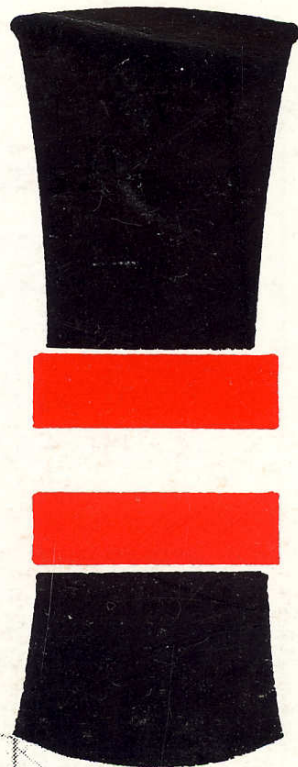


LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER



80 SIDER



DSB litra S 729 gør klar til at tage vand i Roskilde, foråret 1962. Efter S 729 ses typisk togførervogn af den 2-akslede »rystevognstype« med forstærkningsbånd. Det karakteristiske nærtrafiklokomotiv behandler vi i virkelighed og model, og på bladets midtersider finder man tegninger af lokomotivet i flere forskellige udgaver.

Foto: Arne Kirkeby, Odense

18

November
1987
5. årgang

Kr. 30,-
incl. moms

ISSN 0108-9307

POLA

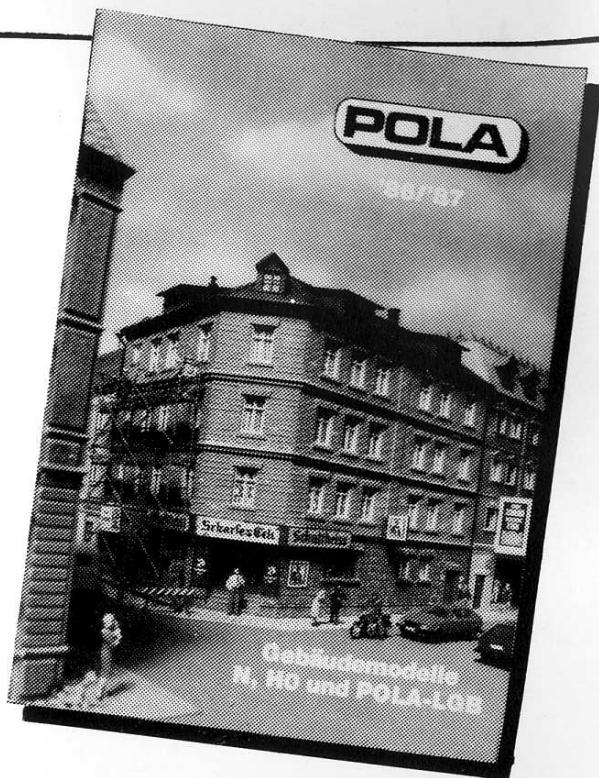
Over 260 prisgunstige samlesæt i skalaerne N - HO - LGB

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 1987/88 kr. 22,-

IMPORT FÅS I VELASSORTEREDE HOBBY- OG LEGETØJSFORRETNINGER



Transfers til DSB MAN-lastvogn, 3-akslet med lille førerhus, 2-akslet hænger, veksellad med presening. På arket medfølger mærker til småbiler. Påregnes i handelen først i september.

Pr. sæt **40,-**

NYHED!

Ny serie transfers til danske automobiler i skala HO.

Smiths
LEGETØJ
&
HOBBY



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

NYT I KUPEEN

Så er vi her igen. Selvfølgelig! Men endnu en gang har vi måttet overskride vore egne grænser. 80 sider er det blevet til. Og vi håber at indholdet falder i god jord blandt læserne. Vi har forsøgt at lave et alsidigt nummer med både trækraft, vogne og bygninger til modeljernbanen.

Som noget nyt bringer vi smalspor i model, idet John Poulsen fra banebøger har lavet nogle spændende artikler om roebaner. Og da mange læsere har spurgt efter smalspor, ja, så kan det vel næppe passe bedre. Artiklen om roebaner fortsætter i næste nummer... og vil efterhånden blive suppleret med diverse vogne og tilbehør fra Claus' hånd.

»Sporskiftet« er igen udvidet. Mange læserbreve har gjort det nødvendigt, at rubrikken har fået flere sider end normeret.

Og så har vi endda ikke medtaget alle breve, vi har fået. I så fald ville sporskiftet fylde et helt nummer alene!!!

ARNOLDS hjørne har vi også forsøgt at udvide. I første omgang med sporplaner og vognbygninger.

Til gengæld har vi måttet udskyde artiklen om plade-EH til næste nummer. Det samme gælder artiklen om el i model. Der var simpelt hen ikke plads i dette nummer. Også byggebeskrivelser til Ardelet har vi fået fra læserne. Heller ikke denne har vi fået plads til i denne omgang.

Særskrifter: MX/MY-hæftet er inde i færdiggørelsesfasen og vi siger tak til læsere, som har sendt bidrag i form af fotos. Send venligst ikke flere fotos, idet vi nu har rigeligt at vælge imellem.

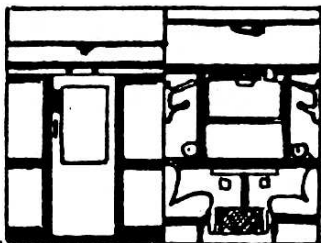
Udgivelsestermin fremgår af annoncen i dette nummer af bladet.

Næste »programpunkt« bliver udsendelse af Strejftog 2 af Guldbæk, hvortil vi har modtaget manus og fotos. Også her bliver lækre jernbanemiljøer fra 50'erne og 60'ernes privatbaner vist i samme stil som Strejftog 1.

Endvidere påtænker vi at udgive et »LOKOMOTIVET EKSTRA« i foråret 1988, et boghæfte på ca. 100 sider indeholdende en masse spændende modelartikler af stof, der gennem årene har »hobet sig op«. Yderligere oplysninger i kommende numre.

Hermed velkommen til nr. 18... med ønsket om en kommende god jul og godt nytår.

Red.



**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

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, Odense, (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). Eftertryk af artikler og annoncer forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVET's redaktion eller forretningsfører.

De i artiklen fremførte metoder og synspunkter er forfatternes 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 = 4 numre).

• To-akslede • motorbivogne

Vi har tidligere beskæftiget os med fremstilling af små 2-akslede privatbanepersonvogne fremstillet af den lille ROCO-personvogn med tagrytter, bl.a. KSB og OHJ (LOKOMOTIVET nr. 3 og 8). Samme vogn kan anvendes til flere andre små typer med tagrytter, hvilket vi senere kommer ind på. Men til de i denne artikel beskrevne vogne, anvendes en Liliput-vogn som grundmodel. Det er katalog-nr. 270 (personvogn) eller 271 (rejsegodsvogn), der danner basis for både privatbane- og DSB-vogne, som var udstyret med rullelejer. Det gælder således motorbivognen MP 1-3 fra Stubbekøbingbanen SNNB, og DSB litra FD motorbivogn beregnet til benzinmotorvognene ME og MC... el-

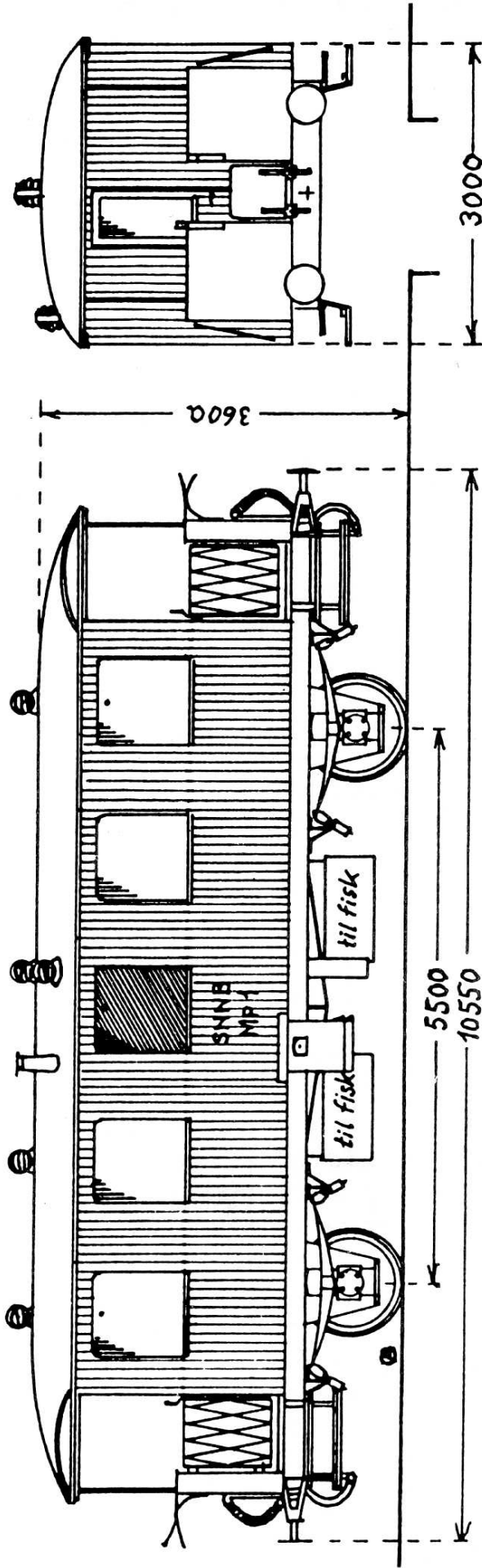
ler for den sags skyld som påhæng til MF eller de lange litra ML og MR, de to sidstnævnte kendt som truck-motorvogne.

Stubbekøbingbanens MP-vogne blev også anvendt i forbindelse med deres 2-akslede benzinmotorvogne, der var magen til DSB's ME-vogne. Både vogne fra SNNB og DSB havde åbne endeperroner. Eneste påfaldende forskel på de to vogntyper var den, at SNNB's vogne havde plant gavltag, mens DSB's FD-vogne havde runding. Ligeledes var DSB's vogne lidt længere, og havde V-armering under vognkassen.

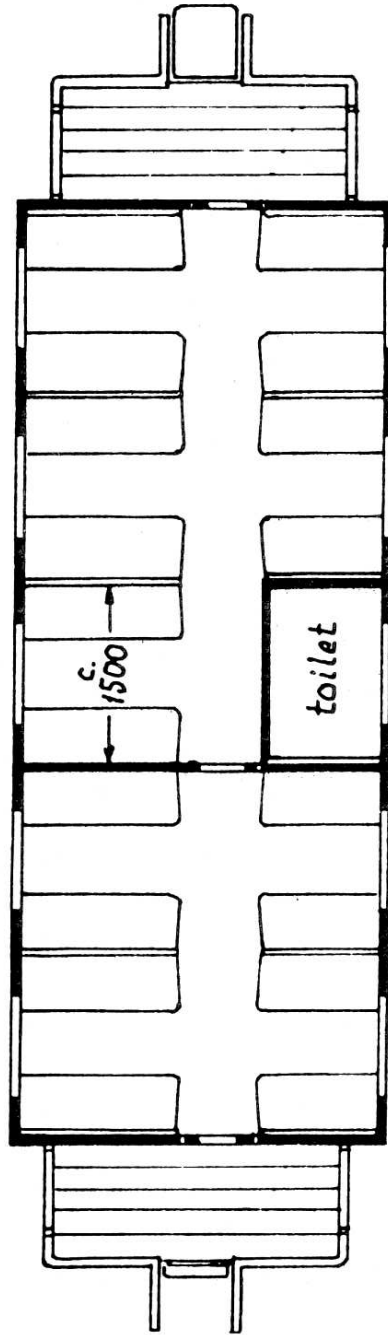
Jeg har lavet skabelontegninger til begge vogntyper, men kun bygget SNNB-vognen i model, eftersom byggeprincippet er det



Trods en grundig gennemgang af foto-arkivet lykkedes det os kun at finde dette ene foto af SNNB MP-motorbivogne. Her ses MP 1 i Stubbekøbing, 1959. Foto: JB-P, Ribe.



**SNNB
MP 1-3**
Triangel 1927



DJM

1:87

Type: Motor-bivogn

REGI: SNNB

LITRA

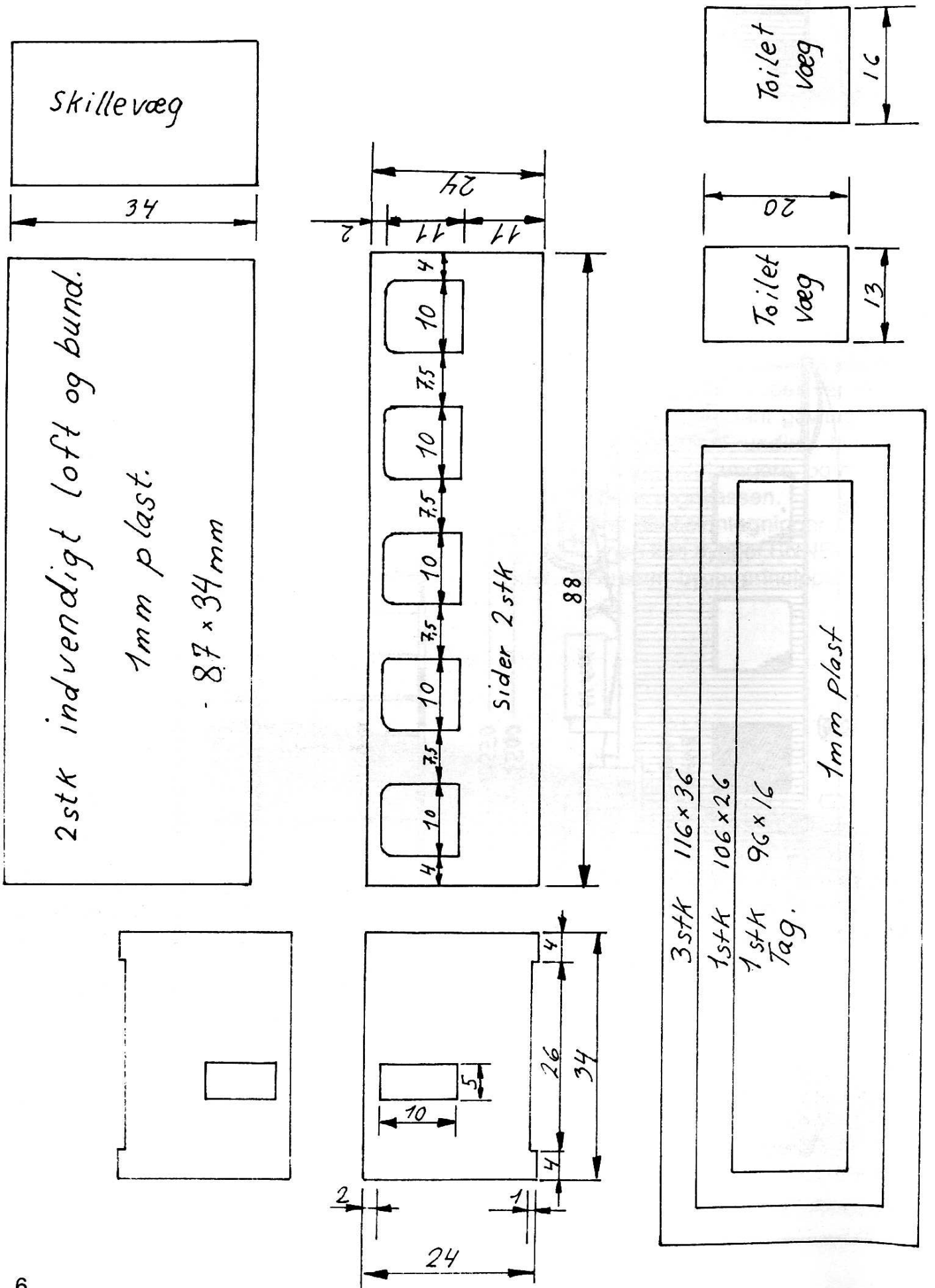
NR.

Bygget: Triangel 1927

Tegnet: H. Alkjær, 1977.

Fig. 2

Skabelontegning til SNNB MP 1-3 Motorbivogne.
 Sider fremstilles af 0,5 mm rillet plast (1 mm bræddeafstand).
 Gavle fremstilles af 0,5 mm rillet plast (1 mm bræddeafstand).
 Alt andet fremstilles af 1 mm glat plast.



samme for begge vogne. Opgaven er for begyndere, og byggemetoderne kan uden videre overføres til FD-vognen, når man anvender skabelontegningerne, og tager højde for de allenevnte forskelle som længde, tagrunding og V-armering.

Men lad os gå i gang med at bygge Stubbe-købingvognen.

SNNB MP 1-3

Der købes en løs Liliput-undervogn. Svarende til katalog-nr. 270 eller 271... ellers må man »slagte« en hel vogn. Er det sidste tilfældet, fjernes først hjulene. Derefter aftages lågerne. Til sidst lirkes vognkassen af, og lægges væk.

Tilbage har man en undervogn, der nu skal afkortes til ønskede længde. I tilfælde af SNNB-valg, fjernes 15 mm fra undervognen, således at længden målt over pufferplanker bliver 109 mm. Inden afkortning er Liliput-undervognen 124 mm.

Det vil sige, at man skal fjerne 15 mm. Jeg har skåret således, at batterikassen bliver siddende, idet MP 1-3 havde fiskekasser. Batterikassen bliver på disse vogne altså »konverteret« til fiskekasse.

Den letteste måde at udskære midterstykket, gøres ved at påsætte en rød tapestrimmel tværs over undervognen, hvor stykket skal fjernes, idet tap'en strimles til i en bredde af 15 mm. Så saver man blot efter tapekanterne med ROCO- eller Humbrol-sav, og får derved to pæne halvdele. Stykket med tap'en kasseres.

Vognen sammenlimes ved hjælp af vognbund udskåret af plasticard, målt efter styklistetegningerne. Sørg for at der er lige langt ud til pufferplankerne i begge ender. Anvend Araldit Rapid eller anden god lim.

Herefter udskæres loftet, der har samme mål som vognbund, og har tykkelsen 1 mm. Sider og gavle udskæres af 0,5 mm brædderillet plasticard efter styklistetegningerne. Anvend »Evergreen« plasticard, som er flot rillet (1 mm brædder). Ellers bør man gøre sig den ulejlighed at oprille brædderne en ekstra gang, hvis man anvender plader med pressede riller (mj-tek).

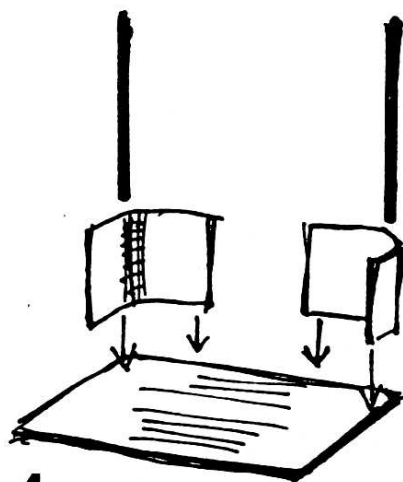


Fig. 4

Fremstilling af endeperron til SNNB motorbivogne: Messingplade bukes og loddes til endeperron som rækværk, hvorefter der loddes 1 mm Ø tråd fast som tagunderstøtning.

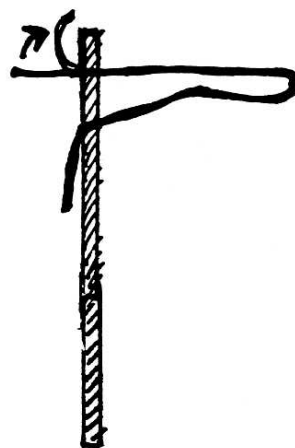


Fig. 5

Fremstilling af overgangsbøjler. 0,4 mm jerntråd fæstnes i forborede huller og bukes som vist. Først limes nederste tråd, hvorefter bøjlen bukes og føres gennem øverste hul. Bøjes op, og limes fast på indersiden.

Vognkassen samles, og vi tager fat på taget. Det fremstilles af 1 mm glat plasticard limet i lag-på-lag. Dimensioner fremgår af styklistetegning.

Taget er på SNNB's vogne let at fremstille, idet der er plant hele vejen rundt i underkanten. Når det er tørt og groft tilslebet, udspartles med lidt plasticpadding. Læg det tyndt på, 3-4 gange og slib ind imellem, indtil ønskede runding er opnået. Fremstil evt. et taglære efter tegningen og brug dette til at måle efter.

Når taget er tørt, limes det på vognkassen. Nu monteres lister rundt om dørene, og

vandnæser under vinduerne, alt af 0,5 mm plast-strimler.

Endeperronerne er lidt vanskeligere at fremstille. Her anvendes 0,3 mm messingplade, 2 stk. i målene 28 x 12 mm som selve platform, mens rækværket fremstilles af 0,3 mm messing 12 x 12 mm, 4 stk. i alt. Rækværket bukkes let og loddes til platformen. Dernæst påloddet tagstøtter. De laves rigelig lange, og klippes senere til.

Gelænderovergang bukkes af 0,5 mm tråd og loddes fast, 4 stk. i alt. Til sidst araldittes hele herligheden fast på undervognens endeperroner.

Tagventilerne er fra Electrotren. Først bores huller i taget, hvorefter de limes fast. Toiletventilen er et blå søm, fæstnet i en stubformet hvælving, lavet af plasticpadding. Selve toiletafløbet på undervognen er et tomt kuglepennør af messing, afkortet i passende længde og araldittet fast. Overgangsbroerne fremstilles af 0,3 mm messing i størrelsen 10 x 8 mm.

Med hensyn til endeperroner kan disse også fremstilles af tynd plasticard. De runde hjørner på rækværket fremstilles ved forsigtigt at forbukke plastic'en (0,3 mm) over en bordkant eller andet hårdt, rundt materiale. Husk at selve platformsenderne også skal runde

ligesom rækværket, og afskæres efter at rækværket er påsat. Så har man nemlig noget at skære efter.

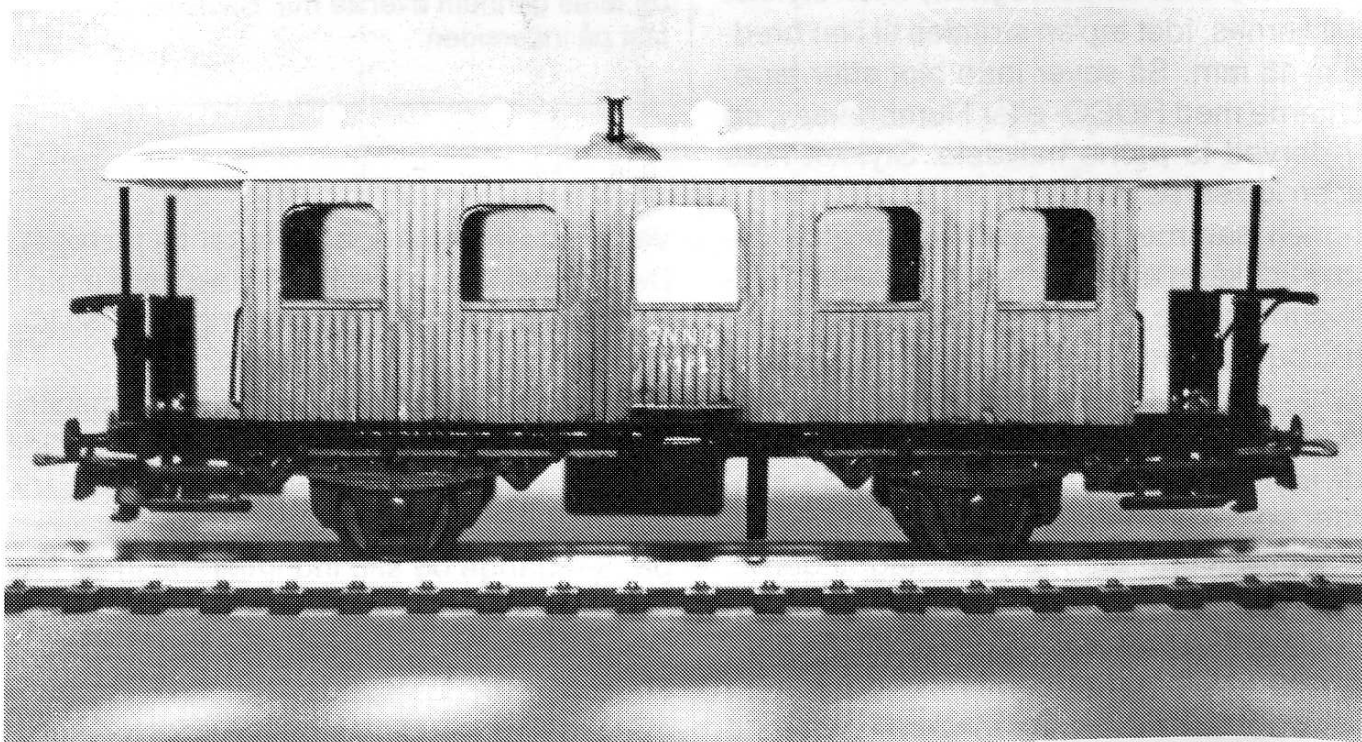
Til sidst pålimes kurvepuffer i forborede huller, og vognen går til maleren.

Vognkassen males med fortyndet 64-brun, der efter tørring gives en gang klarlak. Undervogn og endeperroner skal være sorte, halvmat. Taget gives en gang sølvbronzefarve, f.eks. Humbrol nr. 11 iblandet lidt 56-aluminium.

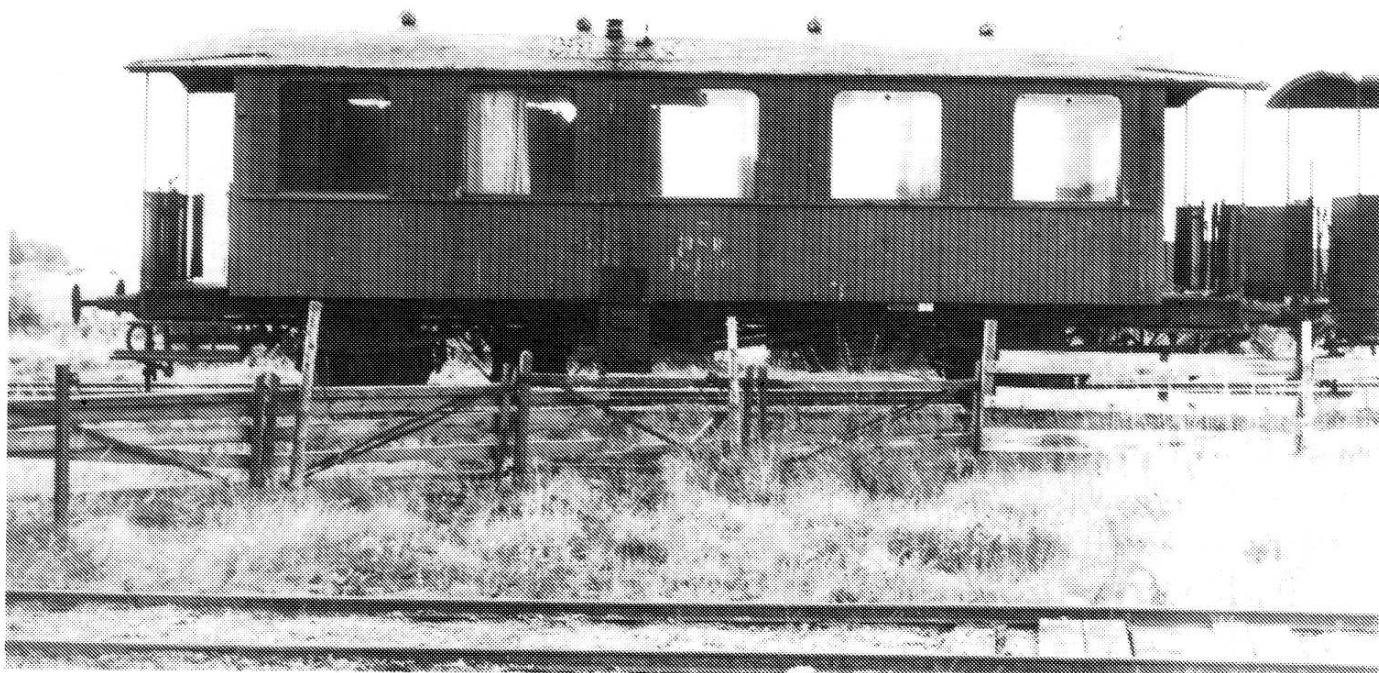
Efter tørring gennemvædes vognkassen med sort fortyndet vandfarve (farvelade), og man får en slidt udseende vognkasse.

Til sidst: Den opmærksomme bygger har opdaget at vognen ikke er udstyret med låger. Jeg har simpelt hen ingen nem og god løsning på dette problem. Man kunne optegne mønstret på et stykke klart plastic, men det ser ikke rigtigt ud. Er der slet ingen læser, som har et genialt indfald vedrørende fremstilling af gitterlåger. Engang kunne man få dem i løs vægt fra Dan-Train og UK-modeller, men det er en saga blot.

ET TIP: Ved fremstilling af vogndele kan det betale sig at tage en kopi af styklisterne, lime dem på plasticard, og så udskære efter disse. Herved spares man for en masse opmålingsarbejde.



SNNB MP I i model, bygget af Claus. I teksten beskriver han hvordan.



DSB FD 4806 set fra kakkellovnsiden. Vognen er fotograferet - kort efter overleveringen til ØSJS - i Hårlev, 1957. Foto: Guldbæk, Esbjerg.

DSB litra FD-motorbivogn

Fremstillingen til denne vogntype foregår på samme måde som ved SNNB's vogne. Blot skal undervognen kun afkortes med 7 mm, således at længden over pufferplankerne bliver 117 mm. Skær over lige ved siden af batterikassen. Afstanden mellem to konsoller på undervognen er 6 mm. Snupper man en del af den hosliggende konsol, har man taget de nødvendige 7 mm.

Vognsiden på litra FD er i HO 8 mm længere end på SNNB's vogne, ligesom vinduerne er 11 mm brede (mod 10 hos MP-vognene). Hosstående har vi gengivet vognsiden til FD-vognen. Gavlene er ens i begge ender. Derimod skal alle bund- og tagstykker forlænges 8 mm for at passe til FD-vognsiderne.

Endeperronerne på litra FD er lettere at fremstille end på SNNB MP-vogne, idet rækværket ikke runder i hjørnerne, men blot ender med plader ligesom Liliput-

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. Mandag lukket

personvognene. Selve platformen på endeperronerne skal have målene 10,5 x 25 mm, hvilket betyder at industrivognens endeperron uden videre kan anvendes.

Vognen bliver ved denne metode 2 mm(!) for lang, mens akselafstanden må nøjes med at blive 66 mm, hvor den skulle være 69 mm i HO.

Bemærk, det er ingen fejl, at undervognen afkortes 7 mm til litra FD, mens vognkassen er 8 mm længere. Årsagen er forskellen på længden i endeperroner. FD har en længde på 10,5 mm, mens SNNB MP 1 har længden 12 mm.

Taget fremstilles på samme måde som ved SNNB's vogne, dog forlænget 8 mm som allerede nævnt. Når det er knastørt, skæres/tilfiles en lille bue i underkanten af taget, gående ca. 2 mm som højeste opskæring. Se tegninger.

Til sidst påsættes V-armering af flade plaststrimler 1 mm tykke.

Husk at afsave batterikassen til litra FD.

Claus

Alternativ bygning af motorbivogne SNNB 1-3 og DSB FD

Efter at hosstående model var bygget og beskrevet, udgik Liliput af det danske program, og det kan derfor være vanskeligt at finde en undervogn som svarer til Liliputs anvendte.

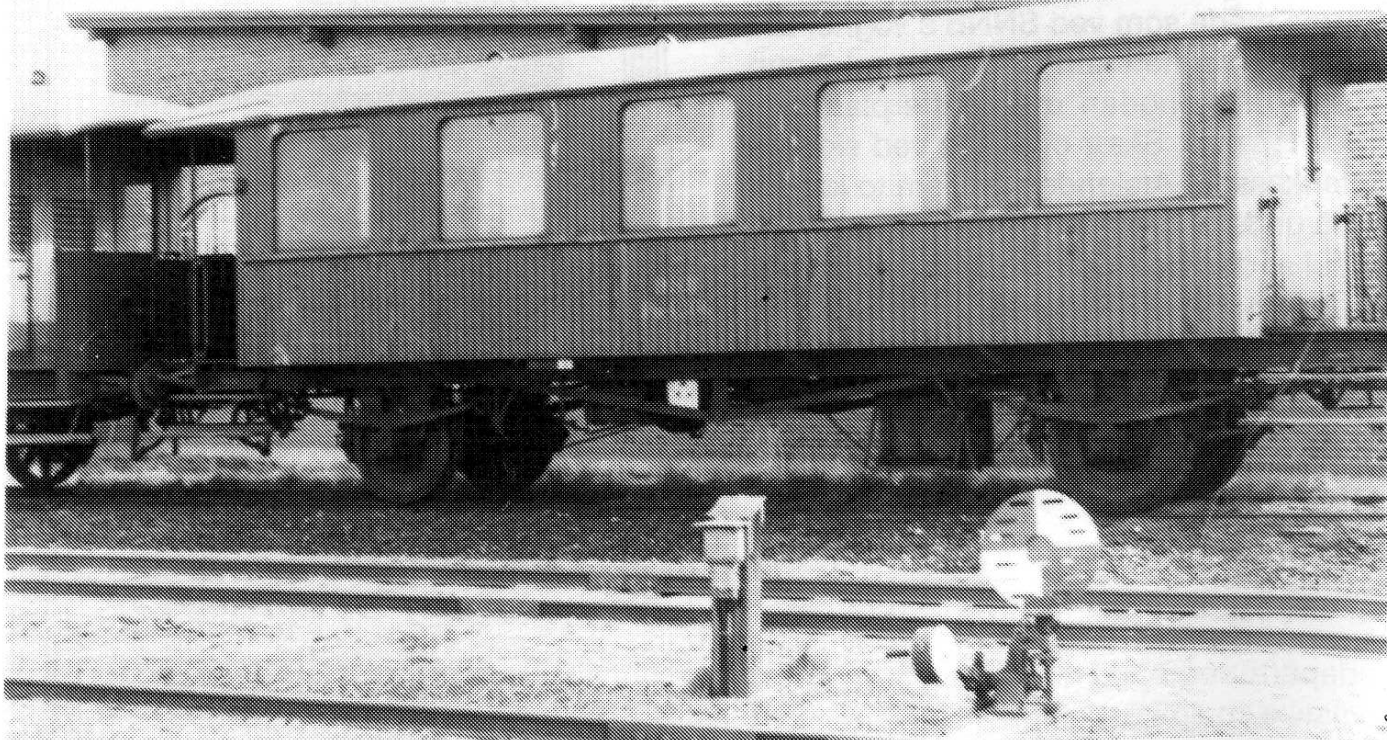
Men erstatningen er let at finde. I stedet kan man anvende LIMA's kendte kølevogn (katalog-nr. 30 31 03 m. fl.), der skæres over og afkortes til korrekt akselafstand. Vognen har de rigtige aksellejer, næsten bedre end Liliputs vogn, men mangler trinene ved endeperronerne, ligesom vognen ikke har indhak til sidstnævnte.

Indhakkene klares simpelt hen ved at skære det ud. Det behøver ikke være så nøjagtigt, idet bundpladen (fig. 3B) vil dække eventuelle ujævnheder.

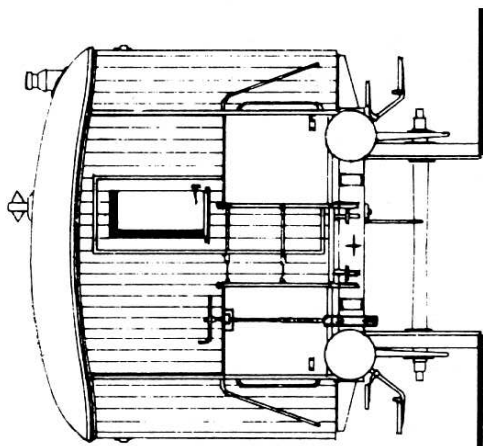
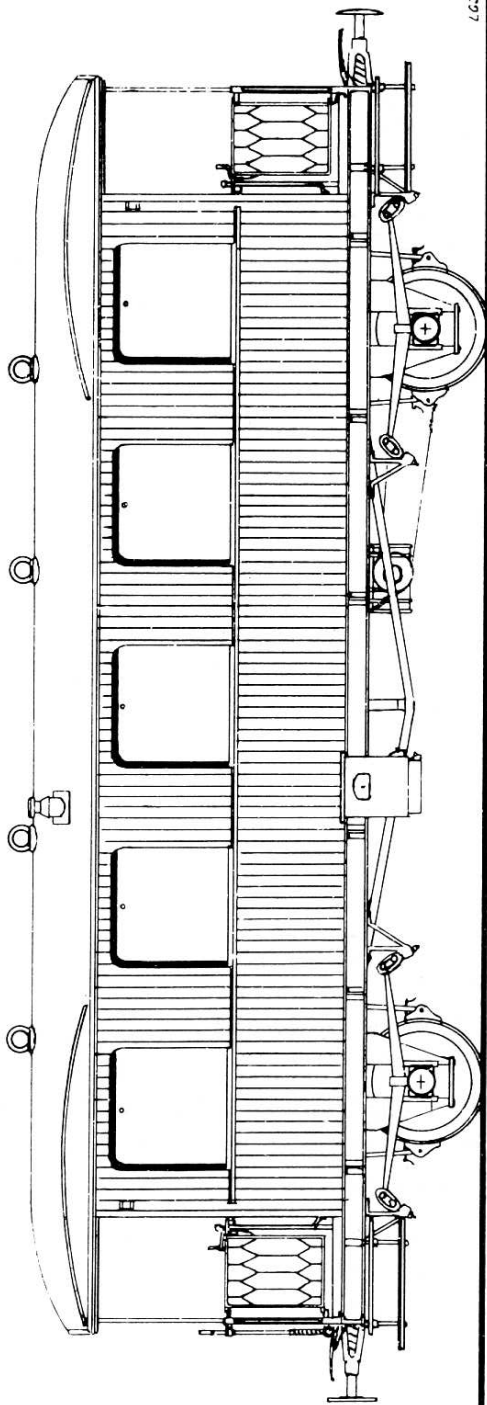
Taget på FD-vognen kan også fremstilles som »snydetag«, idet der fremstilles lagkagetag uden den typiske hvælving under endeperronerne.

Tagskabeloner og gavlfinder man i fig. 3 C

(teksten fortsættes side 12)



... og 4806 set fra modsatte side. Også denne gang fotograferet i Hårlev, blot nogle år senere, nemlig i 1961. Foto: JB-P, Ribe.



Tekniske data:

Lop 11 060 mm

Længde over vognkasse 8170 mm

Akselafstand 6000 mm

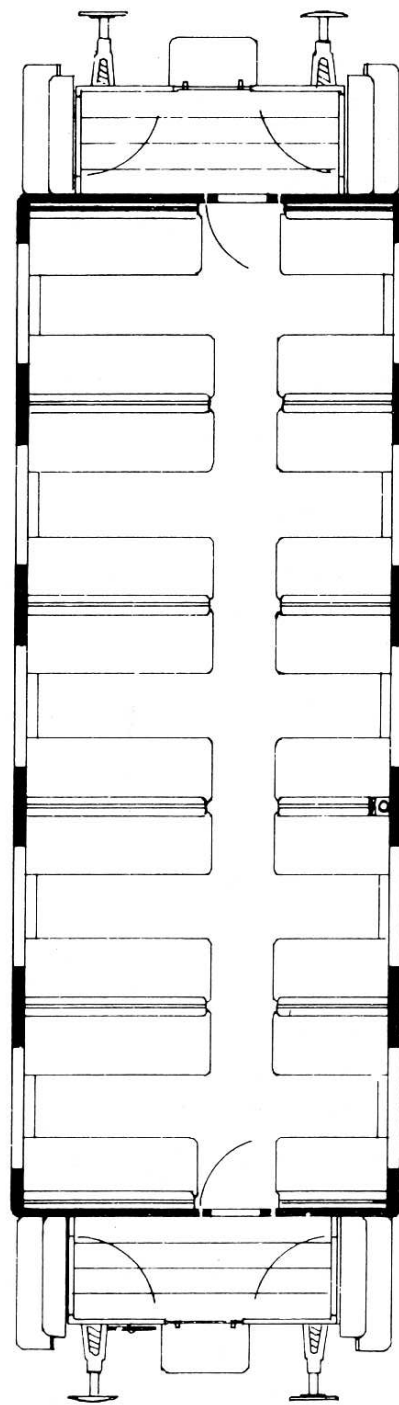
Bredde over vognkasse 3100 mm

Højde 3551 mm

Endeperroner:

Længde 850 mm

Bredde 2180 mm



**LOKO
MOTIVET**

**DSB
FD 4801-11**

DJM

1:87

Type: Motor-bivogn

REGI: DSB

LITRA

NR.

Bygget: Triangel 1927-32

Tegnet: Lars G. Jensen, 1981

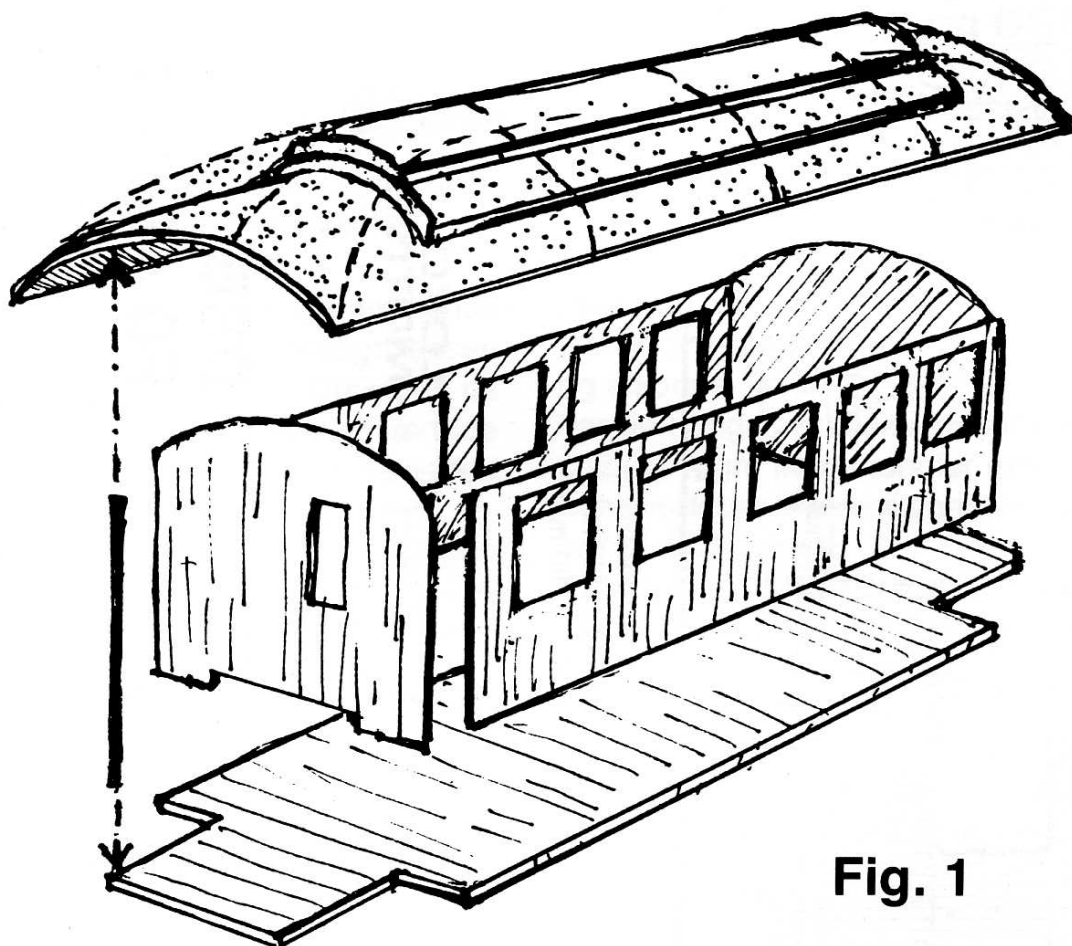


Fig. 1

Figuren viser i perspektiv, hvorledes vognkassen til litra FD/SNNB MP-motorbivogne samles ud fra hosstående skabelobtegninger. Bemærk, at der på skitsen mangler tegning af loftet, der af overskuelighedshensyn er udeladt. Loftet skal selvfølgelig placeres inde i vognkassen, idet loftets overkant skal holde kant med vognsiden for oven. Taget er tegnet med henblik på samling af DSB FD-vogne, idet taget bukkes af 3 dele (stykkerne D, E, F på fig. 3) og limes sammen i lagkage. Derefter anbringes et lag plasticpadding og taget slibes til. Fremstil evt. et taglære, hvorefter den rette tagfacon kan slibes.

og D. Tagpladerne i fig. 3 D, E og F udskæres af 1 mm glat plasticard og forbukkes over en tagkant, hvorefter de limes på den samlede vognkasse. Et tip: Inden udskæring af tagplader, forbukkes alle stykker, hvorefter de udklippes med saks. Støttepladerne behøver ikke være nøjagtige, idet kanter m.v. udjævnes under tilslibning af tagfacon.

Herefter lægges plasticpadding på de ønskede steder, og der slibes til lidt efter lidt, således at taget får den rette krumning. Gjort med omhu, vil ingen være i stand til at se, at taget ikke har hul taghvælving uden at vognen vendes på hovedet.

De typiske DSB-gitterlåger, som flere ældre 2-akslede personvogne var udstyret med, har længe været et stort problem for modelbyggere. Det skulle imidlertid være et overstået kapitel, idet lågerne fås i ætset metal fra GREMO-modeller i meget fin udførelse. Vogne som havde gitterlåger, var f.eks. CU, CY, FE, FD og CV. Desværre fås lågerne kun i 1:87, og kan købes hos forhandlere, der fører GREMOs produkter, bl.a. PÅ SPORET og Trinbrætterne i Jylland. Se venligst adresser på disse andet steds i bladet.

Husk for øvrigt V-armering og trin, såfremt LIMA's undervogn anvendes.

(teksten fortsættes side 14)

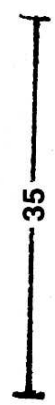
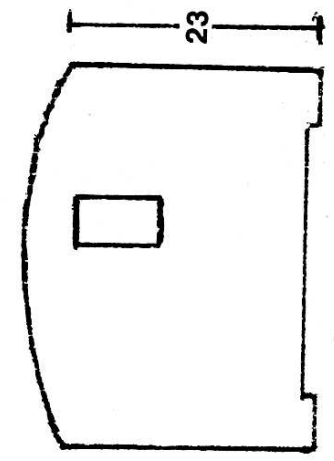
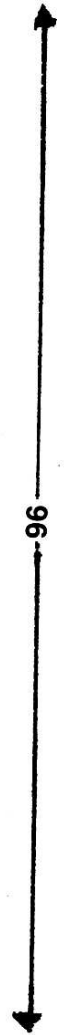
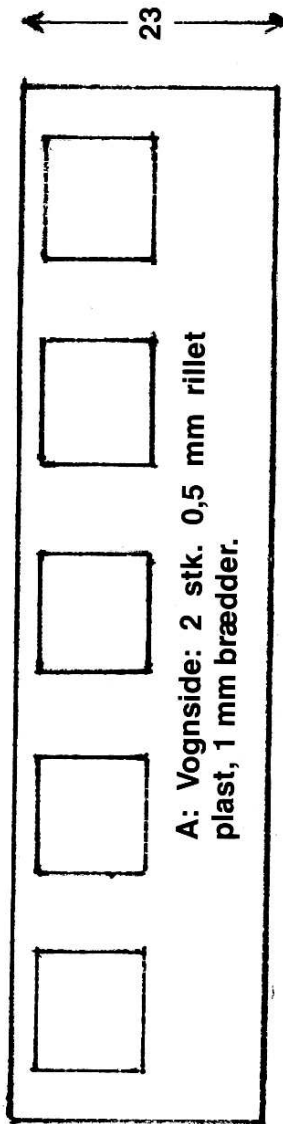
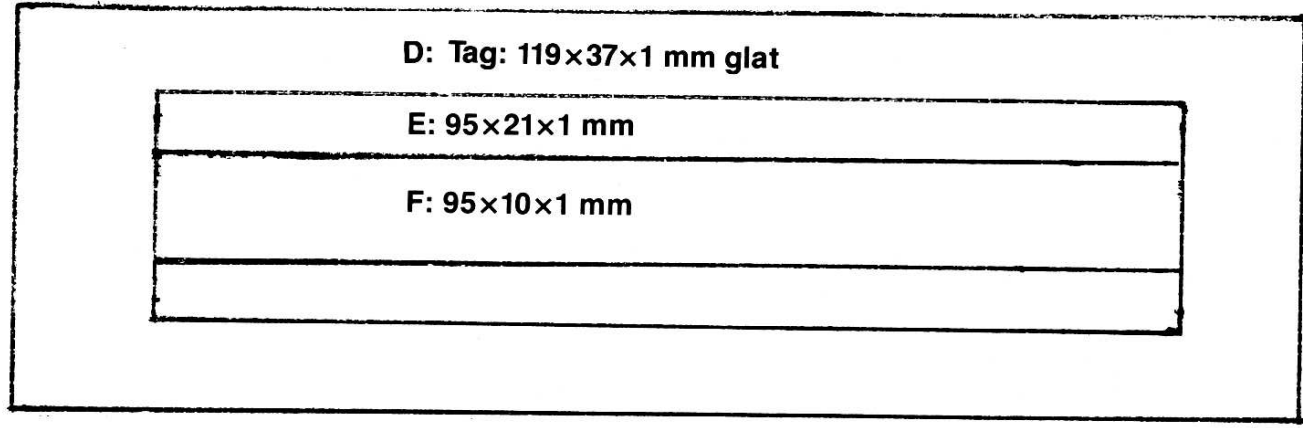
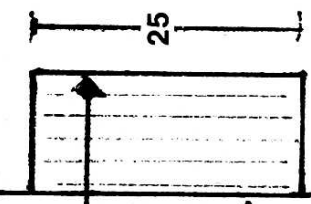
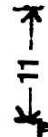
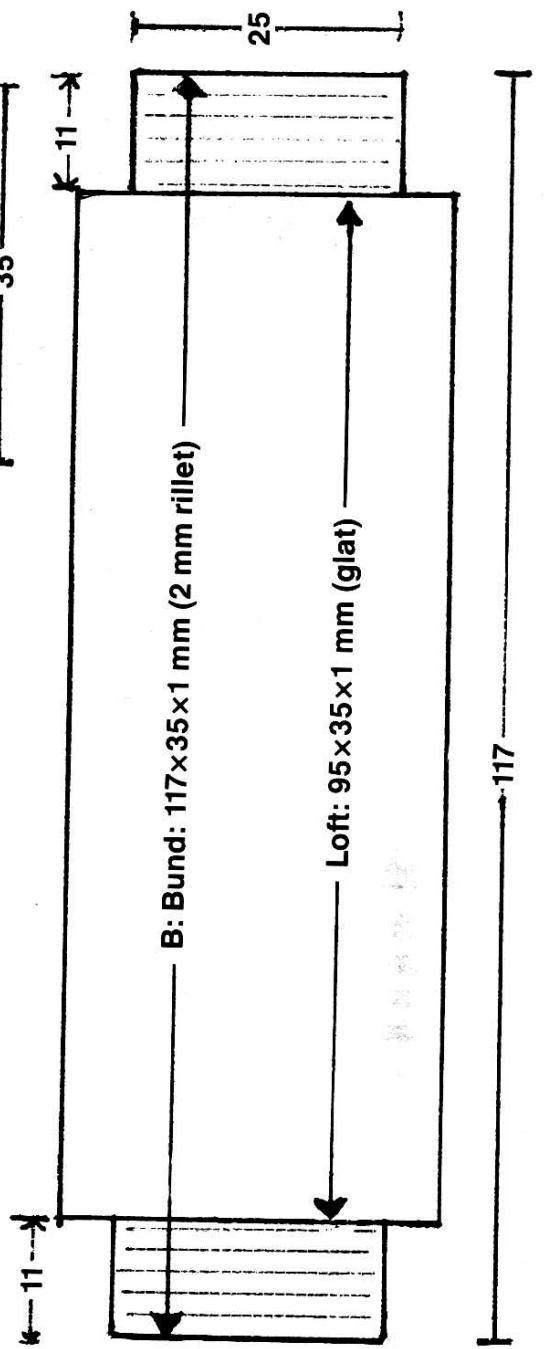
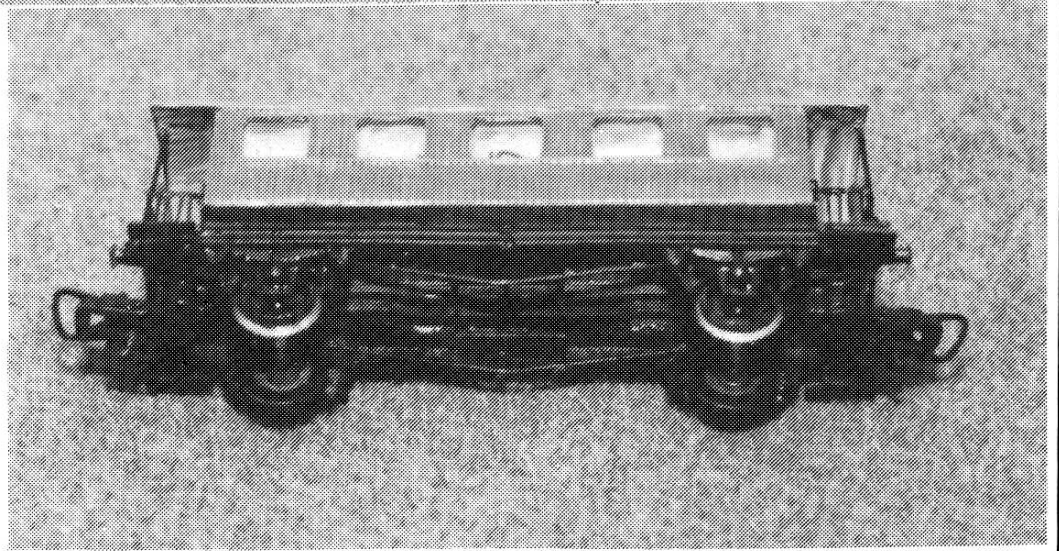
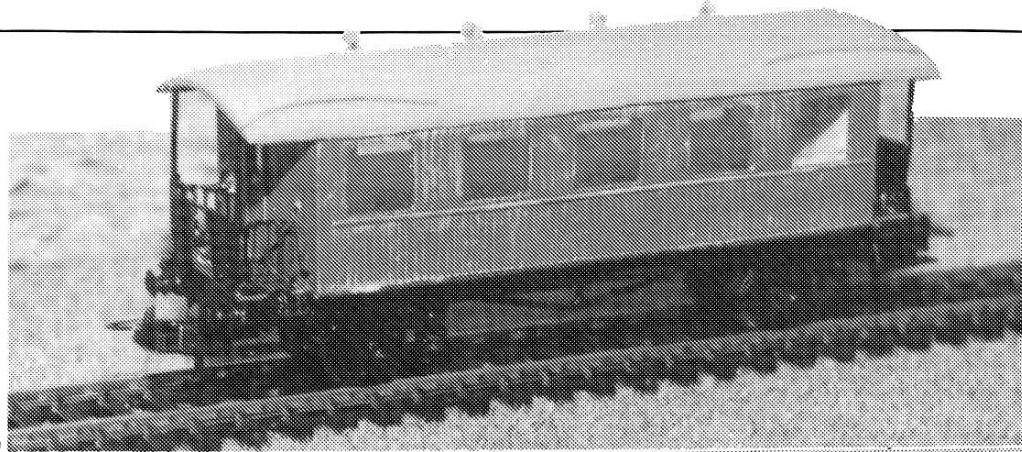


Fig. 3
Skabelontegning til fremstilling af DSB motorbivogn litra FD:





Lige før deadline modtog vi fotos af FD-vogn bygget i model af Ove Larsen, Næstved. Vognen er bygget på LIMA Coca-cola-undervogn som beskrevet i nærværende byggebeskrivelse af litra FD. På det ene foto ses tydeligt, hvordan undervognen er overskåret, ligesom man kan se opbygningen af taget, der er fremstillet som plasticard-lagkage med plastic-padding.

Bemaling

DSB's FD-vogne har i alle deres dage været at finde i lakeret udgave. Nylakeret vogn fås ved at mixe Humbrol 24-gul med 62-brun og give en gang klar lak bagefter. Andre farvekombinationer kan anvendes. Se tidligere numre af bladet. Husk at endeperronerne skal have et slidt træudseende efter mange fødders berøring. Denne kulør kan fås ved at male med 64-grå mixet med lidt 62-brun.

TA

Lidt om DSB's FD-vogne

FD-vognene udgjorde en lille vogngruppe på i alt 11 vogne, der var i familie med andre små 2-akslede personvogne, beregnet på fremførsel i små motortog med MA, ME og MC som trækraft. Motorbivogne hos DSB har som hovedlitra altid F,

hvilket man stadig i vor tid kan finde f.eks. FL som bivogn til ML-lynettoget, og FM, der er S-togsmellemvogn. FD blev bygget hos Scandia i årene 1927-1930 og indsat i nævnte små motortog.

Oprindeligt havde litra FD centralkoblinger som ME-vognene, men blev i 1932 forsynet med almindelige puffer og træktøj. De havde opvarmning ved koksfyring til egenvarme.

4 vogne blev stationeret på Sjælland, mens 7 vogne blev sat i drift i Jylland. Sidstnævnte til trafik på vestjyske strækninger. I togplan 6 1933 finder man oprangeringer og færdsel med FD-vogne følgende steder.

Tog 379 Struer-Skjern-Esbjerg: ME-FD.

Tog 351 Langå-Viborg-Struer: ME-FD-DC.

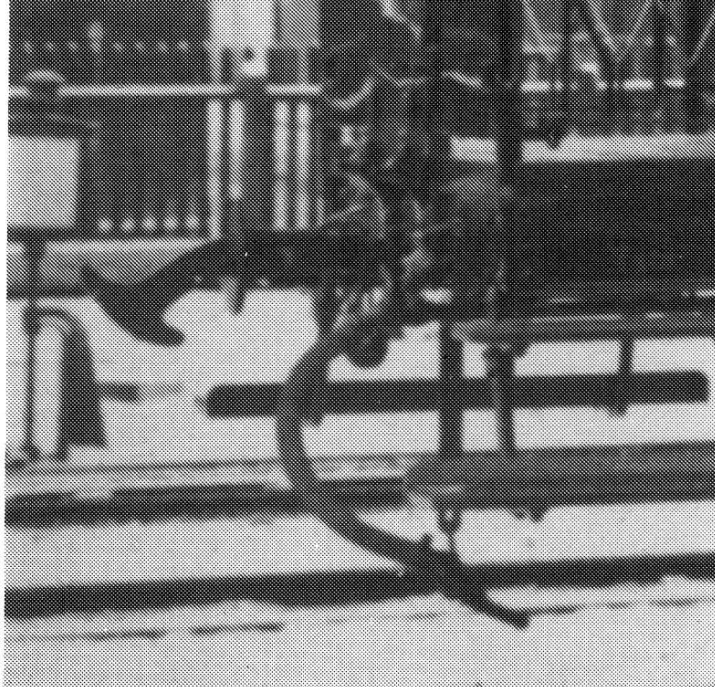
Tog 396 Esbjerg-Ringkøbing: ME-FD.

... og mange flere, så mange at man må undre sig over, at der var FD-vogne nok i Vestjyske.

På Sjælland anvendtes vognene til trafik på strækningerne København-Kalundborg-Roskilde



Sådan så DSB's FD-vogne ud ved leveringen i 1928. Her er det FD 12 037 der har stået »for skud« (senere FD 4808). Vognen er udstyret med centralkoblinger til brug for fremførsel i Triangel-motortog. Derfor ser man heller ingen puffer. Foto: JMJK/Scandia.



Nærbillede af koblingssystemet på FD 12037 (FD 4808), hvor man tydeligt ser den krogede facon på koblingen, og den nedhængende trykluftslange. Foto: JMJK/Scandia.

og København-Ballerup. På Nordvestbanen (Roskilde-Kalundborg) var oprangeringen: ME-FD-ME, mens et enkelt togpar på Vestbanen var oprangeret som ME-FD-FD.

På strækningen København-Ballerup-Frederikssund kørtes ME-FD-ME.

Efter krigen blev FD-vognene stationeret i Næstved hhv. Ringsted, hvor de anvendtes i lokaltog eller som forstærkningsvogne.

I det jyske synes FD-vognen ikke at være meget anvendt i den daglige drift efter krigen. Også her blev den forstærkningsvogn til brug for højtidsstog. I 1956 blev alle vogne udrangeret. To vogne blev købt af Sjællandske privatbaner, nemlig ØSJS, der købte FD 4806, mens KRB tog sig af 4805. Hos KRB fik 4805 nyt litra og nummer, nemlig B 2, mens vognen hos ØSJS forblev ved sit gamle nummer indtil udrangeringen i 1966. KRB-vognen blev ophugget ved banens lukning i 1963.

TA

FD i data

Nr. før 1941	Bygget Scandia	Nr. efter 1941	Udr.	Bem.
12031	1927	4801	1956	
12032	1927	4802	1956	
12033	1928	4803	1956	
12034	1928	4804	1956	
12035	1928	4805	1956	til KRB
12036	1928	4806	1956	til ØSJS
12037	1928	4807	1956	
12038	1928	4808	1956	
12039	1930	4809	1956	
12040	1930	4810	1956	
12041	1930	4811	1956	

MÄRKLIN-VENNER! SE HER

TOGSÆT 2856 **1445,-**
Før 1695,- NU

Endnu få sæt tilbage

VI GØR OGSÅ NOGET FOR SKALA N

Sender overalt

Vi fører i øvrigt: TRIX, Piko, Jouef, Roco, Fleischmann, Märklin, Arnold, Electrotren, Peco, Williams, MJ-tek og Banebøger.

SILKEBORG MODELHOBBY

Guldbergsgade 31 . 8600 Silkeborg . Tlf. 06 80 22 70
Åben: Man.-tors. 14.00-17.30, fre. 14.00-19.00, lø. 9.00-13.00

Danmarks Jernbaner

Illustreret historisk håndbog af Martin Buch og C. I. Gomard, Kappels Forlag, 376 sider 200 illustrationer, format 17 x 25 cm Reprint af Bane Bøger 1987, kr. 228,-.

At anmelde en bog, der er udgivet i 1933, og altså er 54 år gammel er lidt af en uriaspost at blive sat på, ikke alene fordi den bliver set på med 1987-øjne, men også fordi det er en klassiker.

Banebøger har selv skrevet, at dets ambitioner er at udgive kvalitetsbetonede bøger om fortrinsvis dansk jernbanehistorie. Dette er lykkedes med dette reprint af Danmarks Jernbaner.

Normalt udgives bøger herhjemme om et begrænset emne inden for jernbaner, men denne bog rummer det hele om jernbanen anno 1933.

Jeg vil være fræk og påstå, at nu ved jeg, hvor mange forfattere gennem tiden har fundet kilde-materiale til historiske bøger om banestrækninger, og det er der jo ikke noget odiøst i.

Bogens hovedafsnit er simpelt hen historien om de enkelte banestrækninger i Danmark, startende med banerne i Slesvig-Holsten.

Ikke alene beskrives banernes bygning, men i bogen fortælles også om de politiske stridigheder før og under byggeriet. Økonomi, geografiske- og geologiske problemer bliver behandlet på en sådan måde, at man virkelig må beundre de to forfattere og takke dem, for at de fik nedskrevet historien, mens nogle endnu havde den i erindring.

Det som jeg finder interessant er ligeledes persongalleriet bag de enkelte baner. Det var sandelig nogle statelige herrer at se på, men efter beskrivelsen af dem, så sandelig også i deres evner til at få noget igennem. Mange af dem havde en militær fortid, hvilket ikke fornægter sig.

Det næste afsnit handler om den »ny tid« og er meget interessant at læse med nutidens øjne.

De to næste afsnit om sikringsanlæggene og skibsoverfarterne afrunder bogen af historisk - stadig anno 1933 - men hvor er det dog en fantastisk udvikling fra dengang og til nutidens HKT og ATC.

I afsnittene om »de ledende principper i banernes takstberegning« beskrives dels det historiske aspekt, men også problemerne ved indførelse af rabat- og særordninger. Pudsigt nok sidder jeg med 1987-systemets nyindførte takst-zone system ved siden af - historien gentager sig!

Sluttelig afrundes bogen med tal og grafer om »banerne i dag«.

Banebøger har fornuftigt nok udeladt optryk af bind II der er den biografiske del, for den har meget få interesse i. Peer Thomassen har udarbejdet rettelser og et tillæg, der gør bogen nutids brugervenlig ikke mindst registeret bagerst i bogen.

Nu kan man spørge sig selv, hvad man skal med en bog fra 1933 om banerne dengang, og det findes der sikkert mange svar på, men jeg kender mit eget. Uden historien, ingen nutid og fremtid. Tak for reprintet Banebøger.

SD

Tegningshæfte over det rullende materiel fra Ålborg Privatbaner, 1. del

Format A4, 72 sider, kr. 48,-. Fås ved at indsætte kr. 48,- på giro 1 30 85 72. JMJK Tegningsforlag, Nørre Alle 79, 8000 Århus C.

JMJK har udgivet nok et hæfte i rækken over serien af privatbanemateriel, denne gang fra en af de populæreste og mest yndede af alle danske privatbaner, nemlig Ålborg privatbaner. Banerne bestod af 3 »forvaltninger«, der helt sikkert er kendt af alle jernbaneinteresserede. Men lad os for en god ordens skyld nævne alle 3, nemlig FFJ (Frederikshavn-Fjerritslev), AHJ (Ålborg-Hadsund) og AHB (Ålborg-Hvalpsund). Banerne havde en omfattende park af rullende materiel, og JMJK har foretaget den fornuftige disposition at opdele det rullende materiel i 3 dele: 1. del indeholder godsvogne, 2. del vil indeholde person- og rejsegodsvogne, mens sidste bind vil omfatte trækraften.

1. del med godsvogne er allerede i handelen, mens de øvrige udgivelser - ifølge Niels Jørgen Hansen fra JMJK - følger i de kommende år. Det er et særdeles hårdt og tidsrøvende arbejde at fremfinde tegninger fra arkiverne, men opgaven er med første bind lykkedes til fulde.

Her er alt, hvad en mjr'er kan ønske sig af tegninger til en større privatbane i skala 1:45 lige fra den lukkede vogn til sneplove (med diamantbogier). Bogen indeholder en total oversigt over godsvogsmateriellets historie i tabellarisk form, således at enhver vogns skæbne tydeligt kan følges. Dog mangler oplysninger (årstal) over, hvornår vognene kom til banen, men det er dog en petitesse i forhold til den mængde oplysninger, der gives. En fin ting er, at man ved visse vogntyper har angivet forskellige farver for den samme vognty-

MX/MY

*... de ligner jo hinanden allesammen
... men gør de
nu det?*

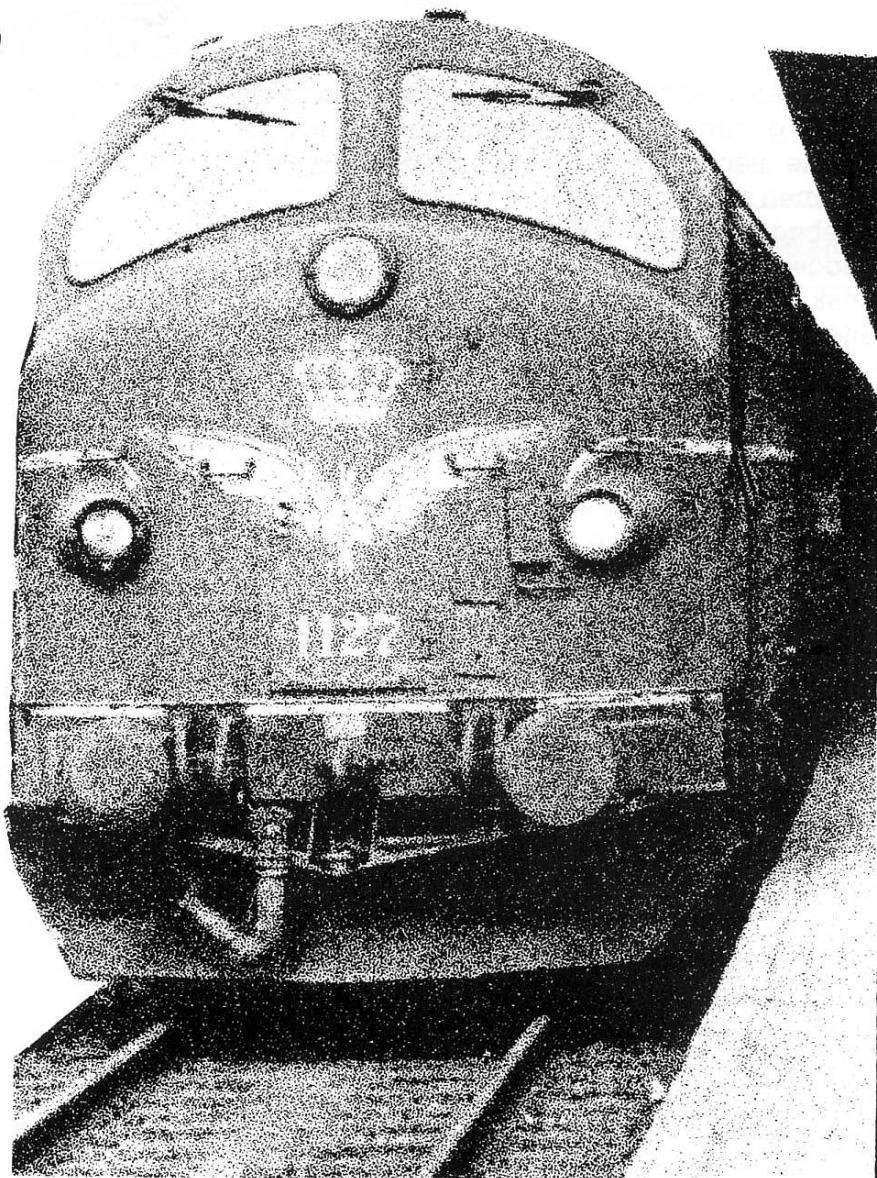
Få vished i det kommende særskrift nr. 7, der fortæller de berømte diesellokomotivers historie lige fra leveringen op til i dag, hvor ud-rangering er i fuld sving. Hæftet - der bliver på 76 sider - er det første i Danmark, som beskriver lokomotivernes historie i levende tekst, illustreret med masser af spændende fotos, som nok skal få øjnene spærret op på alle jernbaneinteresserede. Maskinerne vises selvfølgelig med plantegninger i skala HO ligesom indmaden beskrives ved »anatomiske« tegninger.

Hæftet indeholder også sjældne fotos af de danskbyggede MY'ere og naturligvis billeder af MX'erne i oprindelig udgave (hvordan så de egentlig ud...?), fotograferet af Arne Kirkeby (ældre fotos), Jan Lundstrøm og Torben Linde (nyere fotos). Og det borger for den fotografiske kvalitet.

Endvidere findes et afsnit om beslægtede MY-lokomotiver i andre lande. Og selvfølgelig komplet skema over maskinernes byggeår, hjemsted og skæbne.

Ønsker du, at være sikker på at få dette spændende hæfte så indsæt kr. 55,- på giro 3 38 55 07 LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved og mærk talonen »MX/MY« og du modtager automatisk hæftet når det er i handelen sidst i januar måned 1988.

**LOKO
MOTIVET**



pe. Det gælder således l-vognene der både var grå og hvide... og nogle med påskriften KØD-VOGN. Af tabeller fremgår det tydeligt, hvilke numre, der havde hvad, og i hvilken kulør. Samme forhold gør sig gældende ved KL-vognene. Lige noget for nummermanden og modelbyggeren. Vi ser med glæde frem til de kommende bind, og håber at man også vil udgive et tegningshæfte med nogle af banernes stationer. Det vil imidlertid blive en vanskelig opgave, fortæller N.J. Hansen fra JMJK. Tegningerne hertil befinder sig i Landsarkivet i Viborg, og er svært tilgængelige med hensyn til kopiering og nedfotografering. Men lad os håbe, man finder en løsning, således at der kan udgives et 4. bind om banens bygninger til glæde for alle, der interesserer sig for APB - giganten inden for dansk privatbanedrift. Tegningshæftet anbefales på det kraftigste. TA

Vandelbanen 1897-1957

af V. F. Hejlesen, V. Rasmussen m. fl. (»Vandelbanegruppen«) på Vejle Kulturhistoriske Museums Forlag, 128 sider, format 19 x 27 cm. Ca. 200 fotos, 23 sporplaner og kort, 5 tegninger af rullende materiel. Pris kr. 150,- + porto kr. 14,-. Kan købes ved henvendelse til Vejle Kulturhistoriske Museum, Flegborg 18, 7100 Vejle, tlf. 05 82 43 22. Mandag-fredag 9.00-13.00, fredag til kl. 17.00.

Dette er en rigtig historisk bog om en bane og dens omgivelser, der ikke alene har interesse rent lokalt, men også i langt større kredse. Det skyldes at bogen er opstillet og skrevet i bedste »banebøger-stil« i et meget fint læseligt og flydende sprog, krydret med en masse spændende fotos, der aldrig før har været offentliggjort.

Bogen om Vandelbanen - forkortet VVGJ (Vejle-Vandel-Grindsted) - er inddelt i 3 hovedafsnit, nemlig

Banens stationer og holdepladser. Her vises banens linieforbud ved hjælp af stationsfotos, sporplaner og det rullende materiel.

Banens historie, hvor man beskæftiger sig med banens »trivsel og drift« lige fra begyndelsen til lukningen, og hvor det rullende materiel bliver indgående behandlet.

Tabeller, bl.a. med en komplet oversigt over Vandelbanens rullende materiel, lige fra anskaffelsen til udrangering m.v.

I sagens natur er det mig umuligt at kontrollere om de givne oplysninger er korrekte, men det skal de nok være, idet researcharbejdet har taget over 5 år, før end værket har set dagens lys.

Historien om Vandelbanen er spændende og interessant fortalt med en masse pudsige og spændende kapitler. Det rullende materiel får megen omtale, både i tekst og fotos, hvorimod det kniber med tegninger.

Men mængden af spændende fotos af så at sige hele »molevitten« opvejer rigeligt tegnings-manglen. Her er miljø på ethvert foto fra banens drift, hvor kupé-personvogne og godsvogne præger næsten alle motiver. Der er spændende oplysninger om DSB G-maskiner på banens spor, og en helt »ny type« godsvogne dukker op i bogens spalter, nemlig bomuldsvogne!!! Her er masser af god læsning for den stordriftsinteresserede til de lange vinteraftener, og her er masser af stationsmiljø og ideer for mj'eren, der ønsker en lille privatbane på anlægget. Her er det serveret i en gedigen bog, trykt på læsevenligt godt papir med masser af tydelige, gamle fotos.

Endnu en bog, der bør findes på hylden hos enhver jernbaneinteresseret.

Anbefales kraftigt!

TA

Fra 40'erne til 80'erne

Bogen for MJ'eren og samlere

af Torben Ziegler, Dansk Model Forlag (ISBN 87-982617-1-1). Format A4, 163 sider, 65 fotos og tegninger. Stift omslag, limet i ryggen. Fås ved indsendelse af kr. 95,- plus forsendelse kr. 13,-. På giro 3 55 06 21, Torben Ziegler, Nørrebred 19, 2625 Vallensbæk.

Umiddelbart før redaktionsslut modtog vi et eksemplar af ovennævnte bog. Pladsen og tiden tillader desværre ikke, at vi kan anmelde bogen i dette nummer. Men det lover vi at gøre i nr. 19. Det fortjener den. Den indeholder - så vidt vi kan se - alle modeller af dansk karakter i størrelserne Z, N, TT, HO og O samt IIm, foruden skubbetog med hovedvægten lagt på HO. Resultatet af bogen skyldes stor interesse fra forfatterens side for dansk rullende modelmateriel... og over 6 års forarbejde. Bogen beskriver hver model med katalog-nr., år, epoke, litrering, modelmål, mål 1:1, afvigelse fra forbilledet samt evt. bemærkninger. Ligeledes forefindes en »litrerings-modelnøgle«, så man hurtigt kan finde en ønsket model. Også såkaldte reklamemodeller - d.v.s. danske modeller uden egentlig forbillede - er medtaget i bogen.

Bogen kan købes hos følgende forhandlere: Nyboder Hobby, PÅ SPORET (begge København), Williams Modeller (Allerød), Roskilde Togshop, Remisen (Nykøbing F.), Astoria Modelhobby (Rødby), Hobbyland (Horsens), Trinbrættet (Lystrup), Remisen (Silkeborg), Silkeborg Model og Hobby, Legeland (Thisted), Nordjysk Hobby (Ålborg), Normanns Hobby (Århus) og Næstved Frimærkehandel. Endnu mangler vi oplysninger om forhandlere på Fyn, men vi håber at kunne give disse i forbindelse med anmeldelsen i næste nummer af bladet.

SD

LIMA- MODELLER

som hidtil ikke har
været til at få
i Danmark

Nr.	Type	Kr.
208052	LP Svensk loko	392,00
208130	LP Norsk loko	392,00
208133	LP Tysk loko	392,00
208143	LP Tysk loko	526,00
(LP = til luftledning).		
302811	Godsvogn	47,75
302931	Silovogn	56,00
303103	Interfrigo	47,75
303106	Lukket godsvogn, Gs	39,25
303111	Ølvogn	47,75
303191	Kølevogn	64,50
303547	Svensk litra O	47,75
303550	Findus kølevogn	47,75
303533	Godsvogn	50,50
303575	Åben godsvogn	40,00
309130	Tysk personvogn	106,25
309141	Svensk personvogn	78,50
309150	Norsk personvogn	73,00
309158	Svensk personvogn	78,50
309174	Tysk personvogn	84,00
309222	Norsk personvogn	73,00
309257	Svensk personvogn	78,50
309270	Svensk personvogn	78,50
309308	Norsk personvogn	73,00
309335	Svensk pakvogn	67,25
5 forsk. el-master fra		9,90
3 forsk. luftledninger fra		9,90
149704	militærtogsæt kun	588,00
149711	TGV-sæt	675,00
Lima-biler, containere, og meget meget mere		
LIMA-katalog		kr. 35,00

Ring og hør nærmere.
Vi sender overalt, + porto.

NÆSTVED FRIMÆRKEHANDEL

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

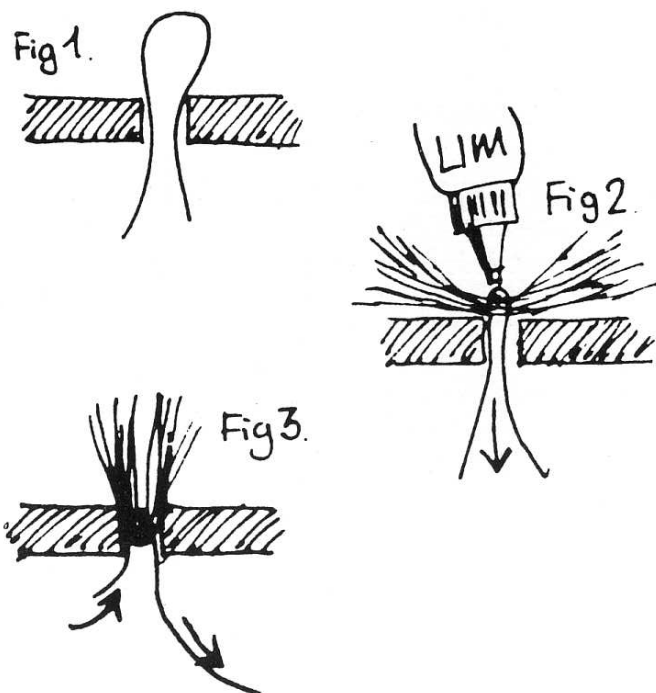
TIPS...

Siv a' lá EVP

Erik V. Pedersen, Ballerup (kendt for sine flotte modelbygninger i Signalposten) skriver til os vedrørende fremstilling af siv:

»I artiklen »Privatbaneendestation med havnemiljø« i LOKOMOTIVET nr. 14, foreslår I, at man bruger gamle pensler som siv. Det kan man vel også, omend der måske nok går nogle stykker til!!! Men hvad med sejlgarn?! Det bruger jeg selv. Og på følgende måde:

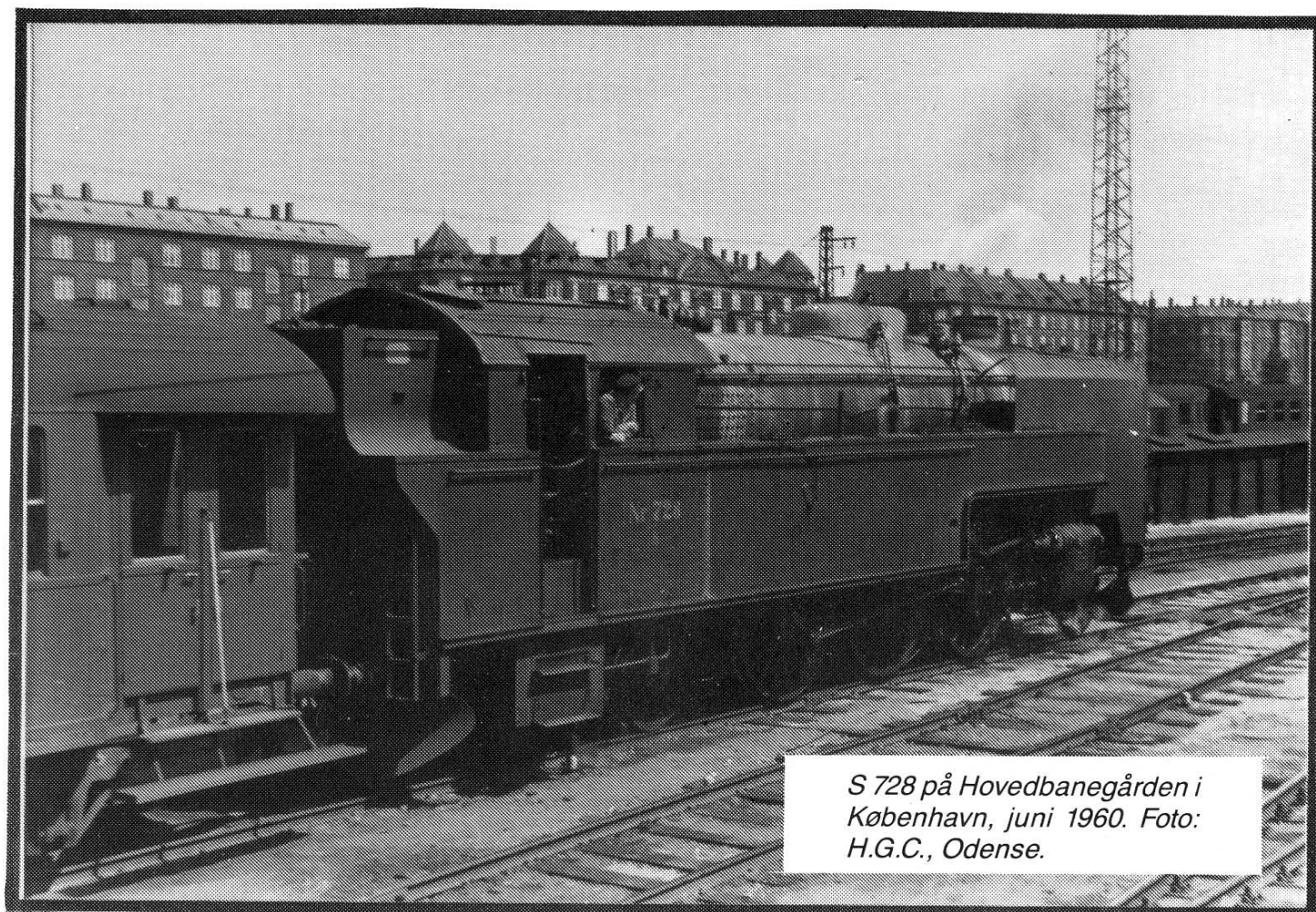
Bor et lille hul i pladen og stik de to frie ender af et stykke tråd (eller nylon-fiskesnor) igennem, således at der dannes en løkke ovenfor hullet (fig. 1).



En tot indfarvet sejlgarn lægges i løkken, og trækkes ned i hullet. Evt. kommes der lidt lim i hullet lige inden sejlgarnet trækkes ned. (fig. 2).

Til sidst holdes der igen på sejlgarnsdusken, og tråden kan trækkes ud nedfra, når der kun trækkes i den ene ende af tråden. Eller man kan evt. bare klippe tråden af (fig. 3).

LOKOMOTIVET: Tak til EVP for tipset. Sådanne små fikse tips er vi glade for... også fra andre læsere. Kom bare med flere tips!



DSB litra S

Det populære DSB-nærtrafiklokomotiv i virkelighed og model

1. del Af Nils-Erik Norsker, Charlottenlund

Indledning

Redaktionen har efter at have udført nogle fine tegninger af S-maskinen opfordret mig til at skrive om bygningen af den i HO. Det er mit indtryk, at der eksisterer en hel del modeller, der er tilblevet ved sammenbygning af Piko eller Märklin underdele med Bodans overdel. Hvordan dette skal gøres aner jeg ikke. Nærværende artikel er derimod en videregivelse af en begynders notater om bygning af en S-maskine fra grunden af. Jeg har siden drøngeårene næret et ønske om at bygge modeller af danske lokomotiver og gjorde også flere forsøg, men nåede aldrig ret langt. Til gengæld har jeg med stor fornøjelse læst om andre, der bare gjorde det.

Ja, de loddede det ene vidunder op efter det andet. Er man som jeg ren selvlært på området, kræver det nok en vis tålmodighed, stædighed og selvsikkerhed at gennemføre et sådant byggeri, med mindre man er født fingersnild eller er et naturtalent på området. Og de, der har disse evner, er denne artikel ikke skrevet for.

Selv er jeg blevet inspireret af Guldbæks »Damptrækkraft i Model« samt Keyzers byggesæt til litra C & P, som mekanisk var så ringe, at de straks fik mig til at udtænke alternative løsninger. Jeg er mange erfaringer rigere og får formentlig først et par rigtig velkørende modeller, når jeg selv får bygget et par

komplette underdele op med ekvibreret hjulophæng.

Det gav mig imidlertid stødet til at starte fra bunden af, og når jeg valgte S maskinen skyldtes det dels at jeg er vokset op sammen med den ved Nordbanen dels at Bodans overdel stadig kan erhverves og derved lette vejen til den færdige model i hvert fald psykologisk.

I skrivende stund er min S-maskine endnu ikke helt færdig, men mange ideer er blevet fostret og udviklet undervejs i vor byggegruppe - S-maskine gruppen - og de foreløbige prøvekørsler har bekræftet, at der efter konceptet godt kan fremstilles velkørende modeller med god trækraft.

Endvidere har vi i et godt teamwork fået produceret forskellige løsdele bl.a. i ætset nysølv de væsentligste dele til gangtøjet. Skulle man derfor få lyst til at gå i gang, er der mulighed for at skyde et par genveje.

Forinden bør man dog gøre sig klart, at et sådant projekt tager en vis tid. Man skal derfor

ikke bygge selv for hurtigt at få noget ud at køre. Derimod må man have den indstilling, at man godt kan, og at det selvfølgelig vil lykkes en dag at få en velkørende og flot model ud af alle anstrengelserne.

Værktøj til modelbygningen

Dertil skal man arbejde efter sine egne normer og krav, som man kan skærpe efterhånden som øvelsen og selvtilliden vokser. Endelig må man råde over lidt værktøj og heriblandt gerne en boremaskine i stander, så man med sikkerhed kan bore uden skævheder. Men ellers er det forbavsende, hvor lidt værktøj man kan klare sig med.

Da jeg bygger i metal - nysølv og messing - en en loddekolbe nødvendig, men en 25 W elektroniklodgekolbe samt loddefedt og loddetin er alt, hvad der behøves. Så skal der bruges en løvsav med metalklinger M3 og til det fine M0 samt diverse tænger, nålefile m.v. I forbindelse med loddearbejde er en selvholdende pincet, storkenæb eller lignende en hjælp. Aluminiumshårklemmer eller tørreklemmer af træ kan også bruges. Til optegning og måltagning benyttes ridse-spids, lille stållineal, skydelære og en lille vinkel. Da jeg holder af at kunne skrue ting sammen og dermed have mulighed for at skille dem ad igen, er der af og til brug for at kunne skære gevind. Jeg benytter 2 mm gevind og har derfor snittappe til indvendigt gevind. Man vil i vidt omfang kunne klare sig med fastloddede møtrikker, men gevindskæring synes jeg er lettere. Man kan selvfølgelig få tappe til mindre gevind som 1, 1,2, 1,4 og 1,7 mm, men disse er alt for dyre, og så længe de bruges til skjulte monteringer ganske unødvendige.

Ekvibreret ophæng... og kurveradier

Det er velkendt, at en trebenet taburet aldrig vipper og ikke vælter så længe tyngdepunktet holdes inden for den trekant benene markerer på gulvet. Dette er det grundlæggende i det princip jeg benytter ved bygning af lokomotivrammer med ekvibreret hjulophæng. Herved sikrer jeg, at S-maskinens 6 drivhjul alle og altid har kontakt med skinnerne. Det

ROSKILDE TOGSHOP

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

Åbningstider:

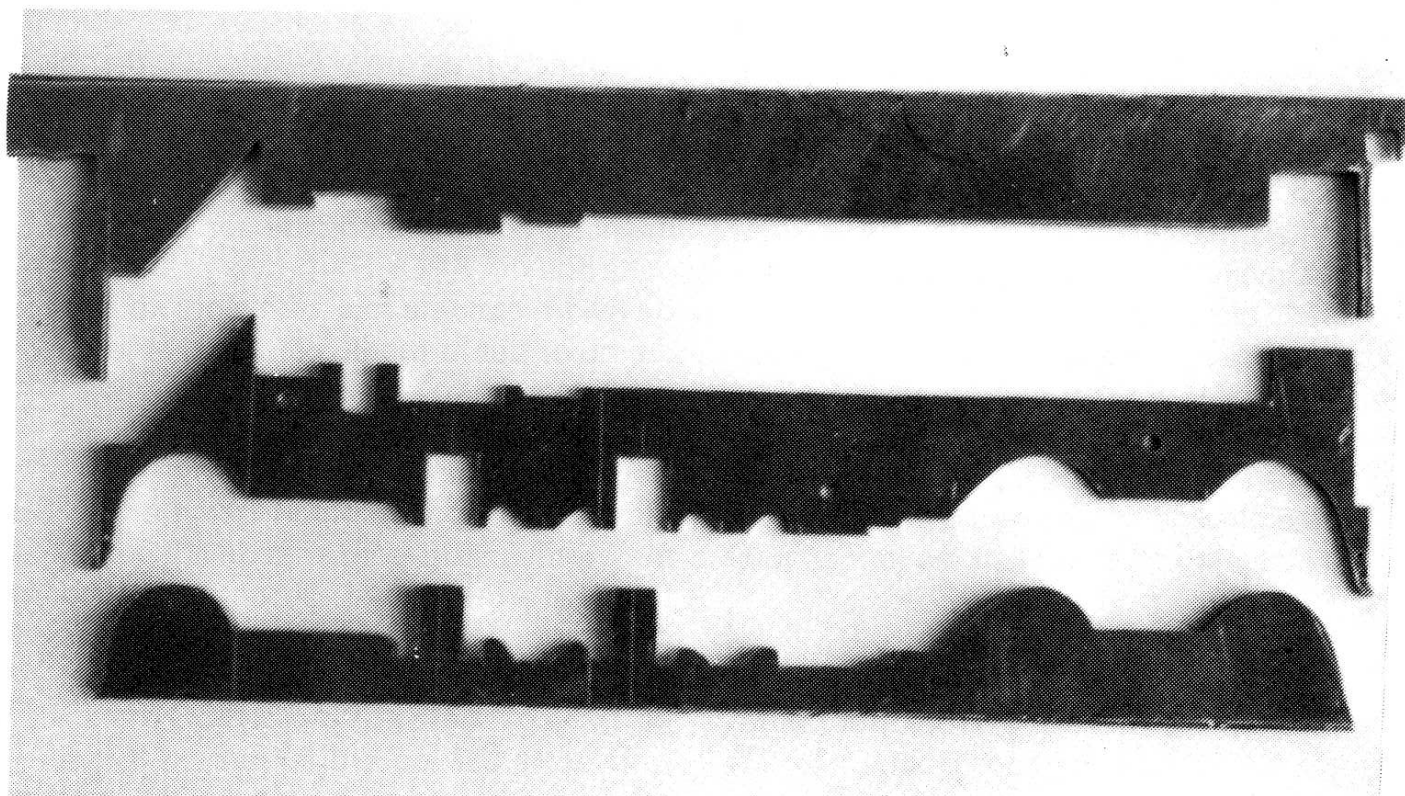
Mandag-tirsdag-onsdag .kl. 16.30-17.30
Fredagkl. 16.30-19.00
Lørdagkl. 10.00-13.00

Vi fører bl.a.:

MÄRKLIN
ARNOLD-N
LILIPUT
ROCO

samt byggesæt i førende mærker

...også køb og salg af brugt



Rammestykker efter løvsavsarbejdet.

siger sig selv, at strømoftagning, trækraft og sporsikkerhed vinder herved. Hvis alle drivhjulene er fast lejret i rammen, vil ved kurver og ujævnt spor måske kun 3 af disse stå på skinnerne.

Ideen til måden at udføre ekvibrering på har jeg fra England. Jeg faldt for den geniale enkelthed, som betyder at alle med en loddekolbe samt lidt omhyggelighed kan gennemføre metoden med godt resultat.

Det kræver kun et mindre merarbejde at udføre det ekvibrerede ophæng. Det er ikke vanskeligt, og chancen for en velkørende model er - efter mine erfaringer - meget større.

Et andet krav der må fastlægges er, hvilken mindste kurveradius modellen skal kunne gennemføre. Jo skarpere kurver jo sværere er det at bygge en skalatro model med korrekte detaljer. Det koster noget, hvis modellen skal kunne klare en af de snævre »industrikurver«. Jeg har selv lagt mig fast på en minimumsradius på 50 cm, men også den har givet problemer, og jeg planlægger at gå op til 70 cm. For S-maskinen giver især bagendens udsving problemer, og i hvert fald ved kurveradier under 50 cm må man und-

være trinene til førerhuset samt banerømmere og snenæser, med mindre man anbringer dem på bogien.

Dyr eller billig S-maskine

Endelig er der spørgsmålet om, hvilke løsdelene man vil indkøbe. Skal modellen koste mindst muligt, foretrækker man færdigkøbte smådele eller ser man udfordringen i at udføre detaljerne selv.

Jeg har selv valgt en dyr løsning for så vidt angår motor og gearkasse nemlig den engelske Escap, der er en færdigproduceret enhed bestående af motor (Faulhaber typer) og gearkasse med kron- og spidshjul lige til at sætte på hjul med 1/8" aksel (3,2 mm). Den forhandles ikke her i landet, men vil kunne fås hjem for ca. 450,- kr. Andre og billigere løsninger er der utallige af. Men de kræver større indsats af modelbyggeren for at sikre et godt resultat f.eks. kræves indbygning af snekkedrev, der i bedste fald ikke giver et resultat, der kan måle sig med Escap'en.

Hertil har jeg valgt engelske Romford hjul. Jeg bygger med elektrisk død ramme og benytter derfor isolerede hjul hele vejen rundt.

Det kræver selvfølgelig strømoptagere i begge sider, men mindsker risikoen for utilsigtet kortslutning. Der skal bruges 6 stk. 20 mm isolerede drivhjul, 3 aksler, 6 krumtappe samt 3 sæt 12 mm løbehjul. Alle hjul har rigtigt antal eger, 18 hhv. 10. Flangerne er 1 mm høje. Drivhjulene sættes ind over kvadratisk fræse akselender og fastholdes af møtrikker. Krumtappene skrues ind. Til begge formål kan fås en specialskrueetrækker fra Romford. Romford-hjul kan fås hos Nyboder Hobby eller hjemtages fra England. I sidstnævnte tilfælde spares nogle penge og det hele incl. skrueetrækker kan fås for ca. 150,- kr.

S-maskine-overdel

Jeg har nævnt Bodans overdel, der fås for knapt 100 kr. hos Nyboder Hobby eller PÅ SPORET. Den er på flere punkter ikke korrekt, men har dog originalens karakteristika og kan efter min opfattelse bruges. Den er 1-2 mm for høj, men det kan klares ved at sænke den 1 mm regnet ved vandkassernes underside og file af taget, som i sig selv er for højt.

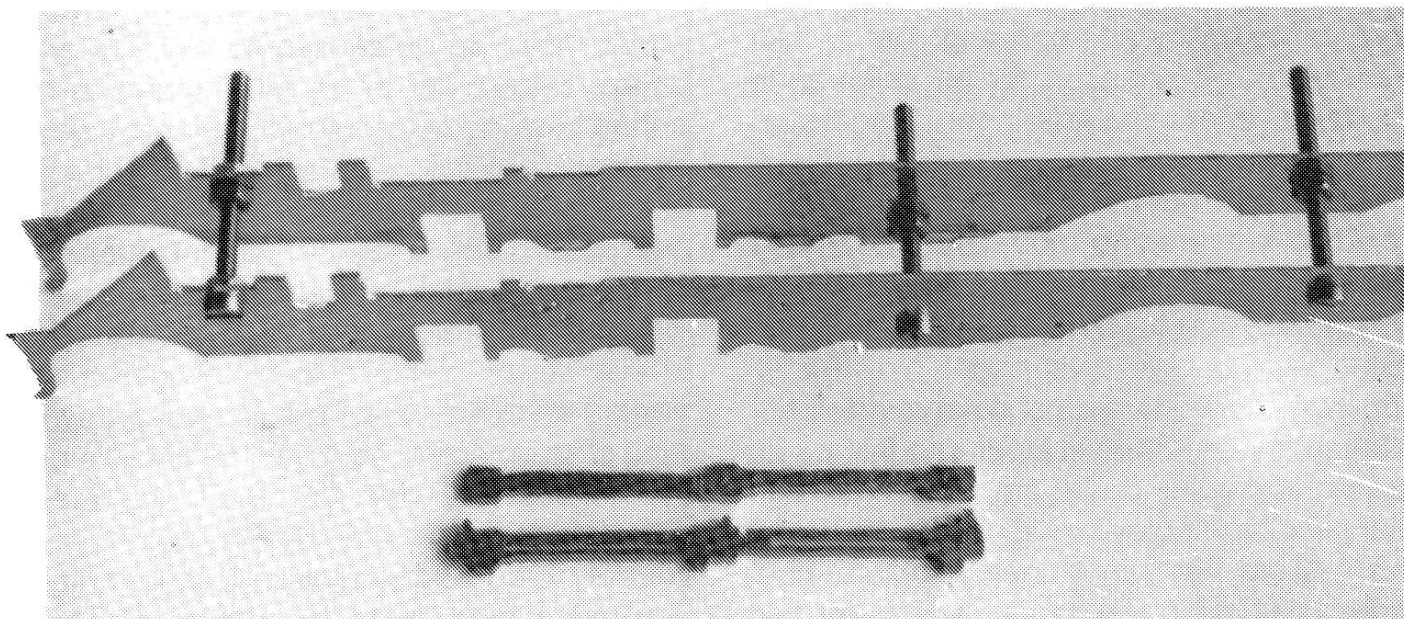
Fyrkassen og røgekammeret er for lange. Fyrkassen er vanskelig at afkorte og røgekammeret delvist skjult af røgskærmene, men lettere at afkorte. Førerhuset er en anelse for smalt - lad det være, hvorimod den udbyggede kulkasse er for lille. Den skal rage ca. 5 mm ud over pufferplanken og bør ændres,

da den er meget karakteristisk for lokomotivet. Dette var de mere væsentlige mangler, men jeg mener stadig den kan bruges. Og den er ideel at have som et udgangspunkt for os begyndere. Som et resultat af S-maskine gruppens udfoldelser kan man nu også hos »PÅ SPORET« erhverve supplerende hvidtmetaldele bl.a. den store kulkasse. Ja, nu er det formentlig afsløret, at jeg bygget S-maskinen i dens seneste udgave.

Bygning af ramme

Til opbygning af rammen benytter jeg 0,5 mm nysølvplade, som er et dejligt nemt materiale at arbejde med - det er bl.a. nemmere at lodde end messing. Denne pladetykkelse kan stort set bruges overalt. Til pufferplaner har jeg brugt 5x1,5 mm U profil i messing. Endvidere har jeg brugt retstrakt messingtråd i 0,5, 0,8, 1,0 og 1,5 mm samt messingrør 2 og 3 mm. Til det ekvilibrerede ophæng skal der bruges specielle akselgafler og lejer, der ligeledes fås i England for ca. 50 kr. Se i øvrigt afsnittet om løsdele side 32.

Udgangspunktet er benyttelsen af løse akselgafler, som loddes fast på rammen og med kobbeltængerne som lære, hvorved akslerne får den korrekte indbyrdes afstand. Til akselgaflerne hører specielle lejer drejet i messing. Den drivende aksel (modellens hvorpå motoren trækker i vort tilfælde den bageste kobbelaaksel) forankres fast i rammen, medens de to forreste kan bevæge sig



Rammesider spændt op før ilodning af afstandsstykker.

op og ned samt vippe i vandret plan. Disse to aksler bæres i rammens langsgående centerlinie af en balancearm - herved opnås at de kan vippe. Balancearmen er selv op-
hængt drejeligt om en tværgående aksel - herved opnås at de to aksler kan bevæges op og ned modsat hinanden. Jeg håber den »eksploderede skitse« side 29 hjælper til forståelsen af princippet.

Vi går herefter over til det egentlige byggeri og starter med rammen. To stykker nysølvplade 0,5 mm i størrelse 5 x 18 cm loddes sammen langs kanten hele vejen rundt. Det er ikke nødvendigt, at pladerne sammenlodd-
des over hele fladen. Brug loddefedt som smøres langs kanten og lad lige kolben blive godt varm inden du går i gang. Tinnets tilføres løbende, hvilket er lettest, når man har det i trådform. Pladerne kan spændes sammen i en skruestik, holdes sammen med klemmer, skruevinger eller hvad man har for hånden.

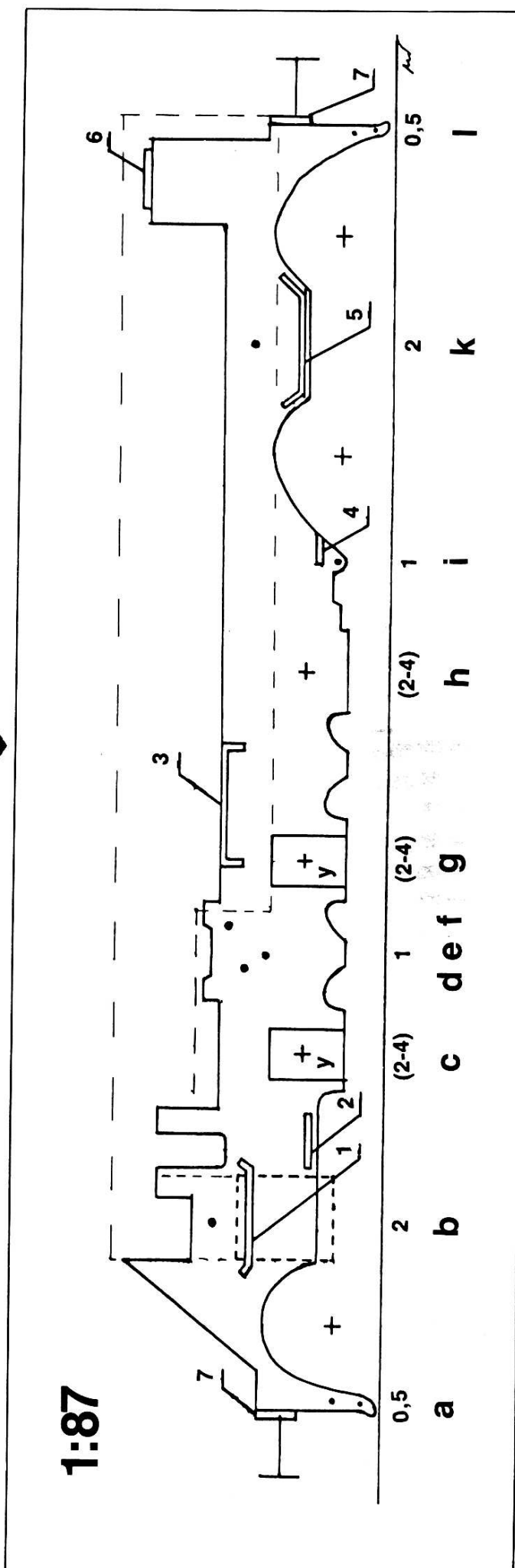
Tekst til rammetegning

1. Afstandsstykke med 2 mm hul, forskrue, gennem cylinderstykke til fastgørelse af overdelt.
2. Do med 1,5 mm hul for 2 mm gevind for fastgørelse af forløber.
3. Do med do for fastgørelse af printplade til strømaftagere.
4. Do med do for fastgørelse af arm til boggie.
5. Afstandsstykke.
6. Plade med 2 mm hul for skrue til fastgørelse af overdelt.
7. Pufferplanker 1 x 5 mm evt. U profil.

Tal under »sporet« er anbefalede borstørrelser og hullerne er til følgende:

- a. jern i bærerommer
- b. lære for sammenlodning af rammesider
- c. akselleje hvis faste aksler
- d. styring
- e. balance til ekvilibrerings
- f. styring 3. cylinder
- g. som c
- h. akselleje fast aksel samt evt. b
- i. som a.
- k. som b
- l. som a.

NB: y. er de stykker der skal udsaves hvis der udføres ekvilibrerings.



Når dette er sket, skal rammen overføres fra tegningen til den ene side af de sammenloddede plader. Hertil benyttes ridsespids og stållineal. Huller markeres med en kørner. Kontroller lige målene en ekstra gang. Jeg har også set dem, der klipper tegningen ud og limer den på pladen.

Herefter bores de nødvendige huller. 0,5 mm til »jern« i skinnerømmerne, 1,0 mm til ekvibreringsophæng og gliderstyring, 2,0 mm til drivende aksel (bageste kobbelaksel) samt 2,0 mm hjælpehuller for opsætning af de to rammesider medens rammen sammenloddet. Hullerne for den drivende aksel opbores senere til 4 mm svarende til den udvendige diameter af messinglejet. Dette bør gøres forsigtigt med gradvis større bor startende med 2,5 mm. Hvis man har valgt at bygge rammen med akslerne fast monteret i denne, skal der tilsvarende bores huller for de to andre aksler, men start i så fald med 1 mm huller og brug kobbelstængerne som borelære.

Når de nødvendige huller er boret saves rammen ud.

Bemærk at den kun prætenderer at følge omridset af originalen de steder, hvor den efter modellens færdigbygning vil være mindre synlig. I forenden er den udformet så den skrå vindplade mellem røgskærmene direkte kan loddes på, og i bagenden er der reg-

net med, at den opragende del skal bruges til overdelens montering, men herom senere.

Hvis man forlanger, at modellen skal kunne gennemkøre snævre kurver - under ca. 50 cm kurveradius - må man renoncere på udførelse af banerømmere i hvert fald bagtil, men disse kan evt. monteres på boggien.

Efter udsavningen gås rammen efter med en fil, og de to rammesider skilles ad om nødvendigt med hjælp af loddekolben. Hvis man ønsker at markere fjedrene under driv- og kobbelhjul kan de udsaves som en del af rammesiderne eller udføres særskilt på et senere tidspunkt og loddes på.

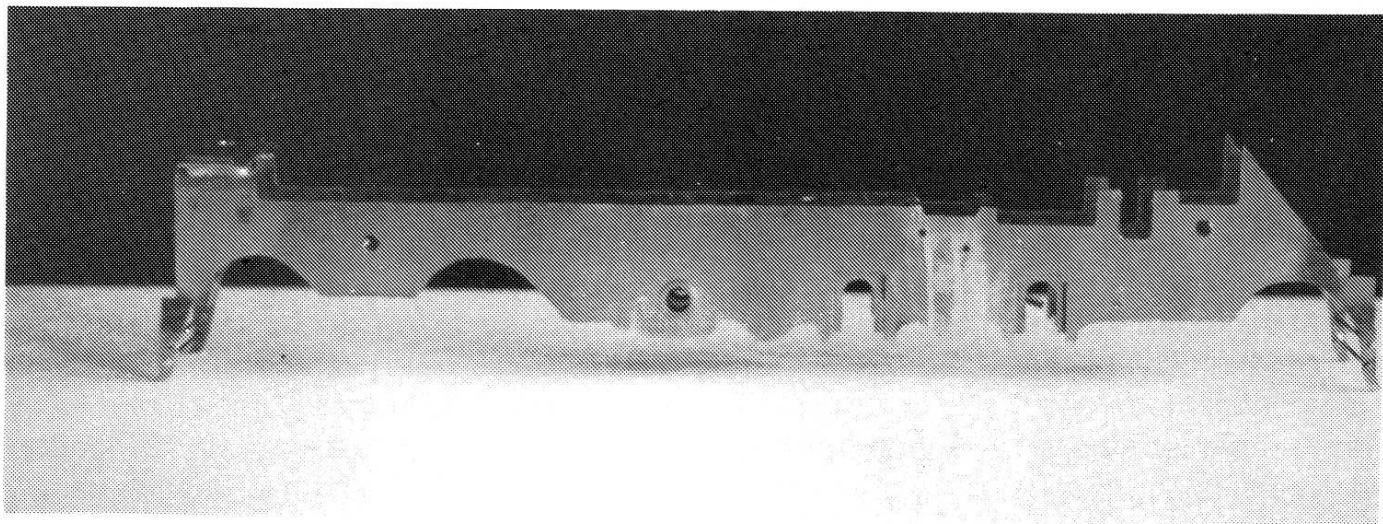
Sammenlodning af rammesider

Rammesiderne er nu klar til sammenlodning. Hertil skal bruges nogle afstandsstykker. Jeg samler dem med en indre afstand på ca. 10,5 mm, hvorved rammens ydre bredde bliver ca. 11,5 mm. Denne bør af hensyn til muligheden for en vis sideforskydning af hjulene ikke overstige 12 mm, og indermålet skal af hensyn til motormonteringen helst ikke være mindre end 10,5 mm.

Afstandsstykkerne udføres af nysølvplade i strimler af 10,5 mm bredde. Disse tjener samtidig til montering af forløber, boggie og strømaftagere. Inden ilodningen bores pas-



Tog fra privatbanen kunne motivet hedde. Men det er i Hillerød, hvor S 738 har fat i 2 HFHJ CL-vogne og nogle ældre vogne, deriblandt en af de berømte »Kuhlmann-cars«. Maskinen kører ikke retvendt, da man ikke vendte maskinerne i Hillerød før tilbagekørsel til København. Foto fra 1960. Foto: HGC, Odense.



Sammenloddet ramme med iloddede akselgafler og jern i banerømmer.

sende steder 1,5 mm huller, hvori med snittappen skæres 2 mm gevind. Endvidere kan strimlerne bukkes i enderne, så det set fra siden kommer til at ligge som U eller L profiler på tværs mellem rammesiderne.

Ved hjælp af 3 stk. 2 mm skruer spændes siderne nu op med en indbyrdes afstand af 10,5 mm. Skruerne skal have en længde af min. 15 mm og man skal bruge 3 møtrikker til hver. Spænd skruerne fast med en møtrik på den ene rammeside og monter den anden side ved hjælp af en møtrik på hver side i den rigtige afstand fra den første rammeside. Det er meget nemt ved hjælp af møtrikkerne at justere afstand og parallellitet. Herefter anbringes nysølvstrimlerne de rigtige steder, loddefedt tilføres og lodning foretages indefra med en god varm loddekolbe. Det er i øvrigt en god ting at have en fugtig svamp til rensning af kolben mellem hver lodning. Man vil hurtigt finde ud af, hvor let det er at lodde og foretrække dette frem for alle de nye - og i øvrigt fortrinlige - limtyper, der er på markedet.

Lod ikke afstandsstykker i for nær ved banerømmerne, idet vi i enderne skal have bøjet rammesiderne udad så banerømmerne får den korrekte indbyrdes afstand (14-14,5 mm mål over ydersiderne).

Kobbelstænger

Herefter er det tid for udførelse af kobbelstængerne. Man kan gøre det efter Guldbæks metode (billederne viser mit forsøg

herpå) eller man kan erhverve en profileret udgave i ætset nysølv (se afsnittet om løsdele). Bemærk at de udføres delelige a.h.t. akslernes bevægelighed. Der udføres altså i alt 4 stk. kobbelstænger - 2 i hver side. Bemærk at akselafstanden er større mellem de to forreste end de to bageste aksler. Bor hul-

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:

Mandag-onsdag .. 16.00-17.30
Torsdag-fredag .. 16.00-18.00
Lørdag 9.00-12.00

ALADDIN

Sct. Jørgensbjerg 10
4400 Kalundborg
Tlf. (03) 51 27 66 - Giro 3 13 14 75

lerne til krumtappene 1,0 mm. Se på den eksploderede skitse og sav ender af B1 og A2, hvorefter A og B delene loddes sammen. Herved får du en leddelt kobbeltang (i 2 stykker) der i hele længden har en tykkelse på 0,8 mm (2 x 0,4 mm ætset plade).

Nu kan de hjemkøbte akselgafler iloddes. Hvis man har udført fjederattrapper (og dermed har bundstykker i udskæringerne) kan lejerne efter ilodningen ikke udtages, så man må forinden sikre sig at lejerne glider let evt. ved forsigtig tilfiling af akselgaflerne. Ved hjælp af de ligeledes indkøbte lærer monteres akselgaflerne i rammens udskæringer. Læren er et stykke akselstål, der i enderne er neddrejet til krumtappenes dimension (1 mm). Ved hjælp af lejer og en fjeder presses akselgaflerne ud mod rammesiderne.

Nu lægges kobbelstængerne ind over de neddrejede ender af akselstålene og akselgaflerne må nødvendigvis placere sig i den rigtige indbyrdes afstand. Når man har sikret sig, at akselgaflerne står lodret i rammen, kan lodningen begynde. Man starter selvfølgelig ud fra den faste aksel, og lodder først de midterste akselgafler fast og fortsætter herefter til den forreste aksel. Start evt. med at lodde delvist, indtil man har sikret sig at placeringen er korrekt, og lod derefter hele

vejen rundt langs akselgaflens kant. Når man senere skal montere kobbelstængerne, bør hullerne i disse bores op til 1,1 eller 1,2 mm for at opnå en lille smule slør i »lejerne«. Det giver det bedste resultat. Bemærk at akselgaflerne skal iloddes øverst i rammens udskæringer.

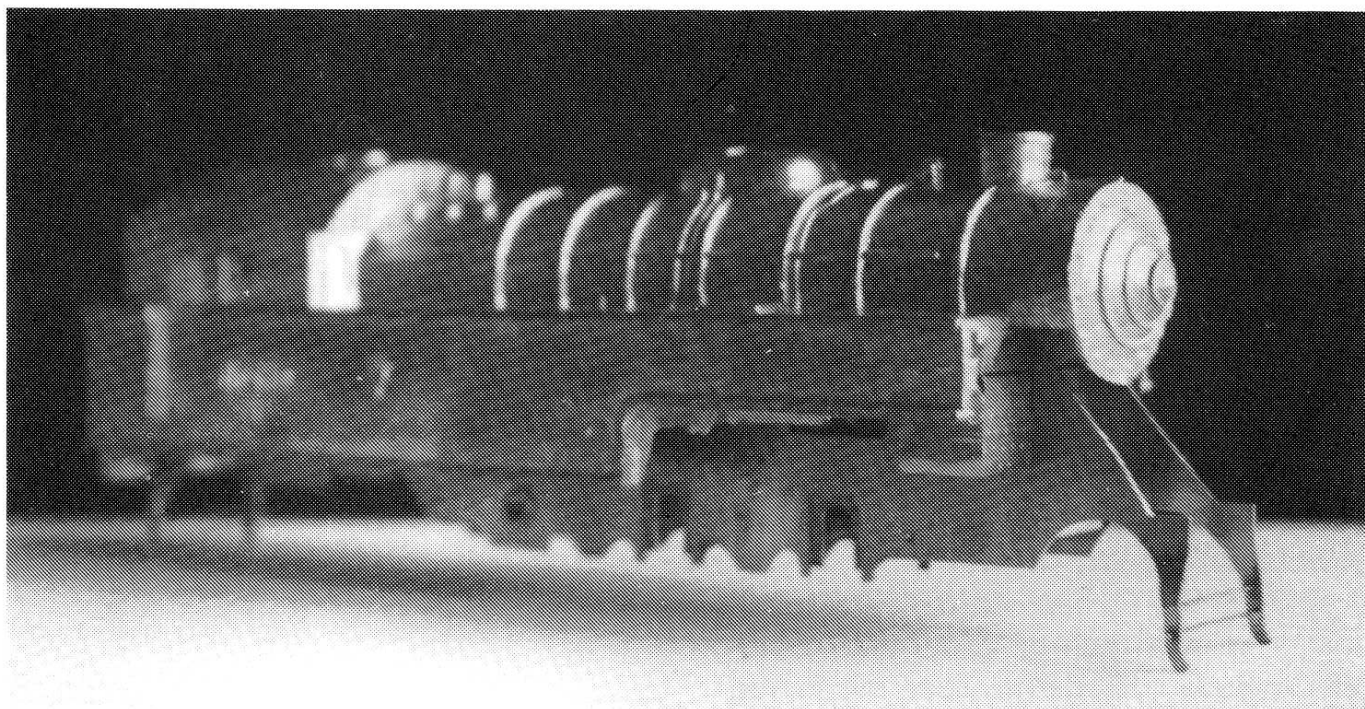
De to forreste aksler, der nu kan bevæge sig ca. 1 mm op og ned i forhold til den fast monterede aksel, skal bæres af en balance. På et stykke 2 mm rør af længde 10 mm loddes vinkelret en 1,5 mm stang af længde ca. 27 mm. Fil evt. et par hakker, så er det nemmere at lodde dem korrekt sammen. Når dette er gjort monteres det i rammen ved at en 1 mm tråd skydes gennem røret og hullerne i rammesiderne. Tråden fastloddes fra ydersiden og overskydende længde klippes af.

Prøvemontering af hjul og aksler

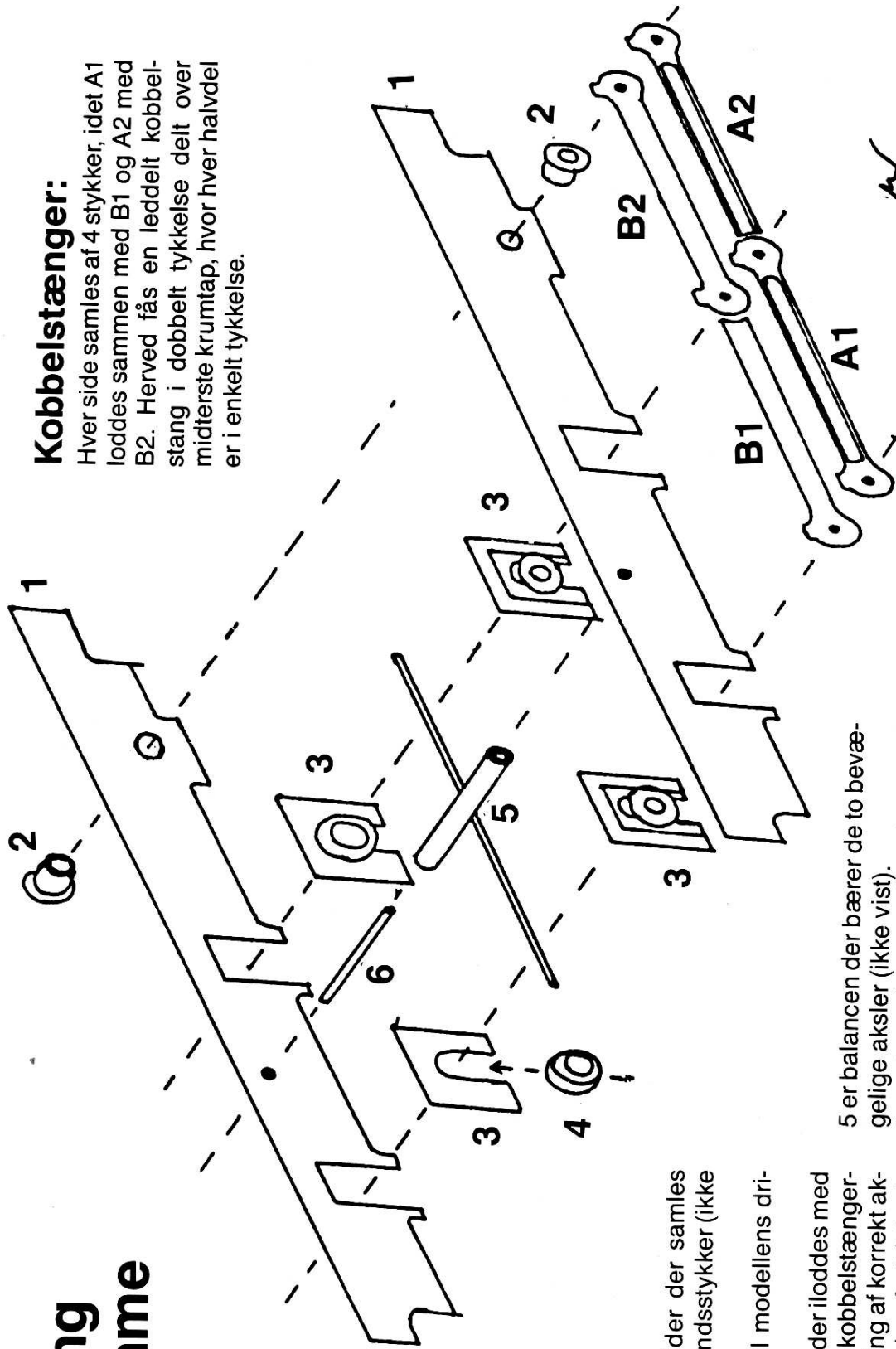
Før hjul og aksler monteres i rammen bør de prøvesamles. Inden møtrikken sættes på, skal hjulene presses godt mod hinanden. Kontrollér at hjulene ikke ekser. Herefter kan møtrikkerne tilspændes. Ved indsætning i lejerne kontrolleres om akslerne løber let i disse. I modsat fald må lejerne gås efter med en lille 5-kantet rival eller et 3,2 mm bor.

HUSK: Alle bevægelige dele skal fra først af gå let og ubesværet. Man må ikke forlade sig

Ramme og overdel monteret på S-maskinen.



Samling af ramme



Kobbelstænger:

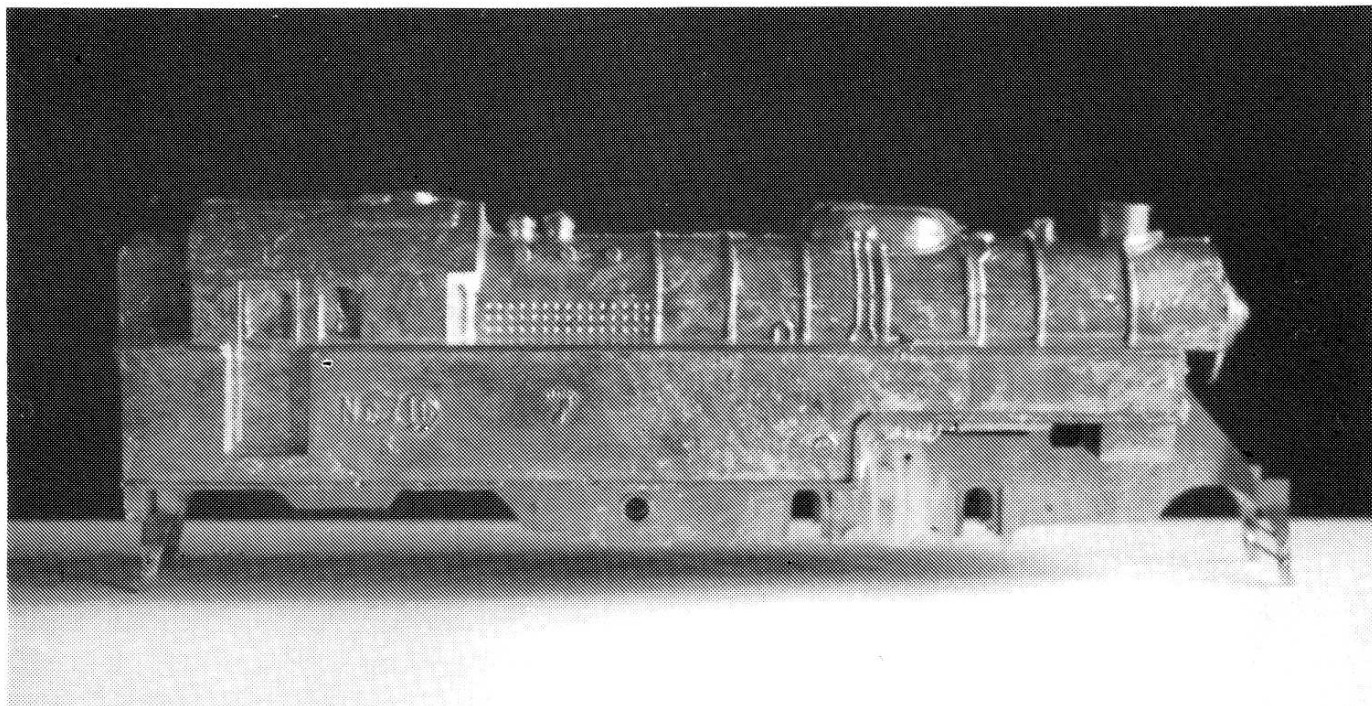
Hver side samles af 4 stykker, idet A1 loddes sammen med B1 og A2 med B2. Herved fås en ledet kobbelstang i dobbelt tykkelse delt over midterste krumtap, hvor hver halvdel er i enkelt tykkelse.

Ramme:

- 1 er de to rammesider der samles med passende afstandsstykker (ikke vist).
- 2 er lejbøsninger til modellens drivende aksel.
- 3 er løse akselagfler der iloddes med speciel lære og med kobbelstængerne som hjælp til sikring af korrekt akselafstand først fra den fast lejrede drivende aksel til midterakslen derefter videre til forreste kobbelaksel.
- 4 er bevægelige lejbøsninger.

5 er balancen der bærer de to bevægelige aksler (ikke vist).

6 er den tråd balancen drejer omkring. Den stikkes gennem røret i nr. 5 og hullerne i nr. 1 hvorefter den loddes fra rammens ydersider.



Ramme og overdel monteret sammen på S-maskinen.

på at det bliver bedre efter en vis tilkøring. Når krumtappene er monteret i hjulene kan kobbelstængerne afprøves for at sikre, at de ikke binder. Bor hullerne op som tidligere omtalt, men fil dem aldrig ovale. Det er vel ikke nødvendigt at nævne, at krumtappene i højre side, er forud for venstre side, når lokomotivet kører fremad. I vort tilfælde 90 grader.

Banerømmere

»Jern« i banerømmerne udføres af 0,5 mm tråd, der iloddes efter at benene er bøjet i de rigtige vinkler med den rigtige indbyrdes afstand. Klip tråden af så den efter tilfiling rager 0,5 mm frem på ydersiderne.

Overdel påsættes rammen

Det er nu tid at fastgøre overdelen til rammen. Jeg har benyttet 2 stk. 4 x 10 mm messing ca. 30 mm lange, hvori er skåret 2 mm gevind. Disse stykker epoxylimes indvendigt i overdelen. Det ene stykke forrest mellem vandkasserne, så det flugter med forsiden af disse - overdelen skal tilfiles indvendigt for at give plads. Det andet limes fast bagest under kulkassen. Rammen fastgøres med skruer til disse to messingstykker. Bagest afkortes eller bukket de opragende

flige på rammen og et tværstykke (6 på tegn.) loddes fast. Tykkelsen af dette stykke justeres ind, så overdel og ramme passer til hinanden.

Forest har jeg tilpasset et stykke 10x10 mm messing, der med et par savriller passer ned over rammesiderne og illuderer kasserne over cylindrene. Anbragt i rigtig højde vil overdelen komme til at hvile på denne. Efter boring af et 2 mm hul vil en skrue nedefra gennem afstandsstykket (2 på tegn.) fastholde overdelen i denne ende.

Bagtil går overdel og pufferplanke ud i et. Jeg har savet pufferplankedelen af og erstattet den med en på rammen påloddet pufferplanke. Hvis man vælger at gøre det samme, bør savearbejdet udføres før overdelen monteres.

Pufferplanker

Pufferplanker udføres nemmest af 5 x 1,5 mm U-messing. Huller til puffer bores med 20 mm indbyrdes afstand og 2 mm fra underkanten. Pufferplanken foran skal have en bredde af 27,5 mm. Bagtil skal den svare til lokomotivets bredde 35 mm.

Midt mellem pufferne bores evt. et lille hul til montering af en modelskruestik. Fil eller sav ridser i U-profilen så den passer ind over rammesiderne/banerømmerne. Pufferplan-

ker påloddet selvfølgelig fra bagsiden; den bageste når overdelen er monteret, så det sikres at delene passer godt sammen.

Den skrå vindskærm fortil (21x31 mm) påloddet ligeledes bagfra, når overdelen er på. Det kan herunder være svært at holde den fast med værktøj, men hvis man tager en ulden skivante på, kan du holde delene i hånden under lodningen. Skal der være trin på den (bøjler) er det lettest at bore hullerne for disse først.

Mellem pufferplanken og vindskærmen påloddet en tilpasset strimmel.

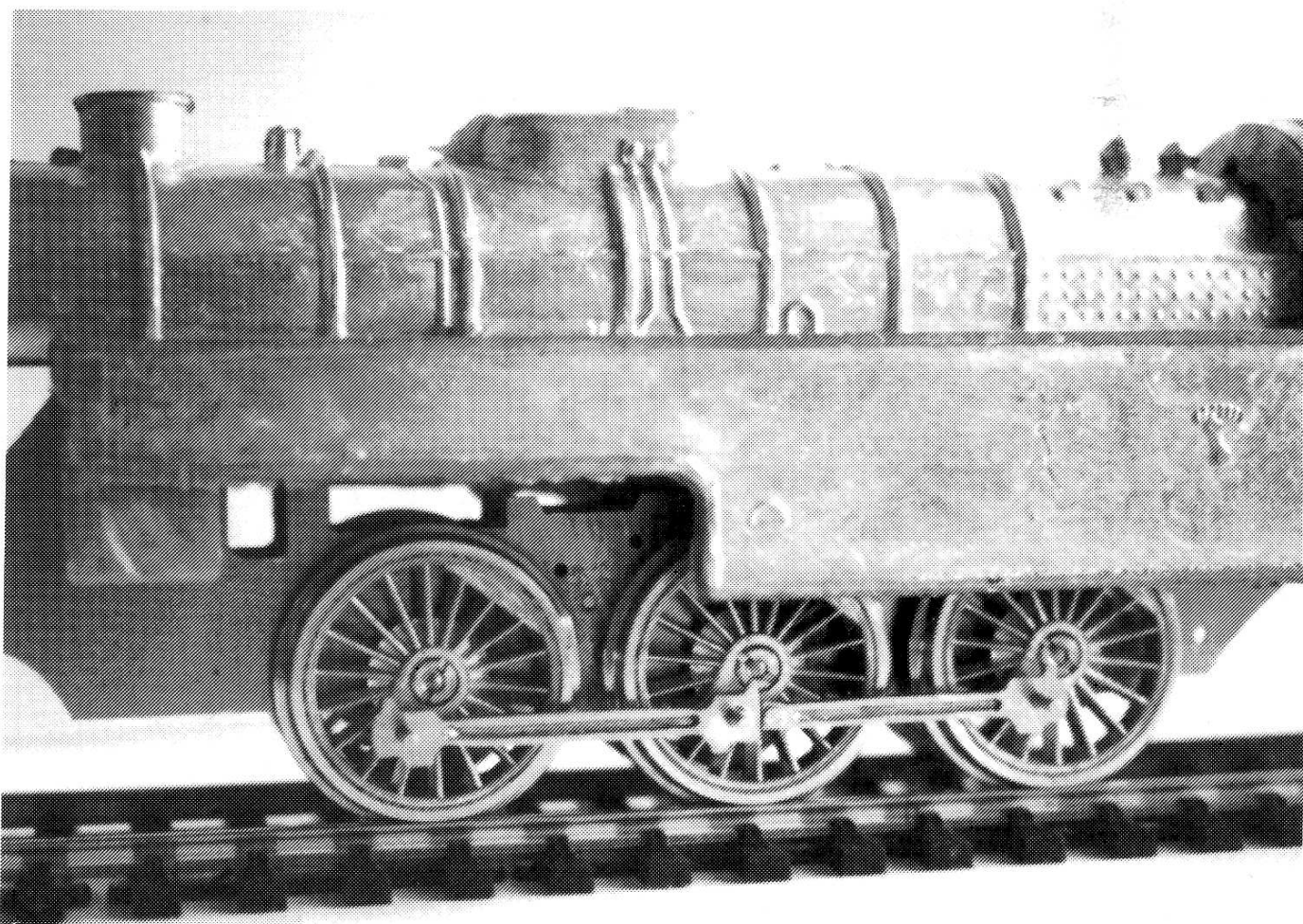
Motorens montering

Escap motor/gearkasse kan monteres direkte på den drivende aksel mellem rammesiderne og de i denne indsatte lejevøsninger

med krave. Man kan dog også fjerne gearkassens akselbøsninger evt. ved at bore dem ud med et 4 mm bor. Herefter kan man indsætte de nævnte lejevøsninger, så de går igennem såvel rammens som gearkassens sider. Motoren vil derved komme til at sidde og dreje omkring lejevøsningerne i forhold til rammen. Anden fastgørelse er ikke nødvendig. Når motoren er monteret er det muligt at foretage en prøvekørsel med ledning direkte fra transformatoren og med kobbelstængerne skubbet ind over krumtappene.

I de følgende numre vil vi færdiggøre underdelen så den kan køre, detaljere den, udføre gangtøj med styring til alle 3 cylindre og slutte af med bearbejdning og detaljering af overdelen.

Ramme med Romford-hjul og overdel monteret.



Om løsdele

De fleste dele jeg har omtalt kan købes herhjemme i hvert fald i København, som mit kendskab indskrænker sig til. Messingtråd og rør fås billigst hos Model & Hobby i Frederiksborggade. Nyboder Hobby er velassorteret i alt i metalplader og profiler, og fører også Romford hjul, men sælger dem akselvis, hvor kun den ene side er isoleret. PÅ SPORT har mange løsdele, som især kommer til sin ret, når overdelen skal viderebearbejdes. Hvis man vil følge min anbefaling og bygge med ekvilibrerung, skal der købes dele i England, hvilket også gælder motoren. Jeg tager gerne delene hjem til LOKOMOTIVETS læsere, og hos mig kan man også få S-maskine gruppens ætsede dele til gangtøjet bestående af kobbeltænger, drivstænger og delene til styringen for 125 kr. Der er ikke linealer og krydshoveder, men yderligere røgskærme, stiger, snenæser, slag til driv-

BEMÆRK

Deadline for annoncer, artikler og indlæg til LOKOMOTIVET nr. 19 er 10. januar 1988.

hjulene, 6 egers håndhjul og rækværk til venstre vandkasse.

Skriv og hør nærmere og vedlæg evt. telefonnummer, så jeg kan kontakte jer for at høre nærmere om bestillingen.

Nils-Erik Norsker

Løvspringsvej 18. DK 2920 Charlottenlund

**STORT
UDVALG**

**MÄRKLIN
LIMA
ROCO m.v.**

**BEDSTE
PRISER**

DANMARKS STØRSTE UDVALG

NYT OG BRUGT

TOGCENTRET

01 62 55 92

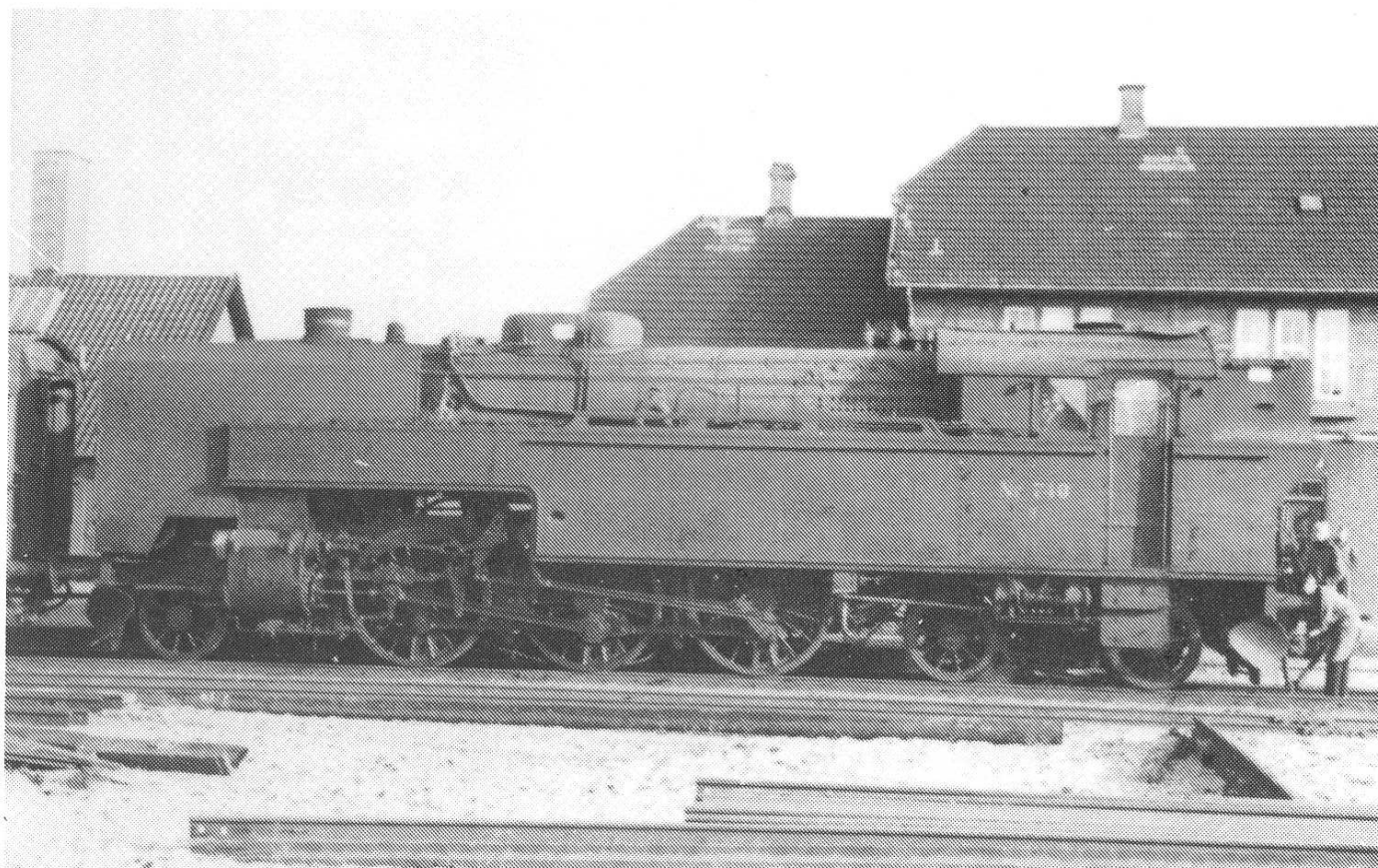
Strandvejen 140

FUTTOGET

01 62 07 73

● 2900 Hellerup

Historisk oversigt litra S nr. 721-740



S 740 som maskinerne så ud i sidste udgave med røgplader, Worthington stempel-vandpumpe umiddelbart foran lejder til førerhus. Frederiksværk 1967. Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre.

Det som i dag kendes under »bolig-arbejdssted-trafik« tog sin spæde begyndelse allerede i begyndelsen af dette århundrede, specielt i det nordlige af København.

På lokalbanerne til København fra Klampenborg, Holte, Hillerød, Helsingør og Frederikssund var trækraften hovedsagelig litra O som gjorde udmærket fyldest, da togene på dette tidspunkt var relativt små og lette og hovedsageligt bestod af små kupévogne og »Bismarcker« - de to-etages personvogne - samt de åbne skovvogne.

Da man senere indførte »rystevogne« af litra CU, CY og CV, begyndte det at knibe for O-maskinerne at have damp nok. Ligeledes var trafikken på især

Nord- og Kystbanen steget, så DSB besluttede at investere i nye og større maskiner.

Som sædvanlig for DSB på det tidspunkt, blev specifikationer sendt til Berlin hos BORSIG, der så tegnede og byggede de første to lokomotiver i serien. Selvfølgelig er maskinerne inspireret af tysk jernbanehåndværk, og fabrikken har da nok også skelet til maskiner leveret til KPEV til forstadstrafikken i Berlin.

Maskinen var en stor og flot 3-cylindret højtryks tendermaskine og — som noget helt nyt — med helt lukket førerhus. Foruden de store sidevandskasser havde maskinen også en rammevandskasse under førerhuset. Da alle tre drivstænger trak på den midterste af driv/kobbelhjulene, blev placeringen af kedlen nødvendigvis temmelig høj, da den midterste cylinder lå højere end de to side-

cylindre. Drivstangen fra den midterste cylinder skulle jo fri af kedlen.

Styringen på maskinen var af typen Heusinger og denne blev trukket af det bageste kobbelhjul. Selvfølgelig var maskinen fra begyndelsen udstyret med overheder, pop sikkerhedsventiler og sandkasse anbragt i fælles kappe med sanddomen oven på kedelryggen.

På grund af maskinens længde var den udstyret med en forløber der som sådan ikke var noget nyt, men bagest på maskinen var placeret en bogie med to aksler. Kun Busses tidlige litra P og Horsens-Tørring-Banen's nr. 1-4 havde sådan et arrangement. Borsig-maskinerne vakte berettiget opsigt, og blev indsat på Vestbanen til Korsør i K-maskinature og kørte her togene 16/31, 22/37, 26/53 og 2018/2019.

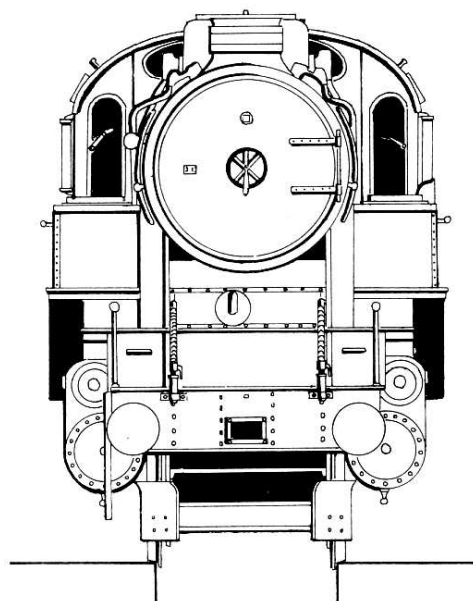
Maskinerne levede op til de forventninger DSB havde, så derfor blev der bestilt yderligere maski-

Tekniske data for litra S nr. 721-740

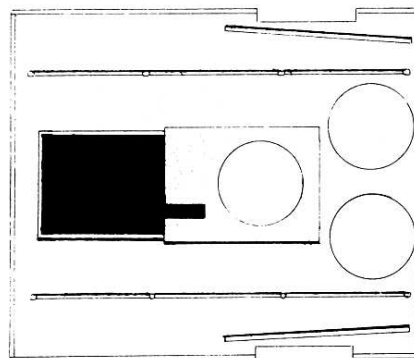
Hjulstilling og type	1C2h3T (1)
Cylinderdiameter	430 mm
Drivhjulsdiameter	1730 mm
Løbehjulsdiameter	1054 mm
Tomvægt	77,6 tons
Adhæsionsvægt tom uombygget	50,1 tons
Adhæsionsvægt tom ombygget	50,7 tons
Tjenstfærdig vægt uombygget	97,0 tons
Tjenstfærdig vægt ombygget	98,6 tons
Vandbeholdning	10,3 m ³
Kulbeholdning uombygget	3 tons
Kulbeholdning ombygget	4 tons
Akselafstand drivhjul/kobbelhjul, fast	4050 mm
Akselafstand total, forløber til bogiehjul	11450 mm
Længde over puffer	14860 mm
Højde over skorsten	4300 mm
Største bredde	3150 mm
Maksimal hastighed	90 km/t
Indiceret HK	930 HK

Kilde: DSB, Signalposten m.fl.

(1) Angiver: 1 = en forløber, C = tre kobbel-drivhjul, 2 = to efterløbere, her bogie, h = højtrykscylinder, 3 = tre cylindre, T = vandbeholdning og kul medføres på selve maskinen og ikke selvstændig kulvogn (tender).



Frichs-maskine, front 1927.



Taget på S-maskine set fra oven, skala 1:87.

ner, men denne gang bygget hos FRICHS i Århus. Efterhånden som maskinerne blev leveret, blev de indsat på Nord- og Kystbanen til afløsning for O-maskinerne. Da Københavns 3. banegård nu havde fået forbindelse med Østerport station - som bekendt en midlertidig opført station, der står den dag i dag - skulle maskiner gennem »røret« eller boulevarden. Det er jo en temmelig lang strækning, hvis man ønsker at køre med åben regulator p.g.a. røg og dampudviklingen. Da maskinerne ligeledes skulle standse på den underjordiske station på Nørreport med derpå følgende start, måtte man finde en løsning på miljø-problemet. Og det må have været kraftigt, da man jo ikke tog miljøet så højtideligt dengang. Derfor blev maskinerne allerede i begyndelsen af 30'erne udstyret således, at spildedampen blev ledt tilbage til vandkasserne under kørsel i røret.

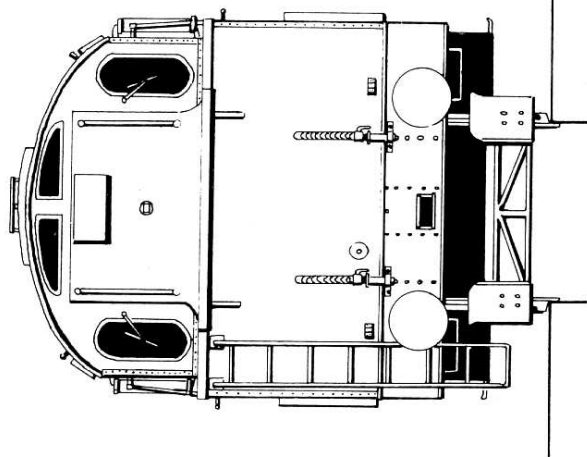
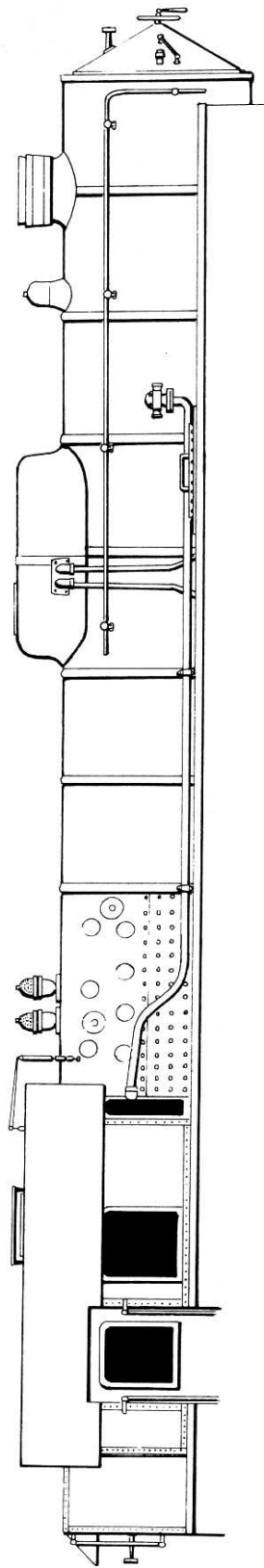
Nu kom man af med spildedampen, men der op-

DSB litra S 721-722 i

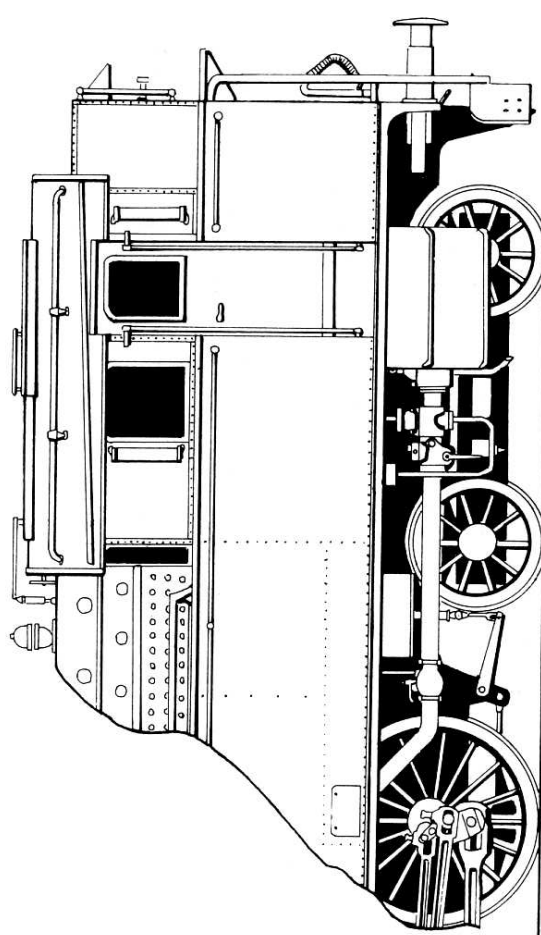
udseende ved levering fra Borsig i 1924.

Bemærk, at tag, håndlister og fødevandrør på kedlen er arderledes end på Frichs maskinerne. Ligeledes er der håndlister på røgkammerdøren, hvad Frichs-maskinerne heller ikke havde.

Efter monteringen af stor kulkasse, hvor andre ændringer blev udført, var der ingen synlige forskelle på de to maskiner.

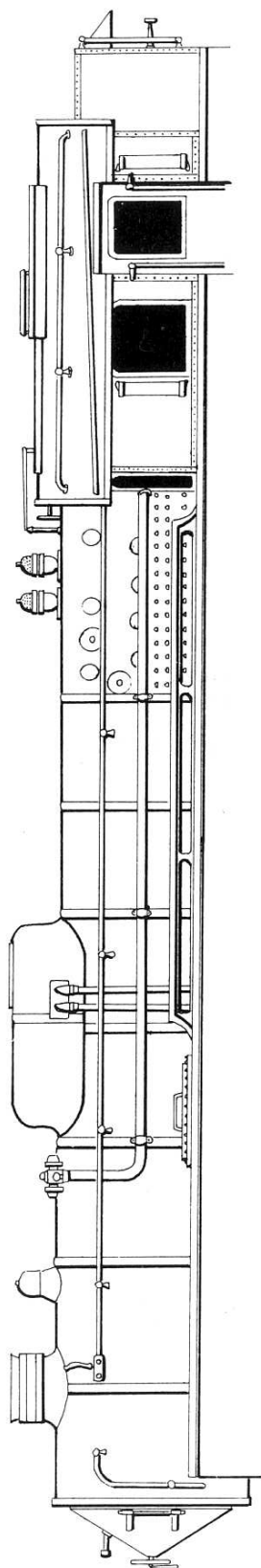
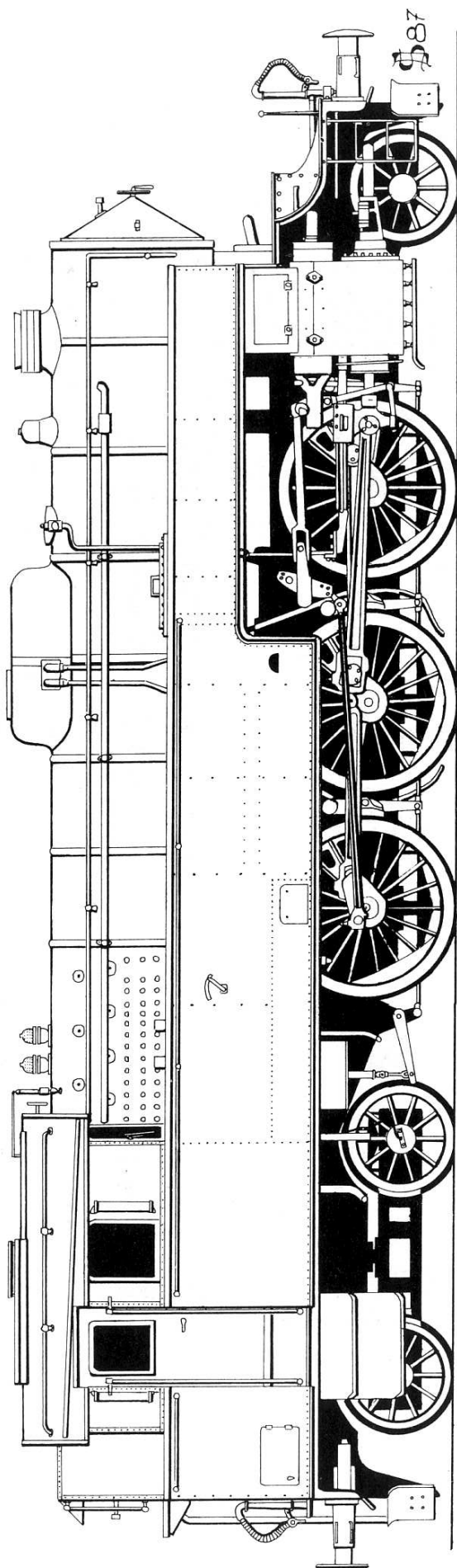


Frichs-maskine, førerhus-ende 1929. Borsig-maskinerne havde lejder i modsatte side.



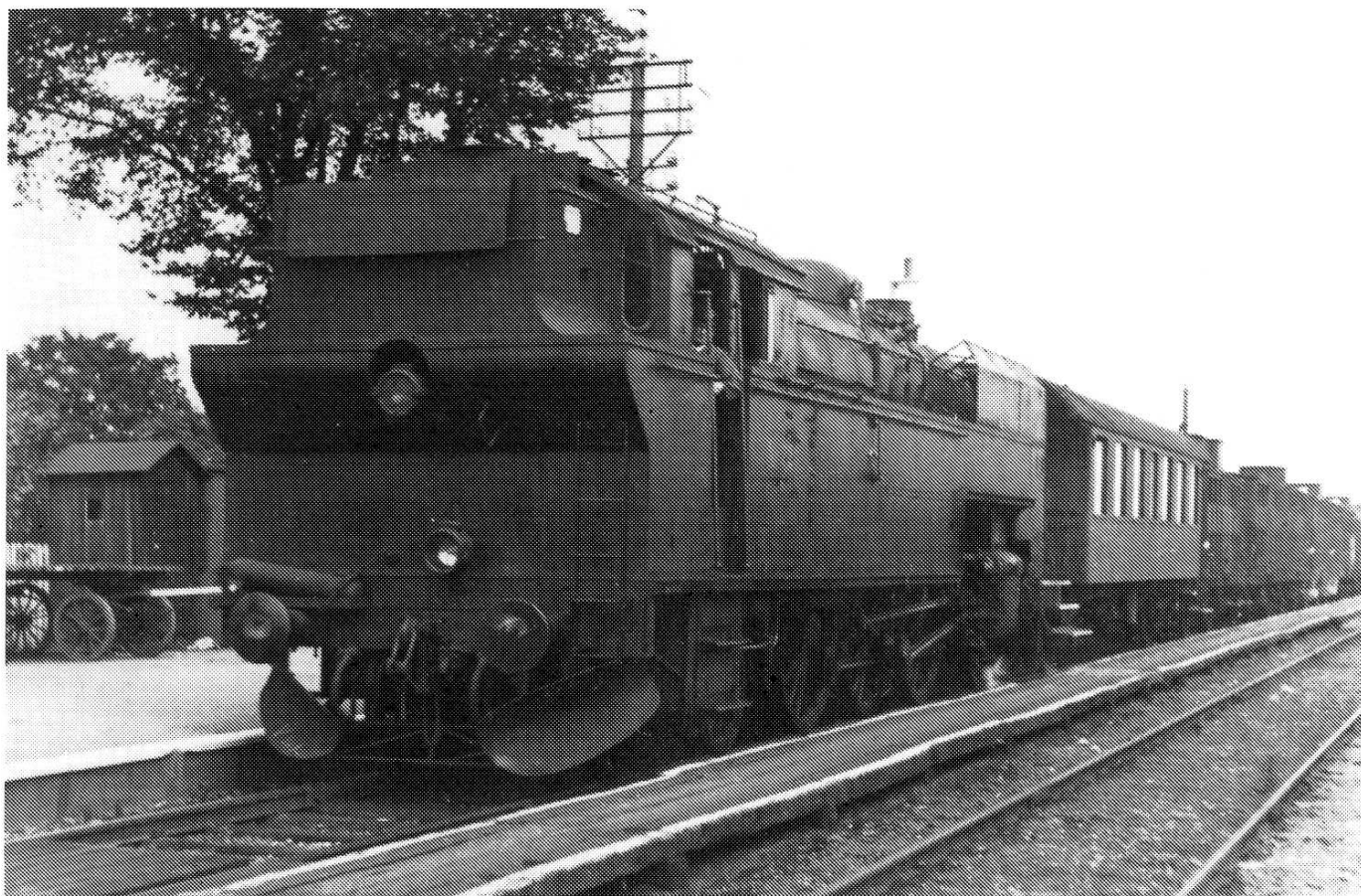
Frichs-maskine, venstre side, ved levering i 1927. Rørføringen var den samme på Borsig-maskinerne.

DSB litra S nr. 723-740 i udseende ved leveringen fra Frichs i 1927.



Samme maskiner set fra venstre side ved leveringen i 1927.





*S 723 med godstog som det typisk så ud i over 30 år. Togførervogn samt masser af Q-vogne. Maskinen har fået trykluftudstyr, men har stadig acetylngasbelysning, samt den typiske placering af lanterne-
ne. Endvidere har maskinen stadig »kulkasselåg«, der senere fjernedes. Billedet optaget i Lejre, august
1945. Foto: James Steffensen, 66.19.49.*

stod nu et andet problem, nemlig denne at vand-temperaturen steg. Normalt er forvarmet vand udmærket, da det jo sparer energi ved opvarmning, men temperaturen blev så stor, at det kneb med injektorerne at få vand nok på kedlen. Derfor blev maskinerne udstyret med nye fødevandspumper af typen Worthington som havde et stempel. Denne blev placeret på venstre side umiddelbart foran trappen til førerhuset. Nu kunne maskinerne køre uden problemer gennem »røret«, for når de var kommet ud kunne spildedampen ledes væk på normal vis, da denne jo blev brugt til at skabe træk i selve fyret.

Den næste ændring af maskinernes udseende var monteringen i tidsrummet 1935-39 af røgplader og skråtstillet plade under røggammerdøren. Dette var nødvendigt, da røg og spildedamp slog ned og generede udsynet for fører og fyrbøder under kørsel.

Ikke alle maskiner kørte i det Nordsjællandske, da DSB ønskede kraftigere maskiner på Vestbanen i stedet for de gængse P-maskiner, der på trods af flere HK ikke egnede sig til tunge tog grundet deres store drivhjulsdiameter.

Efter åbningen af Storstrømsbroen i 1937 ville man godt bruge S-maskinerne på Gedserbanen,

men her løb man ind i problemet med kulbeholdningen, der var for lille. Derfor blev maskinerne så i tidsrummet frem til 1941 udstyret med større kulkasse, der rummede ét tons mere., Så kunne maskinerne køre på hele Sjælland uden energiproblemer.

På strækningen til Hillerød og Rungsted vendte man ikke maskinerne, og at de kørte »baglæns« hjem. Kun i Helsingør blev maskinerne vendt således at Kystbaneløbet altid havde retvendt maskine. Da DSB i begyndelsen af den anden verdenskrig gik over til trykluftbremsede tog blev også S-maskinerne i løbet af 1940-41 udstyret med sådanne. Maskinen havde oprindeligt kun vacuumbremse på driv/kobbelhjul, men ved ombygningen fik også den bageste bogie trykluftbrems, der kunne afspærres ved »baglænskørsel«. Trykluftpumpen blev anbragt foran højre førerhustrappe.

Oprindeligt var alle maskinerne udstyret med gasbelysning - acetylngas - og flasken var monteret over venstre puffe bagpå maskinen. Dog allerede i 1931-1934 kørte en maskine - nr. 734 - med damp-turbinegeneratorbelysning monteret oven på kedlens højre side umiddelbart foran førerhuset. Resten af maskinerne fik også denne belysning i

tidsrummet 1951-1954. Udover montering af sne-næser i 1937 blev maskinerne ikke ændret yderligere før deres udrangering.

Efter krigen og indførelsen af stålvogne litra CL, CLE og AL var morgentogene til København meget store og tunge, så derfor blev der kørt en del forspandskørsel. På trods af den store kulkasse var det muligt at køre med to ikke retvendte maskiner.

Indførelsen af S-tog til Holte og Klampenborg samt litra MO i stort antal i begyndelsen af 50'erne gjorde at S-maskinerne kunne frigives til også godskørsel på f.eks. »jorden rundt«, måske bedre kendt som den indre godsbane. Ligeledes sås maskinerne nu også til f.eks. Holbæk og Kalundborg.

Men intet varer evigt for så snart litra MY og ikke mindst MX begyndte at køre, overtog de gradvist S-maskine løbene. Maskinerne kørte nu kun enkelte tog på Kystbanen samt enkelte særgodstog og gradvist blev de udrangeret i løbet af 60'erne og et typisk Nord- eller Kystbanetog med en S-maskine efterfulgt af en AL og et antal CL vogne og den sluttende CLE-vogn blev historie.

Nu er der så kun »DSB's damp«-maskine i Næstved, og om den kommer ud at køre er tvivlsomt. Ønsker man at se en »levende« S-maskine, skal man helt til England for at nr. 740 omdøbt til »DFDS SEAWAYS« trække af med absolut ikke kystbanetog. Nu må vi kun håbe, at JBM bliver udvidet således at S-maskinen kan beses, for flot og kraftfuld er den at se på.

SD

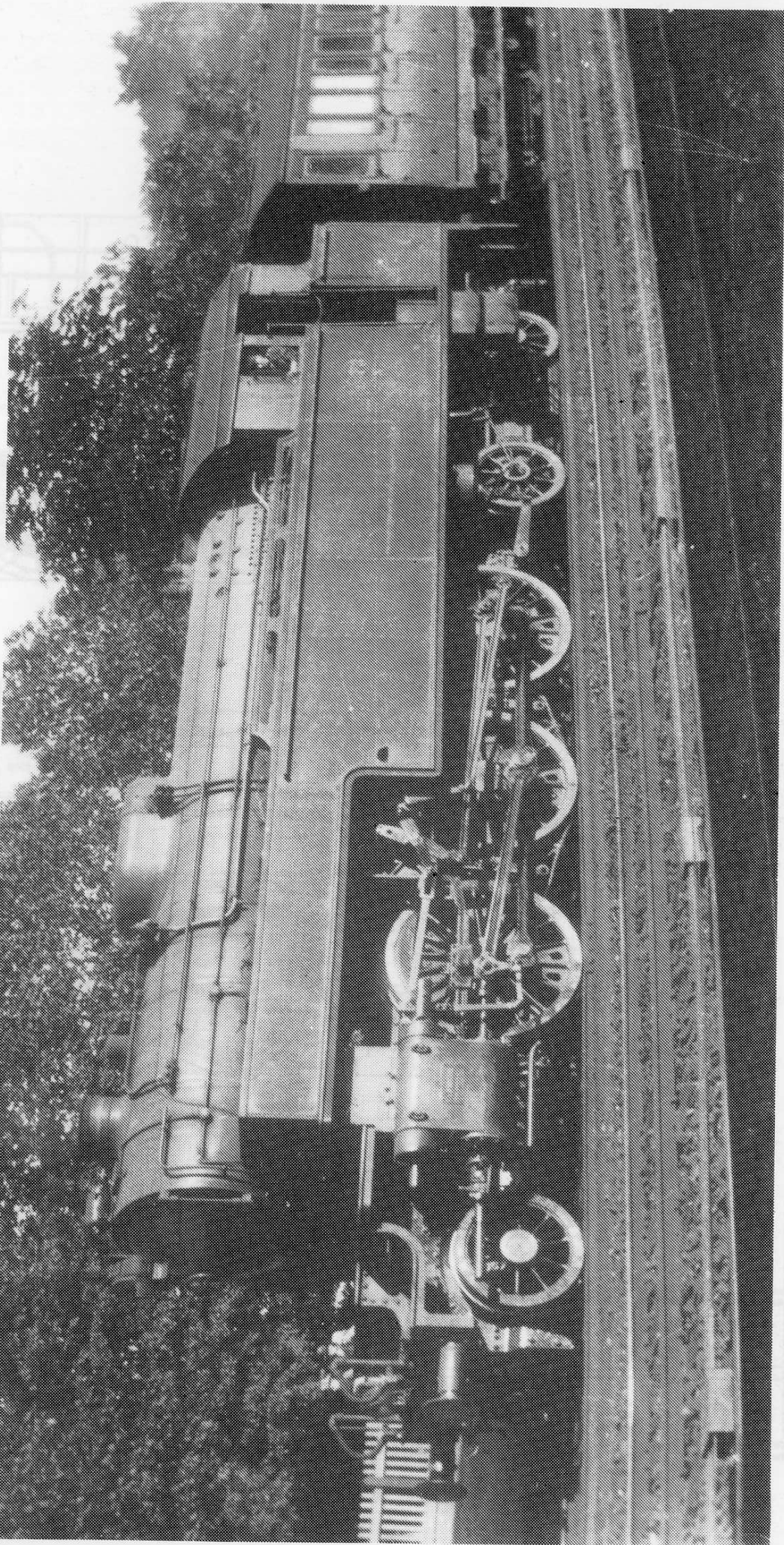
Oversigt over litra S nr. 721 - 740

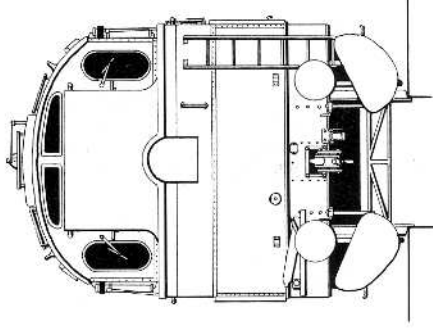
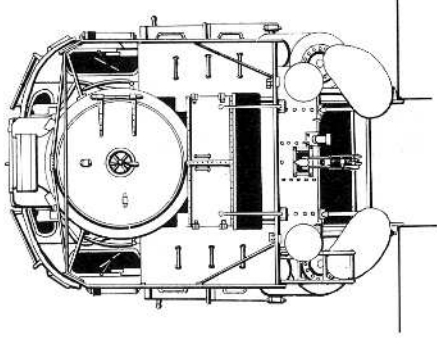
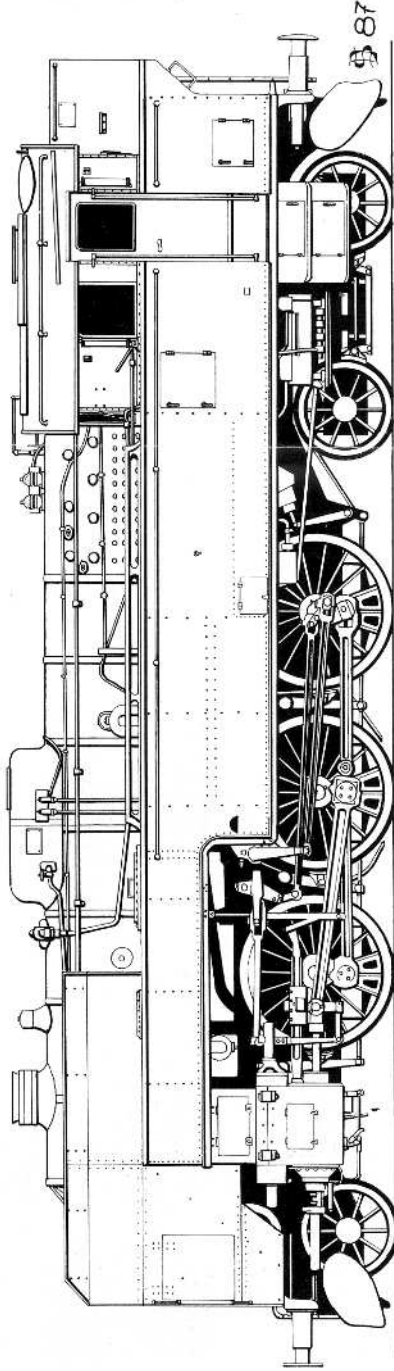
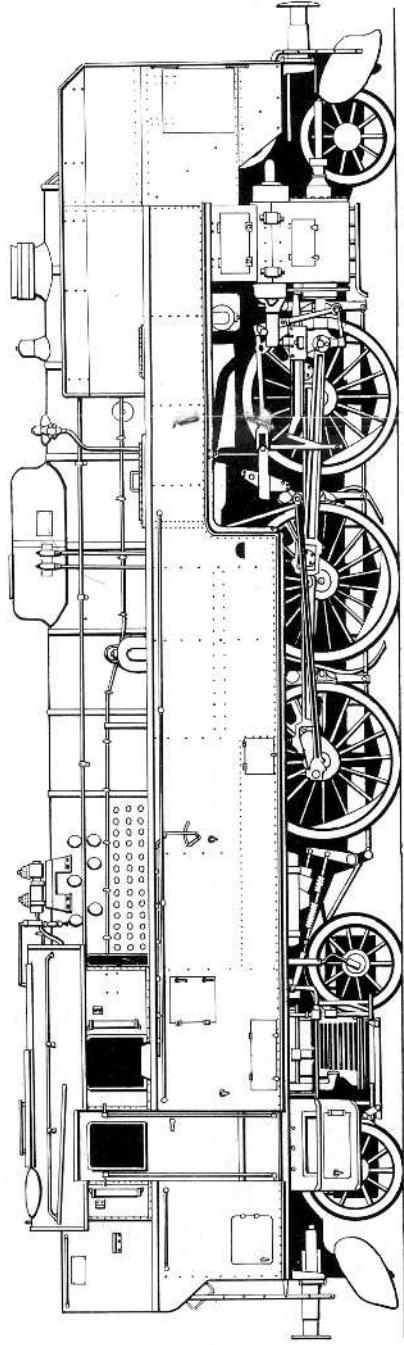
Nr. DSB	Bygge-nummer	Bygge-sted	År	Hjemsted	Udr.	Bemærkninger
721	11716	BORSIG	1924	København GB	1962	
722	11717	BORSIG	1924	København GB	1962	
723	69	FRICHS	1927	København GB	1969	
724	70	FRICHS	1927	Helsingør	1962	
725	71	FRICHS	1927	København GB	1963	
726	72	FRICHS	1927	København GB	1961	
727	73	FRICHS	1927	Helsingør	1969	
728	74	FRICHS	1927	København GB	1970	
729	75	FRICHS	1927	København GB	1968	
730	76	FRICHS	1927	Helsingør	1969	
731	77	FRICHS	1927	København GB	1961	
732	78	FRICHS	1927	Helsingør	1970	
733	79	FRICHS	1928	Helsingør	1965	
734	80	FRICHS	1928	København GB	1962	El-belysning, damp turbine i tidsr. 1931-34
735	81	FRICHS	1928	København GB	1965	
736	82	FRICHS	1928	København GB	1982	Til DSB-damp i '82 1987 flyttet til Næstved
737	83	FRICHS	1928	Helsingør	1969	
738	84	FRICHS	1928	København GB	1968	
739	85	FRICHS	1928	Helsingør	1968	
740	86	FRICHS	1928	København GB	1976	Jernbanemuseet 1978 til England ¹⁾

Stationeringen skal tages med et vist forbehold, da maskinerne af og til blev skiftet ud, men ovenstående må betragtes som normalen.

1) Nene Valley Railway, Peterborough, England.

Et sjældent foto af en S-maskine, her 734 med tog 473 i Klampenborg, 1928. Maskinen fremtræder i oprindelig udgave med vacuum-udstyr, og uden det buede kondensatorrør oven på vandkassen. Umiddelbart bag bageste kobbelhjul ses bremserarmen samt forbindelsesstangen til vacuumbremse-beholderen, som er monteret under vandkassen. Foto: James Steffensen, 46IV 54.





LOKO
MOTIVET

DJM

1:87

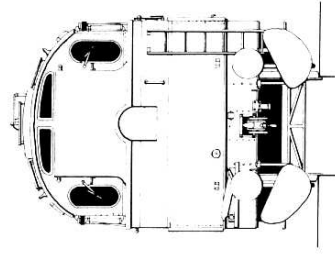
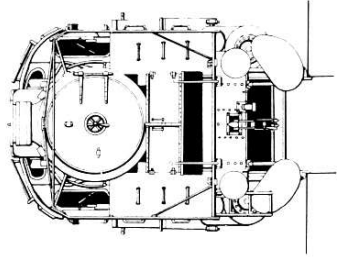
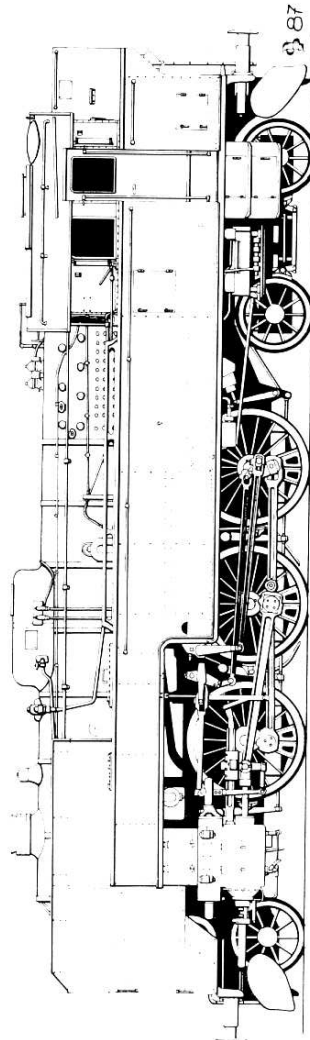
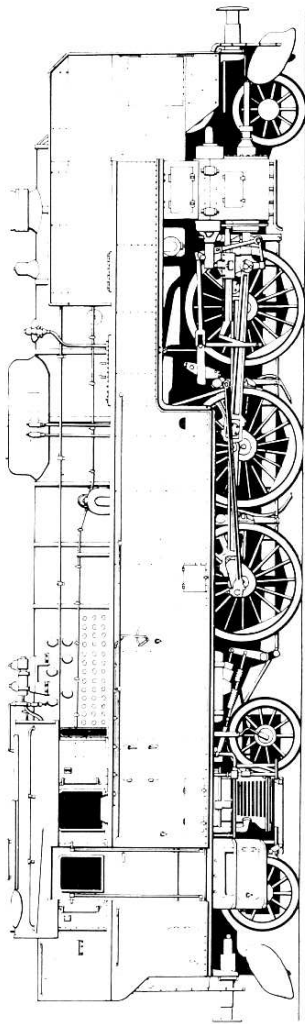
Type: Tenderlokomotiv til nærtrafik

REGI: DSB

LITRA S NR. 721-740

Bygget: Frichs 1927

Tegnet: Steffen Dresler, 1987



DJM

1:160

Type: Tenderlokomotiv til nærtrafik

REGI: DSB

LITRA S NR. 721-740

Bygget: Frichs 1927

Tegnet: Steffen Dresler, 1987

ARNOLDS HJØRNE

Plade-EH

Da vort tillæg i LOKOMOTIVET bringer en historisk oversigt over plade-EH med tilhørende bygning i kommende nummer, så synes jeg ikke, vi skal snydes for at være »først på pletten« med en modelbeskrivelse.

I sædvanlig stil har vi formået Claus til at fremstille skabelontegning til bygning af modellen, således at vi kan nøjes med at bruge minimal plads til ledsagende ord.

Først og fremmest anskaffes en undervogn, som passer til EH. Her er det så heldigt, at PECO i deres sortiment har en undervogn som løsdel, der præcis passer til EH'eren. Det er PECO N »Rolling Stock Accessories« 15 ft. Brake Chassis Kit katalog-nr. 122B, der fås i alle forretninger som fører MJ-teks produkter. Har man først anskaffet dette, så er vejen ikke lang igen til at få sig en EH-model på anlægget.

Nu samles undervognen efter den medfølgende byggevejledning. Bund til vognkassen fremstilles efter fig. 1 af 1 mm plast. Den araldittes oven på vægtpladen. Under vognen limes for øvrigt diverse udstyr passende til den valgte model.

Vognkassen fremstilles af 0,5 mm plast, 2 sider og 2 gavle udskåret efter tegningerne 2 og 3. Samlingerne i hjørnerne er slebet i 45 graders vinkel og limet sammen. Derefter er indsat indvendige skille- rum efter tegning 4.

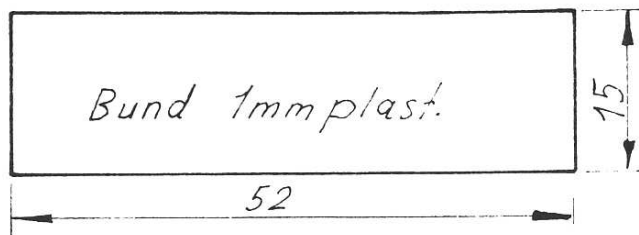
Så fremstilles taget. Det er ikke tegnet med på skabelontegningerne, men skal have målene 54 x 18 x 0,4 og forbukkes let til en svag runding inden det limes på plads.

Når alt er tørt, pålimes dørene, fig. 5. Lodrette lister anbringes, og skydelisterne over dørene pålimes ligeledes. Alt af tynde strimler plastic (strips), udskåret af yoghurt-bæger eller købt færdige.

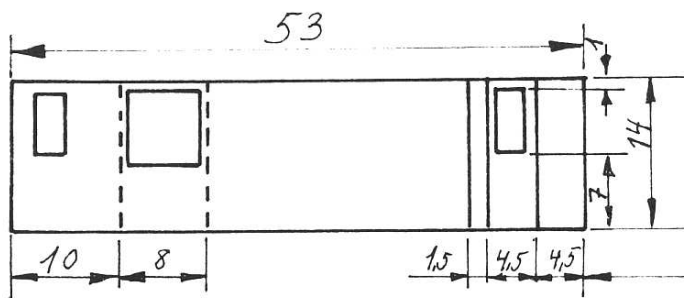
Kukkasserne er fremstillet af et par stykker klar plastic, limet sammen til lagkage, og slebet til i facon efter tørring. Husk skorsten, der fremstilles af rund plast 1 mm Ø. Tagventiler er ligeledes skiver af rund plast-profil, limet på taget. Håndbøjler fremstilles af 0,25 mm blomstertråd, bukket og anbragt i forborede huller og limet på bagsiden. Så er vognen klar til at gå til maler og males vinrød. Se tidligere numre af LOKOMOTIVET.

ARNOLD

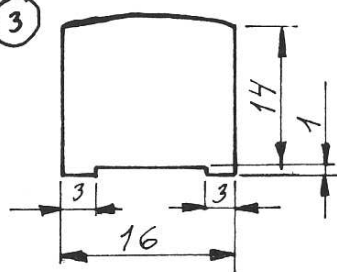
①



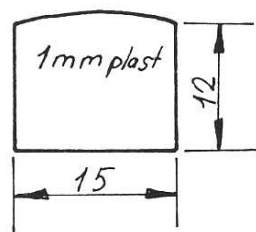
②



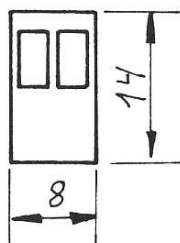
③



④



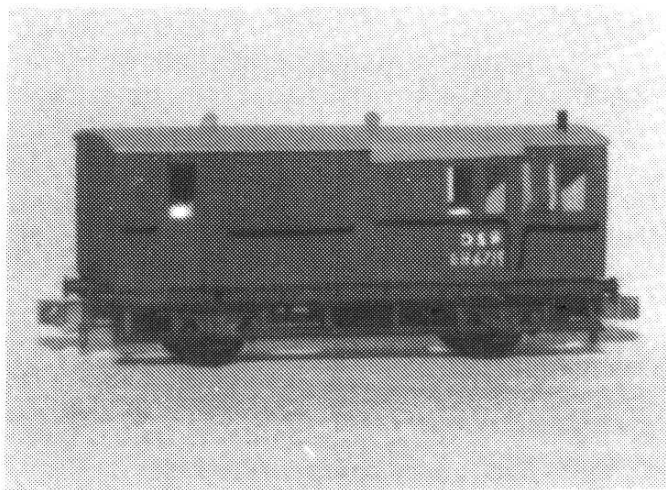
⑤



LOKOMOTIVET



Skabelontegninger til litra EH-plade, tegnet af Claus.



Sådan kan en EH-plade komme til at se ud i skala N, når man bygger på en Peco-undervogn. Model af Claus.

Anlægsopgave i skala N

Desværre har jeg set mig nødsaget til at skrotte mit gamle anlæg. Det skyldes dels flytning, og dels den omstændighed at anlægget var mere tysk end dansk. Efter appetitvækkerne i LOKOMOTIVET's særskrifter 1 og 4, fik jeg lyst til at lave et dansk anlæg, og har formået LOKOMOTIVET'S sporplantegner Torben Bejerholm at fremstille et anlæg ud fra mine specielle ønsker.

Da min plads er begrænset, ønskede jeg som tema en DSB-sidebane med tilslutning til hovedbane. Epoken skulle være III med en smule materiel fra periode IV. Toglængden skal være max 80-90 cm, således at jeg kan køre lange tog. Endvidere ønskede jeg et U-anlæg, der skulle indpasses i et værelse på ca. 3,6 x 2,40 m.

Og resultatet ses på hosstående side, hvor jeg har følgende kommentarer, plukket af TB's notater til mig:

Anlægget har fået navnet »Bavnehøj-Banen« idet hovedstationen er døbt Bavnehøj, og virker som endestation for sidebanen.

Strækningen udgår fra Mosekilde, som er anbragt under anlægget på skjulte opstillingsspor, udformet som opstillingsrist. En »kort« sporforbindelse går til Rajstrup, som er en jævn stor station med to perronspor. Ved disse finder man hovedbygning, pakhus og læssevej med siderampe. På modsatte side findes godstogspor, omløb, enderampe, portalkran og kulgård (til de endnu anvendte damplokomotiver i løb), drejeskive og remise. Sidstnævnte kan tage 4 maskiner, hvilket er tilstrækkeligt for hoved- og sidebanens drift. På samme side findes industri kvarter, der kan give anledning til kørsel med gods.

Vi kører nu ad strækningen, runder kurven og passerer et villakvarter og et par vejoverførsler. Fortsætter gennem landet og kommer til Risby station, en beskeden landstation med hovedbygning og pakhus, og uden krydsningsspor. Der er ret spor igennem.

Turen fortsætter til banens større mellemstation Holmestrup, hvor der findes to perroner og et overhalingsspor. Og naturligvis hovedbygning, pakhus og læssevej med rampe.

Vi kører rundt i en større kurve og fortsætter gennem det smukke landskab, og passerer en typisk bro for sporoverføring, for derefter at trille nedad og smutte under flere sporunderføringer og komme til Klarsted Station, der er af primitiv beskaffenhed. Dog har den læssevej, pakhus, ramper og hovedbygning af beskeden karakter. Oplandets kunder skal jo kunne betjenes.

Herefter går turen mod Bavnehøj, idet en del af strækningen må tilbagelægges i mørke, da toget kører et godt stykke vej i skjult underføring under Bavnehøj station. Efter et stykke tid igen lyset, kurven rundes, og man kan trille ind på Bavnehøj station og tørre sveden af panden efter en tur i de kraftige rutchebanekurver. Der vil fra publikums side nok blive anket lidt over de kraftige kurver, men desværre tillader pladsen ikke, at disse rettes ud foreløbig. Til gengæld får de rejsende en tur ud af *det!*

I Bavnehøj - banens endestation - findes selvfølgelig hovedbygning, pakhus og læssevej. Endvidere portalkran samt ende- og siderampe. Foran stationsbygningen ligger opstillings- og godsspor. Endvidere findes to-sporet remise, kulgård og lille drejeskive. Bag remisen forefindes et lille industri kvarter. Både i Bavnehøj og Rajstrup findes posthuse ved siden af hovedbygningerne. Posthuse har jeg altid synes hører til et ægte modelbaneanlæg, idet man herved får belæg for at køre med postvogne i posttog, og herved får tilført sin kørep-lan en ekstra dimension (som det vist så flot heder).

I Bavnehøj må det meste af byen udføres som kullisse. Der kan dog blive lidt plads til bymiljø ved indkørslen til stationen. Bag Holmestrups hovedbygning placeres lidt stationsbyhuse, der ikke bør være over 2 etager.

I Rajstrup kan vi på planen kun se lidt af byens villakvarterer. Iøvrigt kan man bytte om på Rajstrups villa-kvarter og inndustriområde, og anbringe lidt større huse på industrigrunden. Herved opnås også den fordel, at husene afskærmer for Stationen Risby. Eventuelt kan Risby Station omdannes til lokaltrinbræt for Rajstrup Station, og f.eks. kaldes Rajstrup Lokalstation, Rajstrup Nord eller lign. jvfr. stationsprincipper fra Varde. Det sidste forslag er især beregnet for dem, der ønsker bymiljø.

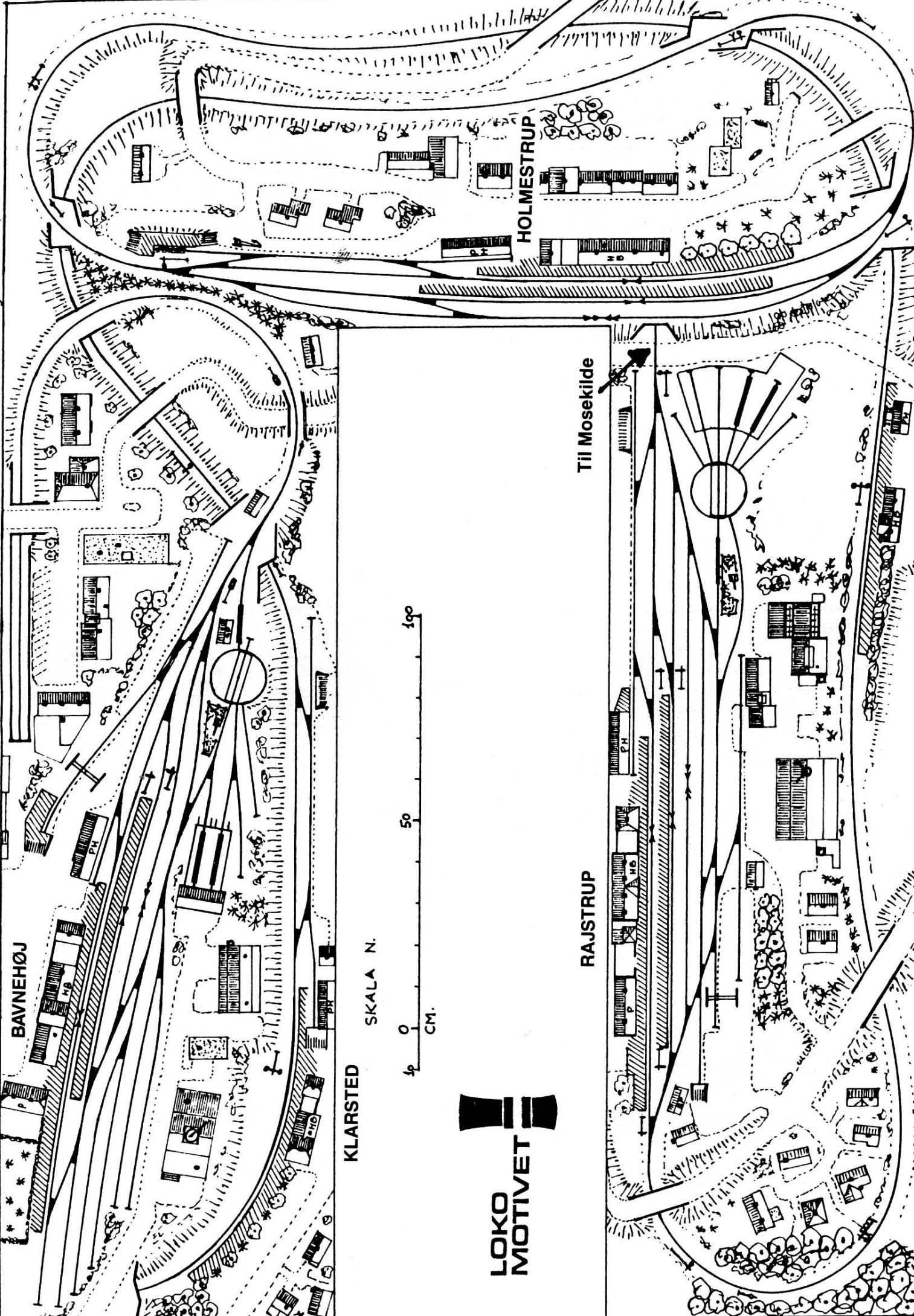
Til sidst blot at bemærke, at Rajstrup virker som »tilslutningsstation« for de større tog, der kører til Mosekilde, der som nævnt i indledningen er anbragt skjult under anlægget. Derfor er der i Rajstrup plads til lidt større maskiner ved depotet. På planen er anbragt signaler i stil med ældre DSB-signal-reglement.

Dog har Bavnehøj daglyssignaler ved ind- og ud-kørsel.

Så langt så godt. Nu er det bare om jeg får planen realiseret.

Om ikke andet, så er ideen hermed videregivet til mine trofaste læsere. Og så kan HO-folket jo nok også finde et eller andet, de kan anvende.

ARNOLD



BAVNEHØJ

KLARSTED

SKALA N.

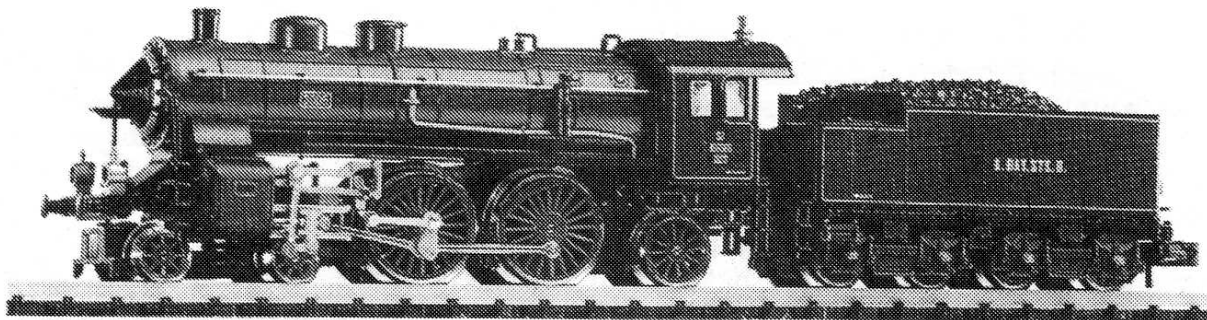


LOKO
MOTIVET

RAJSTRUP

Til Mosekilde

HOLMESTRUP



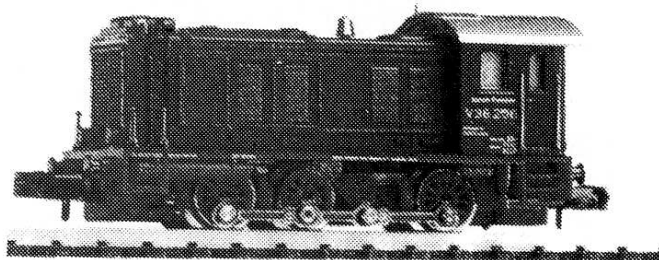
Forslag til mere industri- materiel som kan fordanskes

En læser - H. P. Rasmussen - har studeret vor lille rubrik, og har sendt os endnu nogle fine forslag til ombygning af udenlandsk industrimateriel til danske modeller. H. P. Rasmussen skriver:

I den senere tid har jeg kigget LOKOMOTIVET igennem, og vil gerne supplere med følgende oplysninger til fordanskning af vogne m.v. Nogle af tingene kræver dog, at man fremstiller en ny overdel af plast eller lignende.

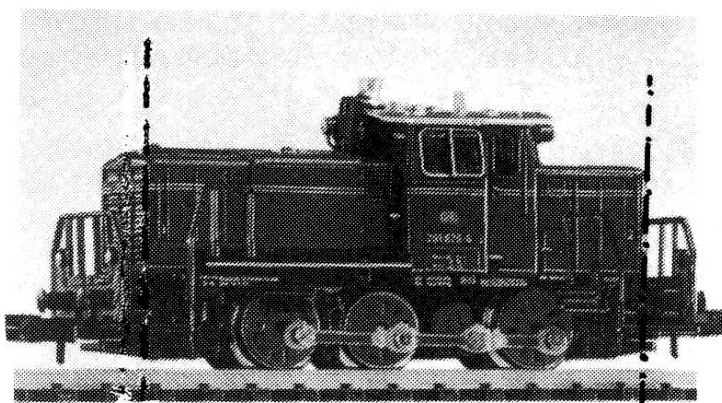
Først og fremmest kan der bygges en dansk SHELL-bogietankvogn af PIKO katalog-nr. 5/4148-017. Den svarer stort set til samme vogn, som PÅ SPORET fører i HO.

Minitrix kan tilbyde en del undervogne til lokomotiver. Kat. nr. 12902 kan blive til en D-maskine. Kat.-nr. 12064 kan blive til rangerlokomotiv litra MH. Kat.-nr. 12963 skal kunne ommales til rangertraktor nr. 1, der bliver 100% rigtig ved ommaling. Typen er udenlandsk, og har været eneste af sin slags, men er helt korrekt. Tilsvarende typer finder også i HO-kataloger. (MH-rangerlokomotivet bliver næsten korrekt, når der afkortes ca. 5 mm i hver ende af industrimodellen, d.v.s. at gelændere og løbebro på fronterne skal fjernes; ARNOLDS bemærkning).



TRIX katalog-nr. 12963 kan ved ommaling blive til DSB rangerlokomotiv nr. 1, og bliver 100 pct. rigtig.

TRIX katalog-nr. 12035 bliver let til en P-maskine. Førerhuset »forlænges« ved at spartle ud foran huset, og slibe til i en spids vinkel, der var typisk for P-maskinerne. Endvidere skal der foretages et par ændringer ved tenderen. Efter bemaling vil maskinen da fremtræde helt korrekt i mål og udseende. Hjulstillingen m.v. er helt identisk med det typiske danske hurtigtogslokomotiv.



TRIX katalog-nr. 12064 kan ved beskæring og ommaling blive til MH-lokomotiv. Der skal skæres ved angivne linier og nye puffer påsættes. Skal maskinen være 100 pct. korrekt, anbefales det at bygge nyt førerhus og overdel. Det skulle vel være en overkommelig opgave.

Katalog nr. 12048 kan blive til MT-lokomotiv, hvilket tidligere har været nævnt i LOKOMOTIVET. (Påser 98% til OHJ 45/46, Red.bem.) ARNOLD-N har ligeledes en model, som kan blive MT, nemlig kat.-nr. 2011/2010, der er samme type som Minitrix's. ARNOLD-N kat.-nr. 2222 kan blive til F-maskine ved bygning af en ny overdel (Red. bem.: En af vore medarbejdere har bygget en korrekt F'er, og byggebeskrivelse vil følge). Af kat.-nr. 2545 kan man lave en K-maskine (Red. bem.: Ja, hvis man kan acceptere at maskinen bliver forvokset = overdimensioneret). Kat.-nr. 2402 kan anvendes til fremstilling af privatbanelokomotiver, f.eks. Frichs firkantede ved indsætning af ekstra midteraksler.

På vognsiden kan ARNOLD-N tilbyde kat.-nr. 4525, som kan omdannes til privat tankvogn litra

ZE, og 4652 bliver til DSB kran ved ommaling i gul farve.

ROCO har kat.-nr. 2274 A, som let omdannes til CL/CLS (se tidligere numre af LOKOMOTIVET), og 2200B kan ved lidt tilfiling blive til togførervogn litra CU.

Fleischmann's piccolo-materiel er tidligere omtalt, men jeg vil dog tilføje at nr. 7350 må kunne omdannes til elektrisk lokomotiv litra EA. Og muligvis kan 7434 blive til et MR-togsæt!!??

Helt specielt i skala N kan KATO sporvognen ombygges til privatbane-skinnebus. Sidstnævnte er jeg selv i gang med. Og noget helt andet: Lastbiler i skala N er et forsømt område i tilbehørsbranchen i perioden 1950-1970. Vedlagt derfor forslag til ombygning af lastbiler på grundlag af Wikings Mercedes-modeller.

Med venlig hilsen
H. P. Rasmussen
2860 Søborg

ARNOLD: Jeg har tilladt mig at gengive HPR's indlæg i en lidt omskrevet form, og håber han tilgiver mig. Til gengæld siger jeg mange 1000 tak for alle forslag, og håber at HRP vil indsende nogle af sine byggeprojekter, bl.a. ombygningen af KATO-sporvognen til privatbaneskinnebus. Også SHELL-tankvognsombygningen er velkommen.

I mellemtiden vil jeg kigge nærmere på de meget smukke automobil-ombygninger som HPR har medsendt. Jeg håber i næste nummer at kunne bringe byggebeskrivelserne og fotos af modellerne.



Efterlysning

Hvem af vore læsere af N-stoffet har bygget DSB litra MZ og MO. Vi vil meget gerne se fotos og byggebeskrivelser, og selvfølgelig hvilke undervogne, der er anvendt. Send et brev til Arnolds Hjørne, Lokomotivet, Daddelvej 9, 4700 Næstved.

Sidste

Netop indløbet med posten er et brev fra en læser i Esbjerg, der i 17 år har opbygget et superlækkert N-anlæg med meget flot landskab. På anlægget findes danske færges, ja, anlægget er helt igennem dansk med lyntog, damp og diesel og danske arkitektonisk bygninger. Så jeg vil prøve at få et par ekstra sider afsat til fotoreportage og sporplaner over anlægget i næste nummer af bladet. Glæd Jer!

En regnemaskine er god at ha'

ARNOLD fik en regnemaskine til sin fødselsdag! Han havde nemlig bildt læserne ind, at man ved simple omregningsmetoder kan nedskale tegninger ved enkle omregninger. Det er også rigtigt. Blot havde han givet de forkerte målestoksforhold at regne efter. Her er de rigtige, opstillet i såkaldt faktortabel, der også kan anvendes af byggere i andre skalaer:

Faktortabel

Fra skala til skala	1:87	1:100	1:160
1:87	—	Ganges m. 1,150	Ganges m. 1,840
1:100	Ganges m. 0,87	—	Ganges m. 1,60
1:160	Ganges m. 0,544	Ganges m. 0,625	—

N-modeller fra WM snart udsolgt

Williams danske N-modeller fra ARNOLD er blevet en ubetinget succes, meddeler WM. Startsat fra DSB nr. 0112 - der er blevet annonceret her i bladet - er forudbestilt i så mange eksemplarer, at man skal skynde sig for at være med i kapløbet om de sidste eksemplarer. Tuborg-vognen, der også har været forudomtalt her i bladet, er så at sige udsolgt på forhånd, og der er kun få eksemplarer tilbage af 2. oplag af DSB køf-traktoren, samt modellen af Superfoss-tankvognen. Både Albani og Danefrost-vognen er totalt udsolgte.

Tuborg-modellen er baseret på ARNOLD-N katalog nr. 4268 og bærer den ældre påskrift. Vognen svarer nøje til forbilledet. Den kønne vogn er allerede i handelen, når dette skrives... og muligvis udsolgt. Er det ikke tilfældet, kan den fås for ca. kr. 100,-. Nærmeste forhandler anvises af

Williams Model
Rønne Allé 6
3450 Allerød
Telefon 02 27 79 50

For interesserede i ARNOLD-N-modeller, oplyser WM, at det nye katalog 87/88 er hjemkommet, og kan fås til kr. 30,-. Heri kan man finde en masse gode ideer til modeljernbane. ●

... og til maskindepotet hører

Et kjært gammelt **VANDTÅRN**

Sædvanligvis ser man på danske modeljernbaneanlæg det enkeltstående vandtårn af den gamle type, der som forbillede repræsenterer en type vandtårne fra omkring anlæggelsen af de jysk-fyenske baner. Det enkeltstående vandtårn blev opført bl.a. i Skørping, Skjern, Langå, Viborg m.fl. En del af de enkeltstående vandtårne blev (sammen med andre typer) under 2. verdenskrig sprængt ved sabotage (Silkeborg og Esbjerg bl.a.) og nyere tårne blev opført i stil

med det allerede opførte vandtårn i Fredericia af den ottekantede type.

På Sjælland havde man samme type vandtårne af sten med cisternehus af træ, men herudover var som regel en tilbygning af sten, f.eks. Slagelse, Holbæk og Køge. En anden romantisk vandtårnstype var også en jysk type, der havde tilbygning som de sjællandske, og som man kunne finde f.eks. i Assens og Herning ... og en beslægtet i Thisted. Vor tegning viser vandtårnet i Assens.

(fortsættes side 50).



DSB-sidebaneidyl i 1959. D 871 i Assens foran vandtårnet, der er gengivet som tegning på hosstående sider. Bemærk det omgivende miljø med små redskabsskure, kulgård og slaggegrav. Lige bag D-maskinens førerhus ses den typiske DSB-kulkran, der blev omtalt i sidste nummer af bladet. Læg også mærke til telegrafpælene i baggrunden ved redskabsskuret, alt sammen noget som er med til at give miljøet.

Foto: Arne Kirkeby, Odense



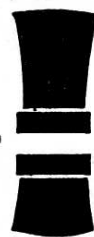
Fig. 1

DSB VANDTÅRN ASSENS

Skala 1:87

Tegnet af
Torben Andersen 1985

LOKO
MOTIVET





Her ses vandtårnet i Assens fra den modsatte side som på billedet fra 1959. D-maskinen og kulkranen er forsvundet, men ellers er miljøet intakt. I baggrunden ses remise og oliebeholder for rangertraktoren i Assens. Redskabsskuret står - pudsigt nok - lidt skævt for sporet. I øvrigt bør man lægge mærke til skinnerne på sveller i forgrunden, samt askegrav af mursten. Udseendet af vandtårnet skulle her fremgå tydeligt. Motivet er fra 1966.

Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

I model kan tårnet i sig selv udgøre et helt lille miljø, og give modeljernbanen ægte sidebaneidyl, hvad enten man kører epoke I, II eller III.

Tårnets bygning

Vi har valgt at bringe tegningerne uden selv at have bygget tårnet, idet vi ved, der er mj'ere som godt selv kan lide at pusle med opgaven. Men for begynderen giver vi nogle tip, som er grundet på erfaring ved bygning af enkeltstående vandtårne.

Selve underbygningen af sten opbygges af en passende rund genstand, f.eks. paphylsteret fra en rulle staniol eller ved at anvende en tom bøtte krydderier fra RENA, f.eks. »ægte ostindisk karry«, peber eller salt m.f. Dåserne er fremstillet af tyk pap, og egner sig derved til beklædning med både murstenspræget karton eller plasticard. Plasticard er bedst, fordi det efter bygning er let at

male på, og kan tilføjes patina. Murstenskarton er sværere at male »beskidt«.

Inden pålimningen af plasticard på tårnet, bør man forsigtigt forbukke dette. Selve befæstigelsen foretages lettets med en kontaktlim, f.eks. UHU-alles-kleber. Sammenføningen er ved denne tårntype intet problem, idet samlingen udføres på den side, hvor der er tilbygning. Herved skjules den uheldige revne, der ville opstå, hvis tårnet var af den enkeltstående type.

Selve cisternen består af en beholder beklædt med trævægge, og tag pålagt brædder og tagpap.

Sidevæggene kan fremstilles af bræddecard, 2 mm rillet, eller af skiltepap, hvor brædderillerne forsigtigt opridses med en knivspids.

Selve taget fremstilles efter skabelontegningen i fig. 3. Tag en kopi, og lim kopien på det ønskede materiale, skær bukkekanter og



Fig. 2

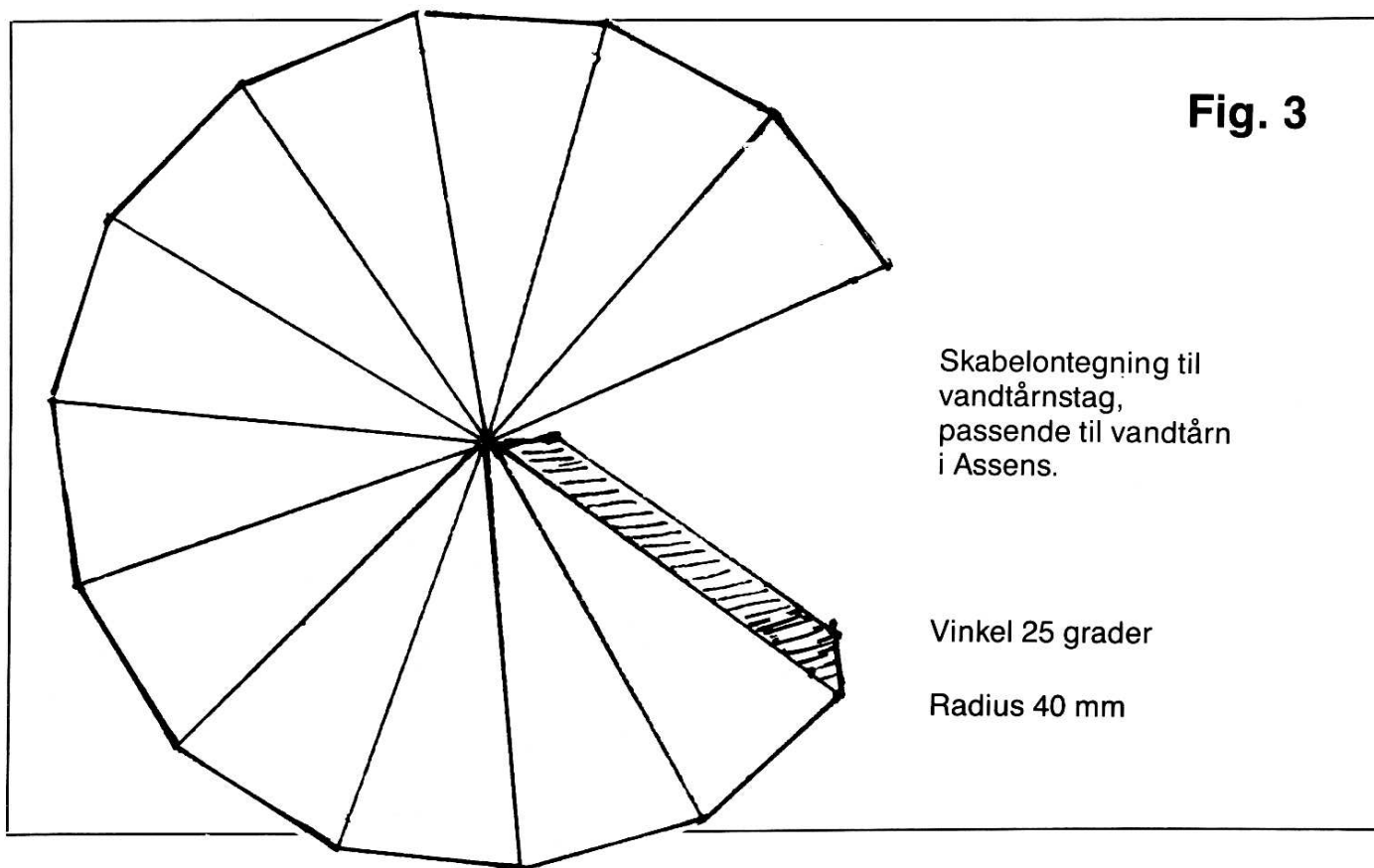
DSB VANDTÅRN ASSENS

Skala 1:87

Tegnet af
Torben Andersen 1985

LOKO
MOTIVET



Fig. 3

Skabelontegning til
vandtårnstag,
passende til vandtårn
i Assens.

Vinkel 25 grader

Radius 40 mm

fold sammen. Målene på hver ligebenet trekant skal være 40 mm, d.v.s. diameteren er 80 mm, mens vinklen er på ca. 25 grader. Grundlinien i trekanten skal være 18 mm. Når taget er sammenlimet, klæbes det til en papplade, der - når taget er tørt - klippes til langs med tagkanterne i overensstemmelse med tagets tolvkantede facon. Det samlede tag limes på cisterne-bræddevæggen. Sidstnævnte går lidt ned over det runde murstenstårn, således at »krydderbøtten« rager en anelse op i dette.

Til at bære tårnet limes en plade indvendigt i cisternehuset et passende stykke oppe. Pladens mål fås ved at tegne op efter cisternehuset, og fratrækkes tykkelsen på dettes vægge.

Træbygningen bag på tårnet fremstilles af plasticard eller skiltekarton. Bygges lettest ved at lave træbygningen gå hele vejen ned gennem murstensbygningen, der bygges til sidst. Til fremstilling af det tilbyggede depot, anvendes murstensplasticard. Bemærk, at der kun er vindue i den ene væg (vist ved stiplede linier på tegningen).

Døren fås fra et aflagt byggesæt. Det samme gælder vinduer m.v. Også skorstenen kan findes i »skrot-kassen«, ellers må den selv-

følgelig selvbygges. Vinduer kan også fremstilles af den traditionelle klare plasticard, hvorpå der optegnes sprosser med hvid tusch. Husk for øvrigt tagrender.

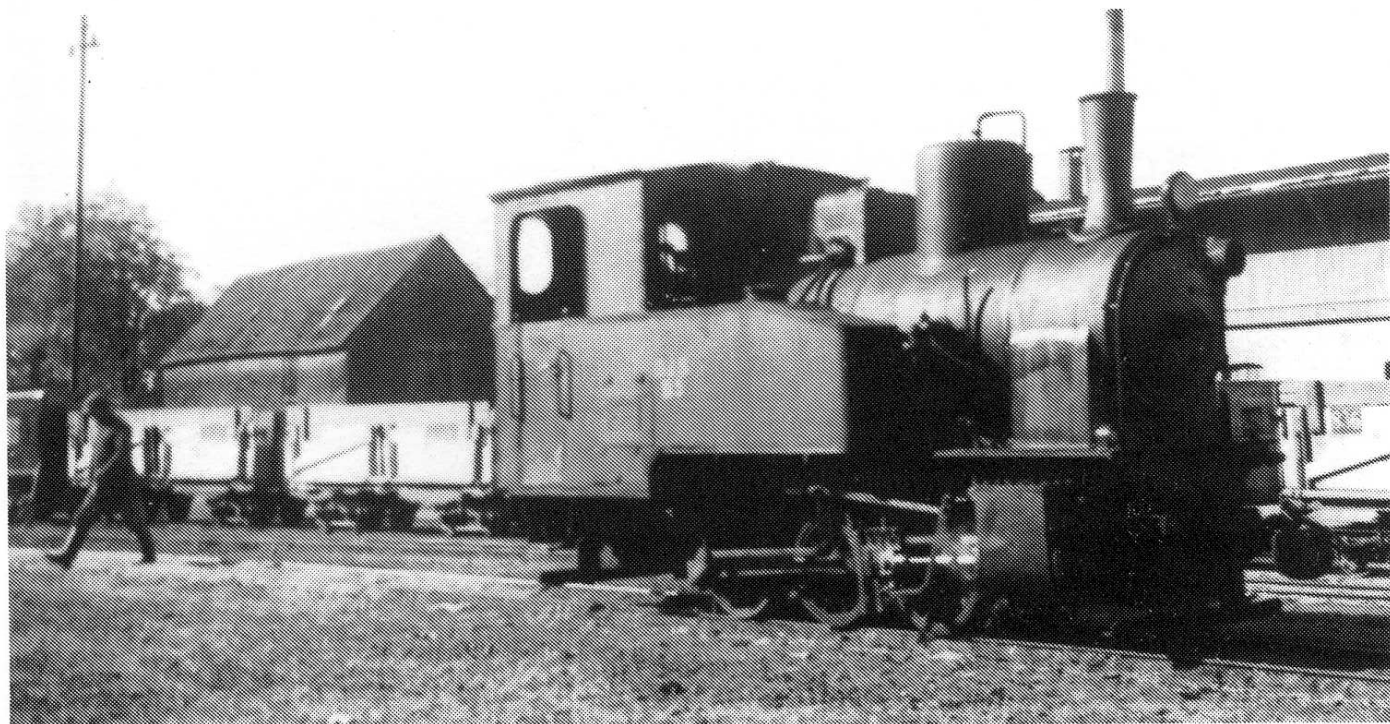
Den typiske DSB-vandkran hænger i en kæde til vandtårnet, og kan svinges ned til lokomotivernes vanddragt ved påfyldning af vand. Selve vandtragten fremstilles af et stykke rundt plastic, der foroven varmes let over et stearinlys, så tuden kan formes. For at kranen kan vippes op og ned, anbringes et stykke ventilgummi forneden i kranen, og stikkes ind i tårnets mur. Ophænges med et stykke tynd sytråd, der fastgøres i tårnet. Og damplokomotiverne kan nu tage vand.

Bemaling

Selve murvæggene skal være af gule sten med et skær af rødt over sig. Anvendes 24-gul med et par dryp 60-rød samt et par dryp 29-brun (Humbrol) skulle man ramme farven nogenlunde. Selve det træbeklædte cisternehus males med 73-rød. Det samme gælder vindskeder og døren i gavlen på murstensbygningen. Vinduerne males hvide, mens alle tag - og depotbygningen - belægges med tagpap (smergellærred). Vandkranen males 64-grå.

God vandpåfyldning!

TA



Det lille trekoblede O&K-lokomotiv B.5 tager en hvilepause, mens et motorlokomotiv rangerer med tomme roevogne ved Højbygård (foto Svend Jørgensen). Byggevejledning til lokomotivet følger i næste nummer.

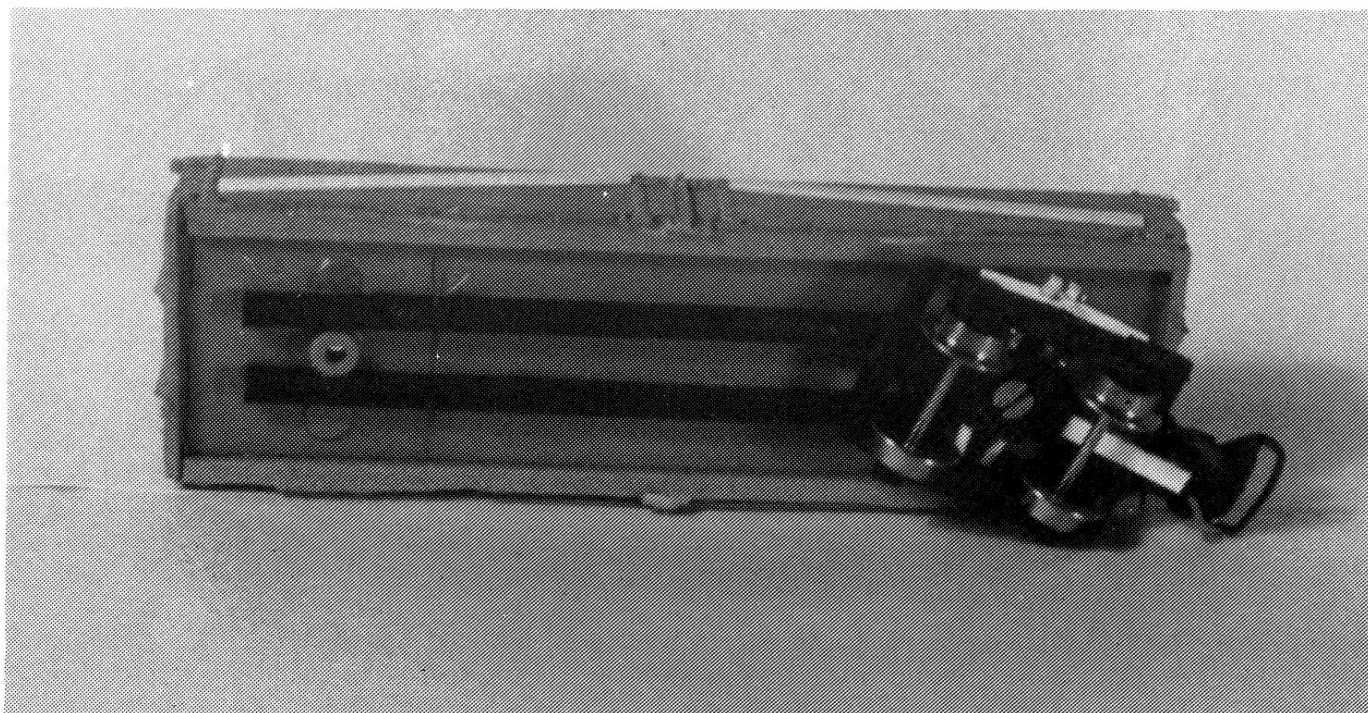
Byg et roebanetog i HO

af John Poulsen

Landets største private baneselskab var roebanerne. I 1941 havde roebanerne et samlet banenet på over 600 km, omkring 50 damp- og motor-lokomotiver og mere end 3000 vogne! Mærkeligt nok har disse baner aldrig haft jernbaneentusiasternes store bevågenhed, men det rådes der nu bod på. For roebanerne skildres i banebøgers nye udgivelse »Roebaner« af Svend Jørgensen, Tom Lauritsen og John Poulsen, og her er megen inspiration at hente i bl.a. de mange billeder. Også på modelområdet har roebanerne været lidt oversete, trods de modelmæssigt indlysende fordele: Som smalsporsbaner »fyl-

der« de mindre og original-sporvidden på 700 mm kan rimeligt eftergøres som 9 mm i HO, hvorved en række industrimodeller m.v. kan benyttes. Og roebanen kan sagtens udgøre »temaet« for et helt anlæg, for ved sukkerfabrikkerne var der store »rangerbaneanlægg«, remiser, værksteder m.v. Men omvendt kan en stump roebane også bare have den funktion at skabe liv i et hjørne af anlægget. Og endelig passer roebanerne tidsmatematisk hvorsomhelst mellem 1910 og 1967!

For at råde bod på »oversetheden« følger derfor her en beskrivelse af en rimelig nem



Den ændrede vognbund med forstærkninger og ændret bogie.

ombygning af industrimodeller til et dansk roetog - ikke 100% korrekt i alle mål, men absolut acceptabelt. Specielt hvad angår vognene er det en fordel at anvende ombygningsmetoden i stedet for at starte fra bunden, da der helst skal en del vogne (min. 6-8 stykker) til at få toget til at »se ud af noget«. Praktisk taget alle roebanerne med lokomotivdrift - en del havde kun hestedrift - anskaffede fra omkring århundredskiftet ensartede bogievogne, med kun få afvigelser m.h.t. bogietyper og andre detaljer. Den følgende byggevejledning gælder derfor den mest udbredte standardtype, karakteristisk ved de skrå forstærkninger af vognsiden og det »højbenede« udseende.

Roevognen

Udgangspunktet er et byggesæt fra det engelske firma Dundas, som producerer en række byggesæt til smalsporvogne i HOe (9 mm sporvidde) med det engelske War Departments feltbanemateriel fra 1. verdenskrig som forbillede. De forhandles af »PÅ SPORET«, og sæt nr. DM 18 er en »War Dept. Class D Dropside Bogie Open Wagon«, plastik-støbt i meget fin kvalitet.

Af dette sæt kan man ved en beskeden indsats med skalpel, plasticard m.v. på et par ti-

mer fremstille en rimelig model af den typiske danske roebane-bogievogn, målmæssigt godt 10% for lang, men optisk ganske rimelig.

På hver langside fjernes forsigtigt med skalpellen nr. 2 og nr. 5 flad-jern og sprængværket på vangen samt 4 små plader med to bolthoveder. Ligeledes fjernes på gavlene vinkeljernene ved hjørnerne, og overalt, hvor der er fjernet noget, opridses plankerne. Endelig anbringes 2 mm brede 0,25 plastik-strips som skråafstivninger på vognsiderne. På de fleste roevogne var gavlene 4 brædder høje, og den optiske virkning af modellen bliver bedst når den bygges med høje gavle. Størst stabilitet fås ved - når vognkassen samles - at anbringe den støbte gavl 1 brædt »for højt«, og så lave en ny »pufferplanke« af plasticard, ligesom L-jernene forlænges nedaf med passende plasticstrips.

Bogiecenerafstanden på Dundas-modellen er for stor og skal reduceres ved at bundpladen overskæres efter det 4. brædt efter centerhullet i begge ender. De to »stumper« med centerhuller drejes 180 grader og limes sammen med midterdelen, og på undersiden anbringes som forstærkning - og for at hæve vognbunden - to plastikstykker af

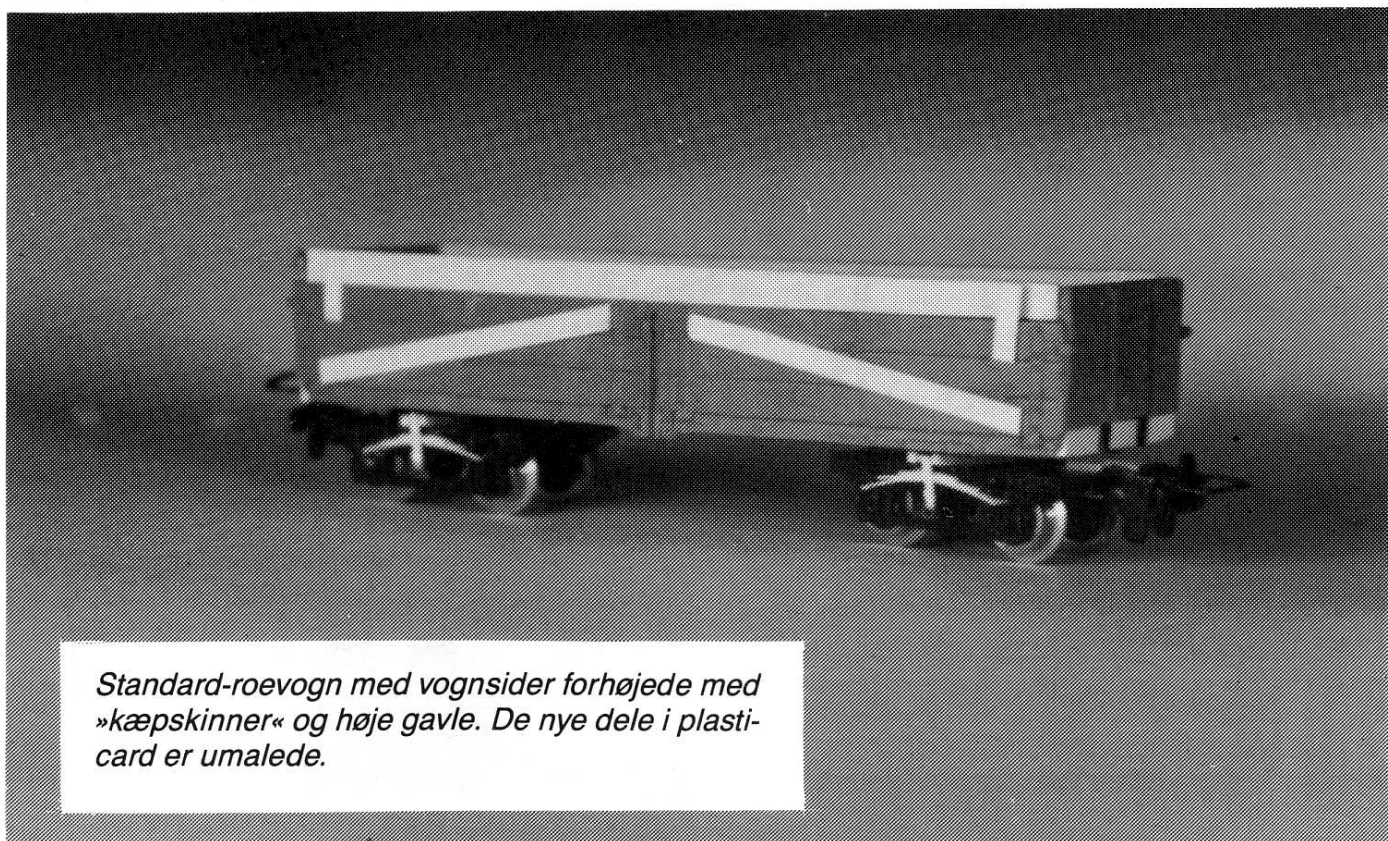
2 x 2 mm tværsnit. Herefter kan hele vognkassen samles.

Bogierne skal udstyres med koblinger, og på roevognene sad koblingerne på selve vagnens endestykker, men det er temmeligt vanskeligt at eftergøre i model. Derimod er sættet beregnet til at man benytter Bemokoblinger (medfølger *ikke*), som monteres på selve bogierne, og de illuderer udmærket. Efter at disse er anbragt iflg. byggevejledningen, skal bogierne udstyres med de karakteristiske bladfyedre. Disse fremstilles af tre 1 mm brede 0,25 plasticstrips, som tilskæres i passende længder (ca. 5, 8 hhv. 12 mm) og limes oven på hinanden efter at være trukket over en bordkant, så de buer opad. De limes derefter på bogiesiderne, hvor de samtidig dækker over modellens diminutive fyedre over akselboksene. Spændbåndet på midten af bladfyedrene markeres med en lille stump plasticstrip, og ovenpå bogien limes to stykker let buede 0,5 x 0,5 mm plastikstrips. De limes på, så de buer uden om drejepunktet, og de skal illudere den kraftige svingbjælke som roevognene var udstyret

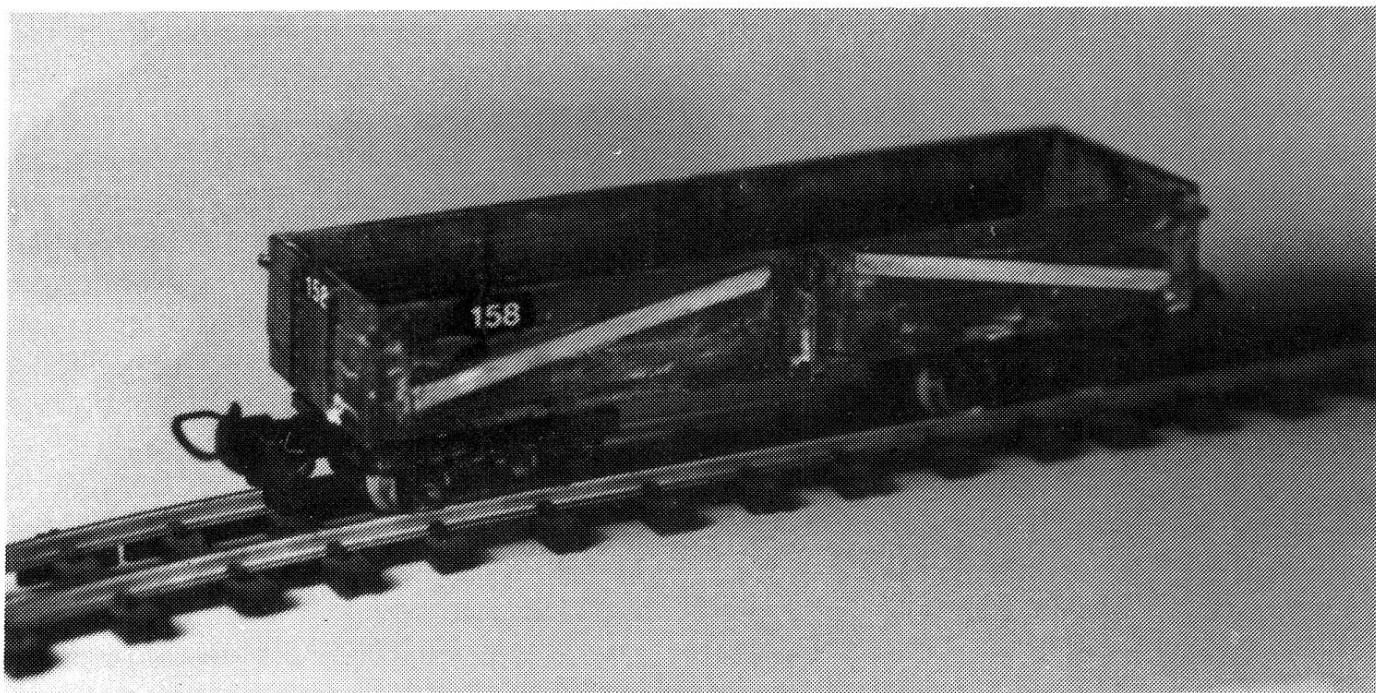
med, og som gav vognene det karakteristiske »højbenede« udseende.

Hvor akseltrykket - og trækraften tillod det, forhøjedes vognsiderne på roevognene med et løst brædt - kaldet »kæpskinne« - så de kunne rumme mere. Den optiske virkning af modellen forbedres faktisk ved anbringelsen af det ekstra brædt, idet vognen ikke virker helt så lang. Kæpskinnen fremstilles af en stimmel 1 mm plasticard i 3 mm bredde, som limes oven på siderne, dog med 0,5 - 1 mm slip til gavlene (det var jo løst påsatte brædder). Som støtter anbringes på såvel yder- som inderside 2 mm brede 0,25 plasticstrips, som skal gå til underkanten af det øverste brædt på den oprindelige vognside og skal sidde lige inden for jernforstærkningerne nærmest gavlene.

Modellen skal males i forskellige jordbrune nuancer og derefter »svines til« med flødefarvet/grå-brun, tynd maling for at få det rigtige »brugte« udseende, som ikke mindst skyldtes kørslen med roeaffaldet. For udover kørslen med roer til fabrikkerne, varetog roebanerne transporten af næsten lige så



Standard-roevogn med vognsider forhøjede med »kæpskinner« og høje gavle. De nye dele i plasticard er umalede.



Model af standard-roevogn med lave gavle og uden »kæpskiner«. Færdigmalet og - hvad der er vigtigt - godt »tilsvinet«.

mange vognladning roeffald, hhv. kalkslam, til foder h, hhv. jordforbedring.

De to skrå afstivninger på siderne var siden begyndelsen af halvtresserne malet hvide (reelt var de dog oftest også gode tilsmudsede), for at vejfarende bedre kunne se togne, som ofte også kørte efter mørkets frembrud. Roevognene bar numre, som siden 2. verdenskrig var malet i hvidt på sort bund på det 3. brædt fra neden midt på gavlene og tv. på vognsiderne. Numrene var i reglen 3 cifrede,

i de sidste år på Lolland dog 4-cifrede, og de fremstilles lettest med hvide »gnubbetal« i 6 punkt (grafisk måleenhed) størrelse.

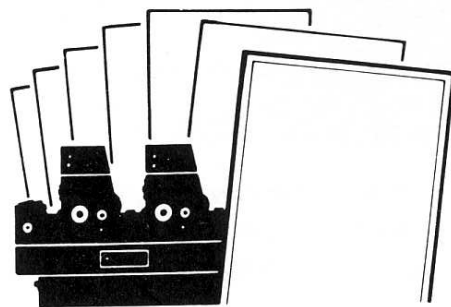
Roelasten kan fremstilles af granuleret kork i passende (ca. 2 mm) diameter, som limes på en »falsk« bund af pap, og der skal helst være højt læs på!

Næste gang bringes en artikel om bygning af et roebanelokomotiv ved ombygning af et Liliput smalspors-lokomotiv.

**offset
bogtryk
kopiservice**

03 73 20 72

ii reklame & tryk
Strynøvej 19 • Næstved



... 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, Hl, Hu, J, Kd, Ki, LGB, Lm, M, Me, Mj, No, P, Pe, Pi, Pl, Pm, Pr, Ri, Ro, T, To, V, WM, Wi. Endvidere Walthers, Rai-Mo, Train-Rosou, UGJ.

PÅ SPORET

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

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

Togkælder

Lammestrupvej 4 • 4140 Borup
Tlf. 03 62 75 82

Ar, Bk, Bu, Et, F, Fa, He, Hl, Hu, Ki, LGB, Lm, Li, M, Me, Mj, P, Pe, Pi, Pl, Pr, Ri, Ro, V, Ve, WM, Wi.

TOGcentret

Strandvejen 140 . 2900 Hellerup
Tlf. 01 62 55 92

Ar, Be, Et, F, Fe, Fa, Hi, Hl, 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, Bu, Dmc, Et, F, Fa, He, Hi, Hl, Hu, Ki, LGB, Lm, Li, M, Me, Mj, P, Pe, Pi, Pl, Ro, Sa, T, To, V, WM, Wi.

Bamses Leg og Hobby

Vestcentret • 7000 Fredericia
Tlf. 05 91 09 65

Ar, Be, Br, Bu, Et, F, Fa, He, Hi, Hk, Hl, 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, F, Fa, He, Hi, Hk, Hl, Ki, Lm, Li, M, Mj, No, P, Pe, Pi, Pl, Pr, Ro, Sa, V, WM, Wi.

ASTORIA Model Hobby

Vejlebyvej 18 . Vejleby Gl. Skole
4970 Rødby. Tlf. 03 90 83 07

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

Næstved Frimærkehandel

Østergade 30, 4700 Næstved
Tlf. 03 72 32 58

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

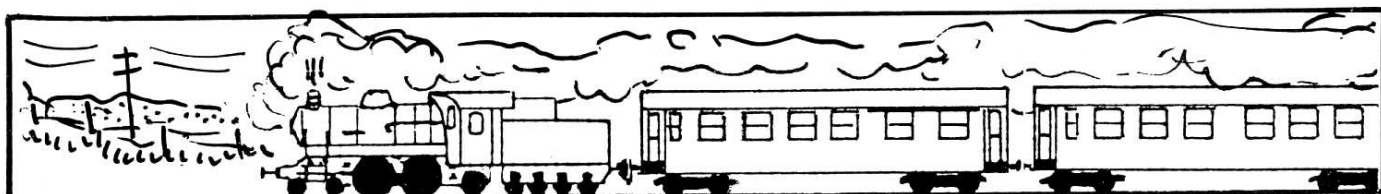
Trinbrættet

Rugmarken 95
Bleggårdsgade 14, 7100 Vejle 8520 Lystrup
Tlf. 05 83 75 75 Tlf. 06 22 22 95

Ar, Bk, Bu, Et, F, Fa, He, Hl, Hu, J, Ki, Lm, Li, M, Mj, P, Pi, Pl, Pr, Ri, Ro, T, To, Wm, Wi.

Aladdin

Sct. Jørgens Bjerg 10 . 4400 Kalundborg
Tlf. 03 51 27 66





Vue ud over Roskilde Stationsterræn med omgivende bygninger i 1850. Forrest ses godsbanebygningen, og i venstre side lokomotivdrejeskive ved remisen. Til venstre bl.a. savværk (ombygget fra POLA-samlesæt), og i baggrunden Hotel Løven.

... mest for landskabs- og husbyggere

Roskilde Station anno 1847-64

Følgende artikel er primært beregnet for mj'ere, der dyrker tilbehørsbygning eller som interesserer sig for den efterhånden meget udbredte mj-hobby, kaldet diorama-anlæg. Et dioramaanlæg bygges som regel på grund af pladsmangel, og tager udgangspunkt i et bestemt stationsforbillede med sporanlæg og omgivende bygninger. Tidsperioden kan frit vælges. Nogle vælger at dække et helt årti, mens andre foretrækker et bestemt år. I alle tilfælde kræves et større research-arbejde. Roskilde mj'eren Jørgen Noe har for Roskilde Museum bygget Roskilde Station som bunden opgave, der gik ud på at dioramaet skulle vise stationsterrænet i årene 1847-64, gældende både bygninger og det rullende materiel. Vi har

besøgt anlægget, der i det sidste halvår har været udstillet på Roskilde Museum, og taget fotos af det meget flotte arbejde.

Jørgen Noe har beredvilligt fortalt, hvordan han har grebet opgaven an, og vi håbet at mj'ere vil få inspiration til at bygge **deres** lokale stations-miljø som diorama. En sådan opgave er lige så spændende som at bygge et anlæg, hvor hovedvægten er lagt på drift af jernbane.

Research

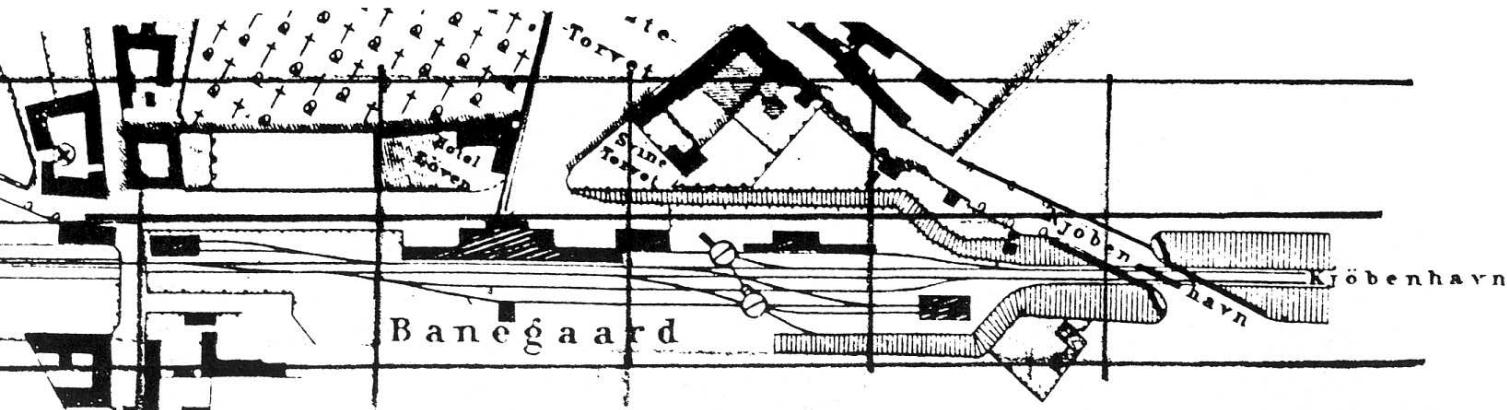
Først og fremmest skal man igennem en større research for at finde oplysninger om bygninger m.v. Jørgen Noe har brugt en masse kilder, hvor vi bl.a. kan nævne nogle



Godsbanestationen i forgrunden, og remise med kulgård og drejeskive i baggrunden.



Roskilde Stationsbygning set fra Hovedindgangen. De to små huse er acciseboder (bytold), der ophørte 1850. Stationen er industri-samlesæt (Kibri) ombygget til Roskilde Station og er 100 pct. korrekt.



Udsnit af originalkort over Roskilde, visende sportsterrænet på Roskilde Station. Dette og det omgivende miljø er eftergjort af Jørgen Noe som diorama, udstillet sommeren 1987 på Roskilde Museum.

hjælpemidler:

- kort over Roskilde ca. 1850 fra ældre lokalhistorisk bog
- lokale årbøger. J. Noe har bl.a. anvendt »Roskilde Jul«
- tegninger fra DSB
- gamle postkort
- udskrifter fra brandforsikringsprotokoller
- tegninger fra Jernbanemuseets katalog
- særskrifter og oplysninger fra

LOKOMOTIVET (glæder os, at vi også kan bruges her!

- oldtimere i Model, af Guldbæk.

Dette var blot nogle af de mange kilder, Jørgen Noe har måttet tage i anvendelse for at bygge dioramaet. Kildematerialet er stillet til rådighed af Roskilde Museum, Lokalhistorisk samling, Jernbanemuseet i København og Odense, Roskilde Station, DSB's arkitektafdeling m.v.

— Vi er Fredericias

NY HOBBYFORRETNING

— Vi fører

ALLE KENDTE MÆRKER

— Vi vil forsøge at få
en del specielle
ting hjem!!!

Bamse's Leg og Hobby
VESTCENTER
TLF. 05 91 09 65





Spidsgavlede KA-vogne og IC-vogne (lukkede brune) ved godsbanegården. De åbne vogne er ved at blive læsset.

Bygning

Anlægget er opbygget på spånplademoduler, 60 x 120 cm (12 mm tyk), og snittet er vist på hosstående sporplanstegning af det udsnit, som er opbygget. Oven på pladerne er terrænet lagt med styrolitplader/blokke (Flamingo), som er skåret og brændt i facon. Kuperet terræn er eftergjort med spartelpulver (polyfilla).

Brostenene er fremstillet ved at opvarme de fine styrolitplader med en varmepistol. Herved smelter eller krakelerer materialet så det kommer til at ligne brosten (»bobler op«) i meget realistisk udseende. Derefter er malet med Allak vandfarve, iblandet lidt kunstharplaklim for at kunne binde på plastmateriale m.v.

Bygninger: Døre, vinduer og tegltag er diverse løsdele fra Kibri og Faller. Figurerne er fra Preiser katalog-nr. 334, slebet til i dansk ud-



Model af signalpost med optisk telegraf. Bemærk opstablede brædder, kasser m.v., som giver ægte miljø.



seende. Det samme gælder dyr og køretøjer, hvor Preiser er hovedleverandør. Godsbanestationen er Kibri kat.-nr. B-9462, let ombygget. Savværket er bryggeri fra POLA kat.-nr. 806, også meget let ombygget.

Selve Stationsbygningen på Roskilde Station er Kibri kat.-nr. B-9520, skrottet til ukendelighed, hvorefter delene igen er samlet til korrekt udseende af Roskilde Stationsbygning. Vægge, tag, vinduer, døre m.v. fra byggesættet er anvendt, og den færdige model er 100 pct. korrekt både i udseende og målestoksforhold.

I øvrigt er dioramaet opbygget således, at jernbanenære bygninger er skala 1:87, mens fjernere bygninger er fremstillet i skala 1:100 eller deromkring.

Til bygning af huse omkring Stationsbygningen er anvendt murstensplader Vollmer 6042-pap, Kibri 4122-plastik, murstenspapir fra Faller N 2568 (bemærk, skala N til HO, idet det normale HO-papir har for store mur-

sten!) Tagrender og nedløbsrør er fra »restkassen«.

Endvidere er anvendt masser af savsmuld, indfarvet islandsk mos til træer og buske - og 5-6 »stiltræer« fra Kibri.

Til bemaling er anvendt farver fra Humbrol, Precision Paints og »PÅ SPORETS« tørfarver til patinering.

Det rullende materiel: Plasticard 0,5-0,75 til 1,5 mm glat og rillet. Endvidere lister, hjul og akselbøjler. På anlægget ses IC- og spids-gavle KA-vogne.

I toget oprangeret foran stationen ses Odin, der er ren selvbyg fra Jørgen Noe's hånd. Person- og postvogne er fra LOKOMOTIVET's særskrift nr. 3 »AA-vogne i virkelighed og Model« og selvbygget af plasticard.

Vi vil her ikke gå nærmere ind i bygning af det rullende materiel, idet vi håber at Jørgen Noe vil tilsende os en artikel om bygning af disse nydelige vogne.

Og så lader vi ellers læserne nyde synet af det flotte diorama.

TA



STOP

- SÅ ER DER NYT:

KØRER DU???:

**ROCO
MINITRIX
TRIX
HAMO**

**RIVAROSSO
JOUF
PIKO (Østtysk)
LILIPUT
LIMA
NWSL (AMK)**

»HO« & »N«?

»N«?

»HO«?

**»HO« Märklin
jævnstrøm?**

»HO« & »N«?

»HO« & »HOE«?

»HO« & »N«?

»HO« & »HOE«?

»HO« & »N«?

Alle skalaer, selv-
kørende boggier og
gearsystemer?

SIDSTE NYT!
Også Wiking
modelbiler!

Så går du til din lokale Hobbyforretning og bestiller hvad du skal have. Post Hobby Service har sikkert allerede leveret til netop din lokale hobbyforretning (ellers bestiller den det gerne hjem).

Vi sælger ikke detail, men oplyser gerne om nærmeste forhand-
ler.

Vi prøver at forsyne lille Danmark med det modeltog, som »DU«
gerne vil have og som danske modeljernbanevenner ønsker, gen-
nem et net af seriøse danske hobbyforretninger.

Henvend dig trygt til din lokale hobbyforretning og bliv positivt
overrasket over udsalgsprisen.

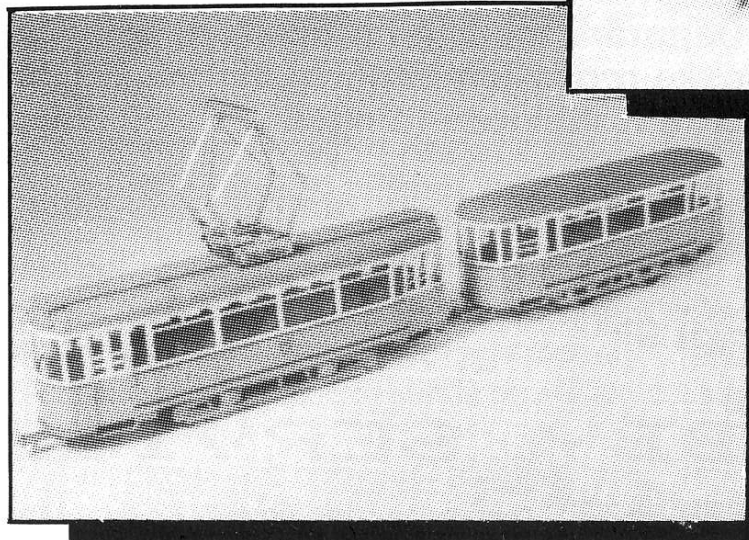
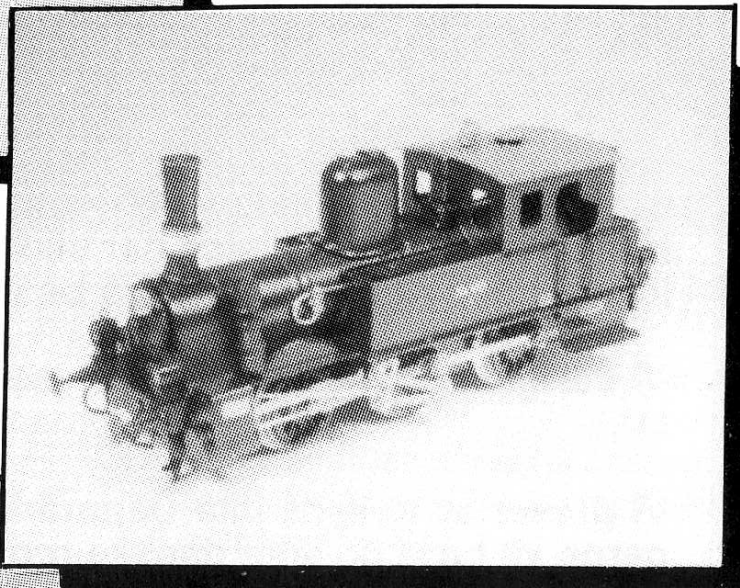
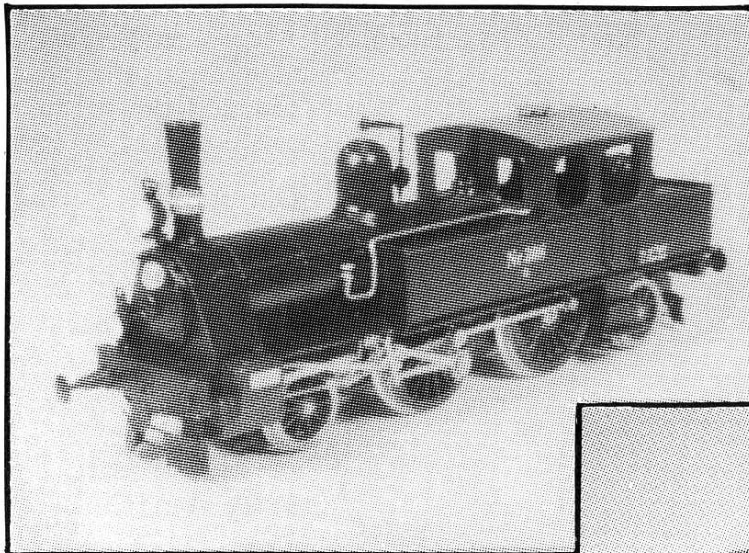
Du henvender dig også trygt til:

**POST HOBBY SERVICE
POSTBOX 145
DK-8900 RANDERS**

TELEFON 06 42 02 85

Det er os med det store udvalg!

Felix Models

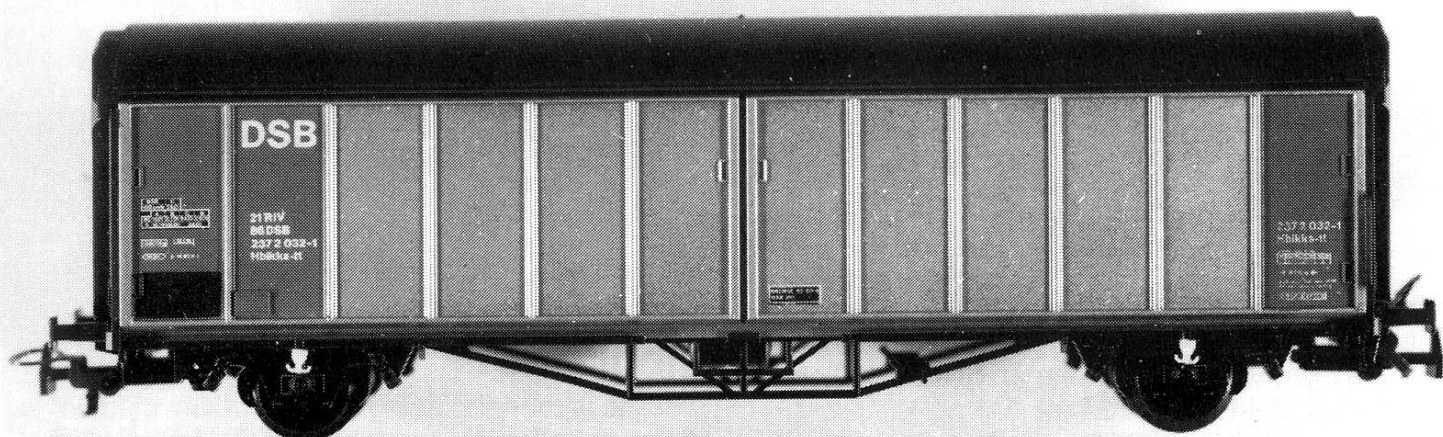


*... for
fremtiden*

POSTBOX 2088 - 8240 RISSKOV - DANMARK

06 15 44 09

VI HAR HØRT OG SET...



DSB Hbikks-tt i skala HO

... så er den her! Alletiders danske model i skala HO, der simpelt hen siger spar-to til alt. For første gang nogensinde foreligger en industrimodel af en godsvogn, der i udseende, mål og litrering svarer nøje til forbilledet, i dette tilfælde DSB's lukkede godsvogn litra Hbikks-tt, helt nøjagtig nr. 237 2 032-1.

Vognen foreligger i komplet færdig bemaling i korrekte farver, nemlig aluminiumsfarve og moderne godsvogsbrun.

Alle mål er - så vidt, vi kan kontrollere - helt i overensstemmelse med virkeligheden, og alle detaljer er med, lige fra små håndbøjler til færgekroge. Eneste »uoverensstemmelse« mellem forbillede og model er placeringen af adressepladen. Den er på modellen forskudt en anelse!!

Så hvis ikke dette bliver en succes hos danske mj'ere, så er der ikke noget, der gør det. Køb den, og blev overbevist. Og læg mærke til prisen, kr. 85,-. Den kan alle fordøje uden besvær! Vi håber at samarbejdet mellem Klein og de danske modelbaneforretninger vil fortsætte og resultere i sådanne rigtige modeller, og ikke tillempede udenlandske industrimodeller. Hvor modellen kan købes fremgår af annoncen andetsteds i bladet.

Spændende transferyheder for bilfolket i skala 1:87

Til enhver »velassorteret« moderne modeljernbane hører under alle omstændigheder diverse biler fra DSB. De fleste mj'ere kan nok uden al for megen besvær finde industrimodeller, der ved simpel ommaling kan blive til DSB-biler af den ene el-

ler anden slags. Men problemet opstår først når modellerne skal udstyres med påskrifter. Som regel har man måttet anvende de meget dyre hvide bogstaver fra Letrasæt... i hvert fald indtil nu! Påskriftproblemet er løst ved hjælp af spændende nye transfers, udgivet af Smiths Legetøj og Hobby, København. Bliver det en succes, er det tanken at fortsætte udgivelsen af transfers til automobiler. I første omgang har Smith's forsøgt sig med et sæt transfers til DSB-vekselladvogne, der i model fås færdige fra Herpa, og kun kræver en gang ommaling i rød, hvorefter transfers kan påsættes.

Man har valgt transfers fra DSB-biler i et godsdesign, som blev indført omkring 1984-85, således at den moderne godsbanegård kan komme til at se virkelighedstro ud. Et eksempel på moderne design og prøve på hvilken model, som kan fremstilles, fremgår af hosstående foto.

Til grundmodel for DSB-stykgodsvogn med veksellad, kan anvendes 3 Herpa-modeller. Den ene model er Herpa katalog nr. 820 017 (MAN 26.240 DFS) enkeltrækker, mens den anden model er Herpa katalog-nr. 859 010 MAN-trækker med anhænger, der begge har den på billedet viste presenning-montering. En 3. mulighed er Herpa katalog-nr. 859 002 Schenker-MAN. Indbyrdes kan førerhusene byttes om, således at man kan få de fleste typer af DSB's vekselladtrækkere.

Transferarket indeholder komplet sæt påskrifter til nævnte MAN-vogne med anhænger, og er fremstillet i virkelig fin kvalitet. Og let at arbejde med under påsætningen.

Endvidere indeholder arket en hel del numre og små DSB-påskrifter til DSB's biler fra baneafdelingen (Bafd), og det er således muligt at fremstille diverse VW-udgaver af de små biler, man dagligt ser overalt i Danmark. Grundmodellerne til disse



biler er heller ikke vanskelige at få fat i, da det drejer sig om gængse industrimodeller. Ombygninger og grundmodeller fremgår bl.a. af tidligere numre af LOKOMOTIVET (nr. 5, 6 og 12).

Et ark transfersæt til DSB-vekselladskøretøj indeholder komplette påskrifter til en vogn med anhænger; DSB-logo, nummerplader og Bafd-påskrifter til 5 biler samt farvefoto af nævnte MAN-lastvogn, og koster kr. 40,- pr. sæt excl. grundmodel.

Smiths Legetøj og Hobby

»Buen«

Vester Farimagsgade 1

1806 København V

Tlf. 01 12 07 72

**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

Nyhedsbrev fra trinbrættet

Jyderne er modelmæssigt helt på forkant med udviklingen inden for modeljernbaneområdet. Det har de nu altid været, men det nye er, at man ligesom i det storkøbenhavnske område og visse provinsbyer øst for Storebælt nu er begyndt at **forhandle** løsdele til brug for modelbanefolket. Indtil fornylig var jyderne henvist til at »drage den lange vej« til København for at finde, hvad de søgte til bygning af modeller. og det er jo ikke hver dag, dette er muligt.

I Lystrup og Vejle er derfor oprettet »trinbrætter« til varetagelse af mj'ernes interesser. Bestyrerne af disse små, men vigtige steder for publikum er i Lystrup, Mads Sjøner, kendt og dygtig modeljernbanebygger gennem mange år, og i Vejle, Viggo Hejlesen, ivrig lokalkendt dyrker af jernbane i virkelighed såvel som i model.

Firmaerne drives på fritidsbasis, og har begrænset åbningstid. Til gengæld har man et stort udbud af alt, hvad en mj'er kunne tænke sig at bruge, lige fra værktøj til bittesmå løsdele fra Gremomodeller.

Grundet begrænset åbningstid har »trinbrætterne« fundet det rigtigt at formidle de rare sager pr. postordre hvis dette ønskes, og til det formål har man udsendt nyhedsbrev til »alle« interesserede. Da de fleste mj'ere nok endnu ikke er i besiddelse af dette nyhedsbrev, kan det fås ved indsendelse af svarkuvert A4 og porto kr. 3,80.

Nyhedsbrevene vil blive tilsendt regelmæssigt, og de er nok et studium værd, idet alle løsdele er gengivet billedligt i kataloget. Og det er værktøjet forresten også. Det er en god idé, at man således kan se, hvad man får for pengene. Vi kan f.eks. nævne at samtlige GREMO-modeller er gengivet som silhouet i bedste stil kendt fra LOKOMOTIVET. Værktøj er gengivet 1:1, således at man kan se størrelsen på det hele, lige fra urmagersav til mindste Eureka-bor.

Ud over løsdele føres modeller og andre dele fra bl.a. PÅ SPORET, LIMA, Electrotren, Günther, Felix o.m.a. med angivet pris. Er man seriøs model-

bygger, bør man straks skrive efter nyhedsbrevet. Der er masser af spændende ting at finde i kataloget i format A4 (15 sider), og fås ved henvendelse til

Trinbrættet
Bleggårdsgade 14
Tlf. 05 83 75 75
7100 Vejle

Trinbrættet
Rugmarken 95
Tlf. 06 22 22 95
8520 Lystrup

... der kom en vogn med posten

... og hvilken skøn vogn! En ægte periode III-vogn, nemlig DSB litra PB, en af de mest almindelige åbne vogne hos etaten gennem mere end 40 år. På hosstående foto ses vognen, der kan købes færdigbygget hos Vagn Holstein, Holte, som selv er mester for bygningen.

Han tilbyder den færdigbyggede model til læserne i et meget begrænset antal. Bemærk, begrænset antal. Det er nemlig Vagn Holsteins Hobby, og han vil ikke gå ind i direkte fabrikation af vognen. Den kan erhverves for kr. 146,- pr. stk. Vognkassen er selvstøbt af gennemfarvet brun polyurethan, og fremviser meget fine detaljer, lige fra lygteholdere til meget fine krydsknækkede døre og nitter på stolper. Vagn Holstein gør opmærksom på, at vognen - da den er bygget på en ROCO-standard-

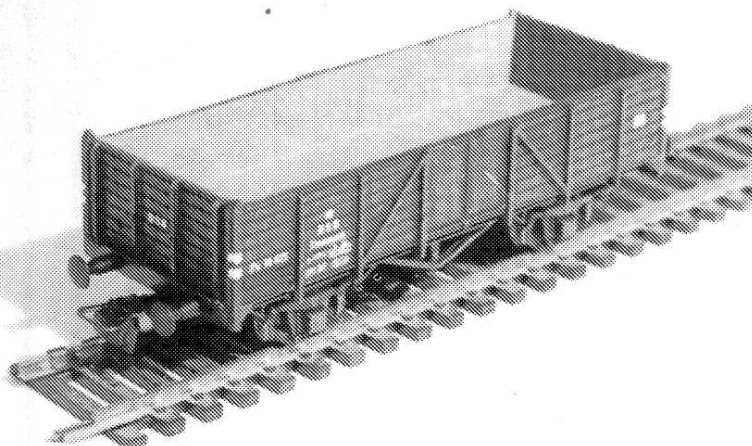


Foto af den smukke PB-model, der udbydes til salg i begrænset antal til LOKOMOTIVETS læsere. Vognkassen er støbt med fine detaljer. Under vognen er en standard-ROCO-undervogn med 4500 mm akselafstand, hvilket bevirker at denne ca. er 4 mm for kort i forhold til forbilledet. Det optiske indtryk er umiddelbart helt korrekt. Se selv!

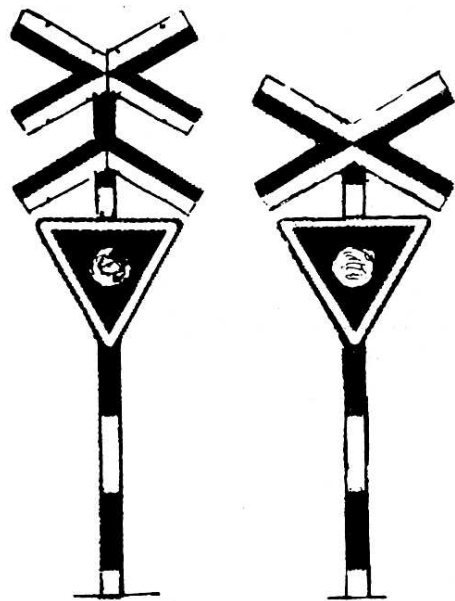
vogn - kun har 4500 mm akselafstand. Det synes vi ikke personligt betyder noget, idet vognkassen er fremstillet, så den rent optisk ser korrekt ud. Vognen mangler endvidere trin og håndbøjler, men dette kan mj'eren så selv hygge sig med at påsætte.

I første omgang udbydes 20 stk.'s vogne til salg, og går salget godt vil der blive produceret yderligere 20 stykker, ligesom der vil blive fremstillet vognkasser, så man selv kan påsætte disse på andre undervogne.

Vi bør måske lige nævne, at følgende vognumre kan fås: PB 10 744, 10 887, 10 999, 11 355 og 11 412.

Interesserede kan henvende sig til

Vagn Holstein
4840 Holte
Telefon 02 42 15 86 efter kl. 18.30
Giro 7 55 18 27



Elektronisk nips fra WM

Detaljer på anlægget pynter gevaldigt. Det ved vi alle. Og når det er muligt at pynte med noget rigtigt dansk, så hvorfor ikke gøre det?

WM har udvidet sit signalsortiment med virkende lyssignaler, beregnet for advarselsblink for trafikanter ved skæring mellem jernbane og vej. Signalet fås i to udgaver, nemlig enkeltsporet jernbanestrækning og flersporet strækning (dobbeltspor m.v.)

Signalerne er 100 pct. virkelighedstro, både i farve og størrelse 1:87. Det er ikke så mærkeligt, idet signaltavle og kryds begge er fremstillet i foto-tryk direkte efter virkelighedens skilte, monteret på T-jern.

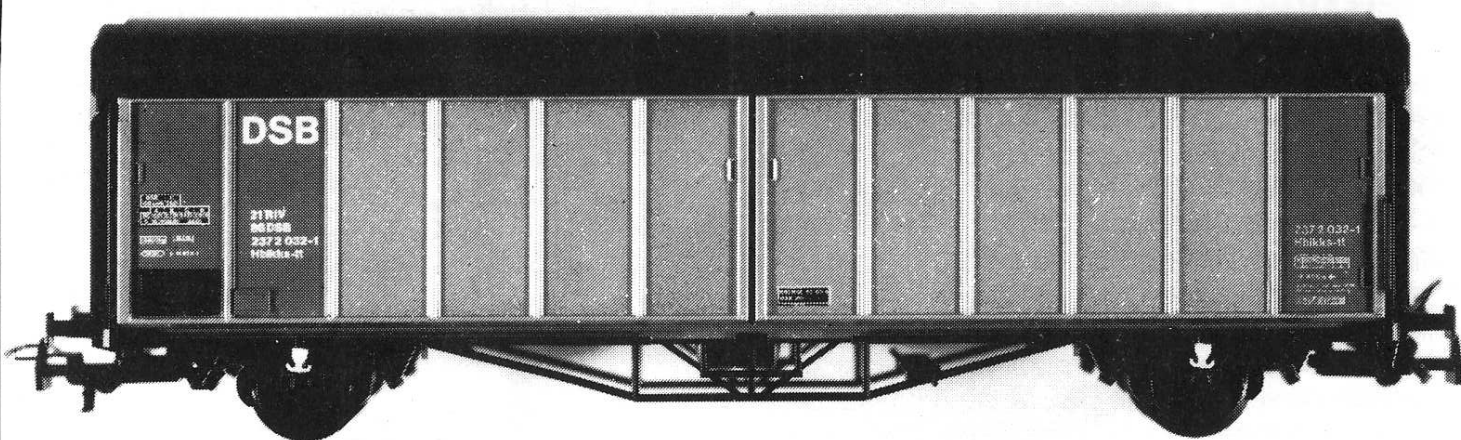
Signal til enkeltsporet jernbane koster kr. 59,-, mens det dobbeltsporede koster 65, begge i skala HO. Signalerne findes endnu ikke i skala N.

Produktet kan købes hos sædvanlige forhandlere af WM's program.

**DIN & MIN
Hobby**

BUDDINGEVEJ 229 · 2860 SØBORG · 01565232

SÅDAN!



**–HVIS DU IKKE KUN VIL NØJES
MED NOGET DER BARE LIGNER
EN DANSK Hbikks-tt.**

KUN KR. 85,00 da det jo ikke koster
ret meget mere at
gøre en model korrekt!

SKABT AF DIN & MIN HOBBY OG KLEIN MODELLBAHN.

OG KAN KUN KØBES HOS:

DIN & MIN HOBBY
Buddingevej 229
2860 Søborg
01565232

TRINBRÆTTET
Bleggårdsgade 14
7100 Vejle
06837575

TRINBRÆTTET
Rugmarken 93
8520 Lystrup
06222295

REMISEN
Østerbrogade 10
4800 Nykøbing F
03856088

VI GØR MERE FOR DIN HOBBY – DET ER VORES HOBBY!



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

LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved.

Der er en forklaring på alt - men det er ingen undskyldning!!!

*Jeg har i den senere tid rigtigt haft tid til at gen-
nemgranske jeres blad (og bygge i eksprestogs-
fart), men jeg har fundet nogle ting, som I har lovet
at bringe i bladet, men som alligevel ikke er dukket
op. Hvorfor det? Det gælder bl.a. IB-godsvogn,
AB-personvogn, R-maskine, HFHJ C28 (3-aks-
let), electrificering af modelbanen, pumpehus,
Søborg Vandværk m.v.*

*Aktiv modelbane-hilsen fra
Allan Jensen · 2100 København Ø*

LOKOMOTIVET: Det skyldes flere årsager, at love-
de artikler ikke kommer med. En artikel må ofte
udskydes, når der f.eks. dukker en annoncør op i
sidste øjeblik, eller en bygget vogn er blevet foræl-
det vedr. byggemetoden, således at en up-to-date-
metode må tages i brug ved nybygning. HFHJ
C28 var lovet for længe siden, men inden vi fik fo-
tograferet modellen, var byggemetoden »foræl-
det« og limen havde opløst vognen til »smulder«.
Altså, forkert lim og forkert byggemateriale, så
Claus er i gang med at bygge en ny vogn.

Søborg Vandværk og pumpehus følger snarest,
men da artiklen med illustrationer er forholdsvis
omfattende, må den »indrangeres«, når der bliver
plads.

Men alle lovede artikler vil komme. Det gælder og-
så electrificering a la DSB og EA-byggebeskrivel-
ser. Hav tålmodighed! (IB-byggebeskrivelse blev
bragt i nr. 15).

I øvrigt tak for brevet til Allan Jensen.

DANSK · MODEL · FORLAG

HVORFOR DOG VENDE TIL 1989?

Allerede NU kan du finde mere end 50 danske nichemodeller
samt litrering og modelmål på mere end 300 danske industrimo-
deller i str. H0.

Selvfølgelig i:

fra 40'erne til 80'erne

BOGEN FOR MJ'EREN OG SAMLEREN

Bogen der i skemaform viser dig:

- Årstal, katalognr., epoke, litrering, modellens mål samt modelmål for hver enkelt industrifremstillet dansk model side 40'erne i str. Z, TT, N, H0, 0 & IIm.
- Småserier.
- Byggesæt i str. H0.
- Skubbetog.

- Litreringsnøgle samt modelbedøm-
melse for alle industrifremstillede
modeller i str. H0.

En let måde at finde ud af hvilket
firma der har lavet et bestemt litra.

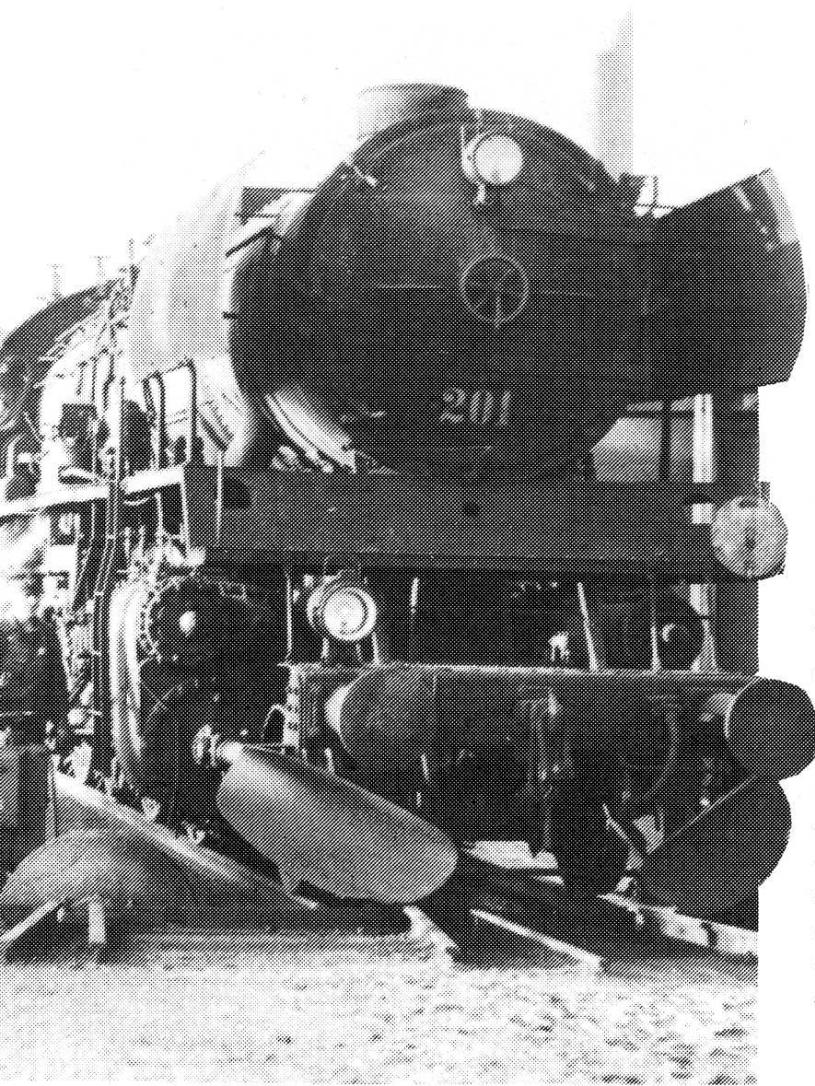
A4-format med lærredspræget omslag.

80 sider med ca. 70 illustrationer.

**PRIS KUN
KR. 95,-.**

Køb bogen hos din lokale MJ-forhandler.
Send kr. 3,80 for yderligere information til:
Torben Ziegler · Nørrebred 19 · 2625 Vallensbæk

UDKOM
I OKTOBER



DSB litra T og N

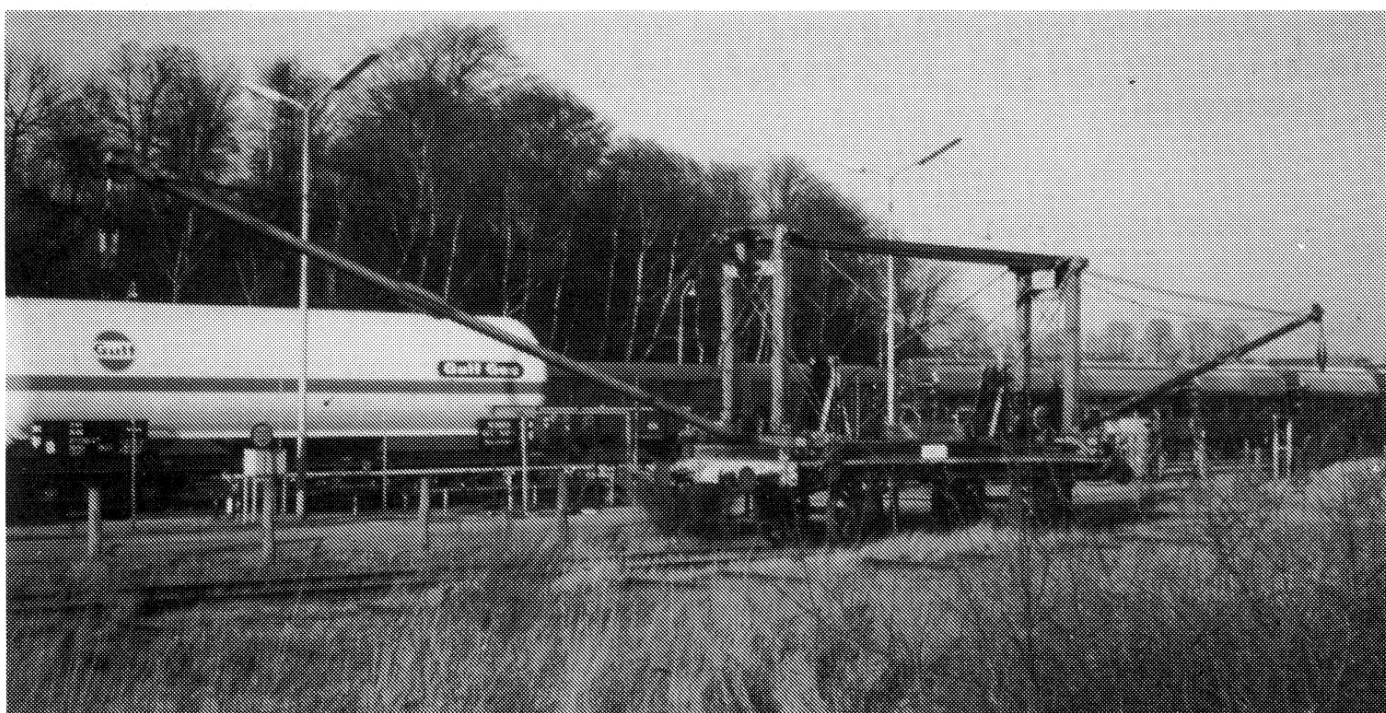
Tom Larsen (Lassen?), Nørrebro, skriver:

»I Jeres rapporter fra diverse klubanlæg nævnes ofte »de traditionelle N- og T-maskiner«, men som genindtrådt i mj'ernes rækker er disse maskiner ikke specielt traditionelle for mig. Var det ikke en idé med en række korte artikler i stil med HS-artiklen?«

LOKOMOTIVET: Jo, selvfølgelig. Vi er i færd med at klargøre artikel om bygning af litra N ud fra to PIKO-lokomotiver, der vil blive ledsaget med detaljefotos fra forbilledet. Litra T er endnu kun i »tænkeboksen«, men tænkes bragt sammen med bygning af litra R, da de 2 maskiner er søstermaskiner... men noget helt konkret foreligger ikke. Tak til TL for hans lange brev, der er forkortet af redaktionen.

Apropos læserønsker om N-maskinen, viser vi her en forsmag på kommende fotokavalkade over N-maskinerne og deres forskelligheder i virkelighed og model. Her er det N 201, der får sig en »svingom« på drejeskiven i Odense, 1961. Foto: Arne Kirkeby, Odense.

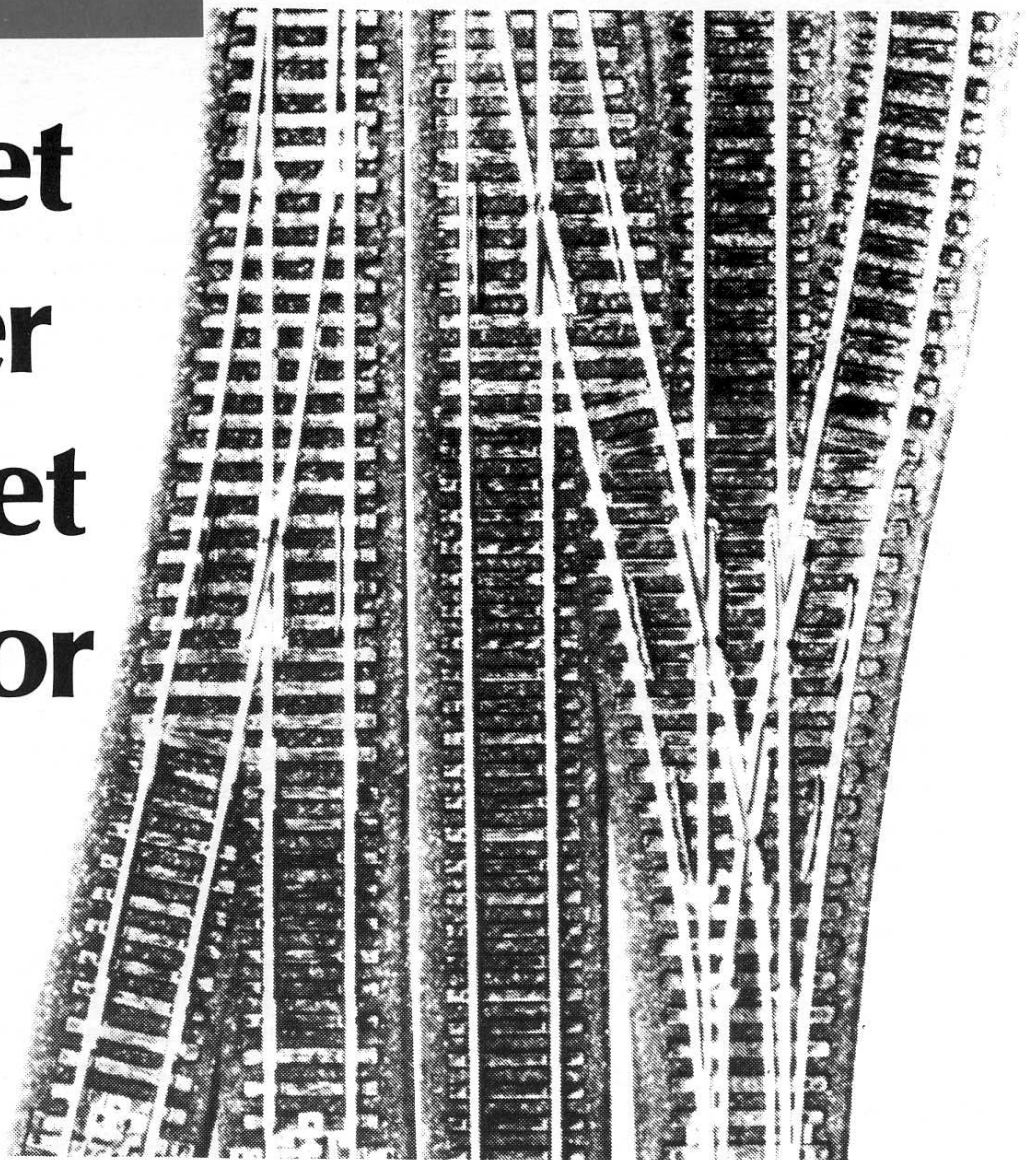
Fotos fra læserne



I nr. 14 omtalte vi et par TD-vogne, der i 30'erne blev til skinneudlægningskraner. Her ses en af kranerne i Fredericia marts 1973. Det er skinneudlægningskran nr. 153, ex. kran nr. 2, ex TD nr. 8508. Læg i øvrigt mærke til Gulf Gas bogjetankvognen i baggrunden. Foto: Ole Linå Jørgensen, Herning.

PECO *STREAMLINE*

**Når det
gælder
kvalitet
fremfor
pris!**



PECO Streamline sporskifter og skinner er nøjagtige kopier af forbilledet. Nysølv skinneprofil, super detaljerede sveller i plast og fjederpåvirkede tunger, således at skifterne kan anvendes både som håndbetjente og elektrisk betjente.



Apropos læserbrev vedr. FAF/Dlg/KFK, så viser vi her det sidste nye inden for FAF-vogn-regi, nemlig DSB litra Ucs som firmavogn hos FAF. Det er endnu en variant af de i forvejen meget anvendte private vogne, man finder i bemaling fra NOVO, PHØNIX, Vejle Dampmølle, Danske Sukkerfabrikker o.s.v., o.s.v. Den meget almindelige vogn bør ikke mangle på et moderne anlæg. Hvem har et forslag til bygning i model, hvor især beholderne vil volde nogle problemer. Vognen fra FAF fremtræder i blå bemaling (undervogn) med hvid overdel. FAF på gavlen er blå, mens bomærket ved siden af (på den første beholder) er i rød. FAF-bomærket på næste beholder er lyseblå. Vognen bærer litra C, malet i hvidt og ses lige under stigen. Vognen forekommer pudsigt i nævnte bemaling. At påskriftspladerne også mangler, gør den til lidt af en »bastard«... og let at have med at gøre, når det gælder påskrifter. Foto fra juli 1987.

Foto: NCL, OMJK, Odense

KFK/FAF/Dlg-silovogne nok en gang...

Læserne kan åbenbart ikke få nok af de særprægede vogne fra kornselskaberne KFK/FAF og dlg. Vi har modtaget en hel del breve med supplerende oplysninger og fotos, og disse bringer vi selvfølgelig gerne videre, så andre mj'ere kan få glæde og gavn af dem. I uddrag lyder et brev fra Henrik Bro Lund, Odense:

— Med hensyn til dlg-vognene i nr. 10 kan det ikke være 022 1 100 på side 64. Det er 022 1 102, da denne var den eneste med træ i hele gavlen. De andre havde metalplade som fotoet på side 70 viser. De 3 dlg-vogne blev solgt til FAF efter at dlg udrangerede dem i 1982, hvor 022 1 100 kom til at hedde »F«, 022 1 101 til »G« og 022 1 102 til »E«. Vognene er nu udrangeret sammen med vognene A-D. Den gule farve fra dlg-vognene skinnede igennem på FAF-vognene efterhånden som den blå maling skallede af, bl.a. ved slid på håndbøjler og bremsesving. Gavljernene foroven var ligeledes mere eller mindre gule. Dlg-vognene fik ved overtagelsen fjernet jalousilemmene og løbebroerne på taget. I stedet blev monteret rækværk, der kunne klappes ned, samt en svær bjælke i hver si-

de - hævet lidt over taget - således at man ikke kunne glide ud under rækværket i oprejst stilling. Vognene var kun i brug mellem Svendborg Havn og Æreskøbing De var ikke meget i brug til sidst. Som afløsning er der anskaffet 4 nye silovogne af DSB's type Ucs. De er påmalet FAF's bomærke, og bærer litra A, B, C og D. Fabrikspladerne er således

A Scandia 1949 nr. 20177

B Scandia 1950 nr. 20243

C Scandia 1950 nr. 20266

D Scandia 1948 nr. 19819

De er med andre ord næsten ligeså gamle, som dem, der er udrangeret. (Det er ex. HD/IA-vogne med 6 m akselafstand, man har benyttet i stil med øvrige Ucs-vogne, Red. bem.)

Henrik Bro Lund fortsætter:

— Til midtersidetegning vil jeg foreslå vogne af litra AF, CQM, DR, DA og CU eller mere moderne litra Bg, Bv og BDg. Og et par ord om tagpap: Det er svært at fremstille, så det ser rigtigt ud. Men jeg synes jeg har fundet en velegnet metode: Der bruges Humbrols 67-grå iblandet store mængder gips. Gipsen skal altså ikke røres op med vand først, men hældes direkte i malingen, dosering efter forsøg. For at gøre det helt fint, kan man dagen

efter - når det er tørt - male taget med stærkt for-
tyndet 131-satingrøn, som illuderer mos.

M.v.h.

Henrik Bro Lund
Odense NV

LOKOMOTIVET: Tak for brevet med supplerende oplysninger om dlg-vogne. Det er helt korrekt, at den viste vogn i bladet nr. 10 side 64 ikke er 022 1 100, men derimod nr. 102. Det fremgår også af taglugerne, der havde »omvendt« lukning, d.v.s. 102 havde lukkebolte vendt til venstre set fra rangerskruebremsen (som på modellen side 67 i nr. 10). Nr. 100 og 101 havde lukning i højre side, set fra rangerskruebremsen, vist på byggetegningen side 65. Tegningen er altså i alle tilfælde kun gyldig for nr. 100 og 101. Det fremgår også af vor note om dlg side 70 i nr. 10!

Tak for ideen med tagpap-illusion. Man kan også anvende andre pulver-stoffer, blot de er opløselige i vand, f.eks. mel, kartoffelmel og polyfilla. Humbrols farver er terpentin-opløselige, og kan ikke opløse nævnte stoffer. Derfor opnås en »kaf-fegrums-lignende« substans. Metoden kan også bruges til patinering (tilsnavsning) af vogne og andre køretøjer, blot skal malingen være brun/okker eller sandfarvet, så der fås en efterligning af

indtørret jord/mudder. Ved landskabsbygning anvendelig til fremstilling af jord m.v., men husk: Gips, polyfilla eller mel blandes i malingen. Opløses ikke først i vand.

Tegningsønsker: Er alle taget til efterretning. Vogne og tegninger til CU, CQM og Bg er allerede fremstillet og bringes ved lejlighed. Resten af ønskerne bliver nok også opfyldt hen ad vejen.

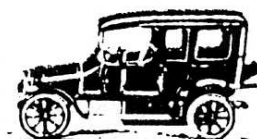
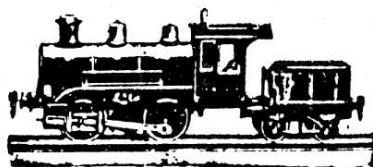
Noget mere om togarter og oprangeringer

H. Petersen, Næstved, har tilsendt os et spændende brev om togarter m.v., der især har interesse for modeljernbaner med køreplaner og epokekørsel som tema. Han skriver:

I LOKOMOTIVET nr. 14 skrives noget om togenes oprangeringer (iltog, persontog m.v.) Ganske nydeligt, men: I sidste halvdel af 1950'erne forsvandt næsten alle godstog, der rangerede på alle stationer, og afløstes af de omtalte lokalgodstog.

Ilgodstog fandtes igennem flere år (før 2. verdenskrig) og kørtes med maks. hastighed 75-80 km/t.

Standsende godstog fik efterhånden maks. ha-



aarhus modelhobby

Stort udvalg i Märklin-HO, Fleischmann HO-N
Arnold-N, LGB samt tilbehør

STORT UDVALG I BRUGT-TOG

Vi har
generelt
meget
gammelt
legetøj

aarhus modelhobby

Skt. Pauls Kirkeplads 9
8000 Århus C • Tlf. 06 12 34 56

Mangler du
penge -
kom med
dine brugte
lego-
klodser



APROPOS LOKAL-GODSTOG, så bringer vi her et foto af lokalgodstog på Næstved Station, 1964. Det er D820, på vej til Slagelse via Dalmose, medbringende en EK og CR samt en stribe lukkede og åbne godsvogne, heriblandt ballastvogne litra Fd. Toget havde nr. 2878, og var næsten to timer om at tilbage-lægge den 40 km lange strækning.
Foto: Tom Lauritsen, Maribo

stighed 60 km/t - også efter at de kun standsede ved større stationer.

Lokalgodstog kunne fremføres af F-maskine (Gedser-Fiskebæk), men nok mere af MO (evt. D). Lidt afhængig af tiden kunne godstog køres med K, D og E (P) samt S på Nordbanen. G-maskiner var heller ikke helt sjældne, men mest anvendt omkring København.

I nogle tilfælde kørtes også skoletog (ej offentliggjorte), f.eks. Næstved-Haslev, Glumsø-Næstved og Lundby-Næstved. Fænomenet kendes i alt fald før 1940 og kunne køres af 2 benzinmotorvogne.

Persontog om søndage kunne køres af D - måske også H i Jylland. Jeg vil også tro, at man til midten af 50'erne har kunnet se særtog til jul, påske m.v. med D-lok + CU- eller CY-vogne. Som togførervogne kørte CU/CY jo en halv snes år mere.

Det skal måske huskes, at MR (gammel), ML, MC og MQ fattede rundt med motortog i det jyske område til knap (?) midten af 50'erne.

ME/MA kørte på Sjælland-Falster, vistnok til ca. 1955 (Farum-Slangerup og Nykøbing F.-Gedser), herefter afløst af ML på Gedser-banen. ML kørte øst for Storebælt, vist indtil ca. 1957; ca. 1950 Næstved-Slagelse og til ca. 1955 på Næstved-Ringsted. Jeg har hørt, at man på Nykøbing-Gedser kørte et skoletog med ML-mellemvogn(e)-ML. Mellemvognen(e) må ha' været FE e.l., men

hvem turde næsten køre med et sådant tog på modelbanen?

På diesellokfronten har både MV (gammel) og MT (ny) kørt persontog i sin tid. I den omtalte epoke kørte MV f.eks. Århus-Herning og MT Nyborg-Svendborg og Odense-Assens. Alt det sy'fynske »skrammel« har man tilsyneladende beholdt på hjemmebanerne (inkl. Assens-banen).

Særtog: Kan tillyses fakultativt efter en foreliggende køreplan eller mere eller mindre »nu og her«. F.eks. arbejdstog »Q«! Det var jo grustoget til Mogenstrup, kørt med D-maskine (senere MH). Et større eller mindre tog med D-lok, TD og TH-vogne + »tudevognen« (EK eller CU) nærmest Lov. »Q« bakkede jo fra Næstved.

Særtog kan være alt muligt: Hjælpe-maskine, grustog, roetog, udflugt med skolebørn m.v., særgodstog i almindelighed (vognophobning), dublering af ordinære tog (både person- og godstog), returgående skydelokomotiv o.s.v., o.s.v., o.s.v. Mulighederne er utallige. Særtog kørtes af rådhedsmaskinerne (evt. reservemaskinen), som ikke altid behøvede at være de fineste typer. Øst for Storebælt kunne man i 50'erne finde C, K, P, D og E som disponible loko rundt omkring (også litra S). Jeg kan da huske C som reserveloko i Næstved ca. 1956, hvor den slæbte 2 hensatte P-maskiner til Haslev.

Endelig bør man vel heller ikke glemme ranger-

maskinerne: Q (store stationer), F og HS. Af traktorer Frichs og Ardelt, senere MH og MT evt. Köff. Som erstatning ved nedbrud kunne man bruge en mindre togmaskine. Jeg har set D-maskine range-re i Næstved. Diverse småtraktorer fandtes jo også, f.eks. model »klædeskab«, som fandtes i Gråsten indtil for få år siden. Hvis man dyrker godsbaner i model, kan en traktor (Ardelt, gl. Frichs) bruges som trækdyr.

Med venlig hilsen
Henning Petersen
4700 Næstved

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for brevet til vor læser fra LOKOMOTIVETs hjemby, Næstved, vel vidende at HP er særdeles aktiv deltager i fDSB (foreningen Dalmose-Skælskør-Banen). Det glæder os, at vort blad også studeres så ivrigt af stordriftsfolket, at det giver anledning til at grifle et par ord til glæde for os alle.

Som det fremgår af HP's indlæg er der masser af muligheder, når køreplanen på modeljernbanen skal planlægges. Køreplanskørsel og -planlægning er et emne, som Mogens Duus vil beskæftige sig med i »LOKOMOTIVET EKSTRA«, der skulle udkomme i sommeren '88. Så ikke mere om dette emne i øjeblikket.

**LOKO
MOTIVET**



DJ i Grenå

Henning Michelsen, Nykøbing Sj. der har set artiklen om DJ-postvognen i nr. 14, fortæller:

»Normalt forestiller man sig DJ-postvognen med tagrytter og rammer i vinduerne. Men artiklen i nr. 14 af DJ med tøndetag gav mig pludselig minder om juleferien i Grenå som ung mand. Her kunne man i december måned se DJ-postvognen koblet til det tidlige morgentog, der havde MK-FK som trækraft. Normalt forbinder man MK-FK med AX-vogne, men i dette tog på strækningen Århus-Grenå, var det blot MK-FK-DJ. Det var i 1963 eller 1964, at man kunne opleve denne lidt specielle oprangering. Jeg kender ikke til tog af tilsvarende type på andre strækninger. Og det var da en idé på modelbanen, hvis man har bygget en MK-FK«!

LOKOMOTIVET: Vi har kigget lidt i de gamle oprangeringsplaner for DSB-juletrafik, og fundet omtalte tog Grenå-Århus, der havde nr. 615. Returløbet hed 636 og var oprangeret MOK=MOK-CLL-DJ-DR. MK-FK'en var returneret allerede i tog 620. Årstallet var 1964/65.

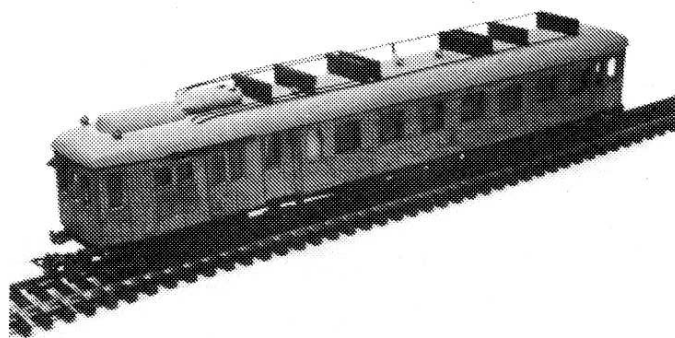
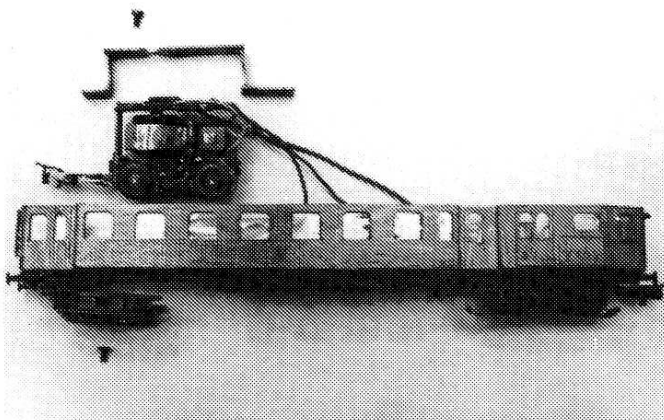
I øvrigt er togstørrelserne og variationen af tog på

strækningen Århus-Grenå velegnede til at bestribe trafikken på et »sidebaneanlæg i model«. Og til sidst: Hvem kan fremskaffe et foto af omtalte tog 615 med DJ-postvognen? Vi hører (ser) gerne mere om dette. Se adresse på redaktionen foran i bladet.

Post Script ML

Vagn Holstein, Holte, har sendt os fotos og et par ord om sin først byggede ML-model. Endvidere har han vedlagt fotos af undervisningsvognene fra Jysk Teknologisk Institut, som vi også gengiver hosstående. Ikke mindst interessant er de medsendte billeder af ML set fra oven, således at man tydeligt kan se tagdetaljer, der er af stor interesse for modelbyggeren. Vi siger mange tak til Vagn Holstein for hjælpen, og gengiver her er udsnit af brevet:

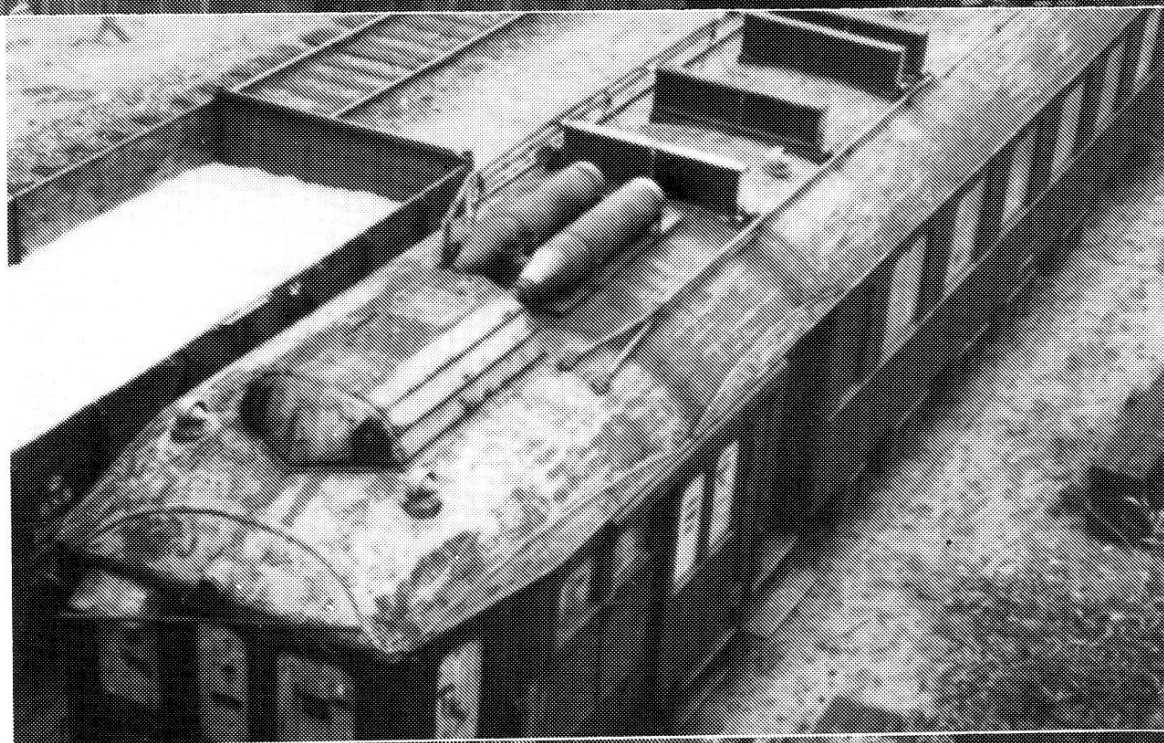
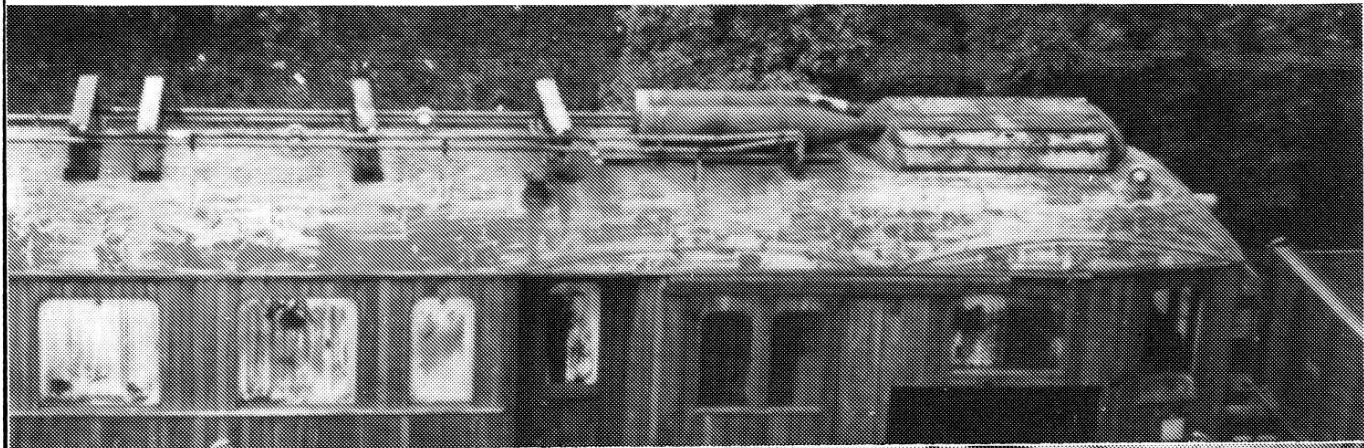
— I 1962 byggede jeg (da 13 år gammel) sammen med min far en ML'er. Opgavefordelingen var motorbogie til far og vognkassen til mig, vedlagte billeder viser resultatet. Som et kuriosum kan nævnes, at netop på det tidspunkt blev flere ML'ere op-



»Veteran-model« af ML-vogn, bygget af Vagn Holstein, Holte, som 13-årig i 1962. Vognkassen udført i ægte »ML-træ«. Vognen er bygget i Märklin-udgave med slæbesko. Foto: Vagn Holstein, Holte.

ML- TAGDETALJER

Fotos taget af Vagn Holstein af ukendt ML under ophugning i Århus, 1963. Nogle kølerør er fjernet, mens køleradiatorerne endnu sidder på deres plade. Læg mærke til at vognen har to torpedoventiler monteret på motorende i nærheden af udstødningen. Bemærk også udstødningsrørene, der ligner to torpedorør anbragt side om side med forbindelsen til motoren via ventilationskuplen på taget. Alle fotos: Vagn Holstein, Holte.



hugget eller ombygget i Århus og derfor blev det muligt at kapre nok fra beklædningen til at lave tagkølerne af »ML træ«. Motoren er selvbygget helt fra bunden af anker lamelplader fra en barbermaskine med en kobber 2-øre som kommutator, perfektomskifteren er dog Märklin. Løbebogien + bogiesider er fra Long (ikke særlig korrekt, men det eneste man dengang kunne få som løsdele).

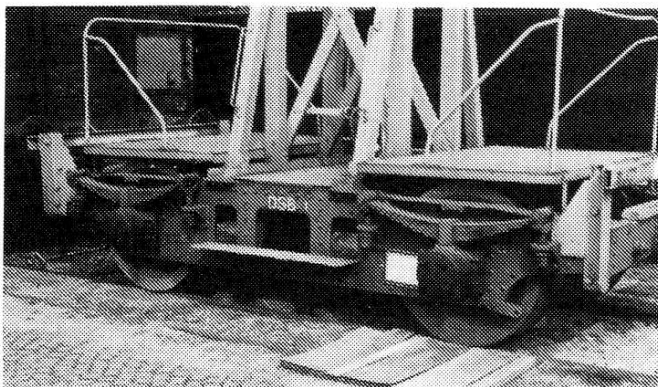
Forleden blev jeg opmærksom på en ML Bogie, som nu tjener som »prøve-pantograf-holder«. Bortset fra de tværliggende bladfyedre er den komplet og original, se billedet. Flere ML, MR og MQ'ere fik forlænget deres levetid, idet Jysk Teknologisk Institut købte flere af disse vogne og konverterede dem til undervisningsvogne for svejsekurser m.m., hvorved de fik en meget festlig blå/grå bemaling med iøjnefaldende påskrift.

Som det fremgår af billederne er min ML'er bygget i træ, det mest Naturtro materiale til en træbeklædt vogn. En »moderne« model af ML'eren laves nok bedst og nemmest i færdig fræset (1 mm brædder) plastcard, hvorved vognkassen stort set er lige så simpel som de fleste personvogne. Bogierne tages enten fra ROCO, PIKO eller Lilliput som standard berliner trucks, hvilket naturligvis ikke vil være 100 pct. korrekt jævnfør forbilledet, men hvis man er meget kritisk kan de tillempes, ellers må man starte fra grunden. Taget laves sikkert bedst i træ jævnfør lyntogsbeskrivelsen i no. 13. Motorinstallationen bør uden tvivl laves som en integreret motorbogie enten på grundlag af Märklin-dele eller med en sagamimotor eller lignende (i Signalposten har der været en god be-

skrivelse af en tilsvarende installation til en MO-vogn).

Man bør være opmærksom på, at vinduerne i motoren ikke er symmetriske: der er to små vinduer ud for motorrummet i venstre side, hvorimod der er et større i modsatte side.

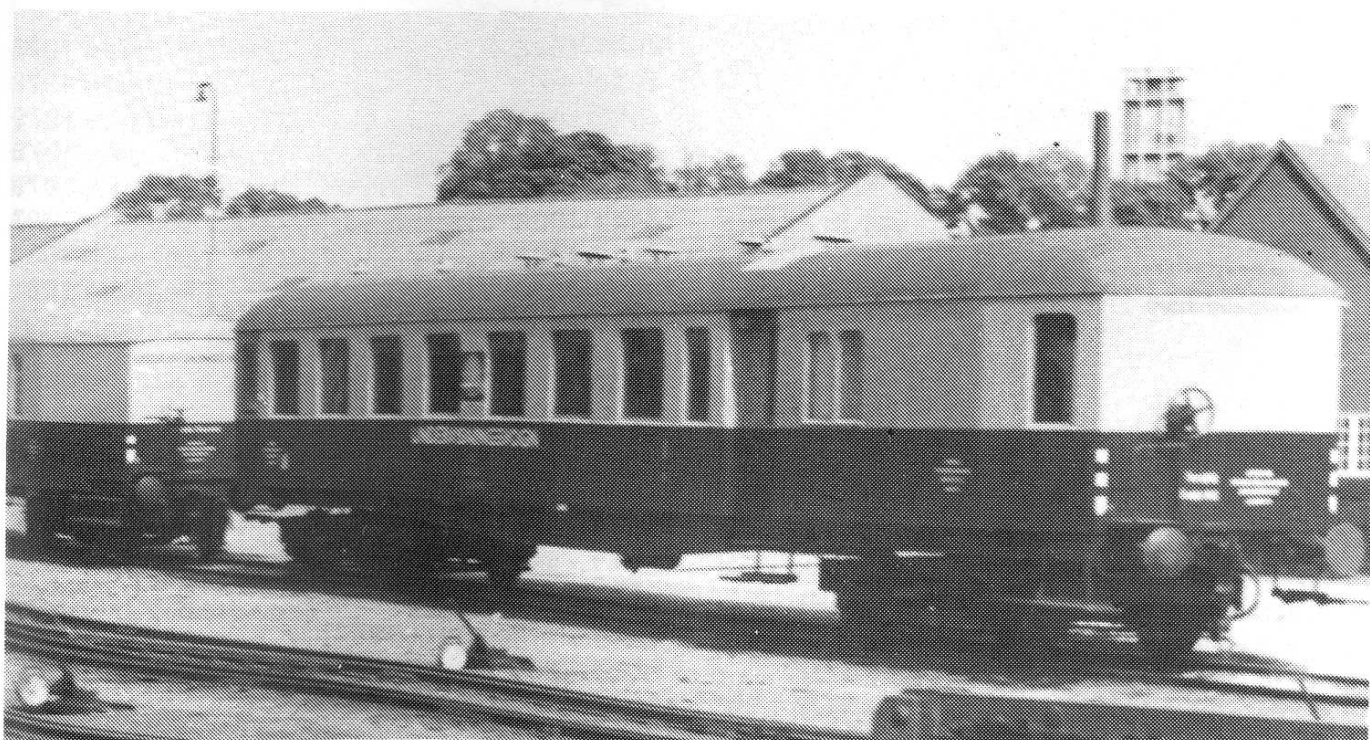
**Med venlig hilsen
Vagn Holstein
2840 Holte**



ML-BOGIE som pantograf-prøvevogn i Hellerup 1986. Selv på en moderne elektrificeret modeljernbane kan man altså anvende det gamle materiel. Foto: V. Holstein, Holte.

Er 97 + 97 = 198?

Nej, selvfølgelig ikke, men redaktionens manglende »talbehandling« gav anledning til lidt forkerte oplysninger vedr. MR/MRD side 70 i nummer 17. Det ærgrer os, når sådanne elementære fejl opstår. Men tilsyneladende gælder loven »alt hvad



ZU-UNDERSVINGSVOGN I ÅRHUS 1962. Vognene var let genkendelige i deres blå/grå farver. Læg mærke til hjørnemærker og rangerskruebremse på gavlen. Foto: Vagn Holstein, Holte.

der kan gå galt, altid går galt« også for os. Desværre!

Loven om »at mangler og fejl først opdages, når hele oplaget er trykt« synes særlig udpræget hos LOKOMOTIVET. Eller er det kun os, der indrømmer fejlene???

Trods dette synes vi, at fejl bør rettes, når de opdages. Det giver bedst garanti for læserne at hvad vi sætter på tryk, er korrekte oplysninger. At undlade at rette fejl, gør jo ikke tingene mere rigtige. Tværtimod! Altså har vi valgt at komme med supplement og rettelser i næstkommende nummer, hvis fejl forekommer og derfor har vi rubrikken »Sporskiftet« der er »ventil« for fejl og supplement.

Og så ellers videre til MR/MRD, hvor flere læsere er kommet med »kommentarer«. Det gælder således Jan Valeur, Søborg, T. Lauritsen, Maribo og J. K. Petersen, Korsør, sidstnævnte skriver:

Oplysningerne om de udrangerede og omnummererede vogne er ikke helt rigtige. Det er korrekt, at MR 4027 efter et sammenstød med en beton-

blander i en overkørsel ved Vildbjerg i oktober 1981 blev udrangeret. Udenfor de dengang bestilte serier, blev i 1983 leveret en ny MR 4083 som erstatning, og MRD 4227 blev omnummereret til 4283 for at systemet igen kunne passe. Herefter fandtes intet tog med nummer 4027-4227.

MR/MRD 4084-4284 er ikke udrangeret. Dette tog er bare simpelt hen aldrig blevet bygget. Det er et resultat af DSB's ikke altid logiske måde, som man af og til praktiserer ved bestilling og nummering af materiel. Det har før fundet sted, f.eks. ved levering af de mange serier CC-vogne, som blev bestilt og bygget i årene fra 1950 til 1963 (flere af serierne nummereret baglæns!) med numrene 1049-1199. Der er således aldrig leveret vogne med numrene 1099-1108, ej heller nogen nr. 1179. Man havde ellers flyttet de 8 CB-vogne fra 1101-1108 til 1301-1308 for at give plads til CC-vogne i nummerrækken.

Med venlig hilsen
J. K. Petersen
4220 Korsør

LOKOMOTIVET: Ja, der kan man se! Så fik vi også lidt at vide om CC- og CB-vognene, som vi bl.a. har haft som midterside i nr. 10. Tak til J. K. Petersen, der for øvrigt har medsendt byggebeskrivelse til Ardelt-traktor, baseret på en meget almindelig industrimodel, der fås både fra Märklin (3-skinne-drift) og 2-skinne-driftfabrikater. Denne vender vi tilbage til i næste nummer. Men her foreløbig en ny liste over MR/MRD som vi håber er korrekt.:

MR

4001-4026	Uerdingen 1978
4028	Uerdingen 1978
4029-4030	Uerdingen 1979
4031-4040	Scandia 1978
4041-4062	Scandia 1979
4063-4066	Scandia 1983
4067-4083	Scandia 1984
4085-4090	Scandia 1984
4091-4099	Scandia 1985

MRD

4201-4202	Scandia 1981
4203-4226	Scandia 1982
4228-4244	Scandia 1982
4245-4256	Scandia 1983
4257-4282	Scandia 1983
4283 ex. 4227	Scandia 1982
(omnummereret i 1984)	
4285-4299	Scandia 1985

DSB har altså i alt 97 togsæt = 194 vogne af nævnte litra, når man fraregner togsættene 4027-4227 og 4084-4284.



MR/MRD 4084-4284 har aldrig eksisteret jvfr. læserbrevet. Det har derimod 4068-4268, der her ses på Helgoland, maj 1984 i forbindelse med prøvekørsler på Sjælland. Stammen har en godsvogn koblet til i den ene ende. MR-togene kører ikke altid solo, men har ofte postvogne eller godsvogne på slæb. En artikel om, hvad man kan sætte bag på MR-MRD vil følge i en senere artikel.
Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre.

**RUTE- OG
TURISTKØRSEL
I IND-
OG UDLAND**



HIRTSHALS TURISTBUSSE



TELEFON 08 94 12 71

TELEX 67712 TURBUS-DK

SKOVVEJEN 13

DK 9850 HIRTSHALS



TOGKÆLDEREN

- forretningen med fut i...

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

TRIX 21 213

Preusser sæt
T 13 + 4 vogne

kr. **1 680,-**

MÄRKLIN 4470

TATRA-TANKVOGNE

2 stk. 4-akslede og
2 stk. 2-akslede, fra
Schweiz. Lev. december

ROCO 41039

kr. **1 695,-**

RIVAROSSO WEGHMANN-TOG

JULEGAVEN:

Dansk Märklin
Bestil NU. Kun få stykker
Leveres december.

HUSK!

**ORIENTEKSPRES-
VOGNE - med lys.**

Åbent:

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