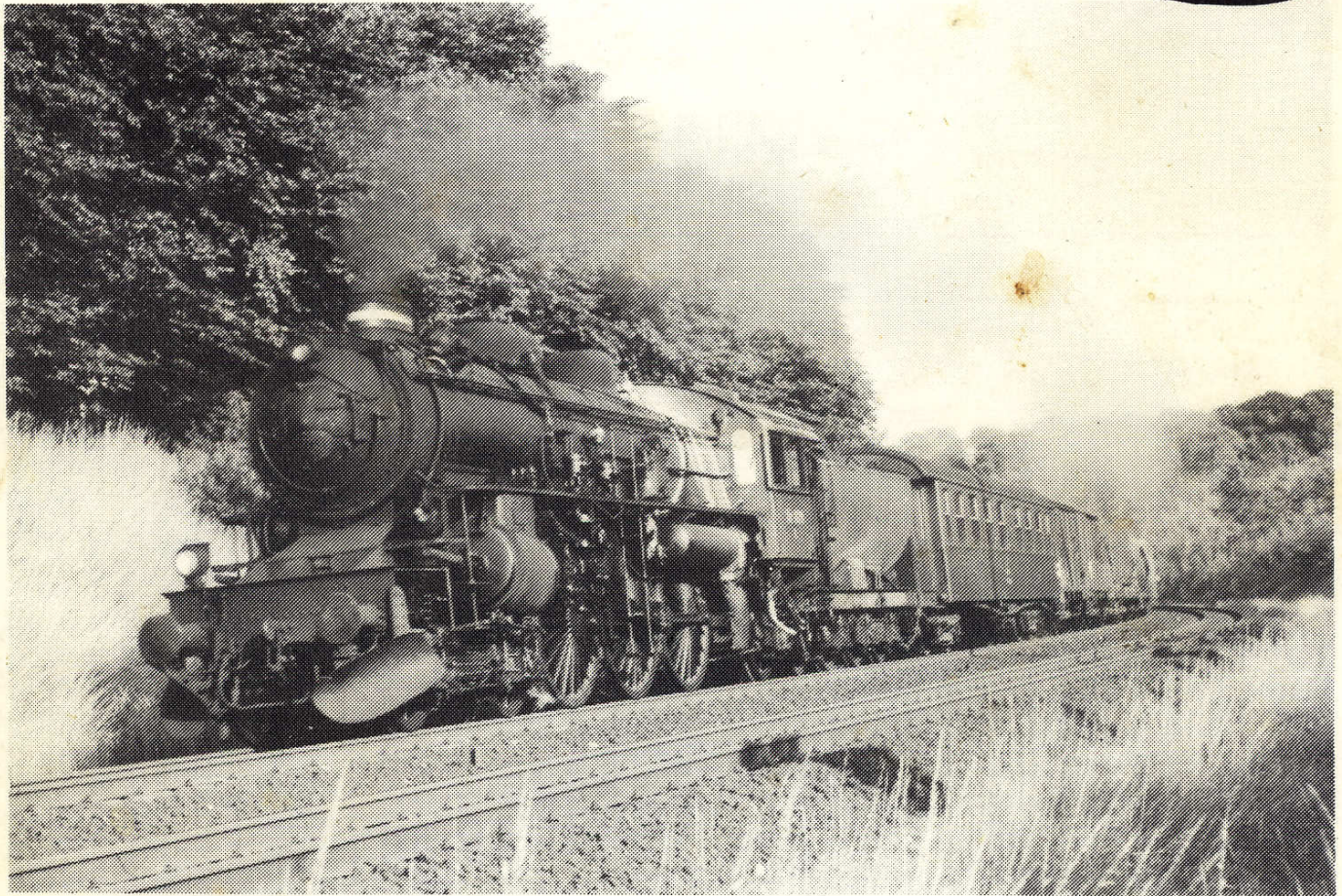
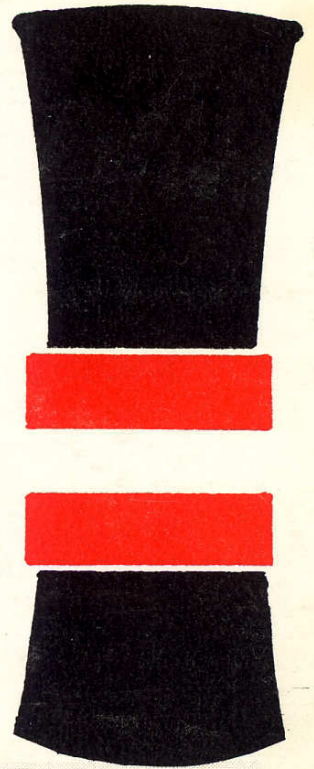


ISSN 0108-9307

LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER



E 979 med godstog stamper op ad bakken ved indkørslen til Lillebæltsbroen fra Middelfart. Lige efter 979 ses en CP-vogn, der virker som togførervogn. Inde i bladet opstarter vi en spændende byggebeskrivelse af DSB damplokomotiv litra E.

Foto: HGC, Odense

9

15. august
1985
3. årgang

Kr. 20,-
incl. moms

ARNOLD-N

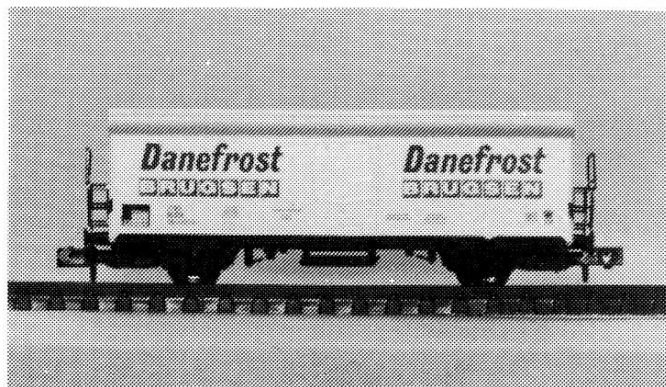
Modeljernbanen i størrelse N - lige noget for dig...

Kølevogn nr. 4518

Model af DSB Danefrost kølevogn i original bemaling.

Vejledende
udsalgspris
Kr.

78,-



ARNOLD-N KATALOG med prislister kr. 20,-
ARNOLD-N BEGYNDERSÆT 0111 kr. 288,-

 IMPORT FÅS I VELASSORTEREDE HOBBY- OG LEGETØJSFORRETNINGER

*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. 64,-
Stor dåse, 900 g kr. 110,-

Velkommen til 3. årgang af LOKOMOTIVET. Som læseren nok allerede har opdaget, er der nogle lay-out-mæssige ændringer, som straks falder i øjnene.

Lederen er flyttet fra 3. omslagsside til side 3, således at annoncørerne kan få gavn af farvetryk, og vi alle dermed opnår et mere farvestrålende blad.

Vor side 4-vogn er blevet til side-5-vogn, hvilket skyldes tekniske årsager. Falseapparater kan i visse tilfælde sætte sorte mærker på venstresider, hvilket ikke ser godt ud på en tegning. For at undgå disse uheldige aftryk, er side-4-tegningen flyttet til side 5.

Dette nummers byggeartikler er nok lidt sværere end de plejer at være, men det er for at efterkomme ønsker om lidt sværere opgaver. Men begynderne behøver intet at frygte. I næste nummer - julenummeret - vender vi tilbage med lette industriombygninger.

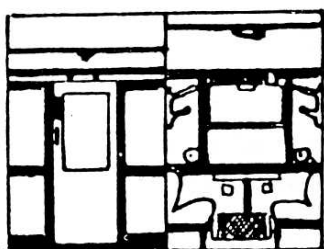


Vi er blevet anmeldt flere steder, sidst i DJK's medlemsblad »Jernbanen«, hvor anmelderen savnede detaljer til anlægget. Denne kritik vil vi naturligvis ikke sidde overhørig, og opstarter i dette nummer med »Sporplaner og Anlægsdesign«. I næste nummer påbegyndes en ny rubrik af Guldbæk. Den kommer til at hedde »Småbygninger til modelbanen«, og vil omfatte hidtil små oversete bygninger, som netop tilføjer anlægget atmosfære. Også en artikelse-rie om signaler før og nu af den kendte P. E. Harby, dukker op i et af de kommende numre, ligesom diverse danske bygninger vil finde vej til bladets spalter. Vi siger tak til guldbæk og P. E. Harby, fordi de velvilligt har stillet deres jernbaneviden til rådighed for LOKOMOTIVET's læsere.

På LOKOMOTIVET's forlag er vi for øvrigt ved at lægge sidste hånd på særskrift nr. 3 af guldbæk. Se annoncen om dette inde i bladet.

...og så ellers god fornøjelse med nummer 9.

Red.



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningen af samme navn. Dennes formål er at udgive et blad om modeljernbane og tilbehør, samt anden lektur om jernbaner. Alle medarbejdere er ulønnede og et evt. overskud skal iflg. vedtægterne gå til fremme af modeljernbaneinteressen.

Redaktionens officielle adresse:

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

Annoncer og abonnement:

Torben Bejerholm

Ansvarshavende redaktør:

Steffen Dresler
Tlf. (03) 73 36 96

Redaktør:

Torben Andersen

Teknik og lay-out:

Torben Andersen

Redaktionsudvalg:

Steffen Dresler (SD), formand
Torben Andersen (TA), næstformand
Torben Bejerholm (TB), forretningsfører
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
Svend Kindt (SK)
tlf. (03) 72 54 35
Henrik Struve (HS)
tlf. (03) 73 93 97

Sats og montage:

Per's Fotosats, 4800 Nykøbing F.

Tryk:

I.T. Reklame og Tryk, Næstved

Eftertryk forbudt uden skriftlig tilladelse fra redaktionen.

De i artiklen 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: 1500 eksemplarer.

Bladet udkommer:

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

Ældre åben godsvogn

DSB LITRA PF/R

Denne side-4/5-vogn er ikke helt en begyndermodel som tidligere vogne på side 4. Men ønsker man at komme lidt længere end simple ombygninger, er her en glimrende lejlighed til at komme videre, da vognen er en kombinationsbygning, d.v.s. halvt industri, halvt selvbyg.

Vor tegning er udført med bremsehus for dem, som ønsker at bygge denne udgave. Selve byggebeskrivelsen omfatter kun PF-udgaven, d.v.s. uden bremsetårn.

Vognkasse

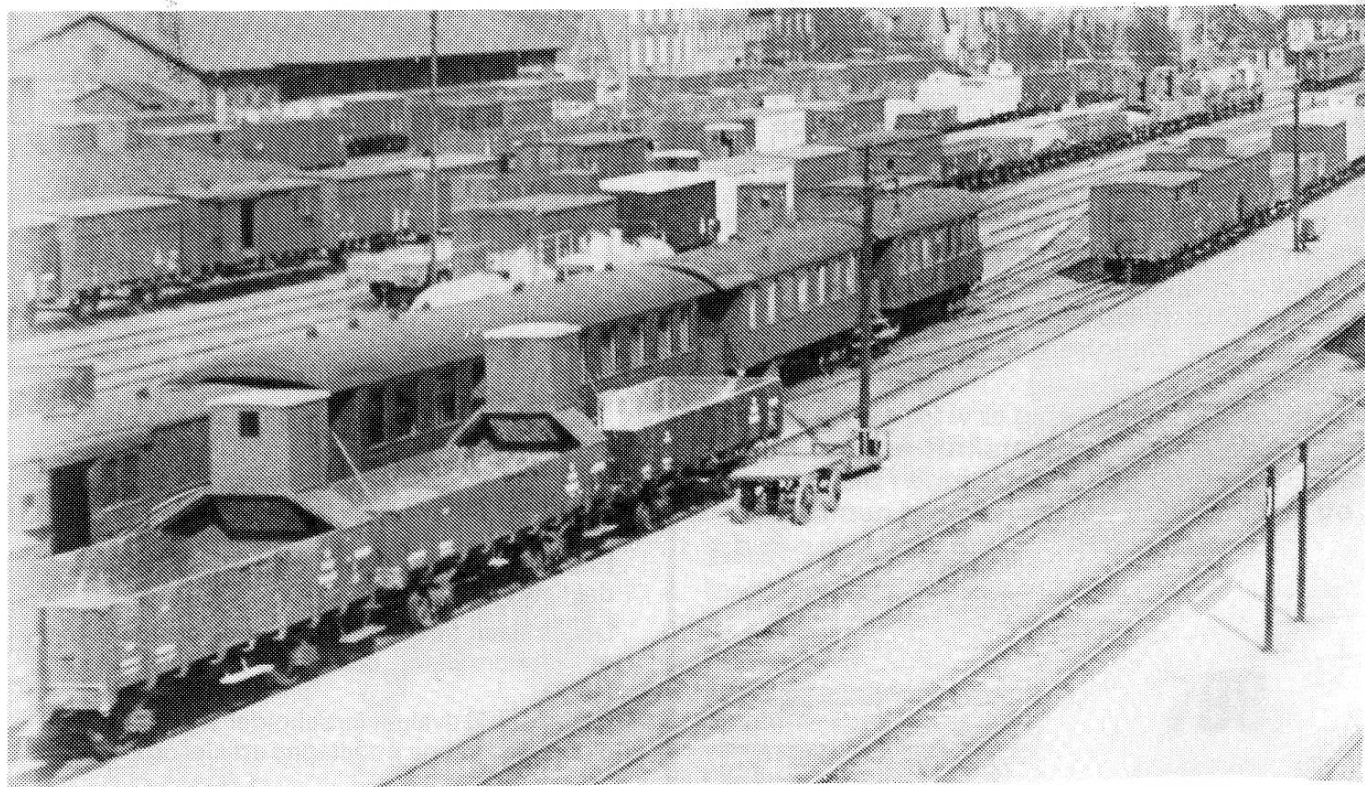
Først udskæres bunden af 1 mm plasticard med 2 mm brædderiller i størrelsen

27×88 mm. Brædderne skal ligge på tværs.

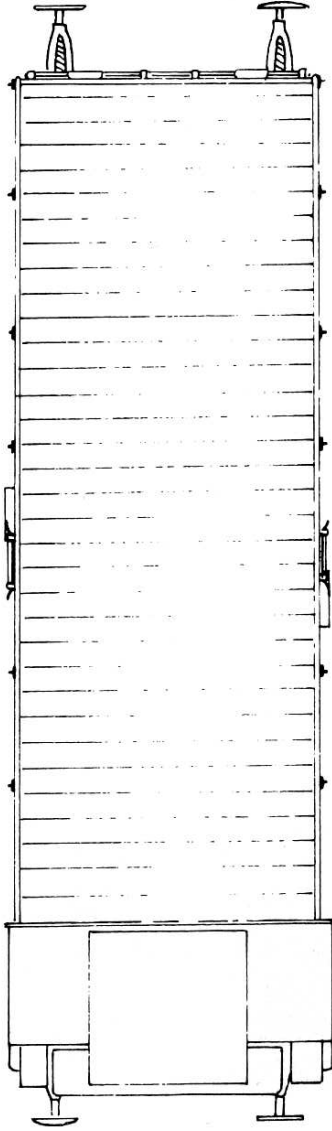
Siderne udskæres, så de bliver 88 mm lange. Højden passer med 6 brædder (ca. 13,5 mm). Til siderne anvendes også 2 mm bræddecard, men 0,5 mm tyk.

Siderne limes til bunden, således at de rager 1 mm længere ned (se tegning). Gavlene tilpasses i en længde af 28 mm, men skal være 1 mm lavere end siderne (ca. 12,5 mm). Målene er afhængige af hvor nøjagtig plasticardens riller er præget.

Gavlene limes på sider og vognbund, og den rå vognkasse er færdig.

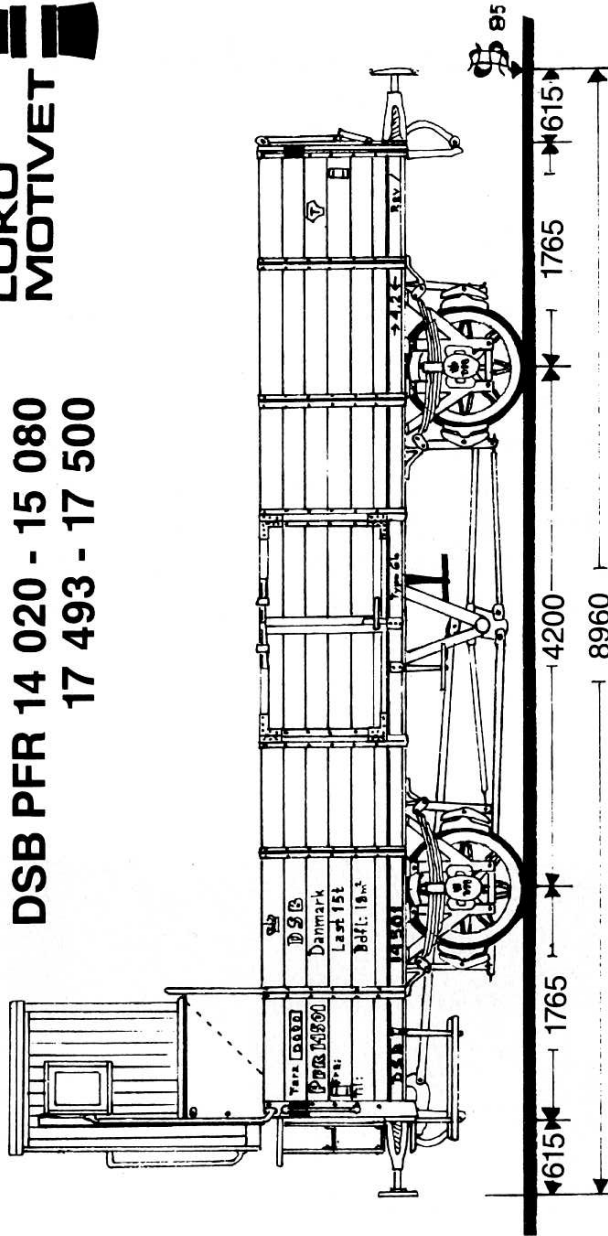
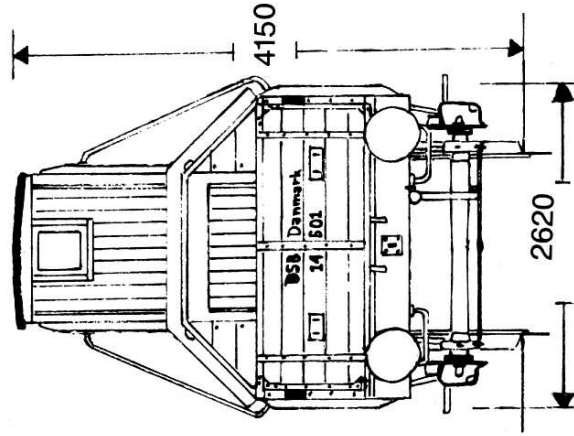
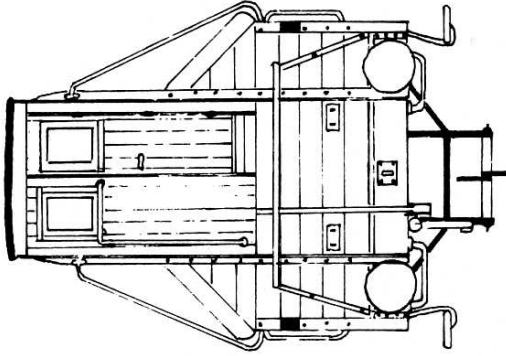


Gamle Fredericia Station først i 30'erne. Et skønt miljøbillede af »de gode gamle jernbanedage«. I venstre side af fotoet ses et par PFR-vogne og en enkelt PF-vogn. Man kan tydeligt se, hvordan bremsetårnet er opbygget med skrå underplade og sidestøtter. Bemærk, at litreringerne sidder på højre side af vognkassen. Læg også mærke til det meget lyse tag på bremsetårnene. Foto: J. Steffensen, nr. 69 547



DSB PFR 14 020 - 15 080
17 493 - 17 500

LOKO
MOTIVET



DJM

1:87

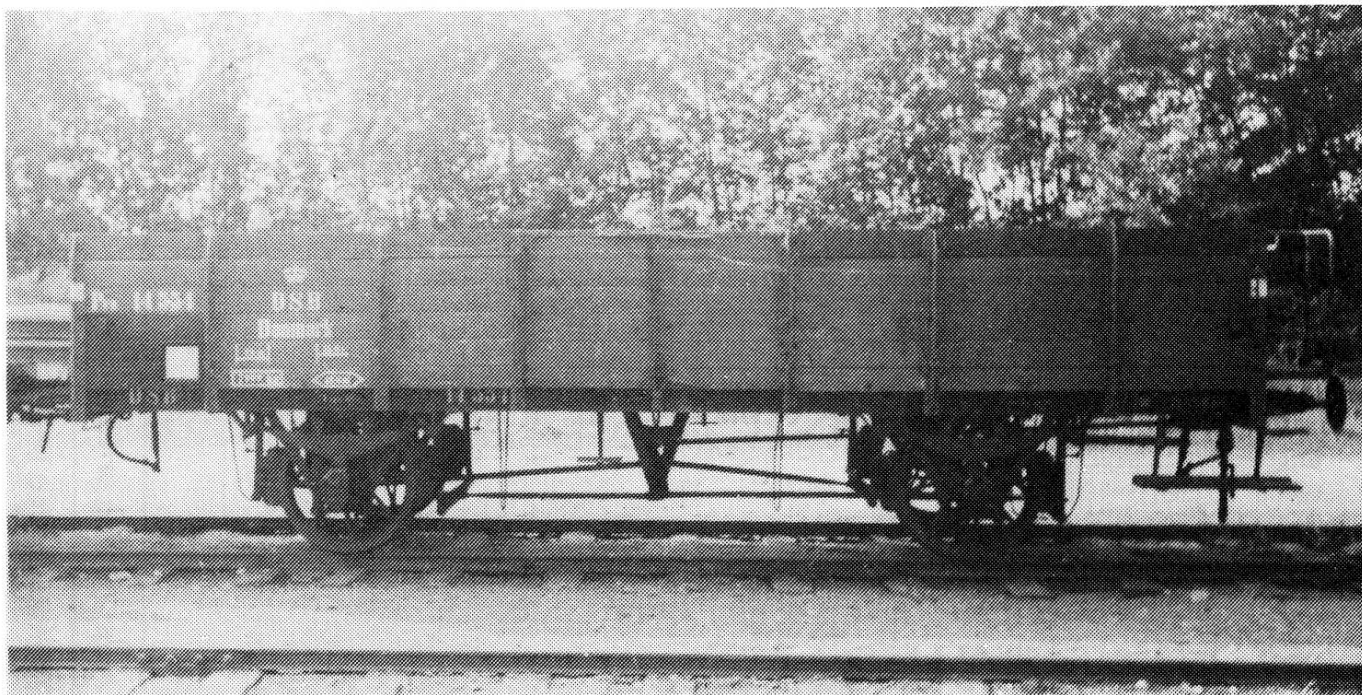
Type: Åben, lavsidedet godsvogn

Regi: DSB og privatbanerne

LITRA NR.

Bygget: Diverse 1894-1920

Tegnet: Steffen Dresler, 1984

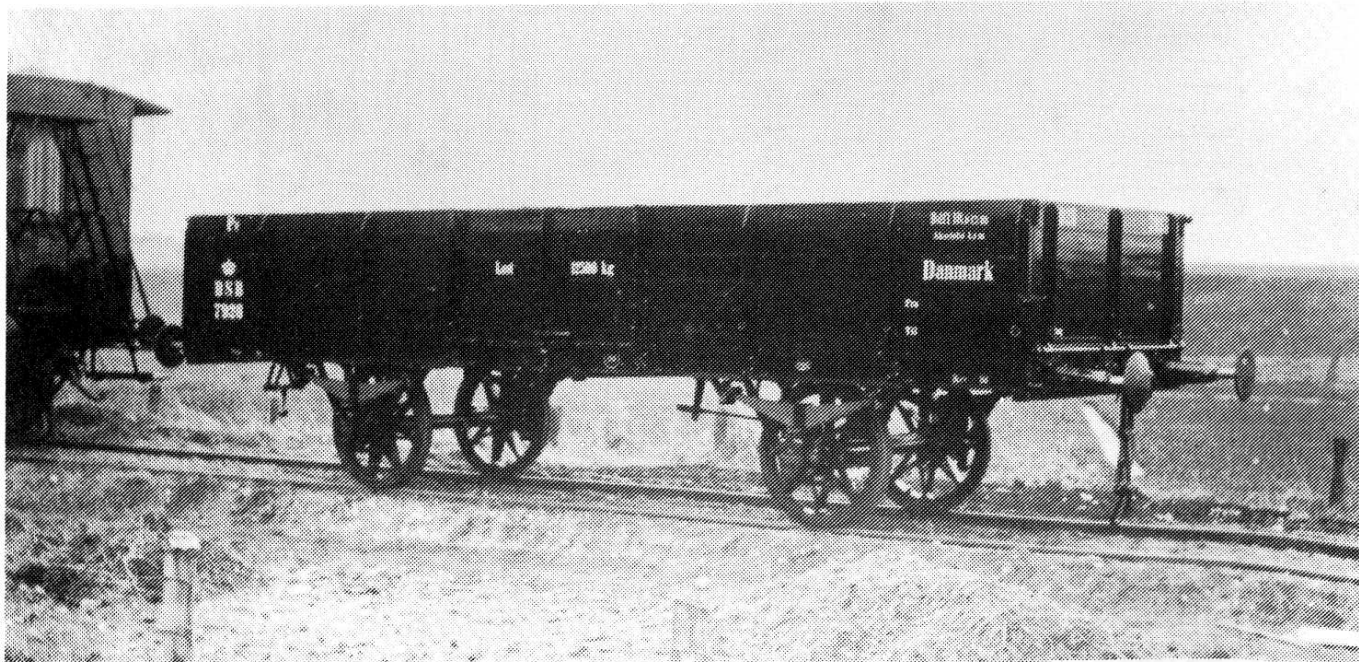


PFR 14 554, udrangeret 1962, er her fotograferet sidst i 50'erne. Vognen har mistet bremsetårnet, men besidder stadig bremsearrangementet på undervognen. Foto: Guldbæk

Undervogn

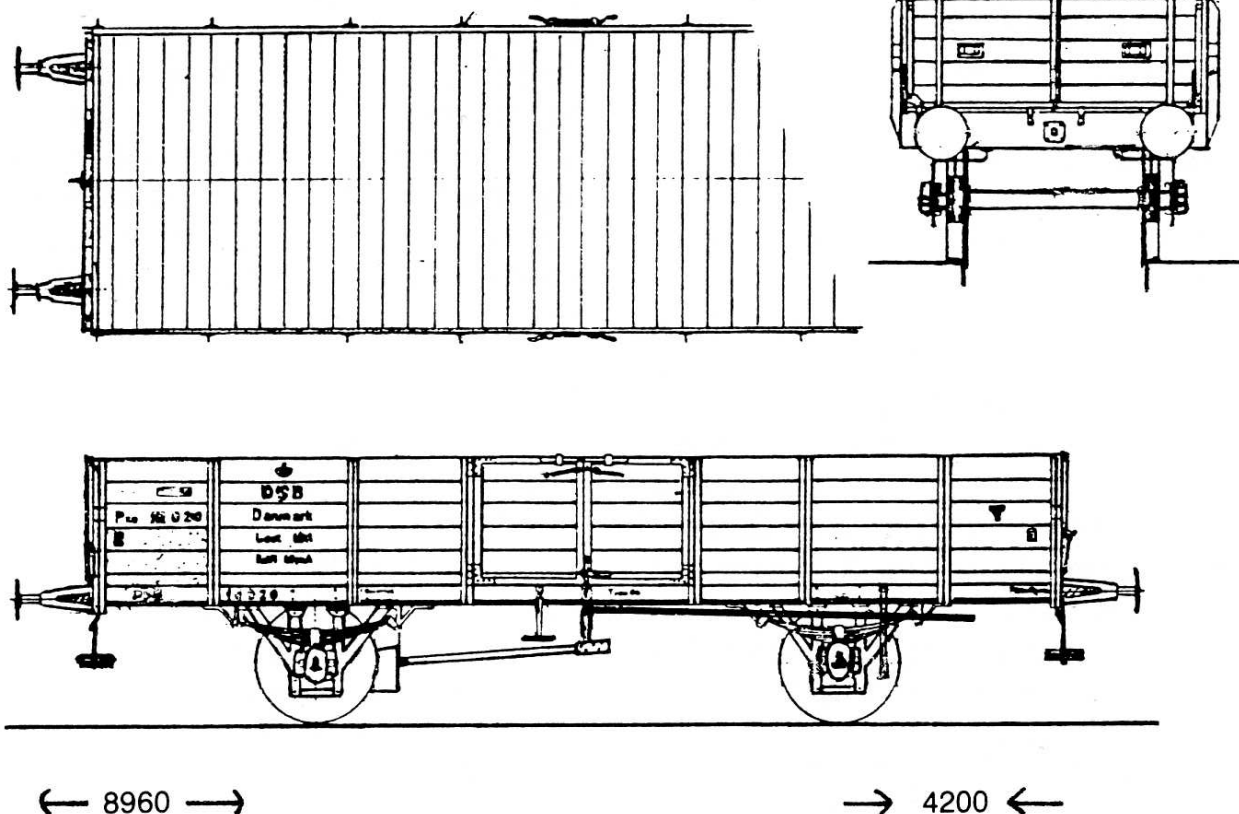
Vi har valgt en PIKO lukket G 10'er som undervogn (katalog-nr. 5/6445). Man kunne også selv bygge den, men ved at anvende en færdig undervogn, er man sikker på at koblingerne passer i højden. Og så er det billigere og lettere. Vognen skilles ad. Af undervognen skæres puffere og akselgafler væk. Oversiden af vangerne skæres derefter til en bredde af 27 mm. Vangerne slibes

pæne glatte. Det samme gælder pufferplanker, hvorefter der bores huller til puffere med 2 mm bor. Husk at længden over pufferplankerne skal være 88 mm. På oversiden af undervognen forefindes en fordybning til akselbøjlerne. Den skal udvides med 2 mm mod midten på begge aksler. Årsagen er, at industrivognen har en akselafstand svarende til 4500 mm. Men PF-vognen har en akselafstand på 4200 mm, og dette mål må



Fabriksfoto af PF 7928 hos Scandia i 1896, omlitreret i 1910 til PF 15 860, udrangeret 1956. Bemærk de spinkle fladjernsakselgafler og stjerne-hjulene. Foto: Arkiv/JMJK

DSB PF 15 081 - 16 619
17 501 - 17 538



man altså tilføje vognen ved at flytte akselbøjlerne nærmere hinanden. Operationen er ganske simpel.

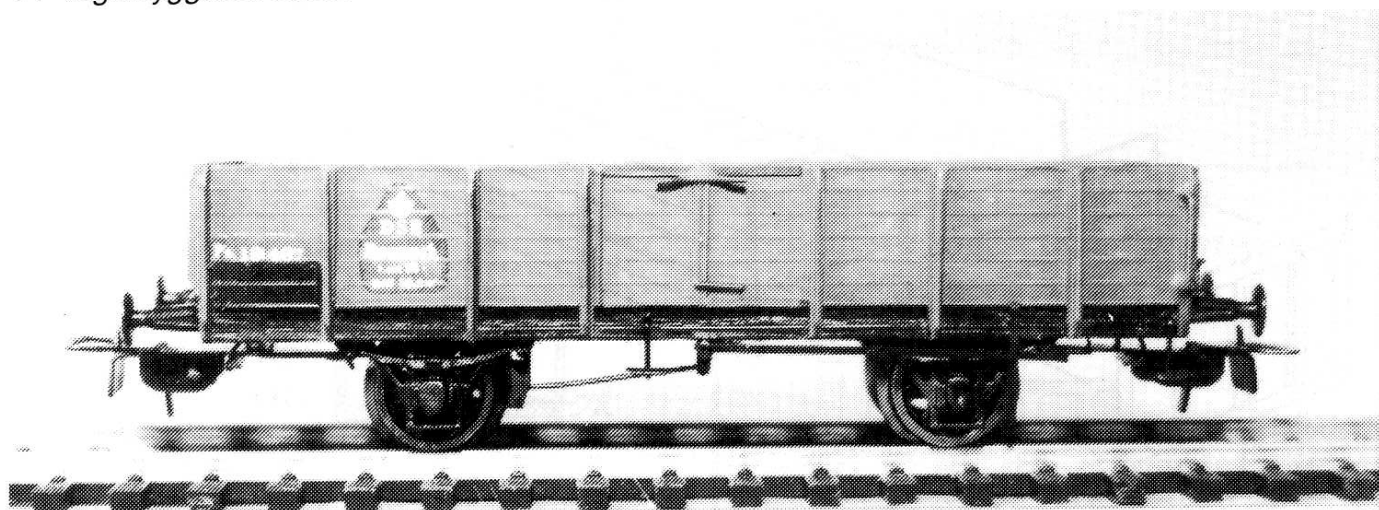
Til at udvide hullet har vi anvendt et lille stemmejern. Man skal også huske at udvide de to spalter i siden. Her anvendes almindelig hobbykniv.

Nu flyttes bøjlerne hen til den ny position og limes fast enten med Araldit eller Casco. Afstanden skal være 48 mm målt mellem aksellejernes centrum (mod 52 før).

Når det er tørt, limes undervogn og vognkasse sammen.

PF-vogn bygget af Claus

(fortsættes næste side)



Detaljer

PF-vognens sidestøtter er T-jern. Vi har fremstillet dem af 0,4 mm plast-strips, 1 mm brede og limet dem sammen, og monteret dem på siderne. Rammerne på lågerne er 0,3 mm plaststrips, som tilpasses.

Rammerne på gavlene er ligeledes 0,3 mm plaststrips. Af 0,5 mm tråd har vi fremstillet 2 stk. lukketøj for gavlene, og limet dem fast.

På samme måde fremstilles lukketøj i siderne. Håndbøjler monteres, hvor der er trin. Gøres med tynd tråd.

Trinene fremstilles af et stykke messing (plast) i målene 3x3 mm fastgjort til et stykke 0,5 mm tråd. Bukkes i facon. I vangen bores et 0,6 mm hul, som trådene stikkes igennem, og limes fast. Sidetappene på koblingsholderne klippes af, så de kan placeres oppe i vognbunden. Limes fast.

Akselgaflerne af fladjern har vi fremkaffet fra en skrottet UK Pc-vogn. Li-

mes på akselbøjlerne. Fra samme vogn har vi anvendt kurvepufferne.

Men både akselgaflerne og kurvepufferne kan købes som løsdele. Vi kan bl.a. anbefale akselgafler fra Hampli nr. 4055 eller Electrotern nr. 386. Sidstnævnte er dog lidt for lange i fjederbøjlerne.

Hjulene skulle egentlig være stjerne-hjul, men da øjes snydes optisk, kan man sagtens anvende egerhjul. Lilliput egerhjul katalog-nr. 523 er fortræffelige. Til sidst monteres håndbremse.

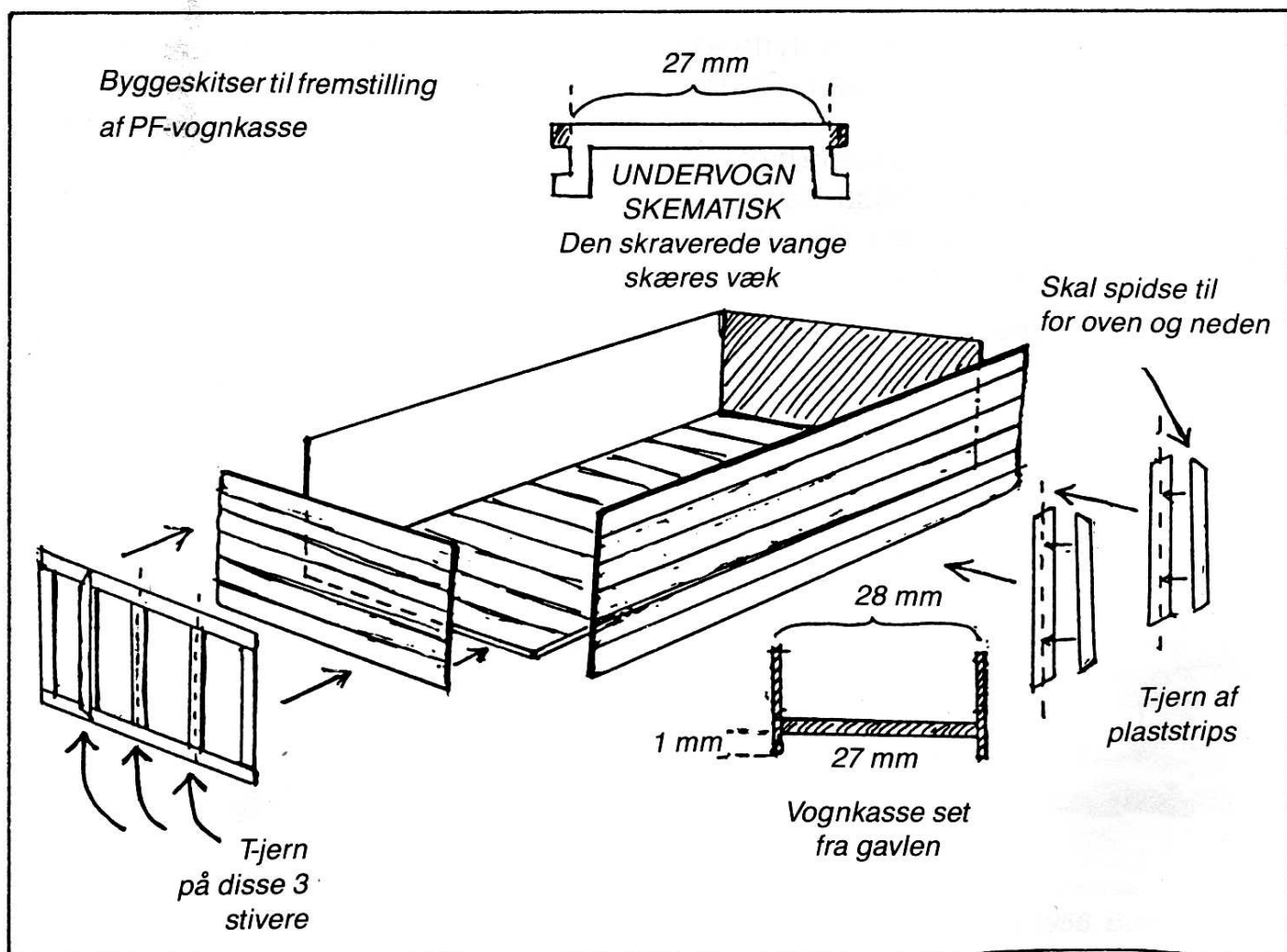
Bemaling

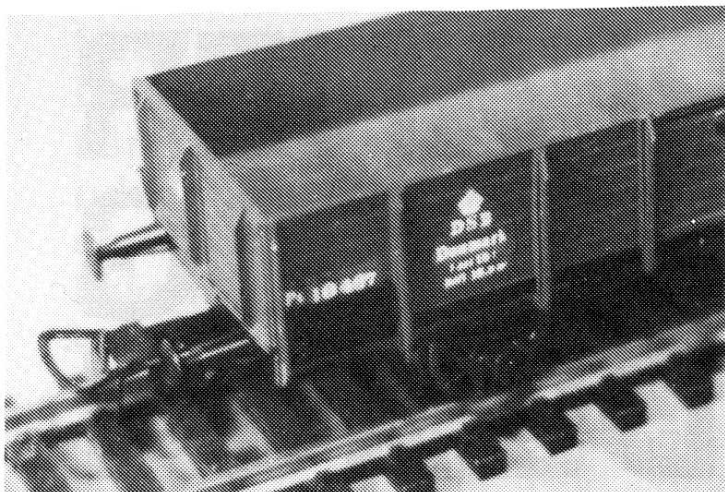
Denne skal være almindelig rødbrun DSB-bemaling. Se LOKOMOTIVET nr. 1 og 7.

Litrering med hvid tusch eller sammenklipping af WM-transfers. Sidstnævnte giver blank overflade.

Men det kan afhjælpes ved at give det en gang DDV-lak (eller anden mat lak) når transfers er knastørre.

Claus





Lidt om PF/PFR

Disse engang meget anvendte vogne har en lang og kompliceret skæbne, og deres historie kan ikke behandles udførligt på så kort plads som her. Men af hensyn til modelbyggerne vil vi her nævne litra og numre på de forskellige vogne, således at vognene kan få den korrekte betegnelse.

Ønsker man at vide mere om PF/PFR-vognene anbefaler vi at man læser »Driftsmateriellet« udgivet af Dansk Jernbanearkiv i Saxkøbing. Et værk, som giver svar på mange ubesvarede spørgsmål.

TYPE I

med håndbremse
(vor byggebeskrivelse)

PFT 15 081 - 15 100

(transitvogne)

PF 15 101 - 16 219

PFB 16 220 - 16 619

(trykluft- og håndbremse)

PF 17 501 - 17 538

(ex. privatbane)

TYPE II

med bremsehus
(rangerskruebremse)

PFR 14 020 - 15 080

17 493 - 17 500

(ex. privatbane)

Vogne af type I blev bygget af mange fabrikker i årene 1894-1916, bl.a. Scandia, Zypen, Herbrand og Maribo. Samme firmaer byggede type II-vognene i årene 1894-1920.

Vognene blev anvendt til mangeartede transportere, lige fra tørv, kartofler, roer til foderstoffer m.v. Også sand, sten, gus og skærver har vognene befordret, især ved anlæggelse af jernbaner. ■

ROSKILDE TOGSHOP

Clermontgade 10 • 4000 Roskilde
Tlf. (02) 37 06 22

Åbningstider:

Mandag-tirsdag-onsdag .kl. 16.30-17.30

Fredagkl. 16.30-19.00

Lørdagkl. 10.00-13.00

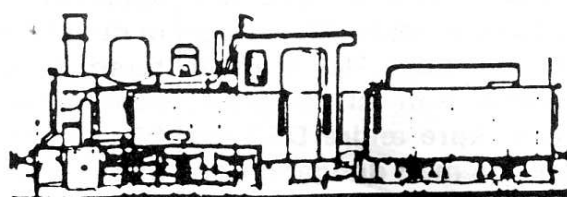
Vi fører bl.a.:

MÄRKLIN ARNOLD-N LILIPUT ROCO MJ-TEK

samt byggesæt i førende mærker

Aflæg os et besøg...det er rart at se kunder i butikken, da vi kan lide at hygge om dem. Kom og lad os få en hyggelig modeljernbanesnak. Vi har altid gode råd og reel vejledning...og en kop kaffe på kanden.

...også køb og salg af brugt



SPORPLANER OG ANLÆGSDSIGN

Formål

Inden man går i gang med at opbygge anlægget, bør man planlægge dette på bedst mulig måde. Det vil spare én for mange ærgrelser senere.

Det er naturligvis i første omgang sporforløbet, der kræver det største planlægningsarbejde. Det bør gøres med grundighed ved bl.a. at udarbejde en sporplan.

Sporplanen er selvfølgelig afhængig af, hvilke krav man stiller til sin modeljernbane. Disse ønsker falder sjældent i tråd med den plads, man har til rådighed eller økonomien. Så ofte bliver der tale om kompromis'er.

En mj'er ønsker måske en lille, hyggelig privatbane, mens en anden vil have et ældre DSB-anlæg med damp tog. En tredje drømmer om et stort moderne DSB-anlæg med dieseltrækraft og røde vogne, og en fjerde lægger vægt på en stor station med masser af rangering.

Da en privatbane kører med små tog, er det en god løsning, hvor pladsen til anlægget er sparsom. Har man et lidt større rum til rådighed, kan man køre ældre DSB fra 50'erne, da man dengang kørte med korte personvogne.

Man kan i dette tilfælde have skarpe kurver på anlægget,

uden at vognudhænget ser »grimt« ud.

Moderne DSB med lange vogne kræver stor plads, både hvad lige og kurvede strækninger angår, så det er nok kun en løsning for personer med stor plads på loftet eller i kælderens.

Trafikbehov

For alle ovennævnte emner gælder imidlertid, at vil man opnå realistisk drift på anlægget, så er det nødvendigt at opfinde et trafikbehov.

I virkelighedens verden er trafikmønstret dikteret af transportbehovet på de enkelte strækninger, afhængig af befolkningstætheden, d.v.s. by og land, ferieområder og industritæthed.

Endvidere spiller tidspunkter en vigtig rolle. Om morgenen og aftenen er der større trafik-tæthed end om middagen og natten. Derfor køres gods- og posttog gerne på disse døde tidspunkter. Også årstiden spiller en rolle. Om sommeren er der større trafik end om vinteren, bl.a. fordi folk skal på sommerferie.

På vor modeljernbane findes disse behov ikke (naturligt nok), så vi må opfinde dem i stedet.

Man kan f.eks. vedtage, hvil-

ke byer, der skal huse en bestemt industri, hvilket giver anledning til tæt persontrafik morgen/aften, hvor de beskæftigede rejser til/fra arbejde.

Uddannelsesinstitutioner bevirker en rimelig trafik om morgenen og først på eftermiddagen, hvor de skolesøgende skal transporteres med lokaltog.

Et feriested med badestrand, hoteller m.v. muliggør trafik med internationale såvel som lokale ferietog. Tænk blot på DSB's feriekspres eller på privatbanernes store ferietog fra 50'erne og 60'erne.

Industribyer kræver godstog, så her gælder det om at anlægge industri, som kræver transport fra den ene ende af anlægget til den anden, f.eks. oliedepot med filial i en anden by, bryggeri, kornlager (pakhus) eller -silo.

Skal godset transporteres til en »fjern by«, kan man anbringe opstillingsspor under anlægget, således at godsvogne transporteres fra de store fabriker til de imaginære byer (= sporene under anlægget) - og slæbes frem igen, når vognene er »tømte« henholdsvis »fyldte«.

I ældre tider, d.v.s. bare for 20-25 år siden - var det almindeligt med gasværksbaner, roe-

Hvorfor ikke gøre modeljernbanen realistisk?

Ganske vist kommer det rullende materiel i første række, når man dyrker modeljernbane, men uden miljø virker modeljernbanen tom og uinteressant

Følgende artikel beskæftiger sig derfor kortfattet om samordningen mellem sporplan og opbygning af landskabet, baseret på udenlandske artikler, som vi har fordansket og pyntet med egne erfaringer.

og teglværksbaner, hvilket er en god anledning til at oprette smalsporsbaner på et hjørne af anlægget.

For øvrigt kan man uden besvær anbringe en større industri i en lille stationsby, hvilket foranlediger storbyens rangermaskine til at rulle afsted til pågældende stationsby med en enkelt eller to godsvogne, alt efter industriens beskafenhed.

Men alt dette skal samordnes til en helhed med landskabsopbygningen, der omfatter placering af skove, åer, bakker, byer, veje i overensstemmelse med det valgte trafikmønster og dermed sporplanen. Vor modeljernbane har jo det formål at afspejle virkeligheden.

Det samlede hele kaldes anlægsdesign.

Enkelhed

Man skal kunne overskue sit anlæg. At gøre sin modeljernbane enkel har intet med størrelsen at gøre. Et anlæg på

størrelse med stor stue, hvor der befinder sig 20 køretøjer og enkle sporforløb, er mere overskueligt end et 2x3 m anlæg med 30 køretøjer.

Og kendsgerningerne viser jo, at de fleste anlæg lider af »sporforstoppelse«, fordi man vil »have så meget med som muligt«. For mange spor - og især unødvendige spor - kan ødelægge helhedsindtrykket og formålet med at få det til at ligne virkeligheden.

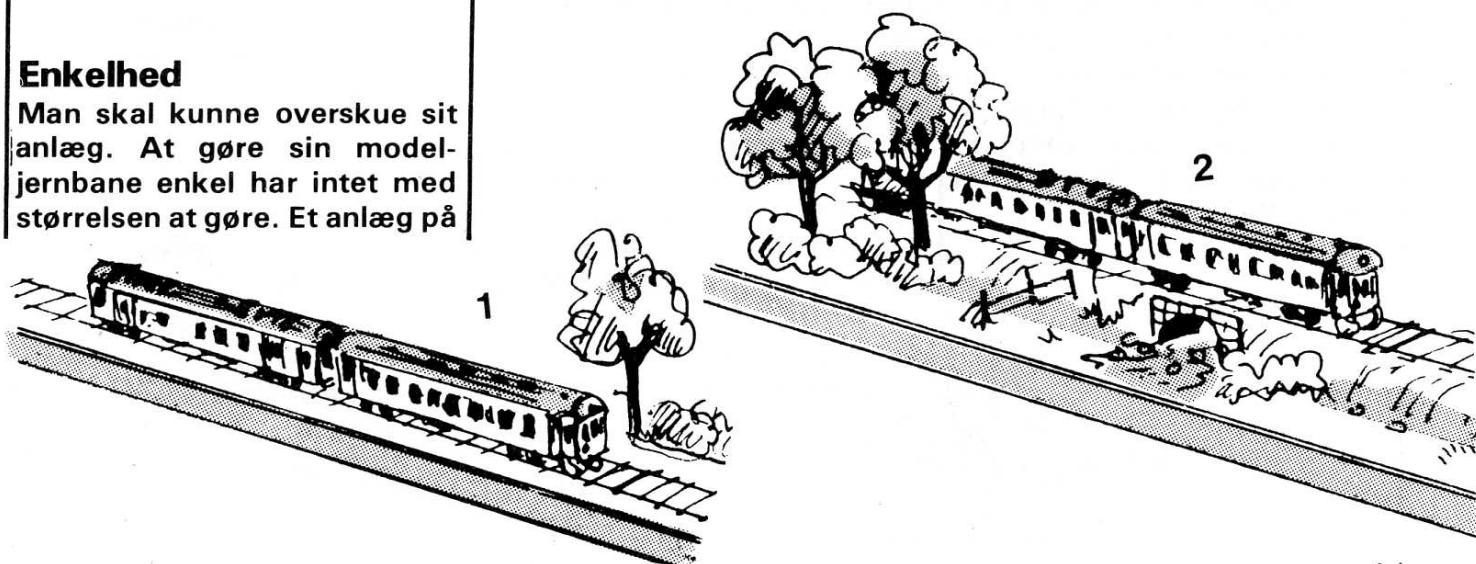
En klar regel er det, at ethvert spor på anlægget kun må lægges når det opfylder en mission, ligesom i virkeligheden, d.v.s. virke som hovedspor, udtræksspor, depotspor for personvogne (postvogne), henstillingsspor for tjenestevogne o.s.v.

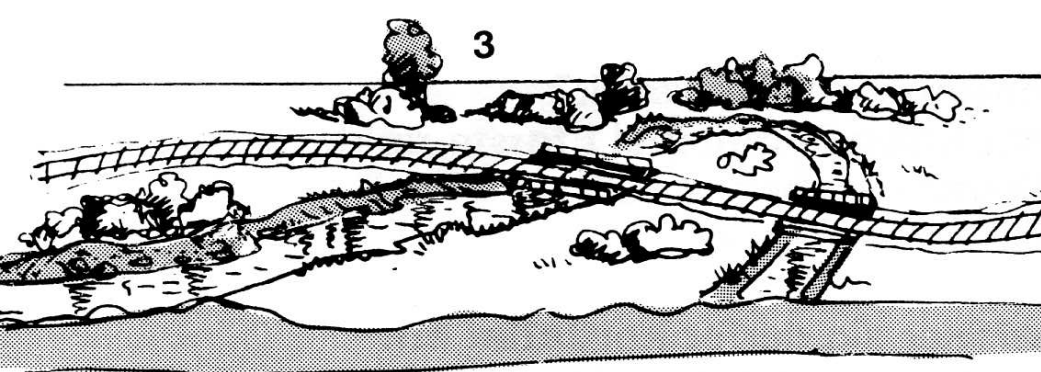
Rækkevidde

De fleste af os kan række en halv meter ind over et anlæg uden besvær, således at det er muligt at rense spor og sætte væltede vogne på sporet. Sporreparationer og udskiftning af sporskifter er imidlertid vanskelige at udføre allerede på denne afstand. Og så skal det nok passe at togstammerne går på gulvet i kurver, hvor man ikke kan nå...

Sporene skal »flyde«

Normalt fremstilles sporplaner på A4 eller A3-formater. Linierne tegnes med lineal og passer, hvilket ofte fører til at sporplanerne tegnes stive, d.v.s. at sporene løber alt for parallelle og kurver får den samme diameter... alt bliver symmetri. Sporplaner i indu-





stri-kataloger lider ofte af den samme fejl, idet de er opbyggede af begyndersæt, som efterhånden udvides med diverse »afstikkere«.

Man må ikke glemme, at »lige« spor i virkeligheden bugter sig gennem landskabet, selv om man ikke umiddelbart kan mærke det som passagerer i et tog. Står man på en bro el. lign. vil man straks bemærke, at sporene »kurver« sig gennem landskabet (for det meste).

At lægge »lige spor« med lidt kurver på modelbanen kaldes for »kosmetiske kurver«, og har endvidere den fordel, at de får anlægget til at se større ud.

En anden ting, der får anlægget til at se større ud, er strækninger med enkeltspor. Dobbeltspor får banen til at se mindre ud. Lægges dobbeltspor, bør de kurve sig ud og ind gennem landskabet, men det afføder en anden ulempe, idet der kræves større plads, p.g.a. fritrumsprofilen, især med kørsel af lange vogne.

Sørg også for, at sporene ikke ligger helt tæt på anlæggets kant. Man bør anbringe sporet lidt inde, således at det er muligt at opbygge lidt forgrund med buske, træer, vandløb, stenkister eller lign.... det pynter. Se fig. 1 og 2.

Kurverne skal varieres

At lægge alle kurver med samme radier er trist og fantasiløst at se på. De skal varieres, idet man dog skal huske at have en »minimumskurve« afhængig af hvilket materiel, der køres med. For kørsel med moderne danske vogne bør man ikke arbejde med mindre end 80-cm radier af hensyn til »vognudhæng«.

Køres ældre dansk med kortere vogne, kan man gå helt ned til 60 cm, mens privatbanespor kan gå endnu længere ned, da disse som bekendt befares med korte toakslede vogne og små lokomotiver (motorvogne).

Store banegårde?

Større banegårde bør kun forefindes på klubanlæg, hvor pladsen tillader det.

På »private« anlæg virker de tunge og »ubehændige«. Derfor er virkelige stationer sjældent anvendelige som forbilleder for modeljernbaner, og ønsker man absolut et bestemt forbillede, bør man ved DSB-stationer reducere antallet af spor eller finde en station fra en sidebane.

Måske er det derfor, at privatbanerne ofte er foretrukne emner på modeljernbanen... og det forhindrer jo ikke DSB-materiel at befare disse. Det gør de jo også i virkeligheden.

Anbring sporene så tæt sammen som muligt, uden at det går ud over helheden. Og sporene på en station behøver absolut ikke ligge lige, men kan godt krumme.

Minimum-afstand mellem to skinne-midter er ca. 5 cm. I kurver lidt mere, afhængig af vognlængderne.

Landskaber og »tunneler«

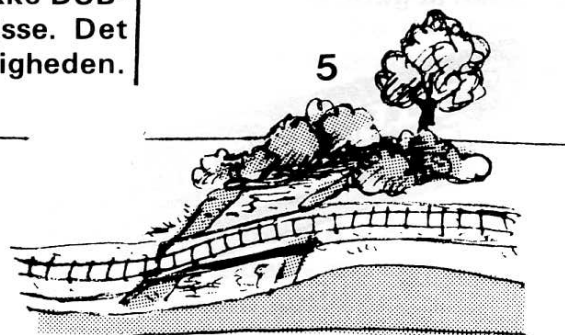
Danske landskaber har ikke bjerge. I stedet må man gribe til det kunstgreb, at fremstille bakker, som bliver gennemskåret af jernbanen.

Fremstiller man sådanne gennemskæringer, må man huske at skrænterne ned mod banelinien ikke må være for stejle. Sådant en gennemskæring er en god anledning til at få placeret en bilbro henover banelinien.

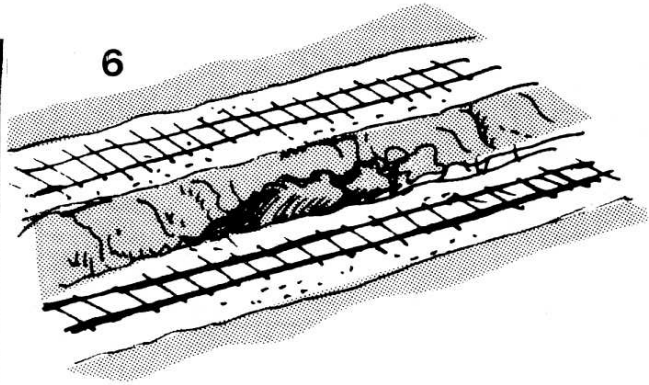
Andre former for danske »tunneler« er sporudfletnings-tunneler, hvor sporene føres over henholdsvis under hinanden ved hjælp af korte eller lange brokonstruktioner. Disse typer findes mange steder i Danmark. I LOKOMOTIVET nr. 5 side 46-47 finder man byggebeskrivelse af en sådan »sporudfletnings-tunnel«.

»Landskabet« kan også varieres ved at lægge sporene i forskudte niveauer, således at spor løber i tunnel under byen eller som højbane.

»Højbaner« forekommer i Kolding, Vejle og København. Glem heller ikke, at jernbanerne i Jylland løber gennem fla-



6



de områder (heden), hvor der er gode muligheder for at skabe flotte billige landskaber med rød lyng... flot.

Vandløb m.v.

Noget, der altid pynter på en modeljernbane er vandløb og søer. Floder har vi jo ikke i Danmark, men vi har masser af åer, bække, søer, havbugte m.v., og mulighederne er mangfoldige.

Jernbanebroer i diverse arkitektoniske udformninger, der strækker sig over åer og vandløb er ingen mangelvare i Danmark, så man kan sagtens finde et forbillede i nærheden af, hvor man bor.

Andre forbilleder med »vand« er der også rigelig af. Tænk blot på Grejsdalen, hvor man kan finde kombinationen skov, jernbane, å, huse liggende tæt op ad hinanden (se fig. 10). Eller Kolding fjord! For ikke at nævne naturen ved Silkeborgsøerne, hvor man kan finde et trinbrædt (Laven) anlagt nede ved søbredden med bådebro 50 m derfra, og bakker med grantræer lige på den anden side.

Planlæg vandløbene således, at de følger sporene et stykke. Et tog, der kører langs vandløb ser nemlig godt ud. Planlæg også en bro over vandløbet, og lad evt. løbet sno sig tilbage ind under en anden bro kort efter (se fig. 3).

Ved fremstilling af åer må man ikke glemme skrænterne. Det vil sige, at sporene skal løftes et par centimeter

over »vandløbet« for at give synsmæssige korrekte skrænter. Og det tager plads. I stedet kan man anlægge vandløbet i nærheden af anlæggets kanter, og således nøjes med at fremstille den ene bred.

Når vandløbet fjerner sig mod baggrunden, opstår en vanskelig situation, idet det brat stopper op mod baggrunden. Her kan man anvende det fif, at lade vandløbet snævre sig ind og forsvinde i en samling af buske af mos el. lign. (Se fig. 4 og 5).

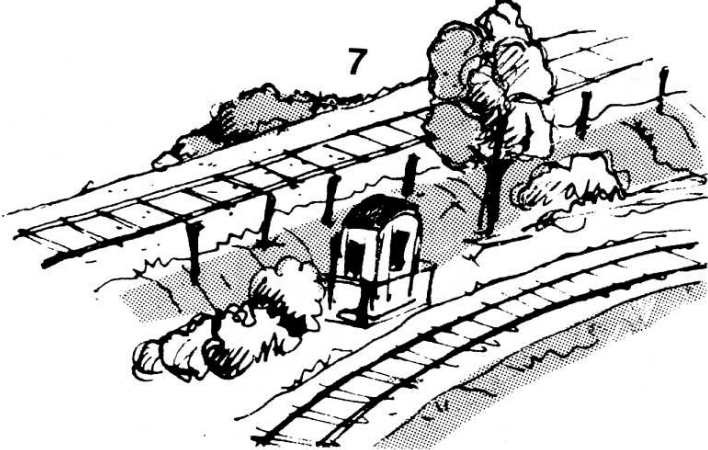
Havne- og færgelanlæg

I fortsættelse om snak om vand, så bør der på ethvert dansk anlæg findes mindst én station, som har en havn eller en havne- eller færgestation. Det er jo noget meget typisk for virkelighedens jernbane i Danmark, og det er selvfølgelig af geografiske årsager. Vi er omgivet af vand modsat mange andre europæiske lande, der ikke kan byde på samme færges- og havneromantik. Det gælder DSB, hvor vi kan nævne de kendte eksempler Glyngøre, Nykøbing Mors og Mommark.

Også privatbanerne har havnestationer. Det gælder således Hundested på HFHJ og Hov på Odderbanen (HHJ), hvor det var et romantisk miljø med fiskerbåde samt færge til Samsø.

Der er masser af ideer at hente fra virkelighedens verden, og

7



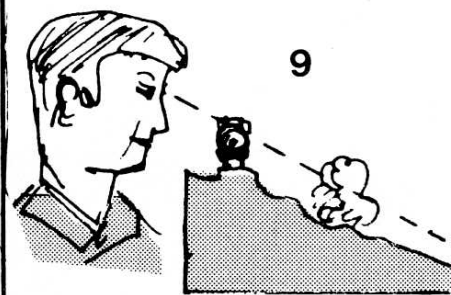
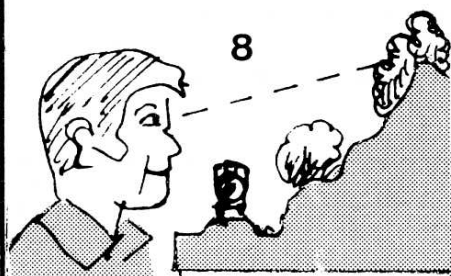
det er jo den, vi skal efterligne.

I vort sporplanshæfte (Særskrift no. 1) er der på mange af planerne vist ideer til havne- og færgelanlæg fra virkeligheden, tilpasset modelbaneanlæg.

Baggrund og forgrund

Dette er naturligvis ikke en generel regel, men det er almindeligvis kendt, at en modeljernbane »ser bedre ud«, hvis sceneriet »løfter sig bort« fra beskueren (se fig. 8 og 9). Samtidig synes jernbanen større og det er lettere at få bagkanten camoufleret sammen med baggrunden, bl.a. kan man nøjes med en blåmalt himmel. Ønsker man baggrunden udvidet, anvendes de i handelen værende baggrundskulisser.

(fortsættes næste side)



Arkitektur

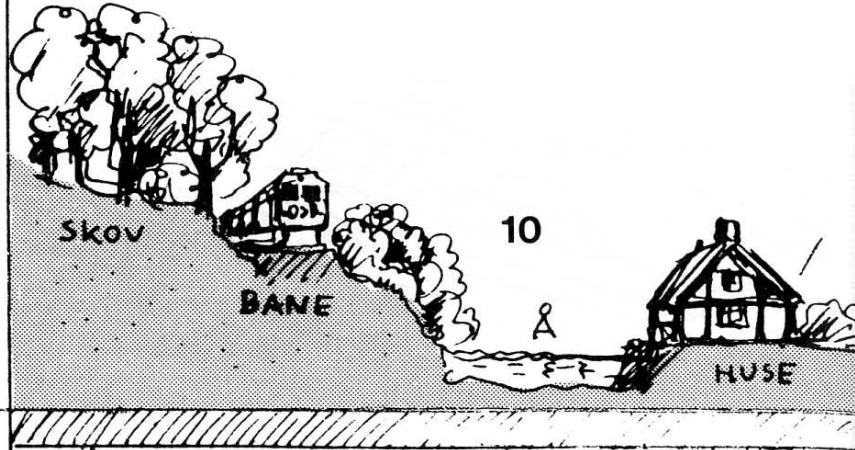
forsømmer man sig ofte imod. Dansk arkitektur er anderledes end tysk, svensk og amerikansk. I Sønderjylland er der naturligvis præg af tysk arkitektur, men ellers er dansk byggestil helt sin egen, og den må man tilføje sin »jernbane«. Det er små ting, der gør det, f.eks. transformatorstationer, der på Sjælland kan være små gule kirketårne, mens de i Jylland er firkantede røde »borgtårne«.

HELJAN er jo en god hjælp, hvis man ikke selv magter at bygge danske stationer, kommandoposte o.s.v., men ellers bringer vi byggetegninger af danske ting, her i bladet ... og tænk så på det typiske danske, at der ofte ligger kolonihaver i nærheden af en jernbanestrækning ... i ældre tid ofte med et trinbrædt i forbindelse dermed.

Sporadskillelse

På modelbaner, hvor man ønsker udvidede kørselsmuligheder, lader man ofte sporene runde og tangere andre spor, som i virkeligheden ligger langt fra hinanden. Også ønsket om udnyttelse af pladsen, gør at man lader spor krydse eller »berøre« hinanden.

Ønsker man ikke ligefrem at lade dette ske i en underføring eller »skjult tunnel«, adskilles sporområdet lettest ved at



lægge dem i to niveauer med plads imellem til opbygning af lidt landskab, f.eks. ved at anlægge en skov af buske, hegnspæle, signalhuse el. lign. Banen kan også løbe på en dæmning, som er dækket af buske (se fig. 6 og 7).

Opstillingsbanegårde

Intet ser mere rodet ud end vogne, som ligger på siden og flyder på modelbanen og intet er mere urealistisk, når man tager en stamme af sporet, og påsætter en ny under store krumspring med tungen lige i munden.

Læg derfor nogle opstillingsspor et eller andet sted på banen, enten på selve banegården eller skjult under anlægget.

Her kan man opstille og oprangere de stammer, der skal køre på anlægget, og færdigkørte stammer kan sættes til side uden besvær. Og så er det realistisk.

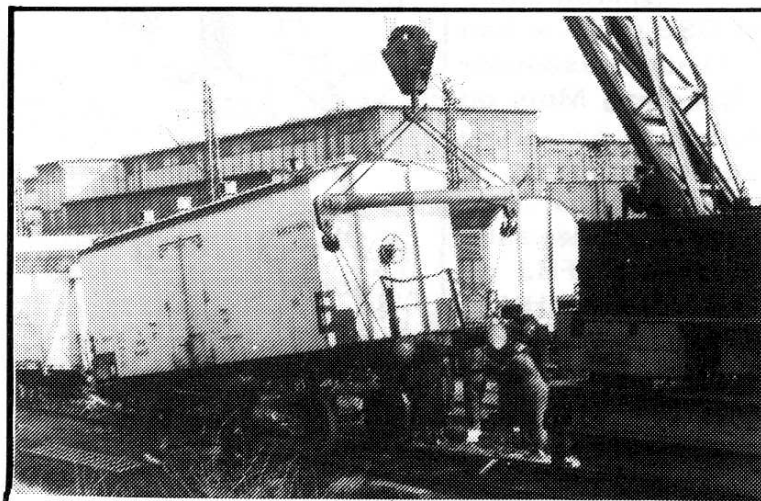
Slutbemærkning

At opbygge modeljernbane med landskab er lige så spændende som bygning af selve det rullende materiel.

Mange modeljernbaneklubber har således hele »teams«, som udelukkende beskæftiger sig med at opbygge landskab, d.v.s. planlægger sporforløb, laver bygninger, selvfremstiller træer og huse, eller går ud i dagligdagen og finder spændende bygninger, man kunne tænke sig at bygge i model.

For begyndere, der ønsker at vide mere om emnet, henvises til bogen: Modeljernbane for Begyndere af H. G. Christiansen, Clausens Forlag 1973. Det er en meget velkrevet og inspirerende bog. Kan lånes på nærmeste bibliotek, hvis boghandleren ikke har den.

Herudover vil vi naturligvis i LOKOMOTIVET fortsat beskrive opbygning af modeljernbanens landskab. Håber at forannævnte artikel giver lyst til at gøre lidt mere ud af dette »forsømte« emne.



Nu er vi endelig på rette spor...

...og det vil sige, at det nu er alvor med at flytte til

VESTERBROGADE 165

hvilket sker sidst i august/først i september, hvor vi kan byde nye og gamle kunder velkommen i vor 40 m² store butik med alt, hvad hjertet begærer, når det gælder modeljernbane.

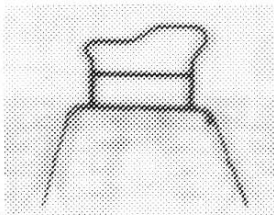
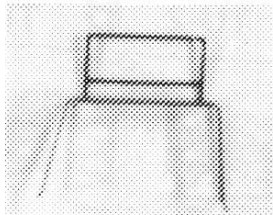
Vel mødt....

På Sporet



»PÅ SPORET«

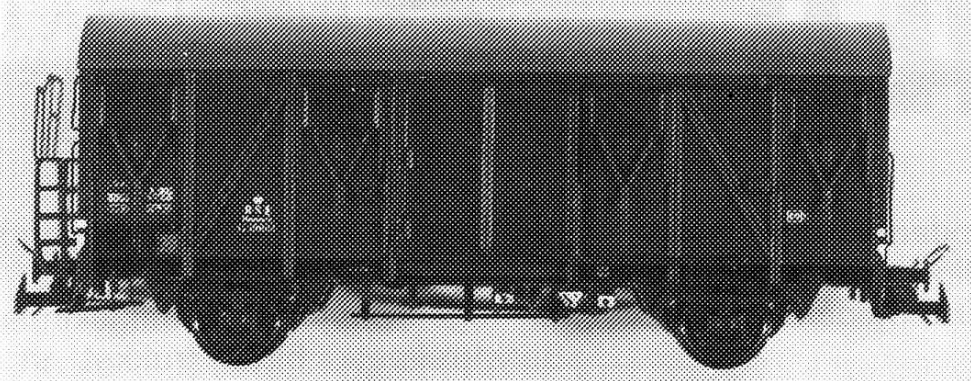
NØRREBROGADE 72 . 2200 KØBENHAVN N
TELEFON (01) 39 48 68



NYT!

Bremseplatforme til GS og IKA.

Pr. sæt kun kr. 50,00



DSB G/GS-vogn Kr. 165,00

Byggesættet består af en ROCO vogn plus løsdele og transfer.

PÅ SPORET
har altid noget
nyt for model-
byggerne som
kører dansk!
Hvis du endnu
ikke har fået
vort katalog
så skynd dig
at indsætte
kr. 15,00 på
giro 6 49 93 76

NYE TRANSFER:

**MO incl. pladsnumre og tekn. påskrifter
Kr. 75,00**

Grp. 1 (se vort katalog)

QGB (højrevendt)

QGB

QG (højrevendt)

QD (højrevendt)

QD

QB (højrevendt)

pr. sæt Kr. 30,00

Grp. 2

QGB

QD

QG

pr. sæt

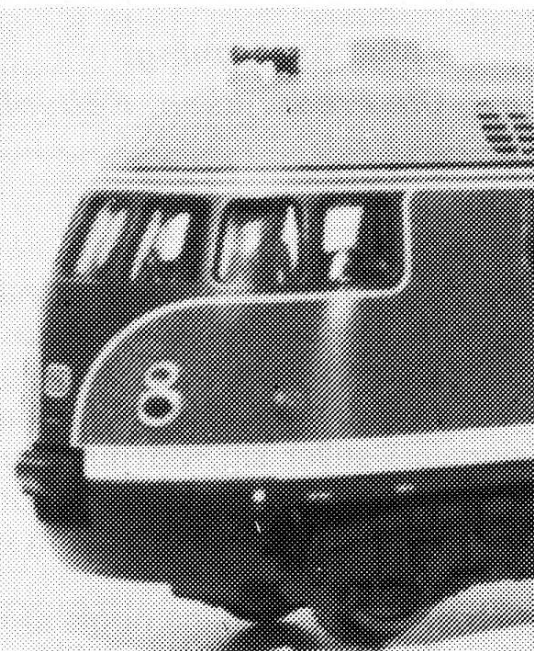
Kr. 30,00

ZB tuborg (til Märklin 4678)

Kr. 135,00

PS! De længe savnede Jouef modeller
bl.a. Q-maskine, pullmanvogne, kvæg-
og GS-vogne samt diverse person-, pak-
og postvogne, som alle har kørt i Dan-
mark, er igen på lager.

LIMA VT 12 504 Kr. 650,00



ÅBNINGSTIDER:

Mandag-torsdag ... 14.00-17.30

Fredag 14.00-19.00

Lørdag 10.00-13.00

HUSK! VI FLYTTER ALLIGEVEL TIL VESTERBROGADE

Et moderne SIKRINGS- ANLÆG

Et signalanlæg til moderne modeljernbaneanlæg er sædvanligvis en dyr ting, når man vil efterligne sikkerheden i virkeligheden.

Det kan dog laves for et rimeligt beløb, hvis man benytter sig af de ofte billige tilbud som hobby- og elektronikforretninger har på relæer, når bare de har mindst 4 skiftekontakter og ikke er over 24 V i spænding.

Det her i artiklen beskrevne anlæg er beregnet til 3 sporsignaler og et hovedsignal med indbyrdes sikkerhed.

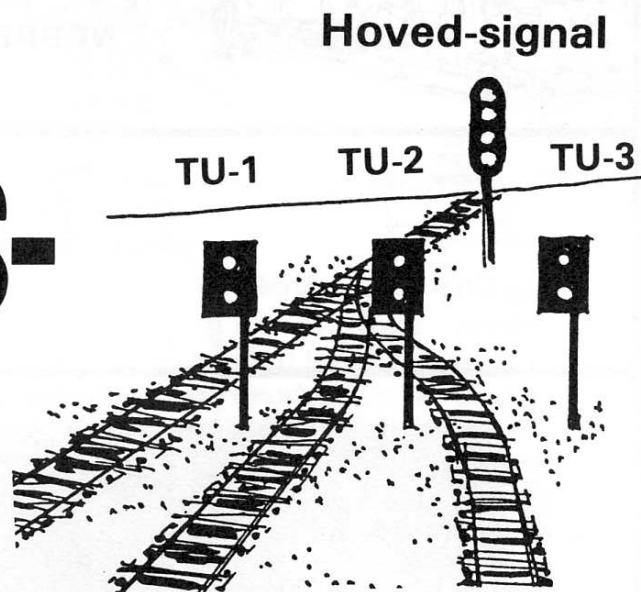
Tekst og tegning:

Ole Frederiksen, København

Betjening

Når et tog holder for et signal, f.eks. spor 1, trykkes først på udkørselskontakt. Derved skifter udkørselssignalet fra rødt til grønt, og alle sporsignaler (TU-signaler) stiller sig rød/gul. Nu trykkes så på spor 1 kontakt, og sporsignal 1 skifter fra rød/gul til grønt, og toget kører ud.

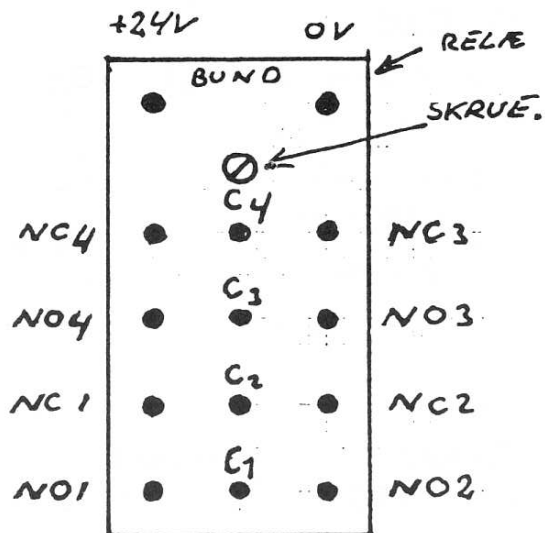
Prøver man at betjene nogle af de andre signalkontakter vil dette ikke kunne lade sig gøre, fordi »Check-relæet« vil hindre



andre relæer (end »Reset-relæet«) i at blive trukket.

Når toget passerer kontaktskinne vil »Reset-relæet« blive trukket et kort øjeblik, og alle relæer bliver »NUL«-

FIG. II



FUNKTION.

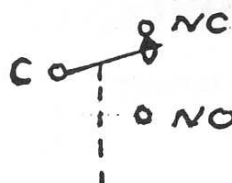
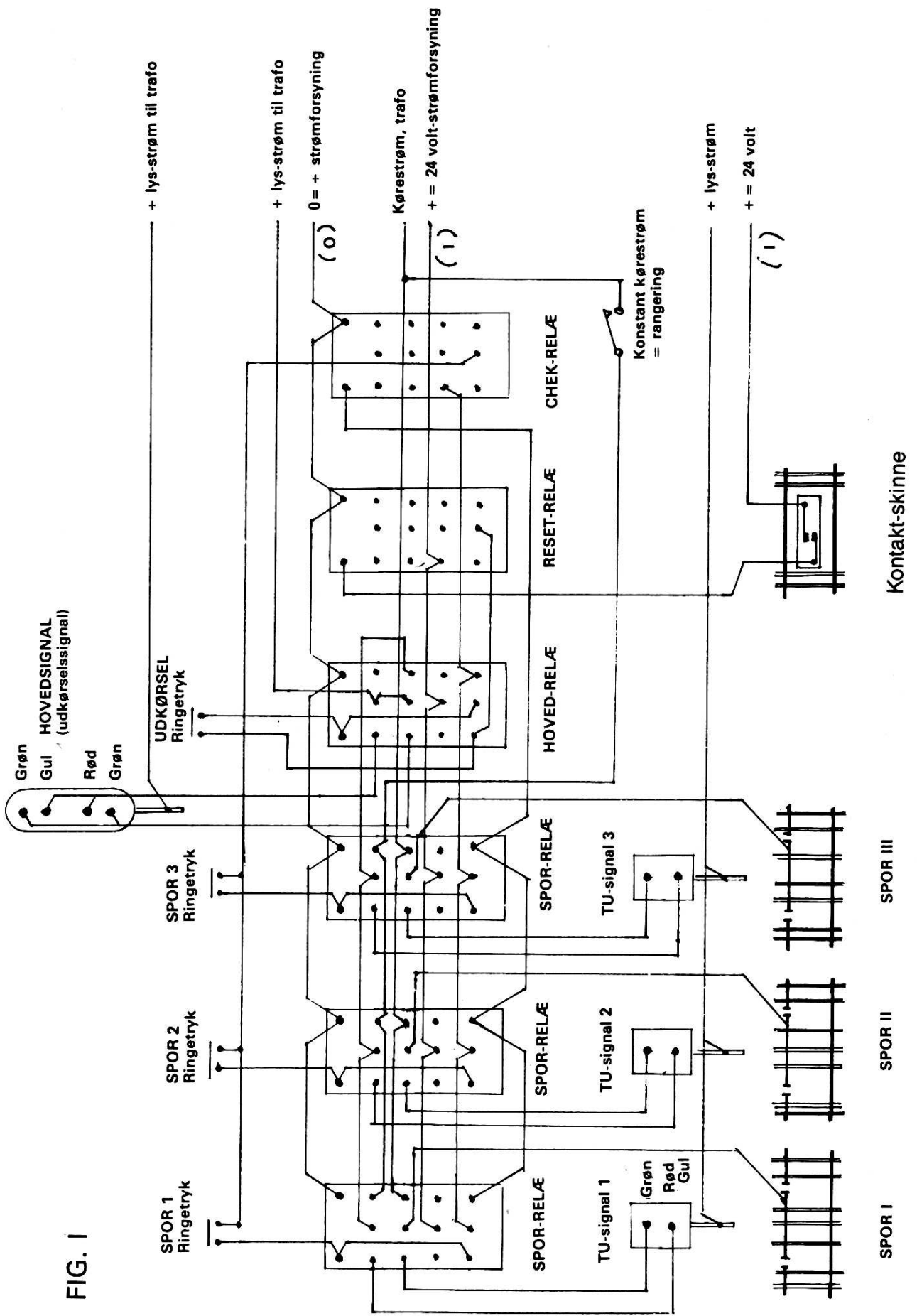
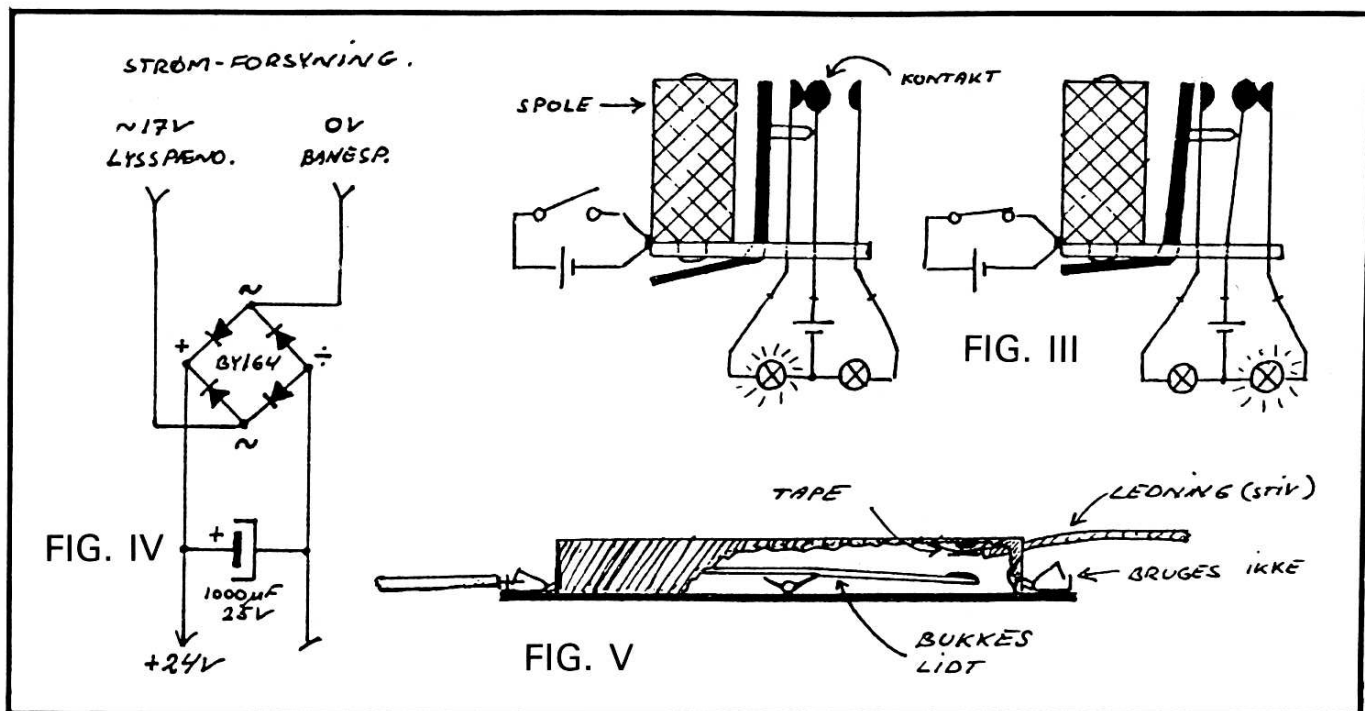


FIG. I





stillet, d.v.s. at »U« igen viser rød, mens »TU« viser alle lanterner slukket. Herefter kan et hvilket som helst relæ sættes på grønt, ved at følge samme fremgangsmåde som før.

Strømskemaet

Jævnstrømsskemaet fig. 1 viser signaler, relæer, skinnekontakt, ringetryk - alt hvad der skal bruges og hvorledes det skal tilsluttes. Det er ikke så svært at bygge som det lyder, da det bare er at lægge relæerne op som på tegningen, og så forbinde dem som vist.

Fig. 2 viser et moderne relæ set fra bunden, sådan at man kan se hvorledes til-

slutningerne sidder. Relæernes driftsspænding er *jævnstrøm*, d.v.s. det kan bruges direkte ved to-skinnedrift.

Fig. 3 viser en principtegning af et relæ. Kontaktskinne, der er brugt, er en magnet-kontakt (Reed-rør).

Signalanlægget kan også anvendes til treskinnedrift (Märklin). Hertil skal bygges en strømforsyning fig. 4, der omsætter lysspændingen fra vekselstrøm til jævnstrøm, så den bliver på 22 V, nok til at drive 24 V relæer direkte. Strømforsyningen skal indskydes ved (O) og (I), se strømskemaet.

Hertil skal bruges en Märklin kontaktskinne kat. nr. 2299, der ombygges lidt. Fig. 5 viser ombygningen, da skinnen skal behandle jævnspænding.

Hvis man skulle have anskaffet relæer med en lavere driftsspænding, kan man sætte spændingen op med en »Integretkreds«, der hedder 78XX - XX står for volt-styrken. Eks. 7812 - betyder + 12 V. Forbindelsen af IC-kredsen kan man forhøre sig om hos elektronikforhandleren. Man vil uden videre kunne udvide systemet med lige så mange signalrelæer og tilhørende spor, som man har behov for. Dette er kun et forslag til hvordan relæerne kan tilsluttes, der vil selvfølgelig altid være mange, lige så rigtige måder at gøre det på.

LOKOMOTIVET



ABONNEMENT:

- 1. Årg. nr. 1-4 (3-4 p.t. udsolgt)kr. 32,-
- 2. Årg. nr. 5-8kr. 50,-
- 3. Årg. nr. 9-12kr. 68,-
- Særskrift nr. 1 SPORPLANER (udsolgt) kr. 20,-
- Særskrift nr. 2 LYNTOGkr. 25,-

Indbetaling: GIRO 3 38 55 07

LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved

SPORSKIFTET



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

LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved.

ZE-vogne

Vor artikel om ældre ZE-tankvogne i LOKOMOTIVET nr. 8 gav anledning til så mange forespørgsler, korrektioner og tilføjelser angående disse vogne, at vi denne gang må koncentrere os om ORA-vognene og Århus Oliefabrik.

Vi havde oprindeligt planlagt opfølgning over alle vogne nævnt i artiklen i nr. 8. Men SHELL, Gulf og Dansk Soyakage må vente til næste nummer. Vi siger tak til Brabrand Modeljernbaneklub, JMJK ved Niels Jørgen Hansen, Ivan Nielsen, Værløse, Jan Lundstrøm, Næstved, K. E. Jørgensen, Hvidovre, som har bidraget med supplerende oplysninger og fotos.

ORA (Rhenania)

Tankvognene til dette firma havde alle samme data, undtagen numrene 503 806-807, der havde 5000 mm akselafstand, modsat øvrige

vogne, som havde 4500. Rumindhold var det samme for alle vogne.

ZE nr.:	Bygget:	Skæbne:
503 801	Scandia 1942	I drift
802	1942	I drift
803	1942	I drift
804	1943	I drift
805	1943	I drift
806	1944	Udr. 1976
807	1944	I drift

Vognene var ved leveringen grønmaledede og havde bomærket påskruet midt på tanken. Sidst i 50'erne blev alle vogne gråmaledede, og ORA-bomærket påsat tankenderne i rød bemaling.

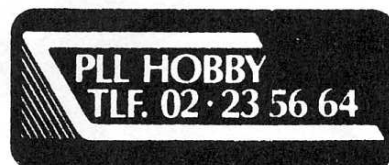
Bemærk: Vognene blev leverede med »moderne« pladejernsakselgafler af samme type som HD/IA/PB-vogne, og ikke med fladjernsakselgafler, som vi skrev i sidste nummer.

Omkring 1966 skulle godsvognsparken hos DSB moderniseres, hvilket bevirkede at alle private vogne, som endnu havde bremsehus

FLEISCHMANN

VOLLMER

herpa



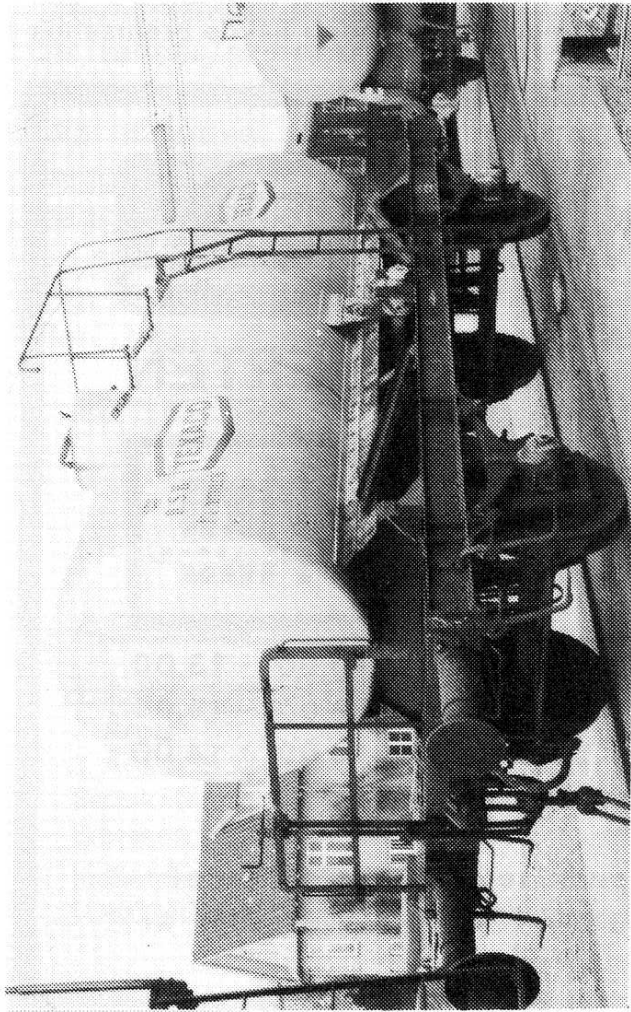
MERTEN



PLL HOBBY Telefonbestilling: Hverdage 10.00 - 13.00
16.00 - 18.00
TLF. 02 · 23 56 64 Lørdag 10.00 - 14.00

HUMLEMARKEN 28
3060 ESPERGÆRDE
GIRO 6190855
v/ Pouli Lambertsen

Forsendelse over hele landet
Porto-fri ved køb over 300,-kr

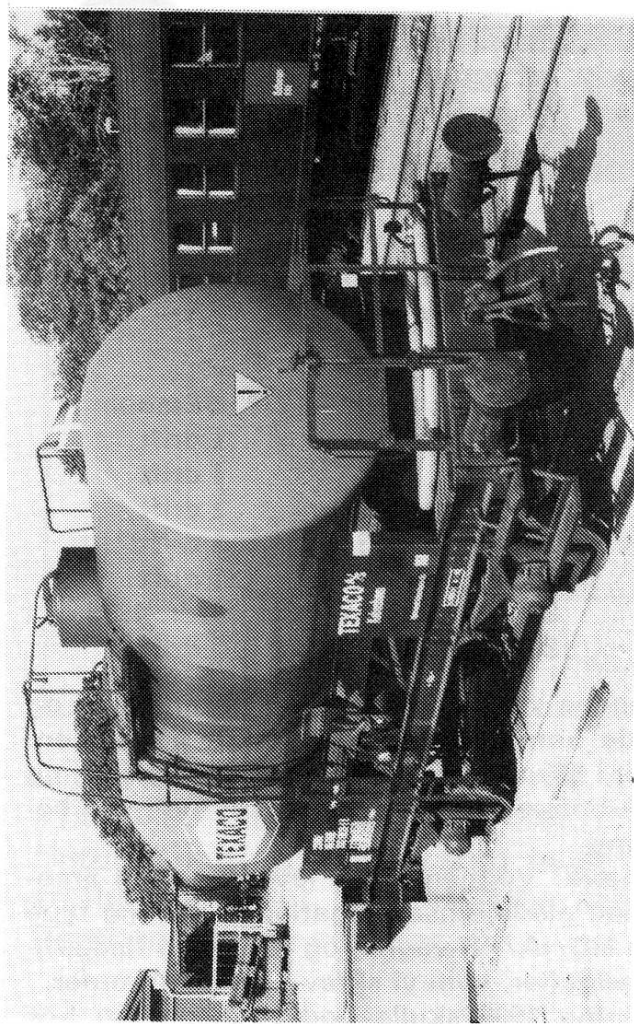


... både det ene og det andet. ORA-vogn ZE 503 806 som Texaco-vogn. Den gråmalede vogn har fået påsat TEXACO-mærker over de tidligere ORA-mærker (se LOKOMOTIVET nr. 8 side 8), og er blevet henstillet hos Scandia Randers. Bemærk, at påskrifttavlerne er fjernet. På fototidspunktet hed den Uhk 20 86 070 1 806. Scandia, april 1976. Foto: Jan Lundstrøm, Næstved

ZE-VOGNE FRA TEXACO

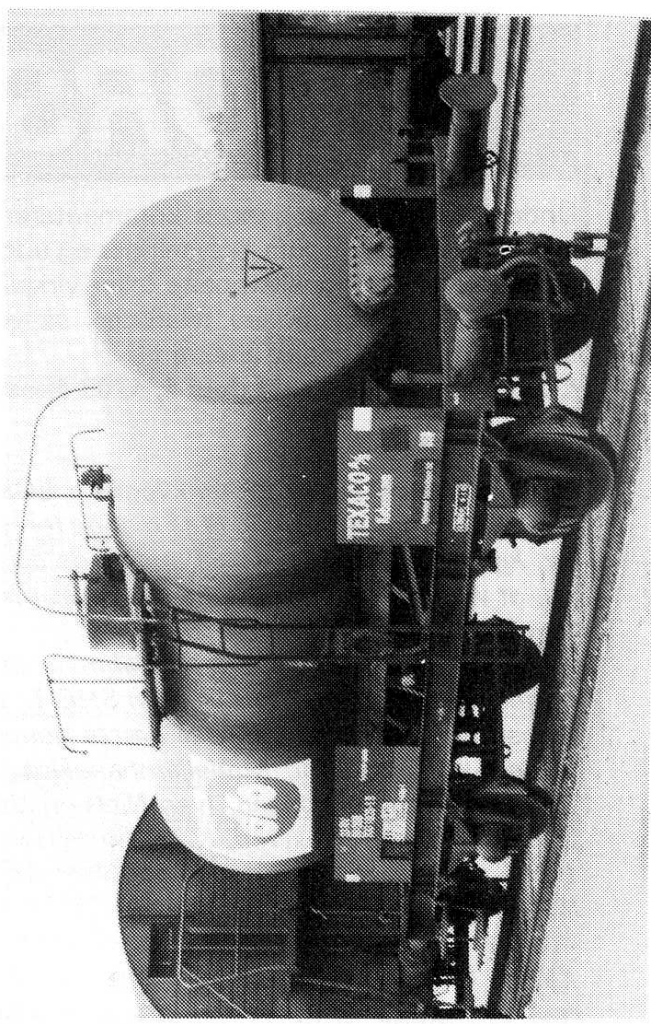
TEXACO-vogne endnu senere, her med bomærket »dfo« (Den Fælles Olielevering). Stadig mørk rødmalet og i samme udførelse som hos TEXACO, ses her Zk 23 86 700 1 - 803-1, tidligere Rhenania ZE 503 803. Bemærk: dfo-bomærke på tanken, mens der på tavlen stadig står TEXACO anført som ejer. Køge, september 1984.

Foto: Jan Lundstrøm, Næstved



Hvad ORA-vognene senere blev til, nemlig TEXACO. Her i rødmalet udgave i Hårlev på Østbanen. Det er 23 86 700 1 803-1, tidligere ZE 503 803, som her forsynet den »Østsjællandske« med olie. I baggrunden til venstre ses endnu en TEXACO-vogn. I højre side af billedet ses B53, som er en tidligere DSB CL-vogn. Hårlev, august 1983.

Foto: Jan Lundstrøm, Næstved



og ældre lejer, skulle moderniseres. DSB forlangte at moderniseringen skulle være tilendebragt inden 1970. For Rhenanias (ORA) vedkommende, anså DSB det tilrådeligt at lade de 7 vogne modernisere.

Moderniseringen - der som nævnt omfattede fjernelse af bremsehuset og udskiftning af rullelejer - blev påbegyndt i 1968 med ZE 503 801 og 802. Samtidig blev de omnummererede til 21 86 070 1 801-5 og 802-3.

I 1969 blev 804 og 805 moderniseret og omnummereret på samme måde.

Midt på året i 1969 overtog oliefirmaet TEXACO vognene, og fik ved denne lejlighed tilladelse til at påsætte TEXACO-bomærker på vognene, hvilket skete ved, at man blot satte mærker oven på de eksisterende ORA-mærker. På sidepladerne blev fortsat som ejer anført »Oliekompagniet Rhenania A/S, København«.

Sent i 1969 var moderniseringen af vognene 801, 802, 804 og 807 tilendebragt, mens man ikke ville ofre denne på 803 og 806, hvorefter de blev henstillet. Begge vogne blev dog taget i brug igen omkring 1971.

I 1976 kunne nr. 806 ikke mere, og blev udrangeret og hensat hos Scandia i Randers.

I 1978 fik vognene nyt design, idet de blev ommalede i en mørkerød farve med TEXACO-bomærket påsat tanksiderne. I 1984 skete endnu en ændring, idet TEXACO-mærket blev erstattet af »dfo«-mærket, hvilket de fleste vogne i dag er forsynet med.



Rødt mærke (Humbrol 19)



Hvid bund, rød kant, sort TEXACO



Rød påskrift på hvid kvadratisk bund

På denne side har vi gengivet de forskellige bomærker i skala 1:87, således at de er lige til at afkalkere og påmale modellerne.

Århus Oliefabrik

Også disse vogne er bygget over samme modul som forannævnte vogne. Stedet er igen Scandia, og byggeårene for de enkelte vogne er:

ZE nr.:	Bygget:	Skæbne:
503 671	1933	udr. 1985
672	1933	udr. 1985 a)
673	1934	udr. 1967
674	1934	udr. 1970 b)
675	1934	udr. 1970 b)
676	1934	udr. 1985
677	1937	udr. 1985
678	1937	udr. 1985
679	1937	udr. 1985
680	1938	udr. 1969
681	1938	udr. 1985

a) Til DJK

b) Tankene til fyrplads på Århus Oliefabriks raffinaderi.

Bemærk: ZE 503 674-675 havde samme rumindhold 19 200 liter, men anden akselafstand og lop-længde, henholdsvis 4200 mm og 8890 mm. Endvidere var tankene nittede... var der nogen, som sagde PIKO?

(fortsættes næste side)

MODELTOG & TILBEHØR

...så REMISEN

Vi fører:

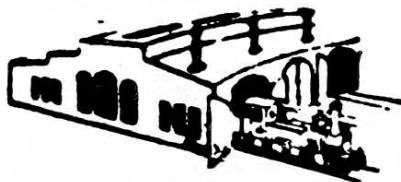
ARNOLD - FALLER - FELIX - Fleischmann - Ibertren - LGB - Liliput - Lima - MJ-Tek - Märklin - Minikraft - PECO - Proxxon - PIKO - POLA - ROCO - Minitrix - Wiking - Williams - HELJAN - Electrotren.

Diverse model- og jernbanelitteratur

NYT - NYT

Elektronisk lysvekslingssæt til LIMA MR i jævn- og vekselstrøm.

RC-modeller: Nekko - Tamiya - Mardave - Wedico - Acoms.

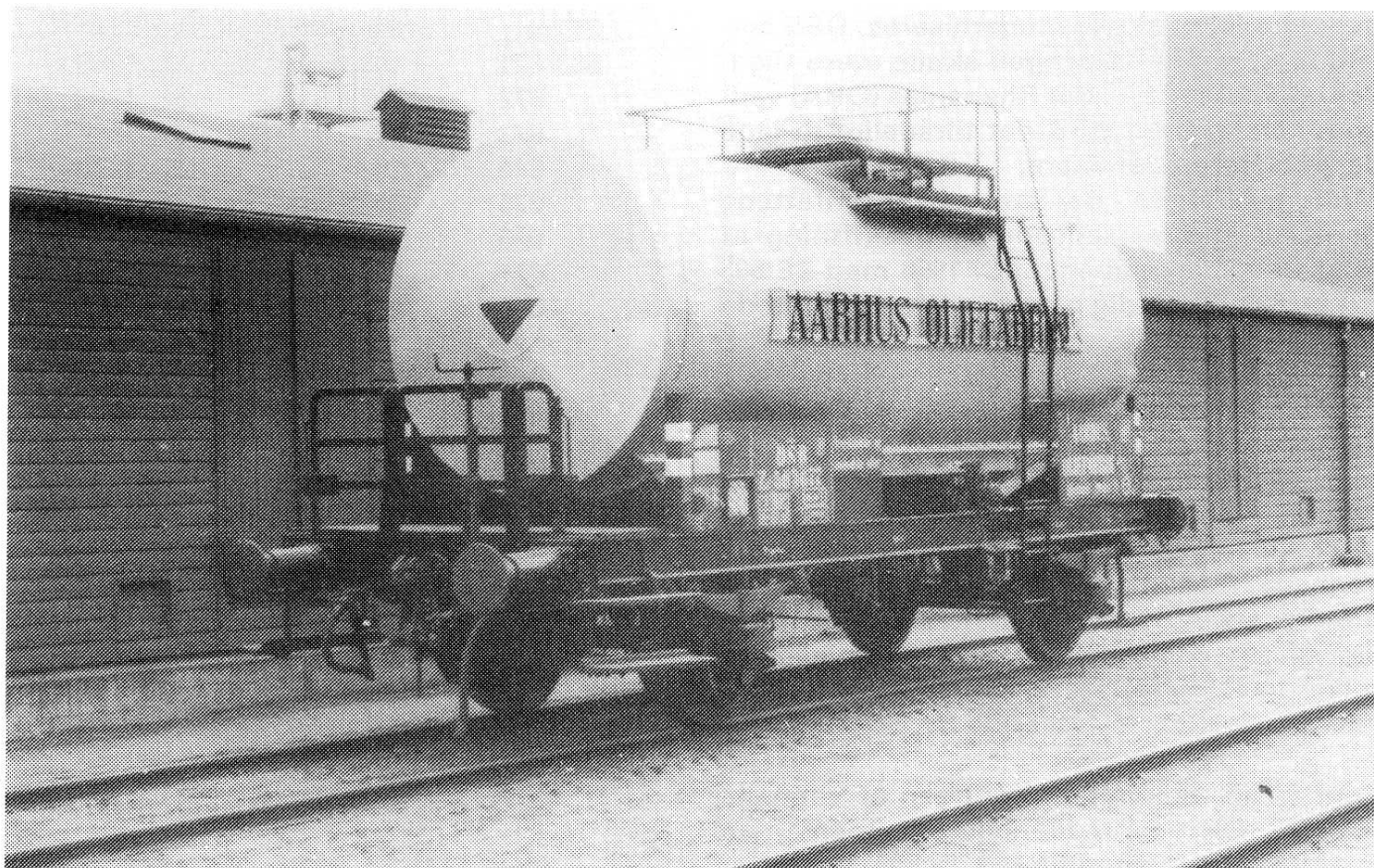


REMISEN

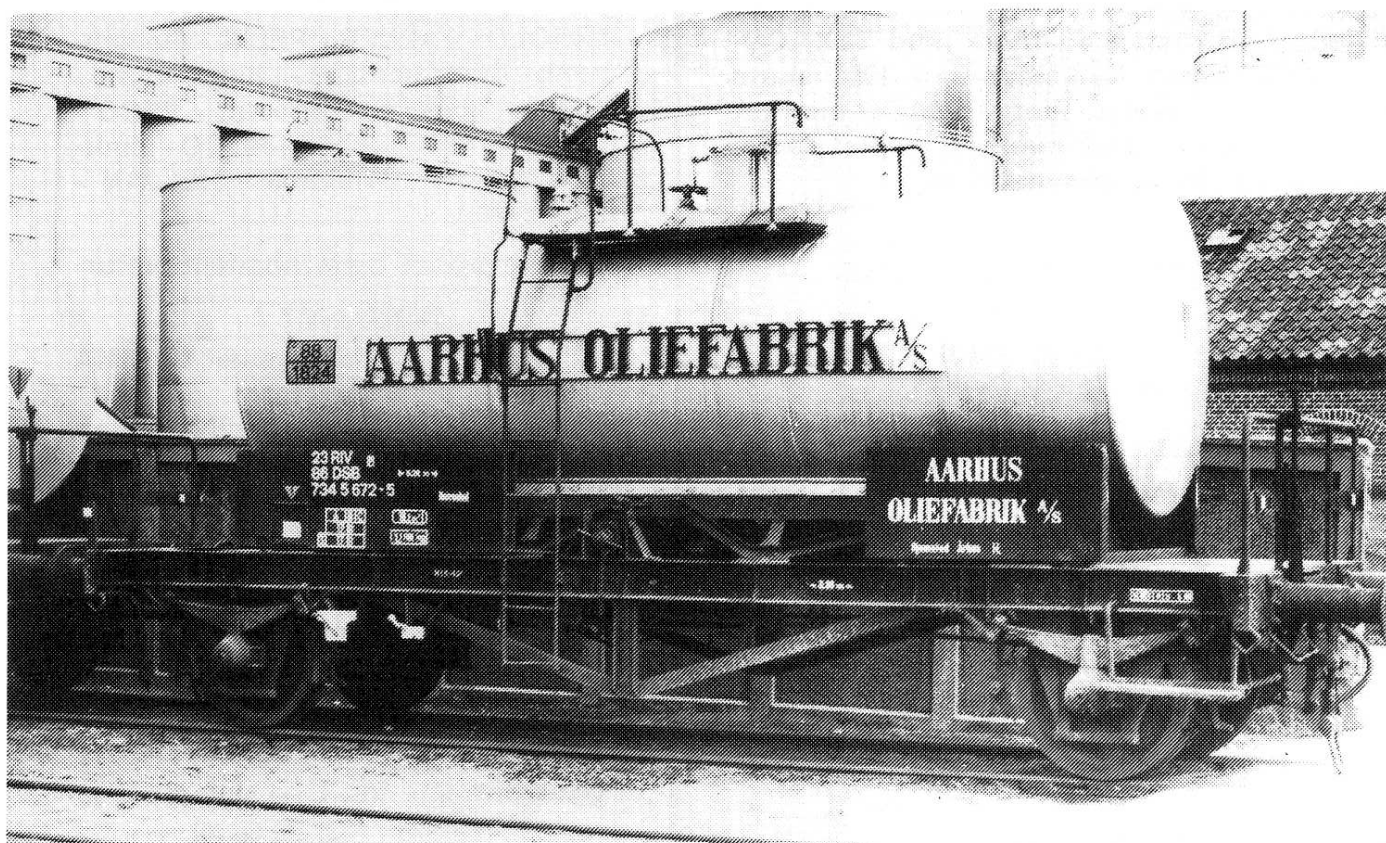
Østerbrogade 10 - 4800 Nykøbing F.
Telefon (03) 85 60 88

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



ZE 503 677 fra Århus Oliefabrik, juni 1965. Den isolerede tankende med »riller« kan anes. Bemærk det besynderlige platformsgelænder med vandretliggende stivere. Vognen er tilsyneladende udstyret med moderne pladejernsakselgaffler. Monteret efter uheldet i 1956? Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre



Zeks 23 86 734 5 672-5 fra Århus Oliefabrik foran fabriken i Århus. Tanken har samme udseende som ved leveringen i 1933. Undervognen har derimod ændret udseende, idet en udrangeret HD-vogn har leveret denne, hvilket fremgår af den lange akselafstand. Bemærk armering og bremseplatform.

Foto: Sv. Å. Rikard, Brabrand

Oprindelig var vognene metalmaledede (undtagen 677-679) med påskrift i sort. Ifølge den daværende »design-manual« skulle påskriften være 400 mm lang og 300 mm høj (1:87 = 46 og 3,5 mm). Senere blev tankene gråmalede med påskrift påsat i sorte relief-bogstaver.

Nr. 677-679 var oprindelig sortmalede med gul(?) påskrift, men blev i årene 1951-52 isolerede, hvorved de samtidig blev ommalede i sølvfarve.

Udsendet blev det karakteristiske med »riflet« gavl. En tegning fra Scandia fra ombygningen, viser at bremsehuset blev bibeholdt, men at domen blev rykket lidt bagud.

Vognene kørte i fast rute mellem Århus og Sønderborg. I 1956 blev et godstog afsporet ved Bredballe, hvorved en hel del vogne blev beskadiget. Århus Oliefabrik medbragte 4 vogne i toget, nemlig 677, 678, 681 og 682. Alle vogne blev mere eller mindre beskadigede, men blev repareret på Centralværkstedet Århus (Cva) og sat i drift igen. Ved denne lejlighed er det muligt, at vognene mistede bremsehuset.

Nr. 680-681 havde ved leveringen strækbånd monteret, hvilket fremgår af foto i LOKOMOTIVET nr. 8. Hvornår disse blev fjernet vides ikke, men vognene havde dem stadig i 1960, hvor nr. 680 var på »langtur«... den forsvandt nemlig »sporløst« under en transport til Milano, men dukkede atter op ca. 3 måneder senere med ramponeret strækbånd og tank, tilsyneladende udsat for hårdhændet italiensk rangering. Vognen blev repareret og sat i drift igen... med strækbånd. Nr. 680 blev udrangeret sidst i 60'erne, da godsvognsparken skulle moderniseres.

I øvrigt blev alle vogne fra Århus Oliefabrik moderniseret i slutningen af 60'erne, idet alle private vogne skulle udstyres med moderne rullelejer og bremseudstyr. Hos Århus Olie mente man, at den bedste løsning var en helt ny undervogn, hvorfor man fik monteret denne fra udrangerede HD/IA-vogne med 6000 mm akselafstand på samtlige vogne nr. 671-681.

I model kan man altså tage en PIKO overdel og montere denne på en Liliput underdel katalog-nr. 253 000.

Der skal dog opbygges nye bremseplatforme, hvilket ikke skulle volde problemer. Et større problem er, at undervognen ikke bliver »gennemsigtig« som en rigtig tankvogn ved brug af Liliput-undervognen. Husk at fjerne trinbrædtet fra Liliput-undervognens armering. Vedrørende øvrige vogne, bl.a. fra Dansk Soyakagefabrik, er vi blevet gjort opmærksom på, at bremsehuset på tegningen af ZE 503 516 i bladet nr. 8, side 4 *muligvis* vender forkeret,

d.v.s. at taget skal skråne samme vej som på vogne fra Århus Olie. Dette forhold er vi ved at undersøge, og vi vender tilbage i næste nummer med oplysninger om SHELL, Dansk Soyakage og Gulf.

Red.

LÆSERBREVE:

B. Ditlefsen, Klampenborg, sender os følgende lille brev, der giver os et kritisk ord med på vejen:

— Tak for et udmærket blad med mange spændende emner.

Men måske for mange... de superkorte byggebeskrivelser lader meget tilbage at ønske, da emnet ikke bliver behandlet grundigt nok. Mange misforståelser kunne undgås. Jeg giver John Thomsen i nummer 5 helt ret, når han skriver, at man går let hen over tingene. Det sker for øvrigt i samme nummer 5 vedrørende Hkks-vognen, som jeg vil bygge. Jeg forstår slet ikke meningen! Hvad menes der f.eks. med afslibning af tværstivere og savning langs med disse? Det er som om der skal så meget med i bladet som muligt for alsidighedens skyld. Også lidt ros: Tegningerne af vognmateriellet og gengivelser af fotos er helt i top. Bliv ved sådan, men giv jeres byggebeskrivelse en lidt anden udformning, hvis det er muligt.

Bent Ditlefsen

LOKOMOTIVET: Vi er fra flere sider blevet kritiseret en hel del fore vore korte byggebeskrivelser, men synes dog selv, vi har forbedret os lidt. Vi skal dog prøve at gøre lidt mere ud af det. Mammutbeskrivelser er vi imod, idet vi mener, at selvfølgeligheder godt kan springes over, ligesom vi mener, det er trættende at læse lange byggeudredninger.

Om Hkks-vognen i nr. 5: Vi kan godt se at teksten lyder misvisende, og fejlen skyldes nok, at vi har skrevet tværstivere, hvor der skulle stå *skråstivere* (side 3, spalte 1). Det er således Gs-modellens skråstivere, som skal fjernes. Udsavningen af sektionerne sker ved at save ned langs med de *lodrette afstivninger* på vognkassen, således at førstnævnte kan vendes i overensstemmelse med tegningen side 6.

Herefter påsættes nye skråstivere af U-profil over 3 sektioner, hvilket også fremgår af skatetegningen side 4. (Gs-vognene har skråstivere over 2 sektioner).

Svaret om Hkks-byggebeskrivelsen er hermed også givet til et par andre som har haft samme problem.

En tak for ros af tegninger og fotos. ■

Koblinger på PU-vogne

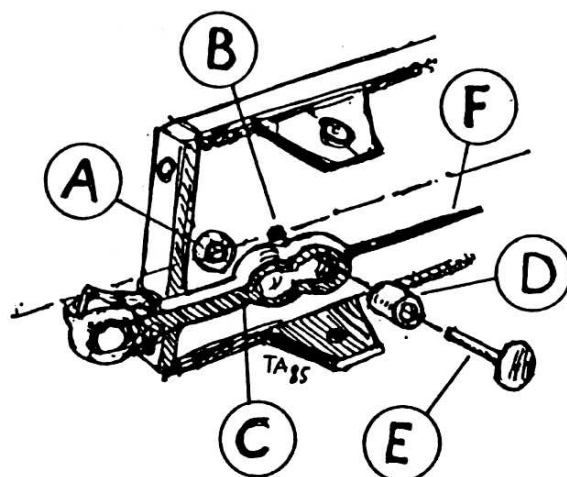
Keld E. Hansen, Fredericia skriver om PU-vognene i LOKOMOTIVET nr. 6:

— En grå specialvogn, der transporterer affald fra Centralværkstedet til Frederikssund er naturligvis noget for mig gamle Frederikssunddreng, så jeg har bygget en vogn næsten efter beskrivelsen i nummer 6. Som undervogn har jeg anvendt den billige fra ROCO-tankvognen. Men pokker om jeg kan forstå, hvordan I får den selvskærende skrue til at sidde fast i koblingshullet. Den går lige op gennem vognkassen, og koblingen rager alt for langt udenfor. Forklaring efterlyses.

LOKOMOTIVET: Forklaringen er den, at ROCO-vognens koblingshul *ikke* skal anvendes til at skrue kobling 4452 fast med selvskærende skrue, men virke som støtte. Altså skal ROCO-vognens koblingshjul, d.v.s. kranen rundt om, slibes til i en højde, svarende til koblingshøjden, når koblingen sættes fast. Et nyt koblingshul bores med 1,5 mm bor lige bag ved det oprindelige hul, ca. 9 mm inde, målt fra pufferplankens forkant. Et blå søm afkortes, så det passer i længden, d.v.s. så det ikke går op gennem vognkassen (en kort skrue kan også anvendes). Det blå søm skal

være en anelse større end 1,5 mm, således at det sidder fast i hullet, når det presses op i dette. Den lange strittende ende af koblingen araldittes fast på vognbunden. Kan man for øvrigt finde en kuglepennepatron, der passer i koblingens bagerste hul, vil det styre koblingens udsving lidt bedre, men det er ikke nødvendigt. Sømmet kan også limes fast i hullet for at sikre det.

Illustration af koblingspåsætning på PU-vogn (ROCO 4384A-undervogn):



A: Oprindeligt koblingshul med kranen slebet til korrekt koblingshøjde. B: Nyt koblingshul, Ø 1,5 mm boret 9 mm inde, målt fra pufferplankens forkant. C: ROCO-kobling 4452. D: Messing- eller plastrør (kuglepennepatron). E: Afkortet blå søm eller lille skrue. F: »Stritar«[®], som fæstnes med en limklat på undervognen. ■

ANNONCER: Omslaget,



Bagside (sort-rød)
125 × 150 mm kr. 600,-
Side 2 (sort-rød) 125 × 90 mm kr. 370,-
Side 3 (sort-rød) 125 × 185 mm kr. 600,-

Øvrige sider:

1/4 side 125 × 185 mm
venstre kr. 380,- højre kr. 440,-
1/2 side 125 × 90 mm
venstre kr. 250,- højre kr. 290,-
1/2 side 60 × 185 mm
venstre kr. 250,- højre kr. 290,-
1/3 side 125 × 60 mm
venstre kr. 210,- højre kr. 250,-
1/4 side 60 × 90 mm
venstre kr. 160,- højre kr. 190,-

Ved samme annonce i nr. 9-12, aftales pris.
For annonce lev. som færdigmontage, aftales pris.
Alle annoncepriser er excl. moms.
Privatsalg: max. 20 ord (incl. moms) kr. 20,-

Al henvendelse ang. annoncer kan ske til:
LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved
(03) 73 25 38, bedst efter kl. 16.00.

TIPS...

Fra Hans Jørgen Jørgensen, Struer, har vi fået følgende tips:

Til litrering af ældre DSB-materiel anvender jeg Mecanorma gvidebogstaver, Clarendon Bold nr. 85, 12/14 C (hvid), der er henholdsvis 2,7 mm og 3,3 mm høje. Derefter overmales disse med gul tusch (sprittype) mærket »Zebra«. De er lidt for store, men resultatet er fint. Kronen fremstilles som sammenklip af 2 W og et lille t samt diverse strimler og stumper.

Red. bem.: Vi kan også foreslå at man anvender Letraset negativ bogstaver, Times Bold kat. nr. 1883, der kun er 2,00 mm høje.

Hos Letraset kan man få Clarendon i 2,3 mm høje bogstaver i hvid. Det er altså 0,4 mm mindre end hos Mecanorma. Katalognummeret hos Letraset er: Clarendon Medium kat. nr. 803.

Som gul overmalings tusch kan også anvendes fabrikatet »Stabilo Boss«. ■

Fra en læser, Peter Weldingh, Mundelstrup, har vi en forespørgsel til andre læsere:

Køreevner - eller manglende for Hampli-MO...

Jeg er den (u)lykkelige ejer af 2 stk. MO-vogne, som begge lider af samme sygdom, nemlig den meget ujævne og hostende og til tider manglende kørsel. Jeg har gennem samtaler med andre mj'ere konstateret, at det ikke blot gælder mine modeller, men også mange andre.

I mine modeller har jeg lagt en ledning direkte fra motoren til strømoftaget, men uden resultat.

Har I et godt forslag til forbedring af køreegenskaberne eller er det noget man skal »lære at leve med«?

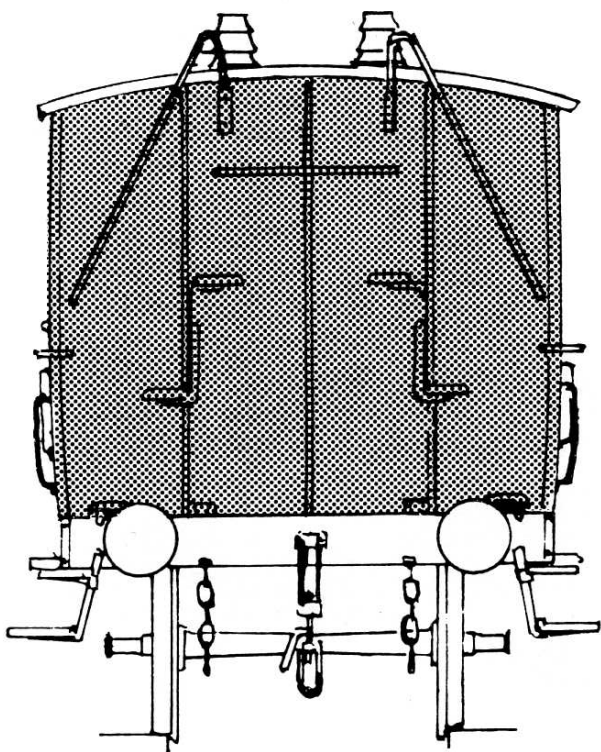
Peter Weldingh
Mundelstrup

LOKOMOTIVET: Vi har selv samme problem med vore MO-vogne, og er derfor i gang med at finde en brugbar (billig?) løsning. Men kan andre læsere fortælle, hvad de har gjort for at få deres Hampli-MO-vogne til at rulle tilfredsstillende, vil vi meget gerne høre nærmere. Eventuelle løsninger vil blive bragt her i bladet under SPORSKIFTET. ■

Mere om Lima MR til 3-skinne drift

Der har i bladet været omtalt forskellige løsninger herom, hvoraf den løsning med at skifte sine skinner ud med K-skinner er en meget dyr løsning. Den her omtalte ændring, der foretages på MR'en koster kun 60 kr.

Hjulene på motor bogien udskiftes med Märklin My hjul med hæftringe på alle fire hjul, res.nr. 21 137 + 2 stk. aksler 76 009. Tandhjulene på de originale Lima hjul er helstøbt sammen med hjulisoleringen. Ved at skære med hobbykniv ned mellem hjul og tandhjul, kan man få dette fri af hjulet, og kan nu lime det til det nye hjuls inderside. Jeg har her brugt 10-minutters Araldit, hvilket holder endnu efter 1/2 års drift. På den forreste løbebogie har jeg anvendt 4 stk. My hjul nr. 21 577 + 2 stk. aksler 76 009. Denne ombygning bevirker at man »løfter« MR'en 0,5 mm over skinnerne da Märklin hjulene er 12 mm i dia. og Lima hjulene er 11 mm i dia. »Løftet« bevirker, at man uden problemer kan montere slæbeskoen på den forreste løbebogie, dog uden at anvende den pertinax plade der sidder på slæbeskoen. Fjern pertinaxpladen og fil fire hakker i bundpladen til lø-



DSB's ældste bogievogne litra Aa

... noget om original og model,

af cand. polyt. J. Guldbæk Christensen.

Særskrift nr. 3 med 56 sider oplysende og spændende tekst om de ældre røde DSB kupé-vogne, krydret med illustrative fotos og vogntegninger.

Hæftet indeholder en fjerdedel vognhistorie, en fjerdedel analyserende tegninger og en halvdel om bygning af vognene i model. Sidstnævnte med masser af gode løsninger på problemer som tagprofiler, skrånende vognsider, undervogn m.v., illustreret med byggeskitser. Også afsnit om bogier, ilægning af lys og vogninterior, detaljefremstilling, f.eks. armering, bremsesving, olielamper o.s.v., hvis principper kan anvendes til mange andre vogntyper lige fra privatbanerne til DSB.

Udkommer her i efteråret i begrænset oplag. Fås hos din forhandler eller ved at indsætte kr. 30,- på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved. På talonen anføres »Kupe-vogne«.

... igen et særskrift

fra

LOKO
MOTIVET



bebogien, og monter slæbeskoen direkte på denne.

For at »løfte« bivognen tilsvarende har jeg her anvendt nogle gamle 12 mm hjul fra de gamle godsvogne af Märklins. Disse hjul har lejetappe og Limas har pinolspidser, så man er nødsaget til at ombytte akslerne til Limas aksler. Alle hjulene skal monteres således, at hvis man måler med en skydelære, fra sporkrans til sporkrans indvendig, skal hjulafstanden være 14,0 mm og ikke 14,3 mm som på Limas hjul.

Den sidste modifikation på MR'en er at file koblingskrogen på bivognen helt flad på undersiden, så denne ikke griber fast i punkt-kontakterne i Märklins dobb. krydssporskifte (her er punkt-kontakterne ekstra høje). Ved buekørsel på sporskifter af typen 5202 skubber MR'en til lanternen. Fjern denne og lav en dækplade af bundpladen til sporskiftet, bundpladen er malet som stenballast på inder-siden. (DSB fjerner jo også deres sporskift lanterner).

Den omtalte ændring af sporkransafstand kan med held bruges ved køb af vogne af andet fabrikat end Märklin. Den bedste kontrol gøres ved at lade vognen løbe gennem et sporskifte af 51-typen, og se om vognen afsporer i kurven

ved hjertestykket. Ved at »klemme« hjulene sammen til 14 mm forhindrer sporskiftets tvangsskinne afsporing. Hvis ændringen ikke er OK, så skift hjulene til Roco eller Liliput vekselstrøms hjul.

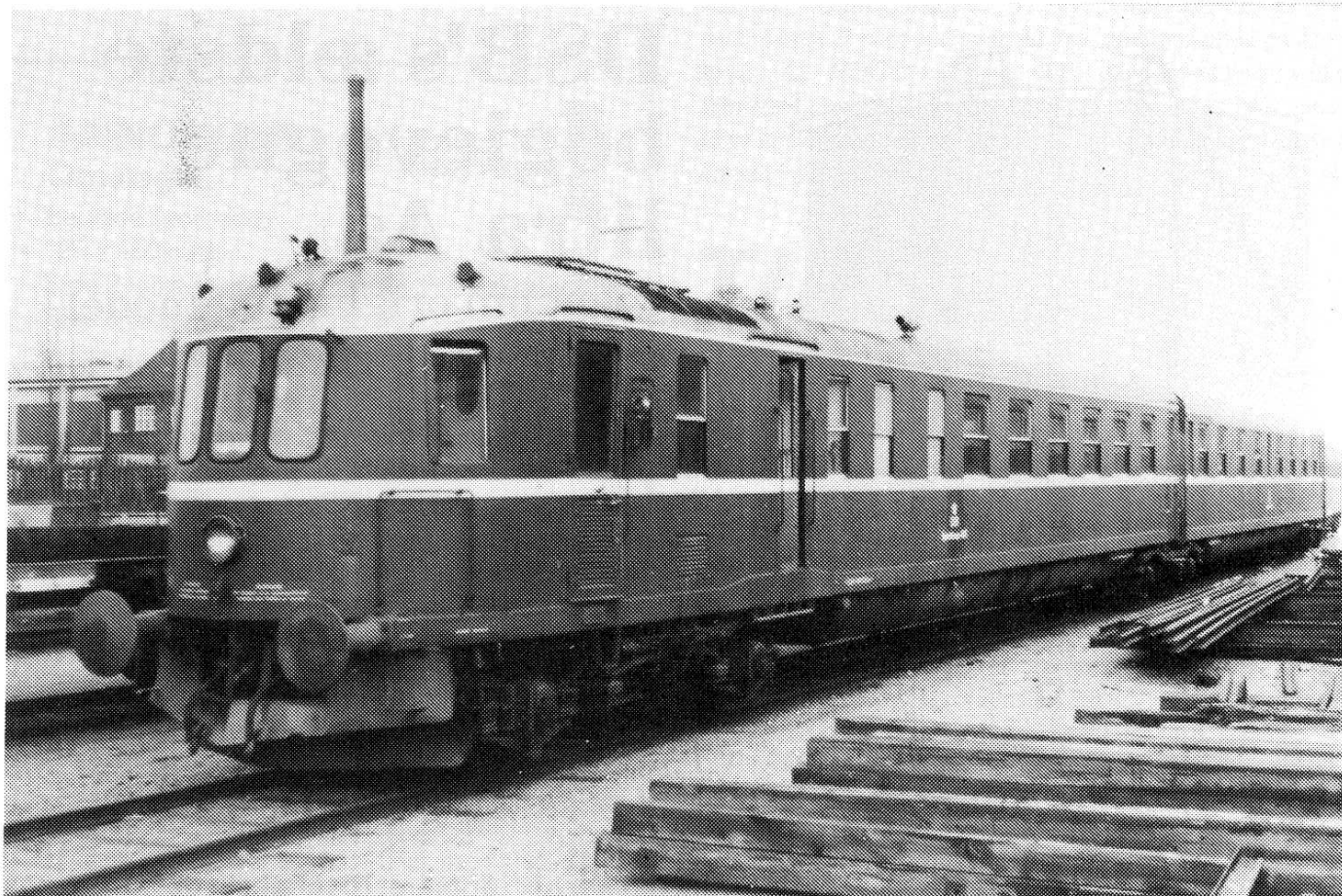
Liliput fremstiller forøvrigt også egerhjul til vekselstrøm.

Hans Jørgen Jørgensen
Struer

SPECIALVOGN 605

I særskrift nr. 2 - DSB LYNTOG - omtales et lyn-tog, der blev anvendt som specialvogn, og et par læsere har spurgt, hvad det blev brugt til, og om vi kunne skaffe et foto af dette.

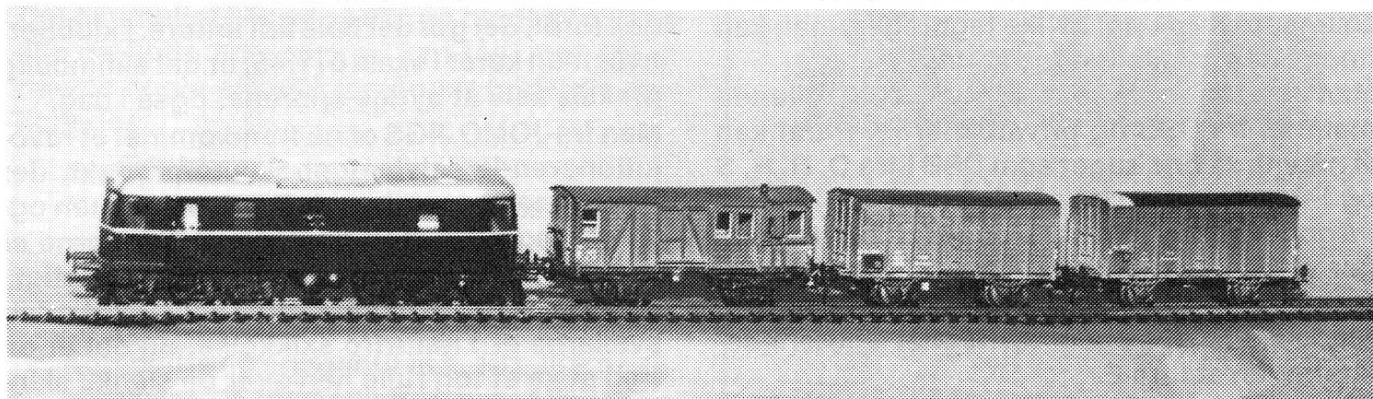
Fotoet kan vi godt klare, takket være Erik V. Pedersen, Ballerup, men vi ved ikke helt nøjagtigt, hvad »specialtoget« blev brugt til. Men muligvis er det blevet anvendt som belastning for nyrevidere MO-vogne ved prøveførsler. Sagen undersøges i øjeblikket nærmere, og vi vender tilbage med flere oplysninger, når der foreligger noget konkret. På siden her gengiver vi et foto af den specielle specialvogn, og siger tak til Erik V. Pedersen for »sjældenheden«. ■



DSB Specialvogn 605 ex. MS 405, fotograferet på Godsbanen ved Centralværkstedet i København, 11. januar 1972. Bemærk, at MS 405-406 var de eneste MS-vogne, der havde en afskåret vindkløveskærm. På siden af vognen ses litreringen »DSB Specialvogn 605«.

Foto: Erik V. Pedersen

VI HAR HØRT OG SET...



Felix Models

»Marcipanbrød« i HO

Anmeldt af Bjarne Green

Siden Nürnberg-messen i år har de fleste modeljernbanefolk vel været klar over at der igen er ved at ske noget omkring deres hobby. Endnu et nyt firma, og endnu en ny model er på vej - men mon ikke der har været en enkelt eller to, der har haft tidligere initiativer og deres triste skæbne i tankerne? Imidlertid begynder »Marcipanbrødene« nu for alvor at rulle ud fra Risskov, så jeg synes at det er på tide at få set lidt nærmere på »barnet«. Jeg har haft et eksemplar af Odsherreds Jernbane nr. 24 til låns, og herom kan følgende berettes.

Modellen er fremstillet i ætset messing og stjernemetal. Den har en 5-polet rocomotor der, via et stort svinghjul, trækker på tre aksler. Hjulene på den midterste aksel er forsynet med hæfteringe, således at disse sammen med lokomotivets vægt (ca. 500 gram), giver en virkelig effektiv trækraft. Litreringen er fremstillet i ætset messing, og de tekniske påskrifter er fremstillet af forretningen »På Sporet«. Når dette er sagt, kan ingen være i tvivl om kvaliteten af disse ting. Lad mig så ved samme lejlighed få luft for en af mine kongstanker! - Hvor er det dejligt når folk der er specialister på hver deres område, kan finde hinanden i et samarbejde som dette. Desværre har der været tiltag i vor hobby, hvor man af frygt for konkurrence, har fremstillet dele der var helt perfekte, men hvor slutresultatet blev skæmmet af at man på andre områder af modelbygningskunst, endnu manglede erfaring.

Det første indtryk, man får, når lokomotivet tages ud af æsken, er er godt håndværksmæssigt arbejde med en sjældent set finish, og det går meget hurtigt med at komme hen til prøvebanen for at køre med »vidunderet«. Lokomotivet kører jævnt og godt, fra meget langsomt

til fuld fart, og selv om bevægeligheden i bogierne kan forekomme meget lille, klarer lokomotivet både »englændere« og kurveradius på 360 mm. Efter kørsel gennem samtlige skifte-spør, »englændere« og kurver, begyndte jeg at koble vogne på lokomotivet. Med 35 to-akslede godsvogne på krogen, var der ikke plads til flere vogne på min prøvebane, men da lokomotivet stadig trak rundt med sin last, var det faktisk også uinteressant for mig om det kunne trække flere vogne. På dette tidspunkt var jeg »solgt«, og en konklusion efter mødet med Felix Models »Marcipanbrød«, må være:

Enhver der investerer kr. 1.895 i et sådant lokomotiv, vil med garanti føle, at han/hun har gjort et godt køb, og der er ingen tvivl om, at Lokomotivet vil være en perle på alle anlæg, hvor det sættes i drift.

Endelig skal det nævnes at Frichs byggede 9 af disse Lokomotiver, men at de til dato har optrådt i 23 varianter. Dette skyldes at nogle baner har ændret design, og at nogle lokomotiver er solgt fra bane til bane - og selvfølgelig kan samtlige varianter leveres, alt efter ønske fra hver enkelt køber.

Der skal hermed lyde et varmt velkommen til Felix Models, med håbet om et langt og udbytterigt virke, til gavn for alle der interesserer sig for vor hobby.

Forhandling:
Felix Models
Postbox 2088
8240 Risskov
DK-Danmark

På Sporet
Nørrebrogade 72
2200 København N

High Tech Hobby
Frederiksballe 94
8000 Århus C

Model & Hobby

Vor midterside tegning af DSB litra E er venligst udlånt af Model & Hobby, Frederiksborggade 23, 1360 København K. Dette er blot en af smagsprøverne på, hvilke tegninger, man kan finde i den hyggelige forretning.

Man har mange andre tegninger af det rullende materiel fra DSB og privatbanerne. Heraf kan vi nævne så fine sager som DSB litra Q, H, R, S og F-maskinen og de gamle S-tog.

På godsvognssiden har Model & Hobby tegninger af benzintankvogne litra ZE, åbne godsvogne m.v., de fleste udført i flot streg af Chr. Sindahlsen, der også har tegnet midterside-tegningen af litra E.

Forretningen har ligeledes et stort sortiment af trælistor og -finer m.v., der kan finde anvendelse mange steder for selvbyggere.

Som noget helt specielt forhandler Model & Hobby det plastiske materiale »Milliput«, der hidtil har været anvendt af militær-modelbyggere til udspartling m.v. Det er specielt fremstillet til modelfolk, som kræver en finkornet overflade. Det fås som en 2-komponent plasticmasse (à la plasticpadding), men har bedre og flere fordele: Det støver ikke under forarbejdningen, er ikke så tungt, d.v.s. bedre vægt på »lagkage-tag«, kan slibes, bores og formes og binder på træ, metal, plastics m.v. Lige noget for mj'eren. Model & Hobby har det... ■

Naturtro skinner

I »gamle dage« var det almindeligt at selvbygge sine spor, når det gjaldt skala HO. Nu til dags er det industrispor, som præger billedet, især nok fordi, det gør det hele lidt lettere. I klubber, hvor man kører i skala 0 (1:45) er det almindelig praksis selv at bygge sporene, også i dag.

Men fra JOMO JIGS er nu fremkommet et revolutionerende selvbygger-skinne-produkt, der ikke alene gør selvbygning meget let, men også er meget tro med originalen. Skinnerne er korrekt profilerede og skalatro, og lagt rigtigt i ballast, fås et fantastisk modelbillede. Endog svellerne er i naturtro skikkelse, og det er en fryd at se et tog rulle hen over de slanke skinnestrege.

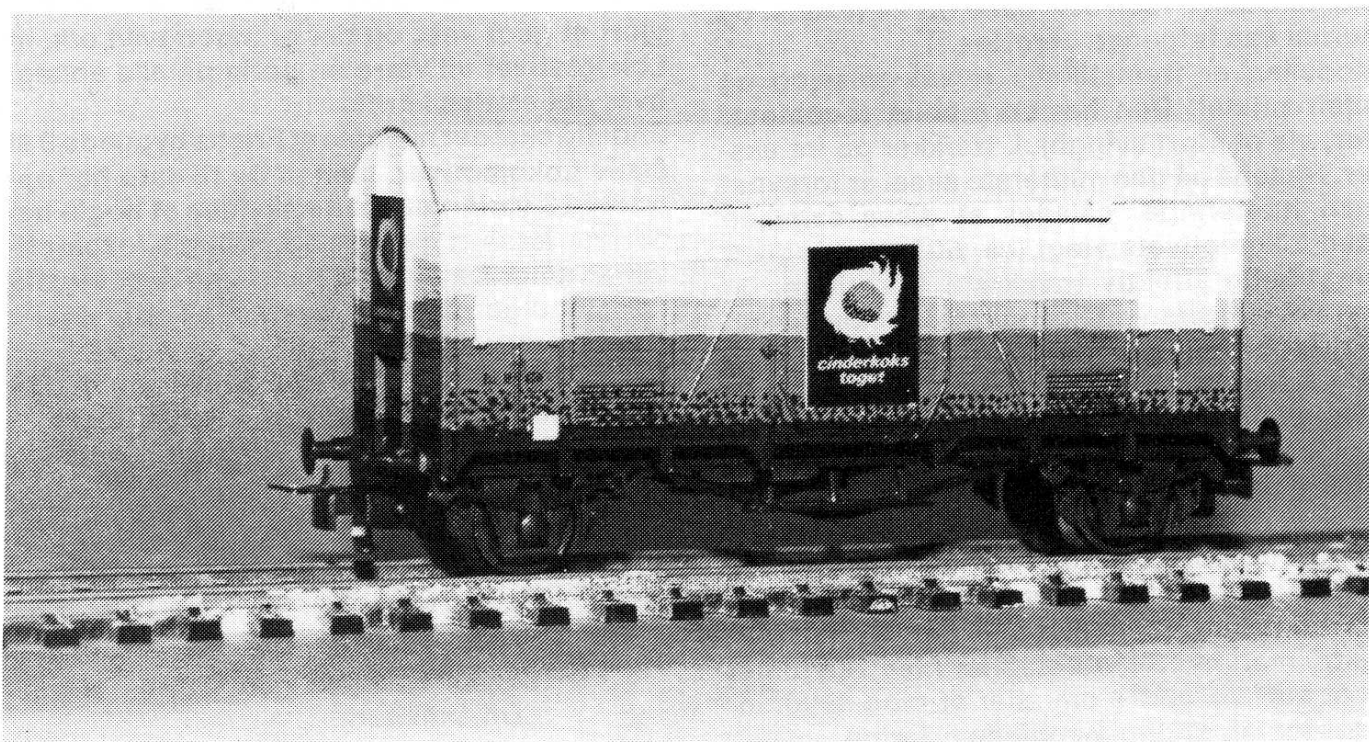
Sporene er ikke svære at lægge, idet der medfølger skinnelære, speciellim og fyldige instruktioner. Selv sporskifter giver ikke besvær ved bygningen.

Sporskifterne er naturligvis også bygget skalatro efter forbilledet med korrekt hjertestykke o.s.v., hvilket, ifølge brochurerne minimerer afspringsrisikoen.

Prisen er næsten den samme som ved meterspor. Jomo Jigs fås både i skala N og HO.

Ønsker man yderligere oplysninger om dette nye produkt kan man kontakte

Engholm Hobby, Slotsgade 13, 4200 Slagelse
Telefon (03) 53 34 00. ■



CINDERKOKS. Fotoet viser, hvad man kan få ud af en IA-vogn fra Liliput, transfers fra På Sporet og lidt tålmodighed: En flot reklamevogn fra Cinderkoks. Vognen er bygget af Bjørn Schultz, og skulle fremtræde i korrekt bemaling i flotte gule og orange til røde farver akkurat som forbilledet. Det er en vogn, som liver op i godstogsstammen. Forbilledet kender vi ikke meget til. Hvem har fotos og oplysninger om forbilledet? Og i hvilken anledning blev vognen bemalet således? Eventuelle oplysninger sendes til LOKOMOTIVET. Se adresse bag i bladet.

På Sporet

Siden firmaet udsendte sit løsdelskatalog i foråret, er der kommet en hel del nye produkter inden for transferark.

Det er umuligt her på så lille en plads at nævne alle de flotte ark, som nu kan fås, men for at nævne nogle enkelte foreligger følgende muligheder:

Gruppe 1:

Masser af Q-vogns litreringer, højre- såvel som venstrevendte. Det gælder f.eks. QB, QD og QGB. Pr. sæt kr. 30,-.

Gruppe 2:

Komplette litreringer til IKA, HD, IKP og Q-vogne fra 1-5 forskellige numre. Alle ark kr. 30,- undtagen IKA, som koster kr. 65,- for et sæt.

Gruppe 3:

Komplette sæt til »dlg«-kornvogne, pr. sæt kr. 50,- (3 forskellige numre).

Gruppe 4:

Et flot sæt ALBANI-mærker til Limas Hbis-vogn. Kr. 95,-.

Gruppe 6:

Omnummereringsark til ROCO's B-vogne, i alt 11 numre. Hele sættet koster 220 kr. Også numre til DSB litra CB incl. pladsnumre. 5 forskellige vognumre.

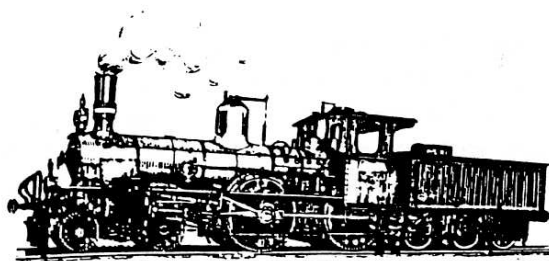
I samme gruppe fås »universalark« med store bogstaver (versaler) til litrering af DSB-personvognsmateriel. 2 bogstaver af hver fra A til E. Et tilsvarende ark indeholder små bogstaver, og naturligvis kan man få et ark med cifrene, så man kan sammenstykke en fuldstændig DSB-litrering af ethvert litra og nummer. DSB-kronen fås særskilt på et ark med 10 stk. Pr. ark kr. 25,-.

Og i gruppe 9 kan nu fås komplette litreringer til Mo-vogne incl. tekniske påskrifter og pladsnumre. Man kan vælge mellem 5 forskellige MO-vogne. Pr. sæt kr. 75,-.

Alle forannævnte ark er i skala HO. ■

Litra 0

I Nummer 8 side 45, nævnte vi at litra 0 snart var på gaden, distribueret af Felix Models. På opfordring af Felix Models skal vi gøre opmærksom på, at den meget flotte model er udviklet og produceret af Dan-Train, Brabrand. Det siger jo noget om kvaliteten. Vi beklager at det ikke var med i omtalen. Modellen bliver, som vi skrev, forhandlet gennem Felix Models. ■



HIGH TECH HOBBY

v/ Kurt Strebel

Tlf. (06) 19 98 60

Frederiksballe 94 - 8000 Århus C

Modeltog samt tilbehør -
Märklin program i nyt, brugt
og gammelt - formidling til
udenlandske auktioner -
specialforretning med regulær
betjening - mange tilbud på
mærkevarer - egenproduktion
af specialiteter - vi prøver at
gøre det umulige muligt -
modeller til radiofjernstyring -
radiostyringselektronik -
plastbyggesæt -
computerteknik - model-
samlereobjekter - tekno - bing -
schuco - bliklegetøj - lineol -
elastolinfigurer - gl. dukker -
træskibe fra billing boats,
corel m.v. - forsendelse over
hele landet - udenlands-
forsendelser moms frit

Åbningstider:

Mandag-torsdag 9.00-17.30

Fredag 9.00-19.00

Lørdag 9.00-13.00

HUSK i oktober måned:
Stort Internationalt Byttemarked
i Kongreshuset, Århus.

Vi forhandler FELIX-models

MJ-TEK

MJ-TEK modeljernbaneteknik er det nye navn inden for dansk modeljernbane, og har dels overtaget Hampli-models restlager af hvidmetsalsæt, dels agenturet for PECO i Danmark, hvad der for øvrigt medfører, at PECO's produkter bliver væsentligt billigere.

Endvidere har MJ-TEK startet produktionen af de længe savnede stjernehjul i HO. Disse stjernehjul er 11,5 mm i diameter. Stjernen er af glasfiberforstærket plast, sprøjtetstøbt direkte i hjulkransen, som er af bruneloxeret jern. Aksel i rustfrit stål til enten pinollejer eller taplejer (Märklin). Produktionen foregår efter de mest moderne principper, hvilket totalt udelukker slør og andre unøjagtigheder, som hidtil har præget tidligere hjulsæt på markedet. Indtil videre vil hjulsættene kun kunne leveres i NEM-norm, men hvis efterspørgslen er stor, evt. senere i RP 25.

Når sæsonen igen begynder til efteråret, vil MJ-TEK være fuldt lagerførende i alle Keysers byggesæt incl. PC og QD-vognene, som for øvrigt allerede er på lager. Endvidere vil man

lagerføre Precision Paints og hele sortimentet i PECO-streamline samt plasticbyggeplader. Da MJ-TEK til enhver tid vil søge at skabe nye interessante artikler for modeljernbanebyggerne i Danmark, er det planen løbende at udvide sortimentet af byggesæt til danske modeller samt andet interessant tilbehør.

PS: Alle PECO-produkter vil fremover være vedlagt dansk vejledning. Skulle der imidlertid alligevel opstå et eller andet »teknisk problem«, er MJ-TEK til enhver tid behjælpelig med råd og vejledning - firmaet er aldrig længere væk end telefonen. Helst efter klokken 19.00.

Af interessante PECO-nyheder kan bl.a. nævnes:

Drejeskive i spor N som ca. svarer til en dansk 20 m drejeskive, »halv englænder« i spor HO, og forbedret sporskiftedrev med længere skiftetop, hvilket giver mulighed for tilslutning af to ekstra kontakter for signalstyring m.m. Dreivet kan også monteres under selv de tykkeste plader.

LOKOMOTIVET ønsker MJ-TEK held og lykke med det gode initiativ. ■

Postbiler



POSTBILER TIL MODELJERNBANEN - De gule vogne med røde posthorn er et festligt islæt på modeljernbanen. Hos Smiths Legetøj og Hobby, Vesterbrogade, København, fandt vi disse flotte postbiler i en montre sammen med en masse andre flotte vogne. Bilerne er alle bygget af Niels Støttrup fra Herpa's program. Da bilerne er lette at bygge, giver vi her katalognumrene. Fra venstre mod højre: Kassevogn med forvogn, bygget af 806390. Selve kassen er selvbyg. Skærm for frontvindue m.v. er fra Kibris lødselsæt. Næste vogn i rækken (Mercedes) er blot en simpel ommaling fra nr. 4077. Den tredje bil (Ford) er ligeledes en ommaling, denne gang fra nr. 4030. Sidste vogn er en Opel, der på samme vis er ommalet af 2030. Alle vogne er som allerede nævnt fra Herpas program. Postmærkerne er intet problem. Disse fremstilles af firmaet Sanne Design, og kan også købes hos Smiths Legetøj og Hobby, der for øvrigt også har de øvrige transferark fra DMC (se Lokomotivet nr. 8).



Igen danske nyheder fra ARNOLD-N

WM i Allerød har nu fået den længe ventede DANEFROST kølevogn hjem, og den fås nu i handelen. Som det fremgår af fotoet er det en ganske nydelig model i korrekt hvid bemaling med meget flotte påtrykte påskrifter.

Da vognen er en fordansket industrimodel har den et par mangler, hvilket vi allerede nævnte i LOKOMOTIVET nr. 7, nemlig den manglende kølemotor på gavlen og Flettner-rotorer på taget. Disse småfejl skulle dog ikke være svære selv at tilføje. Detaljerne til Danefrost-vognen fremgår af fotos i LOKOMOTIVET nr. 5. Men mange kan nok leve med den meget flotte model uden disse ekstra detaljer.

Alle trykte påskrifter står tydelige og kan uden besvær læses med det blotte øje. En meget flot model. Ros til WM for det flotte initiativ...

HOBBYCENTRET

Blegdamsvej København

Så er der godt nyt til alle MO-fans. Forretningen har købt værktøjet til fremstilling af HAMPLI's MO.

MO-vognen vil blive lavet radikalt om. Først og fremmest vil underdelen blive støbt i metal og en ny 5-polet motor med snekketræk sat i.

Endvidere vil hjulene være af en ny konstruktion, bl.a. med gummi-hæfte-ringe, således at den vil kunne komme til at trække og køre upåklageligt.

Vognen vil endvidere blive udstyret med flere detaljer end dem vi kender fra den oprindelige HAMPLI-model. Disse vil bl.a. omfatte snenæser, undervogns- og tagdetaljer.

Påskrifter vil blive trykt med en tampontrykkemaskine. Her ved vi, at hvis de bliver som på forretningens ombyggede specialvogn - se nr. 6 side 17 - så bliver de helt i top.

Vognen kan leveres til to-skinne jævnstrøm, tre-skinne jævnstrøm og tre-skinne vekselstrøm (Märklin). Den forventes i handelen til efteråret og prisen vil ikke blive dyrere end HAMPLI's tilsvarende.

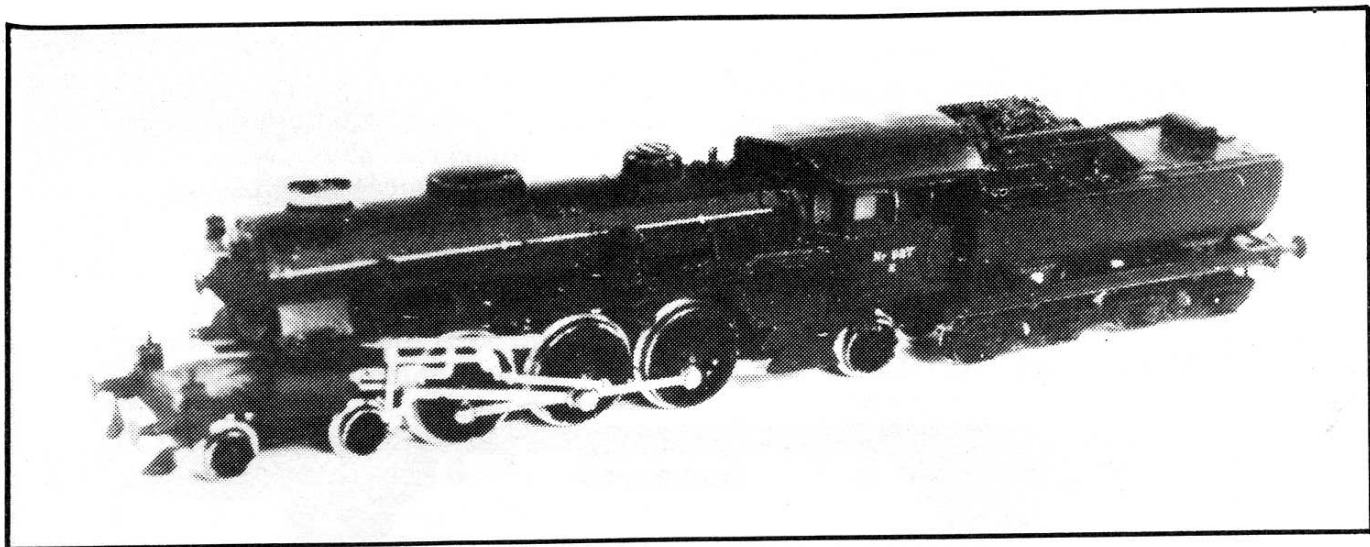
TIPS...

Maling med guld/sølvbronze

Alle kender problemet med at male med »metalfarver«. Her tænkes på guldbronze og sølvbronze. Man bruger disse farver til at male kobberrør/messingrør, vindueskanter på gamle lokomotiver samt håndtag og håndlister af enhver art. Malingen skal røres godt op og alligevel har den en tendens til at dele sig.

Nu er der imidlertid kommet to penne på markedet. De ligner kraftige tush-penne, men indholdet hedder ARTLINE og navnene er henholdsvis ARTLINE 990 SILVER og ARTLINE 990 GOLD. Prisen er ca. 15 kr. pr. pen. De kan købes i papirvareforretninger og hos boghandlere.

Vi har selv med fordel brugt dem til maling af ombyggede HS'er. Her har vinduesrammerne i førerhuset, fødevandsledninger og lanternernes kanter fået ovennævnte behandling. Sølvpenne anvendes med fordel til »tegning« af metalrammer i personvogne.



Den færdige tender til 996 sammen med lokomotivet til 987. Arbejdet med 987 blev for nogle måneder siden midlertidigt indstillet fordi jeg - for at få »undervejsfoto« - måtte begynde helt fra grunden. Mit anlæg kommer omkring juletid til at råde over 2 E-loko: 987 og 996.

DSB LITRA E

af Anna-Christina von Bauditz

Vi starter hermed en spændende byggebeskrivelse gældende en af DSB's mest kendte damplokomotiver, nemlig litra E. Af pladshensyn er vi nødt til at dele beskrivelsen over de kommende numre. Modellen kan bygges både til Märklin (3-skinne/vekselstrøm), HAMO (2-skinne/jævnstrøm) og i 3-skinne jævnstrøm med sædvanlig diodekobling af motoren.

I dette nummer startes med tenderen til E-maskinen, og vi giver ordet til Anna Christina:

Tender-bygning

Grundmodellen for tenderen er tenderen til 3098 eller tilsvarende HAMO. Modellen er definitivt udgået af programmet, og der kan blive nogle vanskeligheder med at fremskaffe en sådan. Som reservedel kan man stadig købe den. Forhandleren har reservedelskataloget. Der er 3 muligheder: En brugt 3098 komplet (lokomotivet gemmes til R 963 i en senere byggebeskrivelse). Tenderen fra Hamo-modellen eller en 3098-tender

købt i smådele. De fleste store forhandlere klarer reservedele. Det gælder Nyboder Hobby, Togbørsen m.fl. Først adskilles tender fra maskine, bogierne skrues af. Det samme gælder koblingerne. Til sidst adskilles vognkasse og dæk.

Ombbygning af dækket

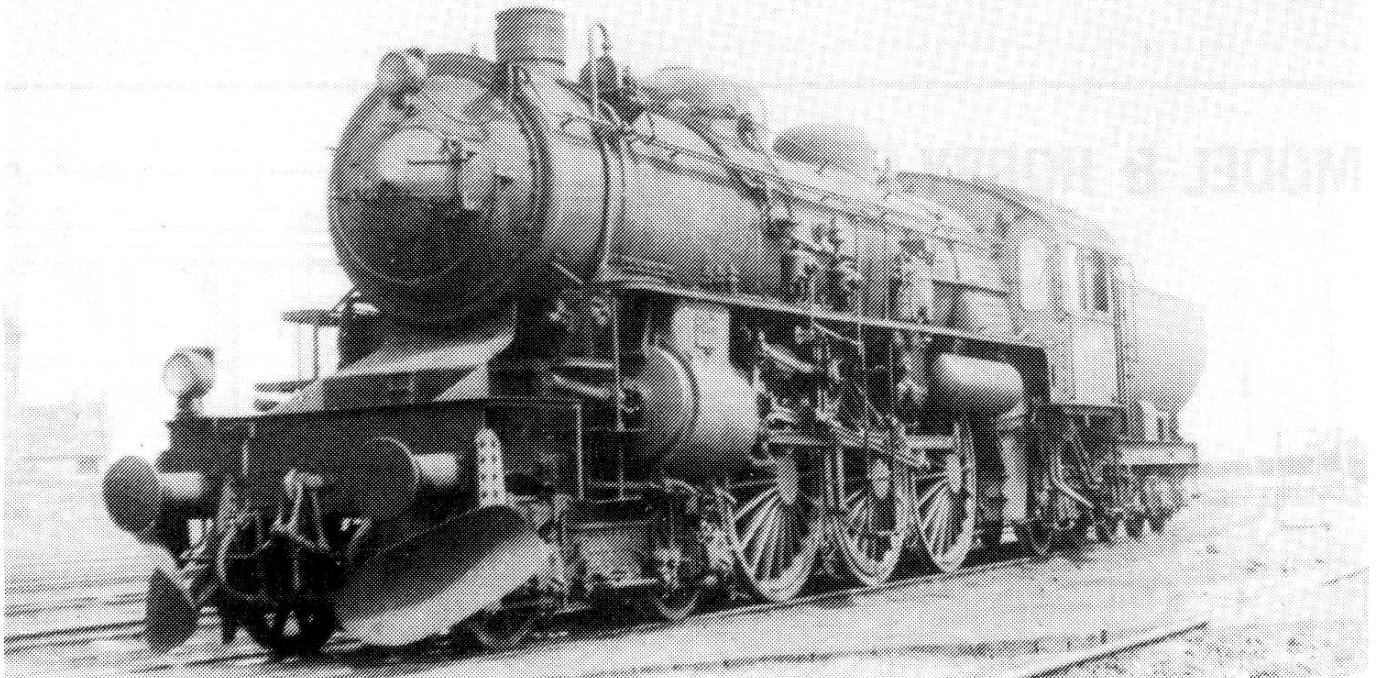
(se tegning 1, 2, 3, 5 og 6 samt diverse fotos).

Dækket afkortes til 73,5 mm målt fra kulkassens forkant. Kullene, forpladen mod lokomotivet og de 4 skrånstivere på hver side af kulkassen fjernes således at de to sidevægge står alene tilbage. Herefter ændres sidevæggene efter tegning, og ethvert spor efter oprindelig vandpåfyldning fjernes.

Af 0,5 mm plasticard tildannes ny bund til kullene og påklæbes. Helst med Isarplast L402. Kan man ikke få fat i denne klæber på nuværende tidspunkt, må man ty til anden lim, f.eks. DANA rørlim.

Sammenklæb nogle tilfældige stykker plasticard til 4 x 5 x 12 mm, tilfil værker

(teksten fortsættes side 37)



SÅDAN KENDER VI E-MASKINEN! En flot og kraftfuld maskine, imponerende i størrelse og majestætisk at se på. Så der er ikke noget at sige til, at denne sorte hest har gjort et uudsletteligt indtryk på alle, som har set den i drift. Her ses E 998 på Godsbanen, København, juli 1962. Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

Litra E - Historisk oversigt

Endskønt svensk konstrueret — og for nogles vedkommende bygget — hører E-maskinerne til de mest kendte danske lokomotiver.

I 1937 blev alle 11 maskiner købt af DSB for en pris der lå op ad skrotprisen. Maskinerne blev ombygget til danske formål, der bl.a. indeholdt at førepladsen blev flyttet fra venstre til højre side. Endvidere blev trykluftbremserne afmonteret og erstattet af vacuumbremser. De 11 svenske maskiner fik herhjemme litre E med numrene 964-974. De blev straks indsat i store internationale tog samt landsdelstog.

Grundet materielmangel besluttedes det under krigen at bygge flere maskiner, næsten direkte efter de oprindelige tegninger. Af ændringer kan nævnes at maskinerne fik en svejst tender, førerhus helt i stål samt damp-tørredom. Endvidere fik nogle maskiner dobbelt skorsten.

Mere om E-maskinerne i næste nummer.

1937: E 964-974 købt fra SJ. Ombygget på CvK

1941: Tender 973 og 974 ombygget. Ny vægt 56,0 t med 25 t vand og 6,5 t kul.

1942: Tender 970-972 ombygget til ovenstående data.

1943: Nr. 975-980 til DSB fra FRICHS. Byggeår for 975 er 1942.

1944: Nr. 981-986 tilgår DSB.

1947: Nr. 987-993 tilgår DSB.

Nr. 967-972 får fjernet vacuumudstyr og dampbremse og bliver udstyret med trykluftbremse.

1948: Nr. 964-965 og 973 får fjernet vacuumudstyr og dampbremse og bliver udstyret med

trykluftbremse. Nr. 969 får komplet trykluftudstyr samt dampbremse fjernet.

Nr. 971 får komplet trykluftbremse, mens dampbremse fjernes.

1949: Nr. 966-974 får komplet trykluftbremse mens dampbremse fjernes.

1950: Nr. 994-999 tilgår DSB fra FRICHS.

1952: Nr. 971-973 får monteret elektrisk turbinebelysning.

1953: Nr. 966 tender ombygges og tjenestevægten bliver 55,2 t. Nr. 974 får monteret elektrisk turbinebelysning, mens 974's tender ombygges og bliver som nr. 975 m. fl. Nr. 968-970 får monteret elektrisk turbinebelysning.

1961: Nr. 973 udrangeres.

1963: Nr. 964 bliver i bytte for udrangeret svensk maskine udrangeret og sendt til Sverige.

1964: Nr. 965, 968 og 970 udrangeres.

1968: Nr. 971, 986, 990, 992 og 993 udrangeres.

1969: Nr. 975, 977, 981, 983, 988, 989, 995 og 998 udrangeres.

1970: Nr. 976, 982 og 996 udrangeres, Nr. 996 til KLK i 1975.

1972: Nr. 967, 972, 974, 979, 984 og 985 udrangeres.

1973: Nr. 969, 987 og 997 udrangeres.

1974: Nr. 980 udrangeres.

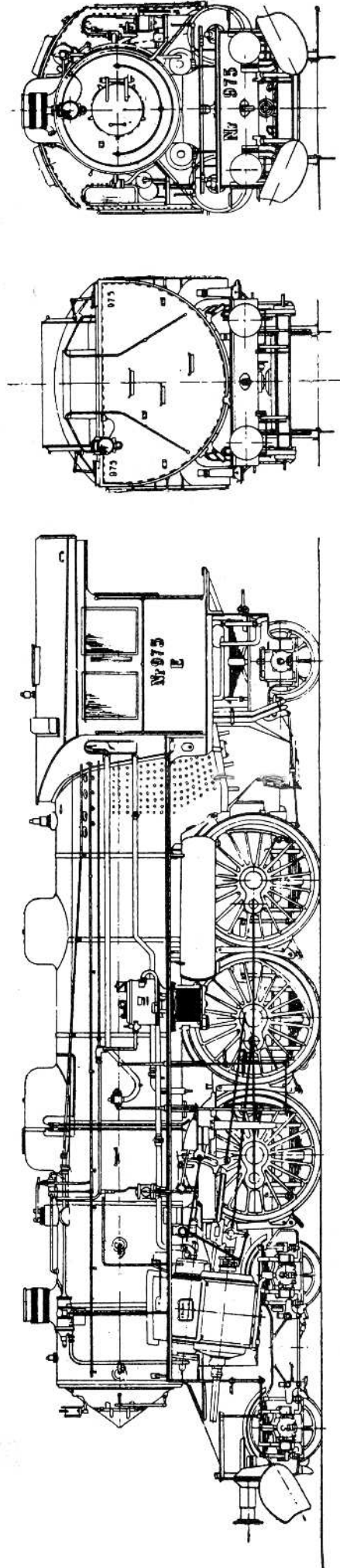
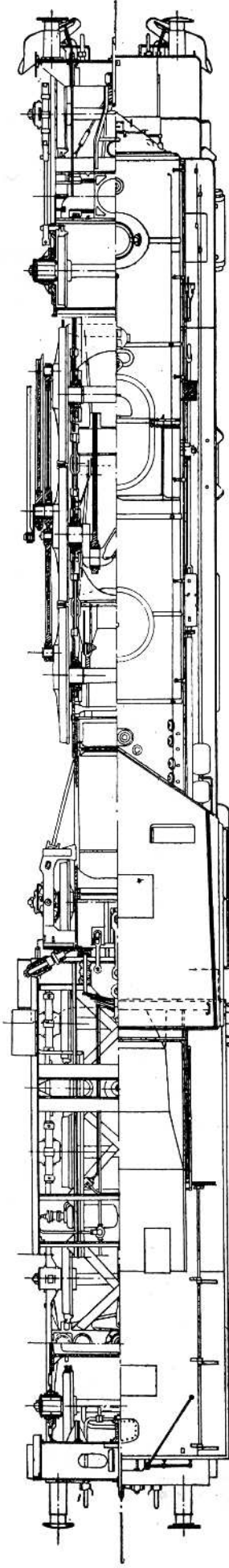
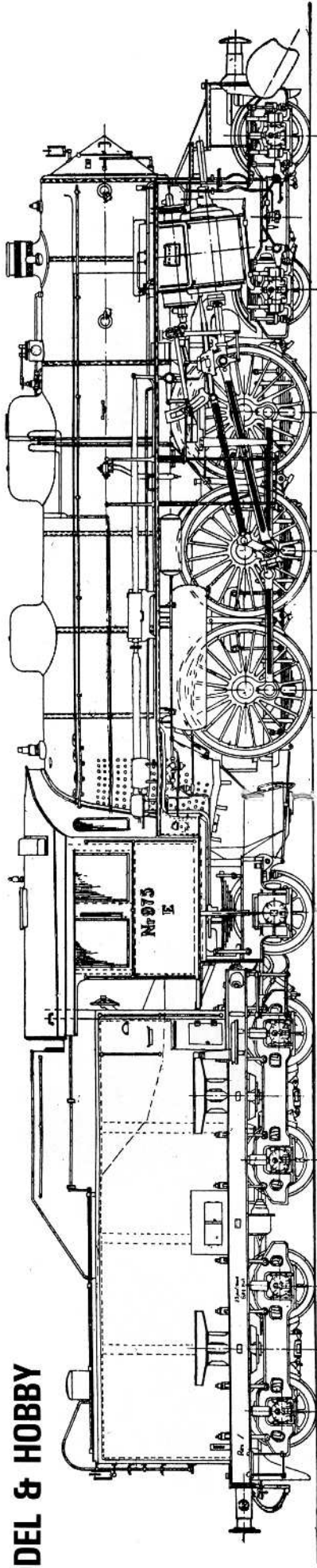
1976: Nr. 966, 978 og 999 udrangeres. Nr. 999 til JBM.

1979: Nr. 978 opstillet som mindesmærke i Fredericia.

1980: Nr. 994 bliver udrangeret og der er således kun E 991 tilbage som togmaskine opført hos DSB.

1981: Nr. 999 ødelægges under brand i Struer gamle remise.

©MODEL & HOBBY



DJM

1:87

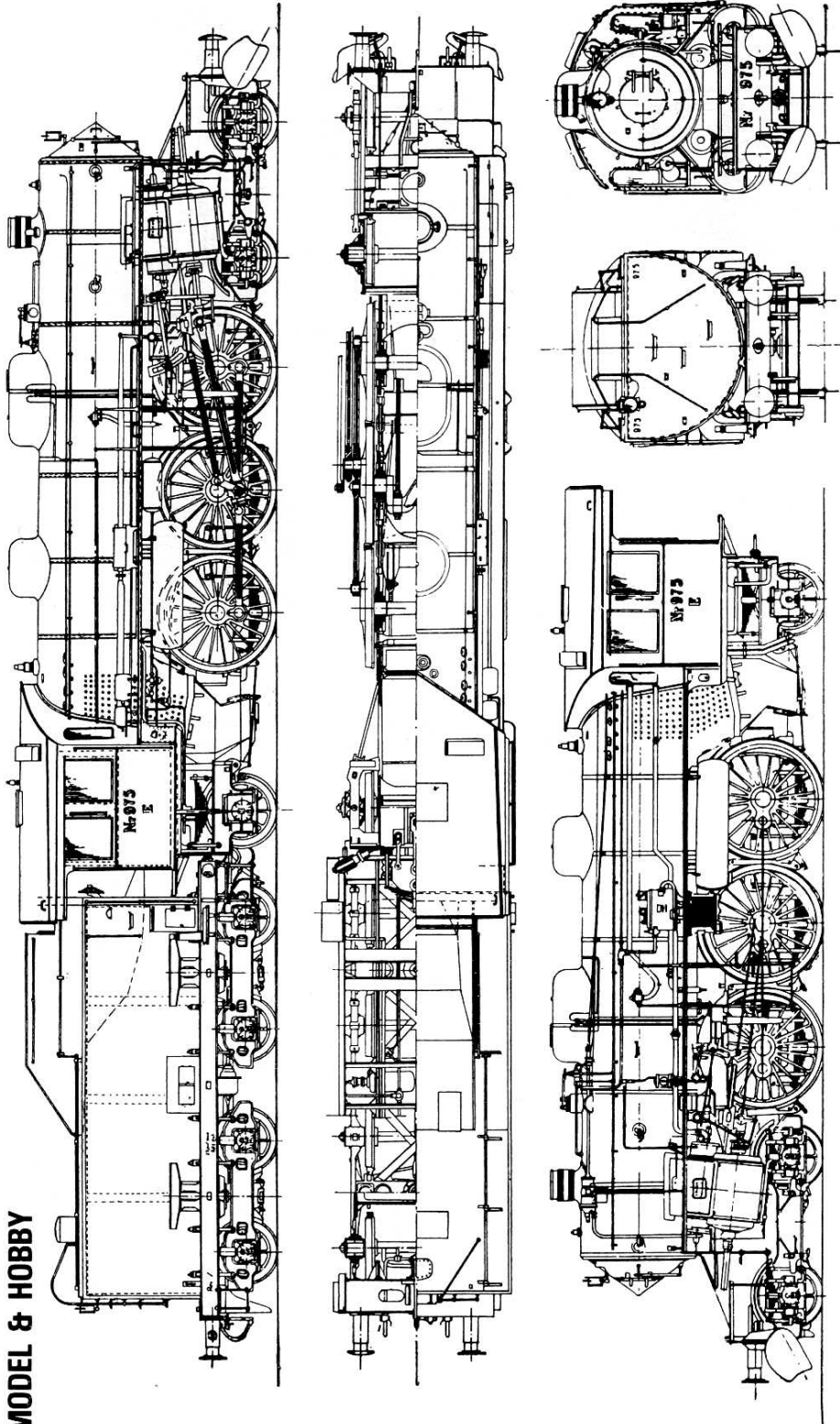
Type: Eksprestoglokomotiv

Litra E NR. 975-999

Regi: DSB

Tegnet: Chr. Sindahlisen

©MODEL & HOBBY



DJM

1:160

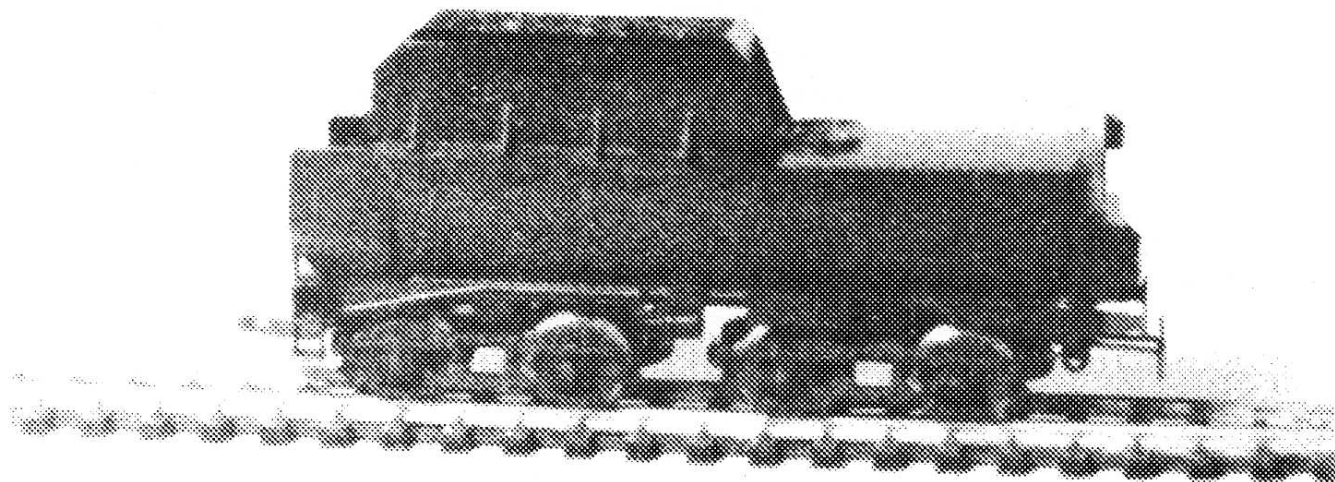
Type: Eksprestogslokomotiv

Regi: DSB

Litra E NR. 975-999

Bygget: Frichs 1942-1950

Tegnet: Chr. Sindahlisen



1

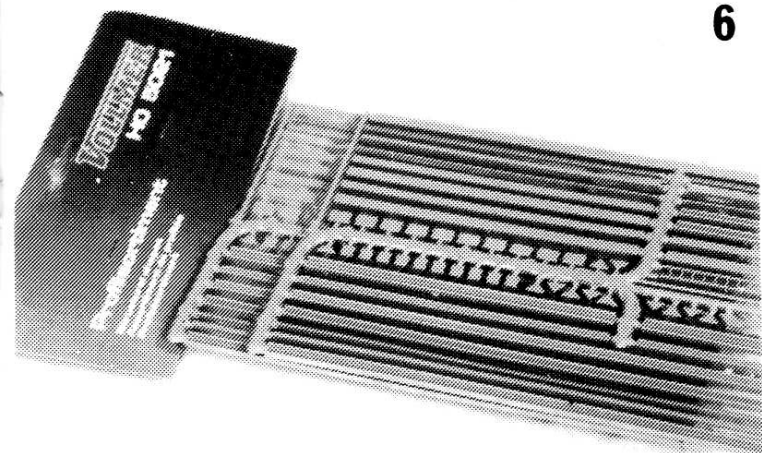
Tender 3098 (Hamo 8398) i originalversion.

tøjskasse og klæb den på. Låget slibes let hvælvet.

Nye dæksler til vandpåfyldning tildannes af 2 stk. 4 x 30 mm og 1 stk. 4 x 6 mm - sidste med afrundet kant - af 0,5 mm plasticard, og klæbes på plads.

Hængslerne fremstilles af små plaststrimler 0,5 mm tykke. Limes på vanddækslerne. Gangtøj og ledestang: se tegn. 4 og 5. Ledestang af 0,3 mm ø pianotråd med bøjler af 0,3 mm kobbertråd. Stænger til vanddækslerne af 1 mm ø plasticard i bøjler af 0,3 mm kobbertråd. Hent herefter et stykke kul. Lugt dig frem til en ejendom, hvor varmemesteren fyrer med kul eller find et DSB-depot, hvor de endnu... fang en af mu-

6



Vidunderet: Vollmers profilsortiment 5021. Vanger til alverdens vogne, drejeskiver og broer. Dragere og søjler til perronhalvtage.

seumsfolket... og så fat i en hammer og lav kulstykket til puslespil. Kulstykkerne pålimes med et godt klisterort maling på tenderen. Eventuelt kan laget gøres tykkere med en smule danalim og nogle flere kul.

(fortsættes side 39)

HOS OS FINDER DU:

HO: Märklin - Lima - Fleischmann
- Liliput - Electrotren.

N: Arnold - Fleischmann.

Bygninger: Heljan - Faller - Vollmer - Pola.

Biler: Praline - Herpa.

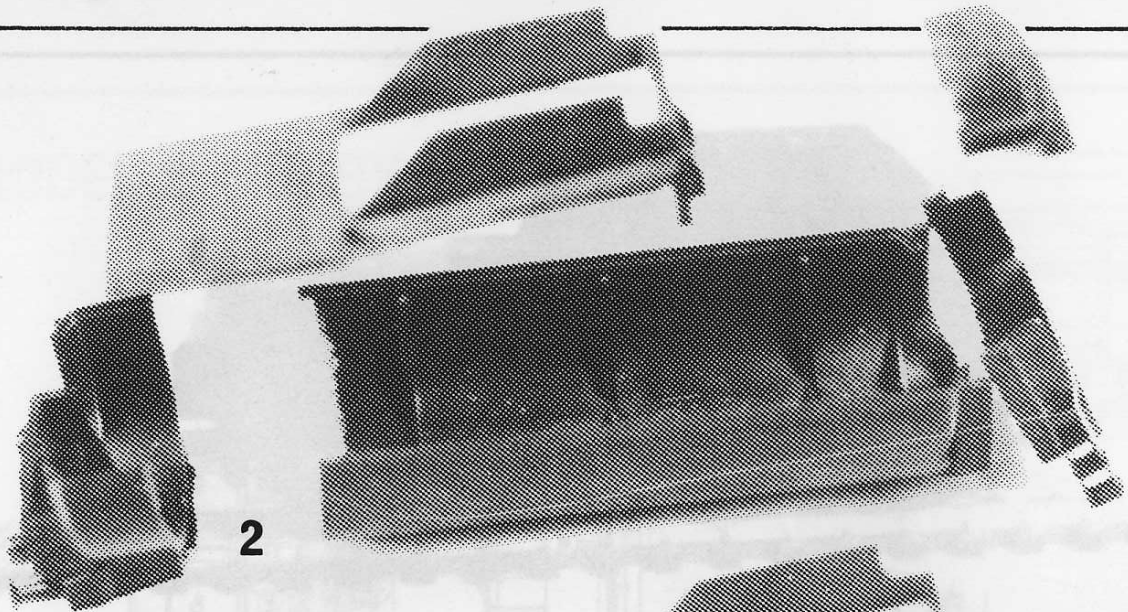
Se vore brugttog i Märklin

HUSK! Vi har stort dekorationsanlæg i forretningen, hvor disse ting kan afprøves. Vi giver også gode råd.

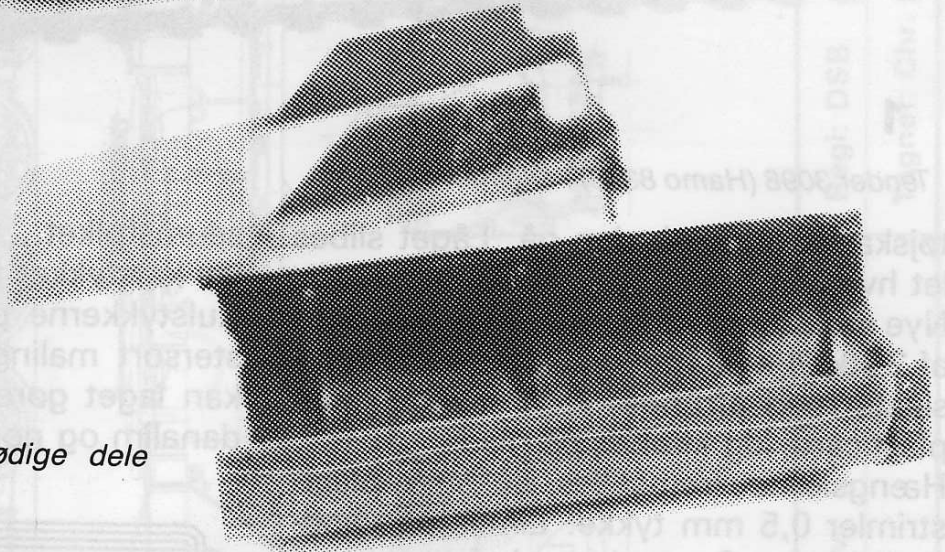
Astoria Modelhobby

Vejlebyvej 18 (gl. skole) - Vejleby
4970 Rødby. Tlf. (03) 90 83 07

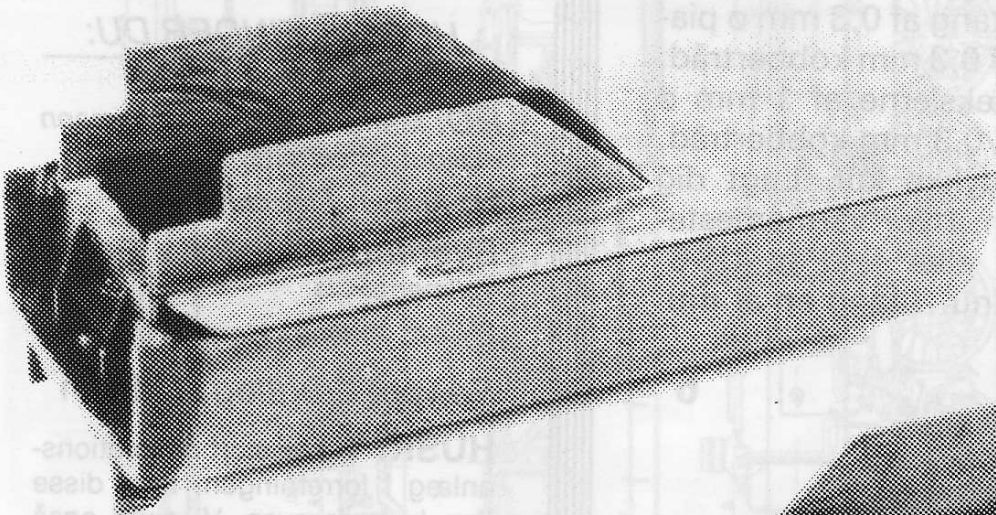
Åbent: Normal butikstid:



Dæk og Vandkasse afkortet. De omtalte »4 mm« ses klart og tydeligt. Dækket er ændret til E-dæk.

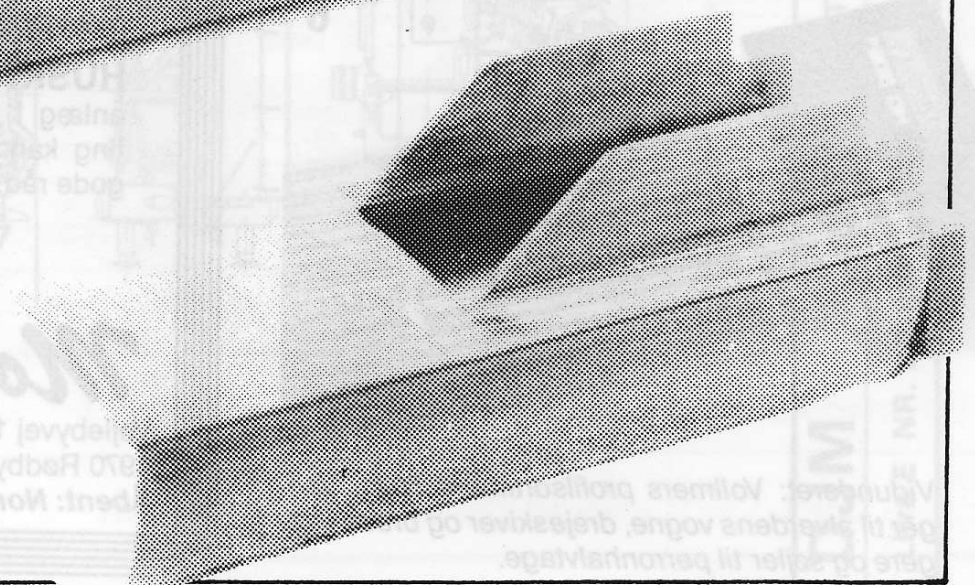


3
De overflødige dele fjernet.



Dæk og Vandkasse forfra.

4



5
Dæk og Vandkasse bagfra.

Tenderkassen

(Tegning 4, 7, 8, 13, 14 og 20 samt diverse fotos).

Tenderkassen afkortes til 73,5 mm. Udgangspunkt for dette mål, se tegning 7 og foto 2, som tydeligt viser de 4 mm. De to værktøjskasser og bremsecylindre fjernes forsigtigt med løvsav. Skal anvendes senere.

Ny forvæg (tegning 4) påklæbes med Isarplast.

Det skraverede felt på tegning 8 spartles ud - evt. med 5 min. Araldit/plasticpadding el. lign. Bunden plus det udspartlede slibes fri for ujævnheder af enhver form og art, således at kun en 1 mm bred stribe (den ny forvæg) i forenden står tilbage i kantet form. Og nu burde kassen se ud nogenlunde som tegning 8.

Endestykke tildannes af 2 mm plastplade og klæbes på med L 402. Tegning 14. Det ses klart at i hvert fald 2 af de 6 huller for ledestængerne ikke kan bores før endevæggen er klæbet fast. Hullerne har en størrelse af 0,6 mm \varnothing . Passer for såvel færdigkøbte holdere som for holdere fremstillet af 0,3 mm kobbertråd. Ledestængerne (håndbøjlerne) bøjes efter tegning 20 og sættes på plads. De må IKKE klæbes. Bagerste vandkassestøtte (tegning 13) fremstilles af 1 mm plasticard og klæbes fast til vandkantens bund med L-402.

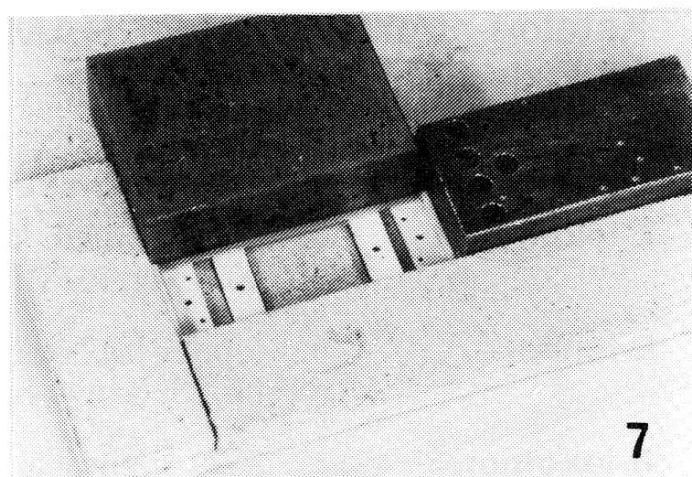
Til sidst foretages afslibning og finpudsning.

Undervogn

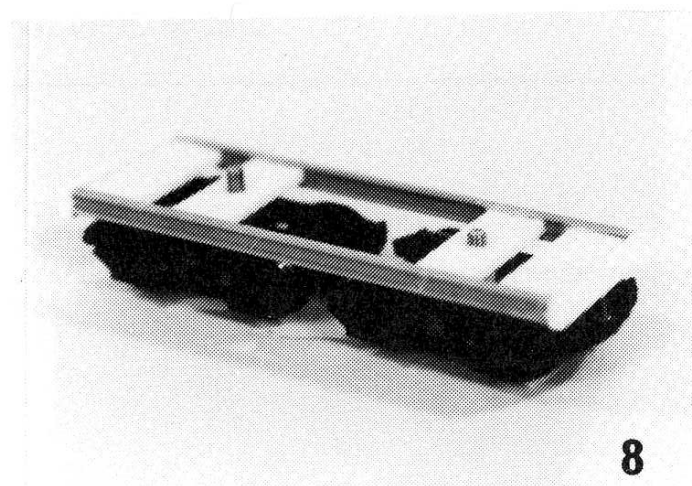
(Tegning 9, 10, 11, 12, 19 samt diverse fotos).

Først og fremmest indkøbes profilsortiment 5021 fra Vollmer. Derefter afskæres 2 vanger på 81 mm længde af 2 x 4 mm I-profil, og af 2 mm plasticard udskæres stykker ifølge tegningerne 9, 10, 11, 12. Det hele klæbes sammen som vist på tegning 19.

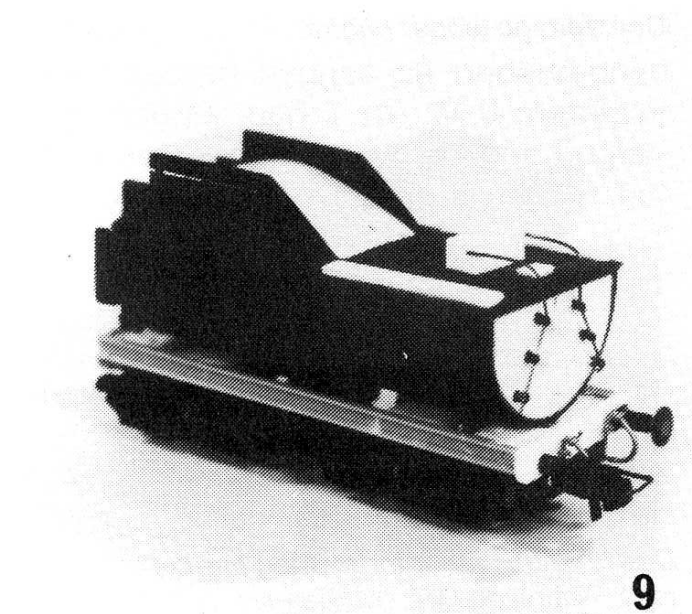
Pas på: Det er her det afgøres om vognen kommer til at køre eller stå bag remisen til evig tid. Det skal klæbes omhyg-



Bundrammen samlet og klæbet på bedding (se artikel om bedding).



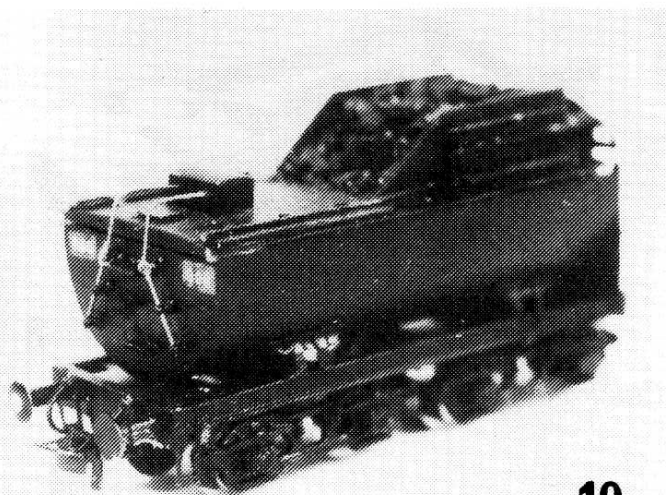
Bundramme med bogier.



Snart klar til maleren.

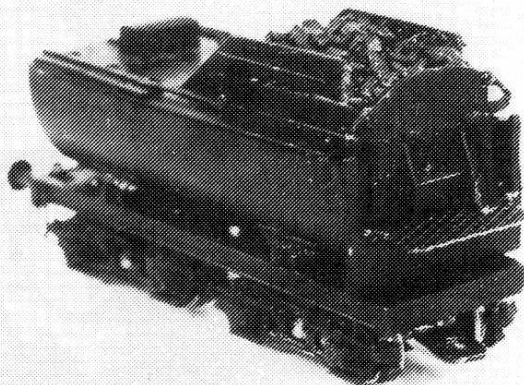
Katalog-numre i Märklin/HAMO til bygning af DSB litra E- og R-damplokomotiver

	Märklin 3-skinne	Hamo 2-skinne
E-lokomotiv	3093 fra 1975-katalog 3091 før 1973	8393 fra 1975-katalog 8391 før 1973
E-tender	tender fra 3098 eller fra 8398 (nye hjul!)	tender fra 8398
R-lokomotiv	3098 eventuelt 3099 Tænk på tenderen til E-lokomotiv!	8398
R-tender	tender fra 3093 eller 3091	tender fra 8393 eller 8391
Tendersneplov	Den eventuelle tilovers- blevne 3099-tender	Den eventuelle tilovers- blevne 8399-tender



Den færdige tender bagfra.

10



11

Den færdige tender forfra. Læg mærke til den riflede »stålplade« på overgangen til lokomotivet. Det er plastik-indpakkingsbånd fra Dansk Fryse Økonomi.

Märklins lokomotiv 3098 er definitivt udgået af katalog. Følgende muligheder:

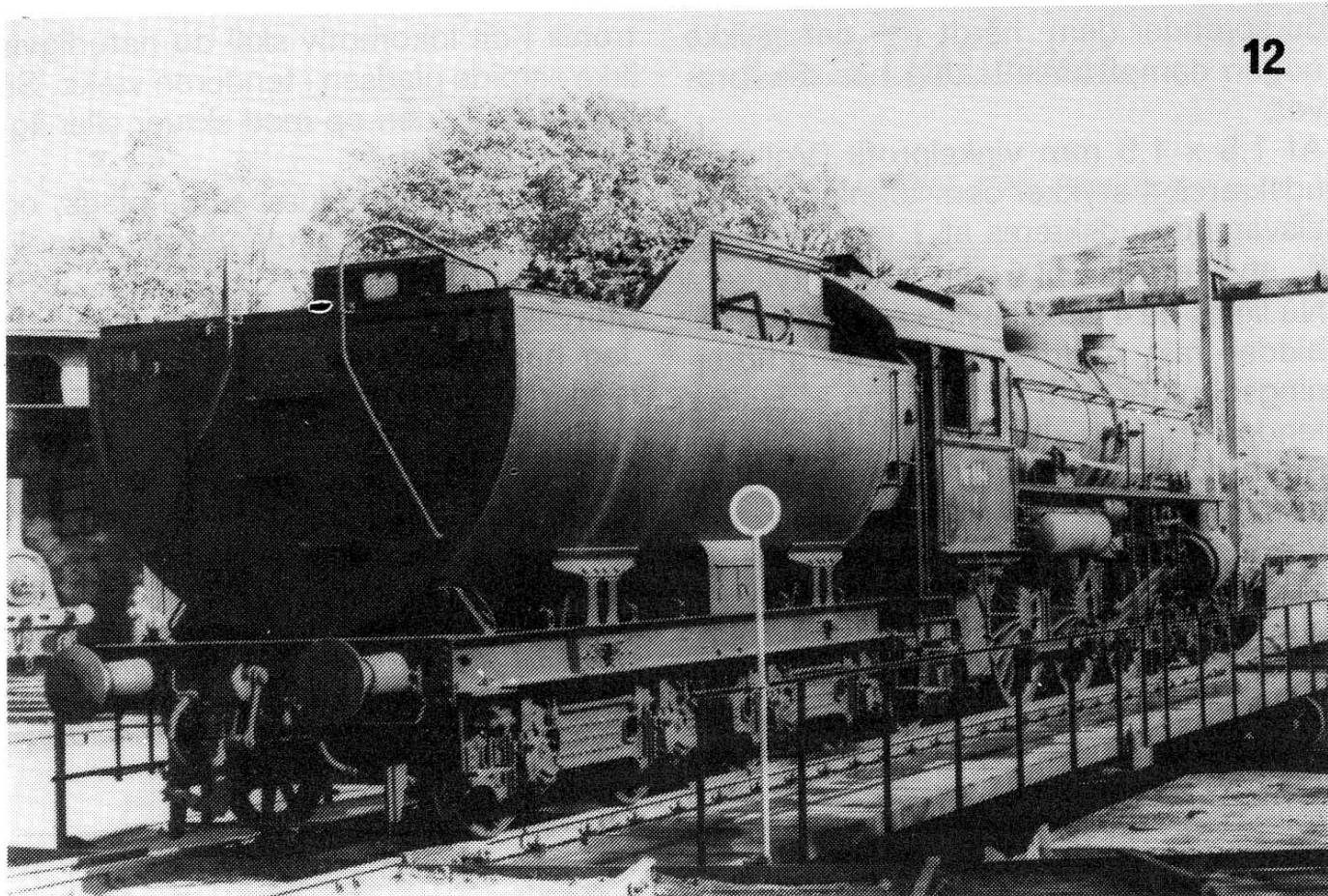
- 1) Brugt 3098.
- 2) 3099 + løs Hamo 8398-tender.
- 3) 3099 + Hamo eller Märklin 8398 eller 3098 Tender i reservedele. Märklin-forhandleren har reservedelskataloget.

Er der tale om Märklin-kørsel med Hamo-tender, så husk at skifte de isolerede hjul ud med uisolerede.

geligt sammen, i plan og vinkelret og med al mulig hensyntagen til nøjagtighed. Utålmodighed og sløseri medfører kun et resultat - ærgrelsen.

Nu klæbes en lille splint 0,5 mm plast på indersiden af hver bogievange, således at det midterste af de 3 huller lukkes. Udspartles og files.

Fastspænd bogier med M 3 x 16 mm skruer og de 4 afstandsringe. Den store ring ligger imellem bogie og undervogn. Den lille ring går igennem bogien og den store ring. Dette giver et »slip« på 0,5 mm, hvilket forhindrer at bogien drejer skruen fast. Juster rammens højde over skinner. *Rammens UNDERKANT skal holde en afstand på 10,8 mm til skinnernes køreflade.* Fastspænd forreste kob-



E 994 på drejeskiven i Roskilde 1976. Man kan tydeligt se alle tenderens detaljer, både bogier, tenderramme, kulkassens form og det buede gelænder helt bagest ved trinene, der er påsat tenderens gavl.

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

ling med skrue M 2,5 x 4 mm undersænket. Lås den i koblingen med sekundklæber.

Fastspænd bagerste koblingsholder med skrue M 2,5 x 6 mm undersænket. Lås skruen ved først at dryppe sekundklæber i skruehullet i koblingsholderen. I det lille 0,6 mm hul isættes et stykke fjedertråd bøjet i U-form med en vinge på hver side af bagerste bogie-s afstandsring. Dette gør at koblingen »holder sig ret«.

I holderen kan isættes Rocos Normal- eller kortkobling efter ønske.

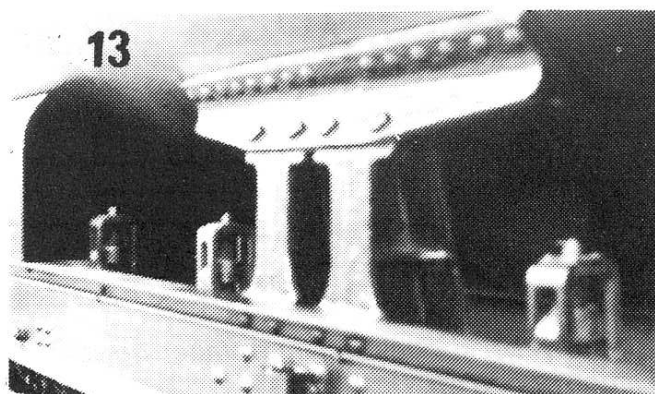
Undervognen sættes på skinnerne, belastes med 60-100 gram jern- eller messingklods, »bagspændes« MY', MZ eller hvad man har... og så er det vare der-uda'. Så finder man hurtigt ud af at om undervognen du'r... ikke trække... skubbe...

Hele herligheden pudses.

Samling

Hele herligheden skal nu samles. Det bagerste hul i bunden af Vandkassen passer sandsynligvis med skruen fra bagerste bogie. Det forreste mærkes op og bores.

Tenderkassen lægges på undervognen og fastgøres med 2 stk. M-3 møtrikker på de gennemgående skruer fra bogierne. Lad være at knække vangerne når



De 4 støtter - omtalt under punktet: Hele herligheden samles.

du spænder dem hårdt -- det er ikke nogen damptromle!!! Jeg har selv prøvet.

Af 1,5 x 1,5 mm vinkelprofil (Vollmer) udskæres 4 stykker som tegning 13, og tilsvarende udskæres af 1 mm plastiard 8 stykker 2x4 til 5 mm lange stykker. Nu limes de 4 vinkelstykker og de 8 småbidder fast midtfor bogiernes omdrejningspunkter som vist på foto af E994's tender.

Bremsecylinder limes på plads (igen helst med L-402-plastklæber).

Værktøjskasserne slibes til og limes på plads. Oversiden af kasserne skal slibes efter vandkassens bund med en runding omkring 18 mm radius. Kasserne påklæbes hver side midt imellem bogierne.

Ønsker du senere fløjte-og-tøf-tøf-elek-

tronik i dit lokomotiv skal du naturligvis ikke »smide pladsen i tenderen væk«. Så må du fylde den op med skruer eller lignende uden lim.

Dækket kan derpå klæbes på plads, og sluttelig monteres baglanterner, håndlister og trin.

Sluttelig køres tenderen til maleren.

Jeg håber, at man hermed fik en god tender til E-lokomotivet. Mine 2 - E 987 og E 996 - er i hvert fald i orden, og pynter svært godt på et dansk anlæg.

Rigtig god fornøjelse.

Anna-Christina

Red. bem.: I kommende numre tager vi fat på den øvrige del af E-maskinen. Den i teksten nævnte plastklæber Isarplast L-402 er en specialklæber til Märklin-, Liliput og Lima-plastic. Den er af typen ABS polymerisat - Terluran hedder den.

Bedding

til bygning af vogne som gerne skulle være vinkelrette.

Materialebehov:

10 mm spånplade 15x30 cm

22 mm spånplade 4x30 cm

22 mm spånplade 4x11 cm

skruetvinger, vinkel og hvid lim

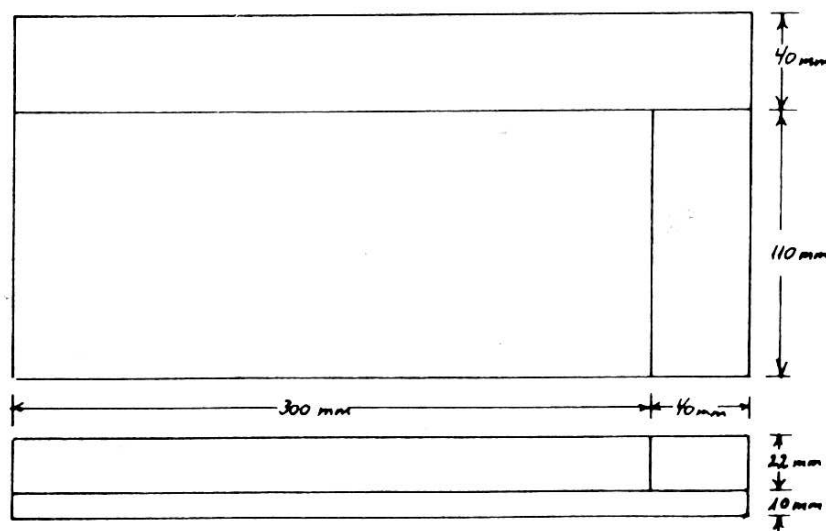
samles efter tegning. Mål hellere vinklen en ekstra gang - og så een gang til. Beddingen er

virkelig et skønt stykke værktøj, når man skal klæbe en vognkasse eller en undervogn sammen, og resultatet gerne skulle blive vinkelret - d.v.s. at den færdige vogn skal kunne køre.

Derpå går man til den lokale skrothandler eller smed, og skaffer sig nogle jernklodser af forskellig størrelse og gerne med god vægt.

Se på foto til E-lokomotiv hvordan jeg har lagt tenderens undervogn til tørre. Der henvises her til ombygningens artiklen om E-lokomotivet.

Anna-Christina

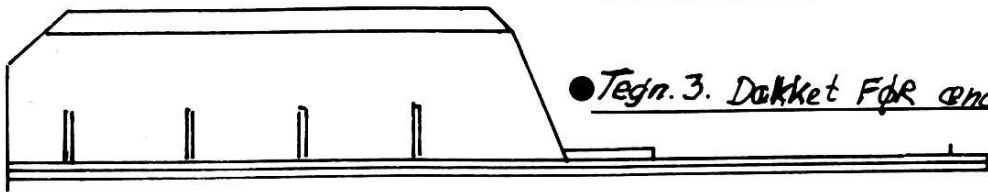


Materiale: Spånplade.

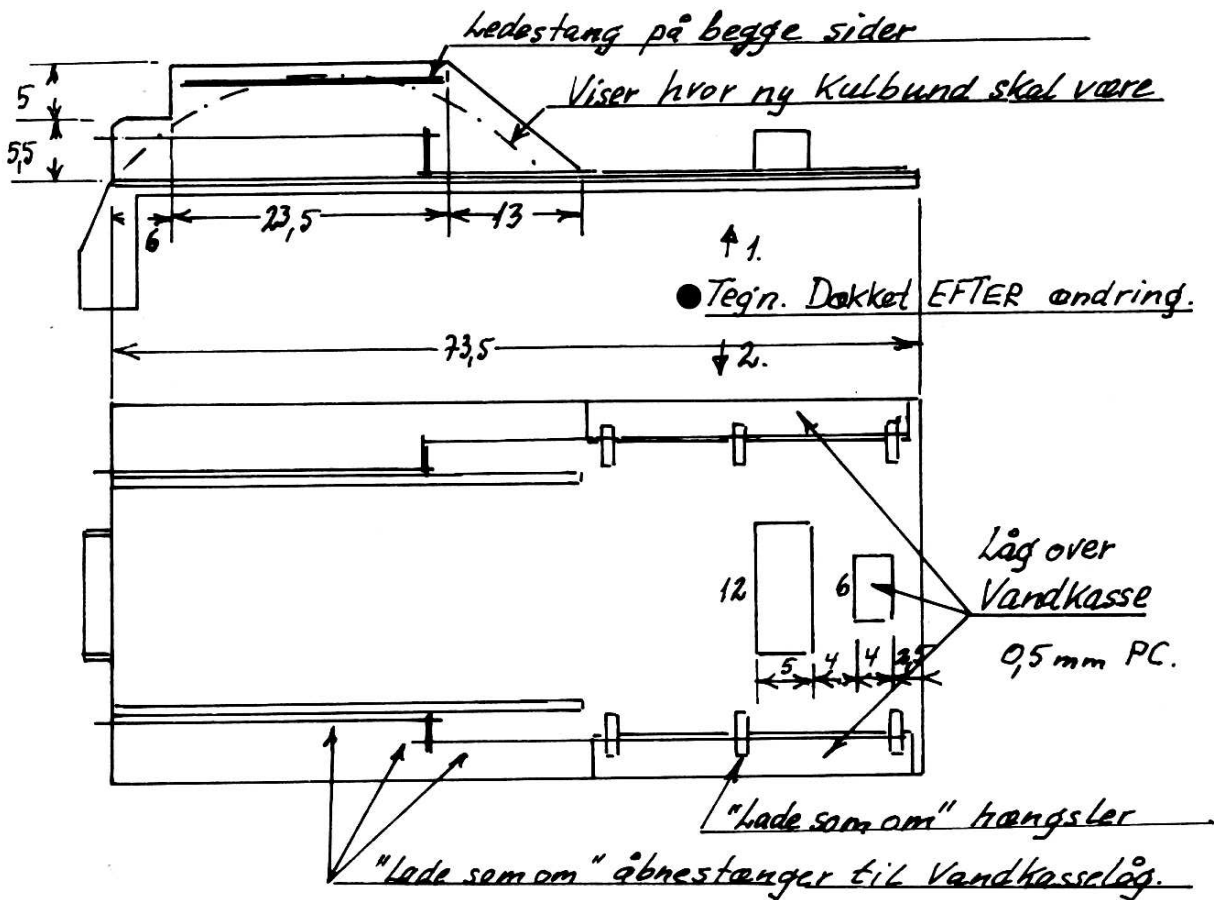
22 mm stykker klæbes til 10 mm pladen og spændes med skruetvinger til limen er helt tør.

Hjørnet mellem 22 mm-stykkerne skal være vinkelret.

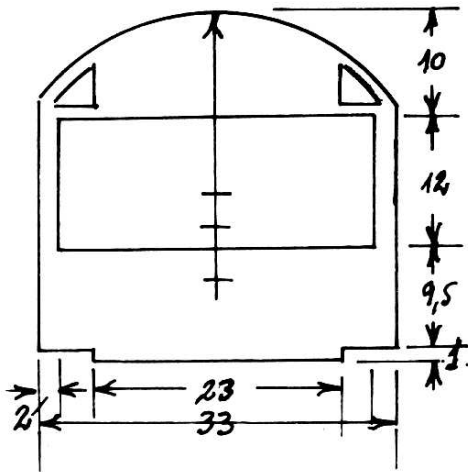
PC = Plasticard



● Tegn. 3. Døkket FØR ændring.



● Tegn. Døkket EFTER ændring.



● Tegn. 4 Forvæg. 1mm PC

$r=17\text{ mm}$. Banens mindste kurveradius 425mm

20 + + + + 500mm

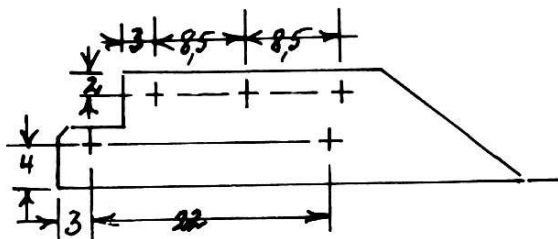
25 + + + + 1500mm

Vinduers yderkant efter aktuelle radius!

● Tegn. 5

5 Huller i Kul Kassens

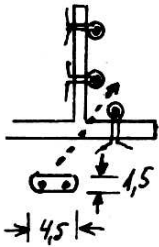
sidevægge $0,6\text{ mm } \phi$



LOKO
MOTIVET

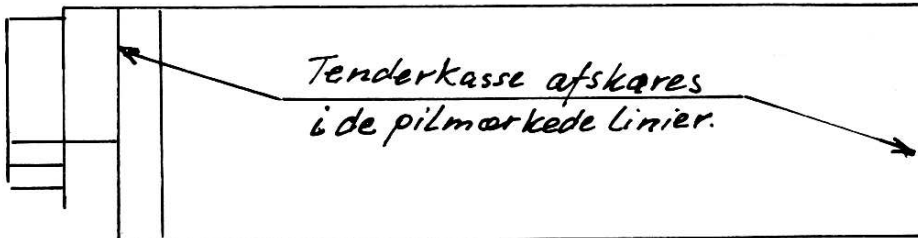


AVB

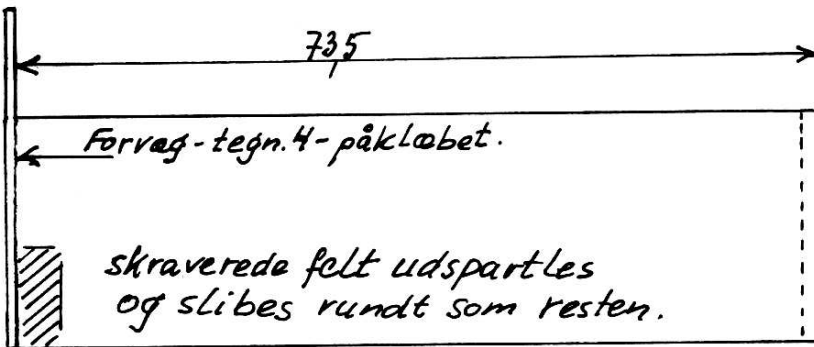
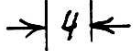


● Tegn. 6 Kun højre side af dækket vist - set forfra.
 Venstre side ligesådan.
 Bøjlerne er 0,3 mm kobbertråd. Ledestangen
 er 0,3 mm pianotråd. Støngerne til Vand-
 Kasselæg 1 mm ϕ PC.

↑ Forbindelsesled 0,5 mm PC



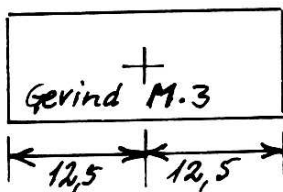
● Tegn. 7



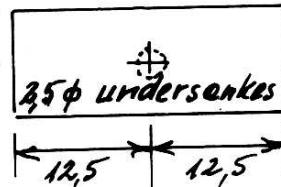
● Tegn. 8

Nyt endestykke
 af 2 mm PC

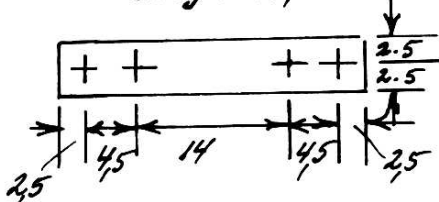
● Tegn. 9. 2 Stk. 2 mm PC



● Tegn. 10. 2 Stk. 2 mm PC

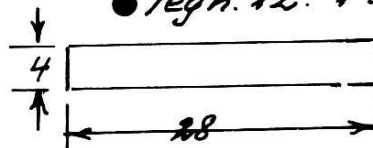


● Tegn. 11, 1 Stk. 2 mm PC



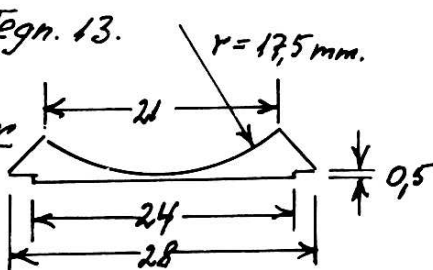
hulboring: se tekst.

● Tegn. 12. 1 Stk. 2 mm PC

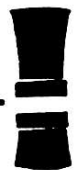


● Tegn. 13.

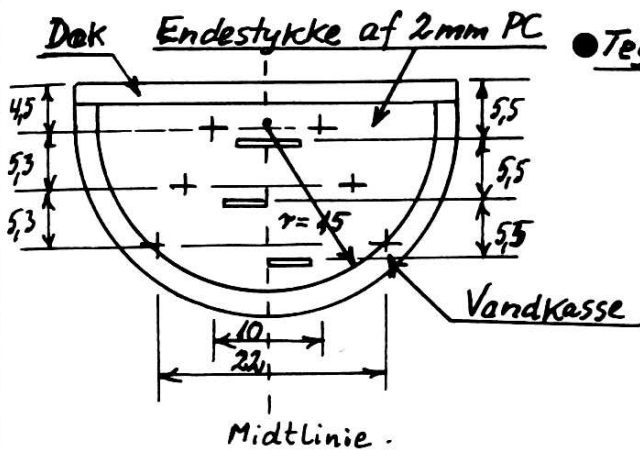
1 Stk.
 1 mm PC



LOKO
 MOTIVET

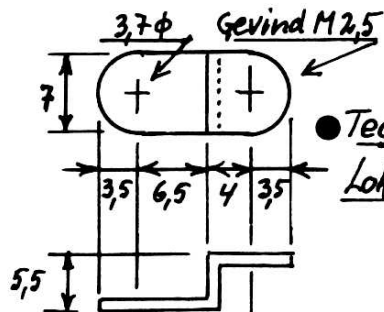


@vB.

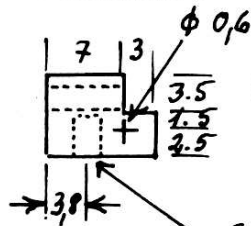


● Tegn. 14. Tenderkasse set bagfra

se tekst.



● Tegn. 15 Kobling mod Lokomotiv. 1 mm mess.



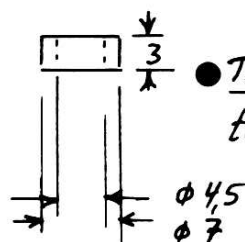
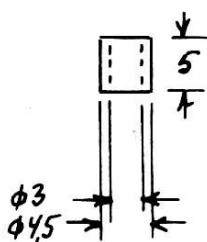
● Tegn. 16. Kobling mod Togstamme



- 1 stk 1mm PC 7x12 mm
- 2 * 2 * 2 2x12 *
- 2 * 2 * 2 7x12 *
- 1 * 0,5 * 2 7x12 *

Klæbes sammen som vist.
Efter 1 døgn i skruestik.
slibes kladsen til 5 mm bredde.
skraveret hul 2x3 mm.

Denne holder passer til
indsættelse af Roco
normal- eller kortkobling.

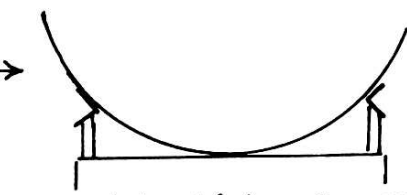
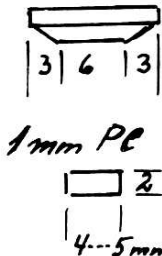


● Tegn. 17 Afstandsringe

til fastspænding af
Bogier. 2 stk af hver.
Messing- eller pc-rør.

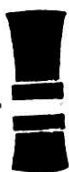
Vollmer 1,5 mm L-profil

● Tegn. 18 Støtter.



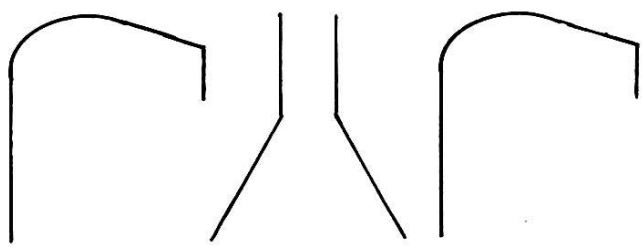
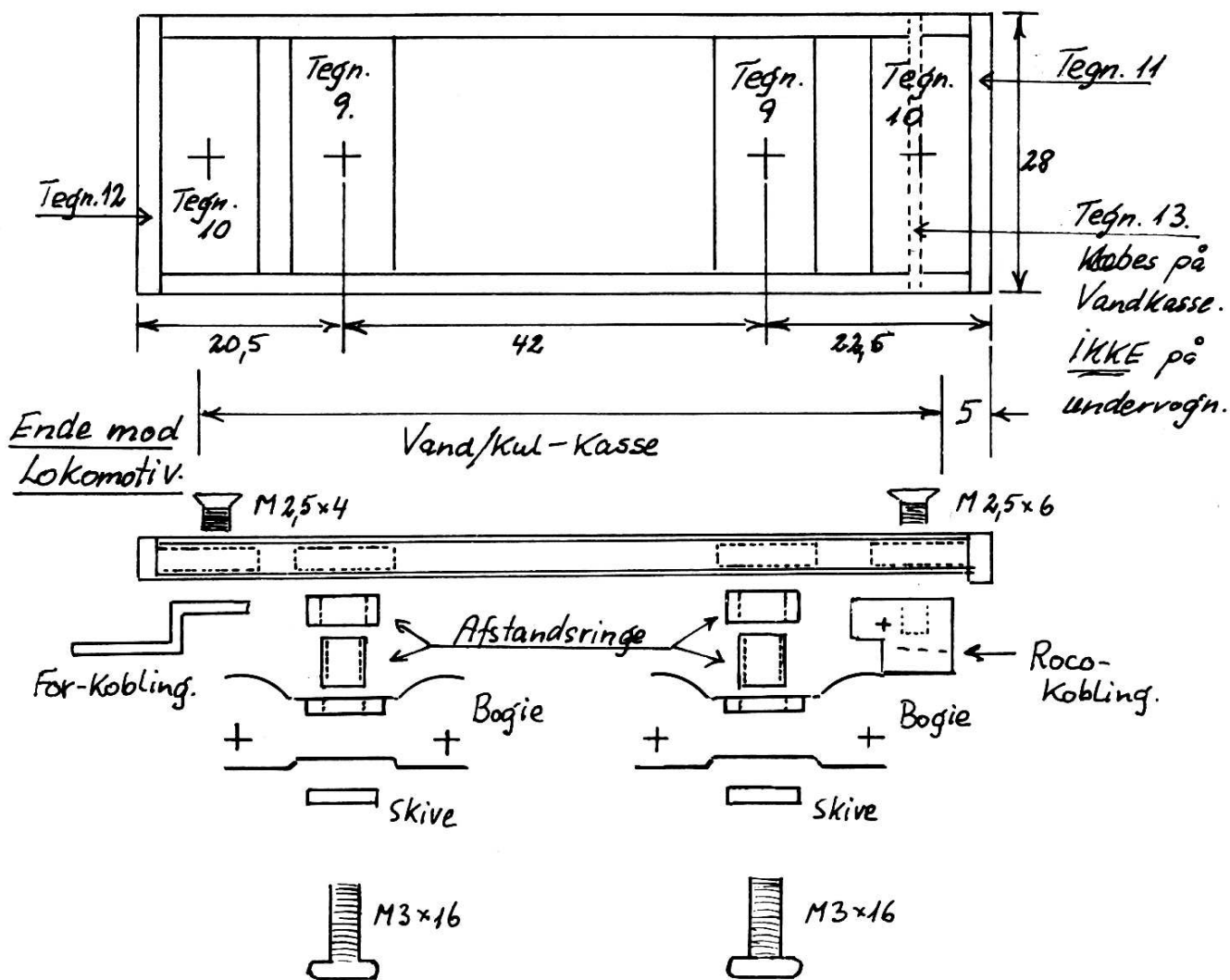
se originalfoto af E 991.

LOKO
MOTIVET



AVB

● Tegn. 19. Samlingstegning



● Tegn. 20 Ledestænger til
 Bagende - se originalfoto
 E994.
 0,3 mm ϕ pianotråd.

LOKO
 MOTIVET

AvB.

Tender til E-lokomotiv
 1:87 (HO)
 10. juni 1985

FRA KLUBBERNE

Under denne rubrik optages gratis indlæg fra modeljernbaneklubberne i Danmark, når det drejer sig om udadvendte aktiviteter, d.v.s. ikke generalforsamlinger og interne møder. Generalforsamlinger dog undtaget, hvis det er stiftende generalforsamling - altså en ny klub. Interesse har: udstillinger, efterlysninger efter specielle ting, reklame for klubberne for at skaffe medlemmer o.s.v. Send oplysningerne (og evt. bomærke) til: LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved.

Odense Model Jernbane Klub

Østre Stationsvej 43

5000 Odense C

Stiftet 23. november 1949

Modelbaneanlæg i størrelse O, skala 1:45

Klubaftener: onsdag kl. 19.00

Klubdag: lørdag kl. 9.30-17.00

Nye medlemmer kan optages ved henvendelse til klubben.

Indmeldelsesgebyr kr. 25,00

Kontingent pr. måned:

Aktive kr. 25,00

Aspiranter kr. 15,00

Passive kr. 10,00

Giro: 1 13 62 40

Odense Model Jernbane Klub (OMJK), der er en af landets ældste, er for tiden inde i en positiv udvikling. For få år siden erhvervede klubben sig nogle nye lokaler på Østre Stationsvej 45 i Odense. I alt er lokalerne på ca. 400 kvm., hvoraf de 310 skal bruges til selve modeljernbaneanlægget. Resten optages af et opholdsrum med et stort bibliotek samt et værksted. Modelbaneanlægget bliver udformet som en dobbeltsporet punkt til punkt hovedbane med to store endestationer, Odense og Nyborg, hvor der i tilknytning til den sidste bliver lavet en færgestation med en Storebæltfærg. Endvidere bliver der en side- og en privatbane. Modelanlægget bliver lavet med Danmark som forbillede og især Fyn. Perioden der er valgt er 1945-70, altså epoke 3. Denne epoke er valgt, da vi mener den giver os de største udfoldelsesmuligheder med hensyn til det rullende materiel såvel som med det faste anlæg. Som skrevet er vort forbillede Danmark. Vi er derfor nødsaget til selv at lave alt fra lokomo-

tiver og vogne til det faste anlæg. For at hjælpe medlemmerne med deres selvbygning, er der i klubben en »Indkøbsforening« der sørger for at skaffe løsdele. Ved hjælp af denne og medlemmernes utrolige flid, råder klubben over en ganske pæn mængde rullende materiel.

Al kørsel på anlægget vil følge fastlagte køreplaner som ved DSB. For at gøre det endnu mere realistisk vil anlægget blive udstyret med et sikringsanlæg kopieret fra DSB. D.v.s. at ulykker stadig kan forekomme. Det er op til den enkelte at sørge for, at sådant ikke sker. Til strækningekørsel er der 6 cabs, der vil blive anbragt på en platform hævet op over gulvet for at øge overskueligheden. Endvidere får stationerne selv mulighed for at rangere.

Ud over at køre med modelanlægget, udsender klubben et medlemsblad, Karbidexpressen, fire gange om året. Endvidere er vi et par gange om året på udflugter til andre klubber, og vi holder medlemsmøder, hvor der bl.a. vises film o.l. Hvis du skulle være interesseret er du altid velkommen til enten at skrive til klubben eller besøge os på ovennævnte tidspunkter for nærmere oplysninger.

Med venlig hilsen
Søren Jensen,
sekretær

»FUTTOGET«

Denne uhøjtidelige titel er navnet på en ny forening, som er startet den 29. juni 1985. Dens formål er at købe/bytte/sælge alt inden for modeljernbane i foreningsregi. Tilholdsstedet bliver Tog- & Tingcentret, Strandvejen 140, Hellerup. Kontingentet bliver så beskedent som kr. 10,- pr. år, resten af 1985 dog kontingentfri. Nærmere oplysninger om den nye forening kan fås hos

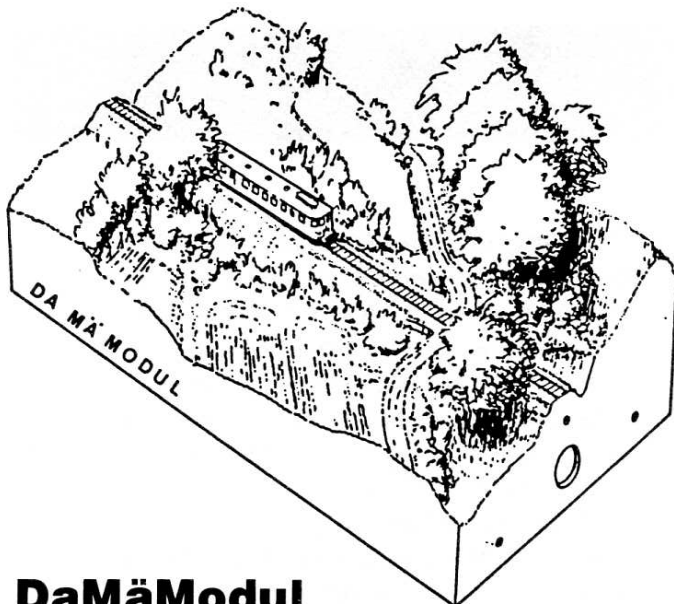
Tog og Tingcentret

Strandvejen 140, Hellerup

Telefon (01) 62 55 92

Sælges: Märklin DL 800 (1949-60), som ny, i original æske. Foreløbig budt kr. 7000,-, yderligere bud modtages. Kan beses i Futtoget, Strandvejen 140, 2900 Hellerup.

(fortsættes næste side)



DaMäModul

Bent Sørensen i Århus søger medlemmer til en nydannet klub, døbt DaMäModel, der henvender sig til alle Märklin-fans med et bestemt formål: At mødes en gang om året og køre sammen på et STORT anlæg opbygget af enkeltmoduler.

Grundideen er den, at hvert medlem skal medbringe hver sit eget lille anlæg i størrelsen 90x50 cm, der er gjort helt færdigt med landskabsopbygning, banegård, belysning m.v. Dette sker efter forud fastlagte fællesnormer, som vedtages på fællesmøder. Jo flere medlemmer, jo større anlæg, så derfor opfordrer initiativtageren alle Märklin-kørere til at kontakte ham for at få mere at vide om dette emne.

Her er kort og godt fordelene ved DaMäModul:

- et diorama med utallige muligheder for udformning.
- et stykke moduljernbane, der takket være geometriske endestykker passer sammen med andre DaMä Moduler.
- et transportabelt anlæg, der kan tages med.
- del af et større anlæg med køreplanskørsel.
- en mulighed for at bygge et større anlæg.
- svaret på nødråbet »lille plads for et anlæg.

I øjeblikket arbejder initiativtageren m.fl. på fremstilling af byggetegninger m.v., og disse sendes til interesserede, så snart de er færdige. For at deltage i dette spændende projekt, skal man første gang sende 2 stk. frankerede kuverter i størrelse A4 (porto 3,80 pr. stk.) til

»DaMä Modul«
v/ Bent Sørensen
Holmstruphøjvej 153B
8210 Århus V

hvorefter man vil høre nærmere.

Foreningen TOGET

oplyser som orientering for interesserede mj'ere, at foreningen TOGET's brugt afdeling er flyttet til kælderen hos POCH HOBBY, Buddingevej 229, 2860 Søborg, hvor det fremover vil fungere fra. Indflytningen er sket den 22/6 1985. Der er ferielukket 12.-28. august 85. Normal åbningstid fredag kl. 16.00-17.30 og lørdag kl. 10.00-13.00. Indmeldelse i foreningen kan ske på telefon (01) 69 64 14 eller (02) 92 16 27.

...MELLEM LÆSERNE

Hej modeljernbanevenner

Jeg har et projekt i gang med bygning af en modeljernbane med forbillede i Karrebæksminde-bane-projektet. Det, jeg søger, er en eller flere, der kan hjælpe med realiseringen af dette projekt, hvilket gælder det rullende materiel såvel som anlægget. Har du den fornødne interesse i at deltage, så kontakt venligst

Carsten Straarup
Grønnevænge 11
2420 Charlottenlund
Tlf. (01) 63 20 52

Efterlysning

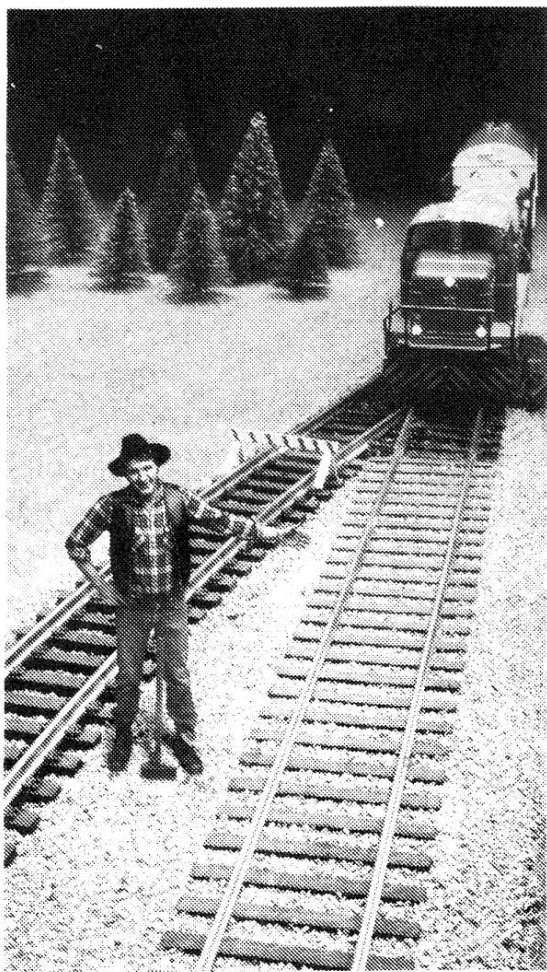
Hans Åge Jensen i Varde søger en ivrig O-bygger, som kunne tænke sig at hjælpe ham med at bygge en bogie. Så er der en venlig sjæl i Varde-området (eller andet sted i landet), som vil give en hjælpende hånd, bedes han kontakte

Hans Åge Jensen,
Hjortestien,
6800 Varde

Nødråb fra Uggerløse

Jeg har ikke den fornødne fingerfærdighed, men er modeljernbaneinteresseret og har rådighed over meget værktøj, f.eks. drejebænk og god plads. Det kunne være hyggeligt at samles til modelbyggeaftener med ligesindede. Vi kunne så i fællesskab løse diverse byggeproblemer samt producere serier til os selv og venner. Kunne du tænke dig at være med, så kontakt venligst

Tom Refsgård
Toftegårdsvej 1
4340 Uggerløse
Tlf. (03) 48 83 83



JOMOBILS

- det nye skinnesystem for selvbyggere.
- er et afprøvet system, der er så let at bygge, at selv unge mellem 10-12 år kan være med. Og alligevel er systemet lige det, den krævende modelbygger ønsker. Man bygger lige og kurvede spor så let som ingenting. Også sporskifter lægges hurtigt og let. Banestrækninger formes akkurat, som man ønsker det - og så er det skalatro med et meget fint skinneprofil. Sporskifterne har virkeligheden som forbillede, hvilket minimerer afsporinger. Strømføringen er uovertruffen med jævn strømfordeling i hele systemet.

Vi fører også:

HO: Fleischmann - Liliput - ROCO - LIMA - PIKO

N: Fleischmann - ROCO - ARNOLD-N

BILER: ROCO Herpa - Wiking - DMC-modeller

BYGNINGER: Heljan - Faller - Vollmer - Pola

*** Engholm Hobby ***

Slotsgade 13 - 4200 Slagelse

Telefon (03) 53 34 00

GDS-TRINBRÆT

»SLOTSPAVILLONEN«

Flere læsere har ønsket tegninger af et flot trinbræt på anlægget, og dette ønske efterkommer vi her med Slotspavillonen på GDS (Gribskovbanen). Trinbrættet er beliggende 1,6 km fra Hillerød.

Det blev anlagt samtidig med banen i 1880. Men da var det kun et lille træskur og en kort perron...

Den nuværende »pavillon« er bygget i 1908. Jeg har altid godt kunne lide Slotspavillonen. Alene navnet! Hvorfra arkitekten har fået ideen til navnet, ved jeg ikke, men som dreng syntes jeg, at bagsiden lignede Ruinen på Fantasiøen, som ligger i skoven ikke langt fra Hillerød station.

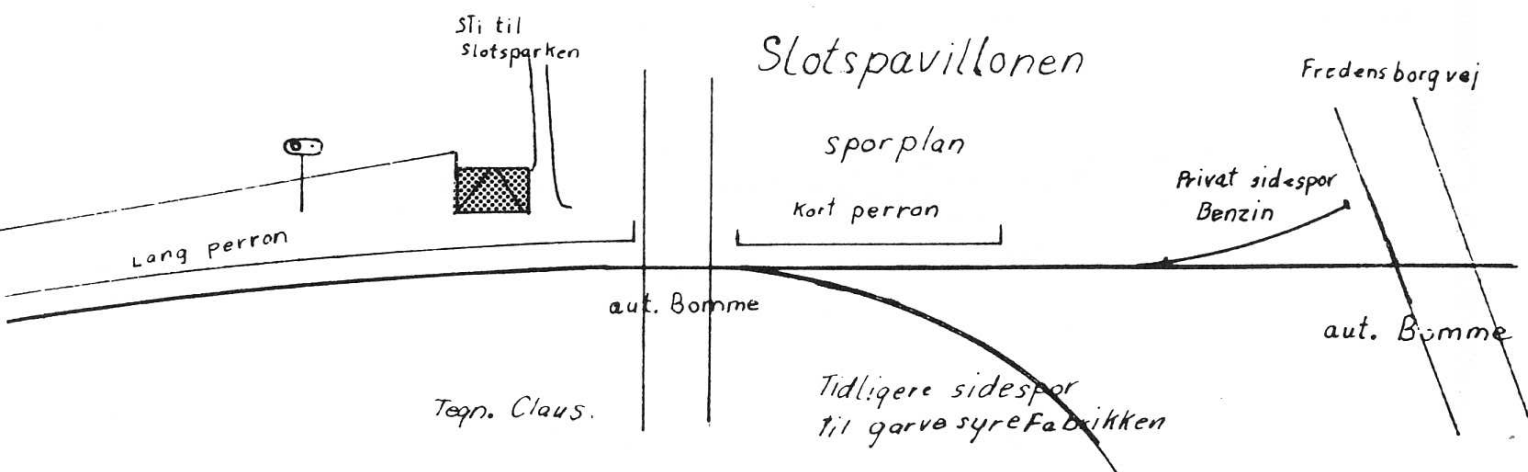
Bygningen er i dag hærværkssikret. Vinduerne er blændede og døren fjernet. Og alt er festligt malet. Indvendigt væg-

gene rundt med solokørende Y-togsmotorvogne a la HHGB. Udvendigt er visduespartierne malede med festlige motiver med en ko på en mark, Y-togsfronter og spor i perspektiv. Se billederne (hvis bogtrykkeren, da ikke har gjort dem alt for mørke).

I øvrigt er bygningen opført i røde sten med gule bånd af sten. De falske døre på bagsiden er malet i hvid. Det samme er buerne, samt yderste og inderste cirkel. Træværket er mørkegrønt, mens taget er tagpapsort. I hver taggavl findes et ovenlysvindue. Førhen var der 2 sidespor ved Slotspavillonen, nemlig garvesyrefabrikken 1941-65, optaget 1970 og Nordsjællands Oliekompagni ca. 1930-41, fjernet... og genetableret for Fredensborgvej Benzintank 1944-49.

Claus

(fotos og tegninger de næste to sider)





SLOTSPAVILLONENS TRINBRÆT på Gribskovbanen er en universal-bygning på anlægget. Det er flot og særpræget, kan placeres hvor som helst, og er tidløst, d.v.s. kan anvendes i de fleste tidsperioder. Her ses trinbrættet i moderne udgave med et GDS Y-tog, som kører til perron, forår 1985.

GDS trinbræt »Slotspavillonen«



BAGSIDEN AF MEDALJEN... mere for at man kan se, hvordan Slotspavillonen ser ud fra den ukendte side.

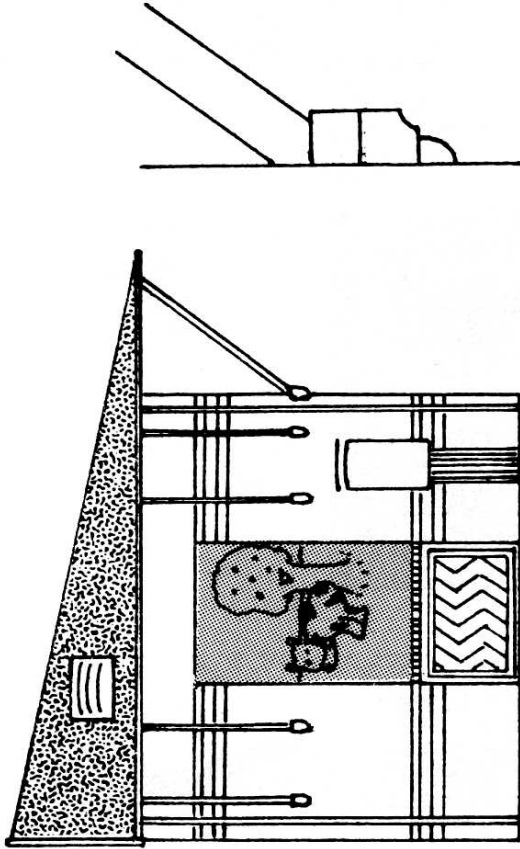
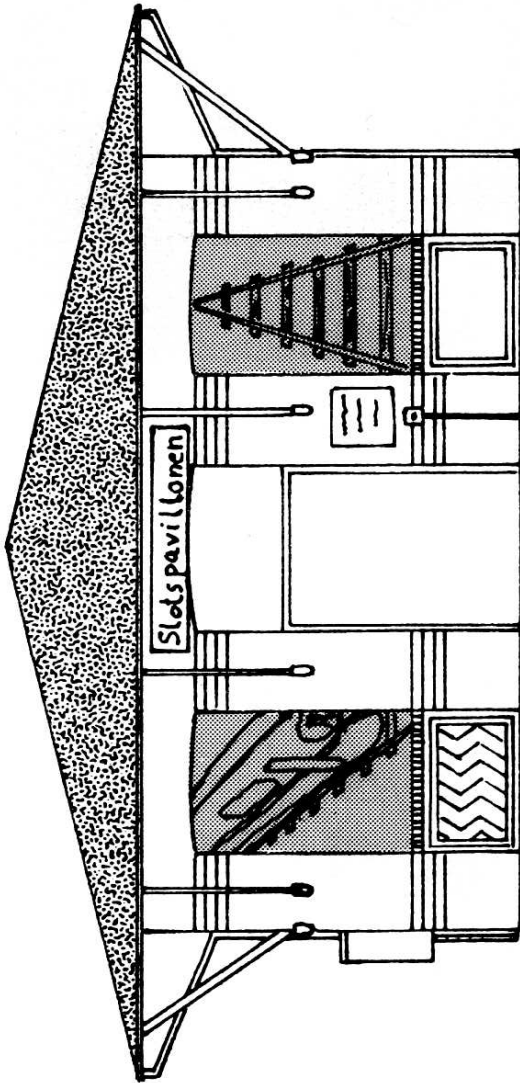


Trinbrættet »Slotspavillonen« set fra Hillerød-siden. Man kan se de blændede vinduer med bemalede kunstneriske motiver. Et større fyrretræ bag trinbrættet fuldender det romantiske motiv.

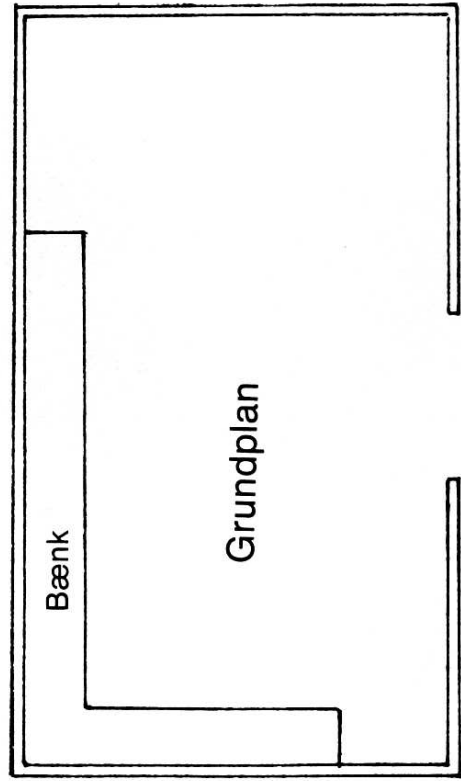
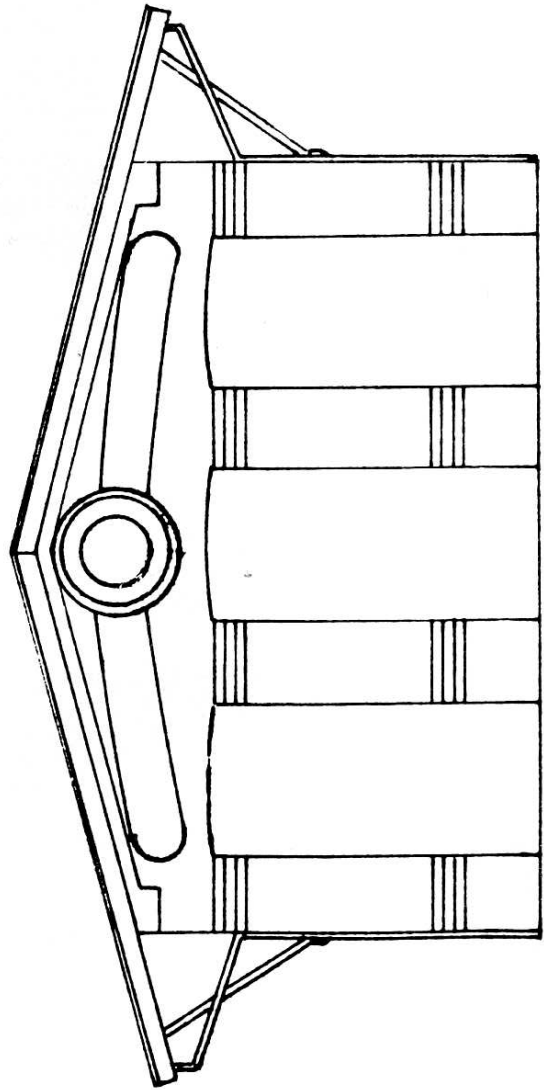
Foto: Claus

SLOTSPAVILLONEN

TRINBRÆT PÅ GRIBSKOVBANEN
TEGNET I 1:87 AF CLAUDS, 1985



Tag-
understøtning



Hvad HD-vogne også kan bruges til:

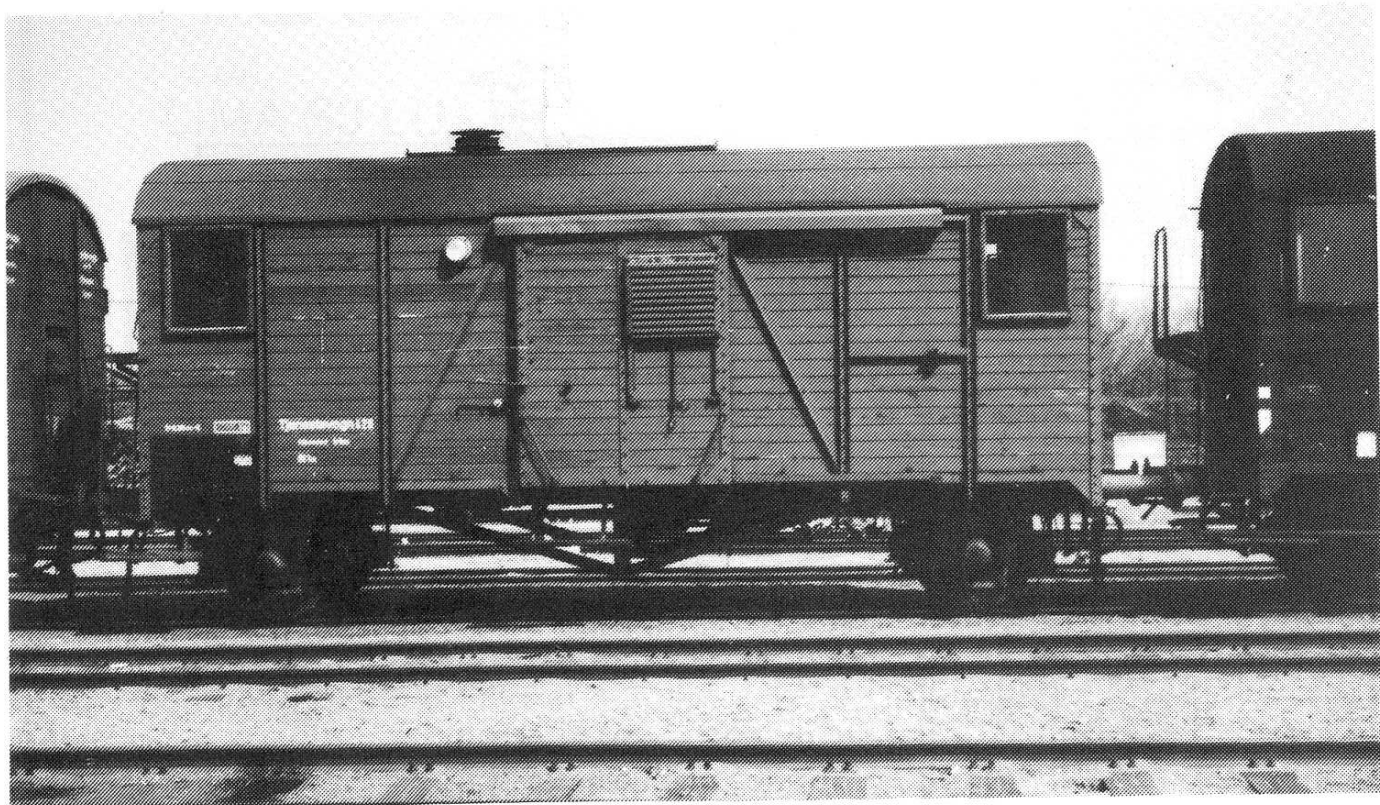
TJENESTEVOGNE

Rundt omkring på baneterræner finder man en mængde ældre vogne, der er ombygget til special- eller tjenestevogne. I deres forskellige udformninger og farver liver de gevaldigt op på ens anlæg.

Vi har valgt at vise en ældre godsvognstype som tjenestevogn. Forbilledet for denne/disse vogne finder man i Struer. Det drejer sig om ombyggede godsvog-

ne litra HD/Gklms, som vi bekendt kan finde i Liliputs program under katalog nr. 255/3.

Ombygningen er såre simpel: Koblinger og hjul aftages, og vognkassen aftages forsigtigt af undervognen. Med et bor bores fire huller, der hvor vinduerne skal sidde (se tegningen), og vinduerne udskæres med løv- eller stik-

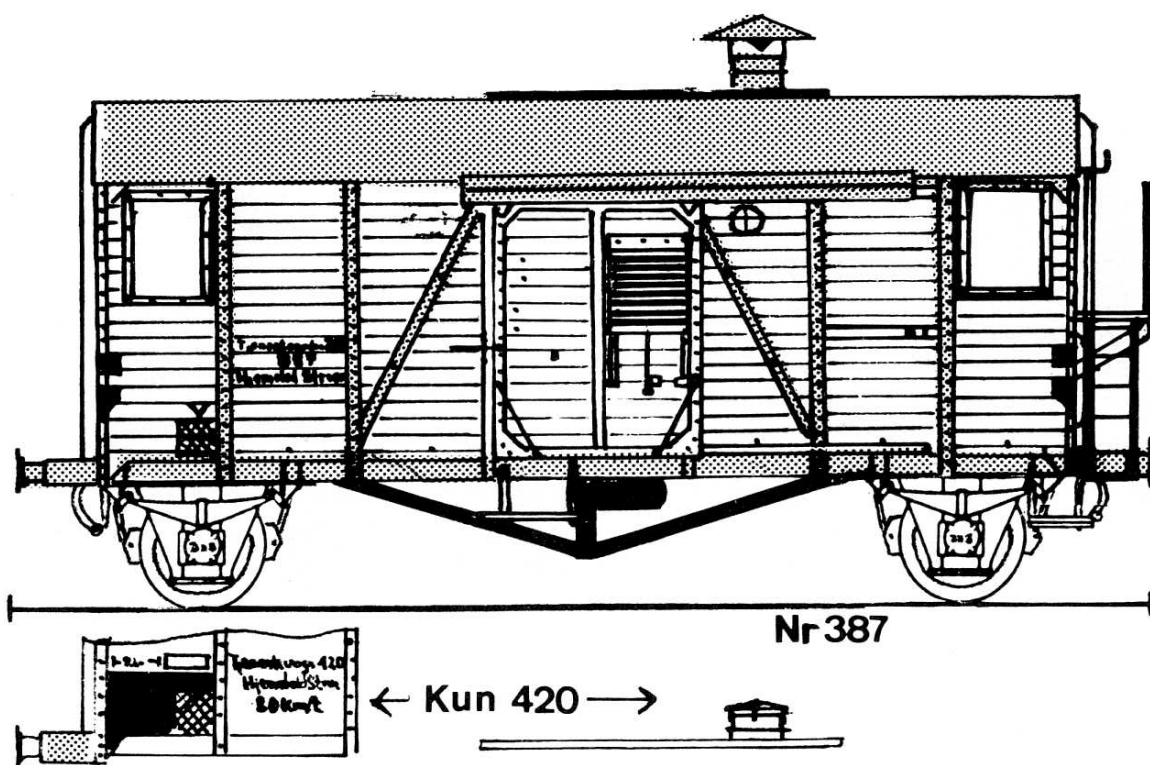


Tjenestevogn 420 i Struer, maj 1983. Udstyret med »lav skorsten«, ellers mage til broderen nr. 387. Bemærk, ingen hjørnemærker for bremseudstyr. Foto: SD



Tjenestevogn 387 i Struer, maj 1983. Bemærk skorstenen og trappen op til døren. En sjov lille model, som vil pynte på sidesporet.
Foto: SD

Skitse af DSB tjenestevogne nr. 387 og 420



sav. To af jalousierne skal anvendes senere. Åbningerne files pæne. Vinduesrammer fremstilles af tynde plaststrips og påsættes vognen.

Der hvor lampen ved siden af døren skal være, bores først for med et lille bor. Derefter et større indtil den rette størrelse er lavet. Lampen fremstilles af et stykke klart plast, f.eks. fra en samle-sætbærramme til fly, hvor cockpittet er støbt af klar plast. Files rundt i enden, og tilpasses hullet i vognkassen.

En ekstra ide: Da vognen er stationær skulle det ikke volde problemer at lægge lys ind. Man kan anvende en lysdiode med passende diameter som lampe. Oven på taget pålimes et stykke plastcard 0,3 x 30 x 10 mm. Skorstenen fremstilles af plast-rester fra skrotkassen og placeres på tagets centerlinie. Bemærk, at man her skal vælge, hvilken vogn man ønsker af hensyn til farven senere. Herefter pålimes de to jalousier, en på hver dør.

Vognen kan nu males. Ønsker man tjenestevogn nr. 387, skal hele vognkassen males meget mørkegrå, næsten sort. En farve, som matcher denne er Humbrol nr. 67 med et par ekstra dryp 33-sort. Husk at vognen skal have hvide hjørnemærker for trykluftbremser. Taget males Icopal-gråt, d.v.s. 27-grå med et par dryp 70-rød. Den lille trekant over seddelgitteret males 60-rød. Påskriften er hvid.

Ønsker man nr. 420 males denne i grågrøn farve, f.eks. med Humbrol 31 med lidt 27-grå. Påskrift hvid.

Skorstenene på vognene males rustrøde. Humbrol 70.

Vinduer limes på indersiden af vognkassen, og den/de skulle nu være færdige til at anbringe på anlægget.

En lille fiks detalje som han tilføjes vogn nr. 387, er naturligvis den tilbyggede trappe, der er opført i solignumfarvet træ.

SD

HOBBY-TOG

LIMA SJ LUX nr. 1627-28kr. **160,-**

LIMA SJ LUX nr. 5123-24kr. **110,-**

LIMA MZ + 3 B-vognekr. **300,-**

Vogne til svenske og norske persontog

Åbent:

Mandag 11.00-17.30
Tirsdag LUKKET
Onsdag, torsdag
og fredag 10.30-17.30
Lørdag 10.00-13.00



TOG og TINCENTRET
STRANDVEJEN 140
HELLERUP

Telefon (01) 62 55 92

PECO *STREAMLINE*

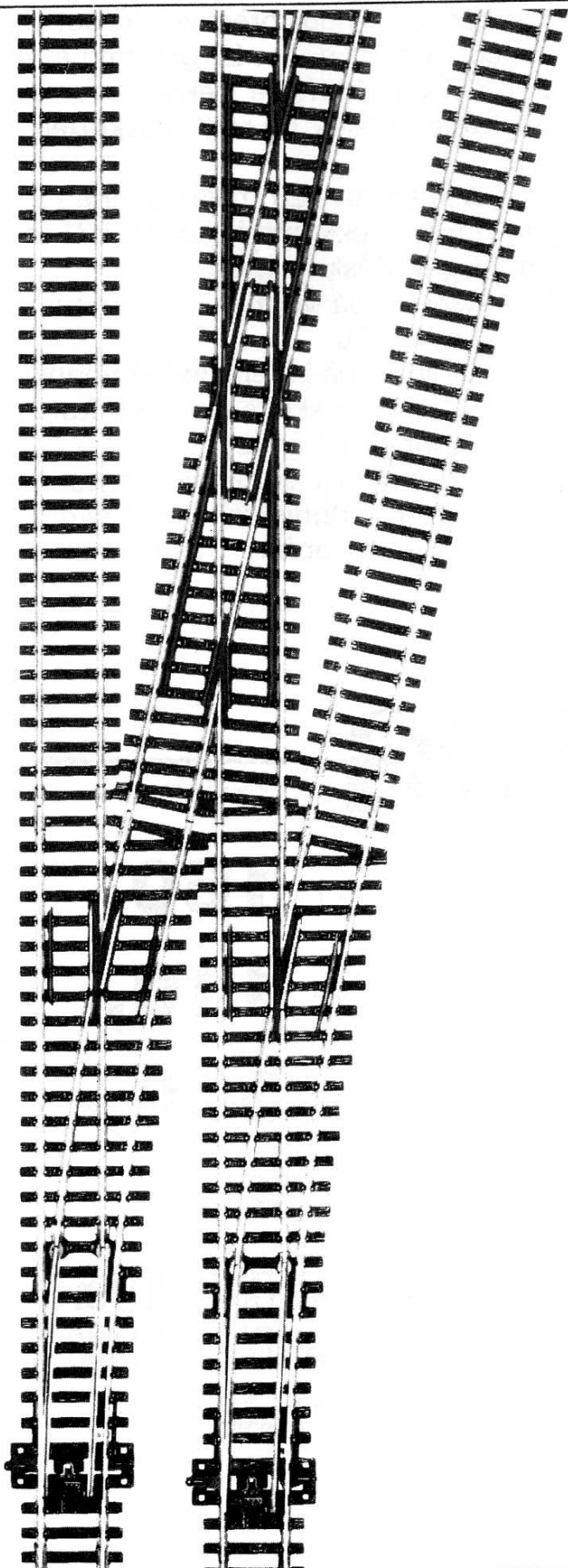
– billigst i længden!

ENEAGENTUR:

MJ-TEK

Liljehaven 19

2760 Måløv



INTET KAN SPOLERE UDSEENDET AF ET ELLERS PERFEKT MODEL-JERNBANEANLÆG MERE END DE STORE „METERLANGE“ SPORSKIFTEDREV, MAN OFTE SER VED SIDEN AF SPORSKIFTERNE.

PECO'S SPORSKIFTEDREV MONTERES SELVFØLGELIG USYNLIGT UNDER ANLÆGGET, UDEN FORDYRENDE EKSTRA TILBEHØR OG OMBYGNINGSSÆT.

VALGET ER DIT!

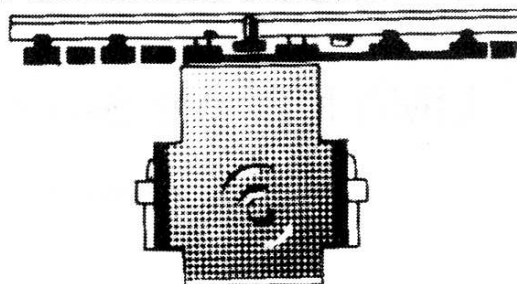
PECO har det største udvalg af fleksible skinner, sporskifter, kryds og tilbehør til sporrægning. PECO Streamline er det internationale skinneresystem anerkendt over hele verden som noget af det mest præcise og realistiske.

Sporskifterne har kortest muligt strømløst stykke og special fjeder som holder tungerne i den rigtige position.

Kørestrømmen kobles automatisk til det rigtige spor.

Holdbarheden fejler heller ikke noget.

Alle PECO Streamline skinner og skifter kan anvendes udendørs til havebaner.



Ja, så enkelt er det at montere skjult drev under sporskifterne. Til drevet kan der selvfølgelig monteres skiftekontakter for styring af signaler, kørestrøm m.m.

Kontakt din hobbyforhandler for nærmere informationer

HER ER »GAMLE DAGE« I HØJSÆDET

DAMP, DIESEL og VINRØDE VOGNE

LOKOMOTIVET har besøgt modeljernbane-klubben »Stationsbyen« (Mjk-S), der har til huse i en boligkarré i Avedøre. Foreningen blev stiftet i 1975. Man indrettede sig dog først i nuværende lokaler i 1977, hvor man gik i gang med at bygge det flotte anlæg, som er vort objekt i dette nummer.

Klubben tæller 29 medlemmer (maj 1985),

hvoraf ca. 20 danner kernen i de aktives rækker med Ebbe Merkelsen som dynamisk formand.

Alderssammensætningen strækker sig fra de helt unge til lidt ældre medlemmer, nogle med megen, andre med lidt, erfaring, hvilket bevirker et frugtbart samarbejde.

Selve modeljernbaneanlægget fylder 70 m²,



Haubro Station på Privatbanen. HFHJ M8 holder foran stationen med en række ældre HFHJ-personovogne. I baggrunden ses DSB's dobbeltspor Ringsted-Nivå.

idet lokalet er ca. 15 m langt og 5 m bredt. På de følgende sider gengives motiver fra anlægget, idet vi gør opmærksom på, at langt fra alle detaljer er vist på billederne. F.eks. er den del, hvor Frederikshavn Station ligger, udsendt til et senere nummer, idet man på denne del af anlægget arbejder ihærdigt med opbygningen.

Sporplanen er fra 1983, og er i det store hele i overensstemmelse med anlæggets nuværende udformning. Dog er der små detaljer og sporforløb, som er lidt ændrede, hvilket vi gør opmærksom på undervejs.

Udover de 70 m² som sporplanen viser, har foreningen yderligere 28 m² til rådighed i et tilstødende lokale. Her skal med tiden bygges en stor havnestation med færger. Endvidere har klubben sit værksted placeret her.

Generelt om anlægget

Der køres med 2-skinne/jævnstrøm på spor af alle fabrikater, lige fra Lima, Fleischmann, ROCO til meterspor fra PECO, blot fabrikatet passer ind i modelbilledet.

Anlægget er opbygget omkring DSB og en privatbane (HFHJ) fra 50'erne. Det er de faste anlæg: stationer, signalposte, byhuse m.v.,

der har bestemt denne periode sammen med det rullende materiel.

DSB-damptiden er storfavorit blandt medlemmerne, endskønt de fleste er så unge, at de aldrig har oplevet et damplokomotiv i ordinær drift. Den gamle tid er i højsædet her.

Man kører i perioderne I, II og III, mens periode IV med designrødt materiel er bandlyst. Til nød kan man lade en vinrød MZ befare sporene. Den aften LOKOMOTIVET besøgte klubben, havde en rød togstamme dog forvildet sig ind på anlægget, men blev hurtigt fjernet. Sandt og sige virkede den også helt fremmed i den gammeldags atmosfære.

Anlægget er opbygget i et rum med størrelsen 15,5 x 5 meter, og der er allerede på nuværende tidspunkt lagt 800 meter spor på DSB- og privatbanen. Hertil kommer over 20 meter spor til sporvejene.

Landskabet

Anlæggets underlag er spanteopbygget, hvorpå hønsenet m.v. er anbragt i ønskede former som bakker og forhøjninger i landskabet. Oven på dette er placeret firberhårsgræsmåtter, stykket sammen i forskellige grønne nuancer for at variere udseendet. Oven på græsmåtterne har man de nødvendige steder drysset græspulver i ujævne mønstre, illuderende ophøjede græskanter, volde, grøfter m.v.

Byerne er opbygget på fundament af pap, d.v.s. skiltepap, som man har fået hos Irma, Brugsen, Favør, og skåret det til i ønskede størrelser. Fortove er udskårede i tilpassede former og limet oven på underlagspappet, så der fås en naturlig fortovskant.

Veje, d.v.s. asfalten, er malet med grå Allakfarve, opblandet til diverse nuancer med sort henholdsvis hvid maling. Flise-illusioner er blot malet med hvid Allak, hvorefter flisemønstret er optegnet med sorte streger.

Husene på anlægget er en blanding af industrifremstillede og selvbyggede huse.

Man har den filosofi - indført af den meget aktive modelbygger Erik Madsen - at alle bygninger, som er placeret i nærheden af sporene skal være i skala 1:87, mens bagvedliggende huse godt kan være i 1:100. Bygninger, som ligger længere ude i horisonten, er 1:120 (fabrikat Mamos m.fl.), hvilket givet et naturligt perspektiv.

Selve baggrundene er baggrundspapir tilpasset de enkelte landskaber og byer, og er opsat med forbløffende effektiv virkning, hvilket også fremgår af artiklens fotos.

Industrihusene, der er fra de gængse kendte

(teksten fortsættes side 61)

KØB • SALG • BYTTE

**MODELJERNBANER
OG BILER**

**BØGER • BLADE
samt løsdele
til petroleumslamper**

Reparationer udføres

Åbningstider:

Man.-tors. 10.00-17.00

Fredag 10.00-18.00

Lørdag 9.00-12.00

Tirsdag lukket

ALADDIN

Sct. Jørgensbjerg 10

4400 Kalundborg

Tlf. (03) 51 27 66 - Giro 3 13 14 75

Felix Models

POSTBOX 2088 · 8240 RISSKOV DANMARK

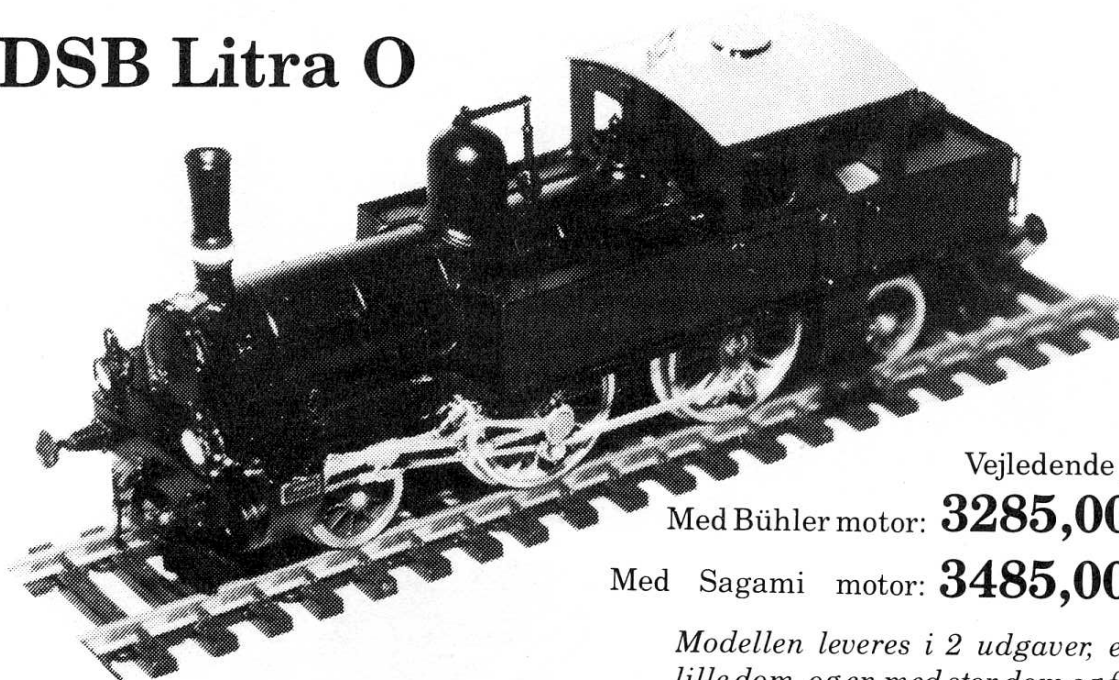
»MARCIPANBRØD«



Leveres i to-skinne jævnstrøm fra kr. **1895,00**

Modellen kan leveres i den ønskede baneforvaltnings farver og litreringer.

DSB Litra 0



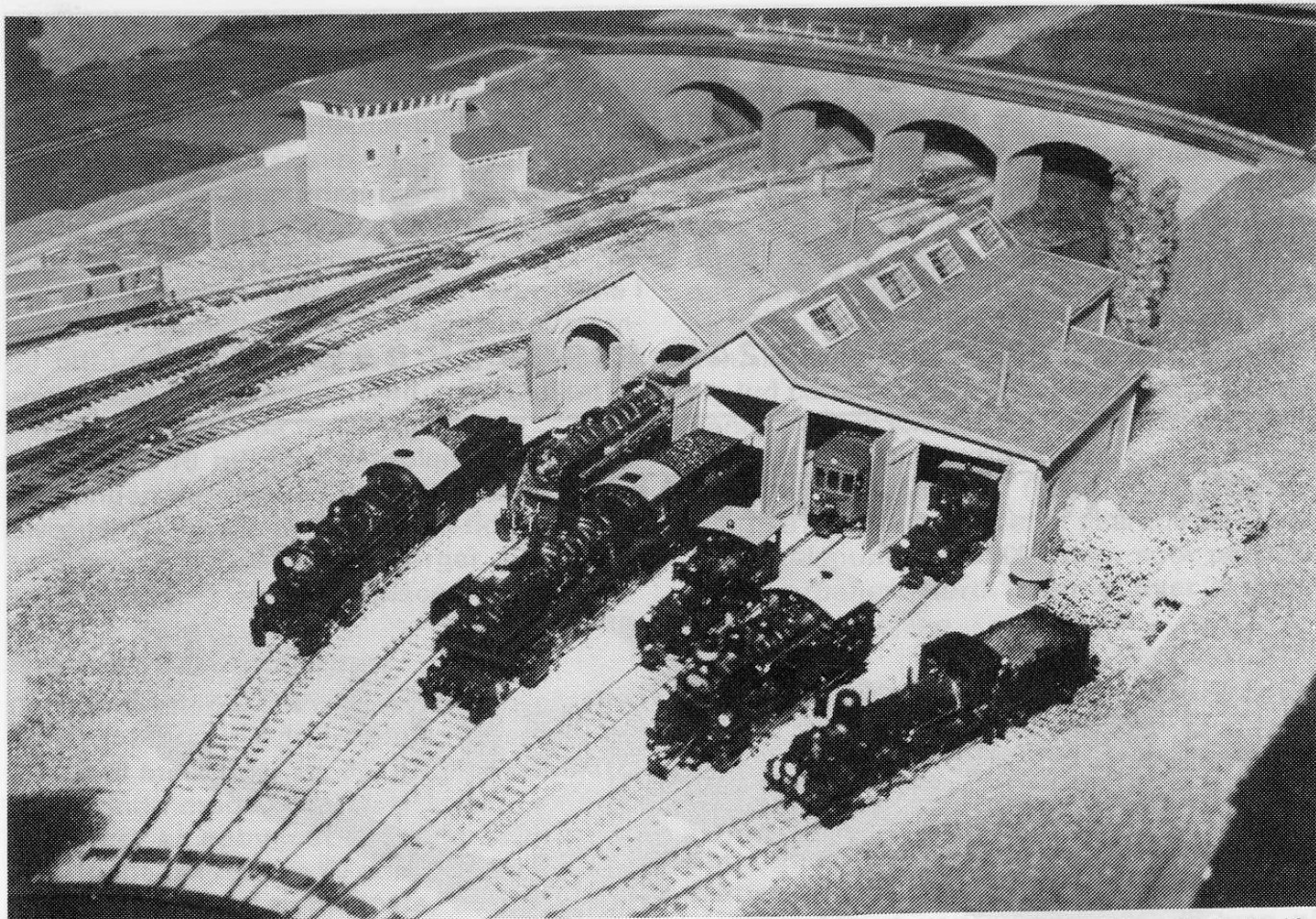
Vejledende priser:

Med Bühler motor: **3285,00 kr.**

Med Sagami motor: **3485,00 kr.**

Modellen leveres i 2 udgaver, en med lille dom, og en med stor dom og forhøjet kulkasse. Begge udgaver fås med tre forskellige numre.

(06) 15 44 09



Damptrækkraft ved remisen på Ringsted Station. Maskinerne er fra venstre mod højre: Litre H, S, N, Hs, Q og G. I portåbningerne stikker en Mo og en Hs snuden frem. I baggrunden en model af Kommandoposten i Odense. Læg mærke til den flotte vejbro i baggrunden.



En »modern« spurvogn (ROCO) passerer broen over banegraven på Ringsted station. Denne er ikke markeret på sporplanen. Selve Gl. Ringsted By er under opbygning.



3-vogns-lyntog under indkørsel på Ringsted Station fra Nivaa. Læg mærke til baggrunden. Modelhusene og baggrundskulisserne er anbragt så de falder synsmæssigt sammen til et flot perspektiv, og giver dermed modeljernbanen dybde. I forgrunden et ældre DSB-vandtårn af Skive H-typen.

firmaer, er blevet ombygget til dansk stil og patinerede, så de passer ind i miljøet. Flere steder finder man flotte håndmalede reklamemotiver på husgavlne, noget som var typisk for 50'erne.

Bygningerne er pyntet op med skilte af alle mulige slags. Således finder man på posthuset helt 100 pct. nøjagtige rød/gule postskilte. På væggene hænger reklamer, i vinduerne udsalgsskilte og på perroner køreplaner i ægte udførelser.

Tricket er lige så virkningsfuldt som det er enkelt: man har simpelt hen affotograferet virkelighedens skilte, og klippet dem ud efter fremkaldelse hos Kodak, Agfa m.fl. Afstanden til det fotograferede emne er afhængig af fotoapparatets brændvidde. Har man et apparat med 50 mm linse (det er mest almindeligt) er afstanden ca- 15-17 m, når man fotograferer til ∞ . Har man 40 mm brændvidde (flere pocket-apparater) skal man stå lidt nærmere motivet.

Erik Madsen er et stort aktiv for klubben når det gælder rullende materiel. Men også ved faste anlæg er han i forreste række. Hans bygninger er tro kopier af virkeligheden, bygget efter tegninger fra diverse modelbanebla-

de eller direkte fra fotos, hvor målene er omregnet til ønskede størrelse.

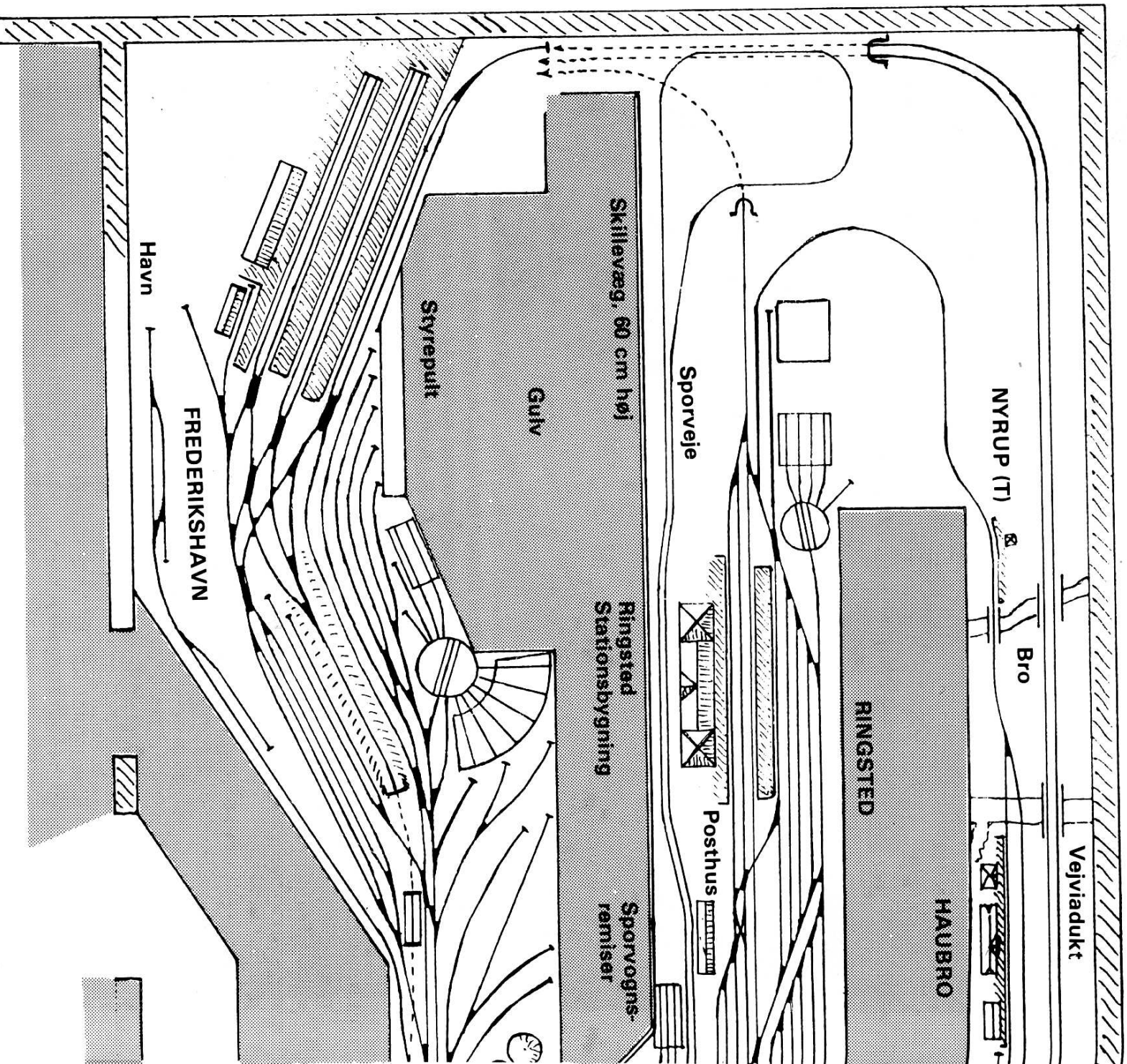
Han er bl.a. mester for Ringsted Station i opfindelig udførelse, mens det ene maskindepot på Ringsted Station er en gengivelse af Klampenborgbanens gamle remise. Den anden dampremise er Kalvehavebanens remiser, bygget efter tegninger i Signalposten. Man finder også en flot privatbane-station fra Ålborg Privatbaner (AHB). Denne station dukker op i LOKOMOTIVET på et senere tidspunkt.

Holme-Olstrup Station med signalhus og det hele (bygget efter tegninger i UK-modelinf.) er bygget helt fra grunden i meget flot udgave.

Også Haderslev Maskindepot, bygget efter tegninger i LOKOMOTIVET, finder man på anlægget.

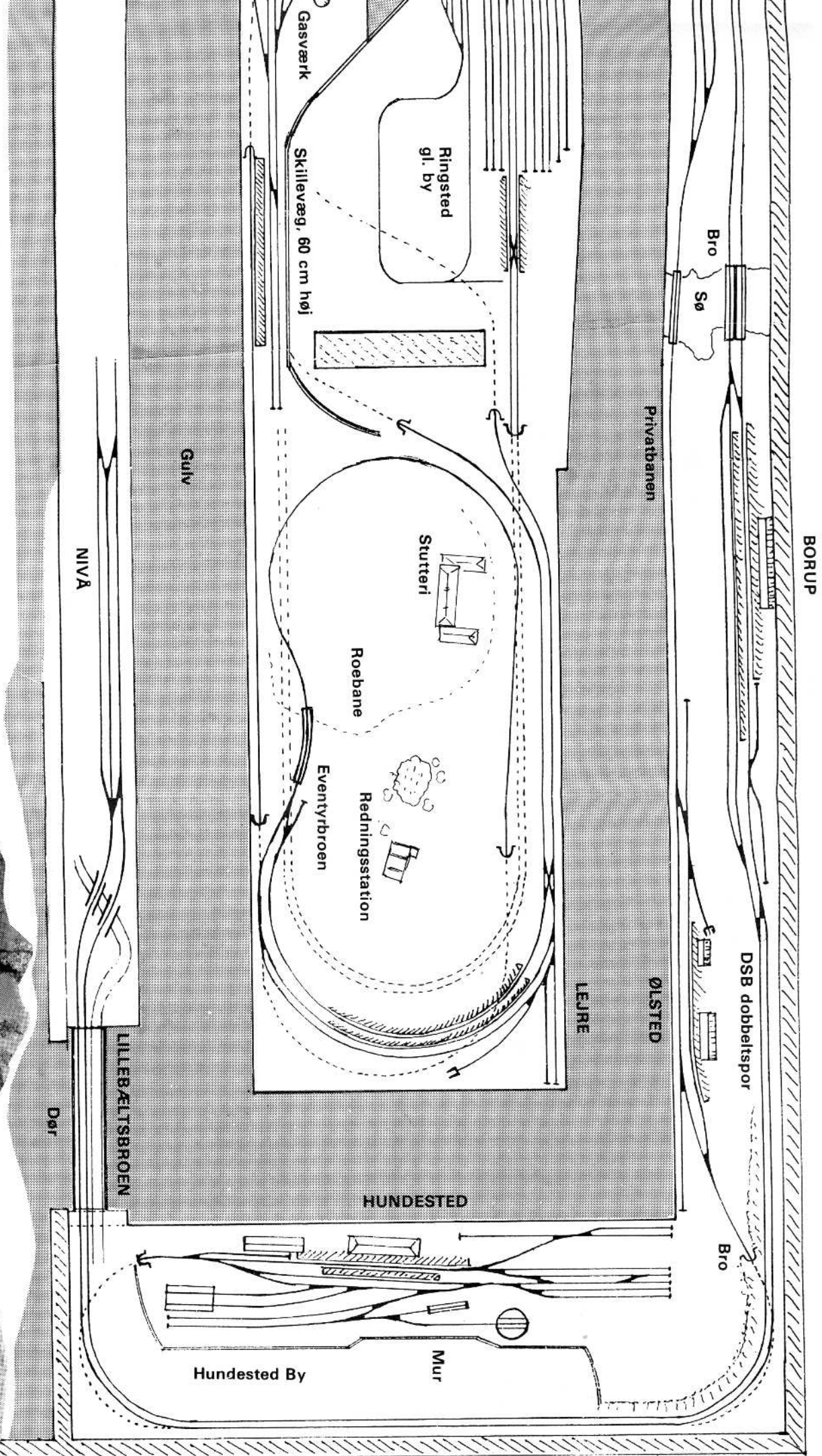
Erik Madsen er »brofanatiker«, hvilket tydeligt fremgår af de mange forskellige brobygninger på anlægget, lige fra små DSB-stenkister til større viadukter, bygget i nøjagtige gengivelser efter forbillederne. De liver gevaldigt op på et anlæg (bro-artikler af Erik Madsen følger også senere i LOKOMOTIVET).

(fortsættes næste side)



Landskaberne på »Stationsbyens« anlæg er gennemskåret af vandløb. Det giver en god anledning til at slå bro over disse. Vandillusionen er i øvrigt fremstillet ret enkelt, idet man blot har lagt blåt papir på underlaget, hvorefter der er limet klar plast ovenpå. Til sidst er malet med blå-grønne farver oven på plastic'en, afstemt efter forholdene. Sivene er optrevlede hår fra reb eller fra aflagte tandbørster, malet med gul-brun Allak-farve. Vandkanterne er brun eller grønmalet plasticpadding hvor »sivene« er stukket ned i, evt.

overdrysses med fin, grøn savsmuld. Skum på bølger er blot et anstrøg af hvid farve. Selve landskabsopbygningen følger nøje den gyldne regel om, at landskabet skal løfte sig bog fra beskueren, og at der skal være plads til forgrund at bygge på (Se artiklen Sporplanner og Anlægsdesign andet sted i bladet). Træer er afskårne grene, pyntet med islandsk mos i diverse grønne nuancer. Det er ikke den mest naturtro måde, men den er meget billige end at købe træerne færdige. Men træerne - fik vi at vide - skulle efterhånden spray-



es med klar spray-lim og dryppes i en passende »bløvblanding« af grøn savsmuld og fibergræs i diverse nuancer.

Ballasten er lagt både som skæver og sand. Førstnævnte naturligvis på hovedsporene, mens sandballasten er lagt på side- og ranger-spør.

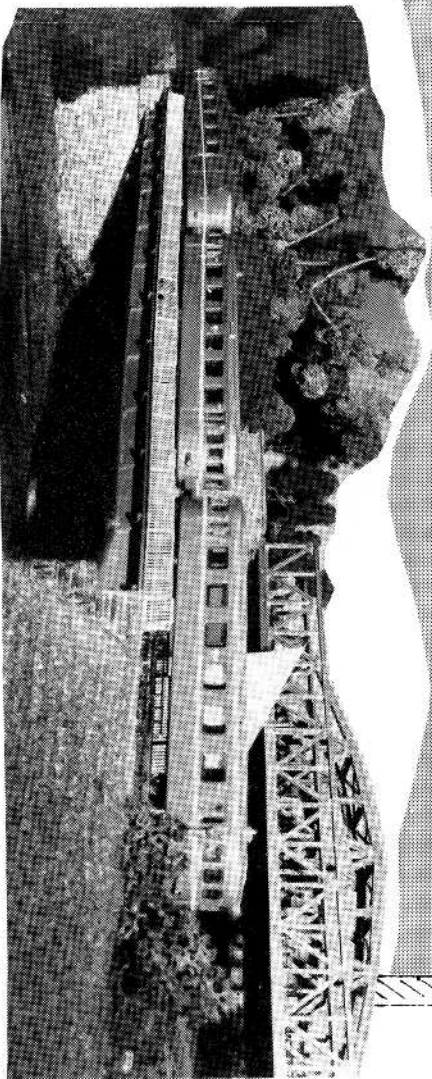
Skæverne er lagt med finkornede erts i størrelsen 1/2-2 mm, købt sækkevis hos det lokale bygemarked.

Når sporene lægges (+ elektronikken) anbringes skæverne løst ovenpå, hvorefter forlyn-

det lim sprøjtes oven på ved hjælp af blomsterforstøver. I blandingen er hældt lidt opvaskemiddel, og når det er tørt sprøjtes fortyndet brun + rød Allak (rust) oven på skæverne.

Spør i sandballast er lagt i fin strandsand, og så sprayeret med fortyndet hvid lim ved hjælp af blomsterforstøveren. På sidespor er anbragt totter af græs mellem og omkring sporene ved hjælp af græsfiber. Visse steder vokser »græsset« over de rustne spør.

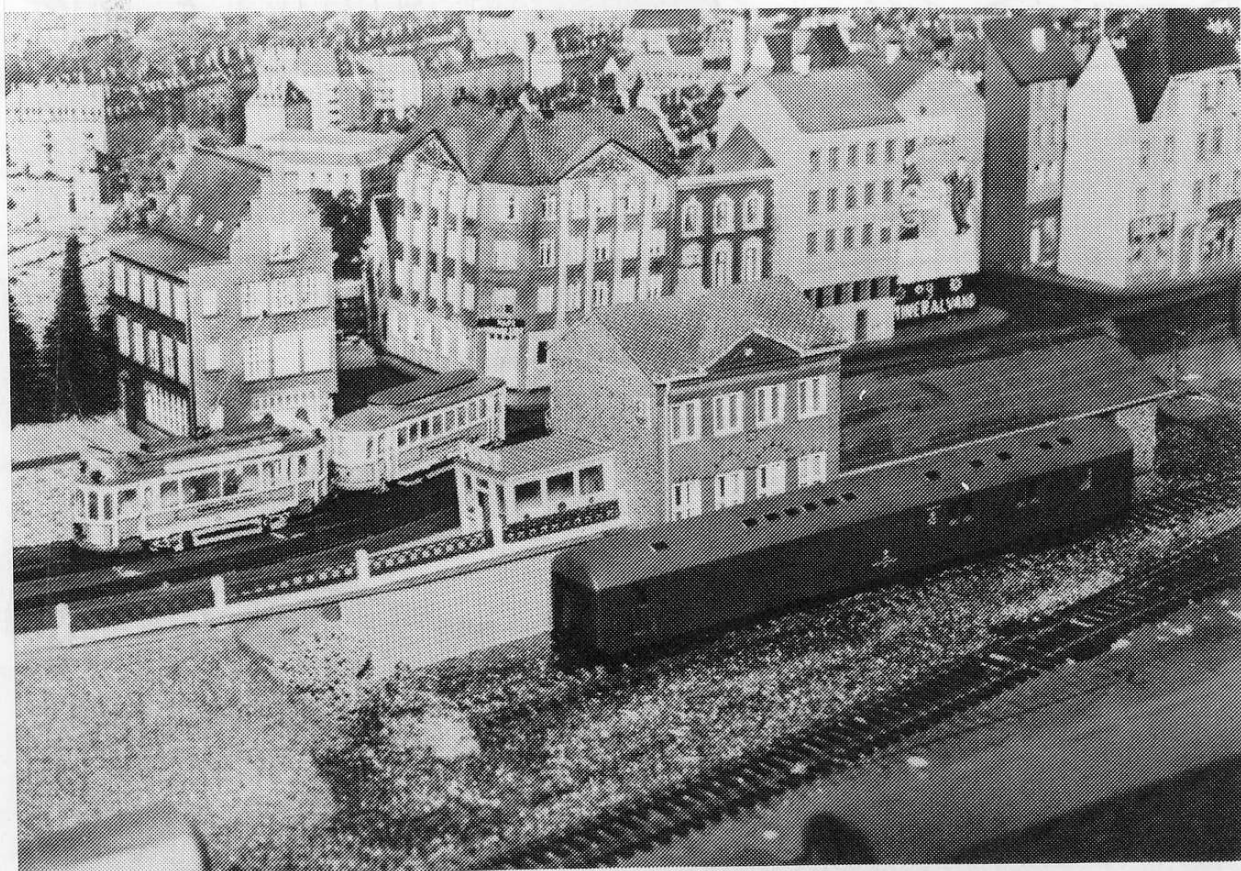
(fortsættes næste side)



Daddelæsker på farten. Her passerer toget broen over søen på Privatbanen på vej mod Hundested.



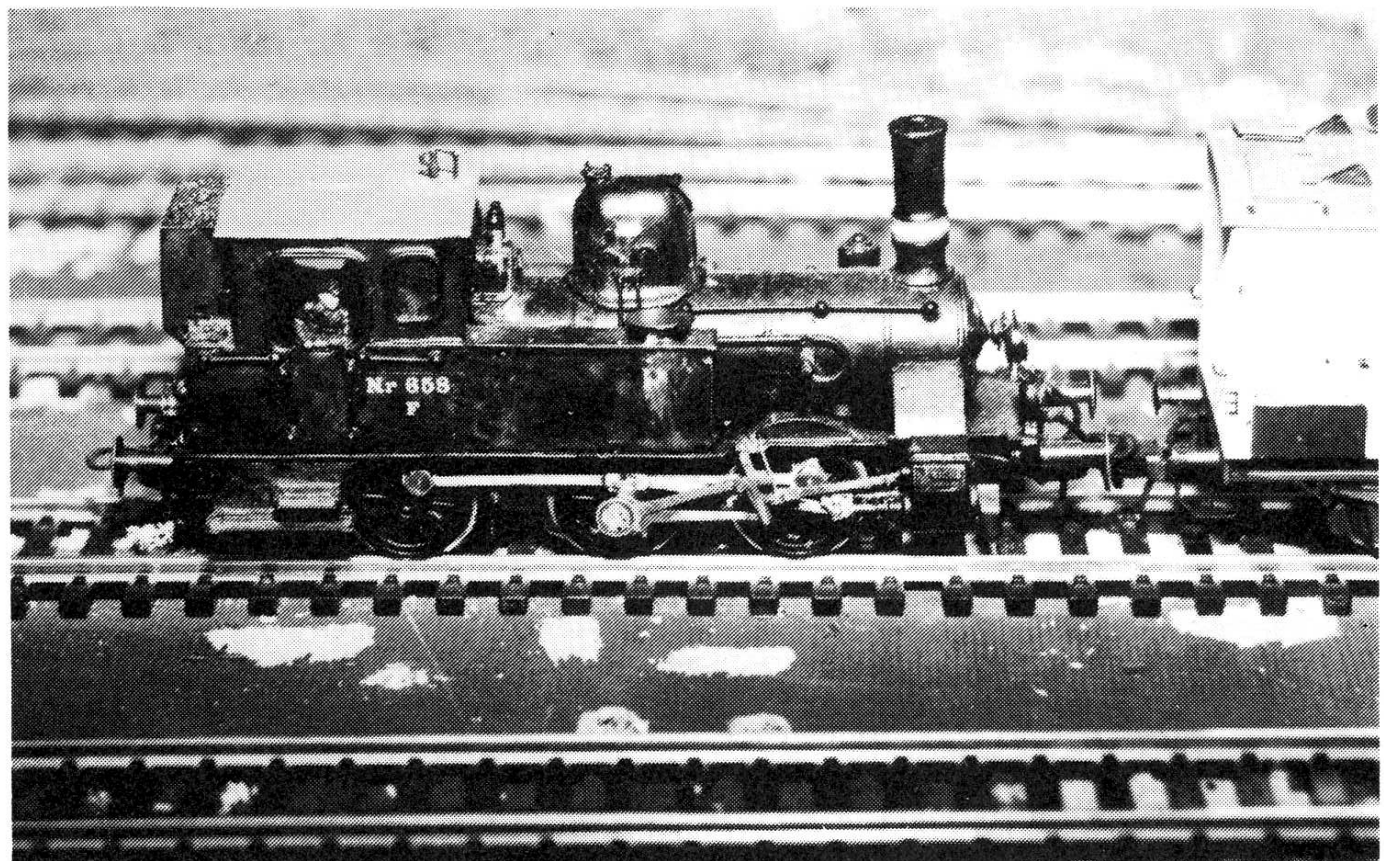
F 658 passerer »Eventyrbroen« med et godstræk. Trækket består af litra IS og Q-vogne i diverse farver. Under broen ses smalsporsbanen med sukkerroetoget, og i baggrunden det mondæne heste-



»Børstebækket«: En gammeldags sporvogn ruller forbi posthuset, hvor en nyanskaffet P-vogn er klar til at modtage dagens post. Også her giver baggrundskulisserne en fantastisk dybde. Læg mærke til huset med reklamen for Stjerne Øl til højre i billedet. Hånddekoreret i flotte originale farver. Sådanne reklamer findes flere steder på anlægget, bl.a. én med reklame for Ginge. Sporvognen er opbygget af træ. Næsten alle huse er af fabrikat HELJAN. Posthuset er bygget af Erik Madsen.



Hestestutteriet i nærbillede. Godset består af diverse huse fra HELJAN. Hovedbygningen er »Den gamle Kro«, som er omdannet til formålet, mens de øvrige huse er sammenstykkede bondegårde og -huse. Drivhuset er fra Fallers program. Bemærk roebanen, der snor sig uden om Godset (Stutteriet). I højre side af billedet kan man skimte en vognkasse ved smalsporsbanen. Sidstnævnte er lagt med Liliput-spor (9 mm).



En flot model bygget af Kim Riishede, nemlig DSB litra F 658 bygget helt fra grunden i messing. Også gangtøjet er selvfremstillet. Maskinen rangerer på Ringsted Station, der er ved at få omlagt sporene, hvilket forklarer den manglende ballast.

I det øvrige landskab finder man andre flotte, næsten selvstændige dioramaer, bl.a. et stut-teri med tilhørende gartneri, en camping-plads med badende ved søen, en ældre redningsstation med MAK-redningskøretøjer... og under den såkaldte »Eventyrbro« (med forbillede fra VNJ), snoer sig en lille smalsporsbane rundt i landskabet og ind forbi stut-teriet. Her er alt, hvad hjertet begærer.

Sporforløbet

Ved at betragte sporplanen får man et indtryk af det flot planlagte og opbyggede anlæg. Helt ude til højre finder man Hundested Station, hvorfra man kører ind under DSB-dobbeltsporene, og skjult kører rundt og kommer ud fra øverste højre hjørne under en DSB betonbro. Herfra går sporene videre til Ølsted, hvor stationsbygningen er en let omdannet version af Heljans Strandby Station. Sporene fortsætter og følger DSB's over søen, HAU-BRO station og videre til Nyrup trinbræt. En stor kurve, og sporene fra privatbanen ender på Ringsted Station.

Sporplanen til Ringsted Station i dag er ikke helt i overensstemmelse med tegningen, idet der er lagt en ekstra remise ind i modsatte ende af den indtegnede.

Rejsen fra Ringsted kan fortsætte enten til Nivaa (over Lillebæltsbroen) eller til den endnu ikke færdigbyggede Frederikshavn, hvor under der løber en hel del skjulte spor, som ikke er medtegnet på sporplanen af over-skueligheds-hensyn.

På langsiden, hvor Nivaa Station ligger er man for tiden i gang med at gøre sporforløbene færdige. Det er meningen at sporene fra Nivaa skal fortsætte ind i det tilstødende værkstedsrum, hvor det er ideen at placere en station med færgehavn.

Som det fremgår af sporplanen, er der rigelig kørestrækning for tung trafik, der skal foregå i bedste DSB 50'er stil.

Det rullende materiel

er som allerede nævnt bygget til perioderne 1890-1969.

Anlægget er derfor domineret af damptrækraft og ældre motormateriel. For Statsbanens vedkommende kan man fremvise litra H godstogslokomotiv, bygget på Jouef underdel med selvbygget overdel. Det samme gælder det tunge rangerlokomotiv, litra Q. Man finder også en S-maskine, bygget over Nyboder overdel og PIKO underdel. Rangermaskiner litra Hs ruller rundt på anlægget i flere udgaver. Litra E er bygget af UK-modeller med

MODELTOG OG TILBEHØR

Vor forretning bugner af varer fra MEKANIK - og i løbet af efteråret kommer alle »godbidderne« frem - så kig ind, vi har også noget, du kan bruge.

**SUPERTILBUD på ARNOLD - LGB - POLA
brugt MÄRKLIN m.m.**

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



ny motor i tenderen. Det samme vedrørende litra P. En meget flot litra F bygget helt i messing -incl. gangtøj - af Kim Riishede sørger for rangering på Frederikshavn Station. Også de traditionelle litra N og T er blandt damplokomotiverne.

Motormateriellet omfatter Mo-vogne, og en kuriositet fra de tidligere DSB-dage, nemlig en MF-motorvogn bygget af træ.

Et flot 3-vogns lyntog sørger for lynforbindelse mellem Ringsted og Nivaa - over Lillebæltsbroen naturligvis. Sidstnævnte er indpasset, så den kan slå bro mellem anlægget ved indgangsdøren, idet den er flytbar.

Personvognsmateriellet er mangeartet, ligesom det var tilfældet i virkeligheden.

Man kan oprangere hurtigtogsstammer bestående af litra AVM, Cc og CB m.v., posttog med PA og DA, nærtrafiktog m.m. af CLE, CL og CO eller MO-styrevognstog med CRS o.s.v.

Til godstræk er der CU og CXM til rådighed for togføreren. Selve godsvognsparken omfatter ældre kølevogne litra IS, IKP, IKA,

stykgodsvogne litra Q og HD, og åbne godsvogne litra TF, PE, PTR o.s.v. Endvidere kan indrangeres vogne fra private firmaer, bl.a. DDPA-og Kosangas-tankvogne. Langt fra alt materiel er nævnt.

Privatbanen - opbygget med HFHJ som forbillede - kører naturligvis med meget HFHJ-materiel.

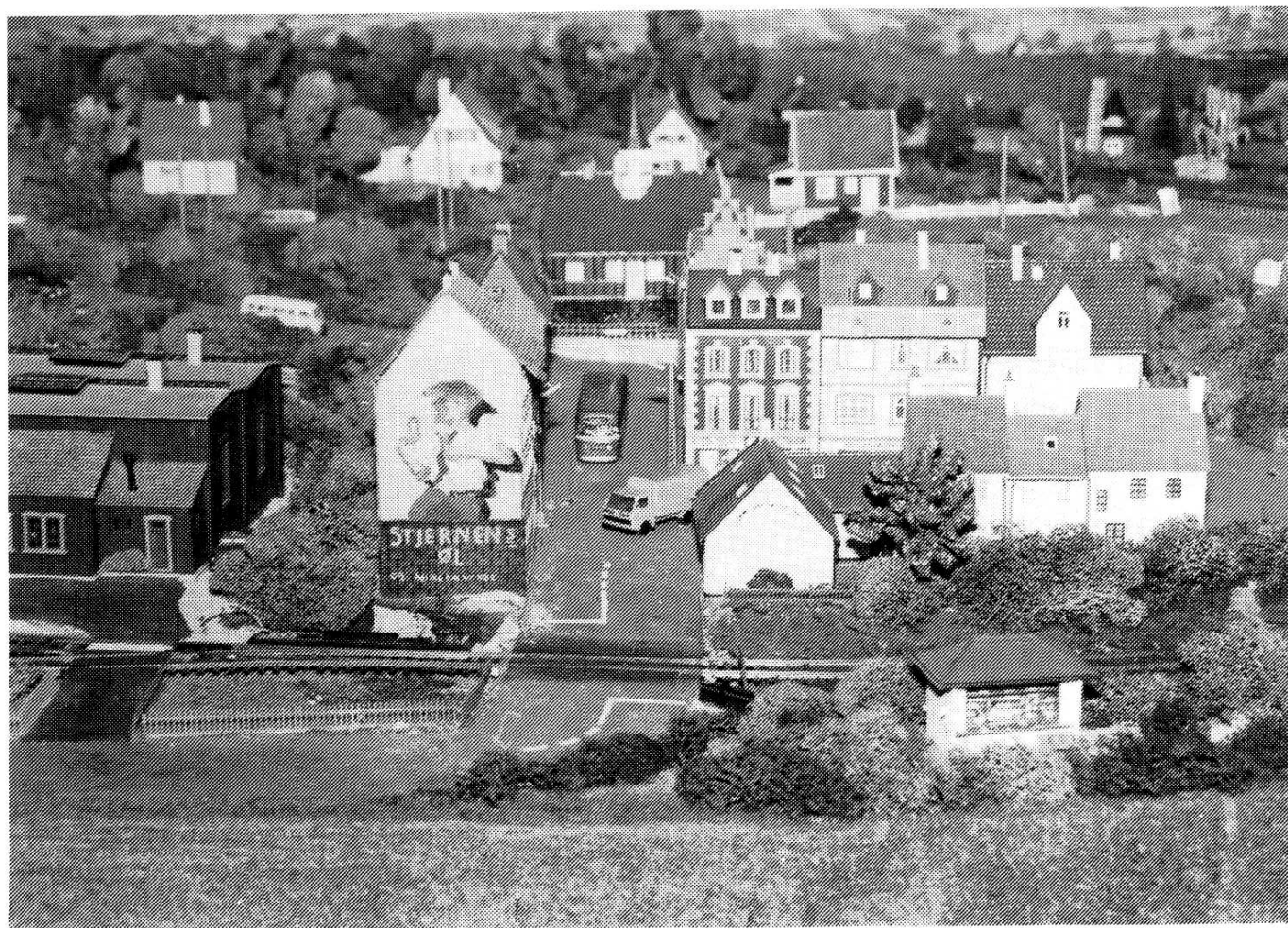
Næsten alle ældre person- og rejsegodsvognstyper fra HFHJ er at finde, ligesom det traditionelle marcipanbrød er en uundværlig ingrediens. Men også en masse fra andre baneforvaltninger ruller på strækningen.

Det gælder således damplokomotivet OHJ 38, der er opbygget på PIKO underdel, mens overdelen er selvbygget i plast - undtagen kedlen, som er et stykke rundblik fra et have-redskab (håndtag fra blomsterske).

Hvad der ellers kører på det store anlæg, skulle med al tydelighed fremgå af billederne. Alt er opbygget med den største akkuratess og med materialer man til daglig kasserer som ubrugelige.

I stationsbyen har fantasien ingen grænser, men den følger forbilledet.

TA



Byparti fra Hundested. Til venstre i billedet skimtes lidt af remisen på Hundested Station, mens der i højre side i forgrunden gemmer sig et lille pumpehus mellem buskene. Bemærk den flotte håndmalede reklame på husgavlen. Husene er en blanding af industri og selvbyg.

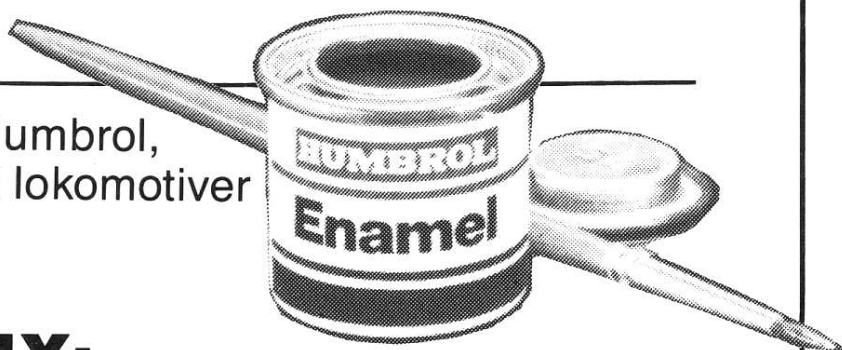
TOGKÆLDEREN

- forretningen med fut i...

Lammestrupvej 4 · 4140 Borup · Telefon 03 - 62 75 82

NYHED

Vi fører nu også alt i Humbrol, bl.a. originale farver til lokomotiver og vogne.



TRIX:

E-vogn med litereringsark . . .kr. **79,85**

Tenderlokomotiv 2430 fra
Königlichen Bayerischen
Staatsbahnenkr. **895,00**

Vogne 3737 + 3736 pr. stk. kr. **188,00**

2740 skinnebus VT 75.9 +
VB 140kr. **745,00**

...og mange andre dejlige TRIX-emner

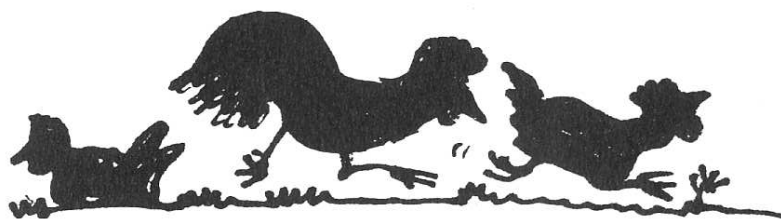
MÄRKLIN

4415-vogne for samlere har vi altid et stort udvalg af f.eks.:

Tysk ØI-tog

bestående af diesellok + 7 vognekr.

2295,-



ALTID PARAT TIL EN NY FORRETNING

Åbent:


Mandag-torsdag 10.00-17.30

Fredag 10.00-20.00

Lørdag 9.00-14.00

offset
bogtryk
kopiservice

73 20 72

 reklame & tryk
Vordingborgvej 74 ● Næstved

