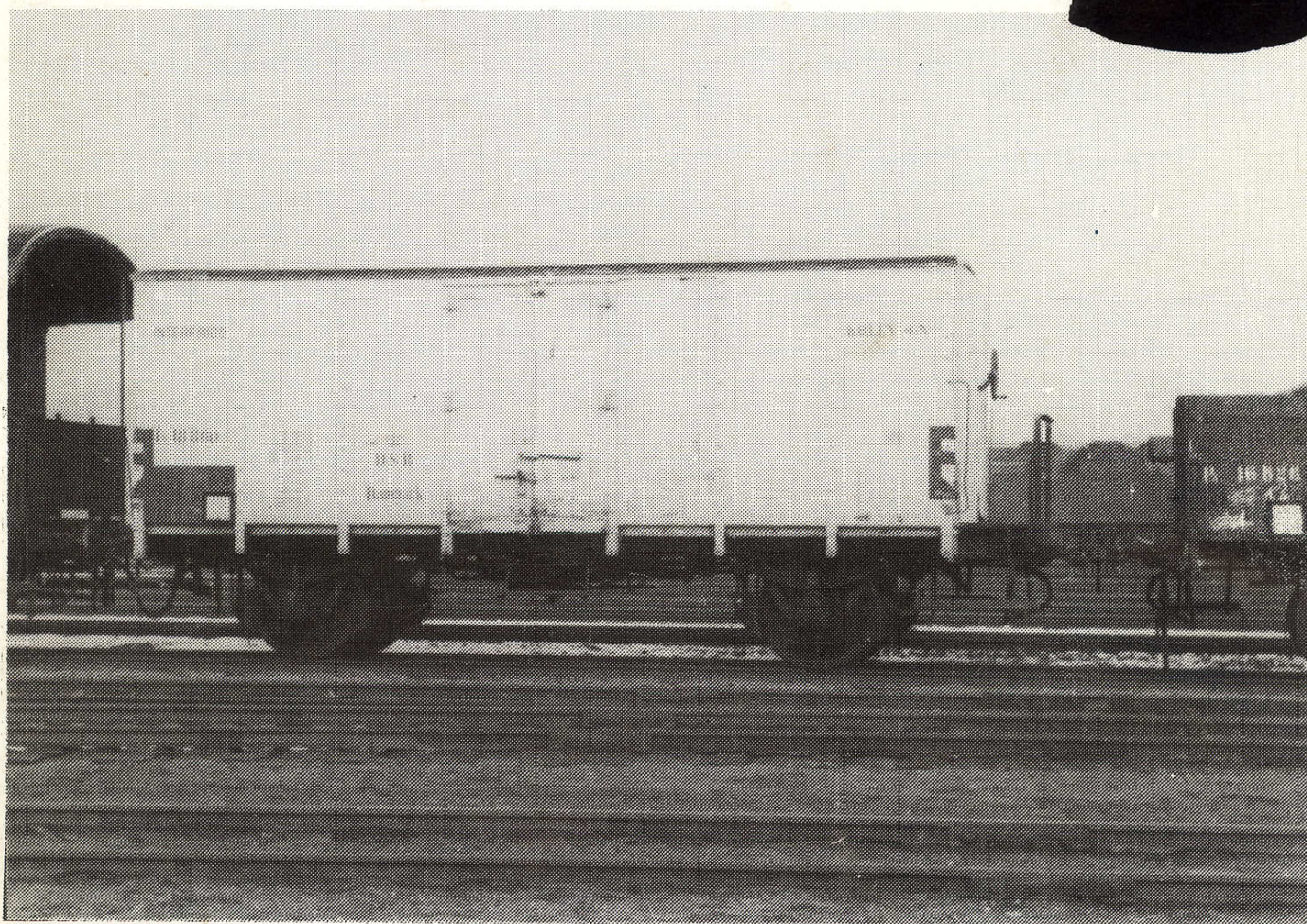
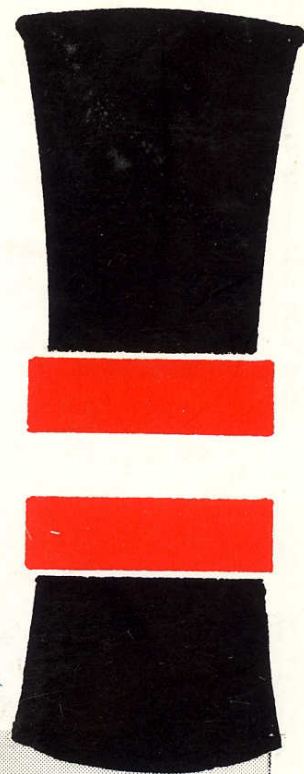


LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER



DSB har gennem tiderne haft en mængde forskellige typer af hvide vogne, så naturligvis bør disse også repræsenteres på modeljernbanen. Vi har denne gang, som side-5-vogn, valgt en vogntype, der passer ind i tiden 1938-1969, nemlig litra IB. Her ses en af vognene, IB 18 860, oprangeret i blandetog i Kalundborg, marts 1962.

Foto: K.E. Jørgensen, Hvidovre

15

1. marts
1987
4. årgang

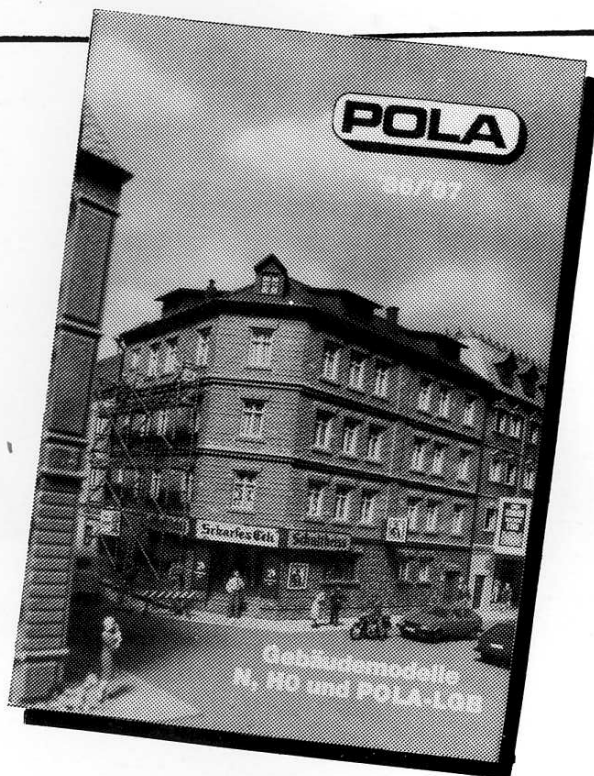
Kr. 25,-
incl. moms
ISSN 0108-9307

POLA

Over 260 prisgunstige
samlesæt i skalaerne
N - HO - LGB

POLA's sortiment indeholder fint detaljerede bygninger og dioramaer, som passer til alle anlæg, både tyske, svenske, danske, østrigske og amerikanske m.v. Og POLA's bygninger er lette at samle.

Kataloget kan fås hos den nærmeste POLA-forhandler. Der er mange ideer at hente hos POLA!



POLA-KATALOG 86/87 ... kr. 20,-

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:

*Giv dine modelbiler
en omlakering med*

BADGER 250-1

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

Single-Action. Kr. **229,-**

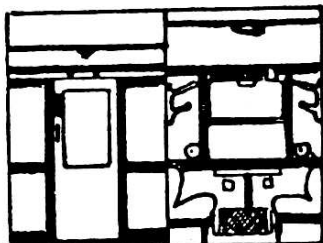
Dette nummer af LOKOMOTIVET er helt usædvanligt. Det indeholder usædvanligt mange tegninger, har et usædvanligt langt »Sporskifte«, har usædvanligt meget 1:1 stof o.s.v. Årsagen skal søges i det forhold, at mange hidtil bragte emner har givet så mange forespørgsler og tilføjelser, at vi synes, vi én gang for alle, bør bringe dette. Mange læserbreve har måttet ligge over, så også her har vi medtaget så mange som muligt.

Vi bringer heller ikke så mange farver. Af økonomiske årsager havde vi to valg: at trykke 68 sider med farver eller 72 sider uden farver. Vi valgte det sidste, idet vi synes, det tjener læserne bedst. Men farverne kommer igen.

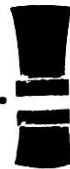
Fremtidsplaner: Det er svært at spå! Alene vort løfte om at bringe »el i virkelighed og model«, har vi brudt, så vi tør dårligt love noget specifikt. Imidlertid kan vi med nogenlunde sikkerhed love følgende emner taget op: Trækraft: Damplokomotiver litra R og T, litra HSI, ML-motorvogn samt trækraft fra privatbanerne. Endvidere åbne vogne litra PJ, syrevogne litra ZS, åbne vogne litra PB, kølevogn IKT, alle DSB, samt flere forskellige vogntyper fra privatbanerne. Af midtersidetegninger påtænker vi at bringe CP-vogne, de nitte- de CA/CAR/CAE, og de korte populære vogne CQM og ATM. Guldbæk fortsætter med sin serie om bygninger til modeljernbanen, og vi har artikler om modeljernbanens elektronik liggende. Og så mere specielle, men absolut nødvendige emner, har vi klar, bl.a. en artikel om, hvordan man planlægger køreplanskørsel.

Forretningsføreren meddeler, at det huler kraftigt i lageret af tidligere numre. Så har man ikke disse, bør man bestille nu. Genoptryk vil ikke finde sted. Endvidere har alle abonnenter fået nyt abonnementsnr. Det har ingen praktisk betydning for disse, ud over, at man ved fremtidige henvendelser bør referere til dette nummer. Så kan vi bedre fremfinde »akter« m.v. Ellers er omnummereringen blot et internt hjælpemiddel, når vi skal distribuere bladet.

Og hermed velkommen til nr. 15.



**LOKO
MOTIVET**



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn. Dets formål er at udbrede kendskabet til jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter m.v.

Alle medarbejdere er ulønnede, og arbejdet i redaktionen er rent fritidsarbejde. Evt. overskud fra bladets drift skal ifølge vedtægterne gå til fremme af modeljernbaneinteressen.

LOKOMOTIVETs officielle adresse:

Torben Bejerholm
Daddelvej 9 . 4700 Næstved
Tlf. 03 73 25 38 ml. kl. 18.30-21.00

Redaktionen:

Steffen Dresler (SD), ansvh. redaktør
Tlf. 03 73 36 96
Torben Andersen (TA), redaktør og lay-out
Tlf.

Forretningsfører (herunder annoncer):

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

Medarbejdere:

Anna-Christina von Bauditz, Vamdrup (ACvB)
Jens Bruun-Petersen, Ribe (JB-P)
J. Guldbæk-Christensen, Esbjerg (JGC)
Hans Nygård Jensen, Næstved (HNJ)
Claus Jensen, Rønnede (Claus)
K. E. Jørgensen, Hvidovre (KEJ)
Hans Jørgen Jørgensen, Struer (HJJ)
Flemming Meisner, Næstved (FM)
Henning Orłowicz, HO
Sv. Å. Rikard, Brabrand (SAR)

Konsulenter:

Mogens Duus, Horsens (MD)
Jan Valeur, København (JV)
James Steffensen, Lyngby (JS)

Sats:

Per's Fotosats, 4800 Nykøbing F.

Tryk:

I. T. Reklame & Tryk, 4700 Næstved

Alle artikler og skemaer copyright LOKOMOTIVET OG FORFATTEREN (signaturen). Efter af artikler og annoncer forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVET's redaktion eller forretningsfører.

De i artiklen fremførte metoder og synspunkter er forfatterens egne og deles ikke nødvendigvis af bladet.

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

Oplag: 1.600 eksemplarer.

Bladet udkommer i månederne august, november, marts og juni (= 1 årgang = numre).

Flere

HVIDE VOGNE

til modeljernbanen

Dette nummers side 5-vogn var en opgave fra den gamle redaktør. Den lød: Byg en IB-vogn på en Liliput-undervogn, hørende til katalog-nr. 248 51-54. Det var ingen tosset idé, selv om jeg i første omgang var lidt skeptisk. Man får nemlig herved en færdig undervogn, der uden besvær kan anvendes til nævnte vogn.

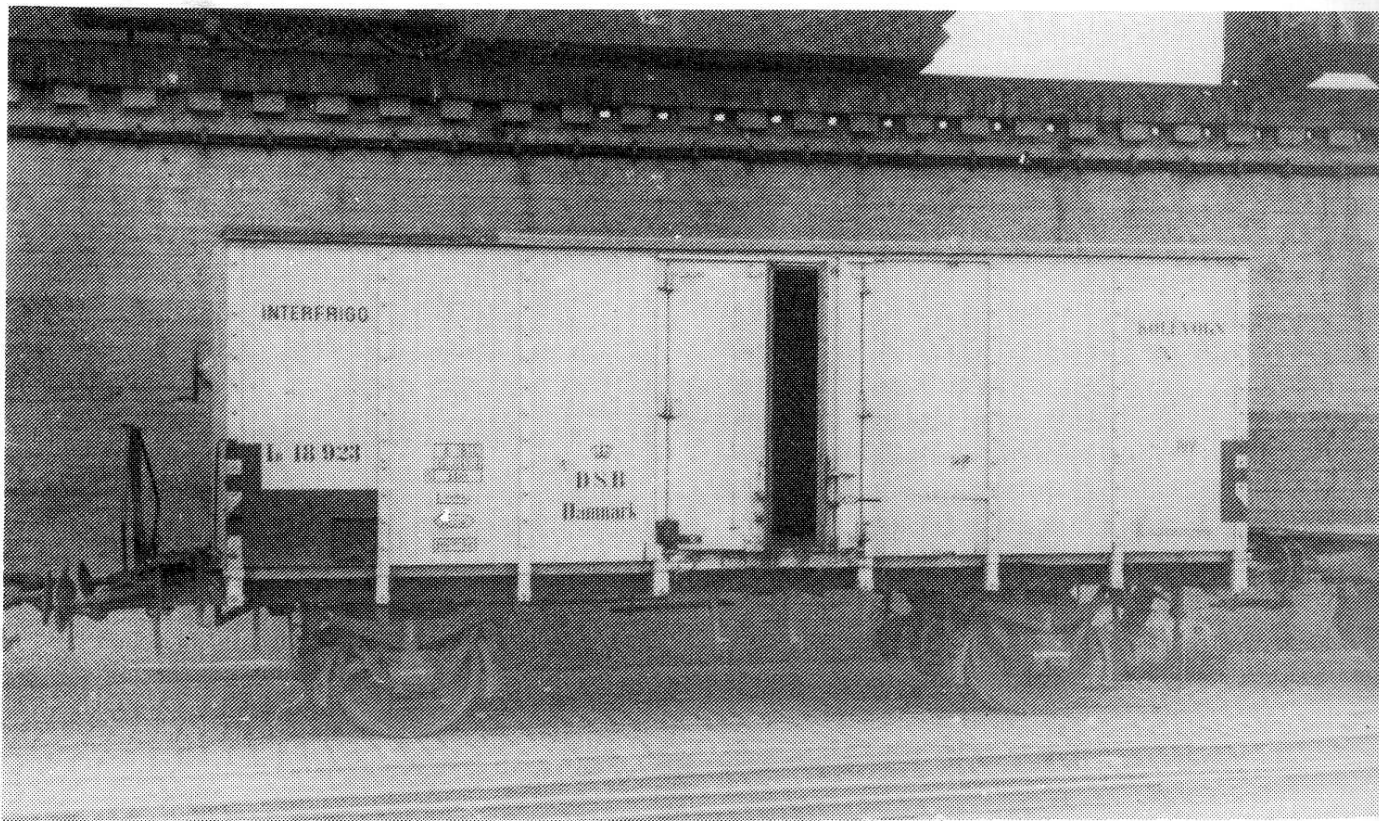
Jeg bør dog ikke undlade at gøre opmærksom på, at akselafstanden bliver ca. 5 mm for stor, men når man betragter den færdige model, ser det pudsigt nok korrekt ud. Jeg kan ikke give anden forklaring end at øjet snydes ved at forbilledet bliver omsat til en

langt mindre målestok, hvor øjet ikke rigtig kan opfatte »nedskalingen«. Prøv at sammenligne modellen med fotos og tegninger, og døm selv! Det er vanskeligt at se forskellen. Man skal frem med »målepinden« for at opdage fejlen.

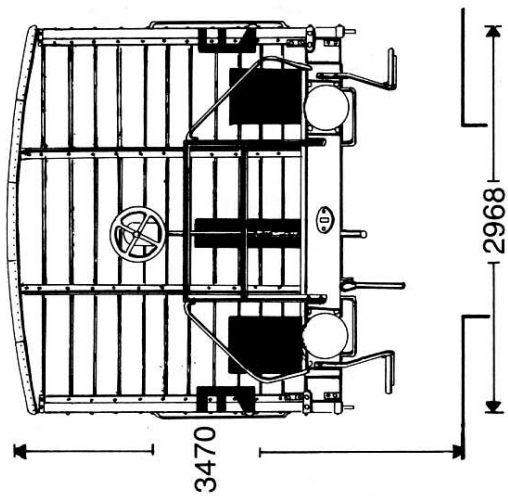
Så det er bare om at komme i gang med hobbyværktøjet.

Bygningsforberedelse

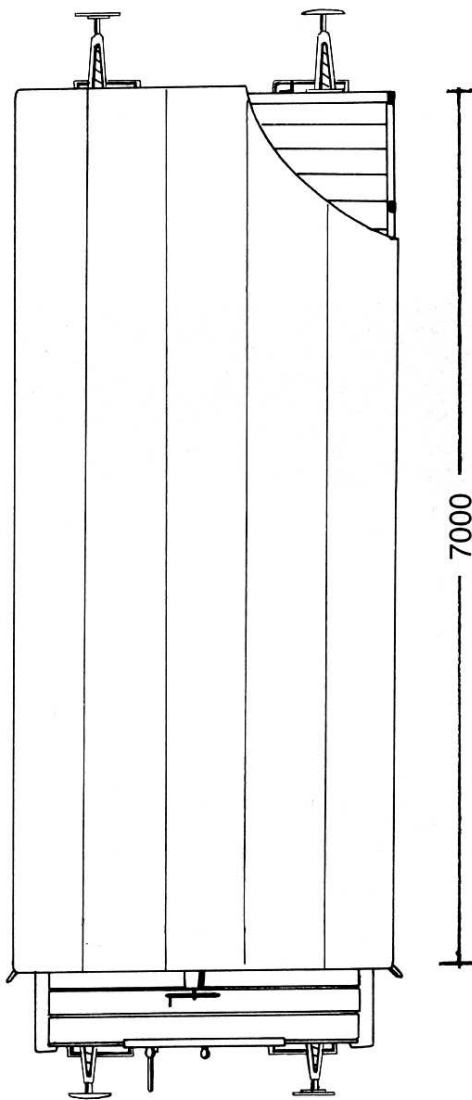
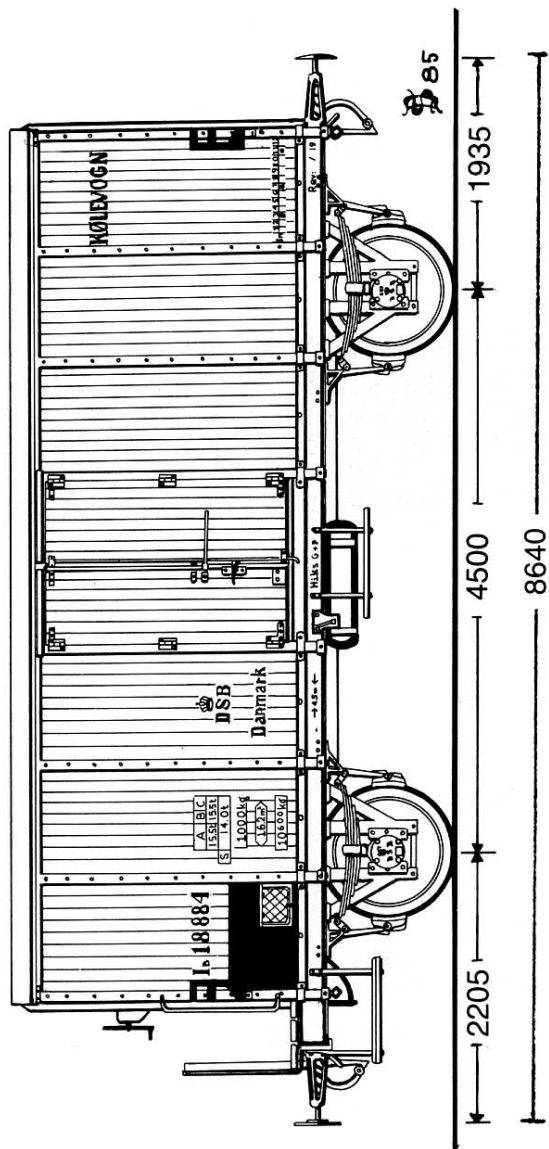
Vi beholder undervognen som den foreligger. Den kan for øvrigt købes som løsdel. Både akselgaflen, trin m.v. bibeholdes. Det eneste som afskæres er pufferne, ligesom



IB 18 923 i København, 1963. Denne vogn har fået en ekstra påskrift, nemlig INTERFRIGO oven over nummeret. På højre side ses det traditionelle KØLEVOGN i rødt. Fotos beviser, at ikke alle vogne havde de to påskrifter. KØLEVOGN var dog at finde på de fleste vogne. Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre



DSB IB 18 951-19 000



DJM

1:87

Type: Hvidmalet kølevogn

Regi: DSB

LITRA NR.

Bygget: 1938-40 (omb.)

Tegnet: Steffen Dresler, 1985

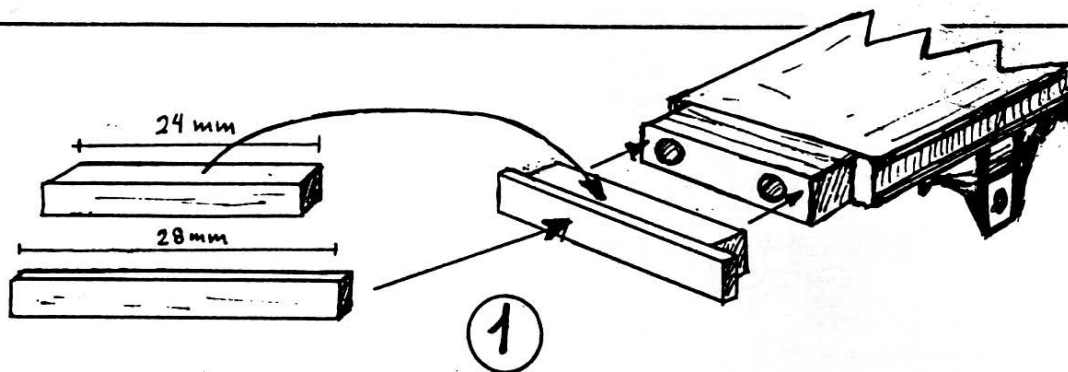


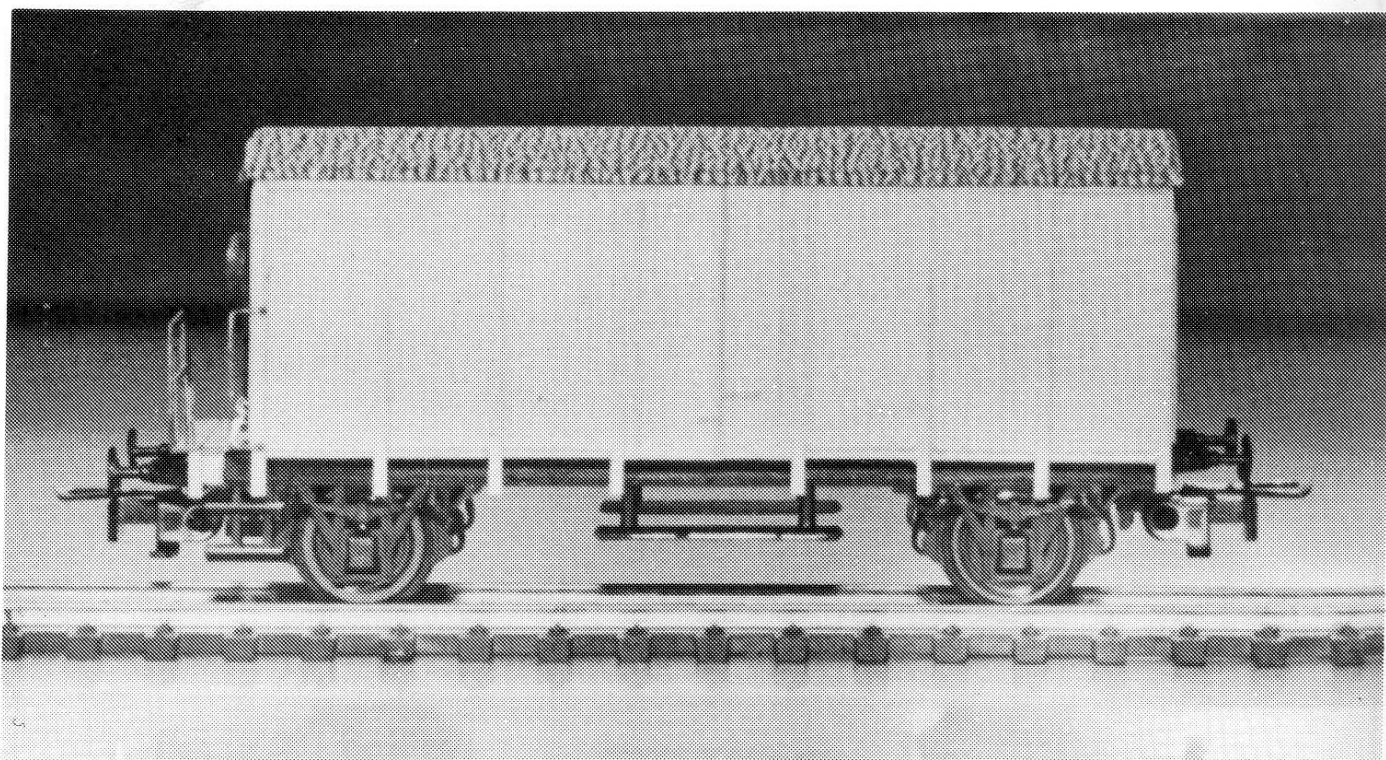
Fig. 1 viser forlængelse af Liliputs undervogn ved hjælp af plastprofiler. De to stykker, hhv. 24 og 28 mm lange sammenlimes og anbringes på undervognen. Limes med Araldit eller Bostik kontaktklim.

konsoller under vangerne fjernes med kniv og fil. Når pufferne er afskåret, skal vognen være 82 mm målt over pufferplanker. Det er vel overflødig at nævne, at koblinger fjernes inden operationerne går i gang! Gem de små koblingsfjedre godt, så de ikke bliver væk!

Da Liliputs undervogn i denne tilstand er for kort til rigtig længde, må vi forlænge den.

Det gør vi i den ende, hvor bremseplatformen skal være. Herved opnår vi også, at platformen får den rigtige størrelse. Vi gør det på den simpleste måde: Bremseplatformen forlænges med en plaststrip 3 x 2 mm i en længde på 24 mm, mens den rigtige pufferplanke udskæres af plasticstrip 4 x 1 mm i en længde af 28 mm. De to stykker sammenlimes som vist på figur 1, således at den

(teksten fortsættes side 9)



DET ER IKKE FOR DOVENSKABENS SKYLD! Det er for læsernes. Nemlig, at IB-vognen ikke er færdig-malet og litreret. Ligesom ved Ibpls-vognen i vort blad nr. 13, gengiver vi den »færdige« IB-vogn i »rå« til-stand, således at det er muligt for læserne at se detaljerne uden disse er dækket af tilsmudsning (patina) og andre distraherende farver. På fotoet ses tydeligt, hvordan vognkassen er opbygget, og især fremgår det klart, hvorledes bremseplatformen er forlænget (hvide pufferplanker).

2

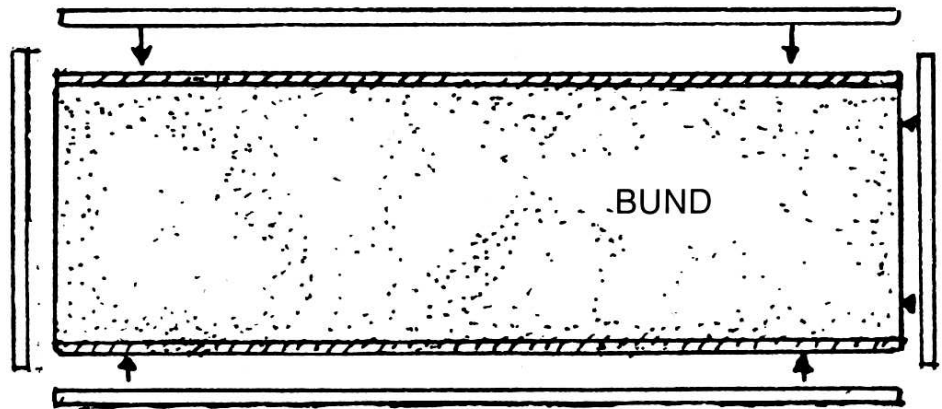
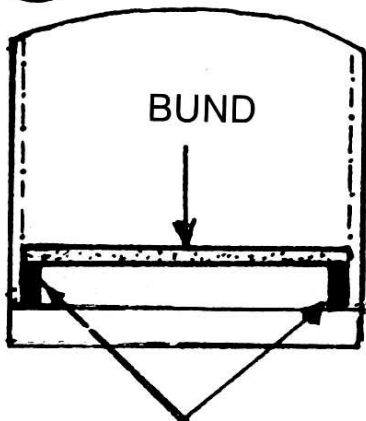


Fig. 2 viser samlingen af vognkassen til IB set oven fra. De skraverede strimler i siderne, markerer de små sidelister, der støtter vognbunden. Listerne er placeret under bunden. Se tegning 2A.

2A



Tegning 2A viser samling af vognkasse set fra gavlene. Som det fremgår af tegningen skal støttelister for vognbunden flugte med underste del af vognsiderne.

Hertil går underkant af siderne. Alt herunder udgør pufferplanker.

Støttelister for vognbund

78 x 5 x 1 mm

2B

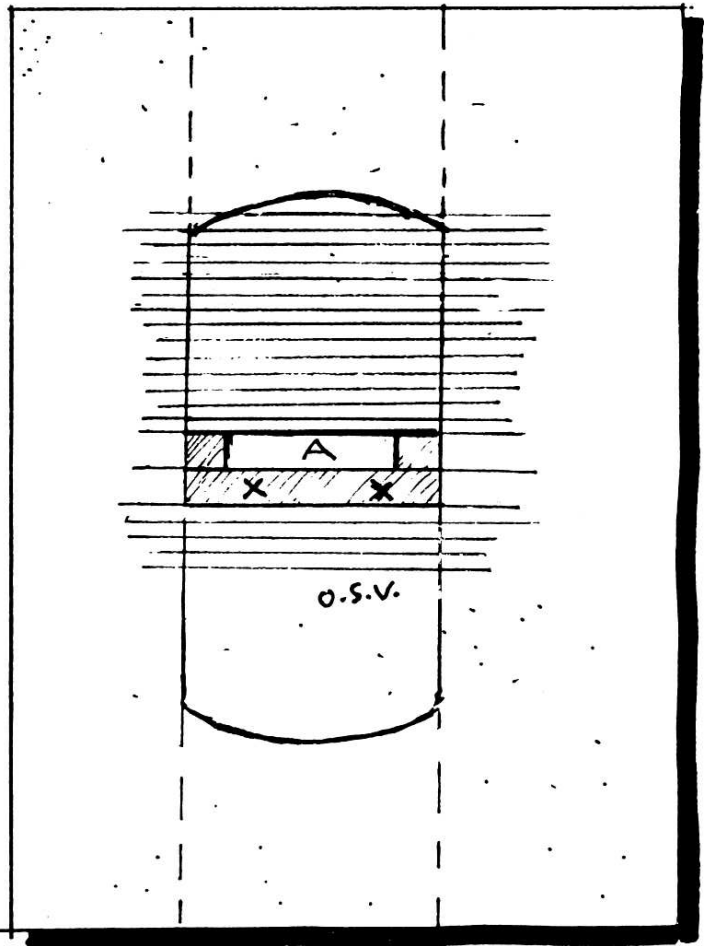
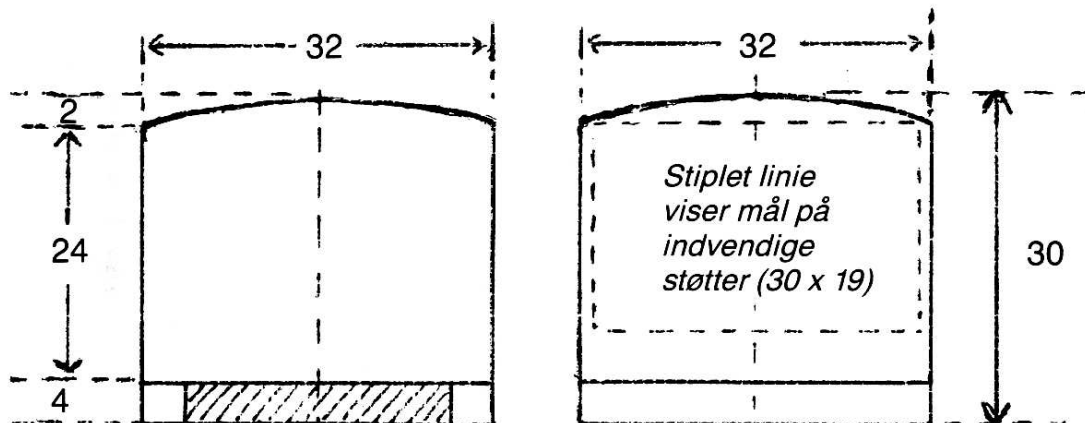
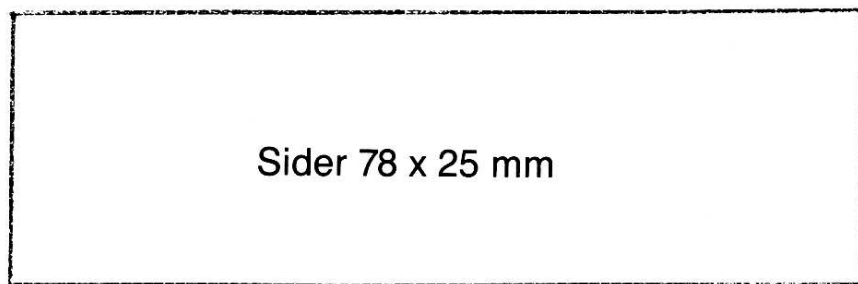


Fig. 2B fortæller lidt om opmærkningen af gavle til IB (kan også praktiseres på andre vogntyper). Først opmærkes gavlenes mål »pufferplanke-til-pufferplanke«, hvorefter der med rillekniven og en stållineal indridses tværliggende 2 mm brædder. Først herefter udskæres gavlene. Krydsmarkeringer viser placering af puffer, og det kan svare sig at bore hul til disse (2 mm Ø) inden udskæring. Den ene gavl har indhak for plads til bremseplatform.

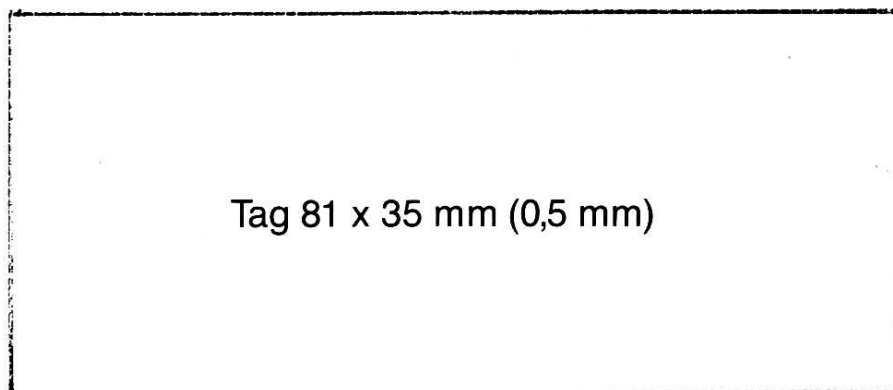
Styklistetegning til fremstilling af vognkasse litra IB

Alt fremstilles af 1 mm tyk glat plasticard



Gavl med bremseplatform

Gavl uden bremseplatform



samlede forlængelse bliver 3 mm (2 + 1). Herefter limes delen(e) på Liliputs undervogn i den ende, hvorpå vi senere kan anbringe både vognkasse og bremseplatform. Længden over pufferplankerne bliver herefter 85 mm, inden vognkassen placeret på undervognen.

Vognkassefremstilling

Sporanstrengs (læg mærke til udtrykket) går vi i gang med at fremstille vognkassen, som fremstilles af 1 mm glat plasticard. Bemærk, glat plasticard, ikke rillet. Vi bygger nemlig først et »vognkasseskelet«, hvorpå vi senere limer stolper og lister m.v. Det giver os flere fordele, dels en vognkasse, der passer præcist til Liliput-undervognen og ikke lader sig forskyde, dels får vi eftergjort det lille glatte stykke af den underste vognkasse, man ser lige oven over vangerne (se tegning side 5 og tegning 3).

Altså, et »vognkasseskelet« fremstillet af glat plasticard, hvorpå der senere limes stolper og listebeklædning.

Vognkasseskelettet fremstilles efter tegningerne på modsatte side.

(fortsættes næste side)



Her ses IB-vognen fra bremseplatformsgavlen. Læg mærke til at gavlvæggen har bredere brædder end vognsiderne. Bemærk også håndhjulets placering, og profiljernene på gavlen. Platformen er af ætset messing, og kan købes hos PÅ SPORET. Vognen er bygget af Claus.

Fig. 3 viser i overdreven størrelse påsætning af listebeklædte sider mellem stolperne. Læg mærke til at stolperne rager en anelse længere ud end selve teaktræsbeklædningen.

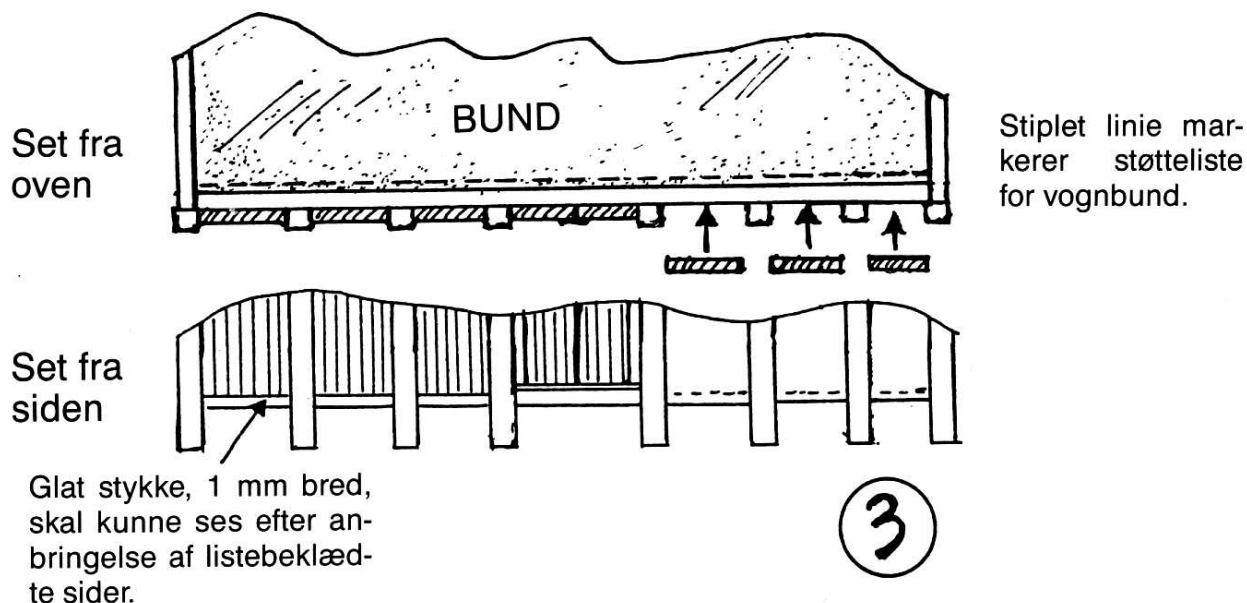
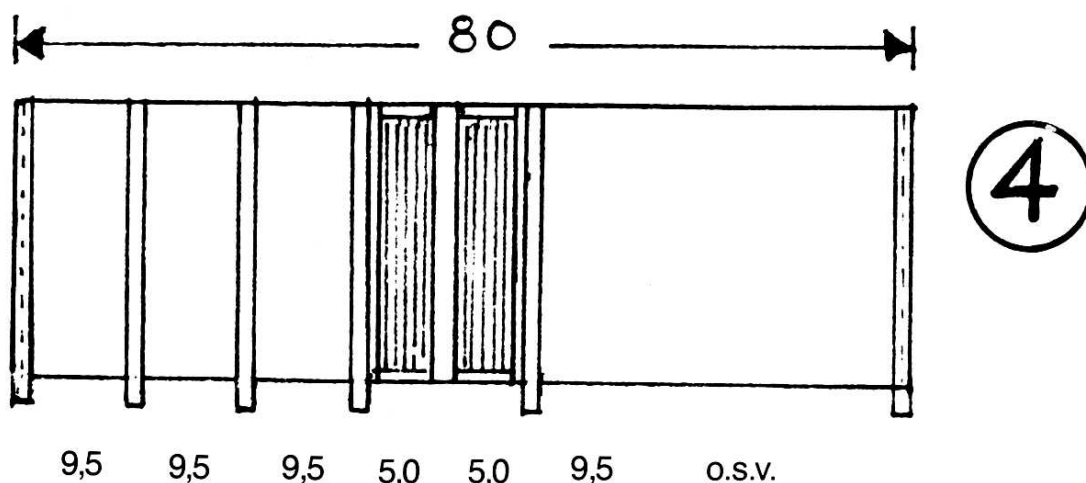


Fig. 4 angiver mål og placering af stolper og døre. Mellem stolperne placeres rillede bræddecard-stykker, 9,5 mm brede, 24 mm lange, 0,8 mm tykke.



Gavlene opmærkes lettest i forlængelse af hinanden (se LOKOMOTIVET nr. 14 side 17, bremsetårn til åbne vogne). Gør det helst på et ret stort stykke plast. Efter opmåling ind-

rides 2 mm brædderiller på gavlestykkerne (se tegning 2B). Læg mærke til, *kun* gavlstykkerne oprilles. Når det er gjort, udskæres gavlstykkerne, og limes sammen med siderne. Husk at delene skal flugte foroven, og at gavlene limes *uden* på siderne. Se tegning 2.

Til støtte for vognbunden, fremstilles 2 strimler plast med dimensionerne 78 x 5 x 1 mm, der limes på vognkassen indvendigt forinden på siderne. Strimlerne skal flugte med vognkassens underkant. Oven på disse anbringes nu vognbunden, som limes fast, fig. 2 A.

Man vil nu opdage, at undervognen passer perfekt til den fremstillede vognkasse, og at der er plads til ekstra vægt mellem bund og undervogn. Det er en meget solid konstruktion.

Til afstivning af sider og tag, fremstilles 3 stk. indvendige støtter efter målene på styklisteregningerne side 8. De fastlimes indvendigt i vognkassen, fordelt med lige store afstande. Når vognkassen er helt tør, tilslibes taggrundingerne på gavle og indvendige støtter samtidigt.

Detaljer på vognkassen - især siderne

Nu kommer vi til den sværeste opgave ved modellen, nemlig opmærkning af døre og

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

stolper. Placeringen af disse skulle fremgå af tegning 4.

Først døren, hvor man fremstiller dørrammerne. De lodrette rammer (stolper) skal være 24 mm lange, og anbringes først.

Derpå placerede de øverste vandrette rammer, længde ca. 5 mm. Rammerne udkæres af plaststrimler i målene 0,5 x 1,0 mm. Hele vognsiden er beklædt med lodrette brædder (lister), og vi anbringer nu først dørfløjene uden på vognsiden. Længden på dørfløjene skal være 21,5 mm med indridsede 1 mm brædder. Mål på dørene, altså 21,5 x 5 mm, alt efter hvor nøjagtig man har anbragt dørrammerne. Tykkelse på dørpladerne 0,5 eller mere nøjagtig 0,8 mm. Når dørene er fastlimet, pålimes de underste dørfløje, ligeledes 5 mm lange. Tilbage bliver et mellemrum i dørene, ca. 1,5-2 mm bred. Her anbringes den sidste dørramme, længde 24 mm (lodret).

Herefter kan vi gå over til anbringelse af de lodrette stolper, der fremstilles på kvadrati-

ske plaststrimler 1 x 1 mm. Længden på stolperne skal være 27 mm. Afstanden mellem dem er 9,5 mm.

De listebeklædte stykker mellem stolperne fremstilles af 0,5 mm plasticard. Eller endnu bedre af 0,8 mm plasticard, så forskellen mellem stolper og beklædning lige netop anes. Brædderillerne skal have bredden 1 mm (modsat gavlene, der er 2 mm brede), og selvfølgelig være 9,5 mm i bredden. Vær opmærksom på, at de listebeklædte stykker kun bliver 24 mm lange, således at den sidste blanke del af den inderste vognkasse kan anes forned. Se tegning 3.

Når siderne er færdige, fremstilles taget og limes på plads. Det skal have dimensionerne 81 x 35 mm, og laves af 0,5 mm glat plasticard. Inden pålimning, forbukkes taget over en bordkant eller lignende.

Gavlene

Gavlen med platform har stivere af U-jern med den åbne side vendt mod hinanden.

(fortsættes næste side)

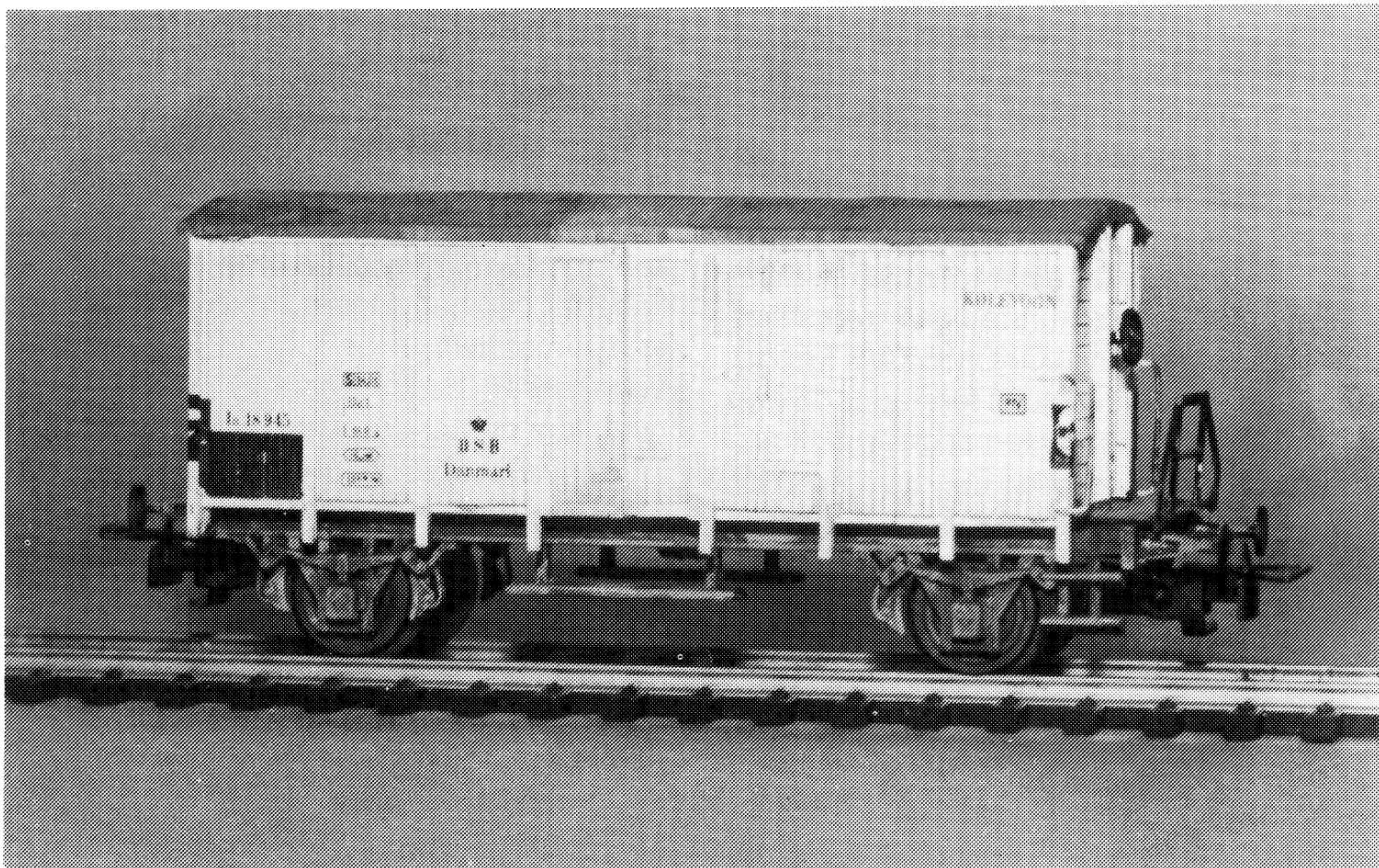


FOTO AF DEN FÆRDIGE IB-VOGN. Vognen er malet efter den i teksten beskrevne metode. Pas på ikke at overdrive »patineringen«. Men en firkant i afvigende farve på taget, giver et skær af ægthed. Model af Claus.

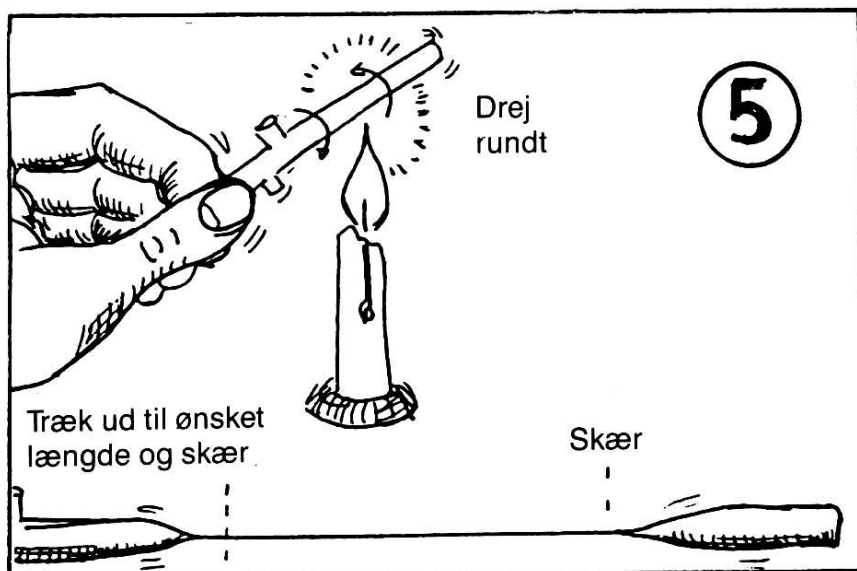


Fig. 5. Sådan kan man lave tynde, runde strimler til dørtaljer. En plastramme fra plast-byggesæt opvarmes forsigtigt over en tændt stearinlysflamme, idet man drejer plaststykket under opvarmningen. Efter et stykke tid, når man føler at plastic'en er blød, trækkes i hver ende, og en tynd tråd kan fremstilles i næsten enhver tykkelse. Skær over, hvor det ønskes.

Stiverne skal være ca. 26 mm lange. Det er bedst at anvende færdige plastprofiler, som bl.a. kan købes hos »PÅ SPORET«. Stiverne skal række fra kanten af taget til underkant af gavl.

Den modsatte gavl har kun stolper af fladjern, og fremstilles af 1 x 1 mm strips, ca. 29 mm lange.

De tynde forstærkningslister i hjørnerne på gavlene skal man kun fremstille, hvis man er sikker på hånden. De er på vor model lavet af 0,25 mm plast, udskåret fra et creme-fraiche-bæger. Endelig er der bremsevinget (hjulet). Det er små plastichåndhjul, købt færdige hos modelbaneforhandlerne som fører Electrotren. De anvendte hjul er Electrotren nr. 346, men kunne også fremstilles som til DLG-vognen i LOKOMOTIVET nr. 10. Selve placeringen af hjulet foretages 15 mm oppe målt fra underkanten af gavlen. Husk, at det skal sidde lidt forskudt til venstre for midten. Spindlen er blot en stump tynd, rund plastprofil, som limes på under hjulet, lodret.

Detaljer

Lukketøjet på dørene er tynd plastictråd, som jeg har fremstillet ved at varme et stykke plasticramme over et stearinlys, og så trukket det ud til en tynd tråd. Se tegning 5. Alle plastbyggesæt leveres med sådanne plastrammer (her er anvendt rester fra MJ-tek

byggesæt). Det kræver lidt øvelse at fremstille så tynde udtrukne tråde, men øvelse gør som bekendt mester!!! På dette stadie limes vognkassen og undervognen sammen med Araldit eller anden Kontaklim.

Derefter opmærkes puffer, og der bores for med bor, 2 mm Ø. Så limes pufferne på plads.

Bremseplastformen er færdigkøbt fra PÅ SPORET. Limes fast med kontaklim, da bremseplatformene er fremstillet i ætset messing.

Maling

Hvide vogne er ofte vanskelige at male. Først og fremmest males vognkassen med en silkemat (halvmat) hvid farve. Her er flere muligheder. Jeg har valgt Humbrol hvid 130, der er halvmat hvid.

Vognkassen bestryges med malingen i et tyndt lag, og når det er tørt, påsættes transfer, her fra PÅ SPORETs sortiment. Selve undervogn og bremseplatform males i en halvmat sort farve, her f.eks. Humbrol 85 eller PP nr. B51.

Når alt er knastørt, gives vognen patina. »PÅ SPORET«s pulverfarver er her fortræffelige, idet alle ønskede nuancer kan opnås. Vognen kan blive meget naturtro, idet pulverfarver består af mikrokorn, der får vognen til at se støvet ud, såvel af bremsestøv som af jord- eller sandstøv. Gjort med omtanke er resultatet forbløffende.

Inden påmaling med pulverfarver, bør man

gennemvæde hele vognkassen med meget fortyndet sort maling (Humbrol 33 + masser af opløsningsmiddel). Den sorte farve vil lægge sig i rillerne og fremhæve vognens bræddesider. Herefter gives »pulverpatina« efter tørring.

Undervognen børstes rustrød Humbrol 70, mens sider og gavle males jord- og støvfarvede, evt. med lidt sort mixet i kulørerne. Pas på ikke at overdrive. Husk, at støv, jord m.m. lægger sig i riller og hjørner eller langs med fremspring. På gavlene er det især forven at støvet lægger sig, for ikke at tale om den sorte røg fra damplokomotiverne.

Og så er det ellers med at få vognen sat i drift, så vi kan få noget flæskesteg...

Slutning

Som nævnt i indledningen har vor model denne gang lidt for lang akselafstand af hensyn til at få korrekte akselgafler. Vil man absolut give korrekt mål på disse, så anbefales det at anvende en ROCO undervogn, der »skæres op« som nævnt i LOKOMOTIVET

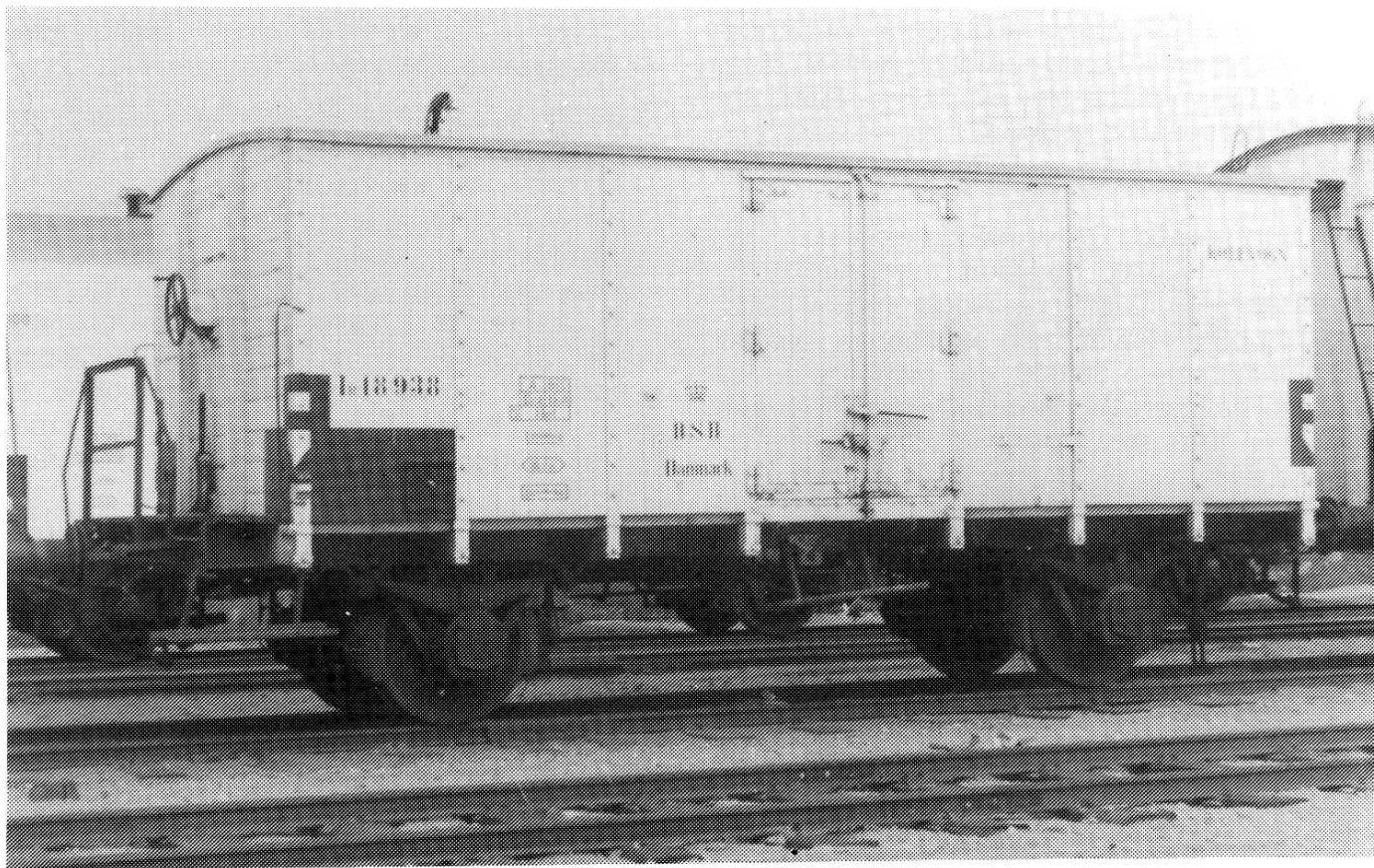
nr. 7 (HJ-vogn) eller nr. 11 (store Q-vogne). Akselgaflerne files flade, og nye påsættes f.eks. fra Electrotrens program, eller fra en kasseret MJ-tek PC-vogn. Der er alle muligheder for at få en korrekt IB-vogn, hvis dette ønskes.

Claus

Lidt historie om Litra IB

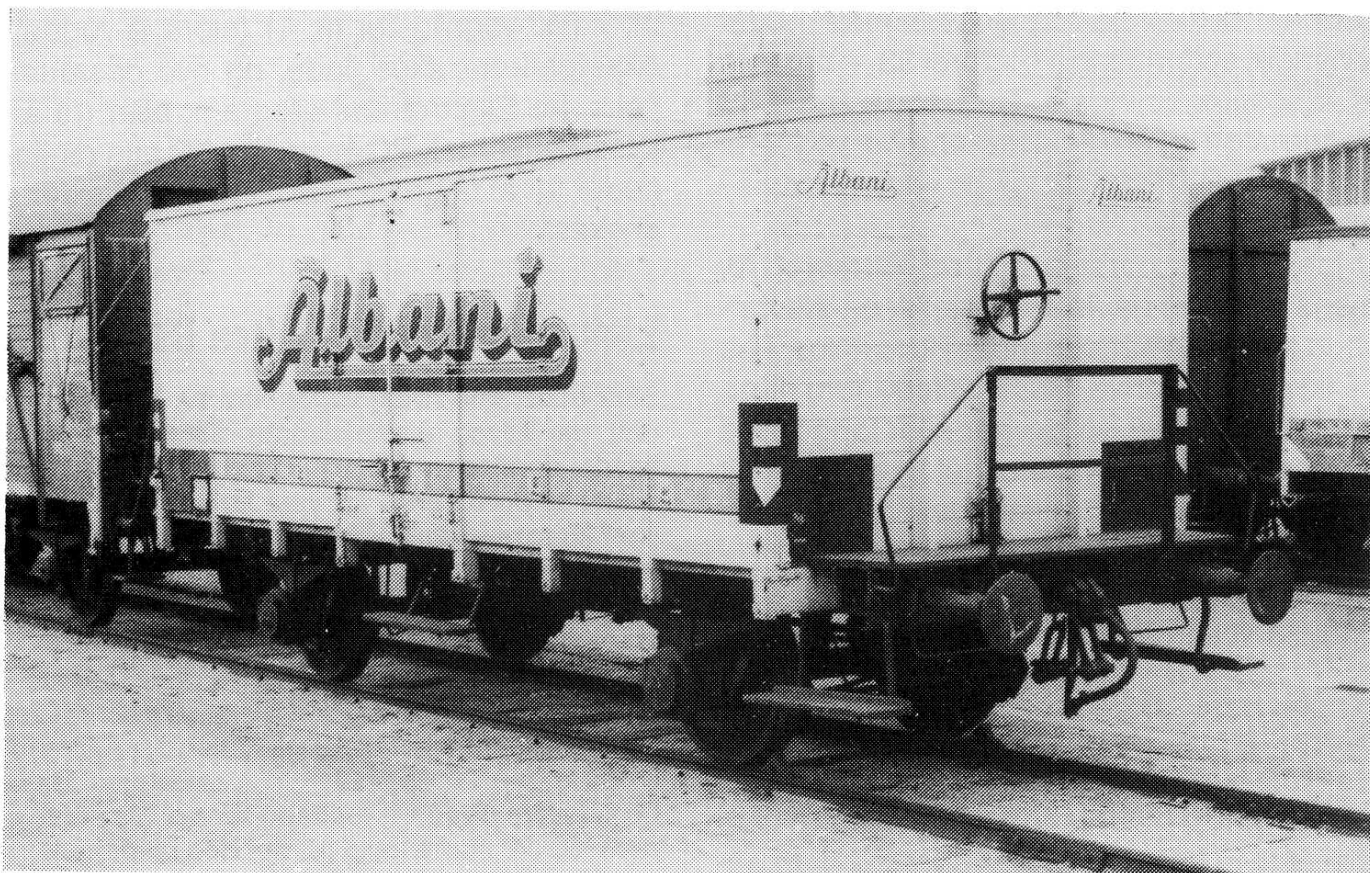
Efter at de små hvide vogne litra ID, IG, IM og IV m.fl. der havde akselafstanden 3660 mm i årtier havde domineret DSB's vognpark, opstod der sidst i 30'erne behov for flere kølevogne. Det var især kødeksporten til England, der bevirkede dette. De ældre vogne litra IGK og IVK var ukølede, men da transporten over større afstande krævede større holdbarhed, var det nødvendigt at anskaffe nye kødvogne. Først i 30'erne byggedes forsøgsvis en serie vogne i stil med de senere kendte IA-vogne, dog med kortere akselafstand (4700 mm). Disse vogne var dog heller ikke kølevogne. Rigtige kølevogne i ordets forstand var det lille antal litra IS, og det større antal IK, der dog langt fra kunne klare behovet for »kølet transport«.

Da de ældre IG/IV-vogne havde for kort akselafstand til at kunne indlemmes i hurtige tog, valgte man at ombygge QR-vogne. Behovet for kvæg-



FORBILLEDET FOR VOR SIDE 5-VOGN: DSB litra IB, her nr. 18 938, fotograferet i Esbjerg 1965. Dørdetaljer samt litrering skulle tydeligt fremgå af billedet. Læg mærke til hjørnemærkerne for bremseudrustning. Vognen er udstyret med Isothermos-lejer.

Foto: Jens Bruun-Petersen, Ribe



ØL I LANGE BANER... her transporteret i Albani ølvogn ZB 99 689. Albani havde 4 andre ølvogne af samme type, så det er altså også en mulighed på modeljernbanen i stedet for de traditionelle Tuborg- eller Carlsberg-vogne. Fotoet af ZB 99 689 er taget på Frederiksberg Station i 1965.

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

transport med QR-vogne var faldende, idet landevejstransporten voksede hurtigt på dette område, hvorved QR-vognene blev overtallige. Samtidigt spillede det også ind, at det var billigere at ombygge ældre vogne end at anskaffe »rigtige« kølevogne.

Endvidere passede QR-vognens akselafstand udmærket når det gjaldt transport i hurtige godstog. De første IB-vogne blev ombygget mellem 1938-1940, og blev udstyret med bremsehus. Det var QR-nummerserien 36 000, der måtte holde for ved ombygningen. Vognene var oprindeligt bygget i perioden 1918-1922, og var udstyret med skruebremse, hvilket altså bibeholdtes til IB.

At man valgte vogne i nummerserien 35 968-36 417 til brug for ombygningen, skyldtes delvis også den omstændighed, at de fra fødslen var udstyrede med trykluftbremse Hikg, hvilket på ombygningstidspunktet var ved at blive indført på alle DSB's vogne.

I første omgang byggedes 50 QR-vogne til IB 18 951-19 000. Den første serie blev sat i drift i 1938, og da det viste sig at være en udmærket løsning, fulgte yderligere 20 vogne i 1939, mens resten blev leveret i 1940. Islasten blev på 300 kilo. I løbet af 40'erne demonteredes bremsehusene, og IB-vognene fik bremseplatform med hånd-

hjulsbremse (vor side 5-tegning). Samtidig blev vognen udstyret med trykluftbremse Hikp.

Trods den nye serie af IAK-vogne med 6000 mm akselafstand, som blev bygget i 40'erne, ombyggede man så sent som i 1956 endnu en serie på 100 IB-vogne. De fik numrene 18 851-18 950. Her var det igen QR-vogne, der måtte levere undervognen. På samme tidspunkt blev QR-undervogne også anvendt til lukkede stykgodsvogne litra HJ (se LOKOMOTIVET nr. 7). Hvorfor DSB på dette tidspunkt lod QR ombygge til kølevogne, er uklart. Man havde allerede bygget den mere moderne kølevogn litra IKA og andre mere tidsvarende typer.

Kendsgerningen er da også, at behovet for kølevogne med iskasser faldt i 60'erne, og man fjernede iskasserne. For at skelne mellem vogne med og uden iskasser, fik vogne uden iskasser tilføjet et »u« til litraet, altså IBU. Af IB-serien fra 1938-40 fik næsten alle vogne iskasserne fjernet i 1955, mens kun ca. 60% af serien fra 1956 fik litra IBU.

Alle vogne udrangeredes mellem 1965-1970, hvor Interfrigosystemet efterhånden havde vundet indpas.

De fleste af vognene blev listebeklædte, jvfr. vor side 5-tegning, men nogle stykker fik - uvist af hvilken grund - pladebeklædning. ●

DU ER STADIG -



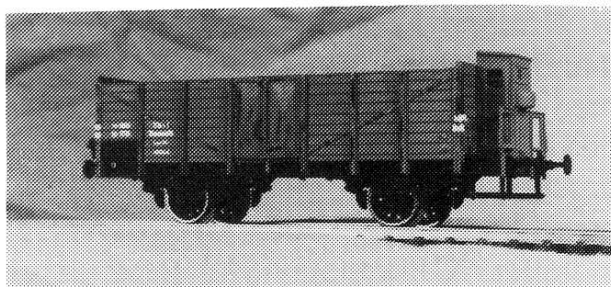
»PÅ SPORET«

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

NYHEDER

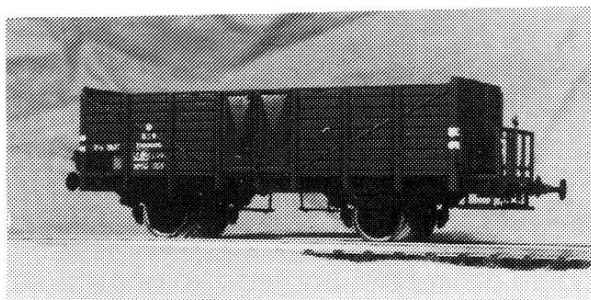
Telefonordrer modtages gerne. Sender overalt.
Gør dine indkøb lettere - brug telefonen.

til din modeljernbane



TKVJ KT kr. **195,-**

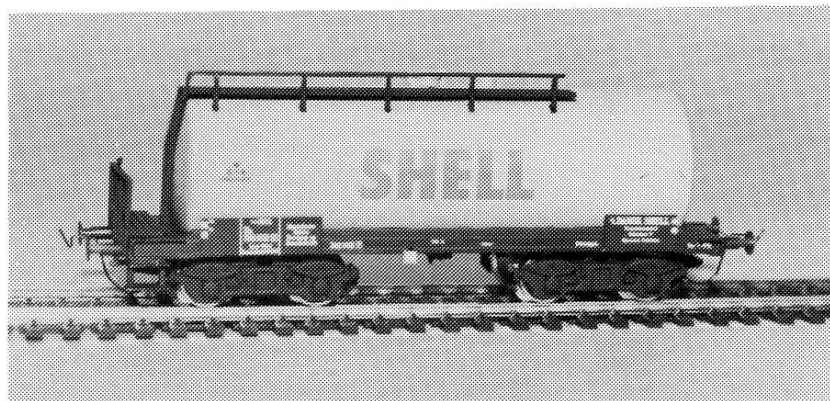
1:87



DSB PTR

stor platform (som foto) kr. **180,-**

lille platform (ej foto) kr. **175,-**

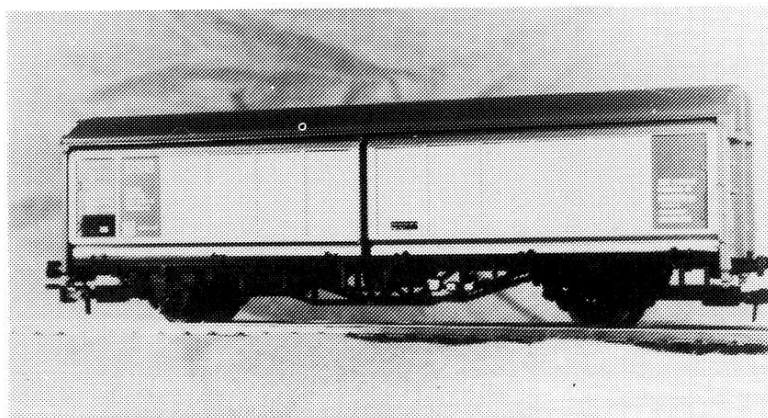


**SHELL
ZE 502 832**

kr. **195,-**

Hbikks-tt

Puljekøb: Ved forudbetaling, 5 vogne kr. 400,- (porto kr. 22,-) indsat på giro nr. 6 49 93 76. Normalpris kr. 510,-. Ved køb af omnummereringsark i forbindelse med bestilling af vogne, kr. 40,- (normalpris kr. 60,-). Herved kan alle vognene få forskellige numre.



ÅBNINGSTIDER:

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

Større kolonne- huse

De i sidste artikel behandlede kolonnehuse var af ret beskeden størrelse, så denne gang skal vi se på et par stykker, der hører hjemme på købstadsstationer.

I 1963 blev der på kolonnehuset i Ribe foretaget en mindre ombygning og ajourføring, og 10 år senere blev det underkastet en større ombygning og modernisering.

Men hvad enten vi vil bruge det i den ene eller anden udførelse, vil huset passe ganske godt på de fleste anlæg; ja, den ikke viste, oprindelige form, hvor der var 7 af de karakteristiske rundbuede vinduer, som også fandtes f.eks. i Ringkøbing, er tidstypisk for anlæg »fra 1875«.

Man kan som i Ribe placere det lidt af vejen mellem remisen og læssevejen og indrette det som vist i fig. 1 fra 1963. Det var beregnet for 7 mand i kolonnen, samt en baneformand. Sidstnævnte havde et særskilt kontor med ovn og håndvask. Til mandskabet var der et skabs- og vaskerum med tilkommet brusebad og en borgestue, som frokoststuerne blev kaldt før i tiden. Desuden blev der indrettet WC til erstatning for en tidligere retirade.

I bygningens nordende fandtes et materiale- rum med ophængningsplads for diverse skovle, hakker, spader, fastnøgler, hegns- pælebor og lignende. Fra rummet var der adgang til et mindre lagerrum for skinnebolte, svellespigre, lasker og lignende mindre

(teksten fortsættes side 18)

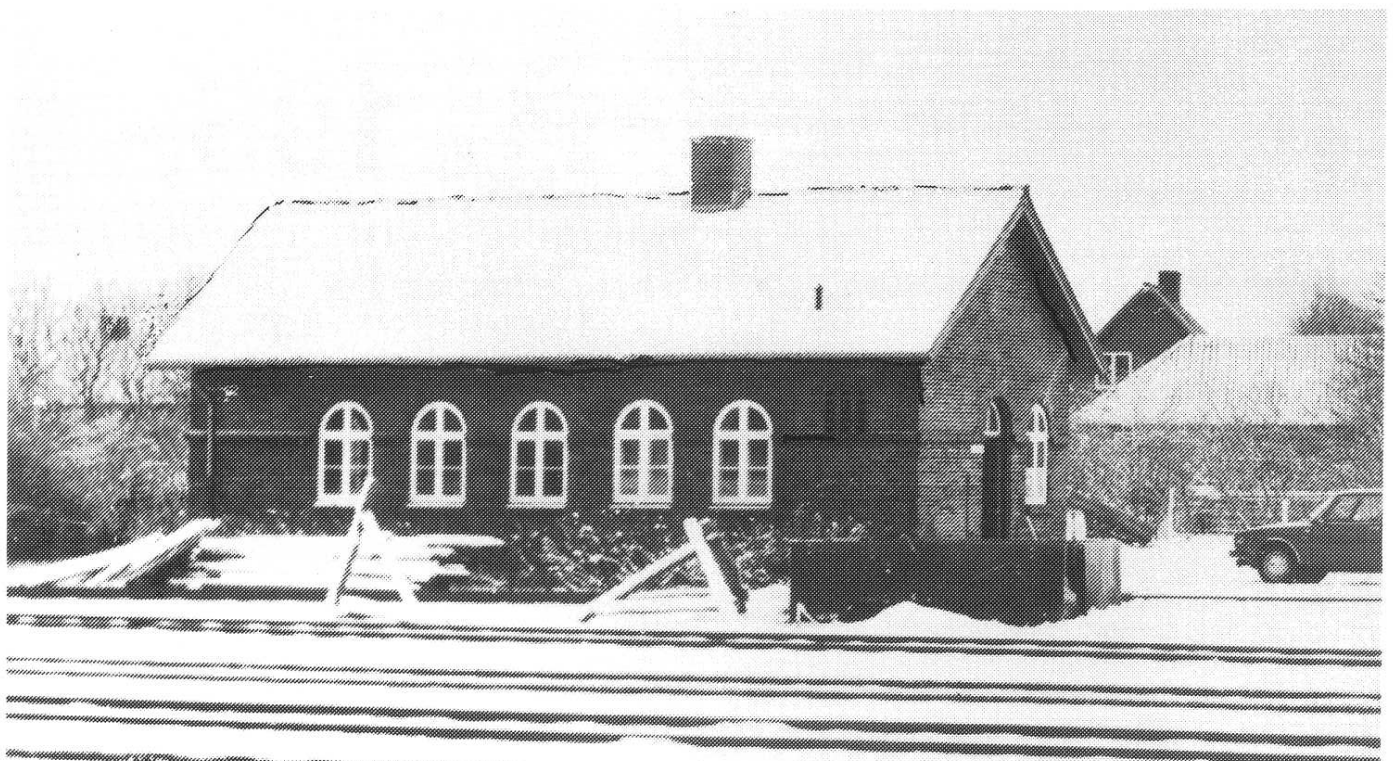
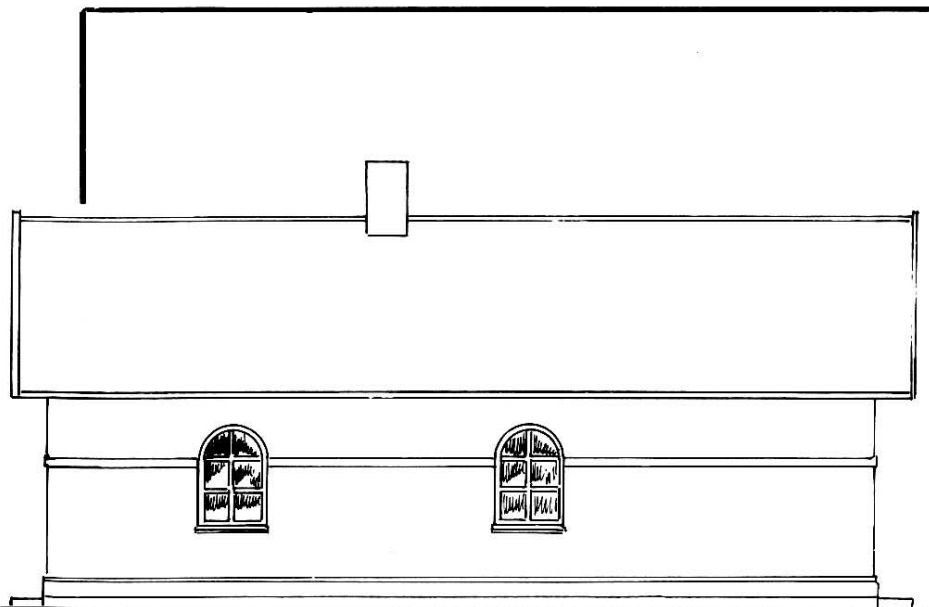
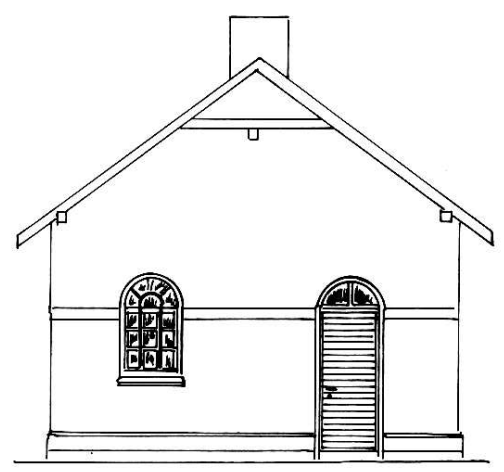


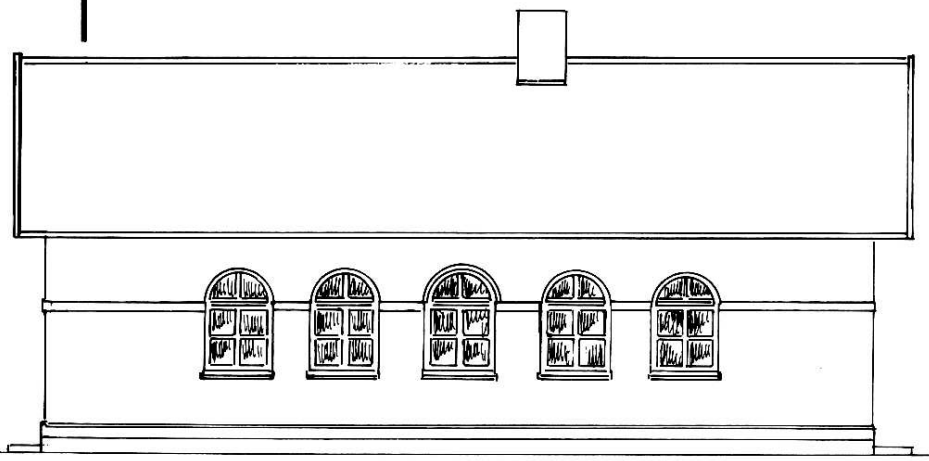
Fig. 3. Den meget velproportionerede kolonnebygning i Ribe set fra vest den 6. december 1973.



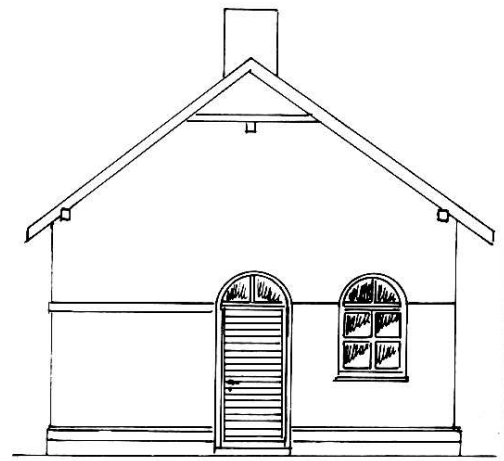
Østside



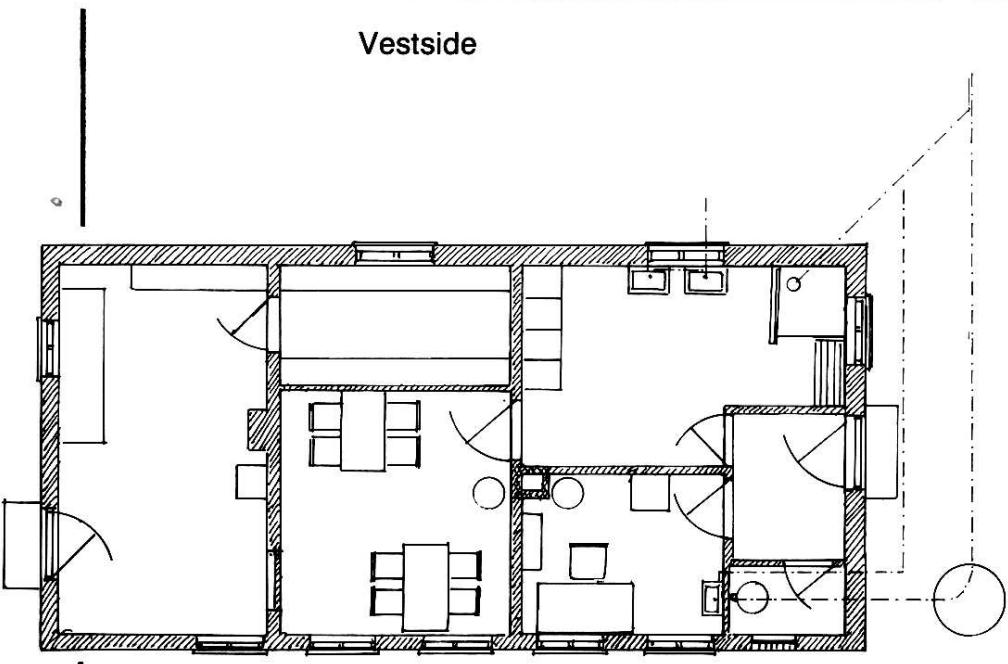
Nordgavl



Vestside



Sydgavl



Plan

Fig. 1
Kolonnehus
RIBE, 1963
1:160

Huset bygget i 1875

NYHED • NYHED

LITRERINGER

i HO til danske person-, rejsegods- og godsvogne m.v., udkommer i foråret 1987. Alle numre har tilhørende tekniske påskrifter, hvor dette forefindes. Litreringerne er tørtransfers. Prisen vil blive på omkring 20,- kr. pr. nr. og opefter, alt efter vogntype.

Følgende kan fås:

PFR 14501 - PER 17685 - PFR 15001 - PJ 17013 - PB 10121 - PC 26681 - PC 27009 - PC 26865 - QG 33714 - QG 33768 - QG 18467 - QD 18400 - QD 23747 - QD 18375 - QD 23836 - QGV 33420 - QR 36023 - QR 36200 - QGV 33342 - QGL 33191 - QH 31977.
IG 21526 - IG 24530 - IV 20008 - IV 20237 - IKT 21590 - IVK 20177 - IVK 20191 - IGK 20023 - IVM 20259 - IVM 20246.

Trækraft og personvogne:

FD 4802 - Klædeskab nr. 42 - EH 6785 - EHA 6851 - CU 4012 - CC 1114 - CC 3040 - AL 342 - ME 627 - ML 514 - MF 636 - AF 98.

3-vognslyntog:

MS 401 - AA 431 - MS 402 - MS 403 - AA 434 - MS 404.

Vi fører nu LIMA-sortiment, der er svært at opdrive i Danmark, bl.a. diesellokomotiv Santa Fe, TGV-tog og tysk militærtog, 12 forskellige personvogne, 21 typer godsvogne (hvoraf flere kan ombygges til danske vogne, f.eks. litra GS). Luftledning og master, løse containere, person- og lastbiler, reserveredelsæsker, bogier og meget mere, samt en lille del af LIMAS Ny-sølv skinneprogram.

Vi forhandler også udgivelser fra forlaget banebøger

*Vi sender overalt i landet.
Ring og hør nærmere.*

**NÆSTVED
FRIMÆRKEHANDEL**

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

emner; endvidere var der en stigeopgang til loftet over de øvrige rum, hvor der var plads til stiger, stilladsgrej og andet langt gods, der sjældnere var i brug end de sædvanlige ting. Desuden var en en filebænk med en svær skruestik, og i andre tilsvarende huse kunne der være opmuret en smedeesse - ellers brugte man en transportabel feltesse med fodtråd til blæseren.

Kniber det med pladsen, kan man uden blusel kappe et vindue fra og lidt af de blanke yderender af facaderne; bygningen bevarer dog sin karakter.

Ved ombygningen i 1973 (fig. 2) blev materialerummet inddraget til kontor for baneformanden og hans medhjælpende underformand. Omtrent på samme tid ændredes betegnelserne til henholdsvis overbaneformand og baneformand som et naturligt led i stillingsinflationen; men det var nu et sidespring.

Det lille lagerrum blev lagt sammen med borgestuen til en rummelig spisestue. Det tidligere formandskontor blev benyttet til opstilling af en centralvarmekedel med tilhørende varmtvandsbeholder, så man slap for at fyre i kakkelovne - men statsbanerne var endnu ikke modne til at få byens fjernvarmeanlæg tilsluttet - eller også var fjernvarmen for dyr.

Ombygningen blev tillige benyttet til samtidigt at få tilvejebragt et yderligere WC.

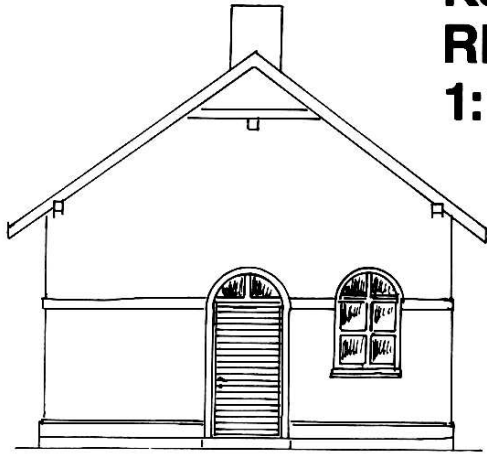
Det betyder meget for bygningens karakteristiske og velproportionerede udseende, at arkitekten har formået at bevare vinduerne i deres klassiske form. Det skete ikke i Varde, hvorfra fig. 4 stammer. Bygningerne var i øvrigt jævndrende.

I stedet for materialerum, der i Varde var henlagt til andre bygninger, er der indrettet 2

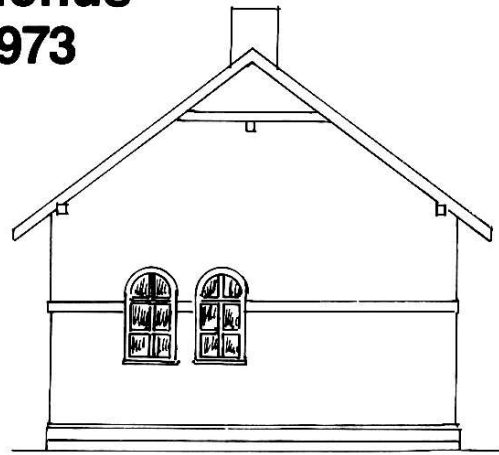
(teksten fortsættes side 27)



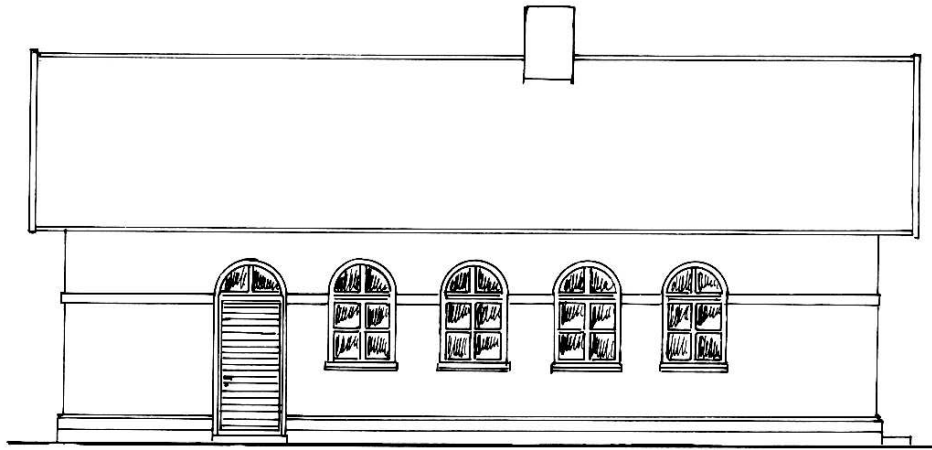
Fig. 2
Kolonnehus
RIBE 1973
1:160



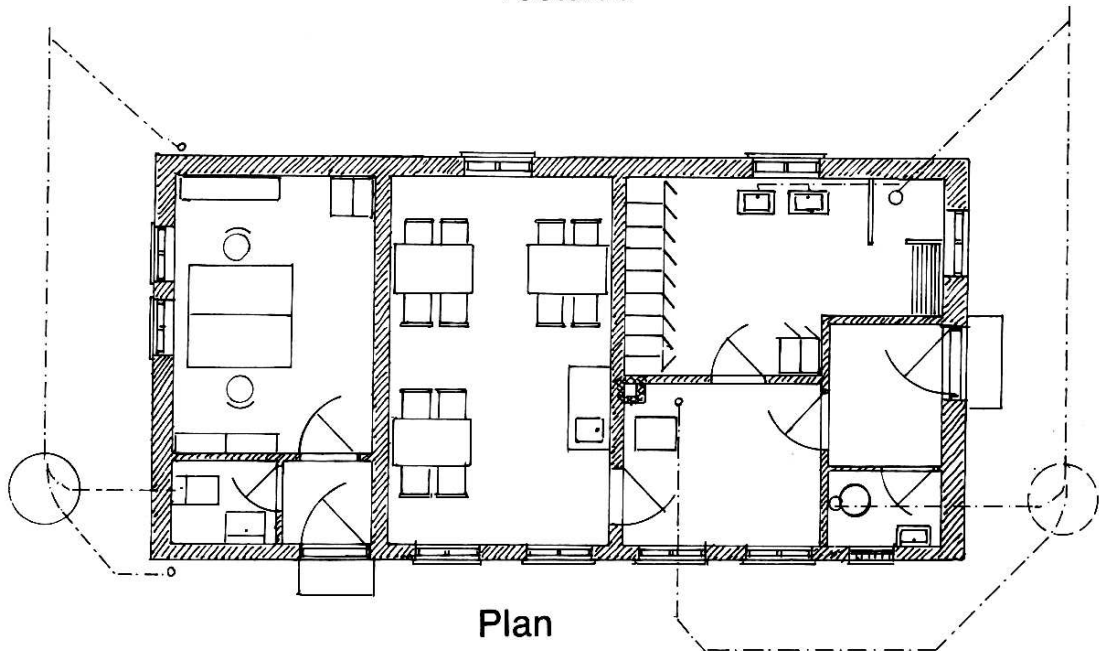
Sydgavl



Nordgavl



Vestside



Plan



Fig. 5. Varde Kolonnehus set fra øst den 16. juni 1986.

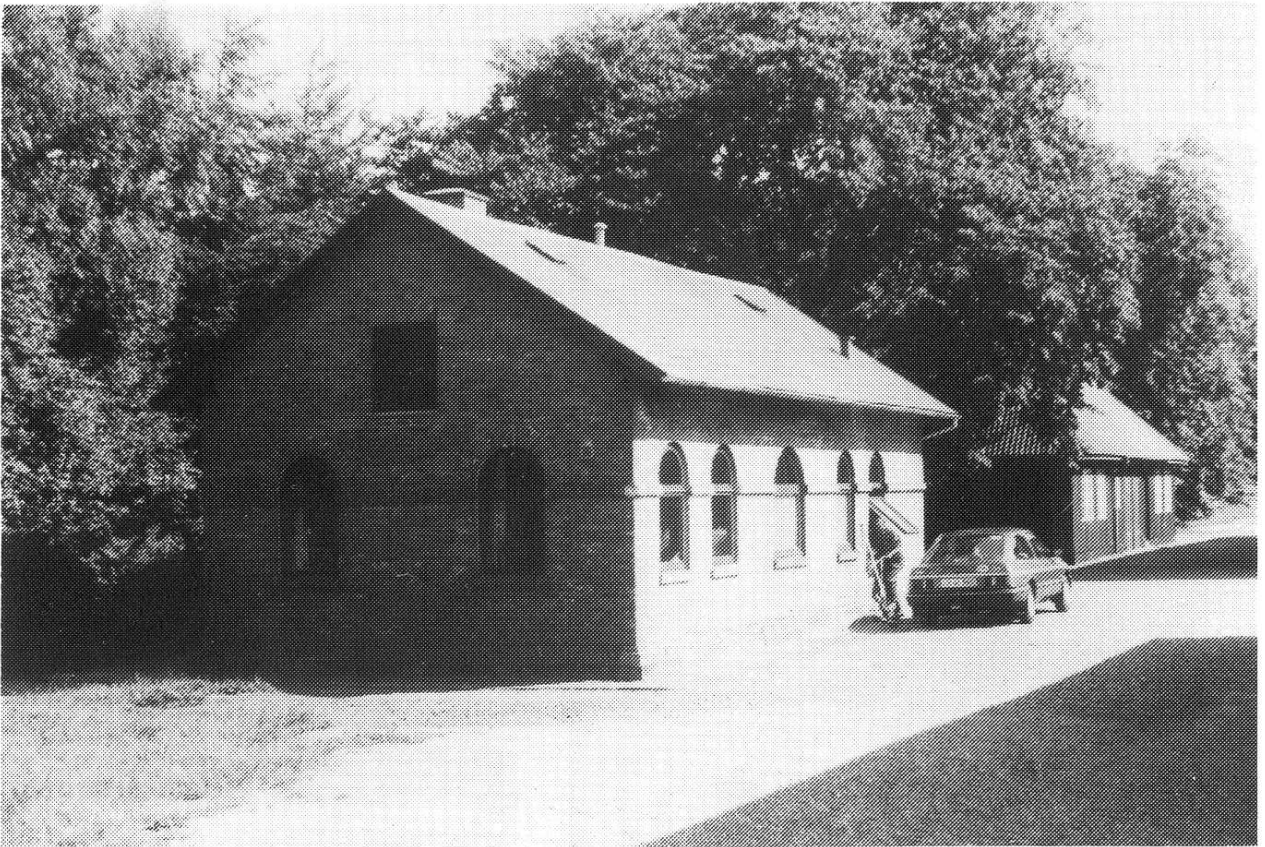
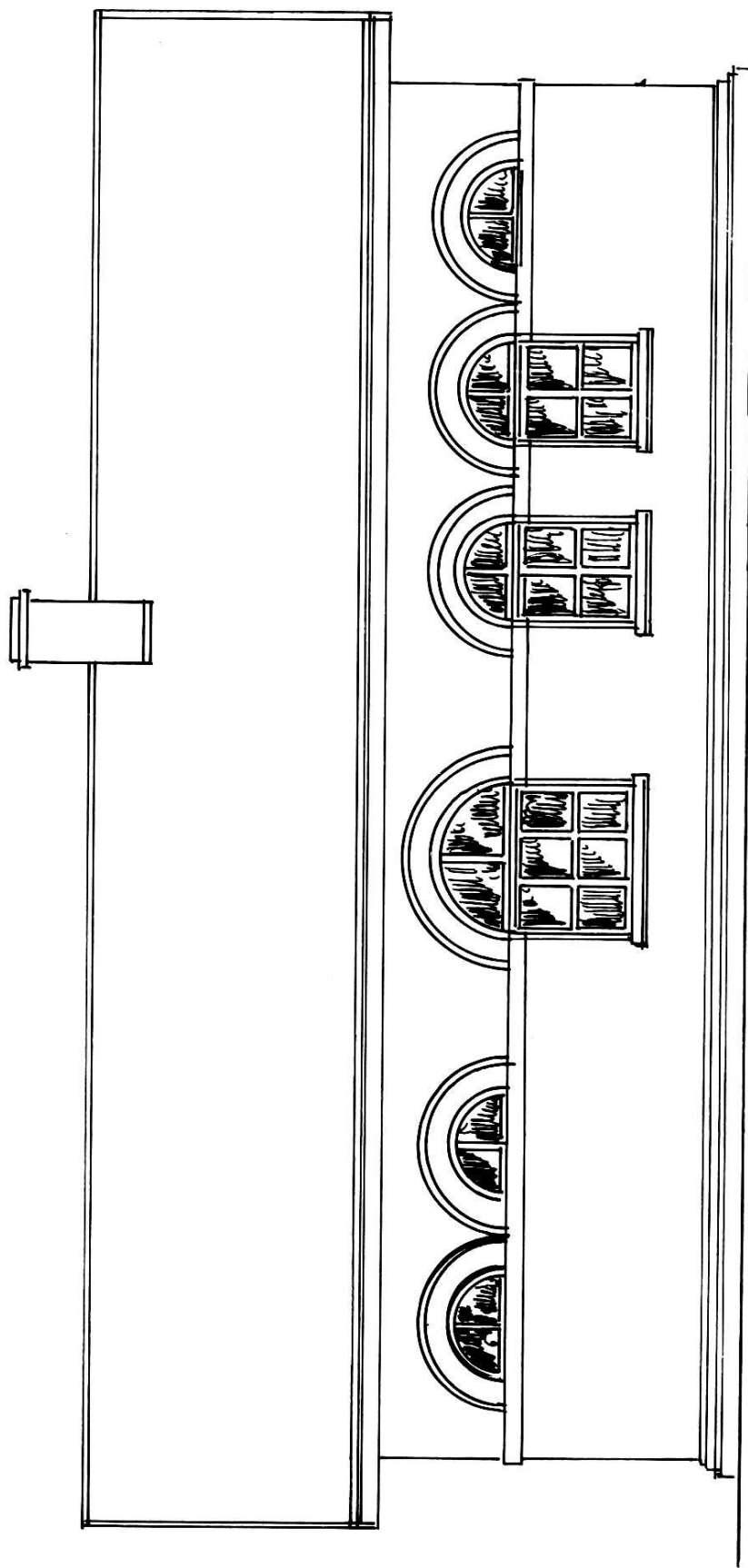


Fig. 5b. Varde Kolonnehus set fra sydvest den 26. juli 1985.



Facade mod nord

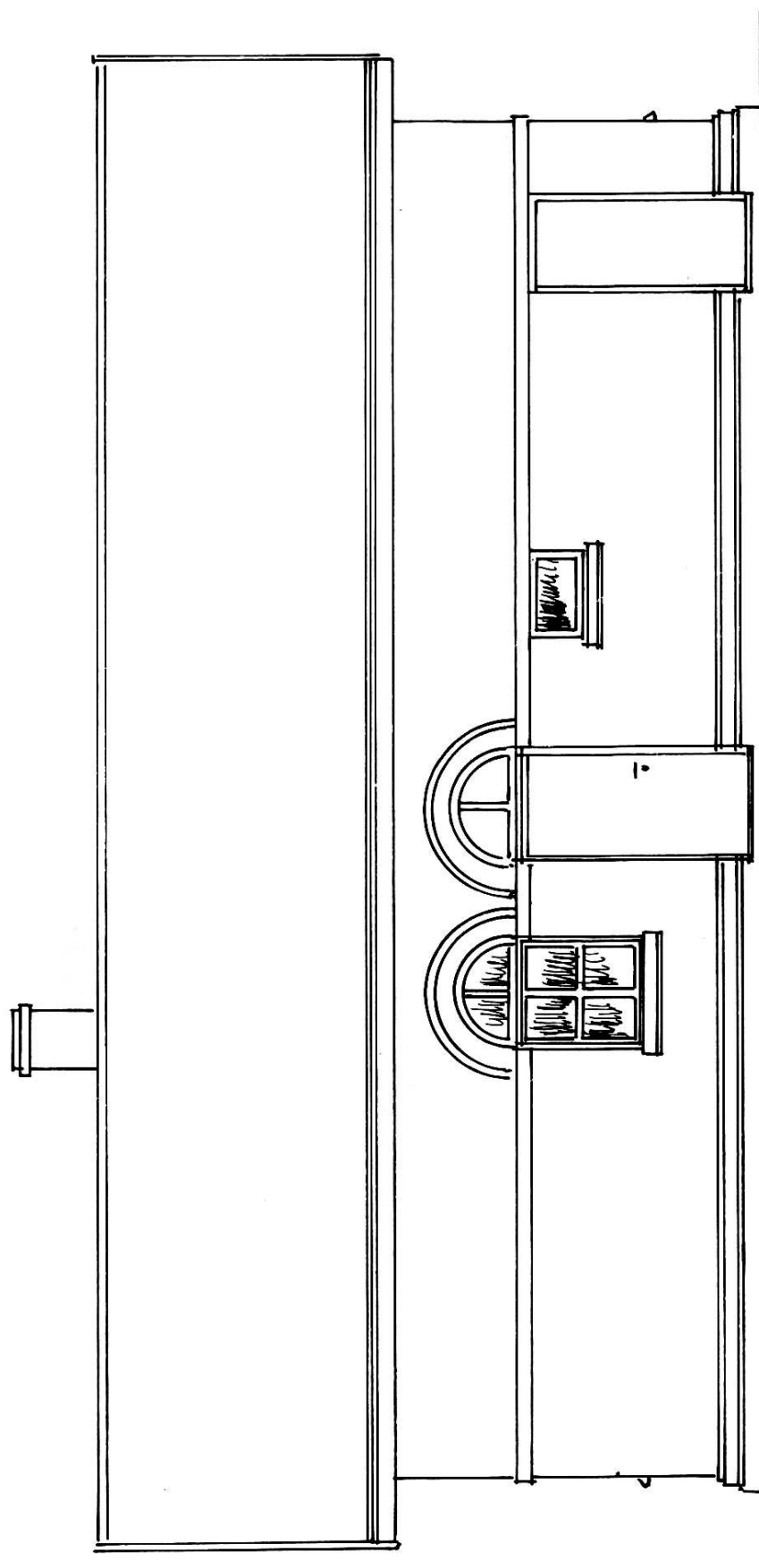
Kolonnehuset
VARDE 1963

1:87

Huset bygget i 1875

Fig. 4

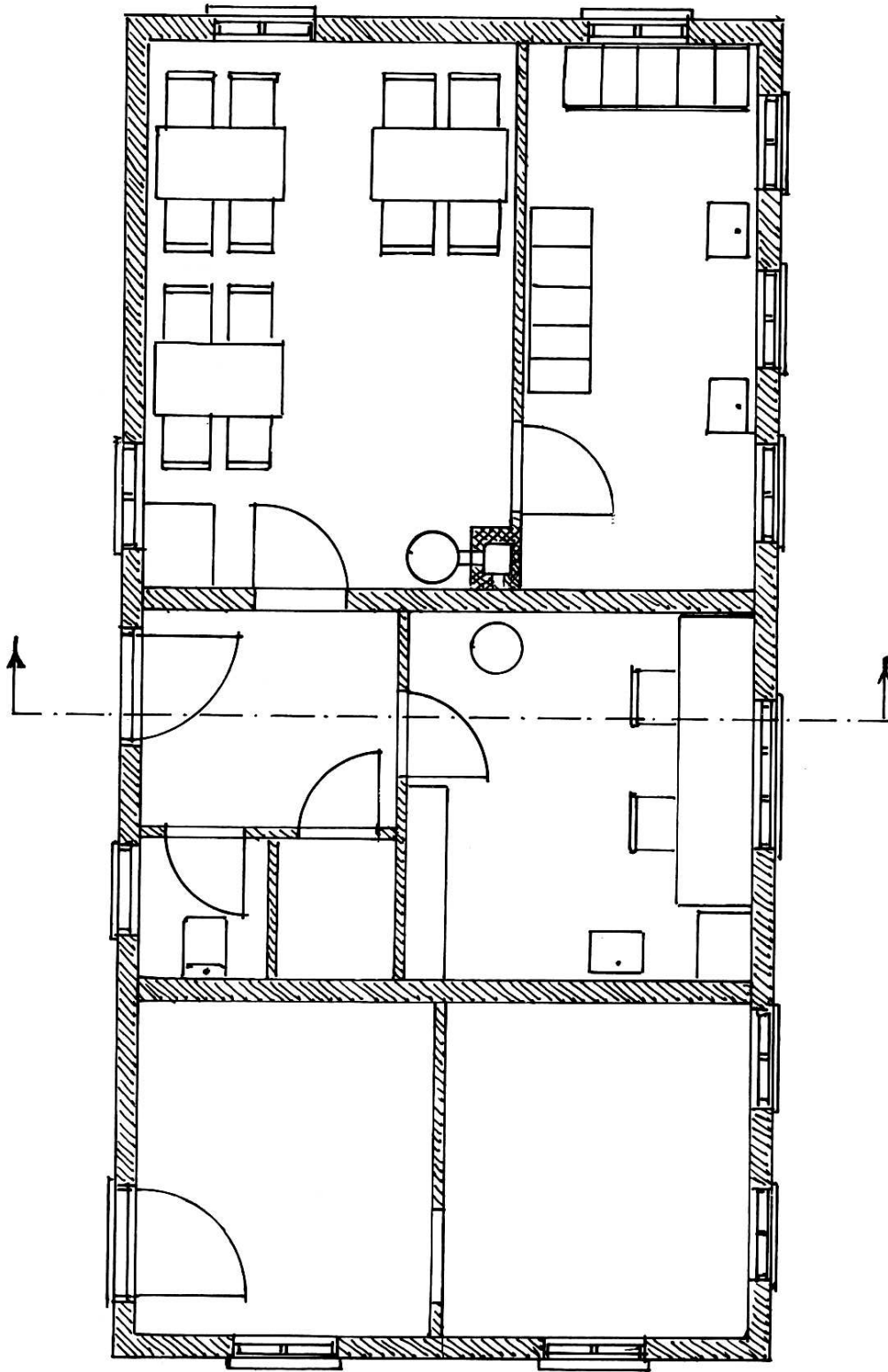
PLAN I



Facade mod syd

**Kolonnehus
VARDE 1963
1:87**

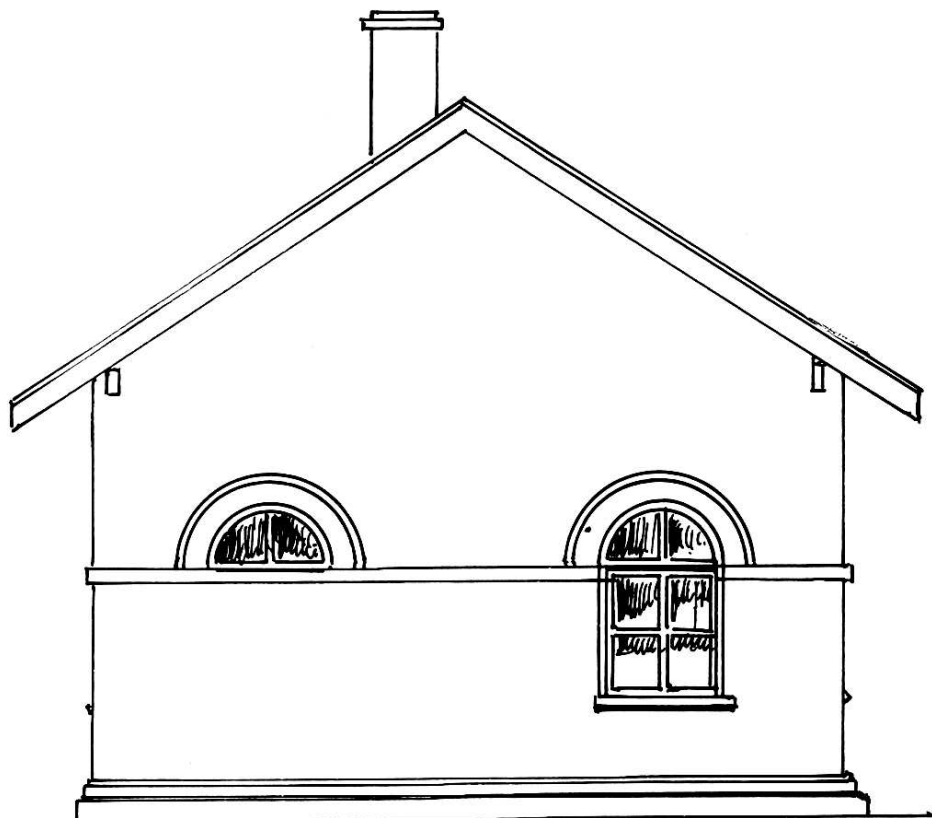
**Fig. 4
PLAN II**



**Kolonnehus
VARDE 1963
1:87**

Plan

**Fig. 4
PLAN III**

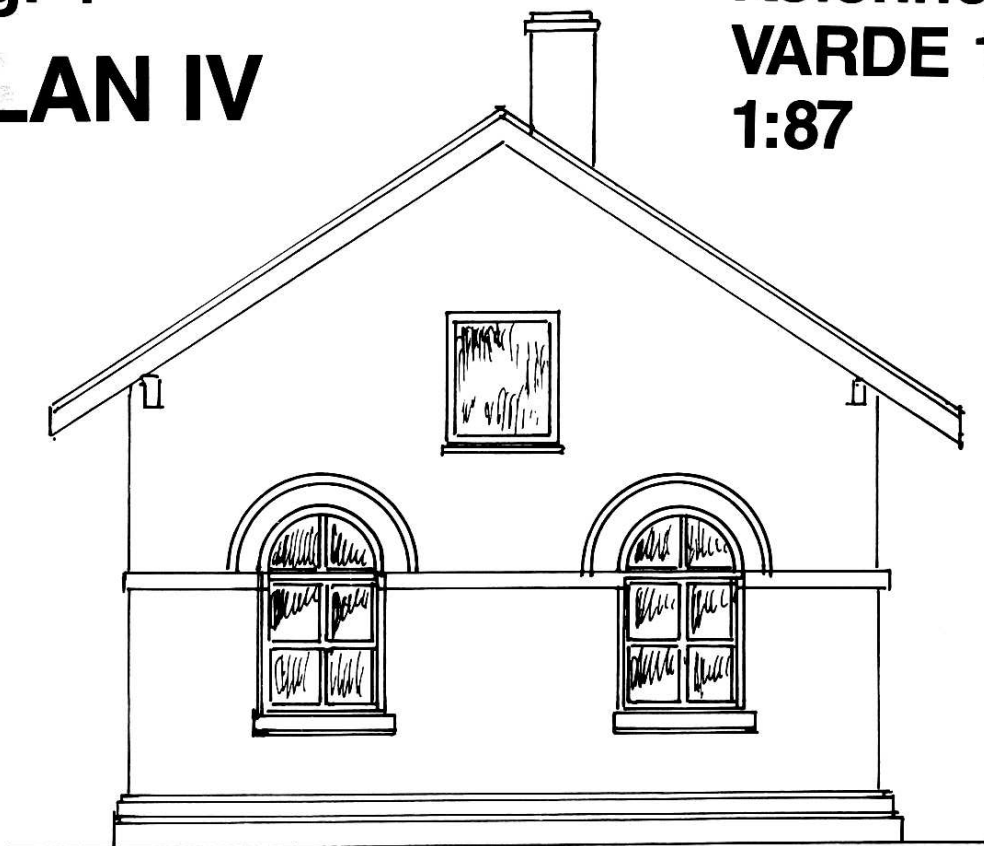


Gavl mod øst

Fig. 4

PLAN IV

**Kolonnehus
VARDE 1963
1:87**



Gavl mod vest

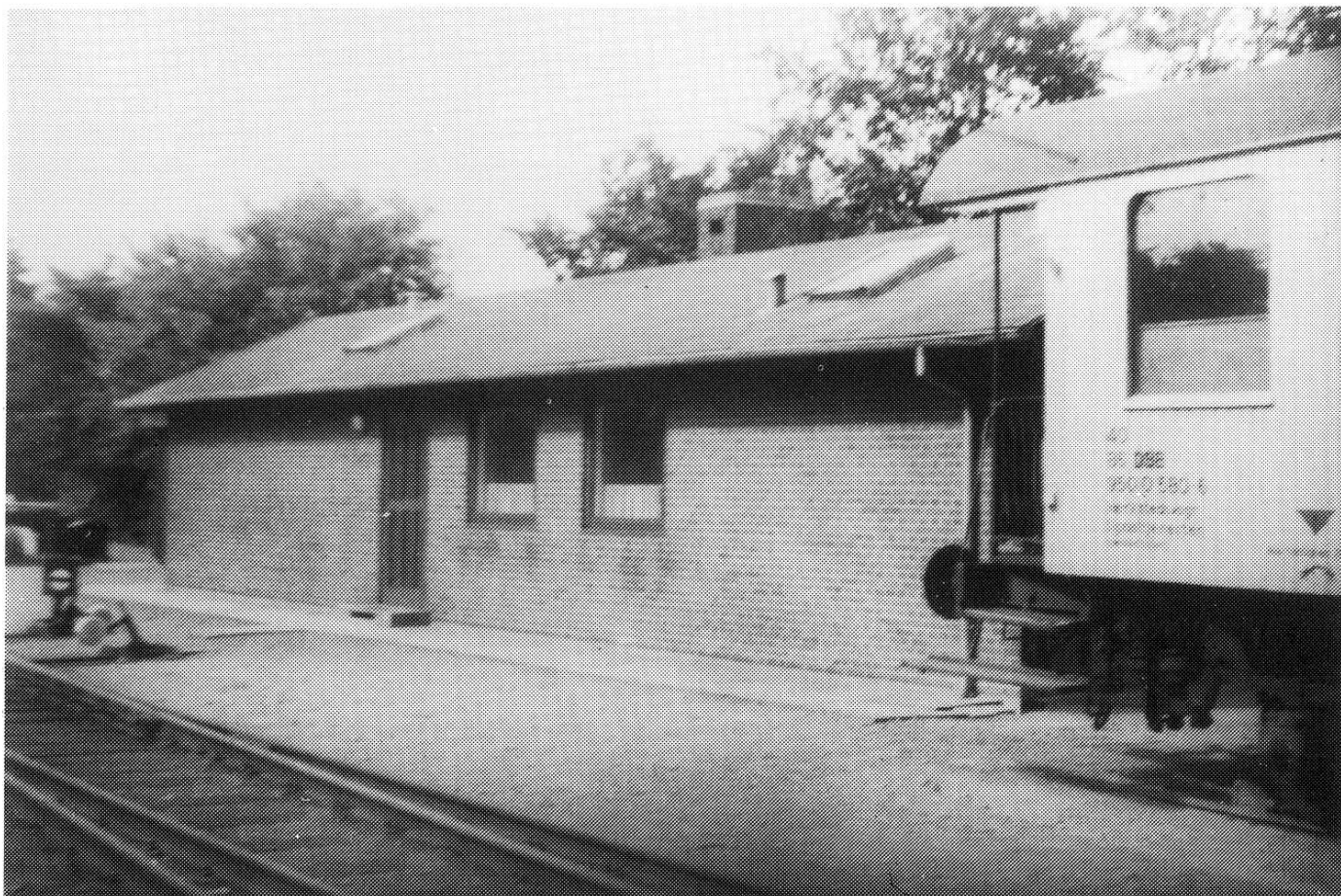


Fig. 7. Kolonnehuset i Vejen set fra sydøst. Bemærk, at huset er blevet opført spejlvendt. Den tilhørende tegning fig. 6 har vi spejlvendt, således at arkitekttegningen er blevet tilpasset det virkelige udseende. Men altså... den oprindelige tegning er »forkert«.

SÅ ER DEN HER - EGEN IMPORT

ELECTROTREN

DSB Hbikks-vogn

Togbørspris

kr. **78,-**

**Ta' 4 stk.
for kr.
298,-**

PS: Vidste du, at Togbørsen har Danmarks største udvalg i HO-biler... og så er vi billigere p.g.a. egen import.

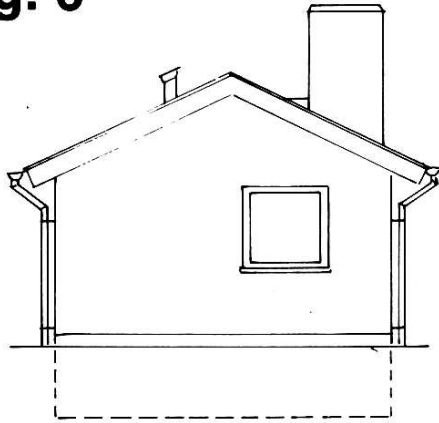
TOGBØRSEN

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

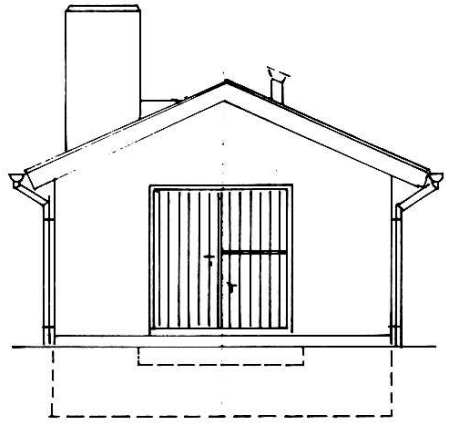
ÅBNINGSTIDER:
Hverdage 12.00-17.30
Tirsdag lukket
Lørdag ... 10.00-13.00



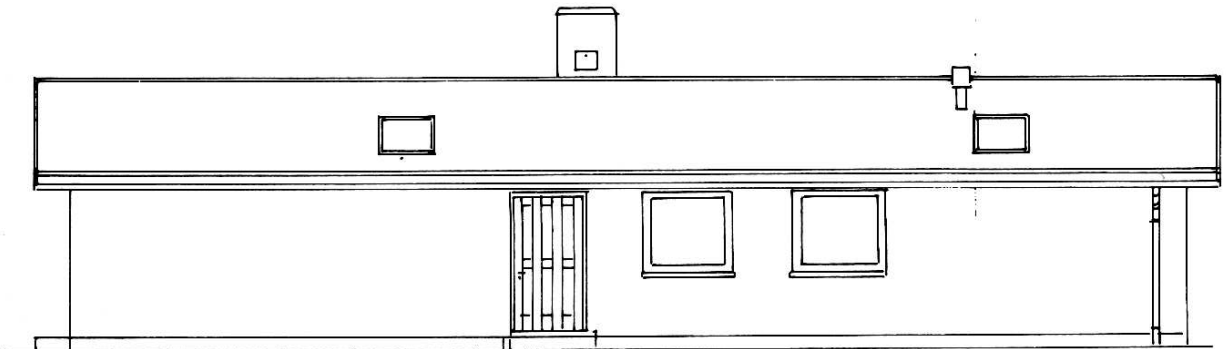
Fig. 6



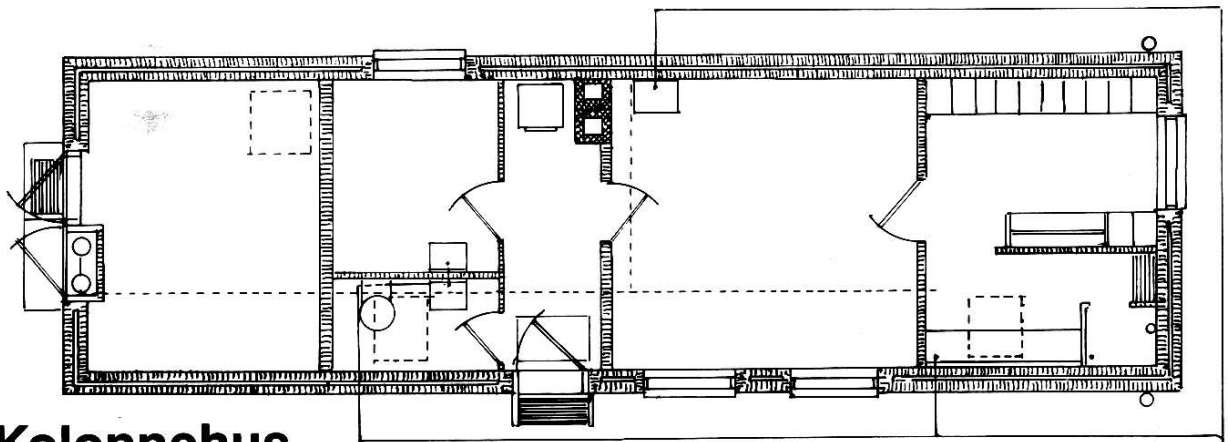
Øst:



Vest



Syd



Plan

**Kolonnehus
VEJEN 1963
1:160**

Nord

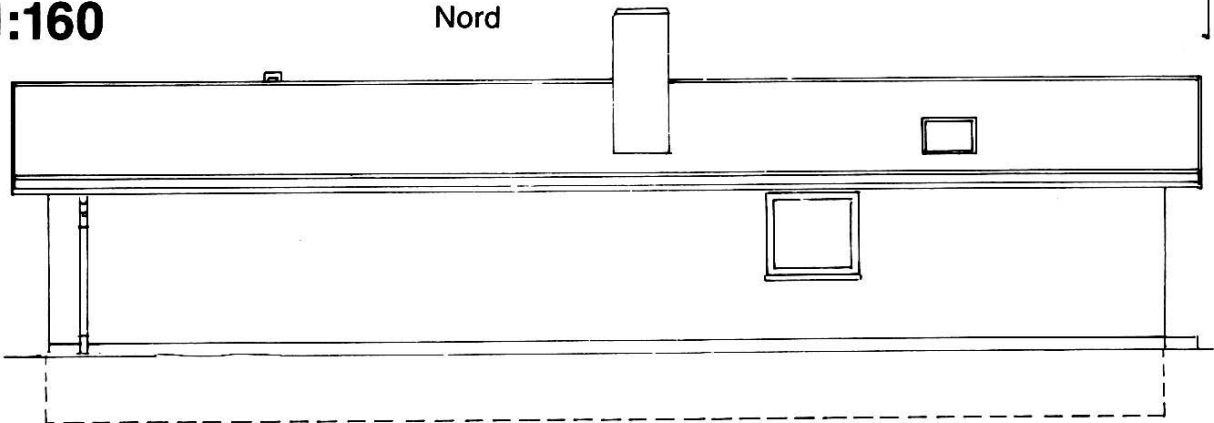




Fig. 8. Kolonnehuset i Vejen set fra sydøst. Læg mærke til specialvognen, der er en ex. CU-vogn.

brændselsrum; men ellers genfinder man de for sådanne bygninger karakteristiske rum og indretningstræk.

Ligeledes i 1963 blev der i Vejen opført et nyt kolonnehus til afløsning af et udtjent. Placeringen var på forhånd givet, nemlig oven på det aflagte terræn for Gesten-banen umiddelbart øst for stationen, hvorfor det var nødvendigt med en smal bygning, tegnet lige til formålet. Det ses af fig. 6, at byggestilen svarer til den tids parcelhusbyggeri: prunkløs og funktionel.

Adgangen til bygningens indre sker midtfor på sydfacaden gennem en entre med adgang ligefor til et WC, til et beskedent kontor for baneformanden og en frokoststue for kolonnen. Fra dette rum er der så igen adgang til et omklædningsrum, der står i åben forbindelse med et vaskerum med bruseniche. I entreen står endvidere centralvarmekedlen, men derudover sker opvarmningen af brugsvandet på de enkelte brugssteder ved hjælp af gasvandvarmere, der forsynes med gas fra et batteri i et skab, der kun er tilgængeligt udvendigt fra på bygningens østgavl. I østenden er indrettet et mindre værksted og materialerum, andet værkstedsarbejde kan udføres i den samtidigt opførte traktorremise ved læssevejen mod vest.

Bygningen er opført i gule mursten og er

tækket med - så vidt jeg husker - grå eternit-skifer. Den ligger på et vel renholdt grusareal, og der er ingen slørende bevoksning rundt omkring det.

Selv om dette kolonnehus er meget smalt og derfor ikke fylder ret meget, kan det efter omstændighederne dog alligevel blive for meget, og i sådanne tilfælde vil jeg anbefale at halvere det på langs og anbringe det tæt - men ikke helt ind til - ved bagvæggen og sløre gavlene med lidt buskads, svelleoplæg og lignende.

Hermed slutter vi gennemgangen af kolonnehusene i hele deres brogede, mangfoldige udførelser og former. Jeg kan kun anbefale den enkelte modelbygger at bruge øjnene, når man kører med toget.

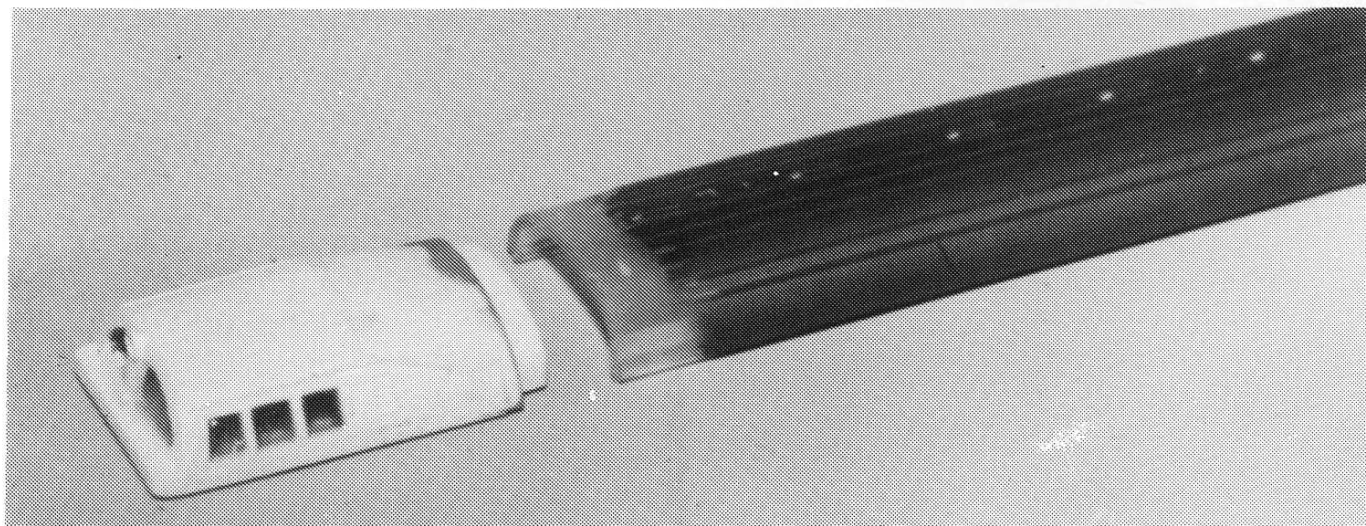
Derimod skal man altid spørge sig for på stationskontoret, inden man benytter fotografiapparatet, og i øvrigt rette sig efter forskrifter og de ansattes anvisninger.

Næste gang vil vi se på vognopsynsbygning, og senere kommer turen til andre småbygninger - og dem er der (eller har der været) mange af.

Guldbæk

Red. tilføjelse: Til orientering for læserne kan vi fortælle - hvilket ikke er nævnt i Guldbæks artikel - at kolonnehusene i Varde og Ribe er udført i gule sten, og oprindeligt lagt med tag i sort-grå naturskifer. ●

VI HAR HØRT OG SET...



Bns-kuppel fra TØR-modeller

Fotoet viser prototype-styrerumskuplen til DSB litra Bns, fremstillet i skala 1:87 af TØR-models. Kuplen foreligger i færdigstøbt form, og er således lige til at anbringe på LIMA B-vogne. Kuplen kan også monteres på Märklin-vogne af typen Bn. Vi har forsøgsvis afskåret metaltaget på sådan en vogn, og indmonteret kuplen. Så også denne mulighed foreligger med det nye tiltag fra TØR-models. Kuplen kan købes hos alle forhandlere, der fører MJ-teknik, idet dette firma distribuerer alle TØR-modellers produkter. ●

Forretningen TOGBØRSEN's indehavere har bedt os om at optage følgende indlæg, der bringes uforkortet:

Advarsel

Fredag den 2. januar 1987 havde vi en kedelig oplevelse i forretningen. En herre, som troede han var smart, kom ind i butikken og ville sælge os en Märklin Luxenburgsk My (en reproduktion af Märklins gamle 3063, men med lidt ændret litrering). Dette lokomotiv er netop udkommet syd for grænsen under nyt nr. 3134, og har man ikke haft et af de originale gamle i hånen før, kan man let fristes til at tro, at man står med et af Märklins allermost sjældne lokomotiver. Koll's vurderingspris ca. DM 1200 for 3063.

Denne lidt smarte herre prøvede at bilde os ind at dette lokomotiv havde han skam haft i mange år, og vi skulle få det billigt, nemlig 1/2 Koll pris, altså ca. 2.000 kr. (dette nye lokomotiv kan erhverves i Tyskland for ca. 6-800 kr.) Et sådan lokomotiv har også været annonceret i »Den blå avis«, og vi syntes dette er usmageligt og grænser til direkte svindel. Vi føler det er vores pligt at advare andre mod denne person, eller lignende personer som lugter nogle let tjente penge på bekostning af andres uvished. Dette er forøvrigt ikke det eneste Märklin genudsender af de ældre sjældne ting, så vær opmærksom.

Forøvrigt undrer det os meget, at mange mennesker kører ud og køber tog privat efter loppeannoncer. I mange tilfælde gives mere for tingene end det kan købes for i forretningerne. Det seneste tilfælde vi har, er en Märklin MY 3067, den gamle brune, den sidste og mest almindelige udgave til kr. 1500, den står hos os til kr. 750, hvilket er markedsprisen for denne model i pæn stand. Et andet grelt eksempel er en Long MY til kr. 1900, dette lokomotiv sælger vi f.eks. for kr. 800 i pæn stand.

Et godt råd til sidst, check altid din forhandler først.

Venlig hilsen

● *Hans Hedegård*

Dorte Johansen

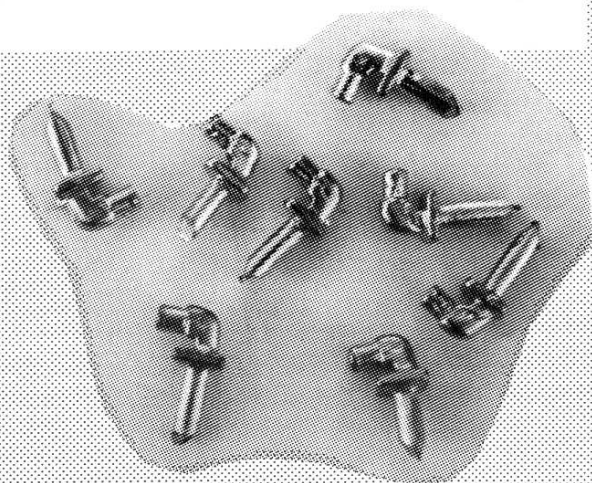
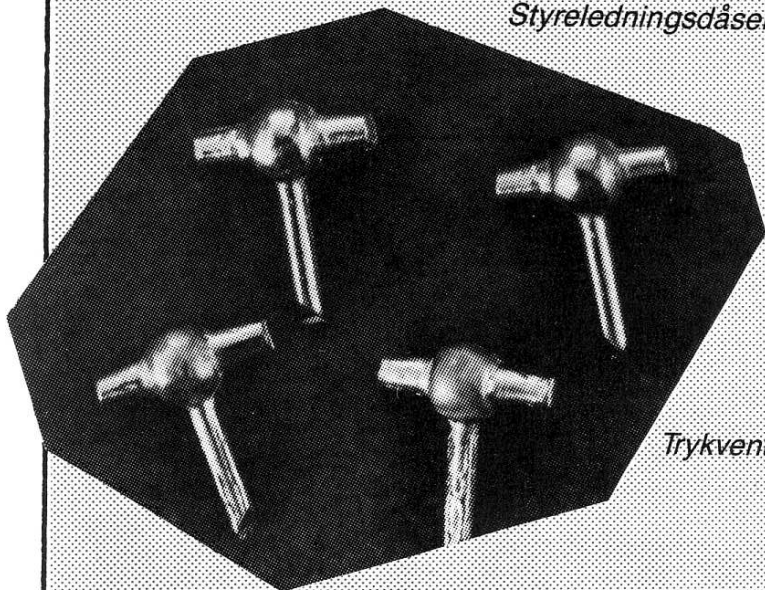
Bemærk!

Rubrikken »vi har hørt og set« har i dette nummer kun få indlæg. Det skyldes »forliste« manuskripter. Vi håber i næste nummer at have rekonstrueret de vigtigste nyheder, der holder læserne orienteret om udviklingen på det danske modelbane-marked.

Løsdele til selvbygning af vogne i skala HO fremstilles i Charlottenlund i fremragende kvalitet.

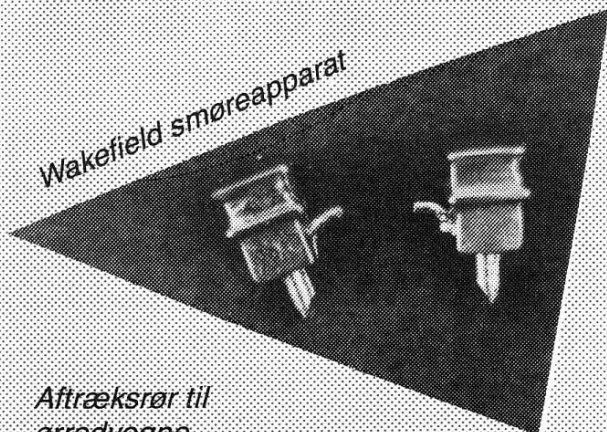
Det er Nils-Erik Norsker, der producerer disse meget flotte løsdele, der gi'r din model det sidste piff. Løsdelene er fremstillet i hvidmetal, og er netop ting, som man ofte overser under bygning af en model, men som påmonteret giver et virkelighedstro udseende. På siden er gengivet fotos af et lille udvalg af løsdele, der kan tilbydes. Ud over de viste dele, kan fås løsdele til HS_I og HS_{II} (se LOKOMOTIVET nr. 12). I næste nummer vil Nils-Erik vise, hvordan han ved hjælp af løsdele til HS bygger sin udgave af dette lille iltre lokomotiv. Løsdelene forhandles af PÅ SPORET, Vesterbrogade, der sender over hele landet. Fotos af Nils-Erik Norsker, Charlottenlund.

Styreledningsdåser

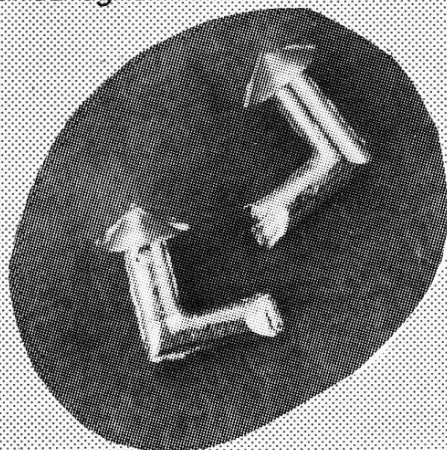


Trykventilatorer

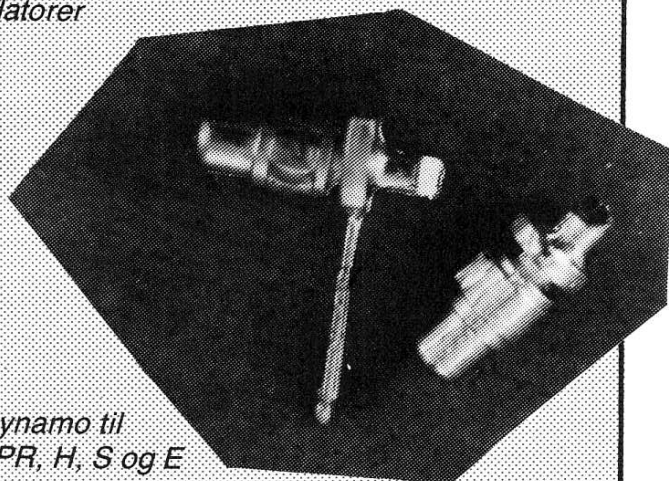
Wakefield smøreapparat



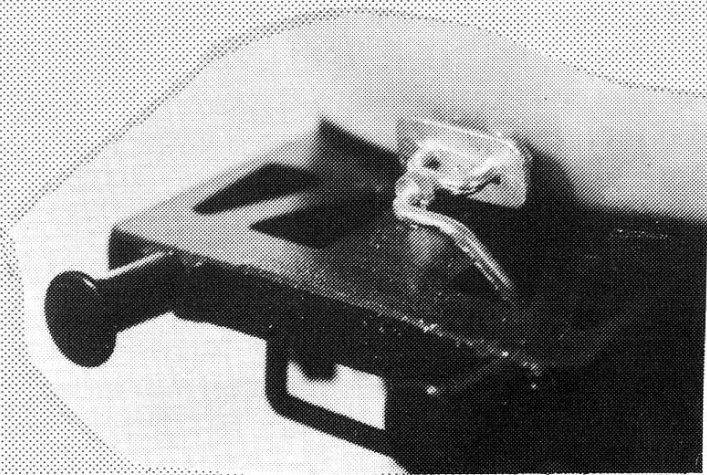
*Aftræksrør til
ørredvogne*



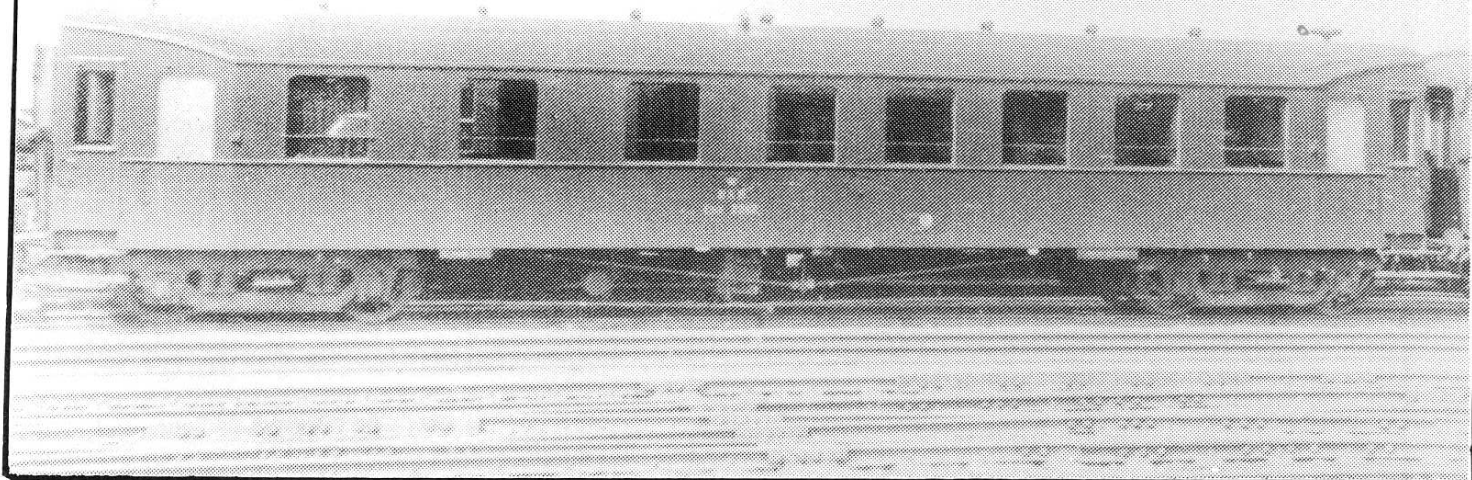
*Turbodynamo til
litra P, PR, H, S og E*



Tankvognsvarmetilslutning



Midtersidetegningen:



DEGRADERET ARM, her som CMZ 2262, fotograferet i Esbjerg 1964. Vognen har på dette tidspunkt åbenbart fået udskiftet »Berliner-bogierne« med de »normale« danske 2,5 m træbogier.

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

Een mere af de spidse

DSB litra AR/M

I LOKOMOTIVET nr. 13 bragte vi en byggebeskrivelse af den spidse C-Mads-vogn. Vi synes derfor det ville være interessant for modelbyggeren også at have den »finere« udgave på anlægget, nemlig den kombinerede 1. og 2. klasse vogn litra AR/M.

Begge har næsten nøjagtig samme dimensioner og udseende, med undtagelse af længde og kupe-inddeling. Byggebeskrivelsen fra nr. 13 kan derfor uden besvær lade sig overføre til nærværende vogn. AR/M-vognen er endda endnu lettere at bygge, idet der er færre vinduer at udskære, og bogierne skal man slet ikke ændre. Vognene var nemlig udstyrede med Berliner-trucks, som man uden besvær finder under en mængde industrimateriel.

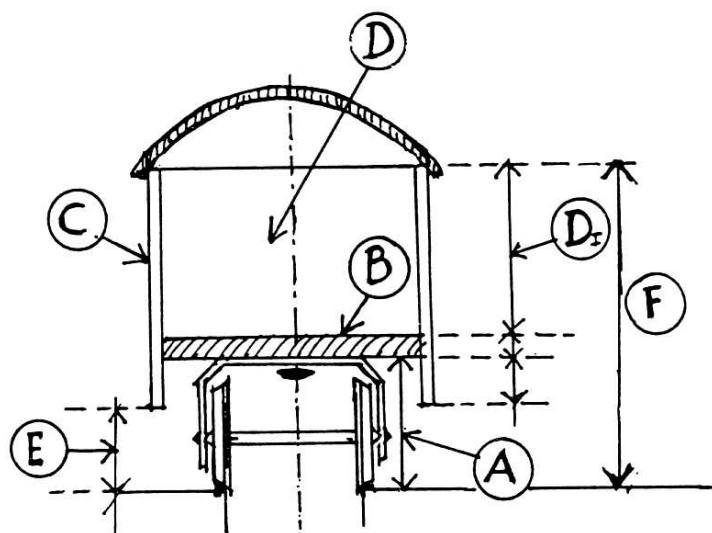
Berliner-bogier fås også som løsdele, bl.a. hos Electrotren under katalog-nr. 342 og Liliput katalog-nr. 260 2. Forskellen på de to bo-

gietyper afviger ikke udseendemæssigt, men kun rent model-teknisk, idet Electrotrens koblingsarm er 42 mm, mens Liliputs »arm« er 38 mm. Også i højden varierer de to bogietyper, hvilket har indflydelse på vognbundens højde. Forskellen er 2 mm. Her er Electrotrens bogie at foretrække, da den har en passende højde, 12 mm, mens Liliputs bogie er 10 mm i højden. Ved påsætning af Liliput-bogie kan målforskellen udlignes ved hjælp af en 2 mm spændskive.

Tips til bygning

Først udskæres vognbunden jvfr. fig. 1 af 1,5-2,0 mm tyk plasticard, 213 mm lang (den færdige vogn skal være 215 mm målt over pufferplanker, men da gavle og pufferplanker skæres ud i ét, bliver vognbundsmålet kun 213 mm). BEMÆRK! CM-vognen i nr. 13 havde lidt andre mål, fordi der som grundmodel

(teksten fortsættes side 32)



... så let er det at selvbygge en vogn

Man skal kun bruge få nøgletal til udskæring af vognens dele. Disse nøgletal fremgår af følgende tekst:

Bogiens højde (A) målt fra skinneoverkant til vognbunden, gør hele udslaget, f.eks. på nærværende vogn litra AR/M, hvor der anvendes Electrotren-bogier med A-højde på 12 mm. Bunden fremstilles i en tykkelse på 2 mm.

Herefter måles på byggetegningen stykket F (længden på vognsiden c og afstanden mellem vognside og skinneoverkant E), der i ARMs tilfælde giver 37 mm.

Fratrækkes A og B fra F fås størrelsen (højden) på skillerummene, altså skillerum D.

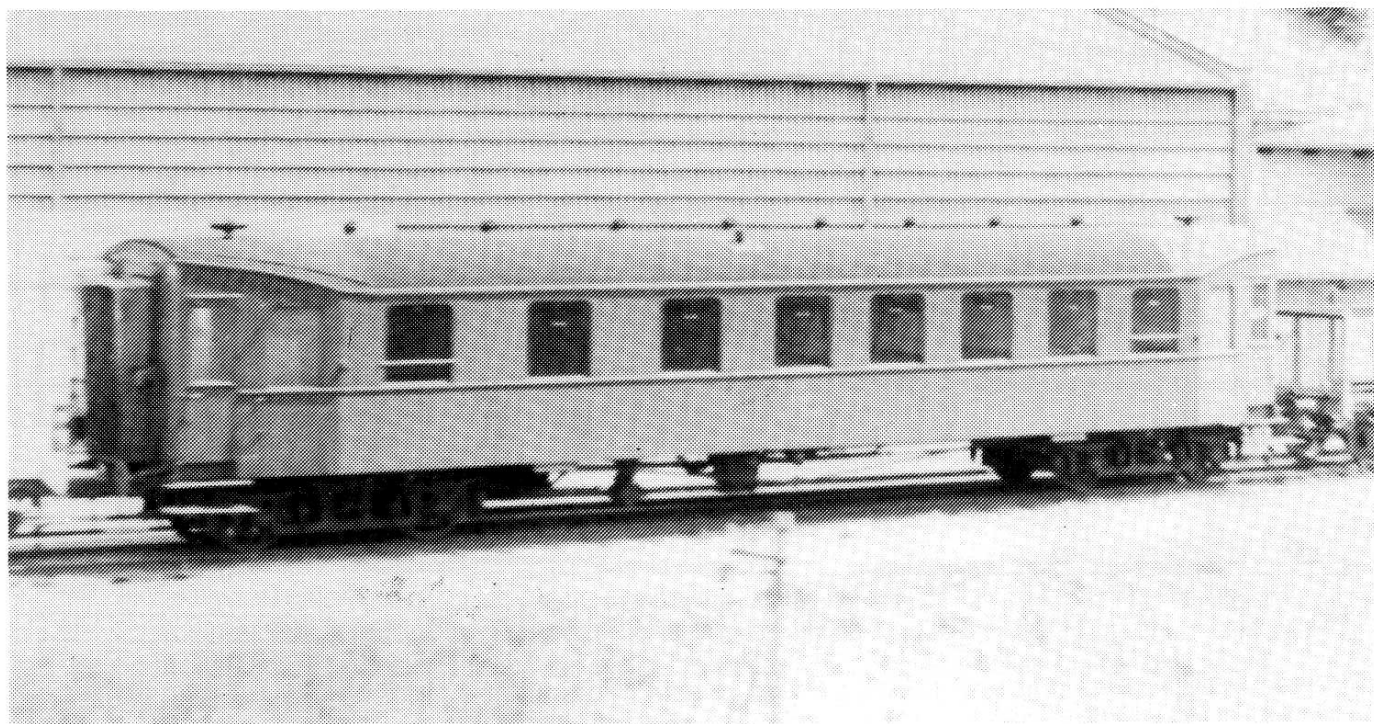
$$F \div (A+B) = D_1$$

i hosstående tilfælde
 $37 \div (12+2) = 23 \text{ mm (høje)}$

Skillerummene er med til at holde vognkassen på plads omkring bunden. Resten af vognkassen, d.v.s. sider, tag og gavle m.v. »rettes« ind efter forannævnte hovedmål.

NB: Anvendes slutskive mellem bogier og vognbunden, skal man selvfølgelig huske at fratrække slutskivens tykkelse fra højden, således at skillerummene bliver mindre. Det gælder også, hvis man anbringer vægt oven på vognbunden.

Ovenstående princip kan anvendes ved fremstilling af alle slags vogne, 2- såvel som 4-akslede.



ARM på sine »gamle dage«, degraderet til CMZ. Her CMZ 2263 (ex ARM 157) i Århus, juli 1965. Læg mærke til stængerne foran vinduer i enderne. Bemærk at den spidse del af taget er lysere i farven. I gavlen anes styreledningsstikdåsen ved siden af harmonikaen. Foto: Jens Bruun-Petersen, Ribe.

anvendtes en ROCO-Hectwagen, hvis endeperroner var 1 mm kortere i hver ende. Kan man ikke fremskaffe plasticard i 2 mm tykkelse, er det »tilladt« at lime 2 stykker á 1 mm sammen inden udskæringen.

Efter udskæring af vognbund, bores huller til bogier i centerlinien 28 mm inde målt fra bundens ender. Se tegningen. Derefter udskæres vognsider og gavle i overensstemmelse med midtersidetegningen og øvrige målskitser, man finder side 33. Målene på skitserne er vejledende. Materialetykkelsen

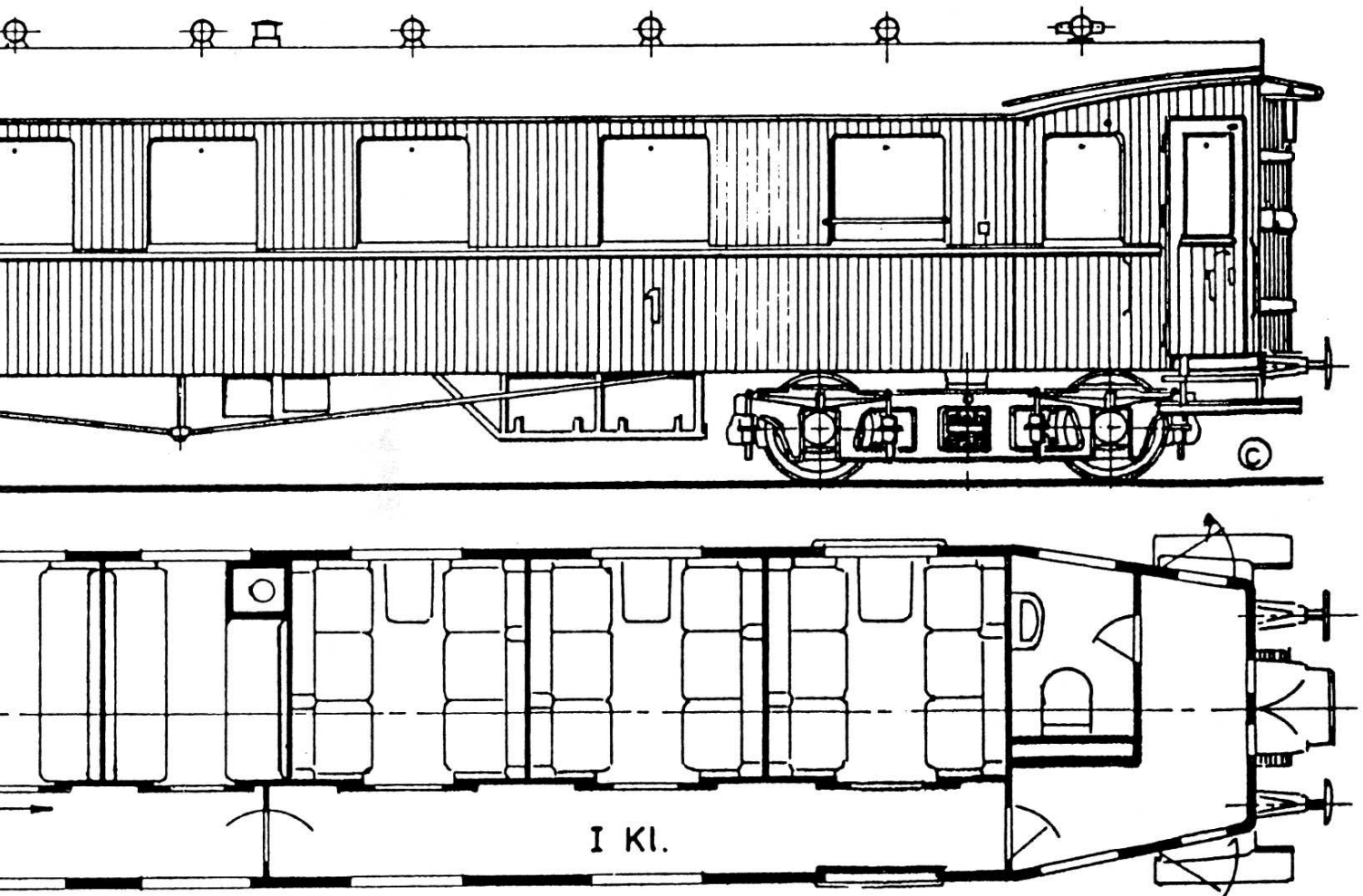
er beregnet på 0,5 mm rillet plasticard. Anvendes andre tykkelser, ændres målene selvfølgelig. Men bruger man de nævnte mål i forbindelse med Electrotrens bogier, går man ikke helt galt i byen.

Bemærk at de skrå endestykker er 23 mm lange ligesom CM-vognens 23 mm i LOK nr. 13 trods det, at AR/M-vognen er lidt kortere. Det skyldes, at AR-vognen opbygges helt fra bunden, hvor CM-vognen blev konverteret af ROCO-Hectwagen.

Vognen samles efter skitsen side 34. Proble-

(fortsættes næste side)

Litra ARM 155-157



A. Hansen 21-3-86.

Vognene havde samme dimensioner og udseende som midtersidetegningens vogne AR 106-109. Forskellen på de to »søstervogne« var kun indretningsmæssigt, idet ARM som vist var udstyret med styreledninger samt kakkellovn til egenvarme. I model skal man altså huske at påmontere skorsten på taget og kakkellovne under vognsiderne jvfr. tegningen. Bemærk, at det var fællesklassekupeen, der måtte belemres med kakkellovnspladsen.

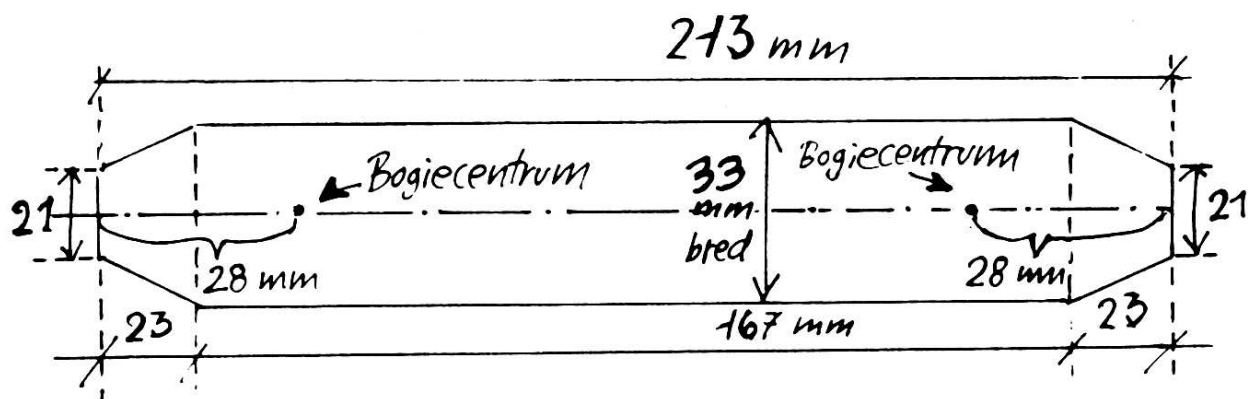


Fig. 1

Figuren viser mål på vognbund til AR/M i skala 1:87. Bunden udskæres af 2 mm plasticard, eller af 2 stk. 1 mm card, der limes sammen til lagkage. Bogiejentrum bores med bor, 2 mm Ø, 28 mm inde målt fra enderne på centerlinien.

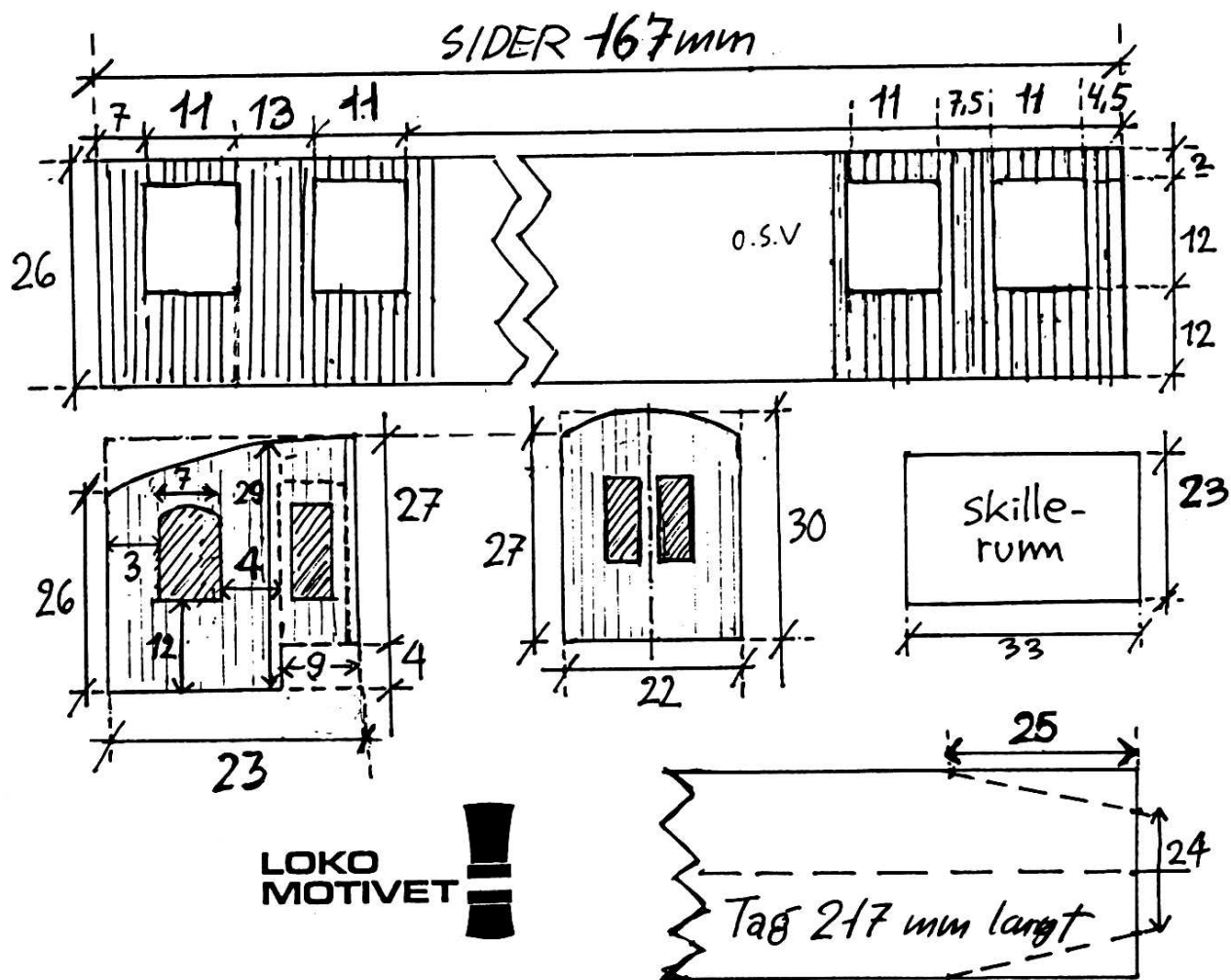


Fig. 2

Målskitser af sider, gavle og skillerum m.v. til litra AR/M i skala 1:87, passende til selvbygget vogn med Electrotrenbogier. Pas på målene mellem vinduerne. De varierer i hver sin ende og mellem I- og fællesklasse-afdelingen. Forsøg så vidt muligt at udskære efter brædderillerne på carden.

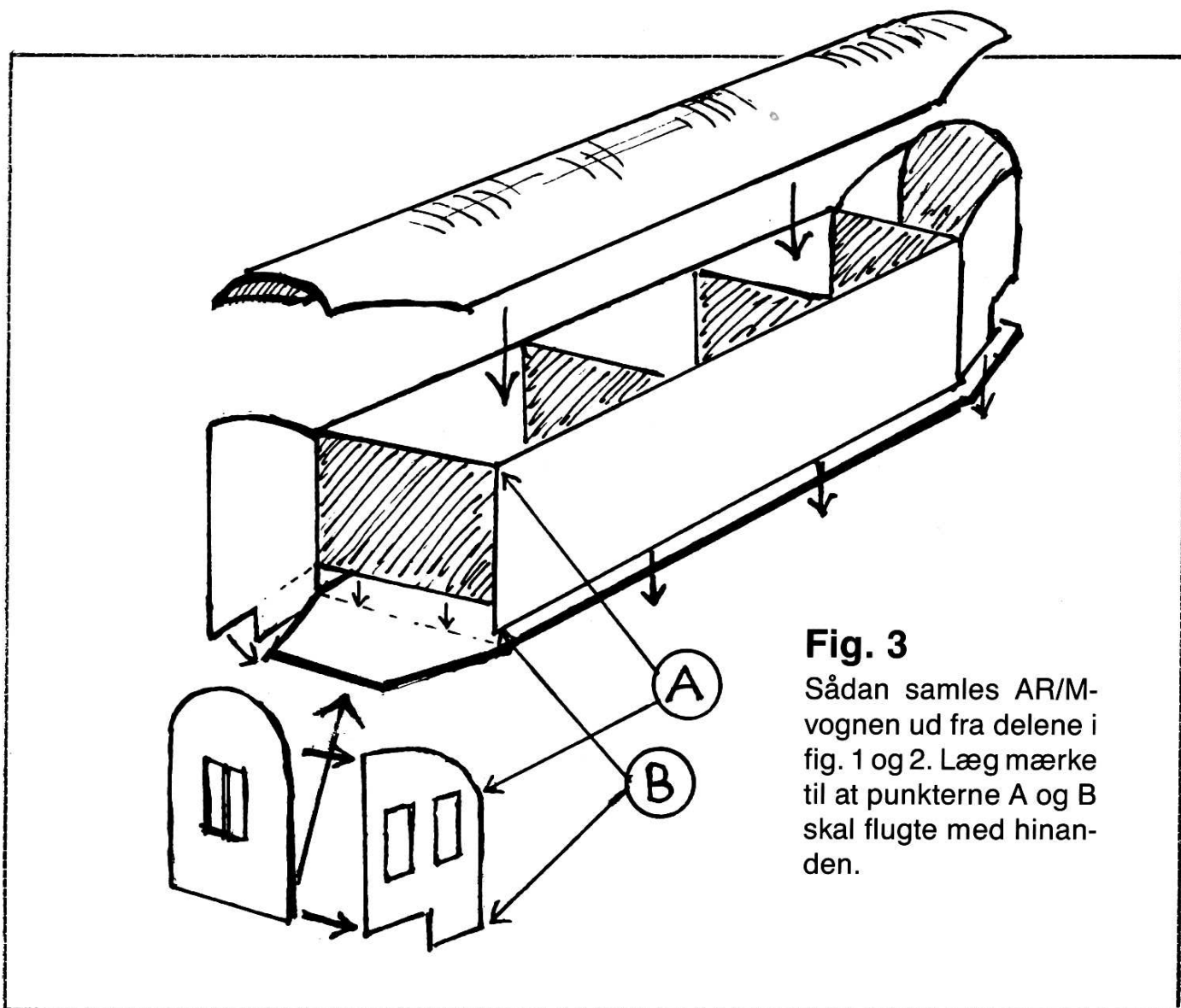


Fig. 3

Sådan samles AR/M-vognen ud fra delene i fig. 1 og 2. Læg mærke til at punkterne A og B skal flugte med hinanden.

met bliver igen taget. Et tagprofil fra PIKO-vogn kan anvendes, ligesom der findes masser af andre industri-tagprofiler som kan anvendes, evt. kan man sammenstykke to korte tagstykker til et tag i korrekt længde. Da der til sidst skal lægges tagpap på taget,

skjules sammenføjningerne ved hjælp af sli-bepapir eller smergellærred.

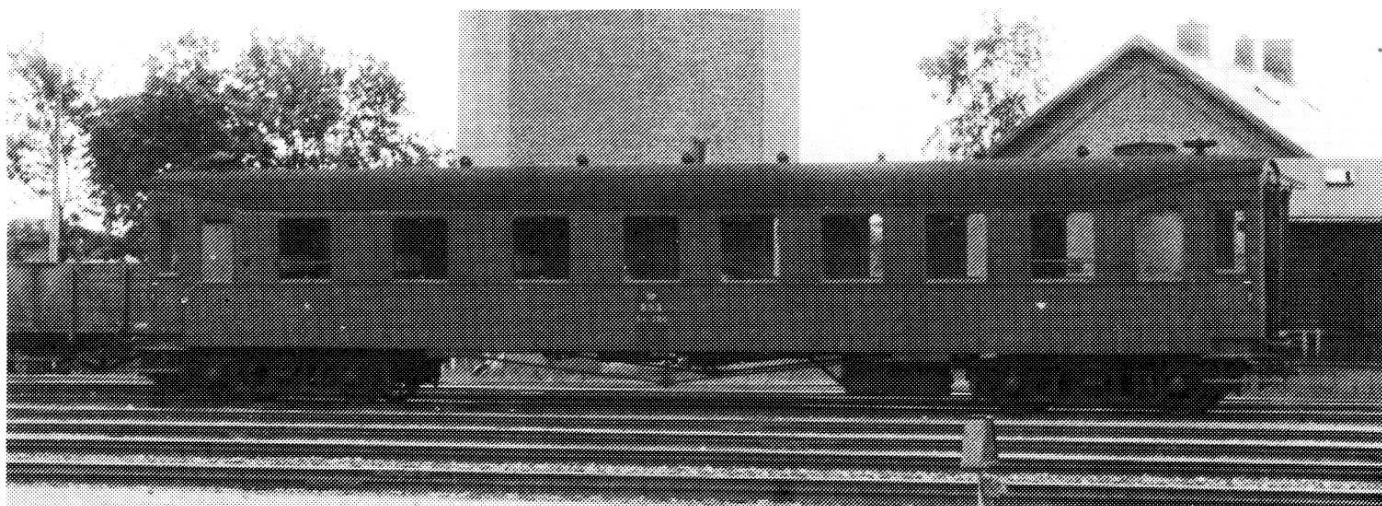
Torpedo- og toiletventiler fås i diverse forretninger, der har modeltog som speciale. ... og lad os så se nogle AR-vogne på anlæggene.

Red.

Litra	Nr.	Bygget	Nr. før 1941	Omlitreret til år	Udr.
AR	106	1928	AR 656	CMZ 2264 1964	1965
AR	107	1928	AR 657	CMZ 2265 1964	1967
AR	108	1928	AR 661	CMZ 2266 1966	1966
AR	109	1928	AR 662	CMZ 2267 1964	1965
ARM	155	1928	ARM 658	CML 2261 1963	1967
ARM	156	1928	ARM 659	CMZ 2262 1963	1967
ARM	157	1928	ARM 660	CMZ 2263 1964	1967

Anm.: I perioden 1928-1938 var AR 106-109 litreret BP. I 1938 omlitreret til AR. Vognene 155-157 hed indtil ca. 1938 BP, hvor der blev installeret egenvarme. Derefter fik de BPM. En enkelt af vognene nåede at få litra ARM inden omlitrerin-

gen i 1941. Hvilken vides ikke med bestemthed. ARM 155-157 fik styreledningen A + B monteret i 1948 jvfr. Tillæg til Driftsmateriellet 1941-1961, og havde dette indtil udrangeringen i 60'erne.



Forbilledet AR, her nr. 106, fotograferet i Silkeborg 1961. Vognen har Berliner-bogier.

Foto: HGC, Odense

Historisk oversigt over BP/AR/ARM

De 4 AR- og 3 ARM-vogne udgjorde kun en lille del af en større serie af II & III-klasse personvogne litra BP, bygget af Scandia i perioden 1903-1928.

De første BP-vogne fra 1903 var pladebeklædte, havde tagrytter og 2,5 m »Berliner-Trucks«. Senere serier blev teaktræsbeklædte med tagrytter og fik både 2,5 m træ- eller stålbovier.

Den sidste BP-serie fra 1928, der lige som de spidse CM - havde forbillede i de tyske »Hect-wagen«, var kun på 7 stk., og var alle udstyret med 2,5 m træbovier (BP 656-662). Vor midtersidetegning viser serien fra 1928, der var teakteæsbeklædt, og i udseende afveg fra øvrige BP-vogne med deres spidse gavl i stil med allerede nævnte CM fra 1927 (Se LOKOMOTIVET nr. 13).

De spidse CM og BP lignede til forveksling hinanden. Eneste forskel var klasseinddeling og antallet af siddepladser. CM-vognene var udelukkende indrettet til III klasse, mens BP-vognene førte både II og III klasse. Vognene kunne således indsættes i tog, hvor behovet for rejsende til II klasse ikke var så stort.

I 1934 ændrede DSB det oprindelige 3. klasse system til et 2. klasse system: 1. og fællesklasse. BP-vognene blev ved denne lejlighed omdannet til at befordre både 1. og fællesklasse-passagerer, og havde 18 pladser på 1. klasse og 40 siddepladser på fællesklasse.

At midtersidetegningen viser AR med »Berlinere«, skyldes at disse blev påmonteret i 1940, muligvis i første omgang kun som forsøg.

AR 155-157 fik først sine »Berlinere« i 1948, hvor der også blev monteret styreledning A + B til brug for styrevognstog. Alle vogne havde fra fødslen vakuum-udstyr og dobbeltbatterier. I 1943-44 fik alle AR/M-vogne udskiftet vakuum-udstyret med trykluftbremse (G&P), dobbeltbatterierne fjern-

des og i stedet fik vognene dynamo, system Pintsch i 1944.

Og så skal det tilføjes at BP 155-157 omkring 1938 fik egenvarme til brug i motor-tog (MO og MP). Herved fik vognene tilføjet et M, betydende »mellemvogn« for MO/MP. Ifølge togplan VI fra 1933 fremgår det, at BP(AR)-vognene blev indsat i større tog på strækningerne Nyborg-Fredericia-Sønderbog, Fredericia-Padborg, Esbjerg-Struer-Langå-Randers-Frederikshavn.

I øst (Sjælland-Falster) synes de spidsgavlede AR ikke have kørt særlig meget, dog var et par stykker en kort periode i 40'erne stationeret i København. Det var ARM 155-157, der i årenes 1941-1948 befandt sig på Sjælland. De kom muligvis ikke i drift i motortog p.g.a. besættelsen (oliemangel til motorvogne).

Efter krigen blev nr. 155 anvendt i MO-fremførte tog på Sjælland, mens ARM 156-157 var reserve for lyntog.

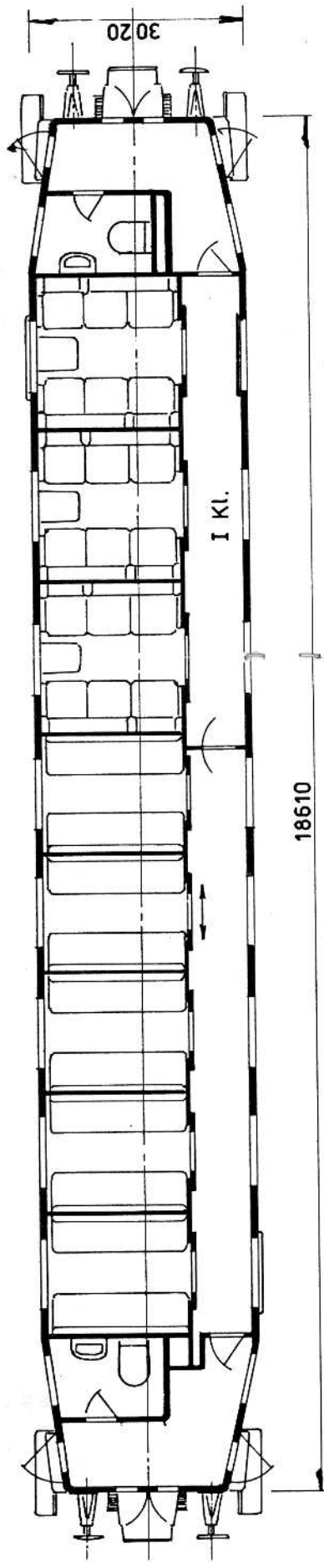
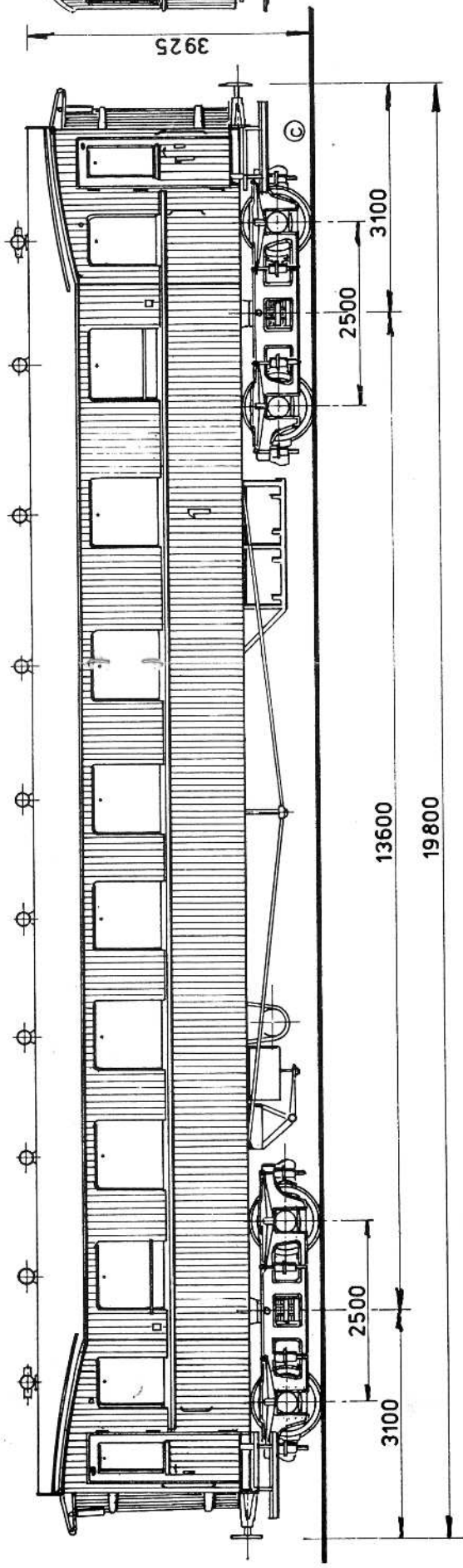
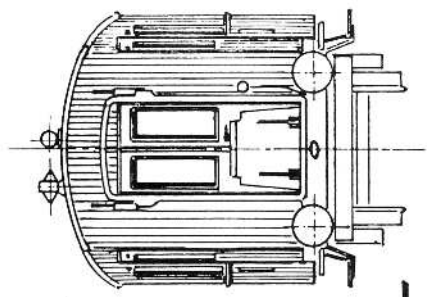
AR 106-109 opholdt sig i det jysk-fynske hele deres levetid, og fik i 1948 selskab af ARM 155-157, der samme år fik styreledninger A + B monteret. De blev bl.a. indsat på strækningen Fredericia-Esbjerg-Struer.

I takt med leveringen af AV-vogne sidst i 40'erne og begyndelsen af 50'erne, blev AR/M-vognene forvist til sekundær kørsel, og blev mindre og mindre anvendt.

I 1963 degraderedes vognene til CMZ, kun førende 2. klasse, og blev togforstærkningsvogne ved højtider m.v. Denne rolle havde de kun i få år, hvorefter de blev udrangeret og ophugget.

Eksempler på anvendelse af AR/M-vogne i påsketraffikken 1952: Sønderborg-Tinglev-Padborg: MO-ARM, Ålborg-Århus Havn: MO-ARM-CQM, Ringkøbing-Esbjerg-Fredericia: MO-ARM-DO-CQM og Langå-Struer: MO-ASM-ARM. ●

DSB Personvogn Litra AR Nr.: 106 -109.



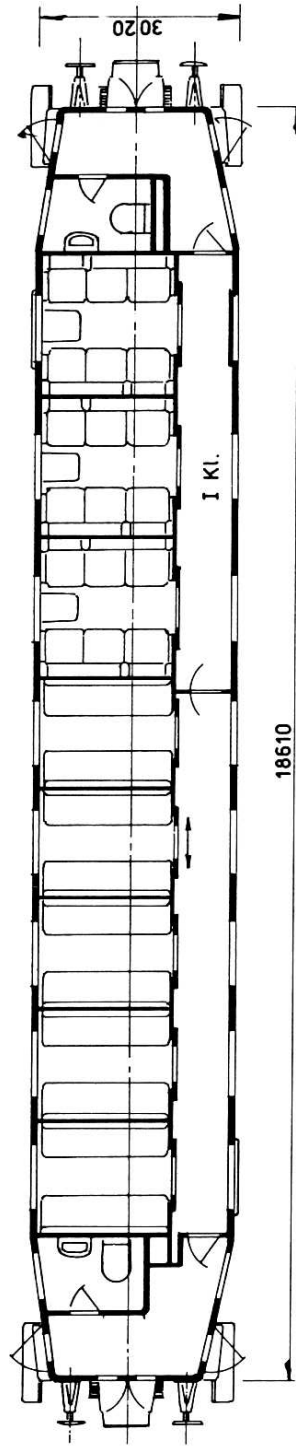
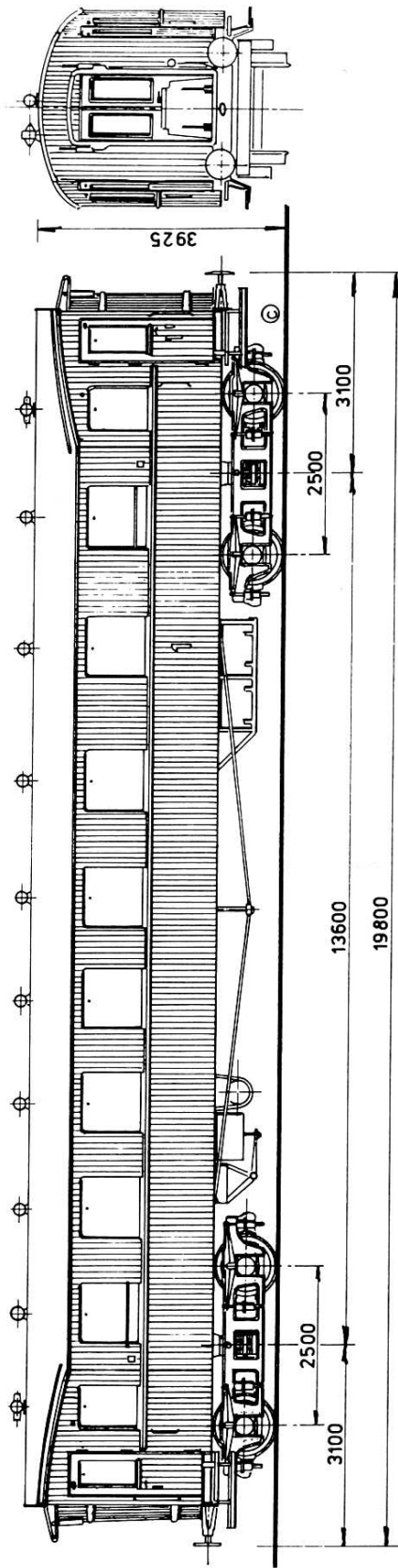
A. Hansen 21-3-86.

Tegnet for "Lokomotivet" 1986.

Nr. 115

DJM	1:87	Type: II & III klasse personvogn	REGI: DSB
LITRA	NR.	Bygget: Scandia 1928	Tegnet: Allan Hansen, 1986

DSB Personvogn Litra AR Nr.: 106 -109.



**LOKO
MOTIVET**

Nr. 115

Tegnet for "Lokomotivet" 1986.

A. Hansen 21-3-86.

DJM 1:160

Type: II & III klasse personvogn

REGI: DSB

LITRA NR.

Bygget: Scandia 1928

Tegnet: Allan Hansen, 1986

DSB litra CP

Nå, jeg må vel til at vise lidt vognbygning, som jeg har lovet i de sidste par numre af bladet. Det bliver en meget almindelig type vogne, der i 50'erne befærede danske spor, nemlig CP-vognene.

Jeg har valgt at bygge CP 2920. Årsagen til, at jeg har valgt denne, skal søges i, at PIKO-N netop har en kølevogn (katalog-nr. 5/4129), hvis undervogn passer i længde, og har dejlige »2,1« m bogier. Endvidere skal der udskæres færre vinduer end hvis man havde valgt CP 2912-2914, der har et toiletvindue mere i den ene ende. Men i øvrigt har alle vogntyperne samme dimensioner, så man kan altså bruge samme grundmodel.

Nævnte CP-vogne blev bygget hos Scandia i 1908, ombygget i 1934 og atter omdannet til det udsende, den havde indtil udrangeringen midt i 60'erne. Så den kan anvendes både til MY og damp...

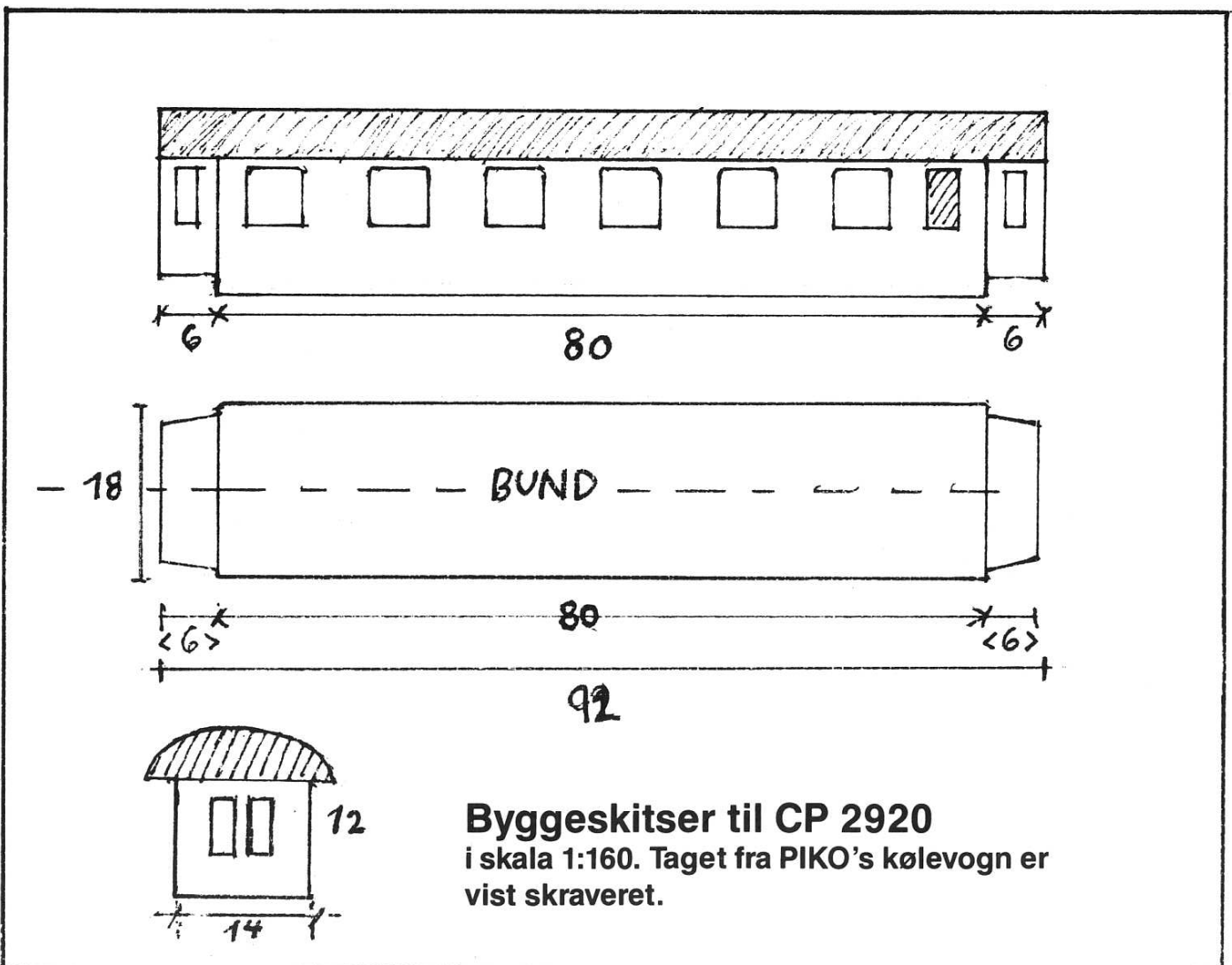
Bygning

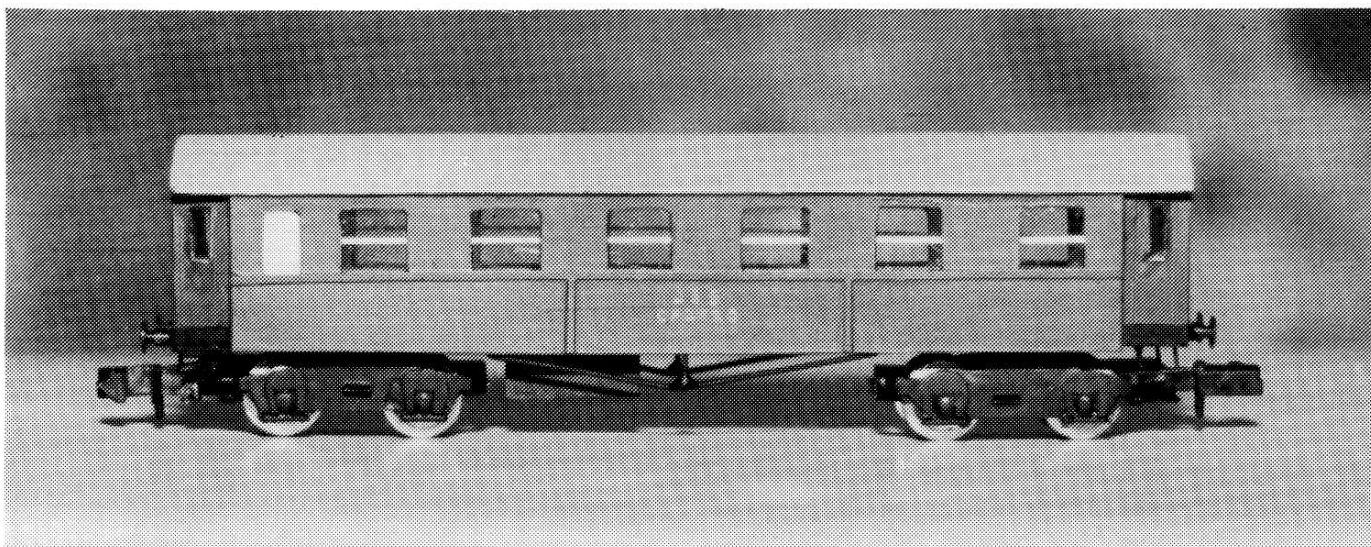
Vognen skilles ad, idet man dog skal lade bogierne sidde på metalbunden. Pas godt på stigerne, idet de kan anvendes senere til en PFR (se for øvrigt LOKOMOTIVET nr. 10 side 39).

ARNOLDS HJØRNE

Taget slibes glat med fint sandpapir, hvorefter taget saves af vognkassen. Vognkassen kasseres, mens vi beholder taget. Undersiden slibes plan. Vognbunden til CP'eren fremstilles af 0,75 mm plast efter tegninger. Siderne udskæres i plast 0,4 x 14 x 80 mm. Lav en plaststrimmel (0,75 mm tyk) med bredden 18 mm, og skær 3 stykker skillerum ud med højden 11 mm.

Gavlene tegnes op efter taggrundingen fra kølevognen, og limes direkte på taggavlen, markedet sort på samletegningen. Dørfelterne udskæres i





dimensionerne 0,4 x 6 x 12 mm. Ønsker man at medtage pufferplanker i gavlmålene, skal man lægge yderligere 2 mm til alle højder i gavlene. Vognen limes derefter sammen.

Bogiesiderne udskæres af tynde plaststrimler og limes på industrimodellens bogier.

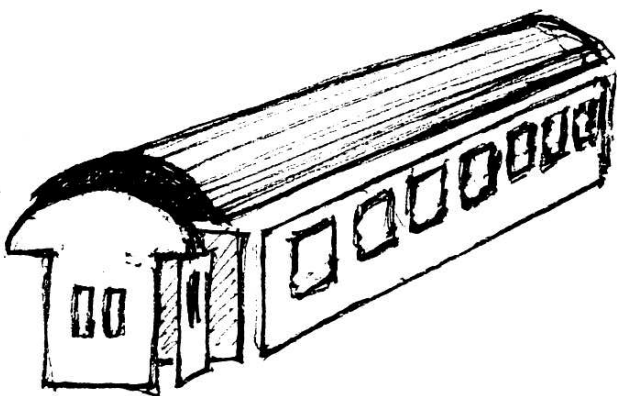
Armeringen er en meget tynd blomstertråd, anbragt og fastlimet i forborede huller i vognbunden. Vinduerne påmales en meget tynd metalstrib, inden de limes fast inde i vognkassen. Hos boghandlerne kan man købe meget tynde filtskrivere, der kan tegne sådanne sølvstriber.

Endnu har jeg ikke fået påmonteret torpedoventiler, men det vil blive gjort af »afklippede« knapenålshoveder.

Bemalingen er PP's den vinrøde, mens litrering er påført med uhjælpelig rystende hånd, ridsefjer og gul maling. Endnu kan man ikke få transfers til CP-vogne i N!

Og så skulle vognen være klar til at sætte i drift.

ARNOLD-Nielsen



Et »vredt« læserbrev

Lars Lindhard, Esbjerg N, har sendt os et »vredt« læserbrev til ARNOLD angående N-stoffet. Men det »vrede« læserbrev er til fordel for vor gode medarbejder ARNOLD, idet Lars beklager sig over, at der er for lidt N-stof. Det er selvfølgelig

vand på ARNOLD's mølle, der også fra anden side har modtaget forespørgsler om udvidelse af N-stoffet.

Lars Lindhard skriver bl.a.:

»Giv ARNOLD et spark bagi. Jeg er spor-N-fan, og jeg håber hver gang bladet kommer, at finde en lille godbid for N'ere. Men forgæves. Ikke fordi, jeg ikke kan lidt det, ARNOLD skriver. Men for størstedelens vedkommende er det overfladesnak, og kan vel ikke blive andet, når han kun må få 2-3 sider hver gang. Kan der ikke bare sættes 7-8 sider af til N-stoffet, så vi kan få den artikel om E-maskinen, som han nu har lovet os gennem flere numre. Og hvorfor er der ikke nogle billeder fra ARNOLD's anlæg i snakken om ballast. Der er trods alt konkrete oplysninger i den snak, som jeg kan få glæde af, (billeder liver altid op). F.eks. beskriver ARNOLD, hvordan man skal lægge ballast ved at sprøjte den der 50/50% blanding på. Sprøjtes den ud over skinner og det hele, eller lægges skinnerne på bagefter? Man får vel aldrig det skidt af skinnestrengen, er jeg bange for, eller hvad? Og hvordan skærer I i plastikken? Jeg har ødelagt indtil flere plader og knivblade (skalpel-blade), der springer ved den mindste berøring. Anvender jeg en »tung« hobbykniv, bliver kanten også ujævn, men det kan måske ikke skæres pænere? Det er svar på den slags grundlæggende problemer, jeg ofte savner!

M.v.h.
Lars Lindhard
Esbjerg N

PS: Hurraaah for Williams Modeller, der tør lave danske ting i skala N.

LOKOMOTIVET: Se, det var noget ARNOLD kunne bruge. Han har længe beklaget sig over manglende plads, men det kan være at redaktionen skal

se nærmere på sagen, da også andre N-folk har beklaget sig. 2-3 sider er selvfølgelig for lidt, men vi har ikke »turde« udvide stof-området før end vi vidste, hvor meget læserne interesserede sig for dette. Vi håber at høre fra flere N-læsere, så vi kan danne os et indtryk af, hvor meget man går op i »at køre dansk«.

Ellers følgende ordlyd fra ARNOLD:

Artiklen om E-maskinen følger snarest, men læseren, som bygger (har bygget) maskinen vil gerne have tid til at lave artiklen helt korrekt.

Ballast: Ja, jeg kan godt se, at det lød lidt for selvfølgeligt. Men man skal altså først lægge sporene, derefter drysse ballast på plads (og børste pænt til med en pensel). Derpå gennemvædes ballasten (og sporene) med vand fra en blomsterforstøver. Til sidst lægges den fortyndede lim på ballasten, f.eks. ved hjælp af en lim-dunk med spids tud. Lidt sulfo i blandingen hjælper på nedsivningen i ballasten.

Da det ikke kan undgås, at der kommer lim på skinnestregene, kan disse renses med et viskelæder, når blandingen er tør. Viskelæder-rester børstes væk. Man kan også slibe sporene med et stykke fint smergellærred.

Skæring i plasticard: Ophulede og ujævne kanter kan ikke undgås. Derfor skal delene afslibes for-

sigtigt i kanterne med et stykke smergellærred. Med hensyn til anvendelse af hobby-kniv, så er skalpel-knive uanvendelige. Det er de store »Stanley-knive« også. Man skal anskaffe sig en Humbrol-kniv, hvor bladet kan udskiftes. Jeg anvender et spidst blad til lange udskæringer (og boring), mens jeg ved rundinger anvender et buet blad. Men som regel opdager man hurtigt, hvilke kniv-blade, der passer én bedst. Humbrol's store program i knive, lim, save m.v. kan købes hos bl.a. Smith's Legetøj & Hobby, København eller PÅ SPORET, også København. I øvrigt har de fleste hobbyforhandlere i provinsbyerne Humbrol's program, så prøv at høre dér først.

Ellers tak til Lars Lindhard m.fl. for det lange brev. Lad mig høre fra flere. Send brevene til redaktionen. Adresse findes foran i bladet på side 3. ●

TUBORG ØL-VOGN FRA WM

Igen gode nyheder til N-folket fra WM i Allerød. I løbet af efteråret udgives en Tuborg ølvogn, baseret på ARNOLD-N katalog-nr. 4271. Vognen bliver i den ældre Tuborg-bemaling, og får litera ZB nr.

HOBBY-TOG

Stort udvalg i

ROCO, PIKO og LIMA

Lima TGV-tog

med elektronisk perfektomskifter
og med den nye motor

Kr. **850,-**
÷ rabat

*Vi har stadig mange
gode tilbud i ROCO*



TOG og TINCENTRET
STRANDVEJEN 140
HELLERUP

Telefon 01 62 55 92

ÅBENT:

Ma-on-to-fre: 12.00-17.30

Ti: Lukket

Lø: 10.00-13.00.

99 608, hvilket kommer til at svare meget nøje til forbilledet, idet denne havde bremsetårn som basismodellen.

Ifølge WM skulle Tuborg-vognen være i handelen til efteråret. Prisen kendes ikke på nuværende tidspunkt. Mere vil følge, når udgivelsen foreligger.

N
NYHEDER
NYHEDER

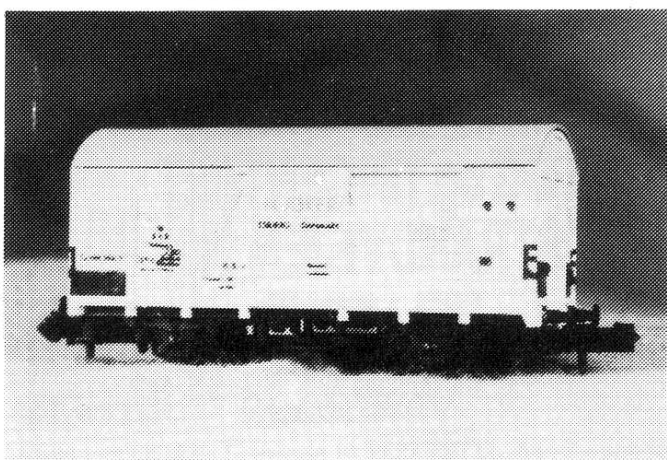
Spændende nyheder i skala N fra PÅ SPORET

Efter deadline dukkede et par spændende nyheder op, som jeg ikke kunne undlade at medtage. Det ser ud til, der er ved at komme hul på bylden for N-folket. WM »åbnede ballet« ved at sende herlige ARNOLD-modeller på markedet, og nu følger PÅ SPORET efter. Vi håber at alle N-byggere på bedste vis vil støtte disse initiativer, så vi kan få en fortsat produktion af danske N-vogne m.v. PÅ SPORET lover, at der i løbet af året vil udkomme flere sådanne små perler. Prisen kan variere fra model til model, alt efter type. Men modellerne kan erhverves fra ca. 115,- kr. og opefter.

Alle vognene er industri-grundmodeller, hvor man selv foretager den fornødne, simple ombygning, maling og litrering.

Påskrifter er - størrelsen taget i betragtning - utroligt fine og læselige.

Men her præsenterer jeg modellerne:

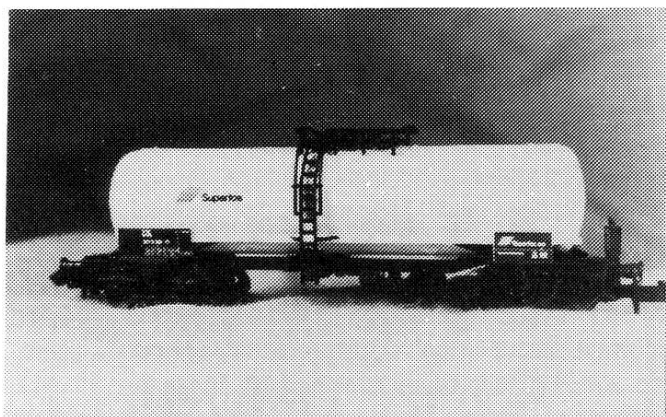


En ZF fiskevogn fra firmaet N. JØKER til kr. 135,- med flotte påskrifter. En tilsvarende vogn fås til firmaet SKANDIA ØRRED EKSPORT. Modellerne ligner forbillederne ganske fortræffeligt.

Det samme gælder SHELL-tankvognen ZE 503 832, der kan købes for godt og vel »en hund«.



Superfos-tankvognen er i moderne udgave, og også i nydelig udførelse. Prisen kendes i øjeblikket ikke.

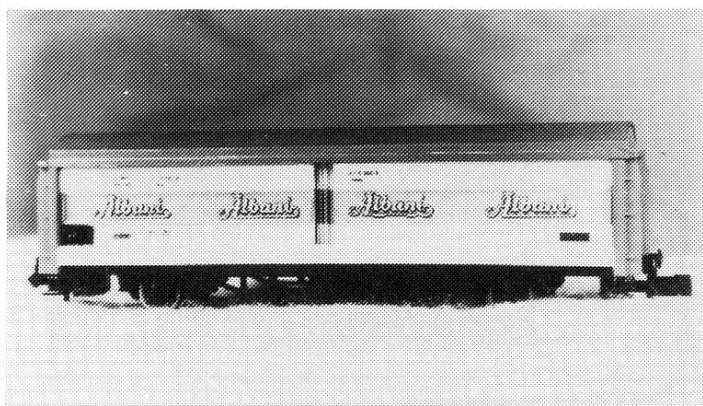


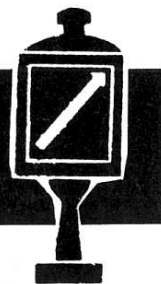
Også til moderne tid er Albani-ølvognen, hvor grundmodellen er Hbis, akkurat som forbilledet. Prisen kendes ikke i øjeblikket.

Ønsker man yderligere oplysninger eller køb af modeller, kan henvendelse ske til PÅ SPORET, Vesterbrogade 165, 1800 København V, telefon 01 23 16 17.



»ARNOLD-Nielsen«





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.

Et jysk blandetog

Torsdag den 6. juli 1965 om formiddagen traf jeg i Vinderup tog 323, der var en ret blandet affære, og vel bedst kunne karakteriseres som »formiddagsblandettoget«.

Oprangeringen var under alle omstændigheder blandet. Jeg erindrer at have set andre tilsvarende blandede tog den samme sommer, men nåede ikke at gøre notater. Dette tog lod sig heldigvis fotografere.

Tog 323 kørte hverdage fra Skive til Struer (Skive afgang kl. 9.10, Struer ankomst kl. 9.52). Søn- og helligdage hed toget 1323, og udgik fra Randers (afgang 6.12) og ankom via Rødekærsbro og Viborg til Skive kl. 8.52, hvorefter det fortsatte som 323.

Oprangeringen var 6. juli 1965: MX-CR-ECO-DJ-

His-His, hvor His-vognene formentlig var rutevogne fra Godsbanen, jvfr. oprangeringsdata fra 1962 nedenfor.

1962: Tog 323

Hverdage undt. mandag:

MX-CQM-FE-DJ-EH-rutevogne.

Mandag:

MO-CQM-DJ-EH.

Tog 1323-323 søn- og helligdage:

MX-CQM-DJ-EH-I-I-DK-I-I-I-I

De to første I-vogne var til Nykøbing Mors, hhv. Skive, mens DK-vognen var til Glyngøre. De to næste I-vogne skulle til Skive, mens de to sidste havde Viborg som destination. Om hverdagen gik I-vognene (ilgodsvogne) med tog 2323 Randers-Langå-Skive.

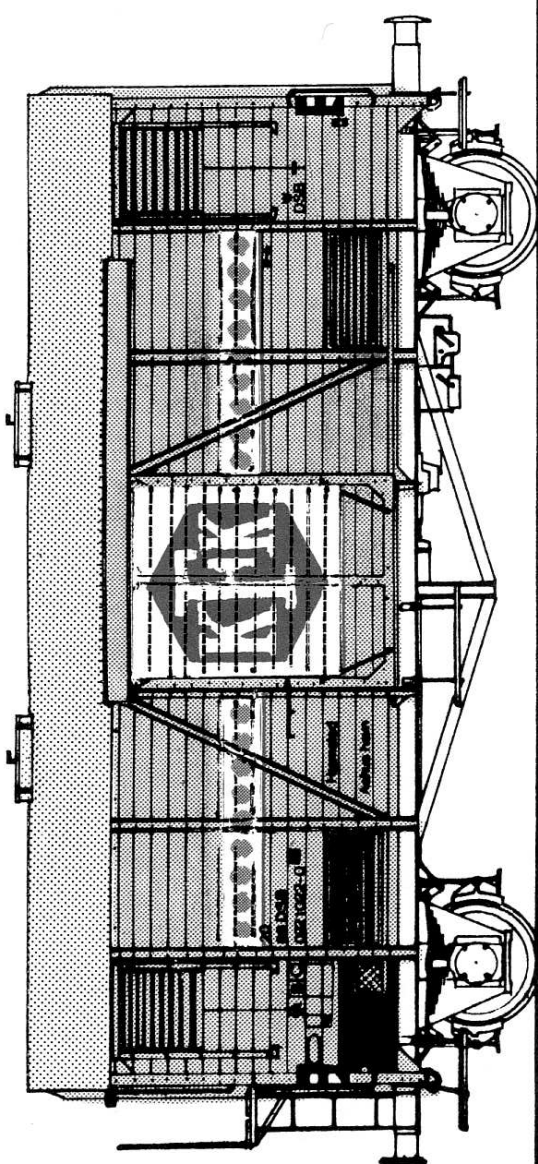
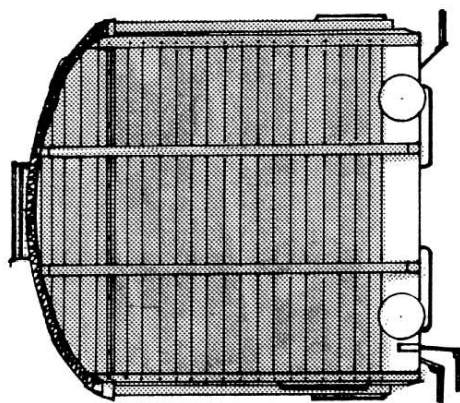
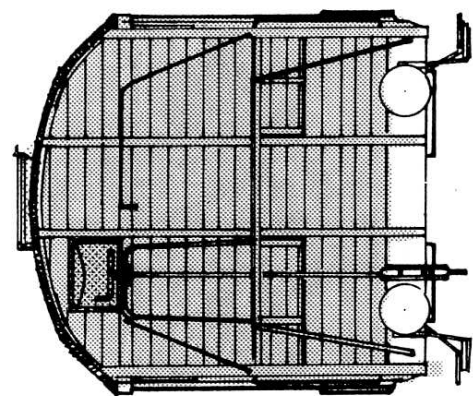
1957: Tog 323 mandag

MO-DJ

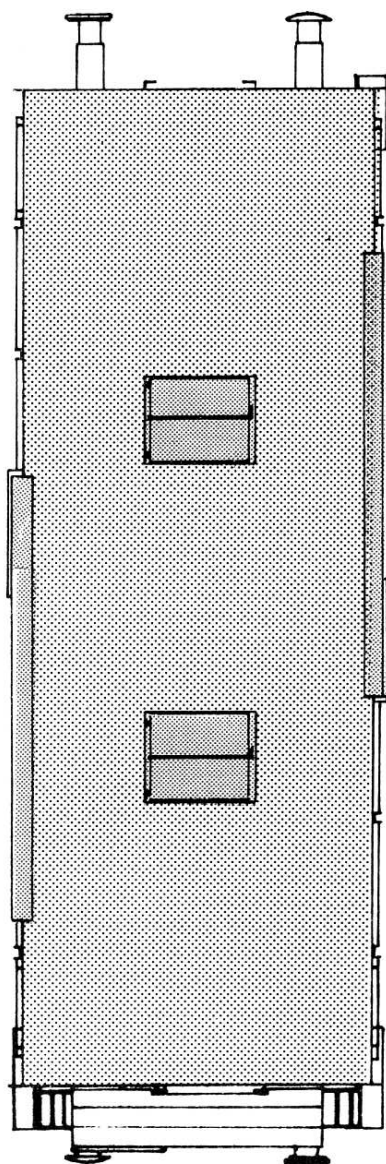
Hverdage:

Maskine-DJ-ECO-FE-I-I





6000
9260



Lukket silovogn fra KFK,
nr. 022 1 020, 022-024 (Udgks)
ombygget fra Hks/Hks-u i 1975
Udrangeret i 1982/83

skala 1:87
Tegnet af H. Orłowicz,
Odense 1986

I-vognene kom fra Godsbanen, og havde Holstebro som destination.

**Tog 1323-323, søn- og helligdage:
Maskine-DR-I-DJ-CQM-I-I-I-I-I-I**

I-vognene var bestemt for Holstebro, Skive og Viborg. DR-postvognen kom fra Godsbanen og videreførtes til Nykøbing Mors (via Skive-Glyngøre). Ældre data er ikke pålidelige, og uddybes derfor ikke nærmere.

Jens Bruun-Petersen

LOKOMOTIVET: Det er vor medarbejder Jens Bruun-Petersen, som har gennemset sine notater for at finde ovennævnte oprangering m.h.t. til anvendelse af DJ-vognen, der var midtersidetegning i nr. 14. Og det er jo ganske interessant at se, at vognen kan anvendes både i damp- og dieseltog, ikke mindst for mjære, der nu også har mulighed for at anvende kombinationen DJ og diesel eller DJ og damp på modelbanen for at følge forbi ledet. ●

Et læserbrev med mange spørgsmål

Henrik Bro Lund, Odense, har sendt os et brev med en masse generelle spørgsmål, og da disse dækker et bredt spektrum af andre læserspørgsmål, gengiver vi brevet i fuldstændig længde:

Tak for et godt blad.

Angående DLG-vogne i nr. 10, vil jeg mene at det også var på sin plads at tage de sidste 5 vogne af DLG's med, for ikke at nævne vognene fra KFK, da det drejer sig om en ombygning af industrimodeller. Det skulle jo ikke volde de store problemer. Vognene fra FAF er sværere at bygge da disse har fået fjernet jalosilemmene og nogle af dem også den ene side, der så er dækket af en presenning. Med hensyn til HJ (Gklm) har det været mig umuligt at få fat i nr. 7, så det var måske en ide med et genoptryk af artiklen.

Jeg har set, at en af de nyeste Carlsbergvogne, dem fra 1971, er blevet udrangeret og solgt til op-hug hos H. I. Hansen her i Odense. Hvad med en artikel om denne store ølvogn. (Det er vognen 20 86 DSB 0835291-9, der her er tale om, og den er set 9/10 86).

I nr. 13 side 69 skriver I at det eneste kendte »dobbelte« forgreningssignal står ved Vigerslev. Jeg har set, at der står et øst for Lunderskov.

I skrev i nr. 12 at I vil tage emnet om elektrificeringen af DSB op. Jeg synes, det er en golde ide, men hvad med en artikel om de københavnske S-tog, eller et særskrift.

Jeg synes at der i jeres artikelserie om store personvogne mangler nogle styrevogne f.eks. CRS,

CPS, CLS og BNS sammen med en artikel om de nu udrangerede MO-vogne.

Her på Fyn er det umuligt at opdrive en brugt Hampli MO-vogn, der evt. kan kopieres og så bruges i et styretog.

En anden ting er de 2 nye lyntogssæt der blev leveret i 1981, kunne jo samles i et særskrift ligesom de første fra 1935 er blevet det.

Som en eventuel lokomotivartikel vil jeg foreslå de danskbyggede MY lokomotiver af Litra MY 1201-02.

Da I jo altid beklager jer over, at I ikke har plads til alt det, I gerne vil have i bladet, vil jeg foreslå at I enten udgiver bladet nogle flere gange om året eller - hvis det er teknisk muligt - ændrer formatet fra det nuværende A5 til A4. Det vil give mere plads til tegninger og større reklamer.

Med venlig hilsen
Henrik Bro Lund

LOKOMOTIVET:

Vi starter med at svare fra brevets begyndelse:

KFK/FAF/dlg-vogne: Helt korrekt at øvrige vogne fra disse firmaer bør medtages. Derfor gengiver vi på hosstående side vogne fra KFK, således at modelbyggeren selv kan foretage sine ændringer.

(fortsættes næste side)

**VI HAR ET STORT
UDVALG I
MODELTOG —**

F.EKS. MÄRKLIN, MINI-
CLUB, PIKO,
ELECTROTREN.

KØB, SALG,
BYTTE AF
BRUGTE TOG

Nordjysk Hobby

Reberbansgade 5 tlf. 08-161394

HJ (Gklm)-artiklen: Som genoptryk kan vi desværre ikke efterkomme. Vi har i forvejen megen pladsmangel, og et genoptryk vil blot udskyde endnu flere artikler samt »irritere« læsere, der er i besiddelse af nr. 7. Vi mener dog ikke, det skulle være umuligt at opdrive nr. 7. Et par steder i landet må der være et par forhandlere, som har dette på lager, f.eks. PÅ SPORET i København. Se adresse i annoncen.

Carlsbergvogne: Artikler om ølvogne i det hele taget er noget vi er i fuld sving med at kigge på. Vor medarbejder Claus er i øjeblikket ved at finde på en let metode til bygning af mere moderne Tuborgvogne med »kasket«. Senere følger Carlsbergvognene.

Forgreningssignal: Vi håber at Henrik Bro Lund har set rigtigt. Ellers skal det nok være rigtigt, at der ved Lunderskov står et af de mere specielle. Det kan vi ikke sige med sikkerhed. Hvem ved noget mere om dette?

S-tog: I øjeblikket har vi kun planer om at skrive om den kommende eldrift. Et særskrift er ikke i tankerne i øjeblikket, og desuden har forlaget »banebøger« udgivet et specielt hæfte om de københavnske S-tog.

Styrevogne: Jo, selvfølgelig er det noget vi kommer nærmere ind på. Bhs har vi allerede behandlet i LOKOMOTIVET nr. 2, men ellers vil vi behandle litra CLS, både med tegning og bygning. Også CRS-vognen har været i tankerne, men da Signalposten har behandlet CR-vogne i nr. 3, 1986, vil vi ikke gå nærmere ind i dette område. CPS-vognen er lidt speciel, og har været behandlet i ældre numre af »Modelbanen«. Bns-styrevogne har været vist som midterside i UK-modelinformation, og TOR-modeller har netop lanceret en styrerumskupe til nævnte vogne. Se andet steds i bladet.

Lyntogssærskrift, moderne: Er i tankerne.

Danske MY: Endnu ved vi ikke hvordan disse maskiner vil blive omtalt hos os, men det bliver muligvis i et særskrift omhandlende både litra MX og MY, der som bekendt er ved at blive udrangeret hos DSB.

Pladsen: Vort evige problem! Tidsmæssigt kan vi ikke overkomme at udgive flere blade end 4 om året, plus ca. 2 særskrifter. At ændre til A4 er også et ønske fra redaktionen, men det kan vi i øjeblikket ikke løse rent trykteknisk, ligesom flere læsere ønsker A5-formatet bibeholdt. Prisen for et A4-hæfte bliver også meget større, både salgsmæssigt, som abonnement - og annoncemæssigt! Ellers tak til Henrik Bro Lund for alle hans relevante spørgsmål. ●

MODELTOG

MÄRKLIN - FLEISCHMANN -
LILIPUT - ARNOLD RAPIDO



RESERVEDELE



Bygninger (byggesæt) fra
POLA - VOLLMER - HELJAN
og KIBRI

Har vi det ikke, skaffer vi det hjem

Mandag, tirsdag, torsdag 12.00-17.15
Onsdag LUKKET
Fredag 12.00-18.00
Lørdag 10.00-12.00

VALBY HOBBY

Mølleallé 16. 2500 Valby

Tlf. (01) 16 22 66

... og så »plukker vi lige en høne...«

Den gamle redaktør har »stukket læserne en and«, og derfor vil vor medarbejder Guldbæk gerne »plukke en høne« med ham.

Det drejer sig om forsidefotoet i sidste nummer af LOKOMOTIVET. Her havde den dumdristige billedtekstforfatter skrevet forkert stedsangivelse, idet han påstod, det var i Knarreborg billedet var optaget. Det var det ikke! Guldbæk skriver:

»Jeg tror nok, at jeg skal til at plukke en høne med hr. redaktøren med hensyn til at pådutte mig oplysninger, jeg ikke har givet: Forsiden af nr. 14 er absolut ikke fra Assensbanen, men dog nok fra Fyn. For DF'eren holder på Lamdrup Station på strækningen Nyborg-Ringe, og afventer krydsning med et MO-tog, som i øvrigt kommer på et af de efterfølgende billeder på film-strimlen. De pågældende grustog, som kørte sand til Svanedammen i Nyborg til Knudshovedstrækningen, kom fra Espe på Ringe-Fåborg-Banen, krydsede i Ringe og fortsatte mod Nyborg. Der var et hav af TD-vogne på krogen med en togførervogn bagest i vognstammen.

Jeg førte tilsyn med grusgraven og derværende maskineri i Espe, og nød at trave den dejlige tur fra stationen ud gennem det kurvede spor til selve graven nord for banen. Et enkelt billede af det startende grustog, har jeg også. Ude i selve graven stod en gammel C-vognskasse af typen uden sidevinduer, og den nåede også at komme i kukkassen. Den tjente som mandskabsfaciliteter med alt tilbehør.

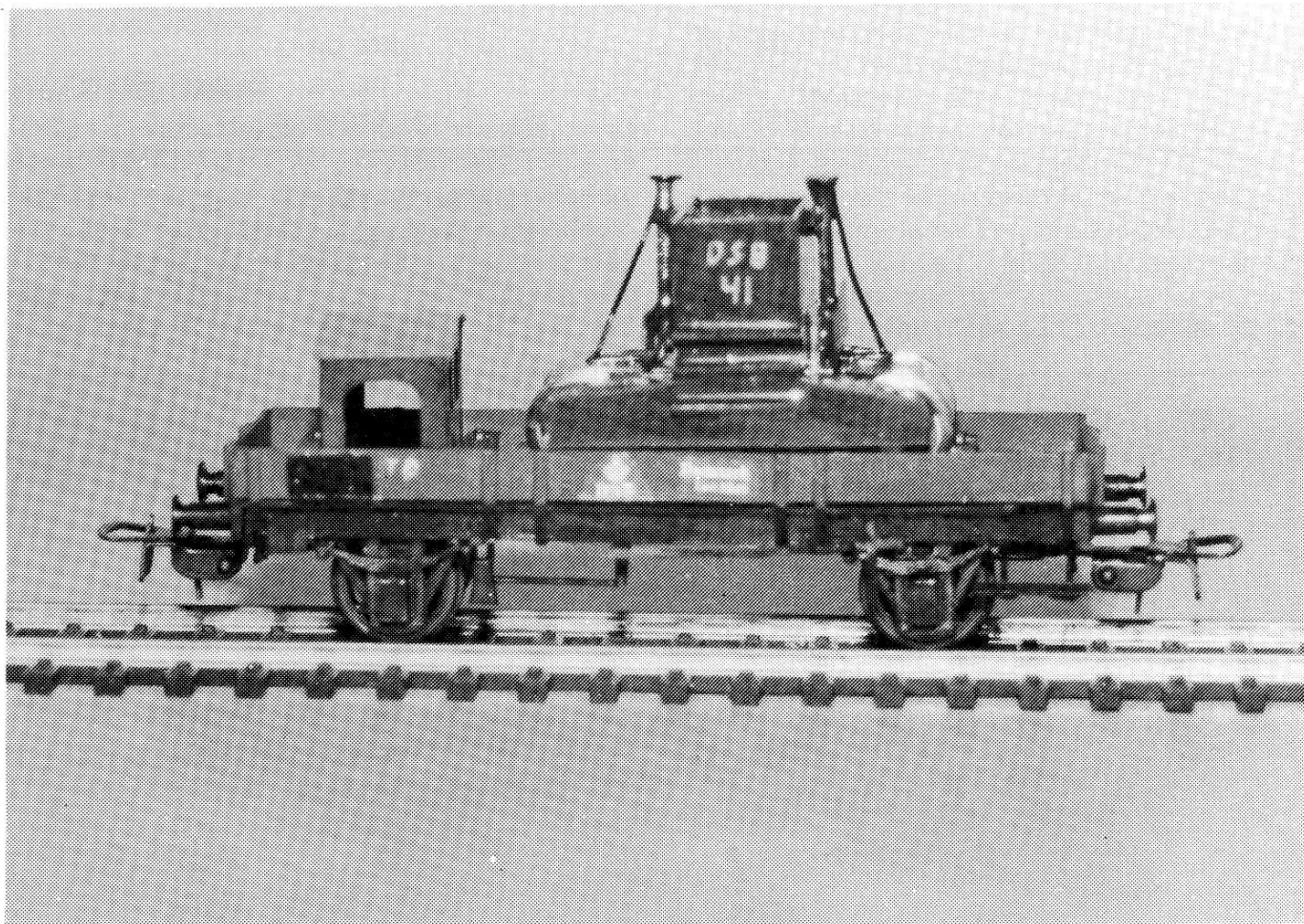
LOKOMOTIVET: Vi ska' hilse og sige, at den gamle redaktør af bare skam har rullet sig i cylindero-lie og røggammersmuld. Samtidig er det også svar til N. Buch-Hansen, Sønderborg, der ikke kunne få forsidefotoets tekst til at stemme, idet han skriver, at Knarreborg ham bekendt ikke har krydsningsspor, men kun læssespor, som ligger i forlængelse af stationsbygningen. Og det er jo rig-

tigt nok! Hvorledes forvekslingen mellem Knarreborg og Lamdrup er fremkommet, ved redaktøren udmærket, men han skal skåne læserne for denne søgte forklaring. Blot lover han, at det ikke skal ske mere... før næste gang!!!! ●

Yes, det er KSB-TD-vogne!

Det er nok det udtryk, to velkendte herrer i dagens Danmark, ville have anvendt vedrørende vor TD-vogn i LOKOMOTIVET nr. 14.

Byggebeskrivelsen på TD-vognen havde forbillede i KSBs (Slangerupbanens) vogne, der kom til DSB i 1939. Så læsere, som har »opdaget« dette, har altså ret. Det har de også, når de fortæller at længden målt over puffer angivet på side 5 (i nr. 14) ikke er 8890 mm, men 8830 mm. Det var en



Lavsidet DSB TD-vogn i model

MODEL af DSB TD-VOGN: Dette er en udgave af litra TD, bygget for år tilbage af Claus. Vognen er bygget efter samme mønster som TD-vognen i nr. 14, blot har den viste vogn lave vognsider, der var normale for de fleste DSB-vogne. Aksellejerne er fra UK's tid, og pufferne er PIKO-vognens originale d.v.s. at TD-vognens gavle er tilpasset PIKO-vognens pufferplanker (modsat vognen i nr. 14, hvor gavle og pufferplanker blev skåret ud i ét). På ladet befinder sig et »klædeskab« - nr. 41 - opbygget helt fra bunden på en LIMA-bogie (uden motor). Claus har dog luftet tanken om at bygge et klædeskab på Tenshodomotorbogie i en mere detaljeret udførelse. Det kunne jo være et herligt stykke trækraft på modeljernbanen. ●

trykfejl. Men tegningerne er altså gode nok (rent målmæssigt!)

Nu er TD-vogne med underlitra lige så komplicerede som alle øvrige vogne, vi har behandlet, så en hel ekstra vognhistorie har vi ikke plads til. Men vor medarbejder K. E. Jørgensen er gået i arkiverne, og har opstillet følgende interessante dataliste som man finder hosstående.

I øvrigt tilføjer K. E. Jørgensen, at ud over de nævnte omdannelser og overtagerer, fandt følgende ændringer sted med TD-vogne.

I 1933 blev 2 TD-vogne omdannet til specialvogne, således:

8508 til skinneudlægningskran nr. 2
8714 til skinneudlægningskran nr. 4

— og i 1934

8533 til skinneudlægningskran nr. 3

8550 til skinneudlægningskran nr. 1

I årene 1947 til 1956 fjernedes bremsetårnene på TDR og disse blev omlitreret TD.

Det var for øvrigt meningen, at DSB i 1943 ville give alle godsvogne nye numre og litra, og omnummereringslister var allerede udarbejdet. Men dette blev ikke til noget. Var planen kommet til udførelse, ville TD vognene have fået litra TBL, hvor T = åbne, lavsidede godsvogne, B = last 12,5 ton og L = lille kasselængde, d.v.s. kortere end normale vogne. Litra TF skulle da være den ny standard-vogn (TF = åben, lavsidede godsvogn med aftagelige side- og endestøtter).

(Listen udarbejdet af K.E. Jørgensen, december 1986).

Data for DSB TD-vogne

Litra og nr. før 1893	Litra og nr. fra 1893	Litra og nr. fra 1912-1915	Bygget	Bem.
		TDR 8433-8444	1924	1)
		TDR 8445-8452	1924	
		TDR 8453-8462	1918	
		TDR 8463-8468	1912	
		TDR 8469-8472	1913	
	PD 7341-7350	TDR 8473-8482	1909	
DSB/JF O.b. 6401-6415	PD 7351-7365	TDR 8483-8497	1883	
DSB/S O.b. 1708-1710	PE 7501-7503	TDR 8498-8500	1888	
DSB/S O.c. 1734-1740	PE 7504-7510	TD 8501-8507	1888	
DSB/JF O.c. 6501-6535	PD 7366-7400	TD 8508-8542	1883	
DSB/JF O.c. 6536-6551	PD 7401-7416	TD 8543-8558	1886	
	PD 7417-7458	TD 8559-8600	1909	
	PD 7291-7340	TD 8601-8650	1910	
		TD 8651-8680	1912	
		TD 8681-8710	1918	
		TD 8711-8750	1924	2)
		TD 8751-8770	1907	3)
		TD 8771-8794	1907	4)
		TD 8811-8815	1904	5)
		TD 8816-8842	1912	5)
		TD 8843-8851	1913	5)
		TD 8852-8866	1914	5)
		TD 8867-8876	1913	6)
		TD 18001-18008	1916	7)

1) 8433-8442 udstyret med trykluftbremse i 1951 og omlitreret TDB.

2) TD 8741-8750 omlitreret til transitvogne litra TDT i perioden 1931-1941.

3) Overtaget fra KSB og i drift 1941.

4) Overtaget fra KSB og i drift 1948-1949.

5) Overtaget fra SFJ og i drift 1949.

6) Overtaget fra ONFJ 1949.

7) Overtaget fra TKVJ og i drift 1939.

Hvad er DSB (vin)rød?

Når vi i de næste par spalter beskæftiger os indgående med dette spørgsmål, skyldes det, at flere læsere har »brokket« sig over vor bemærkning vedrørende CM-vognen i nr. 11, hvor der på side 32 står at vognene muligvis nåede at blive postkasserøde! Det mener man ikke er korrekt!

Og da det naturligvis er vigtigt for en ellers flot bygget model at få den korrekte farve, der svarer til pågældende tidsperiode, har vi undersøgt farveproblemet nærmere. Det har vi gjort ved at spørge forskellige personer, som vi mener bør vide mere om dette. Alle har beredvilligt givet deres svar, hvoraf vi har plukket et par af de væsentligste. Der er stort set enighed eksperter imellem, når man undtager et punkt, nemlig **nuanceforskellen**.

Men her er svarene:

HGC, Odense:

»DSB's pladebeklædte vogne var vinrøde, mens deres teaktræsvogne var blanklakerede. I 50'erne begyndte man også at male trævognene vinrøde, men altså med samme farve som de pladebeklædte. Da der i 30'erne begyndte at komme stålvogne, blev de også vinrøde. Mærkelig nok blev de teaktræsbeklædte motorvogne (ML, ME, MF

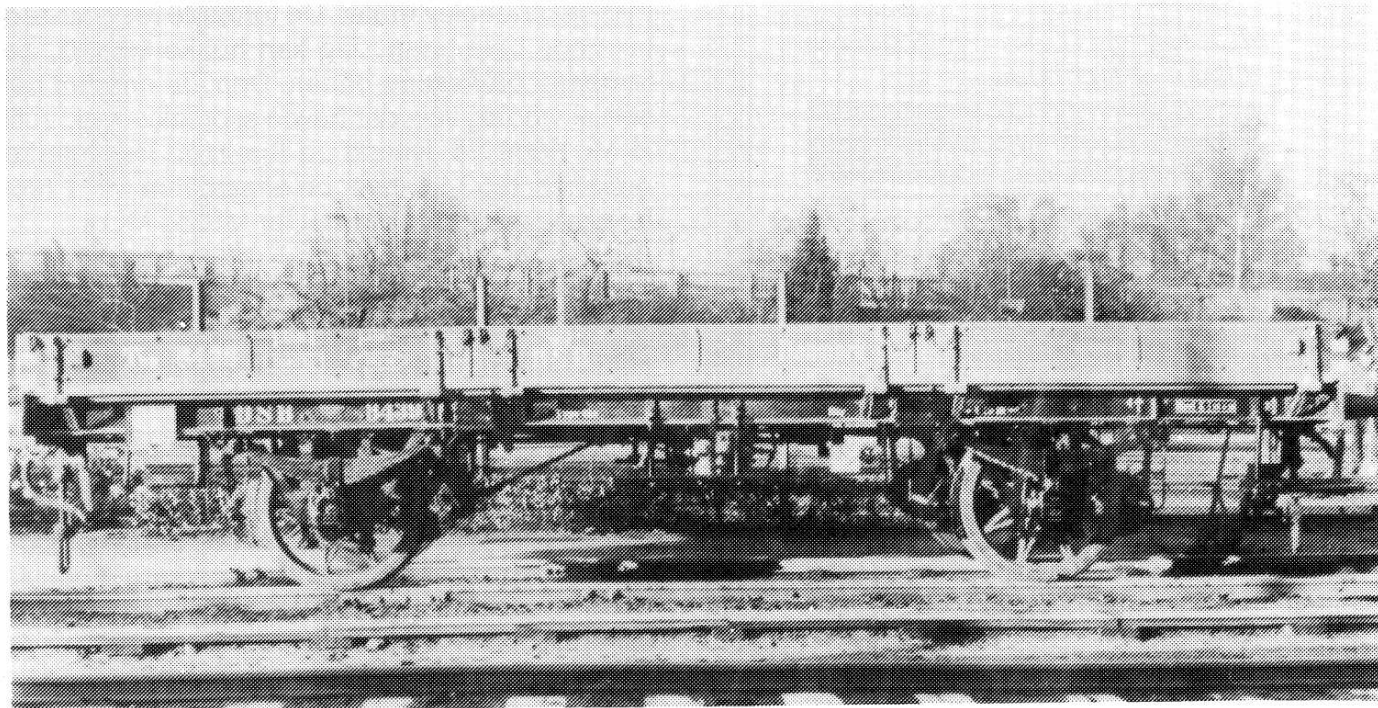
m.fl.) ikke malet vinrøde, men post- og rejsegodsvogne blev det. Dette fortsatte indtil det nye DSB-design dukkede op i 70'erne, hvor diverse stålvogne, og kun stålvogne, som skulle bruges i IC-trafikken blev malet i den nye postkasserøde eller hvad man nu vil kalde det! Trævogne og pladebeklædte trævogne som CP o.s.v. blev aldrig designmalede. CL-vognene blev det heller ikke, selv om det var stålvogne, for det var ikke IC-vogne«.

Jens Bruun-Petersen, Ribe:

»Den nuværende »designrød« er velkendt, og kan vel godt sammenlignes med postkasserød, eller kaldes signalrød (Humbrol HS 221 eller Humbrol 132-satin rød). Samme røde farve blev anvendt på Nordfynske Jernbaners personvogne siden begyndelsen af 1950'erne. »Designrød« blev indført i 1972 sammen med det øvrige design.

Forinden havde vi en periode med den mørke vinrøde, der vist også dækkes af betegnelsen »maroon«. Den dækkes udmærket af Precision Paints to versioner: New Red og Old Red. Denne farve blev indført i 1951, og samtidig forsvandt stafferingerne. »Maroon« eller vinrød eller bordeaux (mørk) kom på nyleverede stålvogne fra 1951, og vel også samtidig på ombyggede CP, CO, CM m.fl. Det er lidt mere uklart hvornår de 4-akslede trævogne fik denne farve: Først fra 1964 fås CM og CP i denne farve. DJK's CR 3622 i Mariager har samme røde farve.

En lidt lysere vinrød sås på to træbeklædte CY i



Apropos TD-vogne: I 1951 fik 10 stk. TD-vogne trykluftbremse. Årsagen var den, at det hidtil havde været meget svært at opnå en ordentlig bremsevægt, og dette skete som regel ved tilkobling af en CU- eller EH-vogn i hver ende af toget, hvilket uheldigvis forøgede togvægten. De 10 TD-vogne nr. 8433-8442 skulle i nogen grad overflødiggøre en sådan kunstig forøgelse af togvægten. Billedet viser TDB 8439 med trykluftbremse og i ny bemaling ved Centralværkstedet i 1951. Foto: Jbm/Arkiv - JB-P, Ribe

Næstved i 1957, og gavlen af en nyombygget DJ husker jeg også at have set i en noget lysere udgave samme år. Der kan være tale om to blandinger, ganske som den Bfh, der i midten af 1970'erne kørte med en mellemting mellem designrød og vinrød... samt designtekst. Vinrøde EH er set fra 1957.

Indtil trævognene begyndte at få rød farve efter 1960, kan de godt have været lakerede, men det kan ikke udelukkes, at de har været vinrøde. Men meget tyder på, at de var lakerede.

Men pladebeklædte vogne indtil 1951? Hans Gram Alkjær mener, at farven indtil da svarede til farven på den almindelige blyant Viking nr. 2 (uændret siden min skoletid, der begyndte 1951). Jernbanemuseets BJ 665 og CF 10 173 (p.t. ikke udstillede) har denne gamle farve med stafferinger. Kongevognen S1 har fået den igen, og DSB projektgruppe damp's personvogne vil også få den. Først vil DB-vognen fra 1936 blive malet »gammelrød« eller »kongevognsrød« med stafferinger, senere vil andre følge efter, i følge oplysninger fra P. C. Johansen, DSB, leder af damp-projektgruppen.

Men ingen tvivl om, at den gamle rød var **rød**, om end mørk. Det var ikke uden grund, at 50'ernes

modelbyggere malede personvognene mørkerøde.

»DSB gammelrød« har jeg tidligere fremstillet af Humbrol 19 + 20 + matt 49. Humbrol 20 alene ligger mellem den vinrøde og farven på Vikingblyanten. Til nyere vinrød kan anvendes Precision Paints B212, slidt og B219, nymalet. Fra Humbrolserien er HR 146 velegnet«.

Arne Kirkeby, Odense:

»Alle træbeklædte vogne var indtil omkring midten af 50'erne lakerede, hvorefter man begyndte at male alle person-, post- og rejsegodsvogne vinrøde. Rejsegodsvognen litra Ek blev dog malet rødbrun som godsvogne. Nogle to-akslede personvogne nåede af gode grunde ikke at blive malet (udrangering), men der var ret mange som blev malet vinrøde. Selv de overtagne vogne fra SFJ blev malet vinrøde, undtagen en tidligere 1. og fællesklasse bogievogn litra ATMP 246 (ex. SFJ B8), der ret sent var blevet lakeret inden man gik over til ommaling af lakerede vogne. Men de 6 andre bogievogne samt et par to-akslede blev malet vinrøde. De oprindelige SFJ pladebeklædte vogne havde en anden kulør end DSB's vogne. Den var ikke så skrigende som på de gamle lyntog. Med hensyn til de første stålvogne fra 30'erne, så var de også vinrøde fra starten, hvilket også stemmer med den gule staffering, man anvendte den gang.

Der var ingen af de træbeklædte motorvogne, der mig bekendt blev malet. De fortsatte med at være lakerede hele tiden. Jeg kan huske ML 511, der kørte her på Assens-banen. Den var omtrent helt sort af vind og vejr, der havde slidt lakken af. Vi fik jo ML både fra Jylland og Sjælland fra vinterkøreplanen 1953-54, hvor de afløste litra MF. I 1959 forsvandt de igen til fordel for MP og MO.«

Guldbæk, Esbjerg

»Med hensyn til de gamle CM-vogne kan jeg kun sige, at de har været personvogns-vinrøde al den tid, jeg kan huske noget. Men strengt taget kan de jo godt være så gamle, at de har haft den postkasse-vinrøde som de gamle 2-akslede kupévogne. Derimod er det klart at de i ommalingsperioden 1951-52 fik den lidt mere mørkere »chokoladeagtige« vinrøds-kulør i det omfang, de ikke var udrangerede.«

Sådan var ordene! Og så er det bare om vi »får ørerne i maskinen«, når vi drager en konklusion af forannævnte udtalelser:

For os at se, har DSB haft en vinrød farve, men i to forskellige nuancer, nemlig den postkasse-vinrøde fra før 1951 med stafferinger, og en lysere

(fortsættes næste side)

HOS OS FINDER DU:

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

Alt i Märklin
K-skiner og skifter

N: Arnold - Fleischmann.

Bygninger: Heljan - Faller -
Vollmer - Pola.

Biler: Praline - Herpa.

Se vore brugttog i Märklin

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

Astoria
Modelhobby

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

Åbent: Normal butikstid:

TRINBRÆTTET



Medens andre baner indskrænker serviceniveauet, så udvides det på modeljernbanefronten. Der kommer i disse år mange nye spændende ting frem til modeljernbaner med dansk forbillede. Både fra MJ-TEK og PÅ SPORET m.fl.. Desuden findes der mange fine sager fra udenlandske løsdelsproducenter, som kan bruges på danske modeller. Ofte bliver alt dette omtalt i diverse fagblade, men det kan være svært at få det hjem. Der skal gerne ringes til København for at skaffe det, -ikke noget med at se varen først og vurdere, om det nu også er det rigtige. Derfor er der åbnet endnu et „TRINBRÆT” i Lystrup ved Århus. Her er der, ligesom i Vejle, kun åbent for betjening i et begrænset tidsrum. Se „køreplanen” nedenfor.


Vore „TRINBRÆTTER” kan godt sammenlignes med virkelige trinbrætter. Små og ganske beskedne af udseende, men de dækker et behov.

HER FØRES ET AKTUELT UDVALG FRA BL. A.:
PECO - MJ-TEK - KLEIN MODELLBAHN - BEMO
ToR - GUNTHER - WEINERT - HABERL & PABST
FELIX - PRALINE - BRAWA - samt løsdele
fra LILIPUT og ELECTROTREN m.m.

Desuden har vi fra forretningen PÅ SPORET et bredt udvalg i TRANSFER, byggesæt, løsdele og de nye messingætsninger fra GREMO. På TRINBRÆTTET i Vejle fås iøvrigt modeller til danske anlæg fra LILIPUT og LIMA. Også katalognumre, som normalt ikke føres i Danmark.

Personalet består af henholdsvis Mogens og Mads, som begge selv bygger og kører modeltog, og har almen interesse for danske jernbaner. Vi står klar til at vejlede og hjælpe.

Velkommen i (på) „TRINBRÆTTERNE”!



TRINBRÆTTET VEJLE
v/Mogens Nielsen
Mindevej 9
7100 Vejle

Henvendelse hver fredag fra
kl. 16.00 til 19.00, enten på
adressen eller på telefon 05
840580



TRINBRÆTTET LYSTRUP
v/Mads Sjøner
Rugmarken 93
8520 Lystrup

Henvendelse hver tirsdag fra
kl. 18.00, enten på adressen
eller på telefon 06222295

Ring for aftale
til en lørdag.

Ring, skriv eller afhent prislister på løsdele.



vinrød efter 1951 uden stafferinger. Sidstnævnte indtil designperioden fra 1972.

Der er bred enighed om, at teaktræsbeklædte vogne fra midten af 50'erne fik sidstnævnte vinrøde farve, når man undtager motorvogne. I model kan anvendes følgende kulører:

Bemaling af DSB person-post- og rejsegodsvogne

1890-1951

DSB mørk vinrød (gammelrød)

Humbrol-farveserie:

50% 19-rød og 50% 20-rød plus mat lak 49.

Påføres pladebeklædte person-, post- og rejsegodsvogne. Nuancen kan varieres ved at ændre blandingsforholdet mellem de to farver. Staffering foretages med 69- eller 24-gul (blank eller mat).

DSB lakering

Humbrol farveserie:

75% 7-gul og 25% 94-brun-gul plus lidt mat lak 49.

Påføres teaktræsbeklædte person-, post- og rejsegodsvogne. Nuancen kan varieres ved at ændre blandingsforholdet mellem de to farver, eller ved at mixe med andre brune kulører.

1951-1972

Lys vinrød (nyere vinrød)

Humbrols farveserie:

HR 146 vinrød eller HR 144 maroon (begge halvmatte).

Precision Paints farveserie:

B 212 vinrød (slidt udseende).

B 219 vinrød (nymalet).

Påføres DSB pladebeklædte person-, post- og rejsegodsvogne.

Gul staffering bortfalder.

Fra omkring 1955 påføres denne vinrøde farve også 2-akslede teaktræsbeklædte person- og rejsegodsvogne. Det samme gælder træbeklædte bogie-personvogne (CRM, CM, ARM m.fl.) fra omkring 1964.

Forannævnte Humbrol farver kan »mørknes« med Humbrol nr. 133-satin-brun eller »lysnæs« med Humbrol nr. 100-rød-brun.

Træbeklædte motorvogne litra ME, MR, ML m.v. males ikke vinrøde, men beholder lakeringen.

NB: Det må antages at den nyere vinrøde allerede fandt vej til pladebeklædte vogne, der blev ombygget fra tidligere kupévogne i 30'erne.

1972-

DSB-design (post-rød eller signal-rød)

Humbrol 132 plus et par dryp 85-sort.

Humbrol 19-rød plus lidt 73-rød.

Påføres kun vogne med gummivulstovergang litra A, AB, B, BD, Bf og ABg, Bg samt BDg. Omkring 1978 også rejsegodsvogne litra Dh og postvogne Pph, samt sidste serie P-vogne. ●

Bemaling af teak-træs vognkasser

Der er foreslået mange metoder til bemaling af teaktræsvognkasser, og et par af dem gengiver vi her.

Vogne bygget af træ giver den bedste finish, når det gælder teaktræ, idet træets årer kommer helt til sin ret, når vognkassen gives en gang lys bejdse. Vil man have vognen lidt mørkere, gives et par gange ekstra bejdse.

Plastic-vognkasser er et større problem, når det gælder teak-farver, idet der ikke findes en rigtig ægte teakfarve i handelen.

De fleste teak-farver skal blandes eller males oven på hinanden for at give et tilfredsstillende resultat.

F.eks. kan man grunde en vogn med Humbrol 24-gul, og når denne er tør, lægges et tyndt lag 62-brun ovenpå. Resultatet bliver en lys teaktræsvognkasse. Vil man have den lidt mørkere, gives vognen en gang halvmat lak, f.eks. Humbrol 135 eller Precision Paints fra MJ-TEK.

En teaktræsblending kan også fremstilles af Humbrol 62-brun og lidt 94-gul (sand), hvilket giver en mellemfarve. Ønskes en lidt halvmat overflade, kan man komme halvmat eller blank i blandingen. Dosering efter forsøg.

Precision paints har en speciel teakfarve, nemlig nr. B25 (coach teak). Denne indeholder en lakfarve, således at malingen efter tørring fremstår med halvblank overflade. Teak-farven kan påføres i et eller 2 lag alt efter ønske og nuancegrad, men kan også males oven på en vogn, der er grundmalet med f.eks. 94- eller 24-gul. Den gule farve vil da skinne lidt igennem og give en naturro teaktræsvognkasse.

Teaktræssidernes rillede udseende kan fremhæves ved at »vaske« vognen med meget fortyndet sort vandfarve (Humbrol, Precision Paints, Airfix m.fl.) Den tynde sorte farve vil da lægge sig i rillerne og fremhæve disse. Pas på! I sådanne tilfælde bør vognkassen males lidt lysere end ønsket, idet den sorte farve gør vognen mørkere, selv om den primært lægger sig i rillerne. ●

Model af PC med bremsetårn

I anledning af Guldbæks forslag til bygning af bremsehus til DSB's åbne godsvogne, sender jeg et billede af PC 26 688. Den er bygget på basis af ret sparsomme oplysninger og uden fotografisk reference.

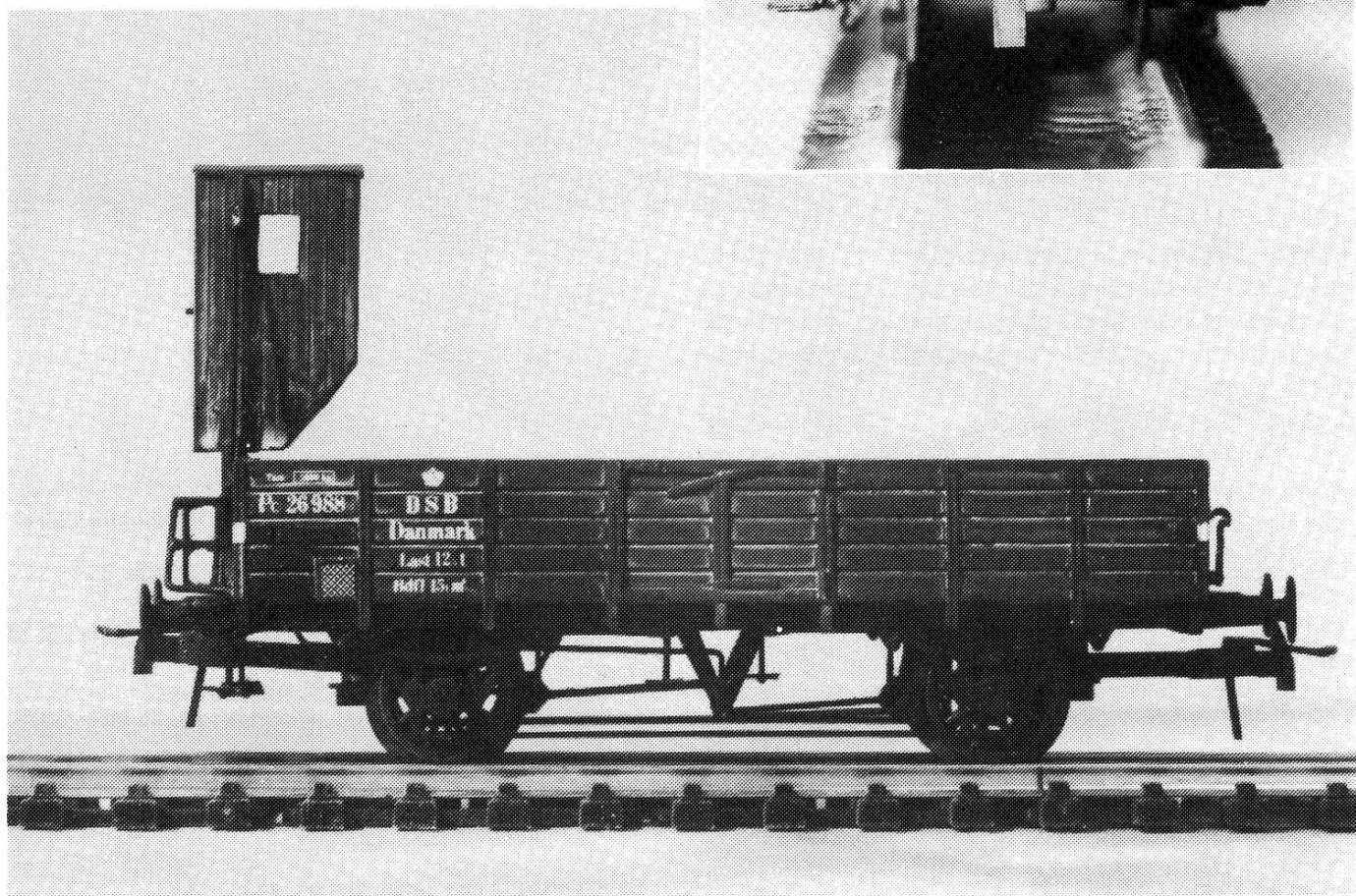
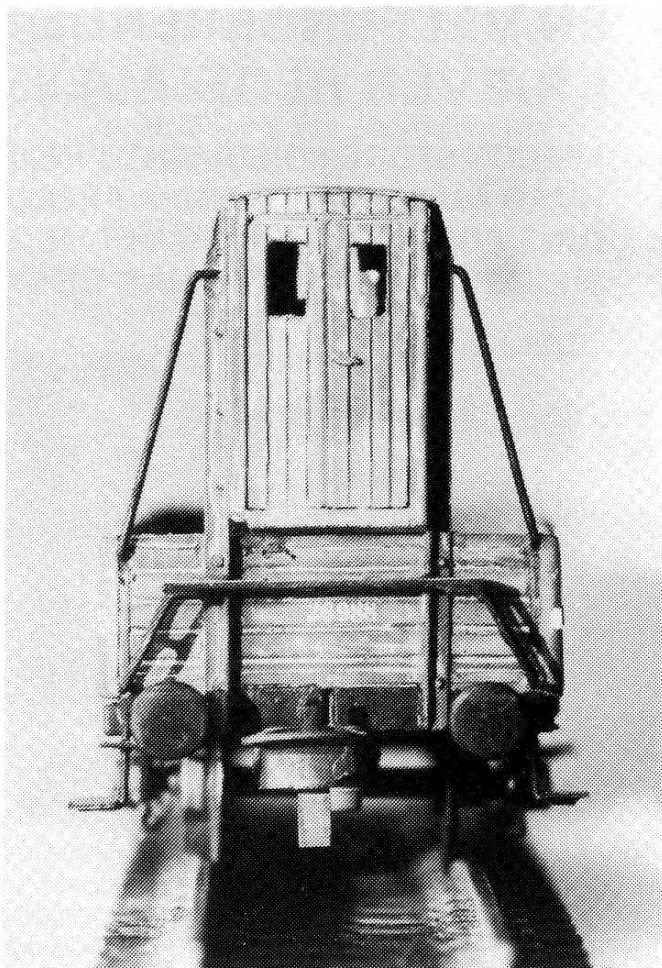
Bremsehuset er udført af rillet plast, fabrikat »Evergreen«. Vinkeljernene, der bærer bremsehuset, er 1,5x1,5 mm messing. Med et 0,5 mm bor er boret huller til »beskæftigelsesboltene«, som er udført af 0,5 mm messingtråd, stukket gennem bremsehusets væg og sikret med epoxylim. På tilsvarende måde er jernene »boltet« til gavlvæggen. Vinkeljernene er således det eneste der bærer bremsehuset. Gangbræt og stiger er af messingblade - og -tråd, loddet sammen og loddet på vinkeljernene.

Bremserne er ligeledes udført af messing, loddet fast på en langsgående messingstrimmel, der efterfølgende er epoxylimet til vognbunden. Det for Sjællandske Statsbaners vogne karakteristiske båndjern mellem akselgaflerne er en plaststrimmel.

Koblingen, der er af type A standard, vil senere blive udskiftet med en hjemmelavet af Göteborgstypen«. Men kort beskrevet, har jeg monteret A-koblingen således:

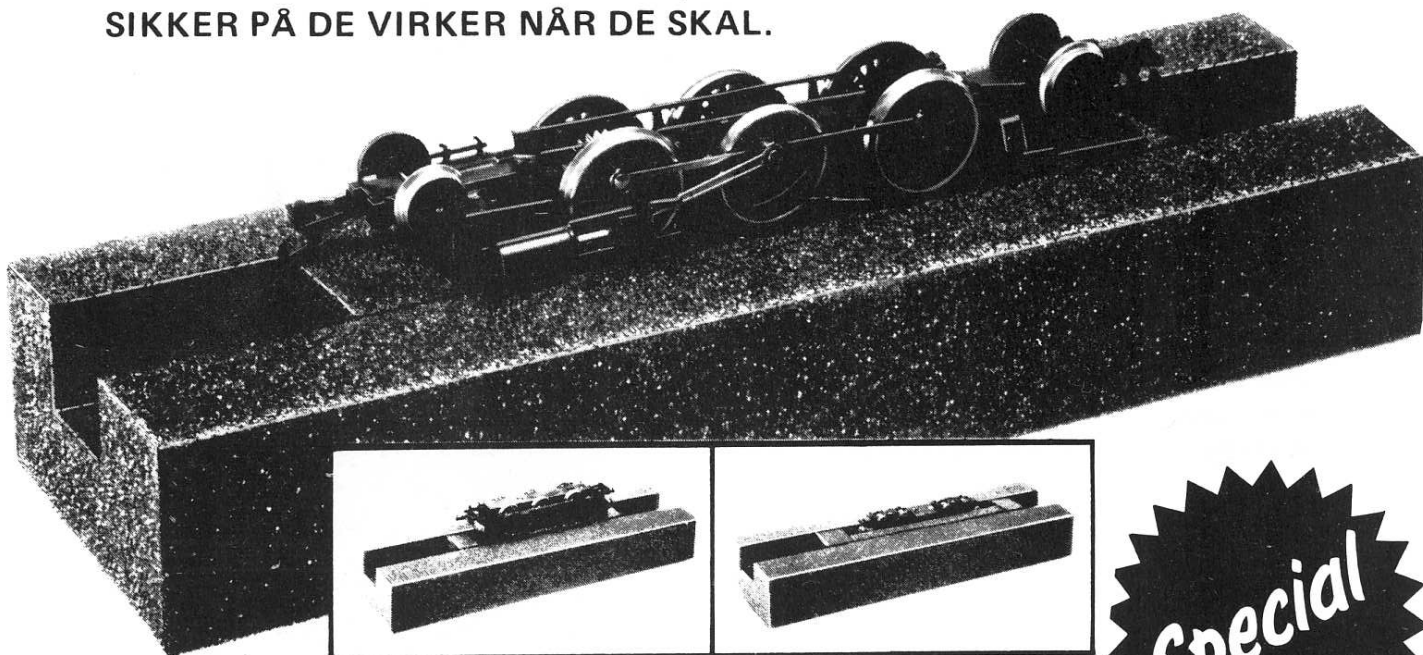
For at øge vægten, har jeg under bunden af PC'er-

en epoxylimet et stykke 2 x 10 mm fladmæssing af længde 70-71 mm. Forinden har jeg med en afstand af 56 mm boret to 1,5 mm huller, og skåret disse i gevind. En ROCO-kobling 4452 med lang plastfjeder monteres ved hjælp af en stump 3 mm messingrør samt 2 mm maskinskrue med skive. Røret skal have en sådan længde, at skruen kan

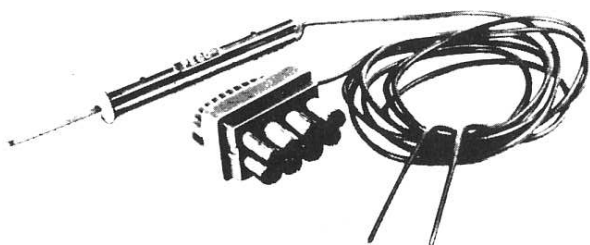


EN VELFUNKERENDE MODELJERNBANE KRÆVER REGELMÆSSIG VEDLIGEHOLDELSE!

I PECO's STORE SORTIMENT FINDER DU ALT,
HVAD DU BEHØVER FOR AT PLEJE OG PASSE
DINE LOKOMOTIVER OG VOGNE, SÅ DU ER
SIKKER PÅ DE VIRKER NÅR DE SKAL.



„Lokomotivsenge“ holder H0, N og H0e lokomotiver og vogne fast og beskytter dine værdifulde modeller under rengøring og småreparationer. PL-70 Vejl. udsalgspris Kr. 40,50



Hjulrengøringsbørste og skraber. Ideel sammen med „Lokomotivsenge“ til rengøring af lokomotivernes hjul. Tilslut skraberens ene ende til den ene pol og børsten til den anden pol på transformatoren, og hjulene bliver rensede samtidig med de drejer rundt - så simpelt er det!
PL-40 Vejl. udsalgspris Kr. 38,50



Electrolube er olien der foruden at smøre også beskytter mod slid og gnistskader. Efter rengøring med hjulrengøringsbørste og skraber er det en god ide, at give strømaftagerne på lokomotiverne en lille dråbe olie. Electrolube er i handy penform med dispenser (langt rør) der gør det muligt at nå helt ind til motorer på ellers vanskeligt tilgængelige steder.
PL-64X Vejl. udsalgspris Kr. 27,75

Electroclean sprayeres på snavsede steder som strømaftagere og motorer. Snavs vil derefter løsne sig og løbe af. PS! Også ideel til rengøring af skinner for opnåelse af bedre kontakt.
PL-63X Vejl. udsalgspris Kr. 35,00

„Viskelæder“ til rengøring af skinner. Giver god elektrisk kontakt.
PL-41 Vejl. udsalgspris Kr. 11,50

spændes uden at klemme koblingen. Det kræver lidt forsøg. Enden af plastfjederen, der skal styre koblingen, epoxylimes til messingstykket.

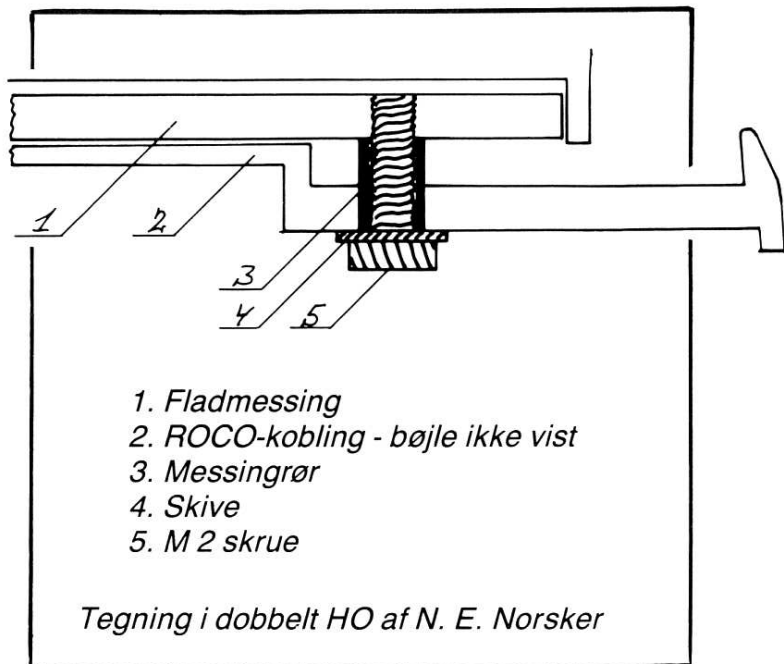
Bemærk, at skruen med ovennævnte mål er 9 mm fra pufferplankens forkant. Dette giver en meget tæt sammenkobling af vognene, så jeg advarer hermed de, der kører på radier under 50 cm. Hvis dette er tilfældet, bør hullerne bores med en lidt større afstand.

Med vægten - vognen vejer ca. 27 gram - og pinollejer løber vognen meget fint.

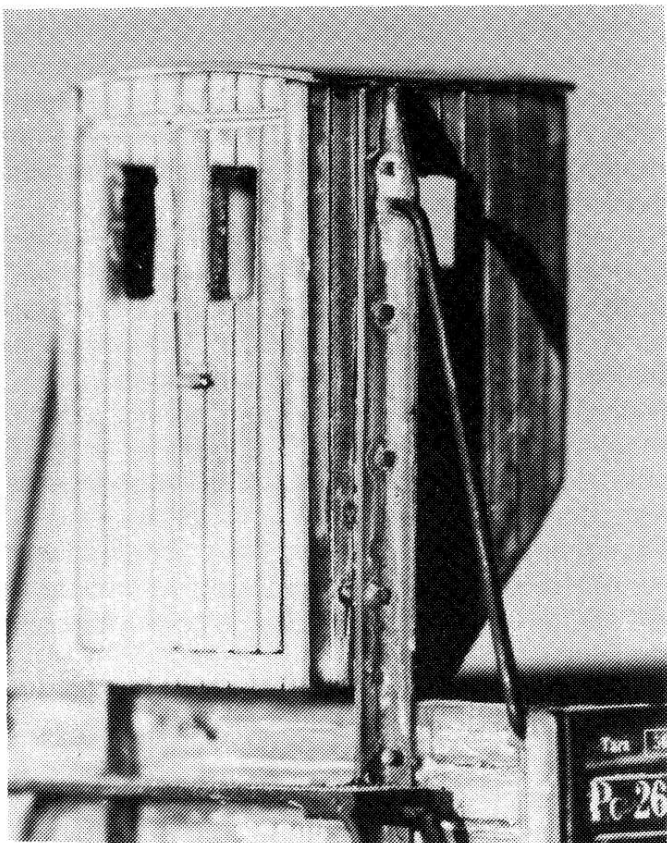
Jeg bør måske lige tilføje, at jeg inden samling af vognen, har monteret messingpinollejer i akselboksene ved forsigtigt at bore disse op med et 2 mm bor. I hullet presses et pinolleje, der kan fås med netop denne ydre diameter. Det samme foretager jeg selvfølgelig med Q-vogne fra MJ-tek.

I øvrigt anvender jeg også 2 mm maskinskrue til montering af koblinger samt samling af vogne, der fuldt ud er opbygget af plast. Her kan man skære gevindet med skruen, og behøver altså ingen snit-tap.

N. E. Norsker



Red. anm.: Se venligst også bag i bladet vedr. bremsetårne på åbne vogne. ●



KØB - SALG - BYTTE

Märklin K-spor sælges. Sporskifterne 2260, 2261, 2270 og diverse buede skinner. Som nyt - 1/2 pris af nyt.

Endvidere er jeg interesseret i at bytte ældre »danske« Liliputvogne.

Børge Elbech, Esbjerg
05 15 02 92 efter kl. 18.00

Hjulflanger i HO

Efter lang tids advisering er der kommet et 8 egers stjernehjul på markedet, sat i produktion af en dansk virksomhed.

I omtaler og af anmeldelser fremgår det, at hjulsættene leveres efter NEM normerne.

Da jeg så billeder af hjulet i LOKOMOTIVET nr. 12, skuffede synet mig umiddelbart, idet flangerne virkede meget høje.

Senere har jeg haft lejlighed til at måle dem, og flangehøjden er 1,25 mm.

I 1:1 er flangen i dag 27 mm høj, hvilket i HO svarer til 0,3 mm. Hvis vi derfor bygger en model, hvor vi bruger et hjul med den rigtige diameter målt over løbefluden, bliver synsindtrykket med en voldsom flangeoverstørrelse forkert. Det har vi vist efterhånden vænnet os til, men har I tænkt over, at en hjulflange på 1,3 mm giver en totaldiameter af hjulet, der er 2 mm for stor.

Alene derfor bør vi alle bruge og efterspørge hjul med lave flanger. Kun afspøringsrisikoen bør være afgørende for flangehøjden. NEM normen fastsætter ikke en bestemt flangehøjde, men et interval. For en menneskealder siden var den for HO 1,0-1,4 mm, men i mange år har minimum været 0,8 og maksimum 1,2 mm.

Jeg har med skydelæren været igennem et udvalg af forskellige fabrikater og målt flangehøjder. Nedenfor er de opstillet efter størrelse. Bemærk at et par fabrikker optræder to gange. Årsagen er formentlig en glidende overgang til at forsyne det rullende materiel med hjul med lavere flanger. ➡

Jouef	1,35	Liliput	1,05
Fleischmann . . .	1,30	Roco	1,00
Piko	1,25	Romford	1,00
MJ TEK	1,25	Perl	0,90
NEM max	1,20	Jackson	0,80
Fleischmann . . .	1,20	NEM min	0,80
Liliput	1,20	Kean Maygib . .	0,70
Roco	1,10		

Personlig mener jeg, at en flangehøjde på 1 mm er rigeligt også til sikring mod afsporinger, og hvorfor de fleste hjul leveres med flanger i den øverste ende af norman (over 1 mm) eller endda udover denne er mig en gåde.

Er det fordi man producerer legetøj, som gerne skal forblive på det skæve spor lille Peter har lagt mellem sofabordet og kommoden, også når godstoget kører lige igenne med 200 km/t? Eller er det bare blevet en dårlig vane?

Vi kan næppe beskyldte MJ-TEK for nogen af delene, men uanset hvad årsagen er, håber jeg der snarest bliver drejet min. ¼ mm af flangen, for ellers tror jeg ikke, der bliver solgt ret mange hjul sæt til danske modelbyggere.

Hvad mener du?

PS! Bortset fra flangehøjden er det et flot hjul.

N.E. Norsker

Bremsehus på litra PTR

Benny Jensen, Østerbro i København, er i færd med at bygge PTR-vogne, og spørger:

— Jeg kunne godt tænke mig at vide, hvordan bremsehuset så ud på litra PTR. Ifølge tegningen i LOKOMOTIVET nr. 3, side 6, skråner taget fremefter. Det samme viser en tegning i »Driftsmateriellet« fra Dansk Jernbanearkiv. Men et nærmere »studium« af ZT-tankvognen i LOKOMOTIVET nr. 5, side 42, siger mig, at taget skråner til højre (set fra enden med bremsehuset). Og er bremsehusets brædder vandrette eller lodrette? Et par tilægsspørgsmål: Hvilke vogne havde 6000 mm akselafstand i stil med HD/IAR-vogne? Og flere af LOKOMOTIVETs midtersidevogne er udstyrede med såkaldte »Berliner-bogier«. Hvilke andre DSB-vogne (privatbaner) havde disse?

Benny Jensen, Østerbro

LOKOMOTIVET: Med hensyn til bremsehuset på PTR, så er det helt korrekt som gengivet på tegningen i Lokomotivet nr. 3, side 6, og som Dansk Jernbanearkiv har vist det. En originaltegning af den tyske vogn (litra Om) beviser dette. Samme tegning viser at bremsehusets brædder er vandrette. At fotoet på side 42, nr. 5 viser en anderledes hældning, er et synsbedrag, grundet optagelse med vidvinkel-kamera.

Det var imidlertid ikke alle PTR-vogne, som havde bremsehus. En del havde den lille bremseplatform, vist på tegningen i LOKOMOTIVET nr. 3, side 4. Det gælder også en del PTR-vogne, som blev omdannet til ZT-vogne under krigen.

Hosstående gengives en originaltegning af tankmonteringen i skala 1:87. Tegningen er bragt til veje af N. J. Hansen, Århus, under et besøg hos Scandia, og vi takker derfor.

I øvrigt oplyser H. G. Alkjær, Holte, at beholderen var gulerodsfarvet, og ikke grå, som vi skrev i nr. 3. En sådan farve kan fås ved at mixe Humbrol 82 med lidt 24-gul.

H. G. Alkjær tilføjer:

Alle PT og PTR-vogne havde DSB købt brugt som følger:

1939/40 PT 9469-9500 fra TKVJ og MFVJ

1933 PT 9501-9624 fra udlejningsfirmaer

1933 PTR 9625-9653

1933/40 PTR 9654-9665 fra TKVJ og MFVJ

Alle vogne var bygget af »Dortmund« i 1919-1920, og var en tysk standardgodsvogn litra Om til 20 t last og 21,3 m² bundflade.

PT 9585-9624 fik 1940/41 trykluftbremse (G) og rangerskruebremse med en lille platform over højre puffer i den ene ende - og litra PTR p.g.a. skruebremsen. Alle øvrige vogne var født med lavtsiddende bremsehus på en »stor« platform. Husene fjernedes efterhånden fra 1940.

(fortsættes næste side)

STORT UDVALG i BRUGT TOG

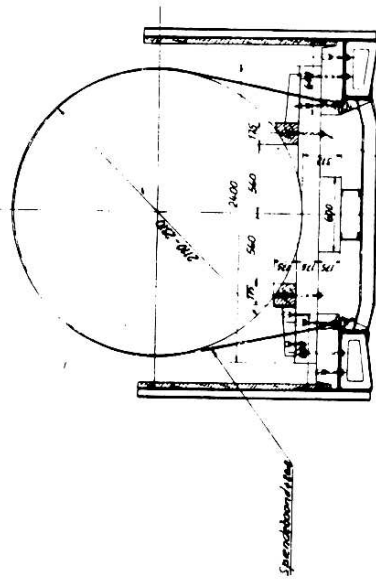
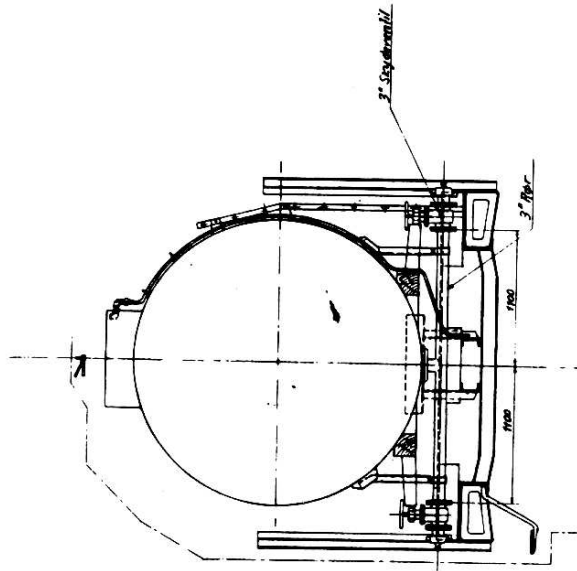
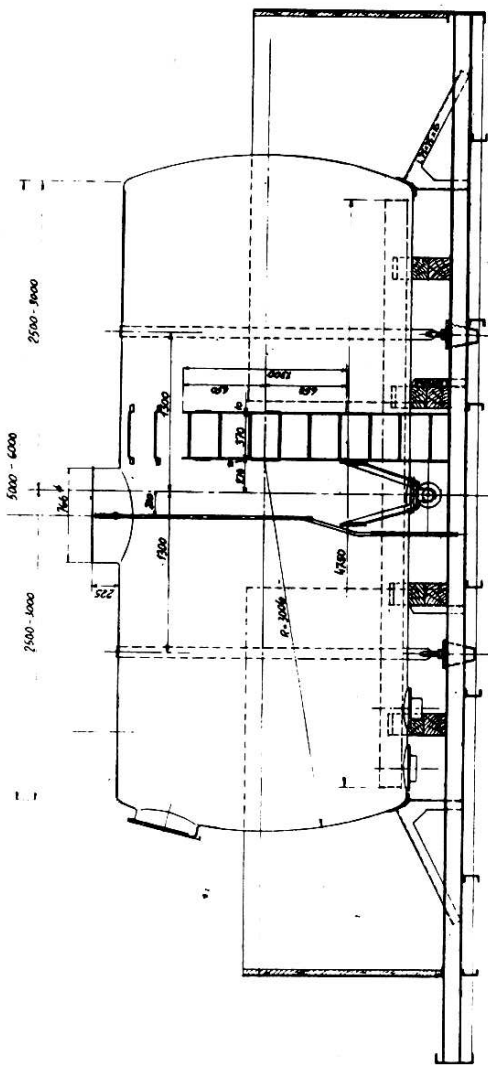
- Alle størrelser og fabrikater, såvel jævn- som vekselstrøm.
- Her er noget for enhver pengepung.
- Mange fine liebhaverting, specielt i Märklin.
- Meget fordelagtige priser.
- Bemærk fordelene ved kommissionsalg på foreningsbasis.

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

Åbent: Fredag 15.00-17.30, lørdag 10.00-13.00.

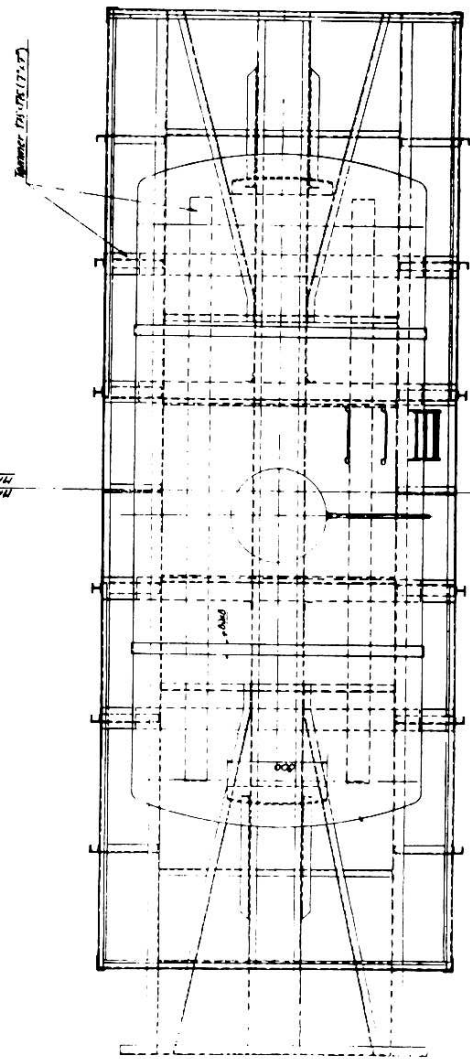
FUTTOGET

Strandvejen 140
2900 Hellerup
Telefon 01 62 07 73

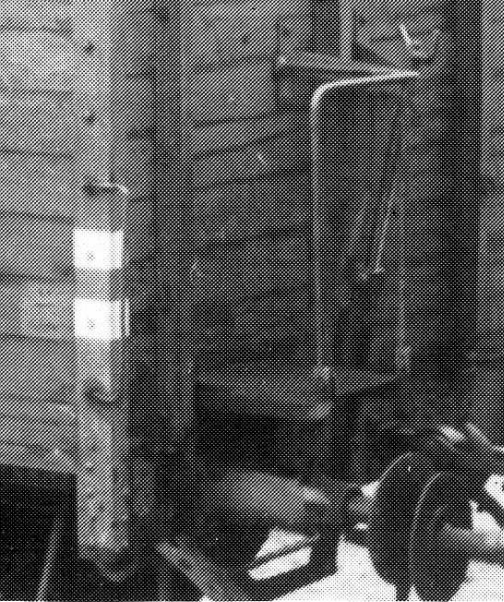


Anbringelse af benzinbeholder
 på godsvogn litra PTR,
 nedfotograferet til skala 1:87 efter
 Scandias hovedtegnning 1940.

Bemærk at beholderlængden varierer
 fra 5000-6000 mm.



Tegningen er venligst stillet til rådighed af JMJK,
 Århus, ved N. J. Hansen, til hvem vi siger tak.



Udseende på lille bremseplatform på litra PTR. Sådan så den også ud på masser af andre vogntyper. Her er det PTR 9603.

Foto: JB-P, Ribe.

1940 omdannedes 36 PTR-vogne til midlertidige tankvogne litra ZT nr. 508 105-508 140.

508 105 - 508 108 ex. PTR
med stor bremseplatform og bremsehus

508 109 - 508 125 ex. PT = 1940 PTR
med lille bremseplatform

508 126 - 508 140 ex. PTR
med stor bremseplatform og bremsehus

De første 4 vogne var lejet af DDPA (senere ESSO), resten af »Indkøbscentralen for Benzin, Petroleum og Brændselolie«, men 1945 blev vognene atter til almindelige PTR-vogne.

Tilbage bliver nogen undren over, hvad man skulle bruge disse ekstra tankvogne til under krigen, hvor der var stor mangel på benzin, petroleum og brændselolie, så man tværtimod skulle tro, der var en stor overkapacitet af tankvogne. Måske har man hentet de sparsomme dråber ad jernbanen i stedet for tankskibe??

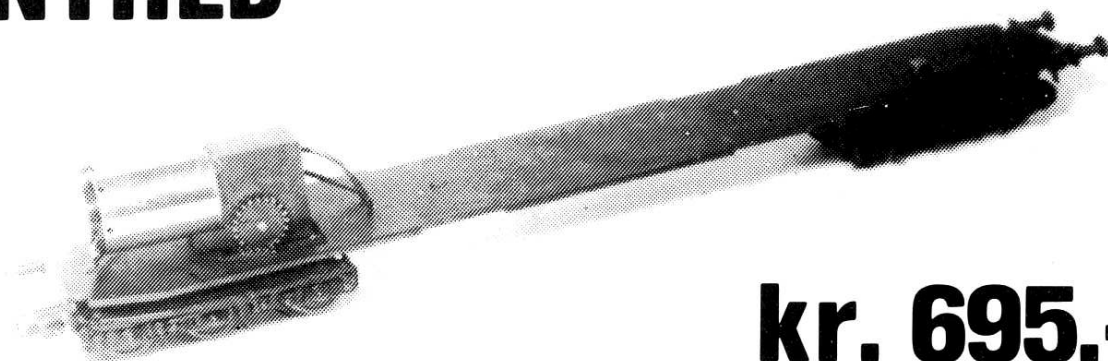
Foruden TKVJ og MFVJ havde også HFHJ (Frederiksværkbanen) en del vogne af PT(R)-typen, efter 1931 betegnet K 306-335. De var tidligere lejet i flere omgange fra 1919 til 1923. Nogle af dem var ret gamle. De havde spinkle akselgaffler af fladjern men med meget lange skråstivere til siderne. Nogle af vognene havde tremmer foroven til siderne, andre var skåret ned til ca. PE-højde, og en del havde **ikke** skråstivere. Nogle var lysebrune/lysorange, andre var grå hhv. sorte, og lugtede i sommervarmen af træbjærevæ. Fabrikat ukendt. Årgang 1895-1918.

Så meget om PTR (ZT)-vogne, og vi takker HGA for redegørelsen over disse spændende vogne. Og så over til læserens øvrige spørgsmål:

Vogne med 6000 mm akselafstand: En liste er under udarbejdelse og følger i bladet.

Vogne med »Berliner-bogier«: Det er et større emne, som er umuligt at sammenfatte på så lille en plads. Masser af DSB-vogne har haft »Berliner«, og det er selvfølgelig et emne vi senere vil komme ind på. ●

NYHED



kr. 695.-

MO *underdel med*
FAULHABER *motor*

Passer til HAMPLI's overdel

P.P. MODELLER
Farendlösevej 118
DK - 4100 Ringsted
Tlf. 03-64 03 91

JERNBANELITTERATUR

»Damplokomotiver« ... en anmeldelse

Hans Gerner, Odense, har bedt os optage følgende indlæg m.h.t. vor anmeldelse af hans bog i bladet nr. 14:

I LOKOMOTIVET nr. 14 anmelder LBH min bog: »Damplokomotiver, en grundbog«, hvilket han da gør ganske udmærket. Dog synes jeg at anmelderen påpeger nogle mangler, som jeg gerne vil rette. »Jeg skulle mene, at litra A var det første lokomotiv, man havde i Danmark« skriver anmelderen. Det er nu ikke rigtigt, men i forordet til bogen står der, at den kun omtaler lokomotiver, der har kørt efter 2. verdenskrig. Altså er de ældste lokomotiver i Danmark ikke med, og derfor mangler der også litra B, da den var udrangeret før. Litring af damplokomotiver for ikke at tale om diesel-lokomotiver og motorvogne har også altid været et mysterium for mig. Jeg tror, at det er lidt tilfældigt, hvad man kalder dem, og selv om man måske er begyndt forfra i alfabetet med de bedste intensjoner, så går der hurtigt kuk i rækkefølgen. MP kom også før MO, og MY før MX.

»Og hvorfor der findes 2 forskellige typer af Litra F, fortæller bogen heller ikke«, skriver LBH. Nå, så prøv at læse om den »høje F« igen. Der står nemlig! Da det havde vist sig, at overhederen i togmaskiner var en stor fordel, ville man undersøge, om det også var tilfældet med rangermaskiner. Det er min forklaring i bogen, hvorfor man bestilte de »høje F«. Længere nede står der: Det viste sig hurtigt, at der ikke var den store fordel ved overhederen på rangermaskiner, da de kun kørte korte strækninger. Overhederen nåede ikke at virke. Det er forklaringen på, hvorfor der ikke blev bygget flere.

Det er rigtigt, at der ikke er plads til så meget i en begynderbog, og det har da også været svært for mig at begrænse mig. Imidlertid vil jeg nu ikke lades for det, som er taget med.

Meget værre er det, at jeg har glemt F 441 og byttet om på de to bevarede S-maskiner, men det bliver rettet i næste oplag.

LOKOMOTIVET: Da HGC's bog hedder »Damplokomotiver for begyndere«, mente vi det var en god idé, at lade en begynder anmelde bogen, for at se, hvordan en »uindviet« opfattede tingene. Lars afleverede en større afhandling, så vi så os nødsaget til at barbære anmeldelsen ned til et minimum. At der herved er opstået et par smuttere (= misforståelser), må redaktionen til dels påtage sig skyld-

den for bl.a. stykket om F-maskinen. Men skaden skulle med foranstående indlæg være gjort godt igen (håber vi). I øvrigt er det jo kun dejligt, at nogle af de erfarne vil skrive let fattelige bøger for de, som ikke er så meget inde i »jernbanernes mystik«. Lad os håbe, der kommer mere af den slags.

... det er lækkert ... det er banebøger

Forlaget i Roskilde har atter sendt fine jernbanebøger i handelen. Bøgerne - som vi omtaler nedenfor - kan bestilles ved at indsætte det nævnte beløb på giro 1 52 56 62, banebøger, Roskildevænget 40, 2 th., 4000 Roskilde, tlf. 02 35 44 92. Bøgerne kan også købes hos jernbaneklubbernes handelsafdelinger, i visse hobbyforretninger samt private forhandlere.

Fra Hvide Mølle til Scandia

af Asger Christiansen, 36 sider, 17x25 cm, 50 ill. Kr. 69,-.

Hvem kender ikke vognfabrikken Scandia? Eller Ascan Scandia som fabrikken hedder i dag. Det gør vel alle jernbaneinteresserede, ja endda de fleste danskere uden interesse for jernbaner. Fabrikken omtales jævnligt i medierne, dels når der »rationaliseres«, dels når DSB foretaget »ekstra bevillinger«. Fabrikken er ikke alene kendt i Danmark, men også i udlandet, hvor man i tidens løb har bygget vogne til »alverdens lande«.

Men hvorfor ikke vide lidt mere om årsagen til, at denne lidt »forkætrede« virksomhed netop ligger i Randers, og ikke i hovedstaden. Hvorfor var det Scandia, der overlevede alle kriser, og ikke Vulcan i Maribo ... eller »De forenede Automobilfabrikker« i Odense (Triangel)?

Det giver Asger svaret på i sin lille, men spændende bog, der uden omsvøb fortæller om datidens »intriger« og besværligt med at få en sådan virksomhed stablet på benene.

Men en fabrik blev det da till!

Og hvad den fabrik dog ikke siden sin oprettelse har sendt på sporet! Asger fortæller om Scandia i krig og fred, og fylder bogen op med gamle, spændende billeder, og har endog fået opstillet en liste over Hvide Mølles produktioner, inden fa-

brikken kom til at hedde Scandia i 1876. Og det var ikke så lidt, man fik bygget i perioden 1861-1876. I betragtning af, at alt foregik i »pionertiden«, og alt var nyt og uprøvet, ja så kan man roligt sige, at danskerne også dengang var på sporet i al deres foretagsomhed... under engelsk indflydelse! Der er ikke helt så meget for modelbanemanden at hente, men en god gang jernbanehistorie er det under alle omstændigheder blevet til.

Vi håber at Asger (banebøger) vil komme med flere sådanne små jernbanehistoriske »notater«, der ofte bliver glemt i forbifarten, fordi man mere interesserer sig for det rullende materiel. Menneskene bag materiellet et lige så spændende.

TA

Personvognsmateriellets historie

af Jens Bruun-Petersen

Format 17 x 25 cm. 176 ill. (fotos)

Omslag i farver. Kr. 139,-.

Hvorfor har en personvogn egentlig tagrytter? Og hvad er grunden til at man finder både 2- og 4-akslede personvogne på danske spor gennem 100 år. Hvorfor har nogle store vogne små vinduer, og små vogne store vinduer? Hvorfor har kupévogne buede sider? Hvorfor er nogle pladebeklædte, mens andre er teaktræsbeklædte? Hvorfor kørte man med 2-etages vogne? Hvad er bænkévogne, og hvorfor ser de ud som de gør? Hvad er årsagen til at nogle vogne har spejlglasruder mens andre har trærammer... på samme tid? Hvorfor ser en nærtrafikvogn ud som den gør? Hvorfor har man sidegangs- eller storrumsvogne? Hvad er en UIC-vogn?

Sådanne »dumme« spørgsmål tager Jens fat på i sin nye bog »Personvognsmateriellets Historie«, der udkom kort før jul, og hvor han forsøger at besvare disse. Opgaven kan forekomme kropumulig! Men det hindrer ikke Jens i at fortælle løs om næsten samtlige danske personvognstyper lige fra starten i 1847 til i dag (1986). Både DSB og privatbanerne bliver behandlet, mere eller mindre indgående. I sagens natur (d.v.s. den knæbne plads) kan de enkelte emner ikke behandles indgående, men det er på en fin måde lykkedes Jens at placere vogntyperne i »racer« og grupper, hvilket øger en væsentlig del af forståelsen for en vogns udseende. Og det var jo det, der var meningen!

Bogen belyser mere end noget andet værk udviklingen inden for dansk personvognsmateriel, og ligner en del Bay's værk om damplokomotiver.

Men helt på højde med sidstnævnte værk, kommer Jens' bog ikke, trods det store, årelange arbejde.

Vi må imidlertid ikke glemme, at førsteudgaven af Bay's berømte værk om damplokomotiver også oprindeligt udkom i en »spareudgave« i stil med Jens' bog. Så hvem ved! En dag får vi måske den fuldkomne »store bibel om personvognsmateriellet« fra Banebøger skrevet af Jens. Indtil da får vi »nøjes« med nærværende bog, der tekst- og illustrationsmæssigt er en lækkerbisken for enhver jernbaneentusiast.

TA

Københavns Banegårde

København H, 1. december 1911-1986

af John Poulsen

203 billeder, 69 tegninger og kort

Format 25 x 17 cm

Forlaget Bane Bøger. Kr. 149,-.

Egentlig kunne jeg gøre denne anmeldelse meget kort ved simpelt hen at skrive SUPER.

Men det ville være, at gå alt for let hen over bogen. Denne bog runder sammen med forlagets sidste udgivelse om »Nørrebro stationer gennem 100 år«, hovedstadens stationer historisk af på smukkeste måde.

Bogen er inddelt i 8 hovedafsnit, der alle er levende og interessant skrevet.

John Poulsen tager læseren med på en rejse, som tager sit udgangspunkt på Københavns 1. station, der dengang lå uden for voldene, altså uden for byen, der hvor den nuværende banegård ligger i dag.

Koncist og uden kedelige lange citater føres læseren så gennem den anden banegårds projektering, bygning og drift for til sidst at ende op i den banegård vi kender i dag.

Billedmateriale i bogen er noget af det mest fremragende der længe er vist. Pragtfulde tydelige gamle billeder, der står knivskarpt, endog en dobbeltside er det blevet til. Hurra for at der er kommet hul på de gamle arkiver.

Sporplaner mangler heller ikke. Her kan udviklingen følges meget nøje og man kan her få syn for diverse politikeres problemer med at få indpasset banegårdene i byplanerne. Det har ikke altid været let.

Billeder og sporplaner kan MJ'ere bruge dels ved planlægning af anlæg og ikke mindst for dem der ønsker at bygge historiske bygninger på deres anlæg.

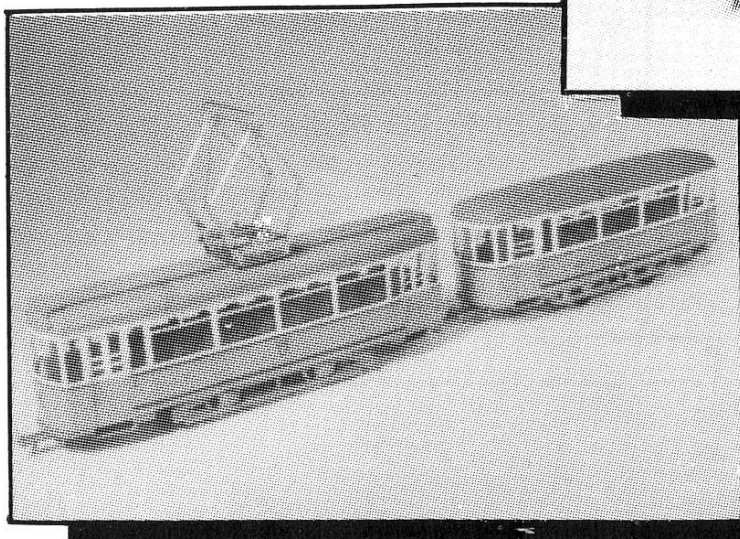
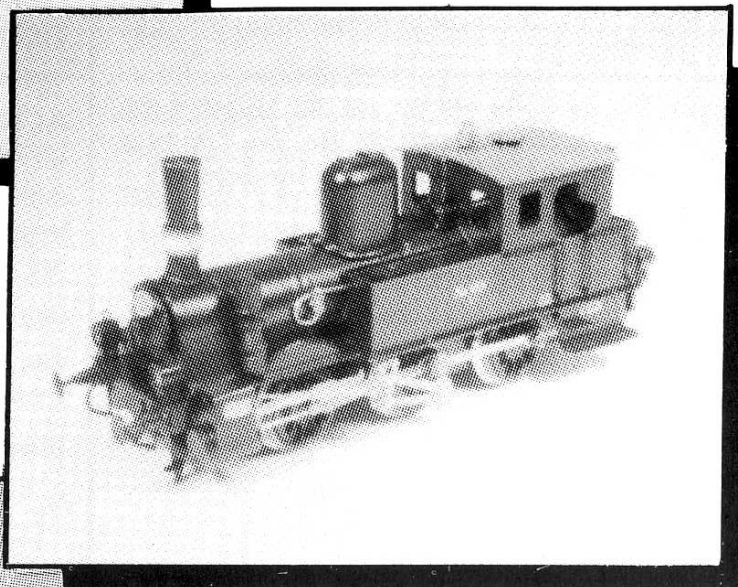
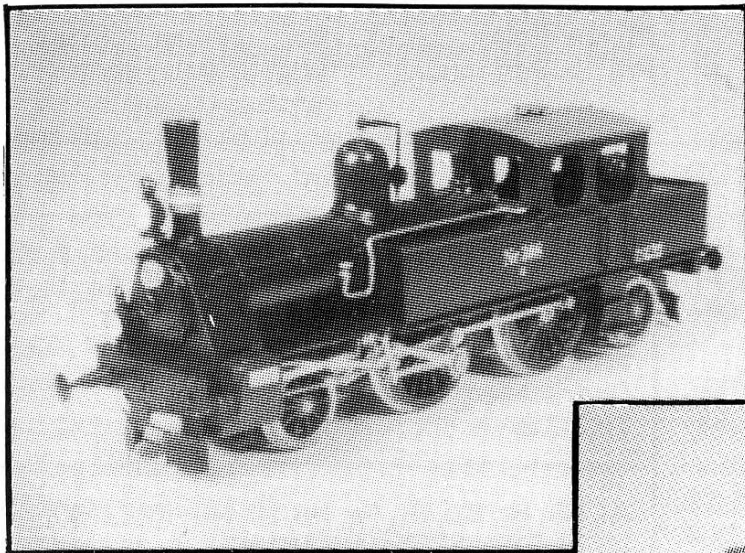
Sidst i bogen forefindes et dejligt overskueligt register samt heldigvis og typisk for de senere udgivelser fra forlaget en let tilgængelig henvisning til litteratur og kilder om emnet.

Konklusion: Bogen er SUPER, så det gælder om at få den købt inden den bliver udsolgt.



SD

Felix Models



*... for
fremtiden*

POSTBOX 2088 - 8240 RISSKOV - DANMARK

06 15 44 09

... 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 = Faller	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, HI, 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, HI, Hu, Ki, LGB, Li, M, Me, Mj, No, P, Pe, PI, Ri, Ro, Sa, T, V, WM, Wi. Endvidere HAG, modeltog fra Schweiz.

Togkælderens

Lammestrupvej 4 • 4140 Borup
Tlf. 03 62 75 82

Ar, Et, F, Fa, Hi, HI, Hu, Ki, LGB, Lm, Li, M, Me, Mj, P, Pe, Pi, Pl, To, V, WM, Wi.

TOGcentret

Strandvejen 140 • 2900 Hellerup
Tlf. 01 62 55 92

Ar, Be, Et, F, Fe, Fa, Hi, HI, Hu, LGB, Lm, Li, M, Mj, P, Pe, PI, Ro, Sa, To, WM, Wi.

REMISEN

Østerbrogade 10 • 4800 Nykøbing F.
Tlf. 03 85 60 88

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

Williams Modeltog

Rønne Allé 6 • 3450 Allerød
Tlf. 02 27 79 50

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

Astoria Model Hobby

Vejlebyvej 18 • 4970 Rødby
Tlf. 03 90 83 07

Be, Fa, Hi, HI, Hu, Kb, Lm, Mj, P, Pe, Ro, To, Wi. Endvidere løsdeler fra Dan-Train

Næstved Frimærkehandel

Østergade 30, 4700 Næstved
Tlf. 03 72 32 58

Be, Br, Et, Fe, Gü, HI, Kb, Lm, Li, Mj, Pe, Pr, To Endvidere transfers, tidsskrifter, »banebøger«
Træ-, plast-, messinglister og profiler.

Trinbrættet

Mindevej 9 • 7100 Vejle
tlf. 05 84 05 80

Rugmarken 95 .
8520 Lystrup
Tlf. 06 22 22 95

Særskrift nr. 5

STREJFTOG er udkommet!

Fotohæfte fra DSB-driften i 50'erne og 60'erne, fortalt og fotograferet af Guldbæk for både modelbanemanden og den stordriftsinteresserede.

Hæftet fås ved at indsende kr. 40,- på giro nummer 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved.
Husk at anføre »Strejftog« på talonen til modtageren.

LOKO
MOTIVET



Bremsetårne på åbne godsvogne

2. del. (1. del bragt i Lokomotivet nr. 14).

Hvad der oprindeligt var tænkt som en beskeden opsætning i form af dels et supplement til Claus's artikel i nr. 9 om DSB litra PFR, dels et simpelt gennemførligt alternativ til MJ-teks PC-vogn, er siden vokset til meget mere end oprindeligt fostret af forfatteren.

Man skal nu imidlertid aldrig være ked af, at andre er klogere end en selv - de skal bare af og til »provokeres«!!

Næppe var nr. 14 af LOKOMOTIVET på gaden, førend Alkjær sendte mig et af sine kærekomne, lange breve - denne gang dog undtagelsesvis »kun« på 4 stk. tætbeskrevne A4-sider, i al væsentlighed handlende om TDR og bremsetårne. Lige så vigtigt var det, at han dokumenterede sine påstande i form af

et vedlagt foto, som oprindeligt synes at stamme fra Peer Thomassens arkiv, idet billedet er mærket PT 1959; T 658 ex. HH 410 = T 1030, fotograferet i Hirtshals.

Den pågældende vogn er i fig. 1 vist »skråt bagfra højre side, regnet med tårnet foran«, og billedet viser helt klart, at der (trods alle mine spådomme) er tale om en midtstillet, rørformet støtte placeret under det vinkeljern, som forbinder den lodrette bagvæg med den skrå del af samme.

Endvidere ses tydeligt, hvorledes vinkeljernerne i skråstiverne er fastgjort til tårnets underpart. Om det knæk, der kan konstateres ved overgangen til vinkeljernerens frie del, er tilvejebragt fra fødslen eller tilføjet efter i-brugtagningen, må lades uafgjort.

Da ovenstående var skrevet, dukkede der så et ultrakort julebrev op fra Alkjær; denne
(teksten fortsættes side 66)

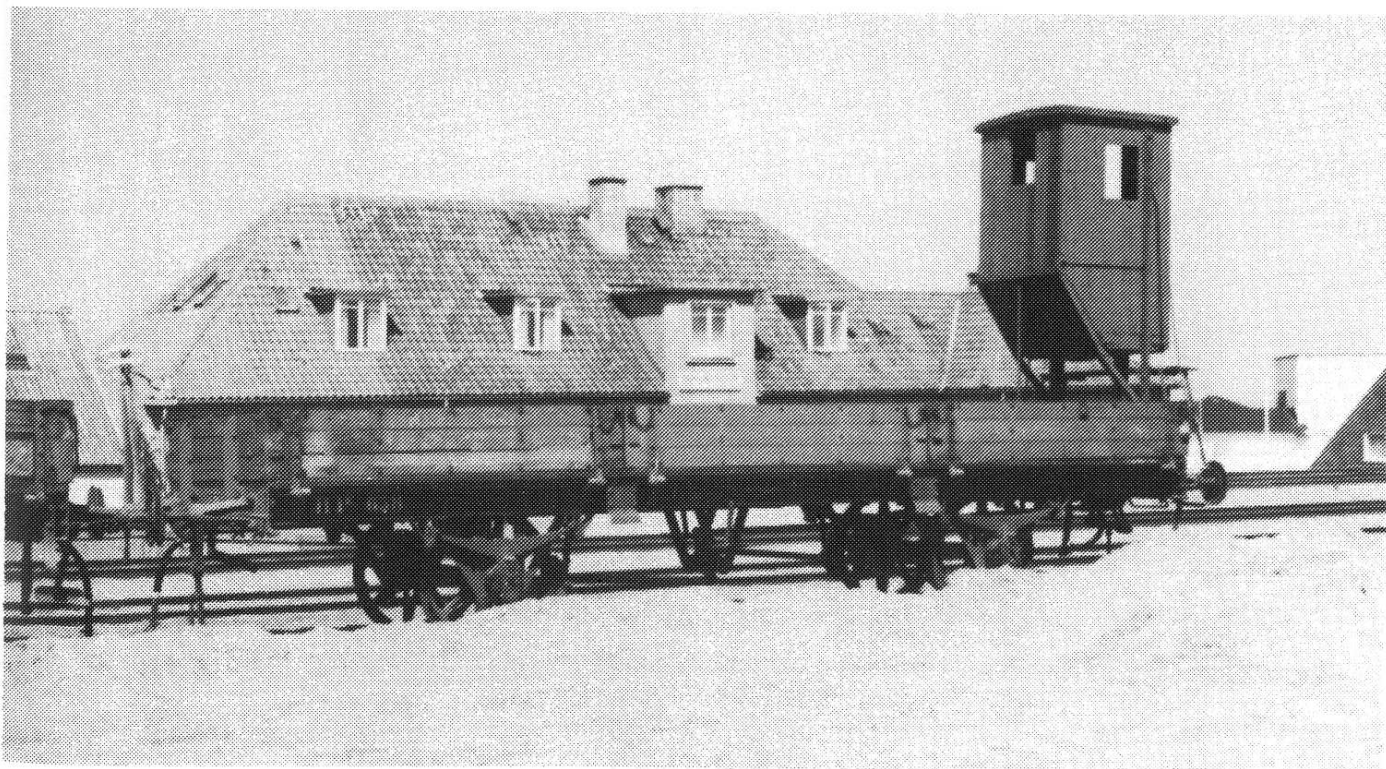


Fig. 1. HP T 658, Hirtshals 1959. Foto: P. Thomassen.

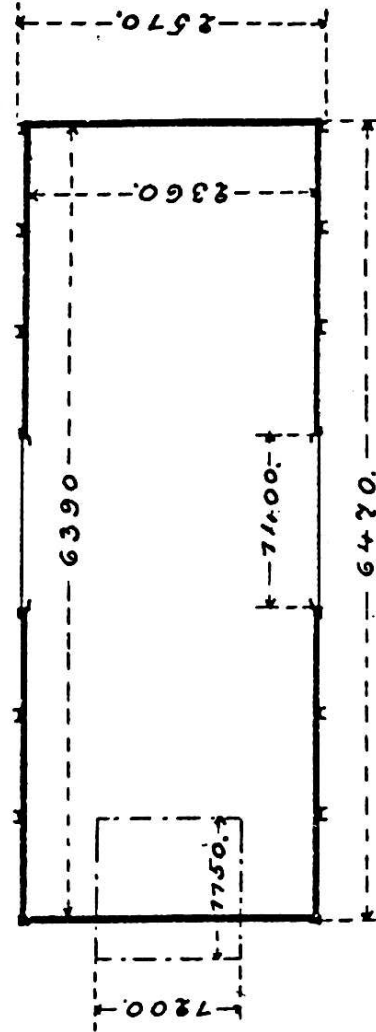
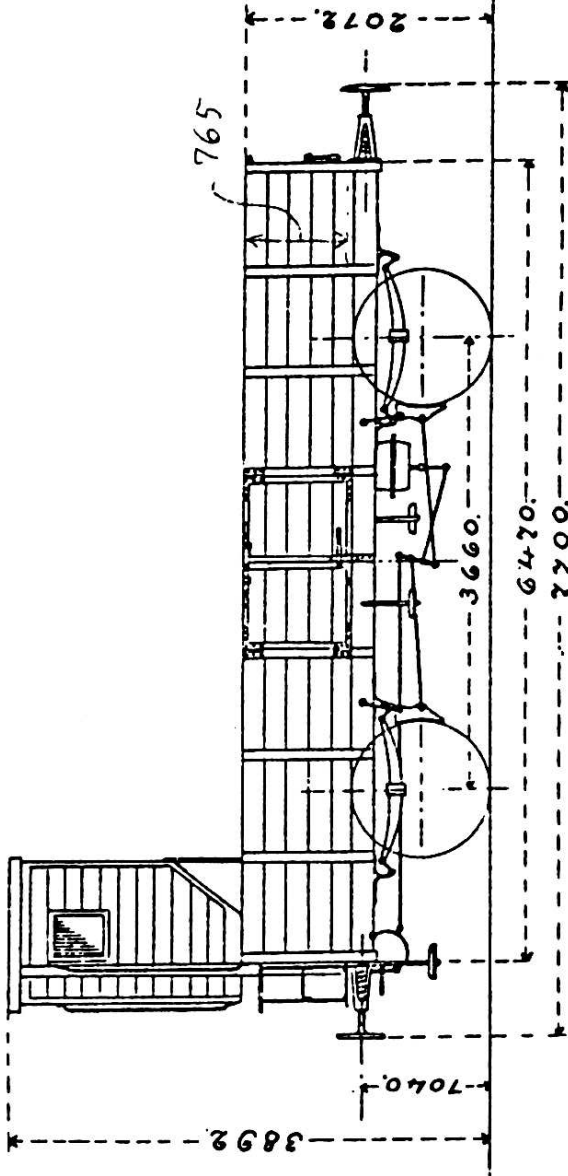
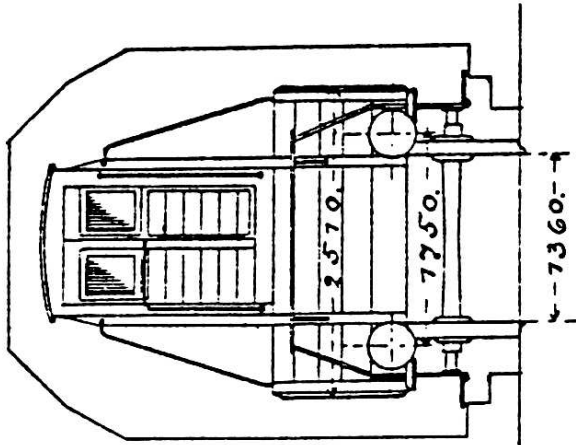
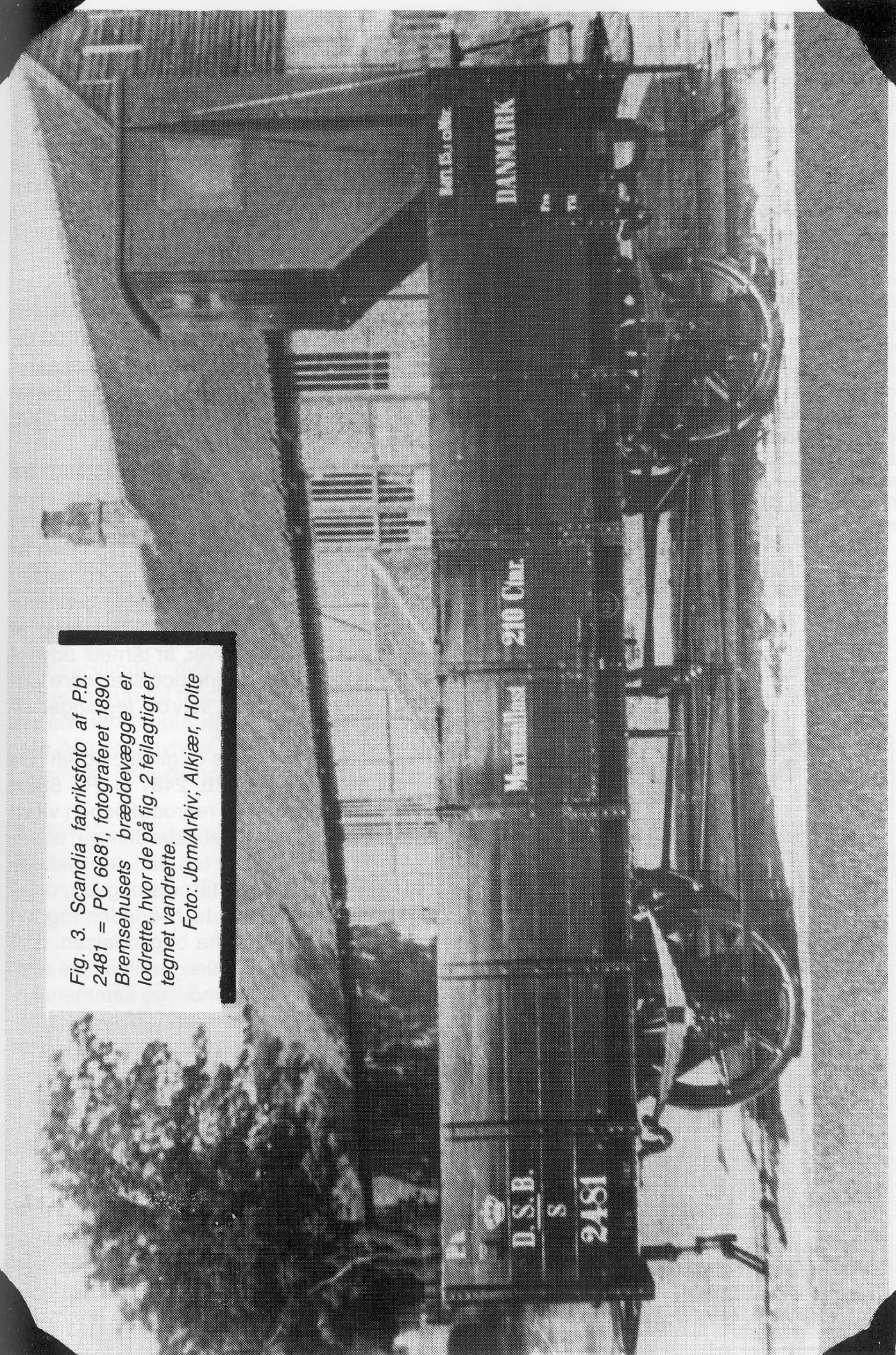


Fig. 2.
PC 6676-6700
 DRM 1890
 1:87

Bemærk, at bremsehusets brædder er forkert tegnede. Det skal være lodrette brædder.

Fig. 3. Scandia fabriksfoto af P.b. 2481 = PC 6681, fotograferet 1890. Bremsehusets bræddevægge er lodrette, hvor de på fig. 2 fejlagtigt er tegnet vandrette.

Foto: Jbm/Arkiv; Alkjær, Holte



gang ganske uhørt på kun én side - men du store kineser for nogle bilag!!! Da brevet ikke er længere, vil jeg lade det tale for sig selv og lade det efterfølge af nogle af bilagene!

»Go'este Guldbæk!

Vedlagt vil du finde forskellige fotokopier af tegninger af åbne godsvogne med bremsetårn samt nogle topos til låns. Du kan her se, at bremsehuse- ne typisk havde én støtte fra husets bægvæg- knæk og til vognbunden - formentlig et stykke rundjern. På billedet af NKJ's roevogn P 62 kan det dog se ud til, at der var 2 støttejern, ét i hver si- de på denne tyskbyggede udgave, ligesom den også havde et par støtteknægte under gangbræt- tet under husets forside. Bemærk også, at de æld- ste TDR-typer (DSB/S litra O.b.) ikke havde nogen stige eller gangbræt til huset, kun 3 enkeltfods- trin. Men på denne type sad bremshuset også meget lavt, hvilket senere blev ændret betragte-

ligt! Samtidig blev de allerfleste af DSB's bremse- huses egenhøjde ændret fra 1730 til 1860 mm mellem gulv og dæksprøjle, så en mand af gen- nemsnitshøjde skulle kunne stå oprejst i huset, selv iført støvler og kasket. Forhøjelser skete så- vidt jeg har kunnet få oplyst, omkring 1911, og det må have været et ret omfattende arbejde at ændre flere tusinde bremsehuse inden for et år eller to.«

Litra PC

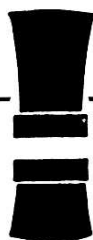
Med den mest direkte tilknytning til artiklen i nr. 14 vises først skitsen af PC 6676-6700 fra DRM 1890 i fig. 2. Vognene er bygget sam- me år af Scandia og var oprindeligt litereret P.b. med numrene 2476-2500 og efter 1898 betegnet PC med de højere numre.

Tegningen er ikke en hovedtegning fra Scandias side, men en af DRMs meget fine og detaljerige skitser, der i modsætning til dem, man finder i de senere fortegnelser er måltro og direkte brugbare til eftergørelse i model, såvidt jeg ved en foreløbig gennem- gang har kunnet konstatere uden brug af regnestok. Alkjær skriver, at tårnets udven- dige bræddebeklædning dog skal være lod- ret på denne vogntype, selv om tegningen vi- ser vandrette brædder.

I fig. 3 vises Scandias originalfotografi (via jernbanemuseet) af P.b. 2481 = PC 6681, som formentlig også i reproduktionen vil vi- se den lodrette bræddebeklædning af brem- setårnet. Billedet viser foruden den midtstil- lede understøtning af tårnets bagvæg også på en meget smuk måde, hvorledes vognen var litereret og teksten fra begyndelsen. S'et under DSB tv. står for den sjællandske regi- on af DSB inden den endelige sammenslut- ning, og bremsetøjet er da også typisk sjæl- landsk med den lodretstående bæream for bremseakslen (i stedet for den jyske V- formede bremsebuk) og alene bremseklod- ser på de indad mod midten af vognsiden vendende sider af hjulene. Det ses også ty- deligt, at det har været nødvendigt at forbin- de akselgaflerne med et langsgående flad- jern for at modvirke bremseklodsernes ensi- dige, udadvendte trykkræfter på hjul, lejer og akselgafler.

Billedet viser, at også den jævne hobbydyr- ker vil have mulighed for ved hjælp af MJ-

LOKO MOTIVET



ABONNEMENT:

- 1. årg. nr. 1-4 (nr. 1-2 udsolgt) .. kr. 32,-
- 2. årg. nr. 5-8 (udsolgt) kr. 50,-
- 3. årg. 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 (udsolgt) kr. 30,-

Særskrift nr. 4:
SPORPLANER OG ANLÆG ... kr. 30,-

Særskrift nr. 5:
STREJFTOG 1 kr. 40,-

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

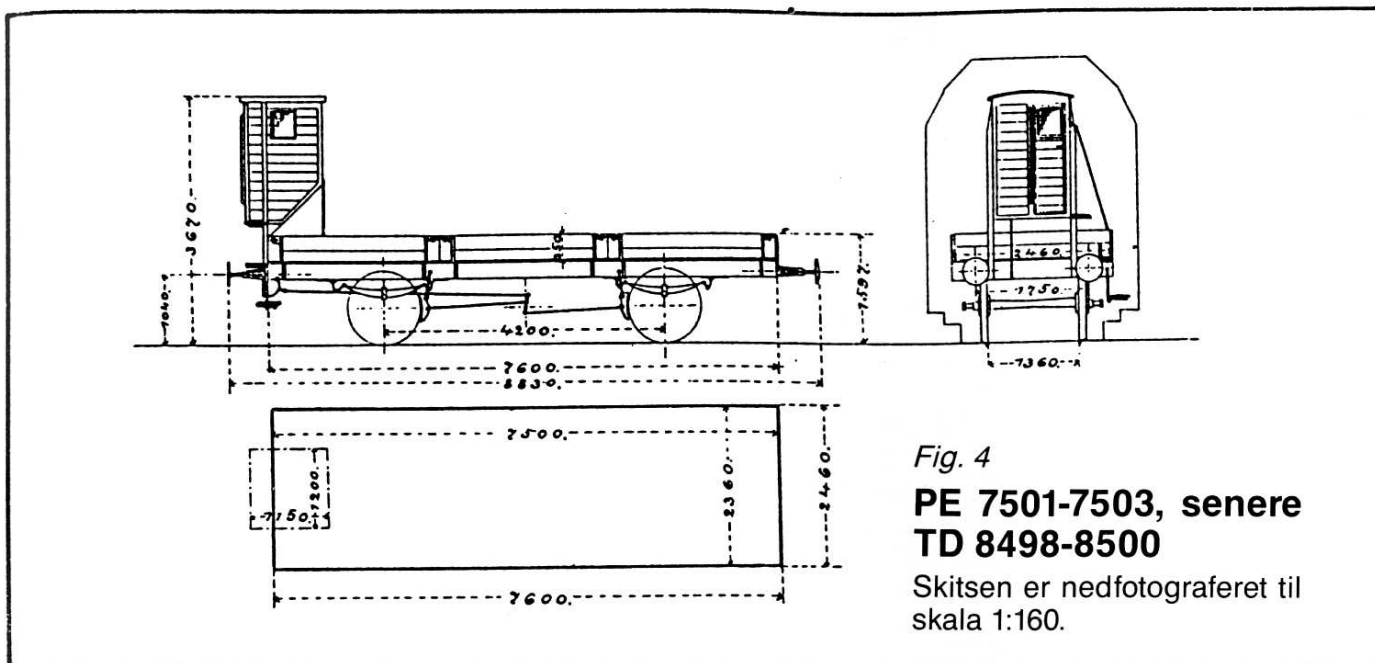


Fig. 4

**PE 7501-7503, senere
TD 8498-8500**

Skitsen er nedfotograferet til skala 1:160.

teks PC-vogn som grundlag at bygge vogne fra periode I både med og uden bremsetårn; men derudover eksisterer vognen som gængs type langt op i indeværende århundrede.

I fig. 2 ses under vognbunden anbragt en bremsecylinder, hvis stempel igennem en arm er forbundet med bremseakslen; der er tale om den simple, direkte vacuumbremse, men Alkjær betvivler, at denne bremse nogensinde er blevet monteret, da han ikke har

kunnet finde den omtalt i DRM eller de tilhørende bilag, ej heller som fodnote. Såvel i fig. 2 som 3 er der tale om de oprindelige, meget lave tårnbremsehuse.

Litra TD og TE

I fig. 4 har jeg medtaget samme gamle DRMs tegning af litra O.b. 1708-1710, senere litreret PE 7501-7503 (1898) og Td 8498-8500. I fig. 5 er tilsvarende vist O.b. 1701-1707, i 1898 kaldet PA 6281-6287 og efter

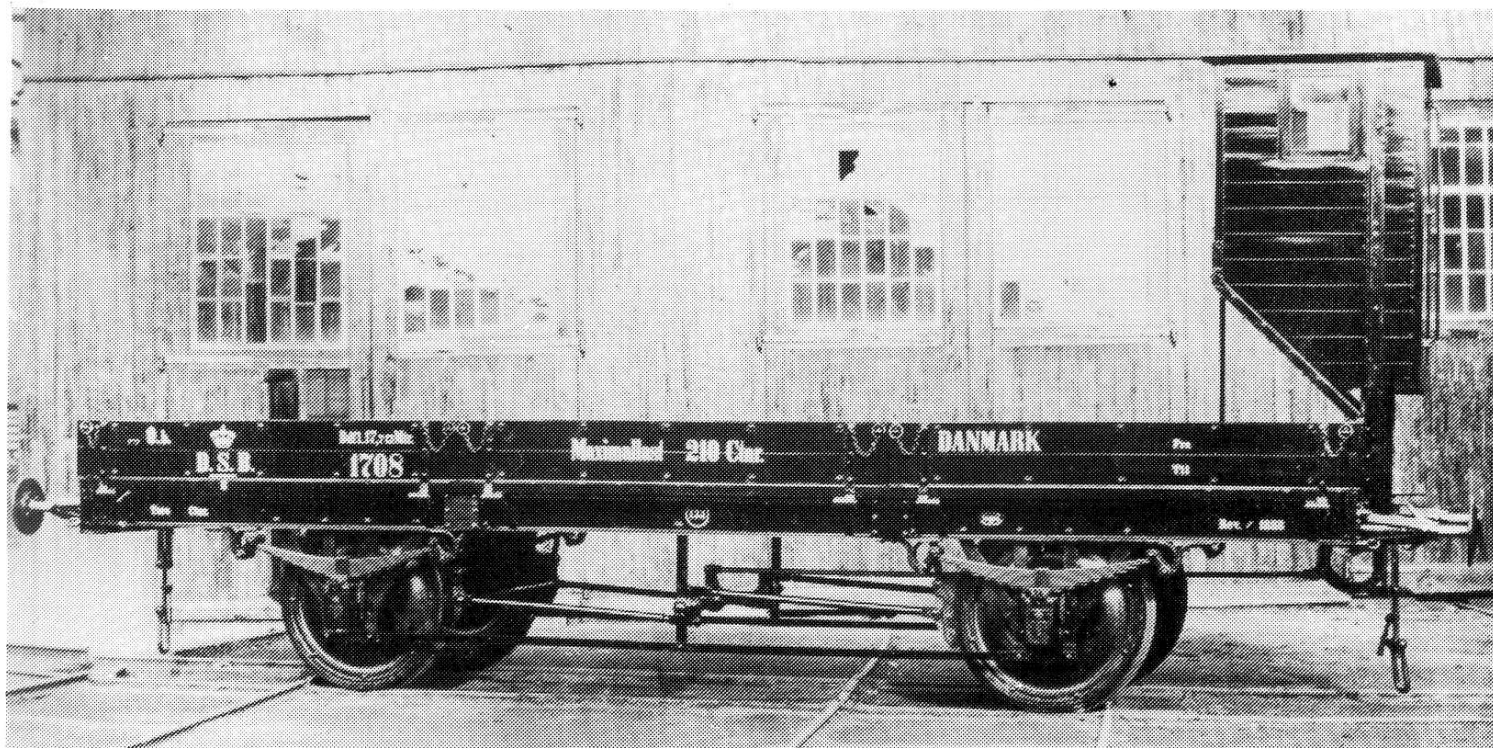


Fig. 6. Originalfoto af SJS O.b. 1707 (= TD 8498), Scandia 1888. Læg mærke til at bremsetårnet har vandrette brædder. Foto: Scandia/JMJK.

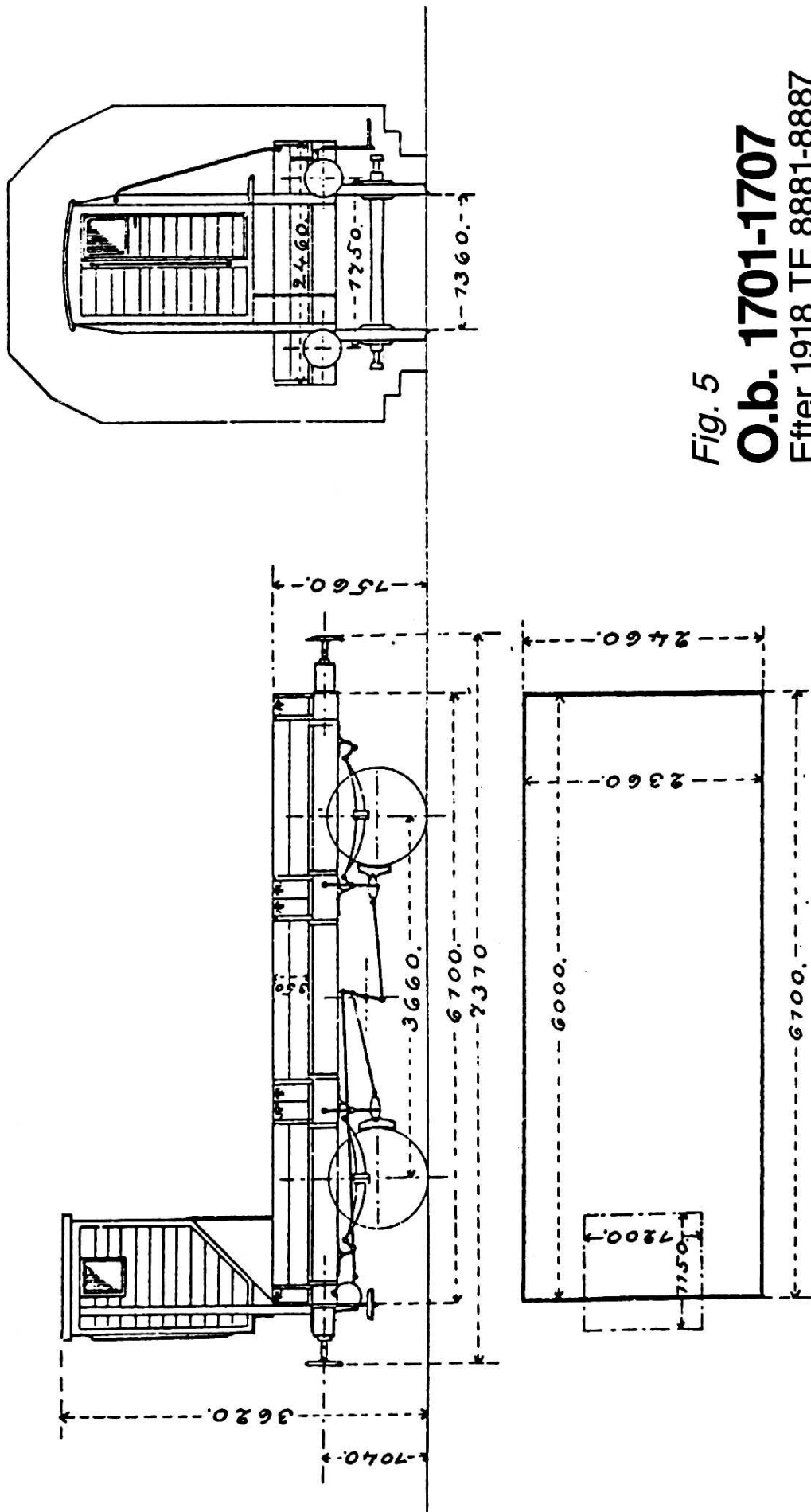


Fig. 5
O.b. 1701-1707
 Efter 1918 TE 8881-8887
 1:87

1918 kaldet TE 8881-8887. Begge tegninger viser den vandrette bræddebeklædning af tårnet, og denne er yderligere dokumenteret i fig. 6 af SJS O.b. 1707 = DSB PE 7501 = TD 8498, fotograferet af Scandia i 1888.

Hvad der ovenfor er skrevet om PC'eren, gælder også her, og i kraft af den anden vinkel får man yderligere forståelse af undervognens bremsestænger. Men derudover må jeg anføre en ting mere, som i hvert fald har forbløffet mig: Hjulene er udført som hvælvede jernskivehjul, hvortil stålfælgene er boltede med 8 bolte.

I fig. 3 ses den skrå stige/lejder op til platformen under tårnet, samt 2 enkeltrin under pufferen th., men på fig. 6 ses blot et enkelt trin lige over den fjerneste puffer th., og disse genfindes på fig. 4 & 5 og kun på højre side af gavlen, set forfra.

Litra PFR

Da LOKOMOTIVET i nr. 9 har vist en fortræffelig tegning af PFR-vognen, skal jeg nøjes med at bringe Alkjærs 2 fotos af Lollandsbanens PF 221 fotograferet i Maribo i 1971. I fig. 7 ser man detaljerne omkring bremsetårnet skråt bagfra og i fig. 8 lige bagfra. Med de angivne forstærkninger har den tidligere midtstillede støtte kunnet undværes, hvorved vognen har kunnet benyttes mere alsidigt.

Selv om det meget vel kan antages, at flere kloge folk dukker op med yderligere viden, vil jeg indtil videre betragte tårnbremsehusfænomenerne som uddebatteret, og jeg vil hermed afslutte denne artikel med oplysning om, at jeg allerede har samlet en del stof til en fortsættende artikel om de dele af bremsetøjet, som er anbragt på undersiden af vognbunden, og supplerende vise forslag til eftergørelse i model, ligeledes baseret på MJ-teks PC-vogn.

guldbæk

Red.anm.: Med hensyn til bremsetårne på åbne vogne litra PC og TD, så se venligst også indlægene under rubrikken »Sporskiftet« i dette nummer af bladet.

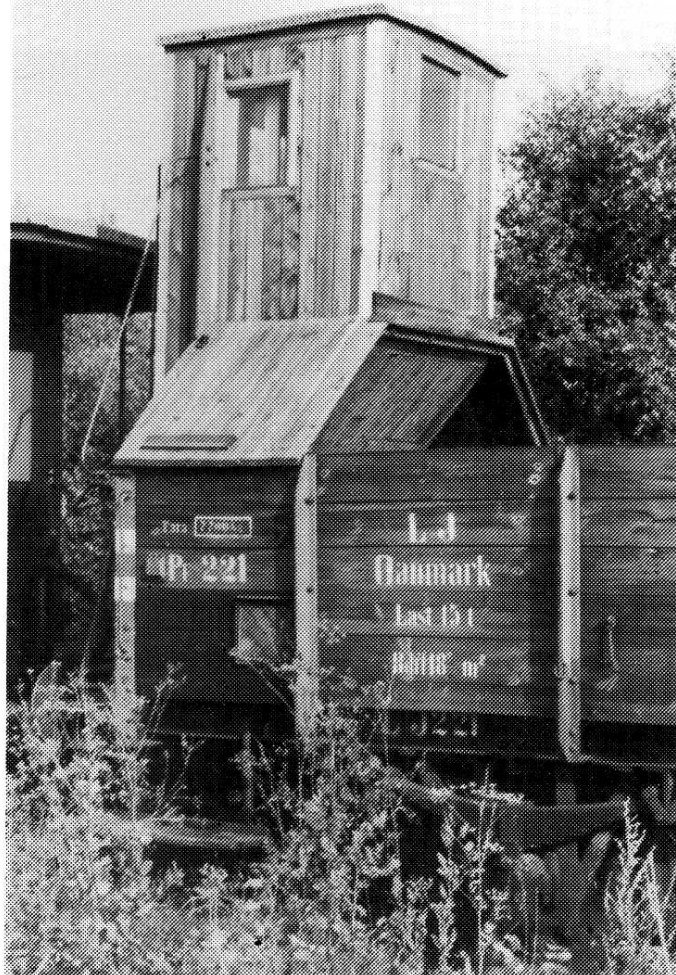


Fig. 7. LJ PF 221, fotograferet i Maribo 1971. Foto: Alkjær, Holte.

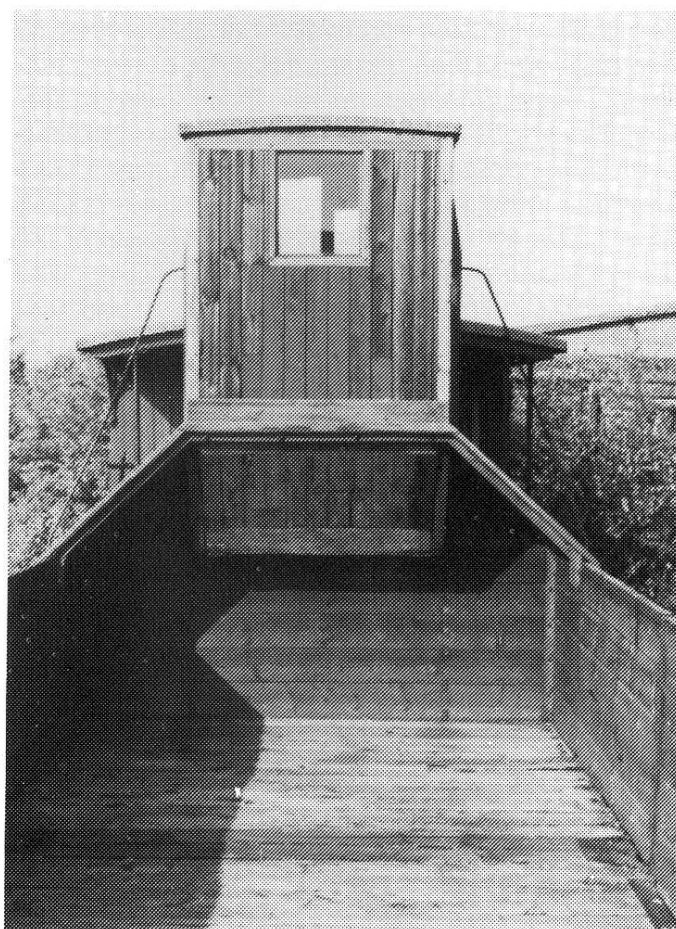


Fig. 8. LJ PF 221 set lige bagfra, fotograferet i Maribo 1971. Foto: Alkjær, Holte.

TIPS...

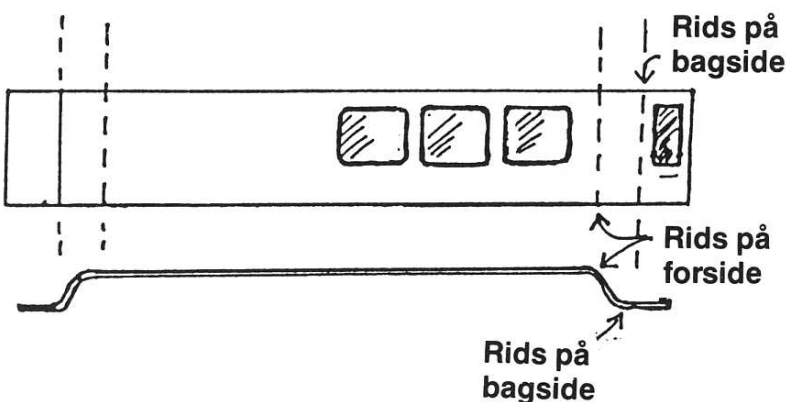
I LOKOMOTIVET nr. 11 efterlyste vi læsernes tips til afhjælpning af alle slags modeljernbane-problemer. Men der er i tidens løb ophobet en mængde tips hos redaktionen, som vi nu synes skal komme læserne til gode. Samtidig kan man se, hvordan vi forestiller os, læsernes tips bør se ud (emner og længde). Men her altså de første tips. Vi håber, der er noget, du kan bruge!

Stålvognskasser og tagprofiler

Erik Madsen, Hvidovre, har følgende tips når det gælder fremstilling af stålvognskasser og tagprofiler.

- De ældre DSB-stålvognskasser litra Cc, CB, AV m.m.fl. kan være vanskelige at fremstille af plasticard, da vognen skal bibeholde sit stålvognspræg, d.v.s. afrundede hjørner.

Jeg laver altid hele vognsiden i ét stykke med sider, døre og indhak. Først udskæres døre og vinduer i overensstemmelse med udseendet. Der, hvor vognsiden knækker, ridses op med kniv, hvorefter der bukkes forsigtigt, så siden ikke knækker. Man skal ved denne metode huske at tage højde for indhakkene, og fremstille dette lidt længere end byggetegningen viser, idet der ved bukning altid fragår 1-2 mm til dette. Jeg anvender altid 1 mm tyk plasticard til vognkasser.



Tagprofiler kan fremstilles meget flot af såkaldt Abachi-finér, som kan købes i de fleste hobbyforretninger. Det anvendes normalt til fremstilling af modelfly. Abachi-finér er helt knastfrit, og er let at snitte, hævle og pudse. Også limning foregår uden besvær til alle materialer lige fra karton til plastic.

Flere huse fra samme grundsæt

Det danske firma HELJAN kan tilbyde en mængde danske huse, fleretages såvel som villaer m.v., men ud fra bare én model (flere sæt) kan man fremstille nye varianter, som gør den oprindelige model ukendelig.

Den simpleste metode er at ommale bygningen, f.eks. HELJAN nr. 211, der kan ommales til gule sten. For øvrigt bør man ikke anvende huse fra samlesæt uden at male dem først. Den klare plast skinner unaturligt igennem. Ønsker man et naturtro hus i røde sten - f.eks. det førnævnte 211 - bør alle mure males lysegrå (Humbrol 64) over det hele, d.v.s. både mursten og fuger.

Når det er tørt, børstes huset med Humbrol 70-rød på en tyk, bred pensel, så malingen ikke kommer ned i fugerne. Gøres det rigtigt fås et korrekt udseende hus med røde sten og grå fuger (hvid kan også anvendes til fuger).

Vinduesrammer og døre kan males grønne eller solignum-brune (Humbrol 73-rød mixet med lidt 33-sort). Også teglene males røde (70-rød) med nogle dråber sort (33-sort). Nedløbsrør bør males med Humbrol 87-blå (plastic-nedløbsrør).

Males stenene gule, bør man lægge skifertag på. Det gøres simpelt hen ved at udskære helt nyt tag med samlesættets tag som skabelon. Taget males skifergråt (Humbrol 31 + lidt 27-grå), og når det er tørt optegnes skifermønstreet med sort tusch... og limes derefter på plads. Det overskydende tegltag anvendes til andet formål.

Bygningen - stadig nr. 211 - kan også belægges med et lag plasticpadding på murene, således at huset kommer til at fremstå som en murpudset bygning.

Plasticpaddingen lægges på med plasticspartel el. lign., og efter tørring slibes forsigtigt til med fint slibepapir. Det må gerne have et lidt groft udseende. Males derefter med en passende farve, d.v.s. grå, gul eller hvid.

Fra John Thomsen, Hareskov, har vi fået følgende tips:

Hos boghandlere, papirvareforretninger og kopieringsfirmaer (Rank-Xerox) kan man købe klare film til overhead-fremstilling, der egner sig til vinduer i modelbygning, og nogle af disse film har endog en hvid kant, der passer fint til toiletvinduer.

Filmene fås i flere nuancer, bl.a. blåtonede til ruder i Bns-styrevogne m.v., og kan så galt få en matteret film, der passer glimrende til toiletvinduer.

TOGKÆLDEREN

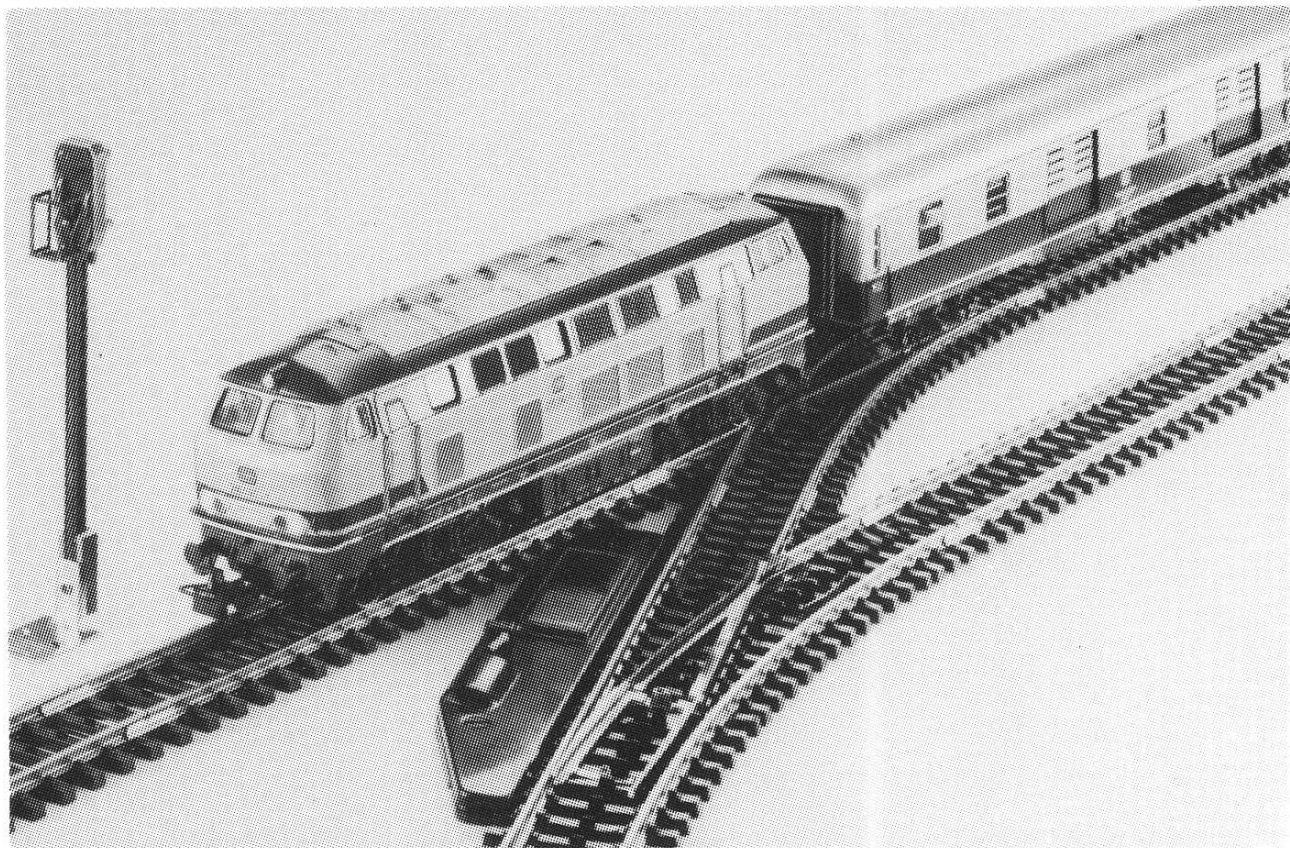
– forretningen med fut i...

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

NYE TIDER märklin DIGITAL _____ HO


... det er lettere, end du tror!!

Det moderne styringssystem for hobby-folk, der vil kombinere elektronik, computer og modeljernbane til én hobby, har nu vundet indpas i Danmark. Vi er selvfølgelig med i denne udvikling, så er du interesseret i at vide mere, er du velkommen til at ringe til os. Eller endnu bedre: Du er velkommen til at prøve systemet på vort demo-anlæg, så du kan opleve hvordan det hele fungerer let og ukompliceret i praksis!



Åbent: Mandag-torsdag 10.00-17.30
Fredag 10.00-20.00
Lørdag 9.00-14.00

offset | **73 20 72**
bogtryk
kopiservice

 reklame & tryk
Strynøvej 19 ● Næstved

