Modeljernbaneklubben H.O

LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER

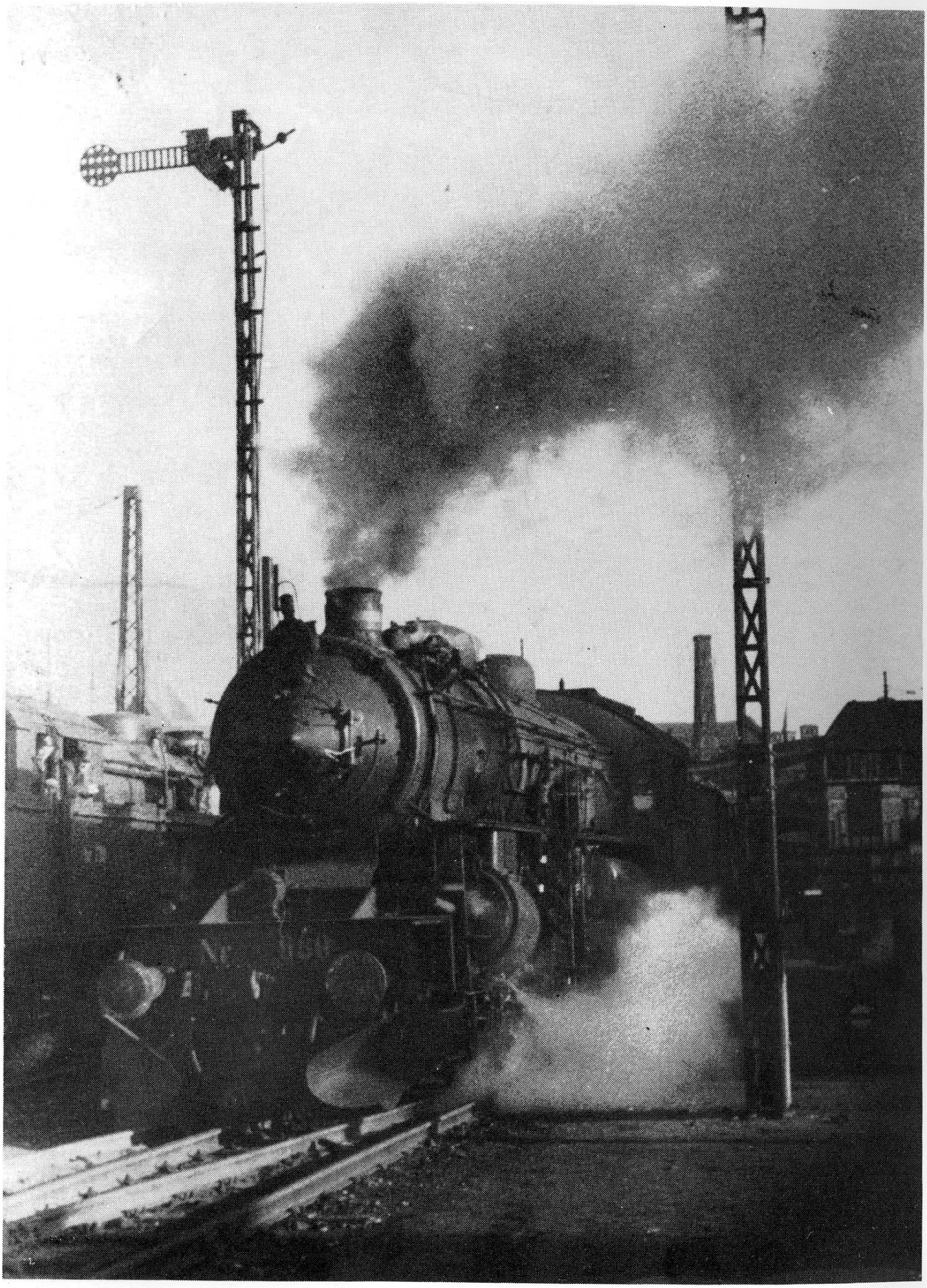
Vi starter LOKOMOTIVET op med tegninger og historie om den gode, gamle N-maskine. Her ses litra N 201 udenfor Odense på vej mod Fredericia i 1961. Maskinen var den først leverede til DSB. maskinen har her røgkammerdør af stålplade med vridere og håndhjul. Man bedes bemærke at nummeret på røgkammerdøren er malet på en plade i stedet som sædvanligt en messingnummerplade. Læg i øvrigt mærke til F-maskinen i baggrunden.

Foto: 1-15-1-3 Arne Kirkeby.

21

AUGUST
1990
6. årgang

Kr. 40,-
incl. moms
ISSN 0108-9307



SÅ DAMPER LOKOMOTIVET IGEN DERUDAD efter et par år på henstillingssporet!! Læs mere om starten m.v. i NYT I KUPEEN og annoncerne inde i bladet. (Fotoet viser E980 med persontog under udkørsel fra Københavns Hovedbanegård, muligvis i 1944. Foto: LOKOMOTIVETs arkiv).

NYT I KUPEEN

Så er LOKOMOTIVET på banen igen efter et par velfortjente »sabbaı år«. Og hvad har vi så brugt tiden til? Selvfølgelig til at forberede os på kommende udgivelser og få ændret strukturen i redaktionen. Det har jo ikke været nogen hemmelighed, at arbejdet var vokset os over hovedet i en sådan grad, at lysten næsten var blevet væk. Og det kunne ingen være tjent med.
Men nu er alt sat på plads igen, og det er »den gamle garde« der igen trækker afsted med bladet. Den eneste synlige forskel er, at vi har fået ny adresse, nemlig en postboksadresse. Det VAR simpelthen nødvendigt for at få den fornødne arbejdsro. Altså, vil man i forbindelse med os, skal man skrive. Det håber vi at læserne forstår. For uden arbejdsro, intet blad.
I redaktionen har to medarbejdere skiftet funktion grundet den enes meget store arbejdspres på jobbet. På medarbejdersiden findes stadig hovedparten af de gode, faste jernbaneskribenter fordelt over hele landet.
På forhandlersiden er udviklingen lidt negativ. I årenes løb har et par forretninger desværre måttet lukke grundet den almindelige stagnation på markedet. Men intet er dårligt, uden det er godt for noget. Dette har nemlig medført det, som man havde håbet ville ske for år tilbage, nemlig at forhandlere og MJ-leverandører har indledt et stadig større samarbejde til glæde for os MJ-interesserede.
Specialforretninger og hobbyfabrikanter tilbyder nu et større udbud af DANSK modeljernbane og tilbehør - bravo.
M.h.t. de store udenlandske fabrikanter har det i det sidste par år ligget meget sløjt med at lave danske MODELLER og ikke bare udenlandske ommalinger. Men grundet samarbejde er det lykkedes for forretninger i samarbejde med kunderne, at få fremstillet begrænsede oplag af ægte danske modeller. Og skal vi MJ'ere så ikke støtte disse tiltag ved at købe disse? Jo mere vi køber af danske modeller, jo mere interesserede er de udenlandske fabrikanter i at fremstille noget til det danske marked. Ydermere er der initiativer i gang for at få fremstillet modeller her i Danmark ved at binde sig til puljekøb. Støt disse! Det gavner os alle! Så må vi bare håbe at man ud over godsvogne også snart får lavet personvogne fra forskellige perioder. Og hvem kunne ikke tænke sig et par danske damplokomotiver? Det koster penge! Men køber vi ikke, kan vi heller ikke tillade os at blive sure over manglende danske modeller på markedet.
Velkommen igen til LOKOMOTIVET og vi håber igen, at kunne blive bindeleddet for alle der interesserer sig for dansk modeljernbane, hvad enten det er klubber, private eller forhandlere.

LOKO MOTIVET

LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn. Formålet er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter m.v.
Alle medarbejdere er ulønnede, og arbejdet i redaktion m.v. er rent fritidsarbejde. Evt. overskud fra bladets drift skal ifølge vedtægterne gå til fremme af modeljernbaneinteressen.

LOKOMOTIVETs officielle adresse:
LOKOMOTIVET
Postbox 477
4700 Næstved
Giro-nr. 3 38 55 07

Redaktion:
Steffen Dresler (Ansvh.) (SD)
Torben Andersen, redaktør (TA)

Forretningsfører (herunder annoncer):
Flemmimg Meisner (FM)

Faste medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
Torben Bejerholm (TB)

Grafisk tilrettelæggelse:
Torben Andersen (TA)

Sats:
PH Fotosats ApS, 4800 Nykøbing F.

Tryk:
Sangill Bogtryk & Offset
4684 Holme Olstrup

Oplag:
1500 eksemplerer

Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen). Eftertryk af artikler og annoncer er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVET's redaktion.
De i artiklen fremførte metoder og synspunkter er forfatternes egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.
Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere og forkorte i modtagne artikler og indlæg

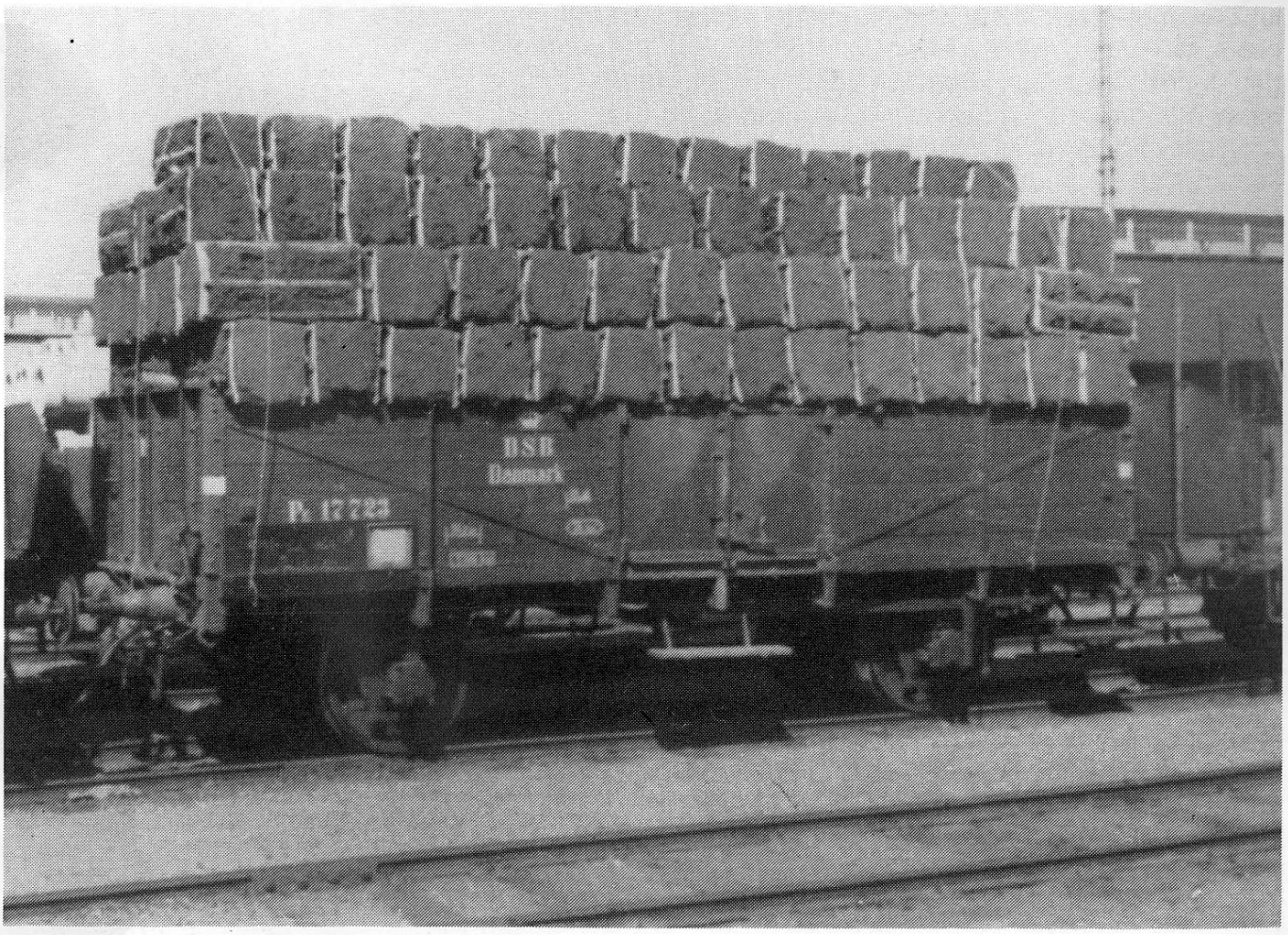
Bladet udkommer 4 gange i en årgang: Medio august, ultimo november, medio februar og medio maj.

Dejlige åbne vogne på modeljernbanen

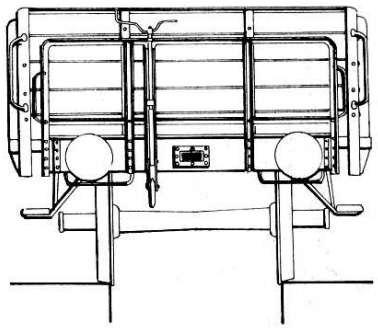
DSB litra PE/R

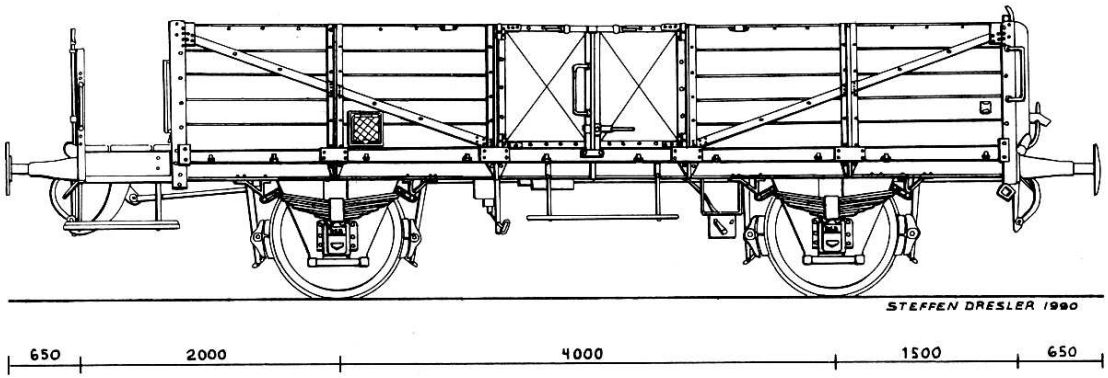
.....en almindelig vogntype hos DSB og privatbanerne

Da vi i sin tid udkom med det første nummer af LOKOMOTIVET, bragte vi som den allerførste side 4-tegning (nu side 5-tegning) denne vogntype i byggebeskrivelse og med tegning. Siden da er der sket mange ting. Dels er vore tegninger blevet bedre, og dels har vi fået nye oplysninger om vogntypen, og ikke mindst har Claus givet os en rigtig begynder-byggebeskrivelse. Så hvad kan vel passe bedre, at vi netop lægger ud med denne vogntype i første nummer efter LOKOMOTIVETs sabbatår.

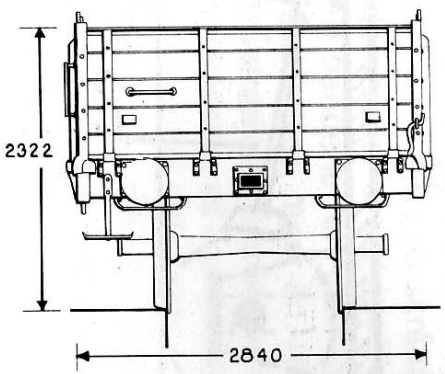


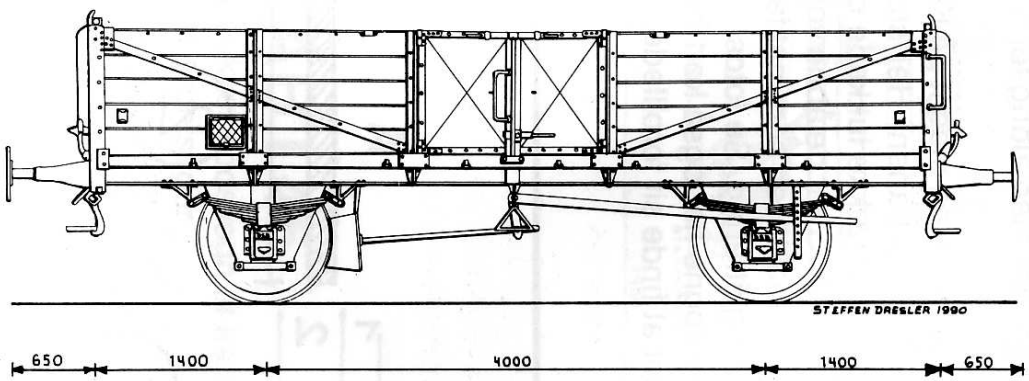
Sådan kan man også anvende en PE-vogn. Her PE 17 723 med et læs ubestemmeligt gods (Papirmasse? Filt? Halm?). Ballerne er stablet oven på hinanden som en »pyramide«, og er næsten ved at overskride læsseprofilet! Reb, der er surret fast i enderne af vognen, er det eneste, der holder læsset på plads. Fotosted, 1955? ÅRHUS 1951 *Foto: P.E. Clausen*





DSB PER 17 682-17 700





DSB PE 17 701 - 17 747

DJM 1:87	Type: Åben, lavsidet godsvogn	REGI: DSB og privatbanerne
LITRA NR.	Bygget: Bremen, Breslau m.fl.	Tegnet: Steffen Dresler 1990

Grundmodel 1, litra PE

Vi starter med en let vogn, nemlig litra PE, som man kunne finde hos DSB og mange privatbaner (se hosstående skema). Jeg har valgt en ROCO 43034, som jeg mener er alle tiders begyndervogn, når man aldrig før har bygget modeller.

I min grønne ungdom kom jeg meget på Kagerup Station på Gribskovbanen. Her stod der på sidesporet en hel række lukkede og åbne godsvogne. Hos GDS var de åbne vogne litreret Pc. Alle var malet i en sort mat farve uden alt for tydelig litrering. Se fotos.

Samme type åbne vogne har også kørt hos DSB, så det er blot at finde sit forbillede.

Det eneste arbejde ved at fremstille litra PE (eller andre) er blot at fjerne bremseklodserne, undtagen en til håndbremsen (se tegning). Sidstnævnte fremstilles af plaststrips, således

Fig.1: 2 og 3 limes sammen (se fig. A). Under vognen limes 1 stk. rundstrips (fig. B). Fra bagsiden af 1 stk. 0,5 mm rund-strip (plastprofil). 1) er bærestykke for bremser, og limes bag på vangen midt mellem akslerne.

P 54 fra SKRJ

Senere fik jeg bygget den navnkundige DAVID fra SKRJ (Silkeborg-Kjellerup-Røde-

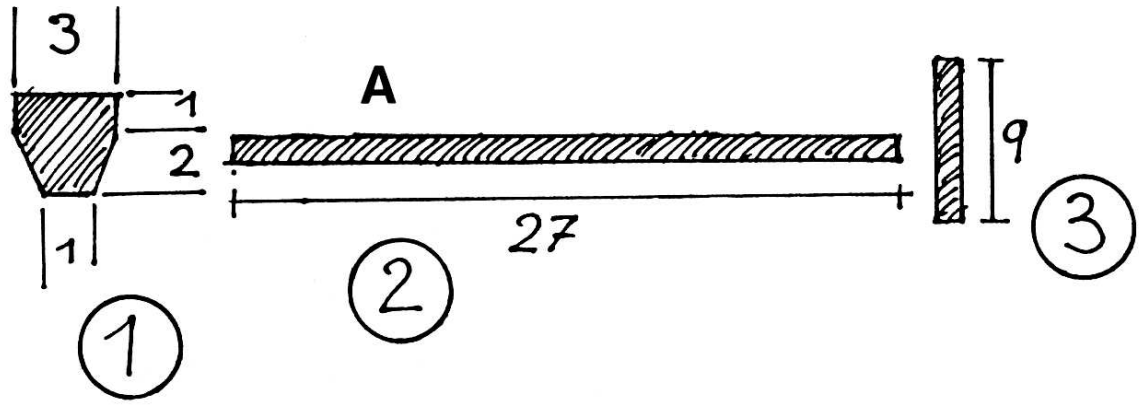
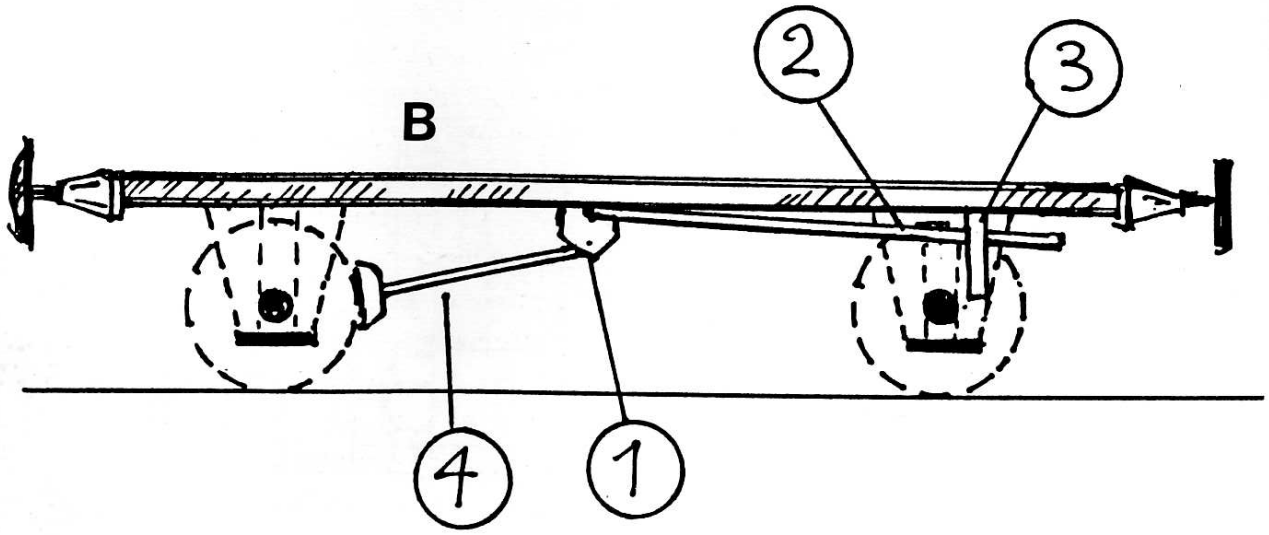
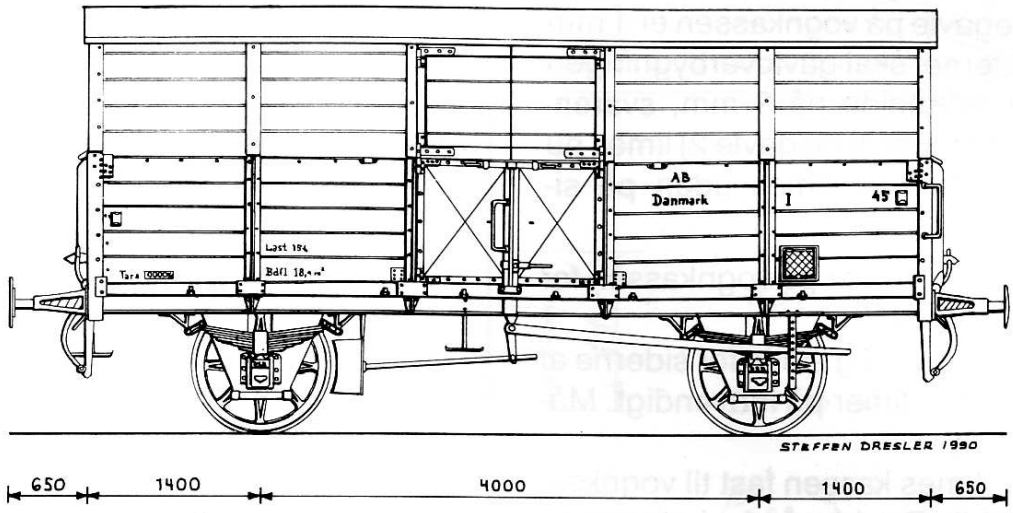
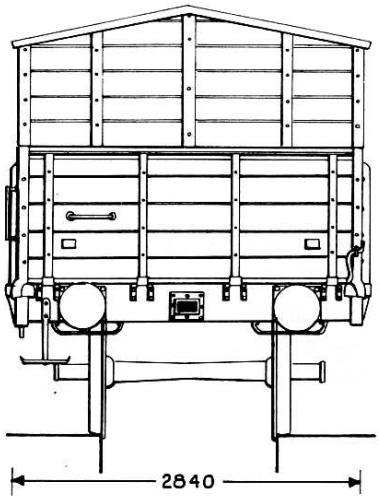


Fig A viser fremstillingen af håndbremse til PE (vist i overstørrelse). Mål på delene er angivet i mm.



Figur B viser hvordan håndbremsen placeres på undervognen.





AB I 45

Lukket godsvogn til transport
af grøntsager
Bygget 1907
Tegnet af Steffen Dresler, 1990

kærsbro-Jernbane), og til denne ommalede jeg ROCO's vogn til P54. Det er ikke ret svært. Mal først vognen matrød (Humbrol 70), og derefter alle metaldele mat metalgrå, f.eks. med Humbrol nr. 56 mixet med lidt 64-grå. Litreringspladen males på et stykke papir, og limes på til sidst.

Hvidkålsvogn fra Amagerbanen

Endelig har vi den mulighed at fremstille en af de sjove Hvidkålsvogne fra Amagerbanen. De var litreret AB I 40-49, og var tjæret mat sorte.

For at lette bygningen, har jeg fremstillet skabelon-tegninger, så skulle det ikke kunne gå helt galt. Først fjernes bremseklodser minus en til håndbremsen, der fremstilles som nævnt først i kapitlet. Jeg har dog på min hvidkålsvogn tilpasset en håndbremse fra UK's PC- og Q-vogne.

Dernæst slibes oversiderne af endegavlene helt plane, hvorefter skråbåndene fjernes fra siderne. Her anvender jeg stemmejern, og når båndene er fjernede indridses nye brædderiller med en rillekniv eller tynd skruetrækker. Skulle det ske, at vi brokker vognkassen, så har vi ikke kastet en formue ud af vinduet. Gem delene til senere. Undervognen kan altid bruges. Nå, men sådan skulle det helst ikke gå.

Nu starter vi på overbygningen, der er opbygget som et spidsgavlet hus. Hertil anvendes 1 mm plasticard med 2 mm indridsede brædder.

Først fremstilles siderne efter skabelonteg-

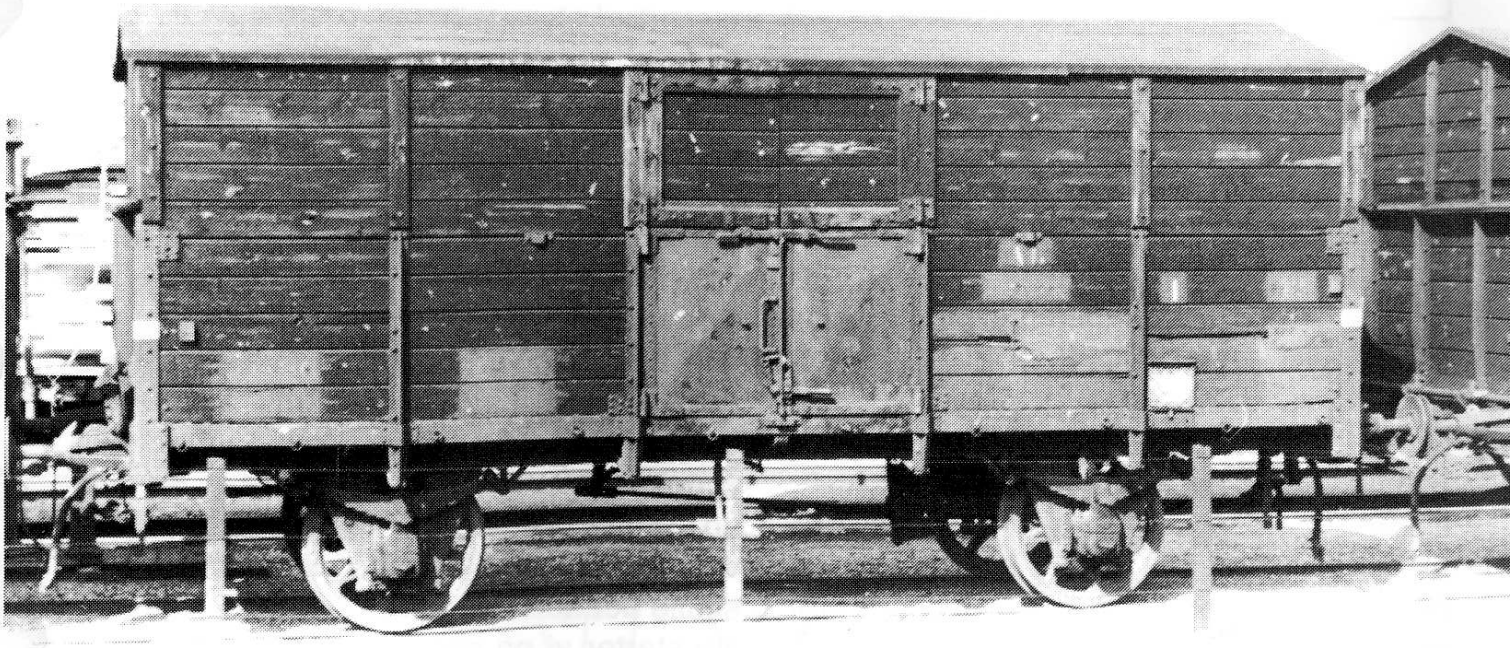
ning 1). Midt i vognen laves et lodret rids til dør.
Herefter fremstilles gavlene efter 2). Da de afslebne endegavle på vognkassen er 1 mm højere end siderne, skal gavloverbygningen kun have en sidehøjde på 9 mm, svarende til 5½ brædt. Sider 1) og gavle 2) limes nu sammen, idet gavlene limes uden på siderne.

Så prøver vi kalorius over på vognkassen for at se om den passer.
Nu fremstilles indvendig støtte for siderne af 1 mm plast, som vi limer på indvendigt. Målene tages fra 3).
Når alt er tørt, limes kassen fast til vognkassen med Araldit Rapid på de indvendige støtter.
Herefter skal vi tilføje lidt detaljer, nemlig tynde plaststrips på overdelen (se fig. C). Skal flugte med de nederste stolper. Husk dobbelte strips ved døren.
Tag skal der også på. Det fremstilles efter 4) og 5). Nummer 4 er understøtningen for taget, som udskæres af 1 mm plasticard og limes midt i vognkassen.

(Teksten fortsættes side 11)

Om Amagerbanens I-vogne

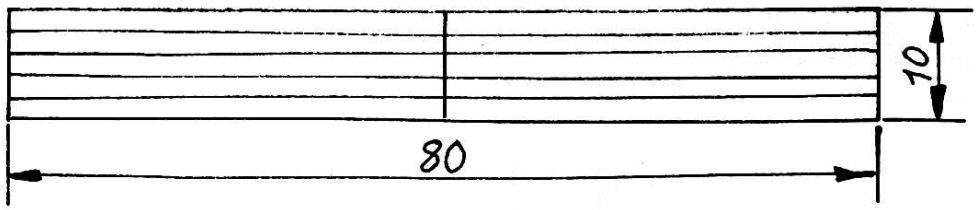
Amagerbanens sjove PE-vogne med hustag var i mange år et velkendt islæt på den lille ø nær hovedstaden. Vognene blev ofte kaldt »hvidkålsvogne«, fordi de hovedsagelig fragtede hvidkål og andre grøntsager fra Amagers frodige agre.
Hvidkålsvognene havde en fortid som åbne vogne litra P 101-112. De blev leveret til AB i 1907, og kørte en del år, inden de 10 første vogne af PE-typen blev ombygget til J 40-49 med hustag. I 1942 blev vognene udstyret med trykluftbremse, og var i drift (mere eller mindre) til midt i 60'erne. Vognene kunne laste ca. 13,5 tons.
Udseendemæssigt var vognene ikke ens. Det gjaldt især tagrejsningen og gavludseendet. Bræddeantallet i gavlen varierede med 4 1/2 bræt til 6 brædder, ligesom de lodrette støtter fandtes i 2 udgaver med 3 støtter hhv. 2. Derfor var tagrejsningen ikke lige høj på alle vogne.
De to oprindelige vogne litra P 111-112 beholdt samme udseende ind til udrangeringen omkring 1970.
Se også LOKOMOTIVET nr. 13 for oplysninger om PE/R vogne hos andre privatbaner.
(Oplysninger om I-vogne venligst af H.G. Alkjær, Holte)



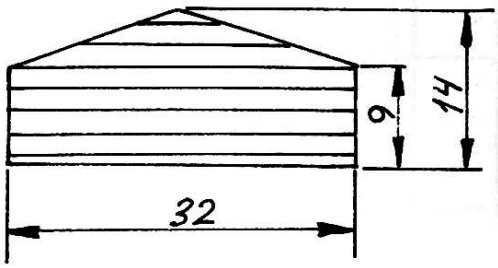
AB I 45 på Amagerbro Station i 1964. Det er denne vogn, som vi har gengivet på tegningen. Bemærk den pudsige placering af litreringen, og de slidte brædder. Gamle litreringer på venstresiden er overmalet med en lys grå farve. *Foto: JBP, Ribe.*

Side

1.



2.

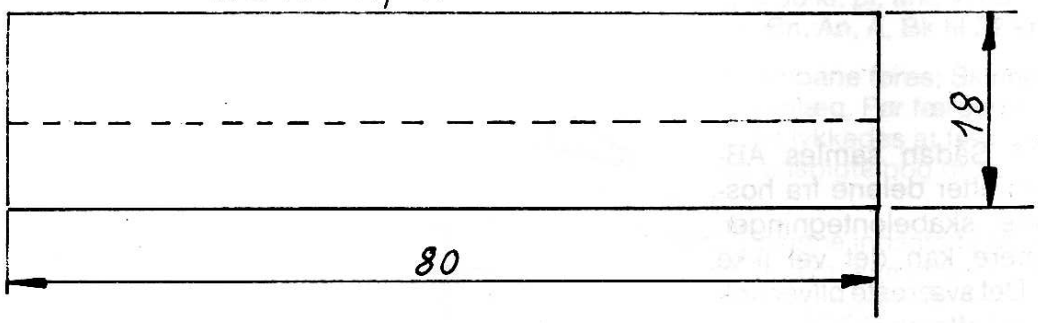


Pos.
1-2-3-4
1mm plast

Pos 5.
0,5mm plast.

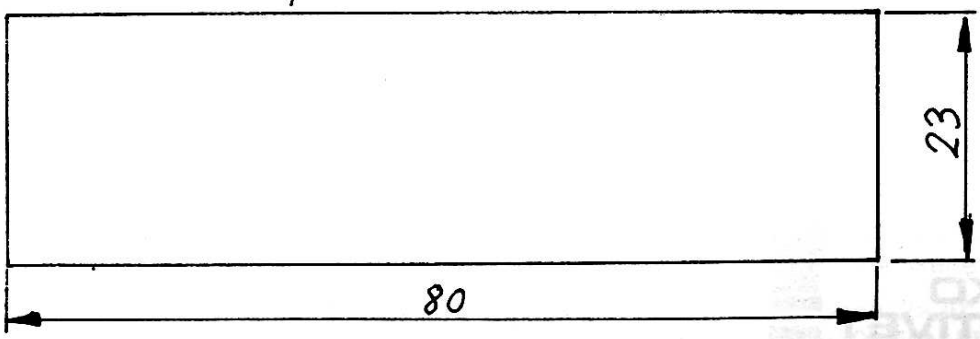
indvendig side

3.

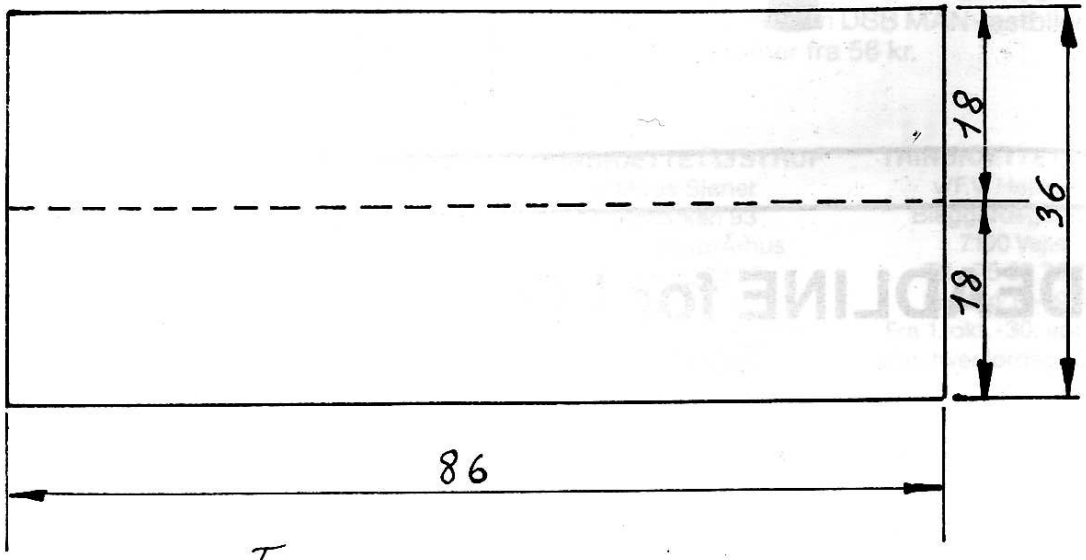


Tag under støtning

4.



5.



Tag

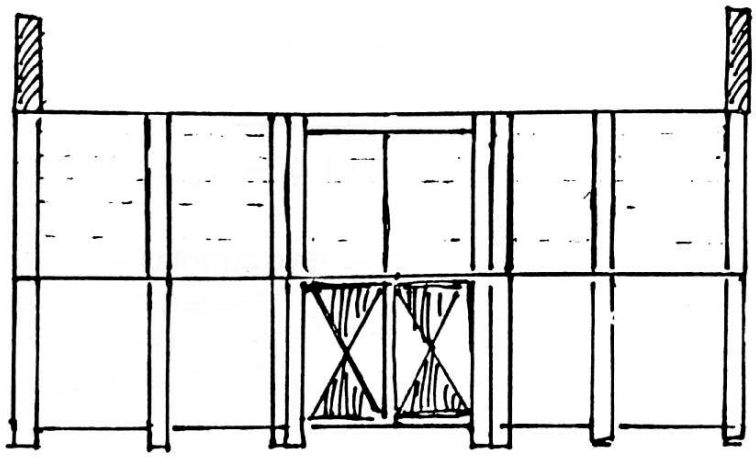


Fig. C. Samling af vognkasse til AB hvidkålsvogn. Figuren viser vognkassen fra siden med påsatte strips som bærestolper. Bemærk: Fladjern på overdelen og T-jern på nedre vognkasse!

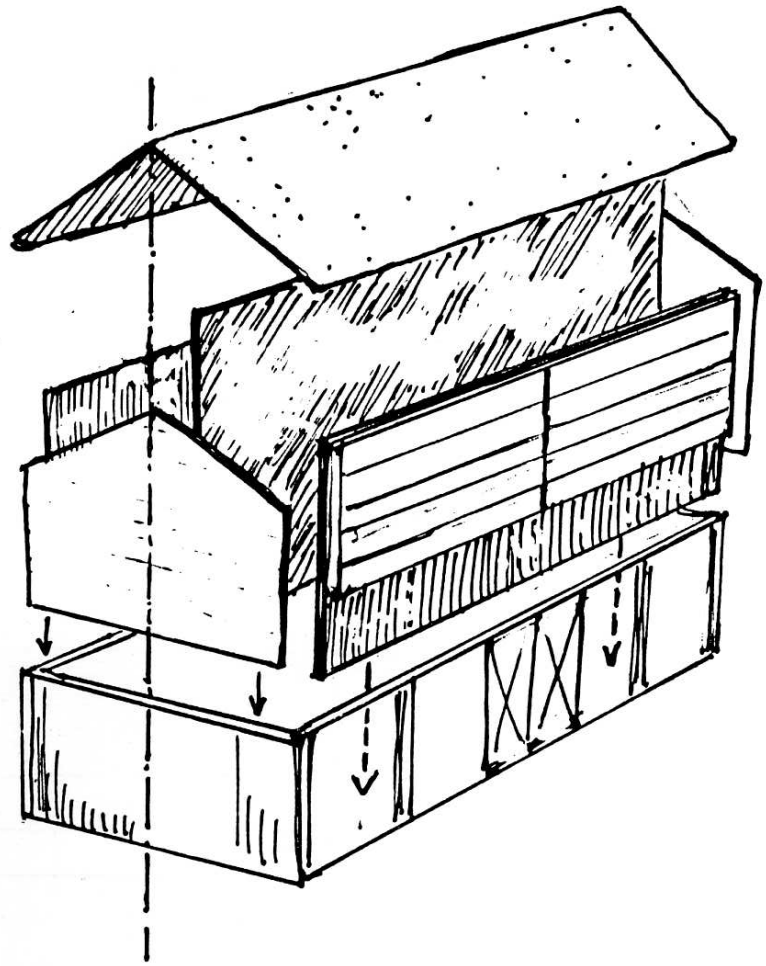


Fig. D. Sådan samles AB-vognen efter delene fra hosstående skabelontegninger. Nemmere kan det vel ikke være. Det sværeste bliver nok at fremskaffe en ROCO-vogn til formålet.

LOKO MOTIVET

DEADLINE for LOKOMOTIVET nr. 22

Tekst: 28. september 1990

Annoncer: 1. oktober 1990

Til sidst udskæres selve taget efter 5) af 0,5 mm plast. Bukkes forsigtigt og limes på. Herefter mangler man kun at lime fint smergellærred eller sandpapir på ved hjælp af kontaktlim.
Vognen males matsort, f.eks. Humbrol nr. 33. Litrering enten med gnubbebogstaver, eller som jeg har gjort med hvid maling og ridsespidsen fra et passersæt.

Slutning
Egentlig skulle disse vogne have kurvepuffere, ligesom en del af vognene har trin under dørene og slanger til bremseledning. Men alt dette synes jeg, vi skal se bort fra indtil videre. Pufferne kan nemlig let udskiftes senere ved at skære industrimodellens puffer af, bore 2 mm huller og placere de rigtige kurvepuffere.

Claus

...mere om AB's hvidkålsvogne

At bygge AB I 49 som model betyder ikke at man er bundet til at lade den køre på en privatbane. Mange privatbanevogne rullede fjernt fra deres hjemegn. Således er AB I 49 set så sent som i begyndelsen af 60'erne i DSB-godstog på Sydbanen. Der er altså rig mulighed for at live op i togstammen på modeljernbanen med en privatbane-vogn uden at have en tilhørende privatbane anlagt.

I øvrigt er rygtet om »hvidkålsvognene« ikke helt korrekt når det gælder transport af grøntsager. Selv om vognene blev meget anvendt til dette, fragtede de også syreballoner fra kemiske fabrikker på Amager, ligesom de transporterede andre godsarter. At man byggede vognen med hustag skyldtes simpelthen, at det var den hurtigste og letteste løsning for at få en lukket godsvogn. For AB's vedkommende var det oprindeligt meningen med »midlertidig« bygning. Vognene mistede dog aldrig deres tag. Andre privatbaner og DSB havde lignende vogne med hustag.

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

VELKOMMEN TILBAGE TIL LOKOMOTIVET!

Vi har gjort noget ved priserne på **ROCO**. Prisfald på op til ca. 35% i forhold til tidligere danske priser. På rullende materiel gives kontantrabat på yderligere 12% i forhold til vor prisliste. F.eks: 4-vogns lyntog, der før kostede omkring 1950 kr. herhjemme, er vor pris kun 1450 kr. -12% = 1200 kr.! Åbne godsvogne fra 51 kr. -12% = 45 kr. Lukkede godsvogne fra 56 kr. -12% = 49 kr.!
Alle **ROCOs** vogne leveres valgfrit med jævn- eller vekselstrømshjul.
ROCO-katalog incl. bilkatalog og komplet prisliste 25 kr.

TRANFERS til Ma-lyn, »Design« eller »Staniol«. 1 sæt til 1 lyntog/10 vogne 250 kr. Tranfers til Bcm/WLABr 40 kr.
Ckm, AB, Bf, Ag til 30 kr. pr. ark. Vi har stadig de gamle typer: Bns, Bn, An, A, Bk til 22 kr. pr. ark.

Alle **BØGER** om jernbane føres; Skinnebusbogen, DSB-baneanlæg, Før færgerne forsvinder. Desuden er det lykkedes at fremskaffe et parti af den ellers udsolgte bog om bl.a. de små Q og Pc-vogne.

ELEKTRONIK; 3-skinne indsats til Mr-sæt, komplet med indvendigt- samt front/slutlys, med relæ i alt 350 kr. Elektronik-omskifter til indbygning i alle typer jævnstrømslokomotiver til 3-skinnekørsel 200 kr. »Bukkespring-fjerner« til perfekt-omskifter 110 kr.

LIMAs nye V20 med Bühler-motor og snekkedrev er anvendelig til DSB ARDELT 595 kr., leveres også til vekselstrøm. **LIMAs** nye 30 cm vogne er på lager.

Hele **PECOs** velkendte og **ROCOs** nye flotte skinneprogram føres.

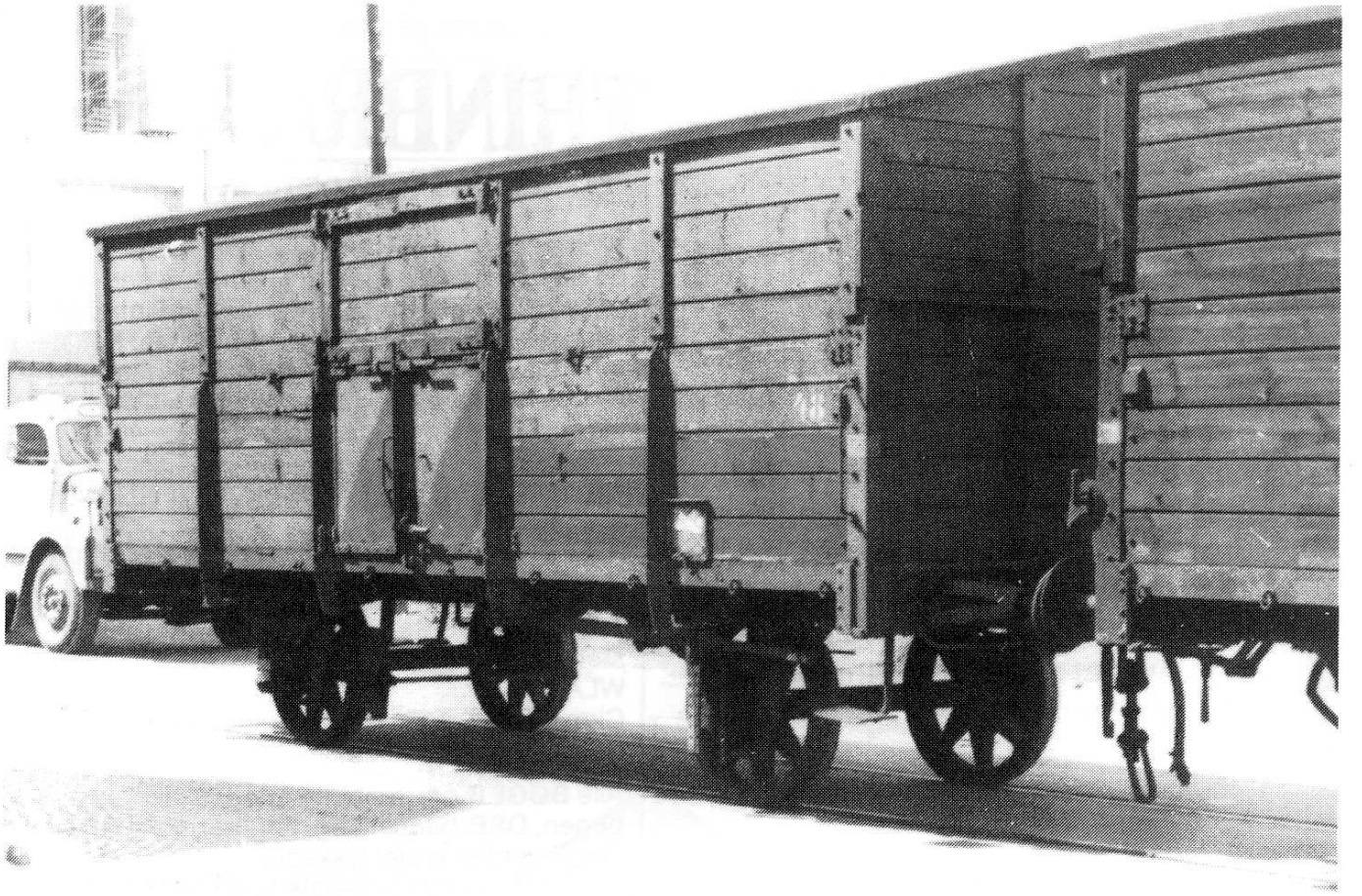
VOGNBYGGEBEDDING, dobbeltsidet i kraftig krydsfiner/bøgetræ, 100% vinkelret 128 kr.

Alle **LIMAs** containervogne: 2×20″ DSB 71 kr, samt 40″ DSB-gods, 2×20″ DAN-LINK, 2×20″ Nedlloyd 81 kr. Desuden DSB MAN-lastbiler med tilsvarende container fra 56 kr.

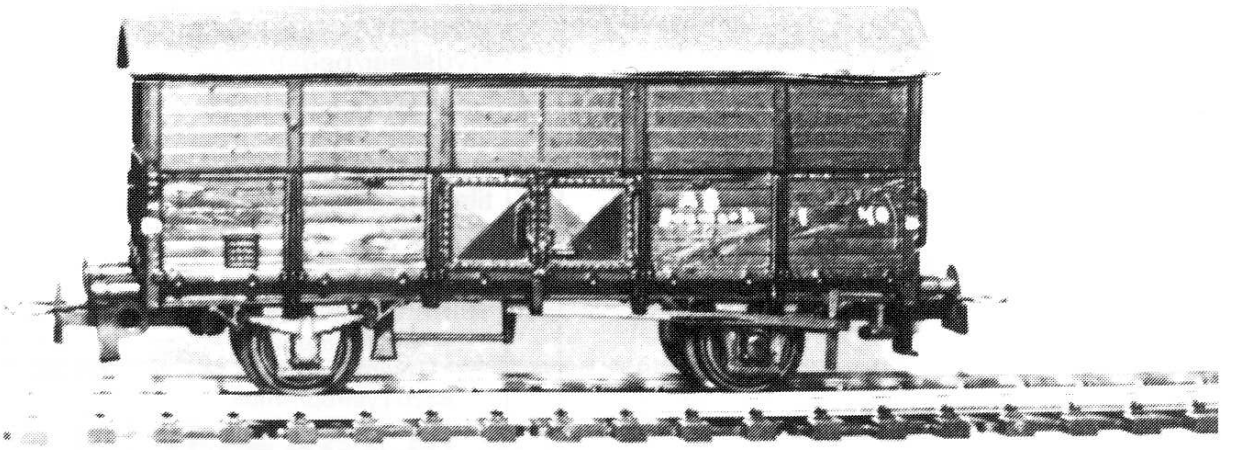
TRINBRÆTTET LYSTRUP
v/Mads Sjøner
Rugmarken 93
8520 Lystrup/Århus
Tlf.: 86 22 22 95
Tirsdag 18-22.00
Desuden lørdage efter aftale

TRINBRÆTTET VEJLE
v/F.V. Hejlesen
Bleggårdsgade 14
7100 Vejle
Tlf.: 75 83 75 75
Fredag 16-19.00
Fra 1. okt.-30. apr. desuden hver lørdag 10-12.00

VI ER ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE.



AB I 48 fotograferet på Amager i 1965. Vognen minder i udseende om I 45. Læg mærke til håndbremsen og den store bremseklods, der var typisk for vogne med håndbremse af ældre type. Bemærk: Ingen skråstivere som på DSB-vogne. *Foto: K.E. Jørgensen, Hvidovre.*



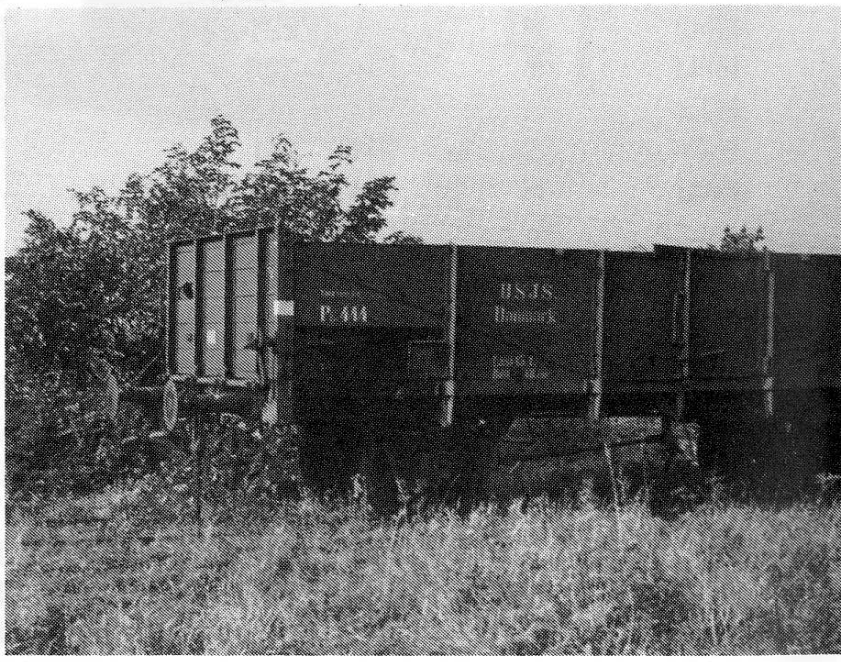
En færdig »Hvidkålsvogn«, som den ser ud efter ombygning af ROCO's PE-model. Vognen er en af de første modeller, som Claus byggede, hvilket tydeligt ses. Det betyder at man som begynder ud i kunsten udmærket kan starte med simpel model og få et godt resultat. Et sted skal man jo begynde.

SKEMA OVER DSB PE-VOGNTYPER HOS DSB OG PRIVATBANERNE

Skemaet viser privatbanevognene i 1931, mens det for DSB's vedkommende gælder vogne fra ca. 1941.

Bane	Bremse	Litra	Nr.	Farve	Bemærkning
DSB	H	PE	17701-747	Rødbrune	Overtaget fra
DSB	S	PER	17682-700	Rødbrune	privatbanerne
AB	H	P	101-110	Sorte	Senere I 40-49 med saddeltag
AB	S	P	111-112	Sorte	
ETJ	H	P	71-84	Rødbrune	
ETJ	H	P	511-524	Rødbrune	
FFJ	H	PJ	1301-1310	Gråblå	
GDS	H	PC	221-226	Sorte	
GDS	S	PC	227-229	Sorte	
HHJ	H	PF	221-224	Rødbrune	
HHJ	S	PF	225	Rødbrune	
HTJ	H	PH	142-153	Engelsk-røde	
HTJ	S	PH	141	Engelsk-røde	
HVJ	H	PH	472-476	Røde	Senere OHJ PH 464-468
HVJ	S	PH	471	Røde	Senere OHJ OHJ 463
KRB	-	PJ	95		m/bremsehus og andre mål
KRB	H	PJ	91-94, 96-97	Rødbrune	
LJ	H	NF	720-724, 734, 737-741	Engelsk-røde	
LJ	S	NF	725-727, 735-736	Engelsk-røde	
MFVJ	H	PD	306-309, 311-314	Mørkerøde	
MFVJ	S	PD	305 og 310	Mørkerøde	
NKJ	H	PB	751-754	Engelskrøde	
NKJ	S	PA	750	Engelskrøde	
NFJ	H	P	242-249	Grågrønne	
OHJ	H	PH	455-462	Røde	
OHJ	S	PH	451-454	Røde	
RØHJ	H	P	161, 164, 166		Usikre opl.
RØHJ	S	P	69, 71, 73, 75		Usikre opl.
SKRJ	H	P	51-59	Sorte med gråt jern-skelet	
TKVJ	H	PD	1301-04, 06-09, 11-14	Rødbrune	
TKVJ	S	PD	1305	Rødbrun	
VagJ	H	P	75-76	Mellemgrøn	
ØSJS	S	PE	441	Engelsk-røde	
ØSJS	H	PE	442-446	Engelsk-røde	

FFJ 1302, vistnok i Ålborg i 1967. Vognen er en standard DSB PE-type. I udseende adskiller den sig imidlertid mærkbart med sine meget mørkeblå vognsider og lysegrå låger, hvor også et par brædder er malet grå-blå. I øvrigt blev vognen bygget i 1923, og udrangeret i 1969 (?) Puffer er af den lukkede kurvepuffertype.
Foto: Guldbæk-Christensen, Skødstrup.

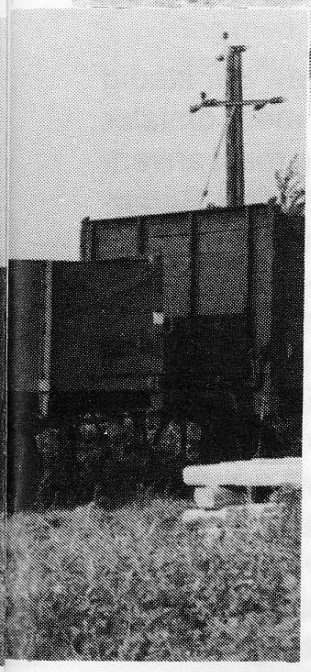


ØSJS PE 444 i mørk vinrød bemaling, ja, nærmest engelskrød (som de gamle DSB-trækolonnehuse). Vognen er udstyret med håndbremse, og har derfor anden bremsemarkering på hjørnerne. Nr. 444 kom oprindelig fra SKRJ i 1960, og blev udrangeret omkring 1970.
Foto: Chr. Oddershede, Nyk. Sj.

PE/R....og dens søstre

PE/R er en stor familie, og selv om de er søskende kan de se meget forskellige ud. Næppe to vogne ligner hinanden, selv om man ind imellem kan snakke om tvillinger eller trillinger. Billedmontagen på denne side viser, hvor forskellige, de kunne være:

Gribskovbanens PC 227 i Kagerup, 1965. Vognen er tjæresort med dobbelte bremsehjørner. Vognsidens slidte udseende vidner om naturens hårde fremfærd gennem tiden. De hvide bremsemarkeringer på hjørnerne ses tydeligt mod den sorte baggrund. I øvrigt er det næsten en standard-PE/R-vogn som vi kender den fra DSB.
Foto. Chr. Oddershede, Nyk. Sj.



Familiens sorte får! Her MFVJ PD 306 i Sønderbæk, 1965. I udseende adskiller PD 306 sig kraftigt fra andre vogne, idet den er udstyret med det gamle vakuumbremsetøj på undervognen. Man kan tydeligt se bremsebuk og stænger, der er kombineret med håndbremse!!!! Læg mærke til bremseklodserne på begge hjulsæt. Håndbremsede vogne havde normalt kun en stor bremseklods på det ene hjulpar. Malet i lys vinrød farve. Foto. JBP, Ribe.

Bygning af Rullende materiel

Artikelserie om bygning af rullende materiel, især beregnet for begyndere.

Af Claus Jensen og Torben Andersen

Kommende artikel er tænkt som en appetitvækker, og især et skub til begyndere for at komme i gang med selvbygning af vogne i skala 1:87 til modeljernbanen efter danske forbilleder.
Artiklerne kan af naturlige årsager ikke være hverken fyldestgørende eller udtømmende om emnet, men er blot en beskrivelse af, hvordan jeg praktiserer modelvognbygning. Artiklen er altså et forsøg på at videregive mine ideer til de mange som ikke rigtigt tør gå i gang med at bygge dansk.

1. del: Grundværktøjer

Der er i tidens løb skrevet en hel del bøger om bygning af rullende materiel på dansk. Her tænkes først og fremmest på P.E. Harbys »Gods- og Personvogne til Modelbanen«. Det er en bog fra 50'erne, og er i dag svær at få fat i. Selv bibliotekerne har deres problemer, idet tegninger m.v. ofte er revet ud af denne udmærkede bog.
Mine byggemetoder er anderledes en P.E. Harby's, idet jeg hovedsagelig anvender de ting, der kan købes som løsdele eller jeg anvender industrivogne, der »brutalt slagtes« og genopbygges til dansk materiel.
Dernæst er der Guldbæks 2 bøger og damplokomotiver og »Oldtimervogne«, der stadig er lige aktuelle, endskønt de mest omtaler bygning af vogne i træ, hvor jeg mest anvender nymodens materialer - plastic'en. Bøgerne er imidlertid fortræffelige med en mængde ideer til detaljering af vogne m.v.

Gode råd til begynderen

De bedste vogne for en begynder at starte med, synes jeg er UK's PC- og Q-vogne, som med lidt øvelse bliver til meget fine modeller. Men jeg kan fortælle, at jeg bygger i plasticard, fordi det er *billigt, nemt og hurtigt, kræver ikke dyrt værktøj, og passer glimrende med de typer af maling,* man kan købe i alle landets hobbyforretninger. Og det er jo faktorer, som er væsentlige, når man er begynder....
Problemet for de yngste mj'ere i dag er det, at man slet ikke kender privatbanerne, som jeg husker dem. Men man *kan* da også vælge en *veteranjernbane* som tema, så er man ret frit stillet med hensyn til tidsperiode.
Og hvordan skal man så begynde?
Jo, i begyndelsen skal man ikke hænge sig så meget i detaljer og 100% nøjagtige måleforhold. Det kommer af sig selv senere! Når man så skal til at bygge, så er der visse tips, der er værd at følge:
Kig på forbilledets *tagfacon, vinduer, bremser, bogier, akselgafler, puffertype, trin, tagventiler m.v.* og vurder om man er i stand til at

eftergøre dette i model. Eller afgøre *hvor meget, der skal med, og hvad der kan udelades til senere påsætning.* Prøv om du kan finde en industrimodel, der passer til forbilledet, og byg vognen op omkring denne f.eks. ved at udelade vognkassen og kun anvende undervognen. Det giver flere *fordele,* bl.a. *gode løbeegenskaber, korrekt koblingshøjde og undervogn som er i vinkel.* Sidstnævnte er vigtigt, idet en skæv undervogn giver problemer ved sporskifter m.v., når der skal køres.

En vigtig detalje er tagfaconen. Danske vogne har gennem tiderne haft mange forskellige faconer. Der har været tagryttervogne, vogne med hvælvet tag (såkaldt »tøndetag« og næsten helt fladt tag. Især gavludformningen spiller en stor rolle, når man er begynder. De fleste privatbanevogne har taggavl, der svajer op, hvilket især gælder personvogne. De er vanskelige at fremstille i model. Lettere er det for begyndere at starte med små vogne, der har plan gavl f.eks. materiel fra OKMJ og OMB, KB og NPMB. Vogne med hvælvet gavl kan begynderen også bygge, f.eks. ved at bruge et tagprofil fra aflagt vogn. Men det »svajede« tag (se fig. 4) bør begynderen holde sig fra. Så taber han modet....

Da jeg er bidt af en gal »privatbane« bliver artiklerne hovedsagelig fyldt med omtale af vogne fra disse. Men jeg har dog også ladet et par DSB-vogne »smutte« igennem. I øvrigt er der ingen forskel i byggemetoden.

Inden bygningen af vogne, bør man sørge for at få fat i nogle gode byggetegninger og *mange* fotos af forbilledet,

Og et sidste råd: En lukket godsvogn er lettere at fremstille end en åben ditto. Praktiserer man industri-ombygning, så *lad være* med at starte med en vogn til flere hundrede kroner. Hvis noget mislykkedes, så kan interessen og modet hurtigt falde. Start hellere med noget enkelt. Så får man øvelse og gå-på-mod. Derefter skal resten nok komme, lige fra svære tagryttervogne til lokomotiver.

Fig. 1
Tag med
flad gavl

Fig. 2
Gavl med hvælvet
tag og tagrytter

Fig. 3
Gavl med
hvælvet tag

Fig. 4
Gavl med
svajet tag
(halvmånefacon)

Skæreværktøj

Inden vi går i gang med første lektion, der handler om fremstilling af vognkasser, vil jeg fortælle lidt om værktøj til modelfremstilling. Da jeg hovedsagelig arbejder i plast, er en god kniv alfa og omega. Jeg anvender en Stanley-kniv (99E) med diverse typer knivblade. Mange vil mene, den er for stor, men den ligger godt i hånden. Ellers kan man anvende en kniv fra Humbrols sortiment.
En rillekniv kan man heller ikke undvære. Med den kan man både rille plasticard til brædder, og skære almindeligt. Kan købes hos PÅ SPORET og TRINBRÆTTET (se adresser andet steds i bladet). Om brug af rillekniv, se senere.

Andet værktøj

Ud over skæreværktøj, skal man bruge linial og blyant til opmærkning. Hårdhed nr. 3 og 4 er bedst til plastocard. Hvad linial angår, så foretrækker jeg dem af acryl, da de er gennemsigtige. Det samme gælder trekant. Selve udskæringen bør foregå efter en stållineal.
Uundværlig er også et skydelære. Man skal købe en god model, f.eks. den japanske Mitutoyo. Den er let at aflæse helt ned til 1/20 mm. Små flad- og spidstænger samt en lille

SÆRSKRIFTER OG BØGER FRA LOKOMOTIVETS FORLAG

Særskrift nr. 1:
Sporplaner . . . . . udsolgt

Særskrift nr. 2:
De gamle lyntog . . . . . udsolgt

Særskrift nr. 3:
Noget om AA-vogne . . . . . udsolgt

Særskrift nr. 4:
Sporplaner og anlæg . . . . . kr. 30,-

Særskrift nr. 5:
Strejftog I (DSB) . . . . . udsolgt

Særskrift nr. 6:
Historien om MX/MY . . . . . kr. 55,-
(Bemærk: Kun få eksemplarer tilbage)

Særskrift nr. 7:
DSB damploko litra D . . . . . kr. 75,-

Bogudgivelse nr. 1:
Dansk Modeljernbane Hobby kr. 125,-

Bogudgivelse nr. 2:
Strejftog II (Privatbaner) . . . . . kr. 95,-

Alle udgivelser er sprængfyldt med inspirerende fotos og masser af tegninger af det rullende materiel i skala 1:87. Fås ved at indbetale det pålydende beløb på giro 3 38 55 07 + kr. 10,- til dækning af porto og ekspedition.

LOKOMOTIVET **Postbox 477**
4700 Næstved

Tegningen viser nogle af de værktøjer, man skal anvende, når der bygges rullende materiel. Det er stållinial, flydende plastic-cement, plasticpadding, hård blyant, stanley-kniv, nøglefil, pincet, slibeklods, rillekniv og maling (og selvfølgelig pensel). Endvidere skal anvendes små bor til fremstilling af huller til f.eks. puffer, håndbøjler m.v. I øvrigt kan flere modelhobby-forretninger tilbyde en masse andre hjælpeværktøjer. Få fat i deres katalog og se, hvad de kan tilbyde (»PÅ SPORET« og »TRINBRÆTTET« bl.a.)

hammer og små skruetrækkere kan man heller ikke undvære. En saks af god kvalitet skal man også have ved hånden.

Efter nogen tid og øvelse bør man anskaffe sig en lille hobbyboremaskine (søjleboremaskine). Der er flere mærker på markedet, men »Proxxon« er en god maskine, hvortil der kan fås meget tilbehør. Firmaet har nogle udmærkede bor, der kan klare den hårde plasticard. Strømforsyningen foregår via en transformer. Har man en gammel Märklin-transformator stående, kan den anvendes. Også »Minicraft« er et godt fabrikat.

Lim

Lim er et kapitel for sig. Men arbejder man i plastic bør man anvende flydende lim på flasker. I låget sidder en pensel, hvormed der kan påføres lim. Poly Liquid er én type, men der findes mange andre velegnede limfabrikater. Der skal også anvendes 10 sek. lim, Araldit Rapid (rød), UHU 13 (til vinduesglas) og endelig kontaktlim. Sidstnævnte kan være UHU eller Casco.

10-sekunders lim giver en hurtig, men hård binding, og anvendes kun til sekundære arbejder, Araldit er langsomt-tørrende, men har en kraftig binding, omend den er hård. Kontaktlimen er spændstig og kan tåle stød. Den har en middel tørringstid.

Ved plast mod plast anvendes flydende lim (eller lim i tuber / polystyrencement). 10-sekunders klæber anvendes ved metal mod metal. Hvor det drejer sig om plastic mod metal anvendes Araldit eller kontaktlim.

Skal man lime plasticard på industri-materiel er det ofte nødvendigt at anvende Araldit eller Casco-lim, da almindelig polystyrenlim ikke bider hårdt nok. Industrivogne er ofte fremstillet af en helt anden type plastic (PVC-plast el. lign) end almindelig plasticard.

Udspartlings-produkter

Helt uundværlig er også plasticpadding, der anvendes som udspartlingsmiddel i alle former. Materialet kan endog anvendes til udspartling af større arealer, f.eks. til tagbelægning, udfyldning af huller efter afsavet dome på lokomotiv o.s.v. Det kan slibes og formes efter ønske, når det er tørt. Husk at anvende den blå til udspartling på plastic, og den røde når det drejer sig om metal. Det vil vi vende tilbage til.

Filer og pincet

Det kan også senere blive nødvendigt med et par nøglefiler (Rivaler), der kan købes hos hobbyhandlerne. En rund- og en trekant-fil er i første omgang tilstrækkelige. Til placering af detaljer som håndbøjler, trin m.v. er en pincet en god hjælp. Købes også hos hobbyhandlere, der er gode til at råde og vejlede hvad værktøj angår. Pincet kan også købes hos boghandlere i afdelingen for »Frimærkehobby«.

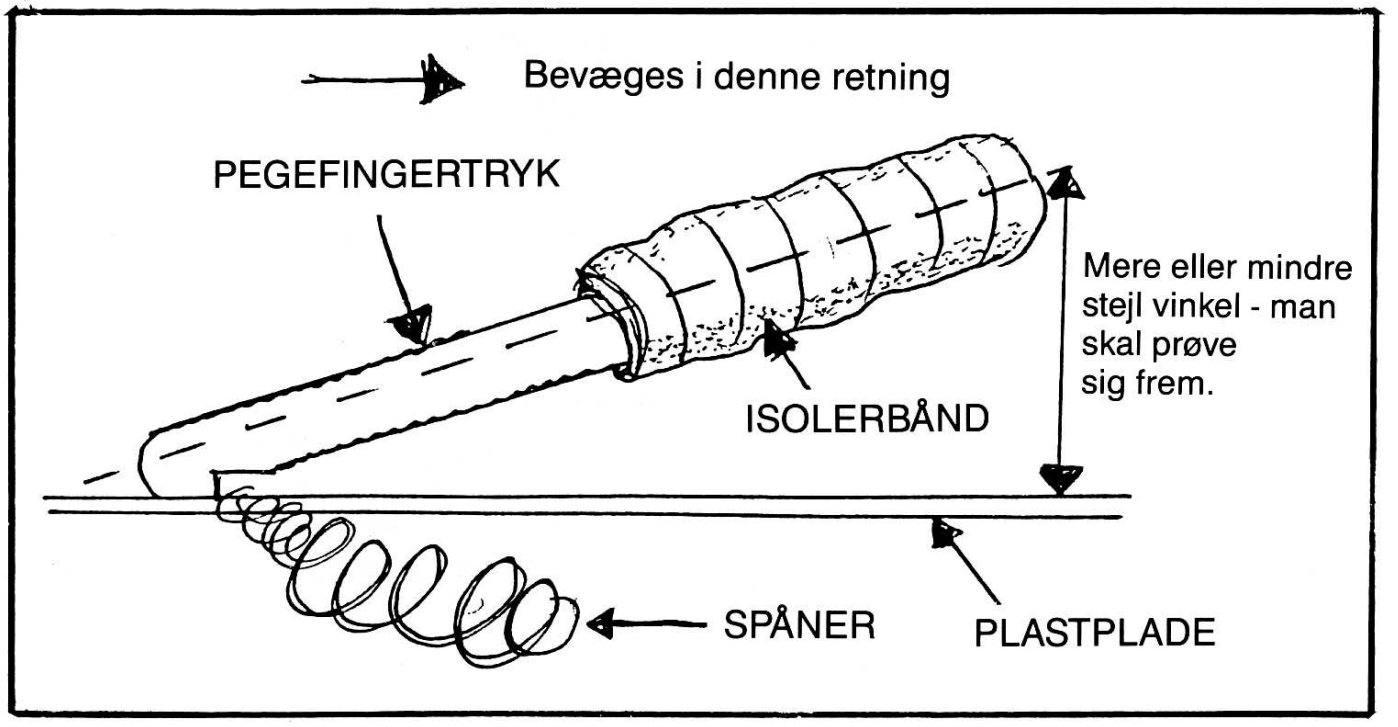
Slibeklods

Og så bør man fremstille en slibe-klods af en liste med 2 runde kanter, f.eks. en kant-liste eller dørkarm-liste. Slibepapiret skal være fra slibeskiver, f.eks. 3M P 320, der har selvklæbende bagside. Den klippes ud i passende størrelse og anbringes rundt om klodsen. Lad være med at bruge almindelig sandpapir på plast, der for hårdt og ridser overfladen.

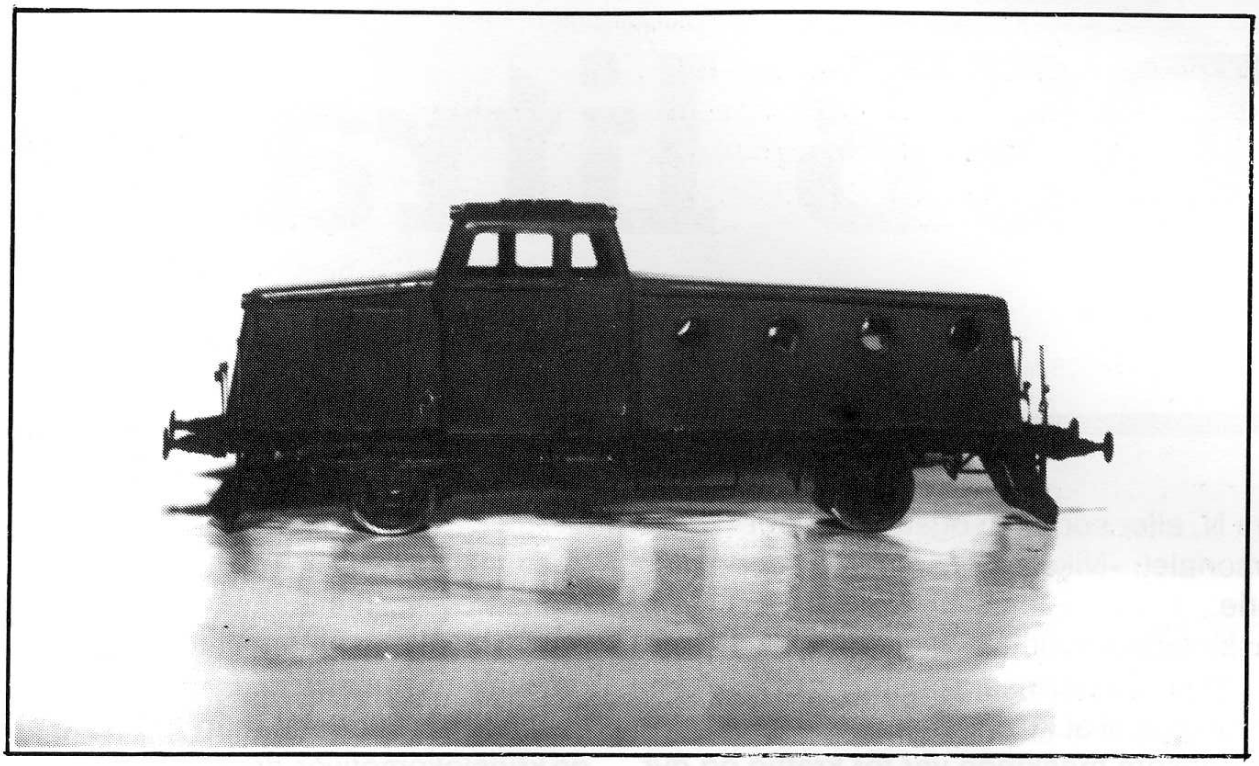
Rillekniven

Helt specielt vil jeg her omtale rillekniven, der er en dansk opfindelse gjort af Peter O. W. Barker. Den består simpelthen af en aflagt nedstrygerklinge, der er filet til i den ene ende, så den kan rille og skære. (se ill.).
Når man har købt en rillekniv og skal i gang, så bør man selv fremstille et lille håndtag. Det gøres ved at vikle noget isolerbånd eller lignende omkring håndtagsstykket, så klingen er lidt behageligere at holde på.
Prøv at ridse på et stykke affaldsplade. Når man har prøvet et par gange, opdager man hurtigt, hvor stejlt at klingen skal holdes, og hvor hårdt der skal trykkes for at få det ønskede resultat. Grebet skal være det samme som på en kniv (ved spisebordet).
Generelt skal der trykkes meget mindre end man umiddelbart skulle tro - og man opdager hurtigt at det er bedre at ridse 2 gange let i stedet for en gang kraftigt. Brug metallinial at skære efter.

I næste kapitel går vi i gang med udskæring og bygning af vognkasser.



NYHEDER 1990



DAVID 1375,-

(SKRJ & ØSJS) .....

Frichs firkantede 1c1 (august-september)

Begge byggesæt indeholder færdigmonteret drev med faulhabermotor.

DSB i SPOR N

ARNOLD

Köf grøn DSB	465,-
Carlsberg	123,-
Bcm Natvogn	175,-
F mask.	375,-

ROCO

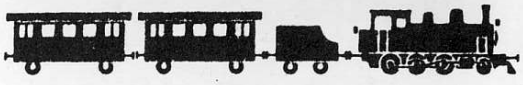
Gs godsvogn	90,-

HELJAN

640 Skovby station	55,-
641 Godsstation	36,-
642 Dobbeltremise	65,-
543 Rundremise	165,-
648 Diesel/sanddepot	76,-
653 Kulsilo	48,-

SENDER OVERALT

Silkeborg Modelhobby



GULDBERGSGADE 31 DK-8600 SILKEBORG GIRO 9296867 TELEFON 86802270

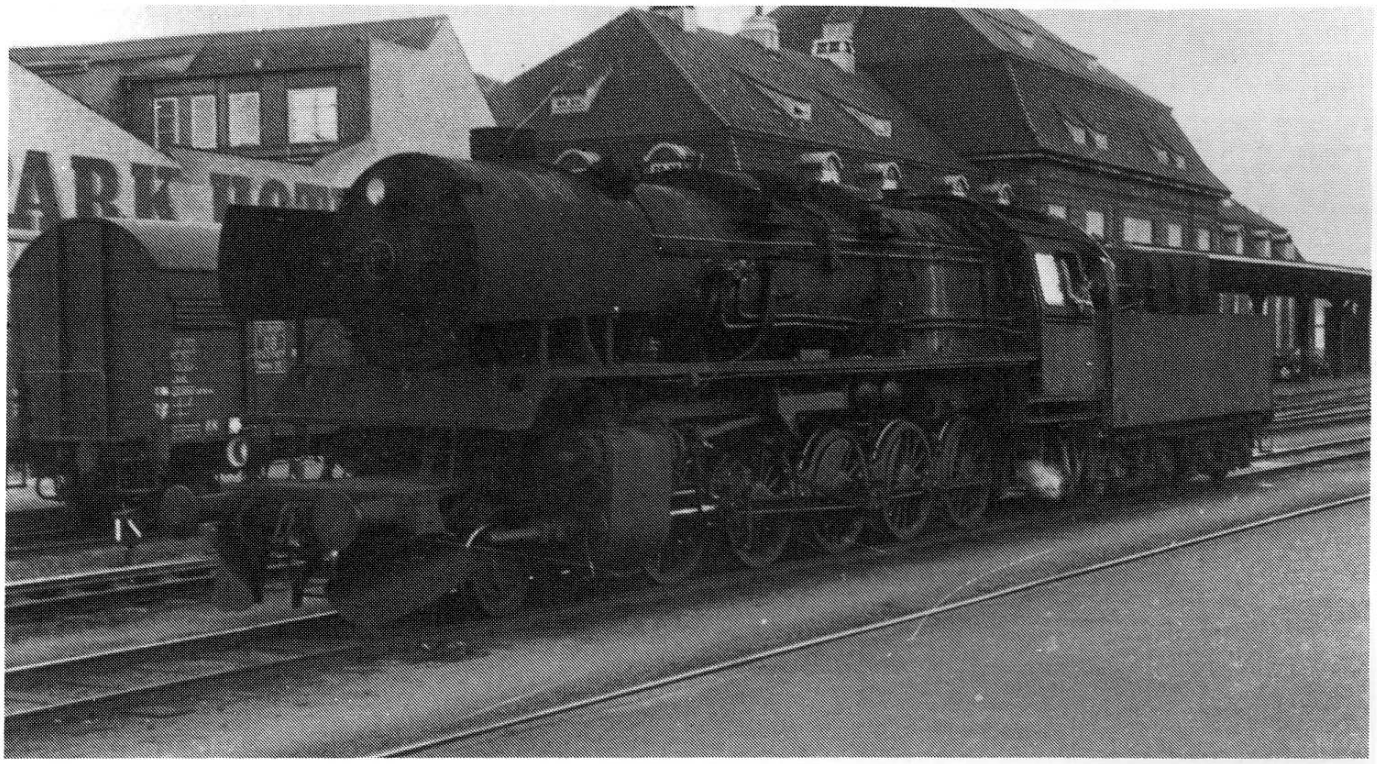
En kæmpe på danske spor:

DSB litra N

Af Steffen Dresler

Litra N, eller som den også blev benævnt af personalet: »Nikolaj« har en spændende historie.
Maskintypen (type 50) blev udviklet af type 44 i 1939, da dennes akseltryk på 19,3 tons var for stort til at kunne befare alle strækninger, ligesom maskinen var for kraftig og dyr i drift til godstog af middelstørrelse.
Derfor valgtes type 50 til DRG's standard godstogmaskine og et større bygningsprogram blev iværksat.
På grund af den anden verdenskrigs forøgede krav til materialer og efterspørgsel på trækkraft, besluttede man at bygge egentlige krigslokomotiver, der var kraftige og robuste, men samtidig hurtige og lette at bygge.

Litra N 209 mellem Odense og Fredericia i 1962. Billedet taler for sig selv. Foto: 3-20-4-6 Arne Kirkeby.



Litra N 202 i Odense i 1961. Maskinen har det typiske tag for tyske lokomotiver bygget før krigen, nemlig tagrytter med vinduer. Det er derfor nærliggende at tro, at denne maskines førerhus er bygget hos BORSIG omkring 1939 eller 1940. Maskiner bygget i udlandet havde for det meste almindeligt rundt tøndetag. *Foto: 3-28-6-5 Arne Kirkeby.*

Denne type kom senere til at hedde type 52. Men inden da blev type 50 bygget som et overgangskrigslokomotiv under betegnelsen BR 50 ÜK. Maskinerne blev bygget af fabrikker rundt om i det besatte Europa bl.a. Frankrig, Tjekkoslovakiet (SKODA), Rumænien (ARAD), Ungarn og Polen. Maskinerne havde stangrammer og forløber og forreste kobbelhjulsæt var sammenbygget i en såkaldt Krauss-Helmholtz bogie. På grund af drivhjul- kobbelhjulsantallet, havde første og sidste kobbelhjul en sideforskydelighed på 25 mm til hver side og deres flanger var 10 mm smallere. Kedlen var anbragt højt, således at udvidelse af kedlen ikke spillede nogen rolle. Som arbejdsplads for lokomotivpersonalet, var maskinen god, alene det at der var skærm på tenderen, således at man var beskyttet ved baglænskørsel. Fyrkassen var kort og bred, så den var let at nå til for fyrbøderen.

3164 maskiner blev bygget indtil 1943 af forskellige fabrikker. Yderligere 6285 type 52 og endelig 866 af den forbedrede type 42. Under krigen i Danmark kørte der talrige

HOS OS FINDER DU:

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

Alt i Märklin K-skinner og skifter

Bygninger: *Heljan - Vollmer - Pola.*

Biler: *Herpa - Efsi, HO metal/ dansk tekst.*

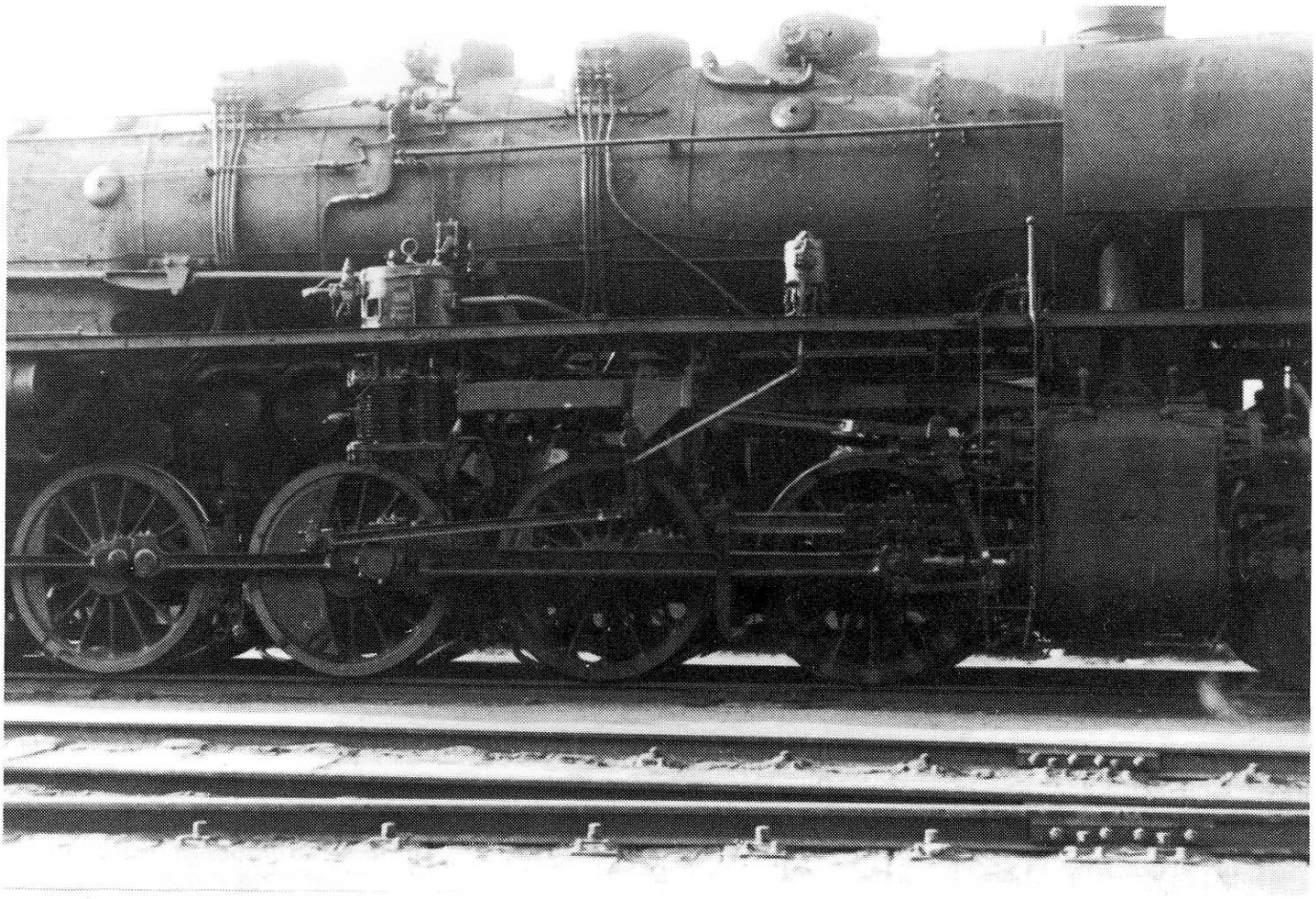
Märklin digital, *komplet på lager. Alle reparationer udføres.*

Postordrer - sender overalt

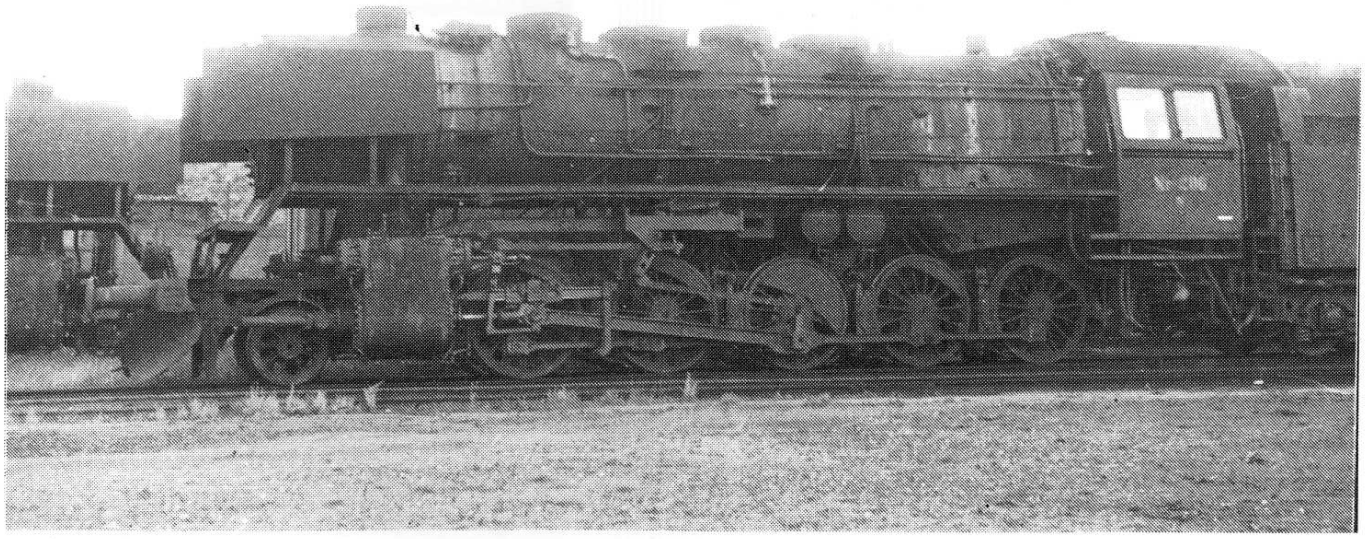
Astoria Modelhobby

Vejlebyvej 18 (gl. skole), Vejleby
4970 Rødby. Tlf. 53 90 83 07

Åbent normal butikstid. Mandag lukket



Litra N 209 i Odense 1960. Billedet viser tydeligt kedelarmaturer såsom rørforbindelser og KNORR-dobbelttrykluftpumpe. *Foto: Hans Gerner Christiansen, Odense.*



Litra N 206 i Fredericia 1962. Tydelige kedelarmaturer på maskinens venstre side. Ovenpå kedelryggen kan tydeligt ses Ackermann sikkerhedsventilerne (dem havde litra E også) samt Cirkuratoren eller som den også blev benævnt »slampotten«. Denne er placeret mellem sikkerhedsventilerne og førerhustaget. Cirkuratoren havde til formål at rense fødevandet for urenheder ved at det blev slynget rundt heroppe, således at eventuelle aflejringer ikke gik i kedlen. *Foto: 3-12-4-1 Arne Kirkeby.*

fremmede typer. Her skal blot nævnes typerne 38, 50, 52 og 56. Disse maskiner var godt kendt af det danske personale, der enten selv førte dem eller kørte med som lodser. Disse maskiner var afholdte som pålidelige maskiner. Efter krigen fik en del lande, som havde produceret lokomotiver, dem tilbage som krigsskadeerstatning. Således fik Belgien et større antal type 50 ÜK i 1947. Men da der samtidig blev produceret lokomotiver af type 42 i Belgien, blev et antal maskiner udbudt til salg bl.a. til Danmark i 1951.

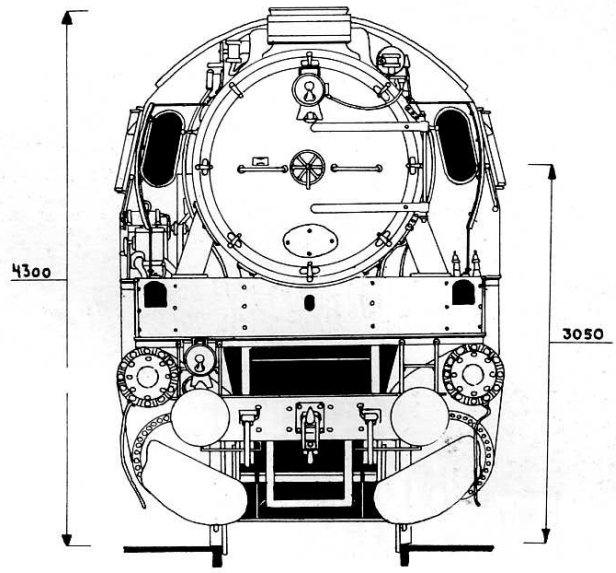
Da DSB kendte disse maskiner, blev 12 stk. købt og ført til Danmark i flere leveringer.

Maskinerne blev istandsat og »fordansket«. Dette betød at kedeltrykket blev nedsat til 15 atm. Maksimalhastigheden blev ligeledes nedsat til 70 km/t. Sidstnævnte fordi DSB ikke var i stand til at afbalancere hjulene ordentligt. Da afstandene i Danmark ikke er så store, blev der i den forhøjede kulkasse indsat et skot og hullet dækket med en påsvejset plade. Dette betød at kulindholdet blev reduceret fra 8,0 tons til 6,5 tons. Den høje skorsten blev gjort kortere, således at den passede til det danske fritrumsprofil.

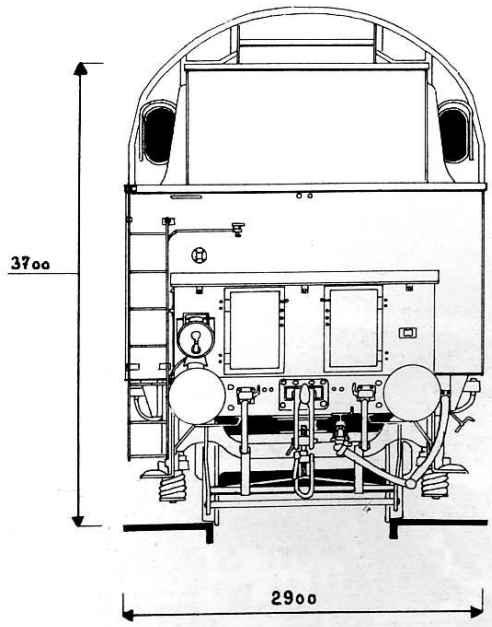
Maskinerne blev ombygget/revideret på Centralværkstedet i København. Efter prøvekørsler på Sjælland, blev alle maskiner sendt til 2. distrikt og blev stationeret i Fredericia. Det var imidlertid kun 10 maskiner der blev istandsat, da de to dårligste blev brugt som reservedele.

Maskinerne blev malet sorte uden stafferinger. Den typiske danske messingnummerplade på fronten blev ikke lavet. På de første maskiner var nummeret malet på røgkammerdøren. Senere blev nummeret på fronten dog malet på en plade, der hvor ellers messingnummerpladen skulle have siddet. Maskinerne blev straks indsat på hovedstrækningen Padborg Fredericia - Nyborg, Fredericia - Esbjerg, Fredericia - Herning Struer og senere Århus - Brande.

Typiske tog var brunkulstogene fra lejerne ved Brande til »Midtkraft« i Herning og roetog fra Fredericia til Padborg. Maskinerne fremførte tog på 1000 tons, men mange gan-



DSB litra N
set forfra
efter ombygning på Cvk



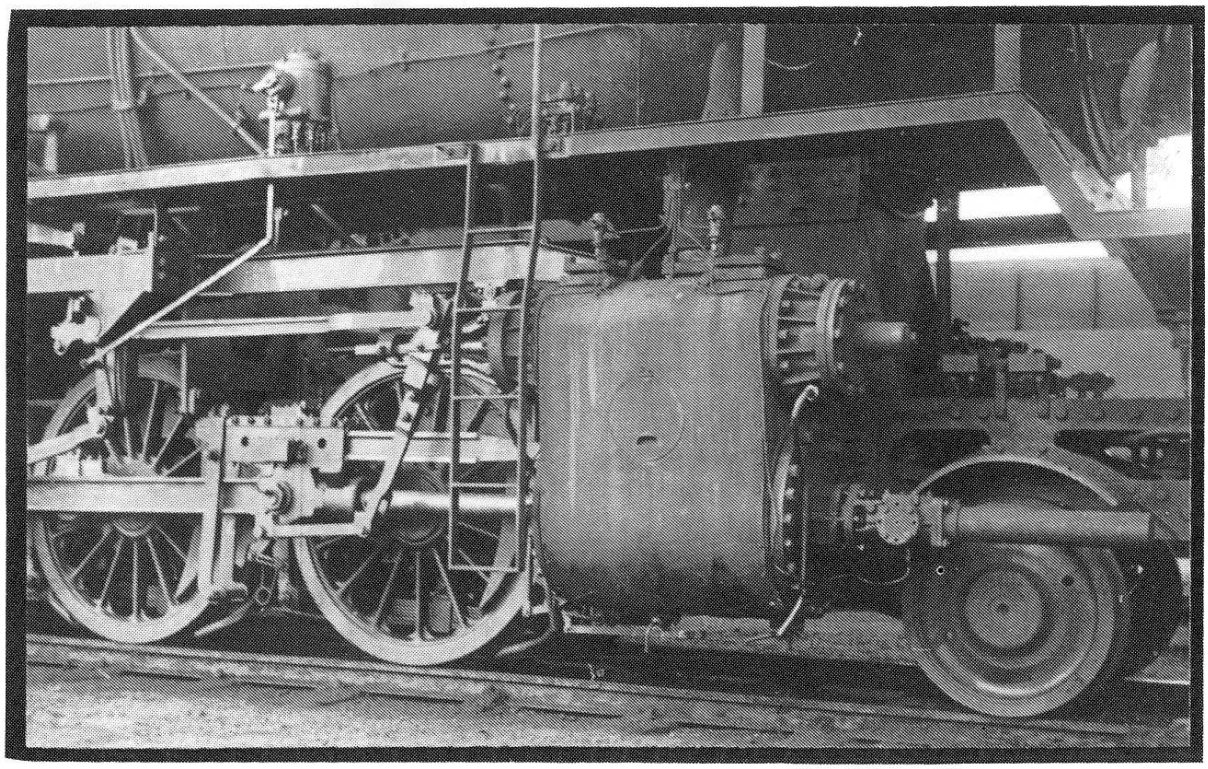
DSB litra N
set bagfra
efter ombygning på Cvk

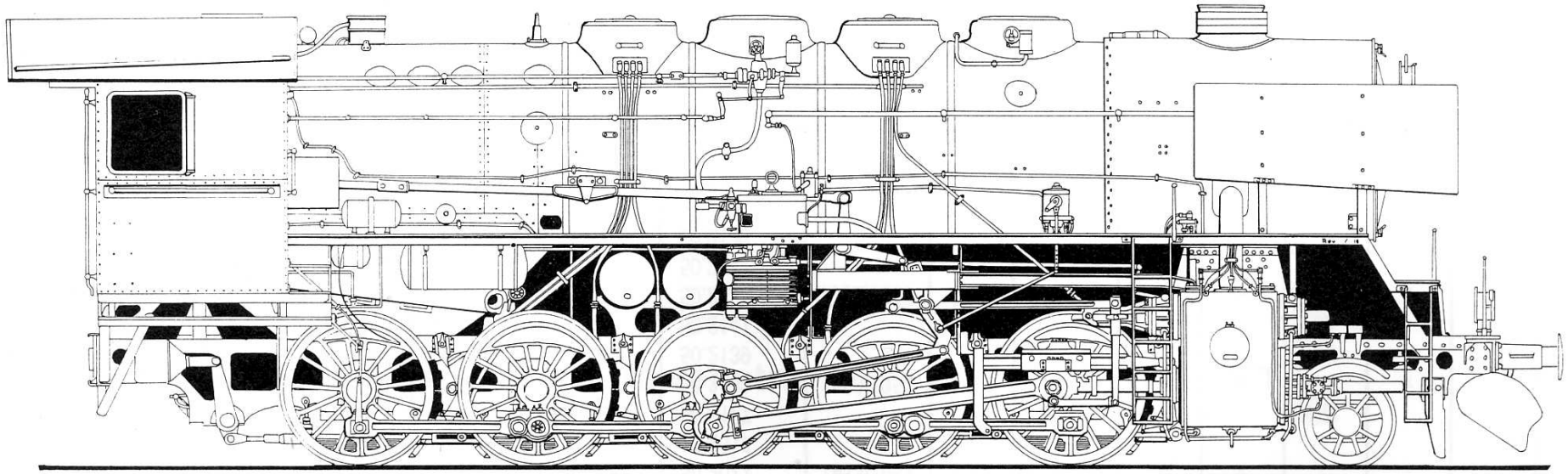
N 204 set skråt fra oven, således at det er muligt at se kulkassen, som er blevet lukket af bag til. Et skot af metal er indplaceret i øverste del af kassen, hvorved rumfanget er reduceret.
Foto: Arne Kirkeby, Odense

ge var de trækkraft for tog på 1200-1300 tons, noget der først er blevet almindeligt med litra MZ.
Maskinerne ændrede sig ikke meget i deres levetid ud over man fandt ud af, at de først leverede maskiner (201 - 204) havde problemer med røgnedslag, der hindrede udsynet for personalet. Derfor blev disse, samt de senere leverede, forsynet med skrå frontplade under røgkammerdøren, forlænget fodplade til frem til røgkammerdørem samt røgplader næsten mage til den tyske type »Whitte«. Alle maskinerne havde ved ankomsten til Danmark røgkammerdør af stålgods med vridere. Flere fik ændret det til den almindeligt kendte røgkammerdør af stålplade med håndhjul og vridere, grundet utætheder i røgkammerdøren. Andre maskiner havde pladehjulsforløber. Kun en maskine havde tagrytter (202), da førerhuset højst sandsynligt er bygget hos BORSIG i Berlin.
Ved fremkomsten af de seneste leveringer af

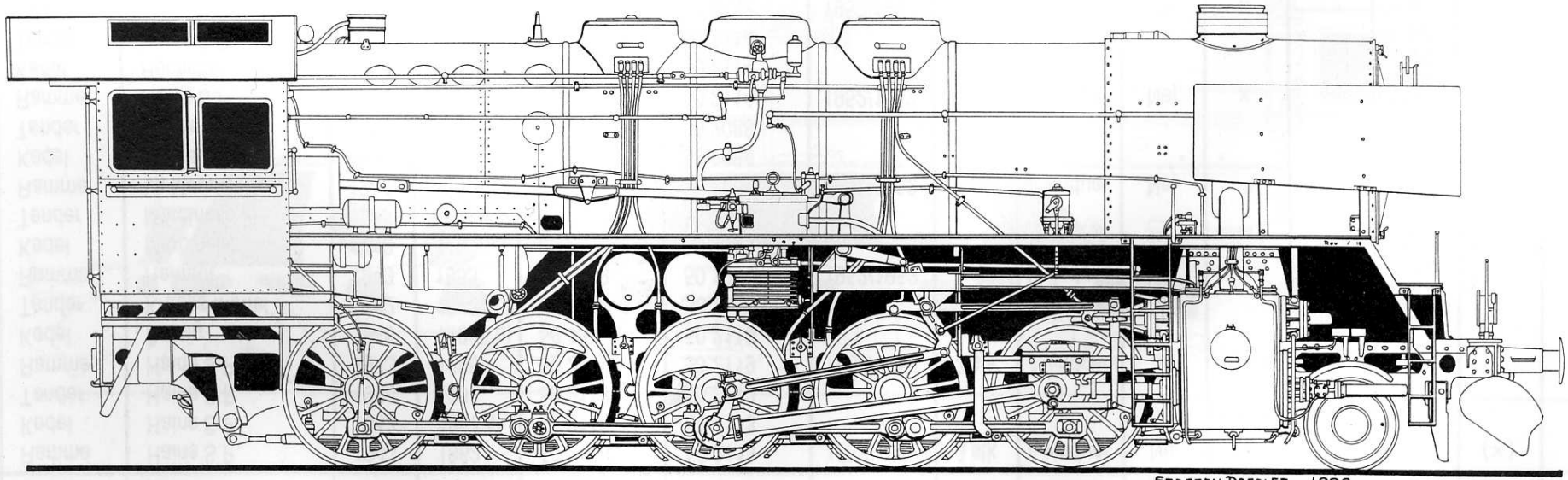
(Fortsættes side 30)

Litra N 203 i Fredericia 1962. »Close-up« af cylinderpartiet med tydelige detaljer såsom Freidmann-smøreapparatet på fodpladen og forbindelsesarmen der trækker smøreapparatet via kvadranten. Maskinen er her udstyret med pladehjul.
Foto: 3-12-3-1 Arne Kirkeby.





DSB litra N nr. 205



DSB litra N nr. 202

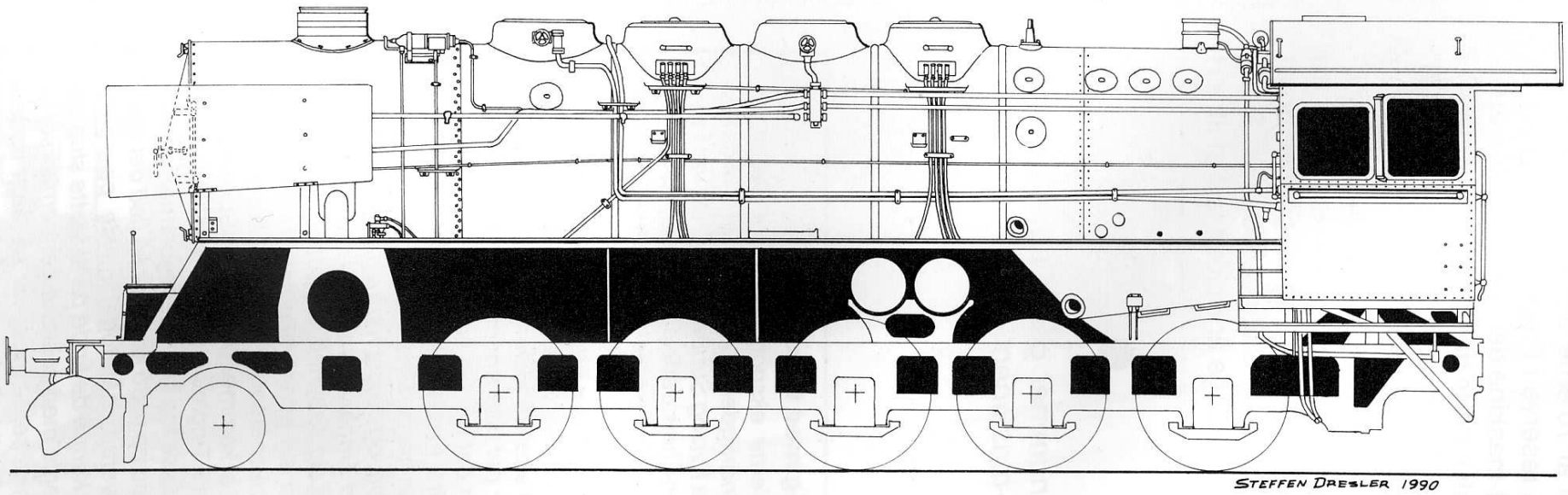
DSB LITRA N

DSB nr.	Lokomotivdel	Bygget		Fabr. nr.	Første DR nr.	Sidste DR nr.	Modt. DSB I drift DSB	Antal domer	Side-vinduer	Tag-rytter	Forløber		Røgkammerdør		Udrangeret
		Af	År								Eger	Plade	Plade	Stål	
201	Ramme	Haine S.P.	1943	1862	50.2113	50.2113	1952/1952	3 stk	4 vinduer	Nej	x	(x)	x	(x)	1970
	Kedel	Haine S.P.	1943	1867 a)	50.2118	50.2113									1970
	Tender	Haine S.P.	1943	129	50.2118	50.2113									1970
202	Ramme	Haine S.P.	1943	1868	50.2119	50.2119	1952/1952	3 stk	4 vinduer	Ja	(x)	x	x		1968
	Kedel	Borsig	1940	14865 b)	50.134	50.2119									1968
	Tender	Krauss-Maffei	1942	16220 c)	50.1677	50.2119									1968
203	Ramme	Hainaut	1943	1853	50.1989	50.1989	1952/1952	3 stk	2 vinduer	Nej	x	(x)	x		1968
	Kedel	Marcinelle	1943	410	50.2171	50.1989									1968
	Tender	Marcinelle k)	1943	450?	50.?	50.1989									1968
204	Ramme	La Meuse	1944	4161	50.288	50.2088	1952/1952	3 stk	2 vinduer	Nej	x	(x)	x		1969
	Kedel	La Meuse	1943	4161	50.288	50.2088									1976
	Tender	La Creyère	1943	2614	50.288	50.2088									1968
205	Ramme	Haine S.P.	1943	1863	50.2114	50.2114	1952/1952	4 stk	2 vinduer	Nej	x		x		1970
	Kedel	Henschel	1939	24711 d)	50.091	50.2114									1970
	Tender	Haine S.P.	1943	125	50.2114	50.2114									1970
206	Ramme	Haine S.P.	1943	1871	50.2122	50.2122	1952/1952	4 stk	4 vinduer	Nej	x		x	(x)	1968
	Kedel	Krauss-Maffei	1942	16430	50.119	50.2122									1968
	Tender	Haine S.P.	1943	?	50.?	50.2122									1970
207	Ramme	Tubize	1943	2288	50.2017	50.2017	1953/1953	3 stk	4 vinduer	Nej	x		x		1976
	Kedel	Tubize	1943	2288	50.2017	50.2017									1967
	Tender	Haine S.P.	1943	144	50.2127	50.2127									1976
208	Ramme	La Croyére	1943	2563	50.2141	50.2141	1953/1953	3 stk	4 vinduer	Nej	x		x		1972
	Kedel	La Croyére	1943	2561	50.2139	50.2139									1972
	Tender	La Croyére	1943	2561	50.2139	50.2141									1972
209	Ramme	La Croyére	1943	2555	50.2133	50.2133	1953/1953	4 stk	4 vinduer	Nej	x		x		1968
	Kedel	Krauss-Maffei	1942	16251 e)	50.2375	50.2141									1963
	Tender	La Croyére	1943	2616 f)	50.2089	50.2133									1968
210	Ramme	Tubize	1943	2280	50.2009	50.2009	1954/1954	3 stk	4 vinduer	Nej		x	x		1970
	Kedel	La Croyére	1943	2555	50.2133	50.2133									1970
	Tender	La Croyére	1943	2555 g)	50.2133	50.2009									1970
Ekstraramme		Tubize	1943	2290	50.2019	50.2019									1967
Ekstraramme		La Croyére	1943	2561	50.2139	50.2139									1963
Ekstrakedel		Tubize	1943	2280	50.2009	50.2009									1968
Ekstrakedel		Tubize	1943	2290	50.2019	50.2019									1968
Ekstratender		Nivelles	1943	46 h)	50.2019	50.2139	1956 i)								1967
Ekstratender		Haine S.P.	1943	127 j)	50.2117	50.2019									

a) Årstal for fjernelse fra 50.2118 og for anbringelse på 50.2113 ukendt.
b) Fra 50.134 til 50.2119 i 1947.
c) Fra 50.1677 til 50.2119 i 1947.
d) Fra 50.091 til 50.2114 i 1948.
e) Fra 50.2375 til 50.2141 i 1947.
f) Fra 50.2089 til 50.2439 1948, videre til 50.2133 i 1949.
g) Fra 50.2133 til 50.2212 i 1947, årstal for fjernelse fra 50.2212 og anbringelse på 50.2009 ukendt.
h) Fra 50.2019 til 50.2139 i 1946, videre til 50.2118 i 1948, tilbage til 50.2139 i 1949.
i) Som vandvogn for skinneslibevogn nr. 2 (fra 1958 benævnt specialvogn nr. 631).
j) Fra 50.2117 til 50.2355 i 1947, videre til 50.2369, videre til 50.2019 i 1949.
k) Fabrikationssted må tages med forbehold, men af byggenummer at se passer ovennævnte fabrik.
(x) Maskinen leveret med pladehjul.
Maskinen leveret med stålgods røgkammerdør, der senere er bleven udskiftet.
N 201 - 204 leveret til DSB uden røgdør og fodplade frem til røgkammerdør. Røgplader, skrå frontplade og fodplade under røgkammerdør monteret i 1953.

Principskitse af DSB litra N set fra venstre

LOKO MOTIVET



litra MY, samt de første leveringer af litra MZ blev maskinerne overflødige. Men op til begyndelsen af 70'erne blev et par maskiner holdt som reserve i Fredericia. Det blev da også en N-maskine der sammen med en E-maskine afsluttede dampepoken i 2. distrikt ved sommerkøreplanens begyndelse i 1970. Maskinerne blev ophugget og desværre blev ikke en eneste bevaret for Jernbanemuseet. Således eksisterede kun en tender fra reservelokomotiverne, og den blev brugt som vandvogn for skinneslibetoget. Dette blev i øvrigt i mange år trukket fast af litra H 800.

●

I næste nummer går vi i gang med at bygge N-maskinen i model.

Roetog med litra N

I 1950'erne eksporteredes fra Danmark store mængder sukkerroer til Tyskland, især fra Fyn og Sønderjylland. De var læsset i åbne højsidede godsvogne, og de fynske roer blev samlet i Fredericia, hvorfra de blev kørt til Padborg i hele tog. I disse tog blev »nikolaj'erne« belastet med op til 1400 tons, en togvægt der ellers først er opnået efter fremkomsten af MZ. Et sådant tog var det ikke nogen nem sag at få op i fart, da det går op ad bakke det meste af vejen fra Fredericia til Lunderskov. Først når man nåede Rødekro, begyndte man at få fart på, og da det herfra går ned ad bakke mod Tinglev, kunne man få toget til at rulle af sig selv helt til Padborg. Hvis der ikke var sat gennemkørsel i Tinglev, bandede lokopersonalet, for det kostede megen tid at komme i gang igen. Stationspersonalet i Tinglev var imidlertid ikke glade for, at disse tog skramlede igennem stationen med op til 80 km/t, for så flød det med roer overalt, når toget havde passeret. Derfor kunne de finde på at sætte stop og først vente med at sætte gennemkørsel til de kunne se, at toget var så langt nede i fart, at der ikke hoppede så meget ovenud af vognene.

HNJ

Stationerings- og benyttelsesoversigt

Oversigten er pr. 30 nov. 1961
Fredericia, fast tur nr. 201, 202 og 203
Fredericia, reserve nr. 204, 206, 207, 208, 209 og 210
Cv Aarhus nr. 205

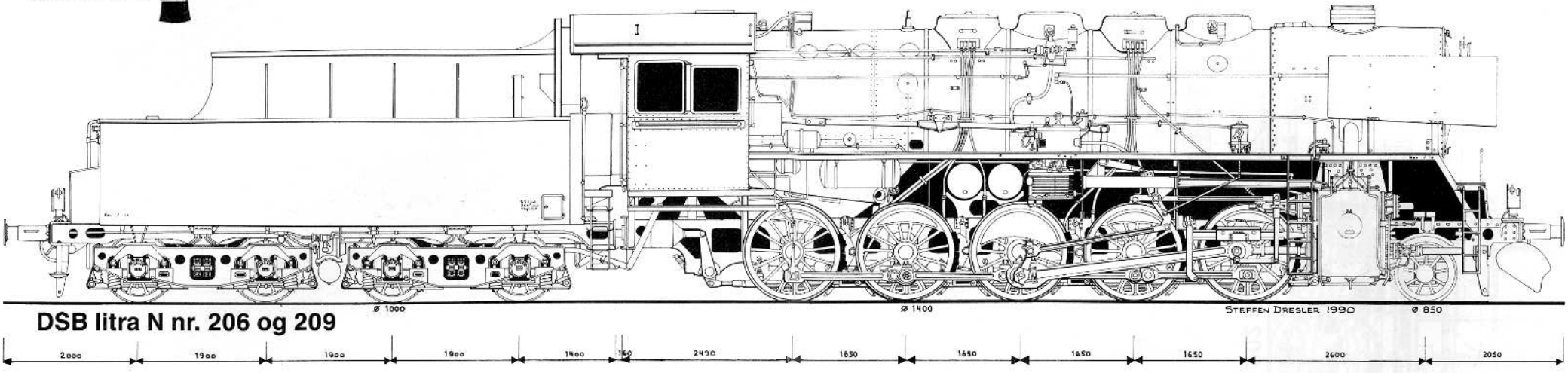
Anvendt kildemateriale:
Danmarks Damplokomotiver af William Bay, Herluf Andersens Forlag.
Danske Statsbaners Damplokomotiver af William Bay, Herluf Andersens Forlag.
Danske Statsbaners Damplokomotiver 1847 - 1959 af J. Steffensen, G. Wienecke og A. Gregersen, Dansk Lokomotivmands Forening.
Taschenbuch Deutsche Damflokomotiven af Horst J. Obermayer, Franch'sche Verlagshandlung, Stuttgart.
LOKOMOTIVETs arkiv, Næstved.
Hans Nygaard, Næstved.

DSB Litra N tekniske specifikationer

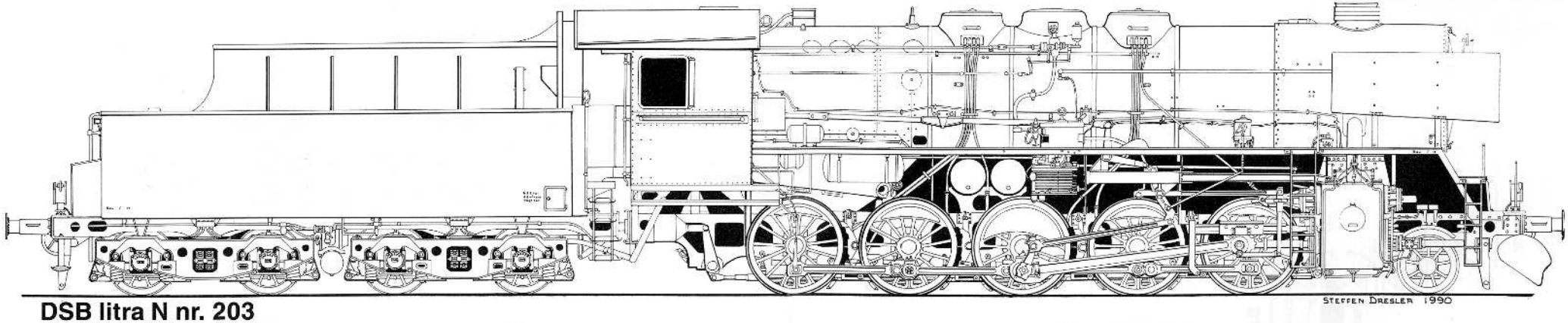
Cylinderdiameter	600 mm
Slaglængde	660 mm
Drivhjulsdiameter	1400 mm
Løbehjulsdiameter	850 mm
Damptryk	15/16,5 atm.
Ristareal	3,8 m²
Hedeflade rør	177 m²
Hedeflade overheder	63,6 m²
Hedeflade total	241 m²
Rør/antal	113/35
Rørlængde	5200
Rørdiameter indvendig	49/125
Rørdiameter udvendig	55/133
Vægt ton	74 t
Do. adhæsionsvægt	60 t
Do. tjenstvægt	83,7/86,8 t
Tender akselrækkefølge	2'2'
Tender vægt	56 t
Vandbeholdning	26 t
Kulbeholdning	6,5 t
Akselafstand	4950 mm
Do. loko	9200 mm
Akselafstand total	18890 mm
Længde over puffer	22940 mm
Maksimalhastighed	70/80 km/t
Indiceret HK	1600 HK
Overheder type	Schmidt
Elektrisk turbinebelysning type AEG	24 volt
Tendertype	2'2'T 26 (DR betegn.)

Litra N 205 i Odense 1961. Maskinen er en af de tre maskiner der kun havde et vindue i hver side af førerhuset. Årsagen kan have været at man jo alligevel under krigen skulle mørkelægge vinduer og ydermere sparede man så på glasramme og glas.
Foto: 3-20-2-5 Arne Kirkeby.

LOKO MOTIVET



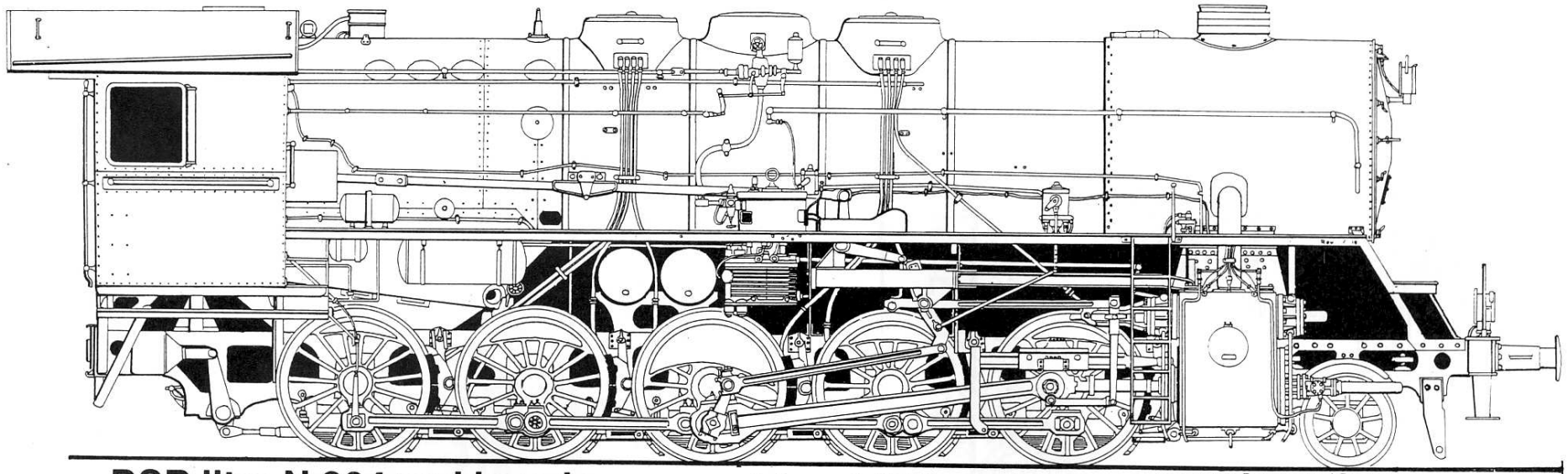
DSB litra N nr. 206 og 209



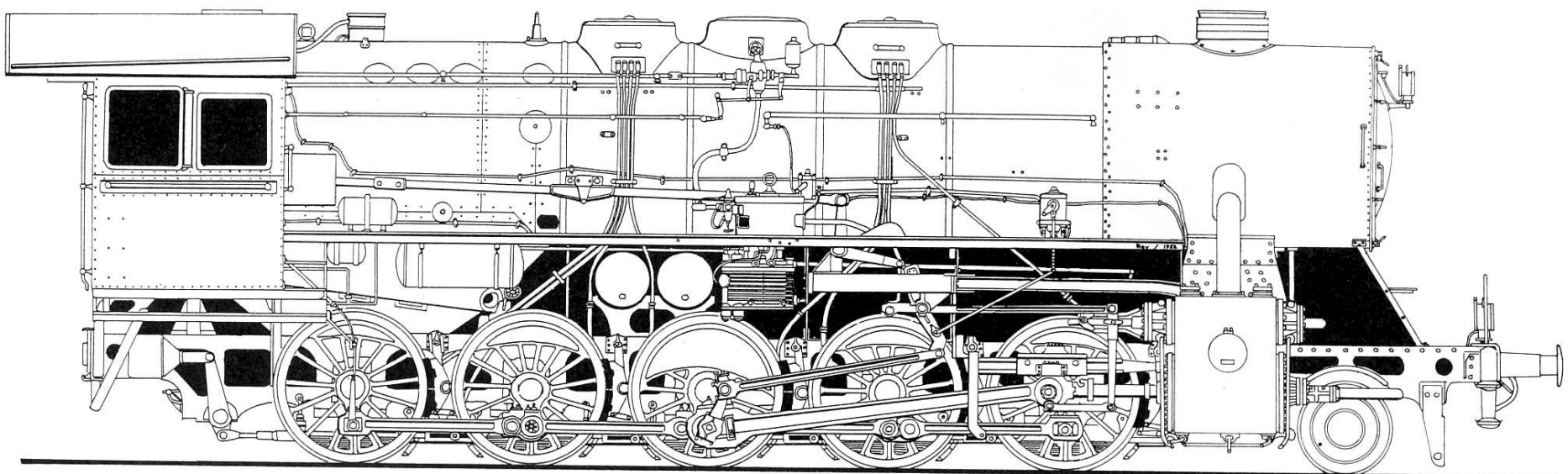
DSB litra N nr. 203

Alle tegninger udført efter hovedtegninger og fotos i skala 1:87 (HO) af Steffen Dresler, 1990.

DJM **1:87**	**Type: Tungt godstogslokomotiv**	**REGI: DSB**
LITRA N 201-210	**Bygget: 1939-42**	**Tegnet: Steffen Dresler, 1990**



DSB litra N 204 ved leveringen samt front 202 og 203



DSB litra N 201 ved leveringen i 1952

Hytter og huse for rangerpersonalet.

I mine drengeår indgik portører og andet personel, der beskæftigede sig med rangertjenesten i den almindelige stationsdrift på de fleste stationer helt ned til mindre landstationer.

Allerede på almindelige købstadsstationer skulle der stilles bænke op i flere rækker, for at alle kunne få plads, når byens fotograf måske hvert 5' år skulle forevige den smukt opstillede stab.

Også det er nu historie, så der skal en større endestation til, for at den tilbageblevne faste kerne skal kunne fylde mere end blot én række, når der en altfor sjælden gang skal fotograferes.

De fleste steder har rangerpersonalet personalerum på eller ved selve stationsbygningen, evt. i bygninger, der er kombineret med andre formål, eller i småhuse, der minder om de tidligere behandlede kolonnehuse. Men er der tale om lidt mere udstrakte sporarealer, kan der blive tale om selvstændige, egentlige bygninger.

I fig. 1 er vist en ganske charmerende lille bygning, som jeg fotograferede på Nyborg Færgehavn i 1954. Bygningen forsvandt ved den store sporomlægning for snart 30 år siden; men på et andet næsten lige så gammelt billede kan jeg skimte bagsiden med vinduets anbringelse, således at jeg i fig. 2 har kunnet optegne bygningen med rimelig sikkerhed.

Selvom bygningen var beskiltet »Havneoverportør«, kan det antages, at den også har kunnet benyttes af det menige portørpersonale under pauserne imellem færgerne, for selvom færgeterrænet slutter sig

umiddelbart til Nyborg H, var afstandene takket været terrænets udstrækning alligevel så store, at man ikke med rimelighed kunne forlange, at rangerpersonalet skulle trave den kilometerlange strækning mellem færgelejer og hovedbygning ved pauserne. Man kunne jo f.eks. også tænke sig, at DSB havde fundet, at der gik for megen tid tabt derved.

Var forholdene vidtstrakte i Nyborg, er de det

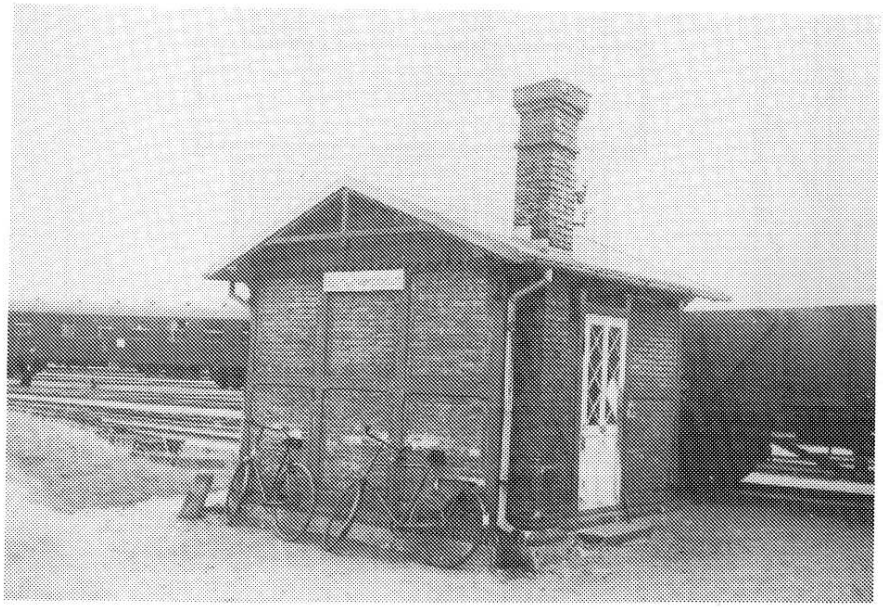


Fig 1: Hus for rangerpersonale på Nyborg, 1954. En smuk lille bygning, der vil pynte på ethvert anlæg. Udført i gule sten med grønt træværk. Døre og vindskeder i hvid. Taget er lagt med skifer. Bemærk cykler henstillet op af muren. På skorstenen ses isolatorer.

ikke mindre i en havneby som f.eks. Esbjerg med 4 km i luftlinie fra havnens østende til dens vestende.

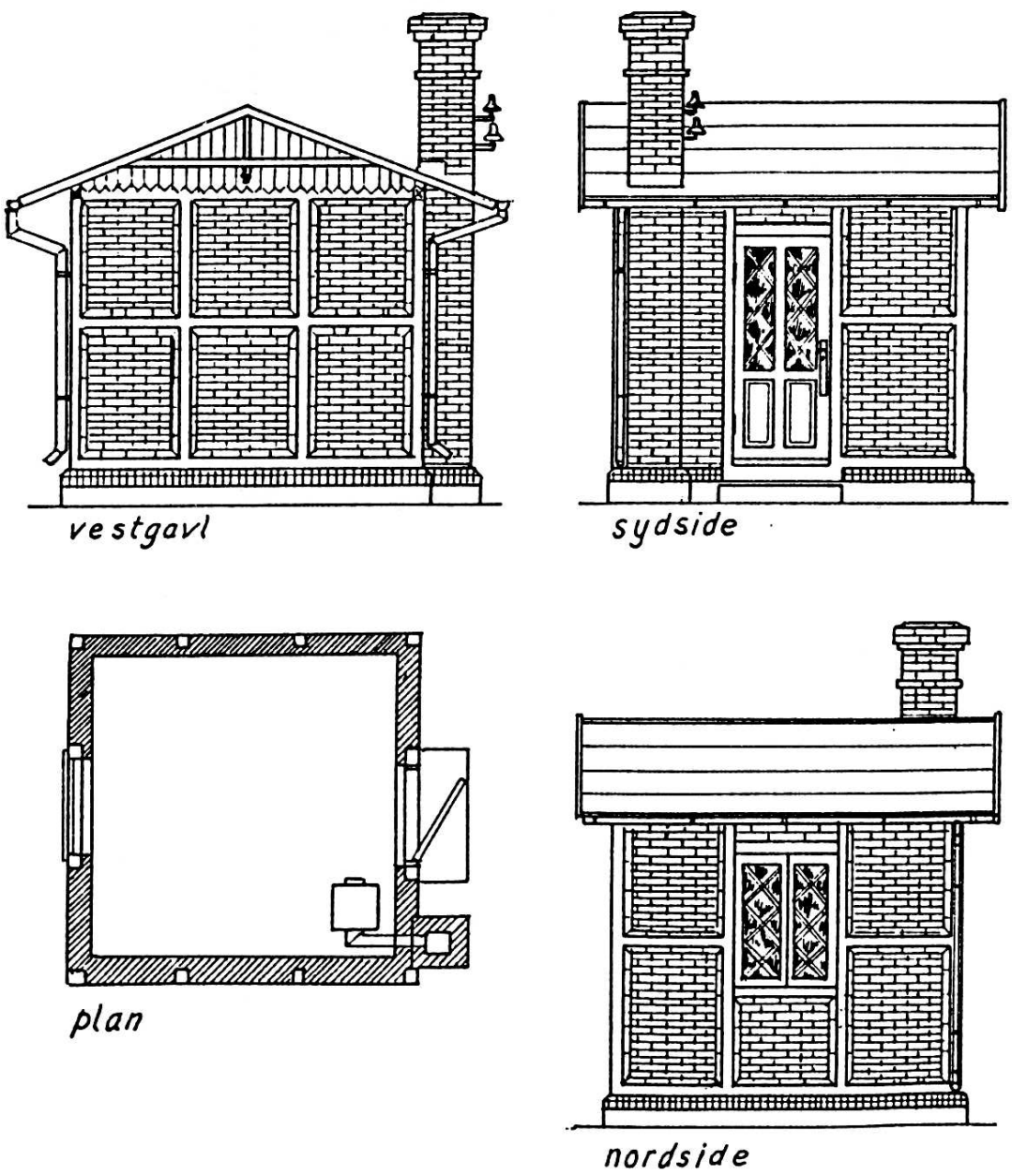
Til afløsning af tidligere tiders måske lidt primitive forhold fik 2' distrikt i 1969/70 ombygget et tidligere vejerkontor for byens kongelige måler og vejer, der på grund af exportbilernes forøgede længde og vægt havde måttet bygge ny vejerbod andetsteds på havnen. At »boden« så var større end de fleste parcelhuse af samme årgang, er en anden historie.

Fig. 3 viser plan, snit og facader.

Kun den rødhvide beskiltning afslørede, at der var tale om en DSB-bygning. Hvis nogen tror, at noget varer evigt hos DSB, må man

(Fortsættes side 40)

Fig. 2: Hytte for rangerpersonale, Nyborg. 1:87.



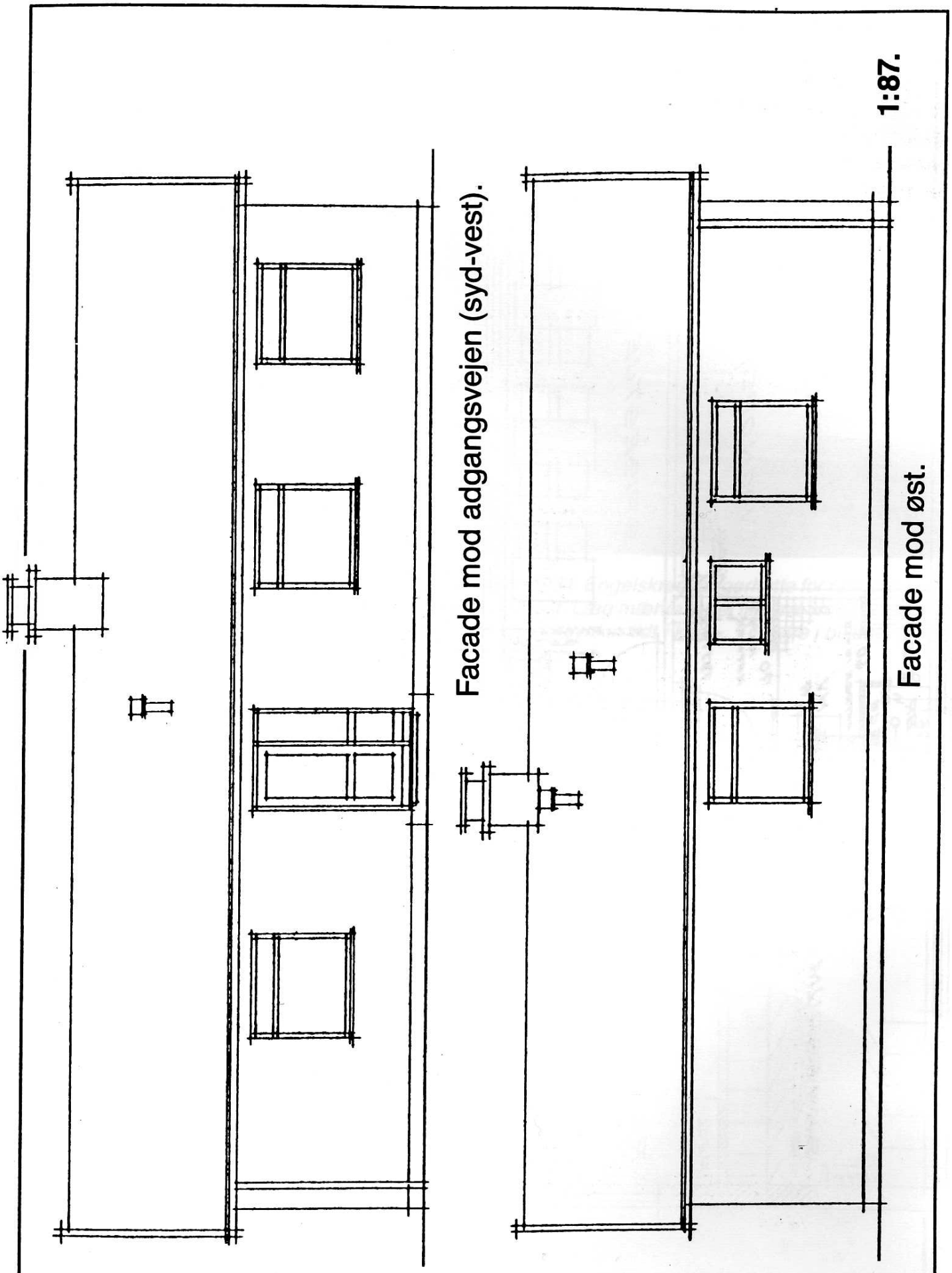


Fig. 3A: Bygning for rangerpersonale i Esbjerg

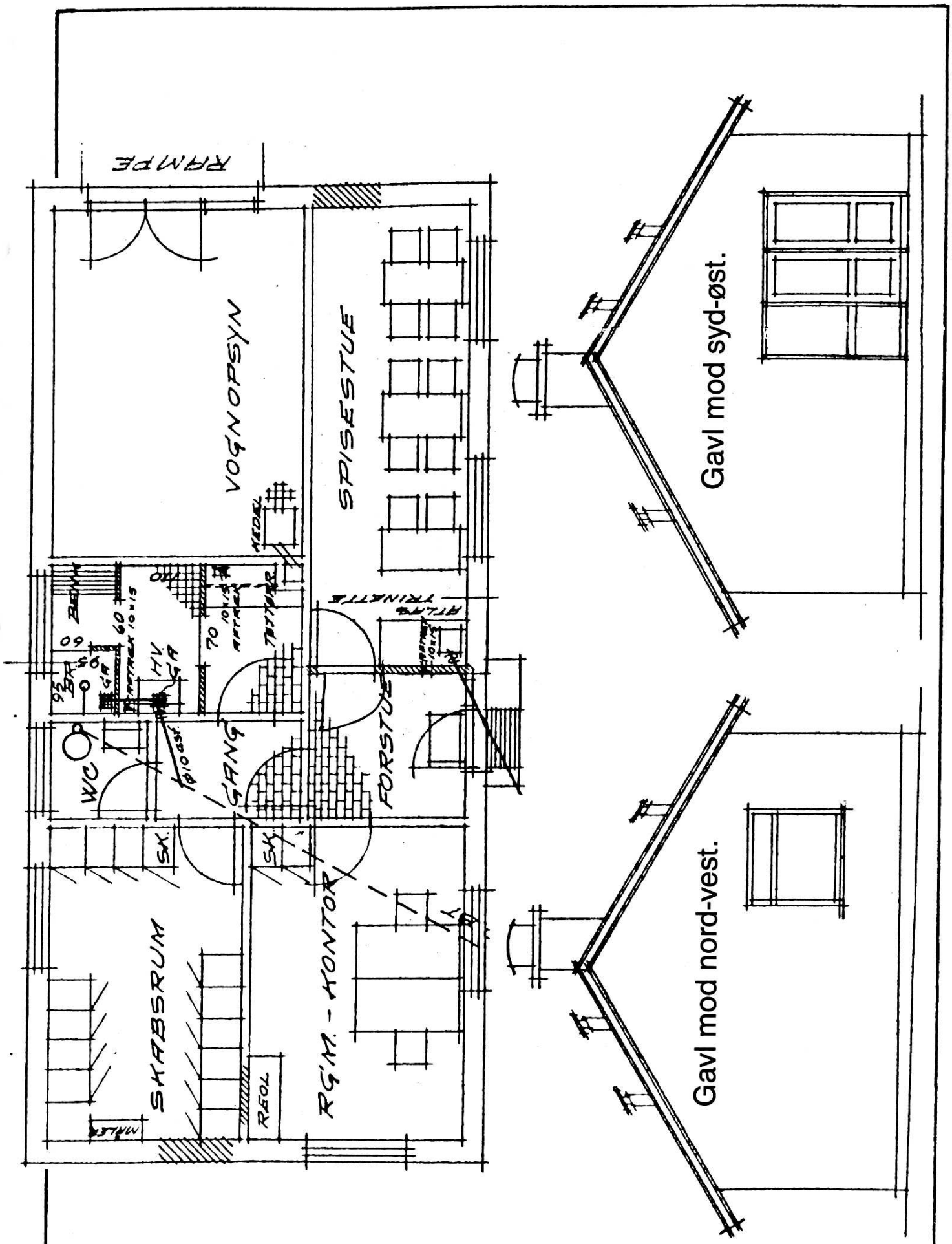
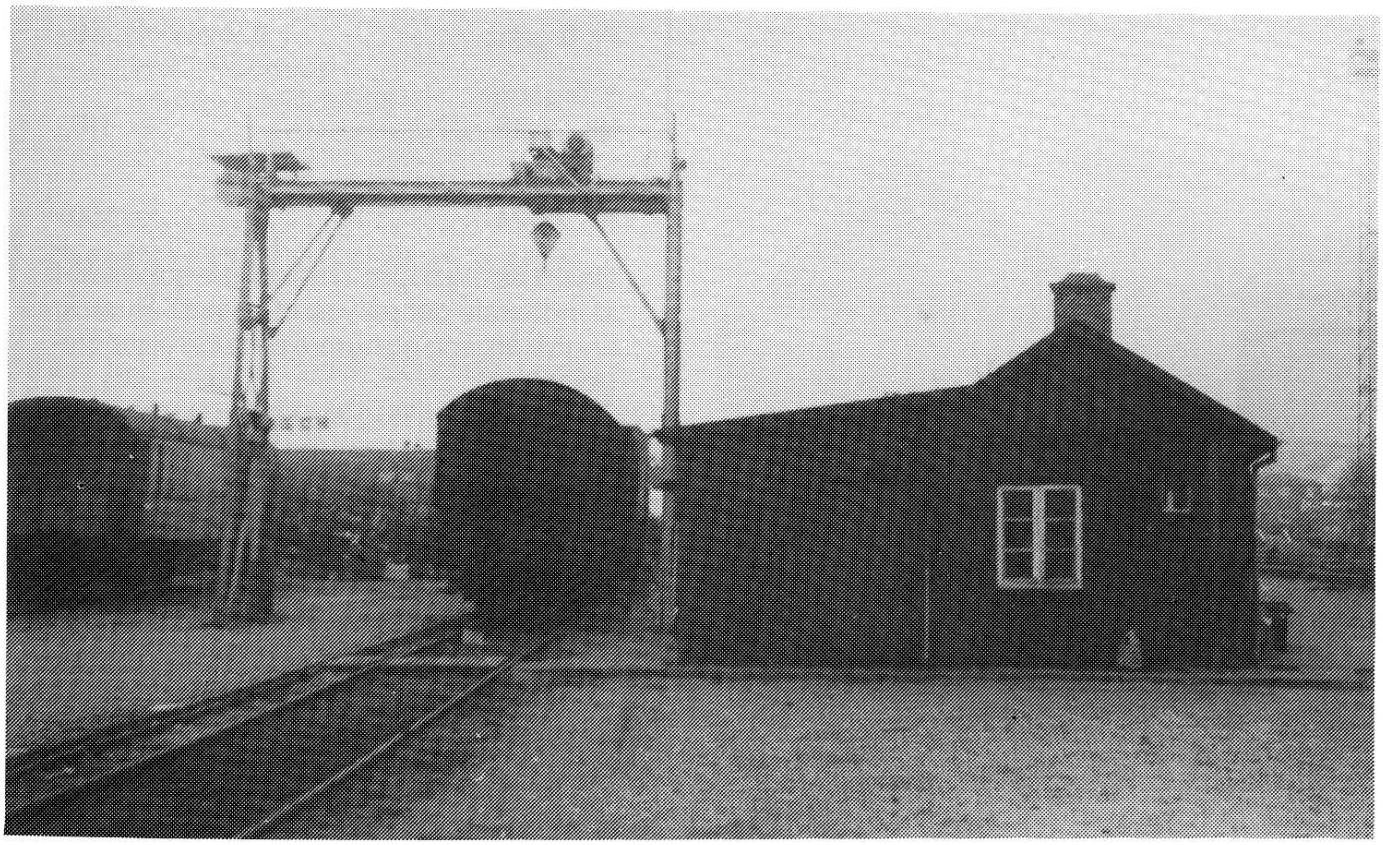


Fig. 3B: Bygning for rangerpersonale. 1:87

Herligt moderne miljø på Esbjerg Stationsområde, anno 1984. Engelskrød rangerhytte for rangerpersonalet, anbragt i sydenden af Esbjerg Station, set fra Sydvest. Læg mærke til det lille træ i indhegningen ved siden af det grå telefonskab. Og bænken foran huset »synker lidt i knæ«. Til højre i billedet er en GS'er med moderne DSB-design rullet ind under portal-kranen.



Her ses samme hytte på Esbjerg Station, denne gang fra nord, hvor en CY-specialvogn for øvrigt dukker op på motivet i venstre side. Hytten skulle være let at bygge i model, ved at rekonstruere målene ud fra dørhøjde m.v. Sammen med kranen udgør hytten et helt lille miljø for sig selv.

tro om igen, for da jeg skulle fotografere bygningen i anden anledning, var den forsvundet i forbindelse med gennemførelsen af omfattende saneringer og moderniseringsplaner for statshavnen ved starten af 1980'erne.
Rangerpersonalet er dog ikke herved blevet »lost«, men har fået til huse i ledigtblevne kontorlokaler i en af havnens virksomheder; men det pæne emaljerede skilt DSBs rangerkontor, som jeg heller ikke fik fotograferet, er for nyligt forsvundet og erstattet med et nok så kedeligt i »moderne design«.
Nuvel, har man ikke plads til et hus for rangerpersonalet, kan man så klare sig med en hytte, eller såmænd blot et nedfotograferet skilt ved en husdør et passende sted som f.eks. på Esbjerg havn.
I den forbindelse kan man jo håbe på, at der atter kommer farvetrykte transfers eller overføringsark med sådanne — og mange andre — skilte på til brug i modelbanelandskabet.
jgc. .

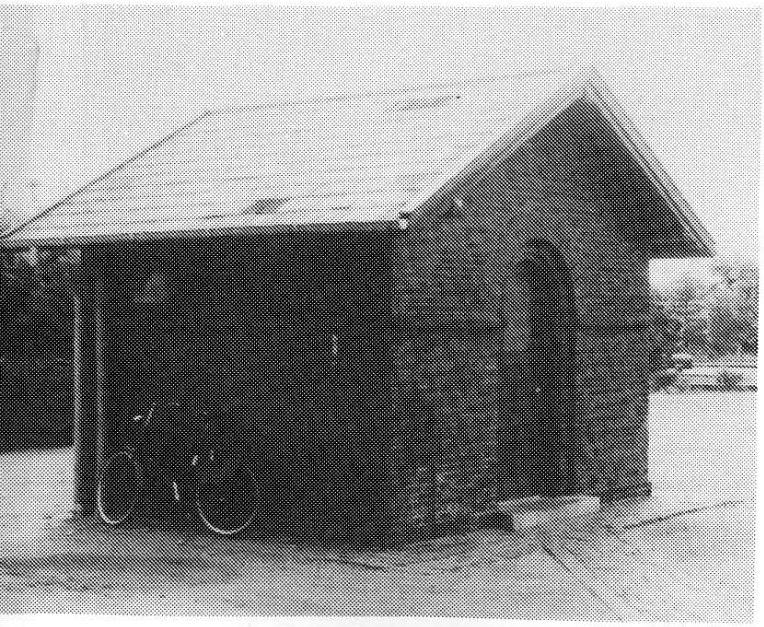


Fig 4: Hus for rangerpersonale i Esbjerg, 1969. Udført i røde sten med gråsort skifertag. Bemærk, at huset er omkranset af brosten.

Fotos af Guldbæk-Christensen, Skødstrup.

Ønsker du ældre numre af LOKOMOTIVET?

Listen herunder angiver hvilke årgange og numre af LOKOMOTIVET, som det endnu er muligt at købe hos forhandlerne eller ved henvendelse til os pr. giro. I listen er ikke angivet priser på udsolgte årgange og numre fra LOKOMOTIVET's forlag. Man bør købe nu, da vi ikke i øjeblikket påtænker at genoptrykke årgange, når lageret er opbrugt.

1. årgang:
Nr. 1-4 ..... Udsolgt

2. årgang:
Nr. 5-8 ..... Udsolgt

3. årgang:
Nr. 9-12..... Kun nr. 11-12 haves.
Pr. stk. ..... kr. 20,-

4. årgang:
Nr. 13-16. Kun få eksemplarer tilbage.
Pr. årgang ..... kr. 90,-

5. årgang:
Nr. 17-20 ..... kr. 110,-

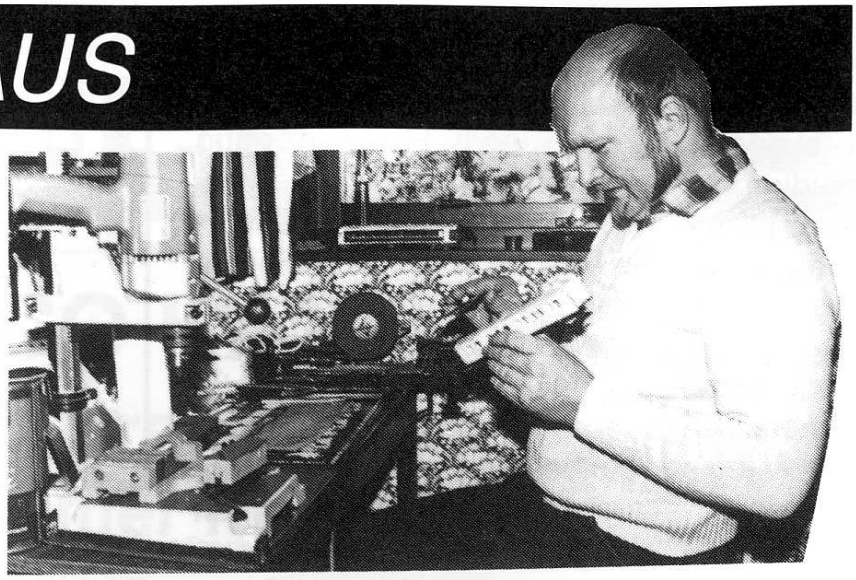
6. årgang:
Nr. 21-24 ..... kr. 150,-

Ønskede årgange og numre tilsendes ved at indbetale det pålydende beløb. Husk at angive årgang og numre på talon til modtageren.
Til bestillingen lægges kr. 10,- til dækning af ekspeditions- og portogebyr, uanset bestillingens størrelse. Gælder dog **ikke** 6. årgang.

LOKOMOTIVET
Postboks 477
Giro 3 38 55 07
4700 Næstved

NB: Se annoncen om bogudgivelser andet sted i bladet!

STORE CLAUS



Ja, så er LOKOMOTIVET på sporet igen. Og der er sket store ting, mens bladet har sovet Tornerosesøvn. Ja, for mig er Claus blevet til STORE CLAUS, hvilket skal forstås på den måde, at jeg er blevet »omsporet« til LGB
Nu skal alle mine læsere ikke fortvivle, for jeg vil stadig lave artikler i HO. Se f.eks. artiklen om Bygning af det rullende materiel for begyndere andet steds i bladet. Men egentlig kunne jeg godt tænke mig en LILLE CLAUS som assistent. Altså fat pennen eller telefonen.
Hvorfor nu et skift til LGB?
Jo, jeg har altid godt kunne lide at bygge modeller, men aldrig at køre med dem, når det drejer sig om HO. Der ligesom »manglede« noget. I LGB derimod kan man høre skinnestød og mærke ryk i koblingerne, og så kører det bare godt og altid! Kort sagt: For mig smager det mere af jernbane. Jeg har tænkt mig at lave et lille hjørne i hvert nummer med LGB-stof. I begyndelsen ikke store byggebeskrivelser, men blot en »mundsmag«. Jeg ville blive meget glad for eventuelle tilkendegivelser, så vi kan se, hvordan interessen er for LGB. Her er min adresse:

Claus Jensen
Falkevej 6
4683 Rønnede
telefon 53 71 23 09

I begyndelsen var...

Inden jeg lægger blødt ud med hensyn til LGB, vil jeg fortælle lidt om sporstørrelsen. LGB er i måleforholdet 1:22,5, og er altså dobbelt så stor som skala 0 (1:45). Bredden på sporet er imidlertid kun 45 mm, d.s.v. et smalspor, der i virkeligheden svarer til Bornholmske Jernbaners 1000 mm spor (Meterspor). Spor 0/32 mm svarer altså til roebanespor i LGB-verdenen. (Spor 0/32 mm / 1:45). Jeg forudsætter at vi har anskaffet os noget LGB, og er begyndt at køre med det. Når den første begejstring har lagt sig lidt, og vi er blevet mætte af at se udenlandske modeller køre rundt, så vender vi blikket mod Danmark og de hjemmelige smalspor.

Nu vil jeg vædde på, at de fleste vælger DBJ 26 som begyndermodel. Den er en sød lille rød postvogn vist i LOKOMOTIVER nr. 4. Her vil jeg komme med et råd, såfremt man kun vil bygge en eller et par vogne som skal køre sammen med det øvrige LGB-materiel: Tænk på at LGB's modeller har forbilleder af nyere dato, og derfor er ret store. DBJ 26 kommer til at se for lille ud. Byg hellere en lidt større vogn, f.eks. HTJ D31. den er pladebeklædt, og var ved leveringen knaldgul. Se DJK-bog 31 om HTJ. Tegning finder man i JMJK's bog om smalspor, dog som SB b1-1 (Skagensbanen).

Det er også så heldigt at undervognen fra en LBG-standard vogn d.s.v. 30 cm lang - passer hertil, så vi er sikre på, at den første vogn, vi bygger, også kører godt. Hvis vi er rigtig heldige og få undervognen fra kupé-vognen, ja, så slipper vi også for at lave trinbrædderne. Jeg har dog anvendt den billigste åbne godsvogn katalog nr. 4010 til dette formål.
Vognkassen er bygget i plastplade som er lamineret, så siderne består af 3 lag plader. det vil jeg senere beskrive nærmere. Vognkassen er skruet sammen under vognen som på LGB's vogne.
Nu har vi en vogn som størrelses- og farvemæssigt falder fint i tråd med LGB-produkterne.
Vælger vi at bygge dansk smalspor i 1:22,5 for LGB, så er sagen en helt anden. Så kan vi nemlig vælge DBJ eller amtsbanerne. Eller de andre smalsporede baner og bygge et helt tog fra samme tidsperiode, så det bliver harmonisk at se på.

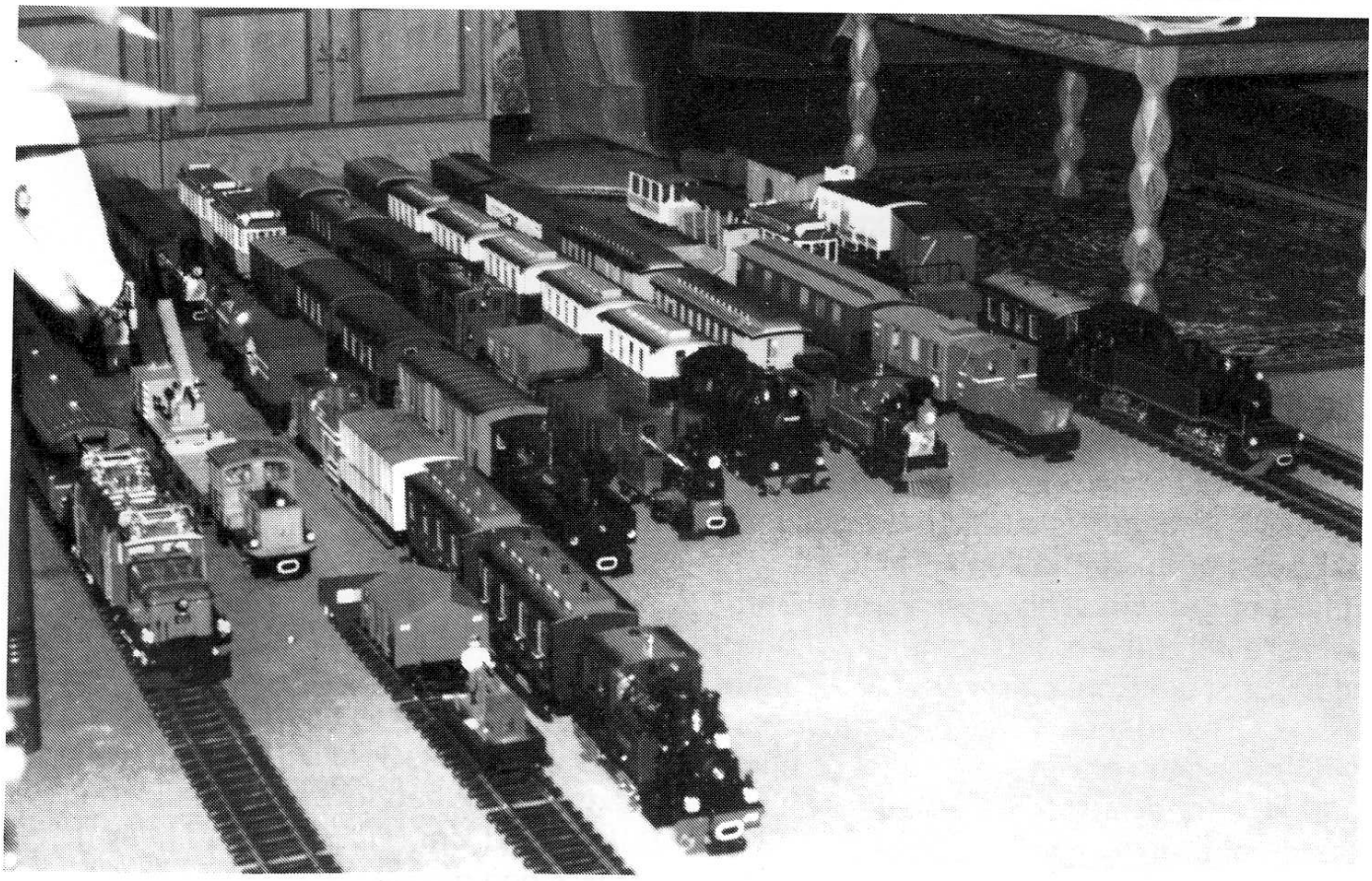
.....har du de tidligere udgivelser fra

LOKO MOTIVET

....ellers se annoncerne i dette nummer af bladet!!

Til sidst: Jeg har lavet en del danske huse og andet tilbehør efter små forbilleder, for de bliver ret store i størrelse 22,5!! Personligt kan jeg godt lide POLA's huse. Desværre er de ret kostbare, og har tyske forbilleder.
Men lad mig få nogle reaktioner. Skriv eller ring, så jeg kan høre, hvilke ønsker I har. jeg kan »lokkes« til det meste.

Claus

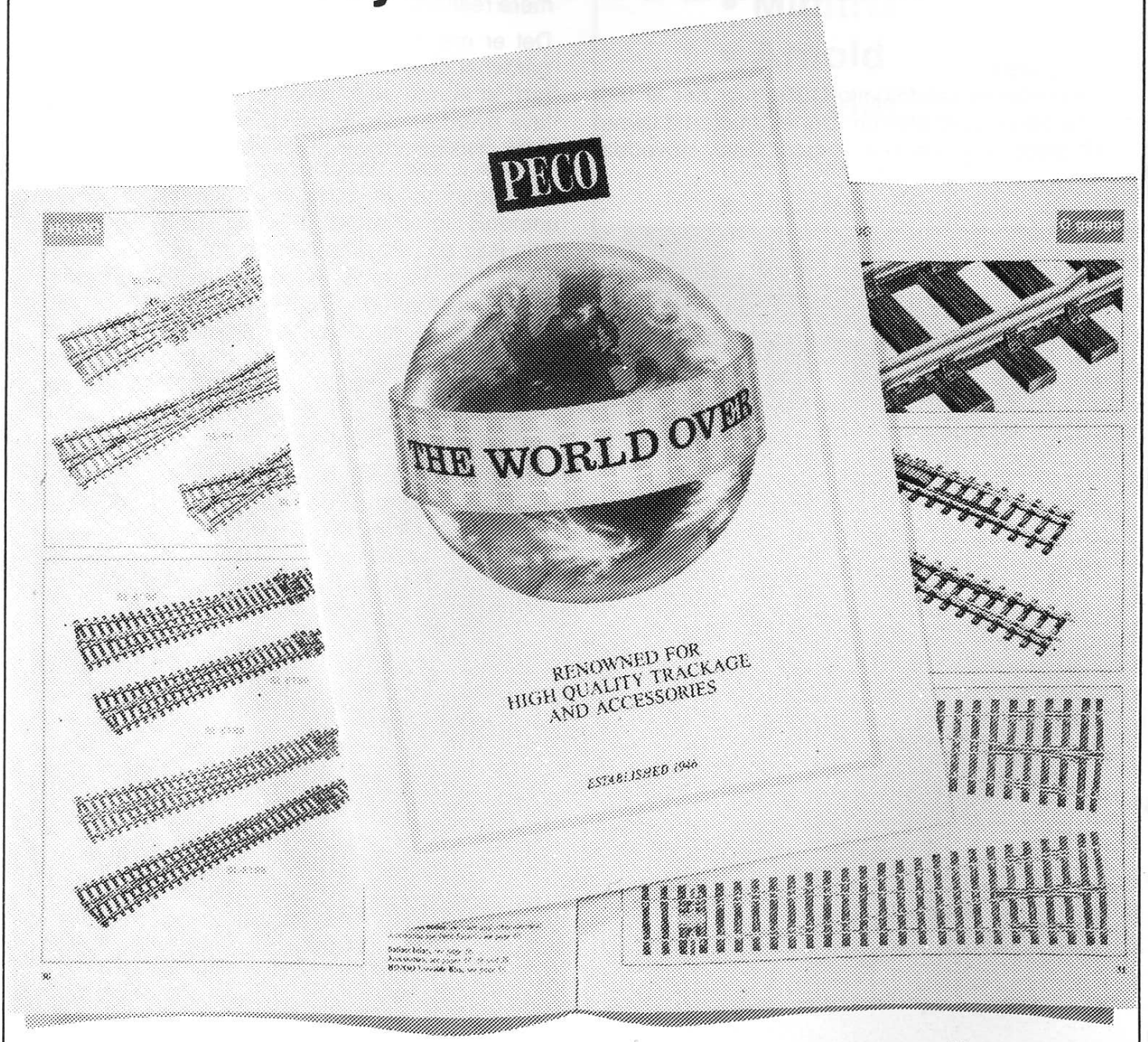


Havebane i stuen! Claus' udvalg af LGB-modeller som her præsenteres linet op side om side, fortælles der mere om i kommende numre af LOKOMOTIVET.

mj-tek modeljernbaneteknik

NYT PECO KATALOG

over et af verdens bedste skinnesystemer fra Z til LGB.



Kan afhentes hos din lokale forhandler, eller bestilles direkte hos MJ-TEK, Box 10, 2760 Måløv ved at indsætte kr. 50,00 på Giro 4 42 96 13

Storby-anlæg

Tekst og sporplan af Torben Bejerholm

På dette anlæg, forsøger vi at skabe et hovedstads-miljø, omkring en modeljernbane. Det er som det ses, relativt svært at få meget jernbane på grund af pladsen. Den valgte løsning, med det nedsænkede baneterræn, gør det lidt lettere, da vi frit kan bygge over banen, dog således at de vitale områder er fritlagt.

Jernbanen:
Forbilledet er selvfølgelig DSB, hvor der er lagt vægt på persontrafikken. Der er imidlertid levnet lidt plads til et beskedent godsareal. Hovedbanegårdens spor I og II betjener S-togene, som har endestation her. Spor III og IV er til nærtrafiktogene, som kan være lokomotivtrukne eller MR-tog. Spor V og VI er til fjerntog, både syd- og nordgående (altså gennemgående tog). Vi kan selvfølgelig i disse tog have internationale vogne, så bliver det mere realistisk.

Det er med fuldt overlæg, at der ikke er banegårdshal over en del af sporene. Det er trods alt rart, at kunne se togene på stationen. Man kan lave overdækning af perronerne eller på dele af dem, hvis man synes det virker for åbent. Adgan-

Motiv fra en storby. MH 373 på perronspor, mens en scrap-sporvogn fra linie 10 passerer Tietgensbroen. Foto fra 1963 af Steffen Dresler.

gen til perronerne sker ad trapper indvendig fra hovedbygningen
Spor VII og VIII er til godstog, samt maskinspor (VII) til remiseområdet, via spor IX. Godsområdet har adgang fra spor X, mens spor X-A og B er læssevej og X-C er pakhusspor. Det korte spor er ilgodsspor.
Sporgruppe XI-A,B,C er godsvognsdepot, hvorimod XII-A,B,C,D,E er personvognsdepot. På remiseområdet findes et moderne olieforsyningsanlæg og »rester« fra damptiden: en kulgård med en meget rusten kulkran, samt en forfalden askegrav. Til at gøre dette fuldkomment, kan vi evt. lave en rodebutik af hjul, aksler og andre dele fra damplokomotivernes storhedstid.
Som det fremgår af førnævnte, befinder vi os i halvfjerserne, altså kører vi med moderne materiel i rød/sort design-bemaling.
S-banen har en liniestation med dobb.-spor til krydsning. På den skjulte del findes yderligere et par vente(opstillings-)spor SV. Hovedbane (HS) går parallelt med S-banen (S), men føres en etage under det egentlige baneniveau, hvor vi laver en eller to opstillings-banegårde. Vi har valgt to, så der bliver mere plads til togstammer. Sporene med pilene er gennemkørselsspor, og skal altid friholdes til gennemkørsel. Sporene med talangivelserne viser opstillingsspor med toglængden angivet i centimeter. Regionaltogene har en max. længde på 100 cm, mens fjerntogene har en max. længde på 150 cm.

Byen:
Vi skal forsøge, at få det til at ligne en rigtig storby (hovedstad). Derfor må vi have sporvogne og (ell.) troljebusser, bybusser, samt fjernbusser. Vi har valgt at koncentrere os om sporvogne, men det op til den enkelte selv at beslutte, hvad man vil køre med.
Sporvognene udgår fra banegårdspladsen, hvor der er krydsning for begge linier. Pilene viser kørseslretningen. Linie 5 går ad Vestergade, over Baggebro, Østergade, og har fælleslinie ad P.C. Hansensvej, Købmagergade, Svinglen, Merkurgade og så ad Købmagergade, og retur til Banegårdspladsen. Linie 16 kører ad Østergade og videre på den fælles linie, men på returneringen drejer linie 16 om ad Vestergade til Banegårdspladsen.
H- angiver sporvogns stoppesteder. B- er fjernbusser. BB- er bybus. Sporvejene har deres faciliteter i den ydre ende af byen, hvor man finder remise og administration.

Selve bebyggelsen er en blanding af nyt og gammelt som i virkeligheden. Vi har givet en del af husene numre, da det gør det nemmere for læseren, når vi skal lokalisere de enkelte centrale bygnin-

(Fortsættes side 47, spalte 2)

DANMARKS STØRSTE FORRETNING FOR MODELTOG OG TILBEHØR

- Fleischmann
- Minitrix
- Arnold
- Märklin
- Electrotren
- Faller
- Kibri
- Vollmer

m.m.

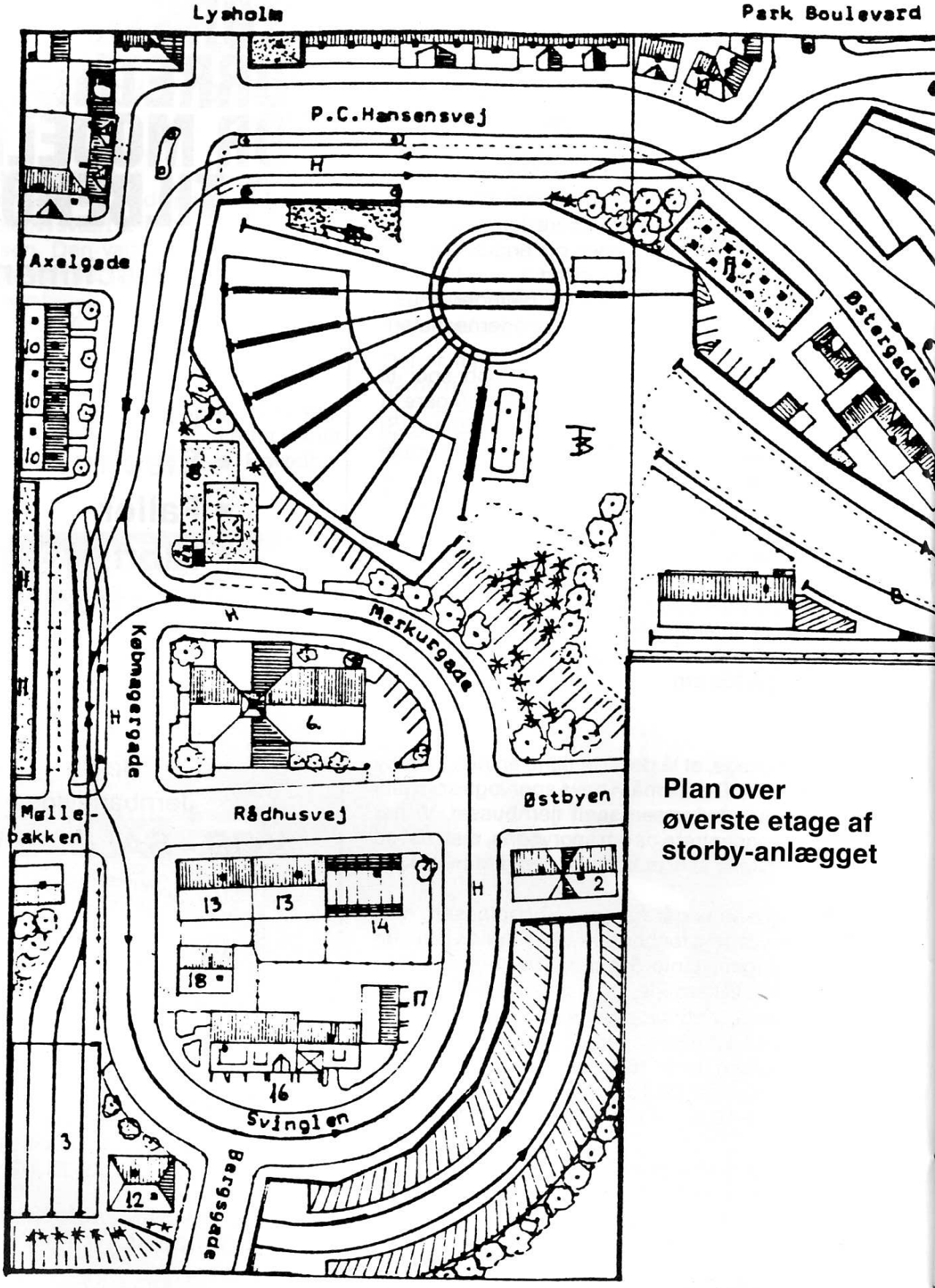
Alt i HO-N-biler
Bøger
Jernbanevideo
KØB - SALG - BYTTE

SAMLER BØRSEN
KØBENHAVN

H. C. Ørstedsvej 46
1879 Frederiksberg C
Tlf. 31 35 01 46

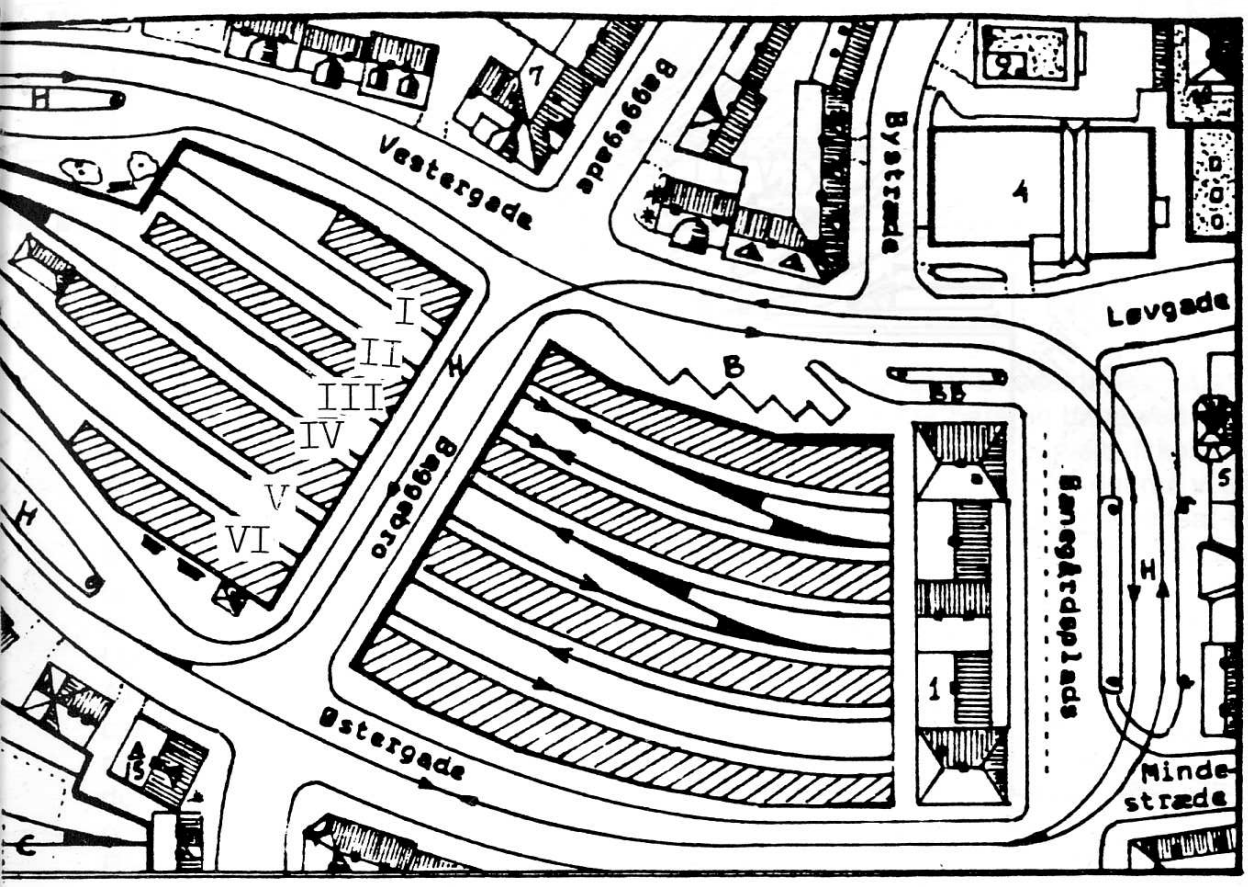
JYLLAND: Sct. Pauls Kirkeplads 15
8000 Århus C . Tlf. 86 12 35 33

Åbner kl. 12.00
Tirsdag lukket. Lørdag 10.00-12.00



Plan over øverste etage af storby-anlægget

LOKO MOTIVET



Oversigt over nogle af bygningerne på anlægget. Tallene er katalognumre.

K-Kibri, V-Vollmer, H-Heljan, F-Faller, P-Pola

1.	B 9518	Hovedbanegård	K
2.	3509	Hovedbyg. S-bane	V
3.	B 9450	Sporvejsremise	K
4.	3802	Parkeringshus	V
5.	3765	Posthus	V
6.	906	Rådhus	H
7.	B 8350	Hotel »ROYAL«	K
8.	B 910	Hotel »MERKUR«	F
9.	B 905	Højhus	F
10.	B 8101	Boligkareer	K
11.	B 8313	Bolig-butikscent	K
12.	B 8420	Sporvejsadministr.	K
13.	579	Bank og Advokat	P
14.	153	Ny-bygning	P
15.	578	Aldi-marked	P
16.	3751	Brand og redning	V
17.	3757	Ambulancer	V
18.	151	Antik-shop	P
19.	463	Bank	H

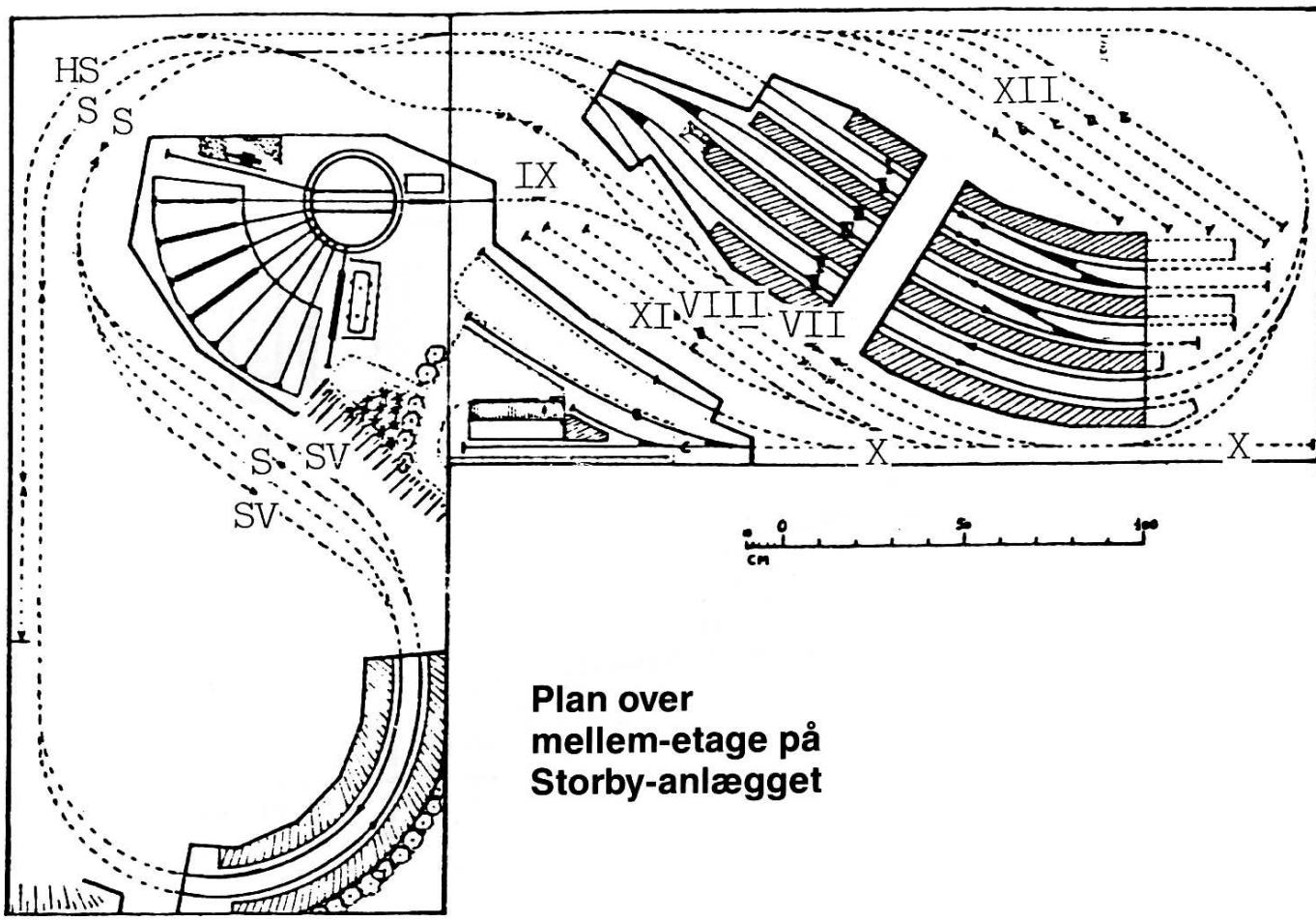
ger. Der startes med Hovedbanegården (1), hvor vi har valgt at bruge Kibri's station »CALW«, der med lidt tilpasning nemt kan komme til at ligne en dansk station af storby-type. S-togs stationen er fra rigtig gamle dage og må gerne fremtræde temmelig hærget af tidens tand, altså meget beskidt (2).

Sporvejenes remise (3) og administration (12), ligger i den ydre del af byen. Remisen er tresporet, hvor det ene spor fungerer som værkstedsspor. Remisen er af nyere dato og velholdt. Administrationsbygningen er af lidt ældre dato, men meget velholdt.

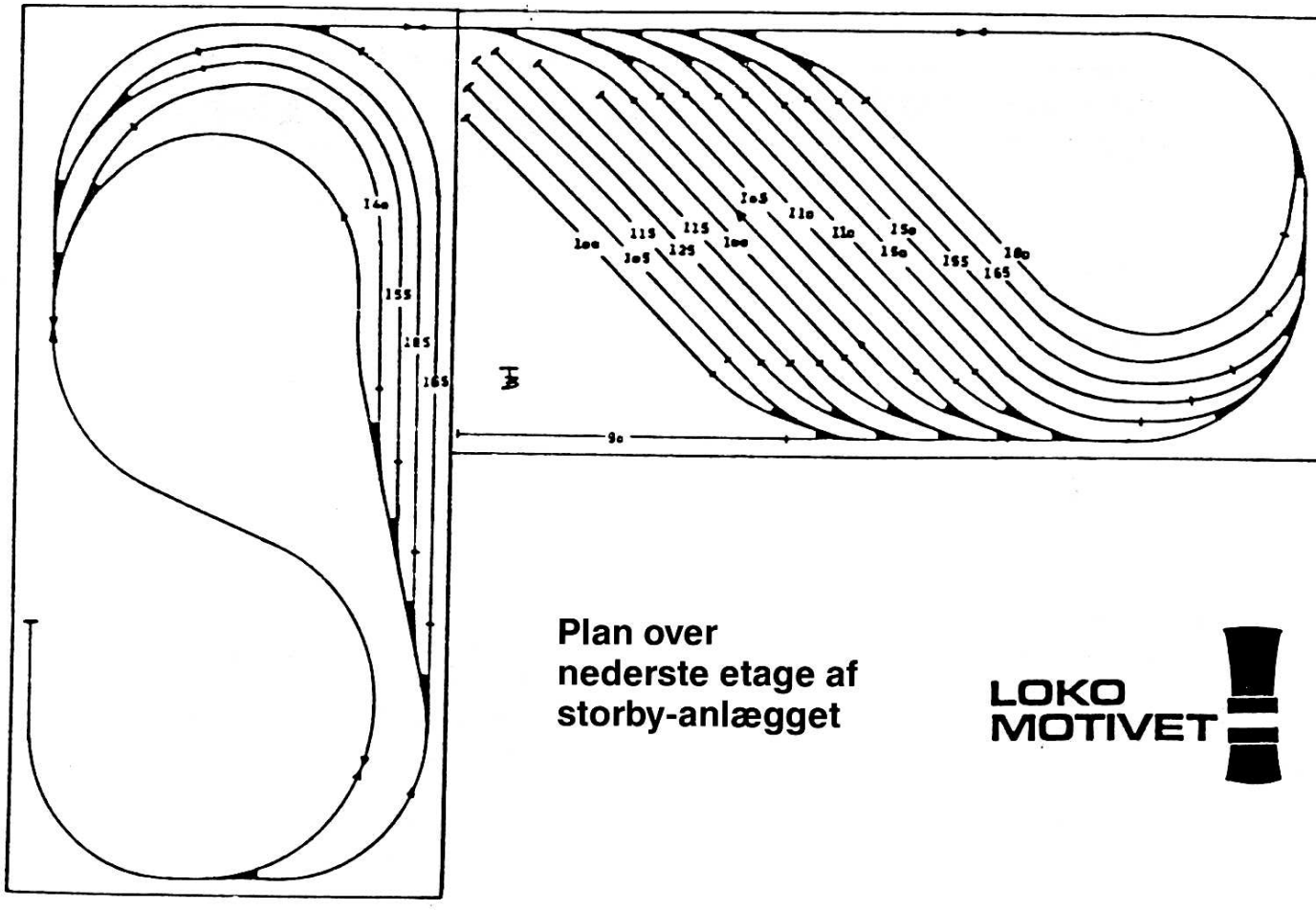
En storby må have et stort P-hus (4), som er placeret ved stationen. Kønt er det ikke, men det hører med til miljøet. Placeringen er perfekt, hvis vi lader den store bygning ved siden af blive til et stormagasin, medens bygningen bagved er et kontorhøjhus (9).

Overfor hovedbanen har vi posthus (5) og bolig- og kontorhuse. Modsat busholdepladsen er det ældre, men rimeligt velholdte bygninger. Ad Vestergade efter Baggegade ligger Hotel »ROYAL« på hjørnet, en ældre bygning, der gerne må virke lidt snavset (tarvelig) (7).

Så følger nogle mindre bolighuse med små forret-



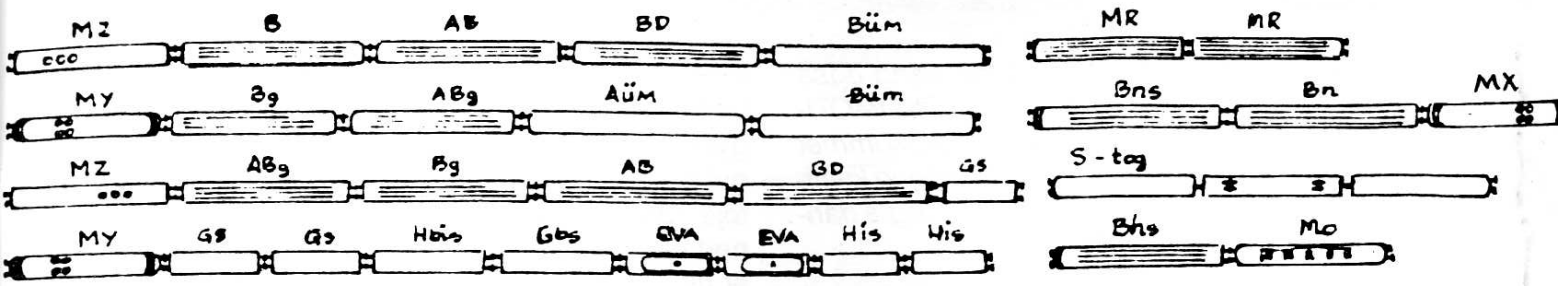
Plan over mellem-etage på Storby-anlægget



Plan over nederste etage af storby-anlægget

LOKO MOTIVET

Togeksempler: Fjerntog Nærtog



ninger, hvorefter vi ser ind i et stort parkanlæg. I Østergade ligger et »ALDI«-marked (15) og en del bolighuse, samt en stor moderne karé, med butikscenter i stueetagen. P.C. Hansensvej består primært af ældre bolighuse, der er dårligt vedligeholdte. I stueetagen forefindes en del lukkede forretninger. Et par pæne huse finder vi dog i gaden, nemlig banken (19), samt højhuset på hjørnet af Lysholm. Ejendommene mellem Lysholm og Axelgade er rimelig velholdte. Købmagergade bærer præg af den moderne by med nye bolighuse (10), samt et stort bolig- og butikscenter (11) desuden et moderne hotel »MERKUR« (8), der også har konferencecenter.
Rådhuset (6) har hovedindgang fra Købmagergade. Rådhusvej er ved at blive renoveret, der er nyt byggeri i gang (14). Noget er dog ibrugtaget (13). Overfor sporvognsremisen forefindes en rest af det gamle miljø, nemlig en antikvitetsbutik (18). På Svinglen har stadens Brand- og redningstjeneste til huse. Den store bygning huser brand- og hjælpekøretøjer (16), mens den lille indeholder ambulancer (17).
Vi har ikke givet alle husene numre. I så fald ville det blive en større doktorafhandling, og det er ikke meningen. Det er for øvrigt en god ide, at tage en tur rundt i den nærmeste købstad, så man får dannet sig et indtryk af det miljø, man forsøger at skabe. Tag fotografiapparatet med og fasthold nogle situationer fra byen. Hvis du kikker godt på husene, vil du sikkert opdage, at mange af de huse der findes i handlen, nemt kan bruges, dog med lidt ændringer hist og her.

Rullende materiel:
Loko: MZ . MY . MX. Der må godt »hænge« et par gamle damploko i remisen, evt. en MO med en Bhl-Bhs, der kan køre lidt afløsning i nærtrafik.
Rangereloko: Köf - MH - Ardelt.
Personvogne: B - AB - A - BD - Bn - An - Bns - Bg - ABg - Ag, samt div. internationale vogne.
Godsvogne: Gs - Hbis - His - Rs - Kbs - Hs - Ssgs - E, samt div. tank-, øl-, køle(interfrigo)vogne.
Sporvogne: Düsseldorfer, da andre er for gamle.
Nu er der bare en hage ved anlægget, nemlig at Københavns Sporveje ikke havde sporvogne i halvfjerdserne, men det må vi så tænke os til, og sige at »aflivningen« er udsat til 1979, ellers må man køre 60'er kørsel med damp og diesel og vinrøde vogne. Herved skal man huske at fjerne nærtrafikvogne litra An-Bn-Bns. Endvidere skal »ALDI«-marked ændres til almindelig supermarked. Resten kan sagtens passe ind og opførte højhuse og andet moderne »betonbyggeri«.

TB

LEGETØJ OG HOBBY

Vi har det største udvalg i Märklin tog

Forhør om priser.

Primex, Roco, Kibri, Pola, Volmer, Herpa & Burago biler.
- Det er også os!

DK KVIK

Barnevogne og Legetøj
Ingrid og Aksel Møller Petersen,
Lindegade 35
6070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 23 85

VI HAR HØRT OG SET...

Hørt og set-rubrikken omtaler denne gang også danske modeller, der er udgivet i LOKOMOTIVET's sabbatår. Selv om der ikke er fremkommet de helt store nyheder, er det til gengæld god kvalitet, der er kommet på markedet, nemlig ægte danske modeller.

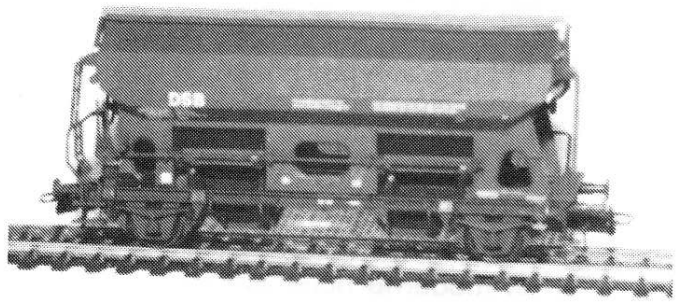
BEMÆRK: Alle omtalte produkter under denne rubrik er i skala 1:87 (HO).

ROCO

Litra Tdgs - katalog-nr 46423 (Epoke IV)

Skala 1:87 (HO)
Længde over puffer: 111 mm
Akselafstand 69 mm
Pris 139,- til 159,-
Anmelder: SD

ROCO gør en hel del for det danske marked, når de har en vogn, der grundet godsvognsstandardisering passer dertil. Et godt eksempel herpå er den lukkede godsvogn, litra Tdgs, beregnet til styrtgods, så som korn, kunstgødning, mineraler mv.
Vognen er fremstillet af plastic med meget fine detaljer. Den har som andre af dette firmas produkter - meget fine løbeegenskaber. Når vognen leveres i æsken, er fine plastdetaljer ikke påsat, hvorfor man behøver lim - helst flydende - til at fastsætte disse på undervognen. Ligeledes er vedlagt et ark med transfers. Dette skal dog ikke bruges til den danske vogn, idet litreringen er påtrykt fra fabrikkens side. Vognen bærer nummer 5740239-0. Den er korrekt bemalet og litreret i overensstemmelse med forbilledet (selv om der er meget varieret udseende inden for denne vogngruppe) i moderne DSB jordbrun. Den øverste del af svingtaget er malet i aluminiums farve, hvilket er helt korrekt. DSB udskiftede nemlig taget på mange Tdgs-vogne sidst i 80'erne, men undlod at male dem brune. Derfor er det pudsigt, at man netop har valgt denne lille detalje ved lanceringen. Til gengæld kan man så selv fremstille en vogn med normaltag ved at anvende en tysk vogn, og ommale- og litrere ved hjælp af PÅ SPORETs litreringer, og herved få flere forskelligt udseende vogne.
Vognens færgekroge bør males med gul i overensstemmelse med virkeligheden.
Påskrifterne er korrekte og meget fine, og modellens mål er 100% overholdt i forhold til forbilledet.
Bemærk, at DSB inden for de sidste par år er begyndt at male godsvognenes akselkasser/lejer i gul eller rød farve. Denne detalje kan man også tilføje Tdgs-vognen, og andre moderne vogne. Gå ned på den nærmeste station og se, hvordan det er gjort.
Bemærk! Tdgs-vognen blev sat i handelen i efteråret 1988, og er i dag svær at opdrive. Vi må håbe at ROCO snart sender nye oplag på markedet.

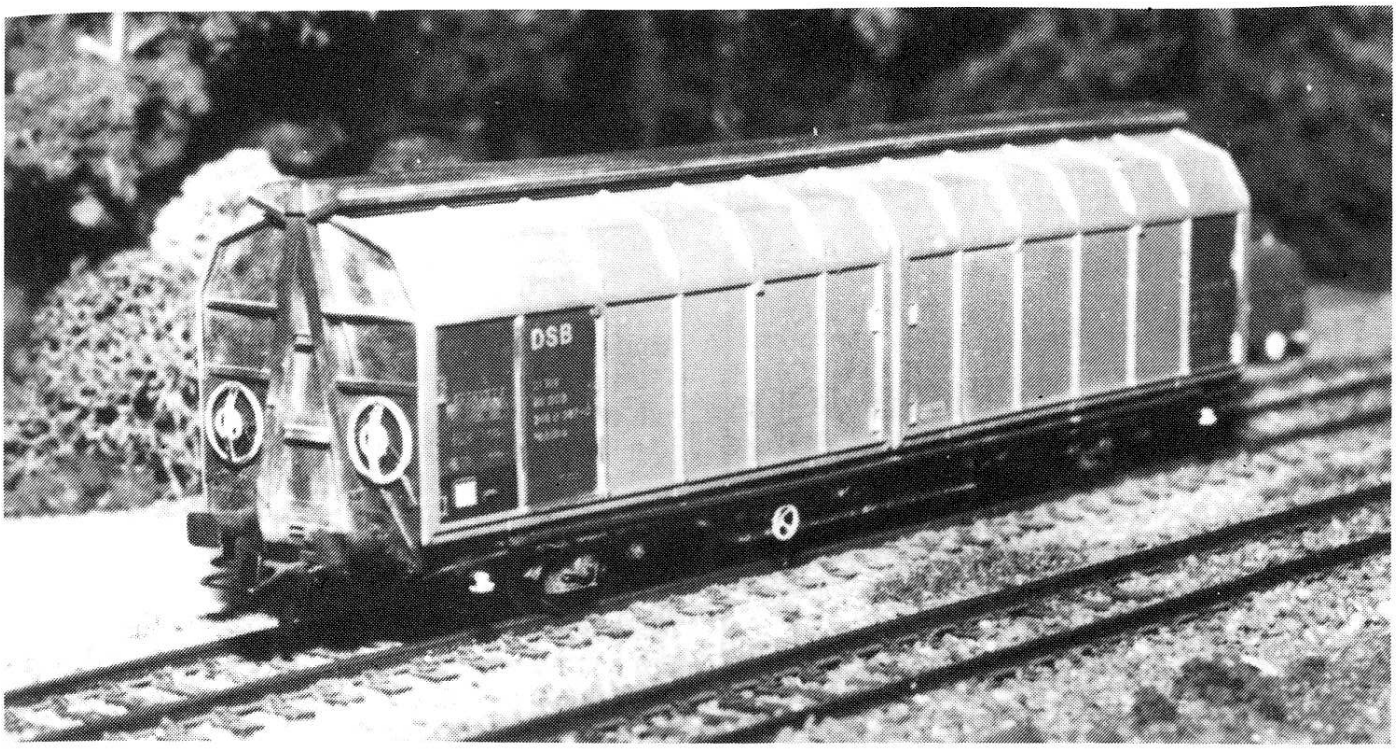


Litra Tdgs fra ROCO. Modellen fremtræder i moderne DSB-godsvognsdesign, men med det aluminiumsgrå svingtag. En fin model til moderne DSB-modeljernbane. Foto Torben Andersen, Næstved.

Litra Ks, katalog nr. 46318 (Epoke IV)

Kr. 139,-. Længde over buffer 160 mm. Vægt 60 gram.
Anmelder: SD

Endnu en standard godsvogn ved de europæiske baner, nemlig den åbne lavsidede godsvogn med sidestøtter.
Vognen er fremstillet i plastic og er korrekt. Selvfølgelig kan NEMkoblingerne omskiftes med kortkoblinger.
Hos DSB ser man daglig vognen belæsset med bl.a. lastbiler, militærkøretøjer, trækævler eller andet stykgods, der er for stort til at blive transporteret i lukkede vogne.
P.t. ses den meget på Sjælland med master til køreledninger i byggetog trukket af en trolje.
Som sagt indgår den i næsten alle godstog og det kan derfor betale sig at have et antal af dem kørende. Evt. et helt træk med f.eks. trækævler til papirfremstilling.
Modellen er meget nydeligt udført og kan anbefales for Epoke IV kørere.



ROCO's model af DSB Hbbillns, ommalet og patineret af Jens Bolvig, Haslev. Hjul og færgekroge er malet gule, mens aluminiumssiderne er patineret med Humbrol 98-chokoladebrun og lidt brun-10, fotyndet kraftigt i terpentin og sprøjtmalet let på siderne. Der bør ved denne metode udvises stor forsigtighed ved literingen, så den ikke bliver dækket for meget. Foto: Torben Andersen.

Litra Hbbillns

katalog-nr. 46455
Kr. 169,- til 229,-
Længde over puffer 175 mm
Akselsafstand 164 mm
Anmelder: SD

En nyhed, der kom på markdet i efteråret 1989. Vognen er en nøjagtig kopi af forbilledet med mange fine detaljer, og er påtrykt nummeret 246 0 067-0. Forbilledet tilhører 3. serie af lange, lukkede 2-akslede vogne med flytbare skillevægge, nemlig serien 246 0 800-246 0819. Den kom til DSB i 1989. (Bygget Scandia 1988). Primo januar var leveret i alt 19 vogne, men flere følger i løbet af 1990.
Modellen er 3 mm for kort i forhold til forbilledet, mens akselafstanden passer på hammerslag. Modellen ligner sit forbillede 100% med rangerhåndhjul og svingtagshjul i gavle. Pufferne er dog af en anden type, men det bør ikke hidse nogen op. Man skal være stor kender for at opdage forskellen. Modellen besidder endvidere de små færgekroge, og på undervognen er anbragt meget fintstøbte sprængværk og andre fine detaljer. Det er simpelthen en lækkerbidsken!
Modellen, der leveres fra ROCO, er dog kun 2-farvet, d.v.s. i moderne godsvognsbrun med aluminiumssider og -tag. Derfor er det nødvendigt selv at male rangerhjul og færgekroge på undervognen samt svingtagshjul på gavlen med en klar gul farve, f.eks. HUMBROL nr. 69 iblandet lidt mat 24-gul for at dæmpe farven en anelse.

TRINBRÆTTERNE -
en blandet landhandel for seriøse modelbyggere

»Trinbrætterne« i Lystrup og Vejle blev grundlagt for godt og vel 4 år siden, og er siden vokset til nogle af de største forretninger med modeljernbane som speciale vest for Valby Bakke.
Da man i bogstaveligste forstand er en blandet landhandel, mest for HO-modelbyggere, er det

LOKO MOTIVET er her igen...

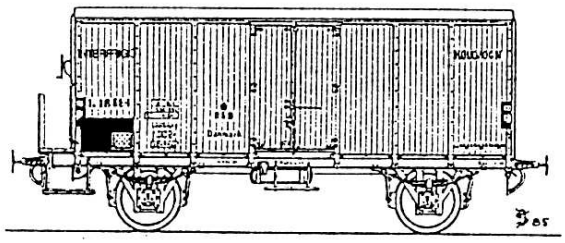
...få dig et abonnement, så du er sikker på at bladet ikke bliver udsolgt for næsen af dig.
Send kr. 150,- for 4 numre = omkring 240 sider til

GIRO 3 38 55 07
LOKOMOTIVET
POSTBOX 477
4700 NÆSTVED

87 Gruppen

ønsker "Lokomotivet" velkommen tilbage! med et større program af *byggesæt* og *løsdele* til HO

bl.a. kan nævnes:
- Kølevogn Litra Ib



Nu også som:
- Litra Zb

Albani

- Åben godsvogn Litra Pb

. . . . . .

- Personvogne
  Litra Cp – 3 korte typer
  Litra Cu – pladebeklædt

- S maskine
- Signalvinger
- 10 m nittet bro

. . . . . .

Derudover: Bogier, detaljeringssæt, etc. For flere oplysninger send frankeret (4.75 kr.) A5 kuvert til:

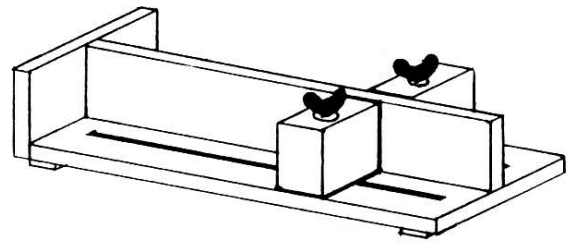
eller

V. Holstein
Skovmindevej 14
2840 Holte

N.E. Norsker
Løvspringsvej 18
2920 Charlottenlund

muligt at finde alt mellem himmel og jord i de velassorterede forretninger - også netop *den* helt specielle »dims«, man netop mangler til sit lokomotiv eller vogn.
Nedenstående er da også et udpluk af de mange nyheder fra Trinbrætterne, der for øvrigt er forhandler af LIMA, ROCO, mj-tek o.s.v., så står man og mangler noget helt specielt derfra, så spørg!!

Byggebedding
Trinbrættet har gennem HO-SERVICE fået fremstillet en byggebedding i solid udførsel. Beddingen er dobbeltsidet, således at man kan have to projekter i gang på samme tid. Dette kan være to ens eller to forskellige, da begge gavle er forskydelige uafhængige af hinanden. Gavlene, der ligesom resten er 100% i vinkel, justeres og fastspændes med store fingermøtrikker. Vognkasser fra 5 cm og op til 29 cm kan fastspændes.
Beddingen leveres færdigsamlet i kraftig krydsfiner og massivt bøgetræ. Tåler derfor også samling af vognkasser ved lodning. Alle kanter er finpudset og afrundet.



Sammen med byggebeddingen leveres anvisning på, hvordan plasticard skæres 100% vinkelret og lige til at sætte ind i beddingen for at lime sammen. Prisen for dette uundværlige stykke værktøj og hjælpemiddel er kun 128,00 kr.

Katalog
Modelbanecentrene TRINBRÆTTET har i den tid, hvor LOKOMOTIVET var borte, udgivet mange nye katalogsider med ideer, løsdele og detaljer og rullende materiel. Nu omkring 85 ark A4 sider - flere er på vej. Desuden er der udsendt flere NYHEDS-BREVE med mange spændende sager, både om alt det helt nye, samt dele der førhen har været svære at fremskaffe herhjemme.
Som kunde på TRINBRÆTTET udleveres gratis/tilsendes mod betaling af porto nye prislistesider. Kontakt TRINBRÆTTET LYSTRUP eller VEJLE.

Elektronik
Modelbanecentrene TRINBRÆTTET har fået fremstillet diverse elektroniske enheder til indbygning i lokomotiver.
F.eks. komplet »indmad« til LIMAs MR-tog. Vekselstrømsudgaven består af print med både front og

slutlys i lysdioder med lysskift, to print til loftet med indvendig belysning til selve vognen, samt selvfølgelig relæ til retningsomskift. Pris for hele herligheden 350,00 kr.
Til LIMAs MR i jævnstrøm er fremstillet to små print med front/slutlys til placering i enderne af vognsættet. Monteret med lysdioder, modstande og dioder, ændrer automatisk lyset ved retningsskift. Pris 110,00 kr.
Elektronisk »bukkesprings-fjerner« til de gamle perfektomskifter (Märklin) er fremstillet til 100,00 kr. Disse enheder fjerner de lidt kedelige tendenser som ældre Märklin lokomotiver kan have, både med at springe frem, samt det kraftige lysglimt ved retningsskift.
Elektronik-omskifter til indbygning i alle typer jævnstrømslokomotiver til kørsel på vekselstrømanlæg. På omskifteren er der tilslutning for lysskift, 200,00 kr.
Til alle TRINBRÆTTETs elektronikenheder leveres letlæselige indbygningsvejledninger.

TRINBRÆTTET
v/Mads Sjøner, Rugparken 93
8520 Lystrup
Tlf. 86 22 22 95
Åbent: Tirsdag 18.00-22.00.

TRINBRÆTTET
v/V.F. Hejlesen, Bleggårdsgade 14
7100 Vejle
Tlf. 75 83 75 75
Åbent: Fredag 16.00-20.00.

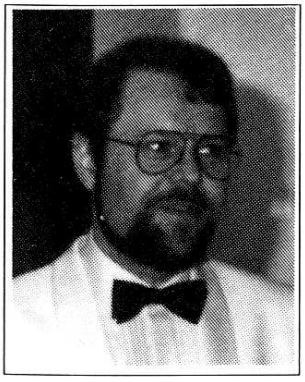
ODIN-MODELLER

Er man, som vi, den lykkelige ejer af en UK-MO'er, hvor den skal bruges til andet end vitrinemodel, er der nu kommet et nyt »køkkenbordsfirma« - som de selv kalder sig - der kan hjælpe.
For ca. 450,- kr. kan man købe en færdig underdel med en ROCO-motor, monteret på en messingplade, vægt i alt 300 g. Ud over underdele til UK, laves også til 1900-serien: nemlig med overdele fra NYBODER-hobby og LONG.
ODIN-modeller har overtaget en del af sortimentet fra TOR-modeller, nemlig vognsiderne til Litra Bn, An samt ADns kupler og Motor- og styrevognsfront til MA-lyntog. Yderligere oplysninger fås på telefon 65 91 13 85 eller 66 10 31 72. *SD*

Kunne du tænke dig en ægte dansk CL-vogn på modeljernbanen?

Af TA

Hvem kender ikke nærtrafikvognen litra CL, der i mange år rullede på danske spor over alt i landet? Og hvem kunne ikke godt tænke sig at få sådan en vogn til at rulle på anlægget, enten efter en MO-vogn eller efter et stykke damptrækkraft, ja, end- og efter en almindelig moderne MY'er.' Den let kendelige vogn med de dobbelte endedøre blev oprindelig indsat i den københavnske nærtrafik i 40'erne, men bredte sig efterhånden til hele landet, hvor den blev indrangeret i alle slags

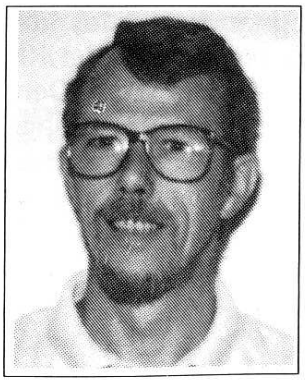


Flemming Meisner
...går i gang med økonomien.

Forretningsfører-skifte i LOKOMOTIVET

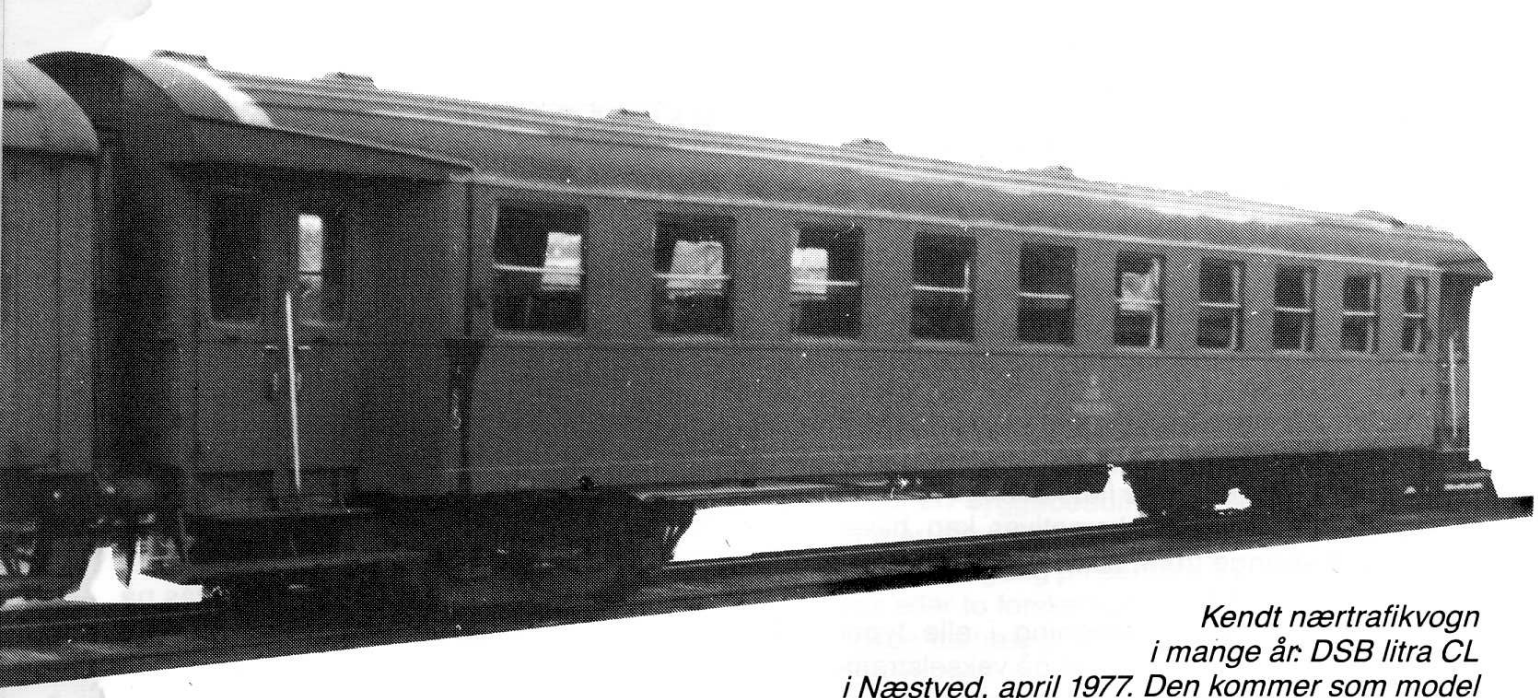
Med starten af 6. årgang har LOKOMOTIVET skiftet forretningsfører. Det er Torben Bejerholm, der forlader posten efter 5 år i bladets tjeneste. Det er Torben, som læserne mest har stiftet bekendtskab med ligesom det var ham, der rent økonomisk sørgede for at LOKOMOTIVET altid var på sporet. Han har ydet en god indsats, og det bliver svært for vor nye forretningsfører Flemming Meisner at leve op til kravene. Men med tiden er der ingen tvivl om, at Flemming vil få fat i den rigtige ende, da han har erfaring fra lignende jobs. Torben forlader os heldigvis ikke helt. Han forbliver i staben af redaktionsmedarbejdere, og vil levere masser af sporplansideer m.v. hen ad vejen.
Vi siger »farvel« til Torben, og tak for den flotte indsats, og goddag til Flemming i positiv samarbejdsånd.

Redaktionen af LOKOMOTIVET



Torben Bejerholm
...forlader økonomien.

LOKO MOTIVET



Kendt nærtrafikvogn i mange år: DSB litra CL i Næstved, april 1977. Den kommer som model i skala 1:87 fra PÅ SPORET. Læs i teksten Foto: Torben Andersen, Næstved.

tog af lokal karakter. Den kørte sidebanerne tynde, især under litra CLL, der betød indrettet med A+B+C-styreledninger for fremførsel i MO-tog. Typen rullede i Sønderjylland, på den vestjyske længdebane, på »Præriebanen«, på Grenå-Århus-strækningen, mellem Struer og Langå, på Den sjællandske Sydbane, Frederiksundbanen o.s.v. o.s.v.. Den var i drift alle steder indtil udrangeringen omkring 1982. Mange gange så man vognen i lokale persontog oprangeret af design-MY med BD og CL.

PÅ SPORET kan få drømmen til at gå i opfyldelse. Man påtænker at sætte en produktion i gang af denne universelle vogntype i skala 1:87 (HO). I øjeblikket forhandles med diverse firmaer om fremstilling af vognen, men endnu er forhandlingerne ikke faldet på plads. PÅ SPORET ønsker gerne tilkendegivelser fra interesserede. Evt. forhåndsaftale/forudbetaling for at fremme produktet, er naturligvis det mest konkrete bevis for interessen.

Vognen fremstilles i plastic, og vi gør straks opmærksom på, at det IKKE er en fordanskning af Liliputs tyske vogn. Den nye model bliver et selvstændigt produkt, nøje i overensstemmelse med mål og udseende for en dansk CL-vogn.

Prisen er endnu ikke fastlagt. Den påregnes at ligge omkring 450,- til 500,- kr. pr. vogn. Ved puljekøb på 3-4 vogne kan der opnås op til 75,- til 100,- i rabat ...pr. vogn!!!

Endnu er det ikke klarlagt, om det bliver en færdig vogn, eller en vogn til bygning (samlesæt). PÅ SPORET satser dog på at få en færdig vogn i handelen. Er man interesseret i at vide mere eller bestille, kan man henvende sig til

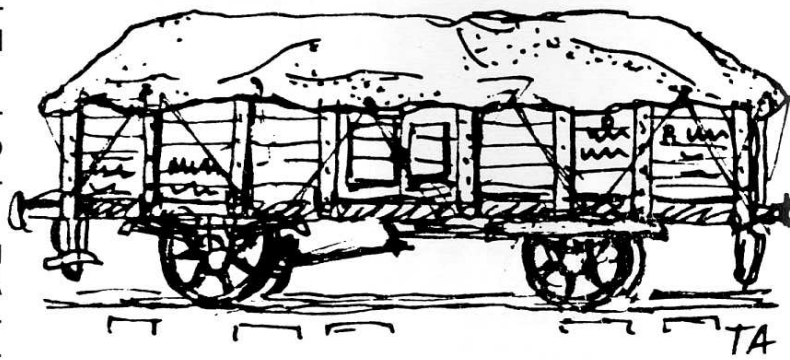
PÅ SPORET
Vesterbrogade 165
1800 Frederiksberg C
Telefon 31 23 16 17

PC'er med presenning

Af TA

Nej, det er ikke en computer, men derimod DSB's åbne godsvogn litra PC, det handler om. UK-model udgav i sin tid denne ældre vogn som model i skala 1:87, men den blev ingen succes. Det er ganske uforståeligt, idet modellen som basismodel kan anvendes til en masse spændende modeller med 3660 mm akselafstand. PÅ SPORET har gjort noget ved dette. Nu kan man levere en meget flot presenning i vakumtrykket plastic, der er lige til at anbringe på vognkassen og bemale. Det får PC'eren til at se ud af mere, og man kan så selv vælge formen for vægt, der skal ligge under presenningen, f.eks. plasticpadding. Vægten vil forbedre vognens køreegenskaber.

Presenningen kan give kulør på togstammen, idet



DSB litra PC med pressenning. En herlig variant af PC-vognen kan fremstilles med PÅ SPORETs pressenning-løsdel. Det giver også vognen mere fyldighed. I øvrigt kan man ikke få for mange PC-vogne på modeljernbanen. De hører til over alt.

de gamle gummipresenninger kunne ses i røde, blå og grønne farver. En PC med presenning kan altså - trods sin lidenhed bryde ensformigheden af brune godsvogne, når man anbringer presenninger i forskellig farver på vognkassen. Anvendte farver kan være (Humbrolls farveserie):

- Blå: 25-blå + 34-hvid
- Grøn: 78-grøn + 34-hvid
- Rød: 60-rød + 24-gul + 34-hvid
- Gul: 24-gul + 33-sort

Årsagen til at der skal mixes med hvid eller sort (kun dråber) er naturligvis at give presenningen udseende af at være slidt. Nye presenninger af gummi illuderes med et lag halvklar lak.
Den vakumtrykte presenning koster 35,- kr., og leveres til lige at lime på PC-vognkassen.
I øvrigt kan PÅ SPORET også levere PC-vognen med Liliput egerhjul, pinollejer og tilhørende normalkoblinger (i stedet for sættets engelske koblinger).
Og nu vi er ved PC-vognen: I kommende artikler vil vi beskrive varianter af PC-typen, og andre vogne med 3660 mm akselafstand bl.a. kulvognen fra *4K*. Måske man skulle tænke på at investere i et par PC-vogne nu, mens de er på lager.

PÅ SPORET
Vesterbrogade 165
1800 Frederiksberg C
Telefon 31 23 16 17

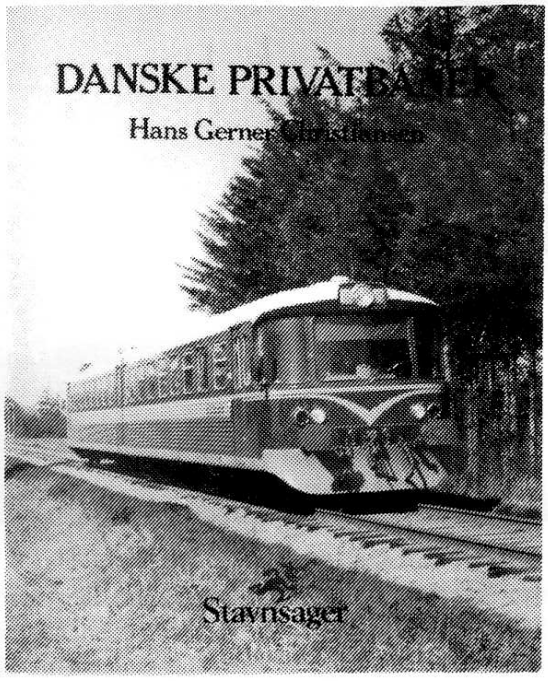
UPSALA-GEFLE JERNVÄG (UGJ)

Skinnebus Litra Yo1(SJ) NPMB Sm 1 og NFJ Sm 11 og Sm 1. Epoke III.

Kr. ca. 850,-. Længde 148 mm over vognkassen, vægt 165 gram.
Leverandør i Danmark: John Hansen, Bovænget 6, Ålsgårde.
Anmelder: SD

UGJ er efter dansk kendskab temmelig ukendt. Dog kender de fleste til det alligevel. Firmaet indgik et samarbejde få år tilbage med PEARL. Herfra kender vi bl.a. »daddelæskerne«, leveret til bl.a. VNJ, OHJ, VLTJ, Østbanen og HHJ. For et par år siden udskiltes UGJ af samarbejdet og deres produkter sælges under navnet UGJ (bl.a. stadig daddelæskerne).
Omkring 1984/85 fremstillede UGJ den første svenske skinnebus til SJ. Denne vogn solgte godt og man besluttede derfor at bygge en større udgave, nemlig litra Yo 1.

Forbilledet
I Danmark var situationen meget kritisk for privatbanerne efter den anden Verdenskrig, dels mate-



Hans Gerner Christiansen

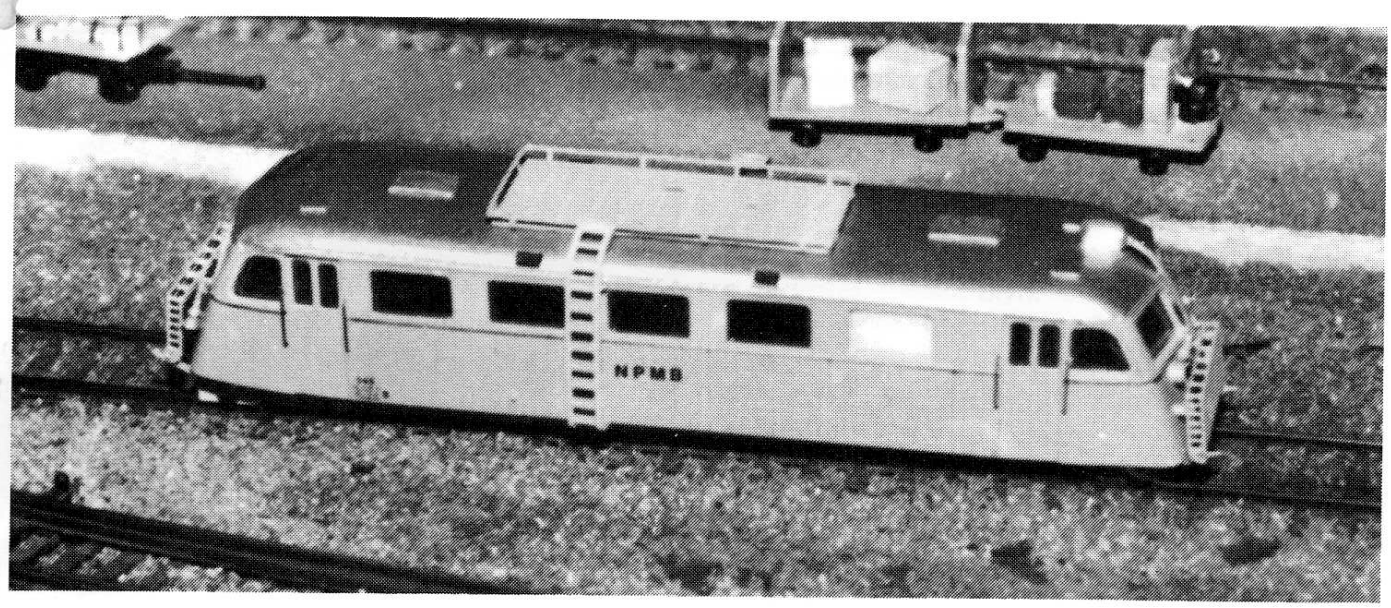
DANSKE PRIVATBANER

Kort gennemgang af de 13 tilbageværende privatbaner. Først en kort historisk oversigt, og derefter følger de indtryk, som forfatteren fik ved sit første besøg hos banerne i 60-erne, da materiellet endnu var meget varieret. Derefter hvad man kunne se og opleve på banen i 1986 samt et driftsregnskab fra 1985. Til slut en oversigt over trækkraft i efteråret 1986 samt bevaret trækkraft hos diverse klubber.
Mange billeder fra både 60-erne og 80-erne.

Pris, kr. 55,00

Bogen kan købes/bestilles hos boghandleren, ligesom flere af jernbaneklubbernes salgsafdelinger og enkelte hobbyforretninger har den på lager. Lykkes det ikke, kan bogen bestilles direkte hos

Hans Gerner Christiansen
Bernstorffsvej 17
5000 Odense C
med tillæg af porto på
giro 4 14 93 51.



rialemæssigt men så sandelig også økonomisk. Derfor rejste NPMB's direktør til Stockholm, for at forhandle om køb/leje af en sådanne skinnebus. Allerede i december 1945 kom så et togsæt til Præstø bestående af motorvognen nr. 514 og person/bagagevogn Litra UCF01 nr. 1549.
Banen havde så gode resultater, at vognene 4 måneder efter blev købt og indsat som NPMB Sm 1 og NPMB Sp 51. Vognene var så gode at SCANDIA i Randers fik lov til at bygge dem til andre privatbaner. Her blev vognen dog bygget udelukket i stål, hvor den svenske original har træskellet. Ved NFJ kradsede krisen også, så i 1963 indkøbtes fra SJ litra SJ Yo1s 563 og blev til NFJ Sm 11.
NPMB's svenske vogne blev ved banens lukning i 1961 købt af NFJ, der dermed kunne køre med to togsæt HILDING CARLSSON skinnebusser.

Modellen
I efteråret 1988 fremkom så UGJ med den større udgave litra Yo1.
Modellens overdel er fremstillet i støbt plastic og leveres i SJ farver, okkergul med grøn midterstribe. Undervognen er fremstillet af en plasticramme hvorpå de to boggier er fæstnet. Den ene bærer tillige motoren, der trækker på hjulene over tandhjul. Begge boggier optager strøm.
Overdelens detaljer er meget fine, men til den danske udgave (NPMB) mangler bagagebæreren på taget med de karakteristiske stiger. Bagagebæren på taget kan dog købes som løsdel til en anden model, men den passer til NPMB's. Pris ca. 50,- kr. De nedklappelige bagagebærere på begge fronter kan klappes ned ligesom forbilledet.
Når vognen leveres medfølger håndlister, der bare skal indsættes i de forborede huller og fastgøres med lim bagpå.

M.h.t. NBMP litering skal man selv ud og finde sådanne. Det gøres lettest ved hjælp af gnubbebogstaver. Købes evt. hos boghandleren.

Undervognen er letkørende og ved forsøg har skinnebussen med lethed skubbet fire B-vogne (LIMA). Heraf kan man se, at den leveres uden koblinger. Men det gør ikke noget, da solokørsel var det almindeligste hos NPMB. Undervognen mangler desværre de små tværgående sneskrabere. Dem må man selv påsætte af tyndt plasticcard og male røde. Men det volder ingen problemer overhovedet. (LOK nr. 2 side 33). Ønsker man at lave NFJ's Sm 11 eller Sm 1 købes overdelen rå. Denne skal så bare males den normale skinnebusfarve. Modellen kan anbefales.
Billeder af vognene findes i LOKOMOTIVET nr. 2 side 33 samt »Svenske Motorvognsfordon i Danmark«

Se endvidere SIGNALPOSTEN nr 3 1989, hvor E.V. Petersen ombygger vognen til SCANDIA-typerne.

KLEIN Modellbahn

Litra E katalog nr. 3106 /Epoke III) og katalog nr. 3108 (Epoke IV) Kr. 75,-. Længde over buffer 114,5 mm, vægt 30 gram. Forhandler: MJTECH.
Anmelder: SD

Klein modelbane, der er en udbryder fra KLEINBAHN i Østrig, har i løbet af kort tid manifesteret sig på det danske marked med næsten 100% korrekte danske modeljernbanevogne. Den første vogn var Litra HbiKKs-tt, der nu snart er udsolgt fra det danske marked.
I efteråret 1988 fremkom så litra E - åben højsidet godsvogn - der kan købes med forskellige litreringer alt efter om man kører i epoke III eller IV.
Vognen er fremstillet i plastic. Vognsiden er bulet som i virkeligheden. Vognen har meget fine køreegenskaber bl.a. ved hjælp af bevægelige aksler. Koblingen er efter NEM-normerne og er klar til at kunne udskiftes med kort-koblinger.

M.h.t. detaljer ligger den helt i top og litreringen er korrekt og lup-ren.
Vognene leveres med forskellige numre indenfor epokerne. Da den leveres i to forskellige epoker, kan den bruges både til fremførsel i MY/MX - vinrød - som damplokomotiv trukne godstog ligesom MZ/ME/EA fremførte godstog. Nu om dage er endvidere en del vogne overgået som tjenestegodsvogne. Altså en vogn med rige anvendelsesmuligheder. Som et yderligere plus skal nævnes prisen, der er i bund trods et så flot produkt.

Efter litra E uden bremseplatform - som forannævnte model - er senere fremstillet litra E med bremseplatform. Denne overholder også alle mål korrekt, og kan fås med gammel såvel son nye DSB-påskrift. Yderligere oplysninger fås hos

Din og Min Hobby
Buddingevej 229
2860 Søborg
Tlf. 31 56 52 32

Løsdele fra DAN-TRAIN

Det gode gamle Brabrand-firma trives i bedste velgående, endskønt det er længe siden, man har hørt noget om det. Faktisk er det så meget i sving, at der påtænkes at udsende nyheder inden for rimelig tid. Så snart dette sker vil vi orientere nærmere.
Ellers er det stadig muligt at købe de meget savnede løsdele til rullende dansk materiel. Det er små, men vigtige ting som toiletventiler, wendler-sugere til ældre person- og rejsegodsvogne, torpedoventiler - ligeledes til ældre danske personvogne m.v. - og kuck-kuck-ventiler til moderne vogne. Alt er fremstillet i skala 1:87 i hvidmetal.
Herudover kan man købe tagkølere til MO-vogne (vi bringer senere en byggebeskivelse til 4-akslet MO-vogn) og Frichs Firkantede lokomotiver.
Endvidere fås de sjældne lukkede kurvepuffere, MO-fuglegitter, banerømmere til DSB, tryklufts-slanger o.s.v. fremstillet i plastic eller messing.
Vi har højest sandsynlig glemt et eller andet, men er man interesseret i at vide mere, kan man ringe til DAN-TRAIN på

TELEFON 86 26 05 60

Næstved Tranfers

Det lille Næstved foretagende, der fremstiller tranfers af gnuppetypen lever i bedste velgående og udvider sit absolut billige og gode sortiment i denne periode med bl.a. Litra MO (1900 som 1800 serien), Litea CAR, FAF, SAJYKA og mange flere. Sættene kan købes hos førende forhandlere rundt om i landet eller direkte hos **Ove Larsen, telefon 53 72 32 58.** *SD*

Litra IB kølevogn

byggesæt i HO, periode III fra 87'gruppen. Pris 250,- kr.

Samarbejde, der er hvad 87'gruppen har fundet udaf, bravo. En er god til at lave ætsninger en anden til at støbe overdele samt undervogne.
Så hvorfor ikke gå sammen og lave et godt produkt. Vi har før omtalt den nydelige PB-vogn som Vagn Holstein lavede. Sammen med Nils-Erik Norsker der kan ætse messing, er det blevet til 87-gruppen.
Det første produkt er en absolut nydelig kølevogn litra IB.
Her ved redaktionsslut er vi begyndt at samle vognen og indtil videre har det ikke voldt problemer - det er den ansvarshavende redaktør, der samler den - så det er altså ABSOLUT ikke svært! I næste nummer vil vi bringe en beskrivelse af vognen med nogle billeder, samt andre spændende nyheder fra 87-gruppen. *SD*

Fra læser til læser

Sælges: 1 stk. Jouef-vogn 5081, dobbeltdæk styrevogn fra SNCF, og 1 stk. Liliput-vogn 881 50, . klasse personvogn fra SBB. Begge vogne er fabriksnye, og Jouef-vognen ligger i uåbnet originalemballage. Prisidé: kr. 75,- pr. vogn.
Henvendelse:
Peter Sørensen, tlf. 31 71 01 36

Egger-Bahn

Er du interesseret i smalspor? En stor mængde modeller fra Eggerbahn sælges grundet overgang til andet anlæg. Mange sjældne modeller (vogne og lokomotiver) i samlingen, specielt indkøbt i udlandet.

Henvendelse til
Egon Nielsen
Rosenvej 6
4700 Næstved
Tlf. 53 72 13 05

Postkort

Fl. Jakielski, DJK, Jernbanen, har følgende efterlysning:
Ønskes: Gamle postkort fra før 1969.
Byttehandel. Er der nogen, som er interesseret, så venligst henvendelse til

Fl. Jakielski
Telefon 42 91 04 28

En af de mere specielle, nemlig tjæretankvogn nr. 503 101, fotograferet i Tommerup, 1966.
Foto: Niels Jensen.

En tjæretankvogn

HVAD SKAL LOKOMOTIVET SKRIVE OM?

Vær med til at bestemme indholdet i bladet. Giv din mening tilkende. Skal vi skrive om DSB, privatbaner eller industri? Skala O, HO, N, LGB? Hvad med elektronik? Specielle vogne?

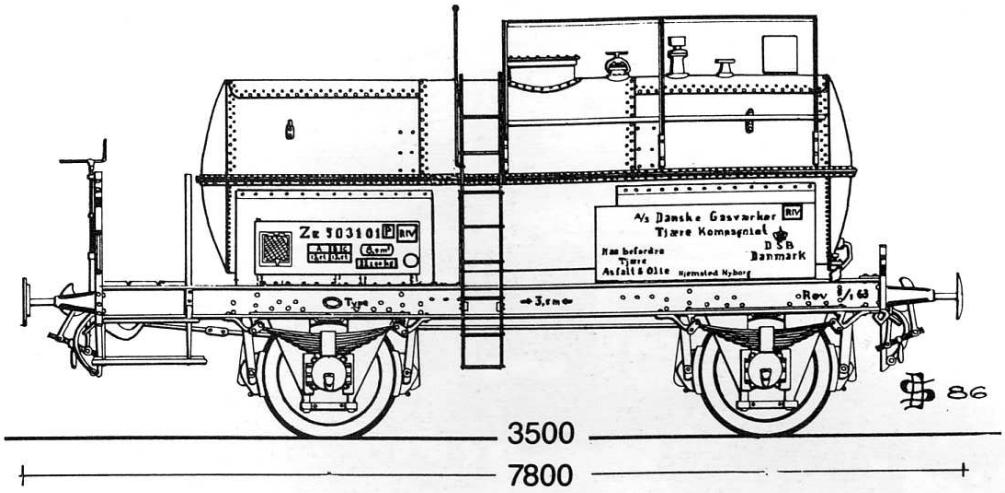
Send et par ord om din mening til

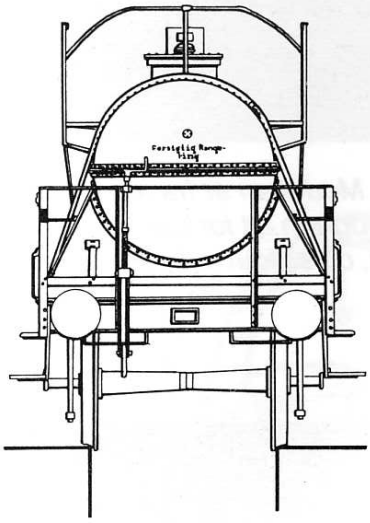
LOKOMOTIVET
Postbox 477
4700 Næstved

...og vi vil efterkomme alle de ønsker, vi har plads til!

Igen en industrimodel, der let og behændigt kan ombygges til en næsten 100% korrekt dansk model — og også her kan begyndere være med.
Det er en ældre tankvogn fra »Danske Gasværkers Tjærekompagni«, der er anderledes end mange andre tankvogne, idet cisternen er meget lille med en nittet »søm« hele vejen rundt på midten.
Vognene havde litra ZE 503 101-110, og var bygget Gotha 1916. Akselafstanden var 3500 mm og længden over pufferne 7800 mm. Rumindholdet i tankene var på 8900 liter. Udstyrede med trykluftledning og skruebremse.
Hjemsted var Nyborg.

Bygning
Som grundmodel anvendes PIKO syrevogn katalog-nr. 426/103, og det største problem





DSB
ZE 503 101-110

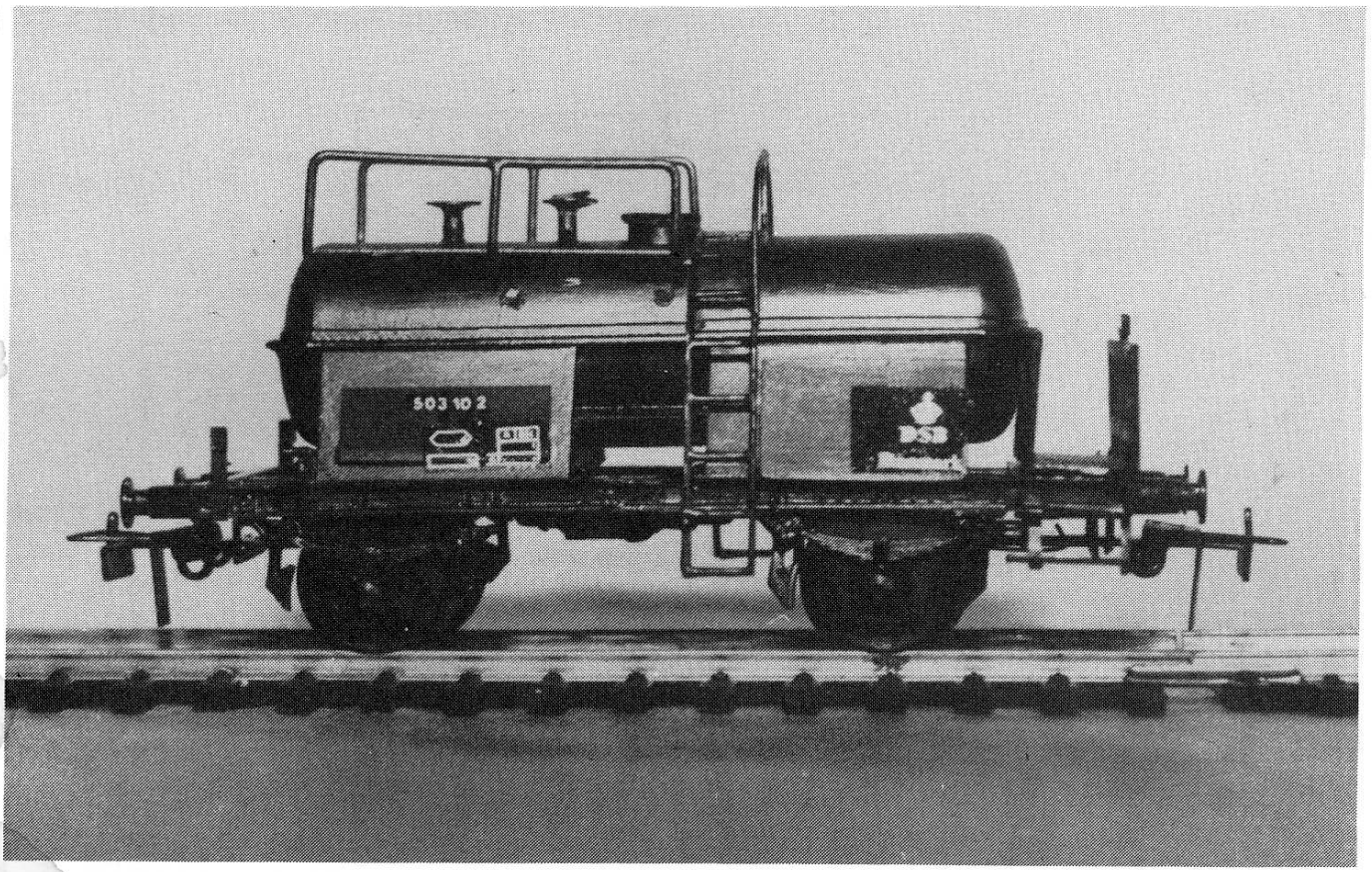
»A/S Danske Gasværkers Tjærekompagni«. Bygget Gotha 1916. Tankvogn til transport af tjære og asfalt.

LOKO MOTIVET

er, at vognen skal forkortes 10 mm. Det gælder både tank og undervogn.
Skil hele herligheden ad ved hjælp af skruen under vognen. Skær tanken over og fjern 10 mm. Fyld vægt i tanken, og lim den sammen igen. Slib graterne ved samlingen af og spartel evt. huller ud med plasticpadding. Fjern bremsecylinder fra undervogn, og skær ligeledes 10 mm væk mellem akslerne. Metalpladerne med påskrift kasseres, og 2 stk. 0,5 x 25 x 19 plastplader fremstilles og limes på undersiden af konsollerne på tanken. Husk huller til skruerne.

Nu skrues undervognen igen på tanken. Husk at tanken skal vende modsat.
Som ekstra konsoller har jeg pålimet 4 stk. 0,5 x 21 x 12 mm plaststykker.

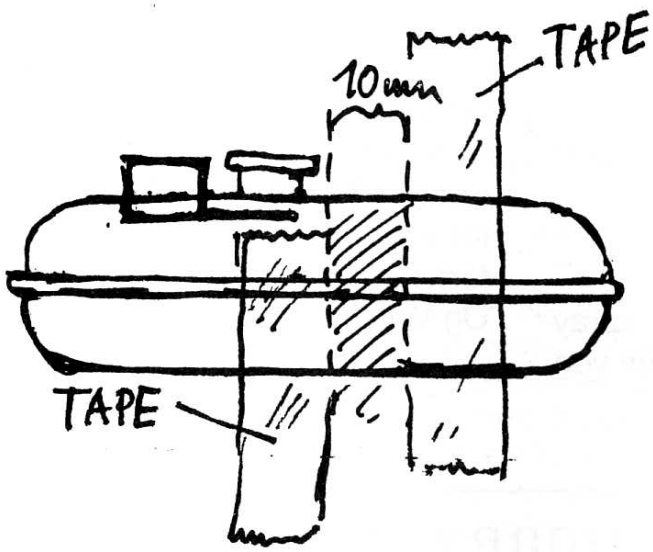
Detaljer
Løbebrædder og gelænder er messingplade og blomstertråd, der er loddet sammen, og araldittet på tankryggen.
Man kan også anvende de oprindelige af plast, men så skal man bruge 2 vogne. Stigen er en messingstige og gelænder 0,5 mm tråd loddet til stigen, hvorpå det hele er araldittet på tanken.



Model af tjæretankvogn 503 101, bygget af Claus. Modellen er fra før, man kunne få transfers til denne vogntype fra »På Sporet«. Endvidere fremtræder vognen alt for pæn og ren. Den bør patineres godt for at få et realistisk udseende. Men her er altså ideen, og så kan man selv forbedre den ud fra PIKO's syretankvogn.

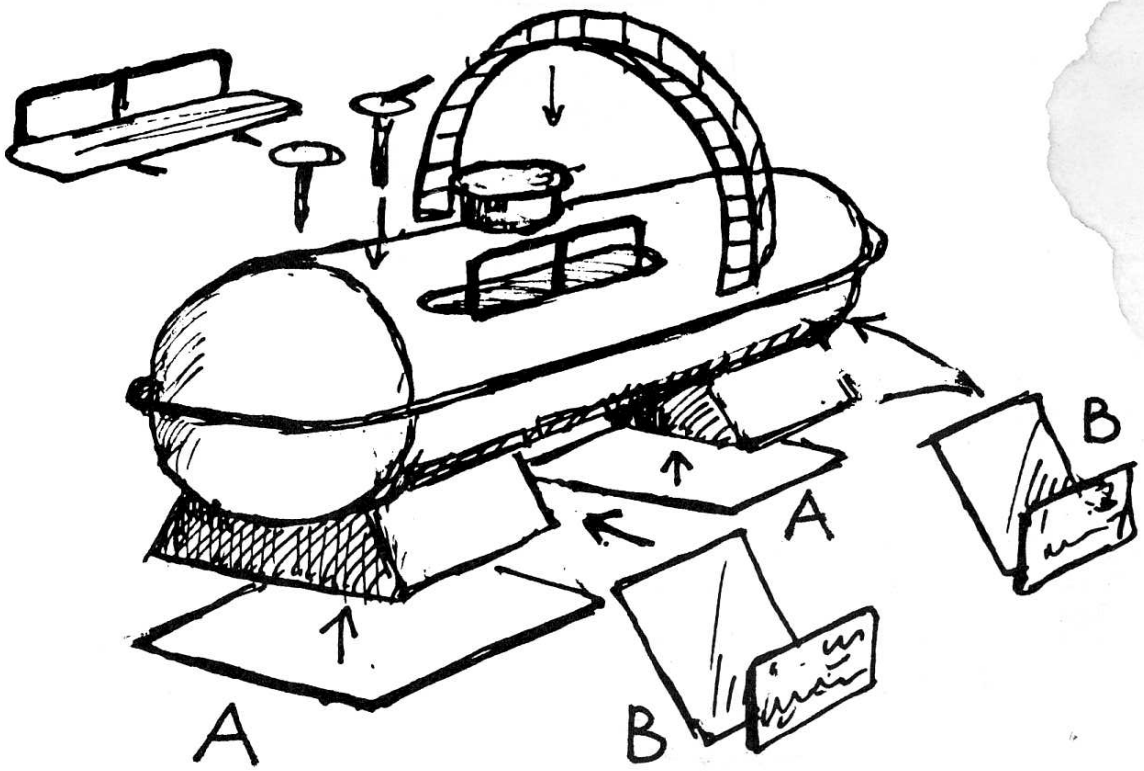
To ZE tjæretankvogne bygget af Dan Rasmussen efter nærværende byggevejledning. Vognene ruller i dag på NMJK's anlæg, og ses her på sidesporet ind til Høng Kosangasdepot. Til fotografens ære er vognene malet i grå farve, således at patinering fremtræder tydeligere på fotoet. Men husk at vognene skal være sorte! Vognene på fotoet har endvidere de flotte ZE-transfers fra PÅ SPORET.

Foto: Torben Andersen.



LOKO MOTIVET

Sådan afkortes syretankvognen fra PIKO. Der fjernes 10 mm. Anbring tape (selvklæbende, farvet) på siderne og skær efter disse.



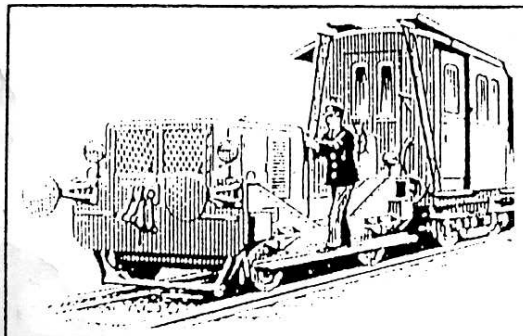
Tegningen viser, hvordan detaljer anbringes på tjæretankvognen. Bundplader A limes i bunden, og nye konsoller B limes på plads på tankens sider. Konsollerne bliver herved åbne, men kan lukkes med plasticard eller andet i siderne. Stige og løbebrædder placeres. Ventiler og håndhjul er blå søm, hvorpå der limes håndtag af tynd tråd. Kan også fås som løsdele hos modelbaneforhandlerne.

Man kan til nød anvende stigen fra den nittede tankvogn katalog-nr. 426/104.
Jeg har fremstillet 4 stk. nye påskriftsplader af plast, hvor påskriften er anbragt ved hjælp af transfers fra WM.
Ventiler m.v. er fundet i rodekassen, men et par af dem er blå søm med pålimede metaltråde, illuderende håndtag.

Bemaling
Vort foto viser vognen i nymalet stand, sprayet med en sort, halvmat cykellak. Men vognen bør absolut svines godt til.

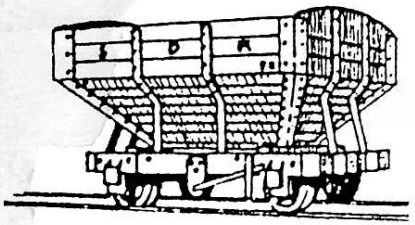
Det gøres f.eks. ved at illudere »indtørret tjære« på vognsiderne, hvilket gøres ved at komme lidt mel på en underkop, dyppe en pensel med Humbrol 33-sort i den og »børste« blandingen på tanken. Herefter laves løbestriber af tjære med Humbrol 85-sort, + lidt 60-rød omkring domen og ned ad siderne. Pust forsigtigt til malingen, så den fordeler sig naturligt i striber. Malingen skal ikke fortyndes (tjære er jo tyktflydende),
Og Vognen er klar til tjæretransport.

Claus



HOBBYFORRETNINGEN
PÅ SPORET
Vesterbrogade 165 - DK-1800 Frederiksberg C
Telefon: 31 23 16 17 - Giro 6 49 93 76

På Sporet fører ogsa Smalspor



Jouef
Eggerbahn
Weinert
Roco
Peco
Liliput
Bemo
Vero
Langley
Dundas
Gem
Tomix
Meri
Roundhouse
L.G.B.
Nine Line

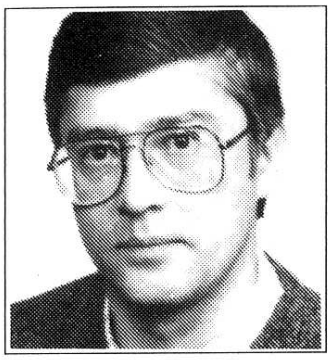
Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør.
Kæmpe udvalg af løsdele til Lok.-og vognbygning.
PÅ SPORETs store 85 siders katalog kan tilsendes mod indbetaling af dkr. 60,- incl. porto på postgiro.

ÅBNINGSTIDER:

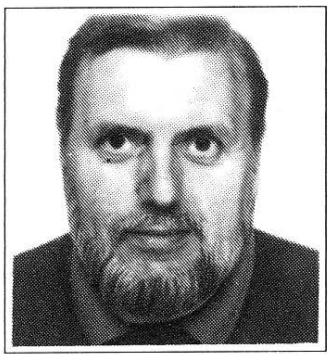
Mandag-torsdag	14:00-17:30
Fredag	14:00-19:00
Lørdag	10:00-13:00

DEADLINE for LOKOMOTIVET nr. 22
Tekst: 28. september 1990
Annoncer: 1. oktober 1990

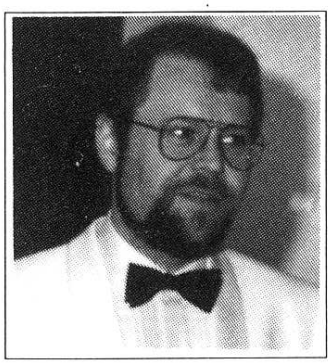
Hvem er vi i LOKOMOTIVET?



Steffen Dresler
Ansvh. redaktør
Spec.: Jernbanehistorie DSB
Damplokomotiver
Tegninger
Modelbygning 1:87, DSB
Landskabsmodelbygning



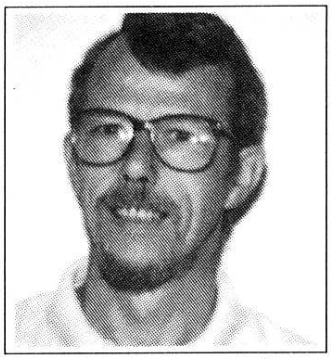
Torben Andersen
Redaktør, lay-out og tegning
Spec.: Jernbanehistorie, DSB
og privatbanerne
DSB person- og godsvogne
(ældre tid)
Landskabsmodelbygning
Modelbygning 1:87, 1:160



Flemming Meisner
Forretningsfører
Spec: Modelbygning 1:87, 1:160
DSB moderne og ældre tid
DSB specialvogne
Husbygning til modeljernbane
Signalteknik

Det vil vi gerne have lov til at besvare kortfattet:
I 1983 blev 9 jernbaneentusiaster enige om at danne den lukkede forening LOKOMOTIVET, der skulle have til formål at sprede interessen for jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af publikationer, her specielt LOKOMOTIVET. Alt arbejde i foreningen skulle være ulønnet, og overskuddet (hvis der blev noget) blev øremærket modeljernbaneklubber og jernbaneforeninger.
Det blev 5 succesfulde år, der helt tog pusten fra os. Vi havde ikke regnet med så stor opbakning som tilfældet var, og i 1988 måtte vi lukke ned for blusset for at reorganisere os. Det er nu sket, og læserne har nu det første nummer af 6. årgang i hånden.
I årenes løb har vi støttet diverse klubber i Danmark med økonomiske beløb. Det gælder såvel modeljernbane som 1:1-jernbaneklubber. Også DSB's jernbanemuseum har vi støttet, idet det er i alles interesse, vi hjælper hinanden.
Og vi vil fortsætte på samme måde i årene fremover.
Til orientering for læserne ser den nye »stab« således ud:

LOKO MOTIVET



Torben Bejerholm
Tidl. forretningsfører
Redaktionsmedarbejder
Spec: Sporplaner
Modeltogbygning 1:87
DSB og privatbanerne
(moderne/ældre tid)

Se
foto
andet
sted
i bladet

Claus Jensen
Redaktionsmedarbejder
Spec: DSB, privatbaner og
Industru (ældre tid)
Modeltogbygning 1:87,
1:160, LGB (og smalspor
i mindre størrelse)

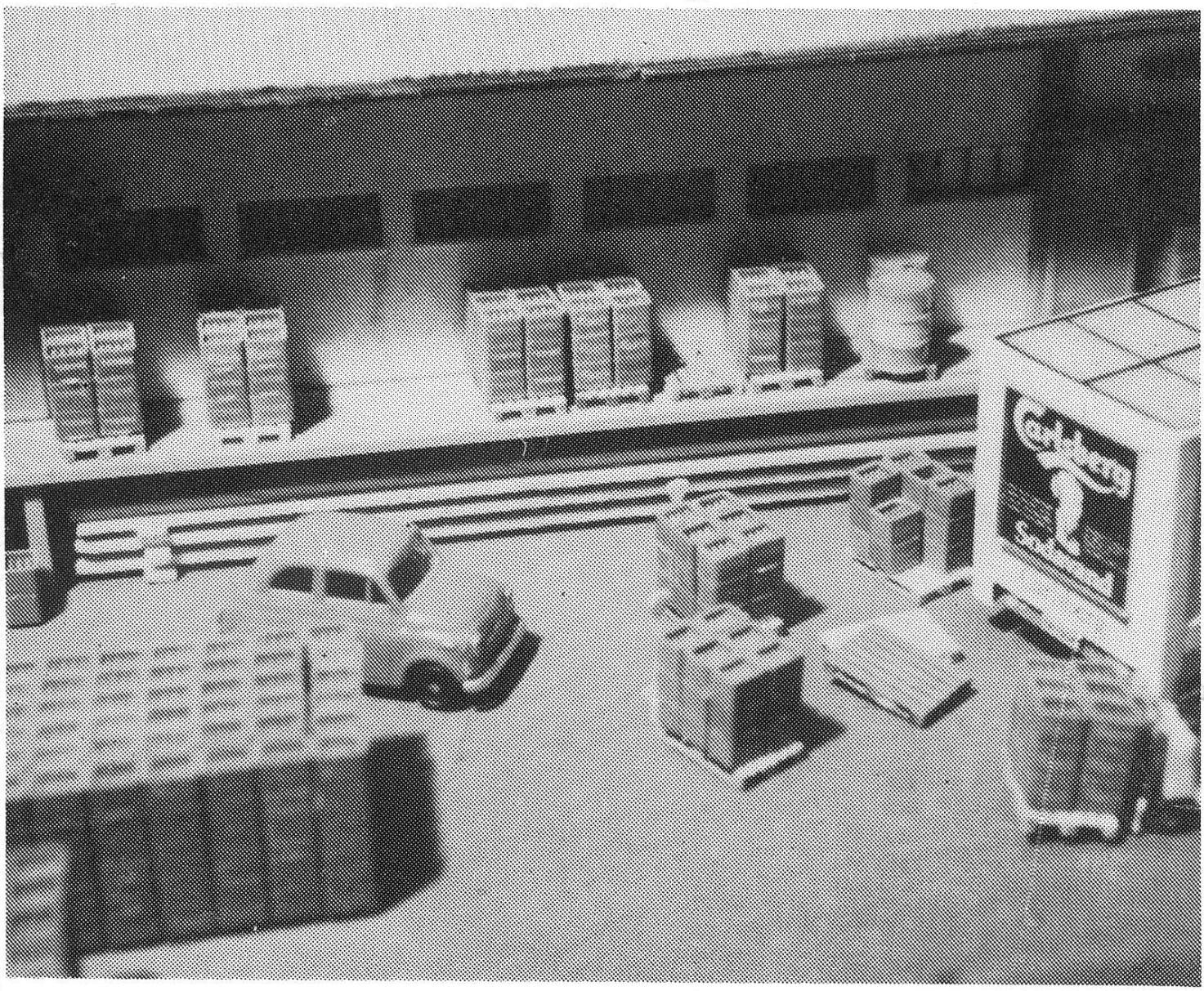
Endvidere:
Sven Kindt
Hans Jørgen Thomsen
Hans Nygaard Jensen
Henrik Struve

DIN & MIN

Hobby

BUDDINGEVEJ 229 · 2860 SØBORG · 01565232

Det er de små ting der tæller!



H0-øller eller vand i lange baner!

Tuborg, Carlsberg, Ceres, Ramløse.

14 kasser kun kr. 26,-

PS! ingen flaskepant.

Kommende nyheder:
Albani, Faxe og
Henninger Bräu

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