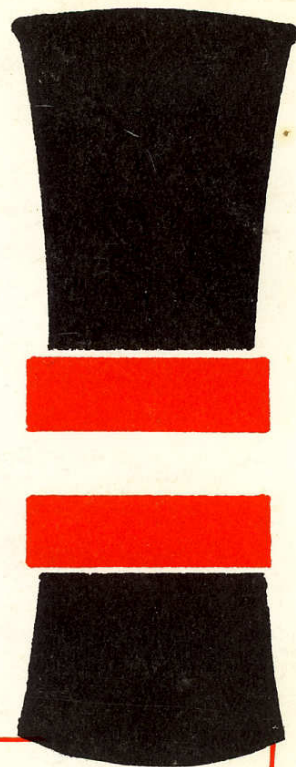


LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER



- *1600 eksemplarer*
- *72 sider*
- *staffagefarver*

Sidebaneidyl i Sønderjylland i 60'erne. Lokal-tog bestående af MO 1876 med enlig CM-vogn foran Skærbæk Station i sommeren 1963. CM-vognen af den spidse type, der her er hængtet på MO'eren, er vor midtersidetegning i dette nummer.

Foto: Guldbæk, Esbjerg

13

15. august
1986
4. årgang

Kr. 25,-
incl. moms
ISSN 0108-9307

ARNOLD-N

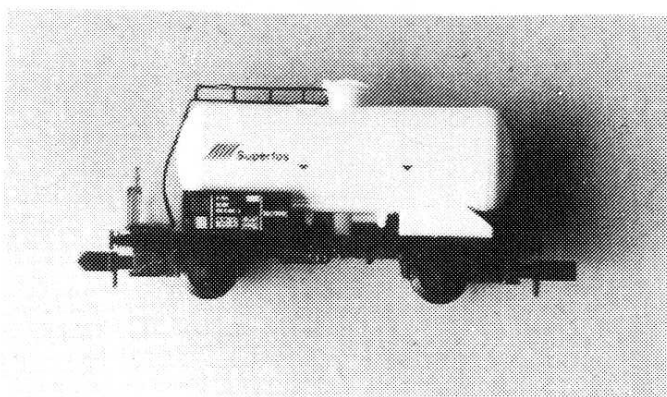
Modeljernbanen i størrelse N - lige noget for dig...

Tankvogn nr. 4363-10

Model af DSB Superfos tankvogn
i original bemaling.

Vejledende
udsalgspris
kr.

97,-



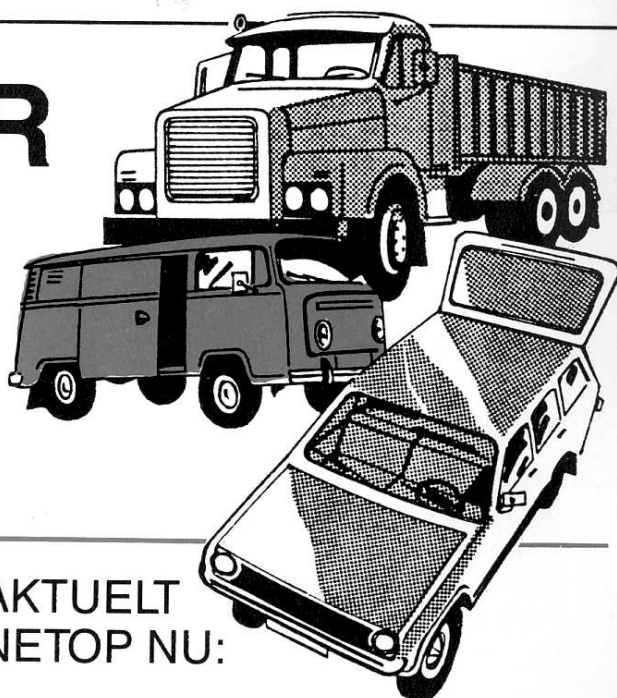
ARNOLD-N KATALOG med prislister kr. 25,-
ARNOLD-N BEGYNDERSÆT 0111 kr. 338,-

IMPORT FÅS I VELASSORTEREDE HOBBY- OG LEGETØJSFORRETNINGER

MODEL-BILER

Vi fører alle mærker: Wiking, Kibri, ROCO, Herpa, DMC, Praline, Maag, Albedo, Preiser, Brekina. Endvidere tilbehørs- og ombygningssæt, transfers fra DMC m.v.

*Ring og hør nærmere -
Vi sender over alt i landet*



Smiths

LEGETØJ
&
HOBBY



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

AKTUELT
NETOP NU:

Priser figurer, malede
og umalede til alle
epoker. Malede fra kr.

34⁵⁰

NYHED! Umalede figurer. Banepersonel
og andre persongrupper fra omkring år
1900. 72 stk. +
diverse tilbehør

128⁷⁵

Kr.

NYT I KUPEEN

Kære læser, velkommen til 4. årgang, der indtil nu bliver den største og mest farverige i bladets historie.

Antallet af sider bliver pr. nummer mindst på 72 sider, afhængig af annoncemængde, og der er lagt lidt farver - såkaldte staffagefarver - på nogle af siderne for at gøre bladet mere tiltrækkende og læseværdigt. Vi håber, det vil falde i læsernes smag. Oplagstallet bliver på mindst 1600 eksemplarer pr. nummer, men det vil dog hurtigt kunne ændres i opadgående retning, hvis det kræves.

Med hensyn til indholdet, bliver det over samme læst som hidtil, men byggebeskrivelserne bliver efter læsernes ønsker fyldigere, d.v.s. at »aktiviteterne« bliver færre, men grundigere.

I dette nummer er den populære rubrik »Sporskiftet« udvidet temmelig meget, da vi har fået mange henvendelser fra læserne, såvel telefonisk som skriftligt. Og sådanne vil vi naturligvis ikke sidde overhørigt.

Ellers lider vi stadig af kronisk pladsmangel, trods det at sidetallet er sat op. Teknisk kan vi ikke komme højere end 76 sider (som julenummeret påregnes at blive), så derfor har vi beklageligvis måttet skære ned på en hel del af nyhedsstoffet. Dette påregnes at blive bragt i julenummeret. Det samme gælder nyt inden for »jernbanelitteratur«, »fra klubberne« m.v., men vi håber på forståelse fra de implicerede parters side. Artiklerne i dette nummer *kunne* simpelt hen ikke ligge over mere, da redaktionen har haft disse liggende i alt for lang tid, bl.a. lyntogsartiklen, hvor der også følger rettelser til lyntogssærskriftet.

De udskudte nyhedsartikler vedr. dansk modelbanemateriel bliver ikke aktuelle af den grund, idet mange af de perler, som dukker op i løbet af efteråret er i udviklingsfasen, og først vil være realiteter omkring udgivelsen af næste nummer af LOKOMOTIVET. Under alle omstændigheder håber vi, at alle mj'ere på bedste vis vil støtte initiativerne! Af tidsnød kan udgivelsesterminerne i det kommende år godt blive lidt forrykkede, men ikke mere end det er til at tolerere.

Hermed velkommen til nr. 13.

Red.



**LOKO
MOTIVET** 

LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningen af samme navn. Dennes formål er at udgive et blad om modeljernbane og tilbehør, samt anden lektüre 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 forfatterens, 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



Forbilledet for vor side-5-vogn: DSB litra lblps, her nr. 20 86 805 3 084-6, fotograferet i Næstved, september 1977.

Foto: Jan Lundstrøm, Næstved

DSB litra lblps

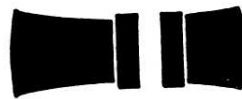
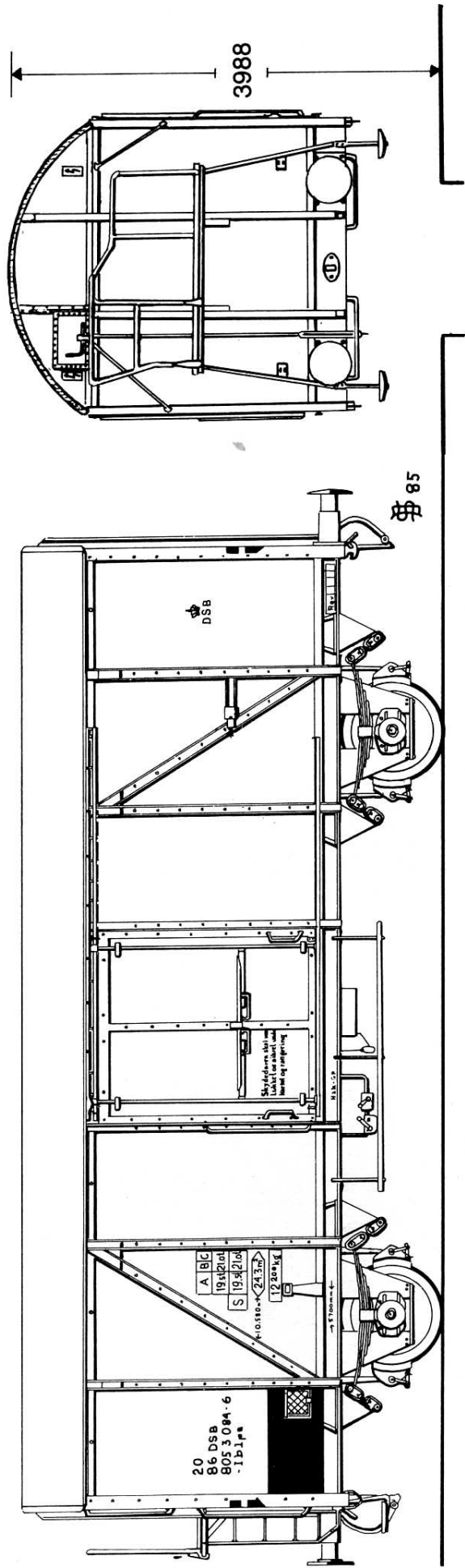
— en særpræget lukket stykgodsvogn, både til DSB og som private firmavogne

Igen en side-5-vogn, hvor begynderen med lidt øvelse kan være med. Og denne gang en moderne type godsvogn, der både kan have MY, MX og MZ som trækraft.

Udgangspunktet er LIMA's GS-vogn, katalog-nr. 3106, 3161 eller tilsvarende, hvorfra vi anvender undervogn og tag. Det giver flere fordele, bl.a. får man tagprofilet, og undervognen er klar til at køre uden besvær. Målene er 100% i overensstemmelse med forbilledet.

Bygning af vognkasse

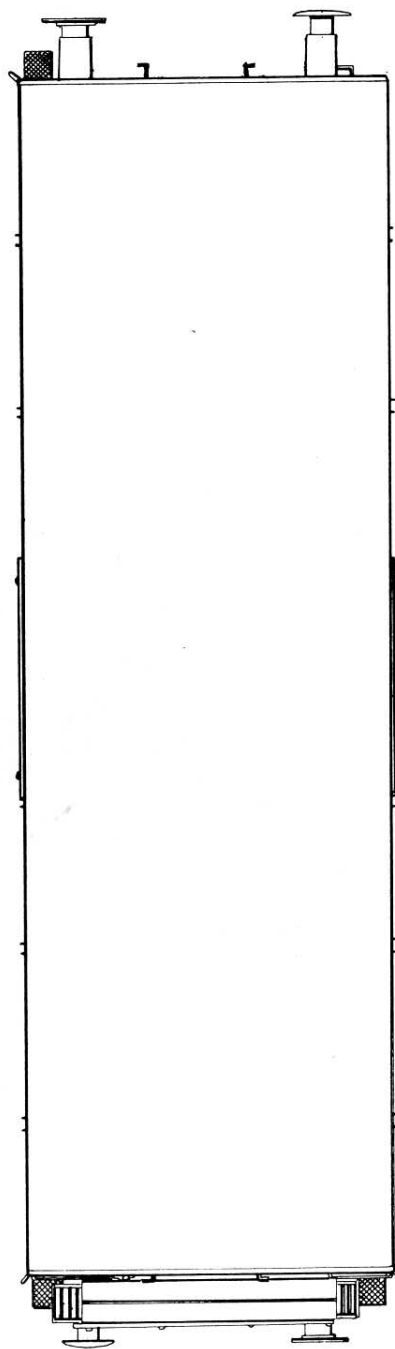
Først adskilles vognen, idet taget aftages på sædvanlig måde, hvor lemmene er sammenstøbte med taget. Lemmene trykkes indad, og taget løftes forsigtigt med en skruetrækker, og lempes af. Dernæst fjernes undervognen fra vognkassen. I bunden finder man to huller, der hvor overdelen er stukket ned i og fastlimet. Disse udbores simpelthen med et bor af passende størrelse.



**LOKO
MOTIVET**

**DSB
litra lb1ps
805 3 000 - 999**

← 620 ← 1820 ← 5700 ← 1820 ← 620 ←



DJM

1:87

Type: Lukket isoleret godsvogn

Regi: DSB

LITRA NR.

Bygget: Ombygget Cvk 1968-70

Tegnet: Steffen Dresler, 1986

Inden man går videre med bygningen, bør man lige studere industrivognkassen, idet dette kan lette den videre fremstilling. Den ny vognkasse skal jo stort set have de samme mål som den gamle, så opbygningen er mægtig til.

Optegn sider, bund og gavle på 1,0 mm tyk glat plasticard. Markering af døre og stolper foretages (indstreges) efter tegning 2, hvorefter delene udskæres. Mål på sider, bund og gavle fremgår af styklistetegning nr. 1. Husk udskæring for bremsesving i den ene gavl (bremseplatformen) inden gavlene udskæres. Det er lettere at skære hul på et stort stykke, end når stykket er tilpasset i endeligt mål. Hullet til bremsesvinget skal være 5×3 mm.

Gavlrunderne tilpasses lettest ved at indtegne dem efter GS-industrivognens tag som skabelon.

Delene limes derefter sammen. Husk at si-

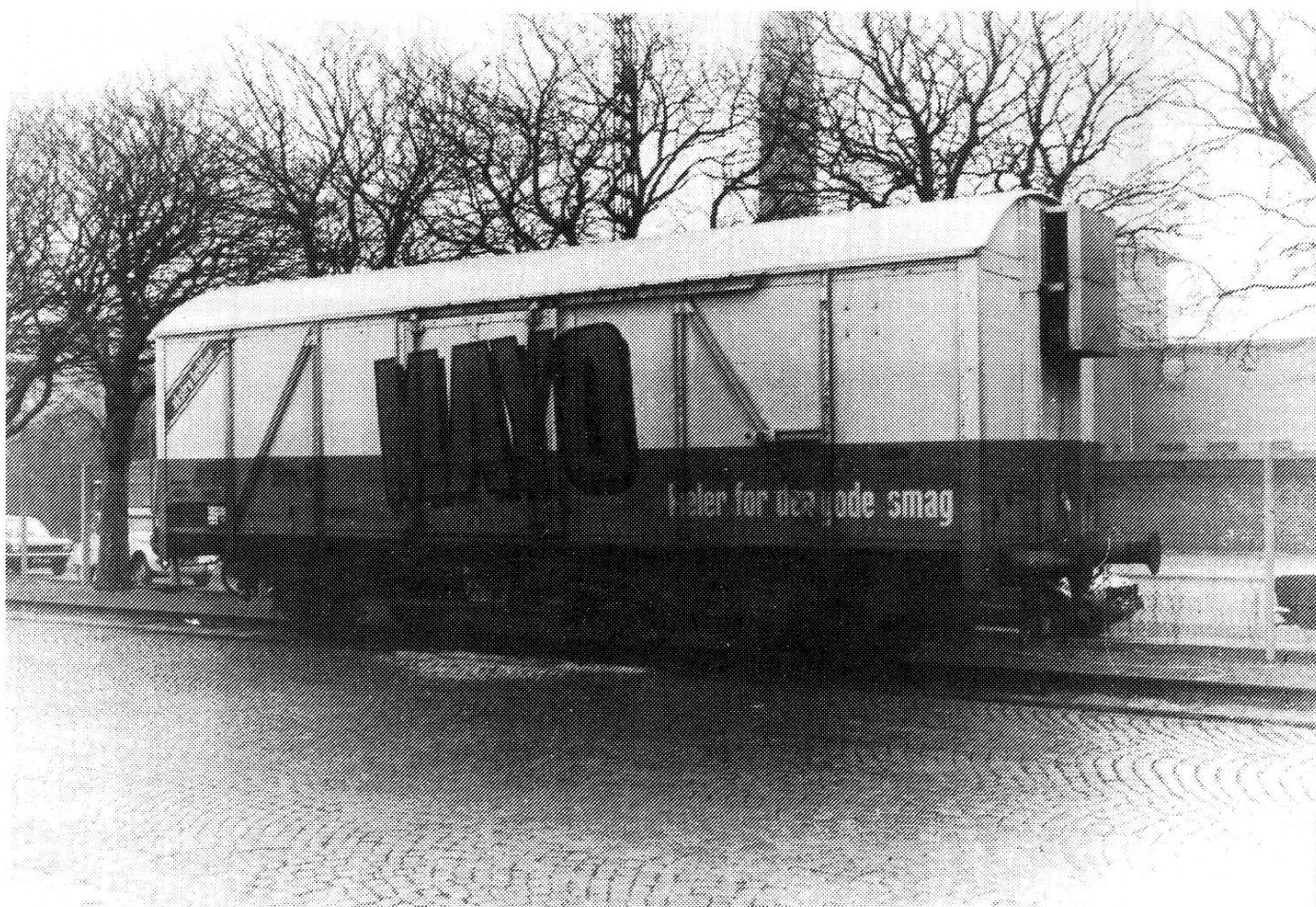
derne skal gå ca. 0,5 mm længere ned end gavlene.

Bunden placeres ca. 1 mm oppe i vognkassen. Det letteste er først at lime bund og gavle sammen, derefter påsættes siderne, som skal placeres uden på gavlene.

Prøv nu at se, om undervogn og tag passer til vognkassen.

Muligvis skal gavlrundinger slibes lidt til, men når man synes delene passer fint sammen, lægges taget igen væk, og der anbringes stolper på sidevæggene.

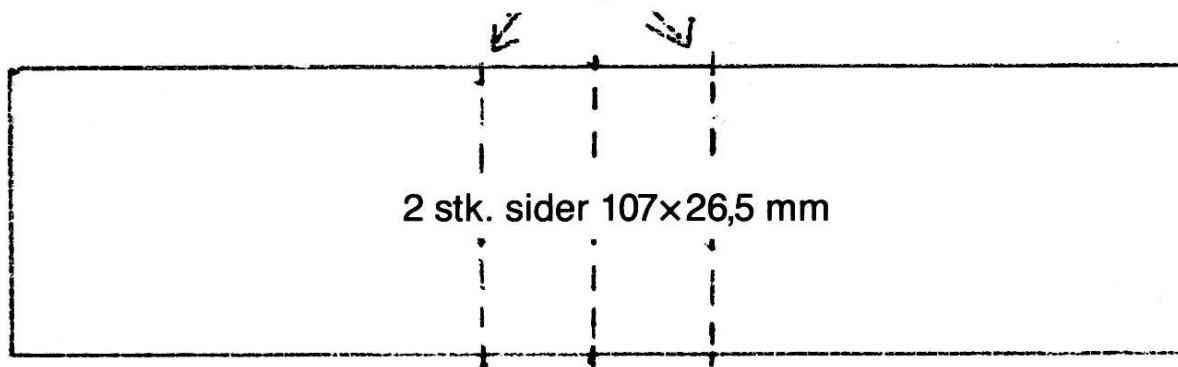
Vi har anvendt små U-plastprofiler af fabrikat »Plastruct«, hvilke kan købes i diverse hobbyforretninger i storkøbenhavn. U-profilerne er ca. 1,5×1,0 mm hvilket er lidt for store. Profilerne fås desværre ikke mindre, men vi har alligevel valgt at anvende disse, idet selv fremstilling af U-profiler er et større arbejde, og sjældent bliver helt så pæne som færdigstøbte.



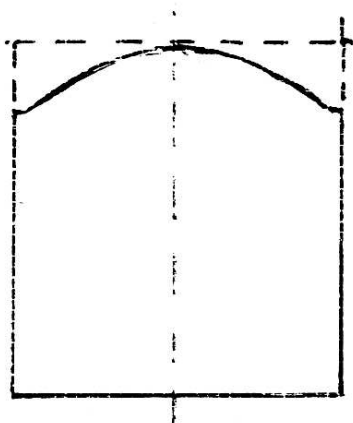
I 1981 overtog MAYO-salater vognene fra Fyns Mælk, og ommalede dem i firmaets festlige farver. Her nr. 807 4 101 set fra enden med kølemaskine på gavlen, fotograferet i Odense 1982. Alle vogne har hvid vognkasse med blå underliggende bånd hele vejen rundt. MAYO er i rød med sort out-line. Helt i rød er skråbåndet »Ekstra lækker«. Kølemaskinen er metalgrå.

Foto: Mogens Duus, Horsens

Markering af dør.



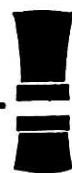
1 stk. bund 105x30 mm



Styklister til litra lblps

1

LOKO
MOTIVET



2 stk. gavle 30x32 mm
Rundingen optegnes
efter Lima-taget.

Alt fremstilles
af 1 mm tyk
plasticard

Længden på de lodrette sidestolper skal være 28,5 mm. Pålimes med Vollmer Superzement S3 (flydende) eller 10-sekundklæber, idet almindelig polystyrenlim ikke binder på det bløde ABS-plastmateriale, profilerne er fremstillet af.

Bemærk, at der ikke er samme afstand mellem sidestolperne. Det fag, hvor skråstiverne er placeret, er lidt større, se tegning 2. Mellem dørstolperne skal være ca. 20 mm.

Døren placeres *oven på* dørstolperne, hvorved det halve af stolperne skjules i hver side (se tegning 3). Herom senere.

Da de købte profillister *kan* variere i bredden, kan det være vanskeligt at give et fast mål mellem stolperne. Målangivelsen på tegning 2 er vejledende.

Blot skal man sørge for, at der er 20 mm mellem dørstolperne, hvorefter de øvrige stolper anbringes optisk korrekt, med hensyntagen til at faget med skråstiverne skal være bre-

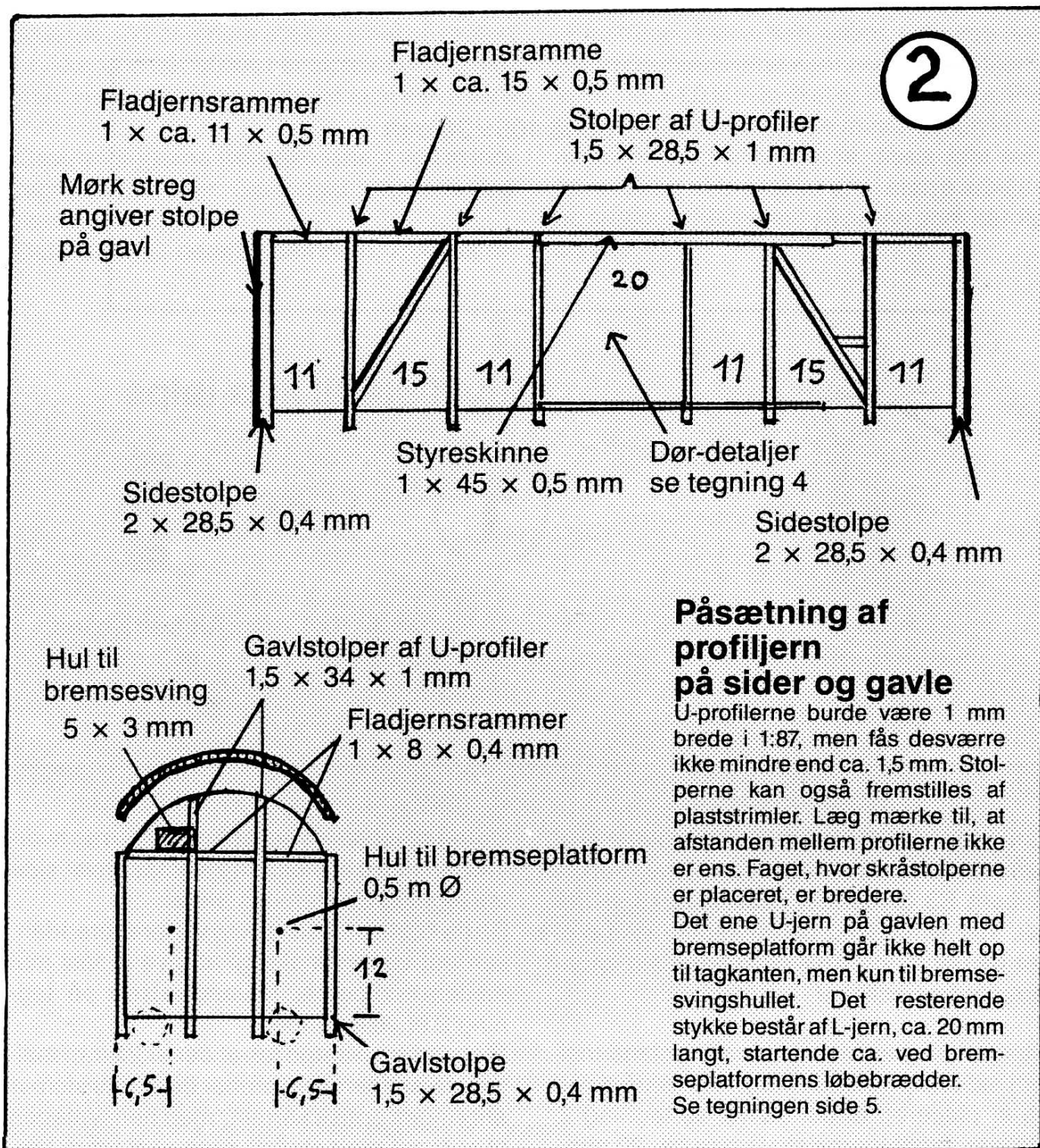
dere. Når dette er gjort, kan længden på skråstiverne udmåles og udskæres. Der skæres gering i enderne, således at stiverne kan ligge plant til de lodrette stolper. Bemærk, at skrå-stolperne kun rækker fra underkanten af øverste fladjernsrammer (ved tagkanten) til underkant af siderne.

Hele vejen rundt langs med tagunderkanten ligger - som lige nævnt - fladjernsrammer, hvilke vi har fremstillet af 0,5 mm plast, 1 mm bred, hvert stykke tilpasset individuelt i

længden, svarende til afstanden mellem U-profilerne. Denne afstand beror på det netop foran skrevne forhold vedrørende U-profilernes optiske placering.

Fremstilling af skydedøre

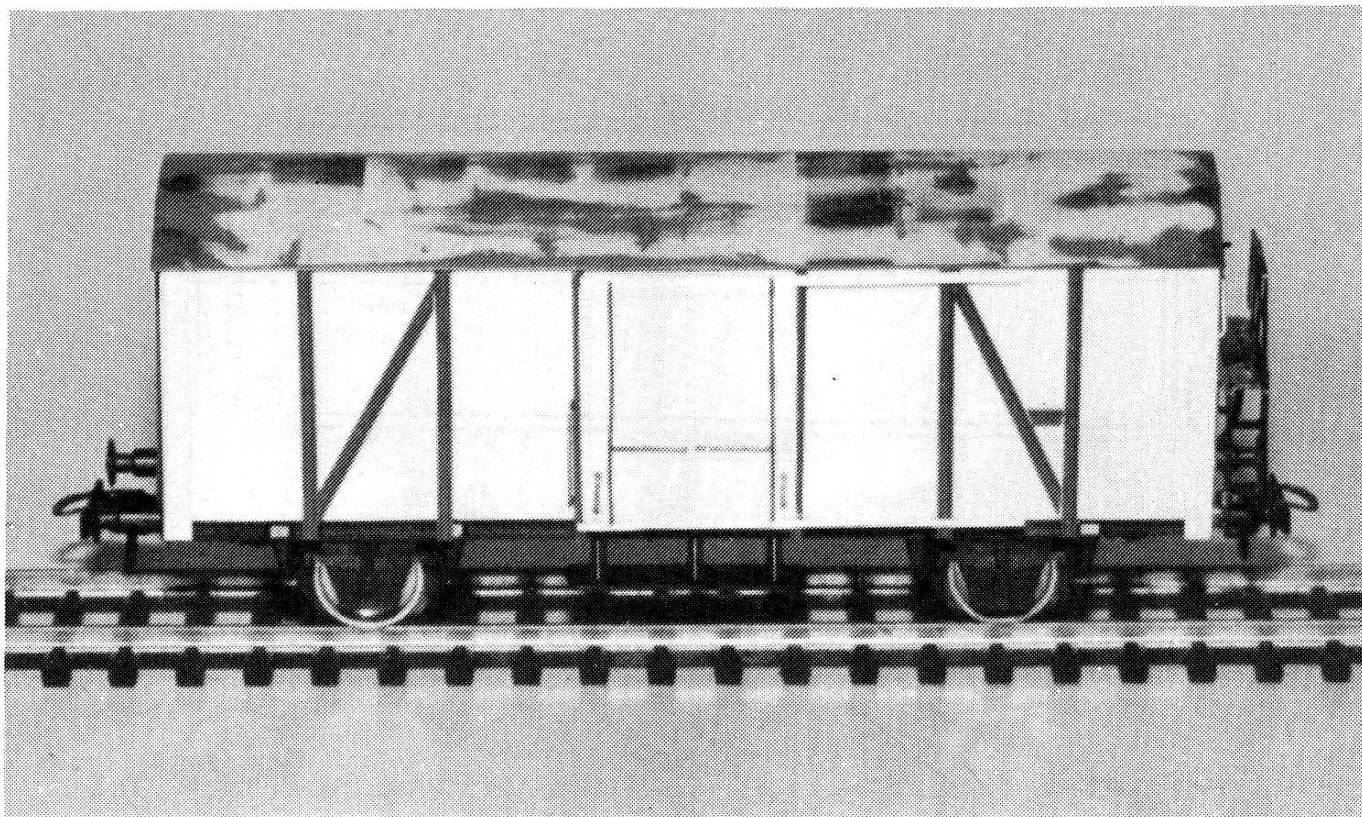
Som understøtning for disse pålimes understøtningsplader i størrelsen 20×26,5×1 mm på vognsiden mellem dørstolperne. At understøtningspladen kun er 20 mm bred (hvor døren er 22), skyldes anbringelse af en U-



Påsætning af profiljern på sider og gavle

U-profilerne burde være 1 mm brede i 1:87, men fås desværre ikke mindre end ca. 1,5 mm. Stolperne kan også fremstilles af plaststrimler. Læg mærke til, at afstanden mellem profilerne ikke er ens. Faget, hvor skråstolperne er placeret, er bredere.

Det ene U-jern på gavlen med bremseplatform går ikke helt op til tagkanten, men kun til bremse-svingshullet. Det resterende stykke består af L-jern, ca. 20 mm langt, startende ca. ved bremseplatformens løbebrædder. Se tegningen side 5.



Vi har denne gang valgt at vise en halvfærdig vogn, således at man kan se, hvordan den er opbygget. Som det fremgår af billedet, er vognkassen opbygget af glat plasticard, mens stolper er fremstillet af plastprofiler. Af fotoet fremgår også detaljer ved dørene. Taget er det originale fra LIMA, som er dækket med plasticpadding og slebet til.

jernsstolpe i hver side af understøtningspladen, der forøvrigt skal være plan med U-profilet, altså 1 mm tyk. Se tegning 3.

Uden på denne plade limes nu døren, der skal have dimensionerne 22x25 mm. Døren har ikke samme højde som understøtningspladen, da der skal være plads til løbeskiner både for oven og for neden. Døren fremstilles af glat plasticard i tykkelsen 0,4 mm.

Herefter fremstilles dørens jernrammer ved hjælp af 1 mm plastlister. Se tegning 4.

Styreskinnerne monteres af plaststrimler, 46 mm lange. Den underliggende fremstilles af 0,5 mm tykt materiale med udskæring til de lodrette U-stolper, og pålimes vinkelret. Øverste skinne er ligeledes af 0,5 mm tykt materiale, 1 mm bred, hvorpå der i enden limes en lille stump plast som understøtning. Bemærk, at øverste skinne pålimes med den *flade* side på døren.

Lukketøjet på dørene er runde 0,5 mm plastprofiler, men kan også fremstilles af rund blomstertråd. I sidstnævnte tilfælde limes bedst med kontaktilim eller araldit.

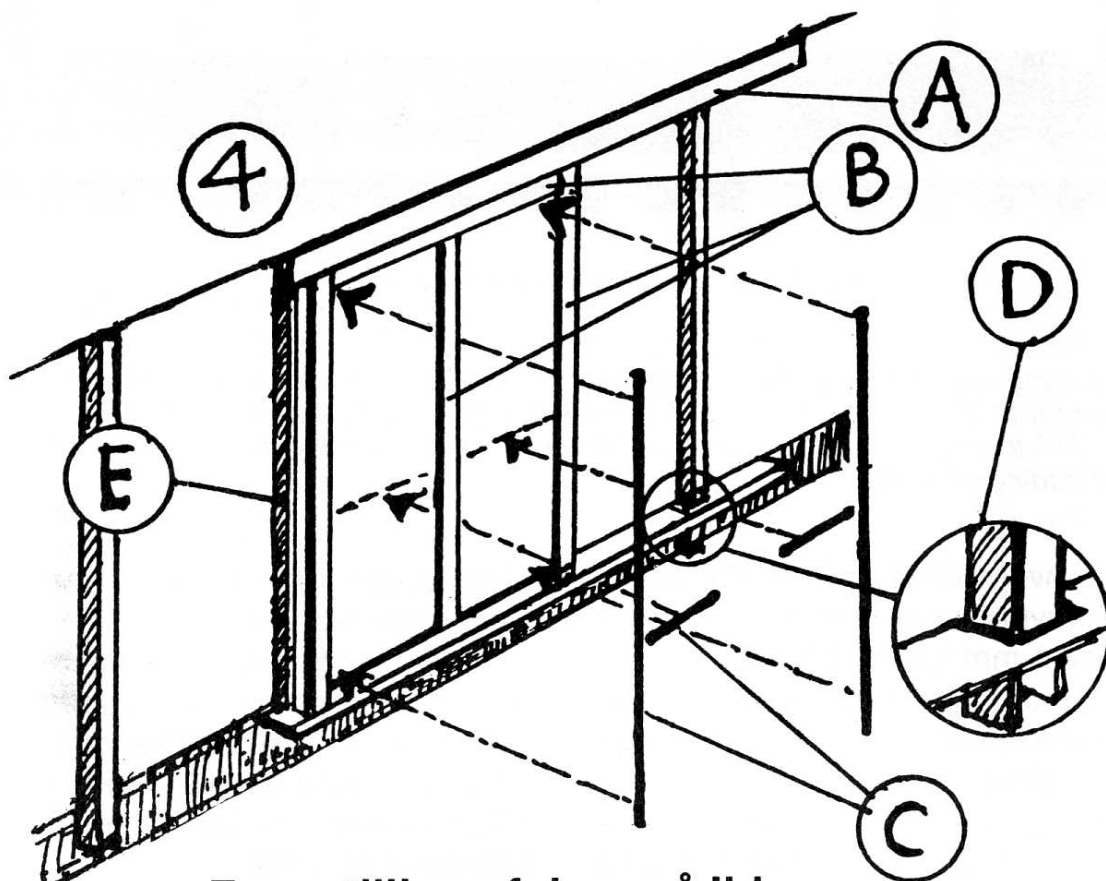
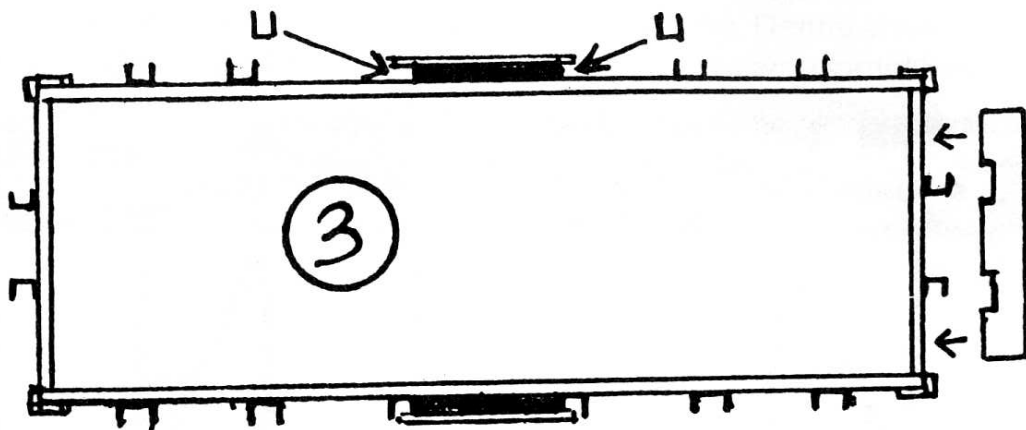
Med hensyn til forannævnte dørfremstilling, se venligst tegning nr. 4.

Til sidst mangler vi kun at påsætte stolper i hjørnerne, der hvor sider og gavle mødes. Hjørnestolperne fremstilles af 0,4 mm strimler, sammenstykket af 2 stykker, henholdsvis 1,5 og 2 mm brede. Længden på alle stykker skal være 28,5 mm.

Strimlerne med 2 mm målene limes på vognsiderne, således at de flugter med gavlkanterne, mens 1,5 mm strimlerne limes på gavlene, så de flugter med ydersiden af sidestrimlerne, og således i fællesskab skjuler samlingen i hjørnerne.

Gavldetaljer

Fremstillingen af kassen til bremsesvinget som sidder indvendigt på den ene gavl, kan fremstilles af et halvt kuglepennehylster i passende diameter. Det limes bag hullet til bremsesvinget. Foroven og forneden lukkes det halve hylster med et par stykker plasticard. Selve bremsesvinget er fra Bemos' løsdelsprogram, men kan også bukses i tråd.



Fremstilling af døre på lbps

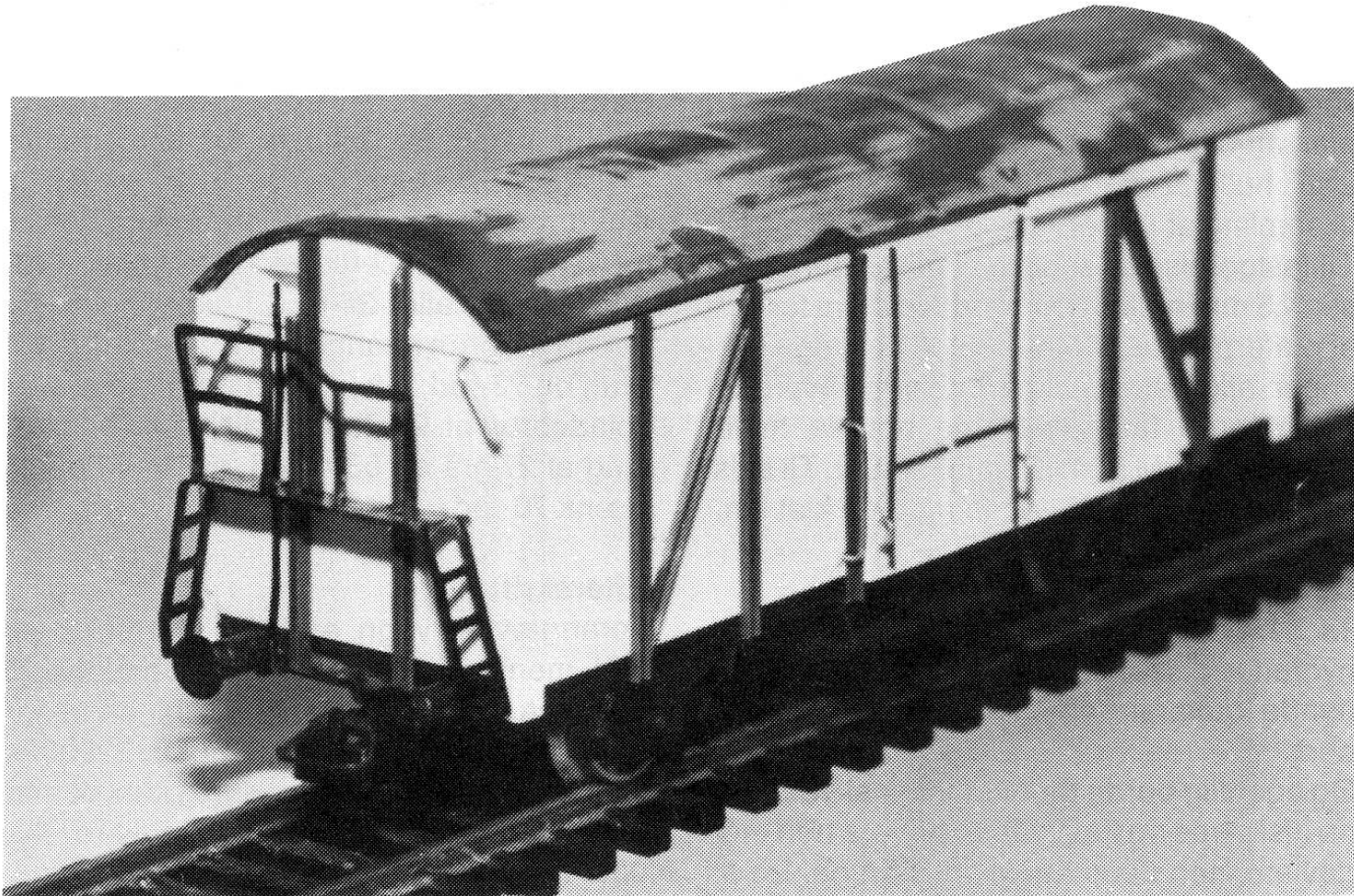
Fig. 3 viser vognkassen samlet set oven fra. Siderne er limet uden på gavle. De sorte af-lange felter på siderne forestiller understøtningspladen for dørene, og er en anelse smalle-re, således at der kan blive plads til at påsætte U-jernsprofiler lige under dørene, vist ved smalle hvide felter.

Fig. 4 anskueliggør selve detaljepåsætningen: Efter limning af dørpladen, 22×25 mm, oven på understøtningspladen, anbringes diverse plaststrimler, illuderende jernrammer og lukketøj. E viser lidt af en U-jernsstolpe (skraveret).

B er lodrette og vandrette jernrammer. De lodrette lister skal have længden 25 mm, undta-gen midterlisten, der kun skal være 23 mm. Over- og underligger skal være 20 mm lange. Alle lister har bredden 1 mm.

A viser øverste løbeskinne til døren. Længde 45 mm, bredde 1 mm og tykkelse 0,5 mm. Limes direkte oven på døren og de lodrette U-profil-stolper. Nederste løbeskinne har sam-me mål, men skal have udskæring for U-stolper, vist i cirklen D, idet skinnen pålimes selve vognsiden vinkelret.

Lukketøjet fremstilles af runde plastprofiler C, 0,5 mm Ø, og pålimes direkte på døren. De rækker fra tagunderkant til nederste løbeskinne, og har længden 26 mm.



Gavl på loplps-vogn. Læg mærke til »dobbeltprofilerne« ved bremsevinghullet.

Stolperne på gavlene er fremstillet af U-profiler fra firmaet platstruct, ca. 1,7x1 mm. Bredden burde kun være 1 mm - som nævnt tidligere - men det har vi set gennem fingre med. Længden på stolperne i den ende, hvor der ikke skal være bremseplatform, er 34 mm, spidset til for oven.

På gavlen med bremseplatform er *kun den ene* stolpe 34 mm lang. Den anden stolpe ved siden af bremsevinget skal kun være 29 mm, idet den slutter lige under hullet til bremsevinget. Herfra forlænges stolpen med et stykke L-jern, længde 20 mm, rækkende op til tagkanten, og gående et stykke ned langs med U-profilet, tæt op ad dette, se hovedtegningen side 5.

Husk fladjernet ved tagunderkanten. Udmåles i længde efter U-profilernes placering, men vil muligvis bestå af 3 stk. 1 mm brede plaststrimler ca. 8 mm lange.

Bremseplatformen har vi skaffet som løsdel hos PÅ SPORET, Vesterbrogade, København. Vort eksemplar er i meget fin udførelse, ætset i messing. Man kan dog få nogle i hænde, hvor der kræves lidt afslibning af grater, hvilket ikke skulle volde de store problemer.

Med Casco-kontaktlim er bremseplatformen limet på gavlen. Der er udfilet et par hak i løbebrædderne, svarende til de to stolper. Husk inden da at bore huller til placering af tappe fra bremseplatformen, mål fremgår af tegning 2.

Taget

Udspartles med plasticpadding, elastic type, og slibes derefter glat. Når man mener, det er tilstrækkeligt fintslæbet og pænt, males taget gråt, således at man kan se alle ujævnhederne. Herefter slibes endnu en gang, indtil ønsket finhed er opnået.

Taget prøveanbringes derefter på sin plads, idet formen af tagrundingen på vognkassen forhåbentlig er tilpasset som nævnt forud. Ellers må man i gang med at finpudse ved forsigtig afslibning.

Koblinger

Man kan selvfølgelig anvende LIMA's originale mammutkoblinger, men vi har valgt at udskifte dem med de finere fra ROCO, katalog nr. 4452.

De gamle koblingsholdere frit-mejsles med et stemmejern. Ligeledes er de huller, hvor

vognkassen var fastgjort i, slebet/skåret i plan med undervognen, hvorpå der er boret 2 stk. huller, 2 mm Ø i bunden af vognkassen til samling af undervogn og vognkasse.

Til fastgørelse af koblinger bores derefter 2 stk. 1,5 mm huller, 8 mm inde målt fra forkant af pufferplanke. Stritarmen på de lange koblinger afkortes med ca. 10 mm, hvorefter koblingerne fastgøres i de borede huller med 1/2" x 3M (2,4x13 mm) skruer. Til sidst sikres den afkortede ende med en klat lim.

Detaljer

Til håndbøjler har vi boret 0,6 mm huller, hvorefter disse er monteret af 0,5 mm tråd (tynde guitarstreng), araldittet på bagsiden.

Og egentlig burde trinene under skydedørene afskæres og forskydes længere hen mod gavlen, men dette har vi set stort på. De alt for kraftige trin bør dog slibes lidt fladere med en lille fil.

Til sidst samles vognkasse og undervogn med 2 stk. selvskærende 3,5 mm skruer.

Bemaling

Vi har valgt den letteste løsning, nemlig DSB-rødbrun. Her har vi mixet farven af Humbrols program nr. 62-brun og 70-rød. Farven kan nuanceres ved at komme et par dryp 33-sort eller 34-hvid i blandingen. En anden rødbrun nuance kan fremstilles af 62-brun og 73-rød, evt. med et par dryp af chokoladebrun nr. 98. Taget males med en blanding af 27-grå og 53-metal, evt. med et par stænk 70-rød.

Efterskrift

Forannævnte vogn er 100% korrekt i alle mål, men kan man acceptere en målafvigelse på ca. 5 mm i længden, kan man let for danske Liliputs katalog nr. 23500, 22900 eller lignende. Det kræver nemlig kun, at man fjerner lemmene med et stemmejern eller passende fil, sliber pænt til med smergel-lærred og anbringer nyt lukketøj på døre efter detaljetegning side 10, fjernelse af trin under døre, og påsætning af bremseplatform. Taget slibes glat... og så bemaling i



Variant af DSB litra lblps: Fynsk Mælk nr. 101 i Svendborg, 1976. Vognen er - bortset fra kølemaskine i gavlen modsat fremseplatformen - mage til lblps-vognene, når man taler om ydre udseende. Påskriften er mørkeblå på hvid vognkasse, litereringer dog i sort.

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre



EN SMUK VOGN: Sajyka Ib/ps nr. 20 86 081 6 001-5 i Korsør, 1983. Taget er lysegråt, mens vognkassen er malet i hvid. SAJYKA står i mørk rød farve, mens KARTOFLE og HERNING fremtræder i mellemlå. Øvrige tekniske påskrifter og litra er i sort. Læg mærke til pladesamlingerne på taget, der angiver at det er metalbeklædt.

den ønskede farve. Herved spares man for fremstilling af vognkasse.

Med hensyn til bemaling er især Sajyka- og MAYO-vognene festlige, men kræver til gengæld en hel del øvelse i maling. Så for begynderen er den rødbrune DSB-model nok at foretrække.

Med hensyn til litrering har vi ikke foretaget os yderligere, idet vi håber at disse på et tidspunkt vil fremkomme fra PÅ SPORET. Det er svært selv at frembringe de komplicerede påskrifter, og man skal ikke lade sig narre af de små håndskrevne litreringer på side 5-tegningen m.v., idet disse tegninger er fremstillet i meget stort format og derefter nedfotoferet til skala HO.

Men god fornøjelse alligevel...

Claus

Lidt om DSB litra lblps

Alle vognene blev i perioden 1968-70 ombygget fra GS-vogne, og det nye litra blev lblps med numrene 805 3 000-999, d.v.s. at i alt 100 vogne blev ombygget. Vognene fik litra I som hovedlitra, betydende isolerede vogne. Hvor GS-vognene havde bræddewægge, fik lblps-vognene pladevægge.

Vognene blev som isolerede vogne anvendt til transport af bl.a. frugt og grønt, primært til kartofler, og som sådan findes en del stadig i drift hos private firmaer.

Udrangeringen af lblps-vognene blev hovedsagelig foretaget i perioden 1977-78. En del af vognene overgik til private firmaer, hvilket fremgår af nedenstående liste. ●

FYNSK MÆLK

Litra	Nr.	Ex.	Bemærkninger
lgs	084 4 101	DSB lblps 805 3 000	Ombygget af Cvk i 1974
lgs	084 4 102	DSB lblps 805 3 097	Ombygget af Cvk i 1974

MAYO SALATER

Litra	Nr.	Ex.	Bemærkninger
	807 4 101	Fynsk Mælk 084 4 101	Overtaget i 1981
	807 4 102	Fynsk Mælk 084 4 102	Overtaget i 1981

SAJYKA

Litra	Nr.	Ex.	Bemærkninger
lblps	081 6 000	DSB lblps 805 3 008	Udrangeret 1985
lblps	081 6 001	DSB lblps 805 3 012	Udrangeret 1985
lblps	081 6 002	DSB lblps 805 3 032	Udrangeret 1985
lblps	081 6 003	DSB lblps 805 3 082	Udrangeret 1985
lblps	081 6 004	DSB lblps 805 3 093	Udrangeret 1986
lblps	081 6 005	DSB lblps 805 3 099	Udrangeret 1986

Alle vogne overtaget fra DSB i 1978 uden ændringer (dog malet i nye farver).

SYDJYDSK KARTOFFELSEKTION

Litra	Nr.	Ex.	Bemærkninger
lblps	081 6 100	DSB lblps 805 3 009	Alle vogne overtaget fra DSB i 1978 uden ændringer.
lblps	081 6 101	DSB lblps 805 3 023	
lblps	081 6 102	DSB lblps 805 3 083	
lblps	081 6 103	DSB lblps 805 3 086	
lblps	081 6 104	DSB lblps 805 3 095	



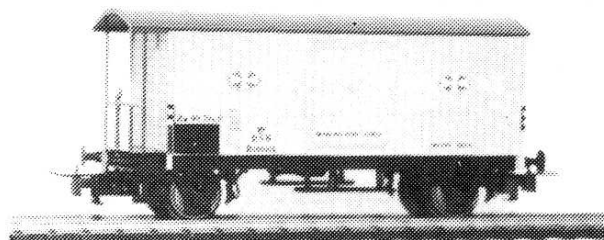
»PÅ SPORET«

VESTERBROGADE 165 - 1800 KØBENHAVN V
TELEFON (01) 23 16 17 - GIRO 6 49 93 76

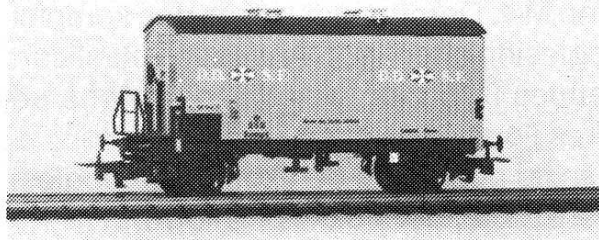
NYHEDER

Telefonordrer modtages gerne. Sendes overalt.
Gør dine indkøb lettere - brug telefonen

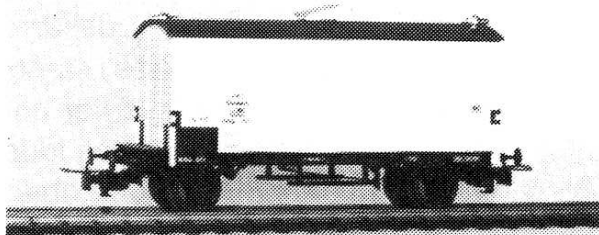
**... dine danske Liliput-modeller
kan blive endnu bedre!**



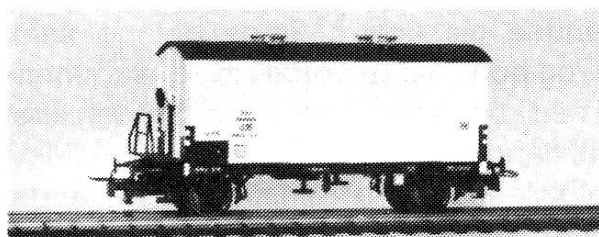
Liliput grundmodel kr. 80,-
til ZB 99 703-4/OHJ IB 371-2/OHJ IB 373-4



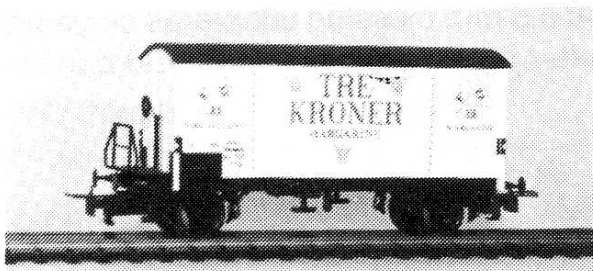
Tilbehørssæt
DSB ZB 99 703 DDSF kr. 105,-
DSB ZB 99 704 DDSF kr. 105,-



Tilbehørssæt
OHJ IB 371 kr. 85,-
OHJ IB 372 kr. 85,-



Tilbehørssæt
OHJ IB 373 kr. 135,-
OHJ IB 374 kr. 135,-



Tilbehørssæt
HHJ ZM 401 kr. 70,-
HHJ ZM 403 kr. 70,-
HHJ ZM 404 kr. 70,-

(Grundmodellerne til HHJ-vogne er desværre udgået af programmet).

Under forberedelse i samme serie:

HHJ E 45
DSB ZM 99 451 Premier Is m. bremsehus
DSB IM 20 315 Mælkevogn m. bremsehus
DSB IM 20 317 Kølevogn m. platform
DSB IM 20 314 Kølevogn m. platform

ÅBNINGSTIDER:

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

DSB litra E exprestogslokomotiv i model

5. og sidste del af byggebeskrivelsen, denne gang omhandlende fremstilling af bogierammer til løbehjul, udført af Anna Christina von Bauditz, Kolding. De 4 første afsnit findes i nr. 9, 10, 11 og 12.

Bageste løbebogie

I bogierammen skal der - såfremt der anvendes plasticard - bores hul, 0,8 Ø og skæres gevind M-1. Derefter udskæres den komplette bogieside efter fig. 1. Anvendes plasticard anvendes 0,75 mm tykkelse, og delene udskæres i 4 stykker.

I messing udskæres den komplette bogieside i ét stykke, der bukes i U-form.

Bogiesiden sættes med »kammen« først ned i bogierammen, og loddes ved pilene. Skrab malingen bort, hvorefter det let lader sig lodde.

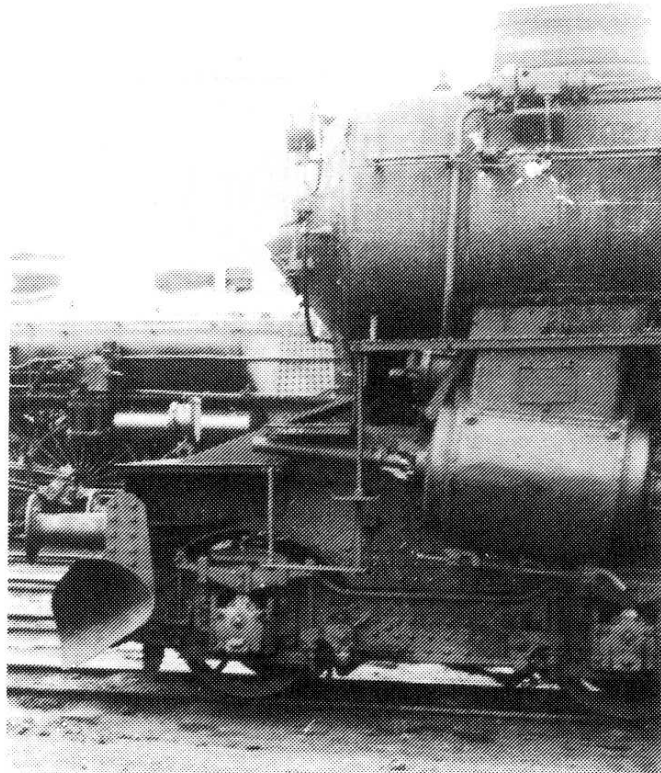
Anvendes plasticard, limes delene sammen, og bogiesiden sættes med »kammen« først ned i bogierammen, hvorefter den klæbes til flangerne.

Akselbøjler og fjedre fremstilles i flere tempi. Af 4 mm Ø messing eller plast udskæres 6 akselbokse, 2,5 mm tykke, som afrundes i den ene ende.

Til fremstilling af bladfyedre udskæres af 0,2 x 2 mm plaststrips følgende stykker:

2 stk. 10 mm lang

6 stk. 8 mm lang



6 stk. 6 mm lang

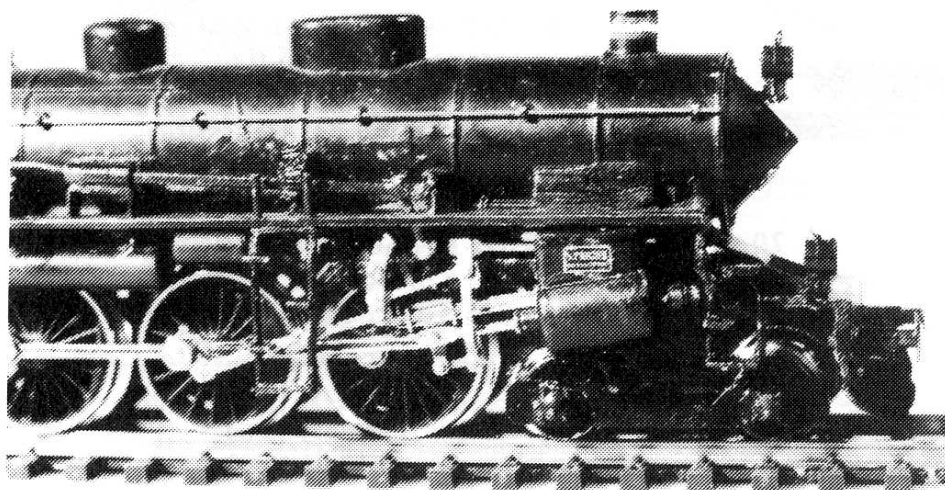
6 stk. 4 mm lang

6 stk. 2 mm lang

Delene sammenklæbes efter tegning 3 til bladfyedre, 2 stk. af de lange til bageste løbebogie, 4 stk. korte til forreste løbebogie. Fremstilles fyedre af messing, udskæres de af 0,2 mm messing, 2 mm brede i samme dimensioner som foran nævnt. Efter udskæring samles delene med pincet og loddes. Akselbokse og bladfyedre loddes hhv. klæbes til bogiesider over centreringsmærkerne.

Forreste løbebogie

Af 0,5 mm messing udskæres bogiesiderne efter fig. 2 i ét stykke, hvorefter den bukes

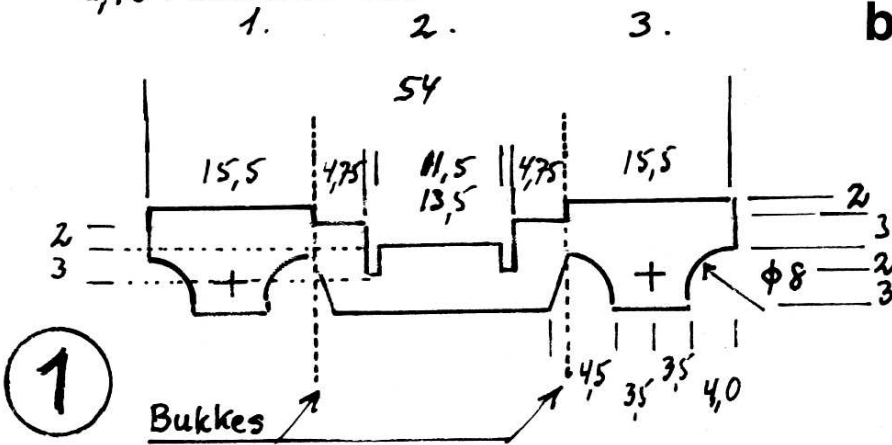


Forreste løbebogie set fra højresiden. Læg mærke til de mange detaljer, især et meget flot gangtøj, som kræver en hel del erfaring i modelbygning for at kunne fremstilles.

Alle fotos: Carsten Popp, Kolding

0,5 Messing udskæres i 1 stykke.
0,75 Plasticard del

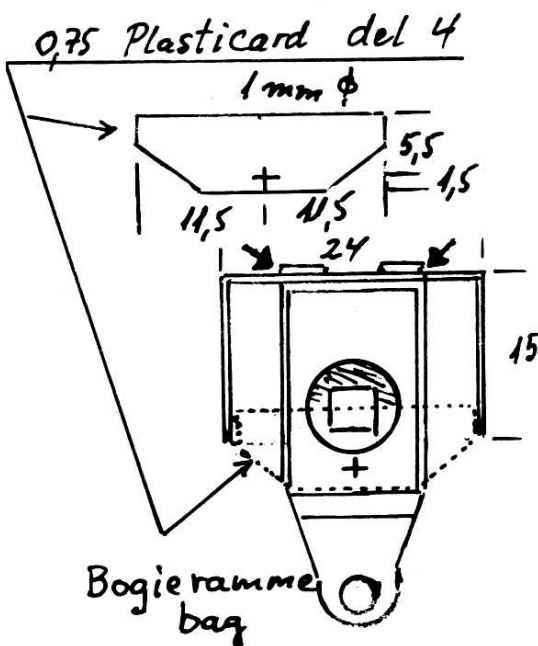
Fremstilling af bogierammer til litra E, 1:87 ACvB



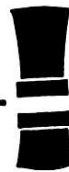
Bukkes

○ $\phi 4$

□ = 2,5



LOKO MOTIVET



6 stk.

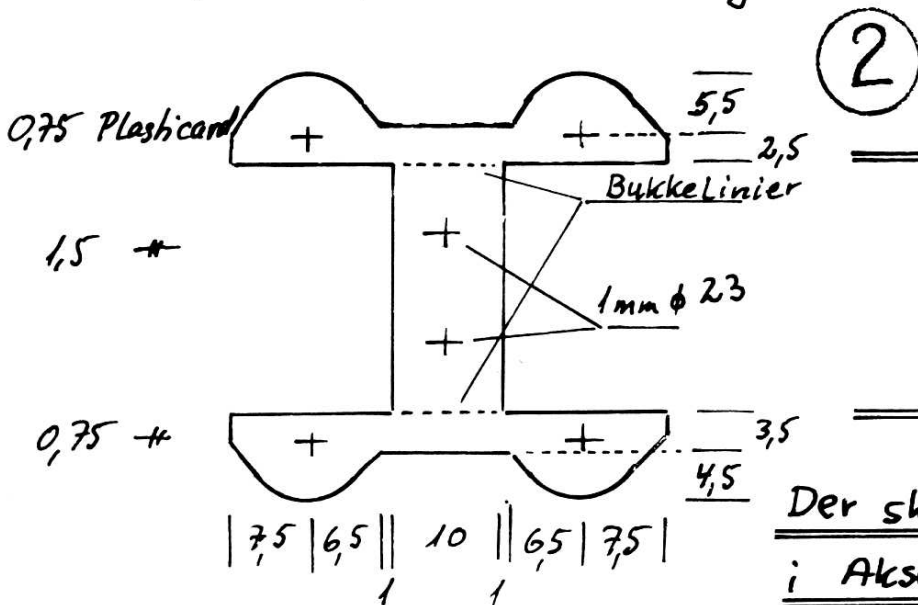
3



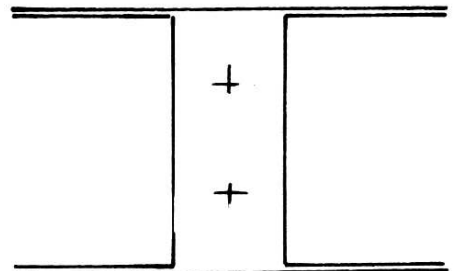
afskæres af 2 mm x 2 mm brede plasti-strips klæbes sammen

2 set 4 set

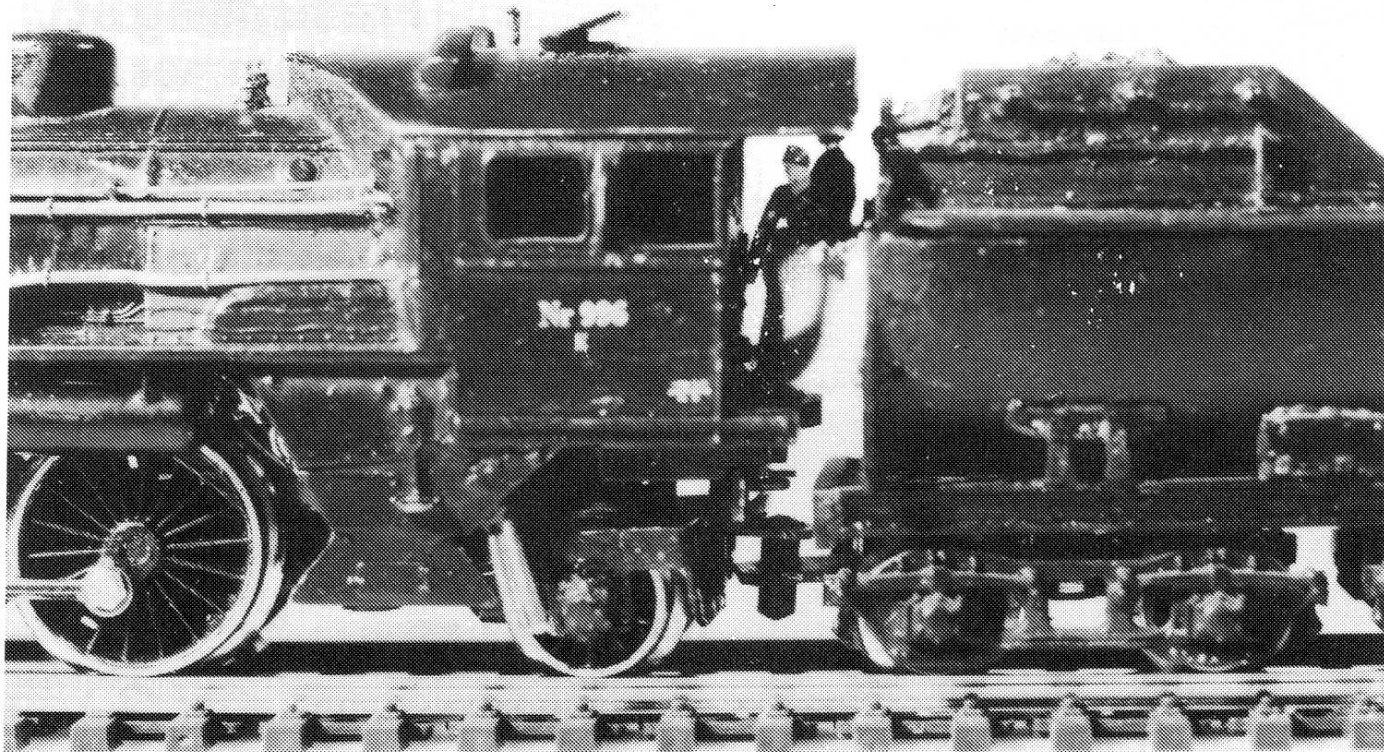
0,5 Messing udskæres i eet stykke
Plasticard * * 3 stykker.



Bukkelinier



Der skal IKKE bores i Akselcentreringerne



Detaljefoto af bageste løbehjul, hvis rammer fremstilles efter figur 1. Det kan blive nødvendigt at bøje kobberløberne lidt for at hjulene kan få frit løb i kurver. Læg mærke til lokomotivpersonalet i førerhuset, hvilket giver modellen »liv«.

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

samt byggesæt i førende mærker
...også køb og salg af brugt

i U-form. Akselbokse og fjedre - fremstillet som nævnt under bageste løbebogier - påloddet over centreringmærkerne. Anvendes plasticard, udkæres bogierammen i 3 dele, siderne 0,5 mm tyk og bund 1,5 mm tyk. Delene klæbes sammen, hvorefter akselbokse og fjedre pålimes over centreringmærkerne.

Bemærk: Den lange fjeder skal opad - se hovedtegning af maskinen i LOKOMOTIVET nr. 9.

Når bogiesiden er færdig, lægges bogierammen på undersiden, og der bores igennem rammen med 0,8 mm Ø og skæres M-1 gevind. Bogiesiden skrues fast med 2 skruer M-1. Evt. gennemgående skruer afklippes, da disse vil hindre bogiens drejning.

Diverse

Kompressor, lysgenerator, fødeventiler til kedel, trykluftslanger, fjederpuffer, fløjte og sikkerhedsventiler er alle af fabrikat Günther fra På Sporet. Frichs-skilte, nummer-skilt på røgkammerdør og øvrige litra og numre m.v. er ligeledes fra På Sporet.

● Anna-Christina



*DDSF Zk 44 86 700 1 609-7, tidligere ZE 503 609 i godstræk på Amager, august 1984.
Foto: Jan Lundstrøm, Næstved*

Apropos konvertering af tankvogne i LOKOMOTIVET nr. 8, så er denne vogntype fra DDSF (De Danske Spritfabrikker) alle tiders at bygge fra skrottede tankvogne og -dele. Fotoet viser ZE 503 609 (Uerdingen 1940), der kan bygges på følgende måde.

Som tank snupper man PIKO's sædvanlige nittede katalog-nr. 426/104 (el. lign.), fjerner stiger og løbebrædder, hvorefter nitter slibes bort.

Undervognen tages også fra PIKO's program, nemlig syrevognen katalog-nr. 426/103. Man skal nemlig bruge en undervogn med dobbelt platformsgelænder.

Tanken sættes på den nye undervogn. Nye stiger, gelændere og løbebrædder loddess op af tråd og mes-

singplade. Eller endnu lettere: man tager dem fra ROCO's tankvogn, kat.-nr. 4384, der har den rigtige udførelse. Skal man investere i alle dele, altså både PIKO- og ROCO-vogne, gør det ikke noget, da vi senere får brug for overskuddet til andre typer tankvogne med 4000 mm akselafstand.

Bemaling af spritfabrikkerne (Humbrol): Undervogn som sædvanlig 85-sort mixet med 73- eller 60-rød. Tanken males med 87-grå, evt. med et par dråber 34-hvid. De røde kantbånd males med 70-rød, mens bomærket på tank-gavlene fås fra foreningen TOGETS transferark.

Bemærk: Før 1967 var nogle af vognene malede i aluminiumsfarve (56-alu) med et sort midterfelt ud for dommen. TA

Sprit- tankvogne

Data om »spritvognene« ZE 503 609-612.

Akselafstand: 4500 mm
Lop: 8800 mm
Rumindhold: 20.000 liter
Bygget: 1939-41

DU ER STADIG -



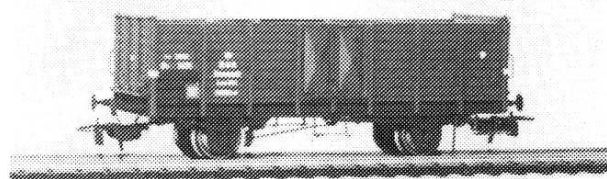
»PÅ SPORET«

VESTERBROGADE 165 - 1800 KØBENHAVN V
TELEFON (01) 23 16 17 - GIRO 6 49 93 76

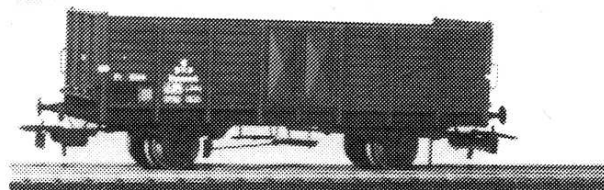
NYHEDER

Telefonordrer modtages gerne. Sender overalt.
Gør dine indkøb lettere - brug telefonen.

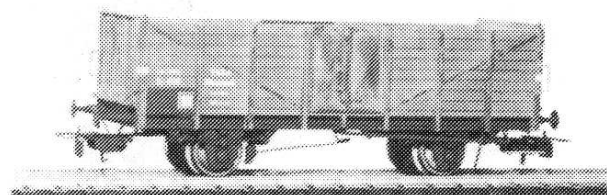
til din modeljernbane



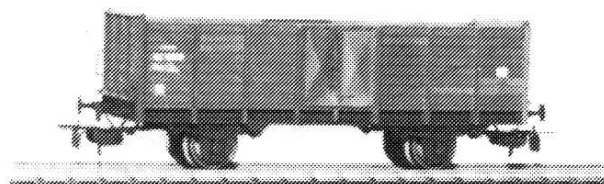
DSB PT kr. 140,-



DSB PT kr. 140,-



TKVJ KT kr. 140,-



SJ ISU kr. 140,-

Disse vogne fås også som DB Om 12. Under forberedelse er DSB PTR med stor bremseplatform og DSB PTR med lille bremseplatform.



DSB litra MH

Løs underdel 1050,-
Løs underdel til Märklin 1550,-

Byggesæt m. færdigsaml. underdel 1550,-
Byggesæt m. færdigsaml. underdel
til Märklin 1850,-

Færdigsamlet model, grøn/design 2550,-
Færdigsamlet model, grøn/design
til Märklin 2850,-

ÅBNINGSTIDER:

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

KOLONNEHUSE

I sidste nummer af LOKOMOTIVET så vi på de helt små kolonneskure; denne gang tager vi de større egentlige kolonnehuse under behandling.

Vi fortsætter med træbygningerne og tager det nu nedrevne på Holsted stationsterræns østende som det første. Fig 1 antyder plan med indretning, facader og gavle, medens billederne i fig. 2 og 3 viser husets ydre og de nærmeste omgivelser.

Huset lå med facaden mod syd ud mod læs-

sevejens forlængelse og var omgivet med en lille køkkenhave og bede med afskærringsblomster, indrammet af halvhøje hække.

Begyndende fra vesthjørnet var først et meget lille vindfang, hvorfra der ligeud var adgang til et af de mindste overbaneformandskontorer, som jeg endnu har »rangeret« mig ind i, og til højre kom man ind i den lidt større mandskabsstue, der var kombineret skabs- & frokoststue. Her var opstillet en mindre



Fig. 3. Sydsiden af kolonnehuset i Holsted, som er forsvundet for adskillige år siden.

ELEKTRONIK TIL MODELJERNBANEN

N.F.1. Lysskift til motorvogn, bruges hvis man har lysgenerator. kr. 77,-

N.F.2. Impulsskifter, tænder begge veje direkte fra skinnen kr. 105,-

N.F.3. Spændingsregulator 12 volt/1 A kr. 55,-

N.F.4. Spændingsforstærker til sporskifte kr. 49,-

N.F.5. Løbelys med 10 udgange kr. 85,-

N.F.6. Blokpost grundmodul, kan skifte 2 signaler, og 2 spændingsafbrydelse, med indbygget blinker kr. 223,-

N.F.7. Blokpost ekstramodul, kan det samme som N.F.6., dog uden blinker kr. 195,-

N.F.8. Blinker, universal, 12-18 volt, jævn og vekselspænding . . . kr. 65,-

N.F.9. Slutlysblinker til indbygning i en vogn, jævn og vekselspænding kr. 78,-

N.F.11. Togstop, kan indstilles på tid og skifte signaler med lysdioder . kr. 105,-

Enhederne N.F.2. -6. -7. -11. kan styres direkte fra skinnerne. Næsten alle enhederne har skrueterminaler. Udførlig brugsanvisning medfølger. Ved forudbetaling sendes portofrit. Husk vi forhandler også elektroniske komponenter og modeljernbane.

NYT!

MJ-tek stjernehjul
til pinollejer. Pr. sæt kr. 29,-

Pinollejer
messing, 20 stk. kr. 8,-

NÆSTVED FRIMÆRKEHANDEL

Østergade 30 - DK 4700 Næstved
Tlf. 03-72 32 58 - Giro 5 44 26 13



Fig. 2. Kolonnehuset i Holsted var såvel i det ydre som det indre særdeles velholdt; det havde med det røde træværk og de hvide vindskeder og vinduer næsten noget »Heljan-svensk« over sig. Set fra vest den 21/7 1971.

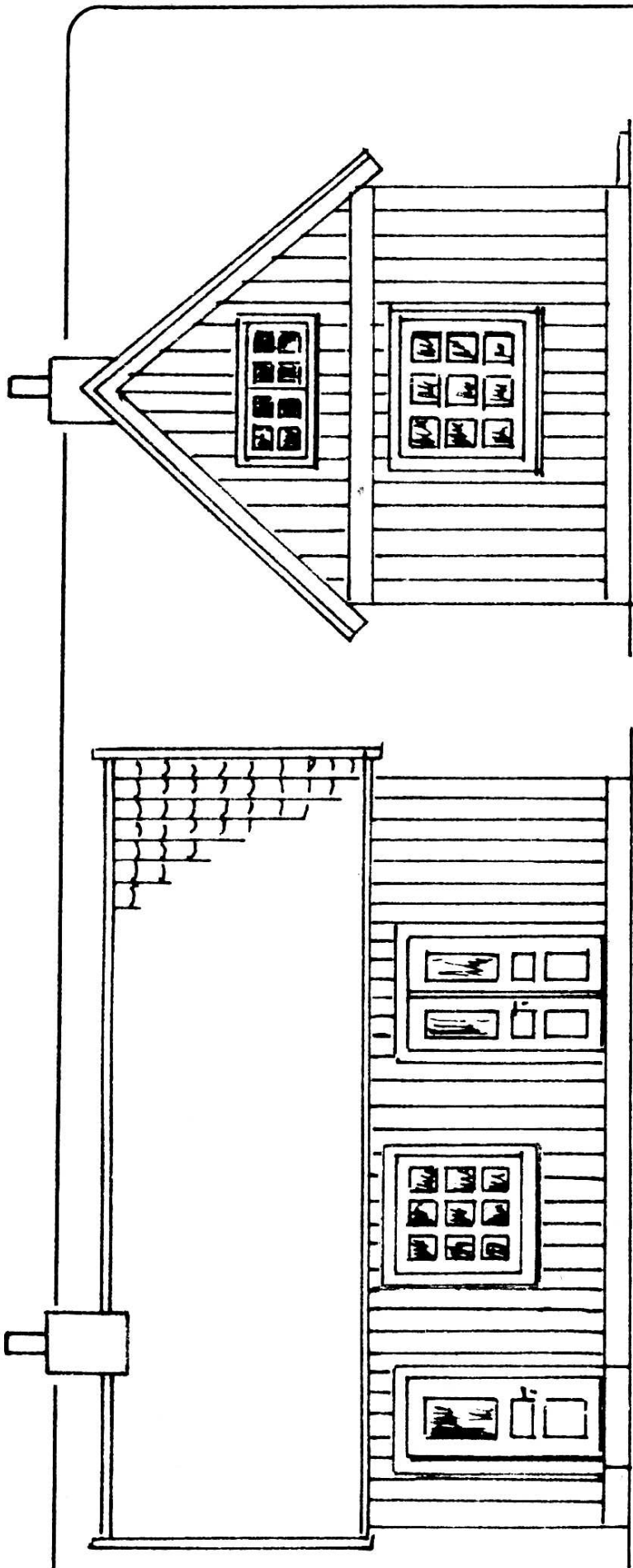
brændeovn, der via riste i mellemvæggen til kontoret kunne tilføre dette en antydning af varme.

Østenden var optaget af et værksted med ophængningsplads til værktøjer; udover en filebænk var der plads til et par skinnecykler, senest også svelleskrue-iskruningsmaskinen. Desuden var der en stige op til loftet, hvor sjældnere benyttede hjælpemidler havde deres plads.

Nordvest for huset, der var af træ, lå et lille hus ligeledes af træ til duer eller høns og opbevaring af private haveredskaber. Udover nogle buske og træer til »stående forretninger« måtte al anden nødtørft forrettes på Stationstoiletet efter en travetur på ca. en halv kilometer! Det var et galt sted at være i blommesæsonen!

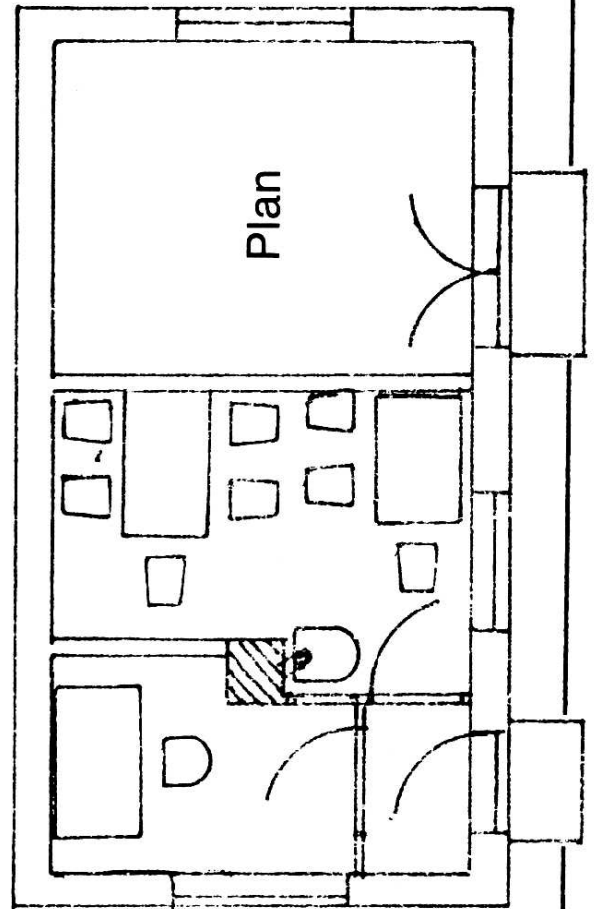
Vinduesrammerne var pænt hvidmalede, hvorimod dørenes træværk var grønmalet. Husets træbeklædning var den sædvanlige engelskrøde. Taget havde ret høj rejsning og var teglhængt.

Som afslutning på træhusene vises i fig. 4 et billede af et kolonnehus på Frederiksberg, fotograferet i 1967. I modsætning til de tidli-



Sydfacade

Øst- og Vestgavl



LOKO
MOTIVET

FIG. 1
HOLSTED

1:87

gere viste har dette hus klinklagte brædder til vinduernes underkant, afsluttet med et 30° udefter hældende brædt som en slags sålbænk gående hele vejen rundt, bortset fra dørene. Herfra og op til tagskægget er beklædningen ret smal en på to. På gavlen jfr. fig. 5 er der så påny klinkbeklædning med det nederste brædt smukt udskåret.

Bemærk gelænderne ud for dørene til beskyttelse mod ulykker ved togpassage; af det ene står kun stolperne tilbage - resten er måske til reparation. Ved højre gavlhjørne ses endvidere et udendørstermometer.

Skorstenene er af forskellig udførelse, den laveste repræsenterer formentlig en fornyelse; det ser ud til, at den er en følge af indlægning af centralfyr af hensyn til varmtvandsforsyningen til de ansattes vaske- og bruserum, bag de mattede ruder i midten. Be-

mærk endvidere trækruder og -ventiler, udvendig telefonklokke samt tagrende og nedløbsrør.

Nu har jeg ikke billederne i farve, men jeg mener at kunne huske, at træværket var malet i den okkerbrune, gråtonede farve, som var fremherskende på Sjælland. Taget var dækket med gråsort tagpap, og de murede skorstene var oprindeligt af gule sten, men så sodsværtede, at de nærmest var grå.

Omkring huset var karakteristiske detaljer såsom et tilbygget lavt skur på bagsiden til cykler, brændsel, stiger og meget andet. Det andet lille hus som ses på fig. 5 var af en nyere konstruktion og synes at være et relæhus; affaldskulen ved siden af er derimod ikke til at tage fejl af - bemærk også brandstanderen og stablen af sveller, alt sammen noget, der er med til at give »den ægte atmosfære«, som efterhånden kun kan genfindes på de bedre modelbaneanlæg og ikke hos DSB! Med tiden blev de midlertidige træbygninger erstattet med mere solide grundmurede eksemplarer. Et af disse er kolonnehuset på



Fig. 4. Når et kolonnehus skal være af træ, kan det være udført på flere forskellige måder; her har vi et eksempel på sjællandsk byggeskik repræsenteret ved kolonnehuset på Frederiksberg st. set fra sydøst den 2/11 1967. Bemærk klinkbeklædningen fornedet, vinduer med tynde sprodsler, beskyttelsesgelænder foran dør og to forskellige skorstenspiber.

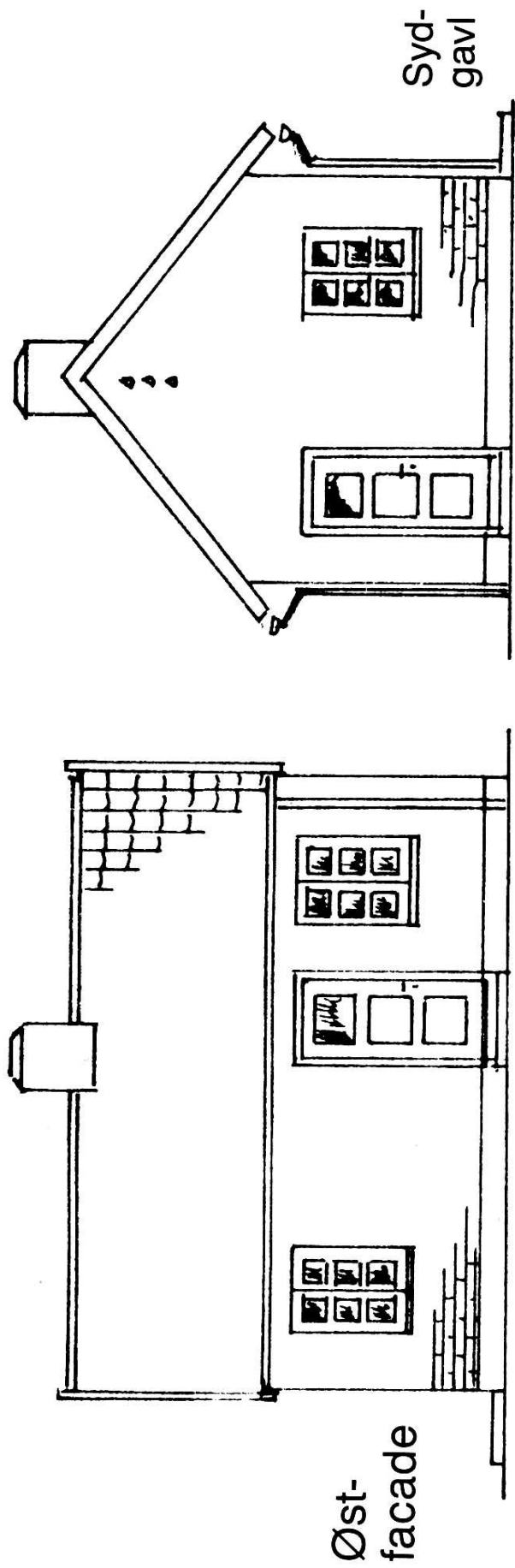
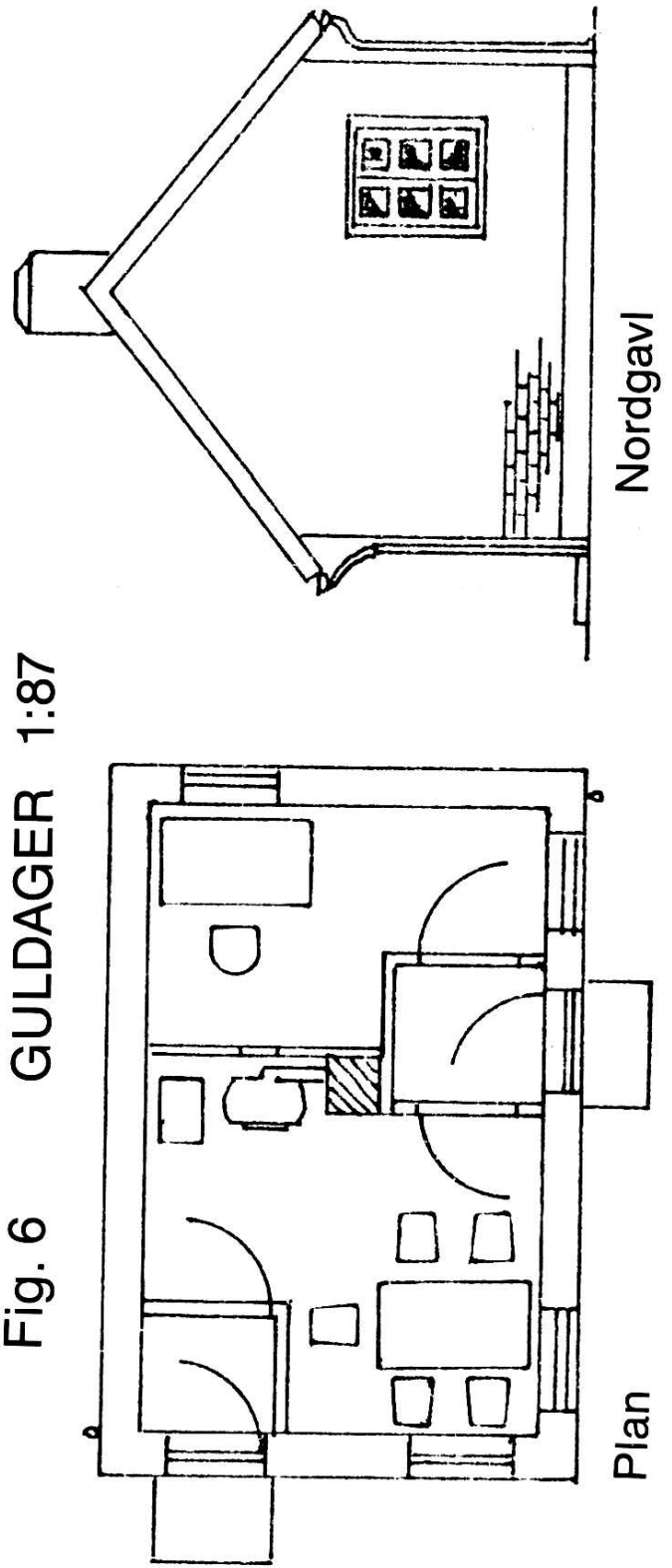


Fig. 6 GULDAGER 1:87



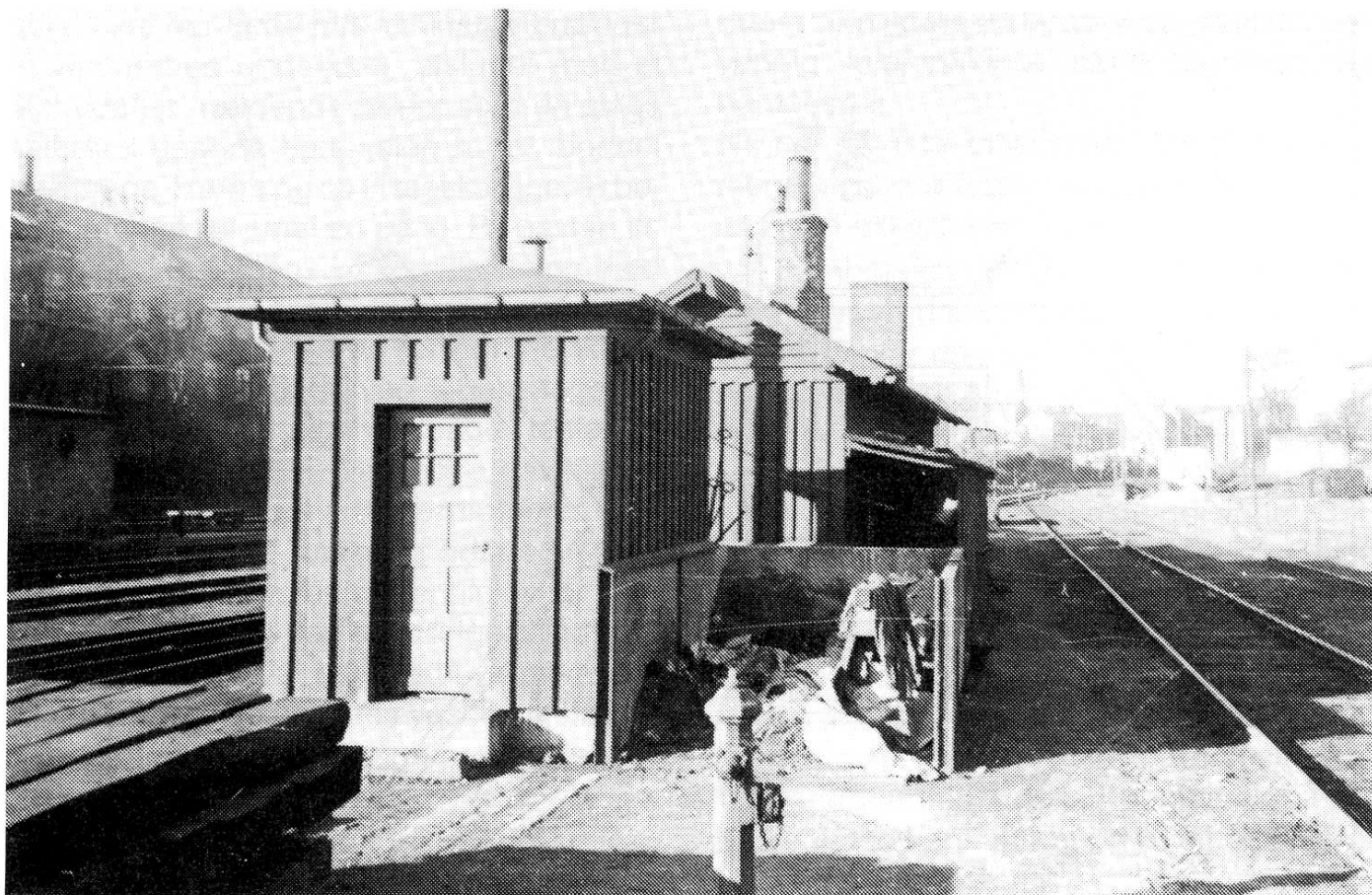


Fig. 5. Her er kolonnehuset på Frederiksberg set fra øst samt formentlig et relæhus, fotograferet 16 år tidligere.

Guldager station, der for mig er forbundet med en særlig historie. Fig. 6.

Oprindeligt var der et meget medtaget og utidssvarende skur som hjemsted for kolonnen, og overbanemester Schwartz, der var af den gamle skole, og jeg havde i den anledning adskillige diskussioner, når vi mødtes. Ikke sådan at det var de mange ord, vi brød heller ikke arme, men alligevel var det lidt af en tvekamp, og da han så til sidst gav sig, og vi sammen med bygningsinspektør Christensen fra bygningstjenesten i Skjern fik det nye hus op at stå, ja, så nedlagde DSB netop denne kolonne som en af de første i forbindelse med banetjenestens modernisering. Huset var imidlertid velbygget og blev i mange år brugt af banetjenesten under arbejdsbesøg på stedet.

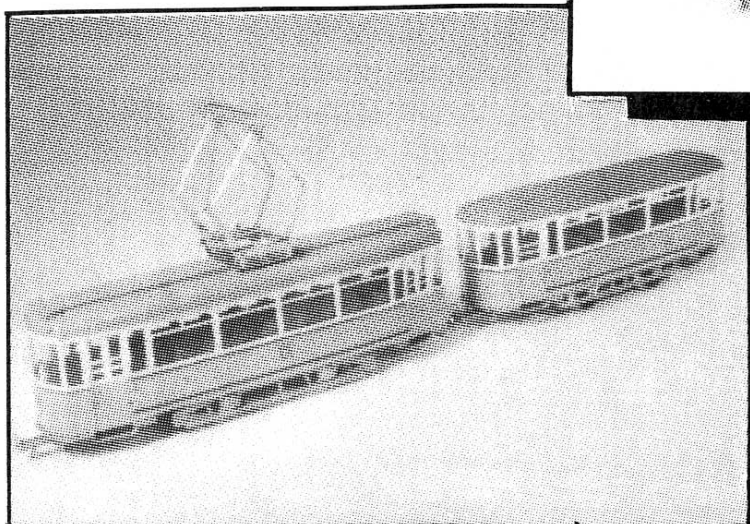
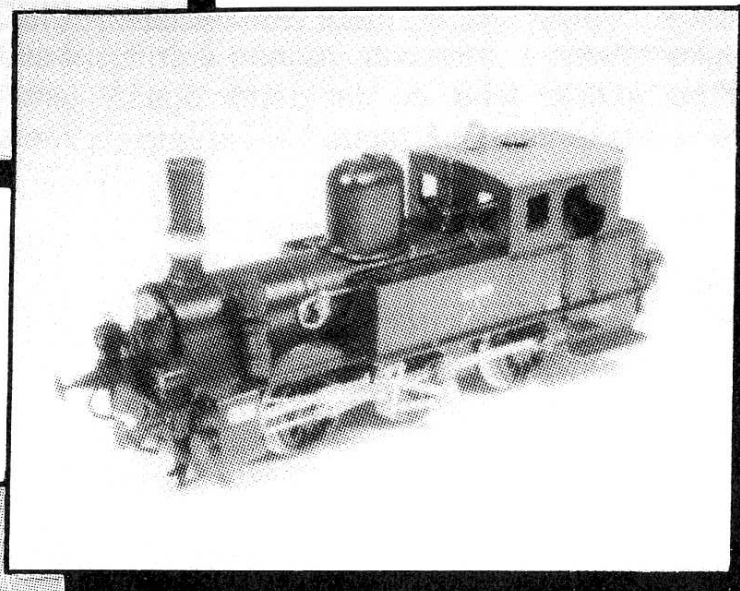
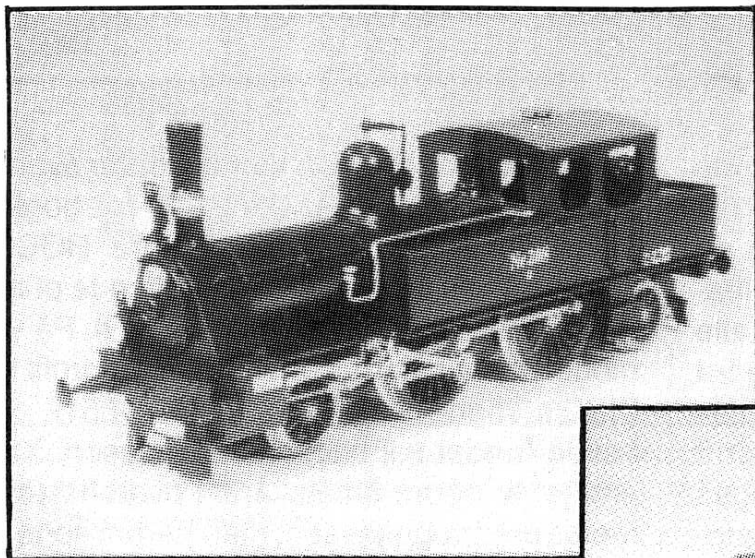
Ved artiklens færdiggørelse blev jeg pludselig i tvivl om murværkets kulør og husets indretning, da jeg ikke kunne finde tegningen. Jeg kørte til stationen og fik den obligatoriske tilladelse til at færdes på terrænet, og ak

- hektisk travlhed med nye signalanlæg, men kolonnehuset var nedrevet til 3 skifter over soklen, og der groede allerede træer op gennem dette (Sic transit...!)

Murresterne afslørede, at der var benyttet røde mursten, men intet om indretningen, og ingen på stedet kunne fortælle noget herom. Baneområdechefen - som er den (også i modelbaneverdenen) kendte Povl-Erik Harby - hjalp mig på vej på basis af sin hukommelse, for tegningerne havde heller ikke han længet. Den eneste usikkerhed, der står tilbage, synes at være tvivlen om, hvad døren i sydgavlen førte ind til - det kunne være et kemisk kloset, da der hverken var vand eller kloak på stedet, eller evt. et lille redskabsrum.

Da nu de færreste modelbanebyggere går så tæt på, at dette problem får så stor betydning, har jeg alligevel medtaget tegningen som et typisk eksempel på et diminutivt muret kolonnehus, hvorefter vi i næste artikel går over til de større kolonnehuse. ● *jgc.*

Felix Models



*... for
fremtiden*

POSTBOX 2088 - 8240 RISSKOV - DANMARK

06 15 44 09

Midtersidetegningen:

DSB litra CM

— *den populære spidsgavlede hurtigtogsvogn*

Vor midtersidetegning omhandler denne gang en kendt vogntype, nemlig den spidsgavlede litra CM, kaldet C-Mads. Det er en universalvogn at have rullende på modelbaneanlægget, idet vognen kan bruges i alle tog, damp- såvel som dieseltrukne, lige fra »gamle« P-maskiner til mere »moderne« MY-lokomotiver. I årtier var vognen i drift over det ganske land, og bør derfor også være repræsenteret på modelbaneanlægget.

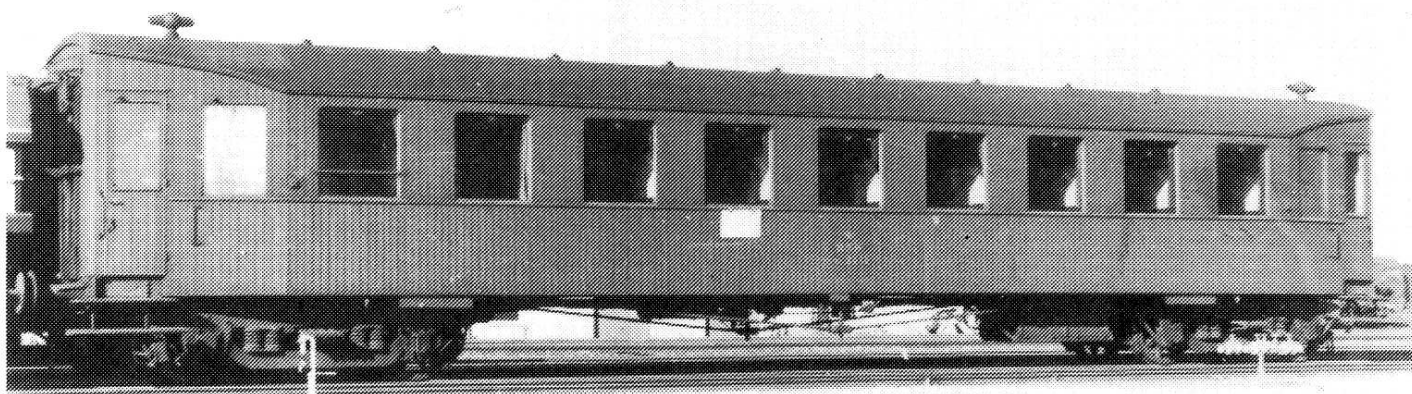
Bygning

Hertil medgår først og fremmest en ROCO- »Hecht-wagen«, katalog nr. 4289A m.fl., idet vognen i forvejen har spids gavl, ligesom

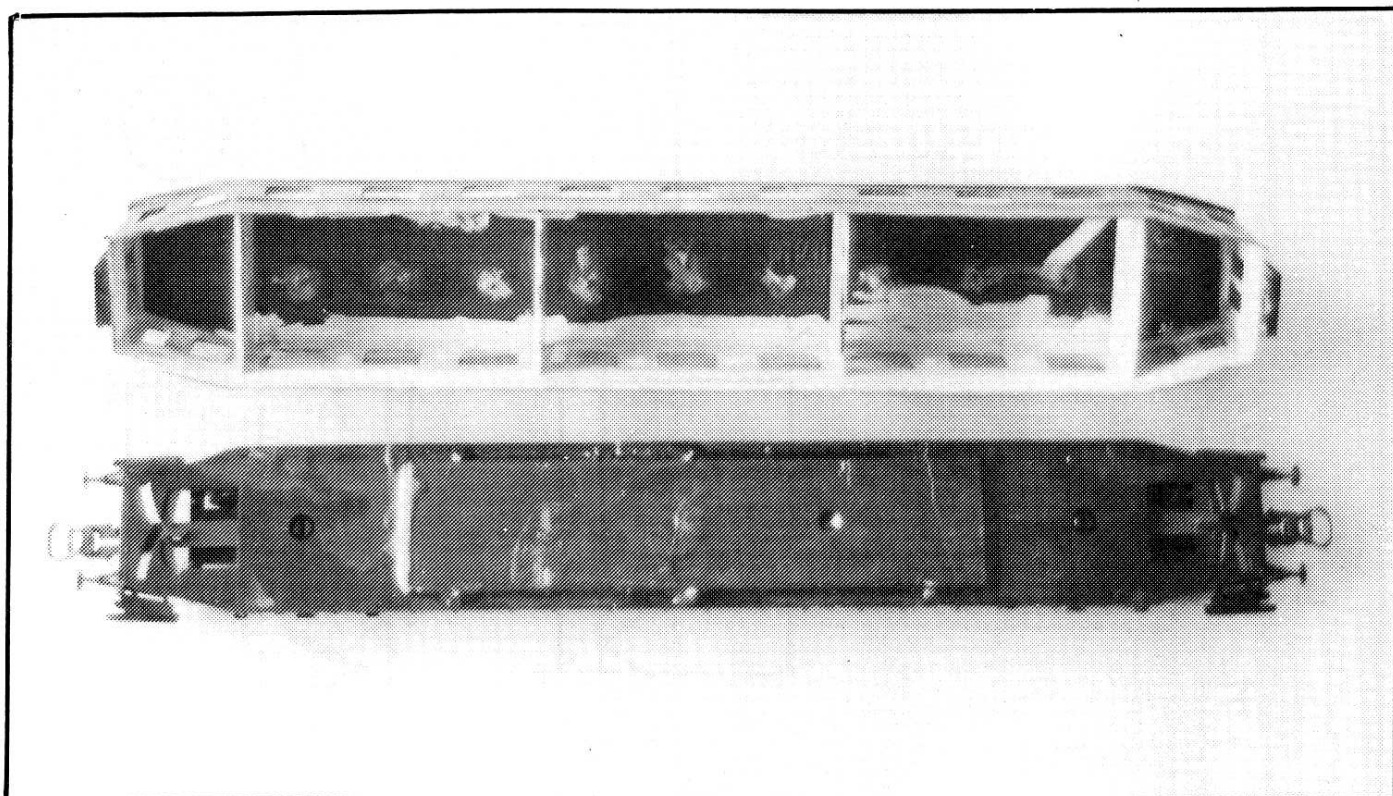
man med modifikation kan anvende svanehalsbogierne som danske 2,5 m træbogier. Man *kan* anvende tagprofilet fra ROCO-vognen, men det er bedre at anvende et tag fra en skrottet vogn uden spids gavl. På vor model har vi således anvendt et tagprofil fra PIKO's vogne, katalog-nr. 5/6508-6511, der havde fundet vej til overskudskassen. Tagprofilet er herfra skråskåret i overensstemmelse med vognkassen, men herom senere.

Undervogn

Da ROCO's vogne ikke passer 100% vedrørende tilspidsningen i gavlenderne, er det nødvendigt at skære et lille stykke mere af undervognen, således at den endelige



CM 2181 i Nykøbing F. 1965. Foto: JB-P, Ribe.



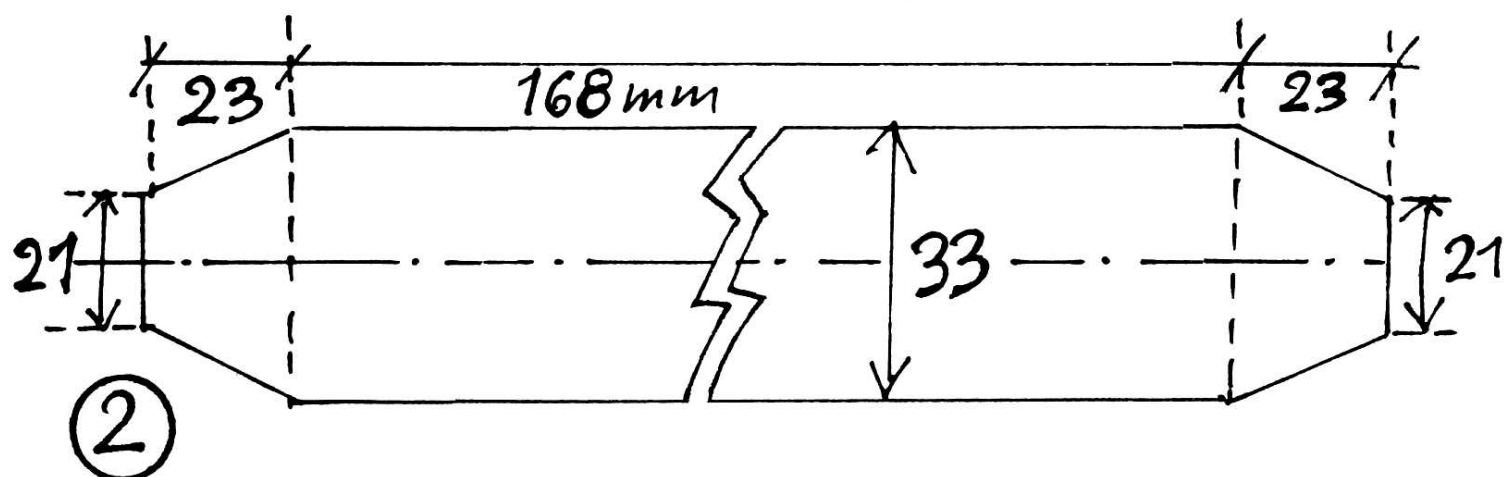
CM-vognen i adskilt tilstand: Vognkasse og undervogn. I gavlene på undervognen ses tilspidsningen tydeligt. Anbringelse af vægtplade midt på vognen, virker både som vægt og befæstigelsesplade for undervognens to halvdele.

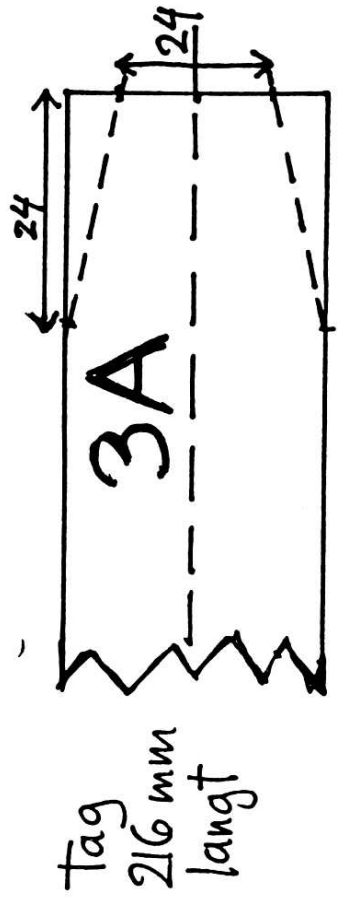
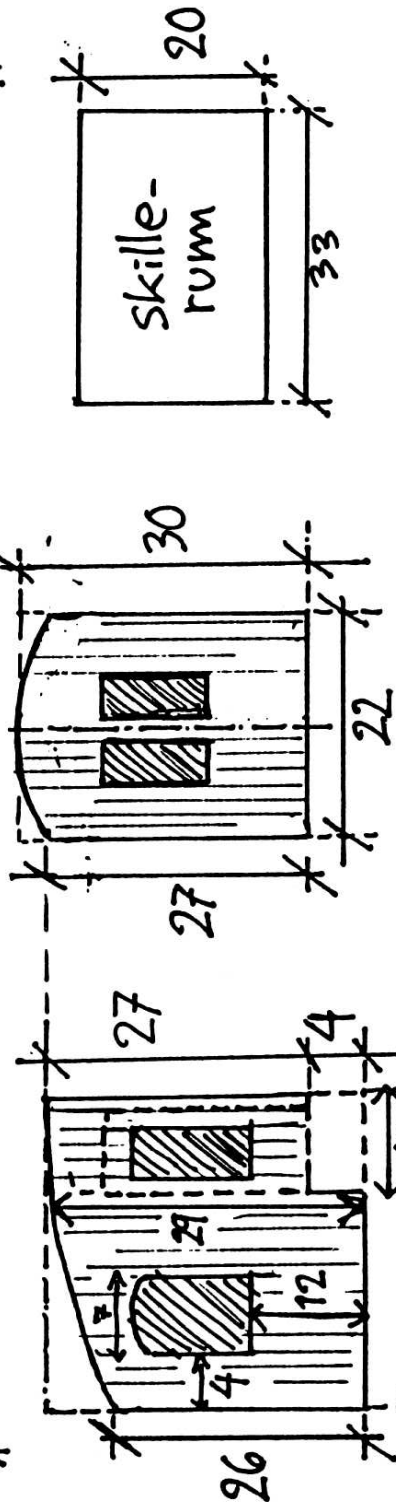
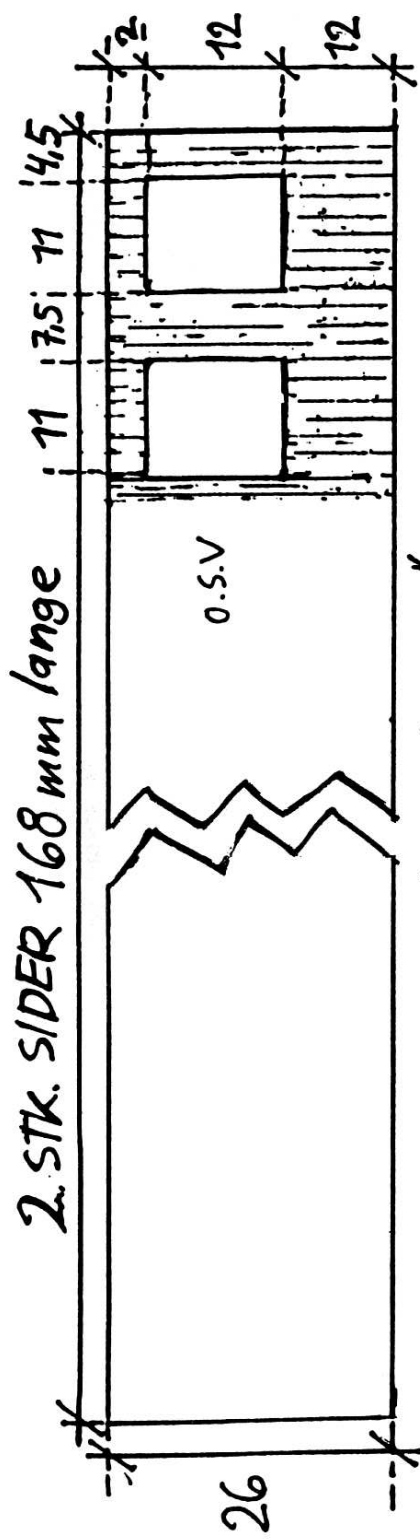
gavlbredde bliver 21 mm. Se på tegning 1. Herefter skæres undervognen over, og afkortes, således at vognlængden målt over pufferplanker bliver 215 mm, når de to halvdele igen sammenlimes. Til at holde sammen på undervognen kan udskæres en bundplade af 1 mm plasticard med hovedmålene af vognomkredsen ÷ tykkelse på sider og gavle. Se tegning 2. Vi har dog sammenlimet undervognen ved hjælp af metalpladen.

Vognkasse

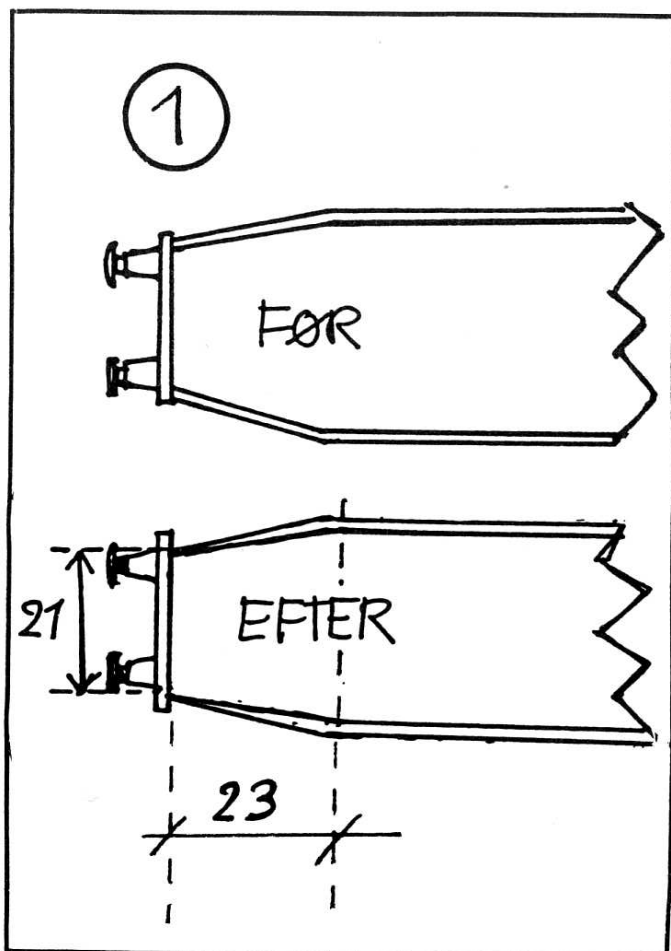
Af 0,5 mm tyk plasticard, 1 mm rillet udskæres vognsider, ender og gavle. Endvidere udskæres skillestykker. Målene på disse dele fremgår af tegning 3.

Vognkassen samles først af to sider og to skillestykker, sidstnævnte placeret i enderne. Siderne limes uden på skillestykker. Skillestykker og siders overkant skal flugte. Derfor er det lettest at samle vognkassen ved at vende bunden i vejret og anvende underlaget (f.eks. spånplade) som justeringsmiddel,



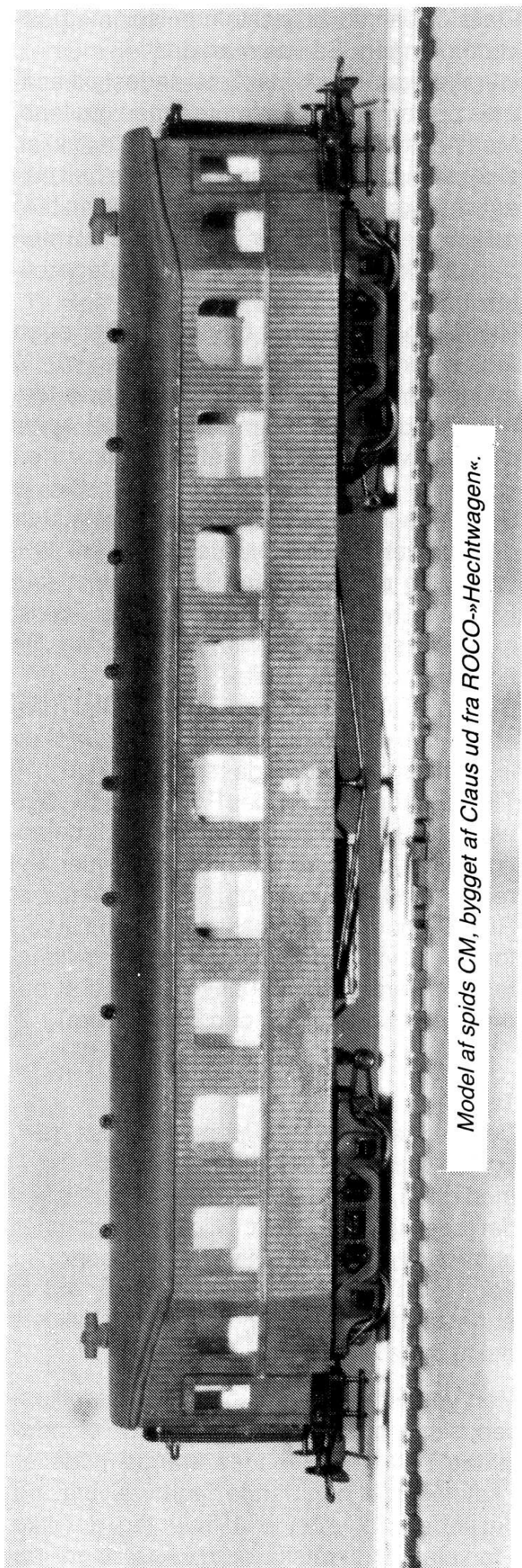


3



d.v.s. at siderne vendes med vinduerne nedad under samlingen. To andre skillestykker anbringes inde i vognkassen i passende afstand, beregnet på afstivning. Disse stykker skal selvfølgelig også flugte med vognsidernes overkant.

Når det er tørt, prøveanbringes vognkassen på udnervognen for at se om den passer dertil. Selv om man har anvendt en vognbund (vist i fig. 2) til at samle vognkassen omkring, har skillestykkerne stadig højdemålet 20 mm, hvilket også er tilfældet, hvis man sammenlimer undervognen ved hjælp af metalvægt. Sidstnævnte er nemlig - ligesom vognbunden i fig. 2 - 1 mm tyk. Her er målene altså entydige. En yderligere kontrol for, om vognkassen er korrekt, fås ved at måle fra skinneoverkant til vognsideunderkant. Målet skal her være 10 mm. At midtersidetegningen viser 11 mm, skyldes de materialemæssige kompromis'er man er nødsaget til at tage højde for i model. Ved anvendelse af ROCO-undervogn er målene som nævnt her i byggevejledningen... og der kan



Model af spids CM, bygget af Claus ud fra ROCO-Hechtwagen.

være et par uoverensstemmelser med hovedtegningen. Så ved man det!

Herefter kan de skråskårne endestykker limes på vognkassen sammen med gavlene. Med hensyn til de skrå-skårne endestykker, skal man i første omgang ikke skære helt nøjagtigt til ved taggrundingen, men lade en til to millimeter være til overs, således at man bagefter kan rette ind ved hjælp af tagprofil.

Udskæring af vinduer foretages efter egen metode, men det er lettest, hvis man kan få målene til at passe med de lodrette brædderiller. Vindueshjørner markeres med spids hobbykniv (eller tilfilet nål), hvorefter den vandrette over- og underkant af vinduerne udskæres fra bagsiden, idet der måles efter de forannævnte frembragte små huller.

Opmåling og udskæring af vognsider kan lattes en hel del, hvis dette gøres parvis, hvorefter siderne skæres fra hinanden. Se tidligere numre af bladet.

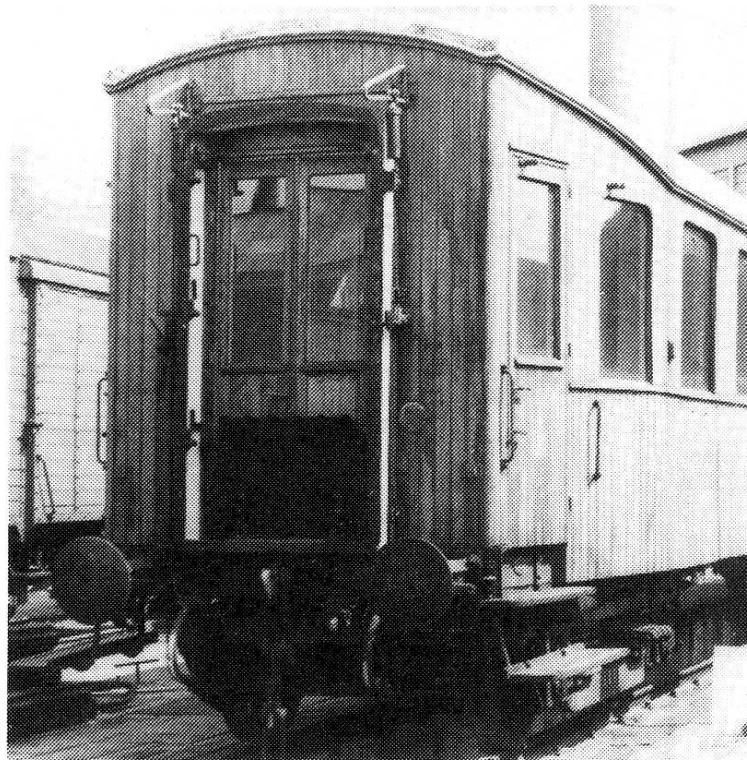
Bemærk, at de skrå endestykker skal have et lille »hak« ud for trinene, hvilket også skulle fremgå af hosstående tegninger.

Til orientering: Anvendes ROCO-undervogn bliver de skrå gavle lidt kortere. Helt nøjagtigt burde de være 24 mm lange, mens vi regner med 23 mm (se fig. 3). Det skyldes, at ROCO-undervognen passer bekvemt til vort formål, at vi ser bort fra denne ene millimeter. Vor færdige model bliver herved et par millimeter kortere end den burde være!

Tag

Dette er karakteristisk med sin spidse gavl, og kan volde lidt problemer. Men ved lidt tålmodighed, og ved at følge beskrivelsen, kan det lade sig gøre selv for »lidt viderekomne« at fremstille taget uden vanskeligheder. Først og fremmest skal man finde sig et egnet tagprofil. Det er nok den vanskeligste del af opgaven.

Men ved lidt omhyggelig søgen i skrotkassen, skulle det være muligt at finde et industritag, som kan anvendes. Mange modeller i katalogerne har denne tag-hvælving, og det er bedst at arbejde ud fra et tag, der ikke i forvejen er skråskåret, d.v.s. at taget fra



CM 2167 tilbageført som CM 11868, tilhørende Jernbanemuseet, set fra gavlen. Vognen fremtræder i den tidligere lakerede udgave. Læg mærke til dørene i gavlen, der har almindeligt dørhåndtag.

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

ROCO's grundmodel ikke genanvendes, idet det tilspidser for meget.

I vores tilfælde har vi - som nævnt i indledningen - anvendt taget fra en kasseret PIKO-vogn, katalog-nr. 5/6508, hvor siderne først skæres fri af taget.

Herefter skæres den ene gavl af. Fra denne ende, hvor gavlen nu er afskåret, udmåles en længde, 216 mm på tagets centerlinie. Her afsaves den anden gavl, og man har nu et CM-tag i korrekt længde. Nu mangler vi blot at skære skråt.

Fra tagets centerlinie udmåles et punkt på 12 mm til hver side, og tilsvarende markeres et punkt 24 mm inde i hver side af tagkanten. Se fig. 3A.

Anbring taget på en plan flade, og afsav det skrå snit med en ROCO- eller Humbrol-sav. Snittet skal være lodret, således at det færdige profil i snittet svarer til gavlens lodrette vægge. Taget skal altså under afsavningen anbringes med udhænget over bordkanten eller lign., mens resten holdes godt fast med en skruetvinge eller lignende.

Tagprofilen prøveanbringes på vognkassen, således at man kan se, hvor meget der endnu evt. skal afskæres for oven af vognendernes skrå sider, der tilpasses pr. øjemål, indtil taget slutter tæt på alle vognkassens sider og gavle. Til sidst slibes alle tværgående sikker af industritaget, og der mærkes op til tagdetaljer (torpedo- og toiletventiler).

Bogier

Her anvendes i modificeret form ROCO-vognens bogier. Først afslibes de allertydeligste nitter, hvorefter bogierne pudses pæne. Det er nok ikke muligt at få fjernet alle nitter, men på det endelige resultat betyder dette intet. Af 0,5 mm plasticard udskæres 8 stk. små hesteskoformede stykker, dog kun med et firkantet hak i stedet for runding indad. Hakket skal tilpasses således, at »hesteskoen« kan sættes ned over industribogiens lejer og forestille akselkasser. Et par strips påsættes

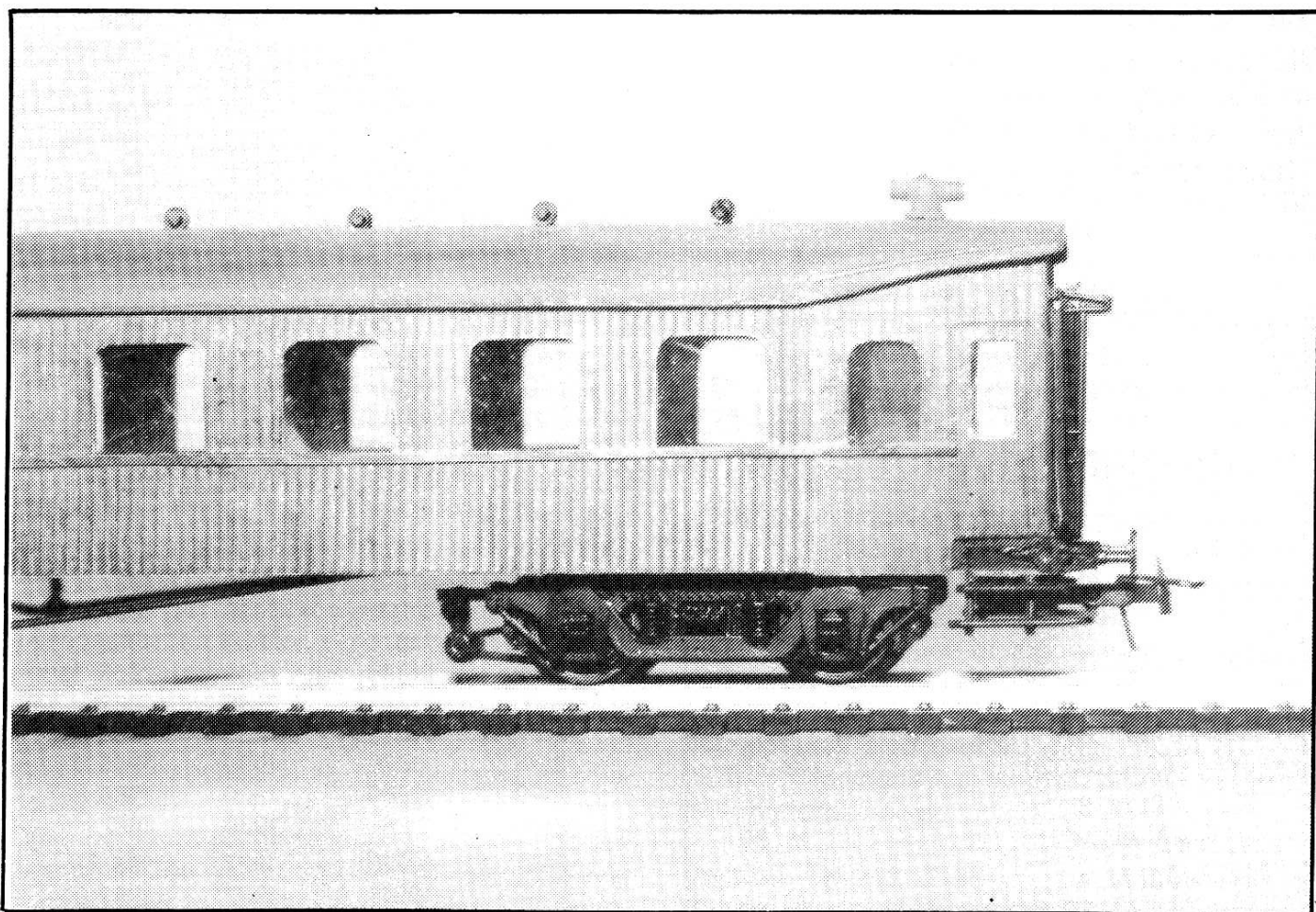
bogie-enderne, illuderende strækbånd. Eftersom det plastmateriale, bogierne er fremstillet af, er af særligt polymert stof, bør man lime på bogierne med kontaktkim, f.eks. Casco eller UHU.

ROCO's hjul bør i øvrigt udskiftes med egerhjul fra Liliput. Egentlig burde hjulene være stjernehjul, men p.g.a. »øjets træghed«, kan man sagtens anvende egerhjul i stedet.

Til sidst monteres strækbånd på undervognen, enten af tynd 0,5 mm ståltråd eller den sædvanlige blomstertråd. Andre undervognsdetaljer påsættes med midtersidetegningen som reference.

Bemaling

Vognkassen grundes med 24-gul (Humbrol), og når det er tørt, lægges et tyndt lag 62-brun ovenpå. Det skulle give en tilfredsstillende teaktræsbrun farve. Alt efter, hvor slidt denne skal se ud, kan lægges et mere eller



Nærbillede af CM-vognen. Trods det, at bogierne er tillempede tyske svanehalbogier, illuderer de på fin måde danske 2,5 m bogier, når der påsættes nye hesteskoformede akselkasser og strækbånd. - På overliggeren kan man ane nitterne, der afslører bogiens herkomst. Bemærk i øvrigt »hakket« mellem vognside og døren, og at vinduerne er udskåret efter brædderillerne, hvilket gør udskæringen lettere. Harmonikaen er fra Liliput, og altså ikke helt korrekt som dansk harmonika.

være et par uoverensstemmelser med hovedtegningen. Så ved man det!

Herefter kan de skråskårne endestykker limes på vognkassen sammen med gavlene. Med hensyn til de skrå-skårne endestykker, skal man i første omgang ikke skære helt nøjagtigt til ved tagrundingen, men lade en til to millimeter være til overs, således at man bagefter kan rette ind ved hjælp af tagprofilen.

Udskæring af vinduer foretages efter egen metode, men det er lettest, hvis man kan få målene til at passe med de lodrette brædderiller. Vindueshjørner markeres med spids hobbykniv (eller tilfilet nål), hvorefter den vandrette over- og underkant af vinduerne udskæres fra bagsiden, idet der måles efter de forannævnte frembragte små huller.

Opmåling og udskæring af vognsider kan lattes en hel del, hvis dette gøres parvis, hvorefter siderne skæres fra hinanden. Se tidligere numre af bladet.

Bemærk, at de skrå endestykker skal have et lille »hak« ud for trinene, hvilket også skulle fremgå af hosstående tegninger.

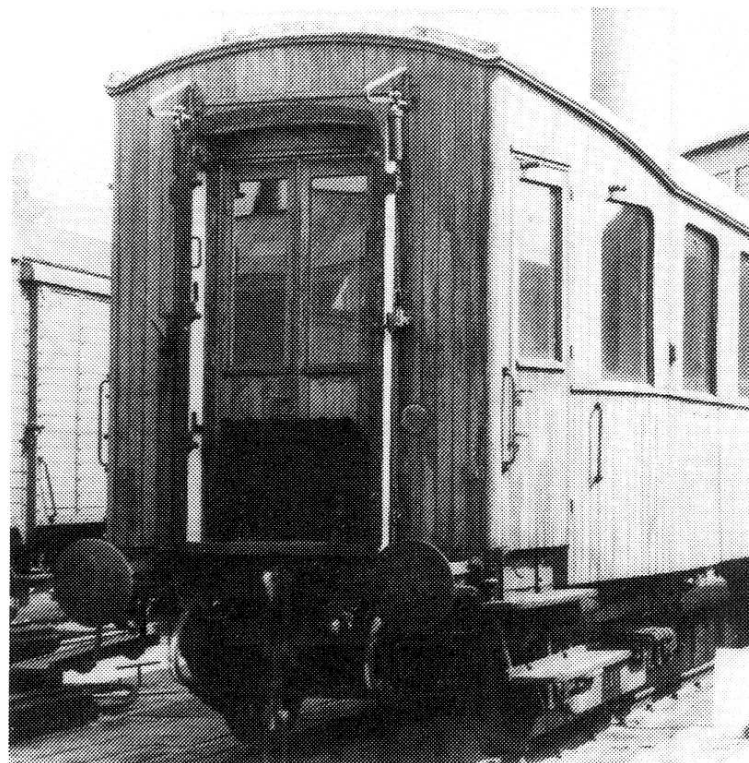
Til orientering: Anvendes ROCO-undervogn bliver de skrå gavle lidt kortere. Helt nøjagtigt burde de være 24 mm lange, mens vi regner med 23 mm (se fig. 3). Det skyldes, at ROCO-undervognen passer bekvemt til vort formål, at vi ser bort fra denne ene millimeter. Vor færdige model bliver herved et par millimeter kortere end den burde være!

Tag

Dette er karakteristisk med sin spidse gavl, og kan volde lidt problemer. Men ved lidt tålmodighed, og ved at følge beskrivelsen, kan det lade sig gøre selv for »lidt viderekomne« at fremstille taget uden vanskeligheder.

Først og fremmest skal man finde sig et egnet tagprofil. Det er nok den vanskeligste del af opgaven.

Men ved lidt omhyggelig søgen i skrotkassen, skulle det være muligt at finde et industritag, som kan anvendes. Mange modeller i katalogerne har denne tag-hvælving, og det er bedst at arbejde ud fra et tag, der ikke i forvejen er skråskåret, d.v.s. at taget fra



CM 2167 tilbageført som CM 11868, tilhørende Jernbanemuseet, set fra gavlen. Vognen fremtræder i den tidligere lakerede udgave. Læg mærke til dørene i gavlen, der har almindeligt dørhåndtag.

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

ROCO's grundmodel ikke genanvendes, idet det tilspidser for meget.

I vores tilfælde har vi - som nævnt i indledningen - anvendt taget fra en kasseret PIKO-vogn, katalog-nr. 5/6508, hvor siderne først skæres fri af taget.

Herefter skæres den ene gavl af. Fra denne ende, hvor gavlen nu er afskåret, udmåles en længde, 216 mm på tagets centerlinie. Her afsaves den anden gavl, og man har nu et CM-tag i korrekt længde. Nu mangler vi blot at skære skråt.

Fra tagets centerlinie udmåles et punkt på 12 mm til hver side, og tilsvarende markeres et punkt 24 mm inde i hver side af tagkanten. Se fig. 3A.

Anbring taget på en plan flade, og afsav det skrå snit med en ROCO- eller Humbrol-sav. Snittet skal være lodret, således at det færdige profil i snittet svarer til gavlens lodrette vægge. Taget skal altså under afsavningen anbringes med udhænget over bordkanten eller lign., mens resten holdes godt fast med en skruetvinge eller lignende.

Tagprofilen prøveanbringes på vognkassen, således at man kan se, hvor meget der endnu evt. skal afskæres for oven af vognendernes skrå sider, der tilpasses pr. øjemål, indtil taget slutter tæt på alle vognkassens sider og gavle. Til sidst slibes alle tværgående sikker af industritaget, og der mærkes op til tagdetaljer (torpedo- og toiletventiler).

Bogier

Her anvendes i modificeret form ROCO-vognens bogier. Først afslibes de allertydeligste nitter, hvorefter bogierne pudses pæne. Det er nok ikke muligt at få fjernet alle nitter, men på det endelige resultat betyder dette intet. Af 0,5 mm plasticard udskæres 8 stk. små hesteskoformede stykker, dog kun med et firkantet hak i stedet for rounding indad. Hakket skal tilpasses således, at »hesteskoen« kan sættes ned over industribogiens lejer og forestille akselkasser. Et par strips påsættes

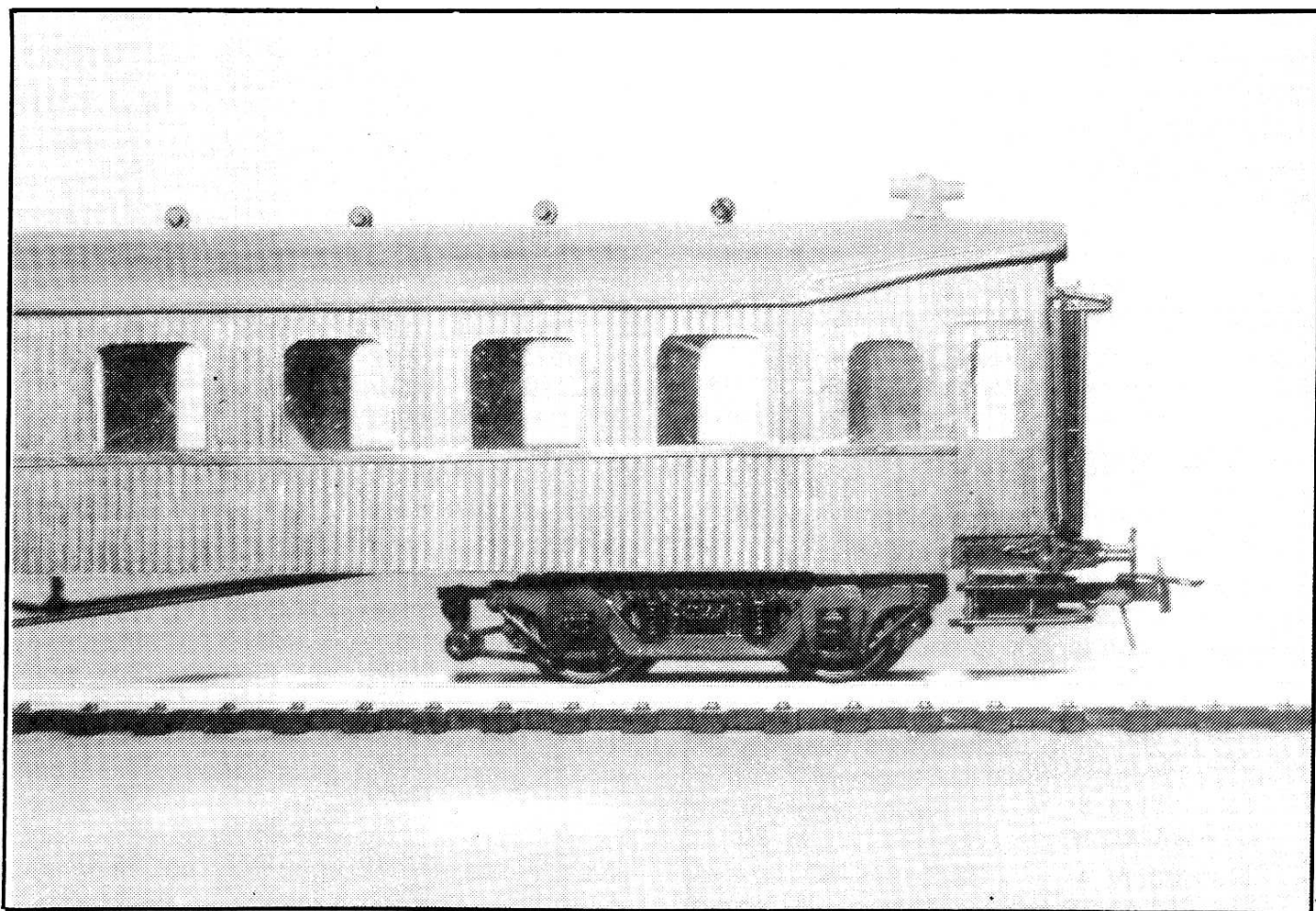
bogie-enderne, illuderende strækbånd. Eftersom det plastmateriale, bogierne er fremstillet af, er af særligt polymert stof, bør man lime på bogierne med kontaklim, f.eks. Casco eller UHU.

ROCO's hjul bør i øvrigt udskiftes med egerhjul fra Liliput. Egentlig burde hjulene være stjernehjul, men p.g.a. »øjets træghed«, kan man sagtens anvende egerhjul i stedet.

Til sidst monteres strækbånd på undervognen, enten af tynd 0,5 mm ståltråd eller den sædvanlige blomstertråd. Andre undervognsdetaljer påsættes med midtersidetegningen som reference.

Bemaling

Vognkassen grundes med 24-gul (Humbrol), og når det er tørt, lægges et tyndt lag 62-brun ovenpå. Det skulle give en tilfredsstillende teaktræsbrun farve. Alt efter, hvor slidt denne skal se ud, kan lægges et mere eller



Nærbillede af CM-vognen. Trods det, at bogierne er tillempede tyske svanehalbogier, illuderer de på fin måde danske 2,5 m bogier, når der påsættes nye hesteskoformede akselkasser og strækbånd. - På overliggeren kan man ane nitterne, der afslører bogiens herkomst. Bemærk i øvrigt »hakked« mellem vognside og døren, og at vinduerne er udskåret efter brædderillerne, hvilket gør udskæringen lettere. Harmonikaen er fra Liliput, og altså ikke helt korrekt som dansk harmonika.

mindre tykt lag brun farve på vognkassen, men pas på at rillerne ikke lukkes.

Til sidst gives vognen lidt patina ved hjælp af rustbrøde farver på bogierne (inden da er disse malet med Humbrol 85-sort), og med lidt fortyndet sort vandfarve »vædes« vognkassen igennem, således at farven lægger sig i rillerne og fremhæver disse. Det giver en meget virkelighedstro effekt. Taget males 27-grå.

Detaljer

Til sidst ilægges ruder, hvilket som sædvanligt praktiseres med klar plastic, der limes (eller tapes) på indersiden af vognkassen. Harmonikaer er fra Liliput. De er ikke helt korrekte med hensyn til harmonikahængerne, men det har vi set igennem fingre med. Endvidere skal vognen udstyres med torpedoventiler, f.eks. Electrotren nr. 321 eller tilsvarende. Vor vogn er desværre blevet udstyret med for store toiletventiler. Dan-Train har haft nogle fine i sit program, men om de er til at få mere, vides ikke. Husk for øvrigt også at vognen skal have kurvepuffer. Og herefter er vognen klar til at blive sat i drift på modeljernbanen.

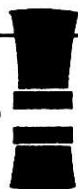
TA/Claus

LITRA CM

Nr. efter 1941	Nr. før 1941	Byggeår	Udrangeret
2131	10893	1930	1968
2132	10894	1930	1966
2133	10895	1930	1962-65
2134	10896	1930	1964
2135	10897	1930	1966
2136	10898	1930	1958
2137	10899	1930	1962-64
2138	10900	1930	1958
2139	10901	1930	1965
2140	10902	1930	1962-64
2141	10903	1928	1964-65
2142	10904	1928	1967
2143	10905	1928	1964
2144	10906	1928	1965
2145	10907	1928	1965
2146	10908	1928	1967
2147	10909	1928	1964
2148	11882	1930	1968
2149	11883	1930	1966
2150	11884	1930	1966
2151	11885	1930	1966
2152	11886	1930	1968
2153	11887	1930	1968
2154	11888	1930	1968
2155	11889	1930	1962-64
2156	11890	1930	1964-65
2157	11891	1930	1965
2158	11892	1930	1965-66
2159	11860	1930	1965
2160	11861	1930	1968
2161	11862	1930	1965
2162	11863	1930	1962-64
2163	11864	1930	1964-65
2164	11865	1930	1962-64
2165	11866	1930	1962-64
2166	11867	1930	1964-66
2167	11868	1930	1965-66 ¹⁾
2168	11869	1930	1962-64
2169	11870	1930	1968
2170	11871	1930	1968
2171	11872	1930	1967
2172	11873	1930	1967
2173	11874	1930	1968
2174	11875	1930	1966
2175	11876	1930	1968
2176	11877	1930	1968
2177	11878	1930	1968
2178	11879	1930	1965
2179	11880	1930	1968
2180	11881	1930	1967
2181	10910	1927	1968 ²⁾
2182	10911	1927	1962-64
2183	10912	1927	1962-64
2184	10913	1927	1965
2185	10914	1927	1962-64

¹⁾ til Jernbanemuseet, tilbageført som nr. 11868.
²⁾ togførerkupé fjernet i 1956.

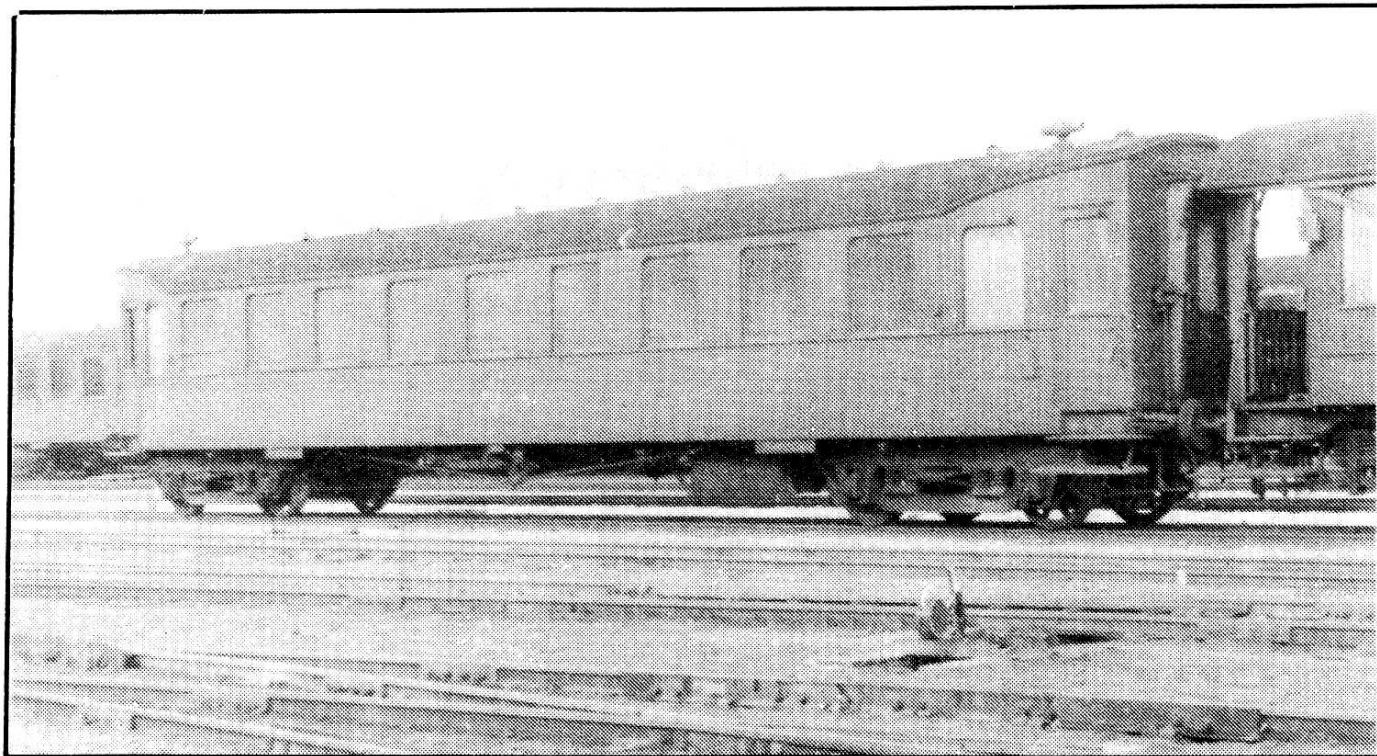
LOKO MOTIVET



ABONNEMENT:

- 1. årg. nr. 1-4 (nr. 1 udsolgt) kr. 32,-
- 2. årg. nr. 5-8 (nr. 5-6 udsolgt) kr. 50,-
- 3. årgang nr. 9-12 kr. 68,-
- 4. årg. nr. 13-16 kr. 90,-
- Særskrift nr. 1:
SPORPLANER (udsolgt) kr. 20,-
- Særskrift nr. 2:
LYNTOG (udsolgt) kr. 25,-
- Særskrift nr. 3
DSB AA-vogne kr. 30,-
- Særskrift nr. 4
SPORPLANER OG ANLÆG kr. 30,-

Indbetaling: GIRO 3 38 55 07
LOKOMOTIVET,
Daddelvej 9, 4700 Næstved



CM 2184 set fra kupe-side, Kalundborg 1962. Bemærk rangerskruebremse i gavlen.

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

Historisk oversigt litra CM 2131 - 2185

Blandt de mange typer af CM-vogne hos DSB, kunne man bl.a. finde denne meget specielle udgave med spids gavl. Vognen har hele sin tid ført en ukompliceret tilværelse, idet typen ikke har været udsat for omdannelser og ombygninger, hvilket har været meget almindeligt med mange andre DSB-vogne. Vognen blev i folkemunde kaldt for C-mads, ukendt af hvilken årsag.

Grunden til at bygge en vogn med spids gavl, syntes at være efter tysk forbillede, hvor de berømte »Hecht-wagen« i mange år var at finde på tyske strækninger i hurtigtog. De tyske »Hecht-wagen« blev bygget både som I. og II. klasse-vogne og som post- og rejsegodsvogne. Rent praktisk har den spidse gavl en aerodynamisk form, der gør luftmodstanden mindre, og vogntypen derfor velegnet til fremførsel i hurtigtog. I dansk udgave blev vognen bygget i II. klasse udgave (CM) og kombineret I. og II. klasse (AR), i begge tilfælde med teaktræsbeklædning, hvor det tyske forbillede var nittede stålvogne.

Også bogierne på de to vogntyper mindede om hinanden. Den tyske udgave havde såkaldte sva-nehalsbogier, hvor danske vogne fik 2,5 m træbo-gier monteret. Visse AR-vogne fik dog »Berliner«-bogier. Første seriefremstillede CM-vogne på 5 stykker blev leveret fra Scandia i 1927. Allerede i 1928 fulgte en ny serie på 7 vogne, hvorefter føl-gende serier leveredes i 1930.

Vognene har hele deres levetid haft litra CM, men før 1941 med andre numre, hvilket fremgår af li-sten andetsteds. Vognene blev stationeret både i København og Århus, og indsattes straks i dati-dens hurtigtog på alle hovedstrækninger med R-eller P-maskine som trækraft.

Roller som hurtigtogsvogn havde CM-vognen i mange år, også ved indførelsen af litra MY i 50'erne. Men ved den større levering af stålper-sonvogne, litra CC i begyndelsen af 50'erne, redu-ceredes dens rolle en del, og nogle vogne blev indsat på sidebaner med MO-vogne som træk-kraft. Ingen af de nævnte CM-vogne fik dog A+B-styreledninger, og er således aldrig blevet an-vendt i styrevognstog, men kun som almindeligt påhæng til MO-vogne.

Men det var dog stadig mest på hovedstrækning-erne, at CM-vognene løb næsten hele deres le-vetid. Udrangeringen af vognene tog sin begyn-delse i starten af 60'erne. De sidste vogne udran-geredes i perioden 1966-1969, hvor DSB-person-vognsparken stod over for modernisering. Og i 1970 var CM-vogne ikke mere at finde i DSB's drift-materielfortegnelser.

Data om CM 2131-2185

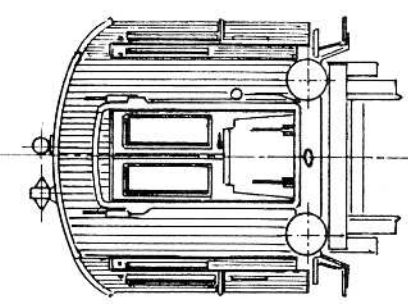
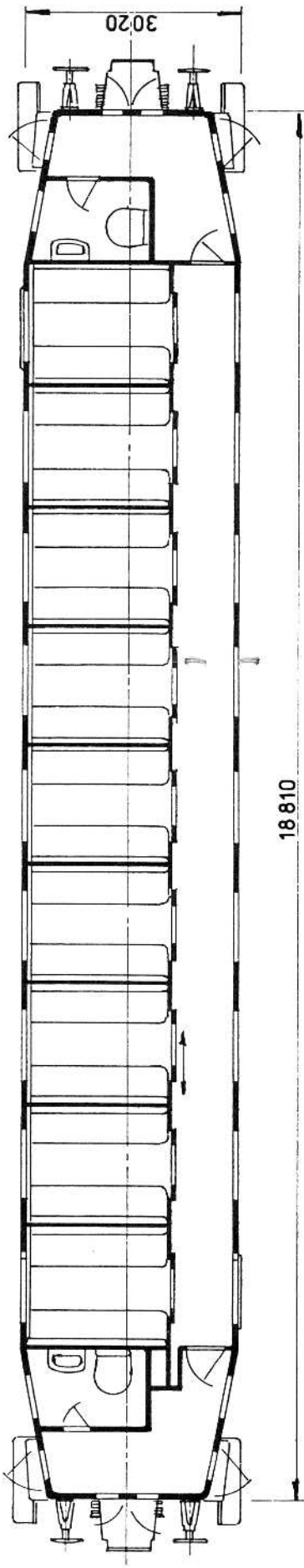
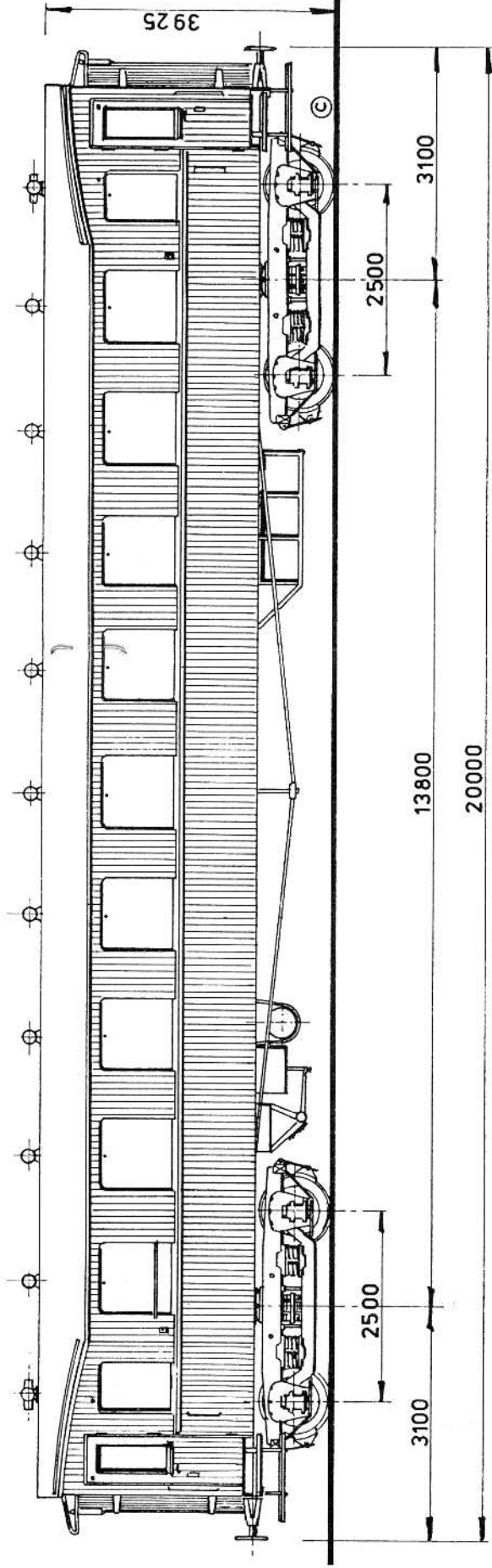
Bygget: Scandia 1927-1930

Vægt: 35-38 tons

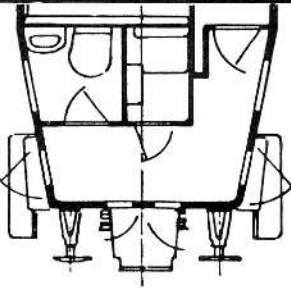
Pladser: 72 på fællesklasse

Bremser: Oprindeligt vacuumbremse og skrue-bremse. Senere udstyret med trykluftbremse (i 40'erne).

DSB Personvogn Litra CM Nr.: 2131 - 2185*)



*) CM 2159-2185 har samme dimensioner og udseende som tegningen, når afdækningen undtages. Disse vogne har togførerkupe ud for det ene toilet, der af nævnte årsag er mindre.



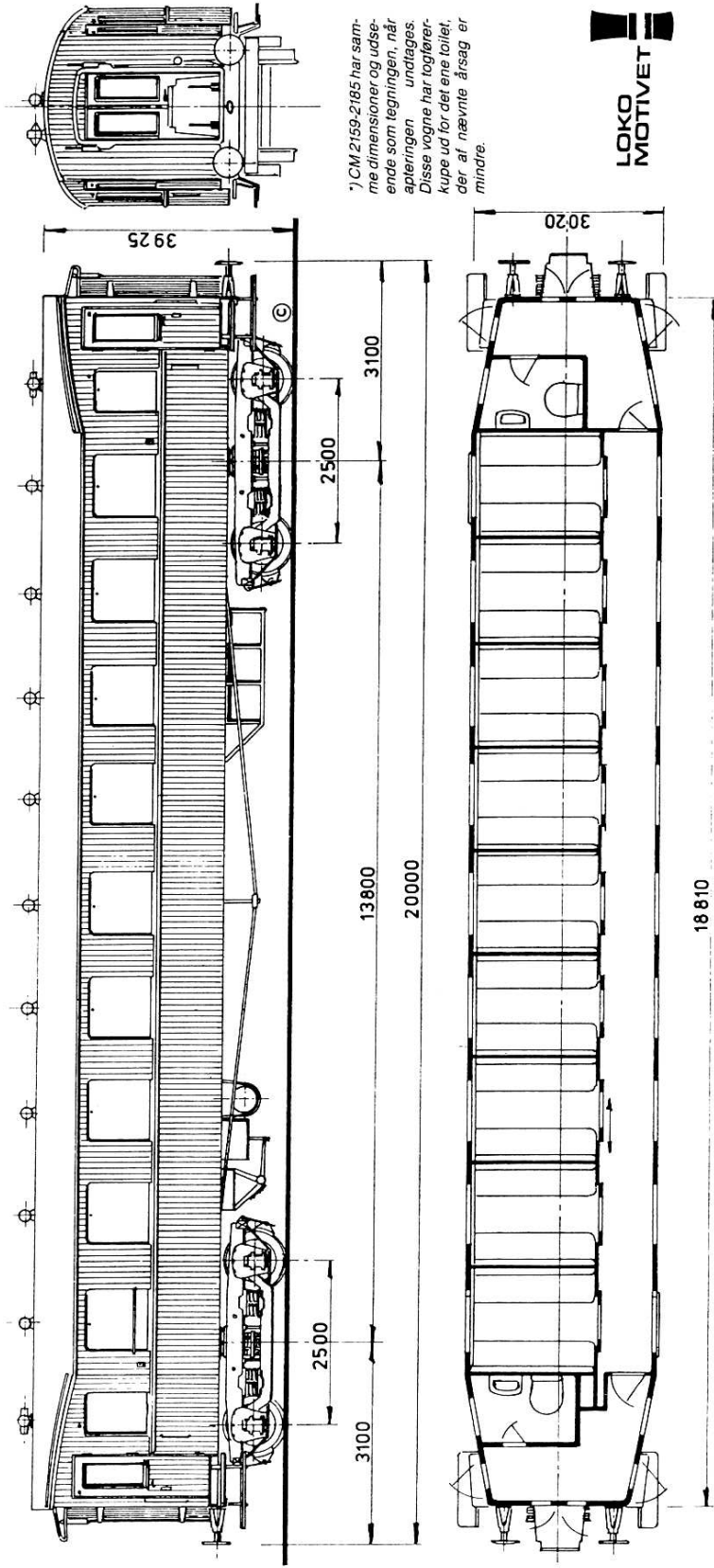
Tegnet for **LOKO MOTIVET** 1986.

A. Hansen 15-3-86.

Nr. 114.

DJM	1:87	Type: 2.-klasse personvogn, sidegang	Regi: DSB
LITRA CM 2131-2185		Bygget: Scandia 1927-1930	Tegnet: Allan Hansen, 1986

DSB Personvogn Litra CM Nr.: 2131 - 2185*)



DJM

1:160

Type: 2.-klasse personvogn, sidegang

Regi: DSB

LITRA CM 2131-2185

Bygget: Scandia 1927-1930

Tegnet: Allan Hansen, 1986

Trækraft i skala N

I nr. 11 gav jeg nogle ideer til bygning af vogne, og i sidste nummer fik vi en lille byggebeskrivelse af VNJ C 19-20. Så nu må det være på høje tid, vi sætter lidt trækraft foran vognene. Og så har jeg ellers følgende artikler på bedding, nemlig korte CP-vogne, Kosangastankvogne og noget om sportyper til skala N. I hvilken rækkefølge disse ting dukker op, ved jeg endnu ikke, og det kunne jo også være, der kom flere indlæg fra læserne, som så smutter ind foran nævnte »projekter«.

Nå, men lad os kigge lidt på trækraften, og jeg vil starte med dansk trækraft, som er til at få færdig i model. Det er desværre ikke meget, industrien kan præstere, så det er jo godt, at vi selv kan bygge, det vi vil ha'!!! Først og fremmest er der Piccolo (Fleischmann), som har en N-maskine på programmet. Det er katalog nr. 7178, der er en reproduktion af atypisk N-maskine uden røgskærme og uden forlænget fodplade. Det er synd, for N-maskinen har mest kørt i udgaven med røgskærme. Derfor ville jeg nok vælge - trods mange protester - ROCO's katalog-nr. 2106B (gammelt katalog-nr.), der gengiver BR44. Maskinen synes jeg imidlertid ser mere korrekt ud end Piccolo's maskine. At man skal male undervognen (hjul m.v.) sort på ROCO's model synes jeg ikke er nogen uoverkommelig opgave. Har andre et bedre forslag til en N-maskine?

Fra Piccolo fås ligeledes en dansk T-maskine under katalog-nr. 7161, og den er god nok. Samme model (eller tilsvarende) kan ved lidt fiks-fakserier blive til en fin R-maskine ved påsætning af nyt fø-

ARNOLDS HJØRNE

rerhustag og røgplader, nedslibning af kedel (forreste del), ændring af domer m.v. Og så skal der ændres en smule på tenderen.

Også i Piccolos program finder man et dansk privatbanedamplokomotiv, nemlig katalog 7031, der har transferark til Horsens Vestbaner L406. Maskinen ligner godt nok, men er for stor... men ikke så meget, at det gør noget!

Nu er det ikke sådan for begyndere at gå lige hen og bygge damplokomotiver i skala N, men alligevel vil jeg give et par tips.

Kedlen kan fremstilles af kuglepennehylstre, der afkortes i ønsket længde.

Røgstammer-enden spartles ud med plasticpadding, der efter tørring slibes til i ønskede (spids) form. Skorstenen fremstilles af kuglepennepatrone. Runde domer kan fremstilles af små hobbyperler, hvor overdelen fyldes ud med padding og slibes rund. Skal det være en fladere dome, modeleres den af padding ved at slibe/skære. Rør og andre fittings fremstilles af tynd pianotråd (guitarstreng), og trykluftpumpe laves af en lille skrue, hvor den riflede del anvendes som selve pumpen.



ARNOLD-N katalog-nr. 2010 ommalet til DSB litra MT i moderne design. Trods det at maskinen ikke er identisk med MT'eren, skal den granskes nærmere før man opdager, det er en tysk grundmodel. Øjet kan snydes, hvilket er modeljernbanehobbyens fordel...

Fløjten og lignende fremstilles af små stifter, der afkortes i ønsket længde.

Førerhus opbygges af 0,5 mm plasticard.

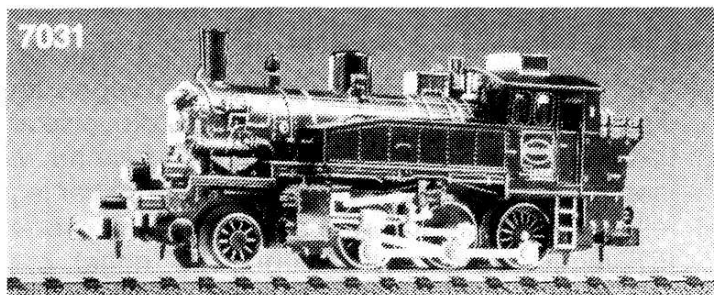
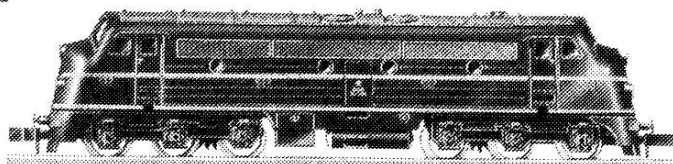
Der er masser af hverdagsting som kan anvendes, blot man har en undervogn, der passer til den ønskede maskine. Fodpladen fremstilles af 0,5 mm plasticard, hvor der skæres hul i overensstemmelse med undervognens isenkram. Til lygter kan man anvende hovedet af små stifter eller lign.

Og så et par ideer til undervogne. En S-maskine kan fremstilles af Ibertren katalog-nr. 017, mens en D-maskine bygges af Ibertren nr. 013.

Nu er det - som før nævnt - ikke bare lige at gå hen og bygge et damplokomotiv. Man bør nok forsøge sig med motorlokomotiver først, især de såkaldte Frichs firkantede. Lad os dog inden vi fortsætter rejsen, se lidt på, hvad industrien kan tilbyde af dansk motor-trækkraft.

Først og fremmest er der Minitrix's MY katalog-nr. 2023, der fremtræder i moderne design rød/sort. Ved første øjekast ser den rigtig ud, men ser man nærmere efter, opdager man at den har en »pukkel på ryggen«. Det er nemlig en norsk MY, der er blevet fordansket (pudsigt nok finder man ikke en norsk MY i programmet).

Af samme årsag har TRIX's MY et gevaldigt tudehorn anbragt på sprossen mellem frontvinduerne. Disse tudehorn bør man fjerne. Om man så vil gøre noget ved »puklen« på taget er op til én selv.



Ved simpel ommaling kan man frembringe sig et par mere eller mindre korrekte danske trækkræfterheder. En af de bedre er ARNOLD's MAK-værk, der ved et par tryllerier kan blive til danske privatbanemaskiner. Se tidligere numre af bladet. Maskinen har katalog-nr. 2016. Husk at afskære lygterne på motorhjælmene. Det havde Niels Buch-Hansen glemt på sin model af HFHJ (se bladet nr. 11 - side 40), men det kan nås endnu!

Og med fare for at blive fyret af redaktionen, nævner jeg at man ved at lukke det ene øje halvt i, kan anvende ARNOLD-N's 2010 til strækningslokomotivet litra MT ved at ommale og påsætte transferark. Jeg ved godt, den ikke er korrekt, men det er da bedre end ingenting. Prøv at se fotoet af modellen og døm selv. Selvfølgelig bør man nok selv bygge en ny overdel. (Ja, det synes vi også. Du er ikke fyret endnu. Hilsen red.) Også andre fabrikanter har denne model i deres program.

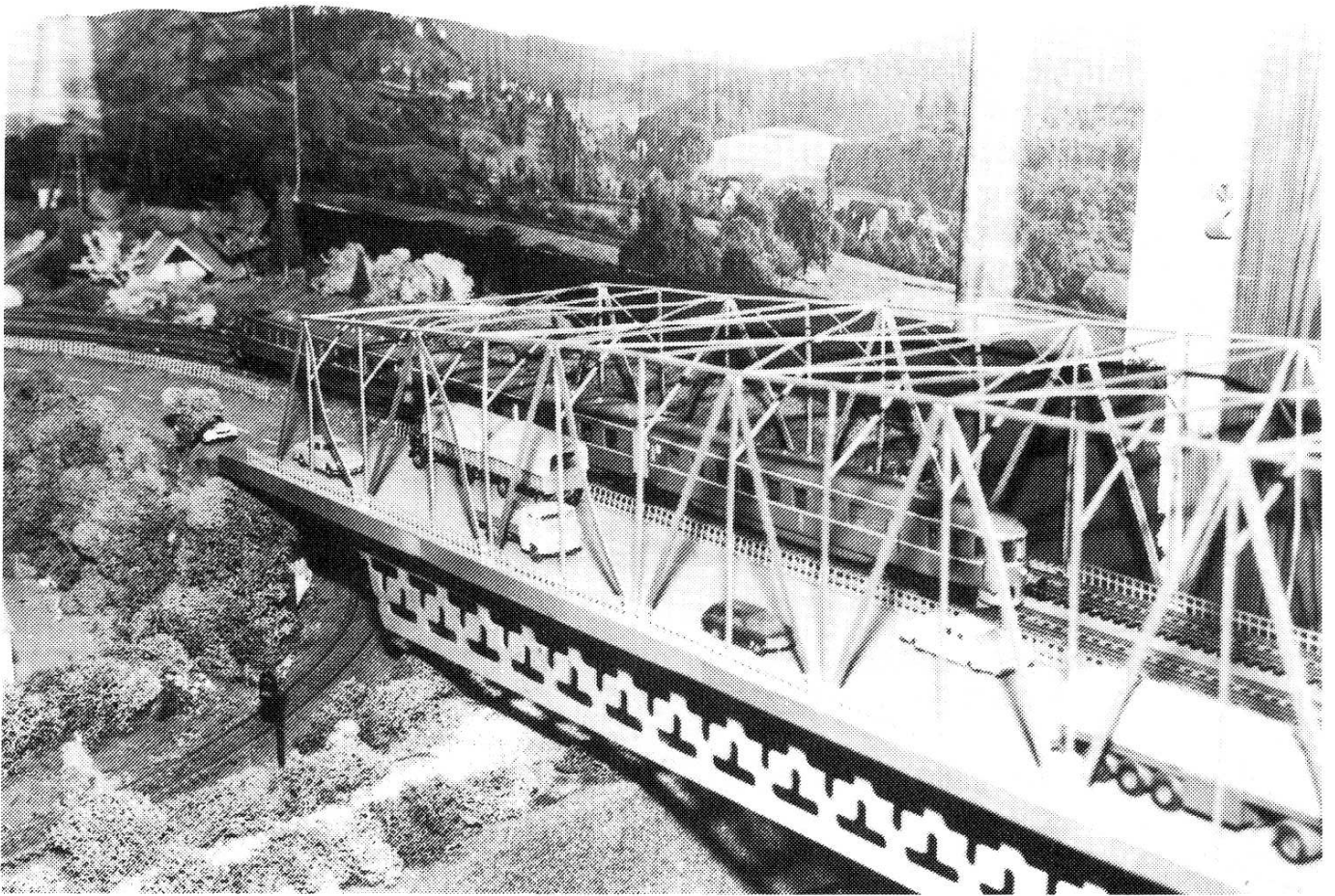
Nå, nu har jeg allerede bredt mig for meget, så det her med trækkraft må vi vende tilbage til en anden gang. Til sidst vil jeg dog indskyde, at ARNOLD-N's begyndersæt 0111 indeholder en maskine, der muligvis kan ombygges til DSB litra F-rangerlokomotiv. Styringen er ikke korrekt. Det er den på katalog-nr. 2222, der har bevægelig Allan-styring. Nr. 2222 har næsten rigtig længde og hjuldiameter til litra F, men prisen kan godt give kuldegysninger. Men hvad kostede til sammenligning egentlig en fodbold-tur til Mexico her i sommer? Hobby koster nu en gang penge! Og så kan vi glæde os over at høre til de billigste i længden. Forleden så jeg i en forretning et simpelt samlesæt til et fly i plastic, der kostede ikke mindre end 219,- kr. Det forekom åbenbart at være en helt normal pris, men jeg... (vi bliver altså nødt til at afbryde nu, ellers kommer du helt hen på ophuggersporet... hilsen red).

Nå, jeg løber. På gensyn.

»ARNOLD-Nielsen«

NB: Se nyhederne i skala N under »Vi har hørt og set«.

Sidste: Jeg har netop set fotos af E-maskine bygget over ARNOLD-N's katalog-nr. 2540. Det er en læser af LOKOMOTIVET, som har bygget denne nydelige maskine, og vedkommende har lovet at sende os en lille byggebeskrivelse, som bringes, så snart den foreligger.



DSB 3-vognslyntog MS-AA-MS kører over Lillebæltsbroen, der er opbygget på mjk »Stationsbyen«. Et stemningsfyldt motiv fra de go'e gamle dage. Læg for øvrigt mærke til de meget flotte baggrundskulisser, der på bedste vis er tilpasset det øvrige landskab.

DSB 3-vogns-lyntog Litra MS-AA-MS

Af Erik Madsen, Hvidovre

De fleste mj'ere ønsker et rødt lyn på anlægget, og der er i årenes løb bygget mange lyntog efter forskellige metoder, lige fra selvbyg til ombygning af PIKO's 3-vogns-motortog. PIKO-ombygningen er nok den mest praktiserede metode, lige fra simpel ommaling til omrokering af døre og vinduer.

Her beskriver Erik Madsen fra mjk Stationsbyen, hvordan han har lavet dette vidunder... og så håber vi, at man har anskaffet LOKOMOTIVET's særskrift nr. 2: LYNTOG, hvor man finder byggetegninger af nævnte køretøjer.

Og så giver vi ordet til Erik Madsen:

Byggevejledning

For at kunne bygge et 3-vogns-lyntog, behøves følgende materialer:

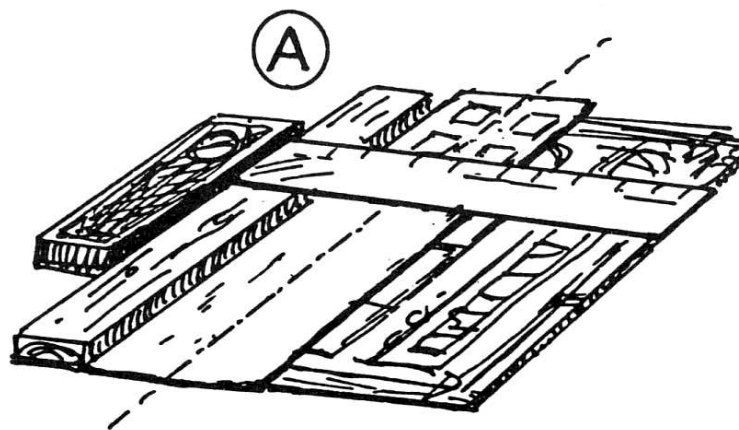
- lange stykker plasticard, bøjelige. Rødovre Hobby har stykker, som passer der til. Også andre hobbyhandlere har store plasticardstykker, som skal være større end normale plader, idet de skal anvendes til vognsiderne. Mållængde ca. 60 cm.
- abachi-finer. Halvhårdt træ, der bl.a. anvendes til fremstilling af modelfly. Købes hos hobbyhandlerne.
- trælister til »skørter«.

- 8 stk. 12 mm hjul, isolerede, pinoltappe.
- 8 stk. messing-pinol-lejer.
- 0,5 mm plasticard til bogiesider.
- gartnertråd til gitter på frontvinduer.
- tyndt karton og fløjlstof til harmonikaer.
- motor: der kan anvendes flere forskellige typer. Men her er anvendt 1 stk. Fleischmann rangertraktor med 12 mm hjul, katalog-nr. 4203 eller 4204. Fra LIMA kan man anvende motor fra rangertraktor 20165 LG. Selve ophænget fremstilles i begge tilfælde som i LIMA's MZ'er.

Vognbund MS

Først MS-vognen, der skal bære motoren (øvrige vogne fremstilles på samme måde, blot uden motorbogie).

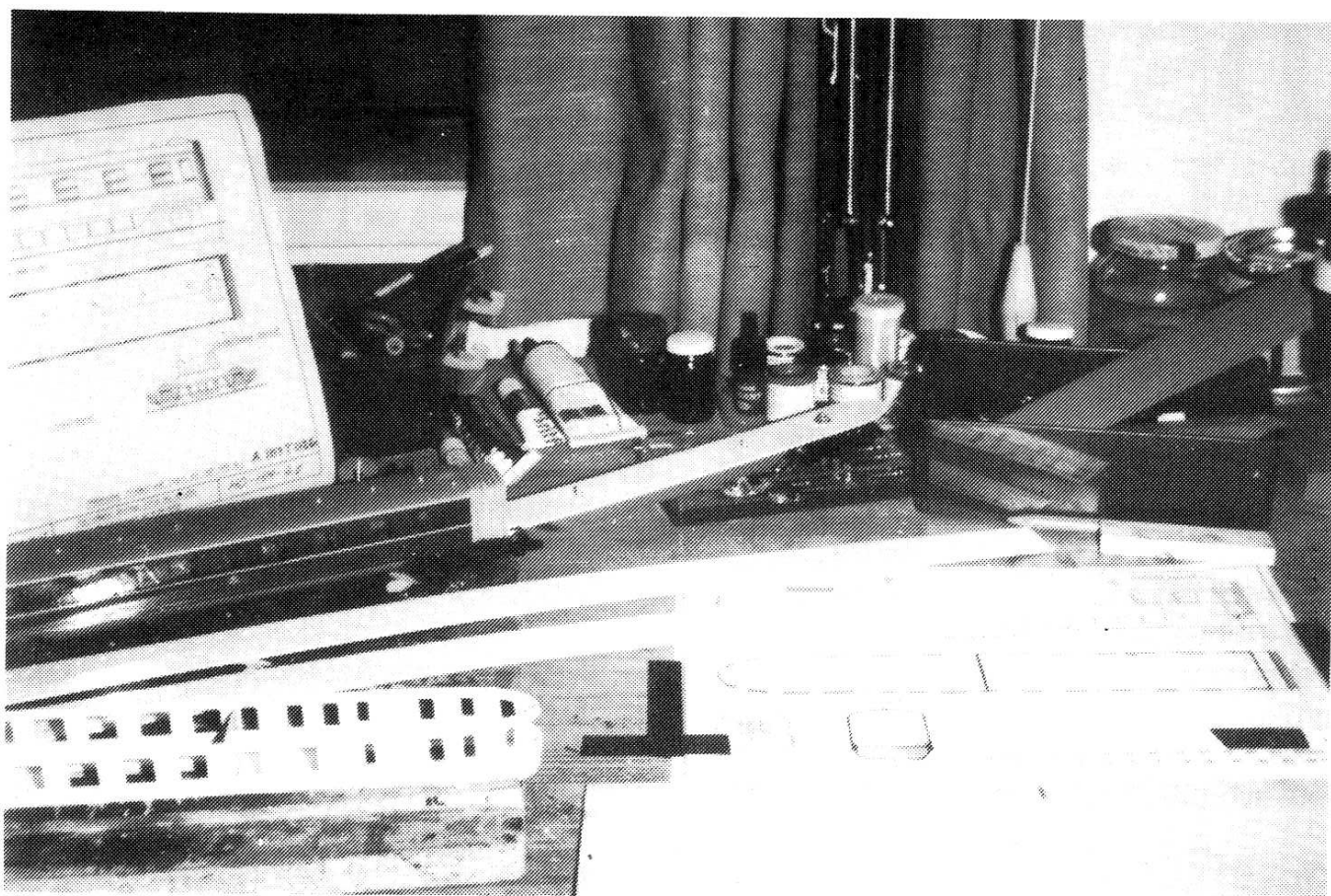
Vognbunden udskæres af 2 mm plastplade efter tegningerne. Derefter udskæres hul til motorbogie, jvfr. forannævnte system a' la' LIMA. Hullet udskæres ved at udmåle efter anvendte motors ophængningstappe, der er anbragte i sider og ender (som regel).



Tegning som viser, hvordan man ved hjælp af vinkel mål opstreger vognsider i overensstemmelse med byggetegninger.

Vognsider MS

Disse udskæres i et langt stykke, d.v.s. at man fremstiller begge sider og fronten ud i ét stykke. Først optegnes siderne, 26 mm i højden. Herefter opridses de med en stregnål, der skæres et par gange med kniven, hvorefter stykket forsigtigt brækkes fra pladen.

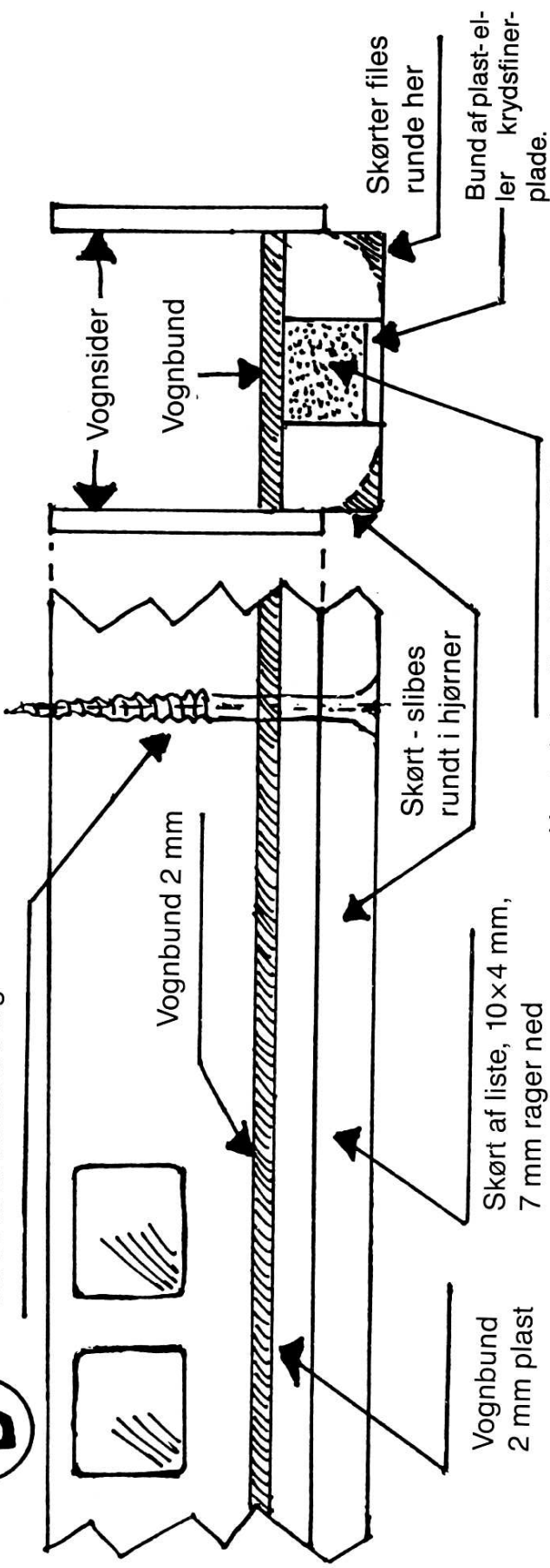


Arbejdsbord hos mj'er... her hos Erik Madsen, der bygger og beskriver DSB's 3-vogns-lyntog. Midt i billedet ses lange vognsider med udskårne vinduer, klar til at blive bukket til vognkasse med rund front som modellen i forgrunden. Bemærk tegninger, maling og andet værktøj.

Foto: Erik Madsen

B

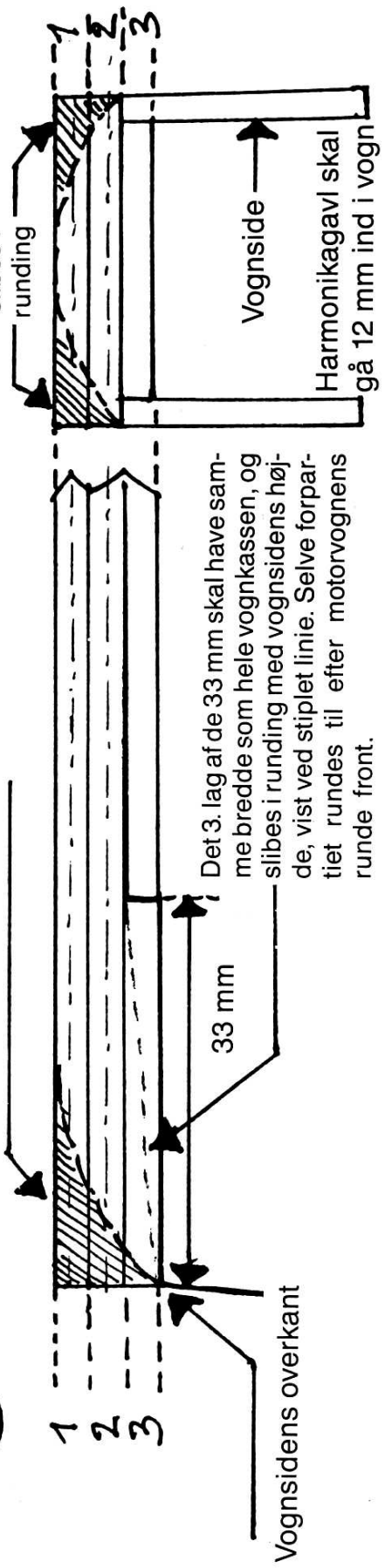
Skrue til at fastholde tag



Vægt-plade eller blyklods. Midtervognens skørt skal have meget tung ballast for ikke at kæntre.

C

Taget består af 3 lag 2 mm abachifiner



Det 3. lag af de 33 mm skal have samme bredde som hele vognkassen, og slibes i runding med vognsiders højde, vist ved stiplede linie. Selve forpartiet rundes til efter motorvognens runde front.



MS-vogn på Ringsted Station, opbygget på mjk »Stationsbyen«. Detaljer af interesse for modelbyggeren skulle her fremgå tydeligt.

Siderne skal have følgende mål: MS-MS 510 x 26 x 1 mm, der altså omfatter begge sider på vognene inclusive fronter. AA-mellemvognen fremstilles som sædvanlig af 2 enkeltsider.

Mål til AA: 2 stk. 218 x 26 x 1 mm.

Herefter fremstilles vinduer på følgende måde: Siderne opstreges med stregmål 12 mm inde på pladen. Men kun på den indvendige side. Det er underkant af vinduer, undtagen i døre og et par vinduer i fronten.

Overkanten af vinduer indridses på samme måde med stregmål, 4 mm ind på pladen.

De lodrette vindueskanter fremstilles let. Man taper tegningen fast på et bord (spånplade) med en bred liste tapet fast oven på tegningen. (Eller limet fast til spånpladen, så den kan anvendes en anden gang til andre vogne, så man har et »tegningslære«). Derefter lægges vognsiden oven på tegningen med ryg mod listen, og med en vinkellineal indtegnes lodrette linier ved at ridse med stregnål ned i plastic'en (se fig. A). Husk at spejlvende siderne, da det er den inderste side, der måles op på. Det er for at få så pæn

en yderside som muligt. Vinduerne udskæres derefter på egen metode med kniv eller mejsles ud.

Taget

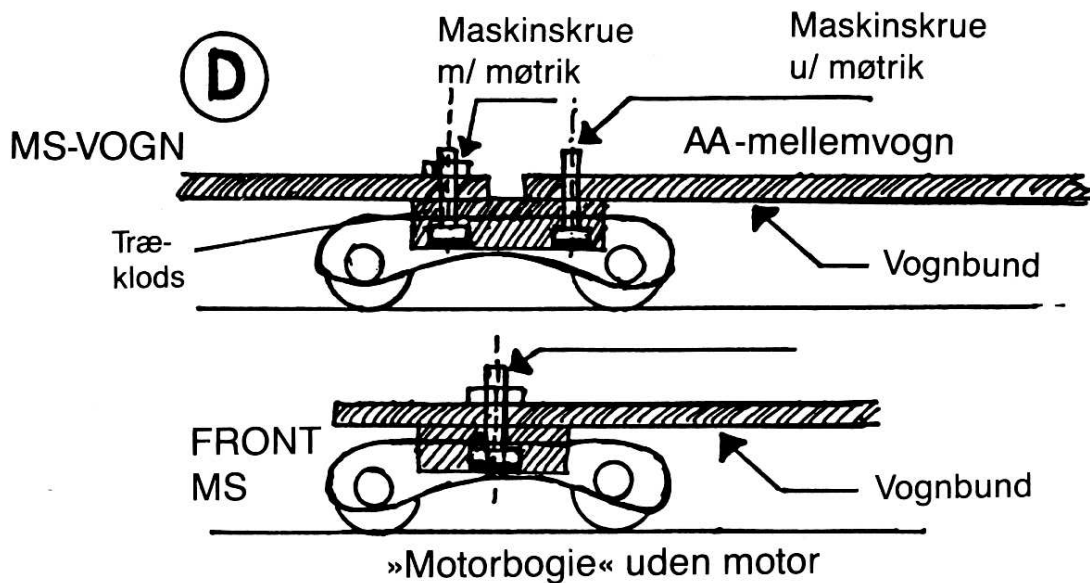
Taget består af 2 lag 2 mm abachi-finér, der limes sammen, og svarer til de 4 mm tagprofilen er høj. Under tagprofilen limes et stykke 2 mm abachi-finér i en bredde som vognbunden, se C. på tegning, idet de sidste 33 mm på begge motorvogne laves i fuld vognbredde.

Tegning C:

1) og 2) er de to stykker abachi-finér, og 3) er 2 mm abachi-finér, der limes til tagets underside, og har samme bredde som bunden af vognen, med undtagelse af de to motorvogne, hvor de sidste 33 mm af plade 3 skal have fuld vognbredde, og indgå som en del af den 2 mm sænkede front, samt tilskæres efter vognkassens runding i forpartiet.

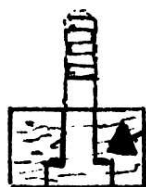
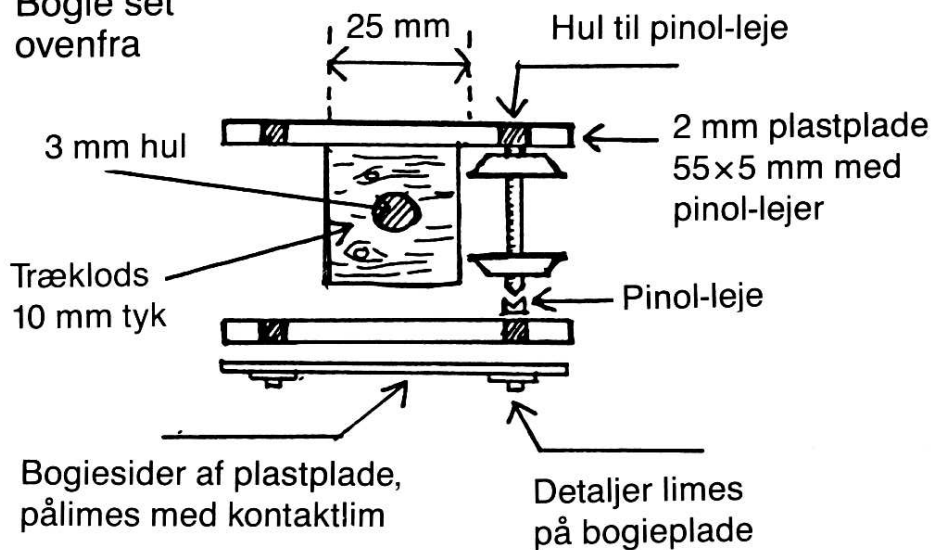
Taget høvles og slibes i facon, og hertil vil det være praktisk at lave en lære af pap af tagets facon, optegnet efter hovedtegning. Taget males og spartles en 5 til 6 gange, og slibes

Fremstilling af bogier



NB: Ved limning af træ mod plast: anvend kontaktklim

Bogie set
ovenfra



3 mm centerhul til 3 mm
maskinskrue og 6 mm ud-
fræsning til skruerhoved.

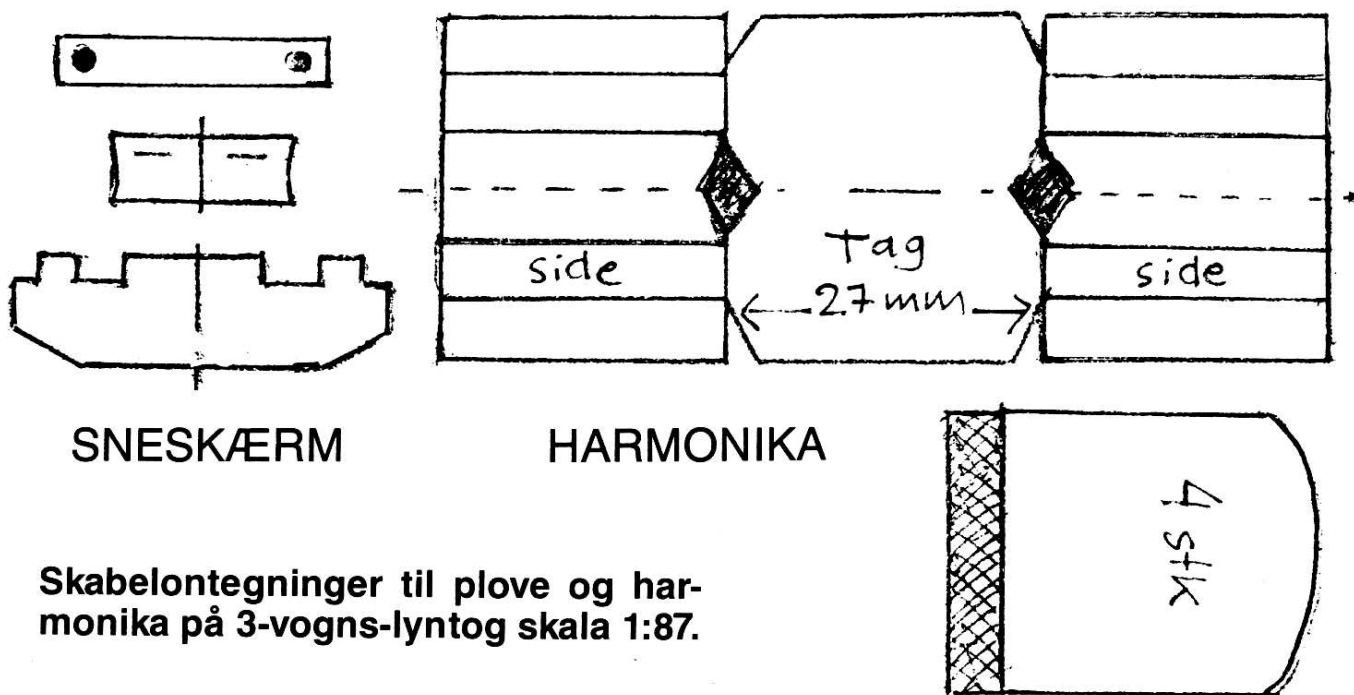
E

Fremstilling af lanterner

2 mm hul
til plaststang



6 mm hul til
lysdiode



Skabelontegninger til plove og harmonika på 3-vogns-lyntog skala 1:87.

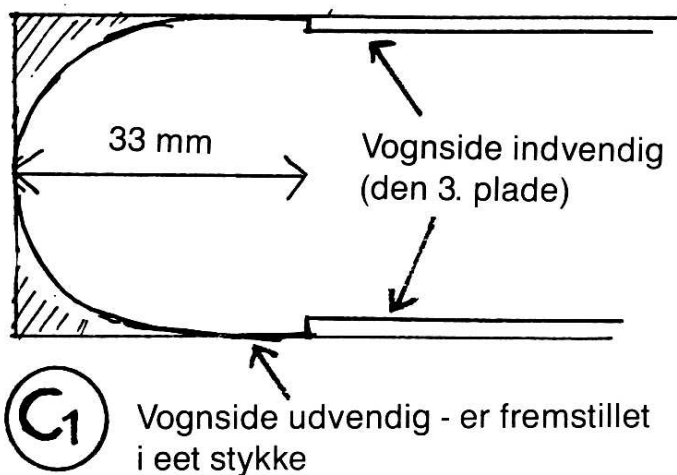
efter hver gang med fint smergellærred. De 3 slutsignaler i taget laves af 2 mm klar plaststang, idet der bores 3 huller i taget, hvor stængerne limes fast, og males over sammen med taget. På undersiden af taget bores 3 huller, der ikke må gå helt igennem taget, se tegning. Her anbringes lysdioder 1,5 mm, 2 røde og én gul lysdiode. Til frontlyset bores et 3 mm hul, og heri limes en stump 3 mm aluminiumsrør, som rager ca. 1 mm ud

fra vognsiden. Inden i røret sættes en pære af de helt små med to ledninger indstøbt i pæren.

Indsugningen til motorer i taget er lavet af vandslibepapir i sort og limet på taget efter at det er malet.

På alle tre vogne er der dele af taget som er hævet lidt. Disse felter er lavet af 2 mm plastplade og - inden montering på taget - slebet hule ved at lægge et stykke smergellærred over taget og så slibe plastikstykkerne til så undersiden passer til taget.

Tegning C1 viser taget set fra oven (se korresponderende tegning C, hvor samme del ses fra siden).



Harmonika

Disse fremstilles af karton, f.eks. manillakarton eller skiltepap efter tegningerne. Beklædes derefter med fløj, der naturligvis anbringes med rillerne den rigtige vej, d.v.s. lodret.

Samling af vognkassen

Forenden af motorvognen bøjes med en varm blæst fra hårtørrer over et kosteskaft el. lign. så fronten bliver buet. Frontvinduerne fremstilles lettest ved at fremstille et stort vindue, og derefter anbringe plast-sprosser, når fronten er bukket. Læg for øvrigt mærke til, at forpartiet på vognen er ca. 2 mm lavere

end siderne, jvnfr. forannævnte fremstilling af taget.

Når fronten er bukket, limes bunden på plads 3 mm op fra vognunderkant, og taget lægges løst på for at se, om det passer. Mellemrum udskæres af plast i størrelsen 1,0 x 23 x 31 mm, hvis der anvendes 1 mm plast til siderne, og limes fast inde i vognkassen. Mindst 2 stykker, et i front og et skillerum i gavlen, men flere kan være nødvendige.

Bemærk, i enden med harmonikaen skal skillerummet limes fast mindst 12 mm inde, så der er plads til harmonikaen - og støtte for denne.

Bogier

Lyntogssættet består af 2 motorbogier og 2 fællesbogier. Motorbogierne har en akselafstand på 40 mm, mens fællesbogierne måler 38 mm i HO.

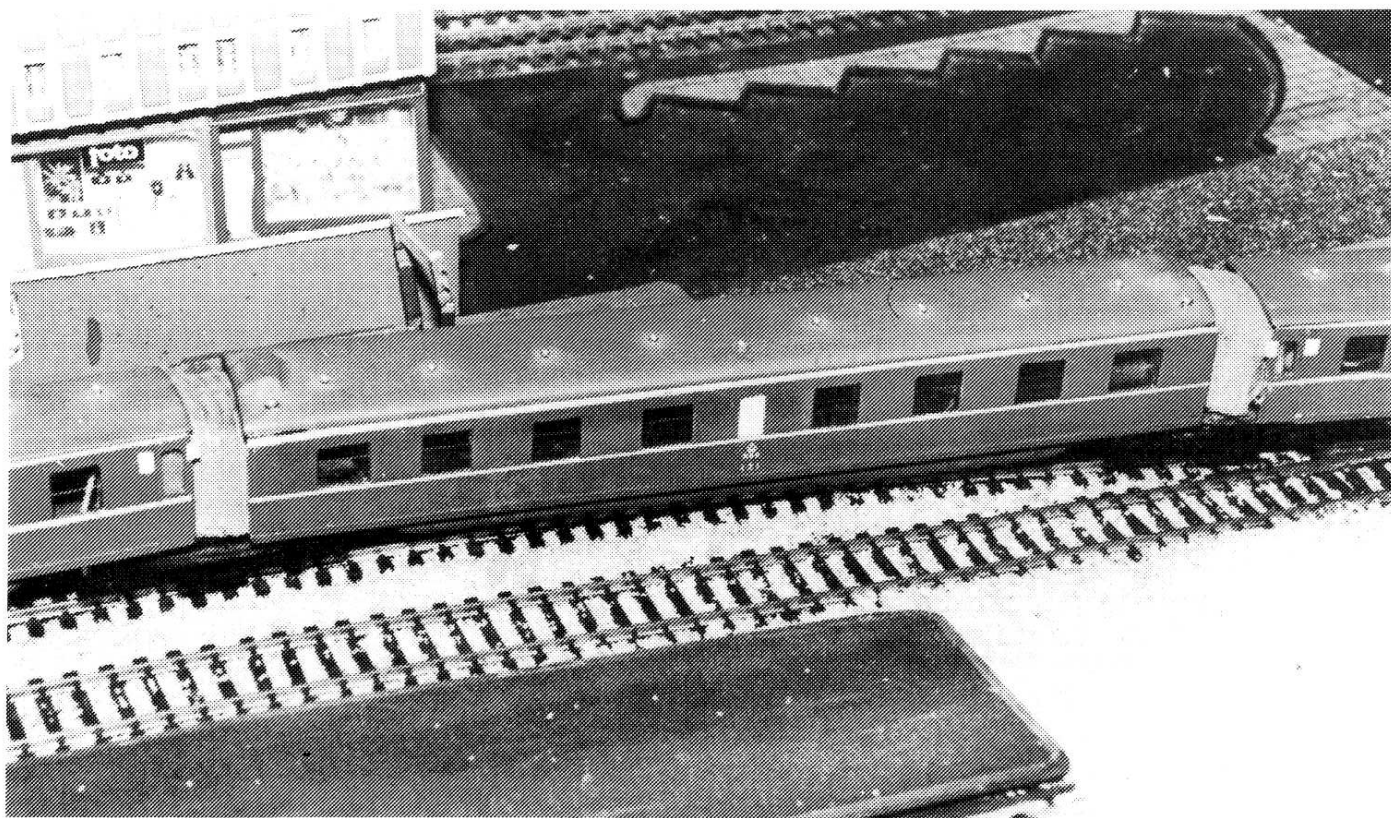
Bogiesider fremstilles af 0,5 mm plasticard, skæres ud som omrids af bogierne efter tegninger (LOKOMOTIVET's særskrift nr. 2). Oven på disse pålimes detaljer efter ønske, illuderende akselkasser m.v. Den lange overligger fremstilles f.eks. af en 2 mm plaststrimmel, mens akselkasser kan udhugges med en hultang.

Fjedre og akselkasser kan også fremstilles af et par skrottede godsvogne, hvor man simpelt hen skærer delene af, og limer dem på bogiesiderne. Når bogiesiderne er færdige, limes de på siden af selve bogien der er lavet af 2 mm plade, hvor der bores huller til anbringelse af pinol-lejer, som limes i hullerne.

For at holde bogierne sammen, fremstilles en lille klods i størrelsen 24 x 10 x afstand mellem hjul, når pinollejer og hjul holdes sammen (ca. 25 mm - se tegning D). Plastplade og klods limes/stiftes sammen. I træklodsen bores to lodrette huller 3 mm Ø til centertrappe, beregnet på 3 mm maskinskruer. Dette gælder fællesbogien. Kun den ene maskinskrue (tap) påsættes møtrik. Den anden møtrik udelades, således at man kan skille toget ad.

Harmonikaer limes på bogierne (træklodsen), og forhindrer dermed midtervognen i at kæntre.

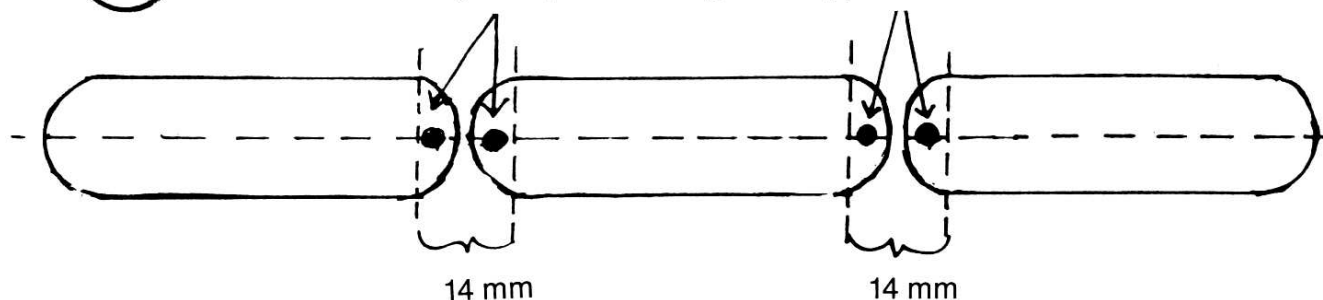
Metoden gælder begge midterbogier (fællesbogier), mens den falske motorbogie på MS-vognen (falsk fordi motorbogien i model ikke har motor) fremstilles på samme måde, blot med en maskinskrue som centertap og selvfølgelig uden harmonika.



AA-vognen i 3-vognslyntog, bygget af Erik Madsen. Bemærk harmonikaovergang.

F

Selve vognbunden fremstilles 5 mm længere end selve vognkassen, og afrundes, således at vogne drejer frit på midtervognens tappe i kurver.



Mellem selve vognenderne skal være 4 mm luft.

Hullerne skal naturligvis passe til tappene (maskinskruerne) på bogierne.

Skørter

Til sidst fremstilles skørter (se tegning B). Disse fremstilles af træliste 10 x 4 mm, hvor hjørnerne afrundes (på snittegning B skraveret). Længden afpasses efter bogieudsvingene. Limes derefter på vognbunden,

hvorpå der til sidst araldittes en vægtplade el. lign. på vognbunden mellem skørterne. Bunden kan derefter lukkes med en plastplade el. lign. Bemærk, at skørtet skal være synligt ca. 7 mm i nedhæng. De sidste 3 mm skjules af vognsiderne.

Skørtet slibes i facon med el-boremaskine med gummislibeskive, hvorefter der tilspidises med groft sandpapir og til sidst fint vandslibepapir. Huller eller revner udspartles med træspartelmasse.

Til sidst anbringes et par skruer gennem vognbund for at »bide« fast i taget, således at dette bliver liggende under kørslen. Taget kan derefter også tages af efter behov.

Detaljer

Man skal huske at påsætte forstærkningslister på vognsider. Det gælder selvfølgelig både brystningslisten midt på vognsiden og nederste forstærkningsliste, der har »knæk« ved nogle af dørene. Vær opmærksom på dette.

Torpedo - henholdsvis kuck-kuck-ventiler anbringes på deres pladser, jvfr. tegninger i særskriftet.

Det samme gælder håndbøjler, som påsættes af tynd messingtråd el. lign.

Sneplove udskæres efter hosstående skabelontegninger, og påsættes en kunstig pufferplanke, der limes på vognbunden, og rager så langt ned, at den rigtige pufferplanke

HOS OS FINDER DU:

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

Alt i Märklin
K-skiner og skifter

N: Arnold - Fleischmann.

Bygninger: Heijan - Faller -
Vollmer - Pola.

Biler: Praline - Herpa.

Se vore brugtogs 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:

med puffer kan monteres sammen med sneplove. Bemærk, at lyntogets puffer var usædvanlige »overdimensionerede« i forhold til normale puffer.

Fjedrende puffer der passer hertil, kan købes hos Nyboder Hobby, København.

Farveskema

	Humbrol nr.
Vognsider røde	19
+ 1/20 gul	7
Tag grå	27
Undervogn grå	27
To gul/cremestreger på vognsider	69
Sneskærme og puffer grå	27
Navneskilt crom	11
Bogier sorte	85

Lys

Slutsignaler i tag: 2 røde, 1 gul i midten.

Bemaling

Det er det vigtigste af det hele, for en dårlig, malet model, er ikke særlig køn.

Tagets bemaling er omtalt, og plastsiderne på vognene, slibes helt glatte med meget fint smergellærred, og til allersidst efterpudses med sølvpudsecrem, som giver en meget flot glat overflade. Med pensel males med tynd maling ca. tre gange, og der foretages en meget let afslibning efter de første to gange. Når vognsiderne er helt tørre (efter ca. 5 dage) males de gule streger på ved at tape vognen til, og sørge for at tapen sidder godt fast ved kanterne.

Så males de gule kanter på med en ikke for tynd maling, der kan dække første gang, og tapen skal fjernes inden malingen er helt tør. NB: Husk inden der males, at efterse modellen for at sikre at alle huller til fittings, såsom puffer, lygter, håndtag, trappetrin, gelænder m.m. er boret.

Fittings males inden de sættes på modellen for at undgå stænk på det færdige resultat. Lim til håndtag må kun bruges indvendigt i små mængder for at undgå at tilgrise den færdige model.

God fornøjelse.

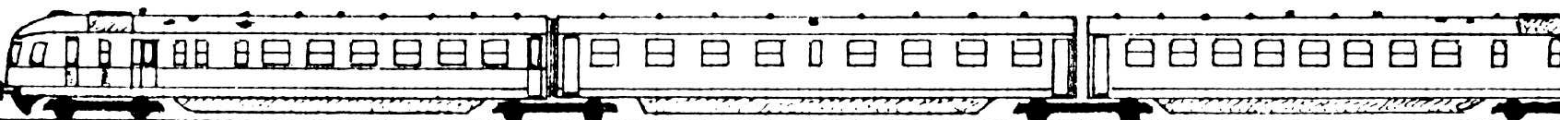
● Erik Madsen

På næste side bringer vi rettelser og supplementer til særskrift nr. 2, lyntog.



3-vogns lyntog i virkeligheden, her på en noget usædvanlig strækning, nemlig Kystbanen. Toget er lokaltog København-Helsingør, og holder her i Rungsted Kyst, marts 1973. 3-vogns-toget består af Ms 401 - AA 431 - MS 402.

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre



Rettelser til særskrift nr. 2,

LYN-TOG

Følgende fejl havde »indsneget« sig i lyntogshæftet:

Side 7, billedtekst nederste foto: »Umiddelbart til venstre« rettes til »Umiddelbart til højre«.

Side 20, nederste billedtekst: »MS 414« rettes til »MB 414«.

Side 16, billedtekst under foto tilføjes: »Arkiv/Jens Bruun Petersen«.

Side 19, billedtekst tilføjes: Foto: K. E. Jørgensen. Olaf Skov, Lunderskov, gør opmærksom på, at der er fejl i oversigten over lyntog fremført af MS/MB-materiel, side 12:

»Det er ikke korrekt, at det var MA-lyntog, som

fremførte STOREBÆLT, LILLEBÆLT og AROS, men derimod af de gamle lyntog, idet DSB ikke havde MA-materiel til disse tog«.

Olaf Skov har venligst vedlagt fotokopi af lyntogs-oversigt fra 1963, der viser at Aros på hverdage fremførtes som MS-AA-MS, mens toget på søn- og helligdage fremførtes som MB-FJ-AB-MB. Storebælt fremførtes som MB-FJ-AB-MB, mens Lillebælt fremførtes som MS-AA-MS.

Erik V. Pedersen, Ballerup, har tilsendt yderligere oplysninger/rettelser til skemaet side 39:

MS 3, bemærkning rettes til »afbrændt Kh 5/12-73«

MS 4, bemærkning tilføjes »afbrændt Kh 5/12-73«.

MB 11, bemærkning tilføjes »afbrændt Cvk 22/11-73«.

FJ 948, bemærkning tilføjes »afbrændt Cvk 6/11-73«.

Endvidere mener E. V. P. at tidspunktet angivet på billederne side 19 og 30 nederst ikke kan være marts måned, men optaget efter september 1973. Og det er nok korrekt, da MB 409-410 som bekendt køre helt op til sommerkøreplanens afslutning.

E. D. Eliassen, Fredericia, (nuværende kustode på Jernbanemuseet i Odense) skriver vedr. fotoet på side 2:

— Lokomotivet på remisesporet er ikke en Hs'er. Jeg vil gætte på en litra O, da disse nemlig kørte på Skive-Glyngøre på den tid. Alene lygteføringen fortæller jo, at det ikke kan være et rangerlokomotiv.

LOKOMOTIVET: Eliassen har ret med hensyn til, at det ikke er en Hs-maskine. Men det er heller ikke en litra O. Et nærmere studium af nævnte foto under lup, afslører at maskinen er en G-maskine, hvilket James Steffensen har bekræftet.

Om specialvogns-lyntoget skriver flere, bl.a. H.B.D. Sørensen, Hedehusene:

Speciallyntoget blev i en periode på kun 3 måneder i 1971 anvendt til MO-prøvekørsler, og blev derefter definitivt udrangeret. Toget bestod af følgende vogne: Specialvogn 605 (ex. MS 405), specialvogn 607 (ex. AA 433) og specialvogn 606 (ex. MS 406).

Og ingeniør P. C. Johansen, DSB maskinafd. bekræfter at »MO-prøvevognslyntoget« blev anvendt til prøve-kørsler mellem København og Snekkersten/retur.

Vi siger tak for alle korrektioner.

Red

MODELJERNBANE OG BILER

Vi har mange spændende ting i
MÄRKLIN - FLEISCHMANN
ROCO - LIMA - LILIPUT

Vi har fine byggesæt fra
FALLER - HELJAN - POLA
samt bøger og blade.

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

Mere om ældre DSB-vogne:

DSB litra IG/EM

I nr. 10 og 12 gav vi byggebeskrivelser af litra IG hvidmalet vogn, og rejsegodsvogn litra EM. Guldbæk, Esbjerg og Nils-Erik Norsker, Charlottenlund, fortæller her, hvordan de har bygget vognene.

I LOKOMOTIVET nr. 10 var som side 5-vogn vist en IG-vogn, og artiklen efterfulgtes af en kort opsætning omkring brugen af MJ-TEK's QG-vognkasse suppleret op med det fornødne eget-arbejde.

Da det forekom mig lidt besværligt at »slette« skydeleddene for at få en IG-vognkasse, ligesom min tålmodighed måske ikke strakte sig vidt nok, til at jeg orkede at gå igang med sammenklæbning af diverse diminutive plaststrimler til jalousier, besluttede jeg mig derfor hurtigt til en anden løsning.

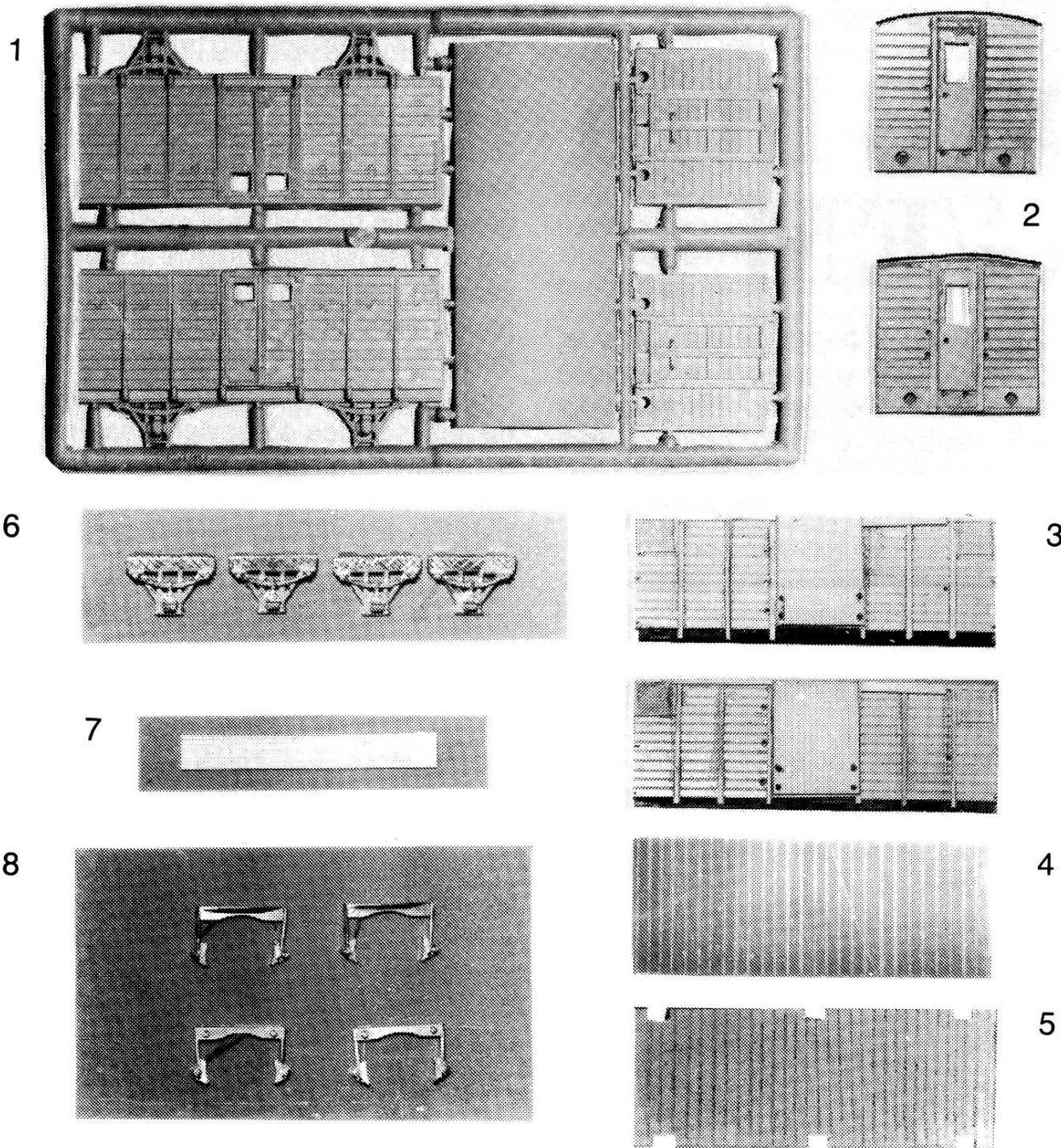
Et byggesæt, som jeg havde liggende, blev opdelt, således at gavlene sammen med nye sidevægge og en bund, alle produceret i en håndvending af profilerede plastplader blev brugt til IG-vognkassen, velvidende at sådanne også fandtes uden gavldøre og i

(Teksten fortsættes side 54).



Kan du genkende stedet? Næh, sikkert ikke, for det er Esbjerg stationsterræn omkring 1910. Lidt til venstre for midten ses objektet for vor byggebeskrivelse i dette og sidste to numre af LOKOMOTIVET, nemlig litra IG med den karakteristiske Q-vogns-gavl. Det er IG nr. 4518, der står tilkøbet en stamme af spids-gavlede K-vogne. Forrest på samme spor ses endnu en hvid vogn, som har bred gavldør, der bærer nr. 4356. Det er altså en ID-vogn. I baggrunden knejser to vandtårne ved Esbjerg Maskindepot. I dag står der olietanke på stedet (så'd'n cirka).

Foto: Byhistorisk Arkiv, Esbjerg. Tilvejebragt af Guldbæk



1) Q-vognens sider omdannet til EM-vognsider. Gavlene er øremærket IG-vognen. Eneste forandring i byggesættet er, at lemmene i sidedørene er udfilet til kvadratiske vinduesåbninger.

2) Gavle til EM-vogne. Disse og sidevæggene i fig. 3 er udført i plane plastplader, der er oprillet ved hjælp af PÅ SPORETs rillefræser. Bemærk, at pufferplankerne er i ét med den oprillede gavl.

3) Vognsider til IG-vogne, oprillet som under pkt. 2.

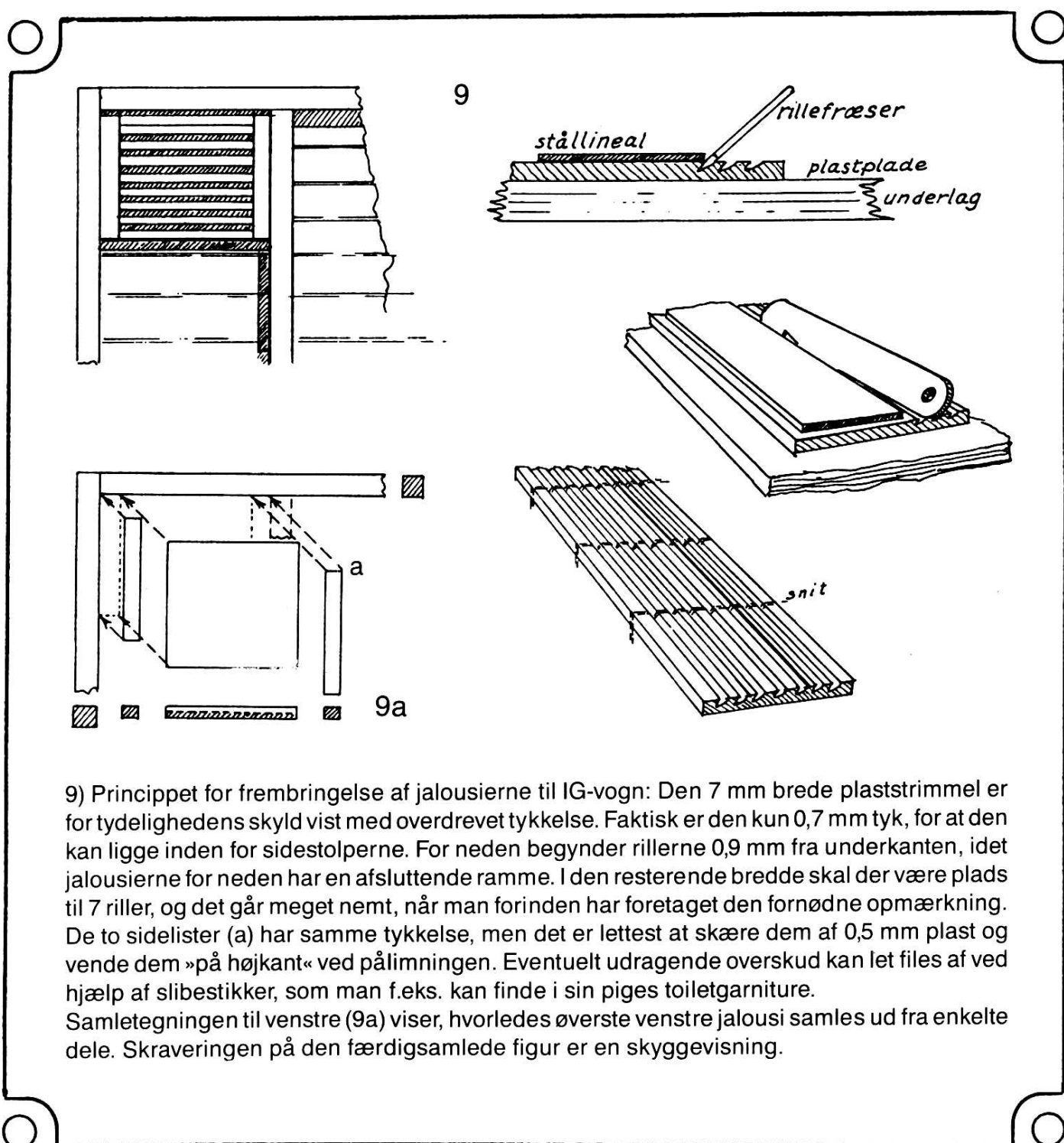
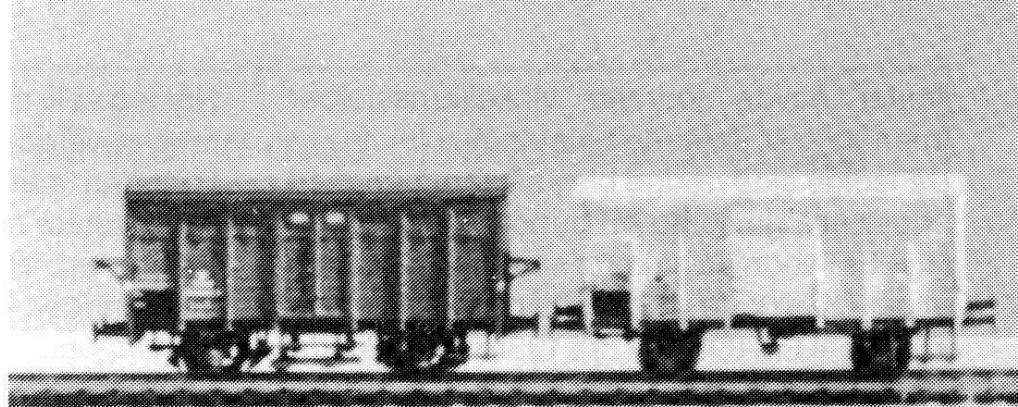
4) Den oprillede vognbund set fra neden til IG-vognen.

5) Den oprillede vognbund til EM-vognen. De 6 udfilninger er nødvendige på grund af de tilsvarende støbeknaster på indersiderne af Q-vognsbyggesættets sidevægge.

6, 7 og 8) er akselgafler, rillet bræddecard til jalousier og bremseklodser til IG-vognen.

De færdige modeller af EM og IG bygget som beskrevet i teksten af Guldbæk.

Foto: Guldbæk



9) Princippet for frembringelse af jalousierne til IG-vogn: Den 7 mm brede plaststrimmel er for tydelighedens skyld vist med overdrevet tykkelse. Faktisk er den kun 0,7 mm tyk, for at den kan ligge inden for sidestolperne. For neden begynder rillerne 0,9 mm fra underkanten, idet jalousierne for neden har en afsluttende ramme. I den resterende bredde skal der være plads til 7 riller, og det går meget nemt, når man forinden har foretaget den fornødne opmærkning. De to sidelister (a) har samme tykkelse, men det er lettest at skære dem af 0,5 mm plast og vende dem »på højkant« ved pålimningen. Eventuelt udragende overskud kan let files af ved hjælp af slibestikker, som man f.eks. kan finde i sin piges toiletgarniture. Samletegningen til venstre (9a) viser, hvorledes øverste venstre jalousi samles ud fra enkelte dele. Skraveringen på den færdigsamlede figur er en skyggevisning.

stedet havde lodrette vinkeljernstolper (men det var en anden historie).

De ledige sidevægge blev så sammen med et par nye gavle og en bund benyttet til en »ny« EM-vogn på akkurat samme måde som et par QG-vogne for ca. 50 år siden blev ombygget til EM 6981-82 (fra 1934 til 1941 kaldet EQ 2237-38).

Vognbundene blev i begge tilfælde fremstillet af 4 mm tykke plastplader, som inden udskæringen var blevet oprillet med »PÅ SPORET«s rillefræser, og de blev forsynet med fornødne vanger, både på langs, på tværs og på skrævs.

UKs akselgafler blev fastgjort til vangerne med araldit på IG-vognen, medens byggesættets blev bevaret på EM-vognen.

Jalousierne blev fremstillet i »metermål« - nå det er nu nok noget overdrevet - men ved hjælp af ovenfor nævnte rillefræser, holdt ca. 30° på sned langs en stållineal blev der hurtigt og smertefrit fræset 8 tætliggende riller, afsluttende foroven og forneden med »et smalt lige brædt«. De enkelte jalousistykker blev så afskåret på mål, sådan at der lige var plads til en tynd liste på hver side mellem jalousiet og de lodrette stolper.

Når jeg selv må sige det, synes jeg, at resultatet er tilfredsstillende.

Forinden samlingen af vognkasserne har jeg boret for håndtag, gelændere, tophager o.s.v. med tilslebet knappenål, hvorimod monteringen af disse dele først er sket efter samlingen.

Senere fulgte maling, litrering o.s.v. som normalt.



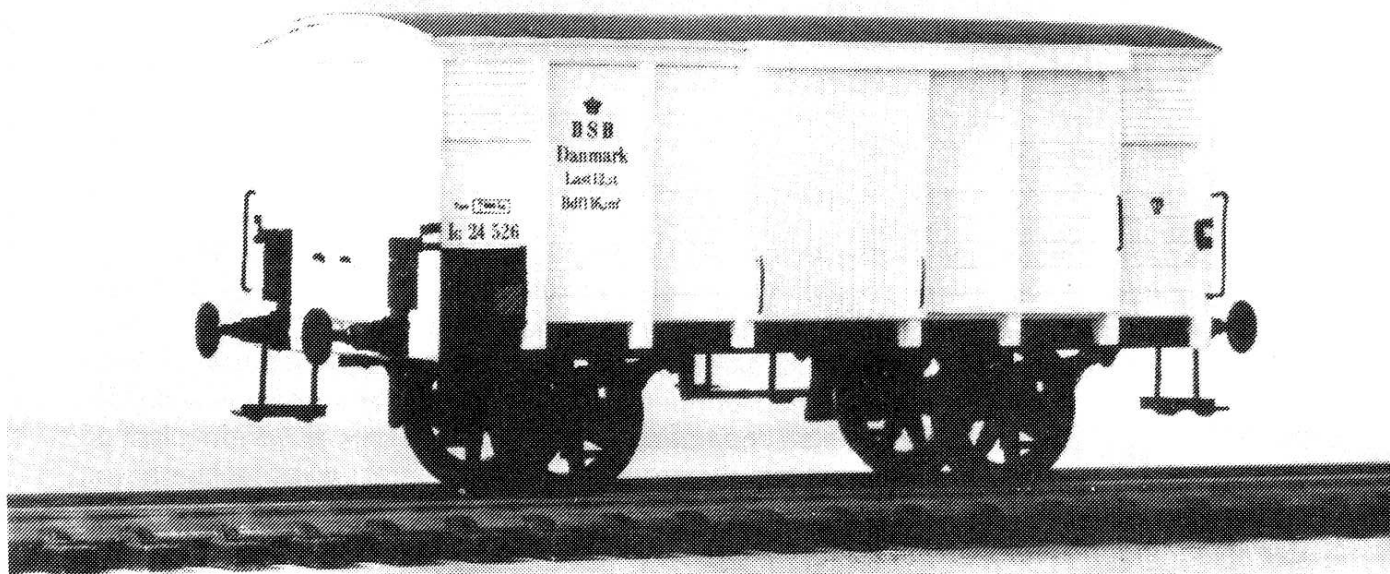
guldbæk

IG-vogn i korrekt højde

Lokomotivet har bragt mange fortinlige ombygnings- eller byggebeskrivelser, som utvivlsomt har virket inspirerende på mange og sat mange i gang med selvbygning af vogne, specielt godsvogne i HO.

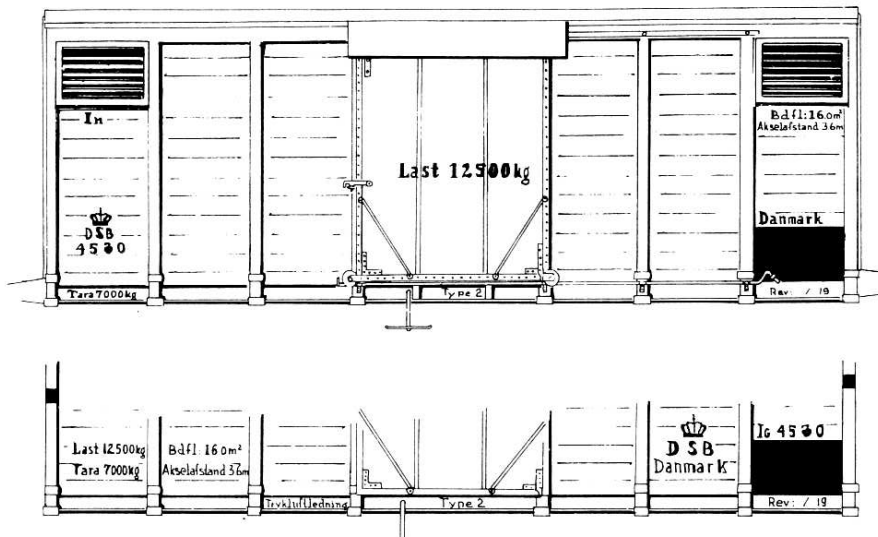
Ind imellem er der sikkert også læsere, som på enkelte punkter er mere vidende end udgiverne, og jeg er da også faldet over en detalje, som jeg gerne vil bringe videre, fordi jeg mener at kunne foreslå en nem måde til bygning af en målkorrekt model.

Det drejer sig om litra IG omtalt i nr. 10. Den-



IG-VOGNI KORREKT HØJDE. Nils-Erik Norskers flotte model, bygget ud fra mj-tek Q-vogn som beskrevet i teksten. Litreringer er fra PÅ SPORET.

IG-vogne med pladebeklædte døre



Oprindeligt blev IG-vognene leveret med pladebeklædte døre. Øverste tegning viser en IG-vognkasse i dette udseende, samtidig med at påskrifternes placering er vist i perioden ca. 1908-1931. På nederste tegning en del af samme vogn med ny placering af påskrifter, ca. 1931-1939. Tegning SD.

ne vogn har samme ydre bredde- og længdemål som den Q-vogn mj-tekst model er baseret på, nemlig litra QG. En ældre Q-vogn - QB - var imidlertid smallere (2580 mm). Derimod er IG lavere end QG og den synes derfor bredere. Højdeforskellen i HO er ca. 2 mm svarende til et brædt.

Mit forslag er derfor, at man med en sav fjerner et brædt i gavlen. Det skal være det midterste med gavldørens vandrette sprosse. Efter sammenlimning af de to formindskede halvdele isættes ny sprosse i døren i form af plaststrips.

Herefter vil det nemmeste være at bygge helt nye sider som omtalt i nr. 10 side 10 blot 2 mm lavere. Efter min mening er denne løsning nemmere og giver et pænere resultat end ændring af siderne fra Q-vognsbyggesættet. Gem dem i øvrigt; de kan bruges til andet formål end f.eks. en »langbenet« Q-vogn, hvis man også får en gavl tilovers fra en anden ombygning.

Brædderillet plast i de rigtige dimensioner kan fås hos »På Sporet«, der nu også har litreringer til IG.

I øvrigt har jeg brugt 12,5 mm stjernehjul fra Kean Maygib. De er billige i England og diameteren svarer til 1.092 mm eller 3,7" i 1:1, et hjul som tilsyneladende har været i udbredt

brug herhjemme indtil 1 m hjulet slog igenem - hvornår aner jeg ikke!

En bemærkning om jalousierne. Jeg har udført dem af 1 mm plast behandlet med rillekniven så tværsnittet viser en savtakket profil. Rids først en række parallelle streger med knap 1 mm afstand. Læg derefter kniven ned til den ene side og rids forsigtigt indtil den rigtige profil er opnået. Herefter udskæres passende stykker til de enkelte jalousier.

Kilder: Jens Bruun-Petersen »Jernbanemateriel 2 og 3« samt diverse fotografier og tegninger.

Nils-Erik Norsker
Charlottenlund

Lidt mere historie om litra IG

Jernbanehistorikeren H. G. Alkjær, kendt fra masser af spændende artikler i »Signalposten«, har sendt os følgende aktuelle historiske supplement til IG-vognene, som vi bringer nedenfor.

Alle 50 sjællandske J.a.-vogne fra 1890 kom - som nævnt af K. E. Jørgensen i LOKOMOTIVET nr. 11 s. 49 - til at hedde IG ved det samlede DSB i 1893, men i 1907 omlitredes 4481-4494, der havde

Omlitreringsnøgle:

1890 (DSB/S)

J.a. 2041-2054 S

J.a. 2065-2100 H

1893

IG 4481-4494 S

IG 4495-4530 H

1907

IL 4481-4494 S

IM 4495-4530 H

1931

IV 4481-4494 S

IG 4495-4530 H

skruebremse (S) til IL med samme numre, mens 4495-4530 med håndbremse (H) fik litra IM, samme numre, formentlig for at skelne dem fra de nye IG-vogne 19 710-20 000 fra 1899-1902, der var meget højere (godt 30 cm) med henblik på anbringelse af bærerør til kødkroge, og som ikke havde gavldøre, mens de gamle IG-vogne oprindeligt var beregnet til bl.a. kreaturtransport - derfor gavldørene med gitterdøre indenfor.

Nr. 4481-4490 fik ved DSB jernskinner på gulvet for at lette håndteringen af mælkespande i disse vogne, men først i 1931 blev de forsynet med påskriften »Mælkevogn«.

I 1931 behagede det atter DSB at give vognene med håndbremse: IM 4495-4530 deres gamle IG-litra, mens IL 4481-4494, der havde skruebremse omlitredes til IV, som ellers var en med skruebremse forsynet variant af den tidligere omtalte høje litra IG.

Samtidig forsynedes de gamle IL- og IM-vogne med varmeledning, mens de helt fra »fødslen«

havde haft vacuumbremse, hhv. vacuumledning. Kasse målene: Den ydre længde og bredde var ganske som på DSB's hovedtype af Q-vogne fra 1893 til 1916. Kun den jyske QB-type var de 160 mm smallere som nævnt i LOKOMOTIVET nr. 10, side 7. Derimod var gamle IG af samme ringe højde som QB-vognen eller 17,5 cm lavere end standard-Q-vognen.

Alle de gamle 50 J.a.-vogne (IG) var oprindeligt brune, men blev 1896 malet hvide, og mens 4481-4490 fik jernskinner på gulvet og anvendtes som mælkevogne, fik 4491-4530 monteret rammer til anbringelse af bærestænger til kødkroge. Dette udstyr fjernedes dog atter, da de høje IG- og IV-vogne med tilsvarende udstyr fremkom omkring og lige efter århundredskiftet.

Det bemærkes, at de 50 sjællandske IG-vogne fra 1890 kun var fåtallige forløbere for de godt 600 høje IG/IV-vogne nr. 19 710-20 213, der fra århundredskiftet og helt frem til efter 2. verdenskrig var DSB's mest almindelige, hvide godsvogn.

● H. G. Alkjær



DSB's mest almindelige hvide godsvogn i årtier: Den høje litra IG, der adskilte sig fra »lillebroderen« af samme litra ved at have andre vognkassedimensioner. Akselafstanden på både den »lave« og »høje« IG var 3660 mm. Af udseende lignede vognene også hinanden, men da den høje IG (som billedet) ikke skulle transportere kvæg, fik den ikke gavldøre som øvrige lave IG-vogne. På fotoet ses IG nr. 19 721 på Centralværkstedet i København, 1944.

Foto: Arkiv JB-P, Ribe

... det fører din mj-forhandler

Ar = Arnold	He = Herpa	Li = Liliput	Pr = Praliné
Be = Bemo	Hi = Heki	M = Märklin	Ri = Rivarossi
Bk = Brekina	Hk = Herkat	Me = Merten	Ro = ROCO
Br = Brawa	Hi = Heljan	Mj = mj-teknik	Sa = Sander
Bu = Busch	Hu = Humbrol	No = Noch	So = Sommerfeldt
Dmc = Dmc-biler	J = Jouef	P = Preiser	T = Trix
Et = Elektrotren	Kb = Kleinbahn	Pe = Peco	To = TOR-models
F = Fleischmann	Kd = Kadee	Pi = Piko	V = Vollmer
Fe = Felix-models	Ki = Kibri	Pl = Pola	Ve = Vero
Fa = Fallar	LGB = Lehmann	Pm = Perl-modell	WM = Williams Mod.
Gü = Günther	Lm = Lima		Wi = Viking

Ar, Be, Bk, Br, Et, F, Fe, Fa, Gü, He, Hi, Hl, Hu, J, Kd, Ki, LGB, Lm, M, Me, Mj, No, P, Pe, Pi, Pl, Pm, Pr, Ri, Ro, T, To, V, WM, Wi. Endvidere Walthers, Rai-Mo, Train-Rosou, UGJ.

PÅ SPORET

Vesterbrogade 165 • 1800 København V
Tlf. (01) 23 16 17

Ar, Br, Bu, Et, F, Fa, He, Hi, Hk, Hl, Hu, Ki, LGB, Li, M, Me, Mj, No, P, Pe, Pl, Ri, Ro, Sa, T, V, WM, Wi.

Togkældereren

Lammestrupvej 4 • 4140 Borup
Tlf. (03) 62 75 82

**LOKO
MOTIVET**



...modeljernbanens trækraft!

Ar, Be, Br, Bu, Et, F, Fa, He, Hi, Hk, Hl, J, Ki, LGB, Lm, Li, M, Me, Mj, P, Pe, Pi, Pl, Ro, So, To, V, WM, Wi.

Williams Modeltog

Rønne Allé 6 • 3450 Hillerød
Tlf. (02) 27 79 50

Ar, Bk, Br, Bu, Et, Fa, He, Hl, Hu, Ki, LGB, Lm, Li, M, P, Pl, Pr, Sa, V, WM, Wi.

Astoria Model Hobby

Vejlebyvej 18 • 4970 Rødby
Tlf. (03) 90 83 07

Be, Fa, Hi, Hl, Hu, Kb, Lm, Mj, P, Pe, Ro, To, Wi.

Næstved Frimærkehandel

Østergade 30, 4700 Næstved
Tlf. (03) 72 32 58

VI HAR HØRT OG SET...

Lækkerbisen fra Williams Modeller

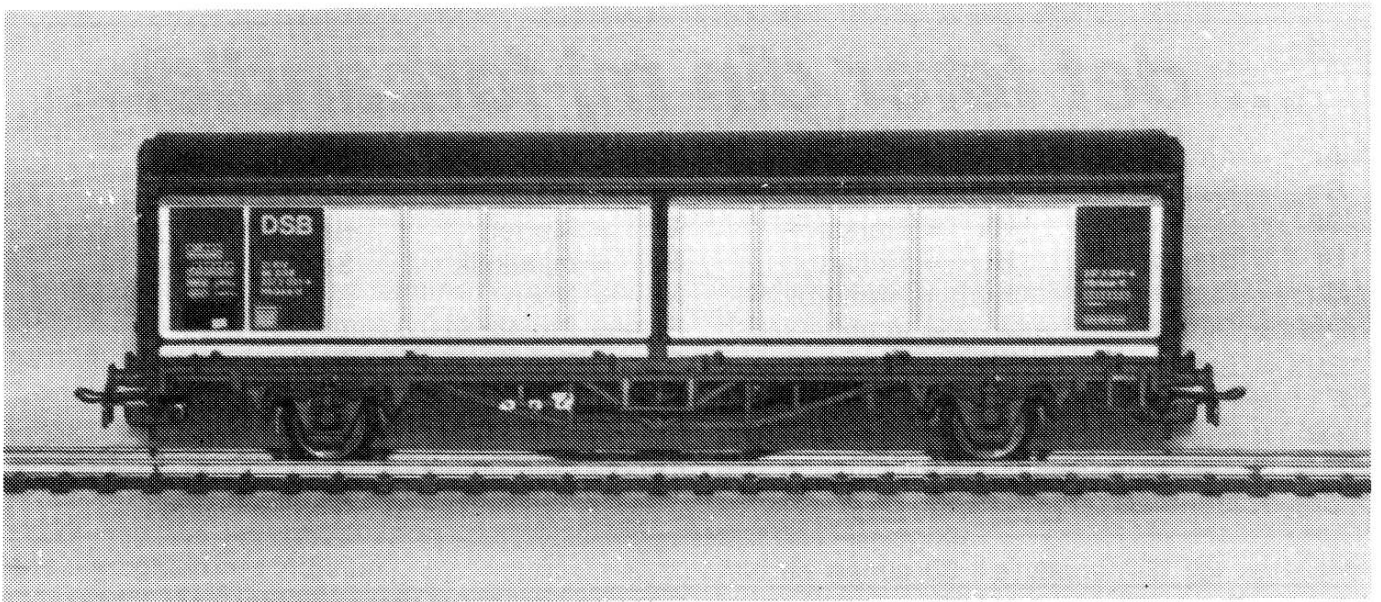
Fra Allerød er der atter dejlige nyheder til danske mj'ere. Denne gang for modelbanefolk, som kører moderne 1:87 - DSB, idet Jan Williams har sat en DSB lukket godsvogn litra Hbikks-tt i produktion, baseret på Elektrotrens katalog nr. 1485. Nævnte vogn var omtalt i LOKOMOTIVET nr. 11, hvor vi foreslog en simpel ombygning, men nu har Williams allerede sat gang i sagerne, således at vognen påregnes udsendt her i efteråret.

På fotoet ses prøtotypevognen Hbikks-tt 237 2 021-4, der fremtræder i lækker udførelse med meget detaljeret påtryk og korrekt moderne

godsvognsbrun med aluminiumsskydedøre. Påtrykkene er så korrekte, at selv vognens revisionsdato kan ses tydeligt under lup: 10/10 83. Det er simpelt hen flot!

Bremseomstillerne er i hvid med røde håndtag. Eneste anke er selvfølgelig de lidt for afkortede skydedøre (i højden) grundet modelmæssige hensyn m.h.t. bevægelige skydedøre. Helhedsindtrykket er imidlertid korrekt, og man skal nok have et foto eller tegning ved siden af sig for at opdage denne lille »fejll«.

Bemærk: Forstærkningsrammerne er i korrekt bemaling. I LOKOMOTIVET nr. 11 skrev vi, at disse var hvidmalede. Det er de ikke! Selv om det ser sådan ud både på fotos og i virkeligheden, er ram-



merne aluminiumsfarvede. Det er skyggevirknin- gen, som snyder øjet. Så vognen er i korrekt be- maling. Prisen for herligheden vil blive omkring 100,- kr., og det er jo en prisklasse, hvor de fleste kan være med.

Også fra WM er litra IAL nu i handelen, hvilket den har været siden juni måned. Det er Liliput I-vogn, der danner grundmodel som dansk IAL nr. 19 488, katalog nr. 256 61. Produktet er - ligesom HD-vog- nen - udgivet i begrænset oplag, selv om det er lidt større end HD-vognens.

Modellen er som ventet i korrekt påtryk efter forbil- ledet, selv fejlen med for stor afstand mellem I og AL på virkelighedens vogn, er gengivet som en sjov pudsighed. Eneste umiddelbare fejl er de manglende sorte gavlfelter til underretningspla- der. Modellen ville imidlertid blive i en helt anden prisklasse, hvis dette skulle påtrykkes, idet det kræver at vognen vandrer to gange mere gennem påtryksmaskinerne. Men disse sorte felter burde man også selv kunne male sammen med den anden halvdel af hjørnemærkerne (som vist nok kan fås i gnideark fra PÅ SPORET). Modellen er i skala 1:87, og koster kr. 83,-.

Superfos tankvogn fra ARNOLD-N


Det er - selvfølgelig - VM i Allerød, der igen er ini- tiativtager til forøgelse af den danske godsvogns- park i skala N. Tankvognen er model af nr. 070 8 040-3, bygget Westhofen 1960, og fremtræ- der i meget smuk udførelse med korrekte luprene påskrifter. Rumindholdet er 20000 liter, mens ak- selafstanden udgør 4500 mm. Dimensionerne er modelmæssigt i god overensstemmelse med for- billedet. Det samme gælder påtryk.

At vognen optisk ser lidt forkert ud, skyldes fabri- kationsmæssige årsager, idet vognen mangler

hjemstedspladerne og »afløbstrekanten« for spildt saltsyre (se foto). Ligeledes skal tankkonsollerne være sorte, hvor de på modellen er hvide.

Med undtagelse af hjemstedspladerne, er det no- get man uden besvær selv kan tilføre sin model. Konsollerne males med halvmat sort, Humbrol 85. Samme farve gives afløbstrekanten (husk at afmaske med tape). Også domen skal være sort. Allerede ved disse forbedringer ser vognen kor- rekt ud. Synd at det vil blive så vanskeligt at frem- stille hjemstedspladerne, men det kan nok lade sig gøre at se gennem fingre med denne mangel. Imponerende er stiger og løbebro, der er fremstil- let i meget smuk og næsten korrekt udførelse, og- så dimensionsmæssigt. Normalt plejer gelænder m.v. at være meget tykke, men på denne model er det af undseelig størrelse, og pynter gevaldigt på modellen. HO-byggere må misunde N-folket, idet samme vogntype var planlagt ud fra Liliput- model, der desværre nu er taget ud af program- met.

På N-modellens tanksider (og på forbilledet) ses pilelignende felter, og mange mj'ere vil nok undre sig over betydningen af disse. Forklaringen er her: Det er korrossionsmærkater, der lovmæssigt skal påsættes tankvogne, som beforder ætsende ke- mikalier. Disse placeres tilfældigt på tanksiderne. Og så skal der endnu en gang lyse ros til VM for det gode initiativ. Det er helt dejligt at være N- bygger...

Ingen tvivl om, at Superfos-vognen bliver en suc- ces. 

Nærmeste forhandler
anvises hos

William Modeller
Rønne Allé 6
3450 Allerød
Telefon (02) 27 79 50

Toget kører stærkt på sporet...

... og det i bogstaveligste forstand. Nye projekter sendes i handelen, hurtigere end vi kan nå at fortælle om dem, så derfor bliver det i denne omgang lidt korte produkt-omtaler fra forretningen, der udvikler danske modeller til danske mj'ere...

Hs-t/.His/Hims

Ombygningssæt af godsvogn fra Kleinbahn til kendt dansk stykgodsvogn af forannævnte litra. Litra Hs-t blev leveret til DSB fra 1960 og blev GS-vognens afløser. Hs-t er en af de mest almindelige godsvogne på danske spor, og har haft både damp og diesel som trækraft. Og de vil sikkert også opleve at få elektrisk trækraft (EA), så valget af denne godsvognstype er en træffer, og bør blive en bestseller, trods det at vognen ikke er helt enkel at bygge. Med »enkel« menes, at det ikke blot er en simpel konvertering, idet man skal i gang med saven og lidt andet værktøj. Vi vil dog påstå, at vognen er lettere at bygge end litra IS, der var en af PÅ SPORET's første produktioner. Begynderen kan altså sagtens være med, blot han har lidt tålmodighed, og retter sig efter byggevejledningen.

Modellerne kan fås med litreringer til Hs-t (3 forskellige), .His (2 forskellige) og Hims (2 forskellige), og dækker således både periode III og IV, damp og diesel.

Fd

Dette er en model af DSB's seneste type af ballastvogne. De tidligere vogne havde litra TD og TH. Igen er det Kleinbahn, der må »stå model« til



Fotoet viser en søster til forbilledet af Arnold-N Superfos-tankvognen. Det er nr. 037, der er af næsten samme udseende som nævnte model, blot er rumindholdet mindre på nr. 037, idet beholderen kun kan befragte 17.500 liter. Arnold-N-vognen har rumindhold på 20.000-liter. På billedet ses det sorte syreskjold og dome, der bør påmales modelvognen. Bemærk, at konsollerne også er sorte.

konverteringen, der i sværhedsgrad svarer til forannævnte Hs-t-vogn.

Forbilledet blev leveret til DSB fra 1966, og det er denne udgave, PÅ SPORET har sendt i handelen. Byggevejledningen er - som sædvanlig - let og overskuelig, og begynderen skulle være i stand til at bygge vognen uden besvær.

Bemærk: Det er ingen fejl, når byggevejledningen anviser en Fd-vogn i næsten sort bemaling. Men man skal være opmærksom op, at de først blev sorte omkring 1977, hvor den nyeste levering af Fds-vogne fandt sted. Indtil da var vognene godsvognsrøde (brune). Ikke alle Fd-vogne er i dag ommalet i gråsorte farver, så her er man frit stillet, og kan sætte lidt ekstra kulør på sin ballaststamme, der er uundværlig når den moderne (model)jernbane anlægges.

Modellerne kan leveres med 6 forskellige numre, hvoraf 3 er fra periode III, mens resten er fra den moderne periode (IV).

MH

Det er ingen nyhed, at litra MH nu er i handelen, både i jævn- og vekselstrømsudgave, men lad os alligevel give den et ord med på vejen.

Overdelen er kendt fra det nu lukkede firma Hamplimodels, hvorfra PÅ SPORET har overtaget

STORT UDVALG i BRUGT TOG

- Alle størrelser og fabrikater, såvel jævn- som vekselstrøm.
- Her er noget for enhver pengepung.
- Mange fine liebhaverting, specielt i Märklin.
- Meget fordelagtige priser.
- Bemærk fordelene ved kommissionsalg på foreningsbasis.

KOM OG SE – der er altid en kop kaffe.
Medlemskab kr. 10,- årligt.

FUTTOGET

Strandvejen 140
2900 Hellerup

formene. En ny undervogn er udviklet, således at der er garanti for at modellen kan køre, når den sættes på skinnerne. Og en prøvekørsel har overbevist os om, at kørselsproblemerne skulle være klaret. Den triller fint, både i jævn- og vekselstrømsudgave. Undervognen er fremstillet således, at der kun skal foretages minimale ændringer ved førerhuset, for at dette passer til motordele, hvilket blot skal gøres ved at bortfile et par kanter på indersiden af førerhuset.

Vekselstrømsudgaven er med elektronisk perfektomskifter, der forhindrer de velkendte »bukkespring«.

PÅ SPORET
Vesterbrogade 165
1800 København V
Tlf. (01) 23 16 17



Sparebøsse for mj'ere!

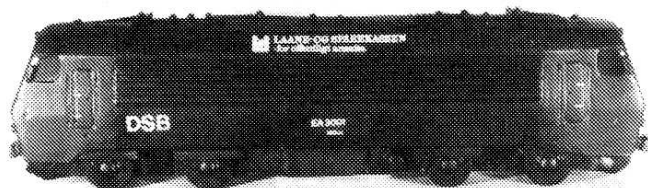
Ja, så er sparebøssen for alle danske modelbanere kommet på markedet.

Den 20. marts begyndte DSB el-driften på Kystbanen og samtidigt kom der en model af EA 3001 på markedet.

Det var »Laane- og Sparekassen - for offentligt ansatte«, Reventlowsgade 12, 1651 Kbh. V., der markerede denne begivenhed med at DSB's nyeste lokomotiv udkommer i model. Desværre kan vi ikke få den til at trille rundt på alle de danske anlæg; det er nemlig en sparebøsse. Den er udført i et blødt plastmateriale i et størrelsesforhold omkring de 1:78. Denne spøjse sparebøsse burde finde plads hos de fleste danske modelbanere, der passende kunne bruge den til at spare op til kommende nyanskaffelser til modelbanen.

Prisen for sparebøssen er kr. 20,-.

Torben Z



Nyheder fra PERL

Sidste nyt fra det svenske firma PERL, der som bekendt fremstiller meget flotte modeller og løsdele til mj'ere, har barslet med DSB-snepløve, fremstillet af hvidmetal.

Det er nok de fleste mj'ere bekendt, at DSB's diesel-lokomotiver litra MY, MX og MZ ikke havde snepløve ved leveringen fra fabrikkerne i 50'erne og 60'erne. Ej heller motorvognene litra MR havde pløve ved leveringen i 70'erne. Men den strenge snevinter 1978-79 gav store problemer for DSB. Da lokomotiverne ikke var udstyret med sådanne pløve, fik selv de mindste snedriver standset maskinerne, og der opstod trafikkaos i flere dage.

Allerede i foråret 1979 påbegyndtes derfor montering af pløve på trækraftenhederne, mens senere leverede lokomotiver (ME) havde pløve ved leveringen. PERL har sendt de typiske DSB-pløve på markedet i skala 1:87, således at det nu - såfremt man kører moderne - kan udstyre sine modeller i overensstemmelse med forbilledet.

Plovne forhandles i Danmark kun af

Nyboder Hobby,
Kronprinsessegade 51,
1306 København K
Telefon 01 11 00 99



Märklin Digital HO nu i Danmark

Så er sporskiftet sat for en hel ny styringsform af dine Märklin-tog. Det meget omtalte Märklin Digital styresystem er nu ved at blive indført i Danmark, idet Märklin er i færd med at uddanne forhandlere over hele landet til denne mildt sagt revolutionerende form for styresystem til modeltog. Märklin Digital HO er - som navnet fortæller - et elektronisk styringsystem med den mest moderne chips-teknik (mikroprocessor-teknik). Med dette system er det muligt med blot to tilsluttede kabler at styre både lokomotiver, sporskifter og signaler på én gang, d.v.s. man undgår et kompliceret trådnet af ledninger under anlægget.

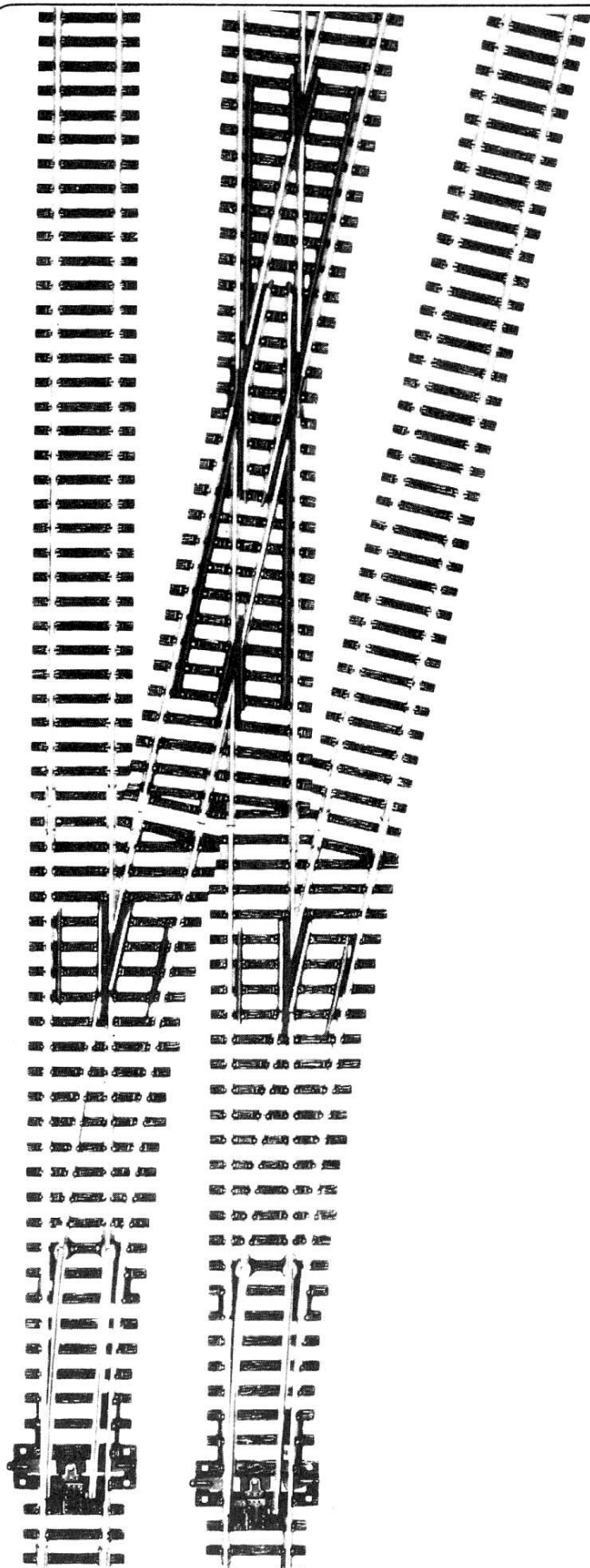
Märklin Digital HO byder på flere fordele ud over ledningsbesparelser, bl.a. ved kørsel og rangering. Over de to kabler styres nemlig alle lokomotiver samtidigt... og med ønskede hastigheder.

Herved opnår man helt nye, usædvanlige og forbløffende kørselsmuligheder, akkurat som ved stordriften, hvor der rangeres med flere lokomotiver på samme sporafsnit, og hvor strækningslokomotiver skal kobles til gods- eller personvognstammerne. Overhaling af tog, skydning af stammer, skiftning af kørselsretning, betjening af dreje-

PECO *STREAMLINE*

– billigst i længden!

ENEAGENTUR:
MJ-TEK
Liljehaven 19
2760 Måløv

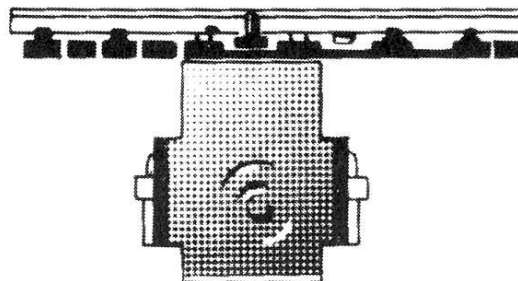


INTET KAN SPOLERE UDSEENDET AF ET ELLERS PERFEKT MODEL-JERNBANEANLÆG MERE END DE STORE „METERLANGE“ SPORSKIFTEDREV, MAN OFTE SER VED SIDEN AF SPORSKIFTERNE.

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 sporlægning. 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 skifte-kontakter for styring af signaler, kørestrøm m.m.

Kontakt din hobbyforhandler for nærmere informationer

skiver og signaler, afkobling af vogne o.s.v. Alt kan klares uden besvær med Märklin Digital HO. Skal vi kort resumere fordelene, er de som følger:

- Märklin Digital HO-anlæg er hurtigt opbygget. Kun 2 kabler tilsluttes anlægget.
- Med systemet styres op til 256 signaler eller sporskifter over disse 2 kabler.
- Med systemet er der direkte adgang til hvert eneste lokomotiv på anlægget. Op til 80 lokomotiver kan, uafhængig af hinanden, styres på samme tid.
- Hvert lokomotiv kan udstyres med extrafunktion så som belysning, røgdudvikling, telex-kobling hvor af- og tilkobling fjernstyres.
- Decoder kan indbygges i den eksisterende konventionelle lokomotivpark og alle lokomotiver er compatible, d.v.s. kan køre på både konventionelle anlæg og Märklin Digital HO (med decoder c80).

Før første gang i Danmark sammensmelttes nu de to mest udbredte fritidsbeskæftigelser: Modeljernbane og hjemmecomputer.

Som sagt er indførelsen meget ny, og Märklin har endnu ikke fundet alle de forhandlere, som skal føre Märklin Digital i Danmark, idet der kræves en speciel baggrundviden og uddannelse. Men vi håber i næste nummer at kunne oplyse, hvem der bliver forhandlere af systemet. Indtil videre ved vi med sikkerhed at nedennævnte forhandlere vil være klare til at betjene interesserede efter uddannelse hos Märklin allerede her i efteråret:

Togkælderer
Lammestrupvej 4 • 4140 Borup
Telefon 03 62 75 82

I næste nummer af LOKOMOTIVET vil vi nærmere beskrive Märklin Digital HO-systemet.

TA

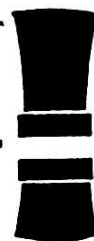


Danske nyheder fra Märklin

Det er flere år siden, Märklin har kunnet præsentere »ægte« danske nyheder. Der har i tidens løb været rygter om både dette og hint, men noget konkret er det aldrig blevet til.

Men nu kan Märklin-folket glæde sig! En netop tilsendt orientering fra den danske distributør Mottlau, fortæller om et par spændende nyheder. Først og fremmest er der tale om DSB regional-personvogn litra Bn katalog-nr. 4025, fremstillet af metal i 24 cm's længde. Det fremgår ikke af orienteringen om det bliver en ægte dansk Bn'er eller ommalet tysk ABnb (med forkert antal vinduer til

**LOKO
MOTIVET**



Ønsker du
ABONNEMENT eller
SÆRSKRIFTER
...så se side 34

dansk Bn), hvor der anbringes sikkertag ligesom med B-vognen. Desværre har vi af tidsmæssige årsager (sommerferie) ikke kunnet undersøge sagen nærmere, så vi får vente til september, hvor vognen sendes i handelen.

Det gælder også nyheden en dansk litra Gs, katalog-nr. 4403, højst sandsynligt baseret på den lukkede godsvogn 4411 (der har pladevægge, hvor dansk DS har bræddevægge), og DSB damplokomotiv litra F, katalog nr. 3029. Sidstnævnte har tidligere været udsendt under samme katalog-nr., men vil i den fornyede udgave blive leveret med sorte hjul, ligesom der vil blive foretaget visse ændringer på overdelen, så modellen mere kommer til at ligne en F-maskine. Helt korrekt kan den aldrig blive, idet F-maskinen er meget »lavbenet«. Den tyske grundmodel er »høj«, grundet pladsen til perfektomskifter.

Endvidere fremstilles et begyndersæt katalog-nr. 0987, hvori man vil finde en MH-lignende model i DSB-bemaling (fremstillet over diesellokomotiv 3078).

Modellerne er ifølge sagens natur ikke for nitte-tælleren, men da begynderen ofte indføres i modelbaneverdenen via Märklin, så synes vi naturligvis, det er alletiders initiativ, der her er taget. Ros til Mottlau og Märklin! Der skal nok være mange af de nævnte ting under juletræet for den vordende mj'er, her i julen 86.

For samlere udsender Märklin igen et begrænset oplag af Fantasi-modeller (reklamevogne). Det drejer sig denne gang om

4415-4 kølevogn »Høng« i farverne blå, sølv og hvid.

4415-5 kølevogn »Festsild« i farverne hvid, guld og rød.

4415-6 kølevogn »Sort Guld« (Carlsberg) i farverne sort, guld og hvid.

Vognene er engangsprodukter, og vil alle få forskellige DSB litra og numre.

Alle forannævnte dele er i skala 1:87, og forventes på markedet september 1986.

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.

installere bagagerum, og byggede litra MRD. Den kan kendes ved at den har 3 skydedøre på hver side, og at der kun er et vindue mellem døre og førerrum, ligesom der nu også er placeret snepløve. Hvad med artikel om bygning af MRD?»

MR-tog med plove

De tidlige numre af LOKOMOTIVET studeres stadig (og det er vi glade for), og Flemming Kirkegård, Vanløse, skriver:

»I jeres blad fra november 83 (nr. 2) skriver I, at MR'en fra LIMA er nogenlunde lig med den »rigtige«. Men nu er der jo efterhånden kommet ændringer. I et par år kørte MR-toget, således som LIMA har fremstillet det, men så fandt DSB ud af at

LOKOMOTIVET: Tak til Flemming Kirkegård, som i en tidlig alder interesserer sig for jernbaner (Flemming er 14 år), og har øjnene åbne for de ting, som sker undervejs. Vi kan glæde Flemming (og andre læsere) med at en artikel om ombygning af LIMA's MR til MRD er under udarbejdelse, ligesom artiklen vil indeholde tips til påsætning af koblinger og snepløve m.v.

Som yderligere oplysning vedr. MR, kan vi fortælle at DSB har omdannet nogle MR-sæt til at føre 1. klasse til brug for bådtoget »Englænderen«. Litra er - mens dette skrives - endnu ikke fastlagt. ●

UDSALG

... mere behøver vi vel ikke at skrive!?

STARTER mandag den 1. september kl. 12 til og med lørdag den 6. september.

MASSER af tilbud til 1,-, 5,-, 10,-, 15,-, 20,-, 25,-, 30,- kr.

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

PS: Husk kæmpe legetøjsmarked på Hotel Sheraton, Vester Søgade 6, København V. Søndag den 31. aug. kl. 10-15. Entre kr. 15,-



Lysdioder

Ejler Magnussen, Køge, har gjort os opmærksom på, at det ikke er helt korrekt, hvad der skrives i artiklen om lysdioder i LOKOMOTIVET nr. 11, side 20, vedr. produktion af disse. Man kan faktisk få blå lysdioder, hvilket har været muligt i ca. et års tid.

Det er firmaet BUSCH, der markedsfører disse under katalog-nr. 4299. De har en diameter på 2,2 mm, og er 4,3 mm lange, og kan anvendes både til lanterner i rangersignaler og som blinklys i udrykningskøretøjer. I øvrigt tilføjer EM, at artiklen om lysdioder var god, hvilket hermed er viderebragt til forfatteren Hans Jørgen Jørgensen, Struer. ●

PH-vogne fra Holbæk Privatbaner og meget mere

Flere af vore læsere har åbenbart Holbæk Privatbaner som yndlingsemne, hvilket bevidnes af de mange forespørgsler omkring disse. Et par af de hyppigste spørgsmål drejer sig om PH-vogne, der var vort emne i LOKOMOTIVET nr. 1., bl.a. fordi vor oversigt over vogne fra Holbæk Privatbaner var mangelfuld. Læserne er bl.a. Poul Askirk, Skibby og H. M. Pedersen, Glostrup, der spørger hvilke vogne, der var udstyret med rangerskruebremse hhv. håndbremse. Vi har undersøgt sagen lidt nærmere, og er kommet frem til *foreløbige* resultat. Bemærk, *foreløbig*, idet der tilsyneladende igennem årene er sket en omrokering af vognbanerne imellem, hvilket gør det svært at angive præcise data om disse. De gamle PRM (DSB's fortegnelse over privatvogne, der kan indlemmes i DSB's tog) er fyldt med fejl, og næsten umuligt at drage konklusioner ud fra. Vi har fået stor hjælp fra Hans Gram Alkjær, Holte, vedr. PH-vogne (m.fl.), og siger tak, fordi han ville ofre lidt tid på dette problem.

Kan andre læsere supplere med yderligere oplysninger eller fotos, skal de være velkomne. Jo mere, jo bedre. Adresse på LOKOMOTIVET finder man side 3.

Oversigt over åbne vogne litra PH hos Holbæk Privatbaner (OHJ/HTJ/HVJ) med bundflade 18,4 m² og akselafstand 4000 mm, 1931.

Litra	Nr.	lop	Bremse	Anm.
OHJ				
PH	451-454	8800	S	1)
PH	455-462	8100	H	
HTJ				
PH	141	8800	S	
PH	142-148	8100	H	2)
PH	149-153	8100	H	
HVJ				3)
PH	471	8800	S	4)
PH	472-476	8100	H	5)

Anm.:

1) Alle vogne oprindeligt udstyret med Skruerbremse (i hus), men ifølge Alkjær havde PH 454 *ikke* denne i 1970, hvorimod den var udstyret med håndbremse + TB (G+P). Samme problem vedr. nr. 453, men kan ikke bevises. Vognen var ophugget, da Alkjær besøgte banerne.

2) Ifølge de gamle lister er dette korrekt. Men Alkjær m. fl. har set vognene 142 og 143 med *skruerbremse* i 70'erne. Muligvis er der i tidens løb sket en ombytning af OHJ 453-454 og HTJ 142-143!

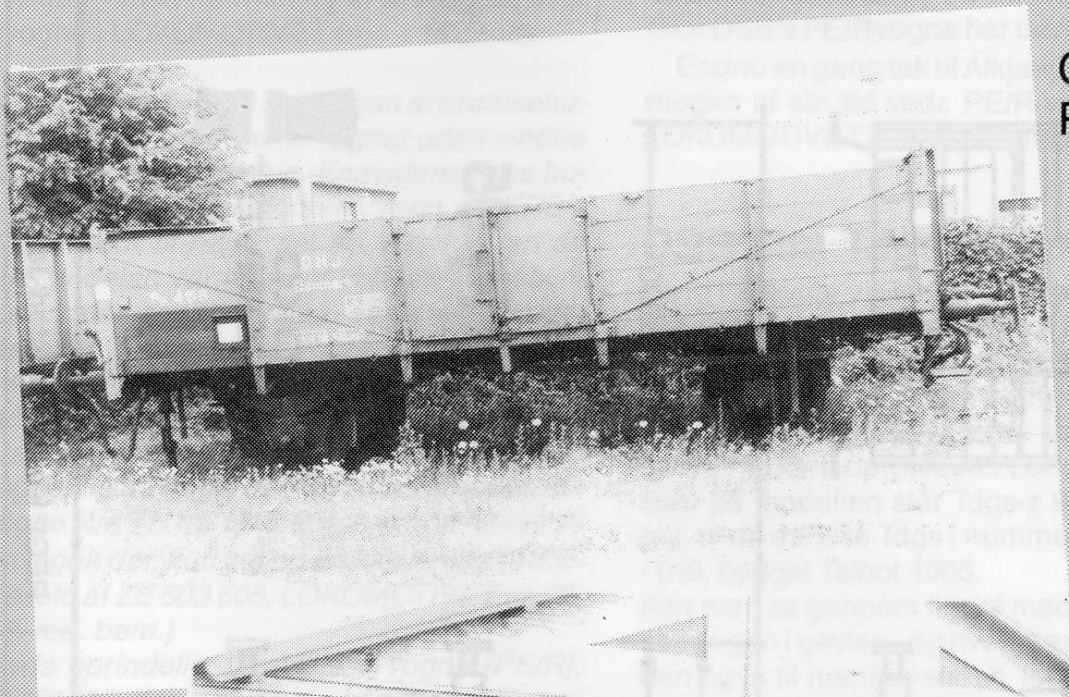
3) Efter nedlæggelsen af Hørve-Værsløv-Jernbane i 1956, kom vognene til OHJ, hvor de fik numrene PH 463-468, heraf 464-468 med håndbremse, og 463 med skruerbremse.

4) Vognens længde er i de gamle PRM opgivet til 9300 mm, hvilket er besynderligt. Det er nemlig 500 mm mere end sædvanligt for PH-vogne med skruerbremse. Det er en fejl!

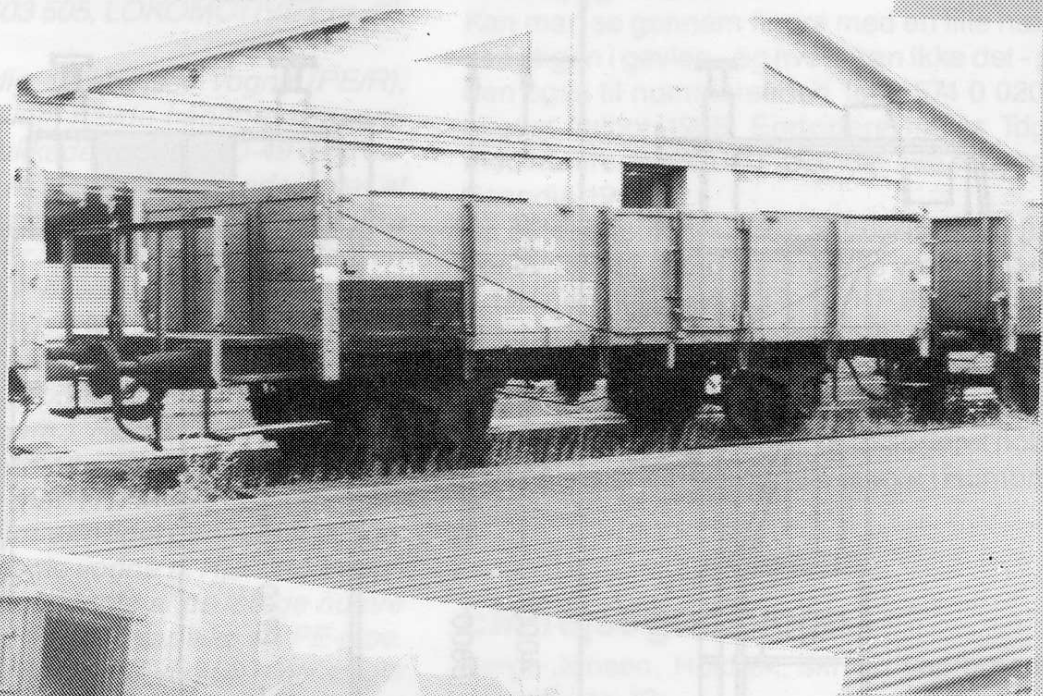
5) PH 472-473 er i PRM 1931 angivet til at være udstyret med skruerbremse og l.o.p. 9300 mm, men er forkert, idet nr. 471 menes at være eneste vogn fra HVJ, som var udstyret med skruerbremse (S), jvfr. punkt 3 og 4.

(Mere om de åbne godsvogne på følgende sider)

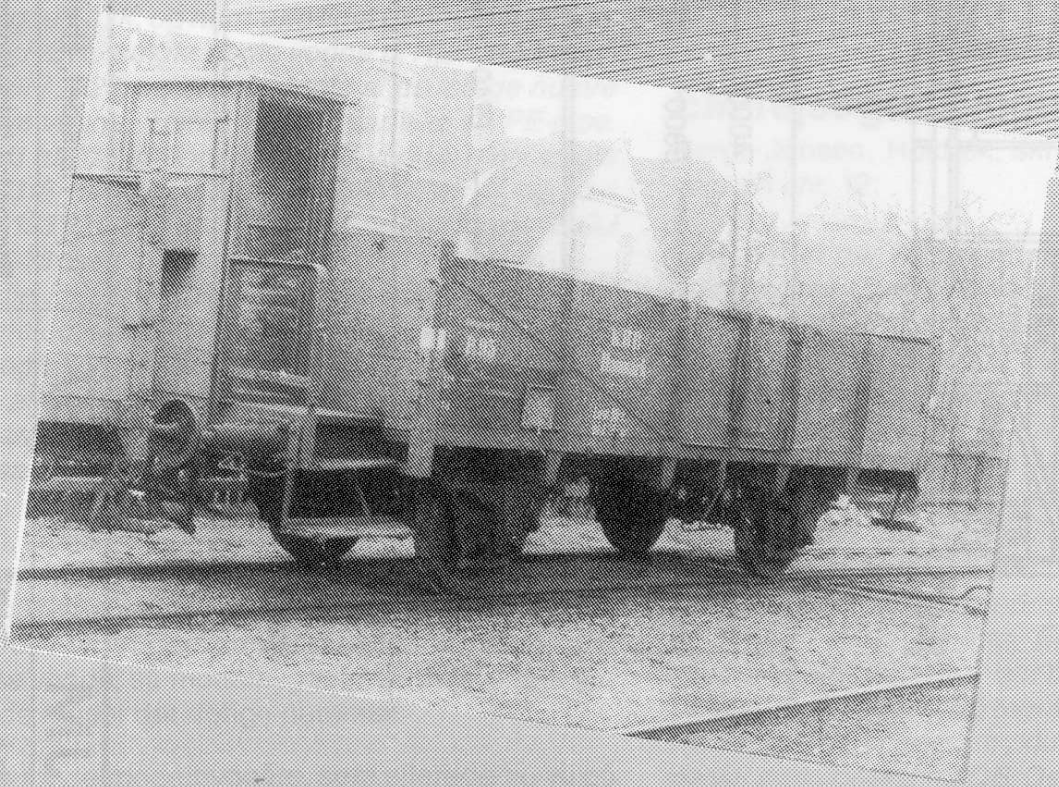
- 1 ... både med og uden... bremseplatform: PH-vogne hos OHJ, der har stor interesse blandt vore læsere. Øverst PH 458 fotograferet i Svinninge, juli 1965 og nederst PH 451 med bremseplatform, Holbæk, 1965. Billederne taler for sig selv, så ingen yderligere kommentarer Fotos: J. B-P, Ribe
- 2 Som nævnt af Alkjær i teksten side 67 om vogntypen PE/R, så var tegningen af KRB Pj 95 i nr. 1 forkert. Blandt andet manglede tegningen vinduet i bremsehuset. Dette billede viser KRB i det rigtige udseende (hvad ellers?) med vindue i bremsehus. Man skal ikke lade sig narre af taghældningen på fotoet, idet dette tilsyneladende viser fladt tag (eller næsten fladt tag). Det er perspektivet, som snyder. Det er helt sikkert, at bremsehuset skræner fremefter som på tyske vogne af samme type, hvilket fremgår af andre fotos af KRB Pj 95 set fra siden. Det skal bemærkes, at bremsehuset havde dør i begge sider. Læg mærke til påskrifter. Billedet er taget i Køge, marts 1963. Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre



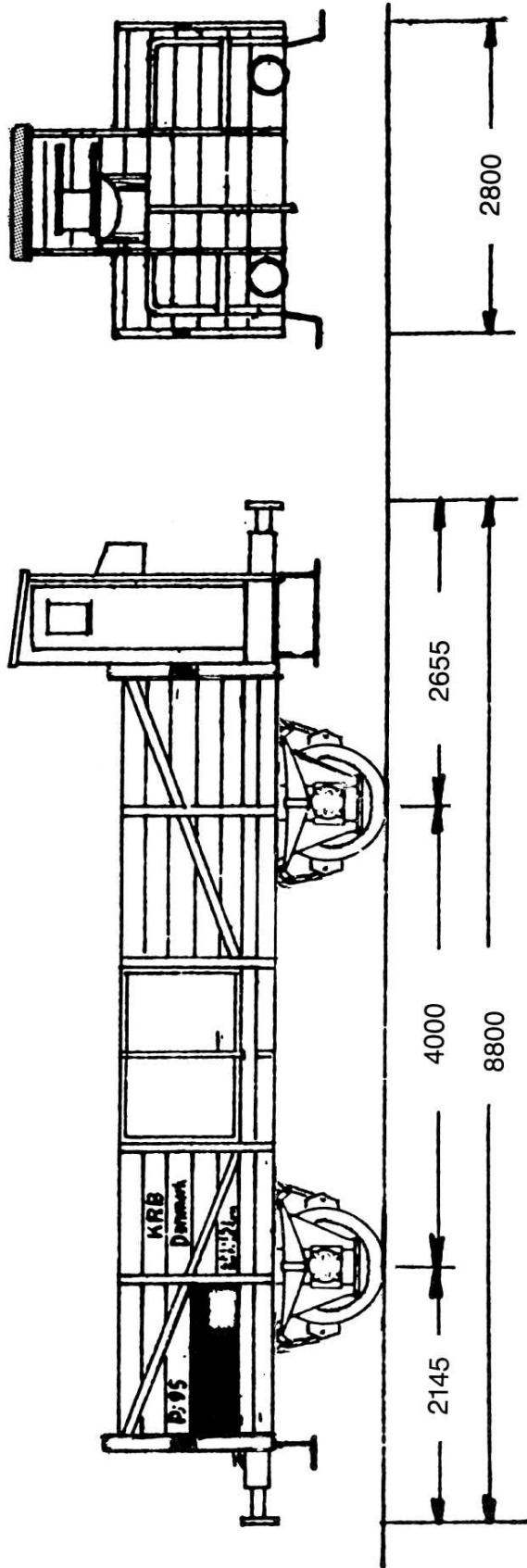
OHJ
PH 458



OHJ
PH 451



KRB
Pj 95



KRB Pj 95



DJM

1:87

Type: Højsidet, åben godsvogn

REGI: Køge-Ringsted-Jernbane

LITRA NR.

Bygget: Linke-Hofman Werke, 1920

Tegnet: J. Dyrkilde

Og når vi nu er i gang med PH-vogne, der svarer til DSB's og andre baners vogne litra PE/R, skriver H. G. Alkjær - med henvisning til oversigten over disse vogne i LOKOMOTIVET nr.—1 følgende:

»Jeg vil »protestere« over tegningen af bremsehuset side 4 (KRB Pj95). Det er tegnet uden vindue og både for bredt og for lavt. Endvidere vises huset anbragt midt på platformen, men på KRB's sad de forskudt til højre, set fra vognkassen da bremsespindelen var anbragt til højre for koblingen, men der fandtes også venstre-forskudte bremsehuse på lignende vogne, og mon ikke f.eks. AB P111-112 har haft sådan et, formentlig med bremsesvinget helt uden for huset. Sådanne udendørs sving husker jeg bl.a. fra mange ældre tankvogne, og fra nogle af DSB's selvaflæssende grusvogne litra TH fra 1915. Disse vogne havde så i reglen ingen dør, kun tag og afskærmning til 3 sider. (Se foto af ZE 503 505, LOKOMOTIVET nr. 12, side 53, red. bem.)

AB havde oprindelig 12 af disse vogne (PE/R), men P 101-110, der kun havde håndbremse, ombyggedes snart til lukkede vogne: I 40-49 med sadeltag. ETJ havde et stadigt varierende antal af disse vogne, som længe var lejet, og det var ikke de samme vogne, der i forskellige år optrådte med samme numre. FFJ havde PJ 1301-1310 uden bremse. LJ havde også NF 720-724 med håndbremse og 725-727 med skruebremse. OHJ's PH 451-454 havde skruebremse (jvfr. foranstående om PH-vogn, red.bem.) RØHJ havde følgende vogne med håndbremse i 1925: P 108, 110, 150, 152-166 lige numre, men i PRM 1931 er fortegnelsen gået i fisk, og numrene lidet gennemskuelige, fordi RØHJ solgte nogle vogne til Hjørring Privatbaner i 1923, og brugte nogle af de ledige numre til nye vogne. SNNB PH 201 var ikke en PE-type. TKVJ havde oprindelig 34 PD-vogne, men solgte nr. 1318-1324 til LJ og 1325-1334 til MFVJ, og havde i 1931 kun 14 stk. tilbage. Endelig havde VaGJ P 75-76 med skruebremse.

Alle DSB's PE(R)-vogne var købt fra privatbanerne omkring 1940, og jeg tror at vognene både før og efter havde lidt varierende antal sideplaner, afhængig af måske både fabrikat og diverse reparationer. Jeg har bl.a. set vogne, der ikke havde samme plankeantal på de to sider af dørene!«

Red. tilføjelse: Som det fremgår af Alkjærs korrektioner, lader vor liste over PE/R-vognen hos DSB og privatbanerne i nr. 1 meget tilbage at ønske. Derfor vil vi snarest bringe et revideret skema over disse vogne, så modelbyggeren kan give den ønskede model det rigtige nummer.

Men for de modelbyggere, som allerede nu vil gå i gang med at bygge nr. 95, bringer vi her stående en tegning af vognen i korrekt udseende. Sam-

menlignes med DSB PE-vognen i nr. 1, side 4, vil man se at længden på vognkassen er anderledes. Bemærk, at KRB Pj 95 har næsten flade døre, hvor DSB's PE/R-vogne har øre med krydsknæk.

Endnu en gang tak til Alkjær, fordi han har brugt megen af sin tid vedr. PE/R-vogne til glæde for LOKOMOTIVET's mange læsere.

Red.

DSB litra Tdgs 930

I nr. 11 nævnte vi ROCO's Tdgs-z 932 som en nyhed, der uden besvær kunne anvendes som en dansk Tdgs 930, idet helhedsindtrykket er korrekt. Og det tror pokker, at den fremtræder korrekt! Modellen er en Tdgs 930. Det er katalog-angivelsen, som er forkert, oplyser Jan Lundstrøm, Næstved. Selv på modellen står Tdgs-z 930, og svarer 100 pct. til de danske Tdgs i nummerserien 574 0 000 - 019, bygget Talbot 1966.

Kan man se gennem fingre med en lille hældning ved stigen i gavlen - og hvem kan ikke det - passer den også til nummerserien Tdgs 574 0 020 - 049, bygget Talbot 1968. Endvidere haves Tdgs 930 med numrene 574 050 - 299, der alle er bygget hos Scandia 1969-72.

Så nittetællerne har intet at betænke sig på! For øvrigt har et par læsere ikke været i stand til at få fat i nævnte Humbrol-farve HF 6 chokoladebrun til litra Tdgs, og efterlyser en korresponderende farve. Vi har fundet at Humbrol nr. 98 chokoladebrun er den farve, som matcher bedst, og den skulle være til at finde i enhver velassorteret hobbyforretning, da det er en standardfarve i Humbrol-programmet.

EM-rejsegodsvogn

Børge Jensen, Holbæk, skriver vedrørende EM-vognen i nr. 12:

»Jeg har et par kommentarer til jeres EM-vogne, som bygges i nr. 12, fordi der forekommer et par fejl som jeg mener, man bør rette:

EM-vognen (før 1941 litra EQ) har aldrig fået eller haft vacuum-udstyr, eftersom alle de motorvogne EM (EQ) blev anvendt til, fra begyndelsen var udstyret med trykluftbremse (ML, MP m.v.) Derfor fik EM ved ombygningen ikke monteret vacuum-bremseudstyr. Hvorfor skulle man dog det?

Tegningen af EM-vognen side 21 er også lidt forkert. Gavlen viser en bredde på ca. 28 mm, hvor den skulle være 30 mm. Endvidere skal døren have brædderiller, hvor der på tegningen er markeret en »pladedør«. Og tegningen gælder kun for EM 6983-91, der havde trykluftledning. Disse vogne var ombyggede fra QB. De to sidste vogne - EM 6981-82 - var ombyggede fra QG-vogne, der var lidt højere. Forskellen på de to Q-vogne (EM-

vogne) var 175 mm, i HO altså 2 mm, så der er ikke den store afvigelse, men den er der!

Forannævnte kan synes at være småting, men der er jo mange som hænger sig i detaljer (som f.eks. mig), så derfor disse bemærkninger«.

B. Jensen, Holbæk

PS: Hvad med en byggebeskrivelse af ML-vognen i HO. Den har en gang været i »Modeljernbanen« i skala 1:45, men jeg har aldrig set den omtalt i HO.

LOKOMOTIVET: Vedrørende ML-vogn, så har flere læsere ytret ønske om tegning og byggebeskrivelse af denne ML, så det er noget vi kigger på! Svar til EM-vognen: Ja og nej! Med hensyn til tegningen er den 100 pct. korrekt til litra EM 6983-91, men lidt forkert til EM 6981-82. De to sidstnævnte vogne var både lidt bredere og højere end de første 9 vogne. Guldbæk har på sin originaltegning markeret rigtige numre (EM 6983-91), hvor vi har tilladt os at »luske« de to sidste - lidt større - vogne ind, da vi tænkte at mange mj'ere nok gerne vil have en EM-vogn med trykluftbremse. Men vi burde selvfølgelig have gjort opmærksom på den lille målforskel vedrørende vognene.

Hvad »bræddedør« i gavlene angår, er vi lidt i tvivl. Vi har studeret diverse fotos, og er kommet frem til det resultat, at nogle vogne ved ombygningen blev udstyret med bræddedør, mens andre fik pladerør. Hvilke numre, som fik hvad, kan ikke siges med bestemthed! Vogne, som blev til HA, synes at have pladedøre. Vacuumbremse: Nej, selvfølgelig blev vognene ikke monteret med dette, så vi beklager meget denne bemærkning i nr. 12. Der-

imod er det korrekt at de blev udstyret med trykluftledning hhv. trykluftbremse, og alle vogne havde håndbremse.

Vacuumbremsen var i 1932 ved at blive afløst af trykluftbremsen, og var i 1943 indført på alt rullende materiel hos DSB (som var i drift).

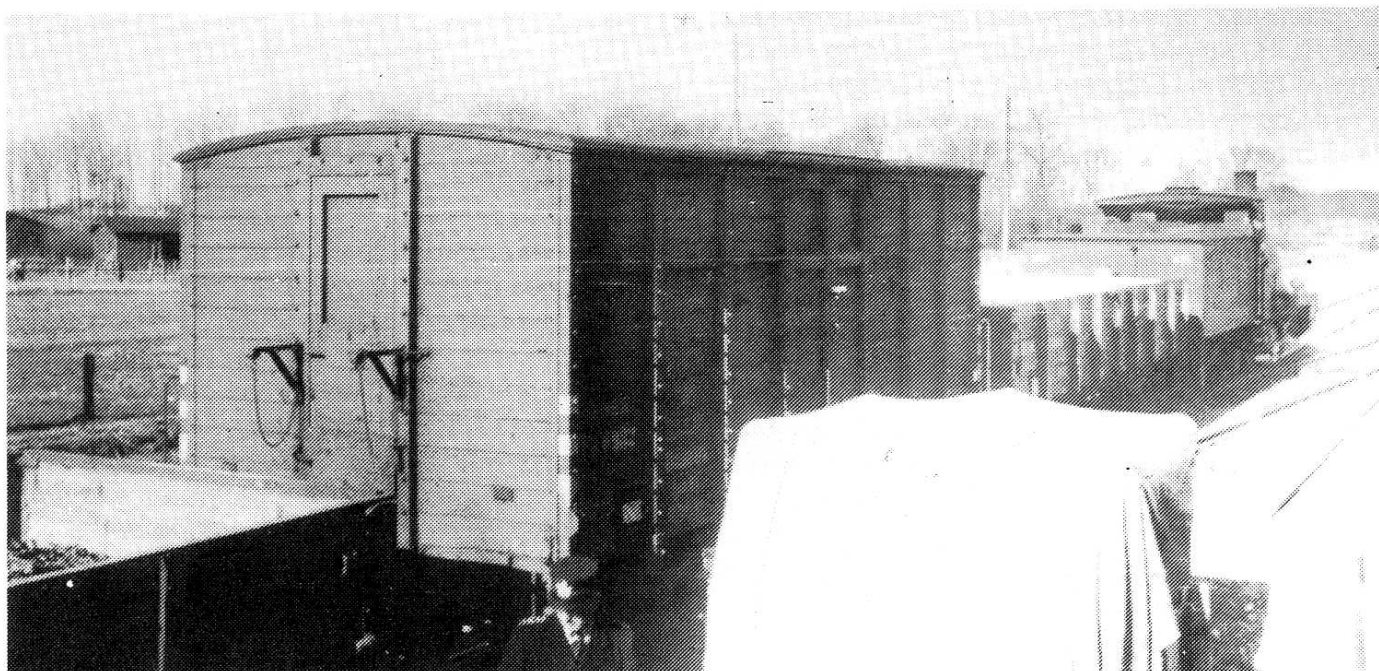
Om bremsetøj i virkelighed og model vender vi tilbage til i en senere artikel. ●

Signaler

Vor signal-artikel i nr. 11 af P.-E. Harby har givet anledning til et par kommentarer fra læsere, bl.a. Finn L. Sørensen, Vedbæk, som skriver:

»Jeg er lidt forvirret over signalartiklen i nr. 11, idet signalerne - sammenlignet med annoncen fra Næstved Frimærkehandel - synes at mangle beskrivelser af visse signaltyper. Der omtales ikke det i annoncen viste daglyssignal med forgrening til hver side, altså signal B og H med forgreninger. Og jeg mener at have set et signal ved Helsingør, hvor det øverste grønne lys manglede i indkørsels-signalet. Sidstnævnte er måske lidt specielt, fordi der ikke kan gives gennemkørsel (2 grønne lys) ved Helsingør, som er en endestation.

Daglyssignalet med forgreninger til hver side har jeg aldrig set, men det er muligvis et signal fra før min tid. Jeg har jo heller aldrig set et tre-vejs-sporskifte, som f.eks. PECO SL-99, men jeg har dog set fotografisk dokumentation for disse, bl.a. på Københavns Hovedbanegård, vist i ældre



Apropos de i artiklen nævnte EM-vogne nr. 6981-82, så viser vi her et foto af EM 6982 i godstog, fotograferet på Espe Station (Fyn) sommeren 1954. Toget fremføres af G-maskine, der efterfølges af PF eller PJ, hvorpå EM 6982 er koblet til. Læg mærke til at EM-vognen har venstrevendt litrering og hjørnemærker for trykluftbremse (G&P). Døren i gavlen er fremstillet af brædder, anbragt vandret under vinduet.

Foto: Guldbæk, Esbjerg

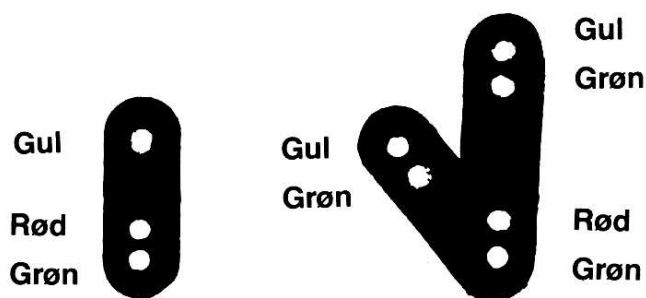
numre af tidsskriftet »Modeljernbanen«. Kan I bekræfte eller afkræfte dagslyssignalet med 2 forgreninger?»

LOKOMOTIVET: Vi har spurgt vor signalekspert, civilingeniør James Steffensen, der svarer, at daglyssignalet med to forgreninger *teoretisk* godt kunne eksistere i Danmark, men har i praksis aldrig været anvendt. På visse strækninger ville det endda have været muligt at have to forgreninger på samme side af signalet, bl.a. på den indre godsbane, men sådanne har aldrig været opstillet. Altså, daglyssignaler findes kun med forgrening til *en af siderne*, og kun på forgreningsstationer. Vedrørende indkørselssignalet ved Helsingør, så er det korrekt at sækstationer af naturlige årsager ikke kan vise gennemkørsel, hvorfor gennemkørsel lanternen er fjernet.

Det gælder således også Rødby Færge og Kalundborg.

Men dette »specielle« signal - med lanternerne gul-rød-grøn i nævnte rækkefølge - er ikke alene placeret som indkørselssignal på sækstationer. Også stationer, der har en »mindre« sidebane tilsluttet, findes signalet. Det er stationer, hvor sidebanen henregnes for at »ende« på stationen, trods det, at der faktisk **kan** foretages gennemørsel ad øvrige spor. Eksempler på sådanne stationer er f.eks. Roskilde, Næstved og Odense.

I Roskilde og Næstved er det Køgebanens spor, som har disse indkørselssignaler, mens det for Odenses vedkommende gælder indkørslen fra Svendborg. Andre stationer i samme kategori er Langå og Struer, hvor Viborgbanen ender.



De i artiklen omtalte danske signaltyper, hvoraf forgreningssignalet er det eneste kendte (ved Vigerslev), mens det andet er meget almindelig på »tilslutning« og endestationer.

I øvrigt var de i artiklen viste signaler også kun de »mest almindelig« forekommende typer, og derfor var det specielle indkørselssignal heller ikke afbildet. Vi vil senere komme ind på placering og anvendelse af signaler i mere speciel udgave, både i virkelighed og model. Indtil videre vil vi nøjes med en skematisk gengivelse over DSB's signalreglementer gennem tiden:

Signalreglement af	Bemærkninger
--------------------	--------------

1890	Det første egentlige fælles signalreglement gældende for DSB. Bliver udgivet i hæfte på 90 sider. Strækings- og bloksignaler: Rød = »holt« Grøn = »kjør langsomt« Hvid = »banen i orden« (fri bane) Belysning ved olielamper. Stang- og trådtræk anvendes til betjening af signaler og sporskifter.
------	--

1903	Strækings- og bloksignaler får 2 arme, der begge kan stå vandret, henholdsvis i 45 gr. stilling. Det hvide lys = fri bane, ændres til grønt, således at grøn betyder køre og køre igennem. Hvidt lys afskaffes, og brandgult lys indføres på forsignaler, der tages i brug i 1903. I 1901 indføres det første sikringsanlæg i København med elektriske betjente signaler og sporskifter.
------	---

1923	Fremskudte signaler placeres i en fast afstand på 400 mm fra hovedsignalet. De fremskudte signaler får gas-blinklys af fabrikat AGA. Togvejssignalet indføres, idet der bliver en arm for hvert spor. I 1929 bliver Ringsted, Frederiksberg og Hellerup udstyret med togvejssignaler for udkørsel efter daglysprincipet. I 1932 indføres dværgsignaler på Århus Station.
------	--

1935	Ved ibrugtagningen af lyntogene i 1935 ændres signalreglementet helt og holdent, idet togenes hastighed forøges til 120 km/t. SR 1935 indfører derfor fremskudte signaler (»trebegrebssignal«) med 2 grønne blinkende lys til angivelse af, at indkørselssignalet viser »køre igennem«. Samtidig indføres automatisk linieblokanlæg mellem København H-Hellerup. Fremskudte signaler placeres 800 m fremme. Daglyssignalerne - hoved- såvel som fremskudte signaler - får samme betydning som armsignaler. Dværgsignaler til styring af rangering på stationsterrænet indføres.
------	--

1944	Lille revision af SR 35. Udgives nu som løsbladssystem. Indførelse af
------	---

trebegrebssignaler ved forgreningsstationer. I øvrigt ingen større ændringer i forhold til SR 35.

1953 PU-signalet indføres (sammen-smeltning af togvejs- og dværghsignal). SI- og SU-signaler indføres (Stationsindkørselssignal/Stationsudkørselssignal).

I 1961 bytter den røde og gule lanterne plads i hovedsignalet, således at det gule lys over det grønne betyder »kør med nedsat hastighed«.

1975 Alle armsignaler afskaffes, og dagslyssignalerne bliver enerådende. Endnu i 1981 finder man dog over 100 armsignaler af forskellig type på danske strækninger.

I hosstående artikel er nævnt lidt »specielle« signaler, som ikke er så specielle endda, hvilket har fået os til at gå i Guldbæks arkiv for at finde rigtige specialiteter. Og som altid - når det er Guldbæk - er der gevinst. Vi fandt disse to herlige »blandingsignaler« af ganske sjov karakter:

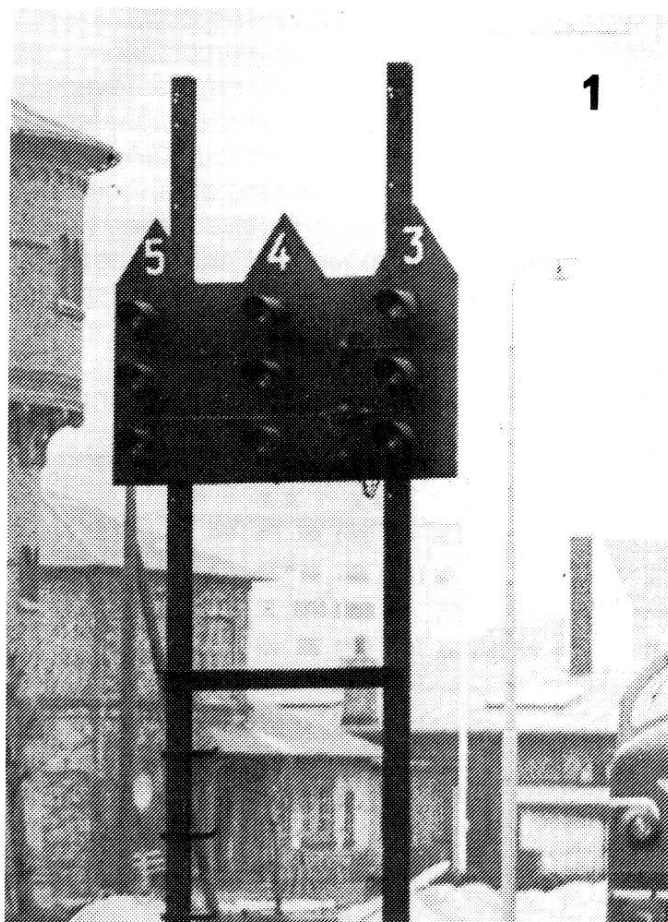


Foto 1: Et trippel-rangersignal af daglystypen, som man i sin tid kunne finde på gamle Ålborg Station. Signalet var anbragt mellem remisen og togvejssporene nord ud af stationen, og gjaldt de efterfølgende 3 personvognsdepoter. For tilstræk-

kelig tidlig varsling var signalerne opstillet foran sporviften, sådan at rangervejindstillingen kunne ses fra det krumme udtræksspor i vestsiden langs med Kildeparken, og af pladshensyn var de anbragt samlet på en dobbeltstander imellem sporafgreningen til remisen og afgreningen til depotsporene.

Ud over at være 3-i-en-daglyssignal, er signalet besynderligt, idet det ikke alene fører de krævede gule og blå lanterne, men har en tredje lanterne, der var hvid. Farverne var - regnet ovenfra: blå, gul og hvid, hvoraf de to øverste repræsenterede bevægelsessignaler, mens det nederste (formentlig) viste, til hvilket spor, skifterne var indstillet, da man ikke fra den syd for signalet liggende sporrist kunne se sporskiftelygterne til depotsporene! Sidstnævnte er et gæt, så derfor kunne vi godt tænke os at vide mere, og hvis nogle af læserne kender mere til emnet, så kontakt os venligst pr. brev. Adresse foran i bladet.

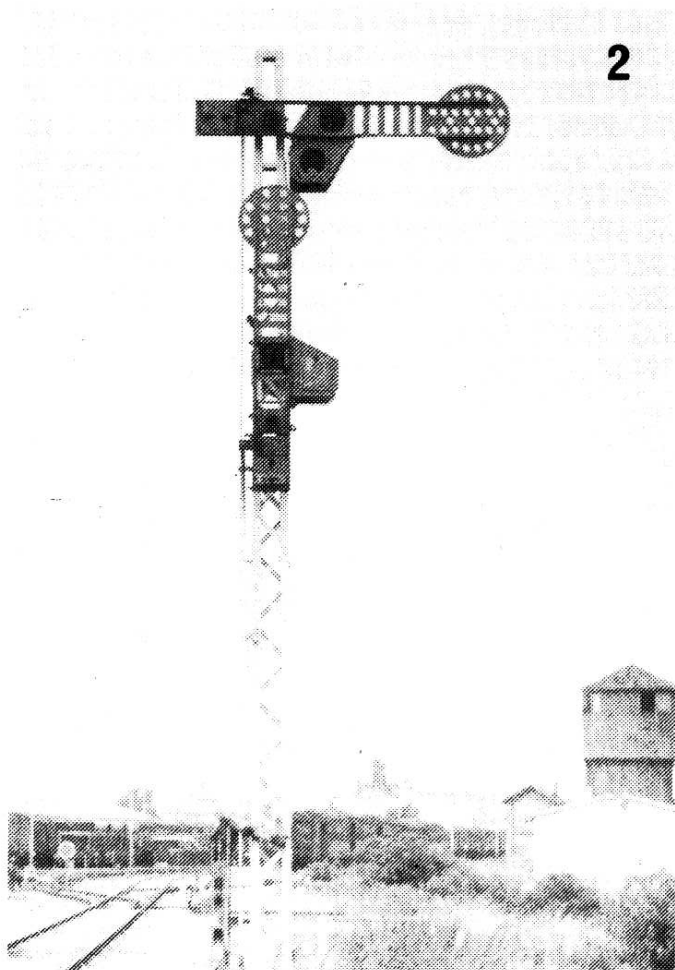


Foto 2. Et noget usædvanligt armsignal, nemlig dansk-tysk signal i Tønder, set fra syd. Normalt står underste arm på danske signaler enten vandret eller i 45 grader vinkel. På det viste signal ligger armen lodret med selve signalmasten, akkurat som på tyske armsignaler. Foto taget i 1969.

● Begge fotos af Guldbæk

TOGKÆLDEREN

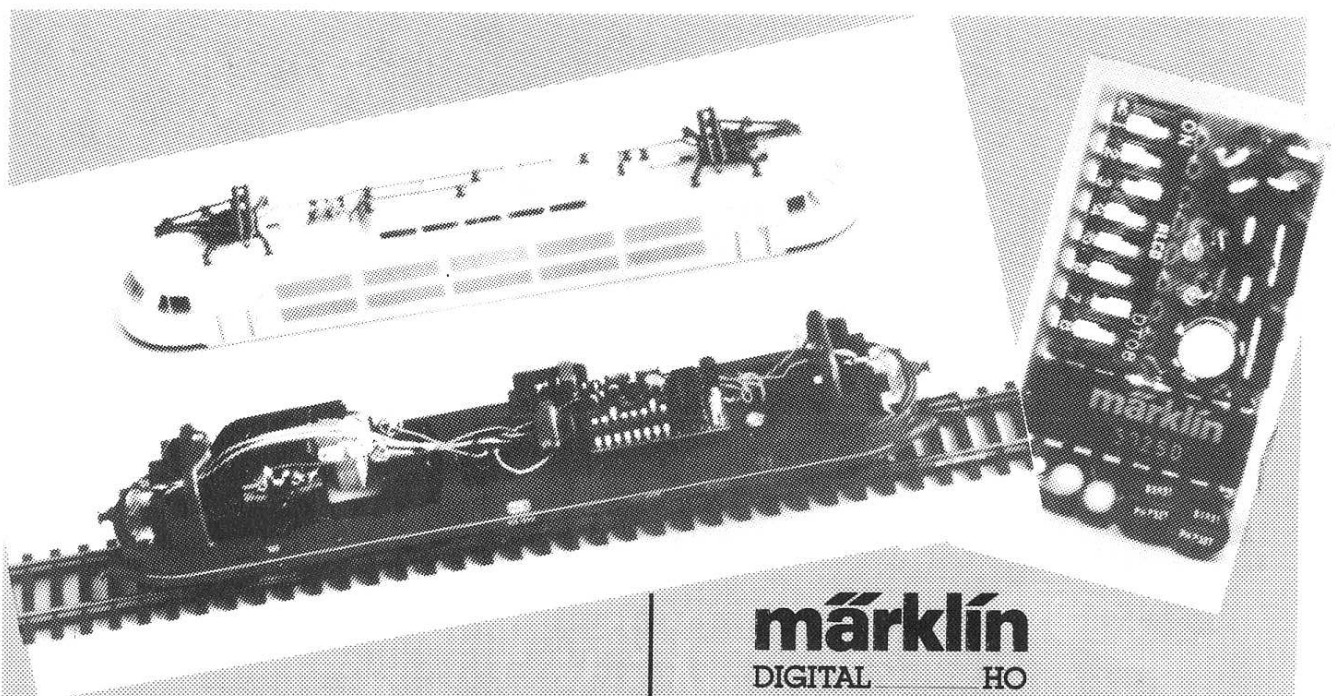
– forretningen med fut i...

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

NYE TIDER

märklin

DIGITAL _____ HO



Efter digitalkursus skulle vi være klar i september til at betjene vore kunder og levere nyheder.

Kom og prøv demo-anlæg med digital.

Du kan også ombygge dit konventionelle lokomotiv til det nye system.

märklin

DIGITAL _____ HO

Kommende danske nyheder fra Märklin i efteråret:

Bn-regionalvogn, GS lukket godsvogn, DSB litra F damplokomotiv. Reklamevogne i begrænset oplag: Sort Guld, Høng Camembert og Marina Fest-sild på 4415-vogne.

Åbent:

Mandag-torsdag 10.00-17.30

Fredag 10.00-20.00

Lørdag 9.00-14.00