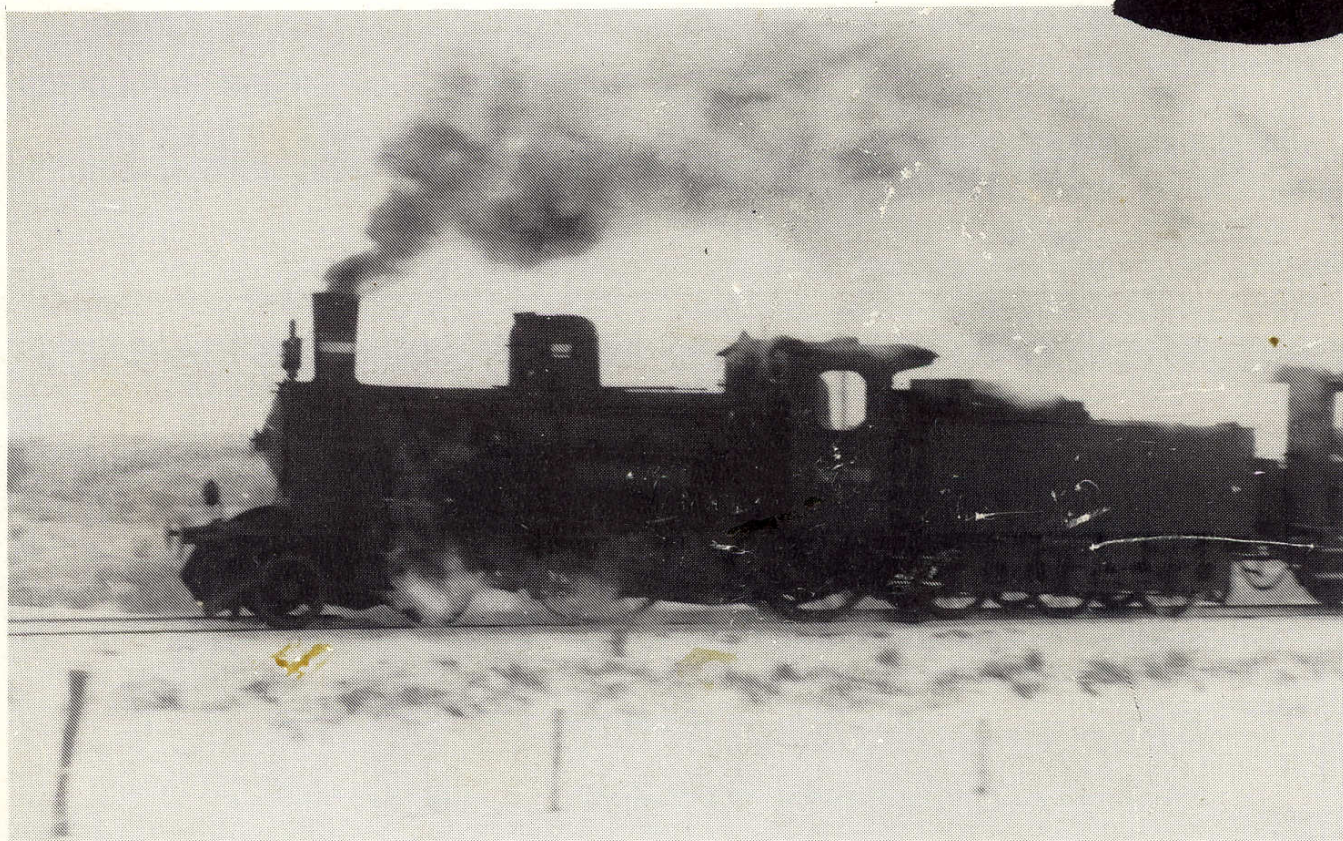
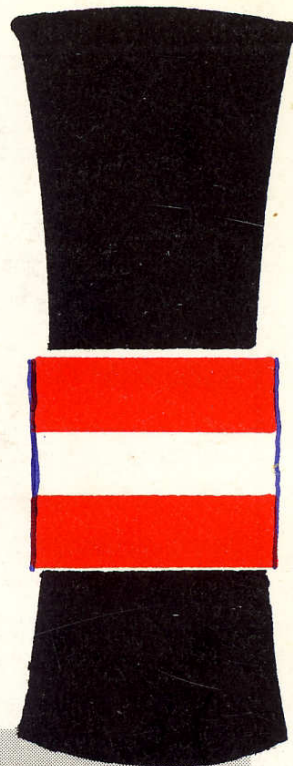


ISSN 0108-9307

LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER



DAMPLOKOMOTIVER I SNE hører julen til, så derfor har vi sat et »rigtigt julemotiv« på forsiden, selv om bladet ikke indeholder noget om C-maskinen. Det er nemlig C 708, der her under fuld røgdudvikling, er på vej over de sjællandske snemarker med knirkende CR-vogne på krogen.

Foto: Jens Bruun-Petersen, Ribe

**STORT
JULENUMMER**

6

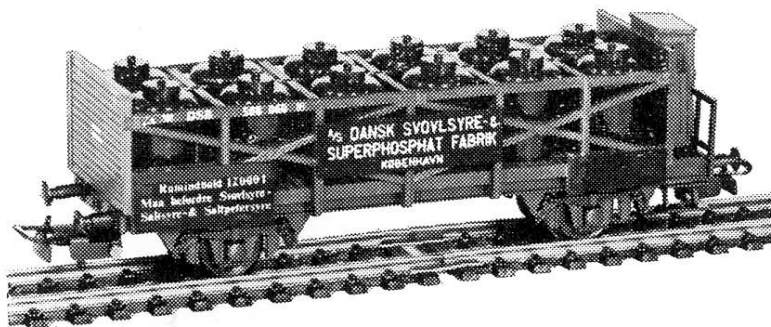
15. november
1984
2. årgang

INDHOLD: DSB litra PU(R). LJ M11
rangertraktor. DSB litra CMK kedelvogn.
Snesere Station. ÅRØ-banen. Sporskiftet
o.m.a.



KR.15,-
incl. moms

EN AF LILIPUTS MANGE PERLER TIL DIN MODELBAANE



207 60

DSB litra ZS, syrekrukkevogn fra »Dansk Svovlsyre og Superphosphatfabrik«kr. **59,00**

SE LILIPUT HO MODELTOG HOS DIN FORHANDLER

 IMPORT

Hvorfor ikke give dine modeltog en virkelighedstro finish?

Det kan du få med

BADGER SPRØJTEPISTOL

Man opnår en helt fantastisk ensartet overflade uden penselhår og striber.

BADGER 250-1

Standard-model, sprøjte-br. 18,9-50,8 mm, 1,8 mm vinyl luftslange, luftregulator, 2 stk. 22 cc farveglas. For lettere hobbyarbejde. Single-Action. Kr.

229,-

BADGER 200-5-ex

Medium-model, sprøjte-br. 1,55-50,8 mm, 1,8 mm vinyl-luftslange, luftregulator, 1 stk. 22 cc farveglas. For finere hobbyarbejde. Single-Action. Kr.

798,-

Smiths
LEGETØJ
&
HOBBY



»BUEN« • Vester Farimagsgade 1
1606 København V • (01) 12 07 72

Drivmiddel:

Lille dåse, 320 g kr. 55,-
Stor dåse, 900 g kr. 105,-

DSB Litra PU/R

... en åben højsidet godsvogn

Side-4-vognen er denne gang en åben vogn til DSB og privatbanerne. Det er igen en model for begyndere, såvel som for viderekomne.

Vi har valgt to byggemetoder: En let, men lidt dyr og en lidt sværere, men billig. Så kan man selv vælge.

Vogntypen var at finde både hos DSB og privatbanerne, hvor den blev anvendt til transport af sten og grus, henholdsvis kul til DSB's kulgårde og færger. En vogntype, der ikke bør mangle på modelbanen.

Metode I, den lette

er en krydsbygning mellem to fabrikater, nemlig vognkasse fra TRIX katalog-nr.

3450, og undervogn fra ROCO tankvogn katalog-nr. 4384.

TRIX-vognen har en 100 pct. korrekt vognkasse, men undervognen kan ikke bruges til noget, og bør kasseres med det samme.

Vognkassen har indstøbte litreringer, som skal fjernes, hvilket lettest gøres ved at file dem bort med en sål-fil. Så ødelægges ikke det karakteristiske krydsknæk, hvilket kan ske, hvis litreringsen skæres væk med kniv.

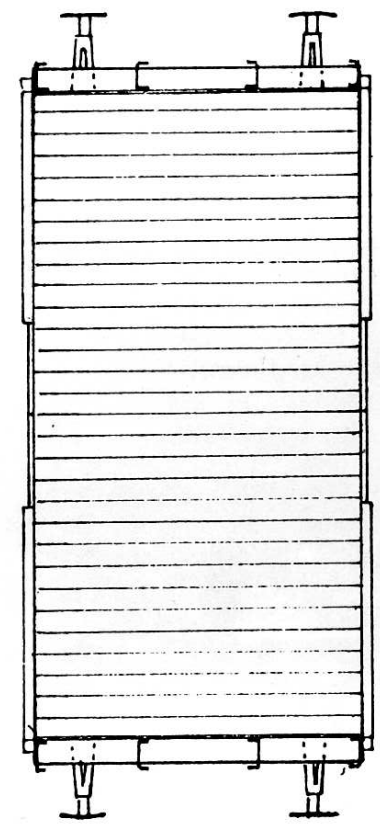
I gavlene forefindes et lille hak for neden. Dette udfyldes med en strimmel plast.

For at få vognkassen plan med undervognen, limes et stykke 1,25 mm plasti-card med vognbundens mål på undersiden af denne.

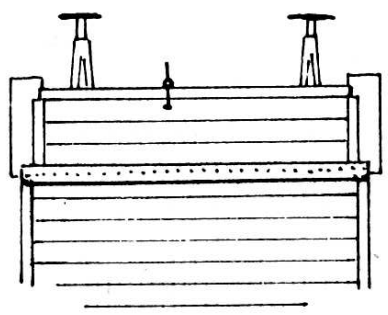


DSB litra PUR 9895 som kulvogn ved Kalundborg Maskindepot, marts 1962.

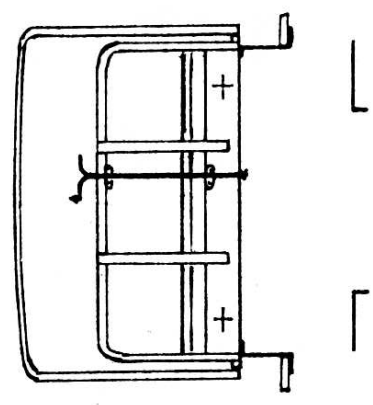
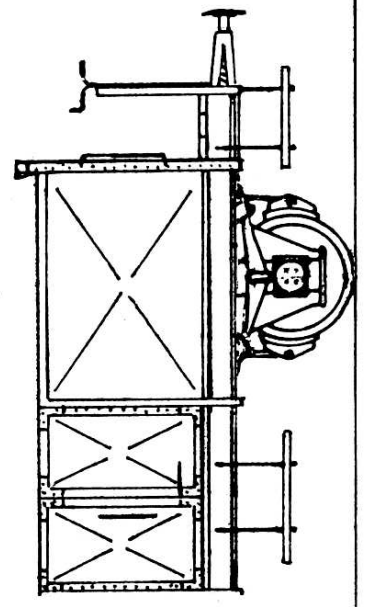
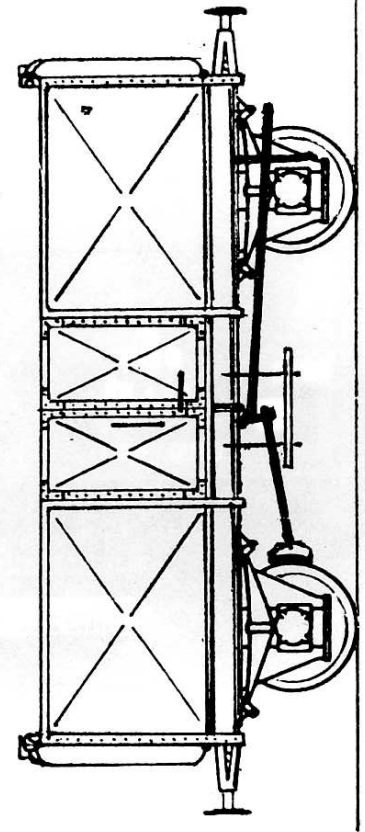
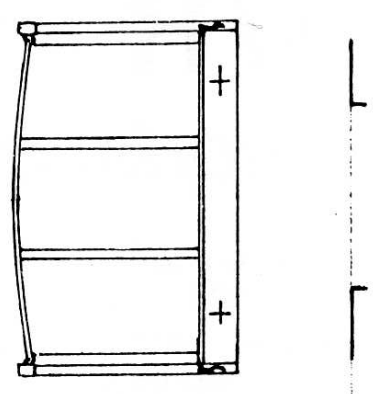
Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre



TYPE II, PU



TYPE I, PUR



→ 3500 ←

← 6610 →

→ 3500 ←

← 7300 →

DJM

1:87

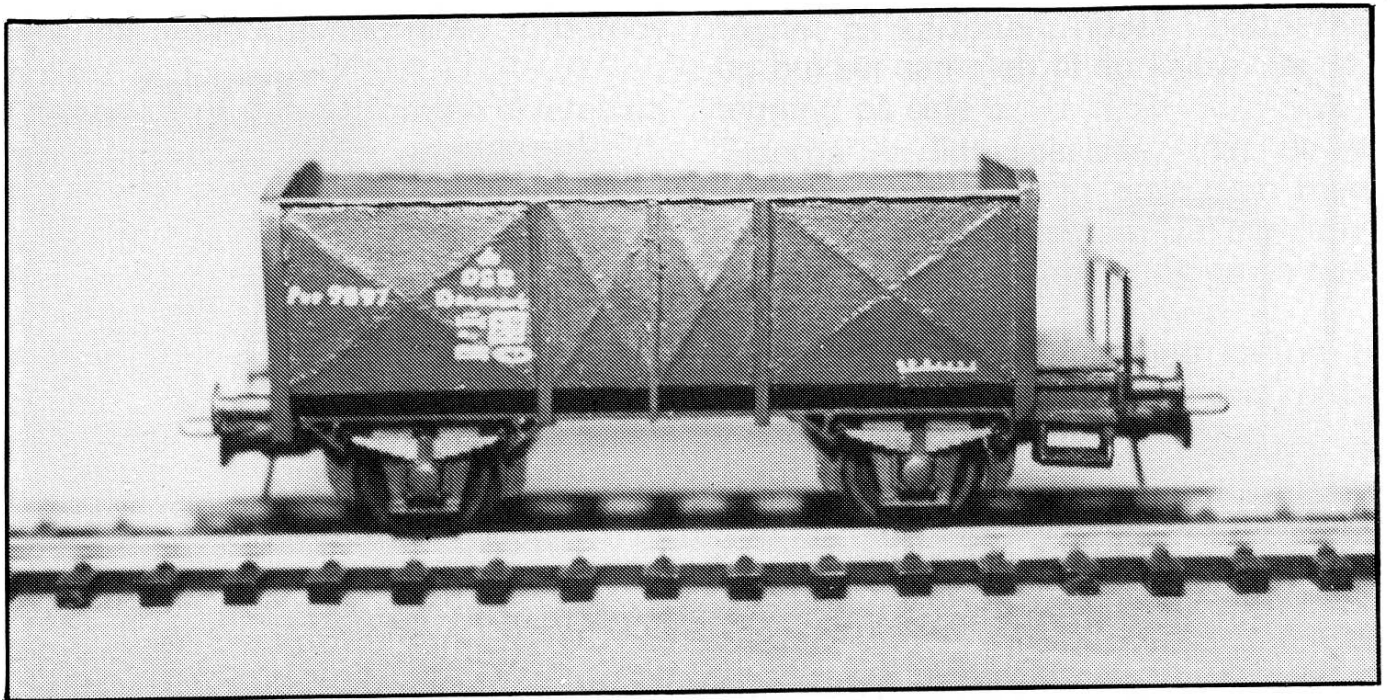
LITRA NR.

Type: Åben højsidet godsvogn

Bygget: Hartkort 1919/20

Regi: DSB og Privatbanerne

Tegnet: Torben Bejerholm, 1981



MODEL AF LITRA PUR fremstillet i karton med ROCO-undervogn (se i teksten). Den grove struktur er kun tydelig på fotoet. Bemærk vognsidersnes krydsknæk.

Nu tages tanken af ROCO-vognen og genanvendes til andet formål. Adressepladerne skæres af vangerne. Også tappene, der holdt tanken på plads, fjernes. Herefter fjernes et brædt fra bremseplatformen, så denne får den rigtige bredde.

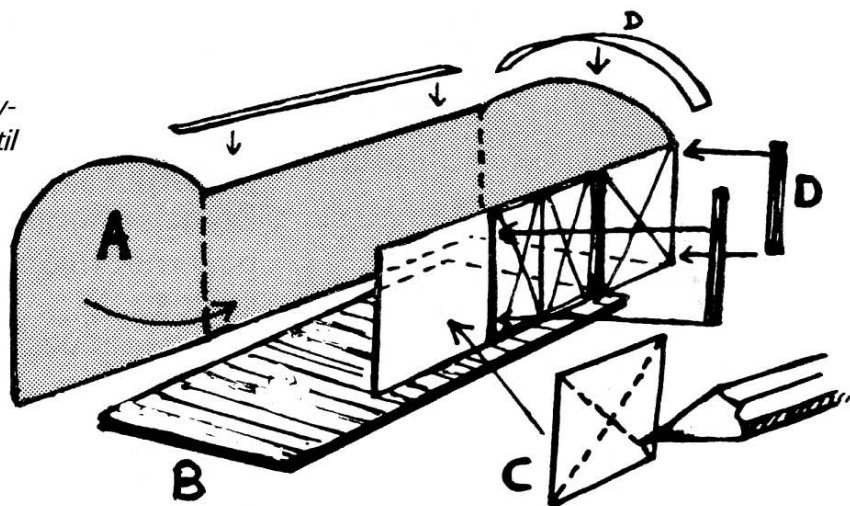
Pufferplanken i modsatte ende saves af så smal som muligt, hvorpå der skæres af undervognen ind til fjederbøjlerne. Mellem akslerne bortskæres nu 7 mm, således at akselafstanden bliver 38 mm. I den sammenlimning af undervognsdelene, slibes disse glatte på et stykke groft sandpapir. Læg det på bordet, og

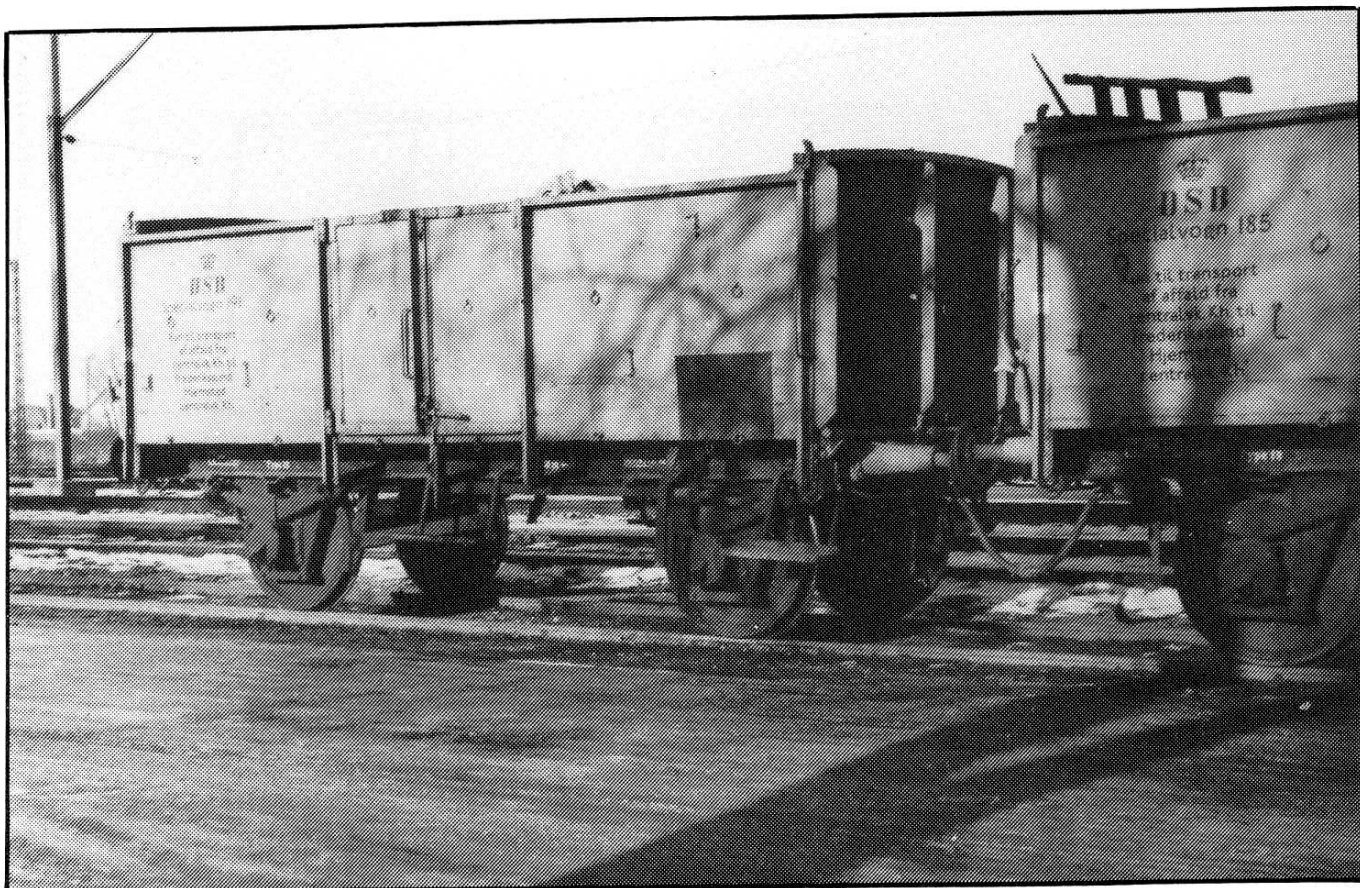
brug dette som hårdt underlag, når der slibes.

Så kan delene limes sammen igen, enten med Araldit eller Casco-kontaktlim, eftersom almindelig polystyrenlim ikke bider på den bløde plastic. Vi har anvendt Casco-lim, da denne binder godt og er meget elastisk.

I enden med bremseplatformen er den oprindelige kobling bibeholdt, medens den i modsatte ende er udskiftet med en ROCO-kobling af kortere type. Anbringes blot ved at skruer den fast med selvskærende skrue. (fortsættes næste side)

Skitsevejledning til selvbygning af vognkasse til DSB litra (PU(R)).





PU-vognene kunne man også finde som gråmalede tjenestegodsvogne. Her Specialvogn 191 og 185 i Ballerup, februar 1965. På siden står der (med sort): »Kun til transport af affald fra centralvk. Kh. til Frederikssund. Hjemsted centralvk, Kh.«

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

Når undervogn og vognkasse er sammenlimede, har man en PUR-vogn (type I). Helt korrekt er den, hvis pufferne udskiftes med kurvepuffere. Ønskes en PU (type II), anvendes samme fremgangsmåde, blot skæres bremseplatformen af, og håndbremse påsættes.

PU(R)-vogne hos DSB og privatbanerne

Regi	Litra/nr.	Type
DSB	PUR 9885-9900	I
DSB	PU 9901-9952	II
TKVJ	PE 1401-1476 +)	II
HJJ	J 373-374	I
FPJ	Se skema side 8	
RHJ	K 1-3	II
RGGJ	P 31-36	II
RGGJ	P 37	Bremsehus
ETJ	41 PU + 1 PUR ++)	II + I
ETJ	Qb 25	Kalkvogn

+) heraf 1400-1405-1410-1415 o.s.v. med bremseplatform (type I).
 ++) lejede vogne

Metode 2

Til bygning anvendes som grundmodel en ROCO nr. 4303A.

Vognkassen afmonteres, og lægges til side. Herefter afkortes undervognen. Først skæres pufferplankerne af i den ene ende, hvis det skal være PUR, d.v.s. med bremseplatform (type I). Ønsker man at fremstille en PU-vogn, skæres pufferplanken af i begge ender (type II). Derefter bortskæres resten ind til fjederbøjlerne, hvorpå akselafstanden skal afkortes.

Det gøres ved at udsave et stykke på 8 mm mellem akserne, hvorefter undervognen limes sammen igen. Det er slet ikke så kompliceret som det lyder. Pufferplanken limes atter på plads, men man kan også anvende en strimmel plast

med pålimede kurvepuffere i forborede huller.

Gitteret til bremseplatformen skæres ud af plastplade el. loddes op af metaltråd. Pålimes bremseplatformen, der fremstilles af rillet plasticard (bræddecard). Skruebremsen bøjes i tynd ståltråd og limes på plads. Bemærk: Fremstilles PUR-vognen skal bremsetøjet fremtræde som på industrimodellen. Fremstiller man PU-vognen (type II), skal man bortskære industrimodellens bremseklodser og påsætte håndbremse. Denne kan evt. fås fra UK's Pc-vogn, hvor der er en ekstra i sættet. Ellers kan bremsen udskæres af plaststrimler.

Vognkasse

Vi har fremstillet denne af 2 lag tegnekarton, men andet materiale kan naturligvis også anvendes.

Udskær først en vognbund af tyk karton el. lign., som vognkassen kan samles omkring.

Sider og gavle består - som allerede nævnt - af 2 lag karton, idet den indvendige side af vognkassen er opmålt og

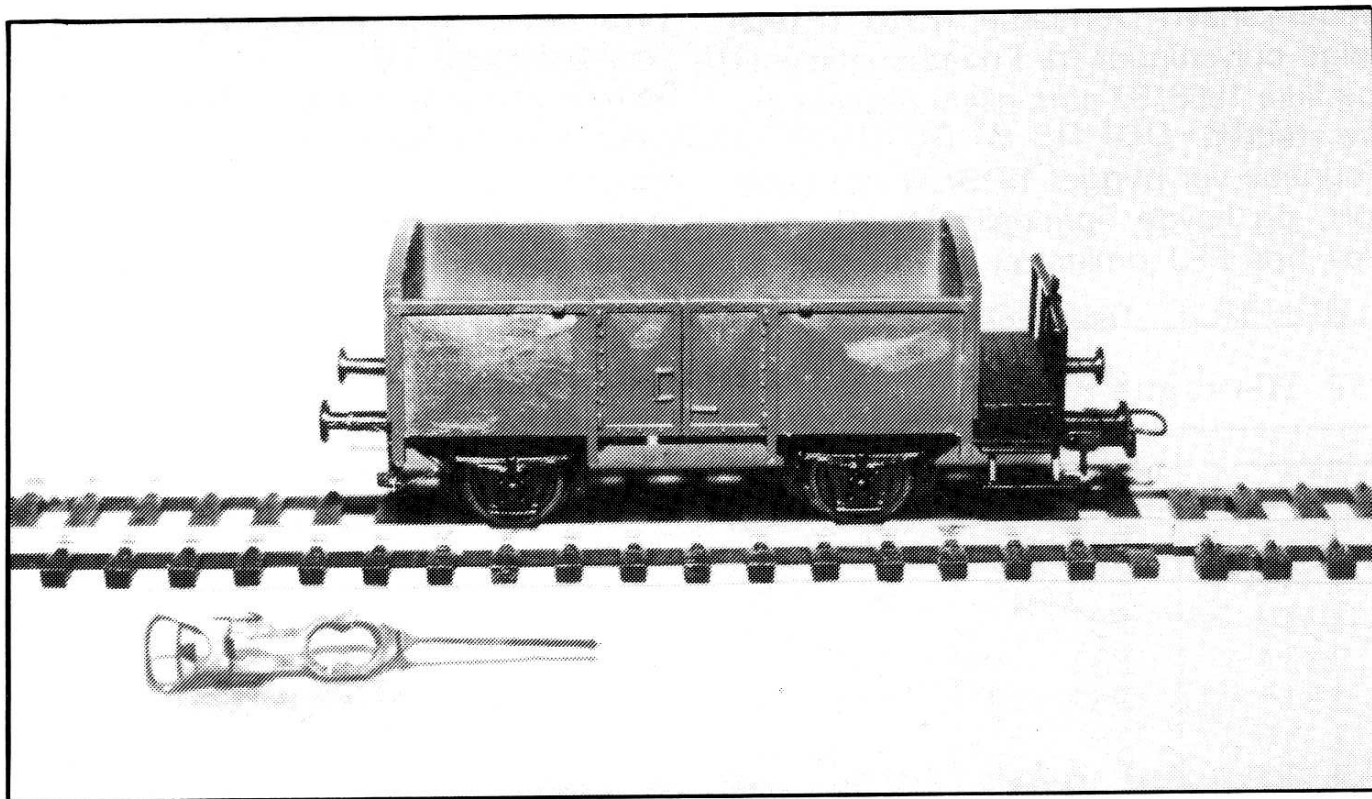
tegnet på kartonen, ridset i hjørnerne, og bukket sammen til en kasse. Se (A) tegning på side 5.

Siderne er lidt specielle, idet de er krydsknækkede for at gøre dem mere stive, altså i virkeligheden. Det er relativt nemt at eftergøre i model, og gøres således:

På bagsiden af yderste lag karton til vognkassen tegnes to diagonaler (kryds) og inden stykkerne pålimes, gives et knæk på begge leder. Og man vil nu opdage at centerpartiet er svært at trykke helt plant med det inderste lag. Men det er lige præcis, hvad der er formålet, idet vognen ser sådan ud i virkeligheden. Det yderste lag påsættes som enkelt-fag (C). Alle kanter og afstivninger (D) fremstilles af karton af forskellig tykkelse. Det er blot skåret ud og strimlet til.

Bemaling

efter ønske. DSB's vogne skal være rødbrune. Bemalinger for privatbanerne kan man finde i LOKOMOTIVET nr. 1 og 5. Men her lige et par bemærkninger om FFJ's PU-vogn.



MODEL AF LITRA PUR fremstillet af TRIX overdel og ROCO undervogn (tankvogn). Foran vognen ses koblingen (nr. 4452), der passer til påsætning i den afskårne ende. Pufferne er for lange og bør udskiftes med kurvepuffere.



FFJ litra PU 1312 og 1315.

Foto HGC, Odense

FFJ PU 1311-1317

Disse vogne kom fra Ryomgård-Gjerrild-Grenå Jernbane (RGGJ) til Fjerritslev-Frederikshavn Jernbane (FFJ) i 1955 ifølge oplysninger fra Privatbanetilsynet (og ikke 1956/57 som ellers opgivet andre steder).

Vognene var bygget 1919/20 hos Hartkort, og havde oprindeligt litra P, men blev hos FFJ omlitreret til PU akkurat

FFJ PU-vogne

nr.	ex. RGGJ	udr.
1311	P33	1968
1312	P34	1969(?)
1313	P37	1969(?)
1314	P31	1968
1315	P32	1968
1316	P35	1969(?)
1317	P36	1968

P37 oprindeligt bremsehus, hos FFJ rangerskruebremse

som hos DSB. Vognene blev også ommaledede i FFJ's grå-blå farve.

Hos FFJ var alle vogne forsynede med håndbremse og trykluft-ledning. Nr. 1313 havde som eneste vogn ranger-skruebremse.

Bemalingen af vognene var ikke entydig, f.eks. var nr. 1312 malet i en grå, der matcher Humbrol nr. 27-grå, mens lågerne var malet i en kulør, der minder om nr. 64-lysegrå.

Nr. 1315 var malet i en lys grå farve, svarende til nr. 64. Også Humbrol nr. 87-stål-grå er meget fin til vognene.

Litrering påføres med hvid maling.

Til sidst: Til foranstående ombygninger er anvendt undervogne af 2 fabrikater. Disse kan selvfølgelig anvendes til hvilken som helst af ombygningerne.

Og er man ikke ferm til at oploddebremseplatforme, kan man til nød anvende Electorens nr. 382, blot skal man huske at bortskære bagerste gelænder og dip-pedutterne på forreste gelænder.

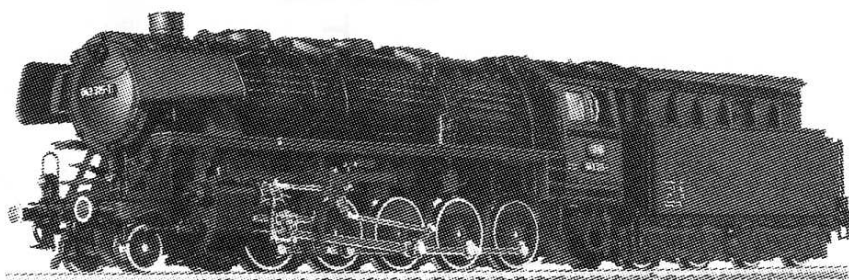
TA/TB/»Claus«

(oplysninger om FFJ venligst af N.J. Hansen, Århus).

-forretningen

med

fut i...



TOGKÆLDEREN

LAMMESTRUPVEJ 4 · 4140 BORUP · 03 - 62 75 82

Midtsjællands største udvalg i modelbanetog og tilbehør i alle førende mærker

- **KØB - SALG - BYTTE**
- **UDFØRER OGSÅ REPARATIONER**
- **HAR ALTID MANGE NYHEDER PÅ LAGER**

Vi ligger centralt —

Kig ned i Togkælderens og få en tog - snak

10% FÅR DE - VED KØB AF NYT TOG SAMT TILBEHØR
MOD AFLEVERING AF DENNE KUPON !!!

NAVN: _____

ADRESSE: _____

EVT. TLF. _____

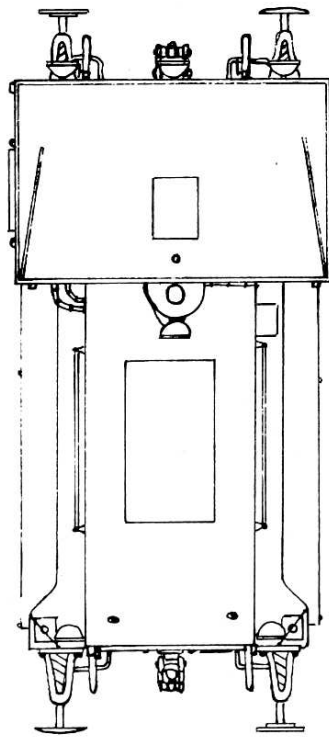
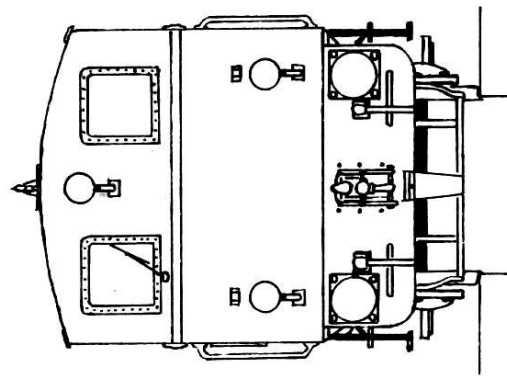
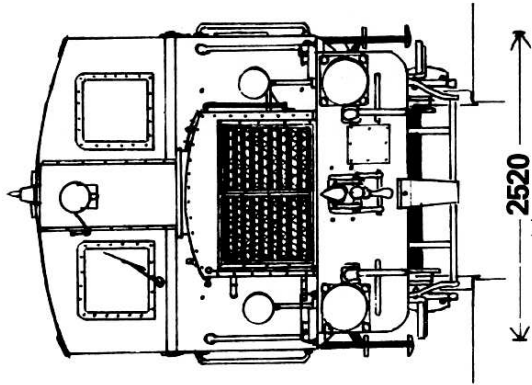
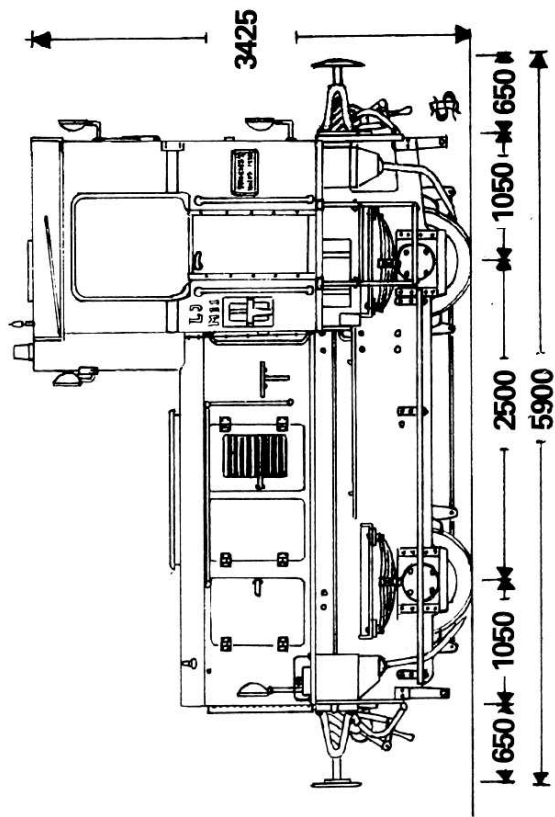
TOGKÆLDEREN

LAMMESTRUPVEJ 4

4140 BORUP

TELEFON (03) 62 75 82

ÅBENT: MANDAG · TORSDAG 10.00 - 17.30 · FREDAG 10.00 - 20.00 · LØRDAG 9.00 - 14.00



**LOKO
MOTIVET**

DJM

1:87

Type: Rangertraktor

REGI: Lollandsbanen

LITRA: LJ NR. M11

Bygget: Frichs 1938

Tegnet: Steffen Dresler, 1984

LJ M11

- ranger- trækkraft på privatbanen

Denne gang lidt trækkraft til privatbanen, nemlig LJ M11, der opbygges helt fra grunden, og dermed skulle blive en 100% korrekt model (hvis man er omhyggelig). Også begyndere kan være med, idet vi har fremstillet skabelontegninger, der kan afkalkeres på det ønskede materiale, og udskæres, hvorefter selve samlingen er såre simpel.

Lidt historie

LJ M11 blev leveret fra Frichs i 1938. Oprindeligt udstyret med kurvepuffere, bladfjedre, stor skorsten m.v. (Se skala-tegning).

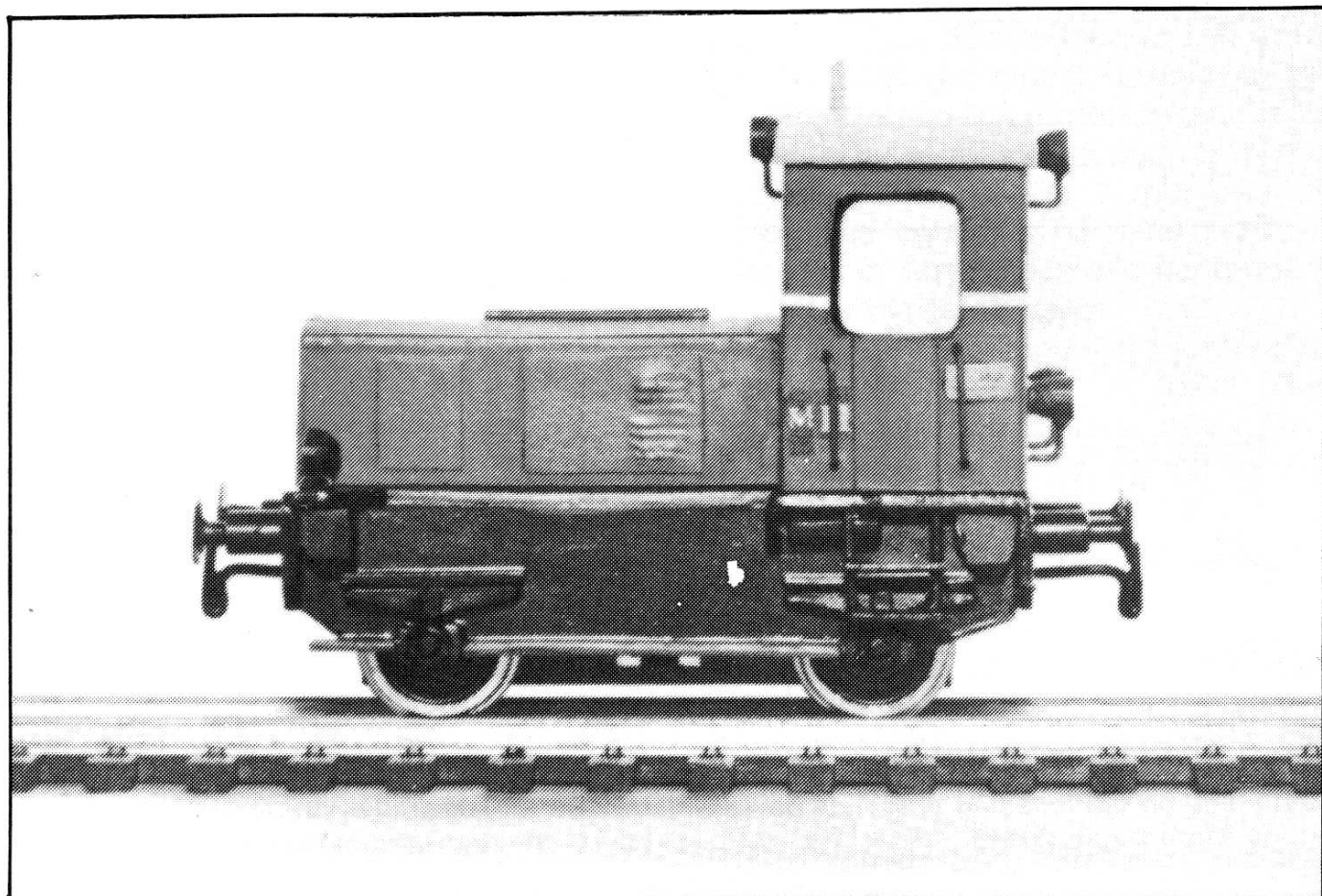
I 1967 blev nr. 11 ombygget, og der ilagdes en ny motor; den fik skruefjedre, skorstenen blev ændret og maskinen malet i privatbanerød.

Senere - i 1981 - blev nr. 11 ommalet i nyt design á la Y-togene fra LJ, nemlig en rød-orange farve. LJ M11 har det meste af sin tid været stationeret i Maribo, hvor den også har virket som hjælpemaskine for DJK's veteranog Maribo-Bandholm.

Bygning

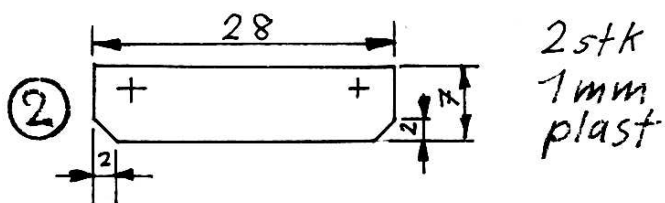
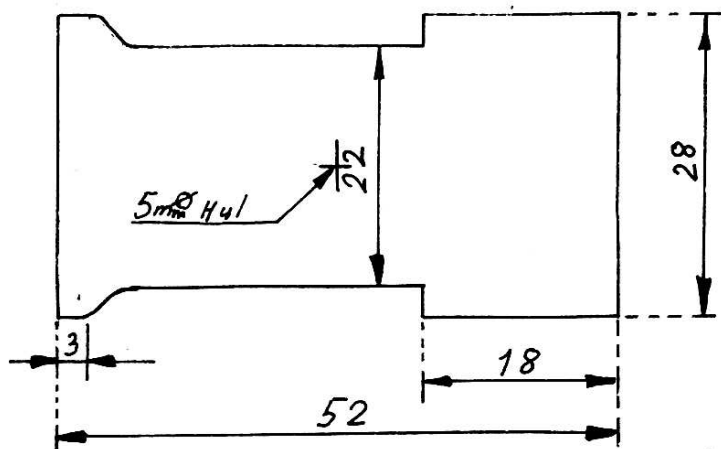
Som motor anvendes en Tenshodo motorbogier WB-31 (kan købes hos Nyboeder Hobby), og omkring denne ombygges selve modellen. Tenshodo-motoren er næsten 100 pct. korrekt, blot er akselafstanden 31 mm, hvor den skulle være 29!

De hosstående styklister (skabeloner)

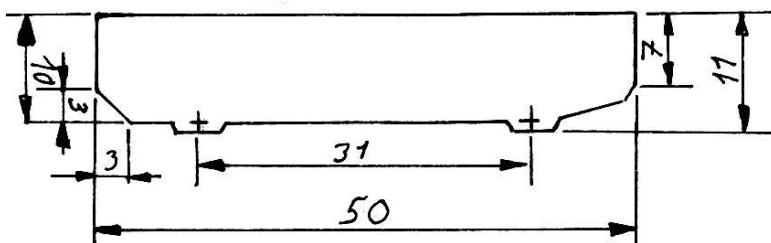


Undervogn

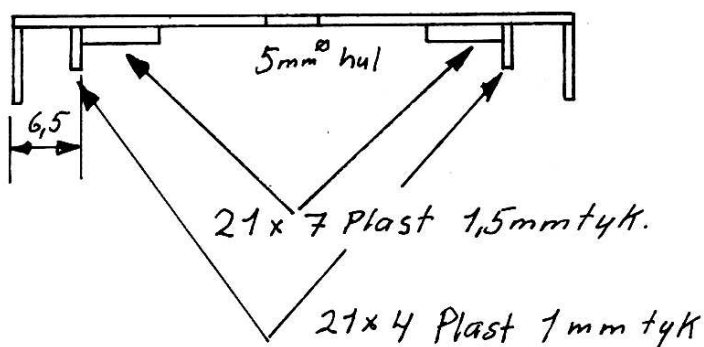
① 1 stk. 1 mm plast



③ 2 stk. 0,5 plast



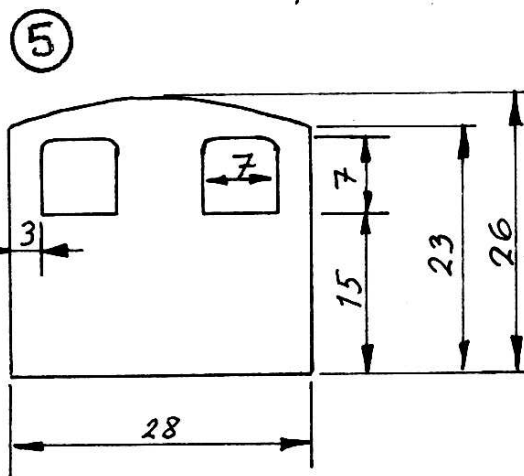
④ snit fra siden gennem underdel.



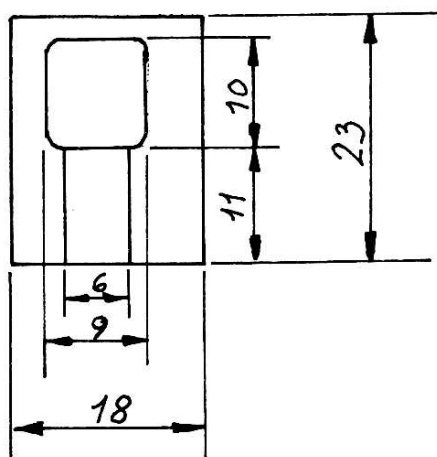
Afstivning og oplodsning passende på Tenshodo Motorbogje WB-31.

Førerhus

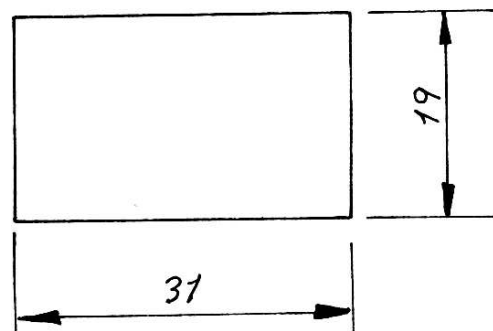
2 stk 0,5 plast.



⑥ 2 stk 0,5 plast



⑦ Førerhus tag 0,5 plast



Alle førerhusets hjørner slibes i 45 grader vinkel før samling.

sammenbygges på følgende måde, idet vi gør opmærksom på, at man selv må tilføje modellen de ønskede detaljer.

Først udskæres bunden efter fig. 1. Bemærk hullet beregnet til bundskruen fra motorbogien, lige til at skrue fast på overdelen.

Herefter udskæres pufferplanker (2 stk.) efter fig. 2. Vangerne udskæres som fig. 3, og alle forannævnte dele limes sammen.

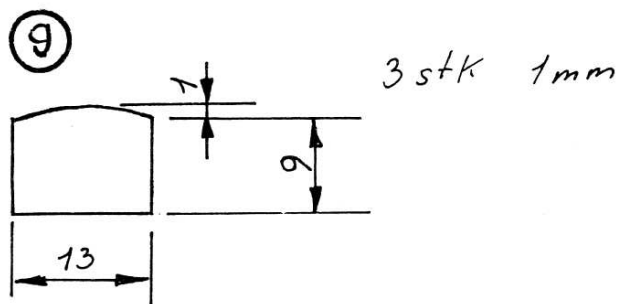
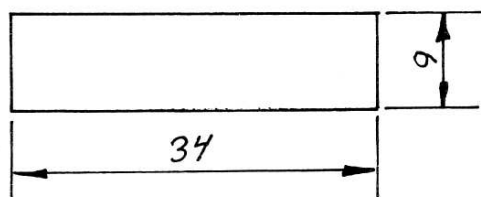
Fig. 4 viser et snit af undervognen, der forstærkes med ekstra pladestykker, og samtidig virker som oplodsning, der



LJ M11 set fra ryggen som hjælpemaskine for DJK's veteran tog (Maribo-Bandholm) i pinsen 1967. Foto: »Claus«

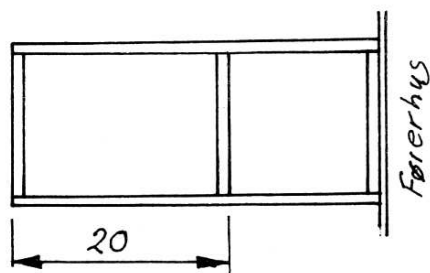
Motorkasse

⑧ 2 stk 1 mm tyk



Husk udskæring i forreste stykke til kølergitter.

⑩



Samling af motorkasse set fra oven.

passer til Tenshodo-motorbogien. Målene er angivet på tegningen.

Nu går man i gang med førerhuset, der fremstilles efter tegningerne 5, 6 og 7. Gavle og sider fremstilles hver i 2 eksemplarer. Husk, inden sammenlimning at slibe alle førerhusets hjørnet i 45 grader vinkel (undtaget taget, naturligvis).

Til sidst fremstilles motorkassen, hvilket gøres efter tegningerne 8 og 9. Motorhjælmen udskæres af 1 mm plast der forbukkes og limes på sider og front. Når det er tørt, slibes alle kanterne, så de bliver glatte og pæne.

Fig. 10 viser samlingen af motorkassen set foroven. Bemærk, at målet på 20 mm nøje skal overholdes, ellers skrues man skruen fra motorbogien lige op i plastsamlingen fra førerhuset.

Detaljer

Hjulfjedre er udskårne af plast og limet på vangerne. Kølerist indrives, lygter og skorsten monteres efter ønske og materiale, alt afhængig af periode. Ligeledes pålimes kurve- eller cylinderpuffer, også periode-bestemt. Koblinger er bøjet blomstertråd, monteret i forborede



LJ M11 i den gamle udgave, som vor tegning viser. Her fotograferet i Maribo, pinsen 1967, hvor nr. 11 er hjælpemaskine for DJK's Kjøge 2. Foto: »Claus«

NY STOR FORRETNING FOR MODELTOG OG TILBEHØR

TOGBØRSEN ER FLYTTET TIL KØBENHAVN



Besøg vor nye forretning - ta' annoncen med
og få

÷ 10%

PÅ ALT IKKE NEDSAT.



KÆMPE BRUGT-AFDELING

TOGBØRSEN

H. C. ØRSTEDSVEJ 46
1879 KØBENHAVN V . (01) 35 01 46

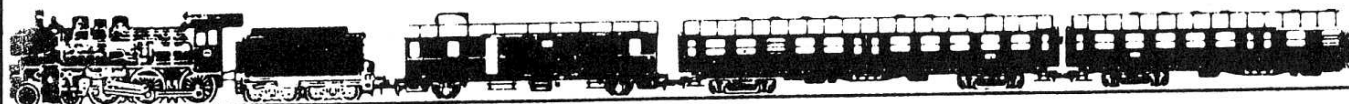
ÅBNINGSTIDER:

Ma-ons-to 12.00-17.30

Tirsdag lukket

Fredag ... 12.00-18.00

Lørdag ... 10.00-13.00



huller. Øvrige detaljer fremgår af fotos.
Kun fantasien begrænser...

Bemaling

Oprindelig var maskinen malet i en rød-brun farve, der matcher med Humbrols nr. 70 eller HR 150.

Efter 1967 malet i en privatbanerød, således: Humbrol nr. 73 plus lidt 60-rød. Undervogn (fodplade og vanger) 33-sort med »snavs«, der fremstilles af 26-brun og et par dryp 72-brun, der »børstes« på med en tyk, korthåret pensel.

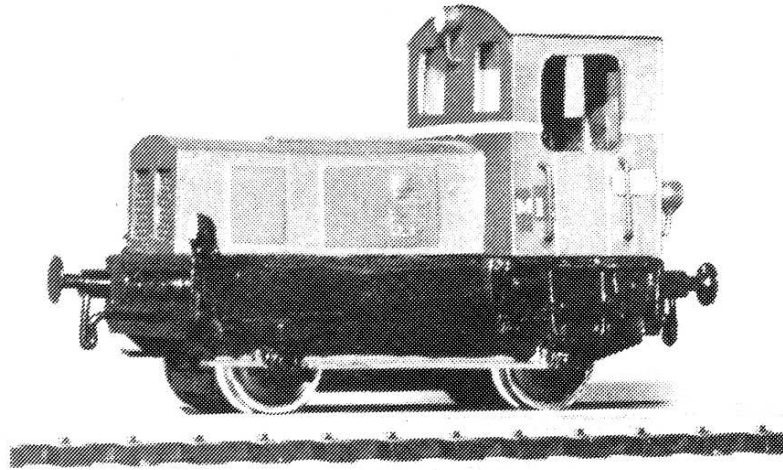
Efter 1981: Vognkasse 82-orange plus et par dryp 60-rød. Striben males med 34-hvid. Fodpladen males med Humbrol nr. 64-grå, mens fjedre skal have en gang 85-sort.

Ønskes blanke farver er de tilsvarende numre i Humbrolserien:

LJ M11 fra 1967: 20-crimson.

LJ M11 i Y-togs farve: 18-orange, stribe med 22-hvid og fodplade i 40-grå.

En blank farve, der svarer til Humbrol



70, d.v.s. til oprindelig LJ M11, har vi ikke kunnet finde, så her må man altså i gang med at blande.

Taget på alle perioder kan males med 27-grå, iblandet lidt hvidt eller sort efter ønske.

»Claus«

Byggebeskrivelsen og tegningen til LJ M11, kan også anvendes til Hjørring Privatbaners HP 40, der blev leveret fra Frichs i 1934 (oprindelig som HLA M 10).

Red.



LJ M11 i den ældre privatbanerøde farve ved maskindepotet i Maribo, 1977. I dag fremtræder nr. 11 i orangerød bemaling med hvid stribe og lysegrå fodplade.

Foto: TA

VI HAR HØRT OG SET...

BADGER sprøjtepistol

Vi har længe tænkt på at investere i en sprøjtepistol til bemaling af vore modeller, og da vi så et godt tilbud i en hobby-forretning, slog vi til.

Det var en Badger 250 standard-model, og vi investerede samtidigt i en dåse drivgas fra Humbrol.

Sprøjteresultatet faldt heldigt ud, så derfor gengiver vi afprøvningen her:

Vi fik samlet udstyret. Det var let og ligetil, hvorefter vi foretog en prøvemaling på ikke-sugende materialer.

Først forsøgte vi på en fly-model, for at afprøve virkningen på en model med mange kanter. Det gik fint.

Herefter malede vi modelvogne og andre modeller med store flader (bygninger), og det gik forbavsende godt, selv om vi var begyndere. Man skal blot sørge for at fortynde malingen godt, og finde en god sprøjteafstand, så der ikke opstår løbestriber.

Rengøring af udstyret var også ganske nemt, idet det blot blev afvasket i malingens fortyndingsmiddel, her terpentin.

Et par praktiske bemærkninger: Blank maling fortyndes med lige dele maling og lige dele fortynder. Mat maling fortyndes i forholdet 2 dele maling til 1 del fortynder. Det lyder som noget tyndt stads, men det *skal* være tyndt,

fordi trykket i gasdåsen (drivmidlet) er begrænset.

Husk at røre blandingen godt igennem, således at farvepigmenterne er godt fordelt.

I fremtiden vil vi dog nok anvende en rigtig sprøjtefortynder, fordi den fordamper lynhurtigt, d.v.s. malingen sætter sig hurtigere, så emnet kan males en gang til. Terpentin-fortynder har længere fordampningstid.

Det er jo kun malingen, der skal blive siddende på emnet, fortynderen har kun den opgave at gøre blandingen tynd, så den kan forstøves.

Fortynder *kan* ligeledes forøge risikoen for løbestriber, men her spiller sprøjteafstand også ind. En passende afstand er omkring 30-50 cm, afhængig af sprøjtestryk (reguleres ved enkelt skruearrangement ved hanen).

For ikke at sprøjte hele køkkenbordet til, blev emnet stillet i en papkasse med åbningen fremad. Selve emnet (vognkasse) blev anbragt på en træklods, således at den kunne drejes under sprøjtningen, uden fingeraftryk. Resultat: En flot vognkasse uden penselstriber og -hår, pæn og ensartet i overfladen. Selv om jeg er vant til at anvende pensel, kan samme resultat ikke opnås som med sprøjtepistol. Anbefales.

Diverse tilbehør og forskellige størrelser drivgas kan fås til sprøjtepistolen, ligesom dyrere og bedre typer pistoler kan købes.

Men den afprøvede type anbefales såfremt man har »simple« bemaalingsopgaver at skulle have klaret.

FM



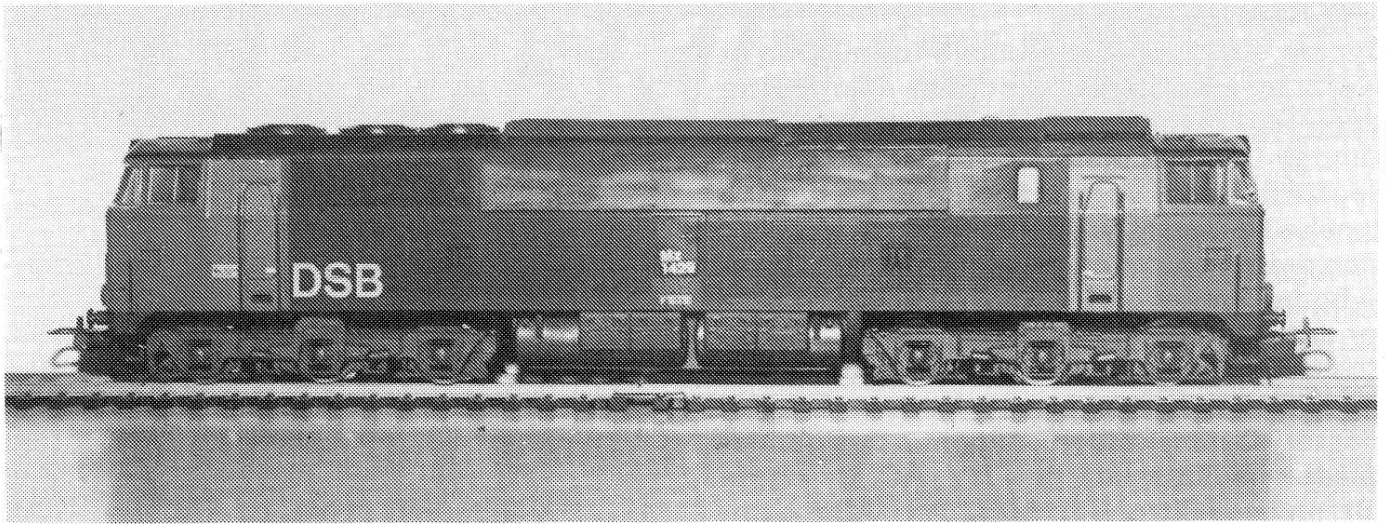
På Sporet

Når dette læses, kan man også få transfers af »tørtypen« (letraset) til DSB litra ZE 503 101, tjæretankvogn fra Danske Gasværkers Tjære Kompagni. (Bygning af denne vogn kommer senere i LOKOMOTIVET). Endvidere er litreringer til DSB litra PU(R) (vor side-4-vogn i dette nummer) sat i bestilling, og muligvis i handelen, når dette læses.

TRIX PU-vognkasse kat.-nr. 3450 til ombygning (se side 3 i dette nummer) kan også købes hos PÅ SPORET.

Af øvrige nyheder kan nævnes, at »forkrøblede bremseplatforme« - fremstillet i ætset messing - til litra IKA, GS, Hkks m.fl. er i handelen midt i november.





HI-TECH, Århus

Den velassorterede hobby-forretning i Århus kan ikke alene præsentere et stort udvalg i mange forskellige fabrikater af modeljernbane med tilbehør, men også mange selvfremsillede modeller. Det gælder bl.a. en meget flot model af MZ III (se foto) ombygget af Lima's MZ. Modellen har korrekt kasseoverbygning og indlagt ITC-lys (med gule lysdioder, men det skæmmer ikke), og er nydelig bemalet.

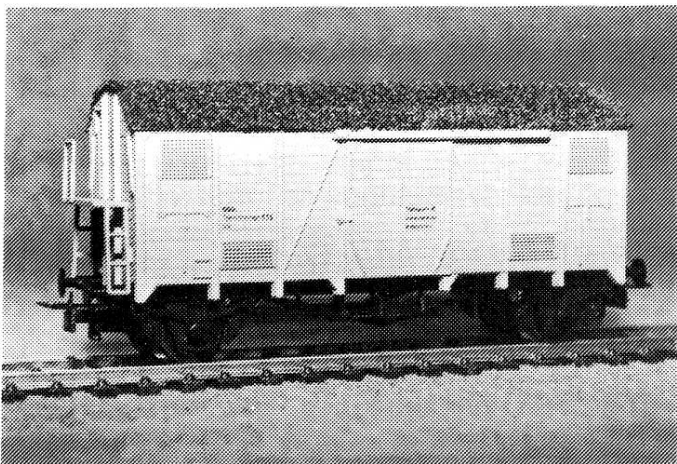
Alle MZ'ere er »individuelle«. Vor har nummer 1429, men flere andre numre sås ved besøg i forretningen. Nummeret er ikke vådtransfer, men »gnidebogstaver« påsat med stor akkuratess.

Og så er modellen billig, idet den kan erhverves for omkring kr. 300,-.

HOBBYCENTRET, Blegdamsvej, København

Variationer over et tema kan man næsten kalde forretningens gode idé m.h.t. fremstilling af nye danske udgaver over Liliputs godsvogne af litra HD, Gklms, IAR og IAL.

Hos DSB var mange af disse vogne optaget i



vognparken som firmavogne i farverige bemalinger ligesom mange af dem var nedklassificeret til tjenestegodsvogne, specialgodsvogne eller ommalede fra hvide til brune vogne med andet litra.

Forretningen har investeret i en såkaldt tampon-trykkemaskine, som kan trykke på ujævne flader, således at man kan fremstille vogne efter eget ønske. Det første eksemplar, vi har fået fremvist er »Tjenestegodsvogn nr. 835«, der er transportkøretøj for boreværktøj for Brokontor 1.

Vognen er gul og med 100 pct. korrekte påskrifter. Disse er fra forbilledet nedfotograferet direkte på modellen, således at også placeringen er 100 pct. korrekt. Også den grå variant vil være at finde i handelen i nær fremtid.

Prisen for den gule tjenestegodsvogn er på nuværende kr. 120,-.

For Märklinister fremstiller forretningen en speciel version af LIMA's MZ til 3-skinne-drift. Foruden ændring af motor, drejes hjulene af og vægten forøges til 900 gram. Endvidere får hjulene gummi-hæfteringe.

Ackermanns Hobby, Kbh.

Forretningen kan tilbyde noget helt specielt til MJ'ere, der kan lide DSB damp, nemlig litra R1 fremstillet af en kendt modelbaneentusiast. Modellerne kan bestilles gennem forretningen, men som Ackermann siger, så skal man have tålmodighed og pengepungen i orden.

Modellerne er fantastisk flotte, og er fremstillede i messing på Liliput chassis. Maskinen koster ca. 3.500 kr. og leveringstiden er fra ca. ½ til ¾ år.

Endvidere kan der leveres messingnummerplader til DSB damp og fabriksplader efter valg.

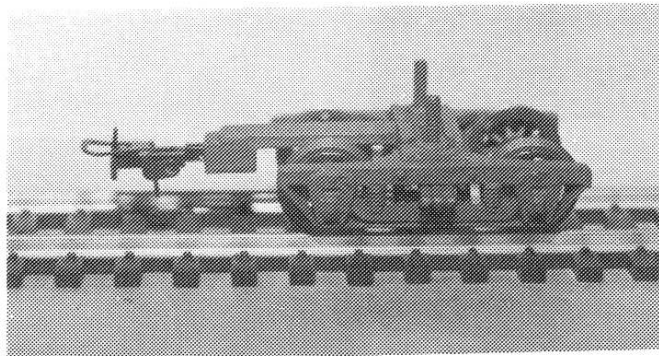
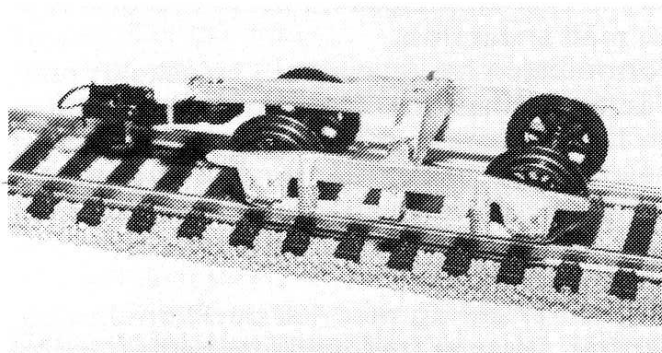
Bogier...

Det har altid været et problem for mj'eren at skaffe danske bogier. Hidtil har man måttet klare sig med de industrielt fremstillede Minden-Deutz til moderne vogne og Berliner-Bogier til ældre vogne, hvorimod de typiske danske har været ønskedrømme.

Men drømmene er nu gået i opfyldelse. Det er Nyboder Hobby og PÅ Sporet, der er mestre for det.

Hos Nyboder Hobby kan man nu købe dejlige (detaljerede) 3 m bogier, der kan anvendes til masser af danske personvogne. Det gælder således de lidt ældre litra AV, AC, Cc og de lidt »nyere« litra Bg, BDg, Ag, ABg samt postvogne af litra DPh. De forekommer dog at være en anelse for spinkle,

3 m bogier fra Nyboder Hobby.



PÅ Sporets 2,1 m træbogier.

På Sporet sælger meget lækre 2,1 meter træbogier, der egner sig til masser af ældre danske trævogne. Det drejer sig om litra CQM, CP og AT m.fl. Bogierne er dejlige tunge og fint detaljerede. Løbeegenskaber er perfekte. Begge typer af bogier er støbt i metal, og er uden grater. På Sporet meddeler, at man påtænker at udvide sortimentet med 2,5 m bogier. Bliver det succes, vil resten af de danske bogietyper dukke op hen ad vejen.

Og da disse initiativer ikke bør stå alene, vil LOKOMOTIVET også »hen ad vejen« bringe byggebeskrivelser med tegninger af vogntyper, der passer til disse bogier.

SIDSTE: »PÅ SPORET« meddeler, at 2,5 m træbogier forventes i handelen midt i november. Priser kendes på nuværende ikke.

model

JERNBANE

Alt til opbygning af
modeljernbaner:
Huse - stationer - broer -
tunneler - etc.

SKIBE

Modeltræbyggesæt - Billing
Boats - radio fjernstyring
løsdeler - fittings

Speciale: Køb - Salg - Bytte af brugt Märklin

ACKERMANN'S HOBBY

Borgergade 93, 1300 K • Tlf. (01) 14 08 42





Under denne rubrik bringes kommentarer, forespørgsler, kritik, ønsker, oplysninger og uddybnin-
ger vedrørende modeljernbane (eller virkelig jern-
bane i relation til model) telefonisk så vel som
skriftligt. Breve sendes direkte til:

LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved.

**Holger Sørensen, Hedehusene, har skrevet et
brev til os, og i uddrag gengives de spørgs-
mål, som vi mener har interesse for andre
mj'ere:**

*»Jeg har et spørgsmål om lim. Måske har jeg trods
alt overset noget, men jeg vil gerne vide, hvad
slags lim, der anbefales ved f.eks. ombygning af
diverse LIMA-vogne. Normalt skriver I nemlig kun:
...limes på plads... Jeg har selv eksperimenteret
med såvel Araldit som almindelig polystyren-ce-
ment. Sidstnævnte synes jeg er god til at klare
mangt og meget, men synes ikke rigtigt at opløse
og storkne ved vognkassedele. Så hvad anbefa-
les?*

*Og sluttelig: Har I en virkelig vandtæt løsning på
adskillelsen af LIMA-personvogne? Jeg bruger
den med at trykke ved toiletvinduerne, men jeg sy-
nes det er overordentligt svært, og har også knæk-
ket et vinduesparti derved. Kom med jeres super-
løsning, for sådan én må findes...*

*Jeg vil slutte med fortsat held og lykke for bladet
- aldrig har det været muligt at køre med så meget
hjemmebygget industrimateriel fra Danmark på et
dansk anlæg».*

**Først tak for det pæne brev, og dernæst et
par svar:**

Lim: Vi har nogle forslag, der dog ikke er ge-
niale. Til LIMA-vogne anvender vi som regel
kontaklim fra Casco, Dana eller Carlsson.
Casco er god, da den er »elastisk«, hvor
Carlssons er mere stiv (a la 10-sekunder klæ-
ber).

De to vognkassedele bør på limstedet slibes
med groft sandpapir, så overfladen bliver ru,
hvilket forøger bindingsevnen. Smør lim på,
lad det »tørre« lidt, og bring derpå delene
sammen. Hold evt. emnet samlet ved hjælp
af tape eller lign., så vognkassen ikke forsky-
der sig under tørringen.

Men vi har også anvendt polystyrenlim fra
FALLER, flydende, såvel som tube, og det
binder tilsyneladende udmærket.

Adskillelse af LIMA-vogne: Vi anvender en
flad kniv, lidt sløv, som kiles ind i overkanten
af vinduet. Når det er gjort, sættes små

træsplinter (tændstikker eller lign.) fast i alle
4 hjørner (ved toiletvinduet). Så kan taget for-
sigtigt lirkes af. Ved at anvende denne meto-
de, undgår man at beskadige rammerne om-
kring glasset. Er man uheldig, kan skader evt.
udbedres med sølvfarve på en spids pen.

Red.

AFKORTNING AF LIMAKOBLINGER

I nr. 5 spurgte K. E. Jørgensen efter en god
løsning på afkortning af de lange LIMA-kob-
linger, og vi har fået mange breve vedrørende
dette.

Jørgen Smidt, Roskilde, har følgende løsning
på »koblings-problemet«, når det gælder
LIMA-vogne til Märklin:

Kortkobling af Limas DSB-vogne, litra B

*Da jeg for ca. 5 år siden købte nogle af Limas B-
vogne, stod det mig med det samme klart, at jeg
måtte ændre koblingerne, således at vognene kob-
lede tættere til hinanden. Dette skulle dog ske på
en sådan måde, at de kunne anvendes på mit
Märklin-anlæg, hvor der forekommer kurver med
Märklins standard-skiner (5100-serien).*

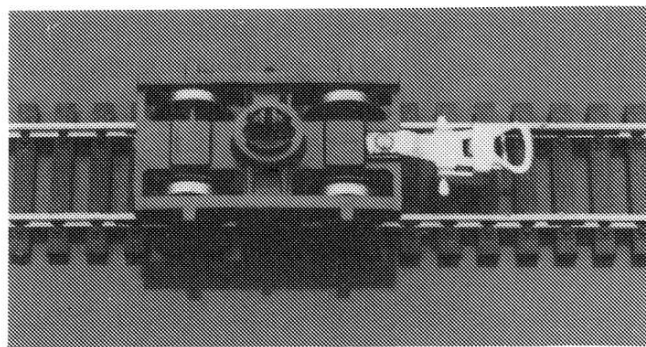
*Jeg pillede bogierne af vognene og skar koblingen
af helt inde ved bogiens forkant. Koblingen blev
herefter kasseret. I min æske med reservekobling-
er fandt jeg nogle koblinger af hvidtmetal, hvori
der var et hul, beregnet til befæstigelse. Dette hul
blev boret lidt større, hvorefter koblingsarmen blev
klippet af lige bag hullet. Endvidere blev kobling-
sarmen omkring hullet filet lidt smallere, således at
den kunne gå ned mellem de 2 riller, der er i bogi-
ens forkant ved den afskårne kobling. I bogiens
forende blev der boret et lodret hul (1½ mm Ø),
således at afstanden mellem bogiens forkant og
koblingskrogen blev ca. 1,9 mm. Efter at være ju-
steret lidt i højden over skinneoverkant blev koblin-
gen sat fast på bogien med lidt lim og et messing-
søm, der blev nippet af lige under bogien. Hele op-
erationen tager ca. 10 minutter pr. bogie.*

*Forsøgskørslerne viste, at afstanden mellem vog-
nenes gummivulster på denne måde blev reduce-
ret til 1½ á 2 mm ved træk. Ved opbremsning
skubbes vognene næsten helt sammen. Endvidere
viste det sig, at koblingsbøjlerne undertiden kunne
gribe fat i pufferne. Jeg tog derfor pufferhoveder-*

Hørt i toget:

"DE KAN BARE DET DER MED PENGE"

Vi finder en løsning
— her og nu



ne ud af cylindrene. Vognene har derefter kørt problemfrit, og de manglende pufferhoveder bemærkes næppe.

I Lokomotivet nr. 2 er nævnt problemet med egerhjul, der passer til Märklin-skiner. Jeg har som forsøg en Roco G 10 kørende med Märklins tenderhjul. Da pinolerne er lidt for lange, har jeg kortet dem af og filet dem til. Vognen kører fint, og hjulene ligger tæt op til bremseklodserne uden at røre disse.

Henrik Thomsen, Bording:

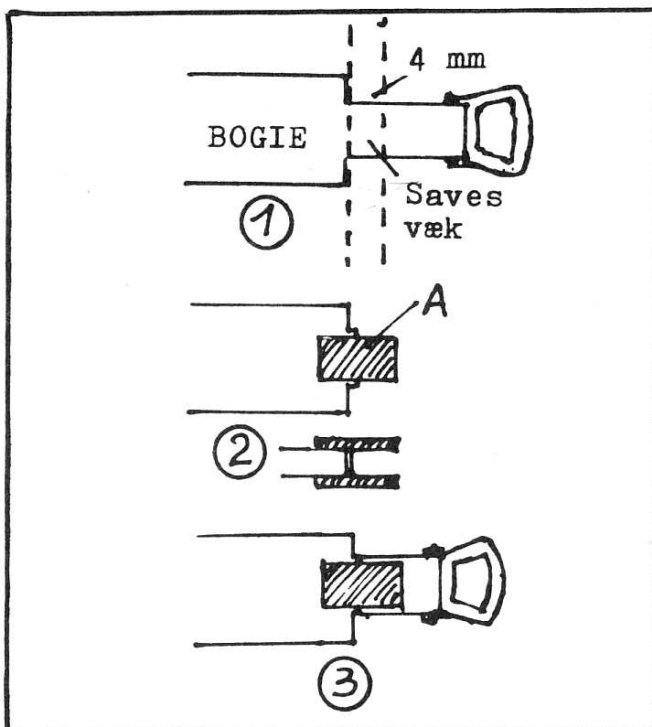
— Problemerne med afkortning af koblingerne på LIMA-bogien kan løses således:

Figur 1 viser bogien, hvor 4 mm saves af koblingen.

Figur 2 viser påsætning af plasticard, der virker som forstærkning (A). Limes med araldit. Og det skal tørre helt før man går videre. Tegningen lige under, viser bogien med forstærkningsstykkerne set fra siden.

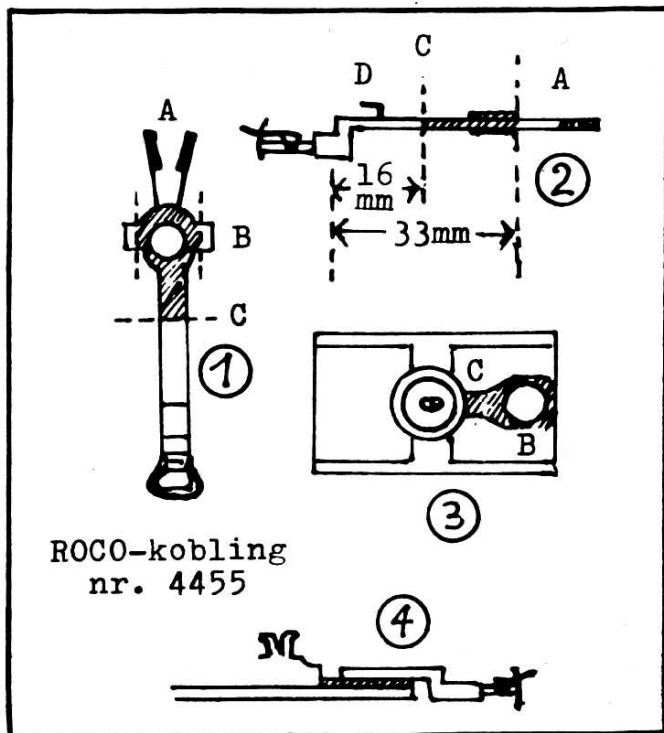
Figur 3 viser påsætning af den resterende koblingsdel, der også limes med araldit. Det hele skal tørre mindst to dage før brug. Det gælder også trin 2.

Mine bogier fungerer upåklageligt, men de må ikke forkortes mere end 4 mm uden at montere fjedrende puffer.



O. Nellemann, Hornbæk, skriver:

— Foranlediget af nødråbet om LIMA-koblinger på side 41 i nr. 5, sendes hermed skitser, der forklarer, hvorledes jeg efter forsøg nåede frem til en særdeles funktionsdygtig udskiftning til kortkoblede personvogne. Ligeledes opnåede jeg, at de ombyggede vogne kunne koble med mine øvrige ROCO-personvogne. Min tegnekunst er nok noget middelmådig, men det virker som anført.



Figur 1: »Styrefjedrene« A på ROCO-kobling nr. 4455 skæres bort. »Anlægsfladen« B skæres til i overensstemmelse med frigangen i LIMA-bogien (hjulhuller).

»Trækstangen« C skæres over 16 mm fra forkant, mens »tappen« D fjernes (fig. 2). På LIMA-koblingen (fig. 3) skæres koblingen bort ved bogiekanten, og ROCO-koblingens bageste stykke (hvor A + B er fjernede) araldittes til LIMA-bogien med snitfladen C mod tappens krans.

Figur 4 viser bogien set fra siden, hvor ROCO-koblingens koblingsstykke araldittes fast med ca. 2 mm afstand fra bogiens forkant.

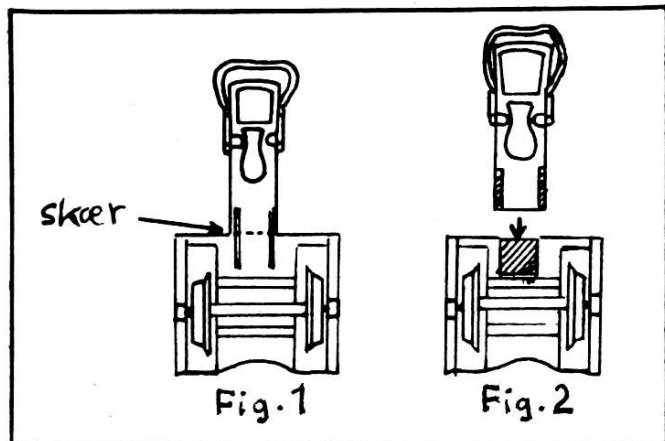
Richard Jensen, Frederiksberg, skriver:

— Vedrørende afkortning af LIMA-koblinger var der en god løsning i MIBA nr. 5 1984, som jeg har anvendt. Fungerer upåklageligt. Sender hermed oversættelse af bedste evne og tegninger.

Ved at bruge flg. metode, opnår man at afkorte afstanden mellem to vogne fra 15 mm til 5 mm, uden at det går ud over køreegenskaber selv i relativt skarpe kurver.

Bogien aftages og hjulene afmonteres. Med en hobbykniv/sav afskæres koblingsarmen som vist på fig. 1 ved pilen. Derefter udskæres et stykke på 4 x 5 mm i selve bogien (skraveret på fig. 2). På selve koblingsarmen udskæres ligeledes i begge si-

der to stykker (skraveret på fig. 2) således at denne passer ind i hullet på bogien. Med en fil tilpasses delene og det hele limes sammen med en gang Casco-lim. Efter optørring afslibes rester og hjule-



ne monteres og bogien sættes på plads under vognen. Tidsforbrug pr. vogn 25-30 min. Vognene kan løbe gennem de almindeligste kurver uden besvær.

Litra MX

En ret væsentlig detalje er »smuttet« i byggebeskrivelsen vedrørende MX'eren i LOKOMOTIVET NR. 5, nemlig at vognkassens underkant skal være lige. Det stykke, der på litra MY går ned over olietankene, skal skæres af. Det er gjort på FM's model, men er som sagt glemt i byggebeskrivelsen.

Hvis man ser nøjere efter på modelfotoerne i nr. 5, vil man opdage, at »køøjernes« placering ikke passer. Det er relativt nemt at ændre. De oprindelige spartles ud (lim et stykke 0,25 mm plasticard på indersiden, så hænger spartelmassen fast), og nye bores med et 4 mm bor.

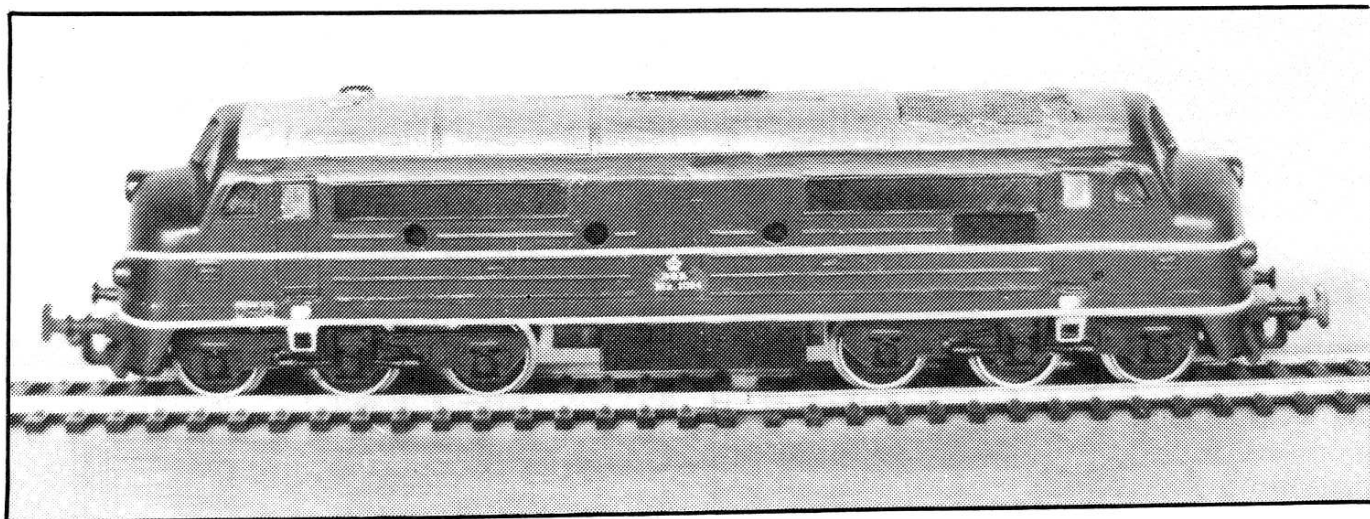
Dørene i siden sidder også højere oppe på MX end på MY, så denne skal også spartles ud, og konturerne af en ny indridses.

Mens vi er ved døre: Man kan nemt ridse døren op i fronterne, hvilket giver »prikken over i'et«.

I fronterne bør de nederste lygter også ændres, idet de sidder for langt nede, for langt inde mod midten og rager for langt frem. Hvis de afskæres og flyttes 1 mm op og 2 mm ud, kommer det til at passe.

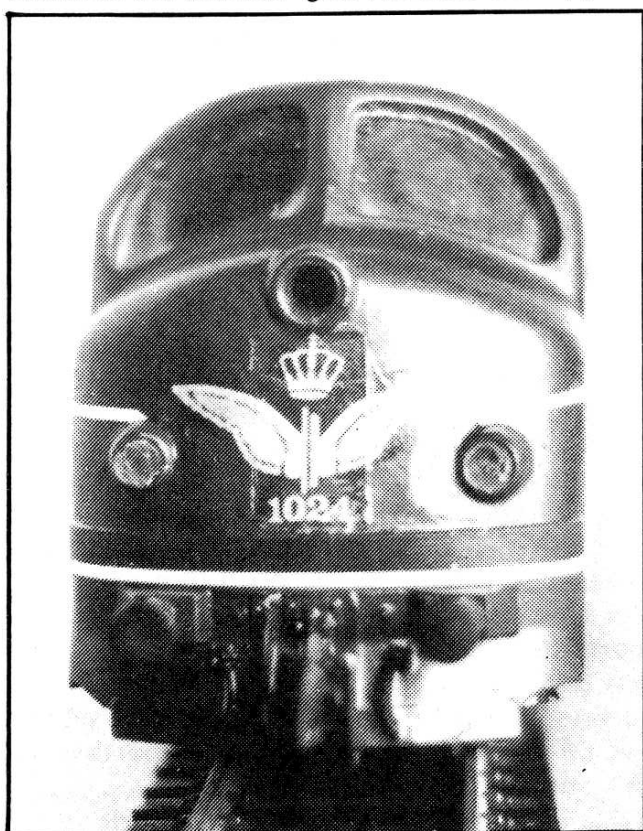
Det dobbelte gitter i den ene ende af siderne kan fremstilles ud fra det stykke i midten, hvor der ikke skal være gitter. Hvis man korter vognkassen af, skæres to passende stykker ud af gitteret og sættes ind i tilsvarende udskæringer ved siden af dørene. De udskærne »glatte« sider herfra sættes i hullerne i midten.

Rilleudstødningen kan også laves på en an-



Model af MX 1024 i den gamle vinrøde bemaling, ombygget af HNJ fra PIKO-MY.

Endnu er der ikke sat glas i øverste frontlygter.



den måde: Et stykke plasticard files konisk, så det har den udvendige skrå facon.

Bemaling på min MY:

Tag: Humbrol 56 + lidt sort omkring udstødning fra motor og kedel.

Gitter i taget er først malet matsort, hvorefter der med let hånd er påført lidt 56-aluminium ovenpå.

Vognkassen er malet med Humbrol HR 146, men UK's (Hampli's) Precision Paints B 219 er også meget fin, måske bedre, men det kniber med tørreegenskaberne.

De hvide fartstriber er Letraset Opaque Tape 1/32", hvid (temmelig dyrt), mens transfers er fra VM.

HNJ

I Lokomotivet nr. 5 1984 er der en artikel, der beskriver ombygning af en Piko MY'er til en DSB litra MX.

Til denne artikel vil jeg gerne bidrage med nogle tal fra en skala 1/1 MX'er:

Tjenesteklar vægt	89 tons
Dieselmotorens hestekræfter	1425 hk
Dieselolie-beholdning	2800 liter
Smøreolie-beholdning	625 liter
Kølevands-beholdning	850 liter
Vandbeholdning for varmekedel ...	2800 liter
Sand-beholdning	300 liter
Maksimalhastighed	133 km/t
Hjuldiameter:	
Drivhjul	1015 mm
Løbehjul	950 mm
Bogiecenter afstand	10300 mm
Længde over puffere	18300 mm
Største bredde (over håndbøjler) ..	3080 mm
Største højde (over udstødningsrør)	4295 mm
Mindste kurveradius	90 meter
Bremser:	
Drivhjul	Klodsbremser
Løbehjul	Skivebremser

En del af læserne er måske bekendt med ovenstående tal, men jeg tror der er en stor del af bladets læsere for hvem disse tal vil være sjove at have.

Ang. indbygning af røde lysdioder i modellen af MX'eren skal jeg oplyse jer om, at den kun på nogle ganske få strækninger må køre med et hvidt lys fremad!!! Mx'eren er i øjeblikket ved at blive ombygget således at de får faste lamper til slutlys, disse er monteret under de nederste frontlanterner.

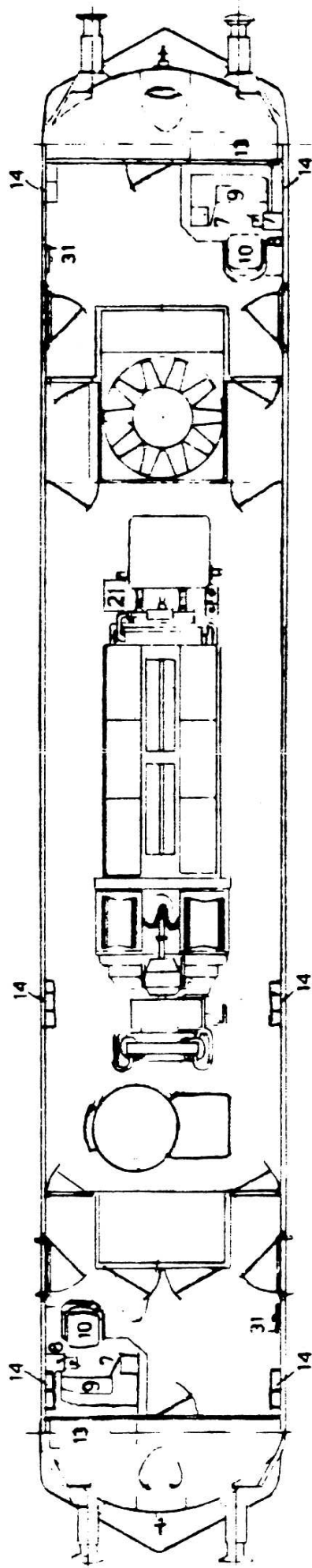
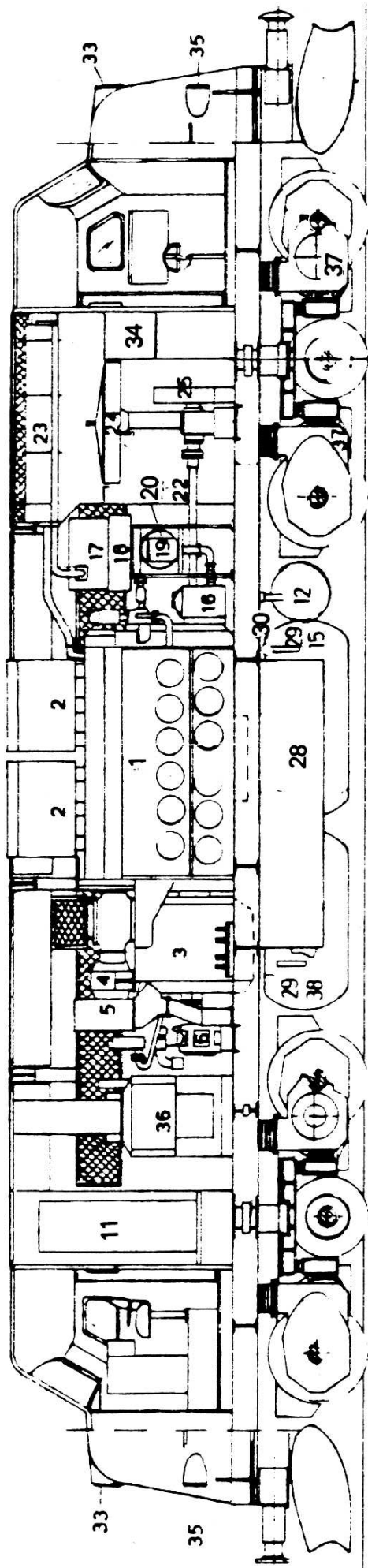
Vedlagt er: Hoveddelenes anbringelse, samt fortegnelse over hoveddelene.

Med venlig hilsen

Gerner Koch

(Lokomotivfører: 1:160, 1:87, 1:1)

LOKOMOTIVET siger tak til Gerner Koch for MX-data og tegning.

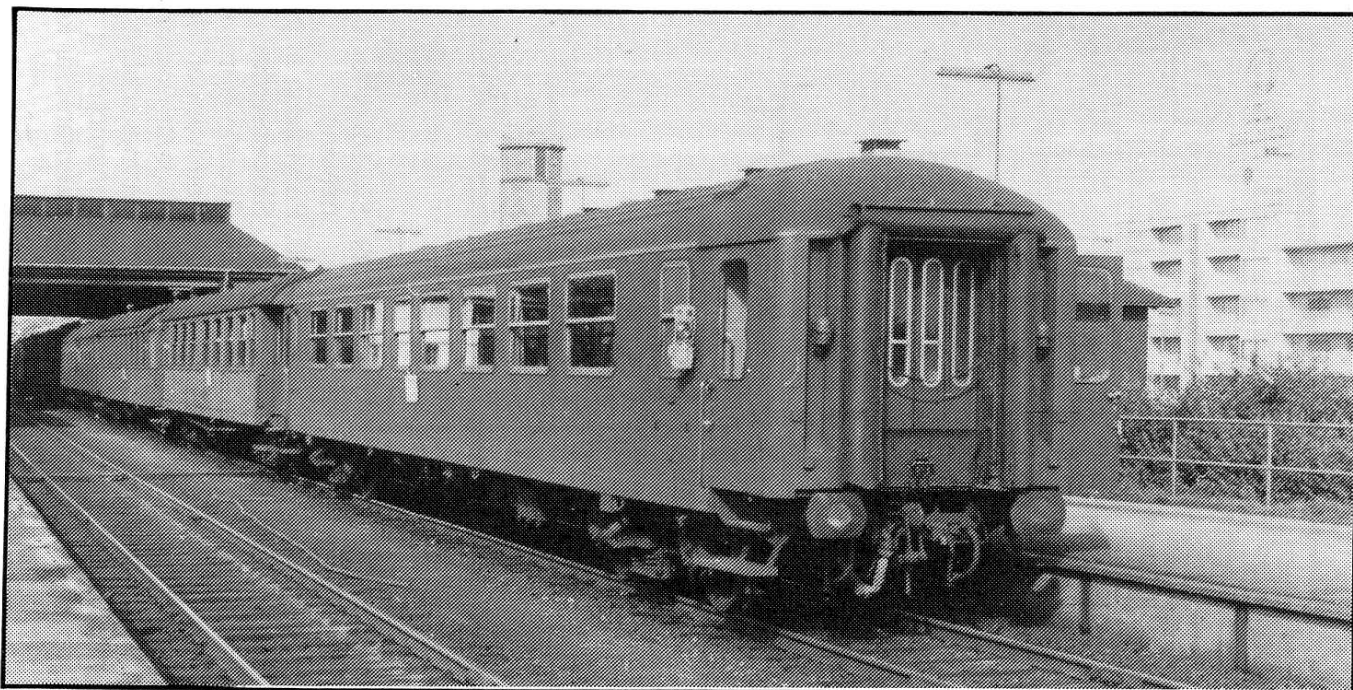


Hoveddelenes anbringelse på litra MX

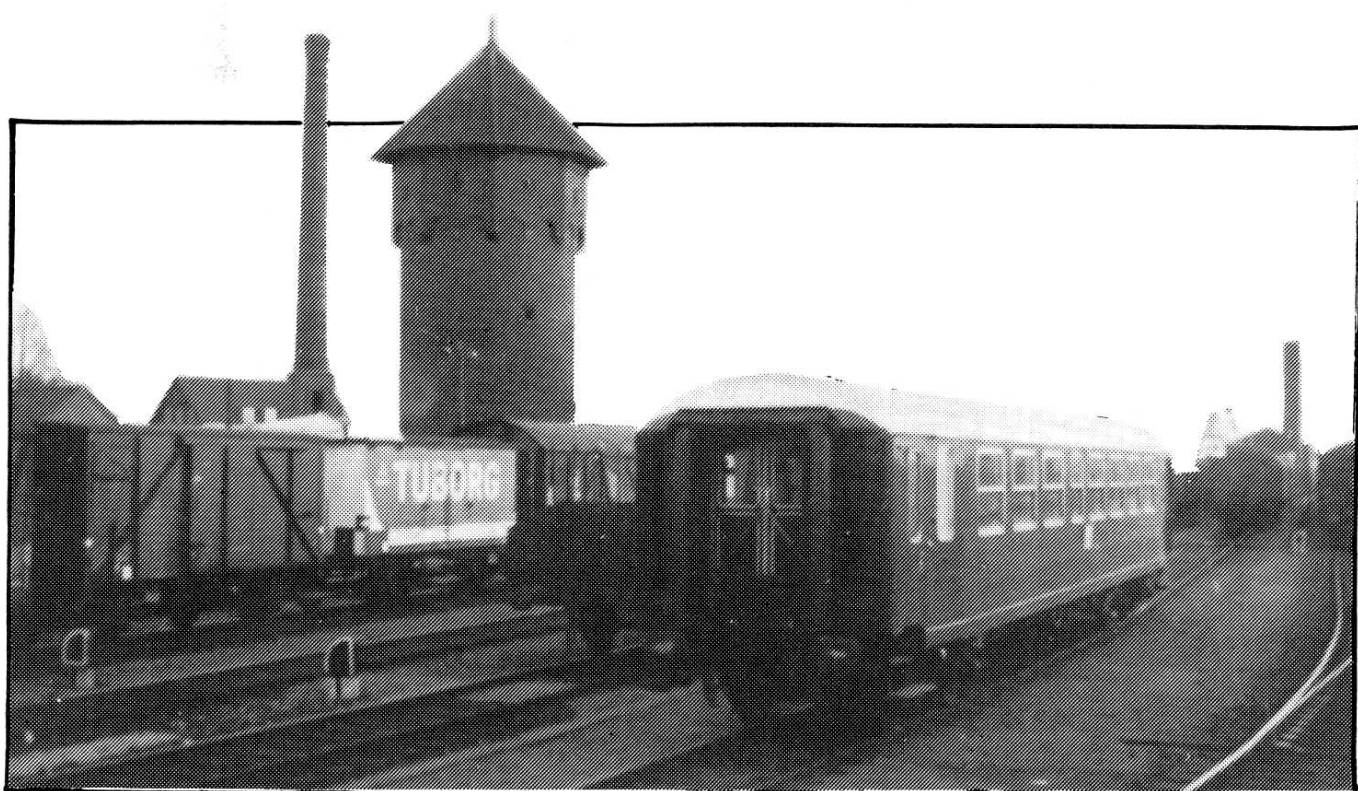
- | | | | |
|---|-----------------------------|--|---|
| 1. Dieselmotor type 12-567-C eller D1 | 8. Førerbremseventil | 18. Smøreoliekøler | 29. Skueglas for brændolie og kedelvand |
| 2. Udstødningsrør m. lyddæmper | 9. Instrumentbræt | 19. Brændoliefilter | 30. Påfyldning af brændolie |
| 3. Hoveddynamo | 10. Stol | 20. Smøreoliefilter | 31. Skrubremse |
| 4. Hjælpedynamo | 11. El-apparatskab | 21. Magnetiseringsregulator | 33. Øverste lanterne |
| 5. Ventilator for banemotor 1 og 2 samt hoveddynamo | 12. Hovedluftbeholdere | 22. Aksel for propelventilator | 34. Vandvarmer for kølevand |
| 6. Kompressor | 13. Bremseapparater | 23. Tagkølere | 35. Nederste lanterne |
| 7. Kontroller | 14. Sandkasse | 24. Propelventilator | 36. Varmekedel |
| | 15. Brændolietank | 25. Banemotorventilator for banemotor 3 og 4 | 37. Banemotor |
| | 16. Påfyldning af smøreolie | 28. Batterier | 38. Vandtank for kedelvand |
| | 17. Kølevandstank | | |

Problem tagprofil og gavle på BL/Bf-vogne...

Der er nu begyndt at indkomme fotos, der kan løse problematikken omkring BL/Bf-vogne før og nu (se Lokomotivet nr. 4 og 5). De første fotos er fra Arne Kirkeby i Odense, som har sendt følgende gavlbilleder af både serie I og II.



BL 1324 (serie I, 1959) i Fredericia 1962. Gavlen med de tyske fire-fløjede døre kan tydeligt ses. Bemærk at styreledningerne sidder i de aflange gavlfordybninger. Selve tagprofilet er af tysk oprindelse med runde gavlender, og dørpartiet er som en almindelig »svingdør«. Vognen er i øvrigt beskiltet Struer. Foran BL 1324 ses en CP, spids CM og Cc, hvorefter stammen fortaber sig i det dunkle.



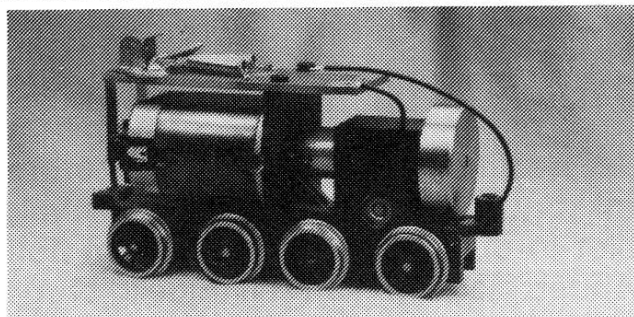
BL 1331(?) (serie II, 1964) fotograferet i Nyborg Færge. Også denne serie har aflange huller i gavlene, men er uden styreledning. Dørene i gavlene er 2-fløjede skydedøre af samme type som 1-serie B-vogne og BD-vogne. Tagprofilet er (igen) af tysk oprindelse med afrundede gavlender. Dørpartiet er anderledes end 1. serie-vogne, idet serie II har »foldedøre«. Bemærk, at taget har en meget lys farve, næsten hvidlig (sølvfarvet).

DU ER STADIG –



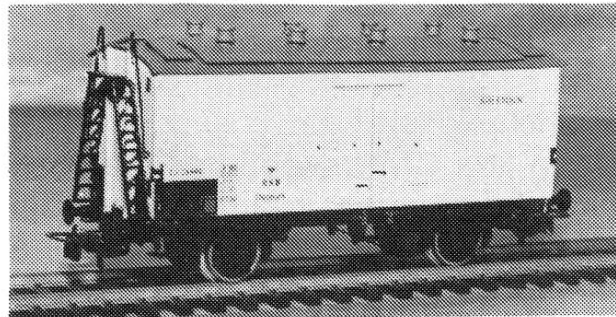
»PÅ SPORET«

NØRREBROGADE 72 • 2200 KØBENHAVN N
TELEFON (01) 39 48 68 • GIRO 6 49 93 76



TENDERDREV

Kan med mindre modifikationer anvendes til UK's P-maskine samt tendere til R-H og PR, kr. **365,-**



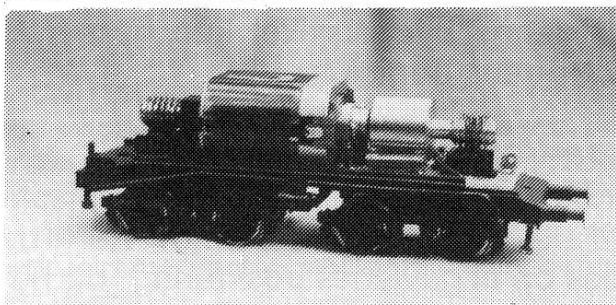
DSB litra IKP-kølevogn

Komplet byggesæt, kr. **140,-**



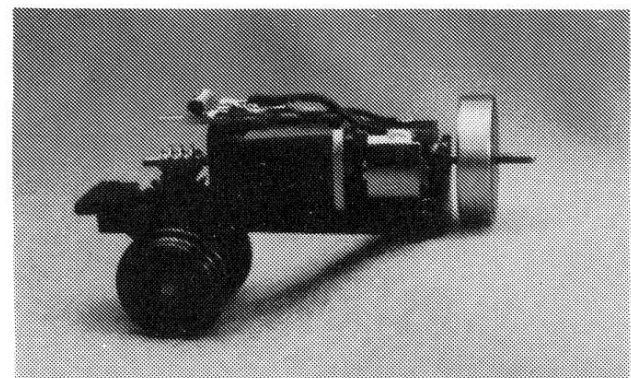
DSB Litra IS-kølevogn

Komplet byggesæt, kr. **130,-**



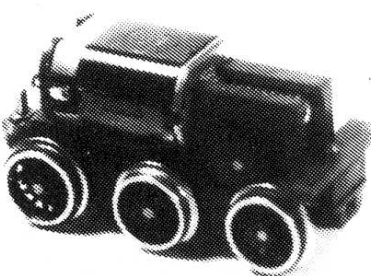
TENDERDREV

Kan med mindre modifikationer anvendes til UK's E-maskine, kr. **395,-**



MOTORVOGNSDREV

Til UK's ME-vogn samt andre motorvogne, kr. **365,-**



Effektiv og robust
TENDER-DREV
til UK's C-maskine.
Fuldt monteret med Bühler-motor, snekkedrev og hæfteringe på 2 hjulsæt, kr. **462⁵⁰**

ÅBNINGSTIDER:

Mandag-torsdag ... 14.00-17.30
Fredag 14.00-19.00
Lørdag 10.00-13.00

DSB litra CMK

Denne gang går vi lidt længere tilbage i jernbanehistorien, idet vi bygget en kedelvogn litra CMK. Vognen er selvbygget helt fra grunden, kun »Berliner-bogierne« er industrielt fremstillede, og er af fabrikat Electrotren.

Disse bogier er dejligt lavet, og koblingerne passer i længden. Andre bogier kan selvfølgelig også anvendes, men så bliver gulvet i vognen højere. Det har ingen praktisk betydning ud over, at målene i denne byggeartikel kun passer til Electrotrens bogier.

Undervognen

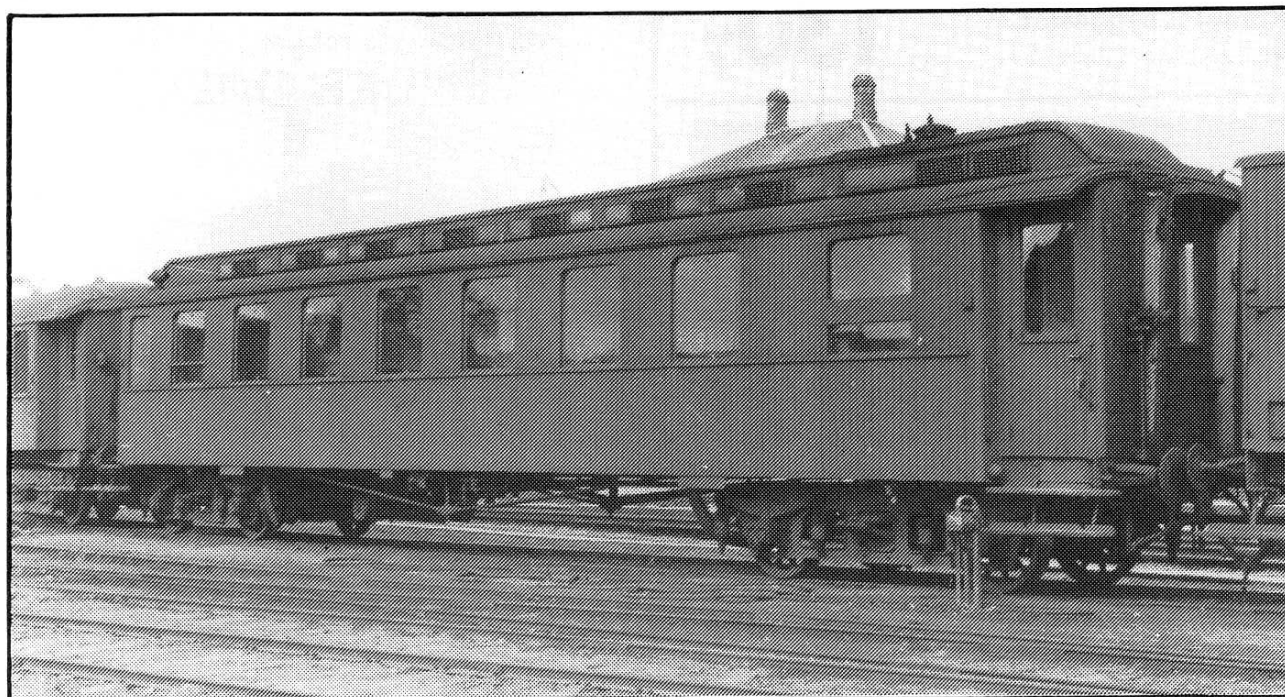
Bunden (A) fremstilles af 1,5 mm plasticard i størrelsen 199 x 34 mm. Herefter måles op til gavlenes udskæring, og bogiernes centrum markeres i en afstand af 30 mm fra enderne. Det er 2 mm for kort, men så bliver der plads til trin og det hele (se tegninger side 33).

Hullet til bogiernes drejetappe er boret med et 4 mm bor i bund og bogier, og der isættes 2 stk. 4 mm bolte med møtrikker. Diameteren er tilfældigt valgt, blot fordi, vi havde 2 stk. 4 mm bolte. Anden diameter kan selvfølgelig bruges. Nu kan undervognen allerede prøvetrilles, og vi kan måle afstanden mellem overkanten af bunden til skinneoverkant. Dette mål nedskrives.

Anvendes Electrotren-bogier bliver målet 14 mm.

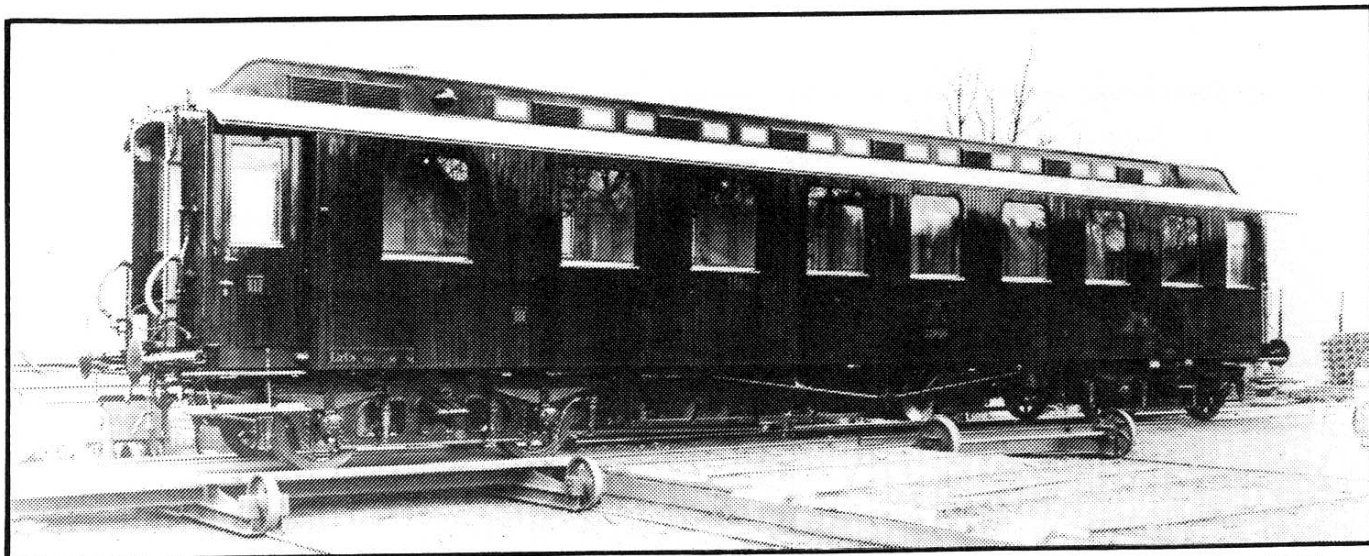
Som ballast har vi under vognbunden limet en metalplade fra en PIKO godsvogn, men andet kan anvendes. Man skal blot huske, at det skal stive bunden lidt af.

Dernæst er armeringen (strækbåndene) påsat ved at bore 3 stk. 1 mm huller i hver side af vognbunden, og armeringen isættes af 1 mm blomstertråd. Det araldittes fast, hvorpå midterstangen place-



DSB litra CMK (ukendt nr.) i Svendborg 1962. Vognen ses fra »kedelsiden«, og brættet for kupeen havde nok den funktion, at det skulle støtte kurven med kul, der blev rakt ind til kedelpassereren.

Foto: HGC, Odense



DSB litra CN 11 080, kedelvogn; fra 1941 CMK 2495, fotograferet fabriksny på Scandia, maj 1924.
Arkiv: JMJK

CMK 2492-99

(ex. CN 11077-084)

Vognene blev leveret fra Scandia i 1924 som litra CN 11077-11084. De var udstyrede med en stor varmekedel til opvarmning af togstammer. De var kendetegnet ved at have tagrytter, ved at være listebeklædte med spejlglassvinduer samt ved at være udstyrede med »Berliner-Trucks«, således at de kunne oprangeres i internationale tog, der kørte til Tyskland.

Efter krigen blev vognene især indsat i Jylland/Fyn på hoved- såvel som på sidebaner, bl.a. i MO-tog, hvor MO af 500-serien (uden varmekedel) var trækraft.

I 1953 var CMK'erne mest reserve i Jylland, og blev især anvendt som togforstærkning i højtiderne. Alligevel blev de sidste vogne først udrangerede midt i 60'erne, og kedelanlæggene blev suspenderede på halvdelen af vognene.

De, der stadig havde kedelanlæg anvendtes omkring 1960 i MT-trukne persontog på Svendborg-banen (MT havde ikke varmekedel), mens vogne med suspenderet kedelanlæg, litreret CMT, blev anvendt som almindelige personvogne.

1924: Vognene leveres fra Scandia som litra CN 11077-084.

1941: Omlitres til CMK med numrene 2492-2499.

1944: Samtlige CMK-vogne har nu trykluftbremse (G&P).

1958: Varmekedlen suspenderes (= tages ud af brug, men bibeholdes i vognene) i 2497, 98 og 99, og de omlitres til CMT 2468, 69 og 70.

1959-60: CMK 2492 udrangeres.

1962: CMT 2469 (= CMK 2498) udrangeres.

1963: CMT 2470 (= CMK 2499) udrangeres.

1964: CMK 2493 og 2494 udrangeres.

1965: CMT 2468 (= CMK 2497) udrangeres.

1967: CMK 2495 og 2496 udrangeres.

CMK 2475-78

(ex. CN 11058-062)

Disse vogne var lidt specielle, da de var udstyrede med styreledning A + B til brug i MO-lyntog. Vognene blev leveret fra Scandia i 1911, pladebeklædte og med tagrytter, og havde samme ydre dimensioner som øvrige CMK-vogne.

I 1949 ombygget til vogne med hvælvet tag, vist nederst på midterside-tegningen.

Vognene blev bl.a. indsat i bådtoget »Englænderen«, men anvendelsen her blev meget kort, idet nyanskaffelsen af MO 1800-serien og MK/FK overflødiggjorde dem i begyndelsen af 50'erne.

I stedet blev de anvendt som forstærkningsvogne, og fandt også vej til DSB's gennemgående weekend- og højtidstog på Østbanen. Midt i 60'erne forsvandt vognene også fra disse tog.

1949: Ombygges fra tagrytter-CMK (pladebeklædte) nr. 2480, 2476, 2484 og 2485. De får hvælvet tag og omnummereres til CMK 2475, 76, 77 og 78. Udstyres med A+B-styreledning, brummertryk og pladsnumre til brug i bådtoget »Englænderen« (MO-fremført).

1956: Styreledning A + B afmonteres fra 2475.

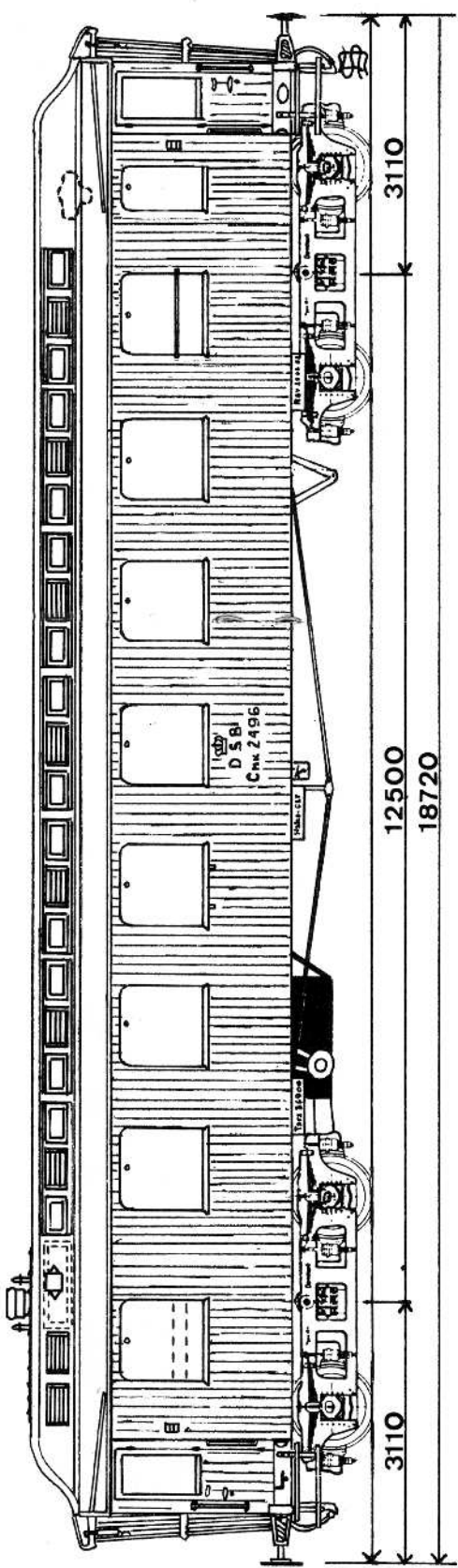
1957: Styreledning A + B afmonteres fra 2476.

1960: CMK 2476 omdannes (kedlen suspenderes) og litreret CMT 2466.

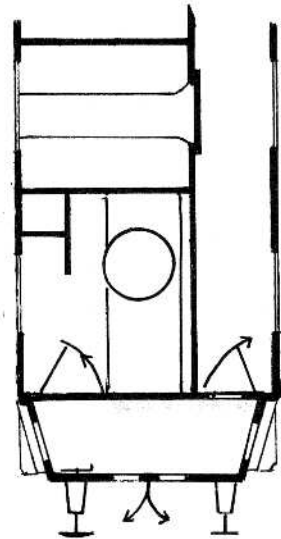
1963: CMT 2466 (= CMK 2476) udrangeres.

1964: CMK 2475, 2477 og 2478 udrangeres.

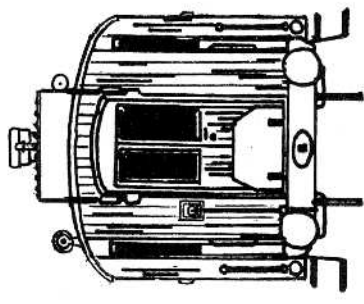
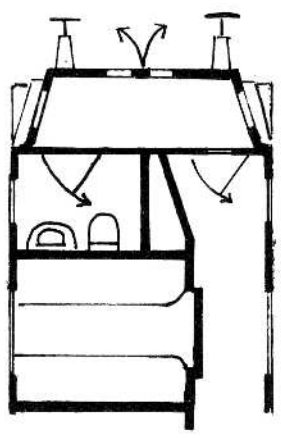
(Oplysninger og korrektioner venligst af K. E. Jørgensen, Hvidovre, Mogens Duus, Odense og Jens Bruun-Petersen, Ribe).



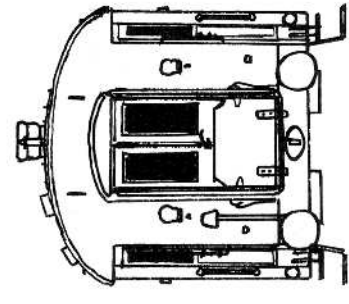
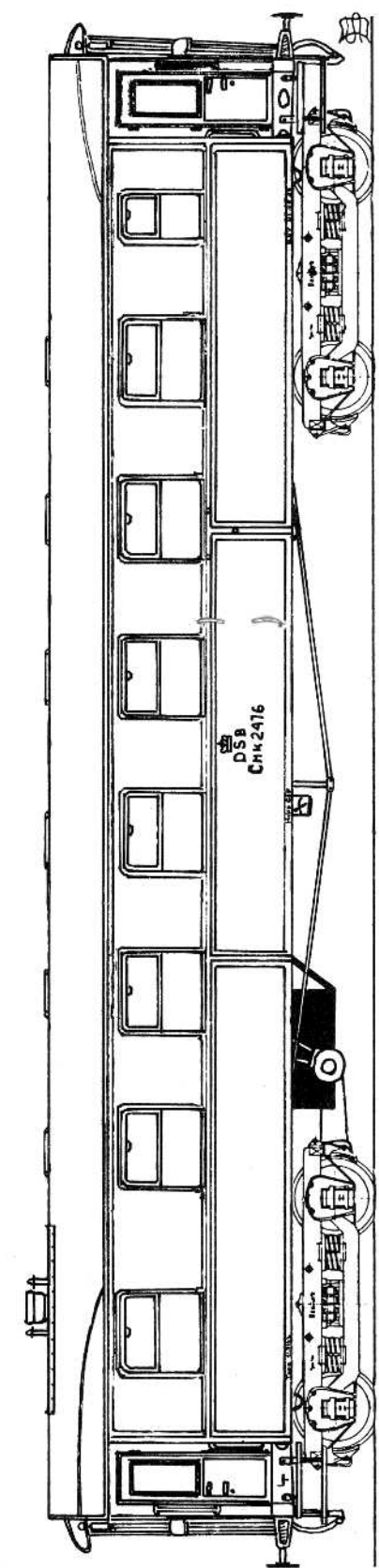
CMK 2492-99 (Scandia 1924) ←
 Version IB med »Berliner-bogier«. Indretningen gælder kun for version IB.



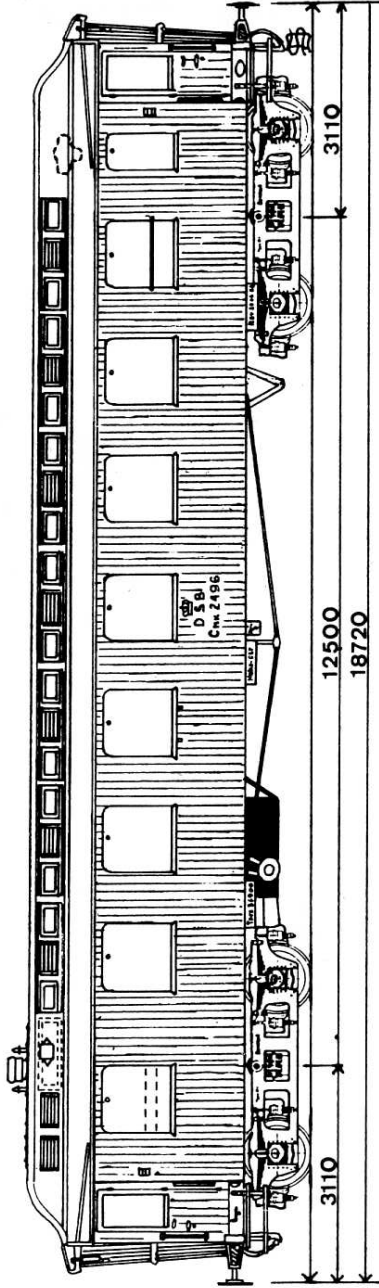
CMK 2475-78 (Scandia 1911) →
 Version II ombygget fra CMK-vogne version IA med 2,5 m træ-bogier.



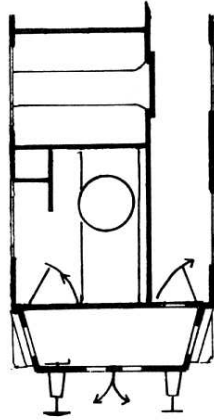
**LOKO
 MOTIVET**



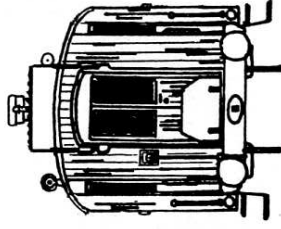
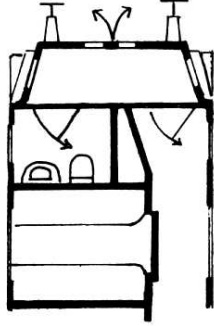
DJM	1:87	Type: Fællesklasse-personvogn m/ varmekedel	REGI: DSB
LITRA	NR.	Bygget: Se ovenfor	Tegnet: Steffen Dresler, 1984



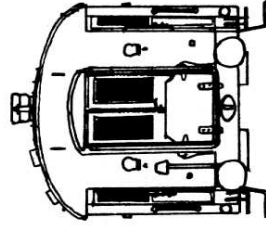
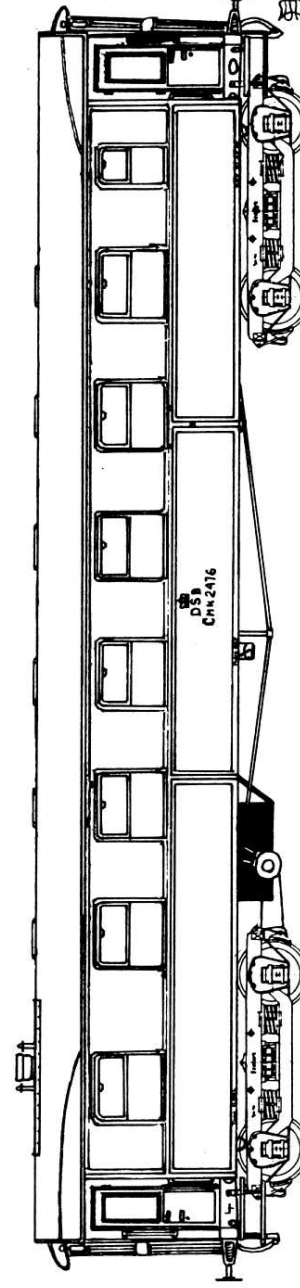
CMK 2492-99 (Scandia 1924) ←
Version IB med »Berliner-bogier«. Indretningen gælder kun for version IB.



CMK 2475-78 (Scandia 1911) →
Version II ombygget fra CMK-vogne version IA med 2,5 m træ-bogier.



**LOKO
MOTIVET**



DJM

1:160

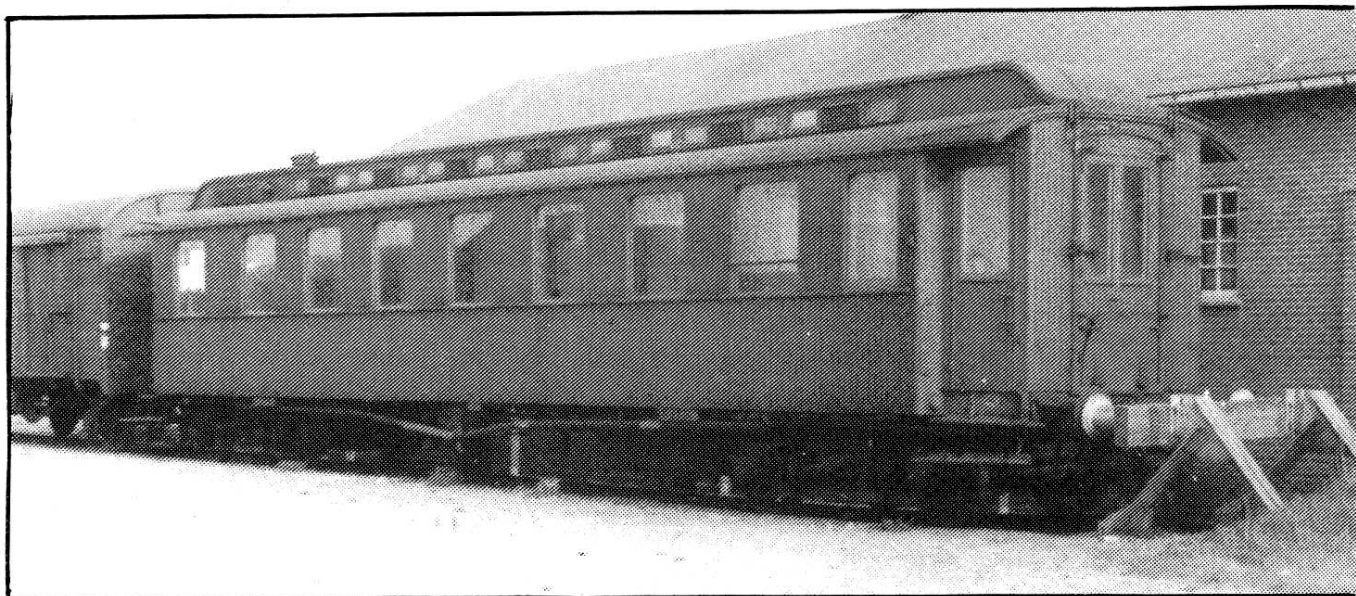
Type: Fællesklasse-personvogn m/ varmekedel

REGI: DSB

LITRA NR.

Bygget: Se ovenfor

Tegnet: Steffen Dresler, 1984



DSB litra CMK 2494 med »Berliner-Bogier«, Hirtshals juni 1965. Læg mærke til varmedampledning, som er anbragt under vognsiden. Bemærk også, at vognen ikke har harmonika-overgang.

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

res, også af blomstertråd eller et lille rundhovedet søm.

Batterikassen er en lille klods med målene 17x6 mm araldittet under vognbunden. Husk de to stivere, der er fremstillet af plaststrips.

Vi har for øvrigt lavet indretning med kupeer i vognen af karton. Alt er limet fast på vognbunden.

Vognkasse

Nu fremstilles vognkassen af 0,5 mm plast med 1 mm indridsede brædder. Husk ved køb, at få et stykke plast, hvor rillerne midt på er pæne (der er stor forskel). Husk ligeledes at man ved opmåling og udskæring i rillet plast bedst foretager dette fra bagsiden (de glatte sider).

Et lille råd: tegn siderne op parvis, det letter udmåling og udskæring. Se tegningen side 32.

Når vinduerne er skåret ud, fraskæres siderne hinanden. Nu fremstilles et lille loft, som vognkassen kan samles omkring sammen med bunden. Målene er altså de samme som på vognbunden. Brug 1 mm plastplade.

Endestykkerne (B) - der også fremstilles af riflet plast - limes først til loftet. Derefter pålimes siderne. Som ekstra afstiv-

ning fremstilles et stykke mellemrum med målene 34 x 22 x 1 mm, der limes i vognkassen ca. 95 mm inde fra toilet-enden. Egentlig skulle sidegangen have deling, men det må vi se stort på.

Gavlene (C og D) fremstilles ligeledes af 1 mm riflet plast, 0,5 mm tyk. De optegnes i fuld vognbredde, hvorefter det overskydende skæres af siderne samt 3 mm forneden. Bemærk, når vi gør dette, er det lettere at lave dørsektionen *rent opmålingsmæssigt*.

Pufferplankerne er blot 2 stk. plast i målene 1 x 25 x 4. Husk huller til kurvepufferne.

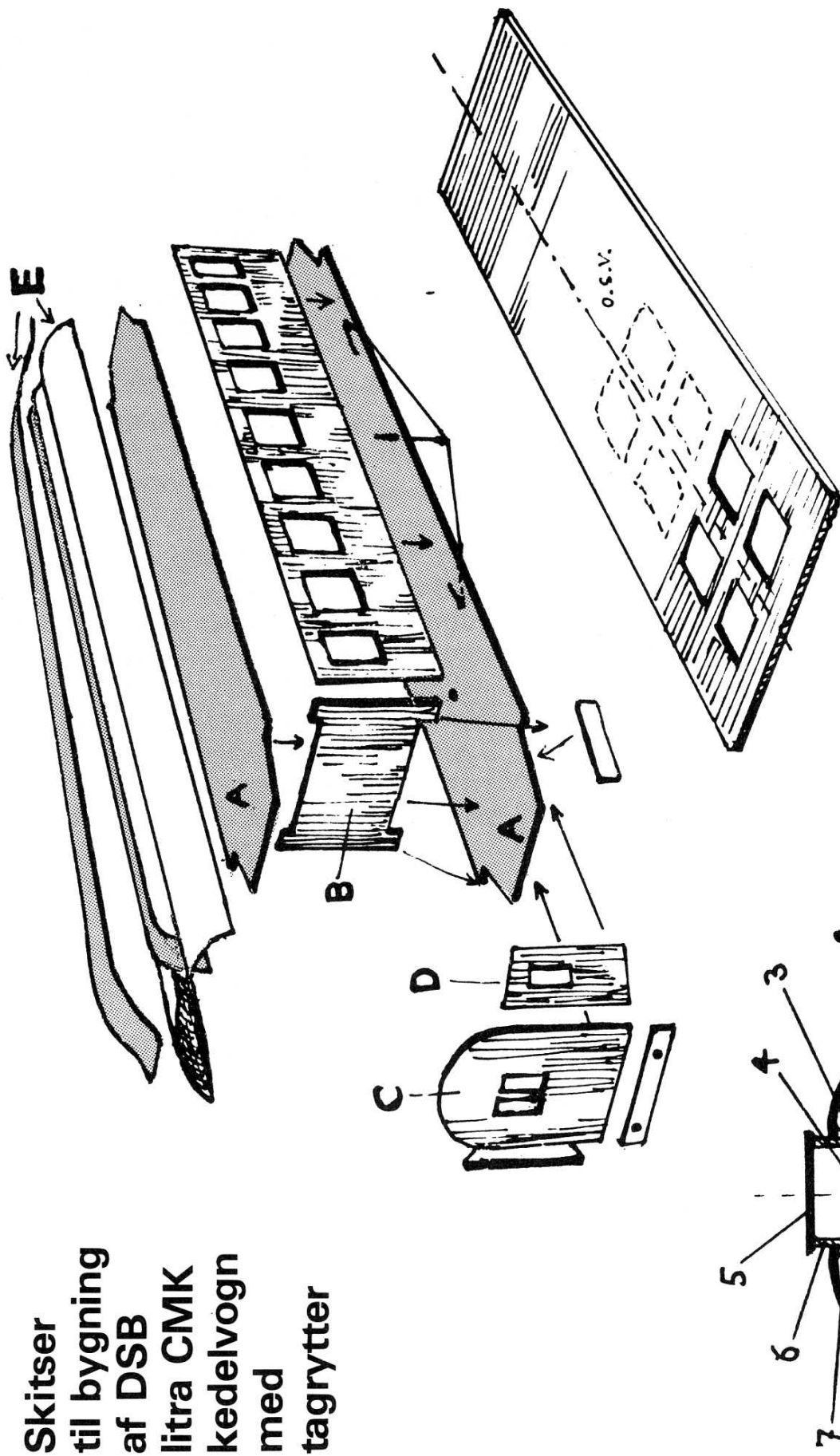
Nu limes pufferplankerne på under gavlene samt de små stykker vanger (mål 9 x 5 mm) under dørene. Bemærk, at pufferplanken skal rage lidt længere ned end selve vognsiderne.

Derpå har vi fremstillet de øverste trin af 0,4 mm plast, 3 x 10 mm, og limet dem på vangen under dørene. Det er ikke helt korrekt, men de sidder bedre fast således.

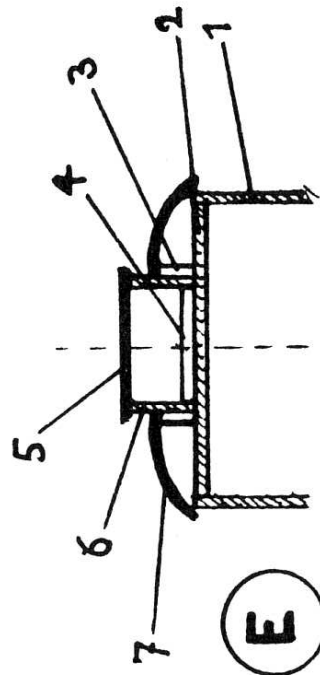
De nederste trin er det sværeste at fremstille (synes vi). De er sammenloddede af 0,3 mm messing i målene 11 x 3 mm, i alt 4 stk. på to stk. bøjler af 0,5 mm tråd. Trin og bøjler araldittes til vognbunden.

(fortsættes side 33)

**Skitser
til bygning
af DSB
litra CMK
kedelvogn
med
tagrytter**



Eksplosionstegningen med bogstaverne henviser til korresponderende styklister-tegninger side 33. E viser samlingen af tagrytteren i perspektiv og i snit fra gavlen. M.h.t. tallene, se i teksten. Nederste tegning viser, hvordan man udkærer siderne parvis. Efter udkæring af vinduer, skæres langs den punkterede linie.



Taget

Der er to muligheder, når man skal fremstille tag og tagrytter, nemlig en let og ikke så detaljeret løsning, og en lidt sværere, men detaljeret udgave.

Den lette løsning:

Læg taget på vognkassen af et tyndt stykke plast med understøtning. Husk forbukning af taget, enten over en bordkant eller ved at lade håndtaget fra hobbykniven »stribek« sig langs med taget. Lav derefter tagrytter efter midtersidetegningen af to stykker plast. Til sidst tegnes jalousier på tagryttersiderne.

Den detaljerede løsning:

(som vi har lavet, se tegning E side 32). Fremstil to sider til tagrytteren (6) i målene 191 x 9 x 0,5 og en bund (4) til tagrytteren, mål 91 x 13 mm. Skær de små vinduer ud efter tegning (snyd for rammerne). Lav evt. små indvendige afstivninger 13 x 8 x 1 mm, og lim dem på plads.

Jalousierne er riflet 0,5 mm plast (1 mm brædder), hvor der er ridset en ekstra ril-

le i hvert brædt. Mål: 6 x 3 mm. Limes på plads.

Som understøtning (3) for taget ved tagrytteren, har vi af 2 mm plast fremstillet 2 strimler, 3 mm brede, som er limede på ydersiden af tagrytteren. Se tegning E. Inden taget lægges på, monteres vandnæser og dørrammer på vognkassen. Gøres med 1 mm brede plast-strips 0,3 mm tykke.

Derefter udskæres taget (7) i målene 0,5 x 202 x 12 mm, der inden pålimning forbukkes let over en bordkant el. lign.

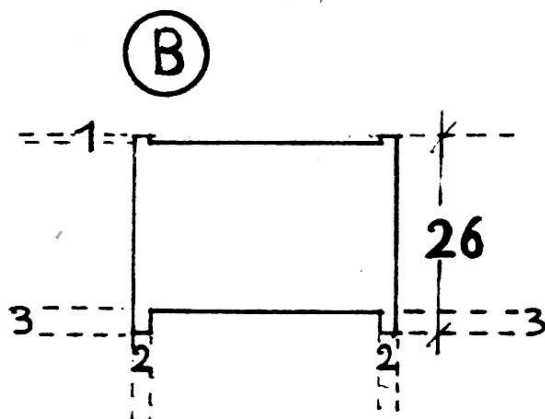
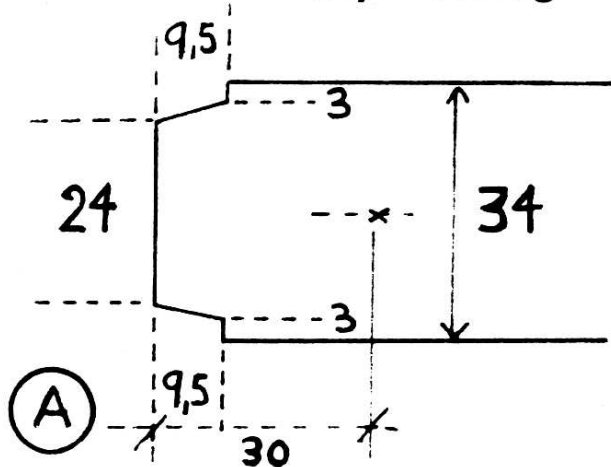
Når det er tørt, lægges glas i tagryttervinduerne, og selve taget (5) på tagrytteren kan anbringes. Taget (5) skal helst være af 0,5 mm glat plast, ca. 14 mm bred. Mål efter midtersidetegningen.

Herefter males resten af vognkassen udvendig og indvendig.

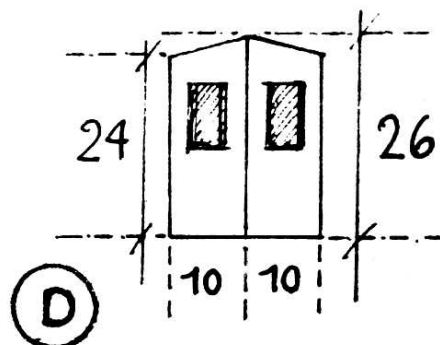
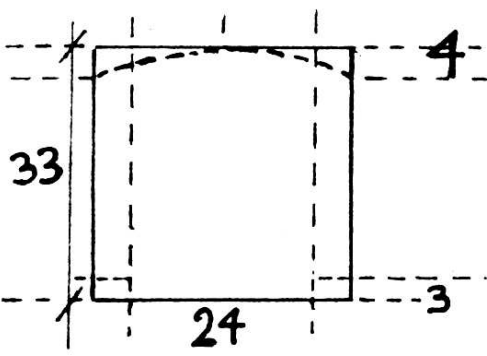
Vognkassen er malet med 29-brun mixet med 94-brun (Humbrol), påmalet i lette strøg, så brænderillerne ikke lukker. Efter total optørring, er påført et tyndt lag DDV'-lak.

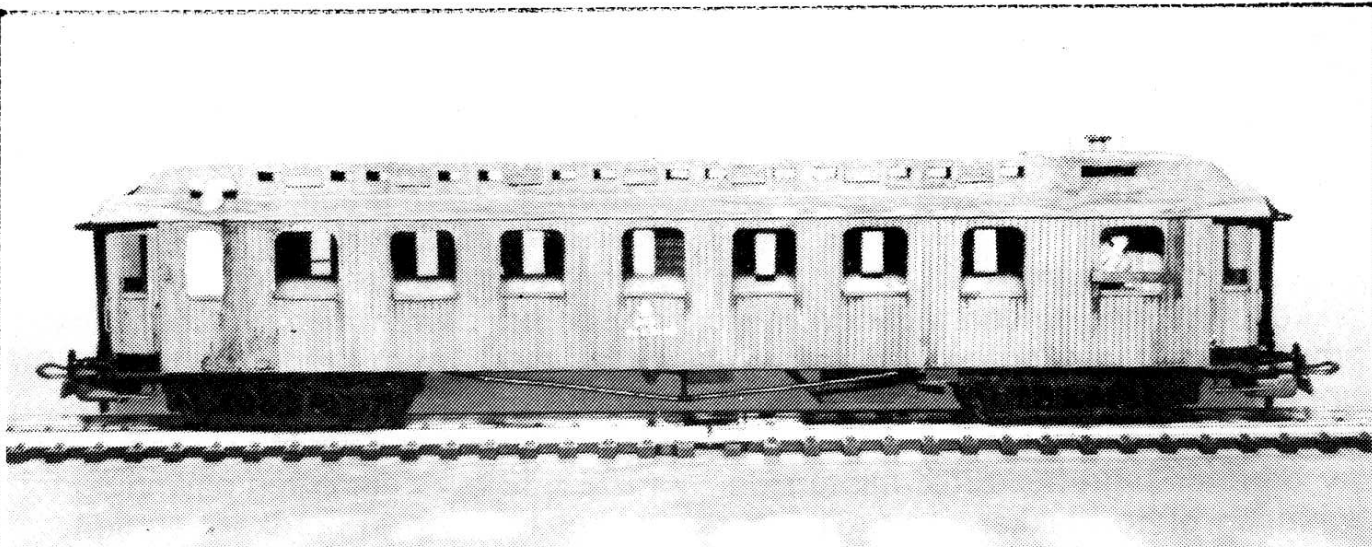
(fortsættes side 35)

Styklistetegninger til DSB litra CMK



Angivne mål i millimeter beregnet på HO (1:87). Tegningerne er ikke i målestokforhold.

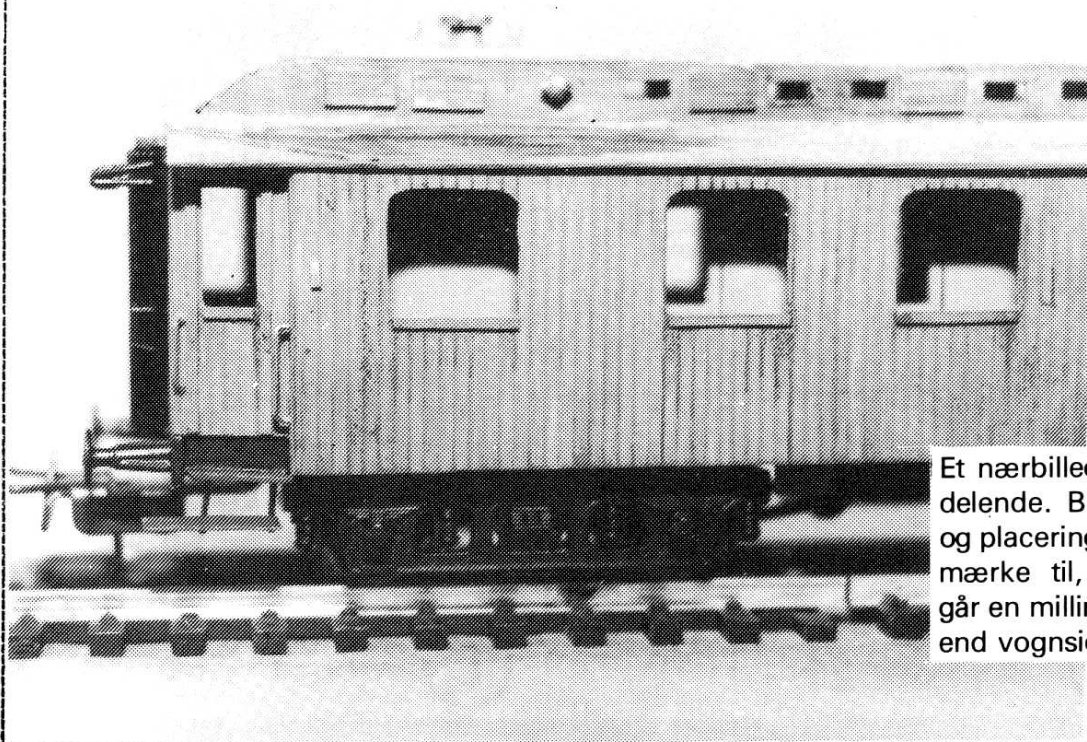




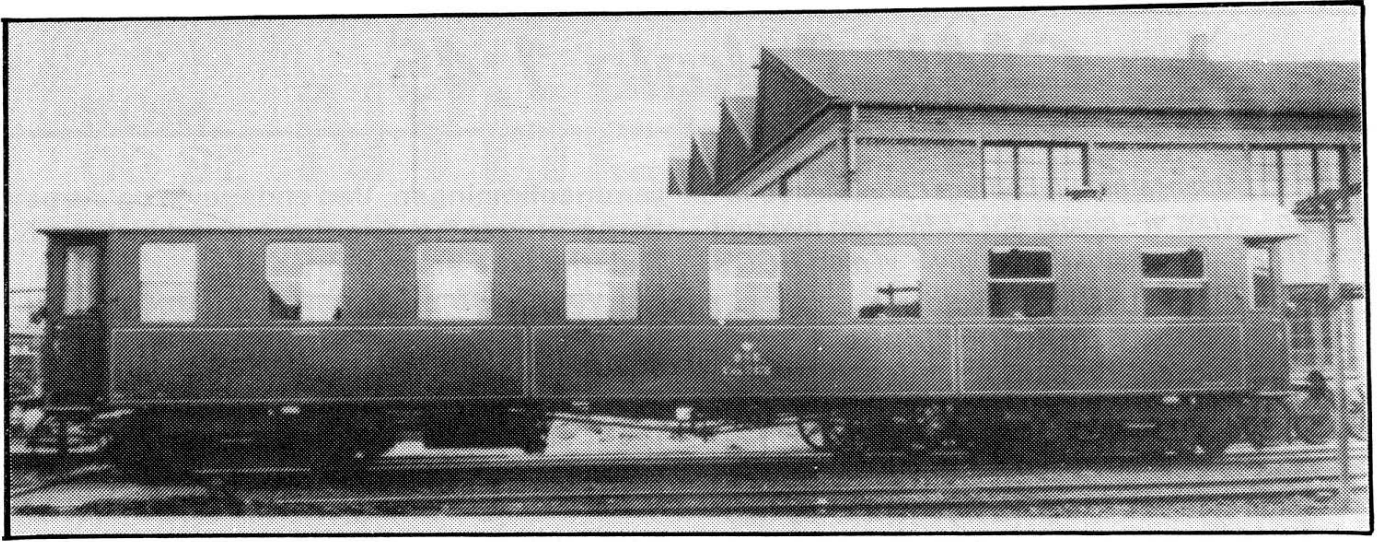
Øverste illustration viser vognen set fra kedelsiden. Bemærk brættet for kedelrumsvinduet.

»Close-Up« af tagrytter med skorsten. Fotoet giver et godt indtryk af tagrytterens facon. Som sikkerhedsventiler kan anvendes små søm, anbragt indefra med hovedet nedad.

**model
af
litra CMK**



Et nærbillede af vognens kedelende. Bemærk håndbøjler og placering af trin. Læg også mærke til, at pufferplanken går en millimeter længere ned end vognsiden.



DSB litra CMK nr. 2476, fabriksny, 1949. Bemærk: Vogntypen er vist nederst på midtersidetegningen, men ikke omtalt i byggebeskrivelsen. Den er blot medtaget for at gøre opmærksom på, at der var flere typer CMK-vogne.
Foto: Jernbanemuseet/Arkiv: JB-P, Ribe

Indvendigt er vognkassen malet med 62-brun.

Husk regnlisterne på taget, bemærk at de ikke er lige lange i hver ende. De fremstilles af plaststrips og limes på.

Pladen på tagrytteren over kedelrummet er af 0,3 mm plast, hvor boltene er markerede med kørnerprikker fra bagsiden. Husk skorsten og sikkerhedsventil ... ellers bliver der røg i køkkenet.

Skorstenen er blot en afskåret kuglepennepatron pålimet en rund plastskeive, som er slebet rund i kanterne. Sikkerhedsventilerne er et par stumper tynd plast, men muligvis kan også anvendes små, tynde søm, der vendes på hovedet.

Detaljer

4 stk. håndbøjler monteres i enderne. Bor huller og lim på bagsiden. Husk bøjle for vindue og brædt for kedelrummet. Harmonikaerne er fra Liliput nr. 8211. Pufferne er de sædvanlige fra UK. Taget er malet gråt, og når det er tørt males med fortyndet sort i længderetningen.

Vi har også forsøgt at tilsmudse vognen ved at male med fortyndet sort for enden af vandnæserne under vinduerne. Inden tørring har vi pustet forsigtigt til malingen, så den er løbet i striber hen over vognsiden. Resultatet er blevet en dejlig *modelvogn*.

Litrering fra WM, men ellers må man i gang med ridsefjer og gul maling. Held og lykke.
»Claus«

MODELTOG & TILBEHØR

...så REMISEN

Vi fører

Arnold - Brekina - Faller - Electrotren - Fleischmann - Heljan - Herpa - Ibertren - LGB - Liliput - Lima,

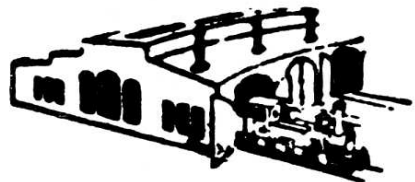
samt Märklin - Minicraft - Peco Piko - Pola - Roco - Trix

UK - Wiking - Williams modeller.

Diverse faglitteratur

NYT: ROCO militærmodeller
1:87 - nyt sortiment

NYT: Gratis brugtkatalog



REMISEN

Østerbrogade 10 - 4800 Nykøbing F.
Telefon (03) 85 60 88

HUSK NY ADRESSE

Åbningstider:

Mandag og torsdag	13.00-17.30
Tirsdag og onsdag	16.00-17.30
Fredag	13.00-19.00
Lørdag	10.00-13.00

... og CMK i skala 1:45

Fra HGC i Odense har vi modtaget hosstående foto af en - synes vi - meget flot CMK-vogn bygget i skala 0 (1:45), og samtidig gengiver vi med HGC's egne ord, hvordan den er bygget:

Vognkassen er opbygget på min sædvanlige måde, idet et stykke 1,5 mm plexiglas eller acryl udskæres i vognsiders længde og højde. Med araldit er pålimet 0,8 mm finer, som fås ridset hos Old Pullman i Schweiz, og ligeledes hos JP-hobby i Slagelse. Det er meget smukt ridset, og får vognen til at se godt ud. Det fås med mange forskellige bræddebredder. Desværre har man ikke præcis 2 mm, som i grunden skulle bruges i O, men 1,6 mm, som er det nærmeste.

Fineren skal indfarves med bejdse før pålimningen, da den udvider sig lidt, når den bliver våd. Fineren er desværre rillet på langs, så i O må man lave en vognside af flere stykker. Med lidt behændighed går det imidlertid fint at få sat dem sammen, så man ikke kan se det.

Udskæring af vinduerne foregår med en skalpel, og kræver nogen forsigtighed i O, og nok mere i HO. Det er meget nemmere og kønner at lave træbeklædte vogne af træ end af plast, for man får jo automatisk årerne frem. Ved pladebeklædte vogne bruger jeg samme system, men anvender så 1 mm plastcard i stedet for træ.

Af hensyn til diverse spændinger mellem plast og acryl bruger jeg også her araldit til

sammenlimningen. Ved endegavle og dørpartierne bruger jeg dog det tynde plastlim, da fladerne ikke er ret store.

Når vognsiderne, dørpartier og endegavle er lavet færdige, klæbes de med araldit på vognbunden, som er skåret ud af et stykke masonit.

Taget er et træprofil, og på CMK'en er det et profil fra Old Pullmann. Tagrytteren er lavet af en strimmel plexiglas, som er pålimet ætsede vinduer og ventilationsriste. Når det bliver malet ser det ganske godt ud.

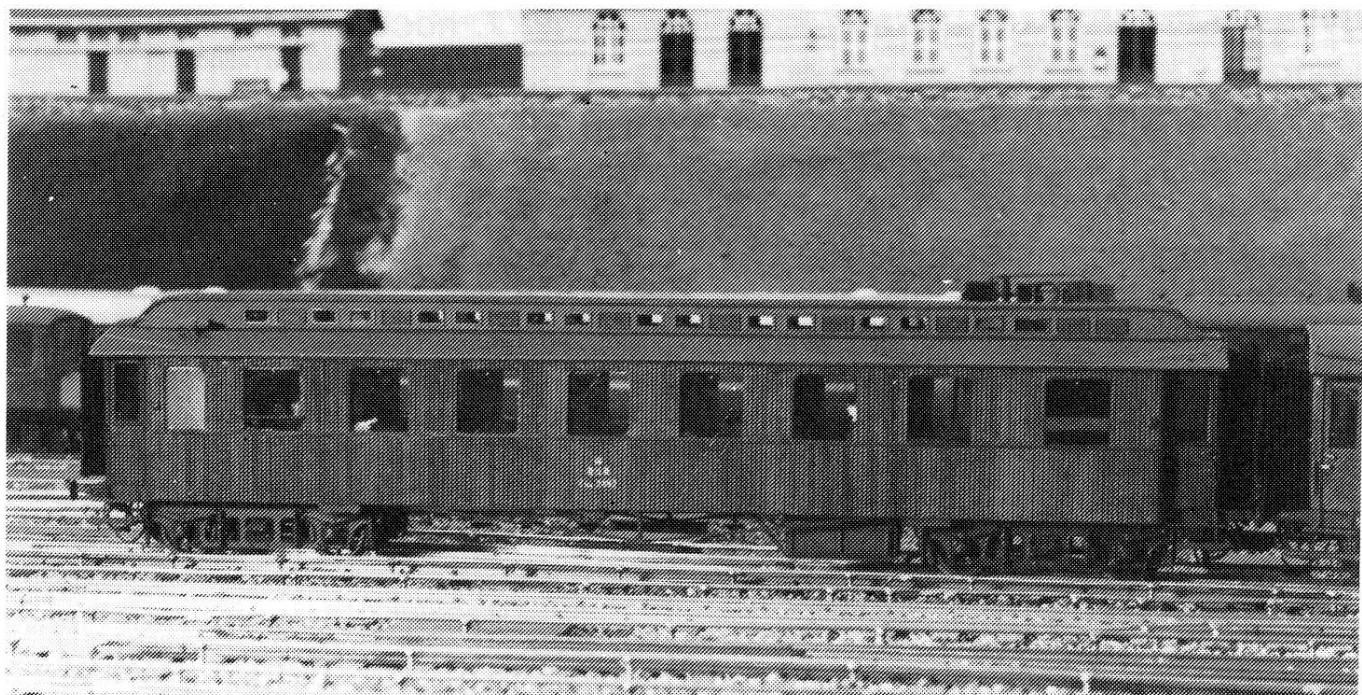
På tagprofil og tagrytter klæbes 1,5 mm balsa-finer, som er meget blødt og bøjeligt. Når det er tørt, skal det have et par gange lak, da man ellers laver buler i det. Til sidst får taget en gang langsomt tørrende grå oliemaling, som så overdrysses med carborondum-pulver, så det ligner tagpap. Efter et lag grå Humbrol ovenpå er taget færdigt.

På masonitbunden er i hver ende skruet en messingplade, hvorpå der er loddet pufferplanke, vanger under dørene og diverse trinbrædder og håndtag o.s.v. Pladen går så langt ind, at også bogiecentrene kan monteres på den i form af en stor skrue.

Bogierne er støbte, som jeg har fået lavet i Tyskland, men i HO kan man let finde dem færdige.

Det var i store træk opbygningen af vognen i O, men jeg mener også at denne metode kan anvendes i HO.

HGC



MODEL AF DSB CMK NR. 2492 I SPOR O bygget af HGC i Odense.

Foto: HGC

KOM
OG SE

NYHEDERNE !!

fra

Märklin - ROCO - Fleischmann -
Faller - Vollmer - Herpa - Wiking
- POLA - Minicraft - m.m.

*

Vi fører desuden
HAMPLI - Rivarossi - LIMA -
PIKO - Arnold - Heljan -
Revell - Ermol

*

Alt i kataloger samt MIBA, Ei-
senbahnmagazin, Märklin-Ma-
gazin og flere danske tidsskrif-
ter.



2-ÅRS FØDSELSDAGSFEST

fejrer vi 8., 9. og 10. nov.

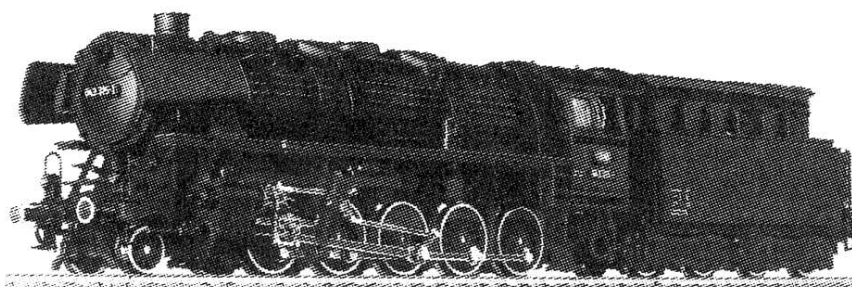
3 RASKE DAGE MED

25% RABAT

på alle vejl. udsalgspriser



... forretningen
med
fut i



TOGKÆLDEREN

LAMMESTRUPVEJ 4 · 4140 BORUP · 03 - 62 75 82

Mød os også i år i CITY 2 fra 3.-23. december med mange dejlige
juletilbud i alle førende mærker.

Der er stadig
Fleischmann
»Herningværket«

til
kr. ... **145,-**

Liliput
»Kommunekemi«

til
kr. **59,-**

Mange dejlige
Fleischmann emner
med

20% rabat



PRIVATBANE-IDYL — Snesere Station på NPMB. Læg mærke til signalet. Maj 1960.
Foto: JB-P, Ribe

HJEM TIL JUL PÅ _____

SNESERE



station

Stationer på anlægget bør af pladshensyn ikke være for store, og når man så ønsker en station, er det vel naturligt at ty til en hyggelig privatbanestation. Derfor bringer vi denne gang tegninger af Snesere Station fra NPMB.

Stationen minder meget om Kalvehavebanens stationer med hvidt murværk og røde murstensbånd. Venteskuret er lidt specielt med arkadelignende buer, hvilket må have gjort det hyggeligt for rejsende at sidde og vente på toget i en lun sommeraften.

Stationen står forresten urørt endnu...

Bygning i model

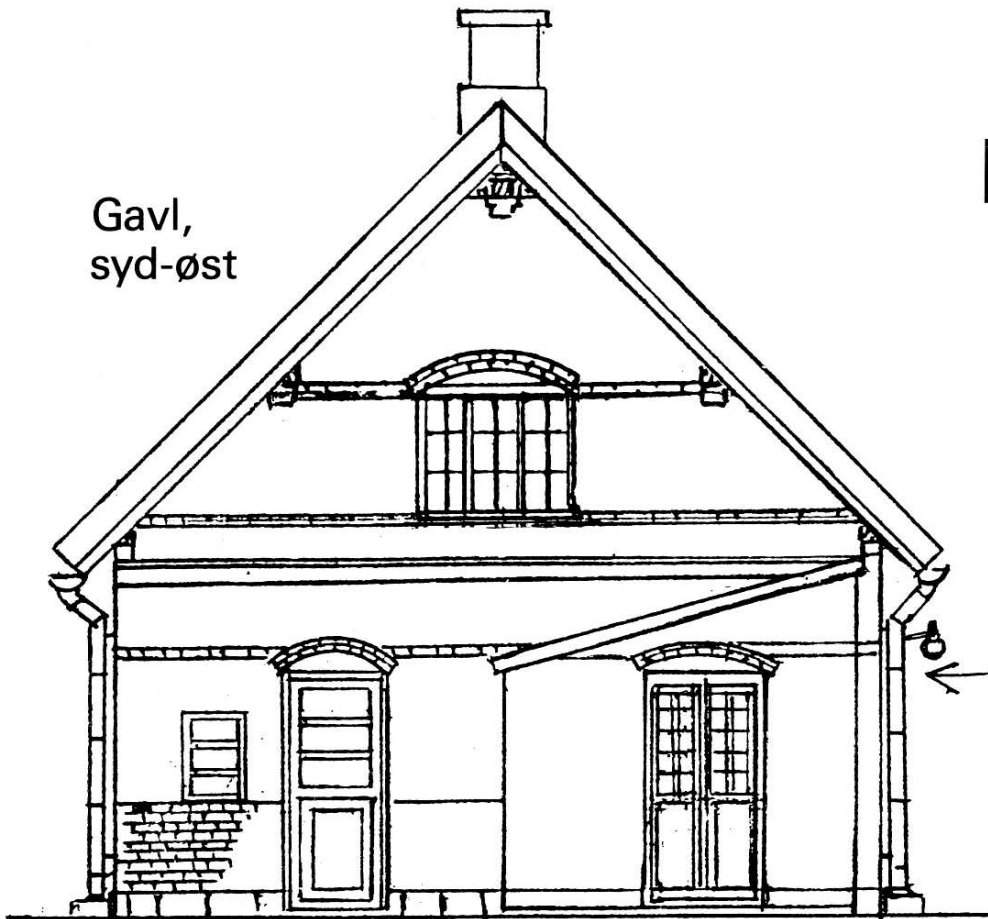
Jeg har valgt at opbygge modellen i træpap, men plasticplader kan naturligvis anvendes.

Ellers er der kun lidt at sige. Følg tegningerne nøje, og vær opmærksom på tagkonstruktionen af de to sammenstødende tilbygninger med den diagonalt delte tagplade med hæld mod den lille gård. Døre og vinduer er udskåret for sig, malet røde og pålimet indersiden af murene. Vinduesglas er klar plast, hvor tværsprosserne er optegnede med tynd overheadpen (rød). Bag på vinduerne er

(teksten fortsættes side 43)

PLAN I

Gavl,
syd-øst



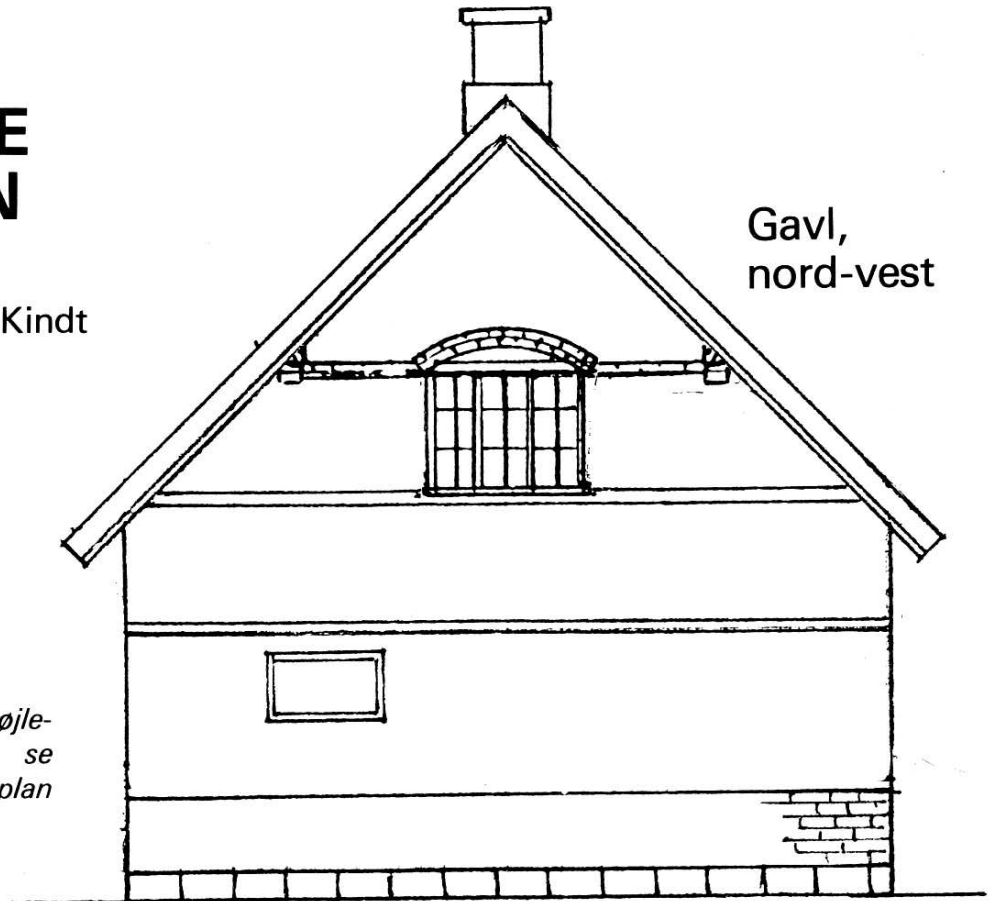
Tilbygning,
se plan III

SNESERE STATION

1:100

Tegnet af Sven Kindt

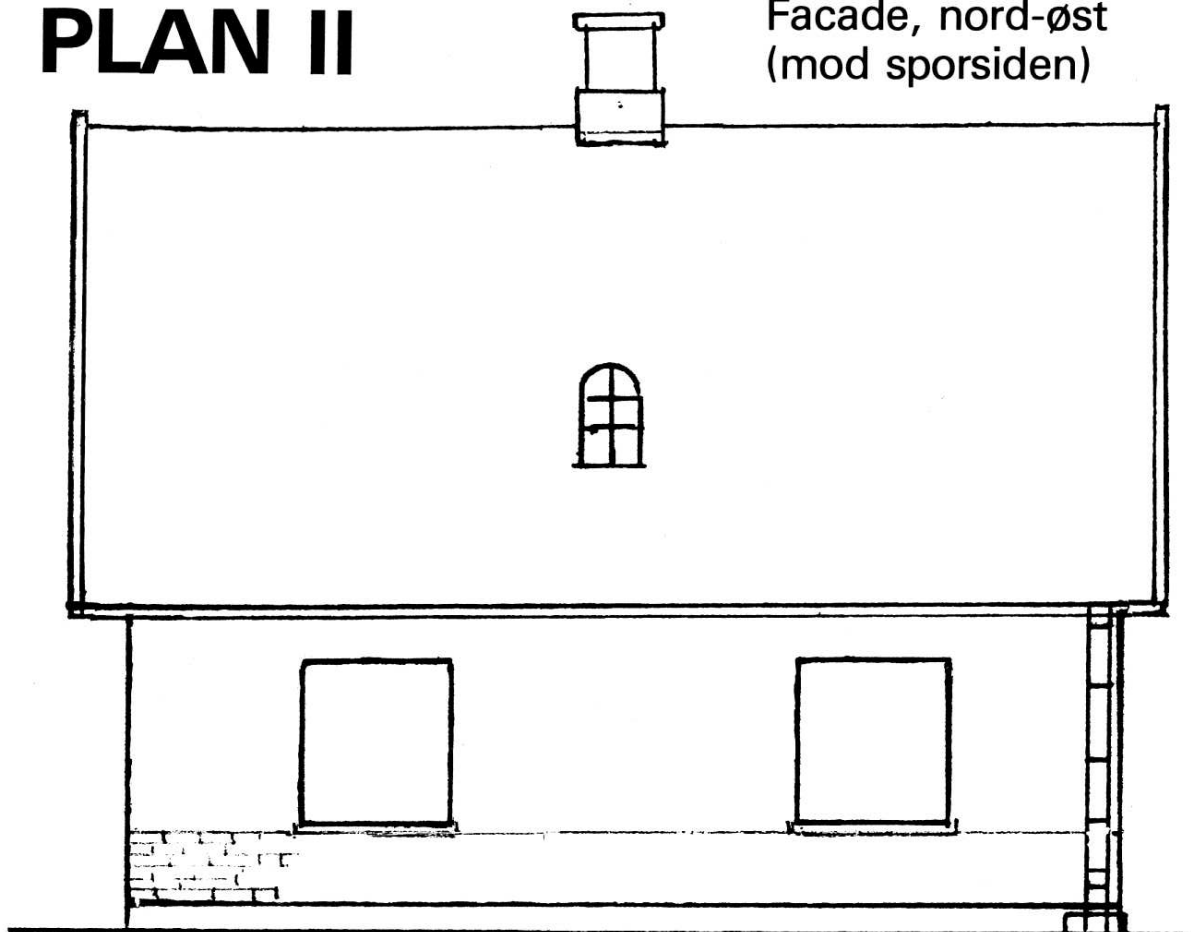
Gavl,
nord-vest



(Toiletbygning og søjle-
hal ikke medtaget, se
detaljetegningen, plan
III).

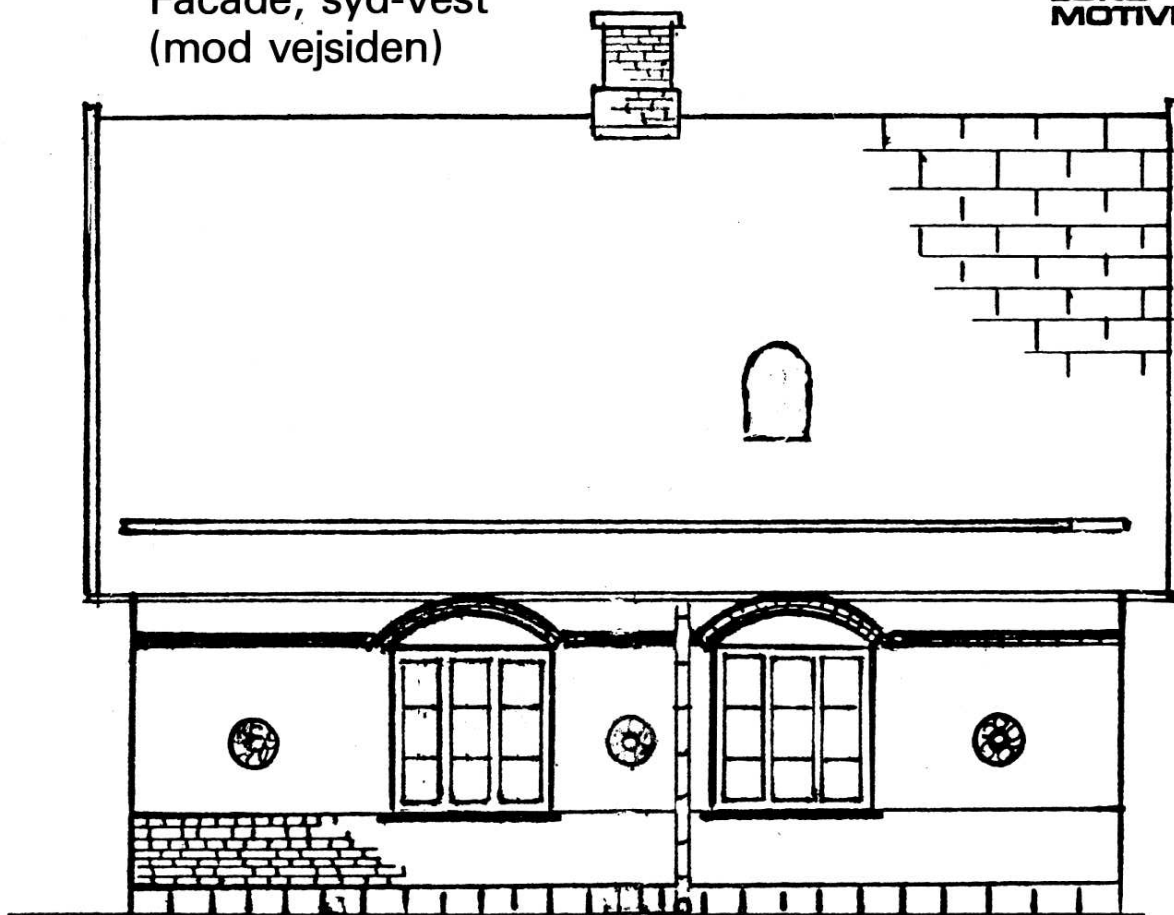
PLAN II

Facade, nord-øst
(mod sporsiden)



Facade, syd-vest
(mod vejsiden)

LOKO
MOTIVET



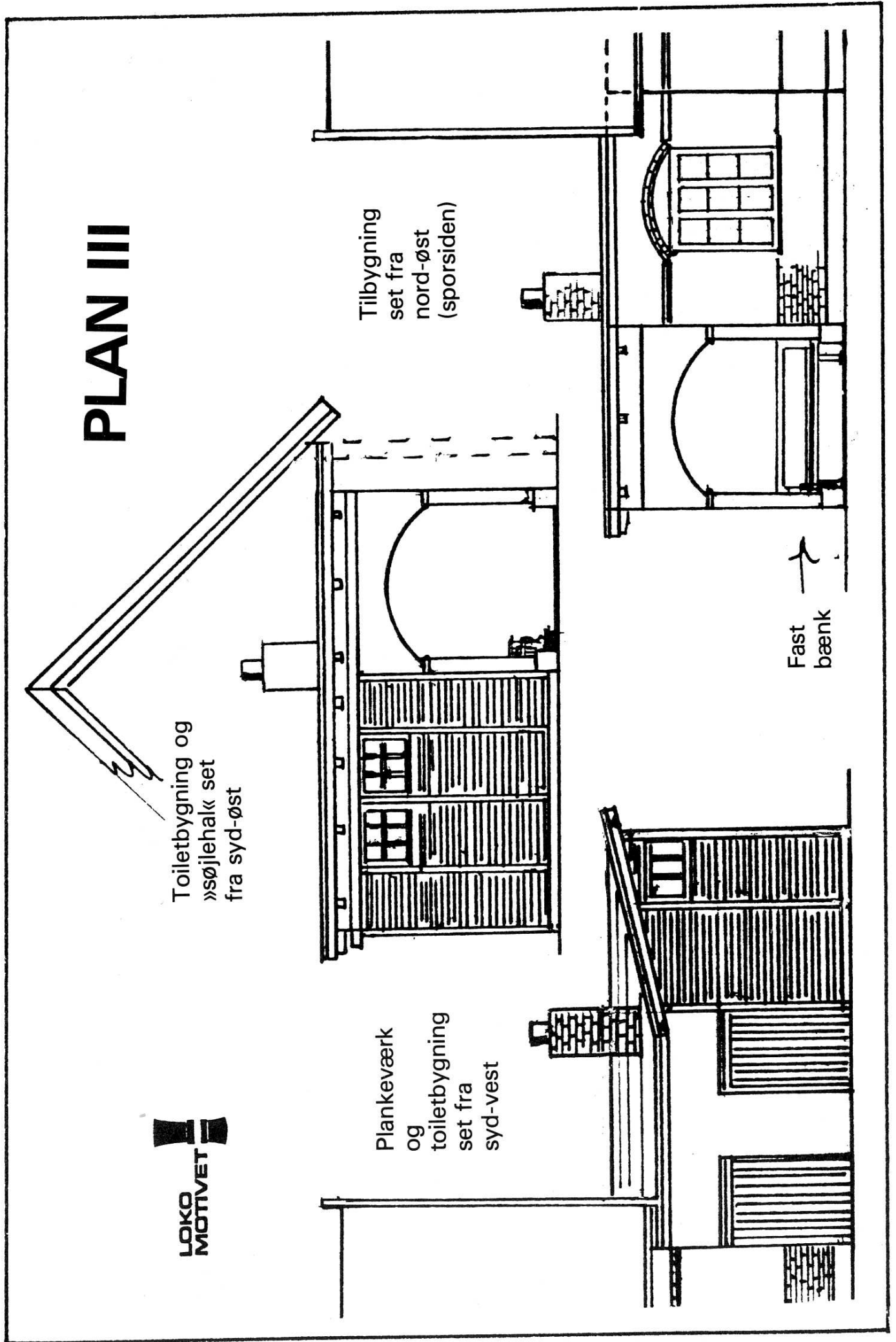
PLAN III

Toiletbygning og
»søjlehak« set
fra syd-øst

Tilbygning
set fra
nord-øst
(sporsiden)

Plankeværk
og
toiletbygning
set fra
syd-vest

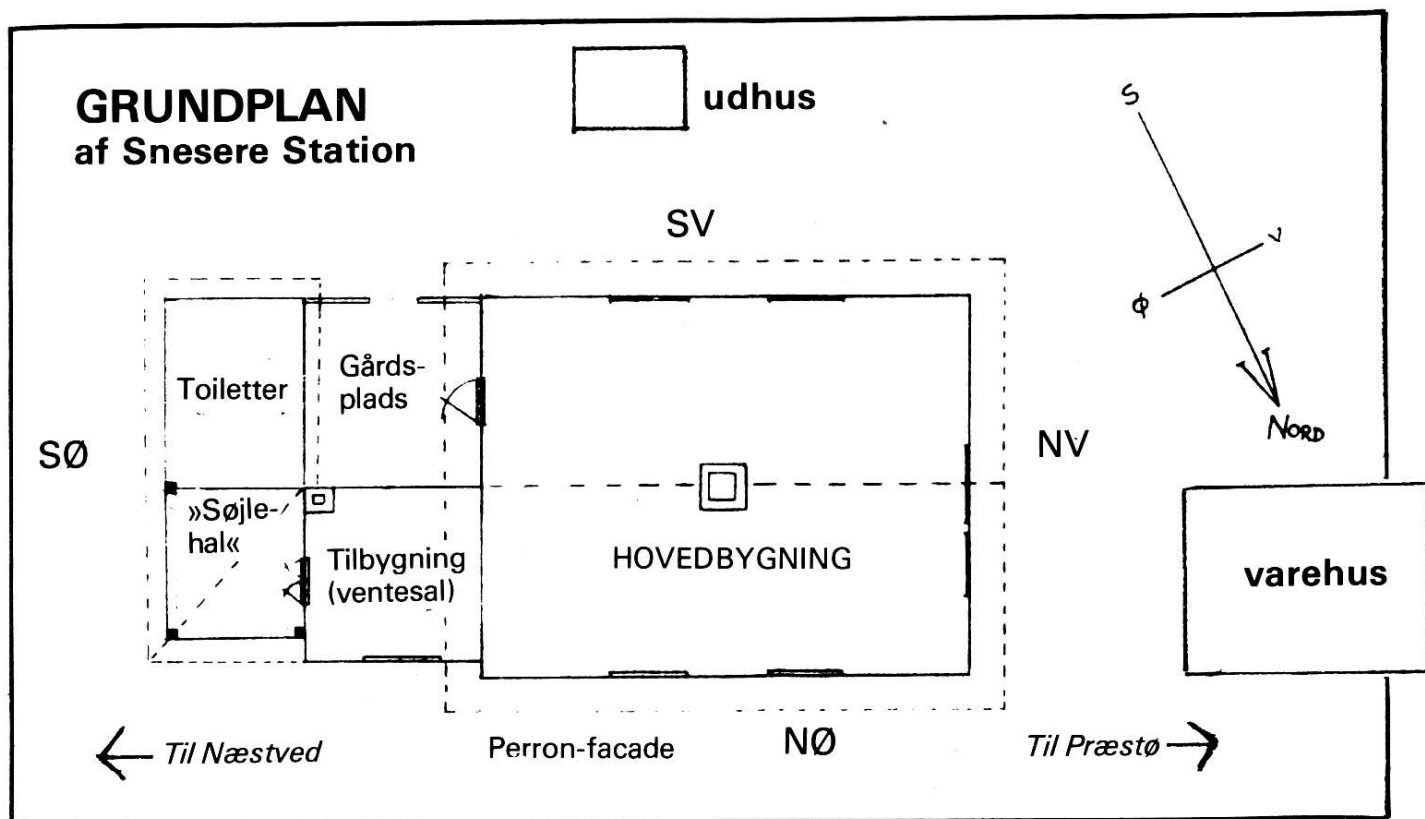
Fast
bænk





**FOTOS
AF
SNESERE
STATION**





limet gult papir, da det giver en pæn virkning, når der er lys i bygningen. Sålbenke (under vinduerne) er strimler af karton i passende størrelser, pålimet med kontaktklim.

Murbuerne over vinduerne er udklippet af rød tynd karton.

Tagvinduer er blot tyk karton, hvor vinduerne er malet sorte med overheadtusch. Sprosserne er tegnet med hvid korrekturlak, hvorefter det hele er malet over med klar lak fra Humbrol. Man sparer på denne måde udkæringen af vinduer m.v., og effekten er »fuldkommen«.

Samme fif er anvendt ved vinduerne i dørene, idet vinduer altid fremtræder sorte set ude fra.

Endnu har jeg ikke fået monteret »peronlamper« over dørene, men det vil blive gjort af hvide, kugleformede hobbyperler limet på en knappenål, der stikkes ind i muren.

De runde ornamentet på facaden mod vejen har jeg tænkt mig at fremstille af tryklåse, endskønt de er en anelse for store i skala 1:100. Males røde.

Murstensmurene er blot pålimet murstenspapir i skala N, da jeg synes HO er for stort.

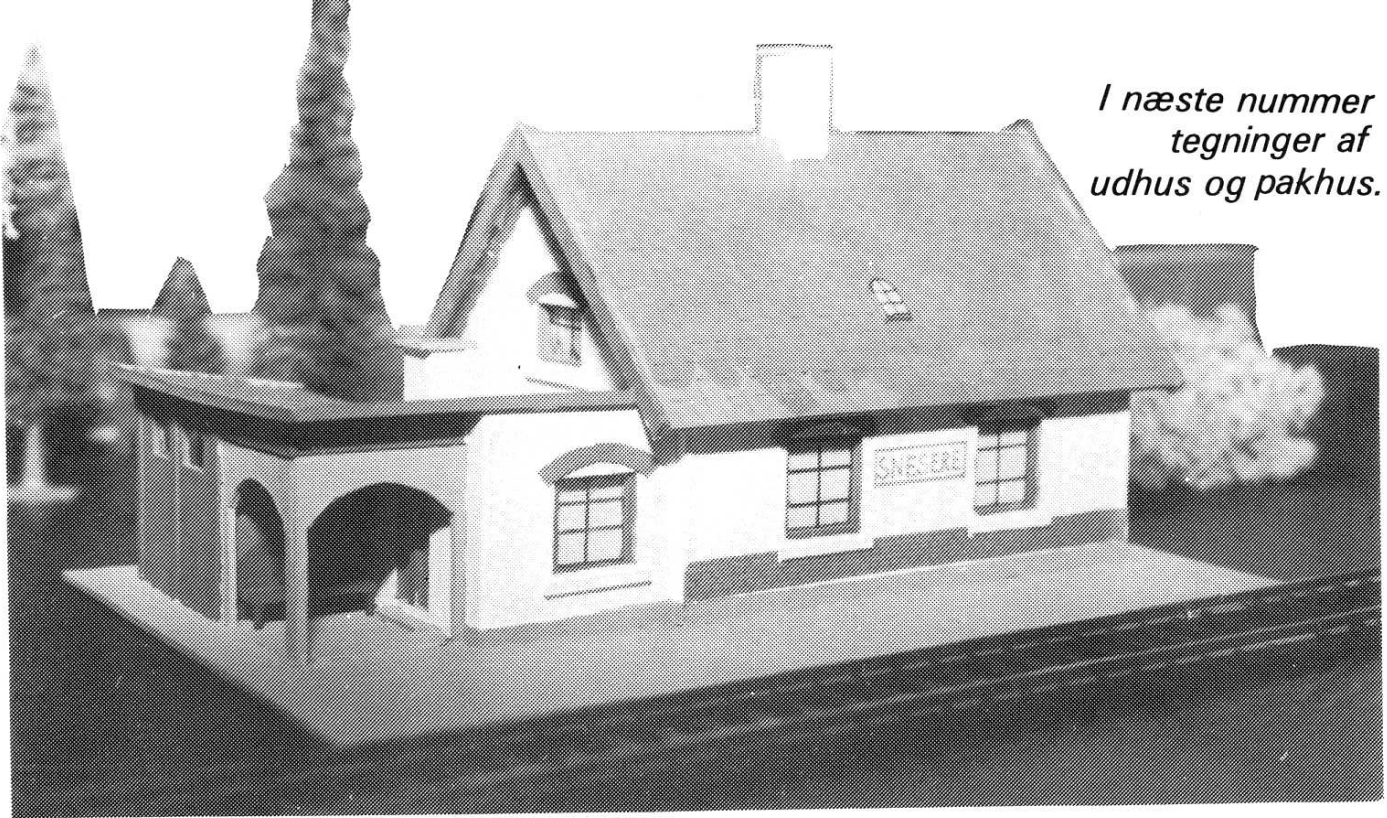
Udhuset med toilet og ventesal er også fremstillet i træpap. Egentlig burde jeg have ridset brædder eller klistret kartonstrimler på, men jeg nåede ikke så langt, før end modellen skulle »stå model« i bladet.

Øvrige detaljer er anbringelse af stige på gavlen, el-isolatorer på modsatte gavl, en bænk under »søjlehallen« og en peronvogn til rejsegods foran stationsbygningen. Husk også tagrender og nedløbsrør. Husk at opmåle grundplanen på et stykke tykt karton inden man begynder at bygge. Skær hul i bunden, så fingrene kan komme ind i huset til diverse »operationer«, når bygningen er færdig.

Bemaling

Hovedbygning: Hvidkalket med røde murstensbånd. Anvendes træpap er hvid Allak velegnet. Taget skal være skifergråt, f.eks. Humbrol 27. Men jeg har anvendt grå Allak, og indtegnet skifermønster efter tørring. Vinduesrammer og døre males med Humbrol nr. 73-vinrød. Vindskeder males 73-røde. Toiletet males med Humbrol nr. 73. »Søjle-

*I næste nummer
tegninger af
udhus og pakhus.*



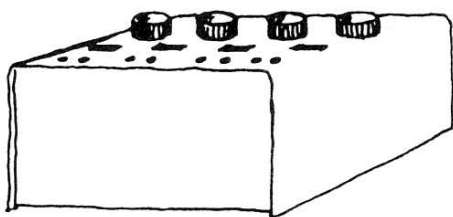
hallen« gives en gang 31-grå iblandet lidt 64-grå, illuderende gammel cement. Vinduerne i tolettet skal males hvide. Bænken i »søjlehallen« skal være 73-rød.

Taget på tilbygning og toilet er tjæretag.

Jeg har malet med den halvmatte 85-sort, der giver god illusion af tjærefarve. Kom evt. lidt mel på en underkop og dyb penslen med sort maling i dette inden påføring. Det giver illusion af krakeleret tjæretag. SK

HOBBY-TOG

FLERTOGS-KONTROL!!!



MINICLUB: Restlager	+ 30%
ROCO: DSB, B-vogne (brune)	+ 30%
DSB, fladvogn	+ 30%
PIKO: 2-akslet vinvogn m. bremsehus	+ 30%
2-akslet styrebeholdervogn med bremsehus	kr. 25,-
Bogievogn (Interfrigo)	kr. 30,-
LIMA: DSB, Mz (brun)	kr. 100,-
Tysk nærtrafiktog, som Mr-toget	kr. 200,-

Benyt de fine tilbud i Vero-byggesæt netop nu

- Fire elektronisk variable styringer på hver 0-12 volt.
- Forsynes med strøm fra transformers lysudtag, dog max. 16 volt, jævn eller vekselstrøm.
- Giver 10 watt max. pr. udgang.
- Nu med transistorstyret overlastsikring og diodekobling mod fejlbetjening.
- Lækkert design med lysdiodekontrol.
- I vekselstrømsversion med ny omskifter af kørselsretning, der forhindrer »hop« og summelyd.
- Perfekt til blokdrift eller rangerterræner.
- Pris: 479 dkr. for jævnstrømsversion og 499 dkr. i vekselstrømsversion.
- Nu kommer 3. generationsboksene snart, hvor man på bestilling kan få to kontroller med hver 20 watt pr. udgang.
- Snart som ekstraudstyr: Langsom start/stop-box, der sættes mellem styrepult og skinner.



**TOG og TINCENTRET
STRANDVEJEN 140
HELLERUP**

(01) 62 55 92. Åbent 10.30-17.30.

Lørdag lukkes kl. 13.00. Tirsdag lukket

Biler hos DSB's baneafdeling

Denne gang ser vi lidt på nogle modeller fra DSB's baneafdeling. Denne råder over et væld af forskellige typer og fabrikater, lige fra små varevogne til specielle terrængående/skinnekørende biler.

Vi skal kigge lidt på en VW-Kombi, både i ældre og nyere udgave, samt Mercedes kassevogn. Wiking har disse modeller i deres program, nemlig VW ældre, kat.-nr. 603; ny, kat.-nr. 292 og Mercedes kat.-nr. 608.

Ældre type VW (Wiking kat.-nr. 603)

Denne model skal ikke have foretaget ændringer, bortset fra fjernelse af »blinket« på taget. Dette skæres bort, og der udspartles og efterslibes. Se efter i rodekassen, om der skulle være en lille stige, og lim den på taget. Opskriften til den røde maling, har vi fra containerbilen i LOKOMOTIVET nr. 5. Denne farve males hele vognkassen med. For- og bagkofanger skal være 22-hvid, dæk nr. 27-grå (helt sorte virker for kraftige), fælge, lygter og stige males med nr. 11 (sølv).

DSB-mærket sættes over baghjulene lidt bagud, samt midt under frontruderne.

Fra tiden før ca. 1974 var vognen malet i blå, hvortil man kan anvende nr. 47. Bomærket var et almindeligt gult med krone og DSB. Fås fra VM's transferark (gamle vogne, ark nr. 13-14).



Ny type VW (Wiking kat.-nr. 292)

Denne skal heller ikke ombygges, men kan anvendes lige fra æsken. Bemaling: rød vognkasse som vanlig, for- og bagkofanger nr. 22-hvid *minus* kofangerhornene. Disse - og kølgitter samt sidespejle - males med nr. 85-sort, dæk igen med nr. 27-grå. Fælge og lygter med nr. 11-sølv.

Denne bil har besynderligt nok kun et DSB-mærke, nemlig over venstre baghjul. Hvad dette skyldes ved vi ikke.





Modellen findes også med stige, og males som foranstående. Stigen males med nr. 11-sølv.

Bilen har store DSB-bogstaver over baghjule og små under frontruderne samt på venstre side på bagklappen.

Mercedes kassevogn (Wiking kat.-nr. 608)

Den sidste model i denne omgang er Mercedes kassevogn af den korte type. Wiking har den som redningskøretøj. Det vil sige, at alt

på taget skal fjernes, altså signalhorn, blinklys, to runde lemme samt skilt.

Der udspartles og efterslibes. Bemaling: Samme røde som forannævnte vogne. Følge og lygter skal være 11-sølv, mens kofangerne igen skal være 22-hvide. DSB-bomærket placeres over hver sit baghjul.

Alle farver gælder Humbrol-serien. God fornøjelse.

FM

Foto: FM



Red. anm.: De hvide DSB-bogstaver kan fås i diverse størrelser fra Letraset, men er temmelig dyre (ca. 60,- kr. pr. ark), men der er til mange vogne. Størrelsen, som hovedsagelig anvendes, er 4,4 mm og 2 mm. Skriften hedder Helvetica Medium.

ANNONCER OG ABONNEMENT:

Abonnement (4 numre) kan bestilles ved at indsætte **kr. 50,-** på giro-konto nr. 3 38 55 07 med kassererens adresse.

Angående forhandler-løssalg: Direkte henvendelse til kassereren.

ANNONCER:

Bagside (sort-rød) 125 × 190 mm . . . **kr. 420,-**
Side 2: ½-side 125 × 90 mm **kr. 250,-**

Øvrige sider:

Helside: 125 × 190 mm **kr. 320,-**

Halvside: 60 × 190 mm **kr. 220,-**

Halvside: 125 × 90 mm **kr. 220,-**

Kvartside: 60 × 90 mm **kr. 150,-**

Privatsalg: Oml., max 20 ord **kr. 35,-**

For højreside tillægges 20% til ovenstående priser.

For årstegning med samme annonce ydes ÷ 15% rabat.

For annonce leveret til redaktionen i færdigmontage ydes ÷ 15% rabat.

Alle annoncepriser er excl. moms.

DSB litra Iks

LUKKET HVIDMALET KØLEVOGN

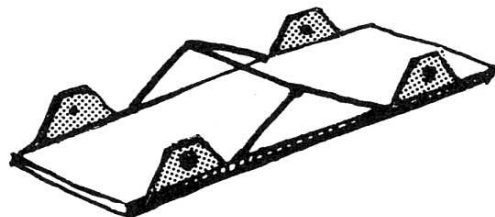
Forløberen for litra IKA var litra IKS, der var listebeklædt, havde armering under vognen og iskasser i taget samt en løbebro på taget. Endvidere havde den wendlersugere, og på grund af de mange tagdetaljer, er det en flot vogn at have rullende på modelbanen. Vi bringer derfor en tegning af vogntypen til glæde for alle elskere af hvide vogne. Vi har ikke bygget vognen, men overlader den til læsernes egen fremgangsmåde (som vi meget gerne vil høre om).

Kan man ikke finde en industriundervogn at bygge op omkring, må man selv i gang med denne.

Men LIMA's O-vogn (katalog-nr. 302 831) passer næsten 100%, når der afskæres lidt af enderne... så er det hvisket i ørerne på læserne. Afskæringen kræver, at koblingerne skal flyttes, men det skulle ikke volde problemer.

Til vognkassen anvendes riflet plasticard

(bræddecard) fra Hampli eller aero-finer. Dørene fremstilles som sædvanlig af plast eller karton-lister, der pålimes som dørrammer. Håndbøjler og trin laves af tynde metaltråde (blomstertråd, tynde guitarstreng o.s.v.)



Bemærk at armeringerne er forbundet med hinanden ved hjælp af en tværstiver. (Se tegning).

Til sidst lidt om bemalingen (Humbrol):

Vognkasse: 34-hvid

Undervogn: 85-sort

Tag: 27-grå (tagpap)

(fortsættes næste side)



Et ganske dejligt foto af IKS 24 918 med INTERFRIGO-påskrifter under de sommerfugleformede udluftningslemme. Bemærk de sorte gavlfelter og hjørnemærker for bremseudstyr.

Foto i Næstved, februar 1961.

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

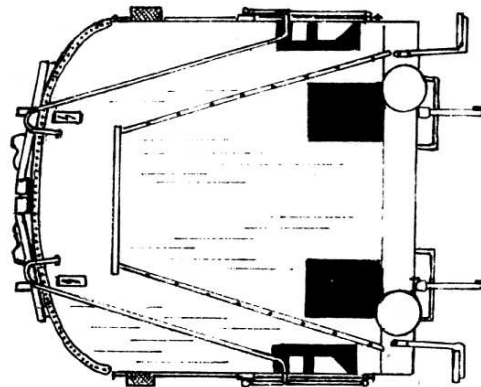
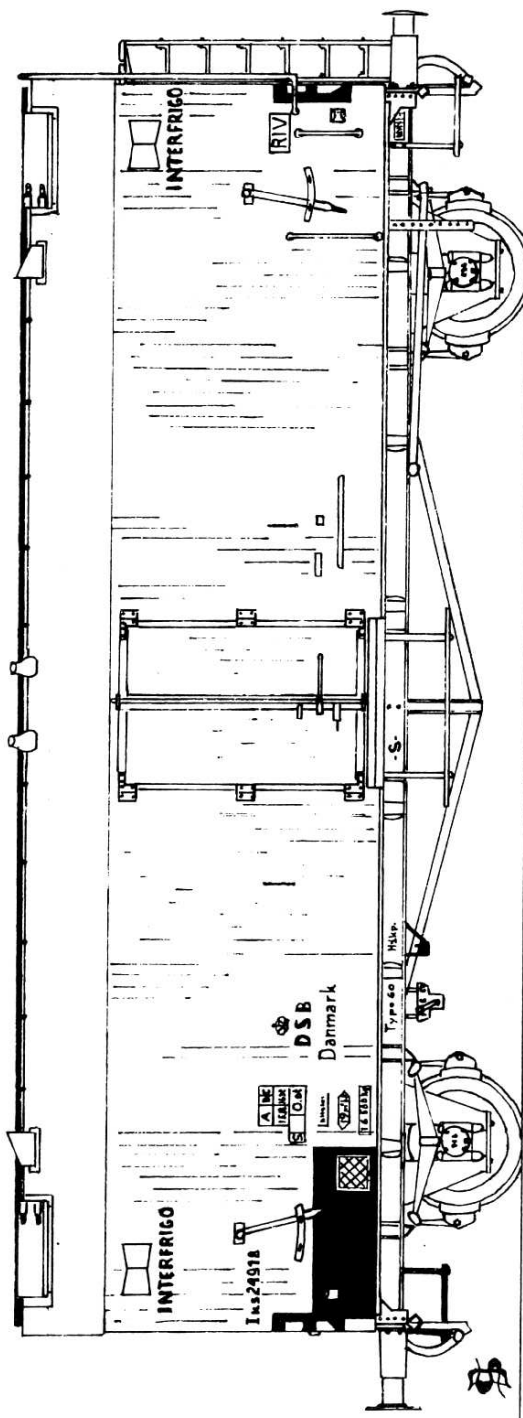
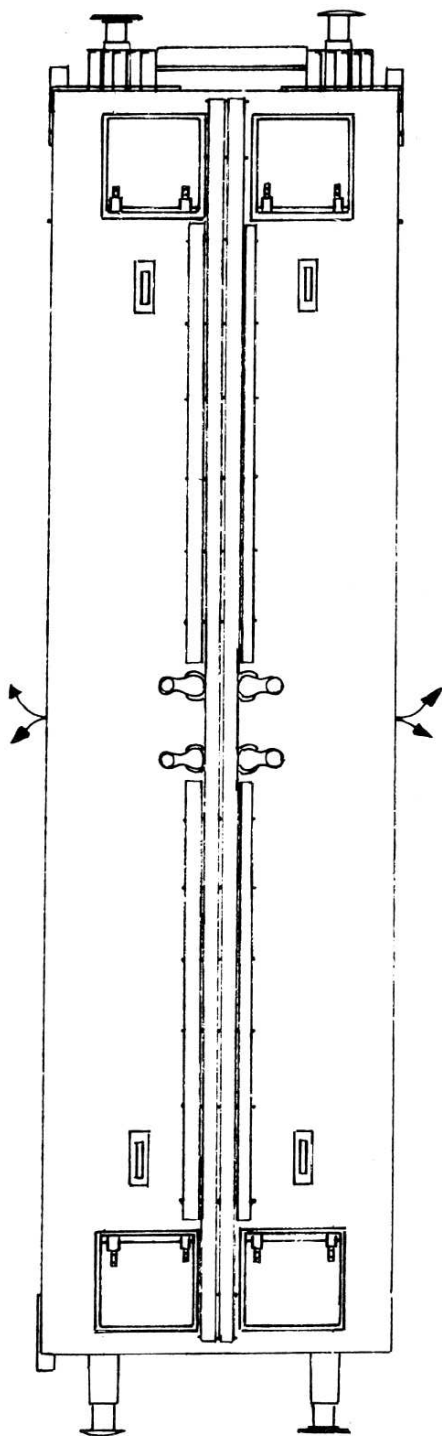
DSB

lks 14 903-920

(omb. 1963 til Gs-t)



**LOKO
MOTIVET**



1530 ← → 7000 ← → 1530 → 650+
 ← 11360 →
 10060 ← →

DJM

1:87

Type: Lukket hvidmalet kølevogn

REGI: DSB

LITRA

NR.

Bygget: Scandia 1941

Tegnet: Steffen Dresler, 1983

Tagdetaljer: Wendlersugere, løbebro, iskasselåg 64-grå.

Påskrifter: INTERFRIGO 60-røde, øvrige sorte.

Før indførelsen af Interfrigo, var påskriften KØDVOGN malet i rødt på vognsiden højre side.

Kan man finde en silkemat hvid maling, f.eks. Humbrol nr. 130, er denne at foretrække som farve til hvide vogne.

Når vognkassen er malet og tør, fremstilles en lille blanding af 27-grå, plus et par dryp 60-rød. Blandingen fortyndes kraftigt, hvorefter vognkassen gives en gang af denne vandagtige opløsning. Resultatet bliver, at den automatisk vil lægge sig i brædderillerne og give vognen dybde, mens øvrige flader vil fremtræde som smudsige.

Kom derefter lidt 90-beige-grøn på en korthåret, tyk pensel, idet malingen gerne må være tykflydende, og »børst« den forsigtigt på kanter og fremspring. Gjort rigtigt, vil delene fremtræde som slidte. Lad også malingen - den grønne - glide op over tagpapkanterne, således at de får et slidt udseende.

God fornøjelse - og lad os så høre om bygning af hvide vogne fra læsere - husk at sende fotos med.

Red.

WM

Nyheder i skala N

(1:160)

WM i Allerød gør for tiden en kraftig indsats for N-folket.

Således har firmaet netop bragt en Albani-ølvogn - baseret på Arnold-N 4271 - i handelen. Påskrifterne er meget smukke og nøjagtige. Den vil pynte på enhver modeljernbane i skala N.

En anden stor nyhed er den tyske V65, som netop er kommet i handelen.

Modellen - også Arnold-N - er en nøjagtig gengivelse af mange privatbanelokomotiver i Danmark, kendt under typen MAK 650D. Det gælder således GDS L2, HFHJ M 11, HP 13 og ØSJS M 10.

Men maskinen ligner også i udseende MAK 800D, hvoraf vi i Danmark har LJ M 33 og HFHJ M9.

WM meddeler at kun et lille lager af modellen er hjemkommet, så man skal skynde sig.

Bemaling af modellen i respektive farver i kommende numre af LOKOMOTIVET.

PLADSPROBLEMER?

Så er en modeljernbane i størrelse N lige noget for dig...

... og den rigtige start er et

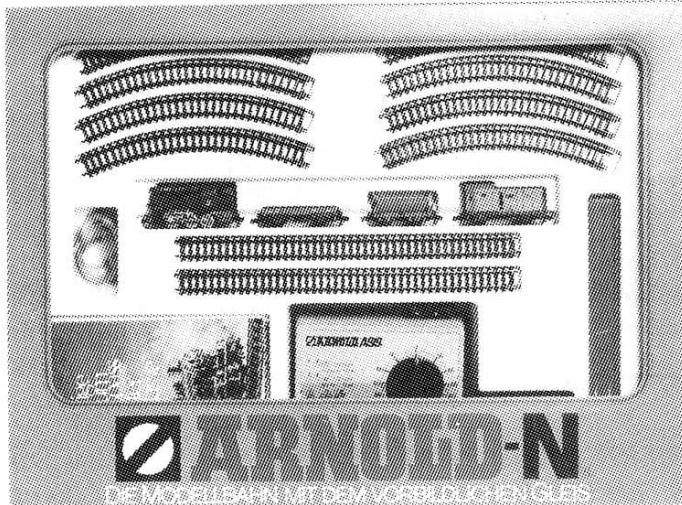
Ø ARNOLD-N

begyndersæt, komplet med lokomotiv, vogne, skinner og trafo.

Startset 0111
kr.

268,-

$\frac{m}{m}$ IMPORT



FÅS I VELASSORTEREDE HOBBY-
OG LEGETØJSFORRETNINGER

ÅRØ-BANEN

RAPPORT FRA ET ANLÆG UNDER UDVIKLING

NYT • NYT • NYT • NYT
LOKOMOTIVETS SÆRSKRIFTER NR. 1

SPORPLANER

udkommer inden jul

... masser af ideer til opbygning af danske anlæg, lige fra det lille spånplade-anlæg til det store kælderanlæg.

56 sider i A5 format med tekst, fotos og tegninger af sporplaner, omfatter lige fra små privatbaner til DSB-anlæg med store og små stationer, færge- og havneanlæg m.v.

Trykkes kun i et begrænset oplag, så send din bestilling i dag.

Indbetal kr. 20,- på giro nr. 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved, mærket »Sporplan« på talonen.

Forhandlerforudbestilling: Kontakt kassereren, adresse og telefon bag i bladet.

Udgangspunktet for denne HO-sporplan er et eksisterende udstillingsanlæg, der snarligt tænkes at blive udvidet til et større anlæg i et kælderrum af form og mål som på tegningen. Udstillingsanlægget tilhører NMJK, og kunne i sommerens løb bese på godset Sparresholm ved Næstved. Det nuværende anlæg har målene 400 x 170 cm, og består af en dobbeltsporet ringbane. På den ene side (A) er anlagt stationen Skovby, hvor forbilledet er en typisk dansk landstation udstyret med lidt ekstra faciliteter såsom signalpost, remise, kulgård og vandtårn (B).

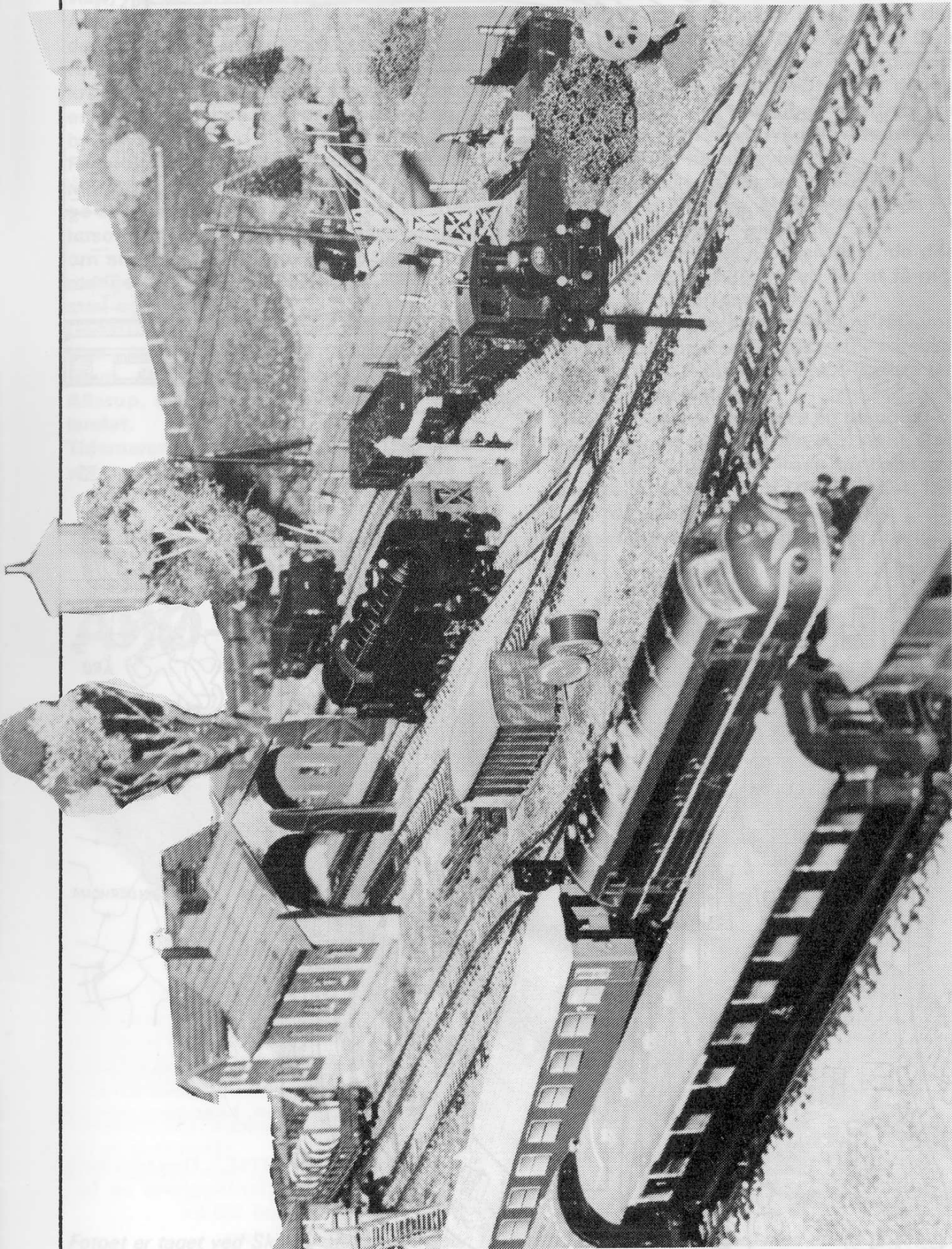
Bag stationen ligger byen, fortrinsvis et- og toplanshuse samt lidt grønne områder. Længere ude strækker markerne sig over et bakkedrag, altså den rene idyl... sådan forefindes anlægget i sin nuværende form.

Efterhånden skal anlægget udvides med ekstra endestationer, således, at der opstår en dobbeltsporet punkt-til-punkt-bane.

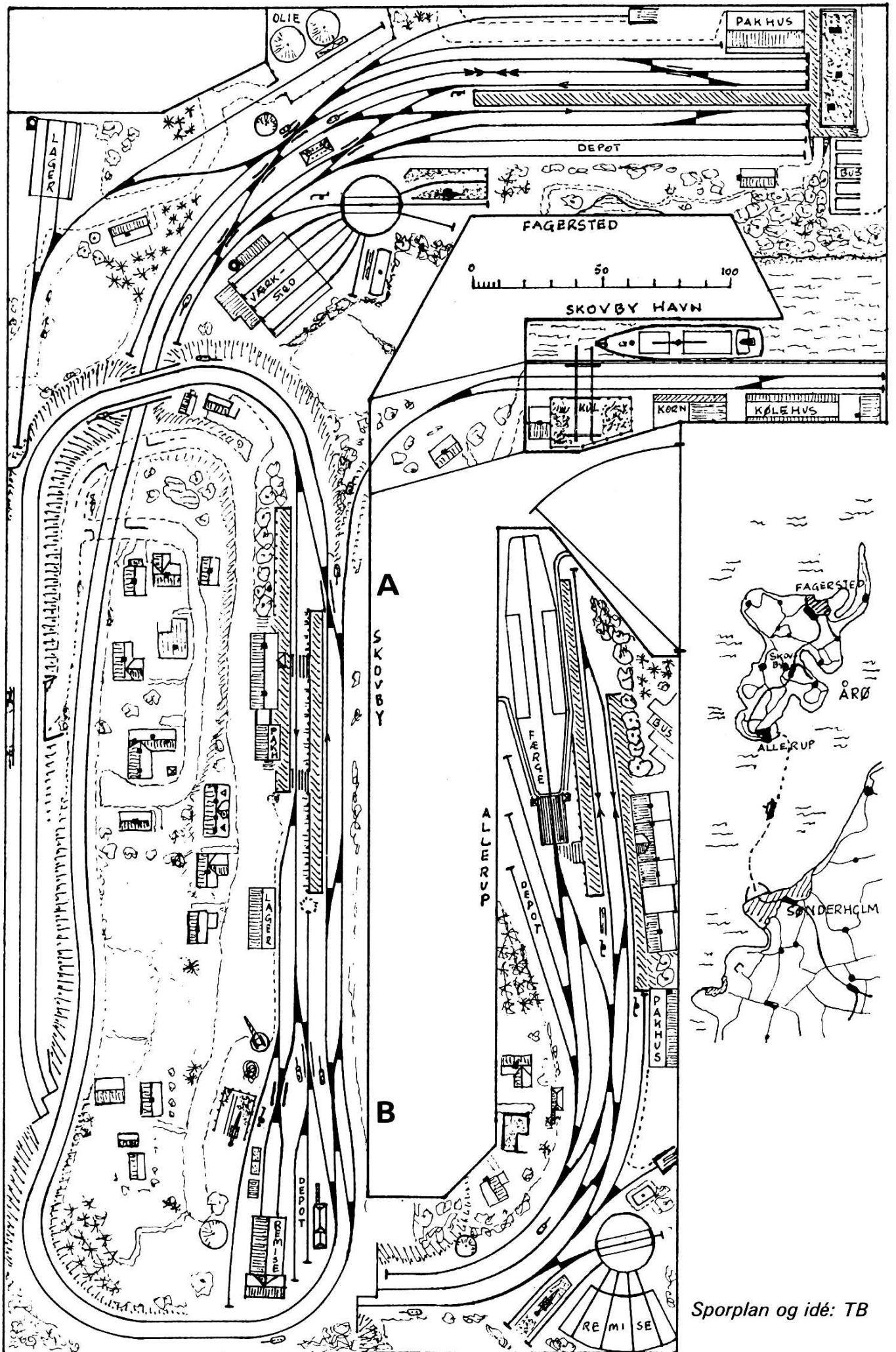
Grundudformningen i anlægget bibeholdes, dog gøres det lidt smallede, således at der bliver plads til de to endestationer og betjening af anlægget.

Skovby skal således have en lille havn og spo-

ET DEJLIGT MILJØ PÅ MODELJERNBANEN, nemlig maskindepotet i Skovby (mærket med B på sporplanen side 52). Remisebygningen er en model af den tidligere Klampenborg remise, bygget af Henrik Struve. MY 1110 fremfører persontoget, der ruller forbi styrevognstoget oprangeret af CLS-AV-MO (lokaltoget med plads til folketingsmænd). Ved depotet er HS 376 i færd med at trykke kulvogne ind på sporet til kulgården, mens S-maskinen syder stille foran maskindepotet. På grund af pladsmangel har man ikke installeret drejeskive, hvorfor strækningerne må befares med tenderlok, altså litra S eller af styrevognstog. Diesellokomotiverne må omløbe ved perronerne. Når anlægget er færdigbygget med drejeskiver, vil S-maskinen blive henstillet.



Fotoet er taget ved Skovlyst.
NY 1105 (førbygget) og
vogne. På spor 3 (det
sikkerhedsanordning.



Sporplan og idé: TB

ret er næsten lagt. Overgangsstykket til havnen fremstilles således, at det er til at tage væk, når der arbejdes på anlægget.

Af det lille landkort fremgår det, at vi befinder os på en ø, Årø, der er et driftigt lille samfund. Man har opbygget en del industri, der kræver et godt transport-system. Industrien er især samlet i de to byer Fagersted og Skovby Havn.

Fagersted er samtidig feriecenter om sommeren p.g.a. de fine badestrande på den nordlige del af øen. Her findes også en del sommerhusområder, så behovet for transport er stort om sommeren. Herudover er der naturligvis mange, der pendler til/fra arbejdet i Fagersted og Skovby.

Godstrafikken er stort set delt i to grupper: Den lokale godstrafik Fagersted-Skovby Havn, og godstransporten til fastlandet via Allerup, evt. videre til øvrige indland og udlandet.

Tidsmæssigt er perioden sat til 1950-65 (det er vor svaghed), idet det ofte giver de mest

spændende og sjove tog, samt kørsel med en blanding af damp og diesel.

Trækraften på banen kan f.eks. være MY, MX, MO når det gælder diesel mens dampen kan repræsenteres af C-, P-, G- og D-maskiner. N- og S-maskiner haves til disposition, men da de nye endestationer for drejeskiver placeret, bliver S-maskinen overflødig, og N-maskinen afløses af nyligt leverede MX'ere (i ældre design naturligvis).

Til rangering i Fagersted er øremærket 1 stk. Q eller MH. Skovby vil blive tildelt en F. I forvejen findes en Hs-maskine.

Allerup tildeles en F og en MH, da der skal ydes temmelig meget med for at få rangeret vogne til/fra færgen.

Lokaltrafikken skal bestrides af MO-vogne. Den tungere personvognstrafik varetages af MY-, C- eller P-maskiner. MX og litra D tager sig af godstrafikken.

Personvognene skal være en blanding af træ- og stålvogne som CA, Cc, Ac, Avm, CM, CP, AF, CQM, CPS o.s.v. Post- og bagagevogne skal helst være af litra DA, DD, DR, EH, EA, ECO for at passe ind tidsmæssigt.

Godsvognene i den periode er mangfoldige

FOTOS AF ÅRØ-BANEN



Fotoet er taget ved Skovby station. På spor 1 holder N 205 (Märklin Hamo) med et lille godstog, mens MY 1106 (ombygget Märklin til 2-skinne/jævnstrøm) passerer kurven med persontog af ældre vinrøde B-vogne. På spor 3 (det kommende havnespor) holder Liliputs banetrolje med ballastvogn, og man kan lige skimte banebørsterne i gang med at grave ballast. På samme spor holder lokaltoget med MO i venteposition.



PIKO MY 1110 runder kurven i indkørslen til Skovby Station. I baggrunden ses maskindepotet (se også side 51) med model af Klampenborg gamle Remise, DSB-vandtårn og en model af den gamle signalpost i Næstved. Sidstnævnte har indlagte kontrol-lyspulte. Tegninger med byggebeskrivelse af både posten og lyspult vil være at finde i næste nummer af LOKOMOTIVET.

f.eks. anvendes Q, HD, IAL, IAR, PE, PT(R), PB og private tank- og ølvogne. Førstnævnte til oliedepotet i Fagersted, sidstnævnte til øldepotet i Skovby.

Bygninger

De forskellige bygninger på anlægget er selvbyggede efter virkelige forbilleder eller fra HELJAN's righoldige sortiment.

Eksempler: Fagersted Station, Heljan nr. 120, signalpost pr. 1754, værsted og pakhuis skal være selvbyg, mens lager er Heljan nr. 145.

Skovby er en selvbygget station, men man kunne anvende Holme-Olstrup nr.157. Remisen er Klampenborg gamle remiser, signalposten er en model af en nu nedrevet signalpost i Næstved. Vandtårnet er den typiske gamle DSB-type, også selvbygget.

Skovby Havn fremstilles som selvbyg (vi er i gang).

Allerup Stationsbygning er Heljan nr. 153, pakhuis Heljan nr. 1768 (let ombygget), signal-

posten Heljan nr. 1751, remisen bliver selvbygget... og sådan kunne vi blive ved.

Og til sidst en opgave til læserne: Prøv at lave en køreplan til anlægget med forannævnte trækraft og vogne, helst en sommerkøreplan, således at »ferietog« også kan komme i betragtning. Husk også gods- og posttog.

Det skulle ikke volde kvaler, at udarbejde en køreplan, da strækningen har to hovedspor. Men vi vil også gerne vide, hvilken trækraft og vogne der anvendes, idet man skal huske at tage højde for, at vogne og trækraft skal tilbage til udgangspunktet, hver gang »en ny dag påbegyndes«.

Send planen til LOKOMOTIVET. Den (de) bedste løsninger vil blive offentliggjorte og belønnet med et gavekort på 100 kr.

Anvend følgende forkortelser:

Fagersted = Fa, Skovby = Sv, Skovby Havn = Sh, Allerup = All, Sønderholm = Sø.

God fornøjelse.

red.

NYT I KUPEEN

Så nærmer vi os stærkt julen med deraf følgende travlhed. De lange aftener er hobbytid, så vi håber at byggeartiklerne i bladet, kan hjælpe med ideer, således at vi kan få masser af dansk modeljernbane ud at køre.

Vi skrev i sidste nummer, at vi ville bygge HFHJ C-28. Men i sommer fik vi fat i ældre billeder af LJ M 11 og besluttede så at glæde privatbanetilhængerne med en bygning af denne. Der skal jo også bruges trækraft her.

Men HFHJ C 28 dukker senere op i bladets spalter.

I dette nummer påbegynder vi en ny rubrik »SPORPLANER OG ANLÆGSDESIGN«, der beskæftiger sig med opbygningen af anlæg i helhed.

Det lægger op til vort første særskrift om SPORPLANER, der udkommer inden jul, indeholdende masser af ideer for alle som savner et oplæg til modeljernbanen derhjemme.

Vi henviser til annoncen inde i bladet.

I fortsættelse heraf, påbegyndes i næste nummer en ny serie om rapporter fra danske anlæg, private såvel som fra klubber, med sporplaner fra disse, det rullende materiel, signalsystemer o.s.v. Også her bliver masser af ideer at hente.

Under »SPORSKIFTET« i nr. 5 bad vi om hjælp m.h.t. gavle på litra BL/Bf. Ligeledes spurgte en læser om forkortning af koblinger. Hele sommeren er det strømmet ind med breve og billeder, for at få løst problemerne.

Til dette nummer har en læser tilsendt os yderligere oplysninger samt en tegning om litra MX. Vi synes det er en god idé, for uden grundigt kendskab til forbilledet, ingen model.

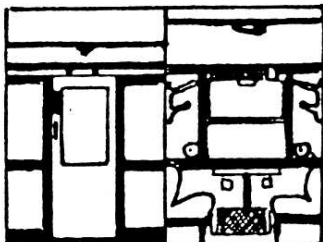
Vor midtersidetegning denne gang er en »varm« sag, nemlig kedelvogn litra CMK. Her finder vi en byggebeskrivelse af modellen i HO såvel som O.

Vi håber at tegningen, m.h.t. samlingen af en tagryttertovgn, får MJ'er til at bygge flere af denne type vogne, da de jo laves over samme læst.

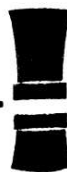
LOKOMOTIVET ønsker alle en glædelig jul samt et godt nytår.

God fornøjelse med nr. 6.

RED



LOKO
MOTIVET



»LOKOMOTIVET« udgives af en kreds af modelbane-entusiaster, sammensluttet i foreningen af samme navn. Dennes formål er at udgive et tidsskrift om modeljernbane og tilbehør af enhver art. Alt arbejde foregår ulønnet og som fritidsarbejde. Evt. overskud skal iflg. vedtægterne gå til fremme af modeljernbaneinteressen.

Redaktionens og foreningens officielle adresse:

Torben Bejerholm,
Daddelvej 9, 4700 Næstved
Tlf. (03) 73 25 38

Annoncer og abonnement:

Torben Bejerholm

Ansvarshavende redaktør og ansvarlig over for presseloven:

Steffen Dresler,
Tlf. (03) 73 36 96

Teknik og lay-out samt arkiv:

Torben Andersen

Redaktionsudvalg:

Steffen Dresler (SD), formand
Torben Andersen (TA), næstformand
Torben Bejerholm (TB), kasserer
Claus Jensen (»Claus«),
tlf. (03) 71 23 09
Flemming Meisner (FM),
tlf. (03) 72 10 63
Hans Nygård Jensen (HNJ),
tlf. (03) 73 71 50
Hans Jørgen Thomsen (HJT),
tlf. (03) 73 79 29
Sven Kindt (SK)
tlf. (03) 72 54 35
Henrik Struve (HS)
tlf. (03) 73 93 97

Sats og montage:

P.H. Fotosats, Nykøbing F.

Tryk:

I.T. Reklame og Tryk, Næstved

De i artiklerne fremførte metoder og synspunkter er forfatternes, og deles ikke nødvendigvis af bladet.

Redaktionsudvalget forbeholder sig ret til at redigere og forkorte i modtagne artikler og indlæg.

Oplag: 1200 eksemplarer.

Bladet udkommer:

15/8, 15/11, 1/3 og 1/5



offset bogtryk 73 20 72

**FAKTURA-SÆT
KVERTER
BREVPAPIR
ETIKETTER
KLUBBLADE
BIL-STREAMERS
STEMPLER**

 reklame & tryk
Vordingborgvej 74 ● Næstved