



Læs i dette nr.:

- # Noget om Tankvogne
- # Dampmaskinernes drift og ..
- # Rygter fra et remiseområde
- # Vi besøger, OMJK.
- # Nyt fra Klubben

- # Side 24 modellen.
- # Nyt fra 3D fronten
- # Sommer udflugt.
- # Henks Skibsværft
- # Køreplanen



Henks lille vidunder, O 318 en ægte håndbygget dejlighed fra Felix modeller på slap line, lige uden for kosøre station.

Nr. 40.

Oktober 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

Bank.:

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

I Kupevinduet

Uha jeg er sent på den, bladet har været vældigt forsømt, jeg beklager meget det er sket. Min inspiration har svigtet mig voldsomt i dette efterår og der har været mange problemer på "Camping området" der har fyldt meget. Jeg vil forsøge at få indhentet efterslæbet inden alt for længe og det er en stor hjælp, at flere laver indlæg til bladet - bliv endelig ved med det.

De fleste har vel efterhånden opdaget at vi har søsat "operation styr på alt" Kort fortalt går det ud på at vi vil have styr og orden på penge, projekter og opgaver i klubregi. Der arbejdes på højtryk, for at få de grundlæggende principper på plads, så der kan komme gang i andet end el afdelingen. I forbindelse med disse tiltag, skal vi have udarbejdet det vi alle skal arbejde efter.: **KMK Anlægsplan** Det er meningen at denne plan, udover den samlede sporplan, skal indeholde detaljerede planer om alt hvad der skal laves, indretning, el, lys, opbevaring og meget andet for hvert rum. Det er klart at i starten vil disse planer være i de store linier, men efterhånden er det meningen at de skal være ret detaljeret og alle samles i anlægsplanen, herunder hører også en klubhåndbog, der er faktisk lavet noget til en allerede, bl.a. et udkast til hvordan tingene i klubben skal håndteres af medlemmerne, Peter har for nyligt efterlyst retningslinier desangående, det kunne være et startskud til at der også blev kigget på udarbejdelsen af en klubhåndbog - er der nogen der kunne tænke sig at være med til det - så kan man bare henvende sig til undertegnede. **NFK.**



Alle er gode til noget - det handler om at finde.....

Noget om tankvogne



ZE 503 378. 1954. En fin repræsentant for det denne artikel skal handle om.

Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.

I de seneste år har vi oplevet en enorm tilgang af danske godsvognsmodeller og det er selvfølgelig dejligt, men det er stadig det man selv frembringer, der giver det store billede af mangfoldighed. En vogngruppe der lyser godt op i et godstog, er private vogne (*hvilket også - helt tilfældigt - er min kæphest*) i særdeleshed ZE vogne (*beholdervogne*) Andre har da også kastet sig over emnet, bl.a. DWA i Fredericia har i mange år lavet adskillige tankvogne, de fleste baseret på Fleischmann's katalog nr. 5427 med flere. Desværre er de alle lavet i forholdsvis små oplag, så fik man ikke vognen da den udkom, så er der kun brugtmarkedet tilbage og her er DWA's produkter både dyre og sjældne.



Tillig Katalog nr. 76428. i "jomfruelig" stand, direkte fra æsken.

Både DWA (Fleischmann) og Tillig modellerne besidder stort set alle sammen fejl på stiger, gelænder, tank og bremseplatform udformning, dem bliver der nemlig ikke rettet på, eller rettere - begge

producenters modeller er den samme uanset hvilket forbillede de skal forestille. Det har vi jo så mulighed for at ændre på, når vi ombygger, det er også på dette punkt at "gymnastikken" begynder, for det er næsten kun foto der kan vise detaljernes udseende og det er langt fra alle vogne der er fotograferet, tegninger af vognene er det meget småt med, ikke mindst fordi mange af vognene er købt brugt i Tyskland. Det gør det heller ikke nemmere at modellen skal dække flere typer og varianter heraf, bygget fra ca. 1915 til først i 30'erne.



En variant af mange fra Fleischmann, katalog nummer 542402.

Alle de efterfølgende forbilleder tager udgangspunkt i Tillig tankvogn, katalog nummer 76428. med flere og eller Fleischmann tankvogn katalog nummer 542601 med flere. De gamle Prefo (*Piko*) er også anvendelig, de kunne oven i købet fås med to forskellige akselafstande og Fleischmann modellen har tanken vendt modsat, hvilket gør det fordelagtigt at anvende

Denne, til visse forbilleder. Det er op til en selv hvilket mærke man foretrækker, Fleischmann vognen er ret dyr men også meget flot. Tillig's vogne er noget billigere og knap så fine – endelig er de gamle Piko vogne som regel meget billigere, men absolut heller ikke på højde med de to andre mærker, hvilket måske kun er en fordel, når man alligevel skal lave diverse indgreb på modellen, de kan som regel findes i enhver brugthandel, med mere eller mindre ødelagte gelændere på tanken. Det betyder dog mindre for det er mere undtagelsen end reglen at tankgelænder på forbillede og model stemmer overens. Det bør nævnes at Bjørn hos På Sporet har de gamle vogne i splinterny stand i massevis, men som tidligere nævnt tager vi udgangspunkt i Tillig og Fleischmann vognene. Modellerne har følgende, for os interessante data.

Lop. 1:87. 102 mm. = 1:1. 8.800 mm.



Fleischmann har endelig forstået at der er et udmærket marked i Danmark, først kom der to DFO vogne, desværre med UIC påskrifter, men nu er der kommet et nyt sæt der må siges at være rimeligt korrekt og i den "rigtige" epoke.

DS, Dansk Sojakagefabrik.

Tre af DS vognene er egnede til "vores" modeller, de er alle bygget i 1930, af Orenstein. DSB's fortegnelser over privatejede vogne påstår godt nok hårdnakket at

503 502 er bygget af Scandia. Det er en fejl og foto af - 502 viser også klart at vognen er tyskbygget.



ZE 503 501 på Islands Brygge d. 11.02.1933. som det ses på dette og efterfølgende foto, er de tre første vogne leveret uden de karakteristiske skjolde på tankryggen.

Foto.: DS. Arkiv Bjørn Schultz

Aks. Afst. 1:87. 46 mm. = 1:1. 4.000 mm.
 Tankrumfang er målt udvendigt på tanken, omregnet til 1:1 giver det 25 m³. hvilket giver et rum indhold på 25.000 liter. Hvis vi så trækker godstykkelsen fra vil jeg gætte på at vi lander på et rumfang omkring 24.000 liter. Så store tanke var der ingen danske vogne af denne type der havde, (ej heller vogne i tysk drift) tanken er ganske enkelt lavet for stor i model, sandsynligvis for at harmonere bedre med den for brede undervogn, altså må vi finde os i at tanken under alle omstændigheder er for stor. Et acceptabelt område er vogne med et rumindhold mellem 17.500 og 20.000 liter, helst nærmest det høje tal. En anden vigtig detalje, er hvor højt tanken er placeret, modellen udviser en ret højt placeret tank, det vil derfor være u hensigtsmæssigt at vælge et forbillede med en lavt placeret tank, ofte var det de mindre tanke der var lavt placeret – men ikke altid!



Så er vi rykket 11 år frem i tiden, til 1954, vognen har nu fået de meget karakteristiske skjolde på tankryggen. Påskriverne har ændret sig en del, utroligt nok har den heller ikke mistet sit bremsehus – om den overhovedet gjorde det, ved jeg ikke. Foto.: Poul Egon Clausen. Arkiv.: DMJK.

ZE 503 501. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 liter.

ZE 503 502. Lop 8800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 liter.

ZE 503 503. Lop 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200 liter.

Til bygning af disse tre vogne, egner Fleischmanns model sig bedst, her vender tanken nemlig rigtigt,

selv litra og adresseplader er ret tæt på, de to skjolde er man selv nødt til at fremstille. DWA fremstillede for nogle år siden en model af ZE 503 501 der var meget fin, dog manglede den skjoldene, selv bremsehuset er rimeligt korrekt på Fleischmann modellen – man skal gå efter epoke II udgaverne (DRG) for at få vognen med bremsehus.



Et "ungdomsbillede" af 503 502 viser tydeligt at skjoldene mangler og at det i hvert fald ikke er en Scandia vogn, foto er taget d. 14.07.1931. på Islands Brygge. Foto.: DS. Arkiv.: Bjørn Schultz.



Ulf Holtrup tog dette foto af 503 502 i 1960 og her har vognen fået sine skjolde, spildsporene viser at de har deres berettigelse.



*Også ZE 503 503 er leveret uden skjoldene og på dette foto er vognen helt ny, billedet er taget d. 10.01.1931. på Islands Brygge.
Foto.: DS. Arkiv.: Bjørn Schultz.*

Man må ret hurtigt have fundet ud af at skjoldene var nødvendige, for andre foto viser at Scandia vognene leveret fra 1934 har skjoldene, men paradoksalt nok viser et foto af 503 514 (leveret i 1934)

fra 1960 en tank uden disse. Hvornår de tre vogne fik skjoldene monteret, har jeg ikke kunne finde ud af, sandsynligvis hurtigt efter levering.

Solofabrikken A/S

ZE 503 651. Lop. 8.900 mm. Aks. Afst. 4.100 mm.
Rumindhold 19.000 liter.

Her afviger både akselafstand og lop, dog kun 100 mm. Hvilket i 1:87 er bagateller, jeg har desværre ingen dokumentation (foto) af vognen og jeg er lidt usikker på hvor meget lighed der er med modellerne målligheden til trods, i det vognen er bygget allerede i 1914, den kan f.eks. have kurvpuffer og fladjern akselgafler, så med mindre foto kan skaffes, er det ikke det mest oplagte forbillede at eftergøre.

ZE 503 652. Lop. 8.810 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

ZE 503 653. Lop. 8.810 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 Liter.

Heller ikke disse vogne har jeg nogle foto af, men da de er bygget i henholdsvis 1922 og 1921 tror jeg at ligheden med modellerne er meget større.

ZE 503 654. Lop. 8.810 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 liter.

Foto af denne vogn viser stor lighed med modellerne, forbilledet er isoleret, hvilket gør at tanken ser meget rigtig ud i størrelsen, til gengæld er der jo så nitter på modellen, som ikke skal være der, de er heldigvis nemme at slibe af. Om de andre vogne også er isolerede ved jeg af gode grunde ikke, men jeg tror at -652 og -653 må være meget lig -654, da de er noget nyere end -651. Til -654 må en Tillig model være bedst egnet, idet domen på tanken vender mod bremseplatformen, aftapningsstudsene på undersiden af tanken, skal så lige flyttes ned i samme ende, imellem de to bærekonsoller for tanken, hvilket må være nemmere end at flytte domen på Fleischmann modellen.



ZE 503 654 i Sønderborg? 1956, det ses tydeligt at vognen er isoleret.

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

Dansk Brændselolie Transport A/S

Et lille firma fra Fredericia, med kun en vogn, den blev købt 1953 fra Aalborg Nafta, her hed den ZE 503 703. Ifølge jernbanen.dk skulle vognen fra 1953 til 1958 have heddet ZE 503 711 og tilhørt Holm & Molzen A/S. I følge oversigten over private vogne fra 1955 hedder den 503 731 og tilhører Dansk Brændselolie Transport A/S. Vognen blev solgt 1963.

ZE 503 731. Lop. 8800 mm. Aks. Afst. 4000 mm.
Rumindhold 19200 liter.

En vogn, hvor alting tilsyneladende er ok, selv tanken vender rigtig, til Tillig modellen. Jeg undrer mig lidt over vognens mangel på firma mærker, for det skulle en privatejet jernbanevogn være udstyret med – men som altid, ingen regler uden undtagelser. Et oplagt ombygningsemne!



ZE 503 731. 1960.

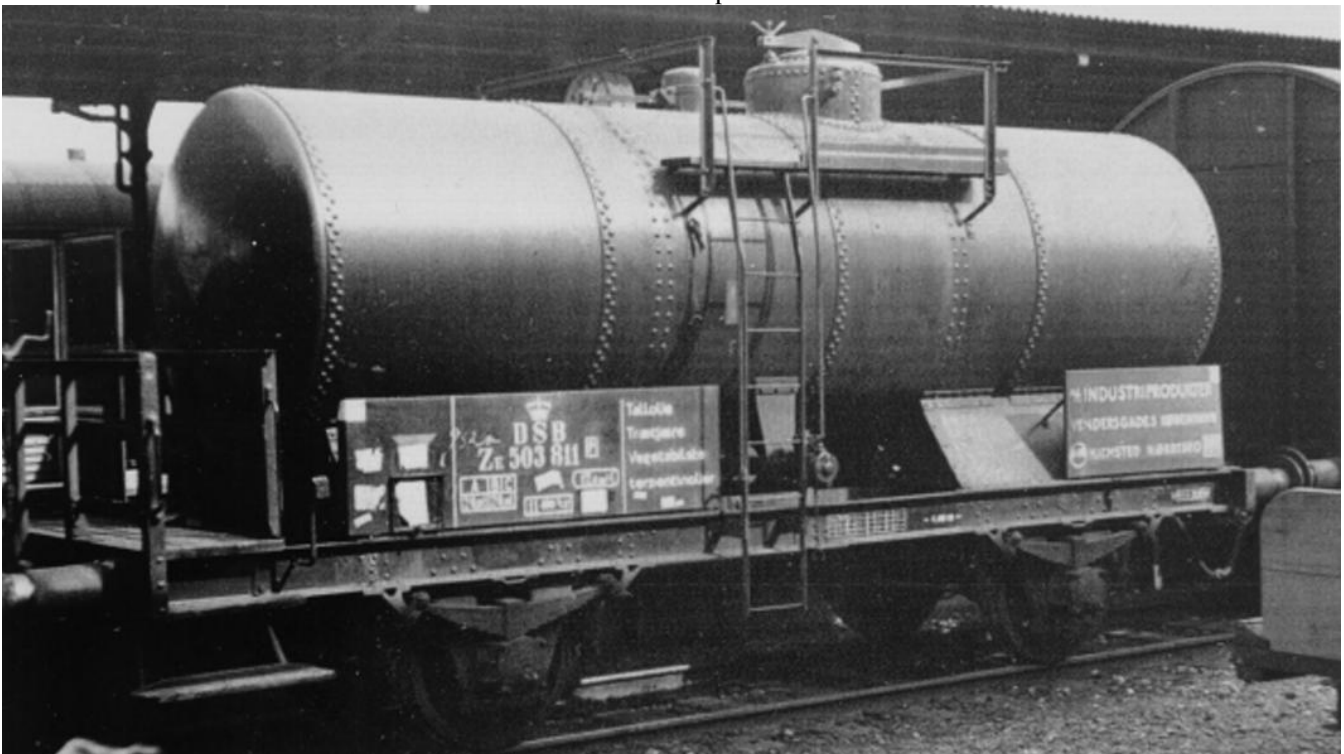
Foto. Jens Bruun-Petersen

Industriprodukter A/S

Igen et en-vogns firma, med specielle olieprodukter, såsom Tallolie, Træ tjære, vegetabiliske og terpentiner. Vognen er købt af SJ i 1957 og udrangeret i 1970.

ZE 503 811. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 17.400 liter.

Vognen passer til Fleischmann modellen, dog har forbilledets tank 4 svøb, hvor modellen kun har 3, ligeledes er tanken lidt mindre og en smule lavere placeret.



ZE 503 811 i 1961. Jeg mener at tanken var malet meget mørk rød, men det er ikke lykkedes mig at få verificeret denne påstand.

Foto.: Ulf Holtrup.

Luxol kemiske fabrikker A/S

ZE 504 101. Lop. 8.600 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 18.700 liter.

Endnu et firma med en vogn, den er købt brugt af DR i 1946 (Tysk nummer, 505 952), udrangeret 1973. Modellen er ca. 2 mm. for lang, men ellers passer Tillig modellen fint.



Luxol vognen i strampudset stand (Revideret?) på Kh. 1965.

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



ZE 503 342 på Cvk. 1951.

Foto.: DSB.

BP Olie Kompagniet. A/S

ZE 503 341. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.000 liter. Ingen foto af vognen.

ZE 503 342. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200 liter.

503 341 er bygget i 1919 og 503 342 i 1929, så på trods af næsten ens data, skal jeg ikke have lagt hovedet på blokken og påstå at vognene er ens. 503 342 passer særdeles godt til Tillig modellen.

ZE 503 346. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200. liter.



ZE 503 346 på Amagerbro d. 19.10.1965.

Foto.: K.E. Jørgensen.



ZE 503 347 på godsbanegården i 1952.

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

ZE 503 347. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200. liter.

ZE 503 348. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200. liter.

ZE 503 349. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200. liter.

ZE 503 350. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm. Rumindhold 19.200. liter.

Tankvognene 503 342 til 350 var alle bygget af Wismar Woggon fabrik i 1929 og leveret til Det Forenede Olie Kompagni (BP), 343 forsvandt formodentlig under tysk Tjeneste i 2. verdenskrig og 344 og 345 meldes udrangeret i juli kvartal 1954. Det må enten være et uheld eller også en mangel fra krigens tid, alle øvrige vogne røg først ud i 1970.



Et desværre noget sløret og utydeligt foto af ZE 503 350 i 1951, viser sammen med de øvrige foto, at vognene fra Wismar fabrikken var meget ens bygget.

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



DWA model af ZE 503 347. Baseret på en Fleischmann grundmodel, en meget korrekt model, men med de typiske "fejl", såsom forkert gelænder, tank vender forkert, litra og adresse plader er lidt forkerte i størrelsen.

ZE 503 348. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200. liter.
ZE 503 349. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200. liter.
ZE 503 350. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200. liter.

ZE 503 373. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200. liter.
ZE 503 375. Lop. 8.800 mm. Aks. Afst. 4.000 mm.
Rumindhold 19.200. liter.

Fortsættes i næste nummer.

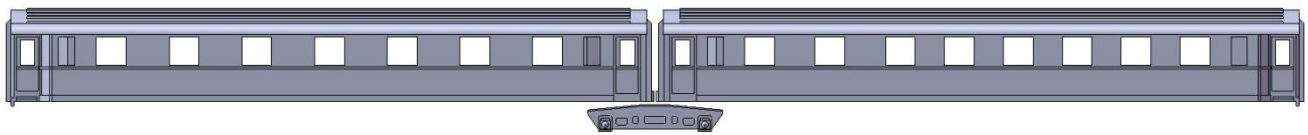
Nyt fra 3 D fronten

Peter Schack



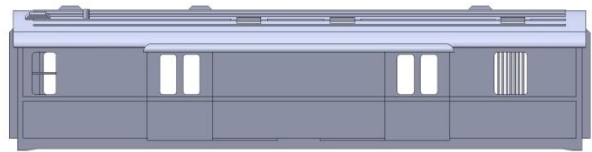
Tidligere har man i Mosebanen kunne læse om Frichs Köffen der var 3D printet og Frichs MXeren der var på tegnebordet. Status er nu at MX overdelen nu er tegnet færdig og er klar til produktion, Köffen er blevet færdigmonteret og prøvekørt, med gode resultater. Det har givet blod på tanden til at tegne mere... Og som alle hobby

landmænd ved "Når svinene lugter mad i truget, så skriger de" derfor har jeg kunne høre dem skrive om AD/AY vogne, EA vogne, MK/FK og MB lyntog. Alle vogne og togsæt er eller bliver tegnet, herunder vil jeg komme med yderligere oplysninger og status for de enkelte modeller.

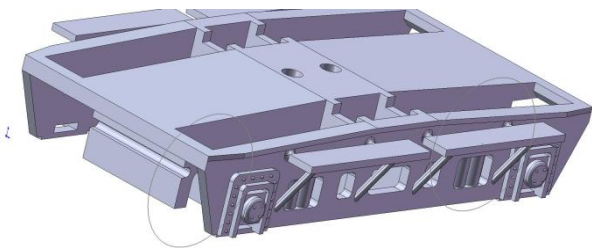


Dobbeltvogn litra AD / AY

Vognkasser, fællesbogier samt tag er tegnet færdig og klar til produktion. Modellen er tegnet til montering af Symoba kortkoblinger, Weinert fjederpuffer samt montering af diverse løsdeler fra Hobby trade. PT. Mangler jeg at tegne 3 meter bogierne. Vognkassen er tegnet med kupéer, for at gøre den mere stiv.



EA sidebillede.



Fællesbogie til AD / AY.

Bagagevogn litra EA

Vognkasse samt tag er tegnet færdig og klar til produktion, modellen er tegnet til montering af Symoba kortkoblingskinematik, Weinert fjederpuffer og til montering af diverse løsdeler fra hobby trade. PT mangler jeg at tegne 2,5 meter bogierne.

Print materialer

Når jeg får 3D printet modeller, bruger jeg som regel to typer materiale. PA 2200, Selective Laser Sintrede

(SLS). Dette er det stærkeste nylon materiale, som producenten har, det har en god varmebestandighed, det mest interessante er at du kan bruge det til "levende" hængsler og fjedre. Vær opmærksom på at dette er et porøst materiale, det vil absorbere forureningspartikler i luften, det vil sige at dine ubehandlede modeller, vil blive gullige med tiden. Råmaterialet, printet, er lettere kornet og kan sammenlignes ubehandlet med meget fint slibepapir, f.eks. korn 400. Printet kan mod tillæg fås poleret, hvilket er at foretrække.

UV-hærdet akrylplast, det er perfekt til små højdetaljerede modeller, som miniaturer, modeltog, computergenerede karakterer m.m. på grund af den fine kvalitet af finish og tynde vægge, ned til 0,3 mm. Materialet er ganske stærkt, let fleksibelt og varmeresistent op til 80 grader C.

Sommerudflugt Til Høng & Gørlev

Den 30.06. 2011, på Hennings fødselsdag, var klubben på sommerudflugt med veteranotoget DSB K 564 samt CU og CY vogne til Gørlev over Høng. Om det var på grund af det var Hennings fødselsdag at regnen dryppede ned, skal være usagt. Vi mødtes på Slagelse station kl. 11:00, til stede var; Bent, Jan, Michel, Thomas, Henning, Flemming, Jørgen og Martin. Vi måtte bevæbne os med paraplyer og regnjakker, for det små regnede det meste af dagen. K maskinen kom kl. 11:15, Thomas snakkede meget om den og glædede sig til at komme ud og køre. Da toget var ankommet i spor 4, gik vi fleste af os ned til bagerste vogn, Eh'en hvor vi mødte en bekendt medarbejder fra toget, nemlig Jens leithoff (gammelt medlem af klubben), som vi fik en sludder med.

Thomas, Martin og Bent kiggede på lokomotivet imens det holdt og ventede på at få tilladelse til at omløbe i spor 3, det blev dog en smule forsinket pga. et Ic-tog, der først skulle ekspederes. men da der endelig blev fløjtet afgang, så havde Thomas nær skidt i bukserne selv om vi stod et stykke derfra, fløjten var vist højere end han havde forventet. Efter at have se maskinen blive koblet på igen, gik vi så op i toget og lidt efter var der afgang.



Bent, Michel, Thomas og Jørgen godt bænket i "kaffestuen".

Der blev fløjtet afgang kl. 12:15 – 25 minutter forsinket. På vej ud af Slagelse kom der en togfører som vi købte billetter af, voksne betalte 90 kr, og Thomas kom med for 45 kr. Vi standsede i Løve,

Havrebjerg (som begge i dag er trinbrætter – nu helt lukkede), derefter i Høng, hvor vi ankom ca. 12:30. Der var sket en hel del i Høng, Vestsjællands veteranog har fået bygget en vognhal derude, og lagt spor til, således at alt det materiel som blev flyttet fra Skælskør i forbindelse med fusionen med Vestsjællands veteranog, er kommet under tag. Da den anden klub måtte rydde deres arealer i Skælskør pga. den her nye natursti mellem Slagelse og Næstved, samt Dalmose til Skælskør som gjorde at de nu ikke længere kunne køre med veteranog.



Anden halvdel af det gode selskab, Martin, Flemming, Henning og Jan

Nå men turen gik så videre af det gamle spor til Gørlev – eller rettere resterne af den gamle bane mellem Høng og Vørslev. Nogen gamle ujævne spor, men som sådan, ligger det ellers godt nok, til toget der ikke kører mere end de ca. 50 km/t. Vi kørte ind på Gørlev gamle station kl. 12:45 – Maskinen blev spændt fra, og kørte et stykke frem hvor den blev holdende – Det viste sig at personalet skulle holde frokostpause så det foregik på skift, 2 mand holdt maskinen i "kog" og 2 spiste. 35 minutter senere var pausen forbi.



Middagspause i det grønne, der ryges!

Der var nogen som vist nok fik sagt til Thomas at det måske kunne være at han kunne få en tur på

maskinen når den lavede omløb i Gørlev, så det måtte Jørgen så tage sig af, så de gik op til maskinen og der var Thomas heldig, for han fik lov at komme med på den korte køretur ned til den anden ende.



Et par heldige drenge, fik turen med rundt om vognene.

Der var også 2 andre drenge som fik en tur. Det må have været noget af en oplevelse for sådan en 10 års gut. I mellemtiden var der nogen af os andre som faldt i snak med en fotograf der var med toget den dag, jeg kendte ham ikke selv personligt, men det gjorde Flemming og Henning vist, der var tale om ejeren af hjemmesiden Tog-billeder.dk ved navn Gunnar W. Christensen. Turen gik tilbage mod Høng og Slagelse kl. 14:40 og på vejen hjem købte nogle af medlemmerne en T-shirt og mulepose. Andre nød en kop kaffe og kage. Og pengene gik jo til et godt formål.



Vognmester Jens har serveret kaffe for drengene.

Da vi ankom til Slagelse kl. 15 gik turen videre ud mod Bildsø Strand hvor Flemming lagde camping plads til en hyggelig grill aften, til det arrangement havde Martin lavet en stor skål kold kartoffelsalat og en alm. skål salat. Man medbragte så selv kødet som man skulle grille. Imens der blev tændt op i grillen, så blev der spillet en gang minigolf.



Drengene dyrker motion.?

Grillen blev hentet og Martin tændte op med lidt hjælp fra Flemmings kone Lis, der også forsøgte at sætte en læsejl op som tag ved grillen som stod ved en overdækket og udestue. Lis måtte lige pludselig forlade det, da der kom fødevarer kontrol – hun var vist godt tosset over det lige netop den dag, så Flemming måtte gøre det færdigt.



Skyd bare, jeg skal nok fange kuglen!

Det regnede en del efterhånden, så flere af os puffede vandet ud af det tag som dannede en bule nedad. Og forsinket blev vi også inden vi kunne spise. Briketterne var længe om at brænde igennem, og Flemming syntes at han ville sætte lidt gang i det med et par brændeknuder, men det gav bare en masse røg.. Langt om længe var grillen blevet klar og vi kunne starte med at stege kød. Flemming og Lis havde købt Steff-Houlberg frankfurter pølser som der også blev grillet et par stykker af. Det blev en god og hyggelig, men noget våd dag. Henning havde jo fødselsdag den dag, men han mente så absolut ikke det var ham der havde været skyld i det dårlige vejr. Og for resten så var der jo også en vis, Dansk grevinde Alexandra, forhenværende prinsesse, der havde fødselsdag samme dag.

Rygter fra et Remise område !



Velkommen til remiseområdet, rygternes **Arnested**. Sidste nummers gættebillede, var åbenbart for svært for de ærede medlemmer. Cirka 0 har indsendt et rigtigt svar! Så denne gang gør videt meget nemmere og kommer med en masse oplysninger.

Ham fyren her, er født og opvokset et sted på Vestsjælland, han havde en Morfar der var ved banen, så allerede som barn var han blevet interesseret i tog, og når han og lillebroderen var på sommerferie, så gik turen ned for at besøge morfar ved jobbet. Senere i barndommen gik han på fritidshjem i Korsør, hvor han da også stod op af hegnet ud til baneterrænet og kiggede på at de grønne MH'ere og MT'ere der rangerede med vogne. Som dreng havde han også Märklin, en bane som faderen havde hjulpet ham med at bygge i en kasse af spånplader på væggen med en plade der kunne vippes ned. Hans far var oprindelig udlært murer, havde selv bygget barndoms hjemmet i Svenstrup, og under byggeriet var der opstået et par store jordbunker, dem syntes han og lillebroderen var s.... sjove at kure på røven ned af, til

stor ærgrelse for hans moder som måtte vaske tøj mange gange i starten. Et par år senere fik de en god nabo, der havde en lidt stejl opadgående indkørsel, den kørte de på kælk ned af, når der var sne - med det resultat at der blev p.... glat, naboen var forresten tidligere kollega til Flemming, senere fik vores hovedperson en køretur med toget over til Fredericia og hjem igen, det var en gang i 1993. Som ung knægt fik han rettet tænder inde på tandlæge skolen i København, ikke noget han brød sig særlig meget om og da han en gang i starten sagde til sine forældre: "Jeg vil ikke med derind", så sagde hans far; (no name) det er ikke et spørgsmål om du vil!, du skal - sådan, ingen kære mor at gå til. Opdragelsen var kærlig, men og bestemt, efter traditioner fra faderens barndom bl.a også med hensyn til at stryge tøj, hvilket faderen også fik lært ham, men åbenbart ikke godt nok, for han gider det ikke den dag i dag.

Hvem er han?



En tur i det Fyn'ske

OKT

OMJK + en pølsevogn.

Onsdag den 22 Juni 2011 var klubben på tur til Fyn, Michel, Jørgen, Flemming og Martin, tog over til OKT for at overrække Ove og Signe et bevis på æresmedlemskab af klubben.

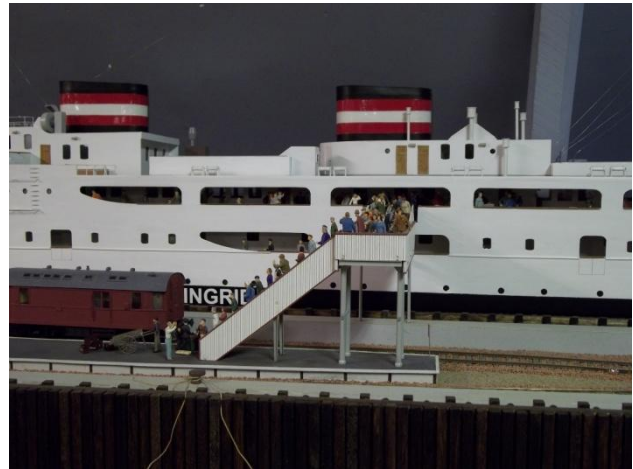
På vejen derover var vi blevet lidt sultne og tørstige, så vi holdt ind et sted mellem Odense og Middelfart, for at få lidt at spise. Stedet så ikke ud af meget da vi parkerede udenfor, det lignede egentlig bare en helt almindelig tankstation, men da vi kom ind så viste det sig at der var både, kolde og varme drikkevarer, kage, pølser samt burgere. Efter at have siddet ude i solen og spist vores mad, gik turen så videre til Middelfart hvor vi var fremme hos Signe og Ove kl. 14⁰⁰. Vi blev budt til bords i havestuen, hvor der var dækket op med boller, smør, ost, marmelade og kaffe der var også friske jordbær – vist nok nogen tyske fra Rema1000, men da vi ikke skulle snakke med dem, kunne det jo være lige meget – godt vi ikke gik helt amok i ”pølsevognen”. Da vi havde siddet og sludret lidt tid, blev det tid til at overrække Ove vores æresmedlemsbevis fra klubben, for deres trofaste og mangeårige, rundhændede støtte til klubben. Flemming holdt en lille tale og det gjorde vist dybt indtryk på Ove der ikke kunne lade være med at blive lidt rørt til glædestårer, de blev begge to meget glade for vores lille bevis og vi er meget glade for at kunne give dem det, da de altid har forkælet os på alle tænkelige måder. Oven på al den højtidelighed blev der snakket lidt igen, selvfølgelig skulle vi lige runde butikken, hvor et par stykker af os købte lidt med hjem.



Motorfærgen Dronning Ingrid i skala 1:45 i sine naturlige omgivelser på OMJKs flotte anlæg.

Vi kørte tilbage mod Odense kl. 16⁰⁰, hvor vi skulle på besøg hos OMJK, men vi skulle først lige hente Peter

på hans hjemme adresse, og derfra skulle vi videre ud til et fabriks kompleks hvor vi skulle hente en gammel brugt kopimaskine som Peter havde skaffet os. Jeg skal hilse og sige fra både Flemming og Jørgen at den var f tung, den blev læsset i Volvo'en – den vejede godt til, vi var 3 på bagsædet også - nåh men vi kørte videre.



Trængsel på landgangen, det er bare med at komme ned i toget og finde en god plads.

Vi skulle mødes med nogen af de andre fra klubben, Bent, Jan, Henning og Thomas – som havde fået lov af Farmand Johnny at komme med selv om det ville blive sent sengetid for den lille knejt – men hvad, det var jo sommerferie. De havde været på besøg hos Odense Modeljernbane Center og havde handlet ind til klubben. På vejen ud til OMJK fik vi en opringning fra Henning, det kneb for Bent at finde vej i Odense, Peter fik dem så guidet hen til en tankstation, hvor vi mødtes med dem. Og derfra kørte vi næsten lige ud til OMJK - kørte kun forkert en gang.



Fruens Bøge. Der ventes på toget!

Vi var derude kl. 17⁴⁰ og blev budt velkommen, vi kiggede lidt på deres anlæg imens vi ventede på at OMJK's Kok skulle blive færdig med maden. Klokkeren 18⁰⁰ kunne vi så spise og ja det var rigtig god mad. Koteletter, nye kogte kartofler med grønsager og peberrods sauce..

Vi gav 30 kr for maden, og en rund 5'er for sodavand og øl. Da maden var kommet indenbords, så gik snakken om modeltog, og vi gik ud og kiggede på deres store spor o anlæg, deres model af MF.

Dronning Ingrid var også færdigbygget, der var lavet ledeværk i lejet. Deres model af Odense gamle banegård var blevet færdig, den var godt nok flot og stor. Nogen af klubbens medlemmer satte også lidt tog til at køre, bl.a blev der kørt et MB lyntog ombord på færgen og der blev tændt lys ombord på den, det så rigtig godt ud. Både Flemming og Martin tog lidt billeder derover..



Alle klubber har noget de er skrappe til, OMJK er skrappe til mange ting, men deres sporlægning og ballast er i særklasse – yderst naturtro.



Se bare her også

Klokken ca. 21⁰⁰ kørte "Ølby" medlemmerne hjem, de havde jo et godt stykke at køre. Vi andre blev hængende et godt stykke tid endnu og ja, til glæde for de sidste få KMK medlemmer blev der hentet en othelloagkage frem, vi var nogen stykker der havde set den i deres køleskab med drikkevarer, der blev lige et stykke til hver af os der var tilbage, den var med jordbær og blåbær – fik jeg sagt den var god?. Da kl. blev 23⁰⁰ var det også ved at være tid til at køre hjem for os, vi var først ude med Peter, derefter gik den ellers ud til motorvejen og så hjem ad, og det var blevet mørkt og det øsede ned i stænger, vist nok ikke så sjovt for Flemming at køre i, men hjem kom vi - ankomst i Slagelse ca. 00¹⁵

Slut for denne gang



Der er kræset om detaljerne, øverst en signal relæhytte, de er placeret ved alle signaler, som nederst – hvor Hr. "Olsen" nyder kaffen efter veludført arbejde i kolonihaven, endnu et bevis på at Fyn er frodig.



DAMPMASKINERNES DRIFT OG VIRKE

Statistik over dampmaskinernes drift og virke.

Der er skrevet mange artikler de senere år om DSB's dampmaskiner, deres konstruktion og levetid. Desværre synes hverken artiklerne eller de hæfter om maskinerne, der også er kommet til, at beskæftige sig særlig meget med deres daglige drift i den periode, hvor de blev enten hensat og/eller udrangeret.

Det skal selvfølgelig straks medgives, at spørgsmålene ikke er ubelyste, men de har blot ikke været målet for beskrivelserne. Det er specielt kunstigt, når samme publikationer blander forskellige epokemønstre ind i beskrivelserne. F.eks. var der en artikel i det udmærkede "Lokomotivet" for nogle år siden, der hævdede, at man roligt kunne køre al den dampdrift, man ville, fra slutningen af epoke IIIb og igennem hele IIIc. Var det nu et rigtigt udsagn? I den

anledning kunne det være morsomt at tage DSB egne statistiske informationer, som de fremstod i etatens årsberetninger, til hjælp. I disse kan man nemlig nøje erfare, hvor mange km de enkelte lokomotivgrupper tilbagelagde hvert år. I det lys, er det dette indlægs påstand, at man ikke frit og utvunget kan indsætte sine dampheste i perioden 1958-1966, hvis man altså ønsker at køre i overensstemmelse med forbilledet. Det behøver man i sagens natur heller ikke, da vi jo selv er generaldirektører på egne anlæg, men vil vi gøre leg til hobby ligger skellet et eller andet sted omkring her. Legen tillader os at gøre alt, hvad fantasien kan frembringe i vort sind, men den seriøse hobbyudøvelse kræver lidt mere for at hæve sig over legen, og det er her et nøje kendskab til, hvorledes forbilledet artede sig kommer ind.



C 717 og ukendt D maskine lægger kræfterne i, under stort forbrug af DAMP, foto er taget kort før Værsløv på nordvestbanen af Svend Jørgensen.

Betragter man engang de omtalte statistikker, erkender man relativt hurtigt, at dampmaskinernes døds-kamp var temmelig langstrakt. Det havde naturligvis aldrig været DSB's hensigt, at det skulle gå således. Men kronisk mangel på politiske visioner, der fulgtes op med utilstrækkelige ressourcer til at sikre, at DSB rustedes til effektivt at kunne tage kampen op mod privatbilismen, var den udtrykkelige samfundsskabte virkelighed dengang, som den er det i dag. Som vi alle ved, tillod bevillingerne dengang

kun, at DSB skilte sig af med de udtjente dampmaskiner drypvist. Ja, det kom aldrig rigtigt til at regne! Derfor måtte DSB døje med totalt udslidte maskiner, der var fremstillet enten i slutningen af det forrige århundrede eller lige efter, og de havde sandelig gjort den anden verdenskrig med, så man kunne vel næppe forlange ret meget mere af dem. Men, det var lige netop, hvad DSB gjorde. Hvor andre etater i landene omkring os, det være sig Sverige, Tyskland, Norge, Belgien/Holland for ikke at tale om

Frankrig, havde sat effektivt ind efter krigen med nye visioner for jernbanernes fremtid og fulgt dem op med helt nyt maskineri – mest elektrisk – tøffede DSB hjerteligt videre. Pengene var én årsag, men der var andre. Betragter man engang DSB's ledelsesstruktur var der ikke megen nytænkning at spore her i årene umiddelbart efter krigen. Ganske vist lå DSB underdrejet mens Peter Knutzen slæbtes igennem tjenestemandsdømstolens ydmygelser, der uundgåeligt sluttede af med dennes endelig afskedigelse (med pension!!) i 1948, hvorefter Terkelsen endelig kunne sætte sig til rette (hvile?) i direktørstolen. Terkelsen var et produkt af Knutzens ledelsesstil, og fortsatte, hvor denne slap. Terkelsen var ikke nogen dårlig chef for DSB, men han var bare ikke svaret på efterkrigstidens udfordringer. Det er naturligvis lidt af en påstand, men betragter vi resultatet af hans virke frem til den dag, da P.E.N. Skov kunne afløse ham, skete der intet. Depechen blev løftet videre, men nytænkning var en by i Stalins

Rusland. Skov var heller ikke nogen revolutionens mand, så med disse to personer i spidsen for en organisation, der behøvede en ny saltvandsindsprøjtning lig med den, som DSB havde fået, da Knutzen tiltrådte i begyndelsen af 30'erne, udeblev. Resultatet var, at de personer, der sad i generaldirektørstolen, og hvis væsentligste opgave, det var at hive ressourcer ud ad trafikministerens lommer, ikke løste deres opgave tilstrækkelig effektivt. Så, når summen af etatsens bestræbelser sammen med politisk mangel på indsigt og vision gjordes op, er det ikke længere vanskeligt at forstå, hvorfor de stakkels damplokomotiver måtte døje så grueligt mange år udover den dato, hvor de for længst burde være gået på pension. Ja, måske kunne man hævde "at gå på efterløn" for de seneste produktioner, som Frichs leverede på et tidspunkt, hvor det var imod enhver sund fornuft fortsat at levere dampmateriel.



H 785 med et lille persontog, læg mærke til at det er et plantog, da særtogs pladen mangler (de kan have glemt den) Til sådan et bette tog er det ikke meget af den dyre damp der er brug for. Kolding, 1961. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Tilbage til statistikken.

Det kan hævdes, at dampmaskinerne reelt set var ophørt med at spille nogen som helst rolle for DSB som trækraft bortset fra i meget få løb, i helt

specielle situationer med nedbrud eller i perioder med særlig høj belastning, f.eks. ved højtiderne, fra 1958 og fremefter og i hvert fald fra 65.

Kig engang på tabel 1a.

Tabel 1 a.					
Togkilometer pr. år efter trækraft i 1000 km. ¹	50/51	55/56	59/60	61/62	65/66
Damp	19.040	13.580	4.738	2.092	404
Motorlok	516	1.169	9.496	13.337	18.309
Motortog	9.298	16.920	17.983	17.418	14.608
Togkilometer i alt det år.	34.888	38.224	38.626	39.221	40.879

Af den fremgår det, at strækingskørslen med dampmaskiner i Danmark i 65/66 var reduceret til 2,1 % af, hvad den havde været i 50/51, mens at kørslen med motorlokomotiv (dieselelektriske lokomotiver) i samme tidsrum var steget med kolossale 3548 % ! Og kørslen med motortogene var steget med 157 %.

I tabel 1 b. opstilles dampens procentuelle andele af de totale togkilometer i Danmark i perioden 1950-66:

Tabel 1 b.					
Togkilometer i % af årlig total.	50/51	55/56	59/60	61/62	65/66
Damp	54,6	35,5	12,3	5,3	1,0
Motorlok	1,5	3,1	24,6	34,0	44,8
Motortog	26,7	44,3	46,6	44,4	35,7

(Det skal bemærkes, at kørsel med elektriske motorvogne ikke er medtaget i tabellerne, hvorfor procentangivelserne i tabel 1 b. samlet set ikke giver de forventede 100%.)



K 582 i Roskilde med kulvogne til maskindepotet i 1960.

Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

¹ Opgørelsen indeholder kun toglokomotivkilometer præsteret ved togkørsel.

For yderligere at understrege den negative udvikling for damptraktionen hos DSB, kan man undersøge drivmiddelforbruget i samme tidsrum, hvilket fremgår af tabel 2.

Tabel 2 a.						
	50/51	57/58	59/60	61/62	65/66	Gnst. pr lokomotiv km:
Kul i tons:	329.279	156.555	92.408	47.378	11.498	15 tons
Diesel i liter:						
Motorlok	932.313	23.770.039	33.579.577	44.814.983	62.916.000	3,2 liter
Motortog	12.160.974	29.296.090	29.438.061	30.028.000	28.273.000	1,4 liter

(Opgørelsen inkluderer kun forbruget til strækningekørsel).

Tabel 2 b.					
Udgifter til brændsel og olie samt vedl. til damplokomotiverne i 1000 kr. ²	marts 1953	marts 1955	marts 1958	marts 1961	marts 1966
	67.046	57.860	55.295	34.214	25.703

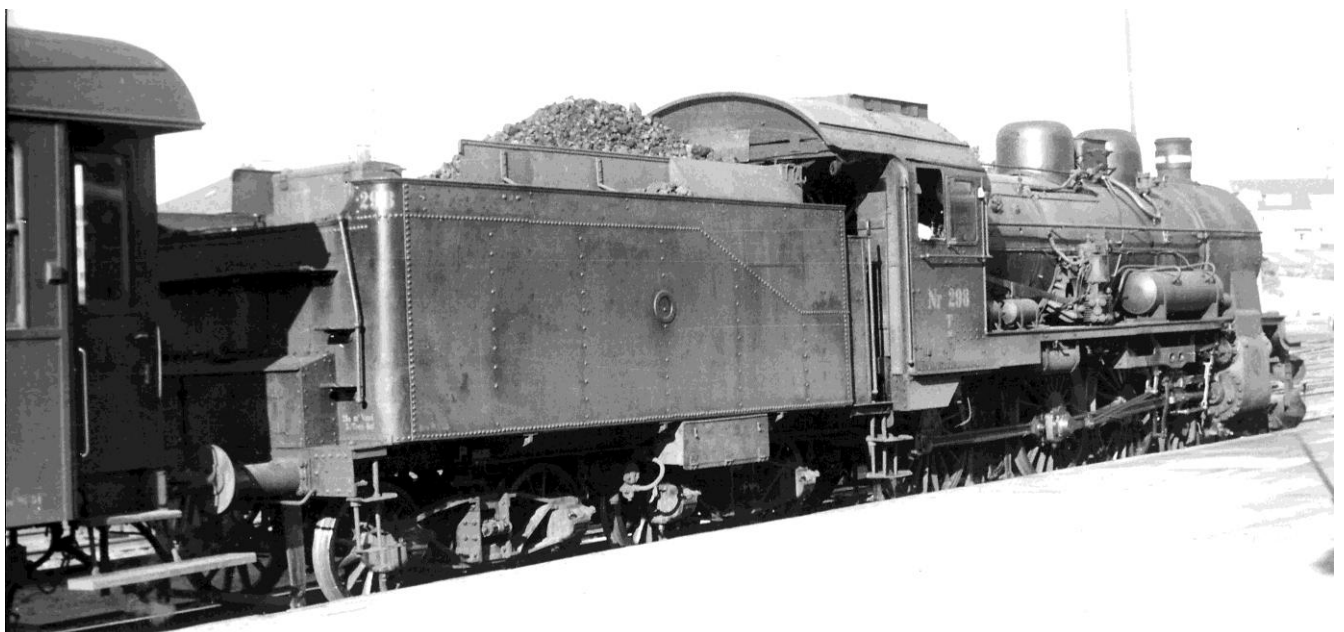
Set med dampentusiastens øjne er der tale om dystre tal, der uomgængeligt henviser til betydelige udrangeringer og hensættelser af maskinerne. Forbruget af kul var i 65/66 simpelthen skrumpet ind til sølle 3,5 % af, hvad det havde været 14-15 år tidligere, hvorimod dieselforbruget er steget meget betragteligt med næsten 700 %.

Hvad angår antallet af damplokomotiver (minus damprangermaskiner), se tabel 3 a., stod det ikke bedre til i perioden, selvom det kan konstateres, at de nu ikke var helt borte. De kørte bare ikke ret meget mere.

Endvidere viser en sammenstilling af tallene i tabel 1 a. og 3 a., at dieseltraktionen nu for alvor havde holdt sit indtog, idet 53 lokomotiver i 50/51 ydede sølle 516.000 toglokomotivkilometer, hvorimod 84 i samme kategori, men af nyere typer, leverede hele 13.337.000 km i 61/62.

Tabel 3 a.					
Antal lok	50/51	55/56	59/60	61/62	65/66
Damp	430	303	202	165	113
Motor (diesel)	53	14	45	84	106
Motortog	115	195	162	162	146

Tabel 3 b. viser det enkelte lokomotivs præstation pr. art i udvalgte år.



T 298 i Aalborg 1954, klar til afgang.

Foto.: P. E. Clausen. Arkiv.: DMJK.

² Tallene er ikke helt sammenlignelige, da DSB ændrer opgørelsesmåde midt i 50'erne, men tendensen er absolut korrekt.

Tabel 3 b.					
Antal km pr. lokomotiv af total/art i km. ³					
	50/51	55/56	59/60	61/62	65/66
Damp	44 279	44 818	23 455	12 679	3575
Motorlok	9736	83 500	211 022	158 774	172 726
Motortog	80 852	86 769	111 006	107 519	100 055

På damp-siden var tallet i 50/51: 44.279 km årligt pr damplokomotiv faldet til magre 3575 km pr strækingslokomotiv i 65/66, hvilket udgjorde godt 2 % årligt af, hvad et diesellokomotiv præsterede i samme periode.

Anskaffelsen af de nye My og Mx havde tydeligvis driftmæssigt set været en meget fornuftig investering for DSB, og en forudsætning for forøgelsen antallet af togkilometer samtidig med, at man relativt set ikke havde øget driftsudgifterne i tilsvarende omfang, eftersom dieselpriisen, i årene efter krigen, var faldet til et niveau, der var lavere end prisen på den tilsvarende energimængde i kul.

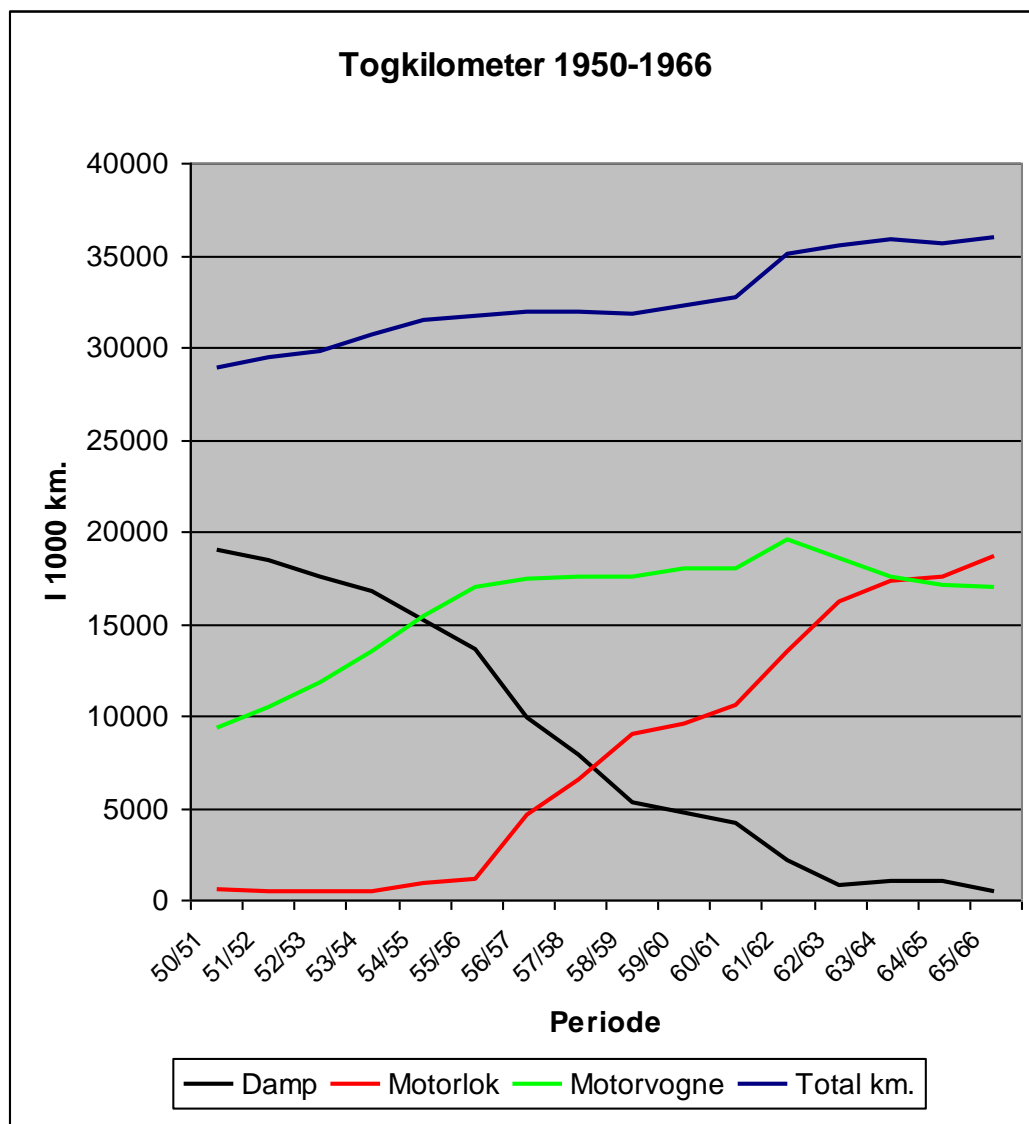
Det var tallene som udtaget af DSB årsberetninger for perioden 1950/51 – 1965/66, og som de blev listet i forskellige tabeller heri.



Ukendt S maskine får sig en tår over tørsten i Roskilde, det er den samme vandkran som K 582 holder ved på forrige foto. Foto.: Arne Kirkeby. Arkiv.: OMJK.

Sammenholder man parallelt hermed DSB egne udledninger af sin situation, som sammenfattet uden for tabellerne, og anbragt i den indledende redegørelse for årsberetningsperioden, finder man flere interessante oplysninger. Det fremgår eksempelvis af årsberetningen for 1955/56, at man bla. har anskaffet 4 dieselelektriske lokomotiver og 13 motorvogne, og i samme periode har man udrangeret 40 stk. damplokomotiver og ét dieselelektrisk lokomotiv. Om driften hedder det, "at antallet af lokomotivkilometer er steget med 0,1 mil. til 38,2 mil.; heraf faldt på damptog 13,5 mil. (35,5%), på dieselmotorvogne (ekskl. lyntog) 17,0 mil. (44,6%), lyntog 2,3 mil. (5,9%), på dieselelektriske lokomotiver 1,2 mil. km. (3,1%) og resten på elektriske motorvogne". Stigningerne for de nye diesellokomotiver var i den periode 0,3 mil. eller 27,2 %, så man kan da roligt konkludere, at DSB havde forstået at få dem ud at bestille noget. I 61/62 leverede dampmaskinerne blot 5,3 % af det samlede antal togkilometer for dette år, hvilket var en reduktion på næsten 50 % i forhold til det foregående år ! For at få en totaloversigt for perioden 1950-66 over udviklingen i præsterede togkilometer (togkørsel) pr år fordelt på trækraft, se tabel 4.

³ De listede årlige ydelser for et damplokomotiv passer meget godt med tal, som DSB selv har opgivet i sit jubilæumsskrift fra 1947, hvori der anføres, at et damplokomotiv i 1945/46 hver kørte 38.000 km og, at de forbrændte 1000 tons kul dagligt året rundt. Det skal også bemærkes, at der i denne tabel beregnes ud fra det totale antal togkilometer for året og ikke kun strækingskilometer (minus rangering) som i de øvrige tabeller.



Tabel 4. (Den viste total er kun en opsummering af det samlede antal togkilometer).

Dermed synes en sammenfatning af ovennævnte analyse at pege på, at Lokomotivets epokeinddeling med den meget rummelige epoke III fra 1941-74 i centrum ikke helt rummer den fornødne sammenhængskraft. Epoken, som opstillet knækker i hvert fald driftsmæssigt over på midten. Sammenholder man den mængde statistiske oplysninger, der er samlet i tabellerne, efterlader de et klart billede af, at dampkørsel i den mellemste del af 60'erne og fremefter næppe er særlig realistisk. DSB anvendte i hovedsagen kun dampmaskinerne

Materielmæssige konsekvenser af epokevalget.

Når man har gjort sig klart, hvilken epoke, der skal danne grundlag for opbygning af ens anlæg og for materielanskaffelserne hertil, starter overvejelserne om, hvor meget driftsmateriel man bør anskaffe sig af hver kategori, hvilke bygninger man bør bygge og endelig afpasse indkøb af bilmodeller og ikke mindst signaludstyret til modelanlægget. Hvor mange personvogne og godsvogne bør anlægget rumme for at illustrere det tidsmæssigt rette forhold mellem materielkategorierne?

som regulær trækraft forspændt meget få plantog og oftest kun, når der opstod problemer med de nyanskaffede diesellokomotiver, altså som nedbrudsreserve, hvilket underbygges af tal, der ikke er med i tabel 1 a., men som viser, at dampmaskinerne i 65/66 brugte lige så mange km på at stå som netop nedbrudsreserve i remisen eller ved depotet, som på at levere reelle togkilometer. At DSB kunne udregne det, skyldes snedige beregningsmetoder, der kunne omsætte ventetiden ved depotet til km på strækningen.

Som svar på det spørgsmål er det min opfattelse, at man i den forbindelse har en lidt større frihed i sine valg, når det gælder den kvantitative udstyrelse i modsætning til, hvad der kørtes med. Det bør gælde, at det ikke så meget er det rå antal, men den måde driften blev gennemført på, altså hvor ofte en vogntype eller det enkelte lokomotiv anvendtes, der er afgørende. Driftsmæssigt vil jeg blot tilføje, at antalsmæssigt lå DSB beholdninger af person- og godsvogne meget konstant op gennem 50'erne.

Modelbanekolleger har i indlæg og artikler foreslået forskellige metoder hertil, der dog alle bygger på forholdstal. Man kan dividere DSB aktuelle beholdning det pågældende år med 87 (eller 100, hvis det er lettere) for derved at få et omtrentligt tal for

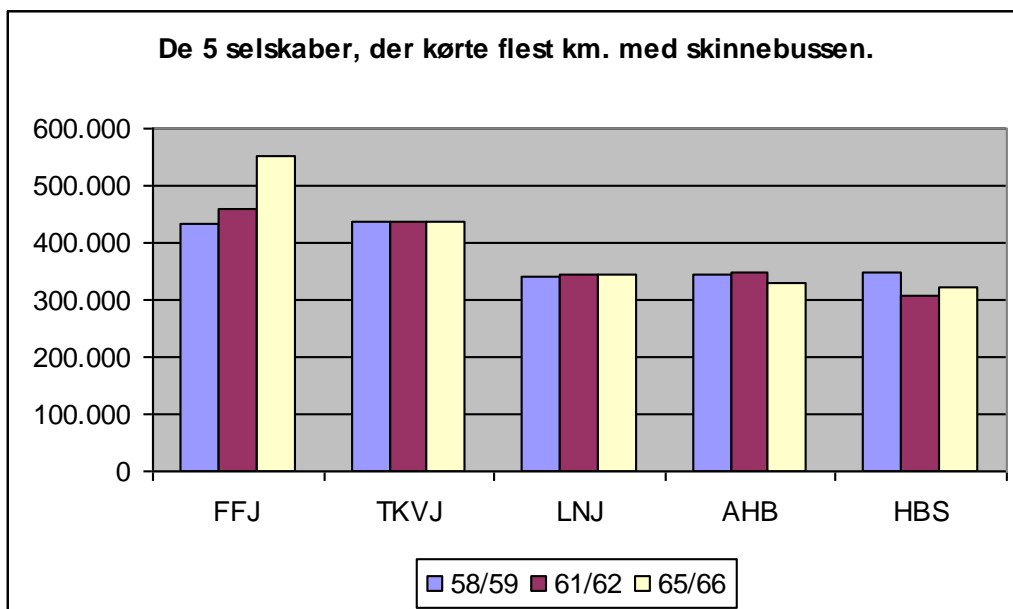
mange vogne eller stykker trækraft af den pågældende type, der bør forefindes på anlægget. Men, metoden kan kun – og det understreger de også – være en retningspil for valgene. Så jeg vil opfordre til, at man læser dem og især henviser til indlæg på MJ-blog og en artikel skrevet af Jens Bruun-Petersen. Begge indlæg søger at besvare spørgsmålet, hvad kørte DSB med og hvor mange vogne af hver slags.

Afslutningsvist skal det tilføjes, at betragter man DSB egne opgørelser, viser de meget tydeligt, at det altid er persontrafikken, der har givet DSB sin hovedindtægt, hvorimod godstrafikken, og det gælder især for stykgodset, ofte har givet anledning til store problemer for indtjeningen. I perioder har netop stykgodset givet DSB anledning til dybe rynker i panden. Det kunne naturligvis lede til den fejlagtige betragtning, at så må man hellere undlade at købe godsvogne til anlægget, hvis realismen skal være i højsædet. Det ville naturligvis være en absurd påstand, der også af rent hobbymæssige årsager ville være uanvendelig.

Skinnebusserne.

Afslutningsvis kunne jeg ikke lade være med at tage nogle få tal med fra DSB årsberetningers allersidste sider om skinnebussens anvendelse på de danske privatbaner i lyset af, at ikke færre end tre producenter har annonceret, at de vil fremstille en udgave af den populære skinnebus i år. Tallene i tabel 5 lister de fem privatbaner, hvor skinnebusserne kørte mest, altså præsterede flest kilometer.

Så vidt jeg er underrettet, er der ikke nogen af de tre firmaer, der på nuværende tidspunkt har inkluderet de to største brugere i deres første sortiment. Det synes jeg er ærgerligt også, fordi der er udsendt en del andet materiel til især TKVJ. Lidt helhedstænkning skader jo ikke, specielt ikke på et mindre marked som det danske, hvor forudsætningerne herfor for alvor synes at være til stede



Afslutning

Lad mig til sidst sige, at den store fordel ved vores hobby er, at man kan gøre, hvad man vil. Hensigten med dette indlæg har bestemt ikke været at gribe ind i den opfattelse. Det er jo ens egen miniverden, som man kan skabe og udvikle som lysten og pengepungen tillader. Men hensigten har været at

bidrage til måske at gøre andre interesserede i DSB som en driftsvirksomhed op gennem 50'erne og 60'erne og – efter lyst og behov – at udnytte de informationer, der ligger heri, og integrere dem i minidriften på modelbanen.

Anvendt kildemateriale:

1. DSB's Årsberetninger i perioden 1950/51 til 1965/66.
2. Lokomotivet nr. 91 udgivet af foreningsforlaget "Tog På Tryk" og udkommet i februar 2008.
3. Lokomotivets særskrift af Steffen Dresler: Fra Atlantic til Pacific, udgivet i
4. DSB jubilæumsskrift: D.S.B., danske Jernbaner i Hundrede Aar, 1847-1947, udgivet af Banebøger i 1997.
5. Artikel af Jens Bruun-Petersen i Sidesporet med titlen "Hvor mange af hver slags"
6. Artikel på MJ-blog af "OCCAM" om driften i 1954.

”KØREPLANEN”

OKTOBER KVARTAL 2011.

Onsdag	05.	Oktober	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	12.	Oktober	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	19.	Oktober	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	26.	Oktober	Køre/byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	02.	November	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	09.	November	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	16.	November	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	23.	November	Køre/byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	30.	November	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	07.	December	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Lørdag	10.	December	Julefrokost.....	13⁰⁰ - ????
Onsdag	14.	December	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	21.	December	Byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰
Onsdag	28.	December	Køre/byggeaften i klubben.....	19 ⁰⁰ - 22 ⁰⁰

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

Eksterne aktiviteter

26. - 27. November.: Modelmesse 2011 i Stoholm. Søndergade 56. 7850 Stoholm.

04. December.: Dansk Legetøjsmarked - samlertæf i Frederiksberg Hallen.

07. December.: Vestsjællands Veterantog holder billedaften med julehygge onsdag 7. december kl 19⁰⁰.

John Wilke viser billeder og fortæller om sine jernbaneoplevelser. Mødet holdes i Ringsted Kulturhus Søgade 3, 4100 Ringsted.

Det koster 30 kr. at deltage i mødet, som også dækker forplejning.

Handelsafdelingen vil være til stede denne aften.

Vi håber at se rigtig mange denne aften.





Side 24.

Modellen

I det store udland er det helt normalt med små firmaer der laver lækre håndbyggede lokomotiver i den dyre ende af prisskalaen, i Danmark findes der "kun" et firma der håndbygger lokomotiver i metal – fra bunden. Det har faktisk eksisteret siden 1980 og lavede dengang (som i dag) O maskiner, marcipanbrød og meget andet, i ædelt metal og høj kvalitet, firmaet hedder Felix Team, ligger i Tranbjerg ved Aarhus og ejes af Finn Lekbo. Modellernes udførsel er helt fantastisk og jeg kan f.eks. ikke erindre jeg har set finere gangtøj på nogen andre HO damplokomotiver. www.felixteam.dk



Chefen for Felix Team og manden bag de dejlige lokomotiv modeller – Finn Lekbo.



To fremragende eksempler på den høje standard modellerne er bygget i, øverst K 563 som kan bestilles nu og nederst Frichs lokovogn fra MFVJ (M3) nu udsolgt, men ikke mindre dejlig af den grund, forside af dette nummer prydes af en anden af firmaets modeller, litra O 318.



Nyt fra klubben



Den digitale verden

Peter Har på vores hjemmeside og i forum begået nogle gode og letforståelige tekster omkring den digitale styring af såvel lokomotiver, som sikringsanlæg. Jeg synes de meget informative og at de fortjener at komme en tur i bladet. Artiklerne er krydret med lidt foto fra klubben, desværre uden direkte forbindelse til teksten.

Open DCC

Da vi i klub regi skal bruge en central med interface til sikringsanlægget på vores anlæg, lå valget meget hurtigt imellem IB-Com fra Uhlenbrock eller en central fra Open DCC. Da jeg kendte IB-com'en i forvejen, tænkte jeg, at den måtte være at fortrække, dog skulle den anden også have en chance. Derfor satte jeg mig, med mine dårlige tyske sporkundskaber, til at læse en hel masse om Open DCC. Derefter tog jeg, som privatperson, valget og bestilte en Open DCC central hjem for at bygge den, så jeg kunne se, hvordan den virkede, og vi kunne teste den i klubben. I samme forbindelse valgte jeg at få en booster med hjem for også at prøve denne.

Herunder har jeg så skrevet et par linjer om byggeriet og jeg håber ikke, at jeg får skræmt nogle væk fra at kaste sig ud i det, for det kan lade sig gøre, bare man har rigelig tålmodighed og lidt elektronik erfaring.

Central

Da jeg bestilte centralen havde jeg nogle valg, bl.a. om hvilken Processorkreds, der skulle leveres med, om jeg selv ville lodde SMD komponenter på osv. Jeg valgte ud fra min erfaring med mine øjne, at få

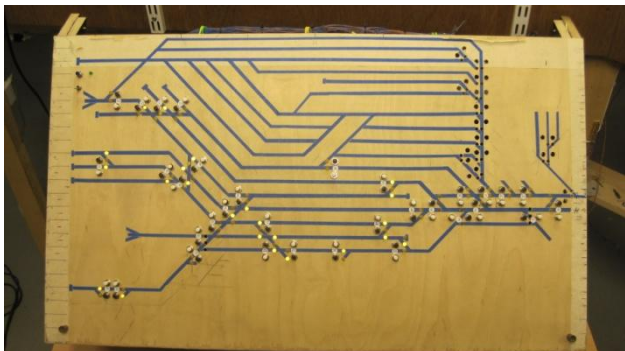
Loddet SMD komponenterne på, og få centralen leveret med ATmega64 kredsløb, som skulle arbejde noget hurtigere og kunne noget mere end den normale 32 kredsløb, der ellers følger med. Nu kommer så den første lille advarsel... på Open DCC' webshop står der under produktet "nicht für Lötanfänger" som jeg vil oversætte det til: "ikke for lodde nybegyndere" eller "kun for øvede". Det skal tages seriøst, for jeg måtte sande, at da jeg skulle lodde på det dobbelt siddet print, skulle jeg være meget omhyggelig med at loddetinnet kom ud og fangede print øerne på begge sider, samtidig med at der nogle steder, ikke var nogen print øer af betydning. Efter meget omhyggelig lodning og eftermåling med multimeter, der hvor jeg var i tvivl, så lykkes det.



Der arbejdes koncentreret i el afdelingen!

Byggevejledningen der følger med er mildt sagt, "en by i Rusland", der ikke følger nogen brugbar byggevejledning med, ligesom der ville gøre til et velkendt Velleman byggesæt. Jeg sad med diagrammet, der fulgte med på den vedlagte Cd-rom, samt håndbogen til centralen og kiggede grundigt i dem, når der kom den mindste tvivl. Efter 6 timers

koncentreret arbejde, lykkes det at få samlet færdig og jeg var klar til at teste. Jeg valgte til min første test at montere en sikring på 0.5A imellem centralen og strømforsyningen og tændte så for strømmen til centralen - vupti en rød diode lyste op, samt en grøn diode blinkede til mig. Alt var okay og nu kunne jeg tilslutte den til computeren. Driverne blev installeret på computeren og programmet, Rocrail, begyndte at kommunikere med centralen.



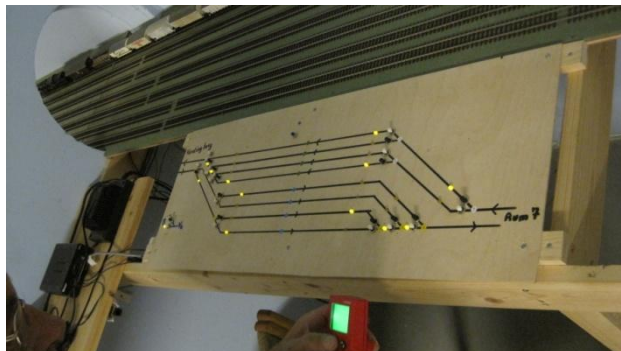
Den midlertidige sportavle til Korsør station

Næste dag var det klub dag, så centralen kom med i tasken og ned i klubben, hvor der skulle laves nogle flere tests.... men da jeg satte strøm til centralen, kunne jeg ikke få den til at kommunikere med computeren, efter hensigten. Jeg fandt ud af, at der ved den ene modstand på retursiden af S88 modulet, sad der et lille bitte stykke tin, som havde fået kontakt med stel og det var nok til, at centralen ikke ville tænde for digitalstrømmen, dette blev rettet og derefter var alt okay igen. Aftenen igennem testede vi den med forskellige ting, som den klarede til UG med pil op.

Booster

Tidligere nævnte jeg den indkøbte booster og konklusionerne på denne er lige de samme som med centralen: En al for dårlig byggevejledning og sværhedsgraden ang. lodningen er også den samme. Den tager dog ikke lige så lang tid at samle, men man skal stadig være omhyggelig med sit arbejde. Ifølge vejledningen skal boosterens diode blinke med tre af dioderne, når man sætter strøm på den. Det er en lille egen test. Tilslutningen af boosterens diode skiller sig lidt ud, hvis man sammenligner med tilslutninger af andre typer boosterer. Normalt har en booster en CDE indgang tilslutning, men den tilslutning har denne booster ikke, da den tilsluttes centralens DCC udgang. Dette gør at den er lidt mere bruger venlig i f.eks. et Roco digital anlæg, da man ikke skal have specielle kabler og så er den billig.

Boosteren kan efter Open DCC godt tåle 18 volt. Jeg valgte at kontrollere, hvor meget boosterens udgang kunne klare. Efter producentens oplysninger, er udgangskredsen stabil helt op til 50V med en effekt på 4A. Dog skal man ikke forsyne printet med mere end 24V, da man ellers skal lave konstruktionsændringer.



Skjult station B med en midlertidig betjeningstavle

Strømforsyning

Når man skal tilslutte delene fra Open DCC, skal man lige være opmærksom på, at de ikke skal tilsluttes strømmen, ligesom traditionelle digitale komponenter, som normalt bliver forsynet med vekselstrøm (AC), delene fra Open DCC, skal strømforsynes med stabiliseret jævnstrøm (DC). Jeg vil hermed gøre opmærksom på, at det er meget vigtigt at strømforsyningen er godt stabiliseret, for at undgå forstyrrelser i centralen, booster, m.m. Specielt ang. centralen skal man være opmærksom på, at spændingen fra strømforsyningen, ikke kommer over 15 volt DC, da dette vil brænde ATmega kredsen af.

Efterskrift

Jeg håber, at følgende har givet nogle lidt blod på tanden til at bygge nogle dele fra Open DCC, uden at jeg har skræmt nogen helt. Hvis man gerne vil se Open DCC i drift, eller har spørgsmål, er man meget velkommen til at kontakte klubben.

Sikringsanlæg på Stationen

Vi har den ide, at vi ikke vil lade computeren køre toget for os, men af tekniske årsager, vil vi bruge computeren til at hjælpe os med det praktiske og sikringstekniske, da vi vil undgå en større relæstyring på togveje osv. Så for at man kan få en rimelig forståelse, vil jeg her komme med en lille beskrivelse

på, hvordan vi vil opbygge dette, inden vi begynder på beskrivelsen, må vi lige understrege, at vi bruger flere digitalsystemer, der kører uafhængigt af hinanden, forstås på den måde at vi har et digitalsystem kun til kørestrøm (Roco) og et digitalsystem, kun til sikringsanlæg (dette bliver formentlig Open DCC). Disse to anlæg må ikke kunne kommunikere direkte med hinanden, men sikringsanlæggets digitalsystem, kan manipulere med kørestrømmen på det andet anlæg, via bremsegeneratorer.



Disse herlige mænd og deres forunderlige (foto) maskiner.

Hver station udstyres med en eller flere pulte, som grupperes efterfølgende som masterpult og slavepulte. Masterpulten har stationens togvejsspor, samt spor der ligger i det sikrede område på stationen. Slavepultene har stationens usikrede område, dvs. spor der ikke indgår i togvejsspor. Stationen har derudover en telefon, "Railcom Display", der kan læse ankomende togs adresser, samt en computer med køreplaner, maskinplaner osv. Computeren styrer også sikringsanlægget, som får informationer fra sporskiftere, spor og fra masterpulten via tilbagemeldingsmoduler, disse informationer behandler computeren og sender dem til diverse dekodere, der stiller sporskiftere, signaler osv. det giver os blandt andet, muligheden for, at vi kan lave ind og ud-kørselstogveje med dækningssporskifter, sporisolationer og rigtigt signalbillede efter "the real world".

Vi har nu kikket lidt på, hvordan vi bruger computeren til at styre sporskifter, signaler osv. på stationen, men den skal også styre vores indkørsel og udkørsel på stationen. Dette skal ske i fællesskab med en "FC computer", der skal styre alt hvad der sker ude på strækningen, men denne computer beskriver vi senere.

Lad os forestille os at vi er stationsforstander på Korsør St. Sporet til og fra Korsør er i KMK en enkeltsporet strækning og derfor er risikoen for uheld her større, end hvis det var en dobbeltsporet strækning. Vi kan derfor ikke bare sende tog af sted, uden at vi ved om strækningen er fri. Derfor trykker vi nu en udkørselstogvej. Vores computer vil nu registrere vores ønske og undersøger sammen med "FC computeren" om strækningen ud af Korsør er fri. Hvis det er muligt at stille togvejen, gør computeren følgende: Stiller sporskifter i togvejen samt dækningssporskiftere. Når den har kontrol på disse, stiller den signaler. Nu kan vi kalde det tog op som skal køre og bede lokomotivet om at køre. Computeren oplåser løbende de berørte sporskifter og signaler, efterhånden som toget er på vej ud af stationen.



Lokomotivføreren spejder efter udkørselsignalet på Korsør station, det varer nok lidt endnu før han kan se det!

Ved indkørselstogveje sker der nogenlunde det samme, dog bare på følgende måde: Vi trykker nu en indkørselstogvej. Vores computer vil nu registrere vores ønske, og undersøge sammen med "FC computeren" om strækningen ind mod Korsør er fri. Hvis det er muligt at stille togvejen, gør computeren følgende: Stiller sporskifter i togvejen samt dækningssporskiftere. Når den har kontrol på disse, stiller den signaler. Nu kan vi kalde det tog op som skal køre ind på stationen, og kører det ind. Computeren oplåser løbende de berørte sporskifter og signaler, efterhånden som toget er på vej ind på stationen.

Nu vil den kvikke sidde og tænke lidt over, det tog som blev sendt af sted - tidligere, det vil jo blive ved med at køre og ramle op i noget, når det ikke kan komme længere - hvis man ikke gør noget.... Det er også helt rigtigt, men bare rolig, det har "FC

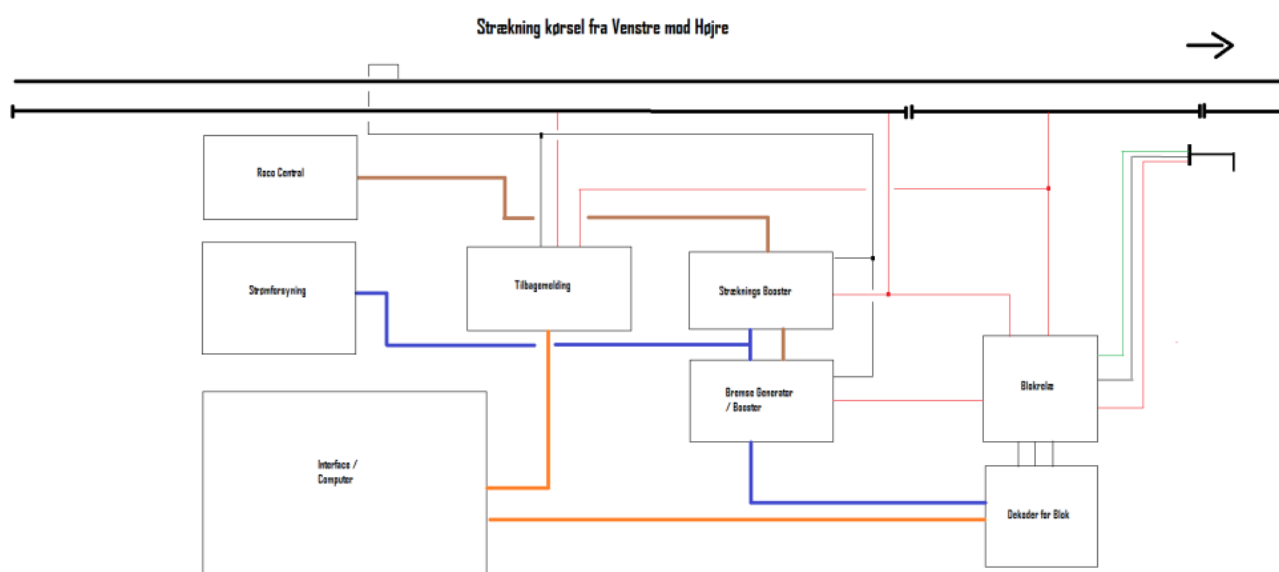
computeren" styr på, det beskriver vi senere... Et andet spørgsmål der vil kunne stilles er, hvordan vil jeg kunne kende adressen på det lokomotiv, der er på strækningen? - jo det er meget simpelt, på strækningen til og fra en betjent station, vil der være monteret en "Railcom Display" der læser dekoderens adresse, og denne vises i stationens masterpult. Ved stationer med flere hovedspor vil der sidde et "Railcom Display" pr. hovedspor.

FC Computeren

Denne computers fornemste opgave er, at sikre at togene ude på strækningen ikke kører op i hinanden, selvom at den ikke har direkte kontakt med den digitale kørestrøm. Dernæst skal den styre skjulte stationer, signaler m.m. Hvordan får vi så den til dette??? dette sker via tilbagemeldinger, sporbesætter og god gammeldags blokstyring, med indbygget bremseautomatik (bremsegeneratorer). Vi kan altid bestemme over toget. F.eks. hvis vi ønsker at standse det på strækningen, eller ændre hastigheden.

Blokstyring

Kræver nok lidt forklaring, så det gør vi bare... i den gamle analoge tid, lavede man blokstyringen på den måde, at man monterede magneter under lokomotiverne, når så dette havde passeret et signal (blok), gav magneten en impuls til et relæ via et reeddrør i sporet, så signalet gik på rødt og signalet før det gik på grønt. Dette havde nogle ulemper, for hvis toget tabte nogle vogne, ja så kom det næste skubbende med dem, og evt. fik dem skubbet af sporet. En anden mulighed, man kunne opleve, var at lokomotivet ikke fik slået relæet over, og så stod det hele stille, efter et stykke tid. Den måde vi opbygger blokstyringen i dag helt anderledes, da vi har nogle sporbesættelsesmeldere der føler om der er noget på sporet. Det gøres i praksis på den måde at flere af vognene er blevet udstyret med aksler, der har en indre modstand, lys eller funktionsdekodere... Lokomotiverne giver sig selv, da de har en indre modstand i dekodere. Dette fortæller sporbesættelsesmelderen om sporet er besat, der sender informationerne videre til computeren



Se nu sidder vi og kikker på billedet. Og jeg vil her lige hurtigt løbe det hele igennem. Roco centralen leverer digital strøm til boostere rundt på anlægget og trækker ikke noget selv, hvorfor? Jo for hvis der sker en kortslutning på centralen, går der ged i hele anlæggets sikringsanlæg samt at det er meget billigere at udskifte en Booster end en Central, hvis den brænder af. Så har vi Tilbage meldings modulet, det føler om der er noget på sporet, det pågældende sted på anlægget, og sender et signal til Interface / Computeren. Computeren styrer Blok dekoderen, som faktisk er en alm. sporskifte dekode som styrer

selve blokrelæet, relæet skifter signalet og veksler imellem strækingsbooster og bremseboosteren.

Det der er det nye i det her, er at man ikke kan komme til at køre et tog, op bag i et andet - ude på den fri strækning, fordi tilbagemeldings modulet vil føle, om der er noget på sporet og det føler den, via den digitale kørestrøm. Nu vil der så sikkert sidde et klogt hoved, der sidder og tænker aha, hvad så hvis der sker en kortslutning? Jo der er tilbagemeldings modul udstyret på den måde at det registrerer om

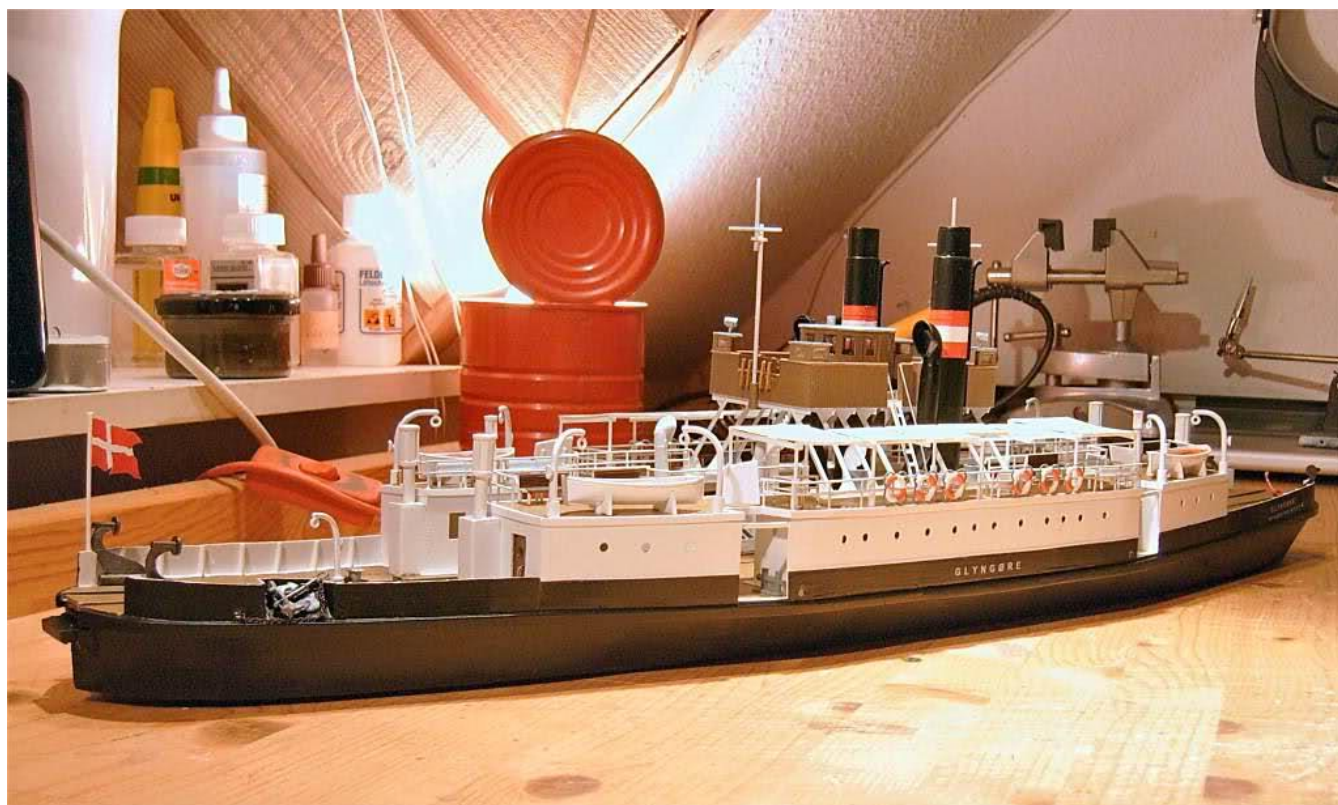
der er strøm fra boosterens samt om der er en belastning, på den enkelte blok. Hvis boosterens der strømforsyner det enkelte spor falder ud, så husker tilbagemeldingsmodulen at sporet var besat og der vil ikke kunne ske noget. Tilbagemeldingsmodulen vil også fortælle computeren om denne kan sende et tog frem til den pågældende blok, ligesom det vil fortælle computeren, om den næste blok er besat eller ej. Hvis den efterfølgende blok er besat, vil vores signal stå på stop, men når den efterfølgende blok er fri vil tilbagemeldingsmodulen fortælle computeren at den må stille signalet på kørsel og vores tog kører ind i den næste blok og stiller signalet på stop, fordi at det besætter den efterfølgende blok.

Men hvad laver bremse generatoren?

bremsegeneratoren er faktisk en central, som kun kan sende en "0" værdi ud til lokomotivdekoderen, det gør at denne vil begynde at bremse, samtidig med at den vil sørge for at vi kan måle på sporet om der er et tog der... dette ville ikke være muligt hvis vi tog strømmen, ligesom at vores lokomotiver har ikke godt af at vi bare hugger strømmen, for at lave et stop afsnit. Hvis man laver stopafsnit med reedror, så finder man lynhurtig ud af at det bliver meget ustabil, fordi at man ikke kan sætte magneter og reedror 100 % ens hver gang, og det vil i sidste ende skabe mange kedelige oplevelser, med tog der kører op i hinanden.

Håber at det har givet lidt indblik og forståelse...

Henks Skibsværft...



Så er den færdig, den "lille" skønhed, fra Henks hånd, desværre skal den ikke gøre tjeneste hos os, men er et bestillingarbejde og allerede afleveret til den heldige.

... har netop leveret sin seneste nybygning til kunden, færgen er bygget så den svarer til det udseende den havde fra 1902 til ca. 1928, altså nogenlunde midt i epoke II. efter kundens ønske. Det er sjældent man ser modeller, lavet i denne epoke, måske fordi de fleste er lavet til epoke III og det kræver store ombygninger, at tilpasse udseende af f.eks. P maskinen i epoke II. Henks Værft har en pænt fyldt ordrebog – lidt usædvanligt efter danske forhold, så

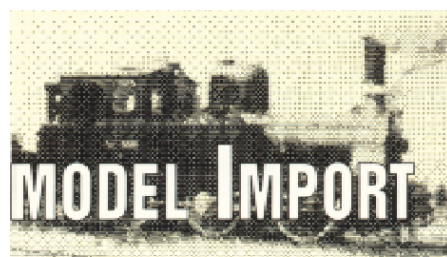
meget mere glædeligt at der er gang i butikken. En tresporet storebæltfærg og en Fynsk "rederiejer" har udvist stor interesse for en nybygning af kong Frederik 9 (færgen!) – så vi glæder os til at se mere fra Henk.





Lad os lige kigge lidt på herligheden, sådan lidt fra oven, det afslører en mængde fine detaljer, især de fine baldakiner, lavet i ultratyndt card løfter denne model ud over det sædvanlige.

OKT



Brovej 194, 5500 Middelfart.

Telf.: 64 40 34 62

okt@get2net.dk ♦ www.hjem.get2net.dk/okt/