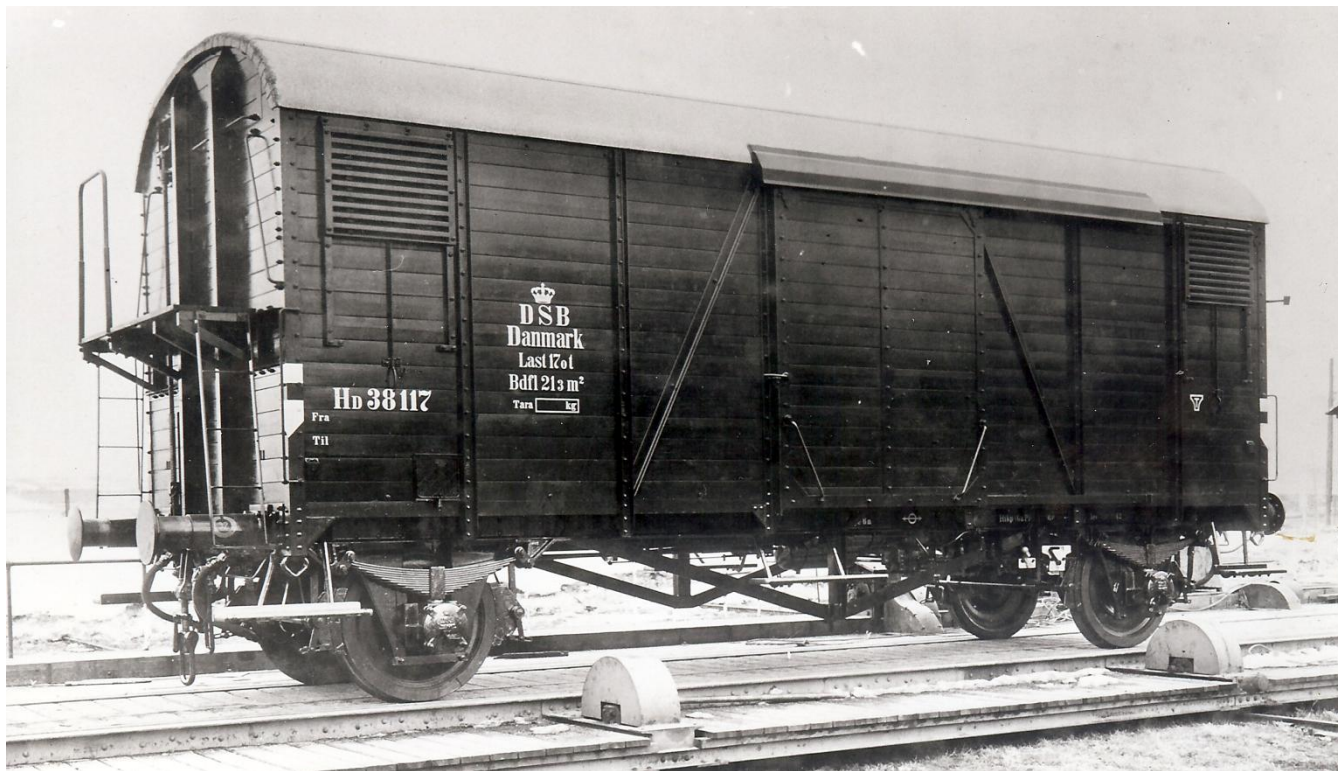
De blev også anvendt til at transportere juletræer, her er det forsyninger til Københavnsområdet der er læsset på PB 10 872 på Frederiksberg station.

Foto.: Jørgen Guldbæk Christensen. Arkiv.: JMJK.

Tilsyneladende havde man i 1942 fået nok hvidmalede vogne, for næste levering fra Scandia var en brunmalet stykgodsvogn litra HD. HD vognene er tit blevet kaldt for Q vognenes afløser, intet kunne være mere forkert, de var slet ikke bygget til samme transport formål som Q vognene var, de var først og fremmest beregnet til at transportere kvæg, heste og andre landbrugsdyr. HD vognen havde ikke en eneste binding og det var utænkeligt at levende dyr

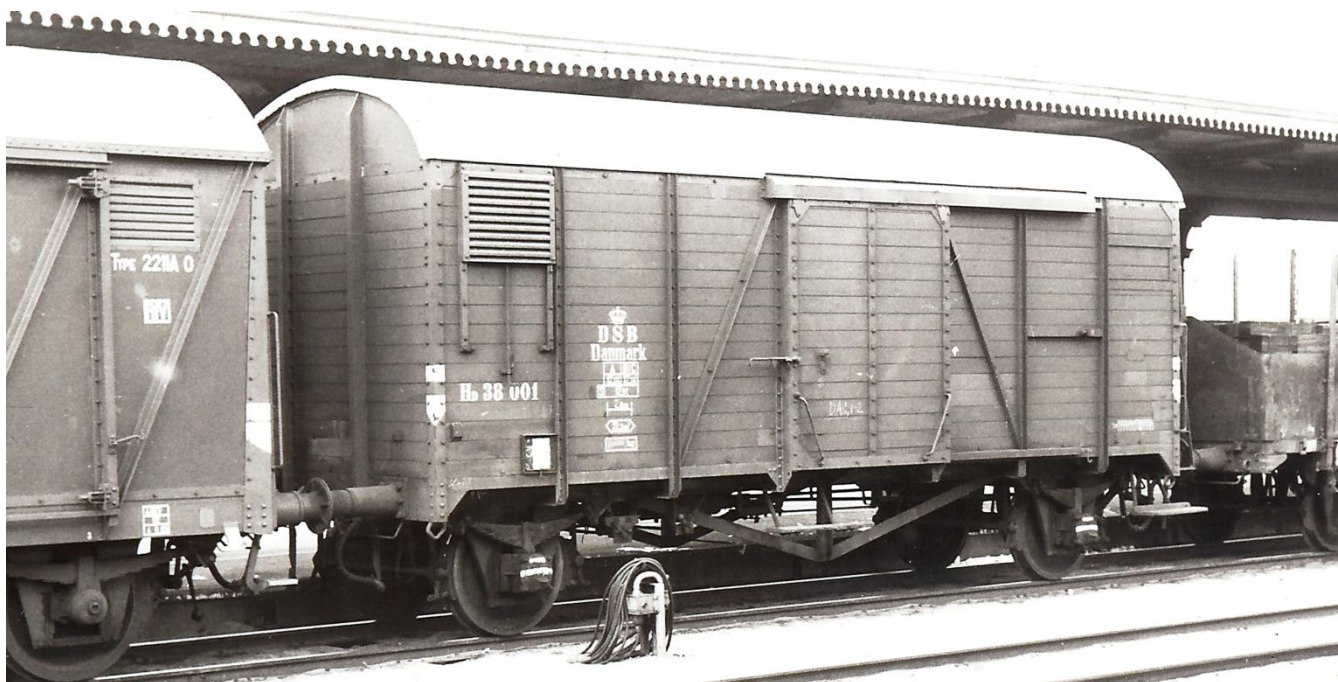
kom ind i sådan en vogn. Næh - HD vognen var en ilgodsvogn, en stykgodsvogn der var bygget til hurtige tog og korte transporttider.

Q vognenes afløser kom først i 1954 med de første standard UIC godsvogne litra G (senere GS) Oprindeligt skulle vogntypen have heddet Q + underlitra fordi de var tiltænkt samme anvendelse som de hidtidige Q vogne - det er bare en helt anden historie og hører således slet ikke til i denne!



HD 38 117. Scandia fabriksfoto 1942.

Arkiv.: JMJK.



Den første af HD vognene, HD 38 001 i Nyborg d. 18.11. 1965. 23 driftsår har sat bemærkelsesværdigt få spor på vognen. Gavlene har for nyligt, fået en jernplade i stedet for brædder, der havde udbredt tendens til at blive utætte, mange vogne fik denne ændring - men ikke alle. Stopperen for skydedøren fik derimod alle HD og IA vognene.

Foto.: Keld E. Jørgensen.

De første 125 vogne blev leveret med to ventilations lemme, faktisk var HD vognen bare en brunmalet udgave af IA vognen uden de to nederste ventilationer på vognsiderne og de to i gavlene. De efterfølgende leveringer fik alle en læsselem i højre side af vognen, de første 125 vogne fik alle eftermonteret læsselemme fra 1953 og frem. Som noget nyt blev der med HD vognene indført højtstående skruebremse og platform, noget som også de senere leverede IA

varianter fik, de hidtil leverede IA vogne havde alle håndbremse. Næste levering kom i 1944, med 300 vogne (HD 38 126 – 38 425), de sidste 10 vogne blev leveret uden trykluftbremse (*kun bremseledning*) på grund af svigtende levering af delene. Først 4 år senere genoptages leverancerne (1948) af HD vogne med 130 eksemplarer (HD 38 426 – 38 555) i 1948 og 146 vogne i 1949 (HD 38 556 – 38 701). De sidste 104 vogne blev leveret i 1950 (HD 38 702 – 38 805).



PWE 7099-42

O. 521. - 50 STK KROGEVAGNE LTR. IAK. D.S.B.

IAK 21 007 på Scandias skydebro, hvor så mange andre vogne er blevet fotograferet, både før og efter.

Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.



IAR 21 155. Scandia 1944.

Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.

På basis af IA vognene blev der i 1942 bygget 50 Litra IAK (24 001 – 24 050) vognene var uden ventilationslemme i gavlene, vognene blev indrettet som kødvogne med bærestænger og kødkroge, der var ingen iskasser eller anden form for afkøling. På vognsiden stod der "KØDVOGN" med røde bogstaver. I tidsrummet 1944 til 1947 blev der leveret 350 litra IAR 21 051 – 21 400. Vognene var på nær kødkroge helt magen til IAK vognene. I halvtredserne steg

behovet for flere kødvogne ganske meget, derfor blev de 200 første IAR vogne forsynet med kødkroge i 1956 – 1957 og litreret IAK.

De forskellige IA + underlitra havde på grund af deres forskelligartede anvendelse, forskellige farver på den indvendige bemaling: IA(L) var aluminiumsfarvet, da en meget stor del af deres opgaver var at køre med friske æg. IAK vognene var grå og IAR var okkerfarvet.



*Et eksempel på IA vognene efter de blev omlitreret, her er det IAL 19 310 i Aarhus 1952. Det usædvanlige ved denne vogn er at den er udstyret med ikke mindre end to aksler med egerhjul – det er den eneste dokumentation jeg har set på fænomenet.
Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.*

De 3.280 godsvogne der var omfattet af dette program, som sluttede i 1950, kom til at præge de danske godstog til langt op i tresserne og halvfjerdserne. Det selv om der i årene efter 1950, kom en lang række UIC standard vogne. Selv om alle disse vogne ganske klart havde deres ophav i tyske forbilleder, havde de danske godsvogne et umiskendeligt dansk udseende, et træk der ligeledes gjaldt for personvogne og motormateriellet, om det var tilsigtet enten per diktat fra DSB eller det "bare" var Scandias byggestil – har jeg ikke kunne udrede i de arkivalier jeg har adgang til.

Den meget store (og stærkt nødvendige!) moderniseringsplan der blev "søsat" i starten at trediverne, var en meget positiv, fremsynet plan, der gav og fastholdt en masse arbejdspladser. Den offentlige transport (DSB) blev meget væsentlig opgraderet med nyt materiel, stationer, færges og broer. Den vejbarne trafik fik med de store broer også bedre vilkår. 2. verdenskrig forsinkede, ja - ligefrem stoppede udnyttelsen af mange af de opnåede gevinster og

sled voldsomt på dem der kunne udnyttes, til gengæld var de klar til brug efterhånden som de økonomiske forhold bedredes op gennem halvtredserne. I mine øjne har vi ikke siden, set en så bredt forbedrende, investerende og fremadskuende plan i Danmark. Bevares - der er blevet indført IC drift og timeplan fra 1972, indførsel af togsæt kørsel med IC3, ER4 og ET, et par store faste (bro/tunnel) forbindelser og endnu en undervejs og en masse motorvej – men ingen samlet, fremadskuende plan og udførsel, tværtimod er de fleste projekter først vedtaget og lavet "når det ikke kunne være anderledes" alt er blevet målt på hvad man kunne spare og ikke på hvilke muligheder der kunne være i at investere.

Maskinchef Munk var fra foråret 1927, i embedet, han modtog på opfordring fra den daværende trafikminister J. Stensballe, indtil sin pensionering 01.03. 1938. På de 11 år nåede han at strukturere og igangsætte det meget omfattende program, alene for godsvognenes vedkomne kan man tydeligt se at der er tænkt nøje over

rækkefølge og mængder af vogntyper der skulle bygges, hele tiden blev der suppleret, der hvor manglen var størst. Hvorvidt man nogensinde nåede at få fyldt behovene op, kan jeg ikke afgøre, men det står klart at de mange vogne sørgede for at det hele ikke var helt kaos, både under og især efter krigen. Man kunne nemt have forlænget "planen" ud over 1950 og gjorde det faktisk også for personvognenes vedkomme, man betalte også prisen, for i tresserne stod man faktisk med en del ikke ret gamle, men teknisk set, noget forældede vogne. bedre gik det på godsvogns området, der valgte DSB ret tidligt at bygge nye vogne efter UIC standarder.

Munck nåede ikke at se afslutningen af sit arbejde med moderniseringsprogrammet, han døde i 1948 i en alder af 75 år.

Kilder.

- Jernbanen.dk.
- Dansk Jernbane Arkiv ved Per Topp Nielsen.
- Diverse "Driftsmateriel" DSB.
- "Godsvognsmateriellets historie" af Jens Bruun-Petersen.
- Gyldendals [Store Danske](#).
- Egne notater.

Flemming



Det det hele drejede sig om, gods i godstog, her er et ved at blive bremseprøvet i Odense 1961. Bremsen er lagt på og vognopsynsmanden er på vej ned langs toget for at kontrollere om alle vogne (der kan) bremses. Toget der skal trækkes af H 798 indeholder flere HD og IA(L)(R)(K) de er i høj grad med til at præge billedet, i hvert fald det vi kan se af toget.
Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Andre nød også godt af det der kom ud af den "store plan", f.eks. fik bryggerierne nye vogne bygget på den moderne undervogn fra HD / IA. I 1946 er det en stribe vogne litra ZA til Carlsberg der er knipset hos Scandia.
Foto.: Scandia. Arkiv.: JMJK.

CAR En nødvendig ombygning.



CAR 1045, i Aalborg Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

I denne måned udsendte Heljan, den for mig længe ventede udgave af CAR'en, nemlig 1045. Jeg vil ikke give nogen længere udredning af vognens historie, da det allerede er gjort utallige andre steder af andre herom mere vidende personer. Jeg vil dog for god ordens skyld tilføje, at ønsket bundede i håbet om at få en udgave omtrent dækkende perioden 1951-56. Altså den tidlige udgave inden ombygninger og omlitreringerne tog fart sidst i årtiet.

Der skal i den sammenhæng opfordres til, at man læser Steffen Dreslers (SD) udmærkede artikel om CAR vognens "fødsel, barndom og bortgang". Det er ikke gjort hverken bedre eller mere omfattende af andre.

Det efterfølgende tager derfor udgangspunkt i SD's tekst, hvor behovet opstår. Det gør det straks, idet der redegøres for CAR'ens udseende, anvendelse og udvikling, hvilket er nødvendigt at opridse for at kunne vurdere Heljans resultat med 1045.

Det fremgår af kilden, at 1021 er den første CA, der udtages til ombygning til det nye litra CAR, og som efter ombygning tilføres det nye litra CAR 1045. Tegningerne, der i 1951 kom til at danne grundlag for ombygningen til CAR 1045, var benævnt Hp 112a C. Tegningerne kan delvis ses

på nogle af de indsatte illustrationer². Vognen udstyredes med kulfyre, derfor måtte der to skorsten til, der senere udskiftedes med et gasfyre i forbindelse med moderniseringen af vognen i oktober 1958 til juli 1959, hvorved skorstenene forsvandt.

Men i slutningen af marts 1951 gled vognen ud fra Centralværkstedet i Århus med tre kupeer, et beskedent spiseafsnit med plads til 16 spisende passagerer, et køkken med kulfyre og et moderne køleskab, så man må sige, at køkkenet var udstyret i overensstemmelse med tidens tekniske formåen og DSB's behov. Vognen var, i overensstemmelse med hensigten for vognens anvendelse RIC-mærket.

Denne mærkning blev dog fjernet i perioden 1953 til januar 1958, hvor den blev genudstyret med RIC-mærket³. Endvidere var vognen udstyret med et gråt tag, hvad den formentlig vedblev med at være frem til et tidspunkt i slutningen af 50'erne.

Hvad er det så for en vogn, som Heljan har udsendt?

Vognen er udstyret med et sølvfarvet tag, hvilket reelt hensætter vogn til efter 1956. RIC-mærkningen det samme. De to skorstene "lukker" for tidsperioden ved oktober 1958, hvor vognen blev taget ind til modernisering på

¹ Artikel af Steffen Dresler i "Årsskrift for Danmarks Jernbanemuseum, 2012"

² Se også samme artikel side 25.

³ Samme artikel side 35.

Centralværkstedet i Århus. Der er kun to kupeer, men "afmærkning" til tre! Indretningen af vognens spiseafsnit er det moderniserede, der passer til perioden efter juli 1959 i form af et nyt og større rum til bespisning.

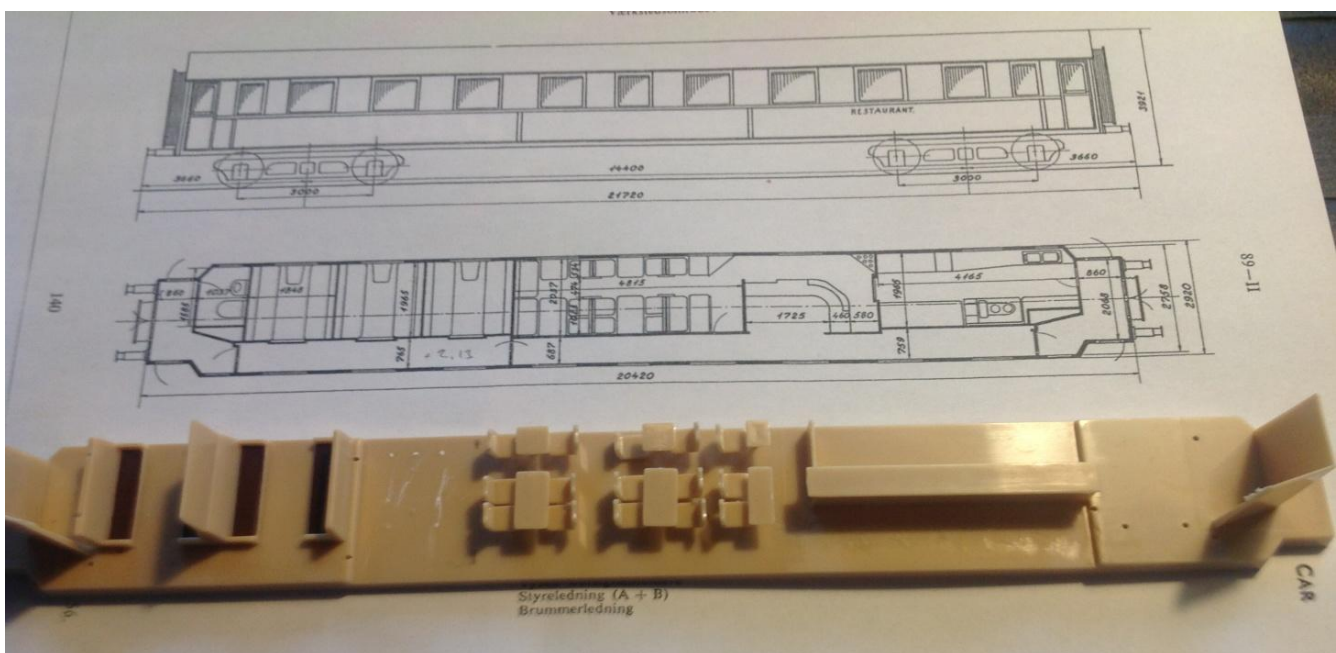
Summa summarum står vi med en vogn, der sådan set kun er korrekt i perioden januar 58 (RIC-mærkningen) og frem til oktober 1958 (to skorstene) i alt 9 måneder!

Ind imellem ligger de andre forvirrende dele af udseende og indhold (to kupeer og nyt spiserum).

Jeg tager nok ikke fejl, når jeg skriver, at der er tale om, at CAR 1045 er et stort kompromis. CAR 1045 er et hybrid, hvor Heljan har forsøgt at dække (lidt for?) meget. Nuvel, at Heljan ikke

ønskede at bekoste en ny (den oprindelige) indretning er forståeligt og absolut acceptabelt. Fred være med det. Men Heljan kunne, efter min opfattelse, have rådet bod på meget for (næsten) ingen penge: 1) hvorfor ikke have malet taget gråt og 2) RIC-mærkningen kunne have været vedlagt som vådtransfers. Så havde man rådet bod på en del, og rigtighedsdækningen havde nærmere været år end måneder, som det blev til. Og så snakker vi ikke om indretningen. Nu, blev der for meget kompromis over resultatet - efter min opfattelse, hvorfor der ikke var nogen vej uden om en mindre ombygning eller måske snarere revision af vognens udseende.

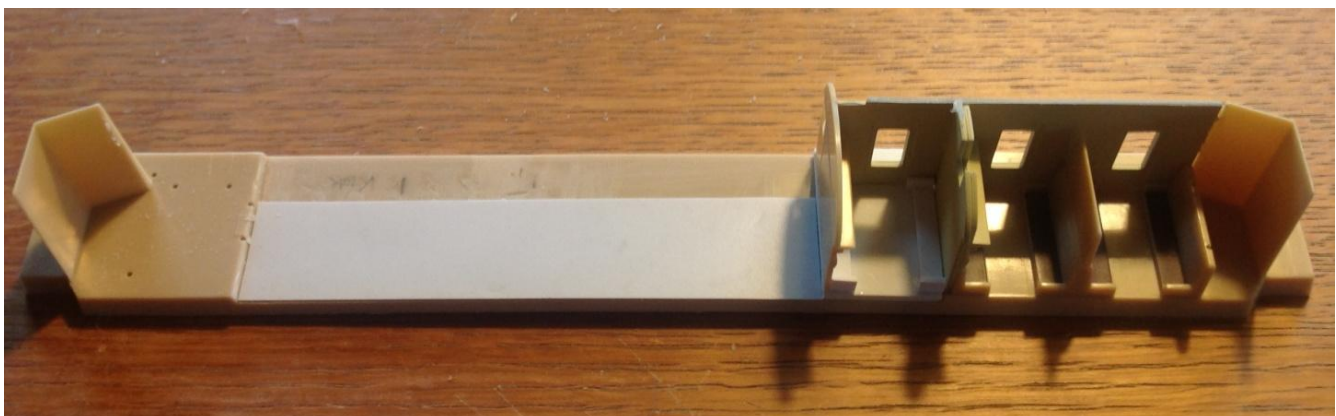
Den måtte tilbageføres til det udseende, den havde i perioden 1953-1956.



På billedet ovenfor, er vognen adskilt, og indmaden er udtaget med henblik på forandring. Som man kan se er barstole og stole i det udvidede spiserum allerede fjernet. Det sidste for at give plads til den oprindelige tredje kupe.

Mine overvejelser her gik også i retning af, hvor stor detaljeringsgrad, jeg trods alt skulle satse på, da væsentlige dele af det ombyggede ikke ville kunne ses alligevel – men man ved jo, at det er der...hmmm. Jeg besluttede mig for en radikal

ombygning, men uden køkkendetaljer, og uden en mm nøje tolerancetærskel. På næste billede er den "nye" tredje kupe opbygget. Hertil lånte jeg nogle smådele fra min CR 1001, der for mig var et fejløb, til dette formål.



Det næste område, der skulle ombygges, inkluderede opsætning af en væg til reetablering af den gennemgående sidegang. Den oprindelige indretning i spiseafsnittet med de gamle

stolerækker og placering af bordene skulle også tilbageføres. Der var ingen udvej, alt måtte ryddes og sættes op igen i overensstemmelse med de ældste tegninger: HP 112a C.



På det tredje billede ses den næsten færdige indretning før maling. Man kan se den nye krumme bar, der dog ikke er helt så rigtigt krum, som den kunne have været, men krum nok med mit millimeter forbehold in mente. Dens eksistens er måske lige så meget et produkt af min viden om, at den er "derinde"

end en strengt taget nødvendighed. Nå, men det er blot den gamle lige bar, der er skåret ud og tilpasset formmæssigt over et stearinlys. Derefter skåret til i passende længde. Så blev det hele malet færdigt og vognens tag malet gråt. Og så kom den til at se sådan ud.



Ret beset skulle "2" tallet på siden af vognen også have været fjernet, men jeg har endnu ikke fundet den rette metode til at skjule/fjerne det,

uden at det ses og dermed risikere at skæmme den dyre vogn. Der er grænser for mod og vilje.

LT..



En lille detalje: Kan man ane de tre kupeer?

Forestil dig...



... Du planlægger et nyt model projekt. Du ved præcis, hvordan din egen model verden skal se ud i slutningen - endnu mere realistisk, tættere på den "store verden". Desuden har det nye projekt også mulighed for at eje den modelteknologi der skal til at finpudse ...

Du har i forvejen brugt noget tid til at indsamle nye ideer - nu kan vi begynde!

... Og måske føler de beundrende tilskuere af din færdige model verden, at de har en følelse af selv at være en del af den opbyggede scene. Den færdige model verden vil være bygget op i materiale der vil få det til at ligne virkeligheden. Din model verden vil komme til live.

Men hvordan kan livagtighed blive skabt?



Vores producenter.:

Juweela – Bachmann – Liliput - Woodland Scenics - Green line – Danscale - Hack

www.juweelashop.dk

Sverige, Norge og Finland.: www.juweelashop.com



KMK Læserservice
Præsenterer.:

Side 10. Modellen

V. Stud. Spor.: D. Amp.

2013 har udvist en forsigtig til pæn optimisme i branchens forventninger til modelbanefolkets købelyst / evne. Der er kommet varianter af CA vognene, E maskinen, varianter af MX lokomotivet, først på året bragte de nyheden om MO vognene i faktisk alle udgaver, der er lovet flere CM vogne, BL vogne og AC vognen er heller ikke død, en meget fin bus og en Triangel model, alt sammen fra Heljan. Fra den "nye dreng" i klassen (F 2010) kom først CRM/CRS vogne, herefter de med længsel ventede F maskiner fra F 2010. En gennemlæsning af diverse modelbane tidsskrifter afslører at også de "mindre" fabrikanter (*Felix Team, Epoke Modeller, Witzel hobby, Banetjenesten, Dekas, DF Modeltog, KM Text, FrejaModeltog med flere.*), har haft gang i sagerne. Samlet set er det simpelthen fantastisk, hvad markedet byder på af rullende materiel, bygninger og tilbehør – med dansk forbillede og der er PT ingen tegn på at strømmen skal blive mindre.

Nu jeg er i gang med at være "klog", så har der i de sidste par år været en klar og stigende tendens til at modelbyggeriet er blevet "moderne" igen. I vores grannland (*Sverige*) har man tilsyneladende bygget modeller med

usvækket kraft, selvom deres udvalg af færdige svenske modeller er steget voldsomt i de sidste 20 år. Svensken har haft / har et meget stort udvalg af byggesæt / dele til lokomotiver såvel som gods og personvogne. Vi er dog ved at komme efter dem, for udvalget er støt voksende – så til min og sikkert også andres, glæde er der kommet mere gang i værktøj, lim og loddekolber i de små hobbystuer rundt om i landet.

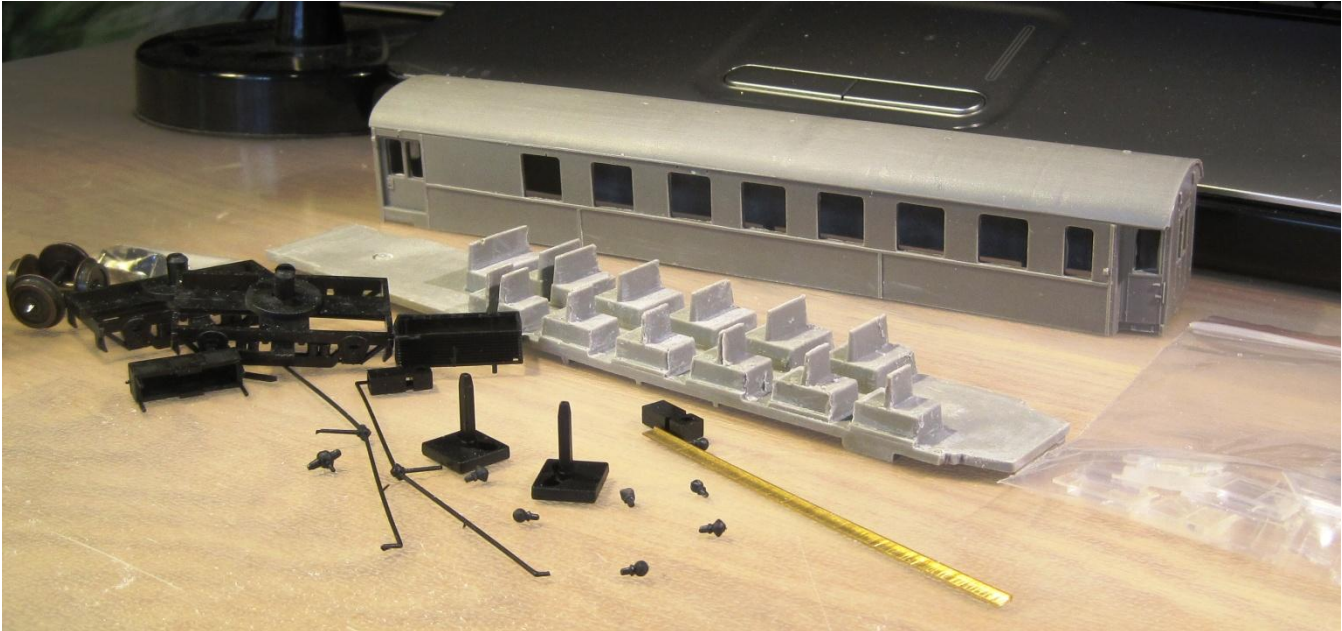
Man og især jeg, glemmer nemt at Side 9 Modellen egentlig ikke er en ren nyhedsrubrik, men et sted hvor jeg skriver om det jeg møder på min vej gennem hobbyen og finder spændende eller godt. Første emne er et fint eksempel herpå, søndag d. 20. oktober var jeg, sammen med Jørgen på tur til Modeltogbyttedag i Tømmerup Hallen. Fruen udstillede med sin Miniature (*dukkehus m.m.*) klub, så vi havde hele den udslagne dag til vores rådighed og hvem har hørt om nogen der kan vade rundt i bjerge af modeltog i fire en halv timer – uden at falde i! Nej, vel? Det gik fint lige indtil jeg fik øje på tre Jouef CIWL vogne. Tag alle tre for 400.-kr. stod der, den ene var en WSP 4118 (*Saloon, Pullman*) af "Etoile Du Nord" typen – det var lige den vogn jeg har ledt efter, i et stykke tid. Disse WSP vogne blev næsten alle ombygget i trediverne til WSPC det vil sige de fik køkken, C står for Cuisine. Ombygningen betød at de to store og det ovale vindue(r), længst til venstre, blev erstattet af fem mindre i to grupper, tre i den ene og to i den anden – så ja, jeg har tænkt mig at snitte i den fine vogn, så den bliver til en WSPC 4103, der kørte i DK 1946 – 47 i denne bemaling. Det bliver en spændende opgave, for jeg har ikke tænkt mig at hele vognen skal males om, "kun" de nye stykker vognside og taget, da det ligeledes skal have en del ændringer, i anledningen af vognen fik køkken.



Jouef CIWL WSP 4118 i oprindelig udgave, altså uden køkken. En lækker model, som klarer sig godt selv om den er omkring 30 år gammel, tillige er den et billigere alternativ til Rivarossi modellen, der udover at være dyr også er meget svær at finde.

Indmaden skal ligeledes laves noget om og have en gang interiør bemaling. Jouef vognene er en efterhånden gammel konstruktion, fra starten af firserne – måske lidt før, det betyder bl.a. at de er udstyret med hjul der har "pizzaskærer" flanger og der er heller ingen kortkobling kinematik. Så undervognen byder på lidt opgaver og der er sikkert en del detaljer her, der

skal / kan gøres noget ved. Det er min plan at lave en beskrivelse af ombygningen, krydret med lidt historiske data og billeder, tegninger af modellen, såvel som forbilledet – hvornår? Tja, den skal kæmpe om pladsen på mit arbejdsbord mod en masse (*rigtig mange*) andre gode projekter. Lidt foto og tegninger er dog skaffet, så det er muligt at projektet snart går i gang.



Stort set alle de dejlige dele der følger med det fine KM Text byggesæt, til CPE 2984 – 2993.

[KM Text](#) har nok en gang sendt en meget savnet model (CPE 2984 – 2993) på markedet, som byggesæt. Det består af meget få dele, støbt vognkasse og bund i resin, sættet er komplet, med fine løsdeler, bogier, hjul (som også kan være stjernehjul), harmonika, strækbånd, torpedo og trykventiler, batterikasse, fræsede vinduer, overgangsplader, bremsespindel til skruebremsen, Symoba kortkoblingskinematik med skakt, kurvpudder, diverse tråd og messing profil (til trin), påskrifter og en god byggevejledning. Det største arbejde består i at rense vognkasse og bund for "flager" og grater, et punkt det er klogt at bruge tid, energi og omhu på. Vognbunden er en anelse for stor, det er nok med vilje for det er meningen at man skal tilslibe kanterne så bunden lige nøjagtig passer op i vognkassen og med et lille klik sidder den fast. Jeg har valgt at rense /tilrette undervognen samtidig med vognkassen, tilpasningen kræver en del samling /adskillelse inden delene passer perfekt sammen og det er da meget nemmere, før udsmykningen hænges på. På en vognkasse der er støbt i resinplast vil der næsten altid være nogle små luftbobler, disse bør absolut udspartles og slibes med en egnet spartelmasse. [DeLuxe materials](#) har en meget finkornet og god spartelmasse, Perfekt Plastik Putty. Når nu man er i gang med at slibe efter spartling, er det en

god ide at få slebet eventuelle små fejl, typisk ved samlinger mellem vognkasse og tag væk, ikke at der er meget af det på denne model, men som altid, er det den ekstra indsats der giver det perfekte resultat. Byggesættet virker meget gennemtænkt og velkonstrueret, der hvis man følger vejledningen, vil give en meget flot og velfungerende model. Sættet koster 695.- kr. hvilket jeg mener, er en særdeles rimelig pris - produktet taget i betragtning. Det har mine varmeste anbefalinger!

Jeg vil nu omtale et "lille" lokalt firma **EA Model-byggematerialer** i Gørlev, der nok kan fortjene at blive kendt i større kredse. Manden bag firmaet hedder Ebbe Andersen, han fører mange af de sager som modelbyggere anvender og som man absolut ikke længere kan finde hos det lokale byggemarked og sandsynligvis heller ikke i den lokale hobbyforretning! Der er et stort udvalg i skruer, møtrikker og skiver fra 0,6 mm til 3 mm udført i messing, jern, rustfrit stål. De fleste modelbyggere ved hvor svært det er at få fat i små bor, eller bor med skæve mål (f.eks. 0,6 mm) her lagerføres de fra 0,3 mm til 3,9 mm med 0,1 mm spring. Andre størrelser og længder skaffes på ordre. Messing tråd /stænger fra 0,3 mm op til 25 mm! sidstnævnte er en halvpebret sag til 365.- kr. for en meter.



Ebbe Andersen på sin stand, på Hobbymessen i Valbyhallen, her var der rig lejlighed for at se og købe alle de rare sager.

Messing rør runde og firkantede, U profiler, vinkelprofiler, H profiler, I profiler, fladprofiler, firkant profiler, strimler og halvrunde profiler og fosforbronze strimler. Alt sammen i et meget stort udvalg af størrelser og igen er det sådan at ikke lagerførte dimensioner skaffes hjem. En vare det altid har været svært at finde, er fjedertråd, her føres den fra 0,3 mm til 2,0 mm i den meget hårde stål udgave og en knap så hård udgave i fosforbronze (0,3, 0,5 og 0,6 mm) der er væsentlig nemmere at lodde på. Ja – rigtigt, jeg

tænkte også straks på strømaftagere, fosforbronzen er stiv nok til at fungere godt som strømaftager. Der er et pænt udvalg af stifter, nitter og splitter, alt hvad jeg sådan nævner kan ses på en vareliste der kan rekvireres fra Ebbe enten pr. mail.: ebbe.andersen@mail.tele.dk Eller telefon.: **21 40 01 13**.

Hvis man hører til de modelbyggere der selv fremstiller drivlinier, er der også et stort udvalg i tandhjul, snekker og snekkehjul i modul 0,4 og 0,5.



Små poser med diverse tandhjul, byggedele til spor o modeller og et par eksempler på motorbogier til Ho lokomotiver / motorvogne.

Plader i nysølv og messing fra 0,1 til 2,0 mm tykkelse, der på bestilling kan leveres i ønskede størrelser. Værktøj.: linealer, hånd- og maskinrivaler, nålefile, unbrako nøgler i små størrelser, 0,6 og 0,8 mm topnøgler med fingergreb, gevindskære værktøj snittappe og bakker fra M 0,6 til 3,0 mm.

Ebbe der selv er passioneret modelbygger i spor o, fører også et ganske pænt udvalg, i skala 1:45, af akselbokse, fjedrene kurv- og cylinder- puffer, bremsehåndhjul, fungerende skruekoblinger og

strømoftaget til treskinnedrift, diverse hjulskiver aksler og sæt. Der er sikkert noget jeg har overset, men rekvirer en liste og som sagt gøres der meget for at skaffe specielle ting, materialer og værktøj. Endelig er det muligt at få lavet dreje og fræsearbejde, det kan være en motorbogier til en hjemmebygget model, man måske ikke lige selv kan løse. Hvorom alting er – eller lige der omkring! Så er vi en del på Vestsjælland der er meget glade for vores lille ”slaraffenland” i Gørlev.



MH lokomotivet er en særdeles velbygget model og fortjener sin ophøjede plads, foran ligger de fleste dele til et lokomotiv mere – fine ting! Jeg turde ikke spørge hvad en MH ville stå i, som færdig model!!



Det siges (som regel af kvinder) at man altid kan se på en drengs ansigtsudtryk, når han har været på skud i kagedåsen – nu skal jeg ikke være den der påstår at Finn Lekbo stadig går på skud i kagedåsen! Men det er det samme udtryk, jeg oplever hver gang han har begået noget nyt og det var det udtryk der mødte mig på Hobbyessen i Valby!!!! Ooog ganske rigtig dukkede der en ny lille perle op fra gemmerne, uha den sved, for det var ikke mindre end min yndlingsmaskine – en vaskægte C maskine i Felix kvalitet.....



.....Så bliver det ikke bedre, en smuk maskine omsat til en smuk model, desværre er lysforholdene alt for ringe til mit "bette" lommekamera og billederne yder slet ikke maskinen retfærdighed. Man kan skaffe sig mere viden om C modellen og de andre modeller der bygges "ovre hos Finn", på [Felix Team](#) hjemmeside.

Ny DVD;

Kolding banegårds historie



Sådan opfatter kunstneren Verner Brems livet på banegårdens perron.

Anlæggelsen af jernbanestrækningen Fredericia - Kolding - Farris blev en del forsinket, dengang i 1800 tallet. Årsagen var 1864 krigen, som jo også medførte, at vi tabte hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenborg. Derved blev Vamdrup (dansk) og Farris (tysk) grænsestationer mellem Danmark og Tyskland. Men i november 1866 var banen anlagt, og en

nybygget jernbanestation i Kolding var klar til brug til de to daglige togforbindelser mellem Fredericia - Kolding og grænsen til Tyskland.

Om tre år kan Kolding Banegård fejre 150 års jubilæum, men allerede nu har to filmmagere, fhv. chefredaktør Lars Gregers Hansen, og fhv. ingeniør Olaf Hermansen, en video klar med fortællingen om banegårdens historie.



R 944 trækker et godstog gennem Kolding i 1960.

Foto.: Bjørn Gulbæk.

Den varer 50 minutter og bygger på billedmateriale udlånt af Kolding Stadsarkiv, fotos fra en række jernbaneentusiaster og nutidige videooptagelser og interviews med tidligere DSB ansatte. Privatbanerne er ikke glemt, for fra Kolding Banegård udgik tre privatbaner, Egtvedbanen, Kolding Sydbaner og Troldhedebanen.

Mens Kolding Banegård i sin storhedstid som arbejdsplads beskæftigede 115 medarbejdere, er der i dag kun to stationsbetjente. Teknik og

BaneDanmark har overtaget mange funktioner, og godsringningen er overtaget af DB Schenker, hvis MK maskine klarer det arbejde, som engang blev udført af stationens to litra F damplokomotiver. Som et kuriosum kan det nævnes, at MK 613 dagligt trækker godsvogne lige gennem byens Falck station, ud på sydhavnen. Det er vist det eneste sted i landet, en Falck station er indrettet med gennemkørende togtrafik.



MA Lyntoget - i folkemunde "Sølvpilen" eller "Stanniolekspressen" - i Kolding 1989. Foto.: Holger Cordtz.

DVD'en havde premiere den 16. november på Kolding Bibliotek. For at gøre det endnu mere festligt, havde arrangørerne opfordret kunstmalerne til at medvirke og skabe malerier, der udtrykker deres opfattelser af nutidens jernbane. Ikke færre end 18 malere fandt ideen spændende og udstillede deres værker.

L.S. Models *Exclusive*

Så skete det endelig, en vaskægte dansk registreret CIWL sovevogn, i epoke III udgave - er kommet på markedet, strategisk godt, sådan lige før jul (slutning november) mon ikke mangan en modelbanemand / pige fik en sort kasse i julegave i den netop overståede jul? (*hvis de ellers kunne vente så længe!*) Modellen er af den "sædvanlige" LS kvalitet, altså helt i orden! Hvilket bør tolkes helt bogstaveligt - med modellen i øjenhøjde er det dæleme da svært at bevare pessimismen. Hvis ikke allerede det er for sent, så kan jeg kun opfordre til at få købt vognen i en fart, jeg er ganske overbevist om at den hurtigt er udsolgt og der kommer ikke noget 2. oplag af modellen, der er kun lavet det antal som forhandlerne har bestilt på forhånd. Lad os kigge lidt på forbilledet, Vognen er bygget i 1926 som type S, af Ringhoffer fabrikken

Kunstnerne kom ikke blot fra Kolding men også fra Aarhus, Nyborg, Rømø, Vejle, Ribe, Vamdrup og Vejen.

DVD'en fik megen omtale i de lokale medier og kan købes for 80 kr. + porto. Den kan man bestille hos Lars Gregers Hansen på mail 75502555@mail.dk eller telefon 75 50 25 55.

i Prag (Tjekkoslaviet). Type S var de første (ikke Pullman) vogne bygget af stål, de første i 1922. Vognene blev indsat i de store luksustog fra Paris til Rivieraen. Hvor Pullmann vogne var blå og beige-hvide, blev farven for øvrige vogne i stål, blå. Hvilket gav luksustogene tilnavnet "Le train bleu", først i folkemund men CIWL var ikke sene til at bruge navnet selv. I 1939 ombygges interiøret og vognen får nyt typenavn ST, igen i 1946 lavede man om på indretningen. Alle disse ombygninger tjente til en bedre udnyttelse (*belægning*), faktisk blev de fleste af CIWLs vogne ombygget i større eller mindre grad over årene. 3 STU vogne 2898, 2899 og 2901 blev i årene 1963 - 1971 anvendt til indenlandske løb. 2 STU vogne 2894 og 2896 blev hovedsageligt anvendt i løb til Hamburg 1963 - 1965. Ønsker man at vide mere om disse skønne vogne, kan jeg anbefale jernbanen.dk



Den ene side er næsten kun med danske påskrifter, selv i det fine bronzeskjold er teksten dansk. Det sidste er nyt for mig, jeg troede at de kun var de Scandia byggede M3 teakvogne der havde danske skjolde.



Banetjenesten har vi før haft fat i, jeg omtalte i Nr. 43 de meget fine signalplader til bygning af ægte danske daglyssignaler. Disse signalplader er nu blevet opgraderet til komplette byggesæt og jeg må sige at jeg er imponeret! Det komplette byggesæt består af tre dele.:

1. signalpladen, vælges af sortimentet.
2. grundsæt, ens til alle signaler.
3. dioder, antal og type efter signal valg.



Alle dele til bygning af diverse signaler, dog er der vist dele til flere forskellige signaler.

Sortimentet af de forskellige signaler kan ses [her](#), byggevejledning, loddeanvisning og prislister findes på forsiden af Banetjenesten.dk

Ud over de forskellige dele til at lave selve signalet med, er der også lavet en smart løsning, til montering af signalet på anlægget. Selv uden at kende den nøjagtige terræn højde når signalet monteres, kan man nemt justere højden når overfladen engang er etableret. En anden fordel

er at det er nemt fjerne /udskifte signalet for reparation, eller ved landskabsbygning. Modelmæssigt har jeg ikke set noget halv- eller hel-fabrikeret der er så flot, selvfølgelig er resultatet afhængig af modelbyggerens evner og indsats, men forudsætningerne er efter min mening absolut til stede.



Nu sker der ting og sager, BL vognene er nu så langt at der er vist prøvestøbninger, som mon ikke en gang først i 2014 er et meget godt gæt? Som jeg har forstået det, kommer der 3 epoke III udgaver og 2 epoke IV udgaver.:

6100 BL 1321.

6101 BL 1322.

6102 BL 1331.

6103 Bf 323 - 5.

6104 Bf-x 329 - 2.

Som man kan se på prøvestøbningerne er der gjort meget ud af at få varianterne korrekte; i flæng kan nævnes, indbygget slutlys, forskellige døre i gavlene og indstigningsdøre (*klapdøre, foldedøre med og uden trykluft lukning*), styreledningsdåser, elvarmekabel og 2 eller 3 indstigningstrin, selv de forskellige størrelser vinduer i indstigningsdørene har man fået lavet. Der er sikkert flere andre detaljer der er blevet ændret, alt efter hvilken periode vognen skal efterligne - dem har jeg bare ikke fået øje på endnu og ret beset kan meget nå at ændre sig, inden de færdige modeller "rammer" os. Selv om BL vognene er lidt for nye til mig, kan jeg altså ikke modstå dem - så lur mig om ikke "han" skal have mindst en!

I Valby Hallen så vi flere eksemplarer af den med længsel ventede bus, den så ret færdig ud og jeg havde da en klar fornemmelse af, at nu var de altså på trapperne, i skrivende stund er de ikke dukket op endnu, mon ikke de lander lige først i det nye år, man har da lov at håbe.



Til venstre; BL 1331, i midten; BL 1321 og 1322., til højre Bf 323-5 og Bf-x 329-2. BL 1331 hører til anden levering af vognene i 1964, BL 1321, 1322 og Bf(-x) 323-5 og 329-2 hører alle til vognene fra første levering, i 1959.



Busser på rad og række i Valbyhallen, selv om der mangler hjul under de tre af dem er det fine ting i nips!



I de sidste dage før jul skete der så noget, som jeg ikke havde forventet allerede – der kom prøvestøbninger af MO 581 – 599 (smalt vindue ved døren til rejsegodsrummet) den største gruppe af nogenlunde ens MO vogne af 500 serien – vi har vist noget at glæde os til!!!
Foto.: Ulrik Tarp Jensen.





CO 2761 - 2763, fremstillet i ætset nysølv plus diverse løsdele - fra Nils-Erik Norsker.

Det i sidste nummer omtalte sæt til fremstilling af vognene CO 2761 - 2763 er nu blevet udleveret til de der fik bestilt et eller flere eksemplarer, man må sige at det er tjep ekspedition! Jeg har smugkigget i min pakke og det er dejlige sager. Jeg har også pakket ætsearkene pænt væk igen, der skulle nødtigt blive bukket noget eller bortkomme nogle små ting, inden byggeriet kommer i gang. Jeg vil her overlade ordet til Nils-Erik så han kan præsentere sit næste projekt.

Nysølvæts til bygning af CMK 2475 - 2478

Disse 5 vogne stammer som mange andre af DSB's 18,7 m vogne fra ombygninger af en stor

bestand af CN vogne bygget af Scandia i årene 1908-15 som 3. classes vogne med dampvarmekedel og 7 kupéer.

I 1949 blev de ombygget med hvælvet tag og 6 særligt store kupéer til brug i bådtoget Englænderen. De blev endvidere forsynet med A og B styreledninger. Vognene løb på 2,5 m træbogier og udstyredes med delte vinduer og Kuckkuck ventiler på taget. Efter en kortere årrække i bådtoget blev de anvendt andre steder i landet, hvor der var brug for kedelvogne se Personvognsbogen side 154. Nr 2476 fik fjernet kedlen i 1960 og omlitret til CMT 2466. Alle vognene udrangeredes i 1962.



CMK 2478 på centralværkstedet 1949.

Foto.: DSB Jbm. Arkiv.: Jens Bruun-Petersen.

Der er ikke tale om et byggesæt men ætsede nysølvdele til selvbyggeren, som nyder arbejdet med selv at bygge en unik model og gerne vil skyde genvej til bygningen af en personvogn, der ikke blot kan købes som et færdigt produkt.

Opbygningen af modellen sker efter samme princip som de små 16,3 m sidegangsvogne og et blik i byggenoterne til disse vogne kan være en hjælp. Har du dem ikke allerede kan du rekvirere dem pr mail.

Følgende dele indgår i ætsearket:

Indervognkasse	Tag og afdækning over vestibule	Overgangsplader - 2
Indergavlender - 2	Undervogn	Harmonikahængere - 2x4
Vestibulevægge - 2	Sidegangsvæg + kedelrumsvæg	Tagluge over kedel
Vognsideoverlæg - 2	Nederste trin - 4	Koblingskrog med beslag
Gavloverlæg - 2	Pufferplanker - 2	Sprængværk -2 + beslag
Døroverlæg - 2x2	Batterikasse	Dørhåndtag - 2x4 + ekstra
Kupeskillevægge - 5	Vægge ved toilet og kedelrum	Vægge ved toilet og togførerkupe
Ophæng til Pintsch og Rosenberg	Bukkelære til håndbøjler	Kron- og spidshjul til bremse

Ud over delene i arket skal der bruges metaltråd f.eks. 0,3 eller 0,35 mm bronzefedertråd til håndgreb, 0,5 mm messingtråd til trin m.m., 1,2 mm messingtråd til varmeledning, harmonikaer, puffere, toiletventiler, kuckkuckventiler, evt. bremseslanger, hjul og bogier samt koblinger. 2mm maskinskruer og møtrikker til samling af undervogn med vognkasse samt til montering af bogierne. Herudover maling, klar plast til vinduer og litreringer.

Prisen for ætsearket ved afhentning i København er kr. 600,-. Forsendelse herudover afhængig af forsendelsesmåden typisk kr. 125,-

Jeg har fundet frem til følgende løsdele, som vil være velegnede til supplering af ætsearkets dele:

Kurvepuffere: Weinert 8610 (fjedrende € 14,80), 8611 (messing € 8,50) eller 86102 (plast € 2,-), Dekas A 1004 (messing DKK 79,-)

Kuckkuck ventiler: Weinert 89552 (10 stk. messing € 8,50) Toilet ventil: Dekas A 1051 (2 stk. messing DKK 39,-)

Harmonikaer: Heljan udslæde 850209 (2 stk. DKK 40,-) indslæde 850208 (4 stk. DKK 40,-)

Litrering: KM Text DKK 50,- Bogier: Heljan, Hobby trade, Holstein

Send mig en mail nenorsker@hotmail.com, hvis du ønsker at bestille ætsearket til en af disse vogne. **Fristen herfor er 17. januar 2014.**



Prøvebygning af CMK 2475, udført af Nils-Erik Norsker

- AFM 74 der blev bygget af Scandia i 1908 som AN 362 (1908 – 1934), fra 1934 hed den BMM 362. og fra 1941 – 1942 ATM 241, endelig fra 1942 – 1952 var det AFM 74. Vognen kørte stort set uændret frem til sin udrangering i 1952. Den fik styreledninger A + B og har muligvis været indsat / reserve, som 1. klasses vogn i "Sorte lyntog" på grund af sin korte længde på 16,3 meter, en oplagt kandidat til overførsel med en af Storebælt færgerne. Vognen var i sine seneste år stationeret i København. Den er den eneste af de korte 16,3 m vogne som ikke blev ombygget med hvælvet tag og kan beskrives som "moderen" til de ombyggede korte sidegangsvogne, som Nils-Erik har tegnet, fået ætset og ikke mindst bygget. Strømmen stopper ikke her, indtil videre er følgende planlagt og tilmed tegnet.:

- AF 83 - AF 86. Tagrytter pladebeklædt vogn med trærammevinduer, to toiletter og 17,6 m lang. AF 83 er bygget 1909 som AN 445 (1 og 2 kl.), omdannet 1933 til BM 969 (2 og 3 kl.), 1941 omdannet til AT 222 (1 og 2 kl.), 1942 omdannet til AF 83 (ren 1 kl.), 1952 omdannet til CML 2283 og endelig udrangeret 1957. AF 86 er bygget 1909 som AN 448 (1 og 2 kl.), omdannet 1933 til BM 972 (2 og 3 kl.), omdannet 1941 til AT 225 (1 og 2 kl.), omdannet 1942 til AF 86 (ren 1 kl.), vognen blev udrangeret 1955. AF 83 og 86 svarer til AFM 74, dog med et toilet mere og derfor 1,3 meter længere.

- CP 2915 – 2916. CP 2915. 17,6 m vogn ombygget fra BM 966 1937, oprindeligt AN 422.

- CP 2916 kom i 1937 fra BM 974, oprindeligt AN 450. Begge vogne hører til de

første Cp ombygninger i det "store ombygningscirkus".

- CM 2193 – 2194. 18,7 m vogne med 8 kupeer, hvælvet tag med lukkede vinger i gavlen, spejlglasruder samt berlinerbogier, 2193 også set med 2,5 m træbogier

- CM 2196 – 2201. samme vogne som ovennævnte, men uden vinger i gavlene, her er der ligeledes mulighed for enten 2,5 m berlinerbogier eller 2,5 m træbogier. Alle

vognene er ombygget 1935 – 1936 på CvA. Fra Cn vogne (Cn 11001 – 11076) bygget 1908 – 1910.

- Cp 2801 – 2809. 18,48 m vogne med "dobbelt" stag i strækbåndene.

De nævnte projekter er ikke nævnt i nogen speciel rækkefølge, de vil alle blive fremstillet, såfremt den fornødne tilslutning er til stede. Med disse vogne vil det være muligt at gøre materiellet på ens modelbane mere varieret hvilket giver et mere realistisk udseende.



CM 2200 i Odense.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Cp 2801 i Bramming 1965, man ser tydeligt de to støtter i strækbåndet på undervognen, hvilket ikke var "normalen" for Cp vognene.

Foto.: Jørgen Guldbæk Christensen. Arkiv.: JMJK.

Nyt fra klubben

V. Flemming



Onsdag d.02.10. 2013. – 30.10. 2013. Selv om tempoet er skruet lidt ned for tiden, sker der da stadig ting og sager i klubben. "Backdrop brothers" har taget navneforandring til "Brødrene gips" (duoen består nu af TO hertuger, Henk og Jan), utallige små stykker lagen med mere, er ved at finde vej til den udspændte "hønsenet" og man kan allerede nu se tegningen af det kommende landskab i rum 6. De herrer

morer sig kosteligt, når de uhæmmet smider rundt med gips mættede stofstumper!! Denne metode til opbygning af landskab kræver særdeles minutiøs afdækning af omgivelserne, da den sviner ganske ubeskriveligt, til gengæld får man en særdeles solid overflade at bygge videre på, når gipsen er hærdet. Vi andre holder respektfuld sikkerhedsafstand – mens vi med spænding og beundring iagttaget arbejdets gang.



Henk ses her i fuld sving med at producere stofstykker, som Jan herefter pladrer til med gips for til sidst at beklæde hønsenet. Bemærk i øvrigt den klædelige beskyttelsesdragt! (obligatorisk ved udførsel af denne slags risikofyldte arbejder)



Jan er her i fuld gang med at beklæde hønsenettet, det ser lovende ud! Man kan se at den grundige afdækning på ingen måde, er overdrevet.



ØL Tyveri på højt plan, for øjnene af indtil flere vidner, inklusive den uheldige ejer af bemeldte ØL, sneg en ikke navngiven "Gips Brother" sig ind i "slyngelstuen" hvor han med største dristighed bortførte Madsens halve ØL!!! Rygtet vil vide at øl i gips blandingen skal give indtil flere gode egenskaber – samme rygte vil også vide at det er rigtigt. Om hændelsen så har gavnlige virkning på den gode Madsen – må tiden vise.



I rum 6 er Henk og Jan ved at være færdige med det store "gipsshow" for denne gang, her ses det "østlige landfæste" for broen. I alt gipsen kan man også finde fundamentet til Martins madtempel, i det restaurant "Broen" skal ligge her.



Det "vestlige landfæste" ser endnu mere færdigt ud. Bemærk masonitpladen der ligger på vandets plads, når engang det svinende arbejde er til ende, kan man lige trække pladen ud – lave "bunden" af vandet og så skubbe en råglasplade ind – det er da smart!

Jørgen der for en stund har sluppet landskabsarbejdet, har kastet sig over monteringen af loddeflige og lodning af ledninger til kørestrømforsyningen, således at alle de midlertidige forbindelser kan fjernes og ledningerne kan monteres rigtigt, som jeg forstod det er der over 200 loddeflige - så den arme mand har nok at se til.

Bent har været en tur i Japan (*han har vel cyklet!*) og siden hans hjemkomst er der dukket skilte med "mystiske" tegn på - flere steder. Rocrail programmet skaber store problemer, til

beboerdagen fungerede det som det skulle, nu er der overhovedet ingen forbindelse og alle går rundt med spørgsmålstejn i panden! Vi har blandt vores beholdninger af computer "rester" fundet en intakt stationær maskine den kører fint, eller det gjorde den indtil Henk fik slettet alle administratorer på maskinen - denne kvitterede ved at forlange adgangskode - Skakmat!! Nåh maskinen skal under alle omstændigheder have lagt et helt frisk styresystem (XP) ind, et frisk Rocrail program "und nicht weiter"



Her har vi så næste skridt i projektet, de to bropiller er placeret på deres pladser (til ære for fotografen) "brodækket har nu fået en (korrekt) svag bue opefter – nu mangler bare det sidste, broen!



Flemmings Viadukt står der på filen af billedet, fra Henk, Hmm – nåh, men da det er en nydelig frembringelse vælger jeg at betragte det som et kompliment. Viadukten er allerede indbygget i landskabet, den er indkørsel for vejbanens vendesløjfe i rum 6, sammen med landskabet vil viadukten på snedigste vis sløre at der er tale om en vendesløjfe.

Nu vi er ved noget med computer, vi har stadig ikke fået åbnet vores internetforbindelse, eller rettere nu er der forbindelse, men så er det routeren der laver ballade – vi kan stadig ikke komme på nettet, selv om det går fremad i små nøk! Det med hjemmesiden er der snart ingen der tør nævne – i vidners påhør!! Jeg har snart en vældig stor øvelse i at lodde nye forbindelser på

de brugte Tillig og Peco skifter, der er dog mange endnu – så jeg behøver ikke at kede mig!! Vi har været i avisen, både ugeavisen og den ”lokale” her i oktober måned. Det må siges at der har været en overvældende interesse for sagen, onsdag 23.10. havde vi tre interesserede på besøg og onsdagen efter 30.10., kom der tre mere, hvoraf den ene straks meldte sig ind!



Alle historiske steder praler ofte af at de har spøgelse, men det ses sjældent bevist! I kælderen hvor vi bor har vi længe været hjemsogt af et - ”den hovedløse mand” – indtil nu har ingen rigtig set spøgelse. Takket være Henks snarrådighed har vi nu endelig fået et bevis – vi regner med at blive verdensberømte for ”skuddet”



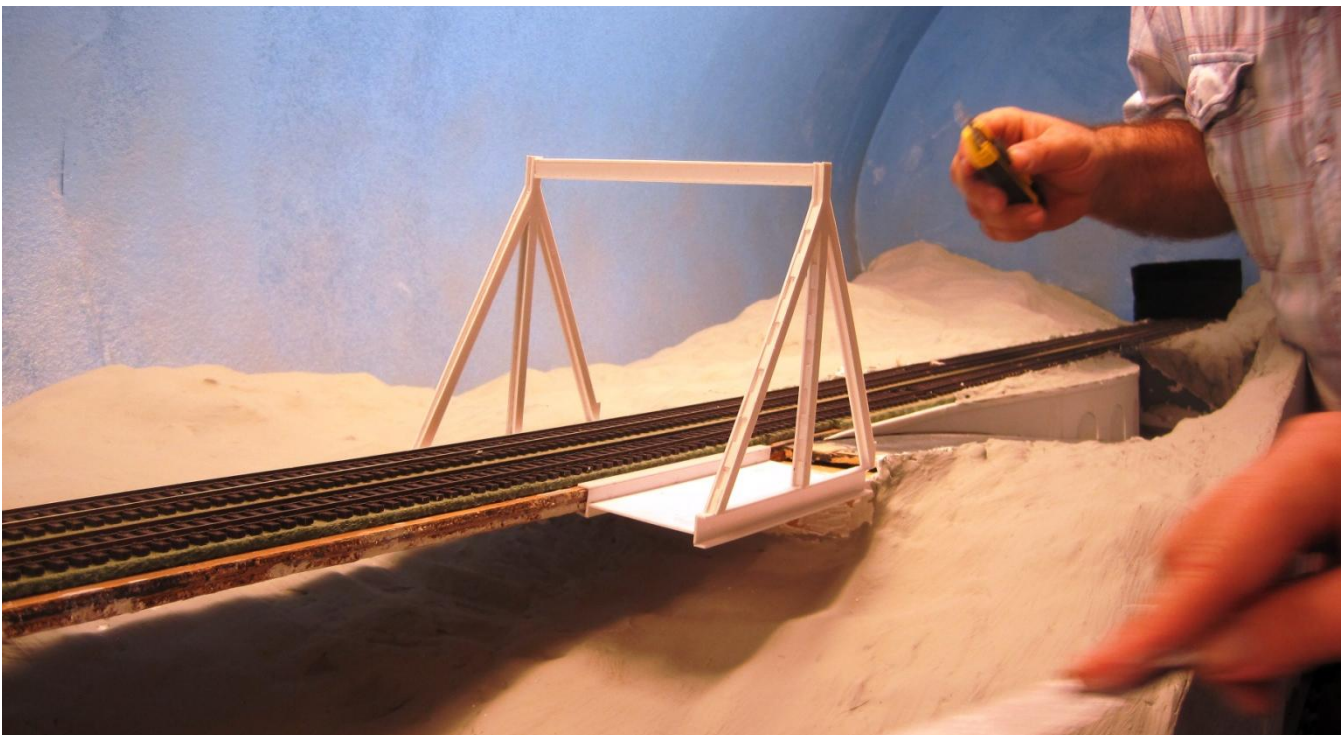
Forreste halvdel af landskabet er nu blevet spartlet og jævnet

Onsdag d. 06.11. 2013. Første onsdag i november og der arbejdes ihærdigt på finjustering af grundlandskabets former, Landskabet i rum 6 kommer til at bestå af flere "elementer" der med hver sin historie vil binde det gengivne landskab sammen, til en helhed. Hovedelementet er selvfølgelig selve broen, af andre elementer kan der nævnes, restaurant Broen, Fisker huset, en kartoffel mark og en

gravhøj - der er flere elementer på vej fra Henk og Jan. Fisker huset er en lille ydmyg hvidkalket bygning, lavet af Jørgen for maaaaange år siden, den skal gennemgå en mindre reovering, da årene har sat sine spor. Det er planen der skal laves en plads til at tørre garn på og hvad der ellers hører til et fiskerhus - en båd i vandet, måske! Der skal også etableres en adgangsvej / sti op til vejen med mere.



Så har vognmanden fra verdensfirmaet "Alt køres over" været med det første læs opfyldt og spartelfører Rasmussen er allerede i gang med at jævne opfyldet, så "fisker Søren" kan få sin bolig placeret.



Bro test-bygning Mk.I. som Henk straks kasserede, den var forkert i dimensionerne, så nu venter vi spændt på Mk. II. udgaven.

Så er der lys tunnelen! I de sidste par måneder har vores internet jo som bekendt været nede, trods flere IT geniers indsats (!) er vi ikke blevet meget klogere. På et tidspunkt fik vi besked om at, nu virkede det og vi skulle bare følge instruksen, men den sang kom der intet internet ud af. Routeren havde været demonteret i et stykke tid og måske have tabt koden, gode dyr var nu rådne – for ingen kunne huske adgangskoden, denne onsdag prøvede jeg atter at få forbindelse med omverdenen, både direkte og via routeren! Intet virker – ved en pludselig indskydelse åbner jeg for netværk på min computer og hvad dukker op på skærmen, Martins computer. Altså virker routeren og det har den gjort hele tiden - hvis den virker, må det jo være vores forbindelse der er i "udu". Et opkald til udbyderen viser sig hurtigt at kræve en tekniker "on location" – fejlen blev hurtigt lokaliseret, vores forbindelse var helt enkelt pillet fra???? Nåh men nu virker det hele igen.

Man kan jo bare håbe at vi så også snart får en ny hjemmeside.

Onsdag d. 13.11. 2013. I dag skete der lige pludselig en h..... bunke ting! Knud havde første dag i "klassen" og det gik vist rigtig godt, endnu et nyt ansigt (Per) dukkede op også han havde en hyggelig aften, selvom han deltog i opvasken, som Jørgen den gode sjæl, endnu en gang tog for mig. Minsandten om ikke endnu et muligt medlem dukkede op, flere af klubbens medlemmer sørgede for at han i hvert fald ikke

går ned på grund af manglende oplysninger – også han skal være velkommen iblandt os.



Madsmeden er i fuld gang med forberedelserne af den forlorne hare, efter størrelsen (2,5 kg) at dømme skulle retten måske have heddet "forloren ged" i stedet?



Værsgo! 2,5 kg forloren hare – og den smagte godt!



Jan har her sluppet gipsen, til fordel for den ædle kunst – kartoffel skrælning! Der går mange kartofler til 11 sultne mænd, men ikke helt så mange som Jan møjsommeligt havde skrællet.



Her er hvad jeg skulle gætte – en stubmølle, frisk levering fra Mølle fabrik (det er naboen til Henks skibsværft)

Henk havde via en telefonsamtale et par dage før stillet mig over for en umulig opgave, jeg skulle ud fra et par forblommede udsagn fra herren, gætte hvad ham denne onsdag medbragte i klubben – han var endda så rar at tage modet fra mig på forhånd, ved at erklære – det gætter du aldrig! Men det gjorde jeg dog, i elvte time!! I sidste øjeblik kom jeg i tanke om under hvad den fod, jeg stod og gloede dumt på, sad – det var stubmøller på skansen i Stockholm. Møllen vandrede noget rundt på landskabet, for at finde sin placering, jeg er dog sikker på at den nok skal finde sin plads for Jan og Henk planlægger det hele meget nøje.



Knap nok er møllen landet, før mølleren er på vej ud med den første produktion – det er driftige folk, her på egnen!

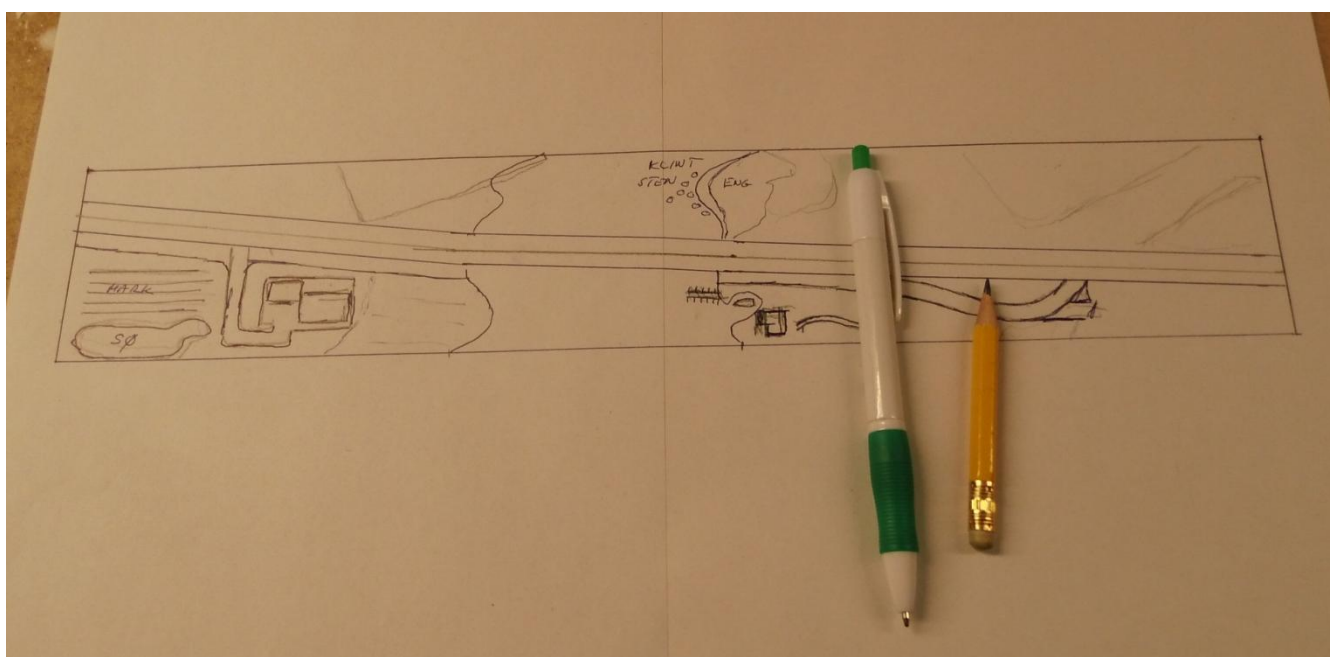
Det er i øjeblikket meget spændende at følge arbejderne på anlægget i rum 6 alt det store forarbejde og den megen planlægning er nået til "punktet" hvor det hele går op i en større helhed. Der bliver mange "øje – fangere" for beskueren og selv om anlægget er af forholdsvis beskeden størrelse vil der blive masser af detaljer og scener at fortabe sig i. Selve broen er nok det første der vil fange ens opmærksomhed og allerede nu kan man se hvorfor at den ligger som

den gør, mens man studerer broen vil en kørende bus(?) fange ens opmærksomhed! Lidt efter er det måske restaurant Broen der med sine røde vægge og glade gæster fanger ens opmærksomhed, straks efter er det "fisker-

Sørens" hus og båd der fanger, eller møllen, eller stenaldergravhøjen fortsæt selv. Alt er jo ikke bygget endnu - men tingene er godt på vej i højt tempo.



Brødrene Gips er stærkt optaget af landskabsmæssige detaljer, her er intet overladt til tilfældighederne.



Den "hemmelige plan" de herrer var så optaget af, at jeg måtte skubbe "lidt" for at kunne få et nærbillede, hold da op! sikke det føg om ørene på eders udsendte.



Fiskerhuset er nu kommet på plads, restauranten er på plads og der er skabt et nogenlunde vandret underlag for stubmøllen, de to bropiller er placeret hvor de skal stå i fremtiden.....



.....Det er helt forståeligt at Jan betragter sit og Henks arbejde med tilfredshed, bemærk at anlægs- og baldakin- kanten er blevet malet.

Jørgen og Knud var friske, så rum 4. fik en gang hårdt tiltrængt maling, farven var som Madsen sagde, nok mere grøn end blå og lidt var de om det! Der er ingen tvivl om at det pyntede og bortset fra at den ikke kan bruges som baggrundsfarve, der hvor anlægget ligger an

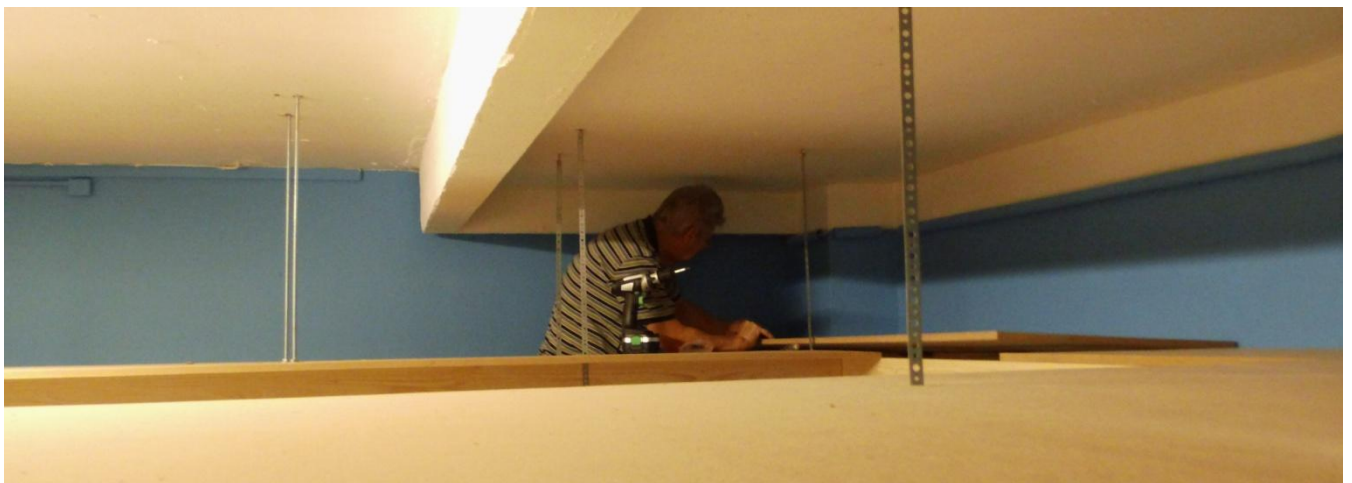
mod væggen, så er det egentlig meget godt med lidt nuancer i farverne på væggene. Nu mangler vi kun at få givet køkkenet og toiletet en hårdt tiltrængt gang maling – nåh ja, rum 7 skal selvfølgelig også ordnes og males engang, ude i fremtiden.



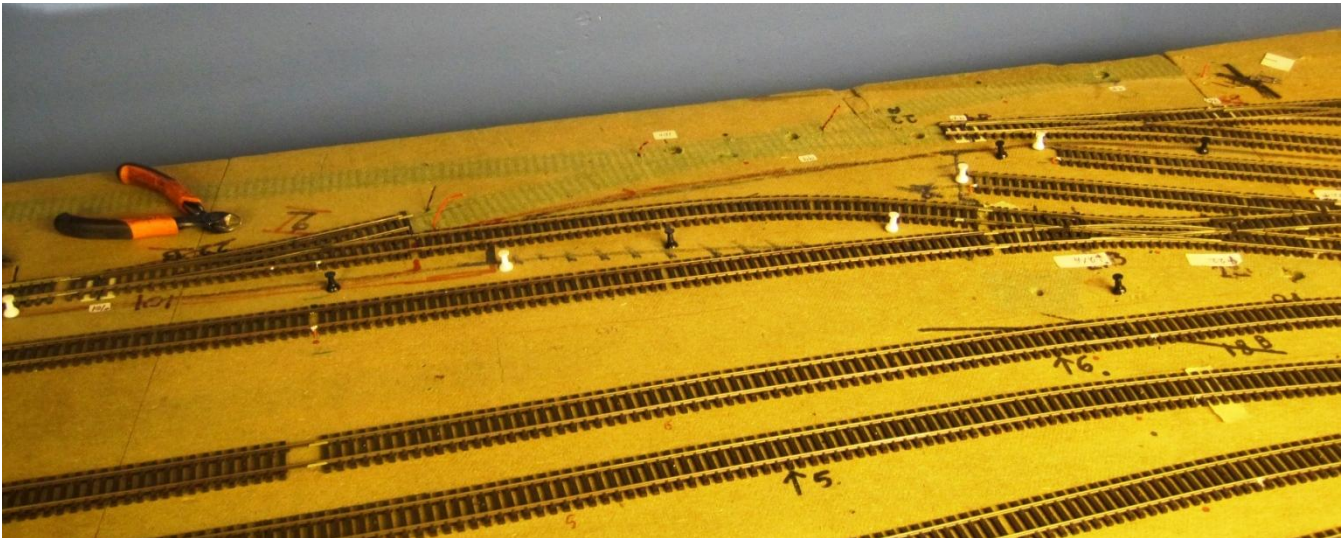
Der bliver gået til "makronerne" med pensel og malerrulle, det tog ikke lang tid for Knud og Jørgen at få malet væggene, tillige med det meste af Jørgen!

Lidt sent på aftenen forsvandt Bent lige pludselig, han var kørt hjem efter noget værktøj. Vi har snakket en del om at lysbaldakinen i rum 3 hang lidt for lavt, Bent havde ud fra vores udsagn besluttet at, nu skulle det altså være. Baldakinen var på forhånd blevet løsnet fra væggen og alle kontramøtrikker for oven var skruet op på det nye højdemål. 5 - 6 mand løftede den meget tunge baldakin op, nederste møtrikker blev skruet op - af en tre til fire omgange og vupti, så sad den i en meget bedre højde. Tilbage står så en finjustering af baldakinen, herunder skal alle patentbåndene strammes op og forbindelsen til væggen

genetableres, endelig skal de manglende lysarmaturer opsættes - når det er gjort kan vi begynde på bygning af traceer og lægning af spor, i første omgang den skjulte station "Uset" og dennes skjulte sporforbindelser. 2. runde bliver alt det synlige spor, som vi stort set har alle skifterne til. Det er nok tvivlsomt om vores lager af meterspor rækker længere end til "noget" af det skjulte spor, selv om de reelle stykker brugt meterspor fremdeles bliver anvendt på det skjulte spor. Alene den skjulte station vil med 7 spor af gennemsnitlig 4 meters længde, forbruge 28 meter spor, hertil kommer så omkring 15 meter skjult strækning!



Bent er netop gået i gang med at løsne baldakinen fra væggen, så vi kunne løfte den lidt - to timer senere var den løftet.



Her kan man se hvad der har ligget af spor, filten er grønnere der hvor sporet har ligget. De ty yderste spor er blevet fjernet, det nu yderste spor vil blive forbundet med skiftet hvor tangen ligger.

Michel og undertegnede tog fat på et noget omdiskuteret emne, optagning af for meget spor på Korsborg station. Hele havnen skal laves om, bassinet skal flyttes fra bagkanten til forkanten af området. Et groft ideoplæg er 3 til 4 virksomheder på havnen, to store og et par mindre. En større kulhandel kommer til at ligge på første parket, sammen med et fartøj lastet med kul, en til to kraner på høje kørefundamenter og to spor på havnefronten, scenen vil være "hovedattraktionen" på havneområdet. Bag ved kulpladsen, vil lidt højere

virksomhedsbygninger i stil med et bryggeri (med en masse ZA / ZB vogne, i festlige farver) eller hvad med Solo Fabrikken (margarinefabrik, med stor trafik af egne tankvogne og almindelige lukkede hvide godsvogne) fra Sønderborg havn, gøre sig godt. Henk har taget billeder af havnearealet og har sikkert snart et par forslag til området. Kunsten vil være at begrænse sig og at få indpasset det der skal være der, så optimalt som muligt. Området kommer til at ligge tæt på Korsborgs stationsbygning og den skulle nødigt blive gemt af alverdens industribygninger.



Her er det forlængelsen af de to yderste læssevejspor, der er blevet fjernet igen. Næste helt til venstre, foroven i billedet kan man ane et skifte, der gik forlængelsen hen – der vil blive lagt et kortere spor til 3 – 4 godsvogne og et bette skur, hvor tolderne har kontor, sporet anvendes til at klarere vogne for told.



Havnen er ryddet! Uanset hvad, skal bassinet frem i forkanten, der arbejdes allerede på et forslag!

Samlingen og forlængelsen af læssesporene, i forkanten af anlægsparket er blevet fjernet, første skifte er blevet liggende (i den ende ved havnesporet) og der bliver etableret et kortere spor til toldbehandling af godsvogne. Den samme vej er de to yderste spor på bagkanten af anlægsparket gået, det tredje spor bliver ændret til maskinspor, med direkte adgang til maskindepotet, endelig vil de tre perronspor mellem leje 1 og leje 2 blive ændret til to spor, så der bliver fornuftige bredder på perronerne – alt i alt vil det give en lidt mindre spormættet og mere harmonisk station og den er såmænd rigelig stor, til resten af vores anlæg. Alt spor, undtagen de tre perronspor blev pillet op denne onsdag, det har givet et pænt antal skifter der "bare" lige skal en lille tur omkring "ompolariseringsfabrikken", en del skal jo genanvendes på det nye havneareal, resten skal nok finde anvendelse andetsteds. Nede under bordet skal de overflødige sporskiftedrev afmonteres, det samme gælder de mange strømforsyningsledninger der sad på det fjernede spor, endelig vil der selvfølgelig blive et tilsvarende etableringsarbejde, de steder hvor der skal etableres nye spor. Når disse opgaver er udført, vil der med min hånd ikke blive fjernet mere spor – det kan hænde at noget må pilles op på grund af nødvendige reparationer (Gud

forbyde det!), men så vil sporet atter blive etableret efter reparation!

Vi må konstatere at det var endnu en onsdag hvor arbejdstempoet og indsatsen, så absolut ikke bar præg af tendenser til at gå i stå!

Onsdag d. 20.11. 2013. Yes! Det er atter onsdag - en hurtig tur rundt i lokalerne, afslørede snart at Bent har været her, siden sidste onsdag. Den sidste del af lysbaldakinen (rum 3) er nemlig blevet skruet af væggen, hævet op til den anden del, de to dele er nu atter føjet sammen og fastgjort til væggen igen. Alle patentbåndene er blevet strammet op og pladerne ligger på deres pladser – færdigt arbejde.

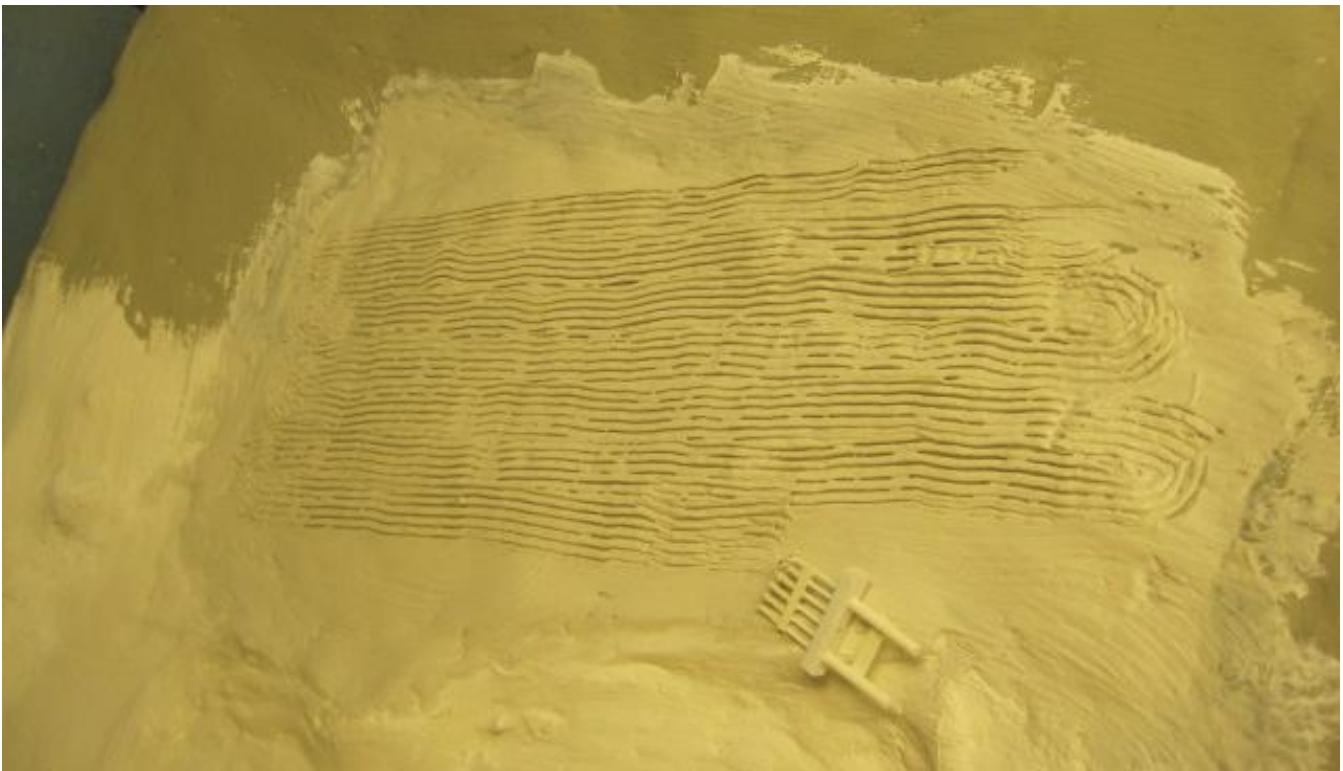
Ole og Jørgen er startet på en meget stor og kompliceret opgave; udmåling og placering af (i første omgang) den 7 sporede skjulte station "Uset" og dennes skjulte sporforbindelser og skjulte sporforbindelser til skjult station "Understed" (8 sporet), som er anlagt. Ved "Uset" er den særlige udfordring at få de 7 spor delt i to dele med 4 og 3 spor, de skal placeres således at indgangsskifterne i den ende af "Sukkerkøbing" er frit tilgængelige – nedefra, Cobalt drevene kan ikke være over underliggende spor med den etagehøjde (12,5 cm) vi opererer med. Michel og undertegnede havde ikke held til at komme videre på Korsborg, det var meningen at de tre perronspor mellem leje I og II skulle reduceres til to spor og

samtidig flyttes så der blev ordentlige perron bredder ved begge færgelejer men, der var så meget andet og så fik vi gæster! Christian og hans forlovede Maria, som jeg mødte på Hobbymessen i Valbyhallen - i starten af november. De har en online butik [Juweela](http://juweela.com) hvorfra de sælger en masse dejlige ting til modelbanen, Christian havde udtrykt interesse

for at se et større klubanlæg under opbygning - så jeg skyndte mig at invitere dem ned til os og til fælles glæde fik vi lavet et par gode aftaler. Vi havde selvfølgelig bedt dem til at spise hos os og det blev til nogle meget hyggelige timer. Desværre er de billeder jeg tog under den del af aftenen, pist forsvundet? På mystiks vis fra kameraet.



Oppe på toppen ligger der en gammel gravhøj, denne er ved at blive nænsomt restaureret af "Nationalmuseet," den omgivne nåleskov bliver også justeret så der bliver indblik til fortidsmindet fra vejen!



Os der er gået landbrugsvejen - kan straks se at det er starten til en kartoffelmark vi ser her! Det er Restaurant Broens "lager" af en af hovedingredienserne i deres vidt omkring berømte ret Stegt flæsk og persillesovs! - Dagens ret hver søndag.

Onsdag d. 27.11. 2013. Oh! Det var Blå dag denne onsdag, fire styk LS Models WL STU sovevogne dansk registrerede - friske fra [Lekbo Handel](#) og hvor er de skønne, desværre er

billederne ikke så gode denne gang, fordi "kattene" har pillet ved indstillingerne på kameraet - det er blevet rettet nu! Andetsteds i bladet er der lidt mere om de "blaa damer"



Statsbanerne er meget stolte af deres sidste nye tilgang af driftsmateriel, undervejs til der nye hjemsted (Korsborg) er de opstillet på den endnu ufærdige bro (!!!) for fotografering.



Henk er her i sit es,

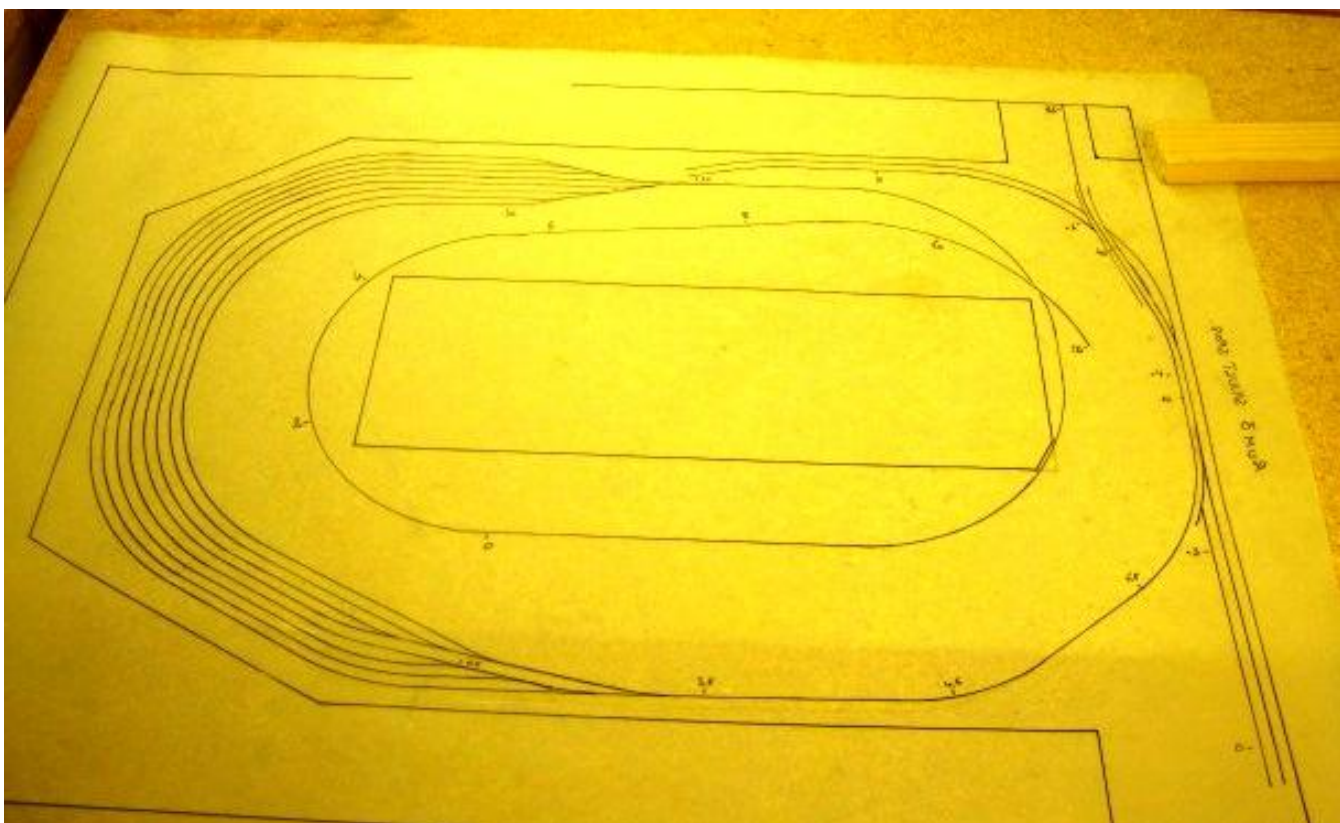
Fortidsmindet på toppen af den store bakke er blevet beklædt med de store sten og arbejdet nærmer sig sin afslutning, der bliver dog stadig smurt masser af "terrænmasse" på landskabet, vi glæder os til at se vegetationen brede sig!

Inde i rum 3 sker der ting og sager, Ole og Knud er gået i gang med at opbygge traceer og senere

sporlægning, i første omgang er det skjulte spor og station det handler om. I alt skal der lægges cirka 50 meter skjult spor, før end at alt det synlige spor kan komme på plads. Det bliver spændende at følge det store arbejde der kræver stor akkuratess.



Der arbejdes ihærdigt med traceer og galger til at bære disse.



Et samlet overblik over alt det skjulte spor – der er nok at tage fat på!



På trods af alt det meget arbejde, blev der også tid til lidt snak, kaffe og dejlig hjemmebagt drømmekage.

Onsdag d 04.12. 2013. Denne onsdag holdt Slagelse holdet fri, jeg var en tur i Lübeck, så Jørgen og Martin valgte at blive hjemme – det betød ikke at der ikke blev arbejdet, men

manglen af kokken var tydelig, man fik sen mad og så var den frossen!! Hvad der ellers skete på denne onsdag har det ikke været muligt at få afklaret.



Jan og Henk fik leget med farver og lidt landskabs materialer.

» Julefrokosten 2013 «



Det er lørdag, det er den 7. december, klokken er 11³⁰ Kok-A-Mok er i gang - det er Julefrokost!!!

Den årlige julefrokost er en for os i klubben stor fest, det er dagen hvor vi fejrer det vi laver, vores sammenhold, vores klub. For Martin starter forberedelserne lang tid før, menuen skal

fastlægges, hvad skal vi have og endnu værre hvad skal vi ikke have! Det er ikke nogen let sag - i år fik vi ingen leverpostej, hvilket straks gav lidt uro, på den anden side - der var rigelig mad!



Så har kokken sagt værsgo, man er ved at finde sine pladser - der var nemlig bordkort!

Dagen startede lidt over 10⁰⁰ Maden skulle klargøres, bordet dækkes og pyntes, endelig fik køleskabet en refill af diverse drikkevarer - så der var nok at se til. Omkring kl 12³⁰ begyndte de forventningsfulde medlemmer at indfinde sig og

snart var den en livlig summen af glade mennesker alle vegne. Klokkeren 13⁰⁰ sagde Kok-A-Mok værsgo og snart genlød lokalet af alt det god mad og drikke gør ved os!!



*Alle ved hvordan de festklædte medlemmer ser ud – så her er et billede af hoved-øøh en af de allervigtigste retter, de **stegte sild**.*



Henk med dagens mest iøjefaldende slips, bænket og klar til dagens udfordringer (hvorfor ser jeg en vaskemaskine for mit indre blik?)



Vi lader billederne tale for sig selv under temaet "Mad og drikke"







Enkelte steder er en kommentar nødvendig.: Det må til Madsens ros siges at han tog en ikke ringe mængde sennep med fin stil – han er vel snart vant til det!



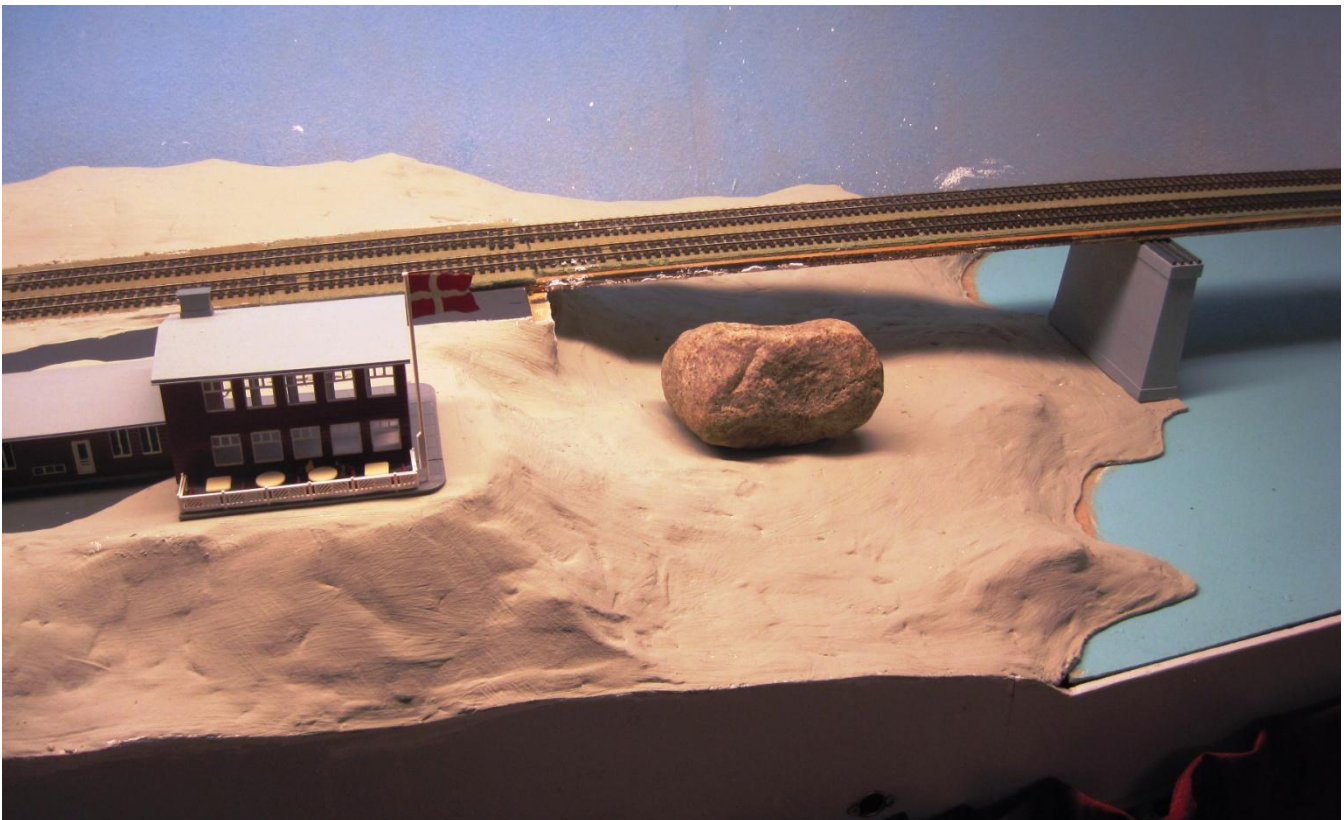


Så spilles der gavespil, Knud måtte fremstille en terning af en træliste!!





Elgen er godt nok mere skeløjet!



Under frokosten skete der noget meget mystisk ved restaurant Broen, pludselig lå der en kæmpe klippeblok på arealet ned mod vandet – ingen af landets kloge hoveder har kunnet give en forklaring. En lokal amatør arkæolog mener det kan være en såkaldt "Henkesten" Der hersker dog stor uenighed for andre mener at det er en "snydesten", her på redaktionen hælder vi mest til at ingen i virkeligheden ved noget om noget som helst!!

Onsdag d. 18.12. 2013. Årets sidste klubaften - i sandhed en lidt forstumlet aften. Selv om vi startede en time tidligere fra Slagelse, end vi plejer, havde vi nok at se til. Et ærinde hos Witzel Hobby, indkøb til risengrød, læsse Jørgen og Martin af ved klubben, videre til Nils-Erik Norsker for at hente de fine ætsdele til Co 2763, tilbage til klubben hvor der var sket en "større ulykke" risengrøden var brændt på og lige til skraldespanden, takket være en hurtig indsats fra Knud og Martin blev der anskaffet en halv million æbleskiver til erstatning. Jan og Henk plantede træer og plantede træer og plantede træer!!! Bent havde lidt problemer med en digitale køreteknik, han havde lavet et stopafsnit (midlertidigt) på "Understed" (skjult station) det var "kun" en halv succes, idet maskinen (KMK's Digitale Forsøgs Lokomotiv) godt nok satte farten ned men stoppe - gjorde den ikke, hvad værre var; så var der heller ikke nogen mulighed

for indgriben via kørekontrolleren. Vi afprøvede flere forskellige maskiner og det gik op for mig at der forestår en større hjul og strømaftager rense proces før mine modeller kan køre problem frit igen, nogle af maskinerne har efterhånden ligget en del år i deres æsker. Det måtte konstateres at problemet er det samme uanset hvilken dekoder der sidder i lokomotivet, til gengæld fandt vi ud af hvordan man omkoder nummeret på sit lokomotiv - det er da fantastisk! Nåh - der var også mindre hektiske perioder, for eksempel da der var kaffe og æbleskiver. Aftenens film var Alene Hjemme, nummer 217, med masser af "lagkagekomik" og "dødbringende måben" en gang imellem måtte man altså grine. Hermed er år 2013 brugt op, i klubmæssig forstand, Tak fordi i har fulgt vores "famlen" i modelbane verdenen og fra os skal i have et ønske om en god Jul og et godt Nytår - vi ses i det nye år!

Noget for øjet



*D 843 med et lille persontog, en EH og en CRM vogn i Næstved d. 03.07. 1964.
Foto.: Erik Hellesen. Arkiv.: PSH.*



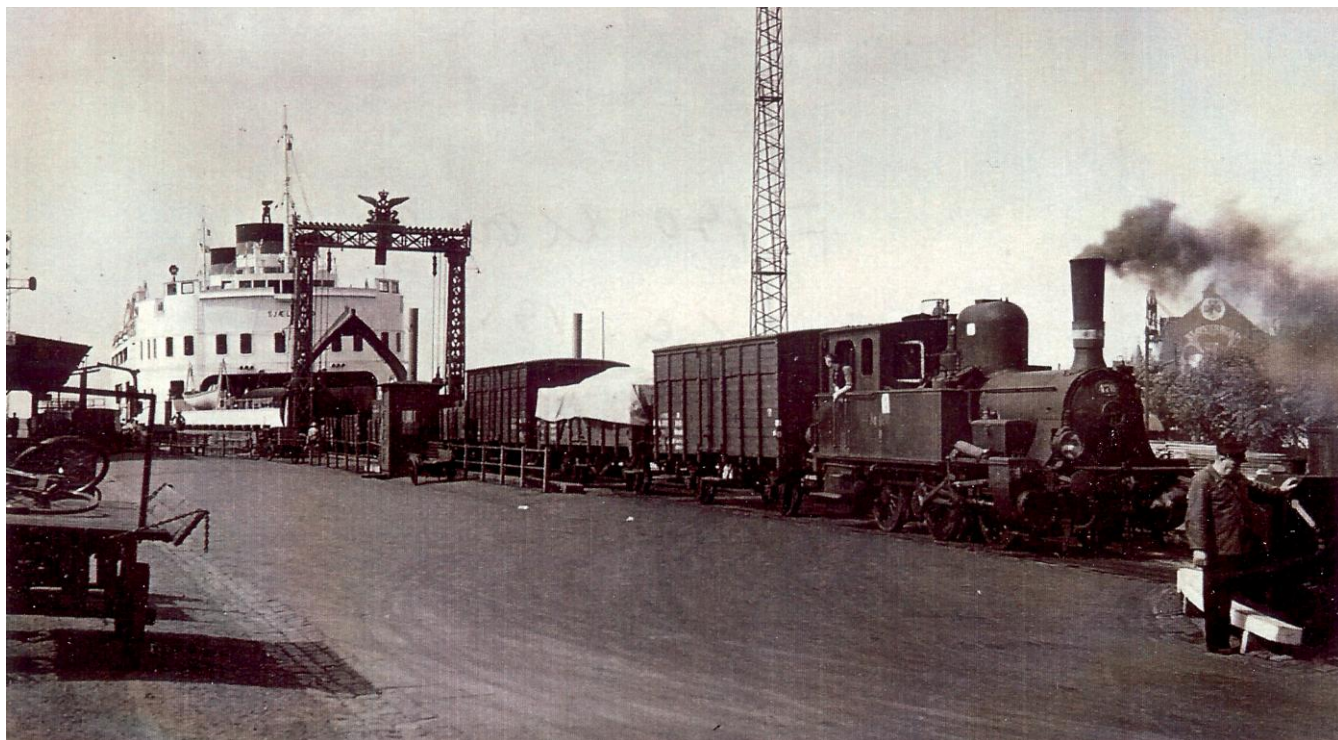
MA 460 på Frederikshavn station, en idyl der i dag er forsvundet. Stationen havde ikke forandret sig særligt meget siden den blev anlagt, det ses bl.a. af den meget smalle perron til spor to, førhen meget anvendt men på optagelse tidspunktet, for modentligt den sidste station med dette uhensigtsmæssige arrangement.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



R 959 med tog 39 der løb Nyborg – Fredericia, oprangering er Maskine - Dj - Cc - Cc - ukendt. Det lille tog tager sig meget dynamisk ud i kurven ud af Odense, mod Holmstrup, toget standsede ved alle stationer på Fyn, undtagen trinbrætterne Render, Skalbjerger og Broen. Toget var opført som persontog, men har højst sandsynligt samlet post på mellemstationerne.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.



Der læsses godstog på færgen Sjælland i 3 leje, på Korsør station, af F 470. Året er 1950 der er masser af fint jernbane / færge miljø i billedet. Foto.: Ukendt. Arkiv.: PSH.

”KØREPLANEN”

JANUAR KVARTAL 2014.

-oOo-

Onsdag	08.	Januar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	15.	Januar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	22.	Januar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	29.	Januar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	05.	Februar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	12.	Februar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	19.	Februar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	26.	Februar	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰

-oOo-

Onsdag	05.	Marts	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	12.	Marts	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	19.	Marts	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰
Onsdag	26.	Marts	Byggeaften i klubben.	16 ⁰⁰ – 23 ⁰⁰

-oOo-

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

1. onsdag i måneden laver kokken varm mad, af hensyn til mængden bedes i tilmelde til Martin. Normal spisetid er kl. 18⁰⁰

Eksterne aktiviteter

Følg dette link.: www.my1287.dk her finder du Danmarks mest detaljerede oversigt, på (næsten) alt hvad der rør sig i vores hobby og når du så er på hans side, så er der masser af andre spændende emner, at fortabe sig i.

HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

som f.eks. DSB litra C - K - O m.fl.



Skovgårdsvej 5 • DK-8310 Tranbjerg J
f.lekbo@mail.dk • Mobil +45 40 54 34 09 • Fax +45 86 29 99 34

Åbningstider:

Mandag 15.30-19.00 • Torsdag 15.30-18.00 • Lørdag 10.30-13.00
eller efter telefonisk aftale.

Vi fører et stort udvalg i kendte og sjældne mærker i H0 - DC modeltog,
lokomotiver - vogne - huse - landskabsmaterialer og byggedele

www.felixteam.dk