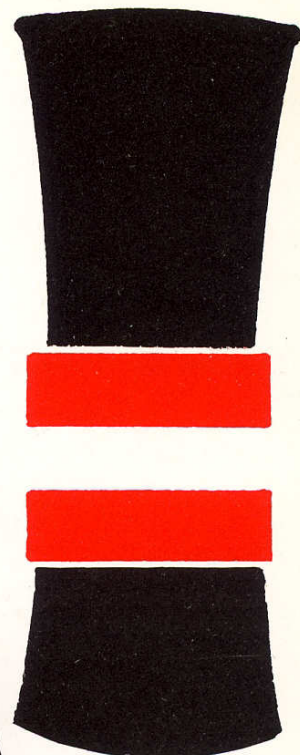


LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM DANSKE JERNBANER
I VIRKELIGHED OG MODEL



100 SIDER
Hovedtemaer:
EPOKE II og IV



Gl. Fredericia Station i 1935: Ukendt MR rangerer med 2 akslet personvogn CFM (CXM). Bemærk, det »sammenklappede« højre rangersignal i venstre side. Billet er taget fra Sorte Bro. Inde i bladet mere om MR, både historie og tegninger.

Foto: James Steffensen 69.207/Arkiv DMJK

30

NOVEMBER
1992
8. årgang

Løssalgspris

Kr. 55,-

incl. moms

ISSN 0108-9307

HELE TIKØBS PROGRAM TIL OMGÅENDE LEVERING

»Næstved Transfers
er på lager

**MT overdel,
byggesæt 875:-**
V100 ROCO til MT i jævnstrøm
V100 ROCO til MT i veksel

MO-byggesæt
i spor N **585:-**
MO, køreklar
underdel **349:-**
MO-overdel,
»Nyboder« **169:-**
Litra S overdel,
Bodan **169:-**
Tagkølere til
MO, 4 stk. **48:-**
Bogiesider til
5-akslet MO **102:-**

Messingprofiler,
løsdele i 1000vis,
tandhjul m.v.
Märklin:
Spor Z, spor HO,
spor I
Speciale:
Reservedele til
Märklin
MÄRKLIN DIGITAL
• DELTA
Fleischmann, Arnold,
LGB, Faller, Vollmer,
Kibri

Vores 30 års
erfaring kommer
dig til gode!

NYBODER HOBBY

Kronprinsessegade 51 • 1306 København K
Tlf. 33 11 00 99 • Giro 1 054 902

MJ-HOBBY PÅ POSTORDRE

DWA Veksellad,
»Carlsberg»,
kun få stk. kr. **325:-**

LIMA Hbis
KUN FÅ STK. kr. **145:-**

Skruetrækkersæt kr. 14:-

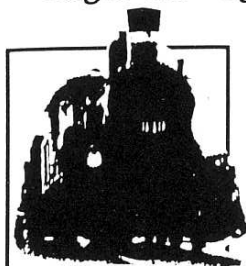
Pincet,
prof. kvalitet kr. **22:-**

NYHED! Sand-
blæsning af modeller
i såvel metal som plas-
tic fra kr. **25:-**

Indbygning af Günther
motor i UK litra P
...godt kram kr. **990:-**

HEKI landskabsmaterialer -
noget af det bedste, der kan skaffes.

Søger du noget andet eller har du bare et lille problem - så ring, vi hjælper dig



DAN•HOBBY

Bårsevej 14 . 4733 Tappernøje
Tlf. 53 79 02 24 . Giro 4 96 90 06
Telefontid tirsdag 19,00-21,00



	Side
DSB litra Ag	5
13 fine vogne til Intercitytog Af Torben Andersen	
Tegning af DSB litra Ag	10-11
Af Torben Bejerholm	
Modeljernbanens design, 2.del:	
Græsmåtter og andre landskabsmaterialer ...	13
Af Torben Andersen	
Noget om mindre remiser ...især til rangertraktorer	17
Af J. Guldbæk Christensen, Skødstrup	
Tegninger af remiser til rangertraktorer	
Vejen	18-22
Grindsted	26-28
DSB litra CM	30
Diverse supplement til CM-artiklen i nr. 29 Af Torben Andersen	
Skematisk fortegnelse over DSB personvogne litra CM	34
Af Henning Petersen, Næstved	
Fotoside med CM	42
Rettelser til AT/AF i nr. 23 og 24	43
ØLVOGNE	
fra Carlsberg og TUBORG	44
Modebygning af de »langbenede« i skala 1:87 Af Claus	
Skabelontegninger til bygning af ølvogne	46-47
Af Claus	
En epoke vinder frem:	
EPOKE IV	51
...modeljernbane med diesel og design, 1974-1991 Af Torben Andersen	

	Side
Læserne bygger:	
DR. INGRID	59
...en jernbanefærge fra 50'erne	
Af Erik Stensgaard Madsen, Hvidovre	
ARNOLDS HJØRNE	66
Modelbygning i spor N. Denne gang anmeldelser af MO-vogn	
og -underdel fra TIKØB og Skandinavisk Model Design samt	
bygning af DSB litra CB personvogne	
Af Flemming Meisner	
Motorvogne i en depressionstid:	
DSB litra MR motortrævogne	69
Af Steffen Dresler	
Tegninger af DSB litra MR motortrævogne ...	74-76
Af Allan Hansen, Fredensborg	
VI HAR HØRT OG SET	77
Nyheder på modeljernbanemarkedet, efteråret 1992	
SPORSKIFTET	81
Læsernes rettelser, supplementer og kommentarer til tidligere	
bragte artikler. Denne gang mest om Herbrand tankvogne og	
lidt om ølvogne.	
DSB stålmotorvogne litra MQ	87
Historien og teknikken bag DSBs første stålmotorvogne litra	
MQ. Af Steffen Dresler	
Tegninger af DSB litra MQ stålmotorvogne ...	90-92
Af Allan Hansen, Fredensborg	
DSB-FARVER	93
De originale DSB-farver til det rullende materiel efter farvekort	
og -beskrivelse fra DSBs maskinafdeling	
Af Torben Andersen	
Biler til modeljernbanen	
Slangetendere	95
Af Hans Nygård Jensen	
PÅ FODPLADEN	98
Redaktionens leder	



VENTEPOSITION: Ag 046 på depotspor i Nykøbing, 1981, sammen med Bg og Bn.

Foto: Torben Andersen

13 fine stålvogne til Intercity-tog:

DSB litra Ag

Af Torben Andersen

Forhistorie

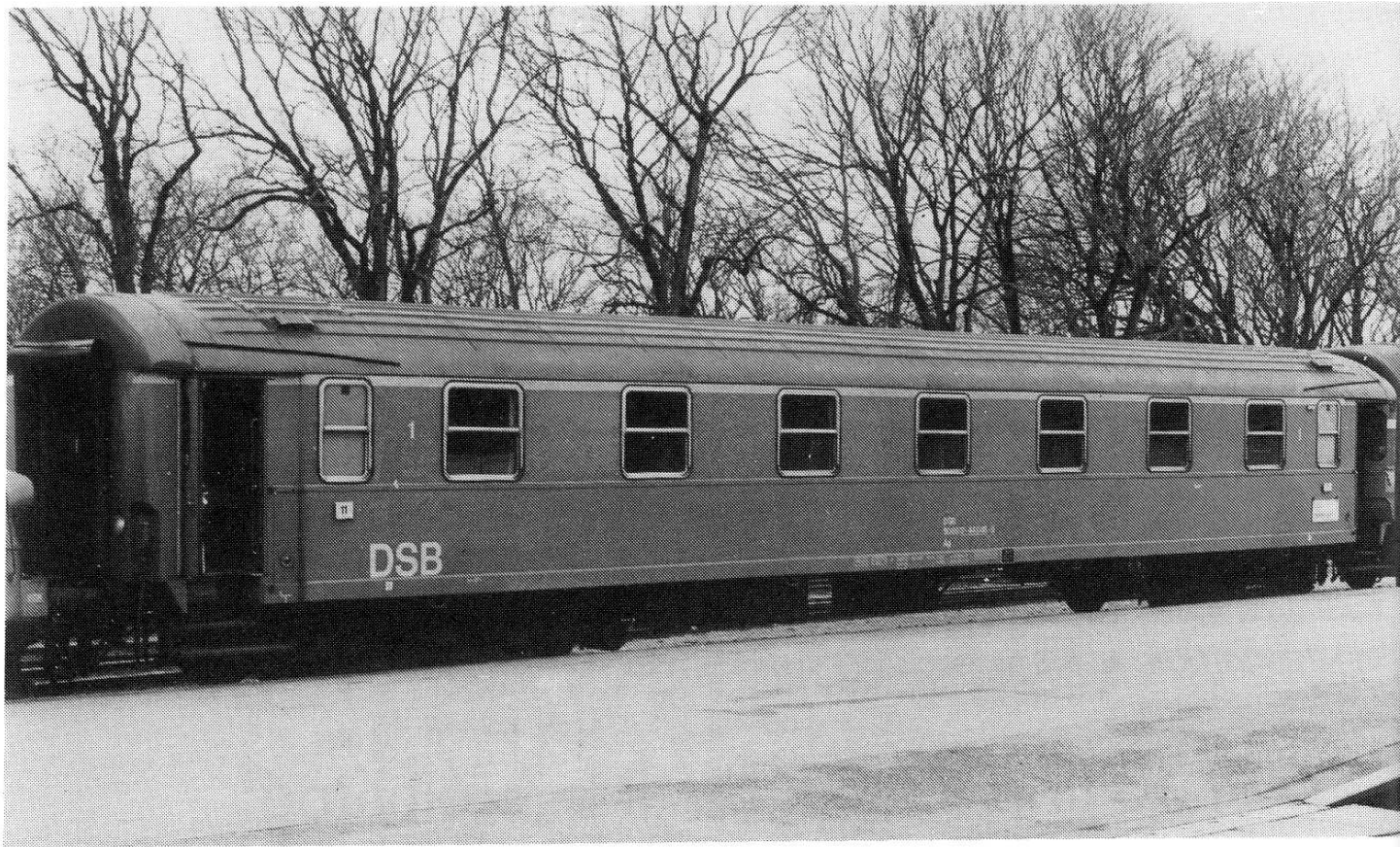
Litra Ag blev oprindeligt født som litra AC før 2. Verdenskrig, hvor Scandia leverede en serie moderne stålvogne til brug for udenlands- og landsdelstog i 1937-38. I alt fik DSB 26 vogne med numrene 80-105, efter 1941 nummereret 11-36.

Vognene blev bygget i den noget besynderlige længde 21 720 mm målt over puffer, et mål, der blev indført med stålvognene litra CR/CA m. fl. i 1932. Det var standarden for DSBs vogne i mange år. Først ved indførelsen af de moderne A- og B- og Bn-vogne m.fl. fra begyndelsen af 60'erne ændredes personvognsmodul til det kendte 24 500 mm målt over puffer (UIC-standard).

Årsagen til det skæve mål kendes ikke, men stammer muligvis fra færgernes dimensioner, der i 30'erne havde begrænset kapacitet (sporlængde og vægt).

Vogne fra den første serie havde glat tag og wendlersugere/ventiler, og var udstyret med den helsvejste 3 m stålbogie. De havde plads til 42 passagerer på 1. klasse, og vejede ca. 35 tons.

I 1949 fortsatte Scandia i Randers leveringen af serien, der var blevet afbrudt af krigen. Vognene fik litra AC nr. 37-52, i alt 15 stk. bygget 1949-52. Serien havde samme dimensioner og bogier som førkrigstidens, men vejede kun 32 tons. Udseendemæssigt adskilte serierne sig især m.h.t. taget, hvor de nye vogne fik tag med forstærkningslister



Ag 046 i Thisted, foråret 1985, efter montering af nye vinduesrammer af metal. Bemærk, at vinduerne næsten går op til tagkanten. Tilsyneladende har vognen ingen kuck-kuck ventiler; men de er blot placeret på modsatte side af taget over sidegangen. Det var ikke ualmindeligt med forskudt kuck-kuck-placering på denne og andre vogntyper i samme modul (ABg, BDg og Bg).

Foto: Mogens Duus, Hadsund

(sikker) og kuck-kuck-ventiler, ligesom der var ændringer ved døre (håndtag).

Alle vogne havde harmonika, der på anskaffelsestidspunktet var en kostbar affære. Senere leverede post- og rejsegodsvogne måtte i mange tilfælde undvære denne, grundet omkostningerne.

Vognene kørte mange år i udenlandske og indenlandske tog sammen med CC, CB og andre stålvogne. Deres livsforløb har egentlig været ret ukompliceret i modsætning til deres søstervogne af træ litra AF, AFM m.fl. (Se LOKOMOTIVET nr. 23-24).

Omkring 1966 blev alle person-, post- og rejsegodsvogne omnummereret til computernummer, og fra 1969 omlitreret. Alle AC-vogne fik ved denne lejlighed litra Ah.

Ombygning til Ag

Nogle år før K74, hvor DSB helt ændrede trafikpolitik bl.a. med indførelse af Intercity- og design-systemet, blev 13 af de bedst egnede

Ah-vogne (primært RIC-mærkede) udtaget til brug for denne trafik, således at de kunne supplere de kommende IC-togs A-vogne. Det var vogne bygget i 1949-52, der indgik til CvA (Centralværkstedet i Århus) for modernisering. Resten af Ah-vognene blev også moderniseret, men beholdt den oprindelige gavnl med harmonika, og dermed også h i li-traet.

Akkurat som ved CC-vognene (Se LOKOMOTIVET nr. 25) fik Ah/Ag afskåret gavlparket og erstattet det med et tilsvarende i A-vogns-modul, hvorved det typiske knæk ved dørpartiet opstod.

Man kan så spørge sig selv, hvorfor DSB ikke ombyggede alle vogne til at have gummi-vulst, når man nu alligevel skulle modernisere. F.eks blev mange CC-vogne jo ombygget til Bg, mens nogle kun blev let moderniseret til Bgh med harmonika.

Nogle mener, det bl.a. hensynet til MO-fremførte tog, der sidst i 60'erne stadig var nogle

af de vigtigste på skinnenettet. MO-vognene krævede styreledning, og derfor måtte moderniserede stålvogne nødvendigvis have dette udstyr. Derfor foretog man forskellige styreledningsombytninger vognene imellem, og resultatet blev, at alle vogne med styreledning til MO også beholdte harmonikalen. Det var som regel de ældste vogne.

Vogne med gummivulst blev øremærket lokomotivtrukne tog, og hertil udvalgte man de nyeste serier. Men mange locomotivførte tog kørte også med harmonikavogne. Og langt de fleste CC-vogne havde ikke styreledning. Så en helt tilfredsstillende forklaring på, hvorfor nogle AC, CC m.fl. blev ombygget og andre ikke, kan i øjeblikket ikke gives.

Anvendelse af Ag

De fleste Ag-vogne blev straks indsat i IC-tog, og kørte så at sige hele deres tid fra 1974 indtil udrangeringen på IC-strækninger. Ag-,

A- og AB-vogne havde altid plads forrest eller bagest i togstammen, afhængig af kørselsretningen. Tværs over Sjælland var den altid bagest mod Korsør. Vognene var tydelige at kende på deres gule stribe over vinduerne. For øvrigt var det altid tydeligt at se, når et IC-tog havde Ag på krogen; den manglede nemlig vinduesrammerne af metal, som alle moderne 24 m vogne har.

Næsten regelmæssigt kunne man også finde Ag i bådtoget 4025 og 4041 København-Kalundborg og retur. Her sås de som regel sammen med den nittede stålvogn BDh, »flyvervognen« Bfh og dobbeltvognene Beh/Byh (ex. AD/AY) samt Bg, B eller Bgh. Eksempel: Loko-Bfh-Ag-BDh-Beh/Byh-3 Bg (1975).

På strækningen Roskilde-Næstved afløste typen af og til søstervognen Ah eller ABg, og oprangeringen loko-4 CL-Ag-Dh var ikke ualmindelig (tog 5159, 1975).

Vognene blev også indsat i internationale

Data for DSB litra Ag

Nr.	Bygget	Omnr. 1966-69 som AC*)	Ombygget til Ag	Omlitr. og omnr. 1983-84**)	Udr.
37	1949	50 86 17-61 037-5	1972		1975a)
38	1949	50 86 17-61 038-3	1973	Agn	1986
39	1949	50 86 17-61 039-1	1972	Agn	1986
43	1952	50 86 17-61 043-3	1972	Agn	1986
44	1952	50 86 17-61 044-1	1973	Agn	1986
45	1952	50 86 17-61 045-8	1973		1991
46	1952	50 86 17-61 046-6	1973		1991
47	1952	50 86 17-61 047-4	1971		1991
48	1952	50 86 17-61 048-2	1973		1991
49	1952	50 86 17-61 049-0	1973		1991
50	1952	50 86 17-61 050-8	1971		1991
51	1952	50 86 17-21 051-6	1973		1991
52	1952	50 86 17-21 052-4	1972		1991

•) Fra 1966-69 litra AC med computernummer som anført i skemaet. Fra 1969-71 literet Ah med samme numre i udførelse som harmonikavogne. Efter modernisering med gummivulstovergang fra 1971 literet Ag med samme numre som Ah.

••) Cifferlitra 17-61 ændret til 17-44 omkring 1982. Kontrolnumre derved også ændret.

a) Udrangeret efter driftsuheld ved Borup, maj 1975 sammen med Bg 069.

tog, selv om ABg eller AB var den hyppigst anvendte vogntype. Et eksempel er »Nord- og Alpenekspres« afg. København 15,55: Loko-2 B-Ag-BDh-internationale vogne (1975).

I regionaltog på Sjælland fra omkring 1982, var typen som regel koblet op mod lokomotivet.

Omkring 1984 udtog man en del Ag-vogne til renovering, og ved denne lejlighed fik vognene vinduesrammer af metal som øvrige A-vogne, bl.a. af hensyn til bedre varmeisolering. Samtidig blev installeret automatisk dørlukning.

Ikke alle vogne blev ombygget. Vogne uden metalrammer blev litereret Agn, og anvendtes i tiden efter 1984 indtil udrangering som vogne i nærtrafiktog/regionaltog (derfor n i litra), men sås også i internationale tog som lokal-

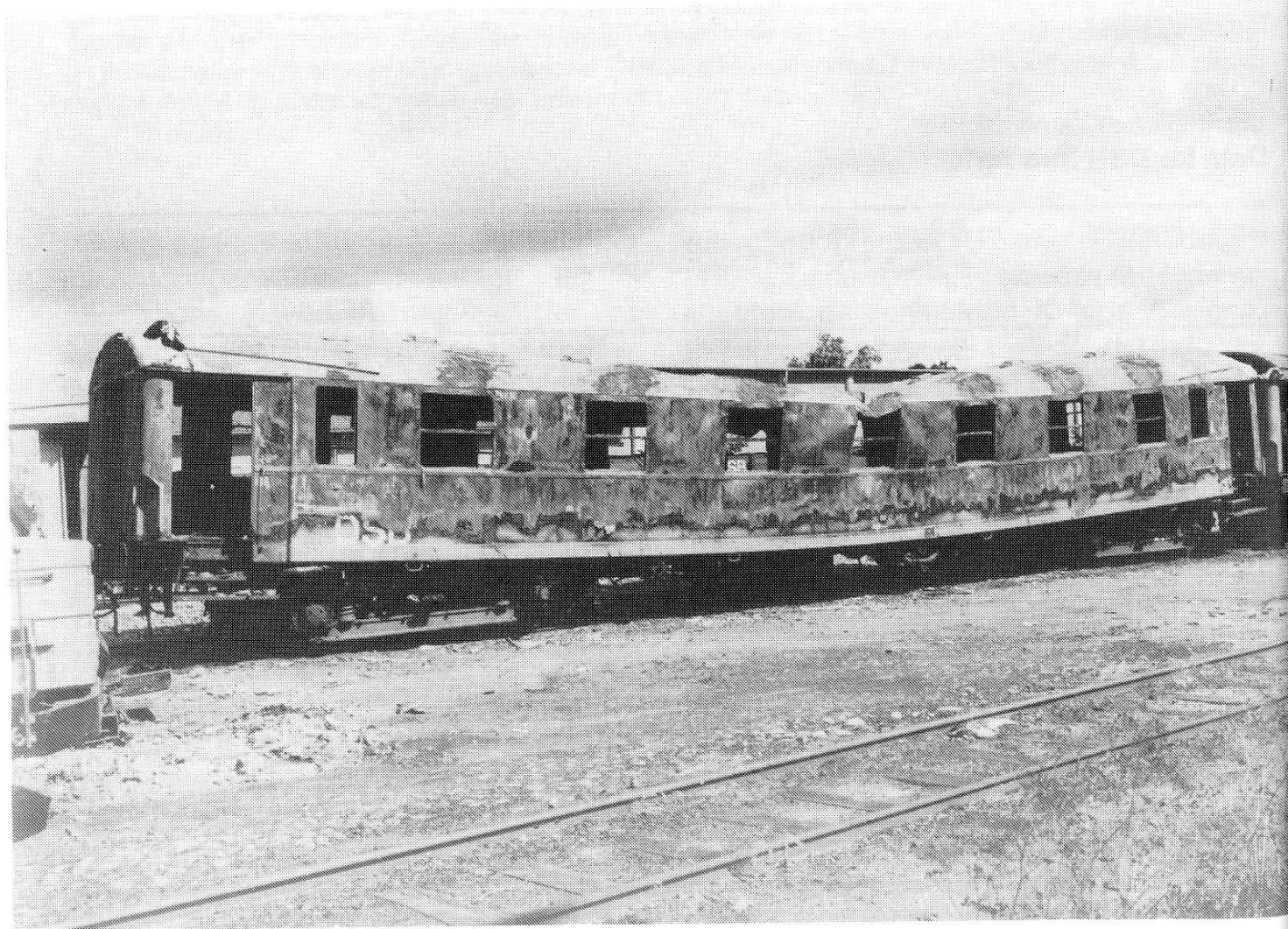
vogne. Alle Ag-vogne havde »kørselsområde« 50 efter 1974, hvilket betød, at de ikke måtte rulle uden for landets grænser.

I slutningen af 80'erne foretog DSB ombygning af styrevogne litra Bns til at føre 1.-klasse, og efterhånden faldt brugen af Ag og Agn i regionaltog.

Og ved indførelsen af IC3-systemet i 1991 blev alle Ag-vogne (og ABg) udrangeret, mens A, AB og An næsten alle deklasseredes til hhv. Bax, Bab og Ban. En del A- og AB-vogne er dog stadig på sporene (1992) til brug for internationale tog, men det er en anden historie...

I dag anvendes Ag og Agn som lokale vogne for banetjenesten m.v. og ses på sidesporene i stationsområderne, ofte overmalet med grafitti, der skæmmer deres udseende.

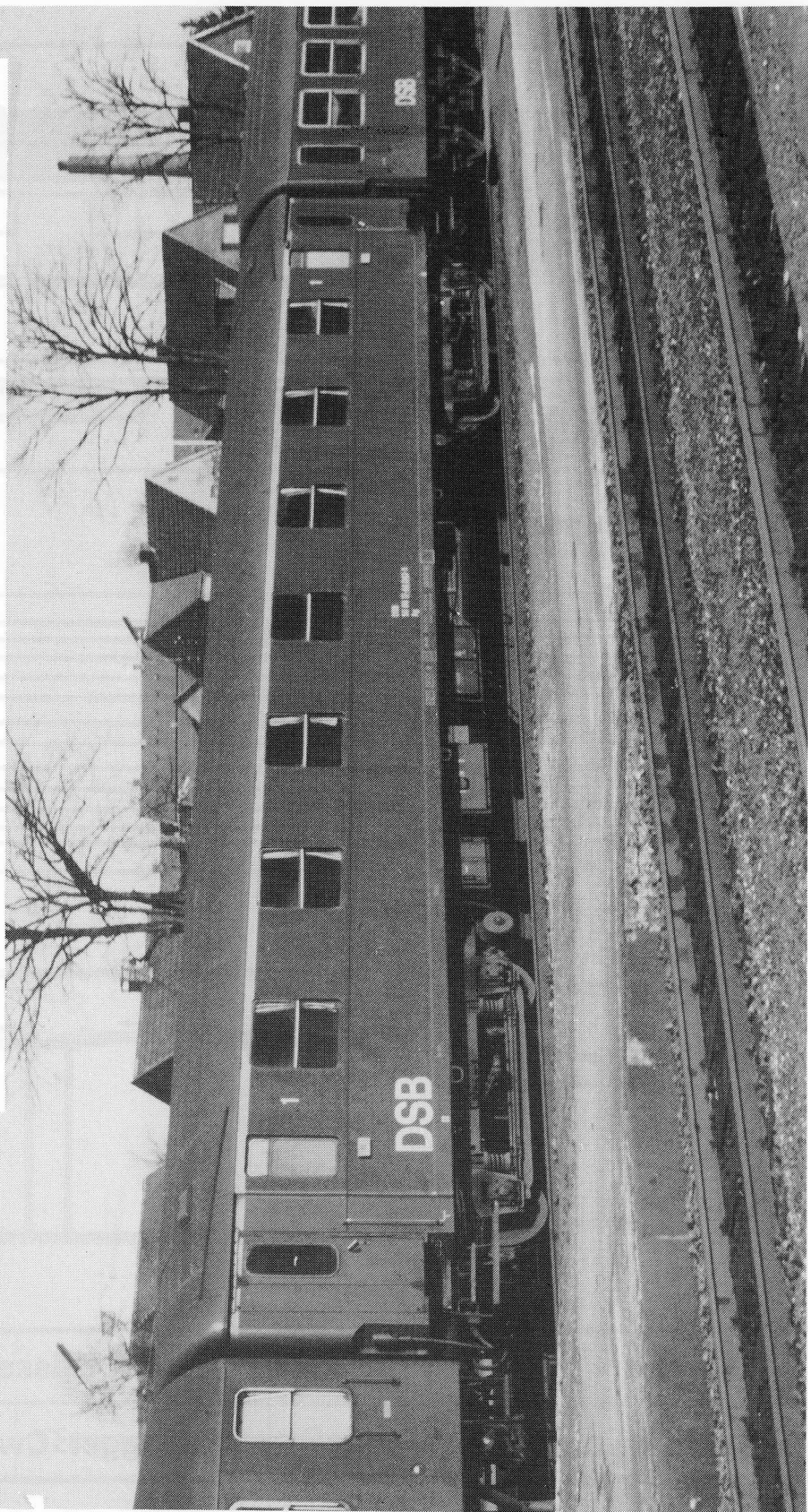
En noget krank skæbne for så fine vogne...

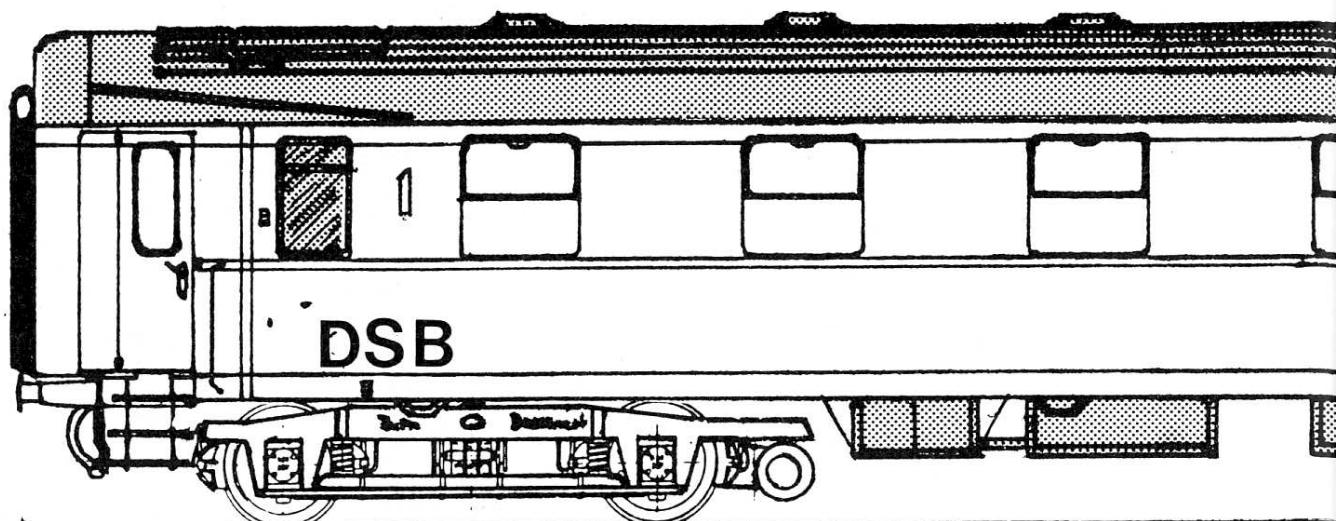


SLUT! Agn 043 efter afbrænding i Bjerringbro, juli 1986. Vognen er i den oprindelige udgave uden metalrammer om vinduerne.

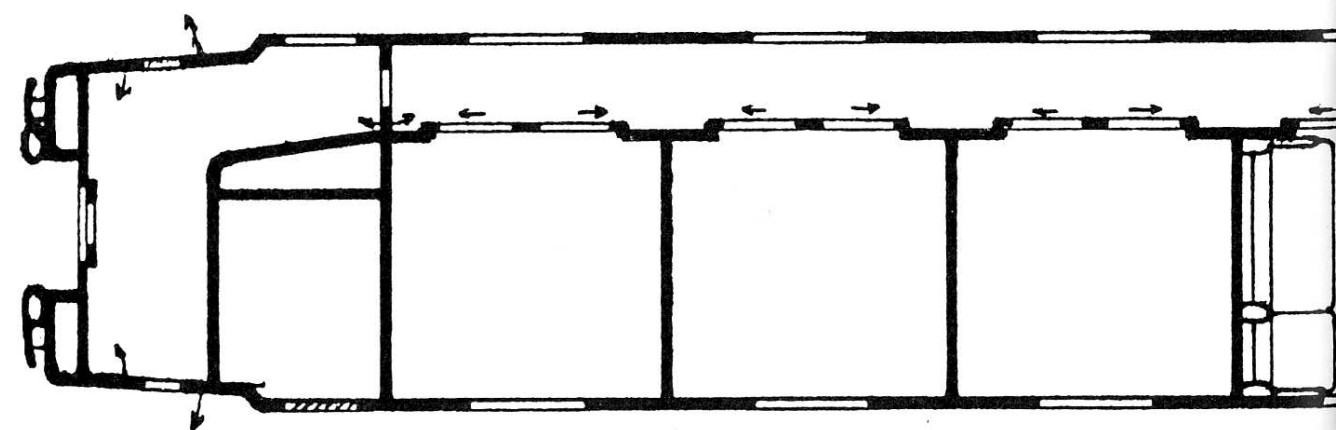
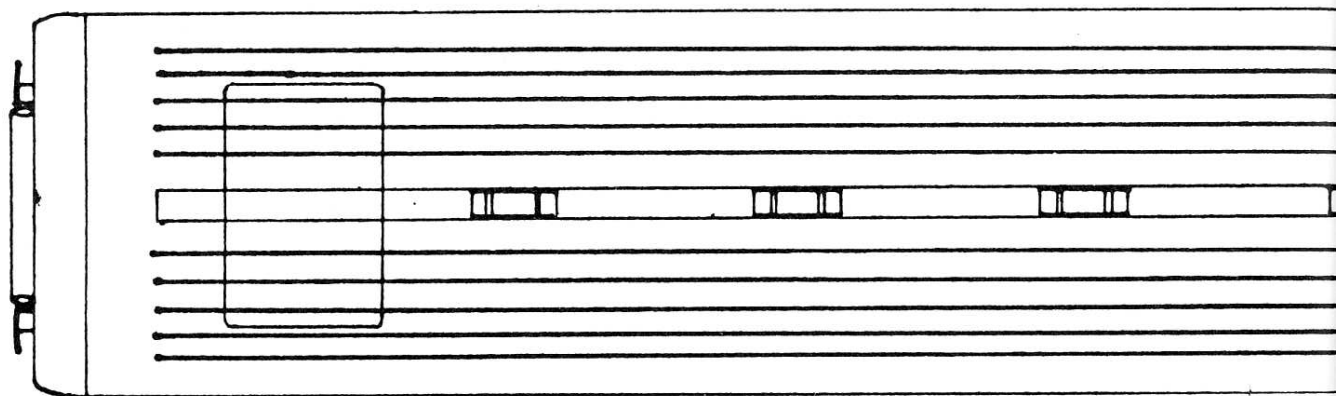
Foto: Mogens Duus, Hadsund

I DRIFT: Ag 043 i tog 541 (tidligere tog 25) i Ringsted, april 1982. Toget var et af de sidste landsdelstog i ordinær drift, selv om IC-systemet for længst havde overtaget landsdelstrafikken. Det var oprangeret af mange forskellige person- post- og rejsegodsvogne indtil ophør i 1983. Foto: Torben Andersen





Kupeside 1979



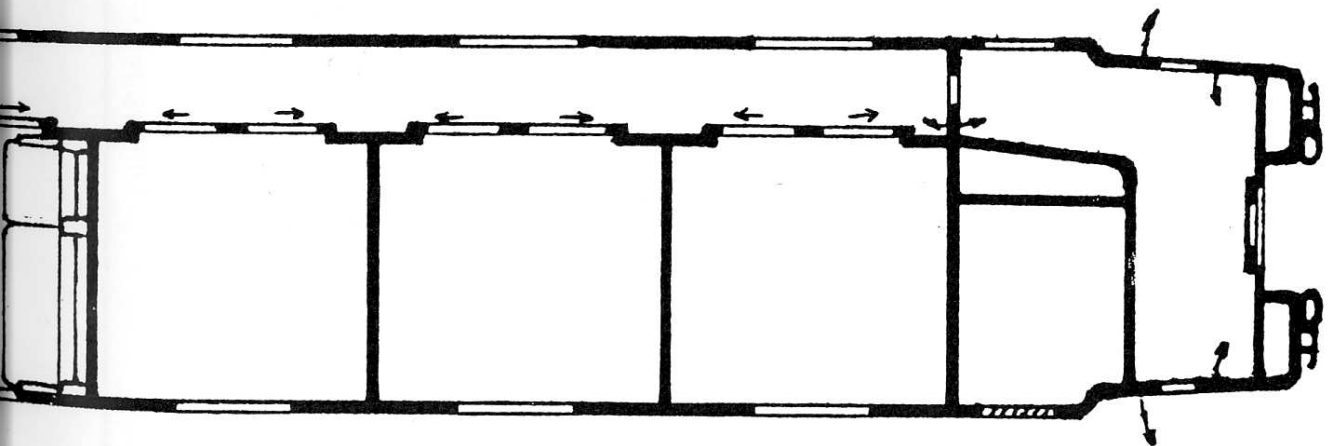
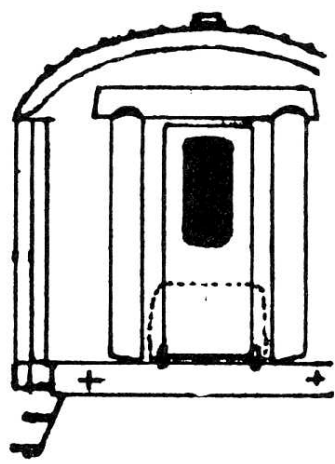
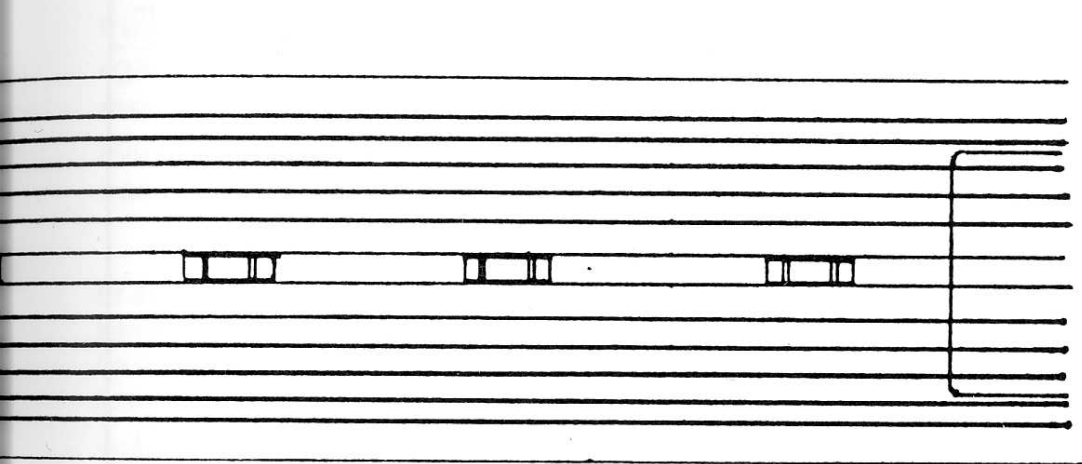
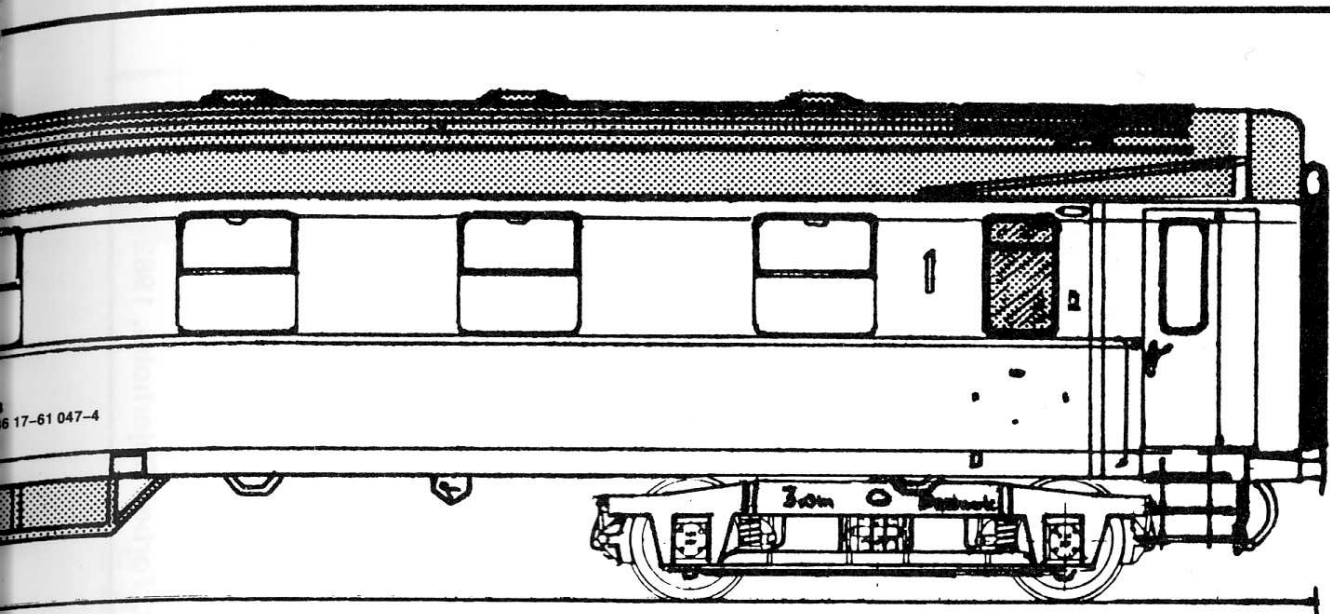
DJM

1:87

Type: 1. klasse-personvogn

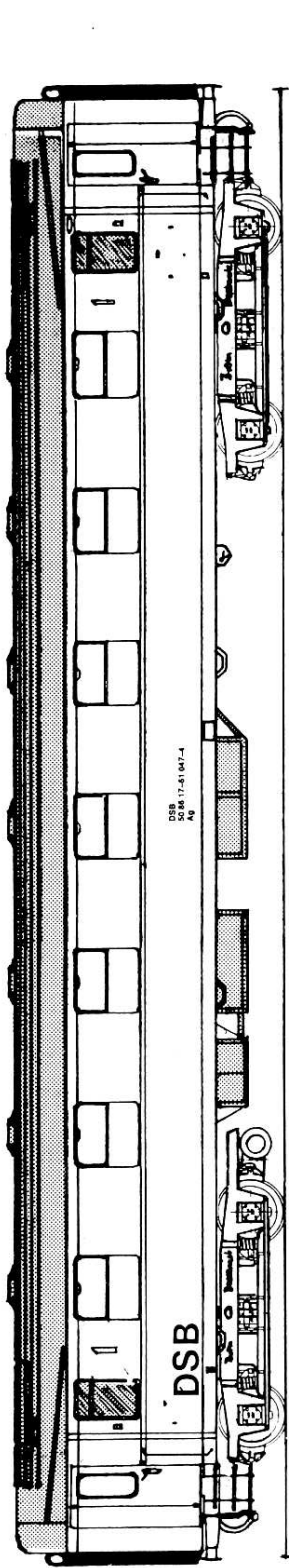
DSB litra Ag 037-052

Ombygget: CvA 1971-73

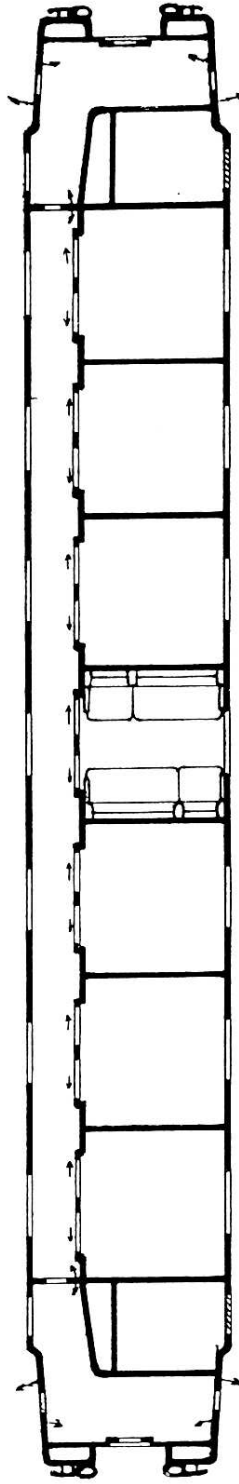
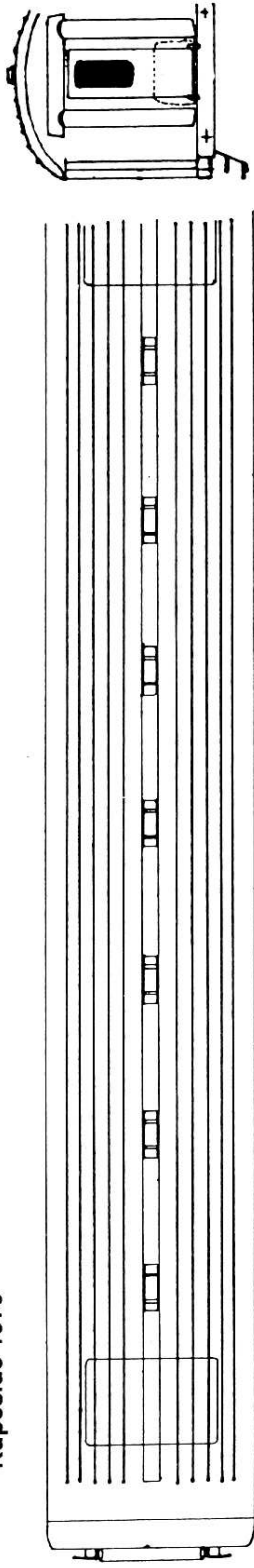


REGI: DSB

Tegnet: Torben Bejerholm, 1982



Kupeside 1979



DJM

1:87

Type: 1. klasse-personvogn

REGI: DSB

DSB litra Ag 037-052

Ombygget: CvA 1971-73

Tegnet: Torben Bejerholm, 1982

Græsmåtter

... og andet landskabsmateriale

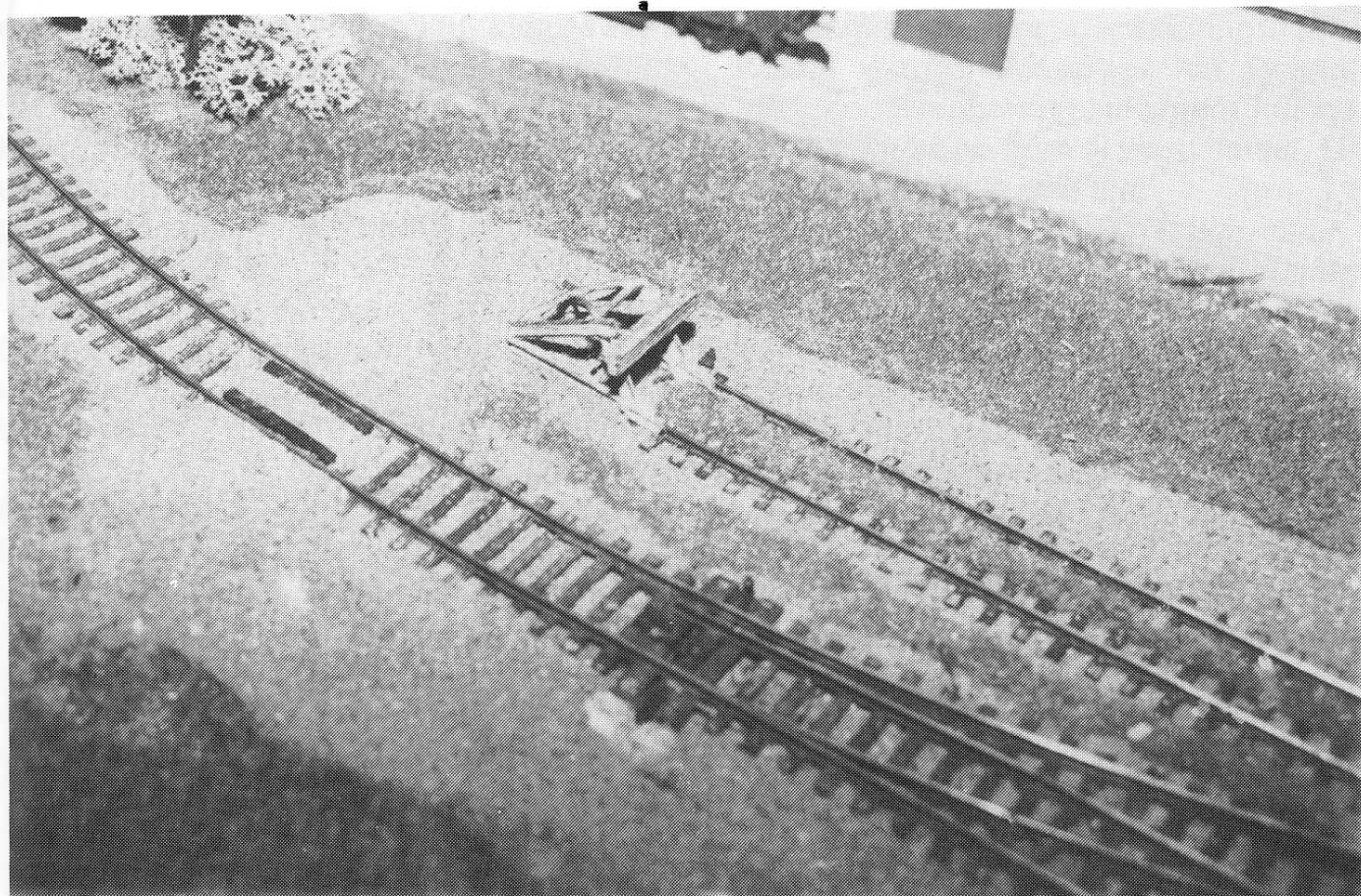
Af Torben Andersen

I nr. 29 omtalte vi indledningsvis underlaget for modeljernbanens landskab, og kom ind på emnet græsmåtter. Det vil vi omtale lidt nærmere, fordi det efterhånden er det foretrukne materiale til efterligning af græs. I »gamle dage« anvendtes farvet savsmuld, men det er meget groft og klumpet, og derfor ikke så realistisk i udseende. Græsmåtter har også mange fordele frem for savsmuld:

Det er let og hurtigt at arbejde med, kan klippes i ønskede størrelser, og virker meget naturligt.

Til brug for landskabet indkøbes måtter i forskellige nuancer, lige fra vissengrøn til lys sommergrøn. Lyse græsmåtter anvendes til nye græsmarker og -plæner, engarealer, og kornmarker, hvor kornet netop er dukket op af jorden. Mellemgrønne anvendes i flæng

Et eksempel på anvendelse af sand, fibergræs og græsmåtter på anlægget. Her er sporene lagt i siet sand. I overgangen er anbragt et par sveller for at holde sporet frit. På sporet i baggrunden er lagt en stribe fibergræs på svellerne for at få det til at virke overgroet. Endvidere ses en græsmåtte, der allerede er kantet med lidt fibergræs.



som kontrast til øvrige græsområder. Vis-sengrønne anvendes på bakketoppe, hvor solen hurtigt får svedet græsset af. Mørk græs bruges som bund for skove, lunde og klynger af træer.

Græsmåtter har endvidere den fordel, at man kan skrabe græsset væk efter det er gjort fugtigt. Det kan vi benytte os af, når vi skal lave veje eller stier af jord eller sand. Du skal ikke være nervøs for de mange kanter, som måtterne danner efter pålimning, ide kanterne dækkes med diverse former for strøgræs, blandt mj-ere kaldet »tossegræs«, i kataloger for »fibergræs«. Det er et universalmiddel for landskabsbyggeren.

Fibergræsset anbringes ved først at lægge en stribe hvid lim, og derefter drysse græs i limstriben. Med fingrene trykkes det let på plads og i facon. Efter meget kort tid får man øvelsen i at lægge græskanter, -volde og -skel med forskellige grønne farver.

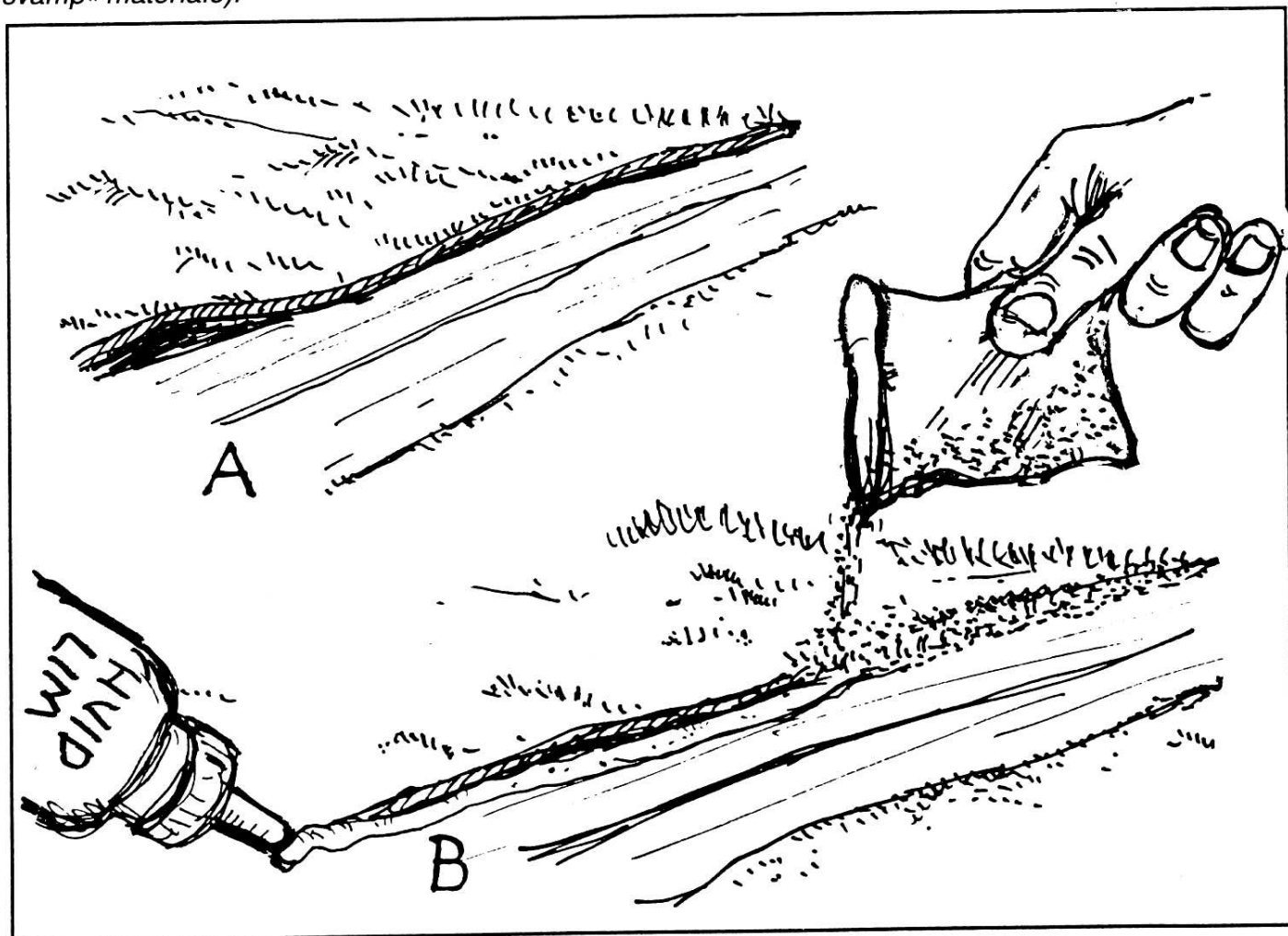
Nuancering af græsmåtter

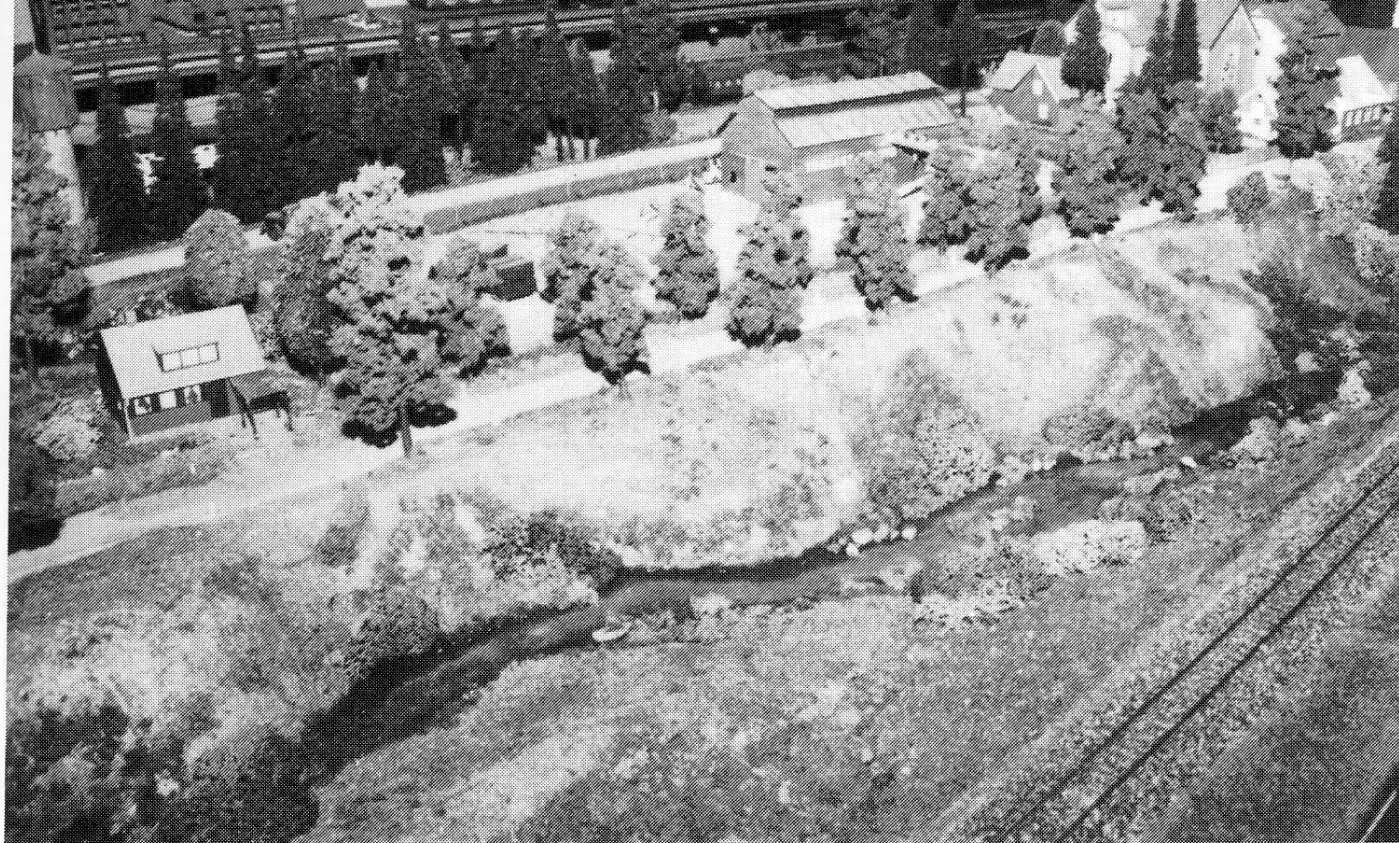
Græsmåtter bør nuanceres. Områder der ligger i skygge, skal forekomme mørke, mens bakketoppe skal fremtræde i lys grøn som allerede fortalt. Det kan gøres på to måder:

Bemaling: Grøn maling (Allak) røres op på en underkop og mixes med almindelig hvedemel eller talkum (pudder). Kom lidt rød eller gul i malingen, evt. begge dele. Med en tyk pensel dyppes i blandingen, og farven med »grumset« børstes derefter på de ønskede steder.

Den grumsede maling vil efter tørring ligne ujævnt græsstøv på markerne, og sammen med andre nuancer give god brydning i alt det grønne, akkurat som i virkeligheden. Inden malingen tørrer, kan man for at højne effekten, drysse totter af fibergræs i blandingen.

Sådan kantes græsmåtter: Illustration A viser den udklippede måtte, der trods pålimning stadig gaber. B viser, at en stribe lim påføres langs med kanten, både på græsmåtte og underlaget. Derefter drysses et tykt lag fibergræs (»tossegræs«) ned i limen, og trykkes på plads. Efter tørring fås en naturlig grøft eller græsvold. Ønskes variation, kan græsset blandes med smuldret skumflock (udskåret »vaske-svamp«-materiale).





FRODIGT LANDSKAB: Her et eksempel på, hvor frodigt et landskab kan fremstilles ved hjælp af de materialer som industrien kan tilbyde. Først og fremmest landskabsmætter (græsmætter) i varierende nuancer, der er bredt ud på bakker og marker, og limet fast (med hvid skolelim). Derefter er græsområderne nuanceret ved at drysse fibergræs (»tossegræs«) i uregelmæssige mønstre. På bakketoppe er anvendt vissengrønt græs (solen brænder græsset her), mens deri lavninger er anvendt »frodigt« grønt græs. Endvidere er tilsat nogle drys græspulver fra Woodland hist og her. Langs med åen er plantet skræppeblade, der består af findelt skumflock, og endelig er åbrinkerne pyntet med islandsk mos, hvor den fine top er anvendt. Åen er fremstillet af glasfiber. Det vender vi tilbage til.

Strømateriale: Græspulver m.v. drysses ud over markerne med »let« hånd, idet de ønskede steder først sprayes med lim (f.eks. 3M Photomount, 77-lim m.fl. – fra farvehandleren). Efter tørring sprayes området med endnu lidt lim, og en anden nuance af græspulver drysses i mindre mængde oven på det foregående lag.

Her en nærmere omtale af 3 typer »strømateriale«, som ikke kan undværes, når der laves landskab.

Græsfiber: Er allerede omtalt under afsnittet om græsmætter. I tyske kataloger benævnt »Grassfaser«, og findes i alle kataloger, der leverer landskabsmateriale.

Produktet er små nylontråde, snittet til millimeterkorte længder og med meget lille diameter, indfarvet i mange forskellige nuancer. Græsmætter består af en bund af kraftig crepekardus, hvor græsfiber er limet fast. Produktet kaldes også sammen med følgende

produkter for »tossegræs«, fordi det anvendes til lapning af kanter og udbedring af skader som »jernbanetosserne« har forvoldt m.v. På modeljernbanen skal bruges mange nuancer, lige fra lys grøn til vissefarvet. Limes med almindelig hvid lim.

Skumflock (på tysk Schaumflocken eller Dekorflocken):

Det er – groft sagt – vaskesvamp udskåret til mikroskopiske partikler, varierende i størrelsen fra 1/2 til 2 mm Ø i ujævne former. Fås i alle kulører, mest grøn, men også i røde, blå og gule til brug for staudebede, altankasseblomster o.s.v. De helt lysegrønne og lidt større kan bruges til kålbed (hvidkål).

Mørkegrøn skumflock anvendes til at illudere skræppeblade, der finde overalt, langs baneskråninger, bag udhuse, i grøfter og kanter, under buskadser og langs veje. Anvendes altså på samme måde som græsfiber, og limes fast med hvid lim i striber eller arealer.

Flocken kan også anvendes som græsvolde sammen med fibergræs, eller som slyngplanter, de vokser op af husmure. Sørg for at »plante« lys flock på mørke marker, og mørk på lyse marker. Det giver en god kontrast. Sandbanker og marker kan på denne måde afgrænses af naturlig »bevoksning«.

Har du anbragt en klynge buske (af islandsk mos), er skumflock godt til at placere under buskene og danne naturlig underbevoksning (underskov). Det dækker samtidig hullerne, der uvilkårligt vil opstå ved blot at lime mosset på marken.

Flock kan også anvendes til selvfremstilling af træer. Det vender vi tilbage til.

Græspulver: Et pulverformigt, farvet materiale i forskellige grønne kulører. På engelsk kaldet »turf« (oversat direkte som »grønsvær«) og på tysk »Deko-sand«. Produkterne er dog ikke helt identiske.

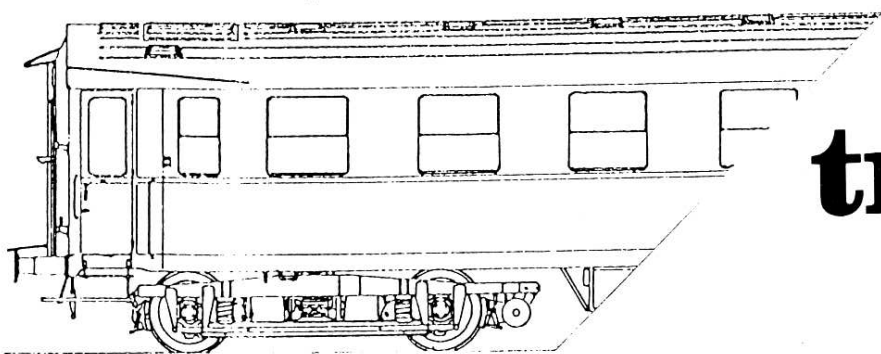
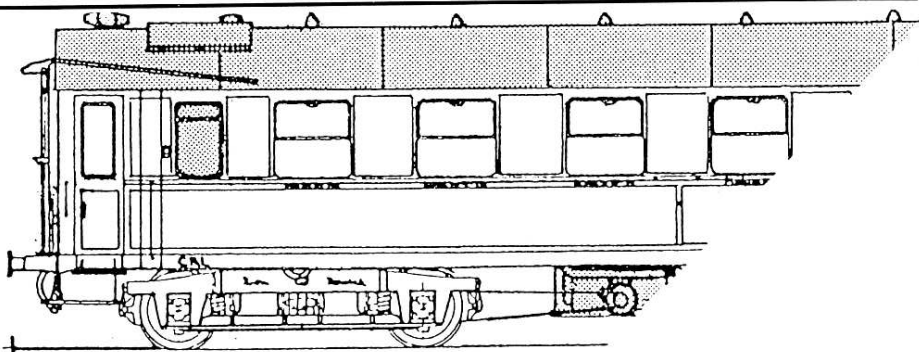
Man kan sammenligne det med indfarvet talkumpulver, men i virkeligheden er det meget fine tøjpartikler, revet til pulver på specielle »rivemaskiner«. Det støver let. Det amerikanske produkt fra »Woodland« er absolut at foretrække. Det er dyrt, men en pose rækker langt.

Produktet har en formidabel god effekt, når de ofte meget grønne græsmåtter skal afdæmpes og nuanceres. Ved brug på de ønskede områder (marker/træer/buske), sprayer først med spray-lim, og med en fintmasket tesi drysses pulveret ned over stederne. Eller man anvender fingrene.

Vissengrøn græspulver kan også anvendes som mos på sten i branddammen og på hus tage.

Til sidst blot at bemærke, at man udmærket kan blande de tre forannævnte produkter – græsfiber, flock og græspulver - indbyrdes, og således få realistisk »natur«.

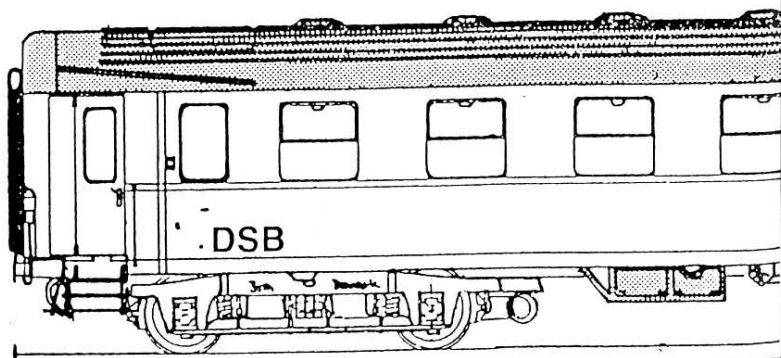
trip...

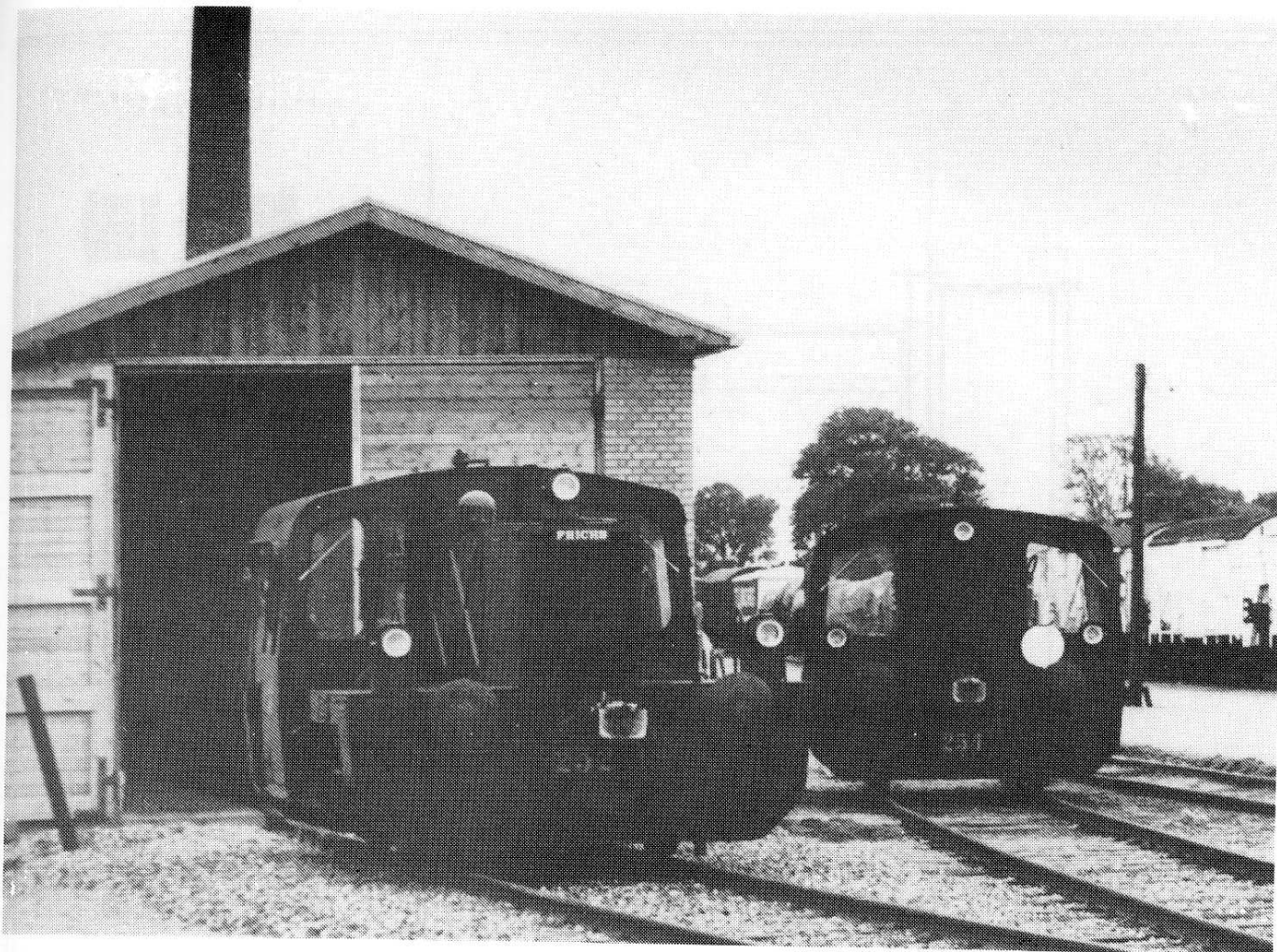


trap...

VÆRS'GO!

DSB-stålvogne 1939-1990
produceret af DAMOTEK
for TRINBRÆTTET-TEKNIK
Kontakt dit TRINBRÆT for
nærmere oplysninger!





Frichs-traktorerne Köf 251 og 252 (begge bygget 1966) ses foran Vejen traktorremise, september 1966. Traktorerne var de først leverede i serien. Nr. 251 blev kort tid efter stationeret i Skanderborg. Bemærk de meget høje porte.

Noget om mindre remiser

– specielt traktorremiser

Vejen traktorremise

Det faldt i 1964 i min lod at behandle DSBs byggesag B 398/6041 vedr. ny traktorremise i Vejen, og jeg fik i sin tid tilladelse til at måtte benytte materialet til hobbybrug. I registranten for Vejen station omtales den noget nedværdigende som traktorgarage, men i daglig terminologi kaldtes den immervæk for en remise.

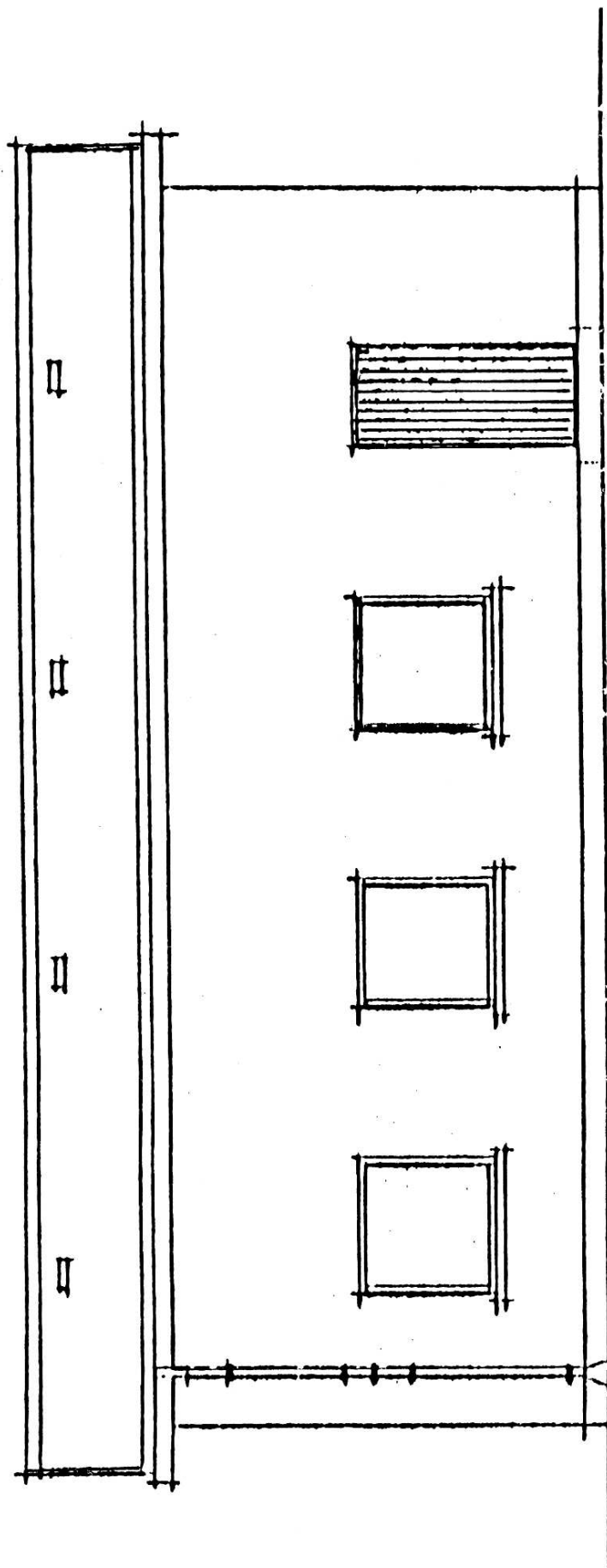
Hosstående ses nedfotograferede originaltegninger af bygningen (Fig. 1, 1A, 1B m.fl.), og et par billeder af den færdige bygning (fig. 2, 3 og 4).

Af J. Guldbæk Christensen

Den er opført i gule mursten i 1 1/2 stens massive ydervægge på betonstøbt sokkel. I dens indre findes en ligeledes betonstøbt smøregrav i det støbte betongulv. Et rulle-skifte afslutter murværket foroven. Taget er et 20 grader saddeltag, tækket med eternit-skifer med dækkende vindskeder af træ, og vinduerne en enkeltrammede med helglas; sålbænkene er klinkerbelagt.

Dobbeltporten i vestgavlen har tværgående profilbrædder, mens døren i sydfacaden har

(Fortsættes side 22)

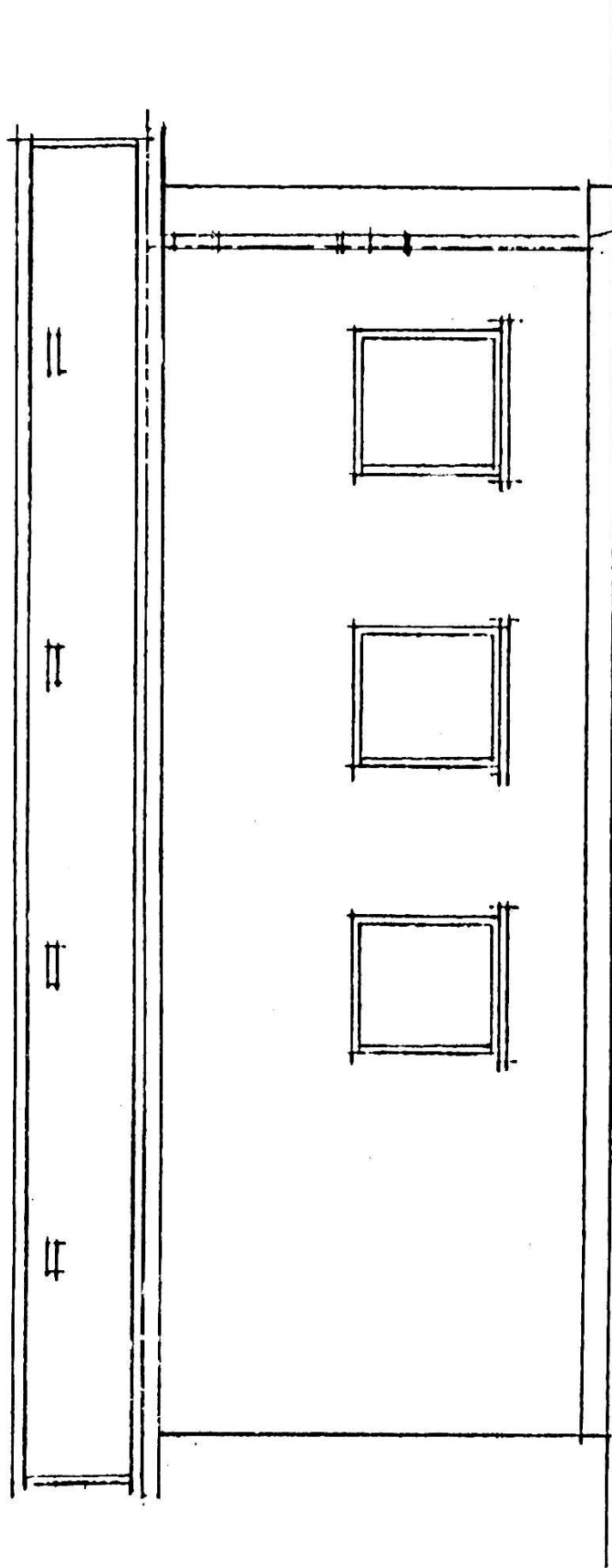


Facade mod nord



**LOKO
MOTIVET**

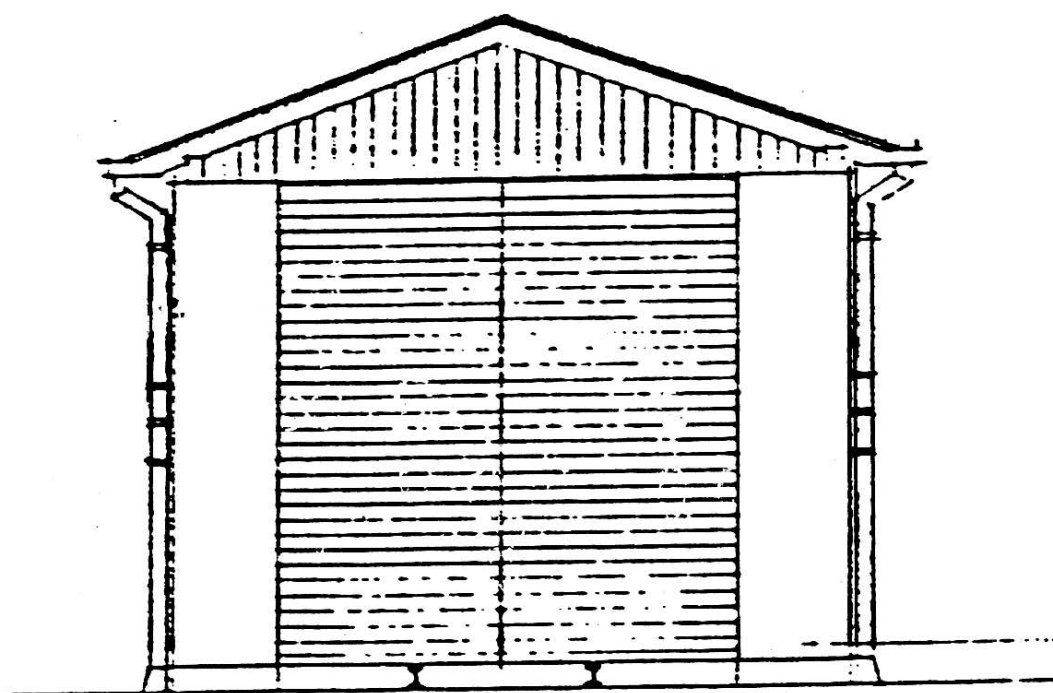
Fig. 1
Originaltegning af
Vejen traktorremise
Skala 1:87



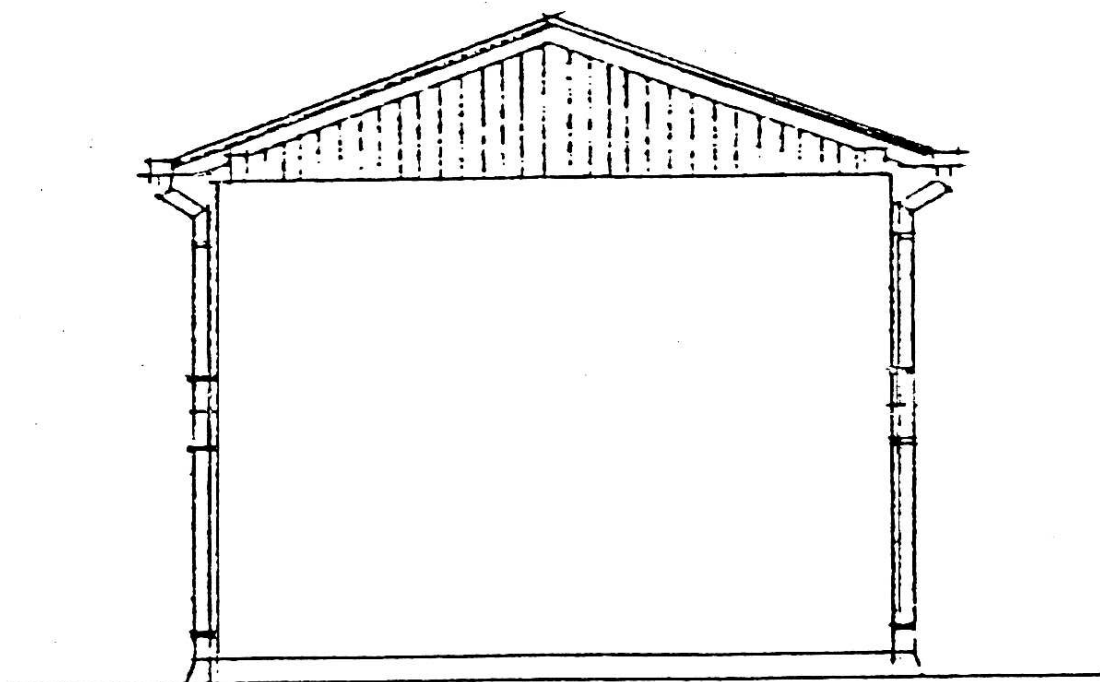
Facade mod Syd

Fig. 1A

Fig. 1B



Vestgavl



Østgavl

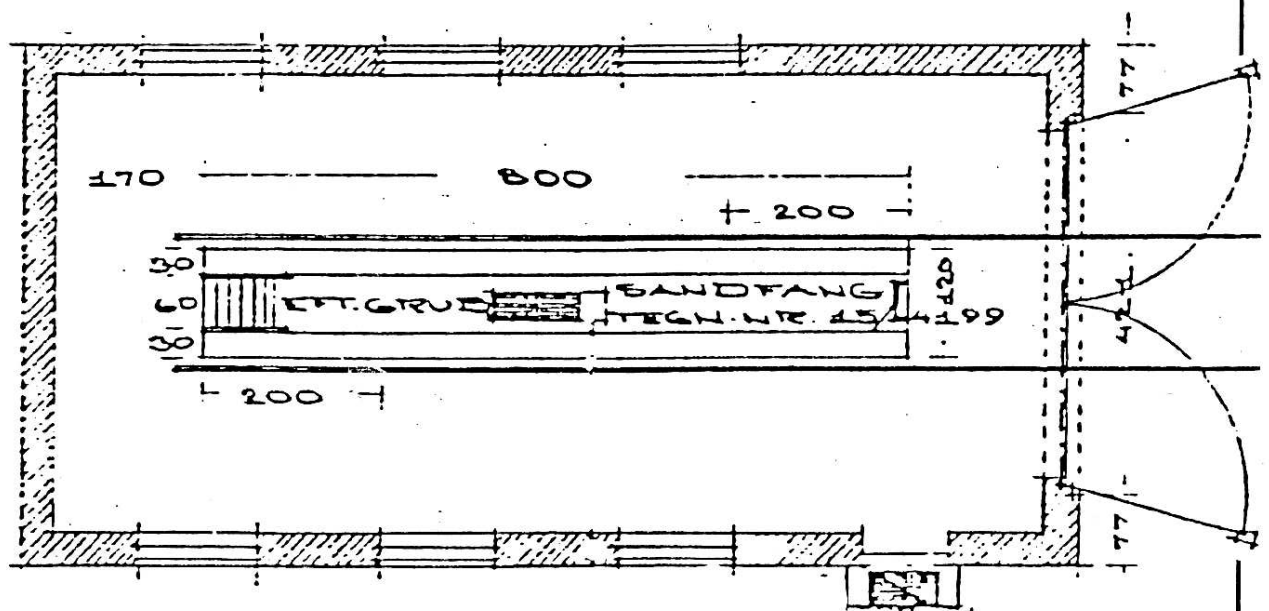
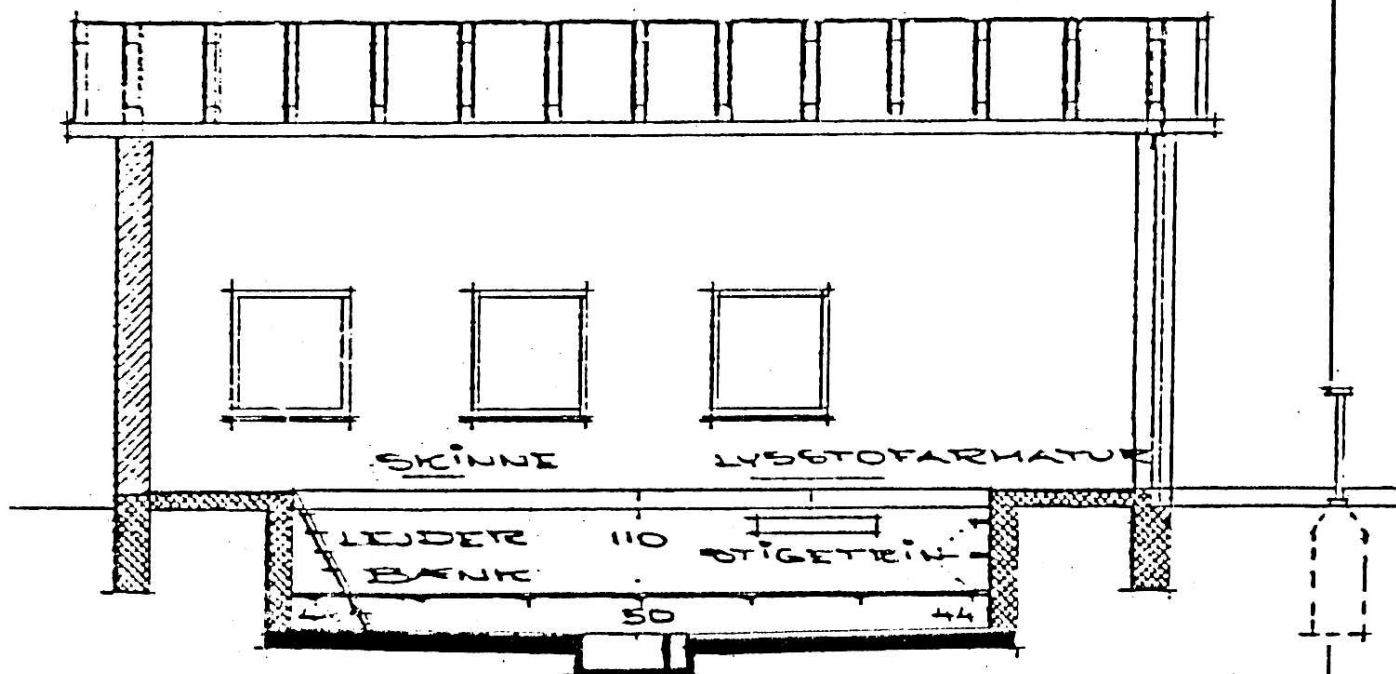


Fig. 1C Plan- og snittegninger af
Vejen traktorremise,
(ikke i skala)



lodrette profilerede brædder, og gavltrekanterne er af træ 1 på 2; alt træværk er brunimprægneret.

Registranten oplyser, at bygningens vedligeholdelsesstand er god, og at den opfylder sin funktion, men i øvrigt er uden større arkitektonisk interesse i stationsmiljøet – så er det sagt uden omsvøb!

Hvad registranten ikke omtaler er, at der i dens indre er opstillet diverse tønder for smøre- og dieselolie, samt spildolie; endvidere et kraftigt fast bord med skruestik, samt en vægtavle med diverse værktøj.

I venstre side af fig. 4, side 70 i LOKOMOTIVET nr. 25, anes såvel den nye traktorremise som dens forgænger; sidstnævnte ses nærmere i hosstående figur, taget den 15. januar 1965, og set fra sydvest inden sporomlægningen.

Jeg har ikke kunnet få opklaret, hvor gammel den var, men den var udført i simpel bølgeblik- og jernprofilkonstruktion og absolut tjenlig til udskiftning. Det var ikke fri for,

at den skævede lidt forneden, og der virkede nærmest som om, at lygtepælen ved østgavlen forhindrede, at den blæste omkuld i en rask vestenstorm.

Traktorremise i Grindsted

Samme konstruktion gik igen i den tidligere traktorremise, der dog var i en bedre tilstand, i Grindsted, repræsenteret på hosstående fotos, her visende vestfacade og sydgavl med henholdsvis sprossevinduer og velafstivede portfløje.

Disse og andre billeder afslører, at den var anbragt ved sydenden af perron II mellem spor III og IV med tilslutning i spor III fra syd. Endnu så sent som 30. april 1974 findes den på billeder i arkivet, men på et par fotos fra november 1976 er den erstattet med en halvtrist build-up bygning med 1 på 2 træbeklædning på ydervæggene og 0,7 mm alu-plader på tag og lodret inddækning.

Fig 6. (m. fl.) gengiver udvalgte afsnit af DSBs tegning Bg3/1318 af 9. oktober 1975, som er stillet til rådighed af baneområde Esbjerg, som jeg skylder megen tak både i denne og andre forbindelser.

Prunkløs er den, og skal man endelig sige noget »epokegørende« i arkitektonisk henseende, må det vist være, at bygningens portgavl er assymetrisk, idet østsiden er ca en halv meter bredere end vestsiden jfr. tegningen; denne oplyser intet om årsagen, men det vil være naturligt at tænke på plads til arbejdsbord og diverse materialer.

Elektrisk lys og kraftstikkontakt blev installeret, sidstnævnte kunne formentlig også benyttes til varmpatron i traktorens motor; men ellers fandtes ikke nogen form for isole-ring eller opvarmning. Som det ses, var den en halv tons løbekat over den forreste del af smøregraven.

Traktorerne

Hvad traktorerne angår, kan jeg fortælle, at Frichs traktor nr. 85 fra 1934 rangerede i Vejen i begyndelsen af 1960'erne, men allerede i 1966 var afløst af Frichs nr. 252 alternerende med nr. 251, senere også 260. I Grindsted var i 1970 Ardelt nr. 130 tjene-

STOPPEL HOBBY tlf. 38 88 38 54
Benzonsvej 54, 2000 FREDERIKSBERG

BILER, HUSE I HO SAMT LANDSKABSTILBEHØR

2 RIGTIG GODE **DMC** TILBUD

1 stk. Mercedes ambulance (1974) med
DECALS til enten:

FALCK sort/hvid, fl.rød/hvid eller
KBH.BV rød/sort, hvid/fl.rød

DODGE førehus (1958) **kun kr. 60,-**

R + H Volvo F10 Carlsberg kr. 78,-
Volvo F10 IKEA - 78,-

WIKING 518 Scania ASG kr. 128,-

NYT { 859 Mercedes L6600 - xxx
fra { 713 Mercedes 0404RH - xxx
OKT. { 599 MAN90 hængersæt - xxx
189 Ferrari 348 - xxx
055 VW Vento - xxx

TRIDENT öAF 3-vejstip/kran kr. 60,-

Biler og bygning til brand- og redningsstationer — — — et helt kapitel for sig.

hverdag: lørdag:
14 – 18 (19) 10 – 14 (16)

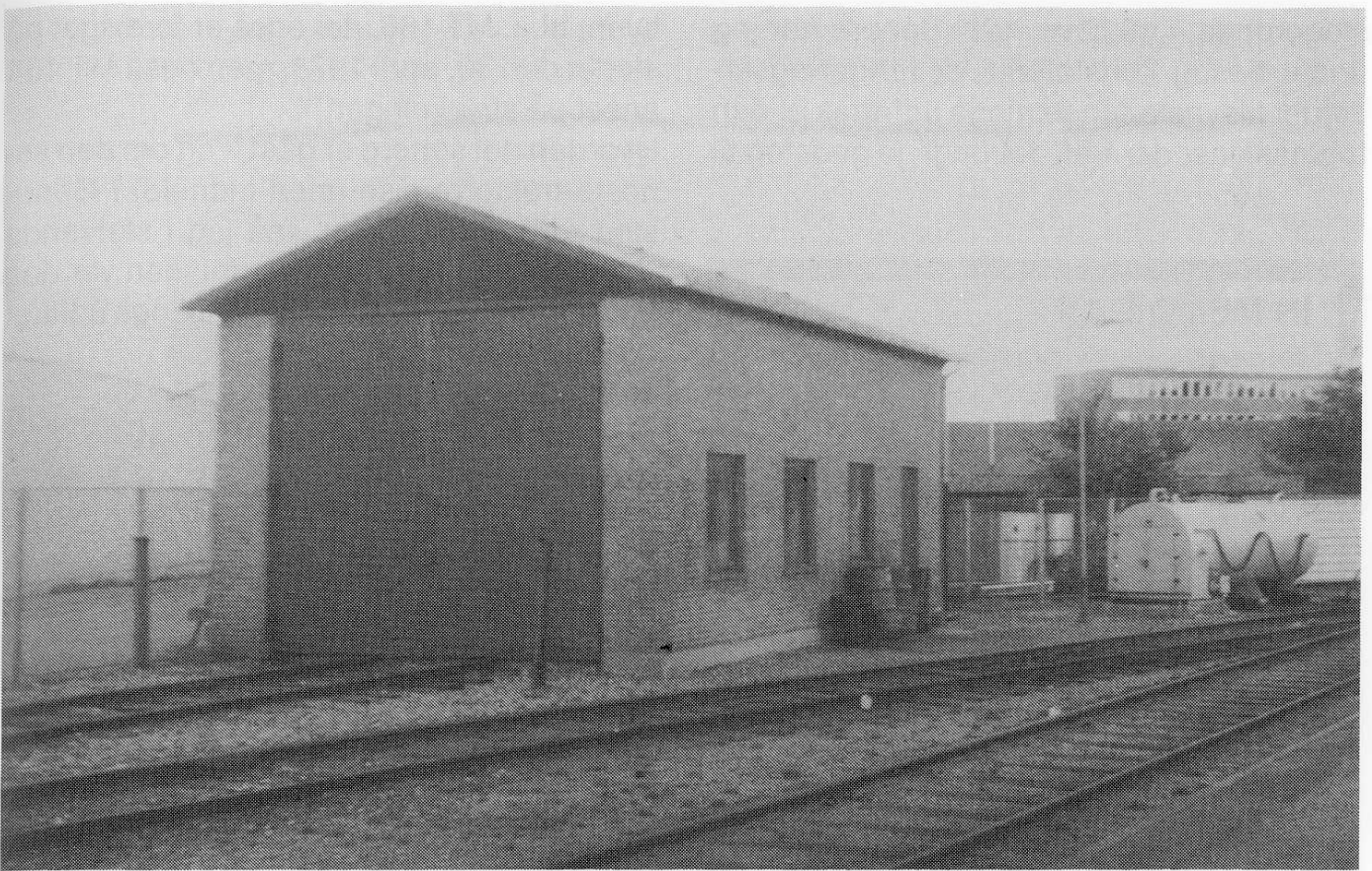


Fig. 2: Vejen traktorremise set fra sydvest.

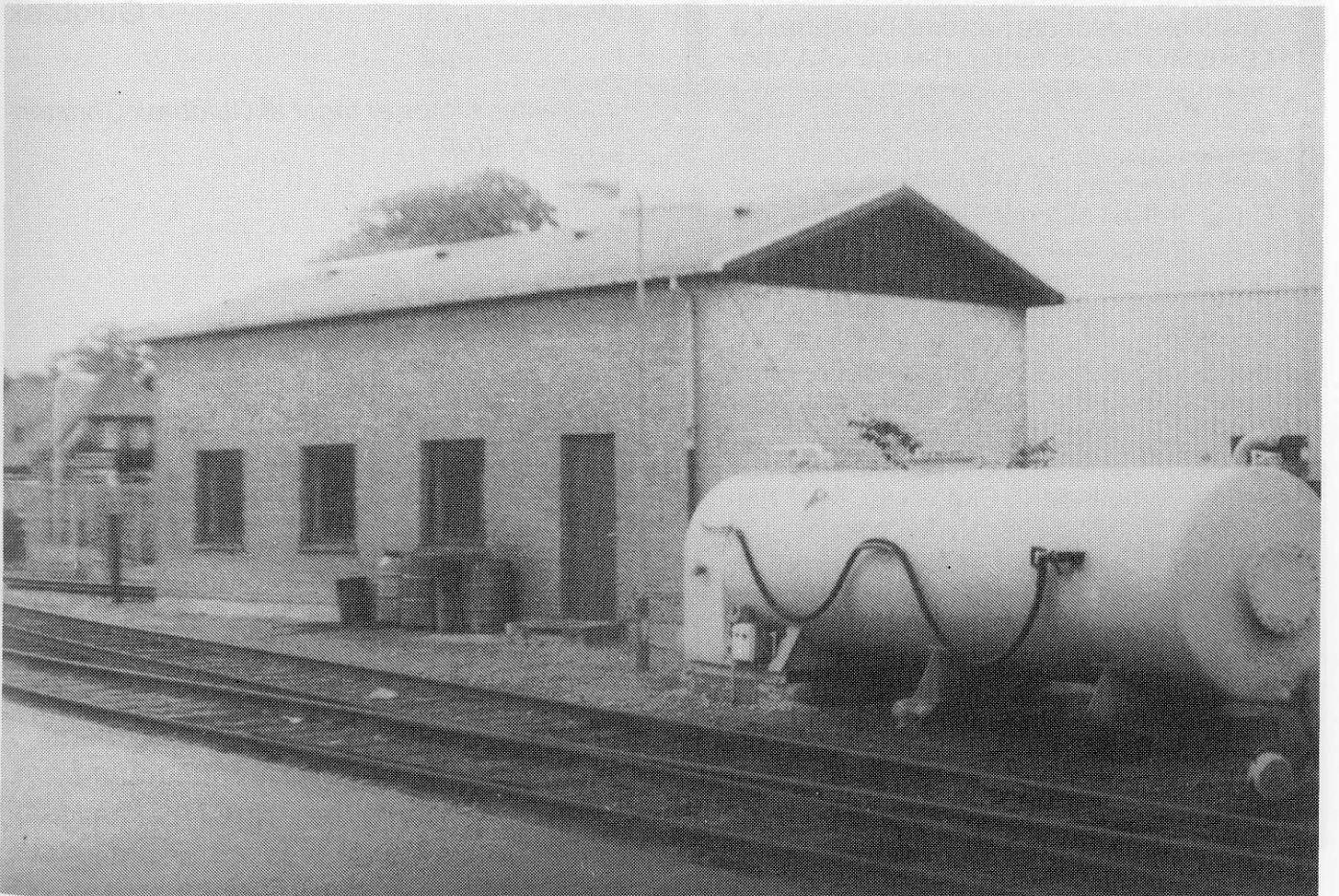


Fig. 3: Vejen traktorremise set fra sydøst, bemærk oleanlægget.

stegørende, i 1972 nr. 128. Senere har jeg under besøg konstateret, at rangeringsarbejdet tilsyneladende alene udførtes af den togmaskine, der trak det daglige godstog til

IN MEMORIAN

Jørgen Guldbæk Christensen

8/4 1923 • 15/9 1992

Artiklen om remiser blev den sidste som Guldbæk afleverede til os. Tirsdag den 15. september døde Guldbæk pludselig uden forudgående sygdom, og dermed blev der sat punktum for et varmt og engageret menneskes liv. LOKOMOTIVET fik allerede fra sin start i 1983 kontakt med Guldbæk, der støttede og hjalp på alle måder. Hans råd og vejledning, fotohjælp m.v. var en uvurderlig støtte for os »opkomlinge«, og han var banebrydende med hensyn til at vise jernbanemiljøet fra andre sider end som rullende materiel, bl.a. causerede og tegnede han småbygninger til modelbanen i LOKOMOTIVET og Signalposten. Hans ideer og tegninger er flittigt anvendt, og mange af forslagene kan genfindes på mange danske mj-anlæg. Guldbæk var også en flittig bogskribent. På Signalpostens forlag udgav han i 70'erne »Damptrækraft i Model« og »Oldtimere i Model«, og senere udsendte han små bogserier på LOKOMOTIVETs forlag. Det var »AA-vogne«, og STREJFTOG serien, Guldbæk var født i Ålborg, hvor han opvoksede og fandt stor interesse for jernbanerne i området. Efter studentereksamen læste han til Cand. Polyt. I 50'erne var han beskæftiget i det fynske. Senere kom han til Esbjerg, hvor han også skabte respekt om sit arbejde som fabriksinspektør. Her opholdt han sig i mange år sammen med familien. En trofast følgesvend var altid fotoapparatet, hvormed han fastholdt jernbanemiljøet for eftertiden. Sidst i 80'erne besluttede Guldbæk at »slappe af«. Han rykkede teltpælene op og flyttede til Skødstrup, hvor han sammen med familien dyrkede sejlsads, og selvfølgelig involverede sig i foreningsarbejdet. Herudover holdt han mange »sammenkomster« for venner og bekendte, hvor han øste af sin viden. Han havde også mange jernbaneprojekter under udarbejdelse, som vi nu desværre aldrig får at se. Men vi kan fremover stadig glæde os over hans jernbanefotos. Guldbæk efterlader sig hustruen Edith, bosat i Skødstrup, og fem voksne børn.

Æret være hans minde!

Redaktionen af LOKOMOTIVET

byen, bl.a. MT 166, der også er foreviget på stedet den 30. april 1974, men også MT 154 er set på strækningen.

Hvordan det senere er gået – og om den seneste traktorremise (med indhold) i Grindsted fortsat eksisterer, må jeg i skrivende stund lade uoplyst, men bygningen var dog tilstede ved DJKs sydjyske afdelings udflugt den 21. februar 1982.

Slutning

Af eksemplerne ses, at remiser i modellandskabet absolut ikke behøver at være vældige bygningsværker, men at også simple og/eller enkle bygninger kan benyttes, navnlig på landstationer med en hel vognladningsgodt som f.eks. Vejen (med Phønix og Alfa, samt et stort antal mindre industrier og fabrikker) eller Grindsted (først og fremmest Grindstedværket, men også andre virksomheder, øldepoter m.v.).

Yderligere er de i al deres enkelhed meget nemme at eftergøre i model, ikke mindst efter fremkomsten af diverse profilerede plastplader, så hvor der er et naturligt behov trafikmæssigt, bør en sådan bygning ikke savnes.

Guldbæk

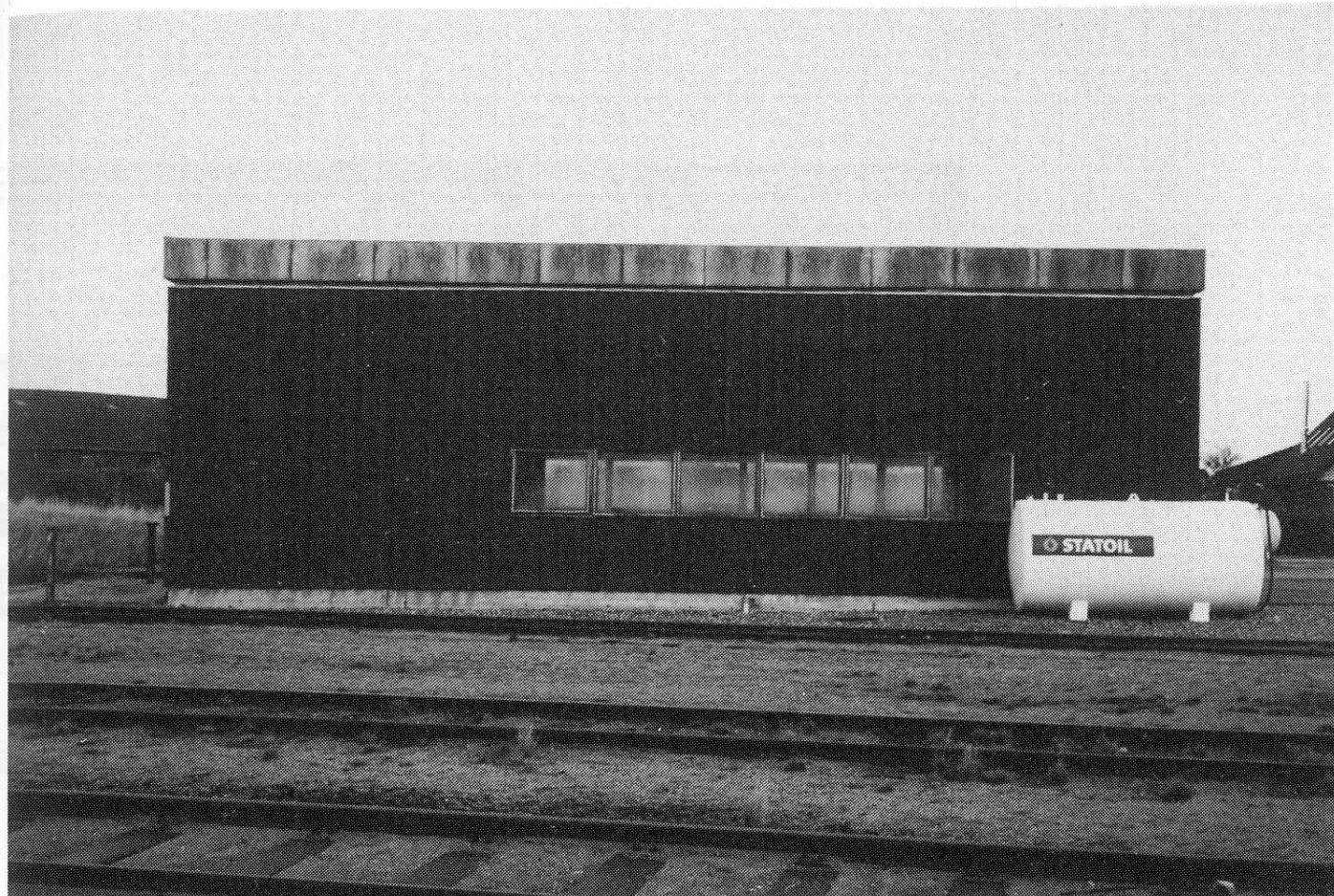
Alle artiklens fotos er taget af Guldbæk Christensen, Skødstrup.

Appendix:

Guldbæk har efter artiklens færdiggørelse, fortalt om Grindstedremisens farveudsende.

Oprindelig var træbeklædningen lys cuprinolgrøn. Nærmeste farve i Humbrols farveskema er nr. 101-grøn. Taget var gråt, som Humbrol 141-grå. Soklen cementgrå, Humbrol 121-gråbrun. Vinduer og porte lysegrå Humbrol 64. Aftræk males med 53 metal.

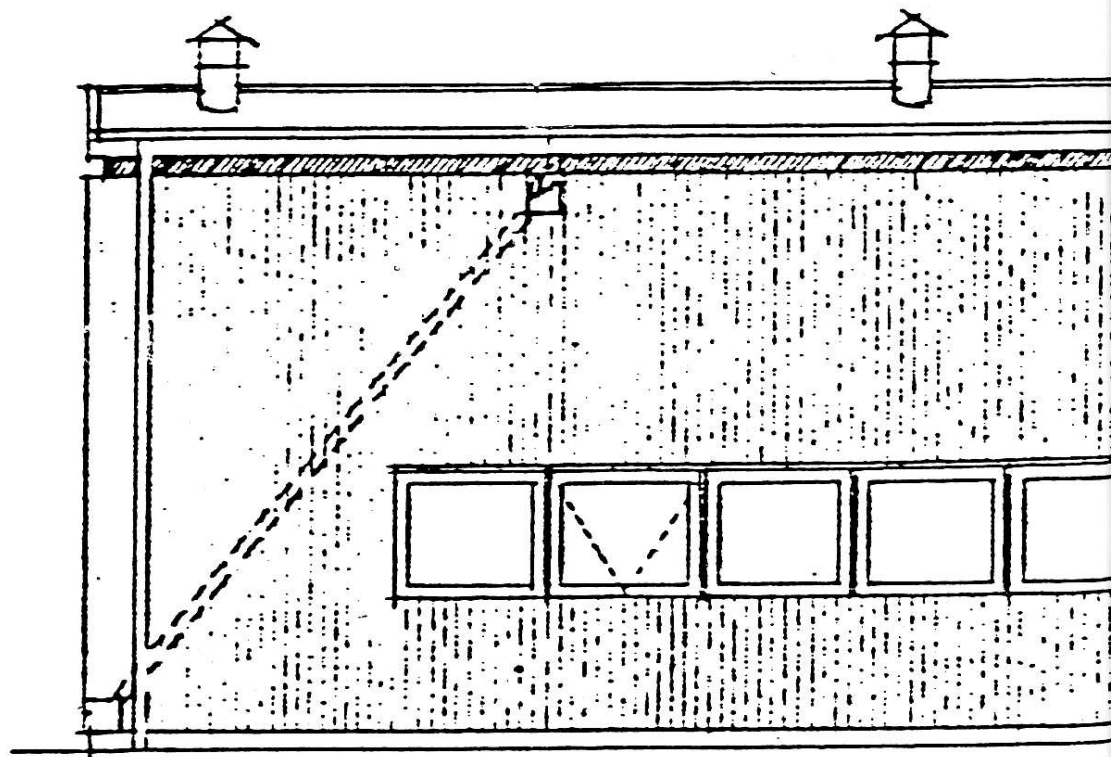
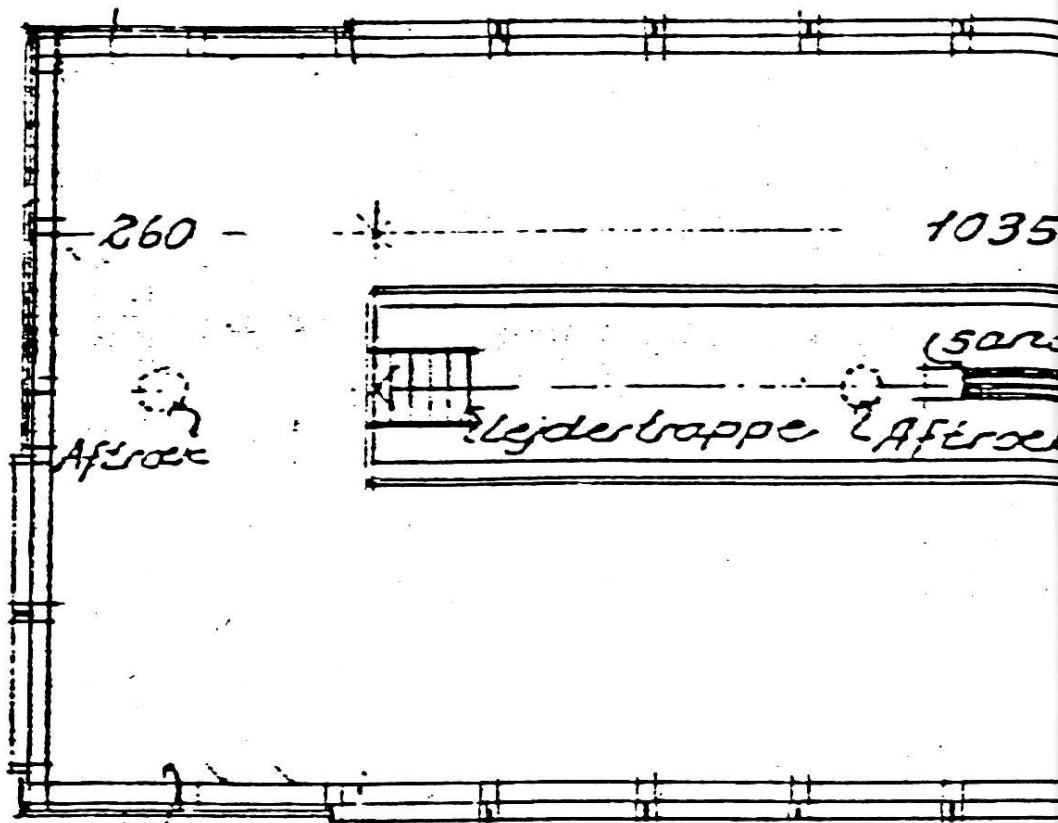
Omkring 1982 ommalet i lys solignum-brun, en farve den stadig har i dag. Her kan Humbrol 100-mat rødbrun med lidt 27-grå anvendes. Porte og vinduer skal her være 145 gråblå.



Grindsted traktorremise med oliebeholder, 1991. Foto: Torben Plagborg, Grindsted



*Grindsted traktorremise set fra portsiden, 1991.
Foto: Torben Plagborg, Grindsted.*



Facade mod øst

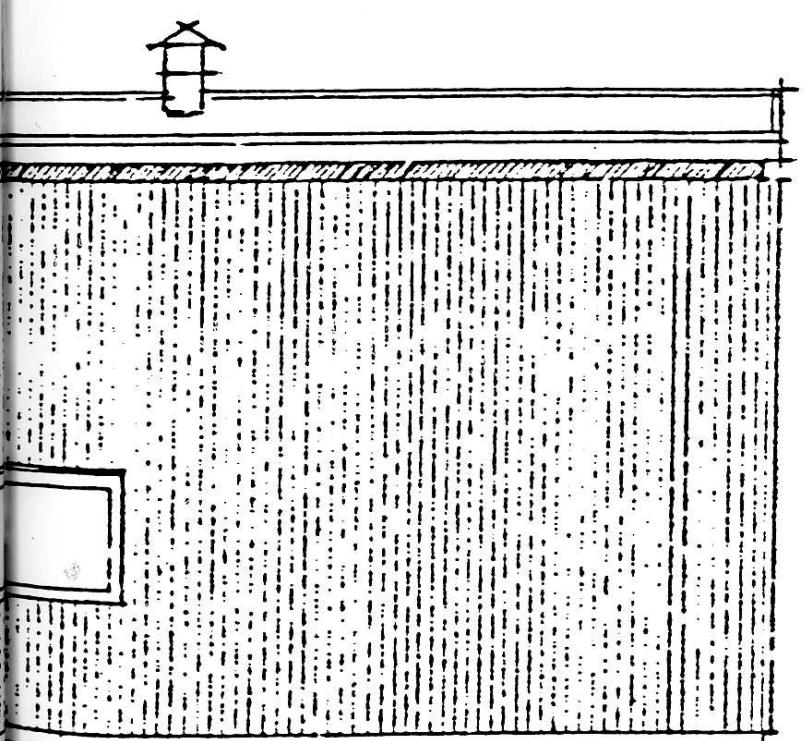
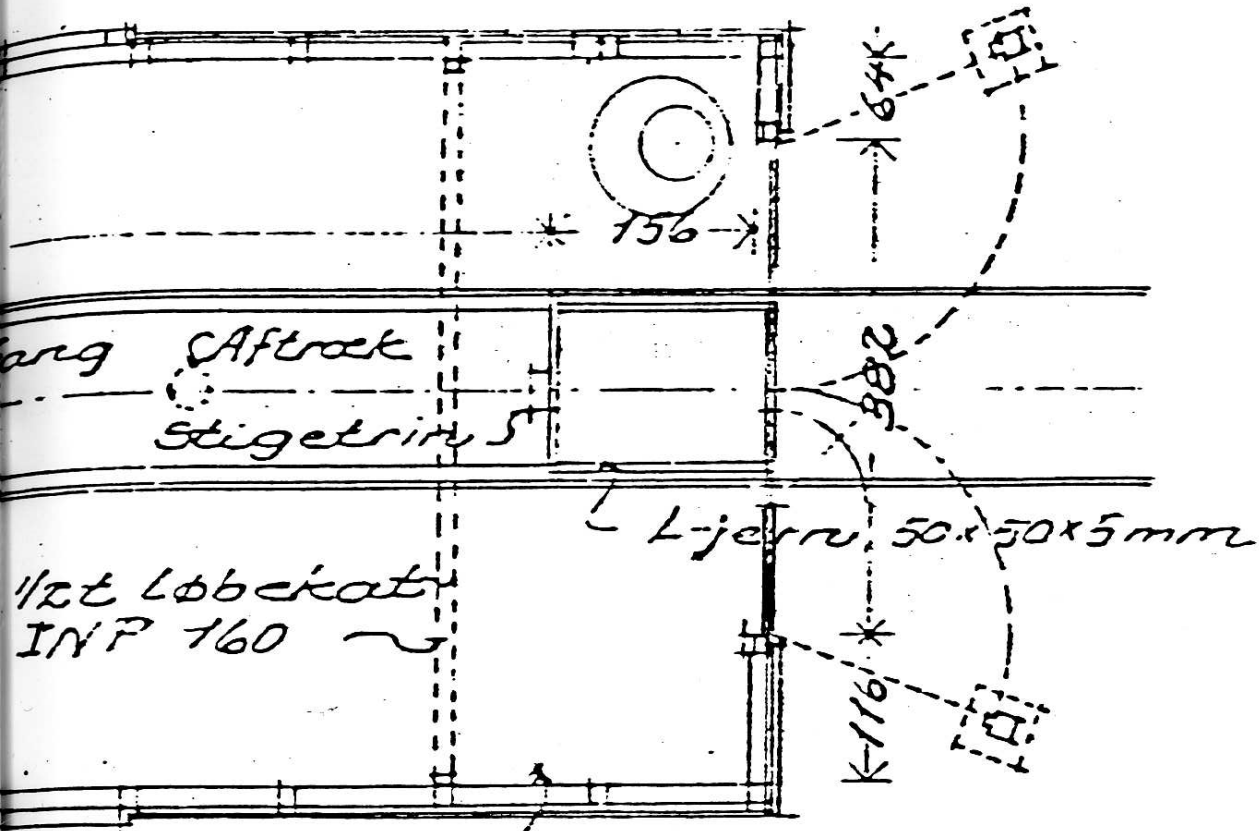


Fig 6.
 Originaltegning
 af Grindsted
 traktorremise
 Skala 1:87



Nordgavl

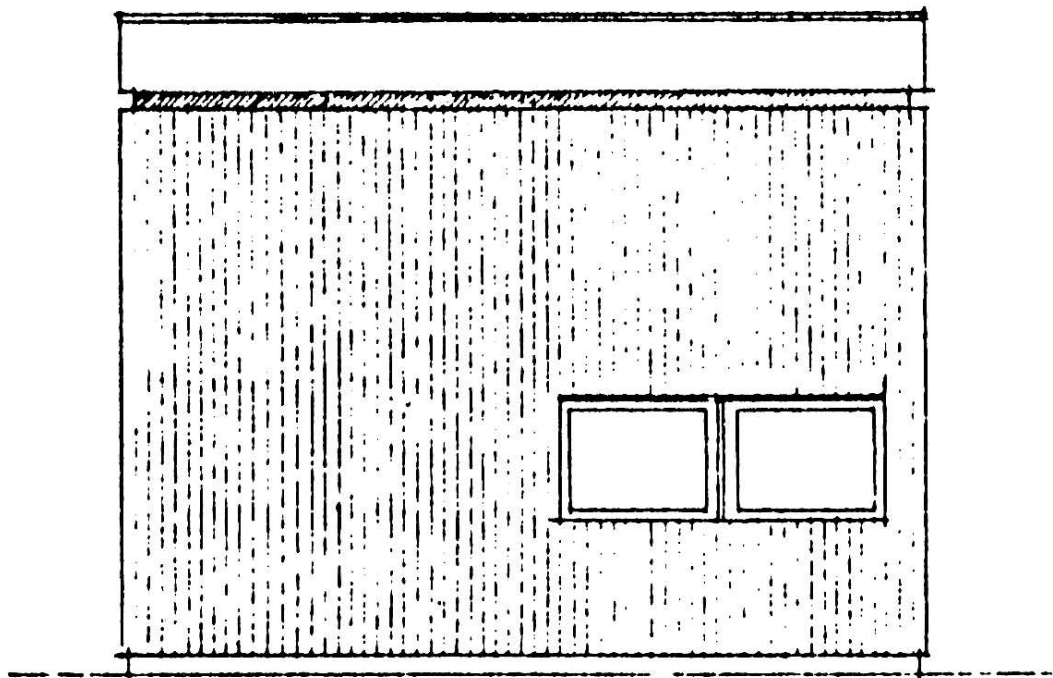
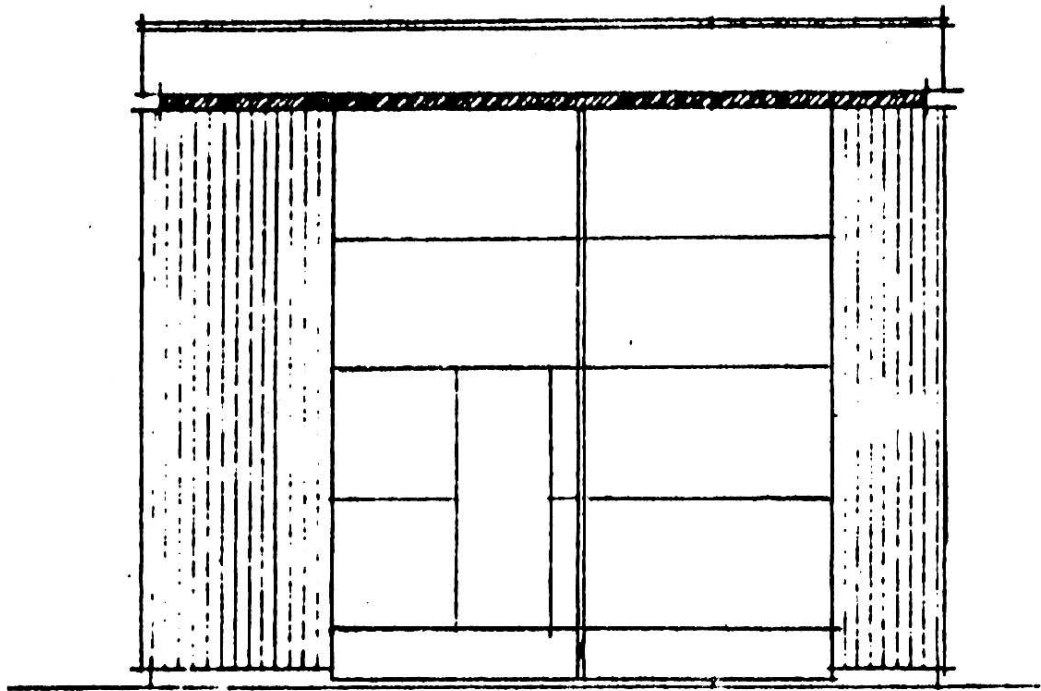


Fig. 6A

Sydgavl

...så er den udkommet

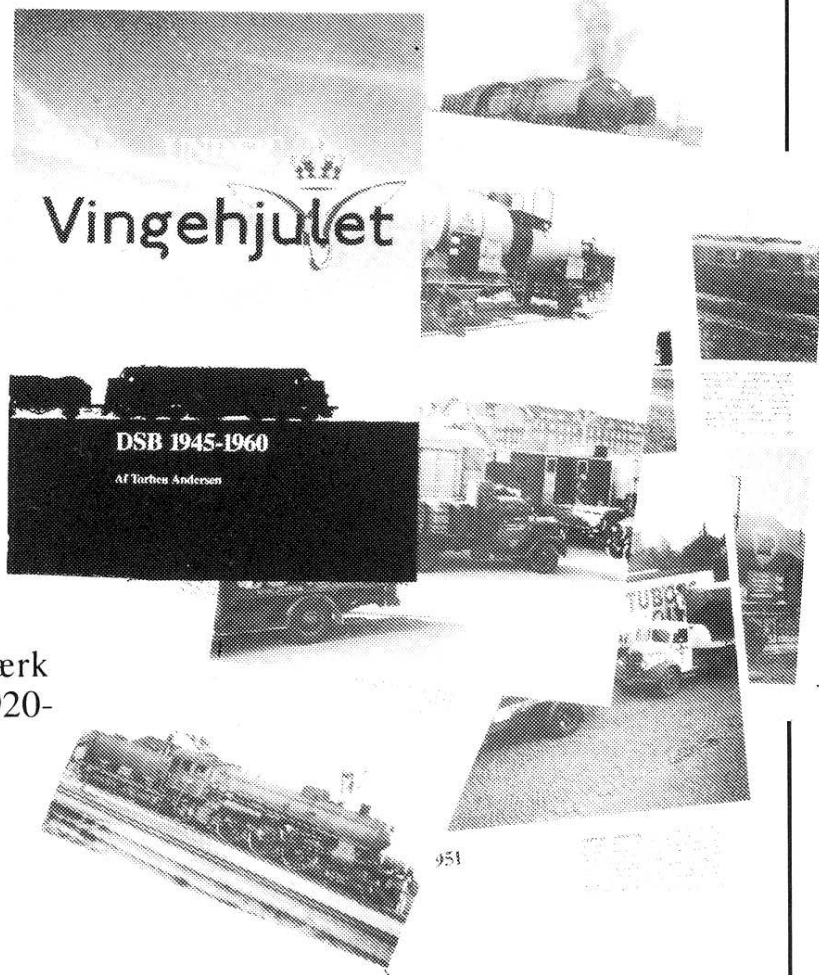
Den nostalgiske, alternative DSB jernbanehistorie, hvor små og store begivenheder beskrives causerende og kronologisk med tekst og fotos.

Vingehjulet



er vort første boghæfte i en serie på 7. Format A4, 68 sider, omslag i 4 farver, 90 store fotos af DSBs store og små hændelser i årene 1945-1960, både miljøer, rullende materiel, biler og færger. Billederne er dels fra DSB Jernbanemuseum og dels fra private arkiver, og har for størstedelens vedkommende aldrig været offentliggjort. Trykt på flot glittet papir. Næste bog i serien omhandler DSB i årene 1930-1939, og påregnes udgivet foråret 1993. Når hele serien er udgivet, vil man have et billedværk på ca. 500 sider om DSB fra 1920-1990.

Vær med fra starten...



Fås hos mj-forhandlerne, eller ved at indsætte kr. 170,- på vor girokonto 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved.

UNDER VINGEHJULET er nostalgi for alle jernbanefans...

DSB litra CM-personvogne

Diverse supplement til artiklen i nr. 29

Af Torben Andersen

CM-antal

Det var en let omgåelse af sandheden, at vi i nr. 29 skrev, der blev bygget 119 tagrytter-CM i perioden 1909-1925. Men vi valgte at angive det antal vogne, som gik ind i 1941 med nyt nummer og litra CM som tagryttervogne for ikke at bringe forvirring i nummer-rækken med hensyn til de viste vognskitser. DSB fik leveret et langt større antal end de nævnte 119 tagryttervogne, men mange blev i årene kort efter leveringen ombygget til utallige andre vogntyper.

DSB byggede – så nøjagtigt, vi har været i stand til at sammenstykke oplysninger fra arkiverne – fra 1895 nedenstående antal tagrytter-CM. Serien fra 1896-1905 adskilte sig i det ydre meget fra de kendte CM, og blev ret hurtigt ombygget til litra CL (ikke nærtrafikvogne) med numrene 10 406–10 413 efter 1941 CP 2801–2808:

Bygget	CM-nr. før 1941	Antal	Her antal CM i 1941
1896	10297	1	-
1897	10298-10299	2	-
1900	10300	1	-
1904	10296	1	-
1905	10291-10295	5	-
1909	10282-10290	9	CM 2020-2023 4
1910	10260-10265	6	CM 2003-2006 4
1911	10266-10281	16	CM 2007-2019 13
1911	10257-10259	3	CM 2001-2002 2
1912	10238-10256	19	CM 2034-2050 17
1913	10226-10237	12	CM 2024-2033 10
1914	10996-11000	5	CM 2116-2119 4
1918	10969-10983	15	CM 2105-2115 11
1921	10949-10957	9	CM 2085-2093 9
1922	10958-10968	11	CM 2094-2104 11
1922	10941-10948	8	CM 2077-2084 8
1924	10915-10918	4	CM 2051-2054 4
1925	10919-10940	22	CM 2055-2076 22
I alt bygget:		149	I alt i 1941: 119

Det giver i alt 119 vogne med tagrytter efter 1941, heri ikke medregnet den kortere type med mange vinduer (2120- 2130).

I 30'erne ombyggedes 5 stk. tagrytter-CM til CM med hvælvet tag. De fik numrene 2186–2190 (type IV, side 37, nr. 29). Øvrige – i alt 25 tagrytter-CM – blev til litra som CL (CP), CX (CO) og CMM med hvælvet tag. BEMÆRK: På side 37 i nr. 29 nævnes numrene 2191–2192 som hørende til type IV, men det er forkert. Disse to vogne var enere; den

LOKOMOTIVETs udgivelser kommer aldrig på udsalg... tværtimod... de er

UDSOLGT

i løbet af få måneder. Det gælder nu også vor sidst nye udgivelse om **DSB MASKINDEPOTER i virkelighed og model** der nu helt er forsvundet fra vort lager. Så det kan ikke mere bestilles hos os...

ene – 2191 – blev ombygget fra CM 10 993 (serien med mange vinduer), mens den anden – 2192 – blev ombygget fra CM 10 999, bygget 1914.

CM-vogne og stationering

De første CM-vogne blev bygget allerede i 1896–1905, men de vogne, vi beskæftiger os med, kom først i drift fra 1909. De først leverede CM, bygget 1909, blev stationeret i København, og udgjorde i 1915 i alt 45 vogne. Hosstående graf viser CM-stationering i de to områder, område øst (København) og område vest (Århus). Bemærk, det gælder alle CM-vogn typer, både spidse CM, tagrytter-CM og vogne med hvælvet tag. Kilderne – DSB's årsberetninger og Togplan 6 og VI – skelner ikke mellem de enkelte vogn typer. Endvidere er der uenighed om tallene, idet opgørelsestidspunkterne er forskellige. Vi har dog valgt at vise status quo den 31/3 hvert 5. år.

Grafen viser, at der omkring 1935 var det største antal CM vogne på danske spor, nemlig 215 stk.

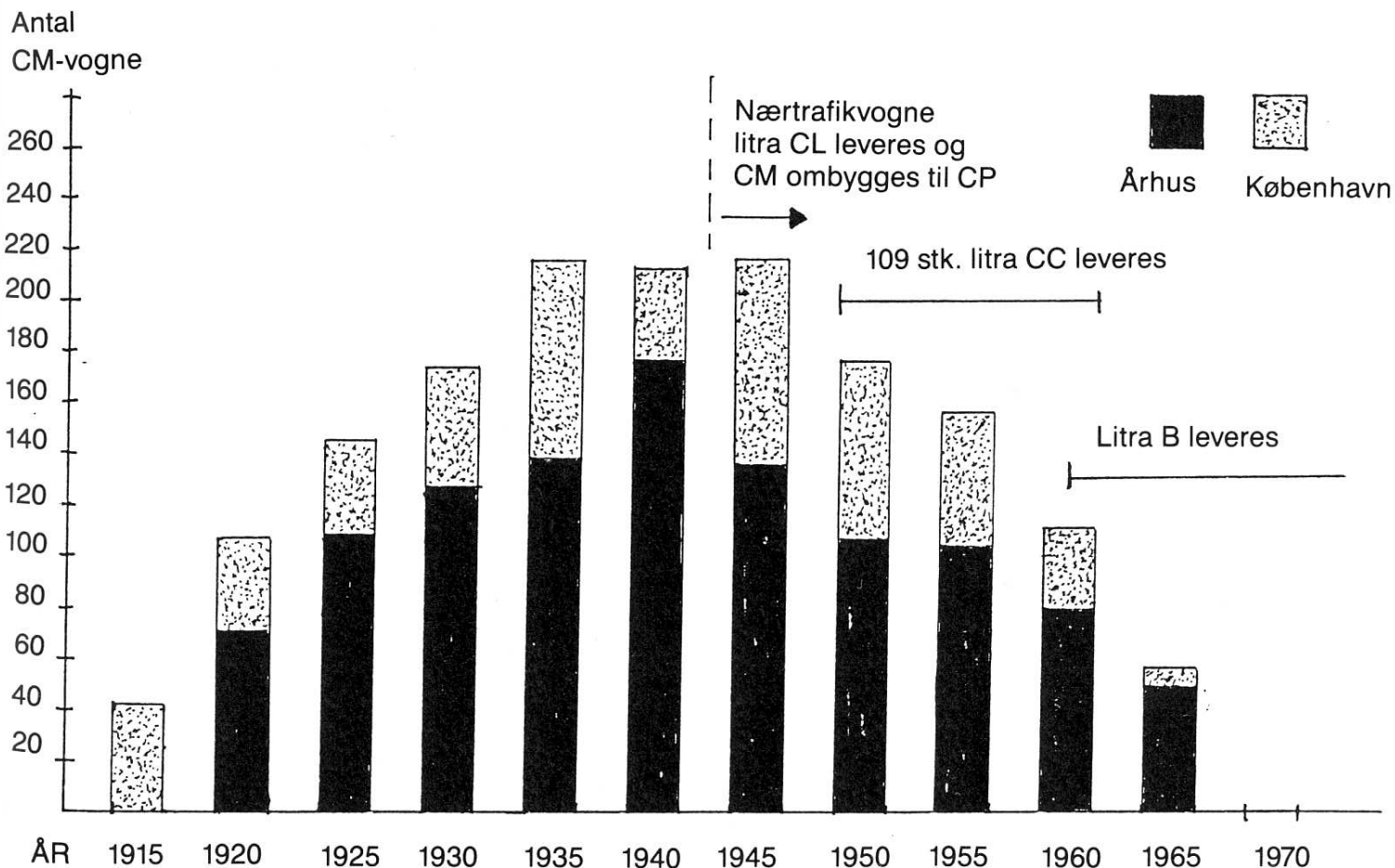
I 1940 sker et lille fald, idet en del ombygges til CP. I 1945 var antallet igen 215, da bl.a. BP omdannes/ombygges til CM.

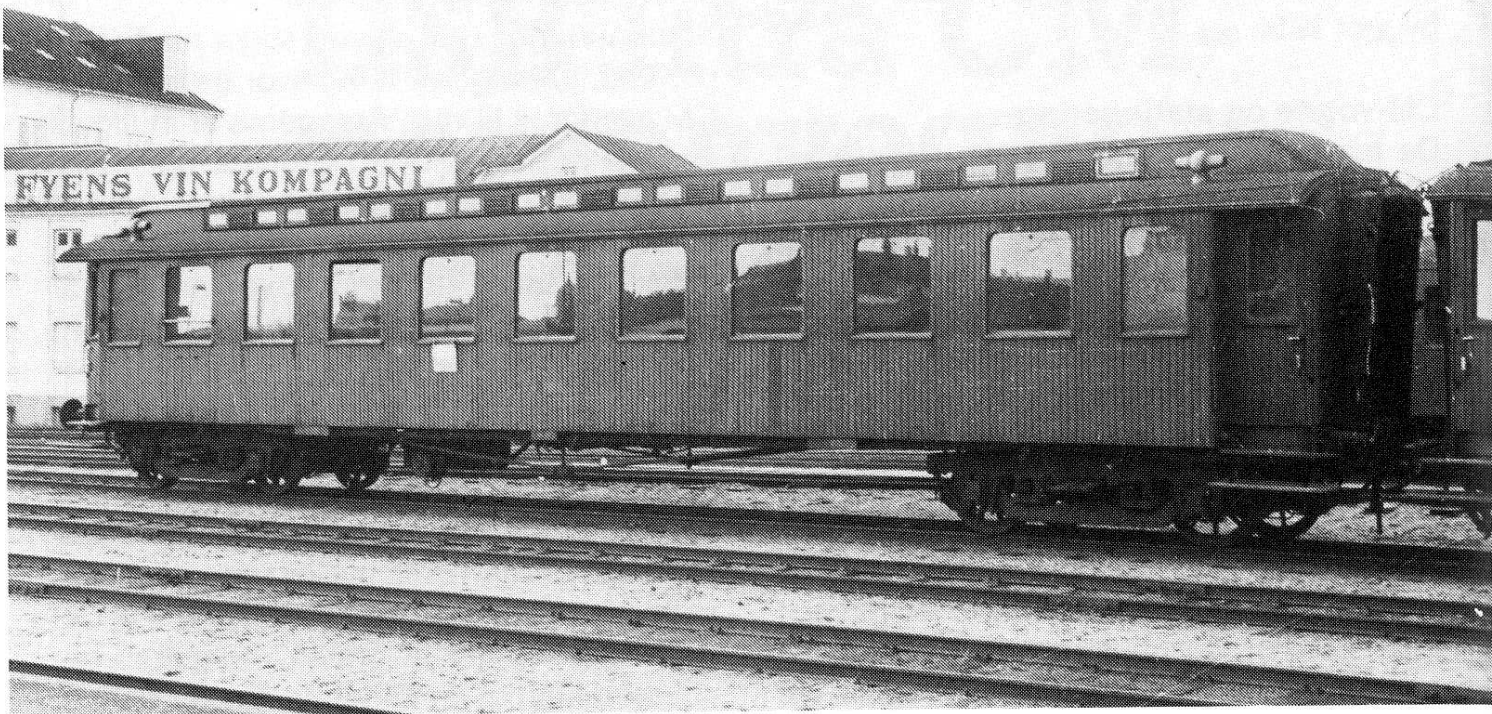
Stationeringen i øst og vest stiger med samme takt, undtagen i 1940, hvor næsten alle CM overføres til vest. Årsagerne er muligvis den tyske besættelse af Danmark, og de store militære transporter gennem Jylland til/fra Norge, der har krævet mange vogne i dette område. Efter krigen var antallet af vogne næsten som før selve besættelsen, eller rettere som i 1935.

I begyndelsen af 40'erne leveres litra CL, og en del CM vogne må aflevere bogier hertil, mens vognkassen bliver anvendt til litra CP. I 1949 og fremefter bliver den moderne stål-vogn litra CC sat i drift, hvilket reducerer CM-vognens rolle. Stadig flere ombygges til CP. Som det fremgår af grafen reduceres bestanden kraftigt de følgende år, og i 1970 er det endeligt forbi. Hovedparten af CM-vognene var da på det tidspunkt stationeret i område vest.

CMD – hvad var det?

En lille pudsigheid kan fortælles omkring litra





TAGRYTTER-CM: CM 2099 i Odense 1962, set fra toiletsiden. Vognen er udstyret med 2,5 m træbogier, og ser ud til at være i fin stand. Læg mærke til rundjernsarmeringen og dynamo, der lige kan skimtes på undervognen. Kurvepufferne er den åbne type.

Foto: Arne Kirkeby, Odense

CM (og et par vogne mere). Forvirringen omkring den store omlitring i 1941, var så kaotisk, at man for overskuelighedens skyld opførte CM-vogne med dynamo til egenbelysning som CMD i oprangeringsplanerne. Vogne med dobbeltbatteri havde to »firkanter« som symbol.

Det var for at kunne skelne mellem vogne som havde fået dynamo hhv. batteri til togbelysning. Hvordan man gjorde det i praksis,

vides ikke, idet litreringen ikke var påført de enkelte vogne. Alle var kun påsat CM, ligesom MO med kedel internt benævntes MOK. I togplaner fra 1943-44 optræder betegnelsen CMD meget ofte, og et typisk tog med CMD i stammen var f.eks. tog 1392 Esbjerg-Ringkøbing, hvor oprangeringen blev angivet som maskine-CP-CP-CMD-EH. Man behøver ikke engang at lede i planerne efter litreringsangivelsen, idet den optræder i næsten hvert eneste tog. Et andet eksempel var tog 1049 mellem Nyborg-Fredericia, hvor oprangeringen lød: Maskine-EC-CM-CM-CMK-CMD-CMD-DO.

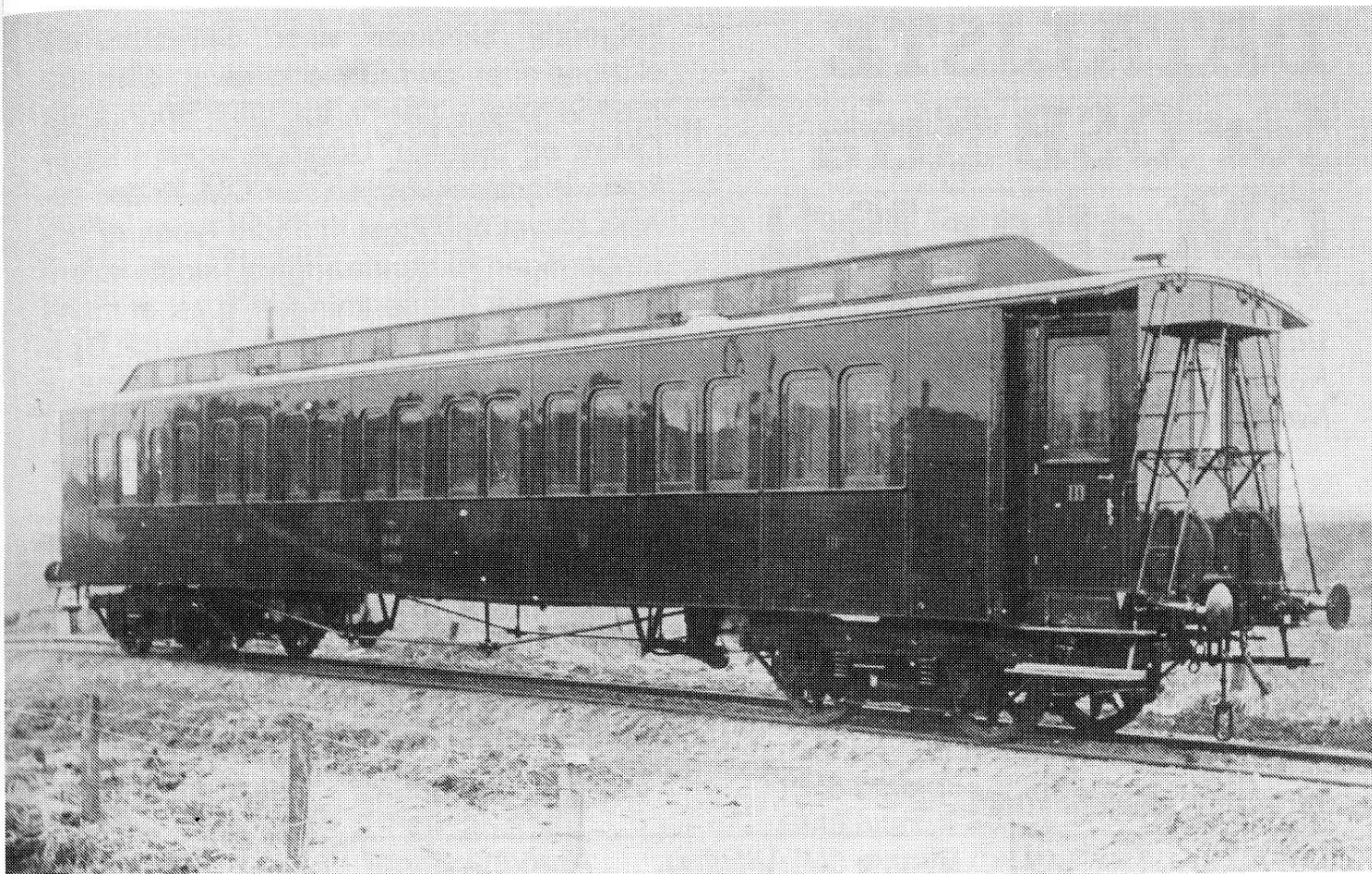
I øvrigt var CM-vognene ikke de eneste, der fik et D for dynamo hængt på litreringen. Det gjaldt også litra EC, AR... og nogle fik endda et 3. underlitra T for »udstyret med trykluftbremse«. AR-vogne med dynamo og trykluft kom således til at hede ARDT.

Endelig kunne man i togplanerne finde vogne med underlitra B. Nogle mener, det skal betyde »bremsekupé«, men det kan vi ikke bekræfte. Og er i øvrigt en helt anden historie... ●

I næste nummer:

DSB litra MT lokomotiv

med komplette tegninger af Allan Hansen i skala 1:87, historie og fotos, så man kan bygge den flotte model fra TIKØB. Har læserne gode fotos af MT, gerne nærbilleder, er man velkommen til at sende dem til os, så andre læsere kan få glæde af dem. Returneres efter brug.



»GLEMT« CM: Fabriksfoto af CM fra serien 10 297-300 (1897). Vognen har 9 sæt dobbeltvinduer med rammer, tysk tagrytter, stiger i gavlen og 2,1 m træbogier. Er malet i den ældre vinrøde farve med gule stafferinger. Vognens kupeer var i øvrigt udstyret med skydedøre på glasruller. Foto: Scandia/JMJK

Den »glemte« CM

I skemaerne er samtlige CM-vogne nævnt. Eller rettere...burde være det. Med vilje har vi undladt de ti første vogne, der blev bygget hos Scandia, og som afveg meget i udseende og dimensioner.

Men ved leveringen fik den litra CM, og hører med til gruppen. Den blev hurtigt ombygget til CL, efter 1941 CP, og den dannede basis for nogle af de første CP-vogne i 1935. Data er som følger:

CM-nr.	Bygget Scandia	Ombygget år/til	Omlitr. 1941
10291	1905	1933/BP 761	AR 110
10292	1905	1935/CL 10 406	CP 2801
10293	1905	1935/CL 10 407	CP 2802
10294	1905	1935/CL 10 408	CP 2803
10295	1905	1935/CL 10 409	CP 2804
10296	1904	1936/CL 10 410	CP 2805
10297	1896	1935/CL 10 414	CP 2809
10298	1897	1936/CL 10 411	CP 2806
10299	1897	1936/CL 10 412	CP 2807
10300	1900	1936/CL 10 413	CP 2808

»UNDER VINGEHJULET« er udkommet...

68 sider med ca. 90 store fotos fra DSBs store og små begivenheder i årene 1945-1960. Se annoncen andet sted i bladet.

EFTERLYSNING

Hvem har gode fotos af de små rød/grå lastbil-lignende troljer, man kunne finde overalt på DSBs strækninger i 50'erne og 60'erne? Ligger du inde med fotos, du mener kan medvirke til at fremstille en god model, d.v.s. med gode detaljer, så send dem til

TIKØB HVIDMETAL

Hornbækvej 460 • 3080 Tikøb
Tlf. 42 24 87 08 ml. 8.00-16.00

Vi vil nemlig gerne lave en sådan en i model (skala 1:87), da vi synes, det kunne være en sjov lille sag at have på modeljernbanens spor. Billederne returneres naturligvis efter brug.

DATA LISTE for DSB litra CM efter 1941

Udarbejdet af
Henning Petersen,
Næstved

Følgende skemaer viser CM-vognenes skæbne efter 1941. Der er angivet - fra højre mod venstre - CM-nr. fra 1941, oprindeligt CM-nr og byggeår. Udrangeringen i første kolonne gælder vognen som CM. Er den senere blevet opbygget til andre typer, er udrangeringen for denne angivet i sidste kolonne, lige efter anmærkningen, d.v.s. at man i tilgift bl.a. får data vedr. ombyggede CP. Desværre har vi været i stand til at finde samtlige CM-data, og hvor der råder usikkerhed har vi markeret med ? Hvem kan hjælpe, og evt. supplere?

Anmærkning til skema: Der er opstillet to kolonner med udrangeringsår. Første kolonne angiver udrangering som CM; den anden angiver udrangering for den vogntype CM blev ombygget/omdannet til.

Typen angivet i romertal henviser til skitser i sidste nummer af bladet.

Type I, Tagrytter, pladebeklædt

CM-nr. 1941	CM-nr. før 1941	Bygge- år	Udrang.	Anmærkninger	Udrang.
2001	10257	1911	1958		
2002	10259	1911		1956 omb. til CP 3230	1970
2003	10260	1910		1942 omb. til CP 2845	1971
2004	10261	1910		1952 omb. til CP 3250	1972
2005	10264	1910		1947 omb. til CP 3203	1970
2006	10265	1910	30/4-1958		
2007	10266	1911		1946 omb. til CP 2896	1962/63
2008	10267	1911		1950 omb. til CP 3238	1970
2009	10268	1911	6/10-1958		
2010	10269	1911		1943 omb. til CP 2863	1969
2011	10270	1911		1946 omb. til CP 2890	1969
2012	10271	1911		1945 omb. til CP 2872,	til DJK 1975
2013	10272	1911		1949 omb. til CP 3223	1970
2014	10273	1911		1949 omb. til CP 3204	1968
2015	10275	1911		1942 omb. til CP 2846	1972
2016	10276	1911		1943 omb. til CP 2850	1969
2017	10278	1911		1944 omb. til CP 2864	1972
2018	10280	1911		1947 omb. til CP 2891	1972
2019	10281	1911		1942 omb. til CP 2848	1972
2020	10287	1909		1943 omb. til CP 2849	1968
2021	10288	1909		1942 omb. til CP 2842	18/3-1968
2022	10289	1909		1945 omb. til CP 2873	1968
2023	10290	1909	1958		
2024	10226	1913		1950 omb. til CP 3231	1973
2025	10227	1913		1942 omb. til CP 2844	1970

(fortsættes næste side)

Type I, fortsat

Tagrytter, pladebeklædt

CM-nr. 1941	CM-nr. før 1941	Bygge- år	Udrang.	Anmærkninger	Udrang.
2026	10228	1913	1957	Ophugget CvA ca. 1958	
2027	10229	1913		1943 omb. til CP 2865	1966
2028	10230	1913		1947 omb. til CP 2892	1970
2029	10231	1913		1947 omb. til CP 2893	1972
2030	10234	1913		1943 omb. til CP 2866	1963
2031	10235	1913		1942 omb. til CP 2847	1965
2032	10236	1913		1944 omb. til CP 2880	1968
2033	10237	1913		1951 omb. til CP 3245	1972
2034	10238	1912	20/10-1958		
2035	10239	1912		1951 omb. til CP 3245	1970
2036	10240	1912		1950 omb. til CP 3224	1969
2037	10241	1912		1952 omb. til CP 3249	1972
2038	10242	1912	3/4-1959		
2039	10243	1912	8/4-1959		
2040	10244	1912		1945 omb. til CP 2874	1968
2041	10245	1912		1943 omb. til CP 2875	1972
2042	10246	1912		1943 omb. til CP 2867	1970
2043	10247	1912		1943 omb. til CP 2868	1965
2044	10248	1912		1950 omb. til CP 3227	1968
2045	10249	1912		1943 omb. til CP 2869	1968
2046	10250	1912		1949 omb. til CP 3225	1970
2047	10251	1912		1942 omb. til CP 2841	17/4-1964
2048	10253	1912		1952 omb. til CP 3252	1969
2049	10254	1912		1950 omb. til CP 3236	1971
2050	10256	1912		1943 omb. til CP 2870	1972

Type IA,

Tagrytter, listebeklædt

CM-nr.	CM-nr. før 1941	Bygget	Udrang.	Anmærkninger	Udrang.
2051	10915	1924	1963		
2052	10916	1924	?		
2053	10917	1924	1959-60		
2054	10918	1924	1959-60		
2055	10919	1925	1965		
2056	10920	1925	?		
2057	10921	1925	1958-59		
2058	10922	1925	1958-59		
2059	10923	1925	1964		

(fortsættes næste side)

Type IA, fortsat

Tagrytter, listebeklædt

CM-nr. 1941	Nr. før 1941a)	Bygget	Udrang.	Anmærkninger	Udrang.
2060	10924	1925	1962		
2061	10925	1925	1960		
2062	10926	1925	?		
2063	10927	1925		1965 omnr. til CM 3400	1966
2064	10928	1925	1959-60		
2065	10929	1925	1962		
2066	10930	1925	1958-59		
2067	10931	1925		1965 omnr. til CM 3401	1965
2068	10932	1925	1963		
2069	10933	1925	1960		
2070	10934	1925	1958-59		
2071	10935	1925	1964		
2072	10936	1925	1958		
2073	10937	1925	1958-59		
2074	10938	1925		1965 omnr. til CM 3402	1966
2075	10939	1925	1962		
2076	10940	1925	1958-59		
2077	10941	1922		1965 omnr. til CM 3403	1966
2078	10942	1922	1956		
2079	10943	1922	31/12-1958		
2080	10944	1922	30/4-1958		
2081	10945	1922	1954		
2082	10946	1922	30/4-1958		
2083	10947	1922		1956 omb. til CMR 2119	1971
2084	10948	1922	28/10-1958		
2085	10949	1921	1960		
2086	10950	1921	1960-62		
2087	10951	1921	1962		
2088	10952	1921	1962		
2089	10953	1921	1961		
2090	10954	1921	1960-62		
2091	10955	1921	1962		
2092	10956	1921	1962		
2093	10957	1922		1956 omb. til CMR 2120	1966
2094	10958	1922	1965		
2095	10959	1922		1965 omnr. til CM 3404	1966
2096	10960	1922	1962		
2097	10961	1922	1965		
2098	10962	1922	?		
2099	10963	1922	1964	Ophugget Gfa 1965	
2100	10964	1922	1963		
2101	10965	1922	1958		
2102	10966	1922	1957	Ophugget Cvk ca. 1958	

(fortsættes næste side)

TypelA, fortsat**Tagrytter, listebeklædt**

CM-nr. 1941	Nr. før 1941a)	Bygget	Udrang.	Anmærkninger	Udrang.
2103	10967	1922	1958-59		
2104	10968	1922	1963		
2105	10973	1918	?		
2106	10974	1918	?		
2107	10975	1918	1955		
2108	10976	1918	1958		
2109	10977	1918	?		
2110	10978	1918	1960		
2111	10979	1918	1959-60		
2112	10980	1918	1971		
2113	10981	1918	1956		
2114	10982	1918	3/1-1959		
2115	10983	1914	1956		
2116	10996	1914		1950 omb. til CP 3234	1972
2117	10997	1914		1947 omb. til CP 2894	1970
2118	10998	1914		1949 omb. til CP 3215	1969
2119	11000	1914		1955 omnr. til CM 2112, 1965 omnr. til CM 3405	1966

Type II,**Tagrytter, pladebeklædt, 16 kupevinduer**

CM-nr. 1941	CM-nr. før 1941	Bygget	Udrang.	Anmærkninger	Udrang.
2120	10984	1910	1952		
2121	10985	1910	1950		
2122	10986	1910		1946 omb. til CP 2905	1970
2123	10987	1910	1950		
2124	10988	1910		1945 omb. til CP 2901	1970
2125	10989	1910		1948 omb. til CP 3301	1972
2126	10990	1910		1945 omb. til CP 2904	1967
2127	10991	1910	1951		
2128	10992	1910	1950		
2129	10994	1910		1948 omb. til CP 2911	1972
2130	10995	1910		1945 omb. til CP 2903	1968

(fortsættes til næste side)

**Type III,
Hvælvet tag, listebeklædt, spidsgavlet («Spids C-Mads»)**

CM-nr. 1941	CM-nr. før 1941	Bygget	Udrang.	Anmærkninger
2131	10893	1930	1968	
2132	10894	1930	2/6-1966	
2133	10895	1930	25/2-1965	
2134	10896	1930	4/6-1964	
2135	10897	1930	2/6-1966	
2136	10898	1930	17/6-1959	
2137	10899	1930	11/7-1963	
2138	10900	1930	17/6-1959	
2139	10901	1930	31/8-1965	
2140	10902	1930	12/3-1963	
2141	10903	1928	1964	
2142	10904	1928	1967	
2143	10905	1928	1964	
2144	10906	1928	1965	
2145	10907	1928	1965	
2146	10908	1928	1967	
2147	10909	1928	1964	
2148	11882	1930	1968	
2149	11883	1930	1966	
2150	11884	1930	1966	
2151	11885	1930	1966	
2152	11886	1930	1968	
2153	11887	1930	1968	
2154	11888	1930	1968	
2155	11889	1930	8/2-1963	
2156	11890	1930	10/12-1964	
2157	11891	1930	21/7-1965	
2158	11892	1930	11/7-1963	
2159	11860	1930	3/2-1966	
2160	11861	1930	1968	
2161	11862	1930	28/9-1965	
2162	11863	1930	4/1-1965	
2163	11864	1930	24/5-1962	
2164	11865	1930	8/6-1964	
2165	11866	1930	7/9-1962	
2166	11867	1930	17/3-1964	
2167	11868	1930	29/1-1966	1966 til Jernbanemuseet
2168	11869	1930	8/2-1963	
2169	11870	1930	1968	
2170	11871	1930	1968	
2171	11872	1930	1967	
2172	11873	1930	1967	
2173	11874	1930	1968	

(fortsættes næste side)

Type III, fortsat

Hvælvet tag, listebeklædt, spidsgavlet («Spids C-Mads»)

CM-nr. 1941	CM-nr. før 1941	Bygget	Udrang.	Anmærkninger
2174	11875	1930	1966	
2175	11876	1930	1968	
2176	11877	1930	1968	
2177	11878	1930	1968	
2178	11879	1930	1965	
2179	11880	1930	1968	
2180	11881	1930	1967	
2181	10910	1927	1968	
2182	10911	1927	4/10-1963	
2183	10912	1927	17/9-1962	
2184	10913	1927	1965	
2185	10914	1927	4/10-1963	

Type IV,

Hvælvet tag, pladebeklædt

CM-nr.	CM-nr. før 1941	Bygget	Udrang.	Anmærkninger	Udrang.
2186	10232	1913	1967		
2187	10258	1911		1952 omb. til CMR 2121	1971
2188	10263	1910	1967		
2189	10277	1911		1952 omb. til CMR 2122	1966
2190	10279	1911	1968		

Type IVA,

Hvælvet tag, pladebeklædt (ingen skitse)

CM-nr.	CM-nr. før 1941	Bygget	Anmærkninger	Udrang.
2191	10993	1910	1937 omb. fra CM 10993	1968

Type IVB,

Hvælvet tag, pladebeklædt (ingen skitse)

CM-nr.	CM-nr. før 1941	Bygget	Anmærkninger	Udrang
2192	10999	1914	1934 omb. fra CM 10999	1966

Type V,

Pladebeklædt, hvælvet tag

CM-nr.	CM-nr. før 1941	Bygget	Udrang.	Anmærkninger
2193	11106	1908	1965	1936 omb. fra CN 11006
2194	11111	1908	1968	1936 omb. fra CN 11011
2195	11112	1908	1965	1936 omb. fra CN 11012

(fortsættes næste side)

Type V, fortsat

Pladebeklædt, hvælvet tag

CM-nr. 1941	Nr. før 1941a)	Bygget	Udrang.	Anmærkninger
2196	11119	1909	1963	1936 omb. fra CN 11019
2197	11120	1909	1965	1936 omb. fra CN 11020
2198	11121	1909	1966	1936 omb. fra CN 11021
2199	11123	1909	1966	1936 omb. fra CN 11023
2200	11127	1909	1968	1936 omb. fra CN 11027, DJK 1969-72, oph. Bj 1972
2201	11144	1910	1968	1936 omb. fra CN 11044
2202	11153	1910	1967	1936 omb. fra CN 11053

Type VI,

Tagrytter, pladebeklædt

CM-nr. 1941	Nr. før 1941a)	Bygget	Udrang.	Anmærkninger	Udrang.
2203	1283	1912		1937 omlitr. fra CT 1283, 1944 omb. til CO 2763	1969
2204	1285	1912		1937 omlitr. fra CT 1285, 1942 omb. til CO 2762	1967
2205	10877	1908		1933 omb. fra BP 800, 1957 omb. til CMR 2124	1966
2206	10884	1911		1939 omb. fra BP 771, 1944 omb. til CP 2879	1966
2207	10885	1911		1939 omb. fra BP 773, 1950 omb. til CP 3237	1972
2208	BP 782	1911		1943 omb. fra BP 381•) 1948 omb. til CP 3210	1972
2209	10887	1912		1939 omb. fra BP 776, 1943 omb. til CP 2871	1972
2210	10888	1912		1939 omb. fra BP 777, 1948 omb. til CP 3206	1972
2211	10889	1912		1939 omb. fra BP 778, 1946 omb. til CP 2895	1971
2212	10890	1912		1939 omb. fra BP 779, 1947 omb. til CP 2889	1972
2213	10891	1912		1939 omb. fra BP 780, 1948 omb. til CP 3209	1975
2214	10892	1912		1939 omb. fra BP 781, 1951 omb. til CP 3242	1972
2215	BP 762	1915	25/9-1956	1942 omd. fra BP 357•)	
2216	BP 763	1915		1942 omd. fra BP 360•), 1949 omb. til CP 3216	1969
2217	BP 764	1915		1942 omd. fra BP 361•), 1944 omb. til CP 2881	1966
2218	BP 765	1915		1942 omd. fra BP 362•), 1947 omb. til CP 2899	1970

Alle vogne er bygget af SCANDIA

a) Hvor litra ikke er nævnt er det
CM-nummer før 1941.

•) BP-nummer efter 1941.

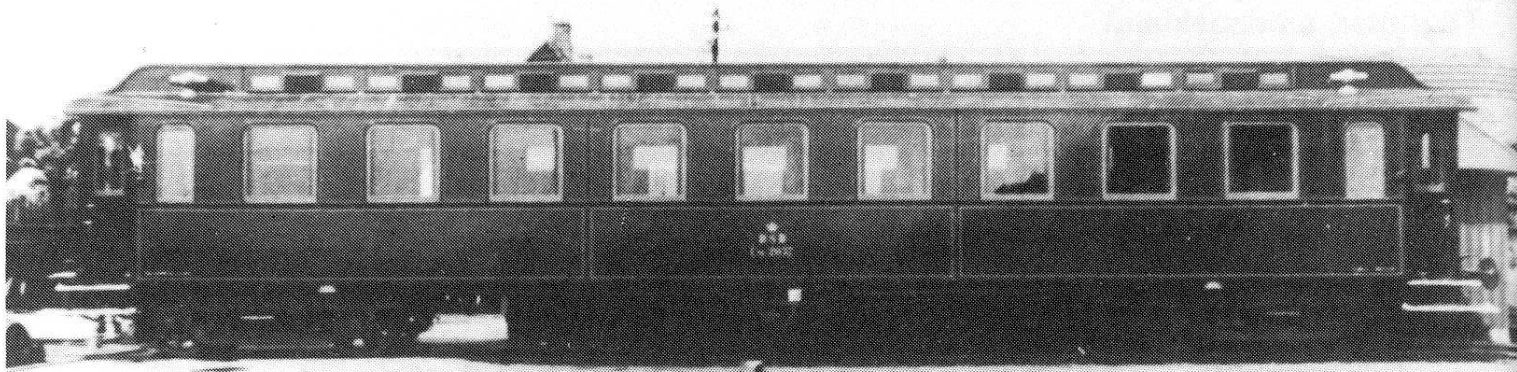
Type VI, fortsat
 Tagrytter, pladebeklædt

CM-nr. 1941	Nr. før 1941a)	Bygget	Udrang.	Anmærkninger	Udrang.
2219	BP 766	1915		1942 omd. fra BP 363•), 1953 omb. til CP 3253	1969
2220	BP 767	1915	30/4-1958	1942 omd. fra BP 364•)	
2221	BP 768	1915		1942 omd. fra BP 365•), 1953 omb. til CP 3257	1972
2222	11199	1911		1940 omd. fra BP 654, 1944 omb. til CP 2877	1968
2223	BP 642	1910		1942 omd. fra BP 351•), 1949 omb. til CP 3217	1972
2224	BP 643	1910		1942 omd. fra BP 352•), 1952 omb. til CP 2897	1972
2225	BP 644	1910		1942 omd. fra BP 353•), 1952 omb. til CP 3248	1972
2226	BP 645	1910		1942 omd. fra BP 354•), 1949 omb. til CP 3218	1971
2227	11995	1910		1942(?) omb. fra BP 648(?), 1949 omb. til CP 3220	1972
2228	BP 649	1910		1948 omb. til CP 3212	1971
2229	BP 652	1911		1942 omd. fra BP 249•), 1945 omb. til CP 2882	1966
2230	BP 655	1915		1942 omd. fra BP 350•), 1947 omb. til CP 3205	1969
2231	11193	1910		1940 omd. fra BP 646•), 1951 omb. til CP 3240	1972
2232	11194	1910	1958	1940 omd. fra BP 647•), oph. CvA ca. 1958	
2233	11197	1911	1963	1940 omd. fra BP 650•)	
2234	BP 775	1912	4/1-1965	1942 omb. fra BP 358•)(?)	
2235	BP 651	1911	20/2-1964	1942 omb. fra BP 355•)(?)	
2236	BP 653	1911	1968	1942 omb. fra BP 356•), til DJK 1969-72, ophugget	
2237	BP 793	1914	17/9-1962	1942 omb. fra BP 359•)(?)	
2241	BP 783	1912		1943 omd. fra BP 382•), 1949 omb. til CP 3214	1970
2242	BP 784	1912	1958	1943 omd. fra BP 383•)(?)	
2243	BP 785	1912		1943 omd. fra BP 384•), 1948 omb. til CP 3207	1971
2244	BP 786	1912		1943 omd. fra BP 385•), 1949 omb. til CP 3222	1972
2245	BP 787	1912		1943 omd. fra BP 386•), 1951 omb. til CP 3243	1968

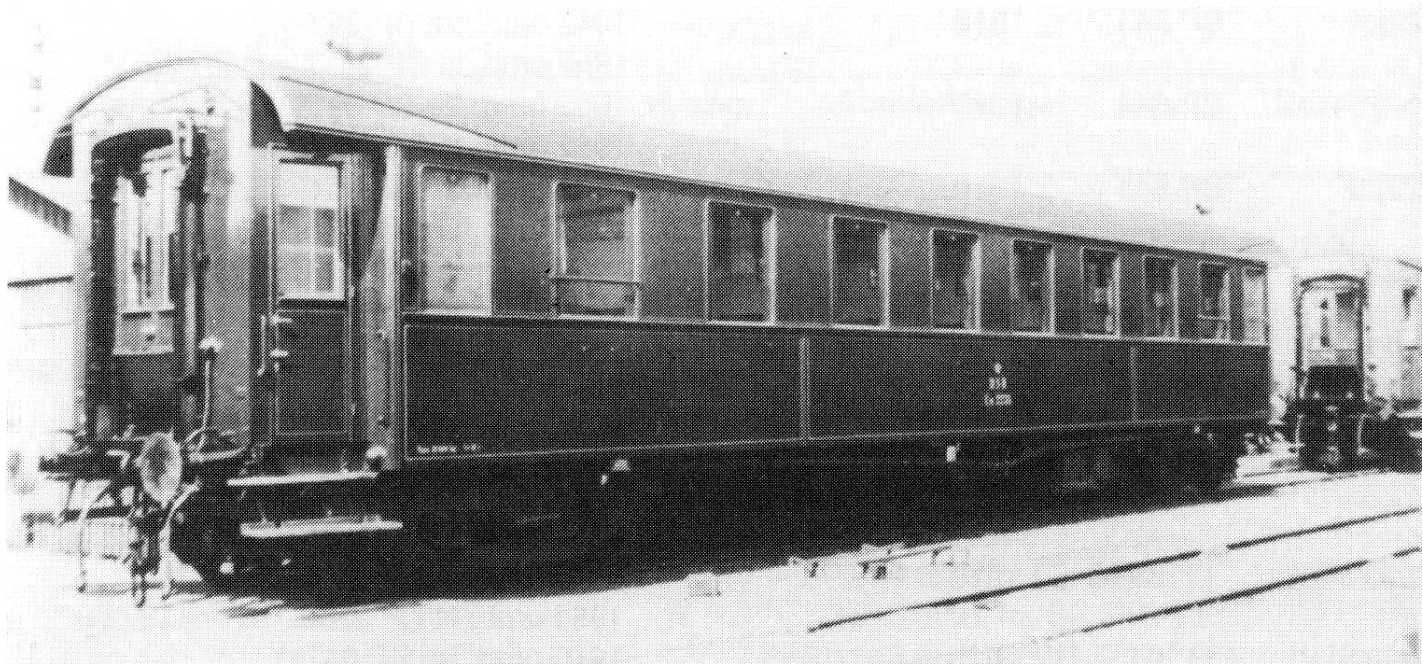
Alle vogne er bygget af SCANDIA

a) Hvor litra ikke er nævnt er det
 CM-nummer før 1941.

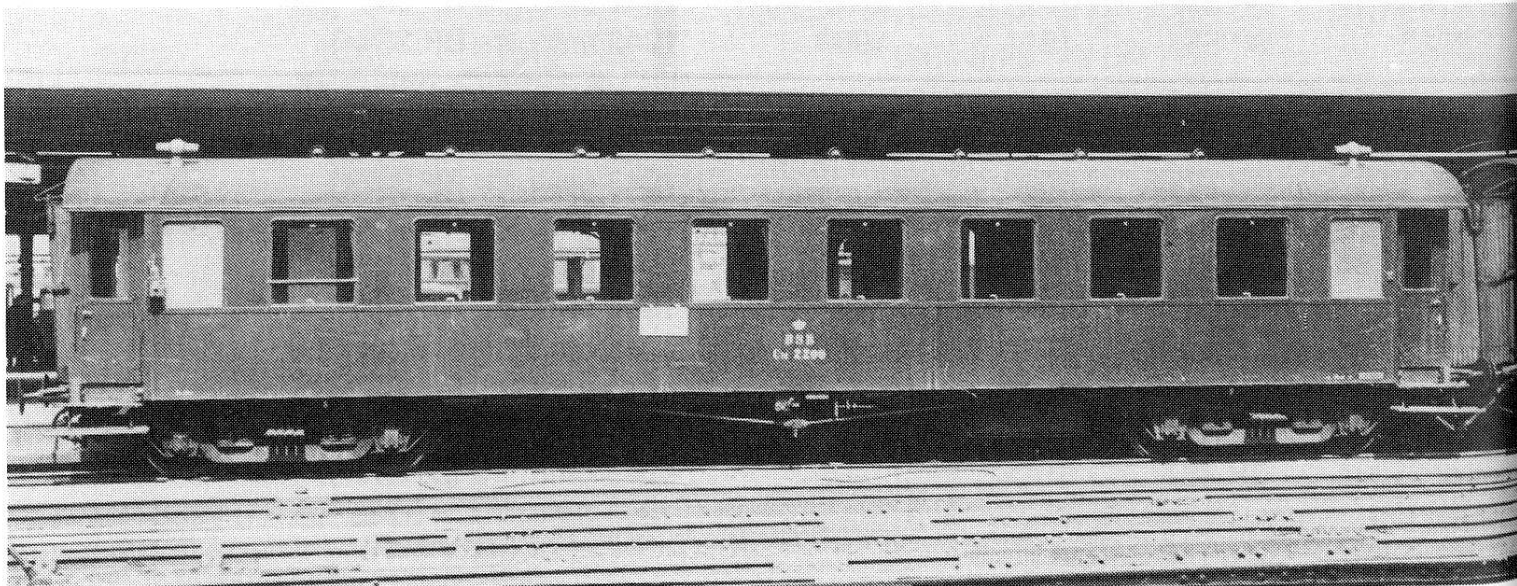
•) BP-nummer efter 1941.



CM 2037 på Cvk efter revision i 1943. Vognen var bygget 1912. I 1952 blev den ombygget til CP 3249. Udrangeret 1972. Vognen er malet i maroon med gule stafferinger, og har vinduer med trærammer. Bemærk hvide fodtrin, som alle vogne under krigen fik påmalet. Foto: JBM



OMBYGGET CM: CM 2235 fotograferet på Cvk i 1942 efter ombygning fra II&III-klasse vognen litra BP 355 (?), udrangeret 1964. BP leverede undervogn til en stor gruppe CM-vogne i løbet af 40'erne. Bemærk, at taget er frilagt over gavldørene. Vognen har spejlglassvinduer og dampvarmeledning. Foto: JBM



CM MED HVÆLVET TAG: CM 2200 i Odense, 1965. En af de få vogne ombygget fra CN i 1936, udrangeret 1968. Foto: Arne Kirkeby, Odense. ●

Rettelser og tilføjelser til litra AT/AF

I nr. 25 lovede vi at bringe supplementer og rettelser til vore artikler om litra AT/AF bragt i nr. 23 og 24. De følger her, idet vi siger tak til Mogens Duus, Hadsund, Arne Kirkeby, Odense, Henning Petersen, Næstved m.fl.

Rettelserne følger skemarækkefølgen i nr. 24.

Skema 1:

Ifølge DSB's egen omlitreringsnøgle for 1941-omlitreringen hedder det om AT 203-204 (AN 367-368), at »Vognene har kun midlertidigt litra AF 91-92...faar senere litra AT 203-204«, men vognene fik rent faktisk aldrig litra AT 203-204, hvorfor numrene er sat i parentes på skema 6. Vognene var ganske kort forinden – også i 1941 – omlittreret til AT 232-231, hvilket Bay også oplyser.

Skema 4:

AN 372 / AF 93 udrangeret i 1965.

Skema 6:

AT 206 / AF 82 udrangeret i 1965.

AT 207 / AF 78 udrangeret i 1965. Solgt til brug som spejderhytte ved den tidligere Oxenbjerg skole (beliggende mellem Kollemorten og Give).

Skema 7:

Under litra AT 208-221 og ATM 242 tilføjes:
Type 23/18 (Kupeer 2 x 300 + 4 x 1800).

I selve skemaet:

Den lodrette streg mellem '60 og CML-nummer-serien fjernes. Det var nemlig i 1960, at CML blev omdannet, hvilket ikke tydeligt fremgår af skemaet.

Skema 9:

ATM 243-244 / ATM 223-224 udrangeret i 1963. Omnummerering af ATM 242-245: Denne blev foretaget allerede i 1962/63, idet DSB fik påbegyndt leverancen af AVL 241-255 i disse år. Derfor var man nødsaget til at give de fire litra ATM nye numre.

Vort boghæfte om

LITRA MX/MY

er udsolgt fra forlaget.

FELDERBANEN

*har udvalget
til de billigste priser*

**Vi fører hele Märklins
HO-program, egen import.
Vi sender gennem
prislister.**

**ARNOLD • FLEISCHMANN
KLEIN • PECO • ROCO**

HELJAN • KIBRI • POLA
Få tilsendt kataloger
med de rigtige priser

Egen import af biler fra
Brekina, Praliné og Wiking.

Forhandling af DWA-biler,
Merten og Preiser figurer.

Landskabsmaterialer

Lim og maling

*Postordre bestilt inden kl. 12.00
sendes samme dag.*

Åbningstider:

Mandag-Torsdag kl. 9.00-17.30

Fredag kl. 9.00-19.00

Lørdag kl. 8.30-12.00

FELDERBANEN

v/ Aksel Møller Pedersen

Lindegade 35A

6070 Christiansfeld

Tlf. 74 56 08 08

Giro 7 19 82 56

BYGNING AF

ØLVOGNE

Af Claus

FRA CARLSBERG OG TUBORG

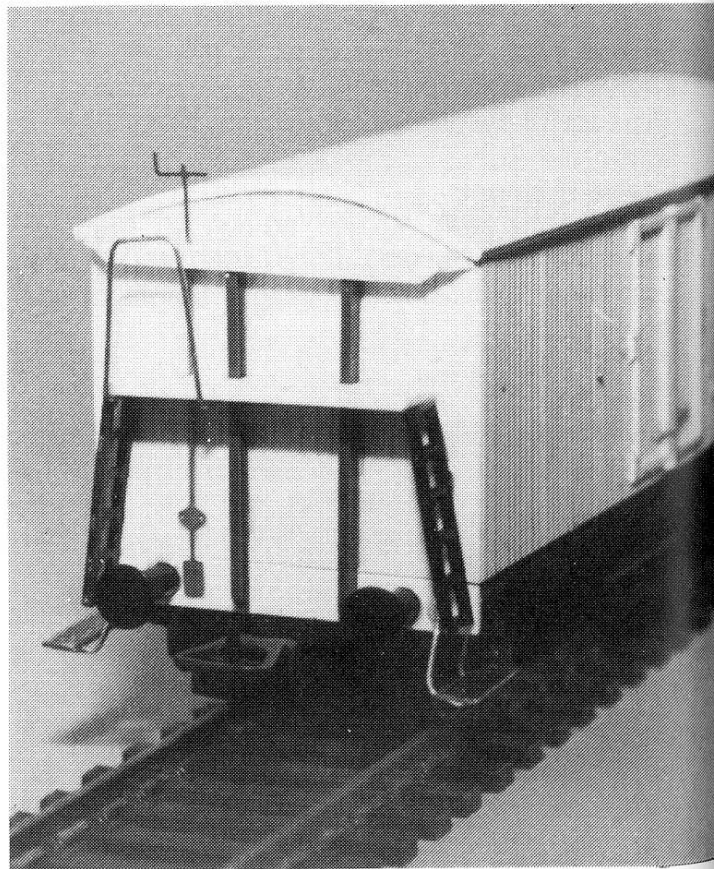
I sidste nummer af bladet fortalte vi kort om de langbende vogne hos Tuborg og Carlsberg. Denne gang forslag til bygning af vogntypen i model, skala 1:87. I øvrigt havde »Spritfabrikkerne« samme vogntype i deres vognpark, så fremgangsmåden kan også anvendes til dem.

Vognkassen

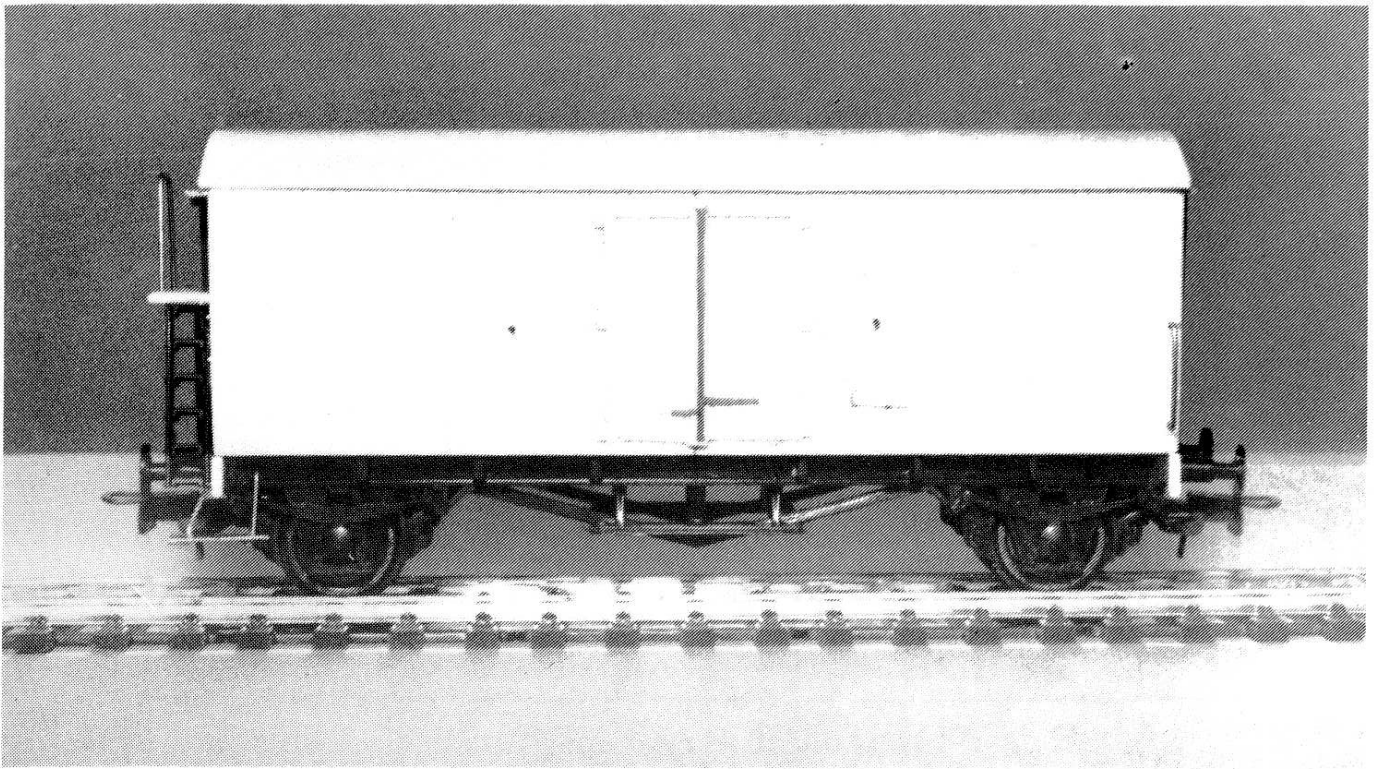
Vognkassen fremstilles af 1 mm plast med indridsede 1 mm brædder (se målene på skabelontegningen). Først udkæres sider og gavle, og alle hjørnesamlinger slibes i 45 grader vinkel. derefter limes de sammen. Det er som om, det igen er lidt af et problem med lim; jeg har i lang tid anvendt »Polafix« som er en god lim, der hælder hurtigt. Men sidste gang, jeg skulle have nye »forsyninger«, købte jeg mærket »Pattex« som er et Henkel-produkt. Den er endnu bedre, og hælder hurtigere. Tilligemed er den lidt mere tyndtflydende end »Polafix«, hvor den heller ikke størkner i det tynde metalrør (limtud).

Når vognkasserne er limet sammen og tørre, skal vi til at måle lidt. Har vi været meget nøjagtige, måler den indvendigt 89 × 30 mm. Længden skal være 89 mm. Bredden må gerne gå lidt over (min model blev 30,3 mm indvendig). Når vi har det indvendige mål, laver vi 1 stk. loft, d.v.s. et loft til placere indvendigt i vognkassen øverst oppe ved tagets begyndelse. Det limer vi nu på. Når loftet er tørt, sliber vi hjørnerne pæne udvendigt.

Til understøtning af tag limes oven på loftet 3 stykker plasticard i lagkage: 1 stk. 89 × 26 mm, 1 stk. 89 × 20 mm og 1 stk. 89 × 10 mm. Det skulle modvirke, at taget buer ned på midten. I øvrigt venter vi med at lime taget på plads; det er kun i vejen i øjeblikket.



Den samlede umalede ølvogn, set fra gavlene med bremseplatform. Læg mærke til stolpernes placering.



Ølvogn i samlet ubemalet tilstand, set fra siden.

Nu optegnes begge døre, og markeres med 0,3 mm tyk strips, 2 mm lange. Seks stykker på hver dør. Se tegning 2 af den forstørrede vognside.

På vognsiden sidder nogle fladjern som beskytter disse mod låsetøjet på dørene, når de er åbne (så vidt jeg kan se, er det ændringer sket gennem tiden). Jeg har lavet dem af 0,3 mm strip. Se tegning.

Nu lægges taget på; det er 1 mm plast 92 x 35 mm. Taget skal forbukkes, helst lidt for meget. Man kan ikke lime det pænt hvis kanterne skal tvinges ned til vognkassen.

Jeg har forbukket det ved at anbringe det på en lille forhøjning, f.eks. en masonitplade. Derefter gnides med et hammer- eller skrue-trækkerskaft i længderetningen. Hvor hårdt, det gøres, må man afgøre med sig selv. Efter et stykke tid vil taget have en pæn runding.

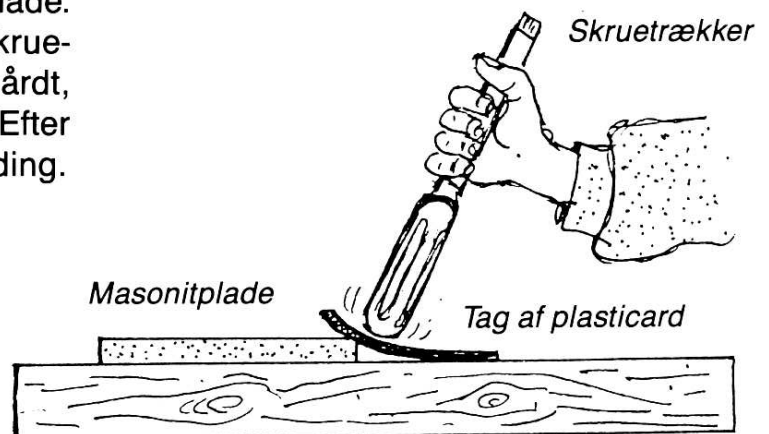
Fremstilling af buet tag:

Taget lægges mod et stykke masonit; med en skrue-trækker gnubbes langs med taget i gabet mellem masonit og bordplade, så plasticarden krummer.

Gavlene skal nu have påsat de udvendige jern. Husk, at der hvor bremsesvinget sidder, er de lodrette jern placeret lidt længere inde mod vognmidten.

Gavlene er glatte i toppen. Men jeg har ridset brædderne helt op, ellers bliver det ikke pænt. Derfor må vi lave to stk. topgavle af meget tynd plast, f.eks. fra et creme fraiche bæger (låget). Det limes på. I underkanten af

(teksten fortsættes side 48.)



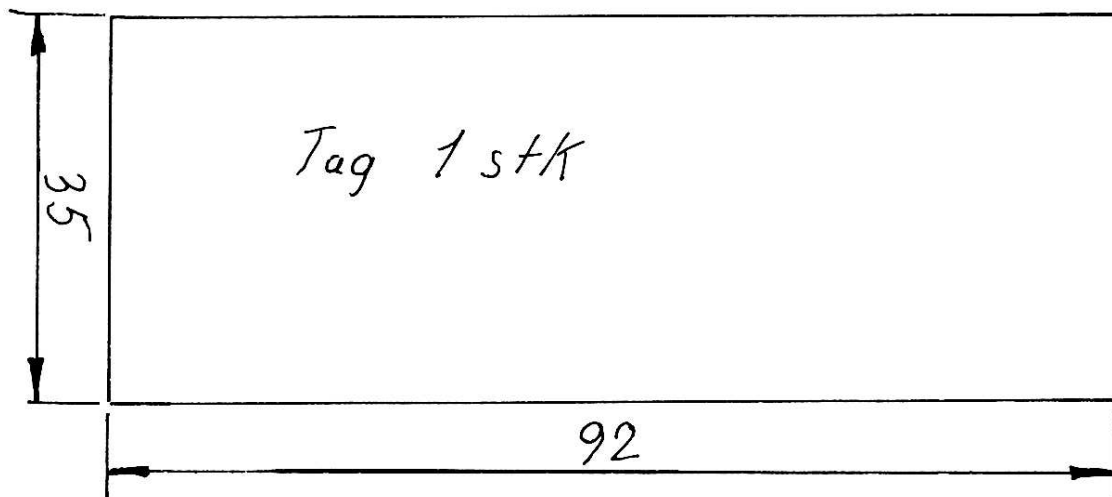
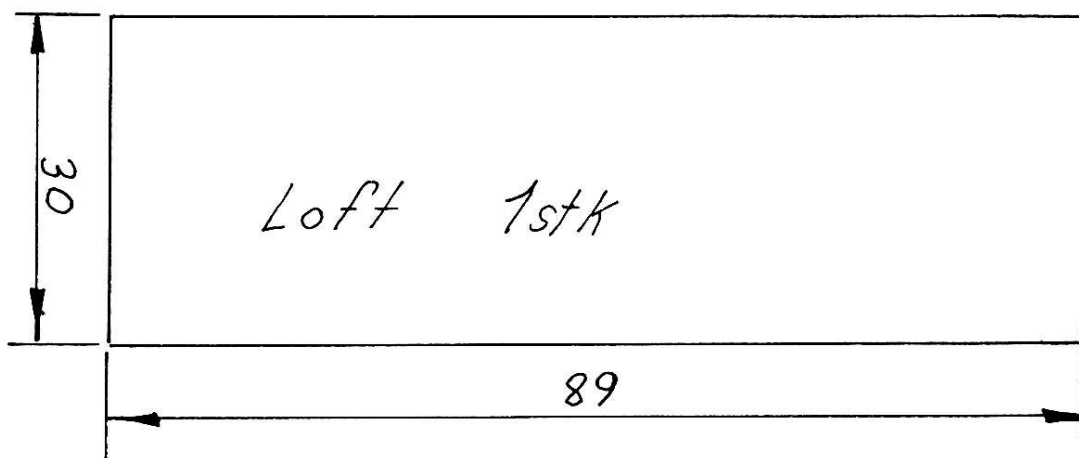
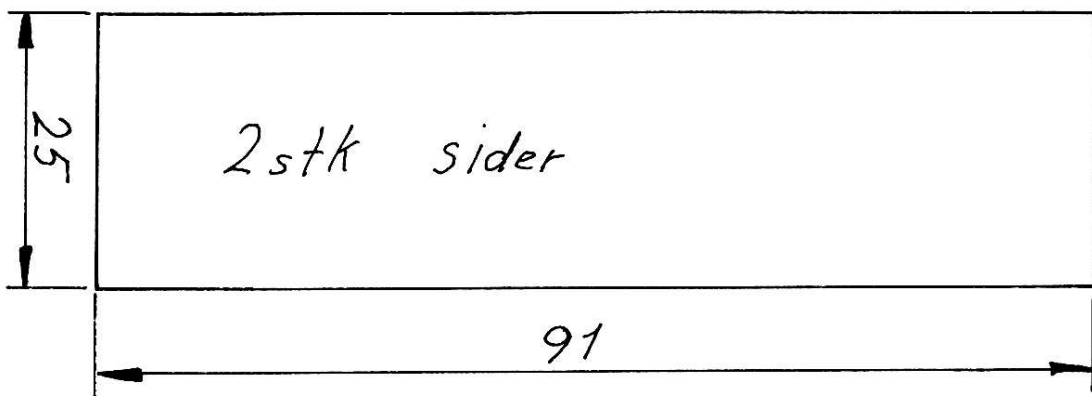
Bord set fra enden

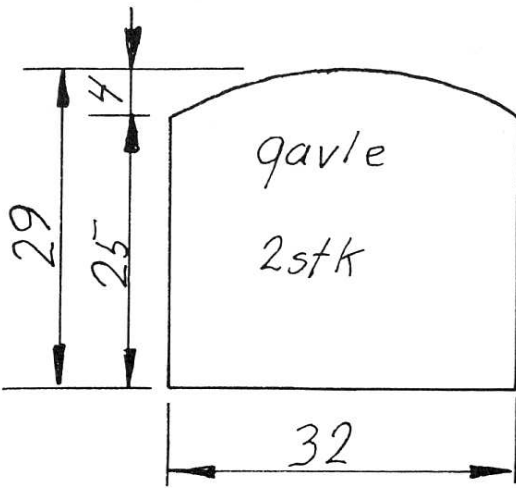
LOKO
MOTIVET



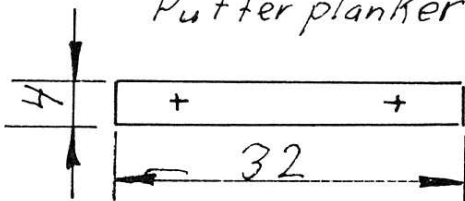
Skabelontegninger til »langbenede« ølvgone fra Carlsberg og Tuborg

Alt fremstilles af 1 mm plast
undtagen overgavl. Den skal være papirtynd.
Husk, at sider og gavle er indridsede 1 mm lodret-
te brædder; skal ridses inden udskæring, da kan-
terne ellers bliver ujævne.
Bremseplatformen har 3 stk. 2 mm indridsede
brædder.

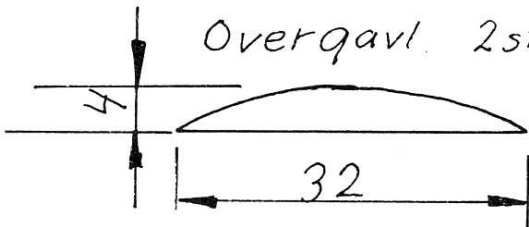




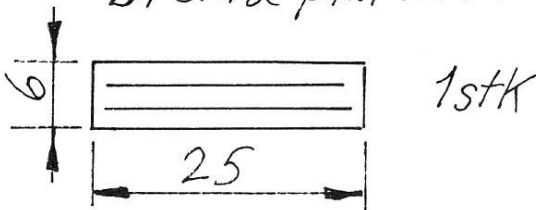
Puffer planker 2stk



Overgavl. 2stk



Bremseplatform



Claus 92

DANMARKS STØRSTE FORRETNING FOR MODELTOG OG TILBEHØR

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

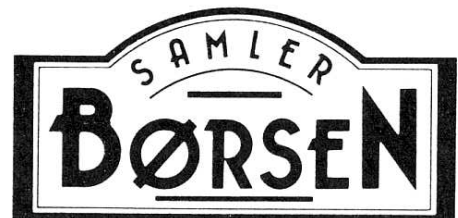
**- 20% på
Arnold og
Märklin**

Alt i HO-N biler

Bøger

Jernbanevideo

KØB - SALG - BYTTE



K Ø B E N H A V N

Jacobys Allé 2-4/Pile Allé 15

DK-1800 Frederiksberg C

Tlf. 33 25 40 22

Åbent hverdag 12.00-17.30

Tirsdag lukket - Lørdag 10.00-13.00

dette limes 1 stk. plastprofil som tværligger, se foto og tegning. De lodrette U-jern er plastprofiler, 28 mm lange. De skal række ned til underkant af pufferplanke. Araldittes fast. Husk at skære dem skråt forneden. Øverst på gavlen limes 2 stk. (0,5 mm tyk) meget små plasttrekanter. Se tegning og fotos.

Gavl med bremseplatformen fremstilles nu: Først monteres de 2 stk. glatte plastplader øverst i gavlen. Derefter har jeg limet brem-

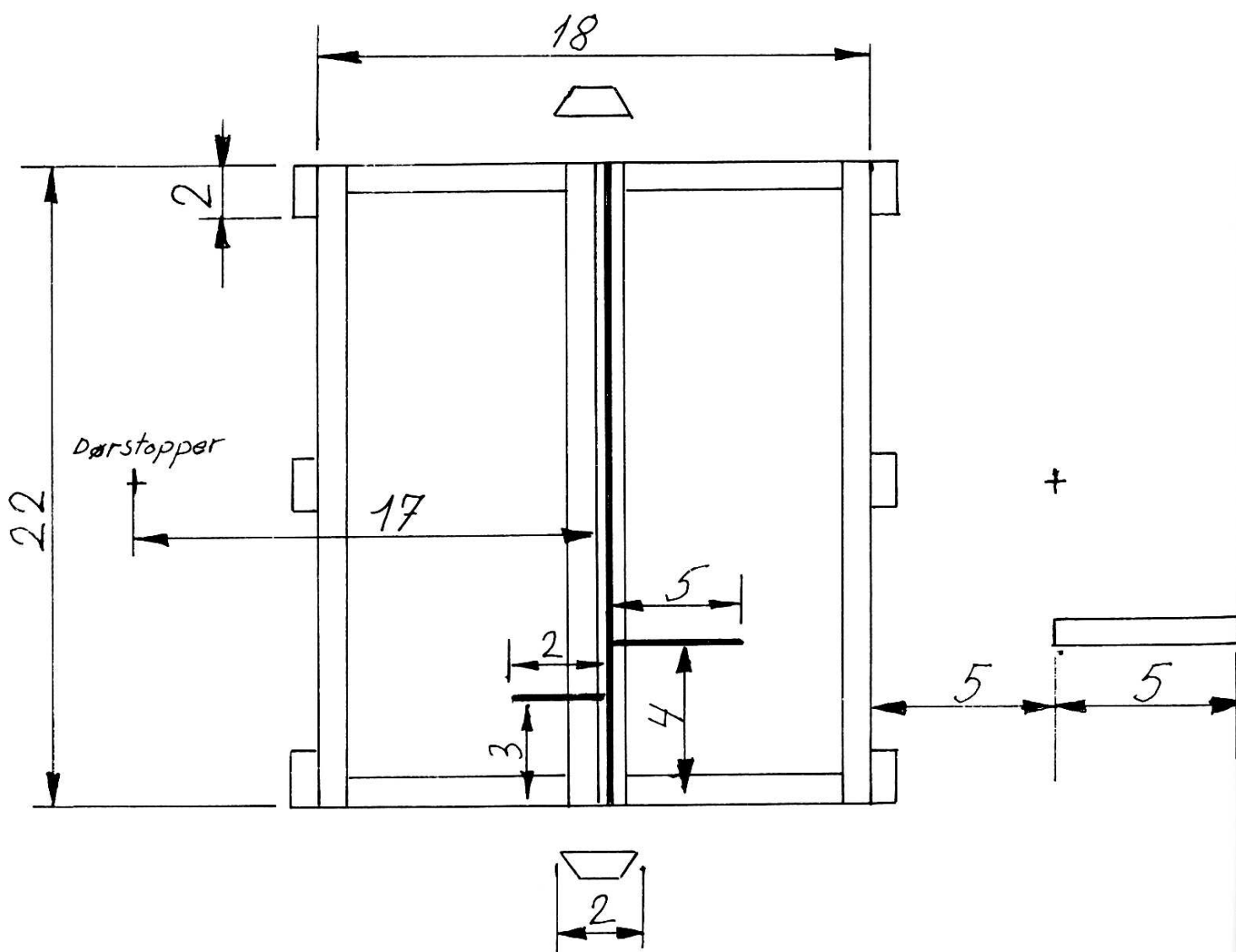
sehåndsvingene fast. Det er løsdele fra PÅ SPORET (nr. 04.036 – en pose med 3 små håndsving).

Så pålimes den vandrette liste under den glatte plade. Husk et lille hak til bremsesvinget. De lodrette U-jern araldittes fast. Husk, den nærmest bremsesvinget er 2 mm nærmere midten.

Så laves den øverste kant færdig af 0,5 mm plast. I virkeligheden er det en plade, som er klippet skrå i enderne og bukket. Se tegning.

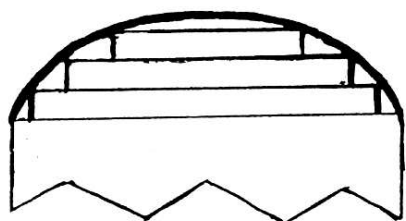
Tegning til opbygning af dør på ølvogn

Ikke i skala



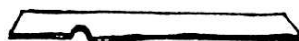
Alle strips er 1 mm brede og 0,3 mm tykke. De runde stykker til lukketøjet er 0,5 mm tykke. Dørstopperne er 0,5 mm blomstertråd, stukket gennem 0,6 mm huller i vognsider.

Døren optegnes på vognsiden. De lodrette stykker limes først på. Dernæst de vandrette stykker. Så limes beslagene på. De to trapezformede strips til lukketøj skal sidde vinkelret ud fra siden over og under døren, og den lodrette runde stang skal gå helt ud til disse.

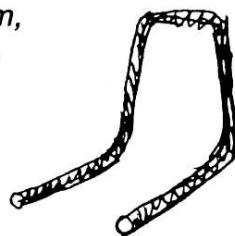


Sådan sammenstykkedes tagunderstøtninger til ølvogn.

Gelænder på bremseplatform, bukket i facon af blomstertråd.



Tværligger på gavl med skrå indhak i enderne og lille hul til bremseving.



Turen er nu kommet til bremseplatformen. Jeg har lavet den af plast, fordi stigerne er af plast, ellers havde jeg nok loddet den sammen. Først laves bremseplatformen af 1 mm plast med 3 indridsede brædder, dernæst skæres 3 små hak, der hvor de lodrette jern og bremse spindelen sidder. Mål selv ud. Lim platformen fast, og form derefter rækværket af 0,5 mm blomstertråd.

Lav dem rigelig lange.

Bor 2 stk. 0,6 mm ø huller under platformen i gavlen til de lange ender. Lim gelænderet fast, også under platformen, og buk enderne indvendigt i vognkassen. Husk, der skal være plads til stigen ude i kanten af platformen.

Stigerne er af plast, og købt som løsdel. Der

er skåret tre trin af hver stige. Derefter er de limet fast med araldit. Gem endelig de tre afskårne trin. De passer til trin på PC vogn med bremsehus, som vi skal bygge i en senere artikel.

Vognkassen mangler nu kun lidt detaljer på siderne og dørene. Først monteres bøjle ved det lille trin af 0,5 mm blomstertråd, og limes på undersiden i 0,6 mm ø huller.

Til sidst fremstilles dørstoppere af blomstertråd, der monteres i et 0,6 mm hul i vognsiden. Se tegning. Af blomstertråden bukket nogle vinkler, hvor den korte ende er 2 mm. De stikkes gennem vognsiden indefra, og limes fast med araldit. Husk, at den lange ende skal vende opad, ellers kan undervognen ikke sættes på.



6 m ølvogne (HD-modul) fra TUBORG og Carlsberg på læssespolet i Høng på NMJKs anlæg. Begge vogne har firmapåskrifter i mørkerød.



Fordelen ved den løse undervogn, er at dele-
ne kan males hver for sig.

Undervogn

Jeg har brugt Liliputs undervogn fra IA-vog-
nen. Her fjernes puffer og det ene trin. Puf-
ferplankerne slibes helt glatte. Nu vil mange
sikkert undre sig. Hvorfor dette ekstra arbej-
de? Jo, Liliput undervognen er 2 mm for kort
målt over pufferplankerne. Akselafstand og
alt andet passer som det skal.

Er man doven anlagt – eller skal vognen la-
ves lige så hurtigt som man drikker øllet – så
lad den være, som den er, men husk så, at
vognkassen også skal være 2 mm kortere.
Skabelontegningerne er tegnet i korrekt
længde.

Pufferplanker fremstilles med dimensioner-
ne 32 × 4 mm af 1 mm plast. Der bores 2 stk.
2 mm ø huller. Tegn pufferplankerne op på et
stort stykke plast, og bor hullerne. Derefter
skæres pufferplankerne ud.

Pufferplanker araldittes fast, så de flugter
ned over overkanten på den gamle puffer-
planke. Hullerne i pufferplanken har jeg nu
boret helt igennem med 2 mm ø. Pufferne er
løsdele, der limes fast i hullerne, og således
holder lidt på pufferplanken.

Det eneste mere vanskelige punkt ved un-
dervognsfremstillingen er trinene under sti-
gerne. Selve trinene er af messing 9 × 3 mm,
og 2 stk. blomstertråd 0,5 mm som er loddet
fast. Jeg laver altid trådene rigelig lange, så
er der mere styr på sagerne, når de bukkes i

facon og det overskydende klippes af. Når
jeg bukker trinene, holder jeg med tangen
om trinene, og bukker tråden næsten vinkel-
ret. Dernæst bukkes tråden 6 mm oppe, der
hvor den skal gå ind i vangen. Den bukkes
lidt skrå hen mod den første, så jeg kan vur-
dere højden, og bukkes så enden, der skal
ind i pufferplanken. Jeg glemte at fortælle, at
jeg selvfølgelig har boret hul i vange og puf-
ferplanke, igen 0,6 mm ø.

Enderne på benene – altså på trinene – klip-
pes nu af, så de øverst ombukkede er ca. 2
mm lange. Anbring en lille smule araldit på
spidserne. Stik først benet ind i pufferplan-
ken, dernæst det andet i vangen. Nu sidder
trinene sikkert skævt. Lad det bare tørre. Bag-
efter bukkes og rettes trinene forsigtigt. Blom-
stertråd er dejlig blød at arbejde med.

Til sidst monteres koblinger. Jeg har brugt
ROCO 40 243 med Liliputs koblingsholder,
katalog-nr. 550.

Bemaling

Males med halvmat hvid, hvorefter ønskede
transfers påsættes (Carlsberg eller Tuborg).
Jeg har fremstillet en vogn fra hver!
Patineres efter ønske. Husk, at bryggerier-
nes vogne aldrig har været så beskidte som
mange andre vogne.

En pæn patinering fås ved at lade fortyndet
sort vandfarve glide ned over vognkasserne,
og lade det lægge sig i rillerne.

Taget males lysegråt eller mørkegråt, alt ef-
ter slid. ●



EPOKE IV-idé: MY 1149 i sparebemaling, d.v.s. uden hvide fartstriber og med påskrifter i grotesk. Bemærk, ingen plove. Toget er på vej til Nykøbing F. med en stribe Bg-vogne. Næstved 1977.

Foto: Torben Andersen

En epoke vinder frem:

EPOKE IV

...modeljernbane med diesel og design

Af Torben Andersen

Epoke IV er i fremgang. Der er voksende interesse for materiel, der har rullet i 70'erne og 80'erne, og det skyldes naturligvis personer, der som børn eller unge i nævnte år har oplevet DSBs hverdag, en dagligdag, der er ved at forsvinde fra sporene med nye tider: IC3-tog, EL- trækraft, IR-regionaltog o.s.v.

Hvad er epoke IV?

Epokeinddelinger er egentlig af tysk oprindelse, og de passer ikke helt til danske forhold. Vi vil ikke omtale de tyske inddelinger,

men blot fortælle, at danske mj-ere har deres egen epokeinddeling, alt efter, hvordan forbilledet DSB har inddelt den rent driftsmæssigt.

Epoke III har hidtil været den mest dyrkede. Den strækker sig fra 1941 til 1969 (nogle mener endda til 1974), hvor DSB indførte nye driftsformer, omlitreringer m.v. I 1941 foretog man en stor omlitrering, og ombyggede ældre vogne om mere moderne. I 1969 ryddede man ud i vognparken, afskaffede de gamle persontrævogne, omlitredede...men ind-

førte først i 1974 det helt nye system: IC. Det var i funktion indtil 1991, hvor DSB indførte IC3 som afløsning for IC og afskaffede de ombyggede personvogne fra 70'erne. Nogle mj'ere mener, at epoke' IV vil strække sig frem til indvielsen af Storebæltsforbindelsen, hvor også EI-drift vil udgøre en del af den almindelige driftsform. Men det får vi at se...

Desværre følger godsvognsepokerne ikke helt personvognenes, og godsvognsfolket har allerede taget hul på epoke V fra 1991, nogle er endog af den opfattelse, at epoke V allerede begynder i 1986, hvor DSB foretog en større omnummerering.

Det er ikke vor opgave at afgøre, hvor epokerne hører til; det klarer DMJU, der har specielle udvalg til at tage sig af disse problemer.

Vi vover dog den påstand, at epoke IV vil komme til at række over følgende år:

Personvogne: 1974-1991

Godsvogne: 1966-1985

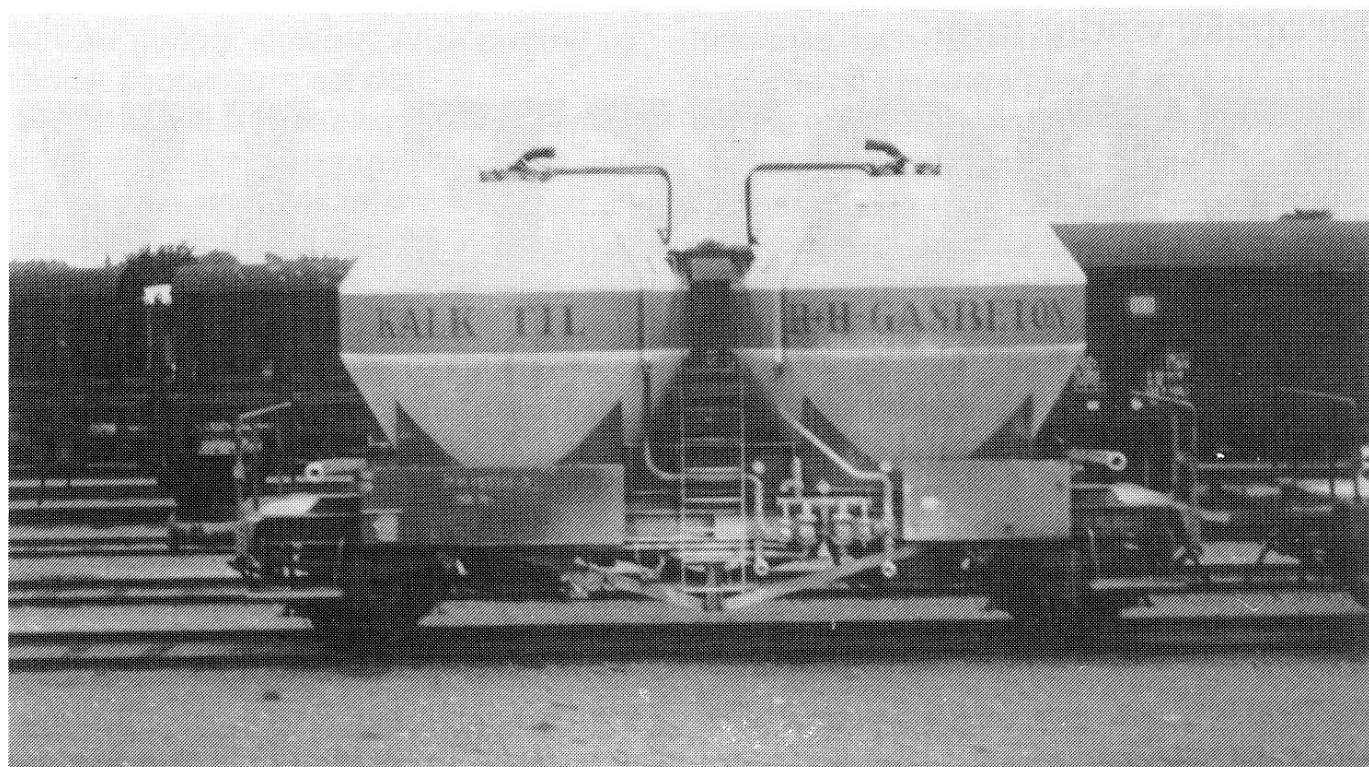
Hvorfor epoke IV?

Fordi den generation, der oplevede DSB- og privatbanedriften i disse år, gerne ser den genskabt hjemme i stuen, i bryggerset, kælderen eller hvor der nu er plads, især efter DSB er i fuld gang med at udrangere materiel fra denne periode. Simpel nostalgi ligesom Epoke III-kørerne.

Epoke IV byder også på mange spændende ting, set ud fra et modelsynspunkt. Lad os nævne nogle enkelte:

I 70'erne og 80'erne havde man både vinrøde og designfarvede diesellokomotiver i drift side om side. Der var mange private godsvogne i egen bemaling (dem er der få af i epoke V), mange typer postvogne rullede endnu på sporene, man havde MR og MO side om side, personvognsparken udgjorde en broget samling, bl.a. anvendtes gamle stål vogne fra den københavnske nærtrafik i lokale tog over hele landet o.s.v.

Godsvognsparken var en broget blanding af træ- og stål godsvogne, utallige farverige



En meget almindelig vogn i EPOKE IV var litra Ucs, beholdervogn til tryklufttømning. Den fandtes i mange bemalinger, her i den mere sjældne udgave fra H+H-GASBETON med hvide beholdere. Båndene er lysegrønne. Påskriften KALK TIL H+H-GASBETON er mørkeblå. Ukendt nummer. Sådanne herlige vogne hører til EPOKE IV, og det ville være dejligt, hvis en »køkkenbordsfabrikant« ville lave beholderne i model. Undervognen er en almindelig HD-undervogn, der kunne fås fra Liliput. Foto fra Roskilde, 1978.

Foto: Torben Andersen

tankvogne og de såkaldte silovogne til trykluft-tømning (Ucs) samt masser af åbne godsvogne litra Kbs, Ks, E m.fl.

På sidesporene stod både gule og grå specialvogne, dels i form af gamle 2-akslede personvogne, dels ældre bogiepostvogne og dels lukkede godsvogne litra HD og IA. Stationer og perroner havde blandingsdesign, gamle maskindepoter var stort set intakte.

I denne periode blev containere en af de mest almindelige former for godstransport. Et typisk epoke IV-godstræk kan bestå udelukkende af containervogne med MZ som trækraft. Meget hurtigt fulgte vekselladsprincippet efter...så vidt vi ved omkring 1978-79.

Og ønsker man lidt damp på anlægget kan man i et hjørne have en veteranjernbane eller anvende en almindelig DSB strækning, der »lejes« af veteranklubben.

Dyrker man privatbane er der mange muligheder. Marcipanbrødet og MAK-værker var mere reglen end undtagelsen, og privatbanerne overtog meget ældre materiel fra DSB, så man næsten kan have epoke III og IV ved siden af hinanden...hvis I forstår!?

Modelmæssigt i skala HO, 1:87

er epoken også velegnet, fordi industrien udbyder mange færdige modeller, så begynderen eller den ikke så fingerfærdige modelbygger kan være med.

Indsnævrer vi epoken til årene 1978-82, bliver mulighederne utroligt store. Uden at komme ind på begreberne 3-skinne vekselstrøm (Märklin) og 2-skinne-jævnstrøm (LIMA, Fleischmann, ROCO m.v.) remser vi op:

Trækraft

Fra LIMA kan man uden videre benytte MR-sættet. Det kørte i denne udgave uden MRD i årene 1978-82.

Også fra LIMA fås MZ I, både i design rød/sort og vinrød udgave. Kørte side om side i mange år. MZ'eren fra LIMA er velegnet til yderst nem omnummerering til MZ II 1411-1426, ligesom den er et fint udgangspunkt for en let ombygning til MZ III. Endda

BYGGESÆT/LØSDELE

HO-NYHED!

DSB litra MT lokomotiv, overdel og bogiesider . . . 875:

Andre HO-byggesæt, løsdele m.v.:

MY 1201-1202, kun få stk. tilbage 1200:

LJ M11 rangerloko 533:

Ombygningssæt til litra N 145:

Lynette fronter, sæt til 2-vognstog 235:

DSB grusvogn litra TD 110:

DLG, ombygningssæt til HD-vogn 75:

Snepløve til MY/MX/MZ/Bns m.fl. 2 stk. 60:

Danske bogier:

2,0/2,5/3,0 m svejst stålbugie,
3,0 m nittet, diamant-bogie,
2,5 m svejst til S-tog/postvogn
litra DB
Pr. sæt 99:

Aksellejer, godsvogne:
Type I, II og III
Pr. sæt 30:

samt mange dele til damplokomotiver og vogne.

SPOR N MO-vogn, komplet overdel incl. bogiesider og batterikasser 525:

3 m svejst stålbugie, 2 stk. 68:

*BEMÆRK: Alt til gammel pris
Nye priser fra januar 1993*

 **TIKØB**
HVIDMETALSTØBERI

v/ Kim Møller
Hornbækvej 460
3080 Tikøb

Tlf. 42 24 87 08 (8.00-16.00)
Tlf. 42 24 88 19 (16.00-20.00)

Ovennævnte kan købes hos forhandlere af Tikøb Hvidmetals produkter eller direkte.

EPOKE-IV-idé: MZ 1409 i vinrød bemaling med creme striber og vingehjul. LIMAs model er en nøjagtig efterligning af forbilledet med runde puffer, banerømmere, lanterner m.v. Bemærk PU-signalet, hvor den røde lanterne er udeladt.

Foto: Torben Andersen



MZ IV kan bygges, men det er lidt mere kompliceret.

Det samme gælder MY og MX. Begge kørte i to design- udførelser. Nogle rullede også i afvigende bemalinger, men det vender vi tilbage til.

MY'eren fås som bekendt både fra Märklin, Fleischmann og det udgåede PIKO, både i vinrød og design.

MX fås i færdig overdel fra HO-Service, lige til at anbringe på Märklins undervogn.

Hvad rangermaskiner angår, kan man anvende MH, MT, Ardelt og Köf, hvoraf et par allerede er fremstillet af »køkkenbordsfabrikanter«.

MO-vogne kørte i samme periode, og også denne kan fås i model, både til 2- og 3-skinne. Vogne hertil fås fra PÅ SPORET, når CL udkommer som samlesæt. CL skal blot omlitreres til Bhl (mellemvogn). Det er samme vogntype.

Personvogne

LIMA kan levere personvogne litra B til Inter-city-toget. De kan nemt ombygges til varianterne A, AB og postvogne litra P. ROCO har også B-vogne i sit sortiment.

Begge typer vogne passer ind i årene 1978-82, idet forbilledets B-vogne på dette tidspunkt endnu ikke var ombygget med nye selvlukkende døre med »trekantudhæng«.

LIMAs og ROCOs B-vogne er også velegnede til ombygning til den korte stålvognstype litra Bg, ABg, BDg m.v. Se tegningerne og forslag til ombygning i LOKOMOTIVETs 6. og 7. årgang.

Har man Bn- og An-sættene fra TOR, hører de akkurat hjemme i denne periode. De benytter også LIMAs vogne som udgangspunkt.

Lyntog

MA-lyntog kan ombygges fra ROCO med

Også en lækkerbidsken for epoke IV-kørere. LIMAs MR-togsæt i oprindelig udgave uden sneplov fra 1978-82. Kørte i Jylland på alle strækninger. Fin model med små hjul. Den ene (bi)vogn kan omdannes til MRD. Se tidligere numre af LOKOMOTIVET ang. simple, men effektive forbedringer af påskrifter, ombygning m.v. *Illustration fra LIMA-katalog.*



løsele fra HO-service. Sidstnævnte leverer også MX-overdel, der passer til Märklins MY, der nu kommer i ny udgave omkring årsskiftet 1992-93.

Godsvogne

Godsvogne findes der et utal af. Her tilrådes det at kigge lidt på Kleins flotte godsvogns-

modeller litra E og Hims, der begge er typiske repræsentanter for epoke IV. Hertil kommer Hbikks-tt, også fra Klein. Og de lange Hbis fra LIMA, Fleischmann, Märklin m.v. Også trægodsvognerne litra Gs var meget anvendt i denne periode (1978-82), og kunne engang fås fra LIMA. I dag findes den - så vidt vi ved - kun i Fleischmanns program. Kornvogne Tdgs fås fra ROCO i korrekt udførelse, dog skal aluminiumstaget have samme farve som vognkassen. Aluminiumstaget blev først aktuelt sidst i 80'erne. Fra ROCOs fås (eller kunne fås) åbne vogne med sidestøtter litra Ks og Kbs.

Specialvogne

Rundt omkring i landet sås gule og grå tjenestevogne af HD typen, der fås fra Liliput.



MZ 1408 i brun udførelse og vingehjul med vinrøde B-vogne, alt fra LIMA. Et rigtigt epoke IV-tog. Både MZ og vognene er udgået af kataloget for nogle år siden. *Illustration fra LIMA katalog.*

Skal blot ommales og litreres. Og hvad tilbehøret angår, er der ingen tvivl. Udbydere af automobiler, huse m.v. er utallige.

At inddrage udenlandsk materiel der udgør ca. 70% af alt materiel på danske spor i den periode, gør det helt uoverskueligt. Udbudet er simpelthen STORT.

I dette og kommende nummer bringer vi en oversigt over rullende materiel hos DSB fra epoke IV. Se side 58.

Ulemper og fordele

Alt har fordele og ulemper. Lad os ridse nogle af dem op:

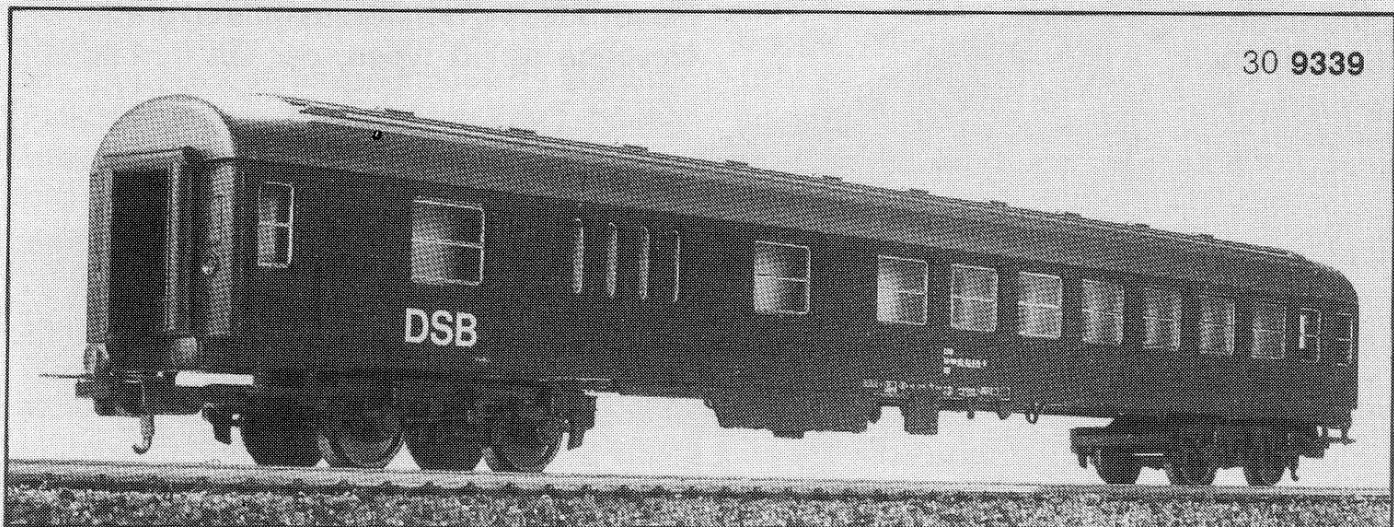
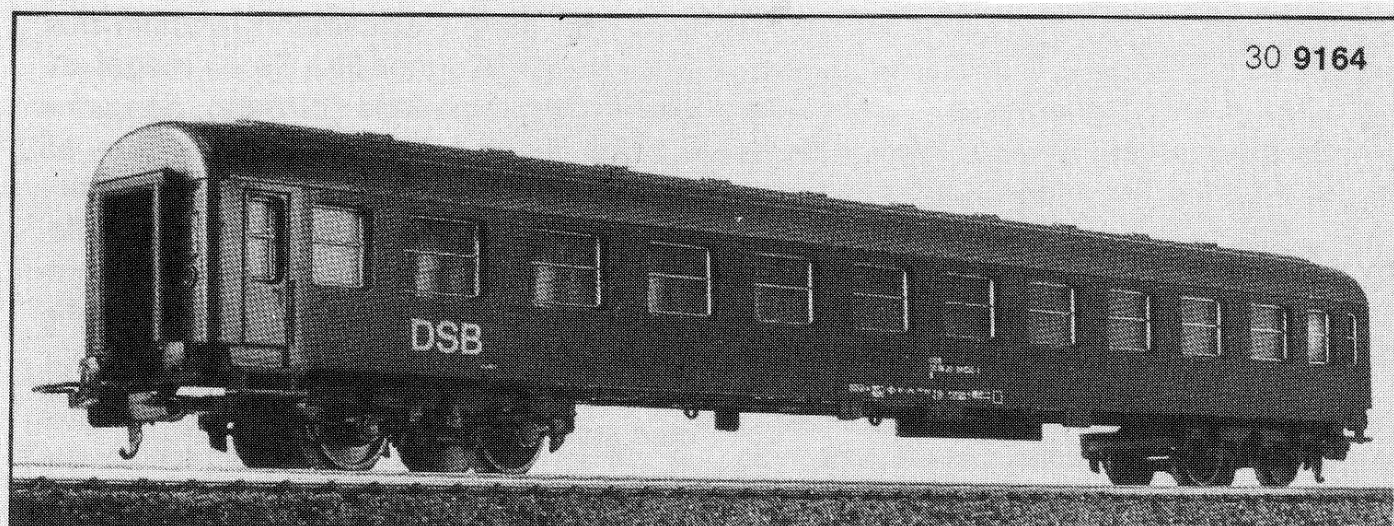
Ulemper:

Ulempen ved epoke IV er først og fremmest pladsen. Moderne tog kører med lange stammer, og vogne i denne periode er ikke af den korte type. Et IC-tog bør mindst bestå af 5 vogne (MZ-A-Bk-B-B-B).

De færreste har plads til dette, men ved at kigge lidt i LOKOMOTIVETS sporplanshæfter m.v., kan man få ideer til sidebaner med »falske« hovedbaner, således at det tunge materiel også kan benyttes ved epoke IV. Og tænk på, at der også kørte IC-tog med MZ på så små strækninger som Struer-Thisted.

En vogn til mange formål. LIMAs danske B-vogn fremstillet på tysk grundmodel. Kan forbedres og ombygges til utallige andre vogntyper. Se tidligere udgivne og kommende numre af bladet.

Fra LIMA-katalog.



Ikke brugbar BD-vogn. En af de få danske modeller, som ikke umiddelbart kan anvendes som dansk fra LIMA. Den tyske vogn, som danner basis for den danske udgave, er forkert. Men den kan bruges til at fremstille en korrekt BD. Er udgået, men fås stadig i tysk udgave. Illustration fra LIMA-katalog.

MZ 1401 fra LIMA. Modellen er genoptrykt flere gange, og fås i forskellige røde farver. I første oplag var maskinen nærmest postkasserød (korrekt til nyleveret maskine). De sidste oplag i mørkerød kommer virkeligheden nærmest. Fin epoke IV-model.

III. fra LIMA-katalog



Man kan ikke - bortset fra enkelte tilfælde - dyrke smalspors- og industribaner.

Kan man godt lide mangeartede og farverige tankvogne, er mulighederne ikke så store som i epoke III, og det er umuligt at køre damp med mindre man ser gennem fingre med at N-maskinerne kørte i meget kort tid sammen med litra MZ (1969-72)...og det er vel egentlig epoke III?

Efter ca. 1982 skal alle toglokomotiver (MY/MX/MZ/ME) have sneplov på fronterne, og det kan være besværligt at montere.

Fordele:

Den væsentligste: Stort udbud af færdigt materiel, både det rullende og tilbehøret. Signalerne er moderne. Man undgår at bygge armsignaler.

Mange typer lokomotiver og vogne findes sideløbende i to design (vinrød og rød/sort). Det giver afveksling og mulighed for mange lokomotiver, uden at samme lokomotivnummer gentages.

Køres fra 1974-1982 kan lokomotiver anvendes uden at montere sneplov på fronterne, således som de foreligger i industriudgaverne.

Stort udbud af løsdele til ombygning.

Et sidste råd: LIMA er - så vidt vi er orienteret — overtaget af Rivarossi, men det er risikabelt at løbe an på, at man fortsætter udgivelsen af danske modeller. Derfor bør man se at få fat i LIMAs vogne og lokomotiver, før det er for sent... om ikke andet, så for at have det på lager til senere ombygning m.v. Som brugttog bliver enhederne rimeligvis dyre.

Skematisk oversigt

Følgende lille skema er en oversigt over DSBs type personvognsmateriel i en del af perioden. Oversigten beskæftiger sig mest med designmalet materiel, men der kørte også meget »brunt« i perioden. DSB inddelte materiellet i to hovedgrupper: Fjern og nær. Disse blev underinddelt i gruppe I, der udgjorde det mest moderne materiel, gruppe II, som var lidt ældre, og endelig gruppe III, der var det ældste. Gruppe I og II var flydende, idet man ofte anvendte gruppe II-vogne i gruppe I. Sovevogne er ikke medtaget i denne omgang.

Så mange var der

Oversigt over DSB personvognsmateriel i epoke IV (begrænset antal år)

Vognstype		1977	1979	1981	1983	1985	1987	1988
Gruppe I:								
Vogne med 1. klasse/Fjern								
Sidegang	A	25	25	25	25	25	25	25
	Ag	12	12	12	12	8	8	8
	AB	20	20	20	20	19	19	19
	ABg	62	61	40	40	38	30	27
Storrum/Fjern	Af	-	-	-	-	10	10	10
Storrum/Nær	An	14	14	14	14	14	14	14
Gruppe I:								
Vogne med 2. klasse/Fjern								
Sidegang	B	169	169	203	204	204	204	203
Sidegang m/kiosk	Bk	34	34	33	33	33	33	33
Sidegang m/rejsegodsrum	BD	21	21	21	21	21	17	17
Sidegang m/liggekupeer	Bgc	13	13	13	12	10	-	-
Storrum	Bf	20	20	20	20	20	20	20
Gruppe II/Fjern:								
Sidegang	Bg	86	85	85	79	65	44	38
	Bgh	41	41	41	31	-	-	-
Sidegang m/rejsegodsrum	BDg	5	5	5	5	5	-	-
Gruppe II/Nær:								
Storrum	Bfh	10	10	10	10	-	-	-
Gruppe I/Nær:								
Storrum	Bn	171	178	229	257	267	243	243
	Bno	10	10	10	10	-	-	-
Storrum/Styrevogne	Bns	45	45	52	67	65	63	63
Gruppe III/Nær:								
Styrevogne	Bhs	10	10	10	-	-	-	-
	Cls	17	16	-	-	-	-	-
Vogngruppe III:								
Vogne til lokaltrafik	Bhl	5	5	5	5	-	-	-
	Cl	70	-	-	-	-	-	-
	Cll	31	10	10	5	-	-	-
	Cle	26	16	7	-	-	-	-

Anm.: Dertil kommer desuden en del vogne af forskellige litra, f.eks. ABh, ABhl, Bjh, Bah, Bv, BDh m.fl., der er udeladt af pladshensyn. Dem vender vi tilbage til.

I kommende numre bringer vi skema over trækraft, post- og godsvogne fra epoke IV samt forslag til forbedringer af industrimateriel.

DR. INGRID

...en DSB jernbanefærgen fra 50'erne

*Tekst og fotos af
Erik Stensgaard Madsen, Hvidovre*

I LOKOMOTIVET nr. 28 bragte vi en appetitvækker m.h.t. til færgenbygning. Det var et foto af DSB-færgen DRONNING INGRID, bygget i skala 1:85 af Erik Madsen.

På de følgende sider fortæller Erik, hvordan har bygget denne flotte model ved at kommentere egne billeder. Først lidt generelt om færgenbygningen.

En arbejdende færgen

Det har taget 3 1/2 år at bygge færgen, og der er medgået ca. 1000 byggetimer, heri medregnet to komplette færgenlejer og et billeje. Alle færgenlejer virker med el-motor som drivkraft.

I virkeligheden er færgen 110 m lang i vandlinjen, hvilket svarer til 129 cm i skala 1:85.

Færgens bovport hæves og sænkes ved hjælp af et elektrisk spil, og da modellen er bygget som vandliniemodel, »glider« den på fire hjul ved hjælp af en indbygget elmotor.

Den kan skilles ad lige under vogndækket, så der kan monteres en sejlede underdel, f.eks. radiostyret, hvis dette ønskes.

Der er monteret 6V lys på hele færgen, ialt 30 pærer. Lyset er indlagt på vogndæk, i saloner, i kahytter, på kommandobro samt projektører på agterstavnen.

Naturligvis er der monteret inventar. I alt ca. 250 stole, 75 borde, diverse sofaer og skabe døre, trapper m.v.

Færgen er bygget som den så ud ved leveringen til DSB i 1951. I dag ligger den i Københavns havn som museums- og TV-skib under navnet Sjælland. Det er derfor en god model at bygge, idet man selv kan tage fotos fra forbilledet og således få alle detaljer med, hvilket jeg selv har gjort.

Hertil har jeg brugt en tegning i skala 1:100 fra Model & Hobby i Frederiksborggade, København, der har specialtegnet denne flotte model i meget overskuelig streg med spanterids og alle dæk,

incl. vogndæk m.v.. Denne tegning er der lavet en større kopi af i skala 1:85 som skibet er bygget efter. Som supplement er anvendt nogle originale tegninger af færgen Sjælland fra »Signalposten« for mange år siden. Af hensyn til fritrumsprofilen er modellen bygget i skala 1:85, og loftshøjden på vogndækket er hævet 10 mm, da mange H0-modeltøjer ikke overholder fritrumsprofilen i højden.

Færgen er opbygget indefra med alle dæk og skillemur og vægge anbragt først. Vogndæk med spor og sporudfletning, ledninger og dækplanker bygges først. Dækket er fremstillet af 3 lag 1 mm krydsfiner, mørkbejdet i egetræsfarve. De sorte asfaltkanter er streget nøjagtigt på med sort blækpen. Dækket bejseds 2 gange inden opstregning af dæksplanker. Til sidst gives det 2 gange mat lak. Forsøg med farveprøver, inden du starter.

Alle dæk er fremstillet af 2 mm krydsfiner og alle lodrette sider er lavet af 1 mm krydsfiner. Yderbeklædningen af færgen er ligeledes af 1 mm 3-lags-finer.

Vinduer og døre er mejslet ud med små hobby stemmejern og en Stanley hobbykniv.

Alle 1 mm krydsfinerplader er skåret ud med Stanleykniv og en stållineal – det er en mere nøjagtig metode end at save dem ud.

Til nogle ting, f.eks. skorstenene, er der anvendt 1 mm hvide plasticplader. De kan sagtens limes sammen med krydsfiner ved hjælp af kontaktlim. Maling: Al krydsfiner er malet 3–4 gange, og derefter let slebet med vandslibepapir nr. 400. Efter hver slibning er kontrolspartlet. Det kan ikke siges for tit, at en flot model kan ødelægges ved at sjuke med bemalingen. Derfor: Mal modellen omhyggeligt, og mal de fleste dele inden montering. Det var i korthed lidt om modellen. Skulle jeg beskrive hele byggeprocessen, ville det fylde en hel bog.

Derfor lidt billeder som appetitvækker.

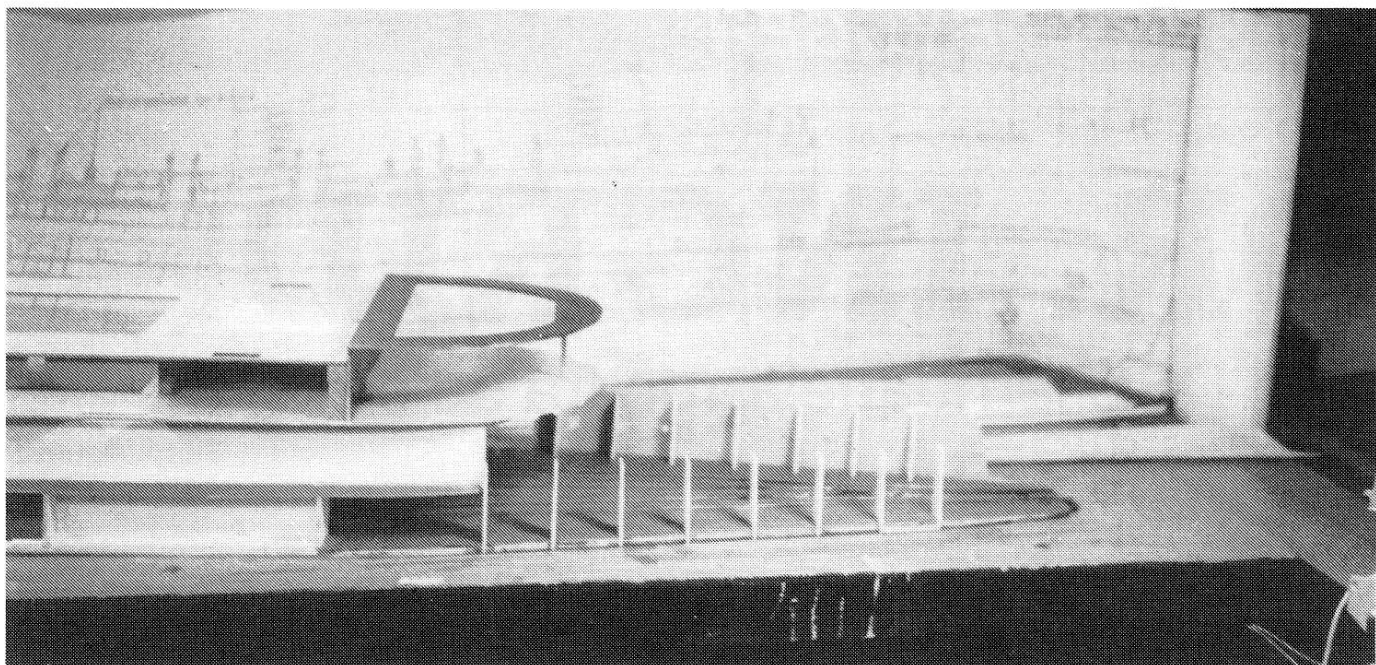
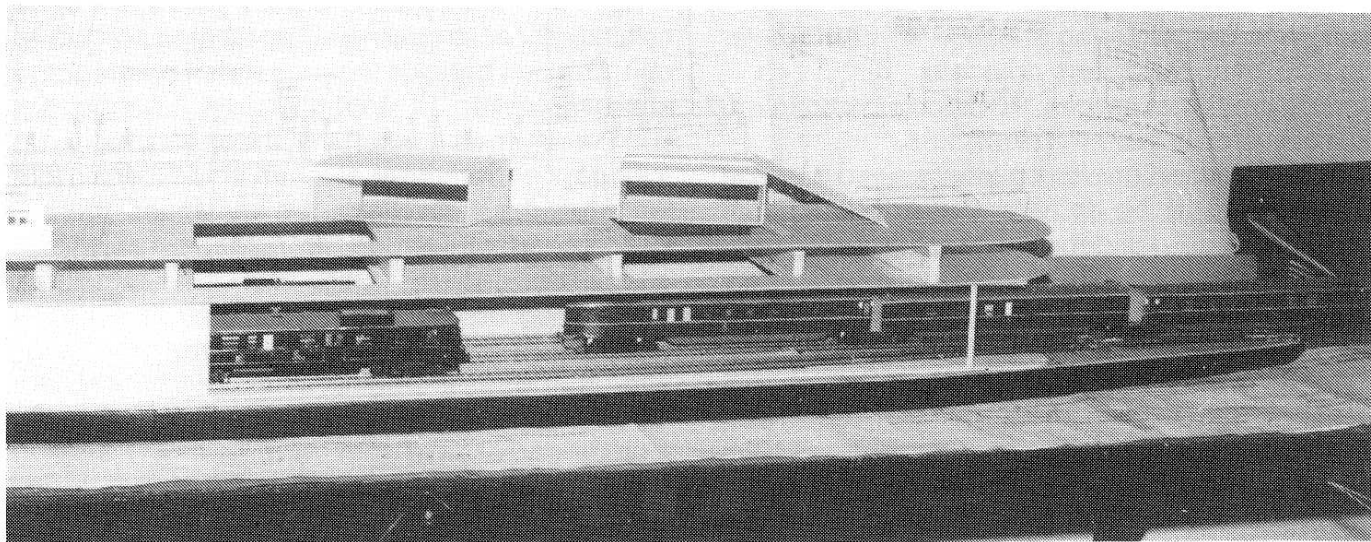


Foto 1)

Dronning Ingrid under bygning: Her ses forstavn med spanter rejst. I baggrunden den flotte tegning af færgen fra Model&Hobby.

Foto 2)

Her en »prøvekørsel» med rullende materiel. På vogndækket det røde lyntog fra 1935 litra MS samt den dobbelte motorvogn MK-FK. Bemærk broklappen under MS yderst til højre. De to kasser på øverste dæk er salonerne. De kan tages op, så man kan se ind i dem og ned på vogndækket.



DEADLINE FOR LOKOMOTIVET NR. 31

(Udkommer ultimo februar 1993)

Annoncer: 9. januar 1993

Tekst: 31. december 1992

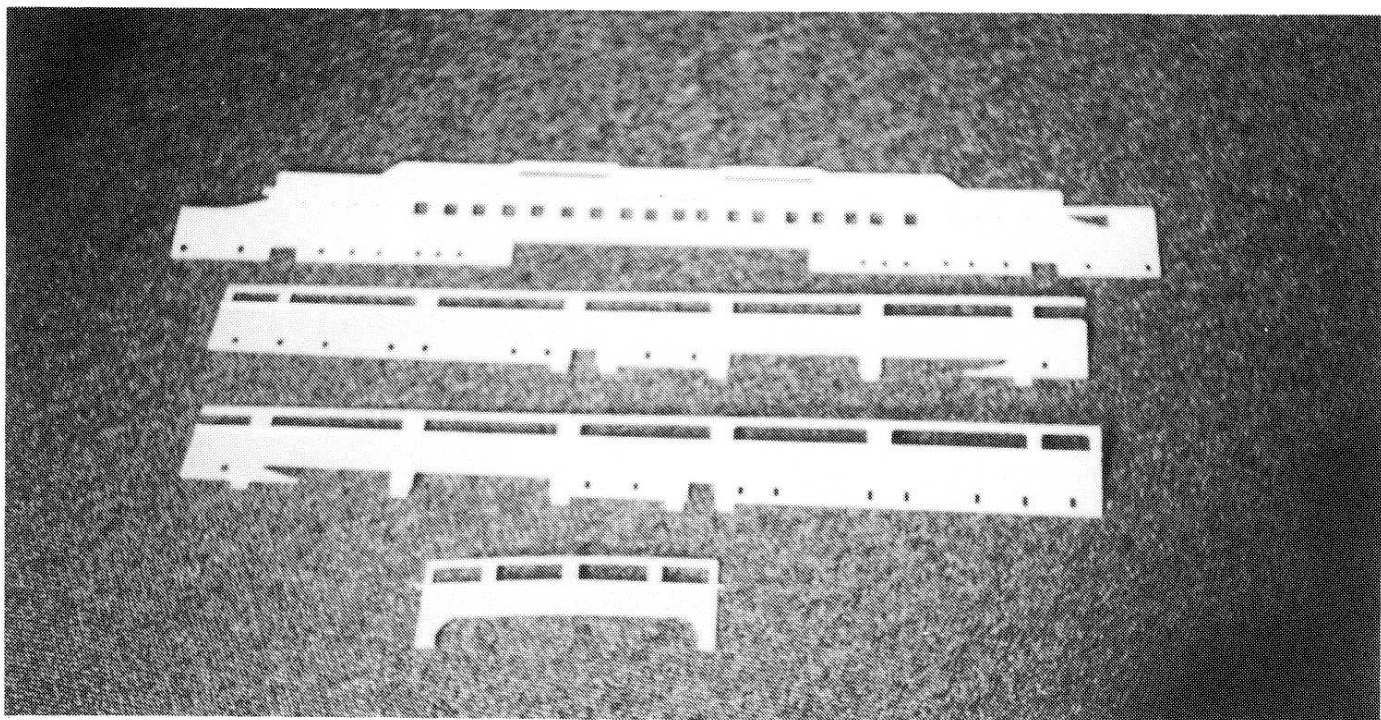
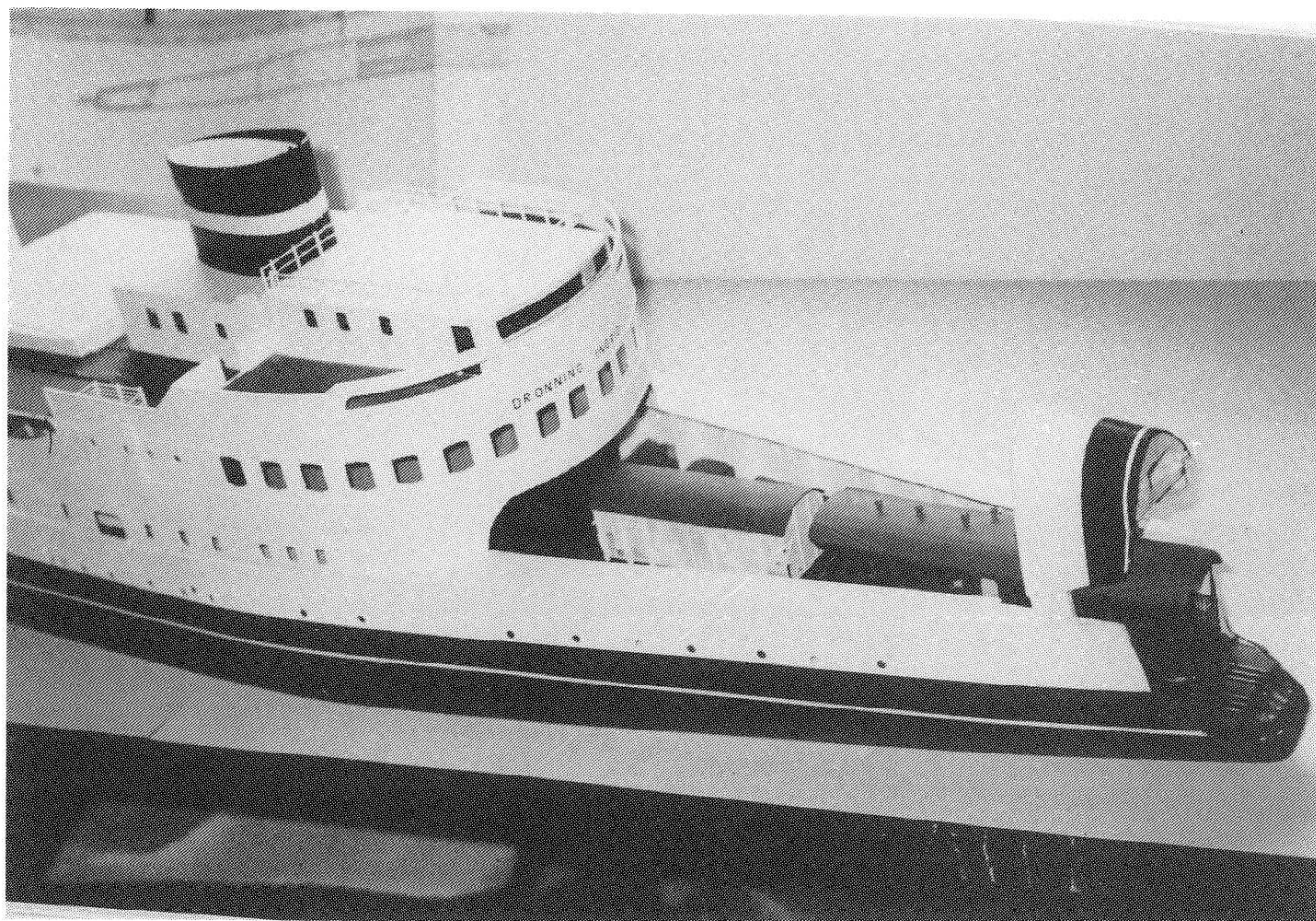


Foto 3)

Her ses forstavn og sidestykker samt agterstykke til færgen. De er færdigmalede. På bagsiden er delene mahognifarvede. Endvidere er vinduesglasfiber monteret.

Foto 4)

Her ses det delvis færdige forskib med vogndæk og spor. En hvid vogn IAL og togførervogn litra CU er prøveanbragt.



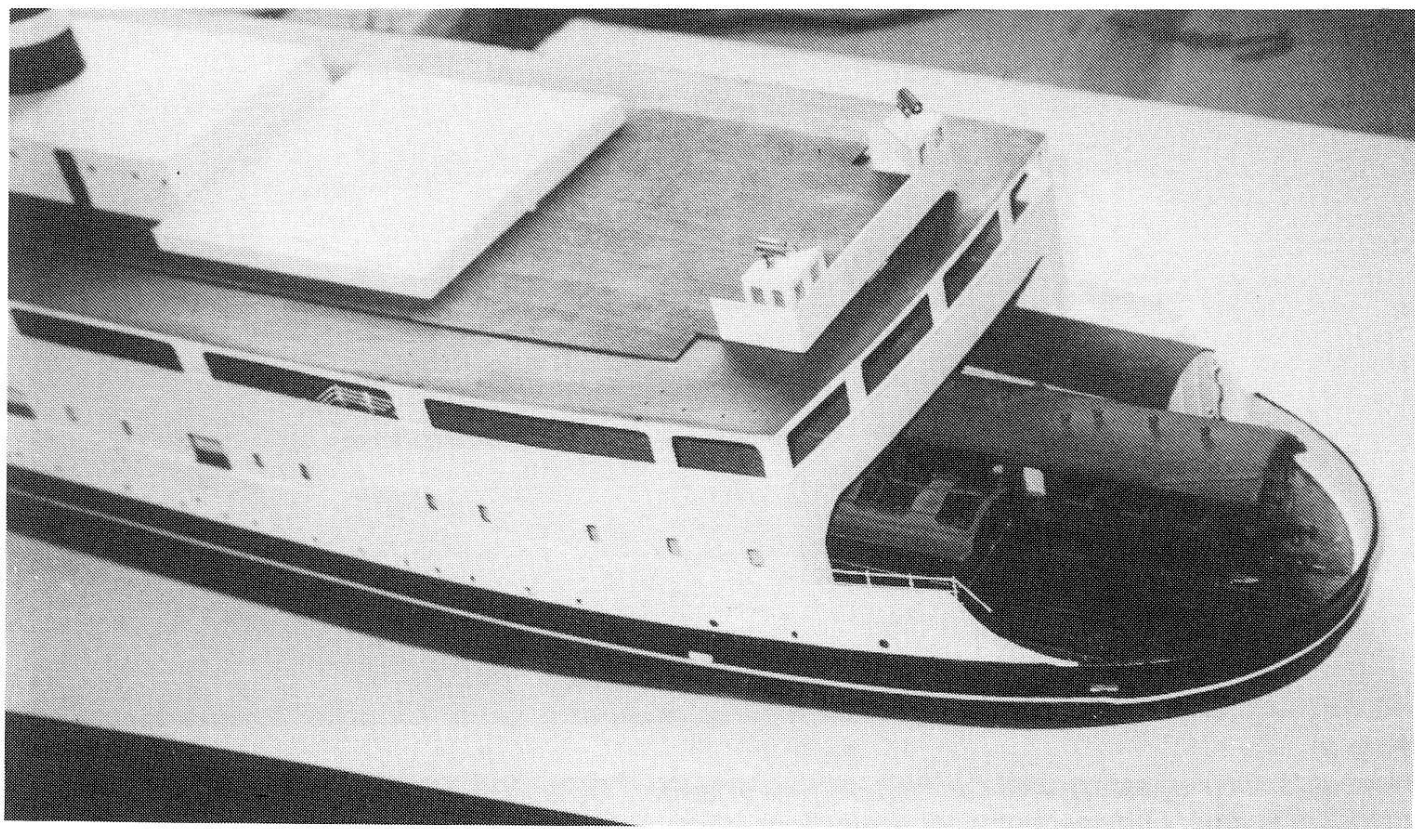


Foto 5)
Her det delvis færdige agterskib med tog ombord.

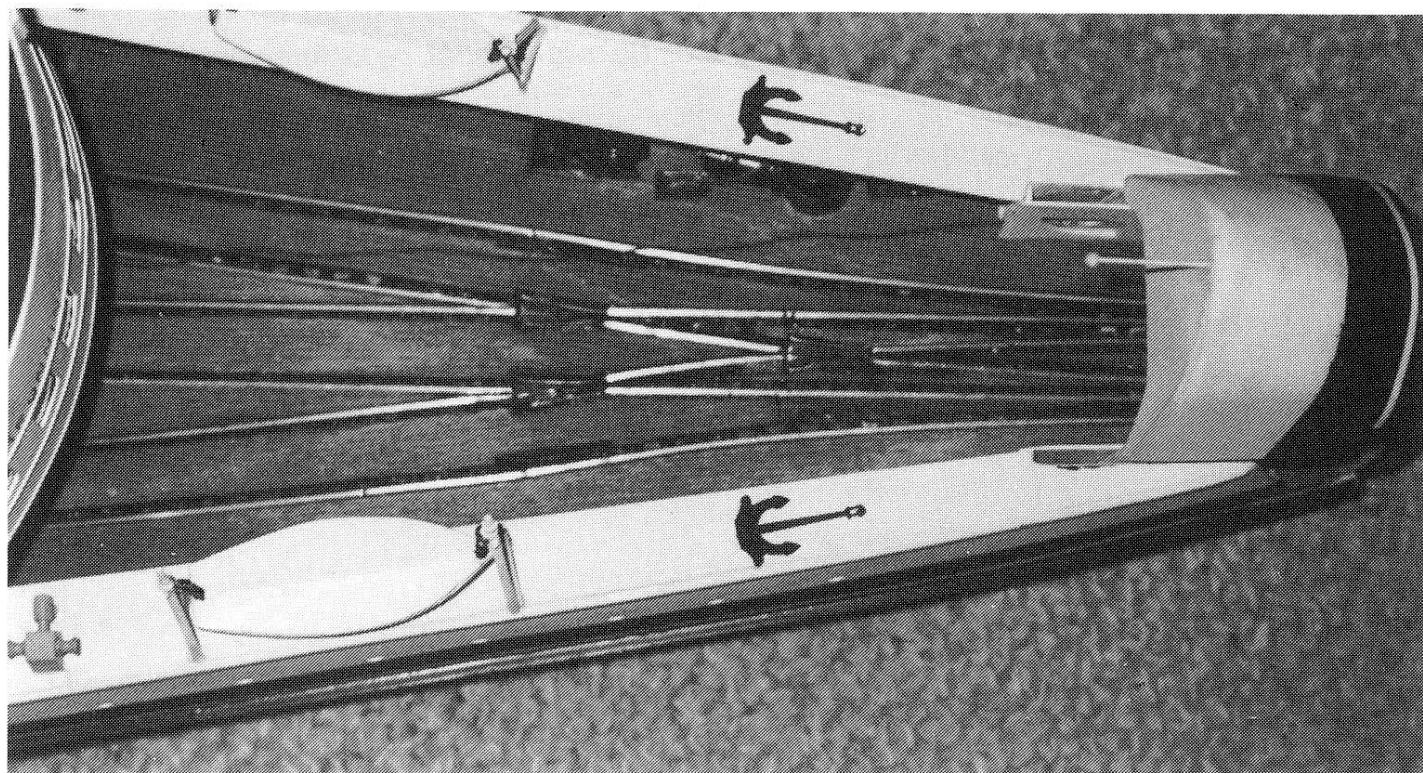


Foto 6)
Forskib med hævet bovport. Bemærk vogndæk med skinneudfletning og de tre tungespidsler.

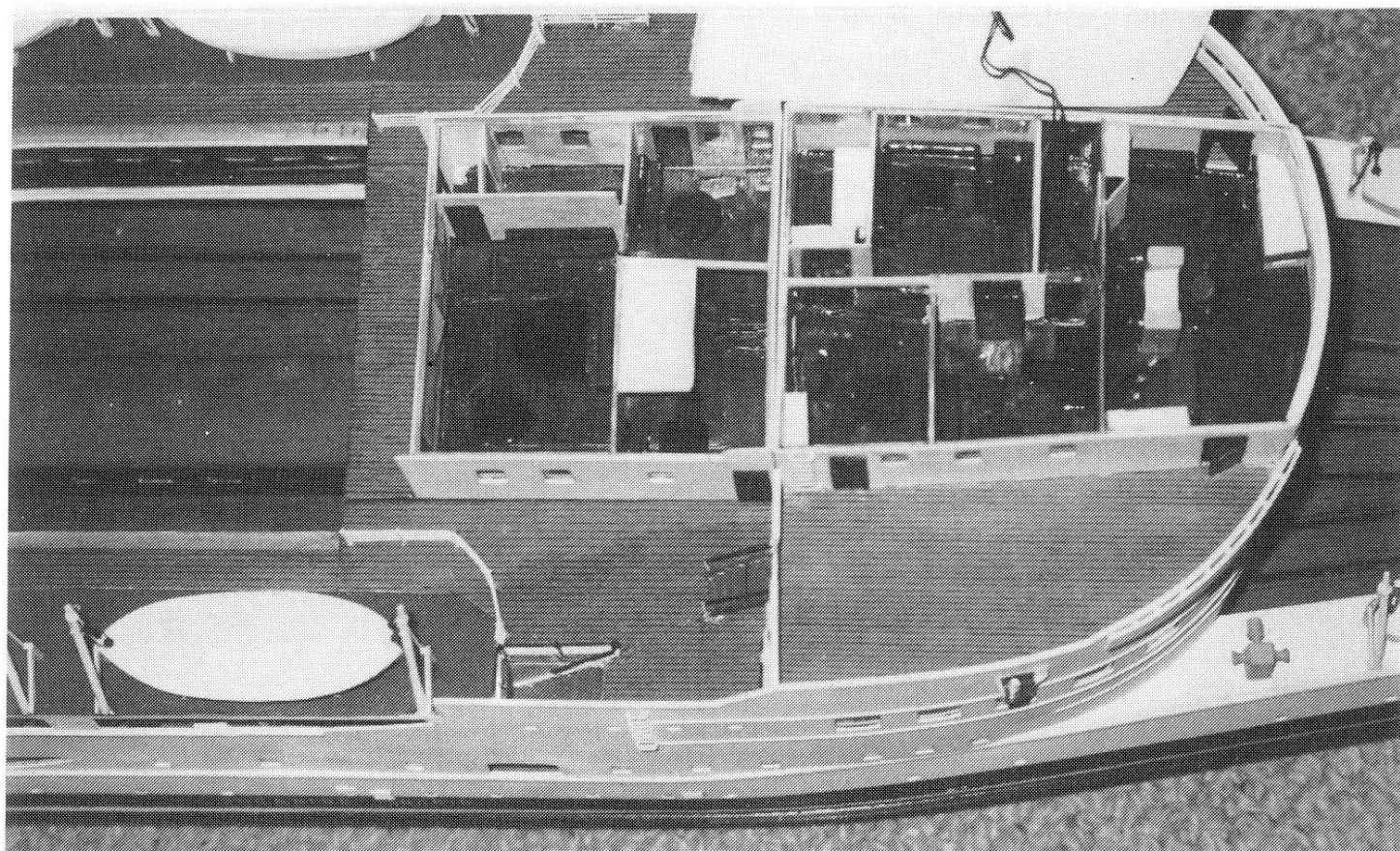


Foto 7)

Her er salonen fjernet, så vi kan se ned på vogn-dækkene. Midtfor ses Kong Christian d. IXs kahyt. Derefter telegraf og kaptajnens kahyt samt forrest styrehus.

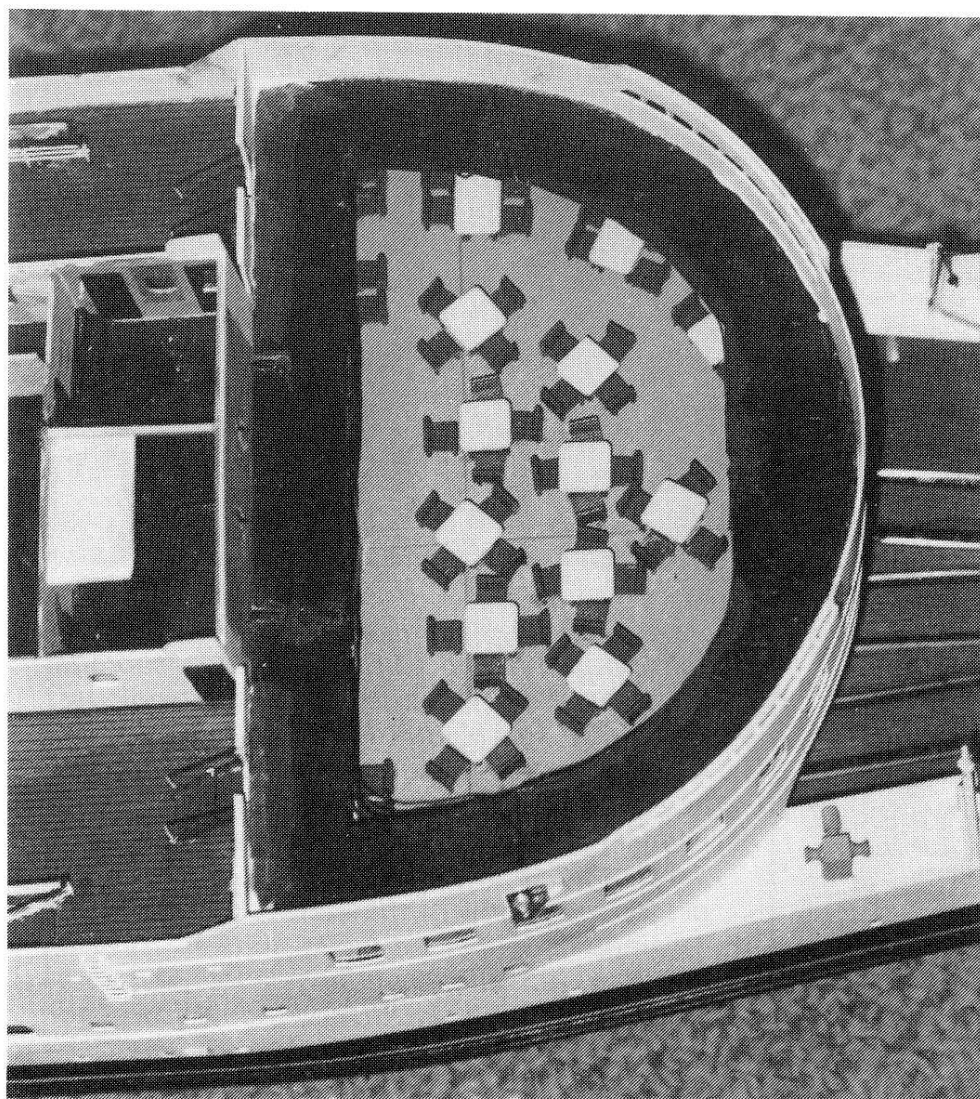


Foto 8)

Her er kommandobroen aftaget, så man kan se ned i forskibs salon.

Dronning Ingrid i havn med bovport åben. Den »sorte ENGLÆNDER« kører ombord.

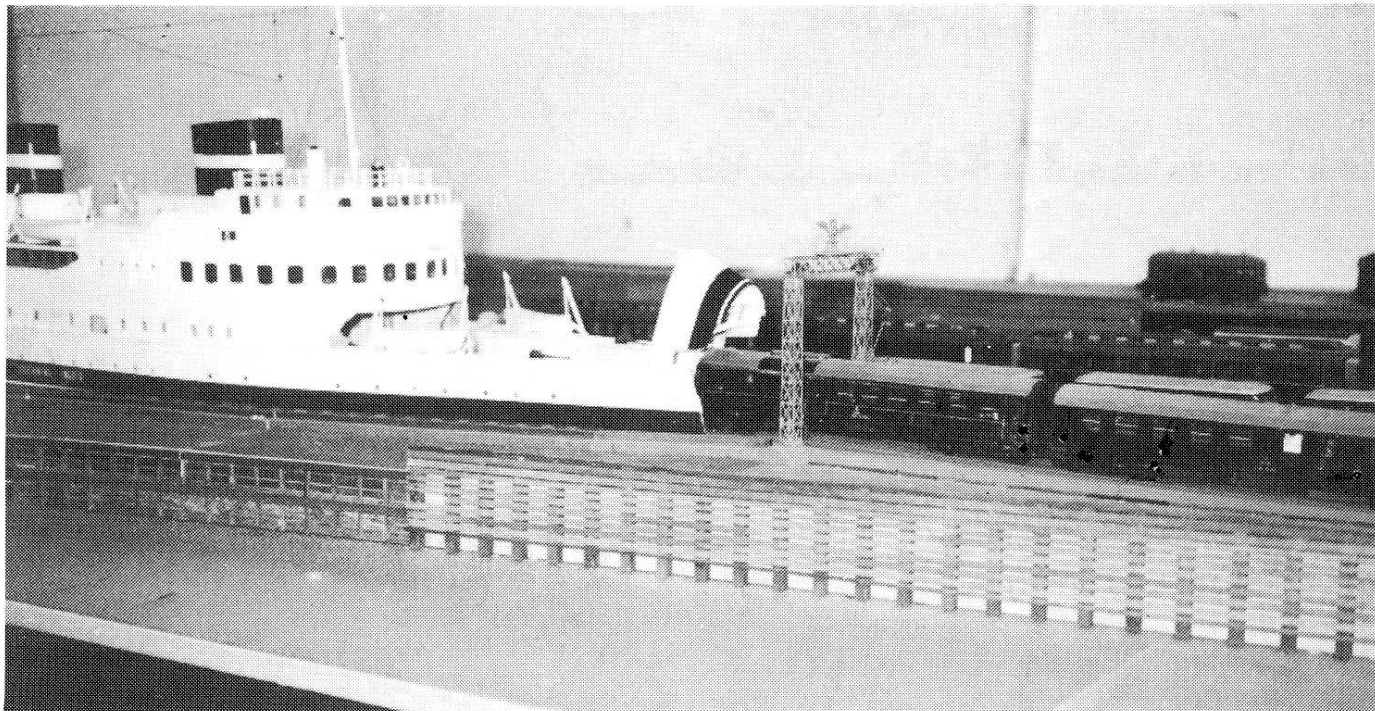
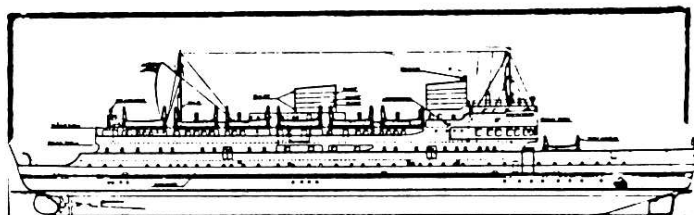


Foto 9)

Et kik ind på det færdige vogndæk. Bemærk sidegangen med trappe op til dæk.



tegninger til 50' materiel
tråd - rør - folier
netværk - plastplader - profiler
aeroplanfinér - lister - balsa
modelleringsmaterialer
silicone til fremstilling af
støbeforme - modelstøbemetall
modelfigurer N-HO-O-1 umalede
færgen m/f Dr. Ingrid (nu Sjælland)
tegningsæt med udtegnede spanterids
til direkte overførsel og udskæring
kr. 150.00

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23

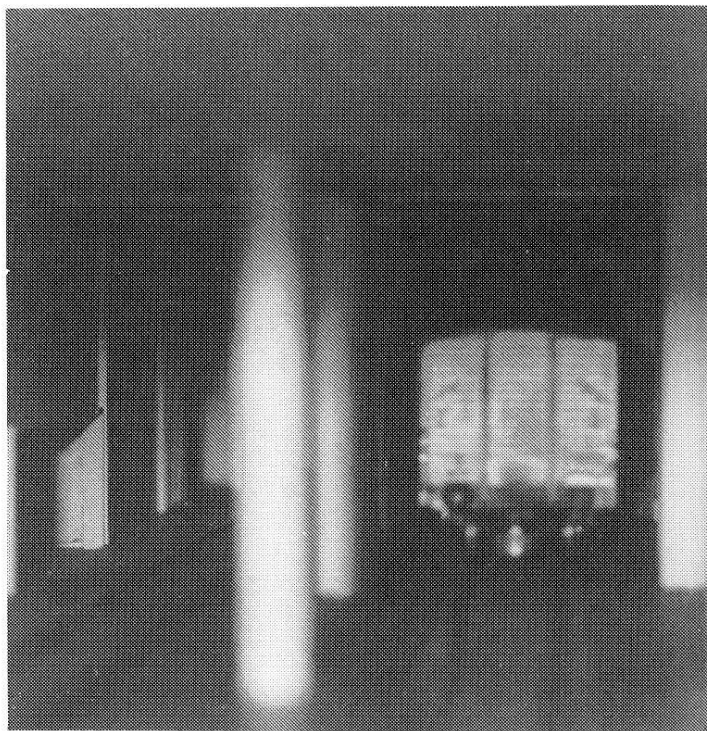
1360 København K

telf. 33 14 30 10

forretningstid kl. 13 - 17

lørdag kl. 10 - 12

ONSDAG LUKKET!



Den omtalte byggetegning af »Dronning Ingrid« kan købes hos Model & Hobby, Frederiksborggade i København. Den består af 2 store tegninger i skala 1:100, som Model & Hobby har specialtegnet komplet med spanterids i meget tydelig streg. Prisen er kr. 150,- plus porto kr. 20,-. Model & Hobby sender gerne tegninger til interesserede over hele landet. Forsendelsen sker i paprør, således at tegningerne ikke lider overlast. Redaktionen har set tegningerne. Anbefales på det bedste. Bestilles ved at indsende beløbet på giro-nr. 3073521 MODEL&HOBBY, Frederiksborggade 23, 1360 København K, og anføre »Dr. Ingrid« på talon til modtager.

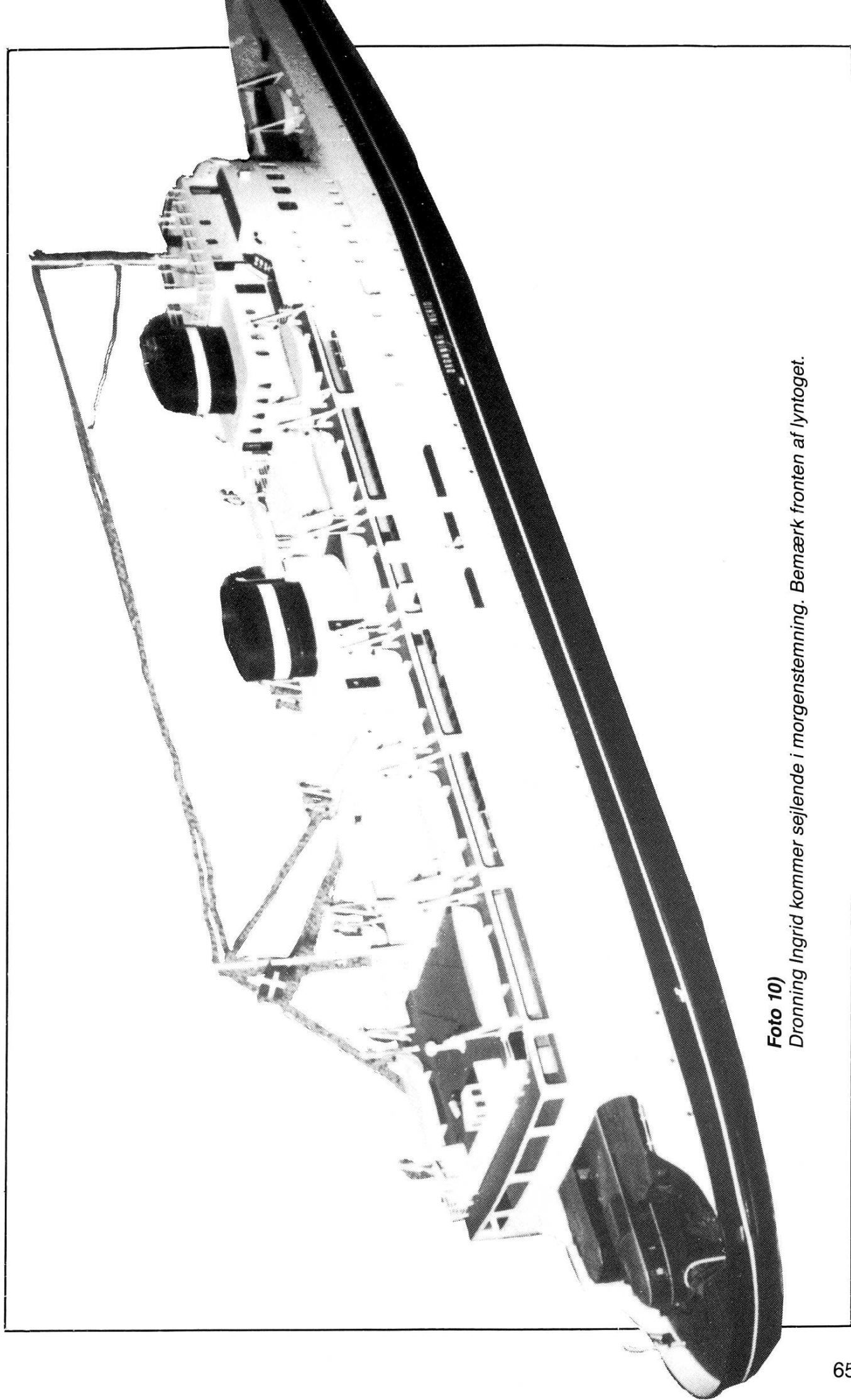


Foto 10)
Dronning Ingrid kommer sejlene i morgenstemning. Bemærk fronten af lyntoget.

ARNOLDS HJØRNE

SPOR-N MO

Af Flemming Meisner

Endelig kom der dansk trækraft på markedet. Det har producenten i Tikøb sørget for.

Vi har prøvebygget en »Tikøb« spor-N MO-vogn, og vil her komme med vort forslag til samling. Byggesættet leveres i en emballeret plasticpose. Det mener jeg, fabrikanten godt kunne gøre noget mere ud af, fordi selve materialet, byggesættet er lavet af, er meget blødt, og derfor ikke tåler de store belastninger.

Forarbejde

Inden du begynder at samle sættet, skal alle grater fjernes, og derefter tilfiles alle åbninger.

Hold et sidestykke og front sammen, og se hvorledes det passer sammen i hjørnet, (det gøres med alle sidestykker). Hvis det ikke passer helt sammen i hjørnerne, må du file lidt af, så det kommer til at passe nøjagtigt sammen. Dette er en *vigtig* sammenpasning. Hvis ikke det passer, kommer MO-vognen til at syne skæv.

Ligeledes skal man være opmærksom på, at siderne er rette, (der, hvor det kræves), så de ikke bugter sig i bakkedal. Skulle de være skæve, så læg siderne på f.eks. en stållineal, og tryk dem mod linealen med fingrene.

Enderne af siderne (hvor de danner skrå side ved førerhuset) skal have en ganske bestemt vinkel. Sørg endelig for at vinklen passer; efterprøv ved at lægge MO-siden på tegningen.

Inden du begynder at lime siderne sammen (dette gælder i øvrigt alle delene), skal de rengøres, d.v.s. gøres fri for talkum og håndfedt. Brug et effektivt affedtningsmiddel, f.eks. midler fra elektronikbranchen (MEGA-LIT).

Samling

Til limning valgte jeg en 2-komponent-lim. Når sidestykkerne limes sammen, skal de anbringes på noget plant. På samme måde lægges overkanten af siden op til noget »ret«. Siderne: Pas på de bliver sat rigtigt sammen, se evt. tegning. Herefter limes fronterne på.

Vær meget opmærksom på (inden limen hærdner), at vognkassen ikke er skæv, eller vrider, for så bliver der problemer, når taget skal limes på.

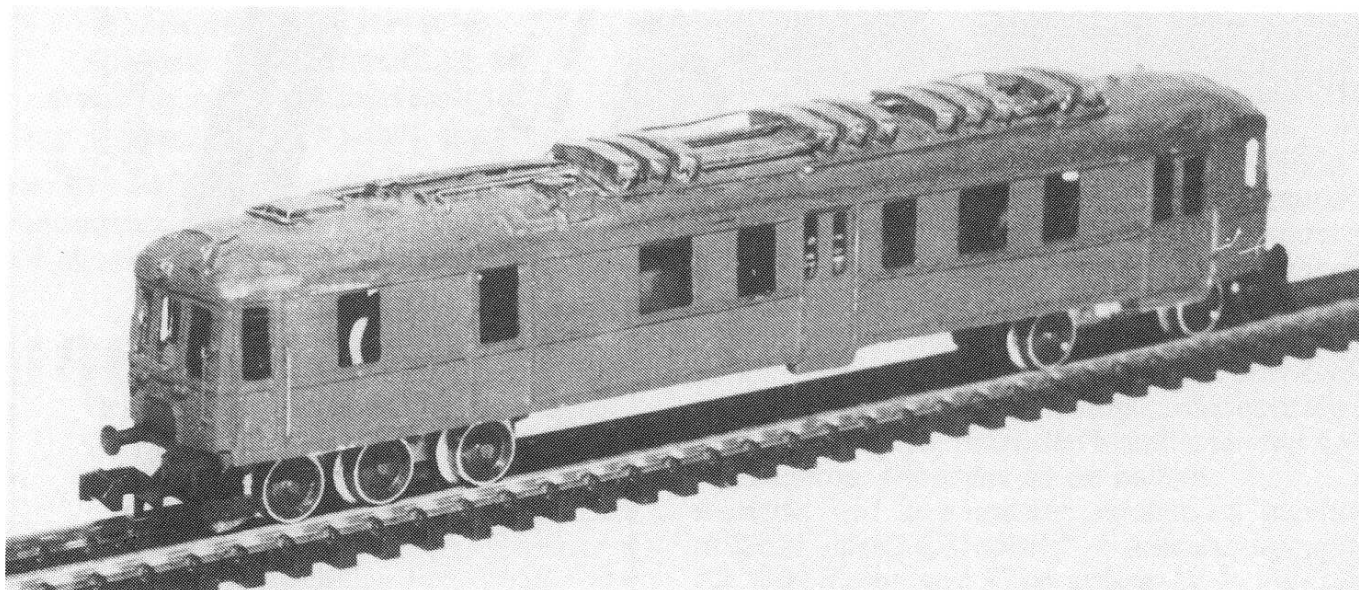
Taget

Taget passes til i længde. Tjek lige, at der ikke er støberester i tagkanten. Tilpas taget på vognkassen. Det kan være, der skal korrigeres lidt her og der. Hvis taget ligger og vipper på vognkassen, kan det skyldes, at »støbemesteren« har været for rundhåndet, og fyldt for meget materiale inde i taget.

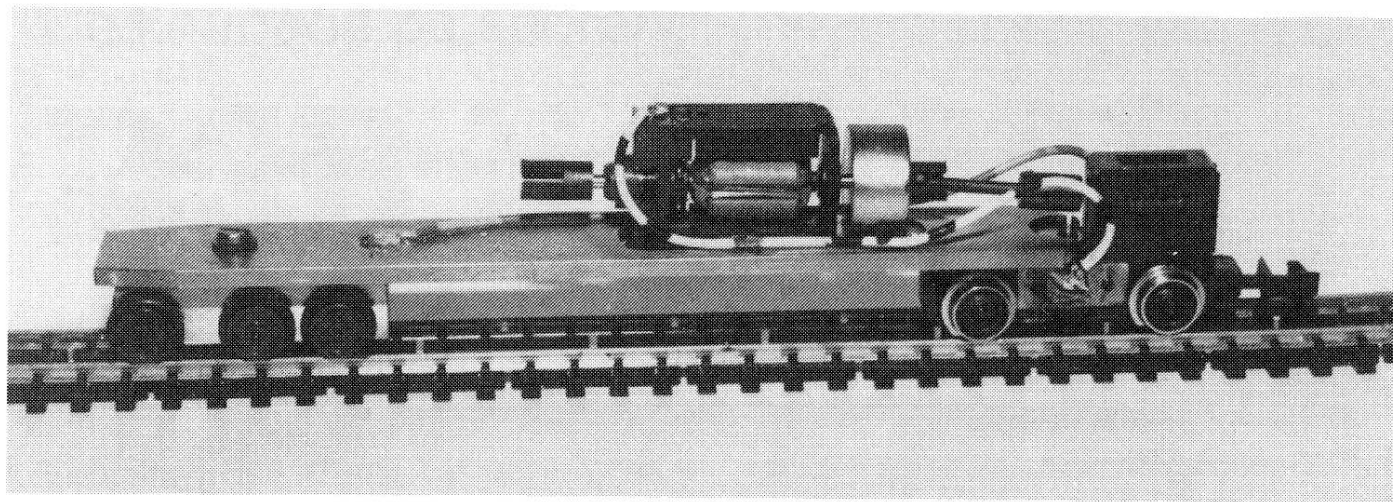
Tråden i sættet er til rørforbindelserne mellem tagkølerne. Der bores huller og tråden limes i med 2-komponent-lim.

Puffer

Hullerne bores til pufferne; vær meget omhyggelig med dette. En lille forskydning af hullerne ses meget tydelig på det færdige resultat. Hvis man ikke vil bruge søm til puffer, kan man måske finde puffer fra skrottede vogne i rodekassen.



Samlet MO-vogn minus bogiesider i skala N fra TIKØB. Modelbygger Børge Paasch, Kolding.



Undervogn

Bogierne skal have nye sider. Enten kan man nedfile de eksisterende, eller skære dem helt af. Det anbefales at skære de gamle bogiesider af, de nye limes på med 2-komponent-lim.

Batterikasser medfølger i sættet. Der er selvfølgelig mulighed for at lave nogle flere detaljer. Brug fotos som reference.

Finish og bemaling

Det kan ikke undgås, at samlingerne kan ses, så disse udspartles med din sædvanlige spartelmasse.

Inden overdelen males, skal den affedtes endnu engang.

Som grundmaling kan bruges en klar blank lak. Den bider fantastisk godt på metallet, og malingen der påføres ovenpå igen, binder ligeledes godt.

Maling til vognkasse: Humbrol nr. 20 med lidt 60-rødt. Taget skal være sølvfarvet, Humbrol-11 (eller 56-aluminium). Undervognen skal males med Humbrol 85-sort mixet med lidt 64-grå (for at den ikke syner for sort).

Der kan nu fås litreringer til MO i skala N fra »Næstved Transfers«. Spørg din hobbyforhandler.

Slutning

Det skal for god ordens skyld nævnes, at overdelen naturligvis også kan loddess sammen, og der også kan bruges en anden limtype end den her valgte.

Undervognen er et kapitel for sig selv. Der fås en udenlandsk og en dansk produceret på markedet. Jeg har anvendt en japansk model, der fås både hos OKT-modelimport og Nyboder Hobby. Denne skal man selv ændre lidt for at få en færdig model, bl.a. ved bogierne.

Skandinavisk Modeldesign, Silkeborg, kan tilbyde en næsten færdigkørende undervogn. Se anmeldelse af denne.

God fornøjelse

FM

Anmeldelse af MO-undervogn i Spor-N

fra Skandinavisk Model Design, Silkeborg

Nu er det ikke længere kun HO-kørerne, der er privilegerede med hensyn til avancerede specielt fremstillede undervogne.

Vi har afprøvet denne gedigent udførte undervogn til MO fra Skandinavisk Model Design. Den er udført i 2,0 mm messing monteret med en fin motor med et kraftigt svinghjul på 12 mm i diameter, hvilket har en afsmittende effekt på de gode køreegenskaber. Der er kardan til den 2-akslede bogie med snekketræk på begge aksler, hvoraf det ene hjul er monteret med friktionsring. Bogierne er ligeledes udført i messing. Trækbogien er forsynet med standardkobling, mens den tre akslede bogie er forsynet med koblingskulisse.

Modellen er forberedt til Tikøbs MO-overdel, hvortil den passer med minimale tilføjelser. Køreegenskaberne er gode og hastigheden svarer fint til »MO-hastighed«. Løbeegenskaberne er fine, både stræknings- og rangermæssigt.

Alt i alt en undervogn vi varmt kan anbefale Arnold's fans.

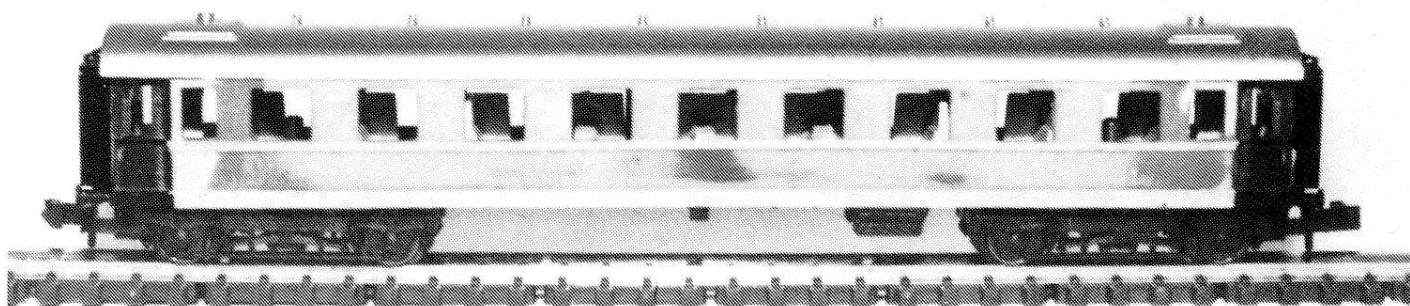
PTL

DSBs CB- og CC vogn

Af Flemming Meisner

Valget faldt endnu engang på industrimateriel fra MINITRIX, der fortsat har de »for korte« ældre personvognsmodeller.

Vognen vi skal bruge som »grundmodel« har kat.-nr. 13 306, og den anden, der skal bruges, har kat.-nr. 13 009 (eller en tilsvarende). Jeg må nok erkende, at det bliver måske lidt dyrt at bygge en CB-vogn, fordi der skal to vogne til. Men til gengæld får du en meget flot og 100% korrekt vogn, så det er måske endda til at leve med.



Undervognen

Grundmodellen (den med harmonikaer) adskilles således: Taget er klipset på; få det til at slippe i hver side, herefter kan vinduerne lirkes ud, også i gavlene. Selve vognkassen er også klipset på undervognen, men pas på du ikke knækker nogle af tappene, når de to ting skal skilles fra hverandre. Vinduesinddelingen på vognsiden er helt forkert. De vinduer der er imellem toiletvinduerne, har ikke den rigtige indbyrdes afstand, men det har vinduerne derimod på den anden vogn. På grundmodellen skæres vognsiderne ud. Der skæres imellem toilet og første vindue i hver ende. Sørg endelig for at skære vinkelret; det letter arbejdet senere. Der skæres også langs vognside ved bunden, hvorefter den udskåret vognside er fri.

Der måles nu, hvor stort et stykke vognside, der skal skæres ud af den »anden« vogn (13 009). Skær det ikke for lille, tilfil hellere bagefter. Når begge sider er skåret ud og tilpasset, er de klar til at lime i, men tjek først at vognsiden ikke ligesom »falder ind« i vognkassen. Gør den det, skal der limes en meget tynd strips på vognsiden for neden, så vognsiden bliver tykkere, der hvor den limes på bunden. Passer alt, så lim siderne i.

Efter hærkning af limen, spartles samlingerne og slibes med ekstremt fint sandpapir. Det tilrådes at gøre meget ud af dette spartle/slibe arbejde, for ellers skinner det igennem malingen på det færdige resultat.

Vogngavlene

Gavlene renses for stiger og andet tysk udstyr, men *ikke* for de lodrette jern, ej heller døren. Slib godt efter så gavlene er helt fri for ujævnheder. »Glasset« til gavlvinduerne skæres ud enkeltvis, hvorefter der limes glas i de *to yderste* vinduer i hver ende. Nu kan de i limede gavlvinduer tilspartles og der slibes godt efter.

Undervognen

For neden på undervognssiderne stikker de tyske tværkonsoller frem. Uden på disse skal limes en

forstærkningsliste i hele vognsiden længde. Pas på ikke at lime forstærkningen på vognsiden, da du så ikke kan skille vognkasse fra undervogn. Ligeledes skal der limes en forstærkningsliste under vinduerne. Ang. forstærkningslisterne, se artiklen om Bg vognen i LOKOMOTIVET nr. 25. Undervogns detaljer kan yderligere laves efter eget ønske.

Grundmodellens bogier er ikke de rigtige danske. Disse kan ligeledes efter ønske udskiftes med Tikkøbs danske 3 meter bogier.

Taget

Industritaget se rimelig godt ud, der er kun nogle små fremspring i hver ende og ved den ene side af vandkasselågene. Disse dele files/skæres væk, så *kun* vandkasselågene og wendlerventilerne er tilbage. Dog bør der monteres to toiletventiler. Disse kan laves af knapnåle.

Vinduesglas og midtersprosse til vinduerne, se i ovennævnte Bg artikel.

CC-vogn

CC-vogne er det også muligt at fremstille af nævnte grundmodeller. De mest synlige forskelle på CB og CC er kun taget og undervognen.

Taget på CC har sikker. Disse kan laves ved at optegne nogle streger, evt med blyant.

Midt på taget limes en forstærkningsliste, hvor kuck-kuck ventiler pålimes. Kuck-kuck fremstilles af HO-Service, Sdr. Felding. Se igen Bg-artiklen.

Bemaling

DSBs CB- og CC-vogne: Se artiklen om DSB-farver i dette nummer.

Lollandsbanens CB-vogne:

Vognkasse: Humbrol nr. 82-orange

Undervogn: Humbrol nr. 127-grå

Tag : Humbrol nr. 130-satinhvid

God fornøjelse.

De knagede på sporene: _____

DSB litra MIR

...træmotorvogne i en depressionstid

Af Steffen Dresler

I slutningen af 20'erne var udviklingen af dieselmotoren så langt fremme, at man turde vove forsøget og anskaffe store diesel-elektriske motorvogne.

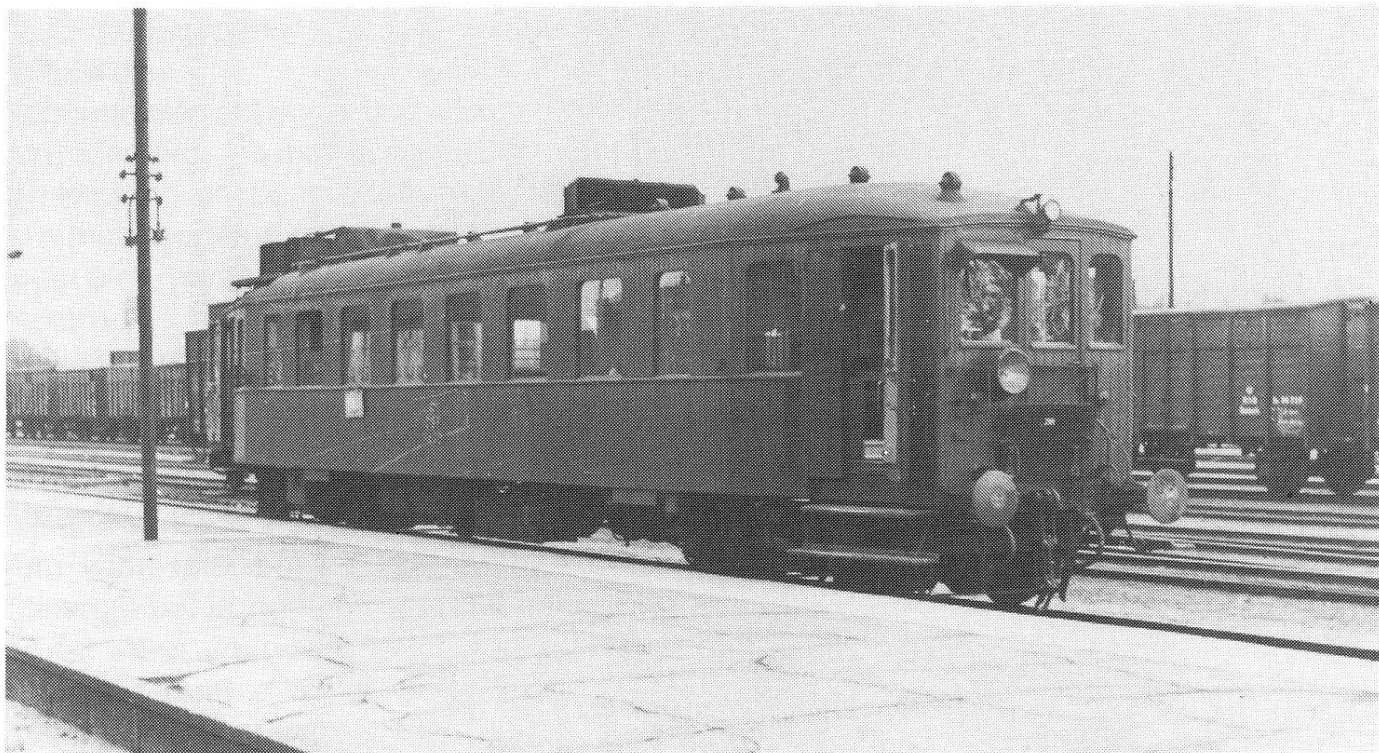
DSB og privatbanerne havde indtil da, måtte nøjes med mindre motorvogne med benzinmotorer og med mekanisk overføring bygget hos TRIANGEL i Odense.

FRICHS A/S i Århus var begyndt at udvikle dieselmotorer til jernbanedrift. Problemerne med dieselmotorerne var, at de ikke som skibsmotorer, var langsomtgående med et konstant omdrejningstal, men skulle arbejde under flere forskellige omdrejningstal og

med en stor belastning hele tiden. Det næste problem var vægten, da fordelene ved en sådan motor næsten blev opvejet af den forholdsmæssige store vægt i forhold til en benzinmotor.

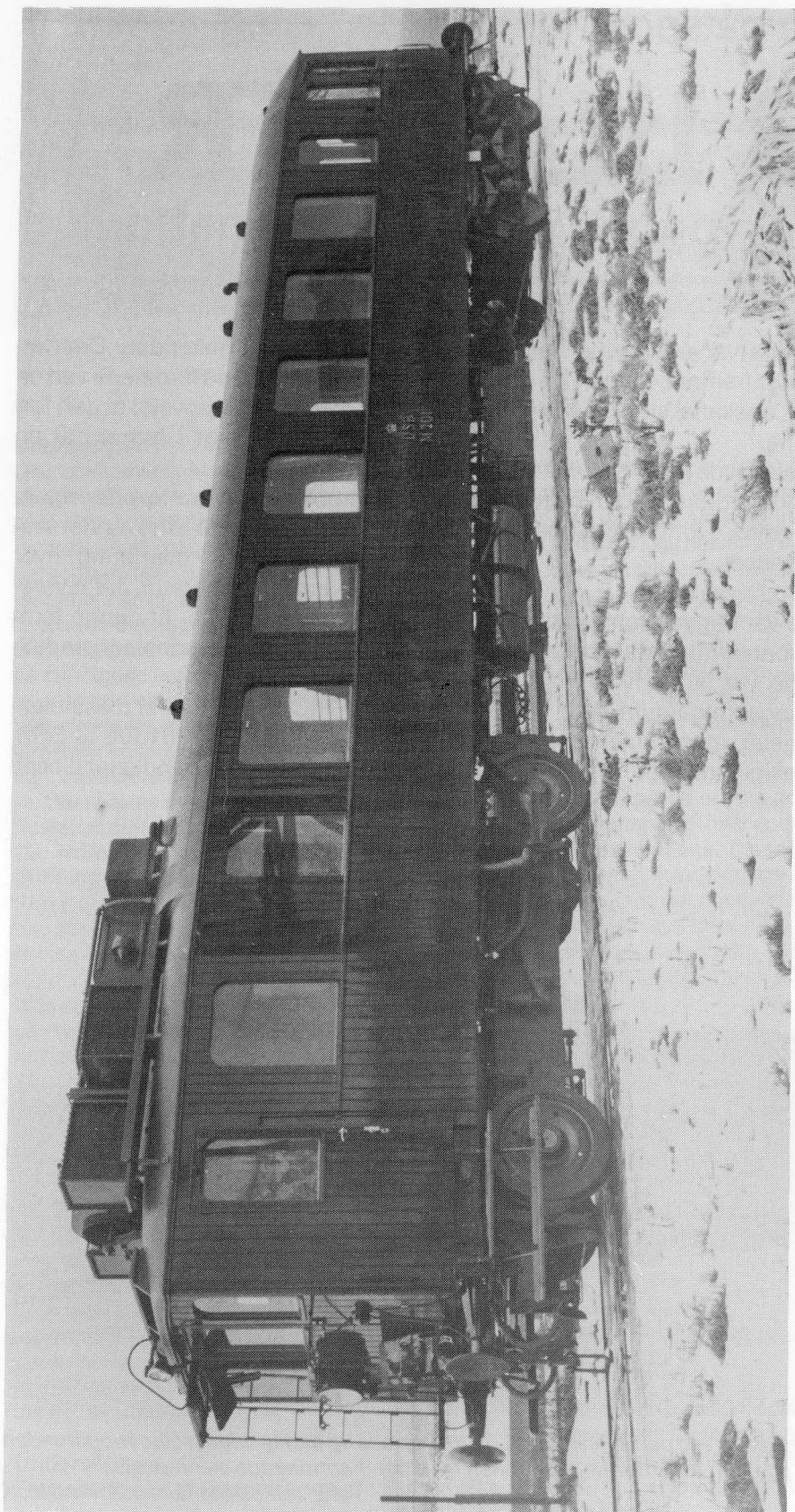
Det næste problem var kraftoverføringen, men man havde i løbet af 20'erne fundet svaret i form af den elektriske overføring, hvor dieselmotoren trak en generator, der leverede strøm til banemotorerne. At denne form så også hjalp med et mere konstant omdrejningstal var kun en fordel.

I 1927 havde FRICHS udviklet et dieselelektrisk lokomotiv litra MT nr. 101-106 til DSB. Disse havde en 6-cylindret vandkølet diesel-



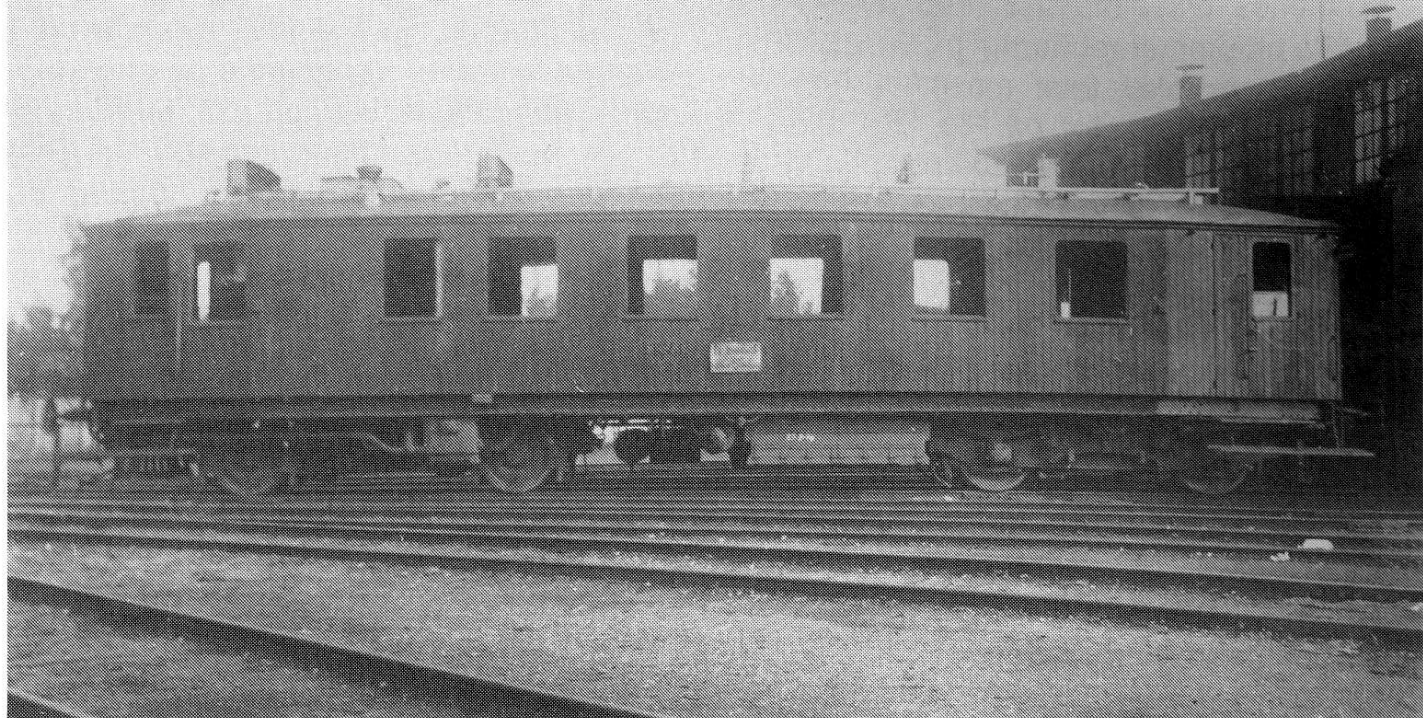
MR I LANGÅ: MR 201 afventer ved perronen i Langå, 1938. Den ses fra enden uden motor. I baggrunden utallige Q-vogne med og uden tårn. Bemærk perronen med det marmorerede stenmønster.

Foto: James Steffensen/Arkiv DMJK



Næsten færdig MR hos Frichs i Århus, 1928. Endnu mangler tagkølerne at blive monteret. Som det fremgår af billederne, havde motorvognstypen meget kompleks udstødning og ventilation på taget.

Foto: JMJK



»PRIVATBANE-MR«: I 1928 fik Troldehedebanen en motorvogn mage til DSBs litra MR, dog i kortere udgave. Bortset fra det manglende køle- og ventilationsudstyr, ligner den til forveksling sin søster hos DSB. Fotoet er – så vidt vides – det eneste kendte af motorvognen, og er taget umiddelbart efter 2. Verdenskrig. Foto: P.-E. Harby/Arkiv: Guldbæk, Skødstrup

motor med kompressor, således at den ydede 230 HK ved 525 o/min.

Med dette koncept ønskede man at udvikle en motorvogn med dieselmotor, der dels skulle have bedre trækraft end tilsvarende benzinmotorvogne, og dels være mere driftssikker.

Vognene blev opbygget traditionelt på en solid undervogn, en motorbogie med motor og dynamo og en banemotorbogie. Vognkassen blev bygget af træ (listebeklædt), og på taget blev monteret køleelementer til dieselmotoren.

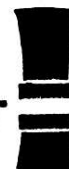
Indledningsvis blev vognene udstyret med en trykladet FRICHS dieselmotor, der ydede 180 HK.

Vognene var inddelt med siddepladser til 60 rejsende fordelt i to afdelinger, rejsegodsrum samt førerrum i begge ender. Rejsegodsrummet kunne have op til 2 tons gods og der var et almindeligt toilet. Vognene blev opvarmet med et varmtvandsvarmeanlæg (centralvarme) opvarmet af koks.

Vognene blev oprindeligt tildelt litra M nr. 201–206, men det ændredes kort efter leveringen til MR med samme numre.

Ønsker du ældre numre af

**LOKO
MOTIVET**



7. årgang:
Nr. 25-28 kr. 150,-
 8. årgang
Nr. 29-32 kr. 200,-

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** 8. årgang.

LOKOMOTIVET
Postboks 477
Giro 3 38 55 07
4700 Næstved

Vognenes dieselmotorer med trykladning voldte problemer ret hurtigt og de oprindelige motorer blev først omskiftet med en FRICHS dieselmotor på 165 HK ved 825 o/min. Da MP- vognene var udviklet, fik MR vognene en sådanne motor, der ydede 220 HK ved 1000 o/min. Dog bibeholdt nr. 533 165 HK motoren.

Vognenes maksimalhastighed var 80 km/t, hvilket på sidebaner var tilstrækkeligt, både til køretid og hensynet til sporet samt de rejsende.

Et af problemerne med de tidlige motorvogne var forholdet mellem ydelse og vognvægt, der bl.a. gav udslag i en relativ langsom acceleration, samt en ikke så tilfredsstillende trækraft. Normalt kørte vognene solo, men kunne dog have et par mindre og lette personvogne tilkoblet eller en godsvogn med ilgods.

Samtidig med leveringen af de 6 motorvogne til DSB, fik Trolldhedebanen (TKVJ) en tilsvarende i kortere udgave. Den blev litereret M2. Den fik ligesom DSBs MR udskiftet sin motor i 30'erne.

Anvendelse

Ved leveringen i 1928 blev de fire først byggede motorvogne stationeret i Århus, mens de sidste to fik København som hjemsted. Men allerede samme år blev 202 overflyttet til København for at varetage trafikken på Midtbanen og Frederikssundbanen (Togplan VI 1929). På Midtbanen klarede den trafikken side om side med damplokomotiver litra Fs og G. I de fleste tog havde den en DC-post- og rejsegodsvogn på slæb. På Frederikssundbanen var typen i drift med fast stamme med 1-3 FE-vogne, og motorvognsstammen var fast stationeret i Frederikssund.

I Jylland kom vognene i drift på strækningen Århus-Randers-Hjørring-Frederikshavn som solokørende eller med DD-postvogn (tog 288 Fh-Ab, 1934). Endvidere var de i løb mellem Fredericia og Bramminge.

I 1932 hhv. 1934 brændte to af vognene, og de resterende 4 vogne blev stationeret i Jylland, hvor de var i drift indtil krigen satte en stopper for kørslen.

Efter krigen fik vognene atter gang i hjulene, og de kunne indtil deres udrangering i 50'erne benyttes af rejsende på strækningerne Tønder-Tinglev (tog 413: MR-IIgods-vogn), Tønder-Bramming (tog 485: MR-DO) og Ribe-Esbjerg med MR-FE (togplan VI, 1953).

Data for DSB litra MR nr. 531-534

Motor	. . . 531, 532, 534: 6 cyl. FRICHS vandkølet dieselmotor
	533: 6 cyl. FRICHS vandkølet dieselmotor
Effekt	. . . 531, 532, 534: 220 HK ved 1000 o/min
	533: 165 HK ved 852 o/min
Kraftoverføring	. . . . . Elektrisk
Banemotorer	. . . . . 2 stk. på banemotortruck
Akselafstand motorbogie	. . . . . 534: 3400 mm
	531, 532, 533: 3300 mm
Akselafstand banemotortruck	. . . . . 2500 mm
Tapakselafstand	. . . . . 12080 mm
Længde over puffer	. . . . . 19010 mm
Største vognbredde	. . . . . 3100 mm
Højde s.o. til overkant tag:	. . . . . 3795 mm
Vognvægt, Tara	. . . . . 531, 532: 43 900 kg
	533, 534: 44800 kg
Vognvægt brutto	. . . . . 48 000 kg
Togvægt	. . . . . 98 tons max.
Pladsantal	. . . . . 60 pladser i to afd.
Rejsegodsrum maksimallast	. . . . . 2000 kg
Belysning	. . . . . Dynamoanlæg, 65 volt.
Opvarmning	. . . . . Koksfyret varmtvandsanlæg
Bremser	. . . Trykluft (P) samt vægtstangsbremse
Tilladt maksimalhastighed	. . . . . 80 km/h

Skæbneliste for MR:

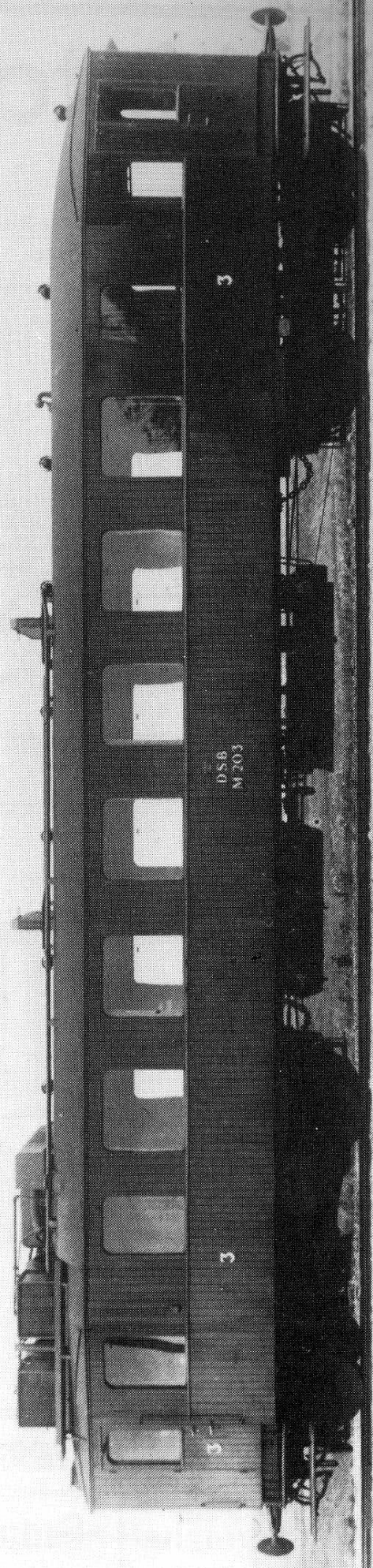
Nr. i 1928	Bygget Frichs	Omnr. 1941	Udrangeret
201	1928	531	1956
202	1928		1932
203	1928	532	1956
204	1928	533	1954
205	1928		1934
206	1928	534	1954

3 MR blev efter udrangering ombygget til undervisningsvogne litra ZU for Jydsk Teknologisk Institut, således:

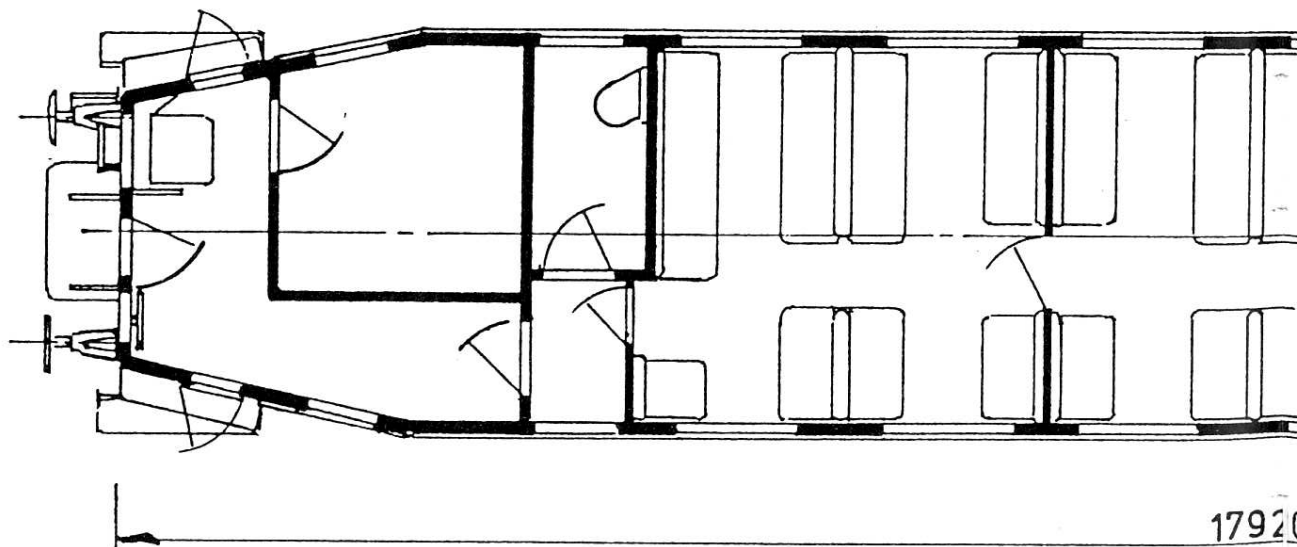
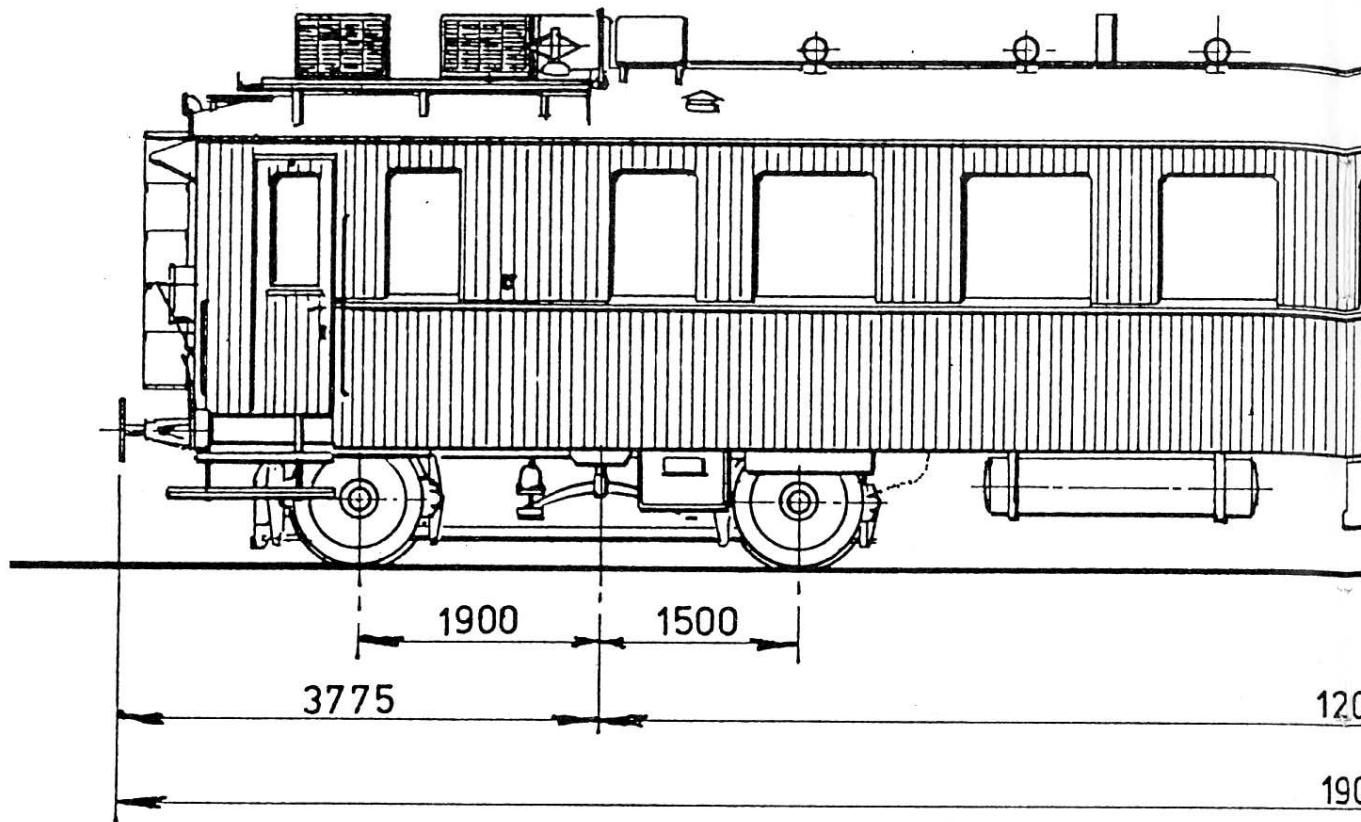
MR nr.	Omb.	Til
531	1963	ZU 99 988
532	1958	ZU 99 994
533	1956	ZU 99 996
534	?	Ophugget?

M 203 (senere MR 532) ved leveringen i 1928 fra Frichs. Litreringen er fremstillet i støbt metal. Det samme er kongekrone og 3.-klasse-markering på sider og døre. Placering af undervognsdetaljer ses tydeligt. Vognene var fra begyndelsen udstyret med trykluffbremser. Bemærk kæderne under vognen, der er forbundet til truckerne.

Foto: JBM



DSB. Motorvogn L



Nr: 403.

17920

DJM

1:87

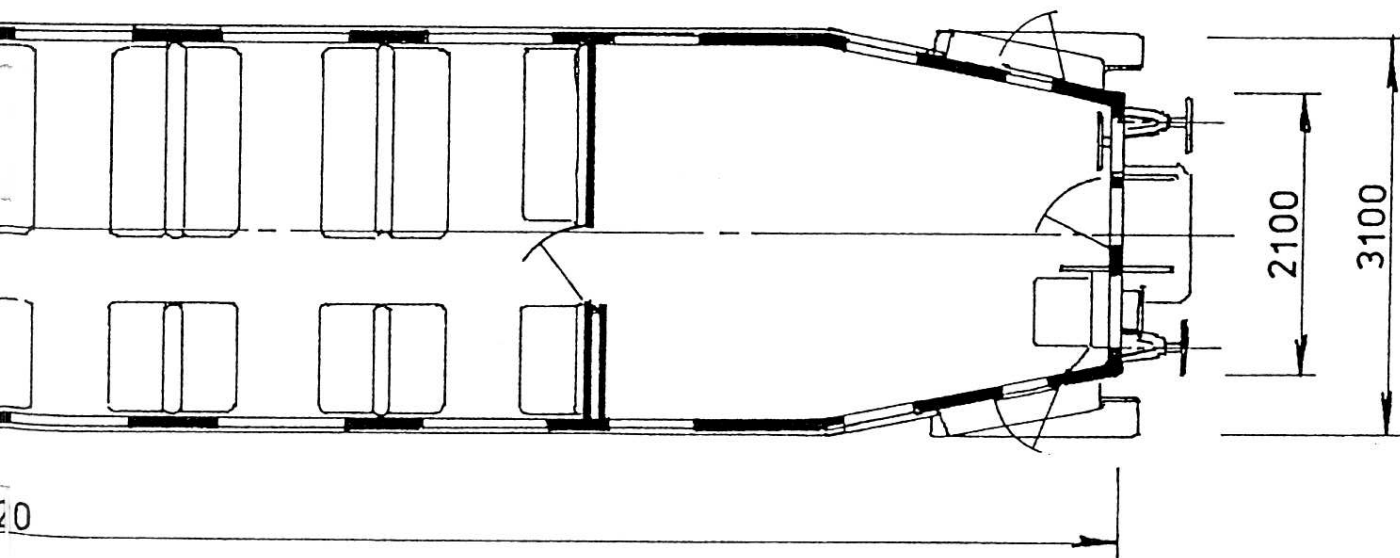
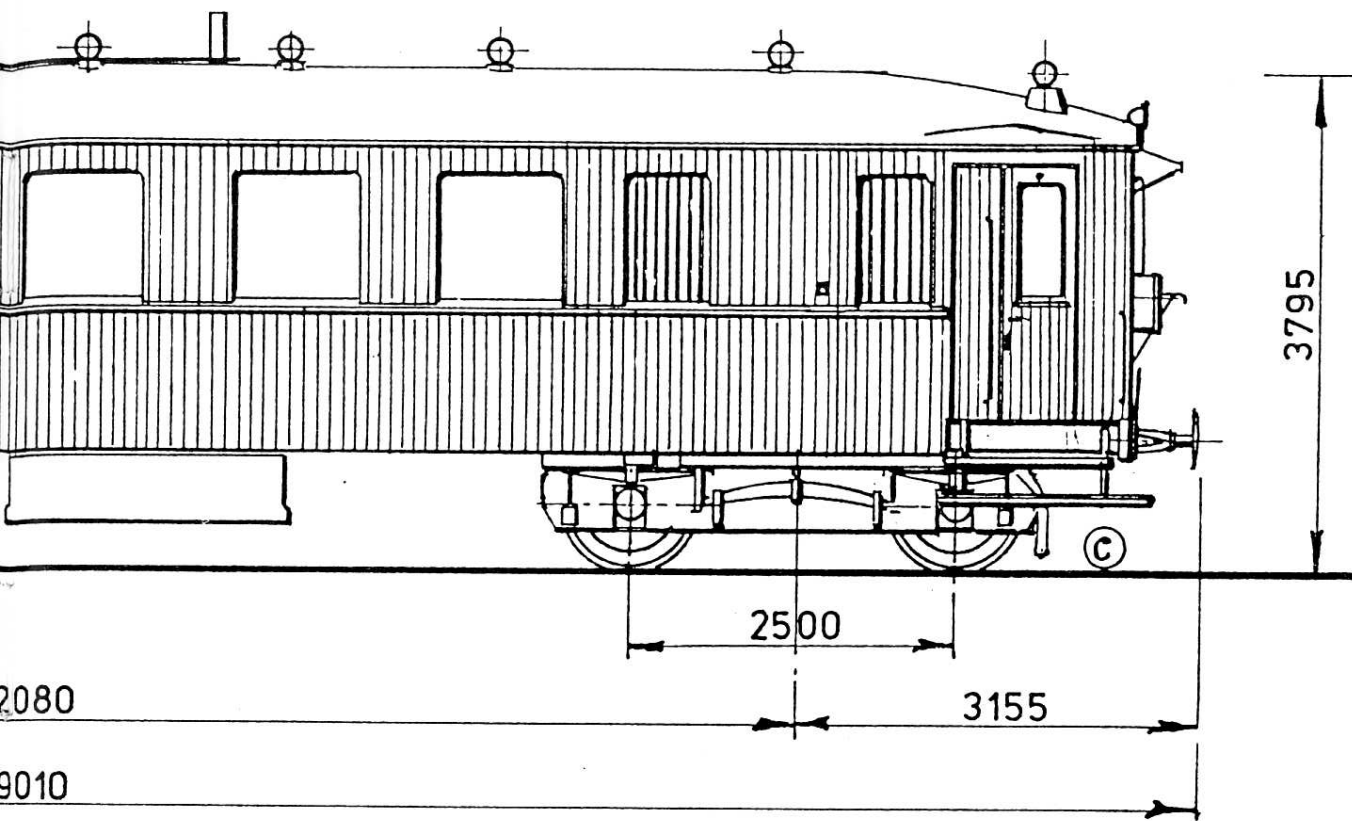
Type: Dieselelektrisk motorvogn

DSB litra MR 531-534

Bygget: Frichs 1928

litra: MR

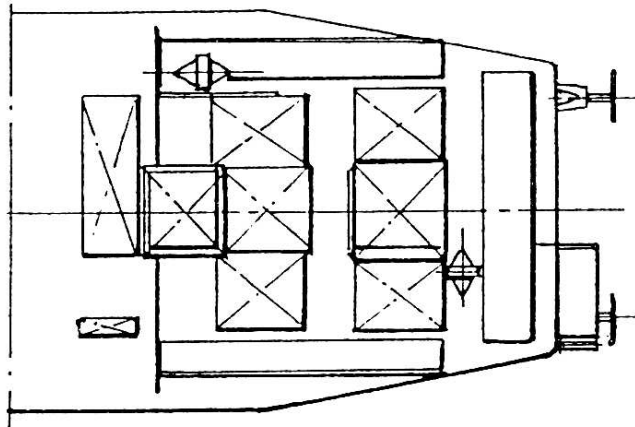
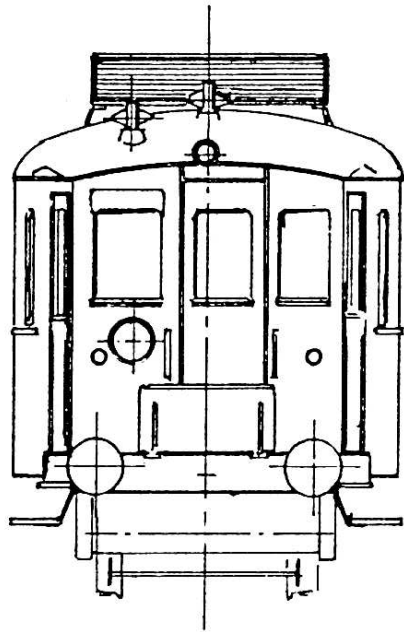
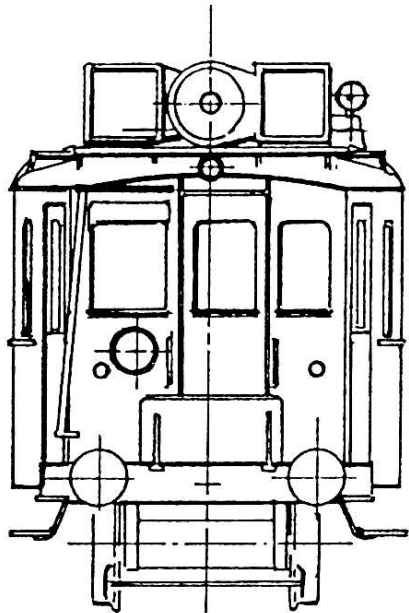
531-534



Tegnet for „LOKOMOTIVET“ Februar 1992.

REGI: DSB

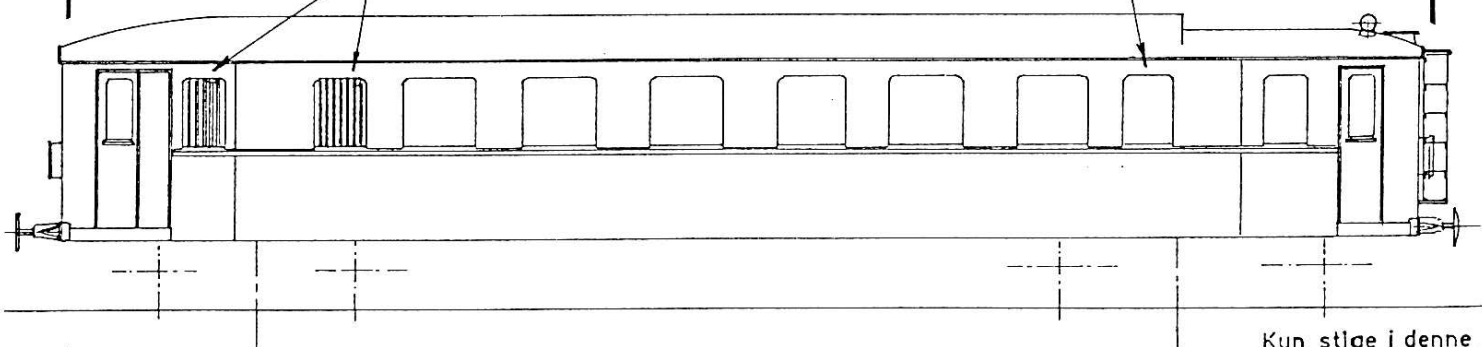
Tegnet: Allan Hansen, 1992



Ventilator på tag over motorende.

Indv. gitter i vinduer.

Mat toiletvindu.



Kun stige i denne side.

DSB litra MR 531-534
Set fra fronter og modsatte side
samt tagdetaljer

Nr.: 403 A.

Tegning: Allan Hansen, 1992

Rangerlokomotiv litra MT fra TIKØB

Så kan de krævende mj-ere igen gå i gang med at bygge et stykke trækraft til modeljernbanen i skala HO. Det er Kim Tikøb, der har sendt et flot byggesæt på markedet af et meget almindeligt rangerlokomotiv i DSB-regi, nemlig litra MT.

Som med tidligere modeller omhandler det også denne gang en overdelen, der direkte kan tilpasses en industriundervogn, hvorved der opnås fine køreegenskaberne. Det er ROCOs V 100, der denne gang skal lægge bund for dansk trækraft. Modellen fås hos ROCO både til jævn- og vekselstrøm, hvorved alle mj-ere får glæde af byggesættet.

ROCOs trækraft har også et godt ry med hensyn til driftssikkerhed og trækkeevne, så valget kan næppe være bedre, når der tales om industrimateriel.

Selve byggesættet er i den sædvanlige fine hvidmetalkvalitet, udført i få dele, så overdelen kan samles ganske enkelt ved lodning eller limning. Modellen svarer 100% til sit forbillede rent mål-mæssigt, og er af ganske fremragende kvalitet. Umiddelbart ser det ud som om, at motorkassens hældning ikke svarer til forbilledet, men det er tilsyneladende et synsbedrag, for en måling af motorkassens højde ved førerhus og ved fronten viser, at der er taget højde for hældningen, omend den er beskeden. Men måske burde den synsmæssigt være fremstillet en ekstra millimeter la-

vere ved fronterne end ved førerhuset? Det er igen problemet med at nedskalere forbilledet til model: Selv om målene er korrekte, kan se se forkert ud. Nå, men det er nu også alt, hvad der kan kritiseres, og hører egentlig til småtingsafdelingen.

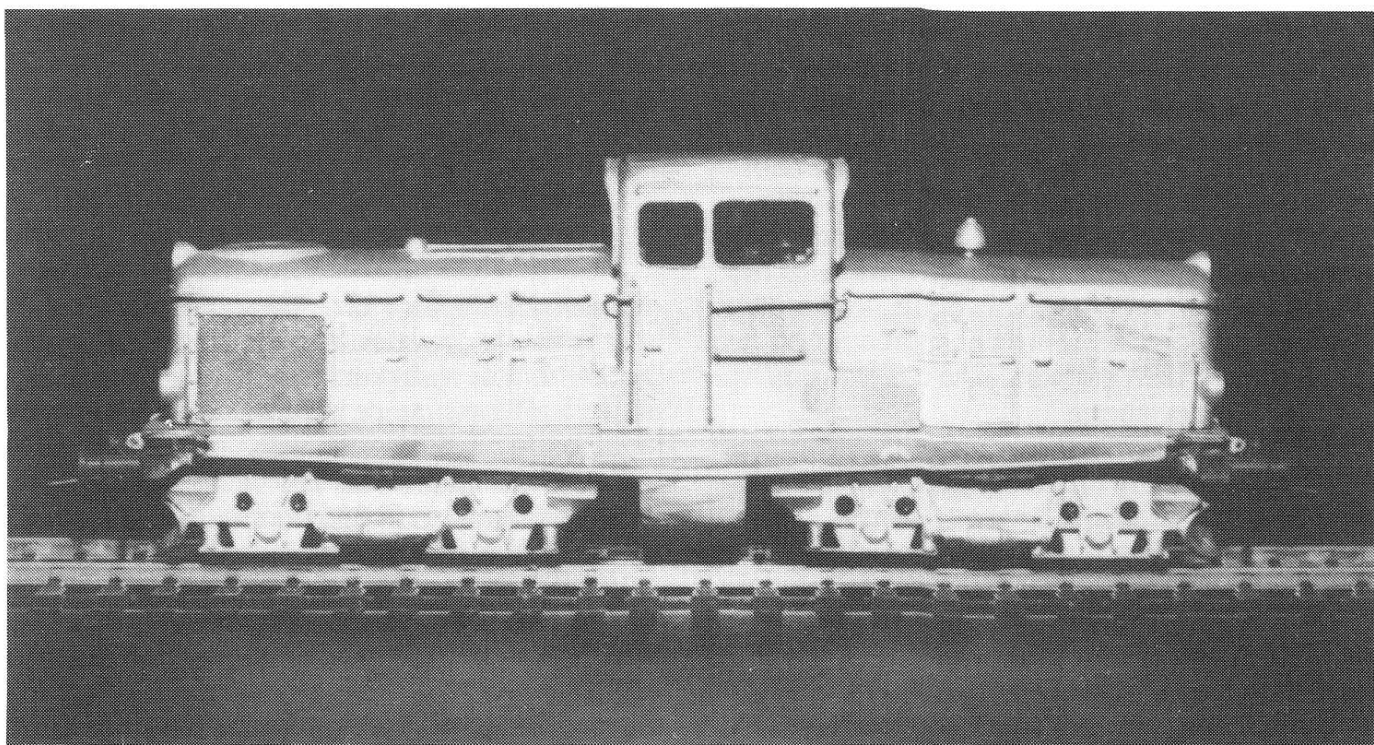
Undervognen er næsten korrekt til brug for MT, men som nævnt i tidligere numre, er der et par millimeters forskel i afstanden mellem bogierne. De sidder en anelse længere fra hinanden, end de burde. Men det skæmmer ikke på nogen måde. På grund af grundmodellens længde er fodpladen også ca. 2 mm for kort i hver ende.

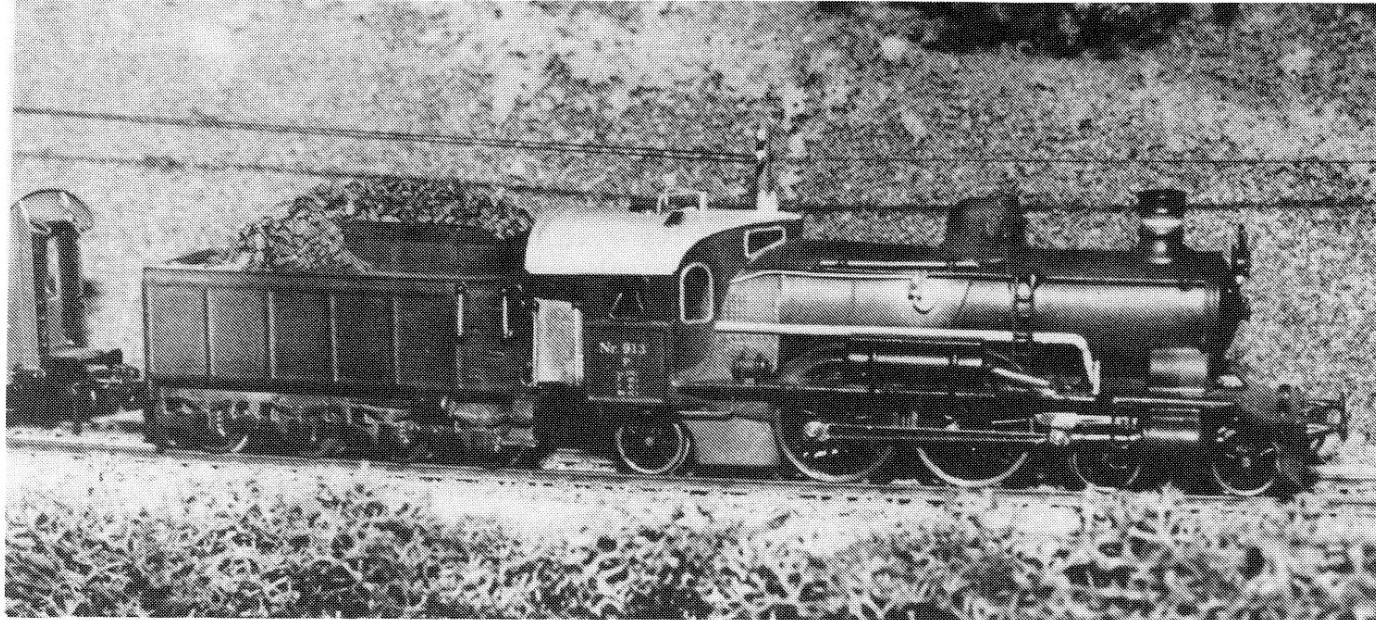
Bogiedetaljerne er uovertrufne flotte, og alt i alt en rigtig redelig model at have rullende på anlægget, hvor den uden besvær trækker afsted med en stor stamme af godsvogne, selv over stigninger af en vis størrelse, som normalt kun de gamle PIKO-maskiner kan magte.

Det største arbejde i ombygningen ligger nok i tilpasning af underdelen, hvor der skal fræses lidt af elmotorkassens sider af metal, for at overdelen kan komme på plads. Men mj-ere, der bygger sådanne modeller, har som regel redskaber til at klare disse operationer. Fodpladen skal også ændres.

Sættet består af komplet overdelen, tråd til håndbøjler, fodpladekanter og bogier. Modellen anbefales på det allerbedste, og i næste nummer bringer vi artikel om MT med skalategninger 1:87 og billeder, så man selv kan bygge den ønskede udgave.

TA





P-maskine fra UK-modeller med ilagt Günther-motor af DAN-HOBBY på NMJKs anlæg.

Læg ny motor i dine damplokomotiver

Mange mj-ere ligger inde med de tidligere hvid-metalbyggesæt fra UK-modeller - og det i bogstaveligste forstand. Modellerne kan i mange tilfælde - trods ihærdig indsats - ikke køre bare nogenlunde rimeligt på sporene. De står flotte og pæne i vitrinen og må se til, når alt andet triller afsted. Lidt ærgerligt, når det nu faktisk er gode modeller (afhængig af samle kvaliteten), og det bunder som regel i den dårlige motor, UK leverede sættene med.

Men nu ser det ud til, at man kan betale sig fra at få lokomotiverne ud at køre. DAN-HOBBY i Syd-sjælland tilbyder nu forbedringer af modeller og indbygninger af motorer.

Det drejer sig om at anbringe en Günther motor med svinghjul i tenderen. Endvidere montering af hæfteringe og strømoftag på to aksler.

I første omgang tilbyder DAN-HOBBY ombygning af P-maskinen. Vi har set et eksemplar med ny motor, og det er ganske fortryllende at se en maskine rulle perfekt på sporene, når man er vant til at se dem på sidespor som pyntemodeller. Og trækraften er endda helt fin. Den trækker af med en hel stribe af tunge personvogne. Trækraftevnen er naturligvis afhængig af stigninger og fald på anlægget. Men den kørsel, vi overværede, var ganske overbevisende.

DAN-HOBBY tilbyder også justering af forløber m.v. Indhentning af tilbud og nærmere aftale kan fås ved henvendelse til DAN-HOBBY.

Som noget nyt kan man også få sandblæst sine modeller, såfremt man har fået givet dem for meget maling, og fortryder. Alt kan sandblæses, både metal og plastic (dog ikke klar plast), og resultatet er en model med pæn ru overflade, der tager fint imod den nye maling (sandpapireffekten).

Man skal ikke være nervøs for detaljer. Alt bliver på sin plads... og man kan nu få øje på dem.

Sandblæsning byder på flere fordele: Modellen bliver fri for snavs, fri for lim- og spartelrester og tager godt imod ny lak.

...så hvis du alligevel skal have ombygget til P-maskine, sku' du ta' og få den sandblæst.

Henvendelse til **DAN-HOBBY, Bårsevej 14, 4733 Tappernøje. Tlf. 53 79 02 24** (se annonce). TA

CL er PÅ SPORET...

Jamen, nu går det stærkt med CL-projektet fra PÅ SPORET. Vi har nu set det færdigstøbte sæt med smådelene til vognen. Det er trin, puffer, batterikasser, beholdere m.v., og er støbt i samme fine detaljekvalitet som vognkasse m.v., nævnt tidligere i bladet.

I øvrigt arbejdes der i øjeblikket med tagdetaljer som tagsikker, regnlistere og ventiler.

Det varer ikke længe før end S-maskinen kan rulle afsted med sine nærtrafikvogne på modeljernbanen... TA

Nyt fra »Næstved Transfers«

»Næstved Transfers« har nu udsendt et samlet efterårskatalog over transfers til modeljernbanen. De 5 A4-ark er spækket med alt, hvad hjertet kan begære af litereringer og numre til det rullende materiel, både på skinner og veje.

Det er nu muligt at litrere 296 forskellige enheder, der tilsammen kan få 685 numre. I alt indeholder udvalget ikke mindre end 800 forskellige, heraf 110 symboler som posthorn, påskriften KØDVOGN, OSTEVOGN m.v. Samtlige epoker fra II til V er medtaget, det gælder både trækraft og vogne.

Et par nyheder er litereringer og numre til MO i ska-

la N, og litrering til postvogn DH i skala HO, der tidligere har været vist i LOKOMOTIVET.

Produktet forhandles af mange mj-forhandlere i Danmark. Se annoncerne.

Kataloget fås ved at indsende kr. 12,- i frimærker til »Næstved Transfers» v/Ove Larsen, Mågevænget 4, 4700 Næstved. TA

»Rystevogne« i mange versioner«

»Trinbrættet« i det jyske har lanceret vognbyggesæt, der må være til at bygge for mj-ere selv med fem eller ti tommelfingre...

Det er modeller af de ældre DSB nærtrafikvogne (»rystevogne«) litra CXM, CY, CU, CV og FD, der er udviklet af en ny »køkkenbordsfabrikant«, der kalder sig »Pærekøbing Plastfræseri«. Det er - trods navnet - et helt seriøst foretagende.

Modellerne leveres med undervogn fra Klein; sider, bund, gavle og skillerum til vognkasse af rillet plasticard og tag af vakuumpresset plastic samt hovedtegning i skala 1:87 og fabriksfotos af vogntyperne. Hertil medfølger en fyldestgørende byggevejledning med tegninger.

Alt efter vogntype skal yderligere anskaffes endeperroner fra GREMO i ætset messing...og så kan man ellers gå i gang.

Delene til vognkasserne leveres færdigudskåret med udfræsedede vinduer. Vinduerne skal rettes til i 90 graders vinkel forneden med en lille nøglefil, hvorefter vognkassen samles omkring en bund og skillerum; en metode, der tidligere er omtalt i LOKOMOTIVET.

Til sidst limes taget på plads (efter at vinduer er anbragt), og det er ikke svært, idet skillerummene i forvejen danner tagbuens facon.

Vognkassens indrillede brædder er helt i top, og rigelig fine og dybe til at kunne tage imod en par gange »teaktræsning«. Delene er meget nøjagtigt udskåret, og vinduesplaceringer korrekte, hvilket skyldes fremstilling ved hjælp af computerstyret værktøj.

Underdelen til C-vognene er fra Klein, og kræver til de to af typerne kun afsavning af et stykke pufferplanke for at passe i længden. Det er CY og CXM, som også passer med hensyn til akselafstanden.

Til CV og CU er akselafstanden lidt for lille, men det er op til mj-erens temperament at ændre den, d.v.s. save undervognen over og forlænge den med et stykke plasticard. Det er dog fint, at man fra »Trinbrættets« side gør opmærksom på, at modellen ikke bliver 100% korrekt, hvis man bygger CV og CU, ligesom der gøres opmærksom på, hvor mange millimeter, der kræves for at de bliver korrekte. Så er de nemme at forlænge. Akselty-

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

GO' JUL ALLESAMMEN

KLEIN: DSB MZ-lokomotivet har vi stadig, normalpris 398,00 kr. vor rabatpris 348,00 kr.

Nyt 1992/93 ROCO katalog med hele SACHSEN MODELLEs program, desuden vedlagt vor specielle TRINBRÆT prislister, 35,00 kr. Øvrige ROCO—NYHEDER: 46490 SS15 Köln, bogie-fladvogn m. skinner, 183,00 kr. vor kontantpris kun 165,00 kr. Engangs-Sæt med 4 stk. Nostalgie CIWL Orient-ekspers-sovevogne, 1050,00 kr./kontant 945,00 kr. 2 kl DB personvogn i nyeste IC-bemaling, rød/hvid m. grå stribe, 282,00 kr./kontant 254,00 kr.

HELT NYT: PÆREKØBING PLASTFRÆSERI har for TRINBRÆTTET fremstillet vognkasser til bl.a. DFD CU, CV, CMX, CY og FD. Alle sider, gavle, skillerum, bund er udskåret med vinduer. Desuden medfølger bukkesæt, tag 120,00 kr. pr. sæt.

TIKØBs MT er blevet en flot succes, overdel og bogiesider med snenæser, sæt med byggeanvisning 875,00 kr. Hertil har vi ROCOs V100, kontantpris 632,00 kr. og i 3-skinne 848,00 kr. S-togbogierne også til postvogn DB/Pbh, 99,00 kr. pr. sæt.

PRISFALD på EVERGREEN-PLAST, alle card og strips faldet med over 15%! F.eks.: Strips pr. pose før 27,00 kr. nu kun 23,00 kr. 0,5 mm rillet card før 38,00 kr. nu kun 32,00 kr.

Fra SCALA LINK har vi igen fuld sortiment i deres flotte messingætsninger, alle 80,00 kr. pr. ark. Få kopisider med sortimentet.

NYE BØGER: »På sporet af 1992« fra både BaneBøger og Hold Sund. »Ud at se med Rodevang« i serien »Strejftog« fra BaneBøger.

Sammen med '87-GRUPPEN' fremstiller vi et byggesæt af DB INTREFRIGO-vogn. Kørte i fast fart fra Danmark efter 1960. Komplet med ætsede platforme, gnubbe-tranfers, hjul og kobling. Nem at bygge - som et »Heljan« hus!

Flotte 40' container fra WALTHERS; MERSE, EVERGREEN, ITEL, HAPAGLOYD, CAST, APL, K-LINE, MATSON. Alle ses herhjemme 35,00 kr. stk.

PS. Har vi fortalt, at vi har en CC-vogn, hvoraf der kan bygges op til 14 varianter?

Postforsendelse - kun portotillæg - bedste service.

Bemærk vore åbnings- og telefonsider.

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/ Mads Sjøner
Rugmarken 93
8520 Lystrup
Tirsdays 18,00-22,00
Lørdag efter aftale

Telefontid:
Tirsdays 20,30-22,30
Onsdays 19,00-21,00
Tlf. 86 22 22 95

TRINBRÆTTET VEJLE

v/ V. F. Hejlesen
Bleggårdsgade 14
7100 Vejle
Fredays 16,00-19,00
Lørdays 10,00-12,00

Telefontid:
Fredays 19,00-21,00
Lørdays 12,00-14,00
Tlf. 75 83 75 75

VI ER ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE.

perne passer ganske pænt til de danske rystevogne.

FD-bivognen (til den gamle toakslede Triangel ME/MF) kræver undervogn fra ROCO; den er tidligere omtalt i LOKOMOTIVET. Også her er kræves bortsavning af pufferplanker og småændringer. Her er taget et specielt halvmånetag, der kendes fra privatbanerne.

Samling af GREMO endeperroner til nævnte vogne er ikke beskrevet nærmere, men det har ingen betydning. Med GREMOs sæt følger jo samleavisning, der taler for sig selv.

Desværre har man ikke gjort opmærksom på, at alle vognkasser skal males teaktræsfarvede. Det er hermed gjort. Der kan anvendes en blanding af Humbrol 24-gul og 62-brun i forskellige blandingsforhold. Husk, at give vognkassen en gang halvmat lak til slut.

Husk, at vognene også kan bygges som togførervogne til godstog. Her skal påsættes forstærkningsbånd på vognsiderne. Emnet CY og togførervogne vender vi tilbage til i bladets spalter.

Ganske nydelige sæt fra »Plastfræseriet«. Det ser ud til, at der er ved at blive taget hul på modeller af personvogne til danske baner. Mere af den slags... Vi håber at kunne bringe fotos m.v. af produkterne i næste nummer.

Yderligere oplysninger m.v. hos **TRINBRÆTTET/Lystrup v/ Mads Sjøner, Rugmarken 93, 8520 Lystrup, tlf. 86 22 22 95.** TA

Igen auktion

»Samlerbørsen« i København meddeler, at man igen holder en af sine populære auktioner med tog og biler i lokalerne på Pile Allé, mere præcist den 5. december kl. 10.00. Eftersyn kan foretages ugen i forvejen onsdag og torsdag fra 12.00 17.00 i lokalerne på »Samlerbørsen«s adresser **Jacobys Allé 2-4/Pile Allé 15, Frederiksberg C.**

Skiltemaleren svinger »penslen«

I sidste nummer omtalte vi »Skiltemaleren«, der har udsendt flotte emaljerede udklipsark af reklameskilte i skala 1:87. Nu har der igen været »sving i penslen«, og resultatet er 2 nye ark; det ene med flotte facadeskilte til modeljernbanens forretninger og butikker; det andet med vejskilte til advarsel ved krydsning af vej og bane (overkørsler). Det er originale efterligninger af tidligere og nuværende (?) forretninger i København, fotograferet af kopieret i 4 farver i skala 1:87, lige til at klippe ud, montere på plasticard eller tyk pap og lime på husmurene. Der er mange størrelser og motiver, lige fra posthusets lille røde oval til de større prangende facader. Glarmester, skrædderi, bageri, købmand m.v. er blot nogle af mulighederne, alt udført i datidens typografi. Arket indeholder ca. 35 forskellige facadeskilte. Slår ideen an, vil »Skiltemaleren« udsende endnu et ark med butiksfacader.

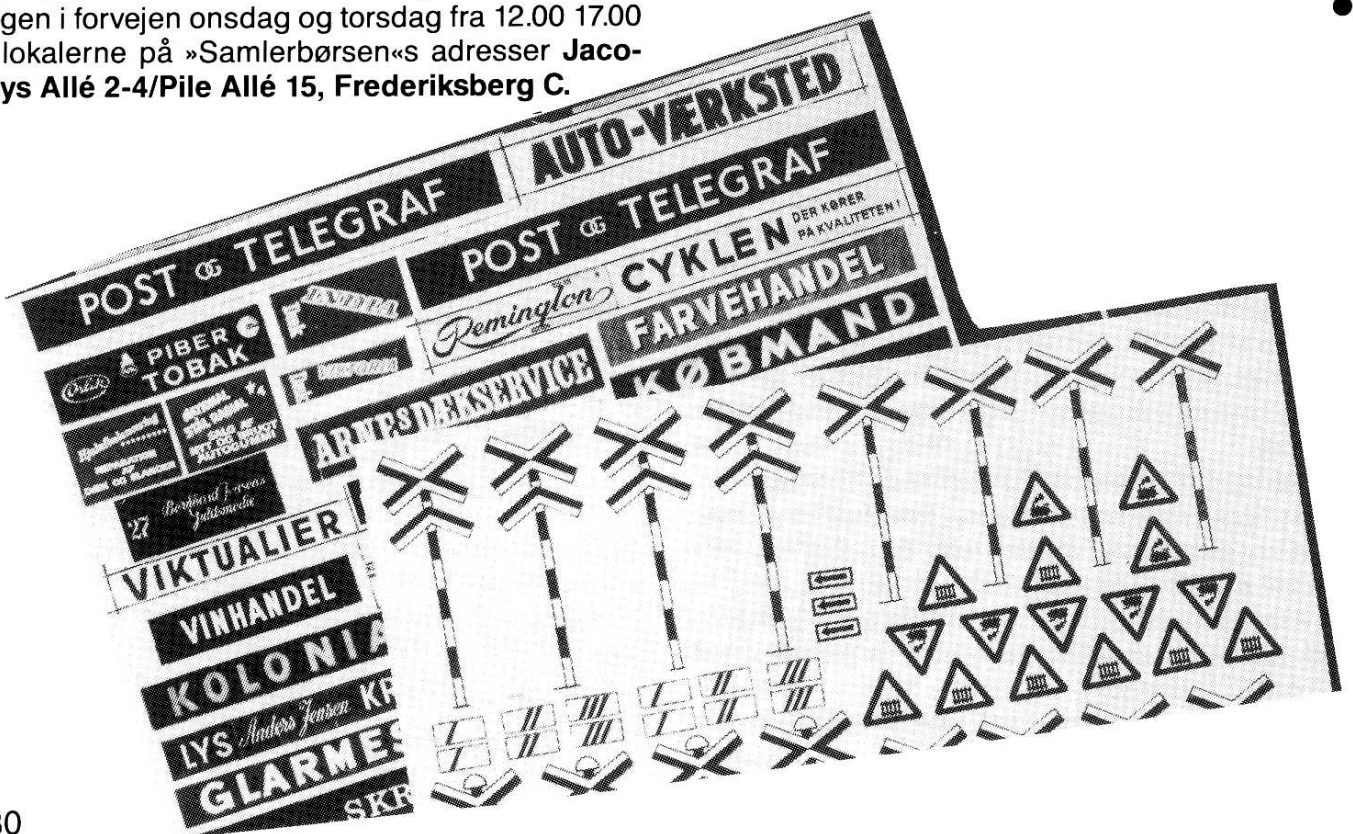
Det andet ark indeholder overkørselsskilte i forskellig udformning. De udklippes og klæbes på 0,2-0,3 mm plasticard, og skæres ud efter stållineal. Hul til lysdiode hugges med huggepipe eller hultang, og det hele monteres på en T-profil. Bagsiden males specialvognsgrå.

Arket indeholder også »afstandsmærker« til vejrabatten (de hvide pæle med røde skrå striber), og trekantskilte med bevogtet hhv. ubevogtet jernbaneoverkørsel. Samtlige typer af overkørselsskilte er repræsenteret med hver stk. af hver.

Andre typer skilte er under udarbejdelse, bl.a. faste mærker, ligesom der arbejdes på at lave skilte i skala N og TT.

Skiltene fås hos flere førende mj-forhandlere. Se annoncerne.

TA





Tankvogns-supplement

Tilsyneladende ramte vi plet med hensyn til artiklen om Herbrand-tankvogne i nr. 28, idet mange læsere har givet deres besyv med. Det betyder naturligvis, at vi har fået utallige rettelser og supplementer, som vi nødvendigvis må gennemlæse og tjekke inden teksterne bringes. Det glæder os, vi har fået »rodet op« i jernbanehistorien, og bragt nyt frem i dagens lys, som læserne reagerer på. Her nogle læserkommentarer, der først og fremmest omhandler den modelmæssige side af sagen. Siden følger de mere historiske korrektioner:

Jan Hager, Mørke, skriver:

»I artiklen om Herbrand-tankvognene viser det ene billede og tegningerne side 5 tydeligt, at Herbrand-vognenes tank var sammensat af 3 cylinderdele (+ naturligvis 2 endebunde). I mit – ganske vist 5 år gamle – TRIX-katalog er de omtalte grundmodeller afbildet med 4 cylinderdele og asymmetrisk placeret dome. Med andre ord: præcis en Zypen-vogn iflg. tegningen side 8. Har jeg misforstået noget, eller burde artiklen have handlet om Zypen-vogne?«

LOKOMOTIVET: Tjah, det er vi også begyndt at spekulere på, efterhånden som mere og mere arkivmateriale dukker op. Tilsyneladende er TRIXs grundmodel bedre til Zypen-udgaven end til Herbrand, men Herbrand byggede også tilsvarende vogne til f.eks. »Jens Villadsen« (se nr. 29). Så det er altså op til modelbyggeren selv, om han vil bygge Zypen eller Herbrand-vogne (se nedenfor). Men pas på! Nogle Herbrand/Zypen-vogne havde kraftigere akselgafler end de på tegningerne viste, selv om beholder m.v. kan anvendes. Undersøges nærmere i øjeblikket.

E.P. Madsen, Eindhoven, Holland, har sendt os et langt brev (10 tætskrevne A4-sider..og senere et supplement af næsten samme omfang!), der afdækker en hel del forhistorie om tyske vognfabrikkers leverancer af vogne til danske baner. Det studerer vi i øjeblikket, idet vi forsøger at fremskaffe nogle af de kildehenvisninger, som E.P. Madsen nævner. I uddrag lyder et af tekstens punkter:

»...TRIX-vognen er bemærkelsesværdig, idet den har en meget tynd beholder med fire »fag« som hviler på tværstøtter som er forbundet to og to med skrånede, hvorimod de fleste tyske tank-

vogne ligesom danske Herbrand-tankvogne, har en tykkere beholder med tre »fag« som hviler på tværstøtter, der er forbundet med plader. TRIX-vognens beholder gengiver en tank med 1500 mm diameter (indvendig, selvfølgelig). Så små beholdere træffer man (blandt tysk-byggede vogne) som regel på de rigtige kemikalie-tankvogne for syrer eller baser og næsten aldrig på tankvogne til benzin eller andre almindelige olieprodukter. Disse havde (for nittede vogne 1890–1925) som regel en tank med diameter på 1700, 1800, 1900 eller

DSB MUSEUMSTOG

søger en

VELHOLDT IKA-VOGNKASSE

Rundt omkring i det danske land ses utallige gamle vognkasser i grusgrave, på marker, ved bondegårde o.s.v., og mange er af uvurderlig jernbanehistorisk værdi. DSB Museumstog prøver at bevare fortiden for eftertiden ved at restaurere typiske danske vogne, der i tidens løb har rullet på danske spor. I øjeblikket søger man den hvide kølevogn med Flettner-rotorer, der blev bygget til DSB i begyndelsen af 50'erne. Den var i drift indtil midt i 70'erne, efter 1966 som lcs.

Hjælp med at finde en IKA-vognkasse, helst i pæn tilstand, så den karakteristiske hvide vogn atter kan komme på sporene.

Mener du at vide, hvor der befinder sig et eksemplar af den efterlyste type, så skriv eller ring til

DSB MUSEUMSTOG

v/ P.C. Johansen

Otto Bussesvej 5

2450 København SV

Tlf. 33 15 04 00 - lokal 13 024

NB: DSB Museumstog er klar over, at der stadig eksisterer en lcs-vogn (lagervogn) hos »Lynfrost«, Nyborg, men man søger en vogn uden maskinkøleaggregat.

NB! NB! DSB Museumstog er også interesseret i oplysninger om vognkasser fra IKC, IKD, IKG, IKH eller IKT.

2000 mm. Herbrand-vognene havde en 1700 mm tank (d.v.s. at TRIX-vognens tank skulle være 13% større for at passe til de danske Herbrand-vogne). Beklædningsfordelingen med fire plader optræder sjældent efter 1910. Beholderens spinkle montering hos TRIX-modellen minder om de ældste tankvogne, og synes næppe at kunne have mødt de strenge sikkerhedskrav, der efterhånden stilledes til privatvogne og især beholdervogne. «

LOKOMOTIVET: Jan Hager og E.P. Madsen, Holland er sammen med andre læsere enige vedr. beholderbeklædning m.v. Diameter målet fik os til at studse og se nærmere på vore tegninger. Og så viser det sig, de er *for store*. Herbrand vognenes diameter var 1700 mm, hvilket i model svarer til ca. 19,5 mm. Vore tegninger i nr. 28 viser dem med diametermålet 22 mm!!! En simpel sjuskefejl fra vor side, har gjort at man på trykkeriet har fået den forkerte tegning til nedfoto. Derfor bringer vi nok en gang tegninger af Herbrand- og Zypen-vognene med de korrekte dimensioner. Men som det fremgår af disse, er beholdermålet stadig en anelse større end TRIX-vognens 17,3 mm (ca. 13%)! Altså er det op til den enkelte modelbygger om han kan leve med de to millimeters forskel.

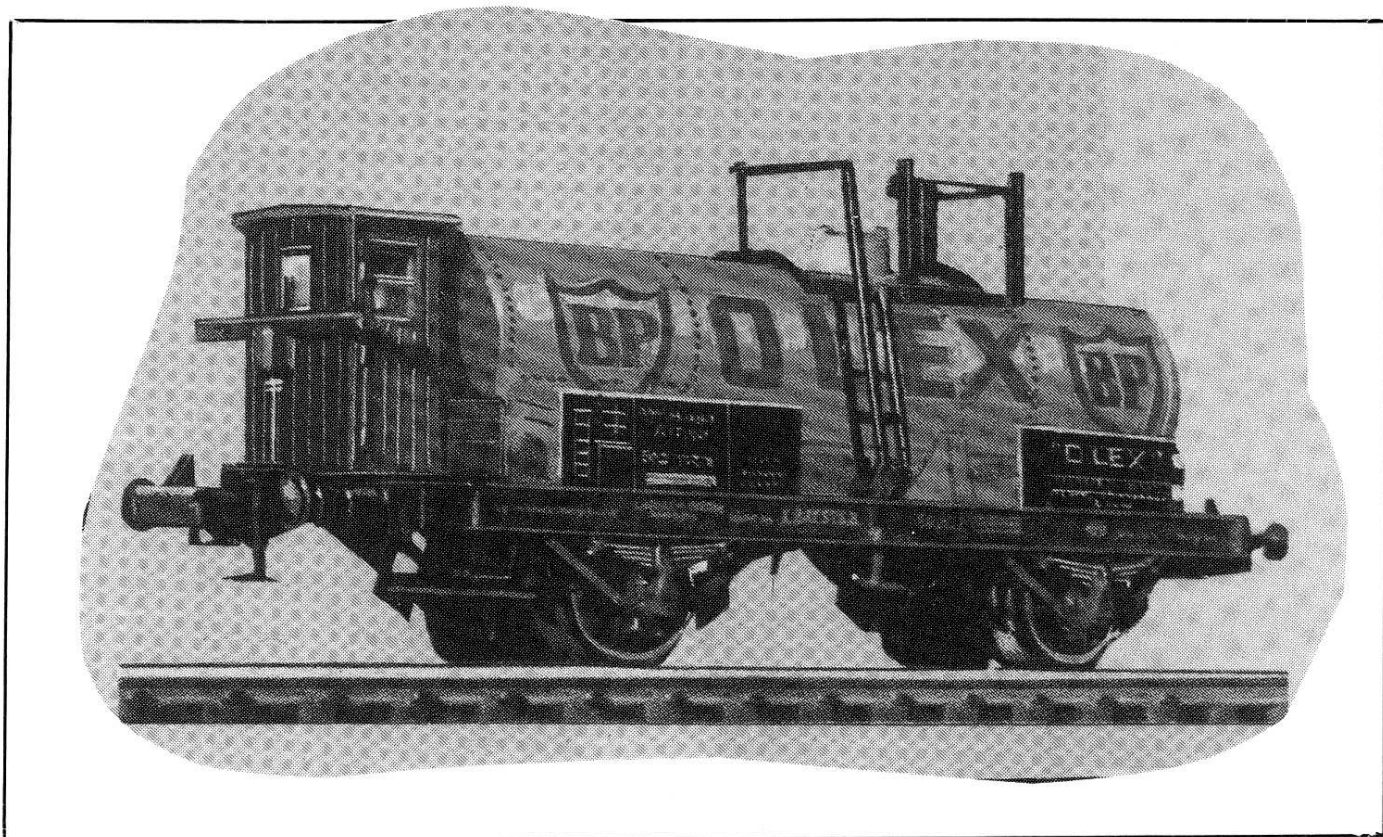
Vi siger tak til alle, der indtil nu har bidraget med at afdække forholdene omkring Herbrand-vogne-

ne, og opfordrer fortsat læserne til at indsende fotos af Herbrand/Zypen tankvogne, så vi kan få tingene sat yderligere på plads. Fotos returneres efter brug.

I et forsøg på at sammenfatte oplysninger om Herbrand- og Zypen-tankvogne gengiver vi sammen med de tidligere bragte tegninger en supplerende fabrikstegning af vogn fra Linke Hofmann (Herbrand), der viser vogntypen udstyret med læskur. Tegningen er fra DSBs maskinafdeling, gruppe HG 217, som vi har retoucheret lidt, således at den fremtræder mere enkel ved nedfotograferingen.

Skemaet tager udgangspunkt i tegningstype og vognene er direkte pillet ud af tegninger fra DRM 1933. Her kan man kun aflæse hovedudseende med domeplacering m.v. DSB Museumstog har suppleret med oplysninger ang. akselgaffeltype, tanksvøb og tegningsnummer. Desværre har det p.t. ikke været muligt at spore alle vognenes udseende 100%, fordi den samme vogn kan være gengivet på mange tegninger, afhængig af ejerforholdet. Men der arbejdes i øjeblikket på sagen.

Som det fremgår af skema (og læserkommentarer) er TRIXs basismodel måske bedre egnet til type II. Hvem af læserne bygger og fotograferer sin model til LOKOMOTIVETs øvrige læsere? Nu til skemaet:



TRIXs model af tidlig beholdervogn, der kan anvendes til Herbrand- og Zypen-vogne fra forskellige danske firmaer. Beholderen består af 4-delt nittet beklædning. Undervognen har »vingeakselgaffler«. Industrimodellens bremsehus skal fjernes, og læskur eller nyt gelænder opbygges af card eller plastprofiler. Andre småændringer er nødvendige, afhængig af forbilledvalg. Fra TRIX-katalog.

Type	ZE-nr.	Bygget	Ejer	Beholderfarve	Hovedtegning med anm.
I	502 155	He 1903	DDPA	Grå	•)
	502 401-404	He 1903	DDPA	Grå	HG 218••)
	502 409-414	He 1905	DDPA	Grå	HG 218••)
	502 601	He 1904	JVF	Sort	•)
	503 131	He 1906	FF	Sort	•)
	503 141	He 1908	RA	Sort	•••)
	503 161	He 1903	AO&CO	Grå	HG 224L
II	502 406-408	Zy 1904	DDPA	Sort	HG 218B
	503 032	Zy 1906	BJ	Grå	?
	503 116	Zy 1902	DGTK	Sort	?
	504 011	Zy 1906	IK	Grå	••••)
III	502 602-603	He 1904	JVF	Sort	HG 217P/Q
	503 158-159	Zy 1906	AO&CO	Grå	HG 224H/I

Anm.:

•) Fotos af vognene (se LOKOMOTIVET nr. 28) viser type I udseende, men hovedtegninger HG217P angiver dem som type III.

••) Hovedtegningerne angiver vognene med formpressede akselgafler, men fotos viser dem med bindingsværkakselgafler. Øvrige udseende er samstemmende.

•••) Vognen er i DRM skitseret som type I. Akselgafler og tanksvøb kan være anderledes, men det er mest sandsynligt, den svarer til type I-udseende.

••••) Vognen er tidligere DS&SF 502 805.

?) Tegningsnummer kendes ikke, og vognene kan have akselgafler svarende til type III. Ellers svarer udseende til type II jvfr. DRM 1933.

He / Herbrand; Zy / Zypen

Firmaforkortelser:

DDPA / Dansk Petroleums Aktieselskab

JVF / Jens Villadsen Fabriker

AO&CO / Alfred Olsen & CO

IK / Ingeniør Korsgård (Ammonikfabrikken Nyborg)

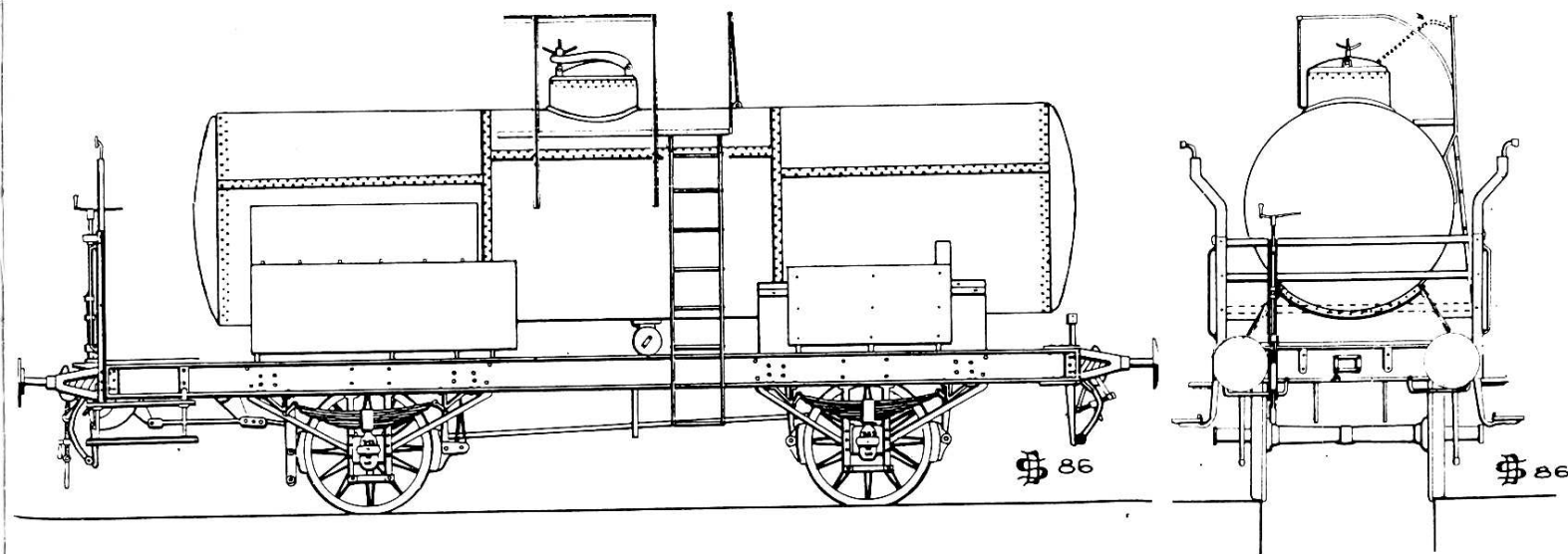
FF / Frisenborg Fabrikker

RA / Randers Asfaltfabrik

DGTK / Danske Gasværkers Tjære Kompagni, Nyborg

BJ / Brødrene Jansen, København

Kilde: Tegninger fra DRM 1933 og DSB Museums-
tog, vognsektionen, samt diverse fotos.



TYPE I

Vogne med tredelt tanksvøb, midterstillet dome og bindingsværk-akselgafler (Fachwerksachshalter).
Skala 1:87. Tegning: Steffen Dresler, 1986, korr. september 1992.

Lop: 9050 mm;

Akselafstand: 4000 mm;

Beholderdiameter: 1700 mm

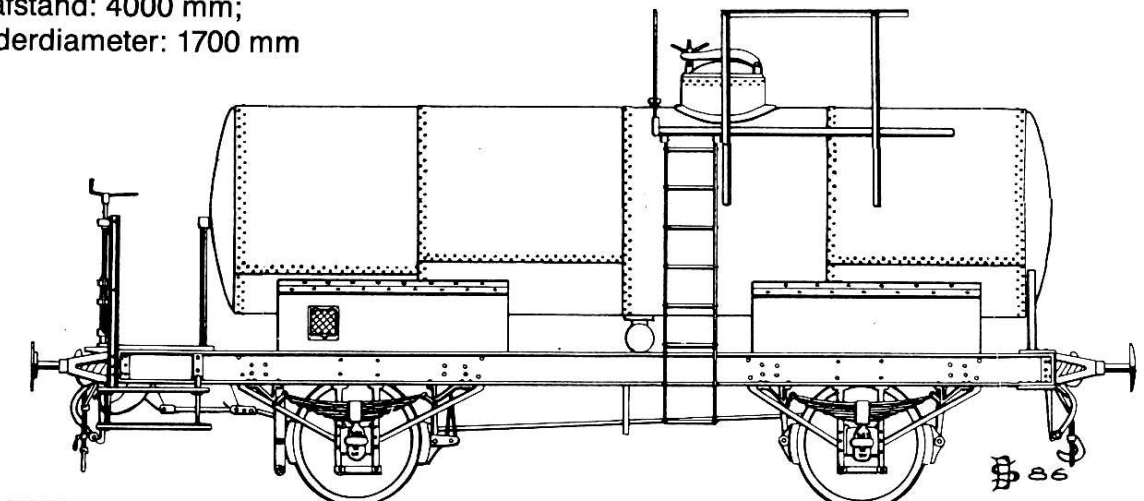
TYPE II

Vogne med firdelt tanksvøb, forskudt dome og bindingsværk akselgafler (Fachwerkachshalter). Skala 1:87. Tegning: Steffen Dresler 1986, korrigeret september 1992.

Lop: 8860 mm;

Akselafstand: 4000 mm;

Beholderdiameter: 1700 mm



TYPE III

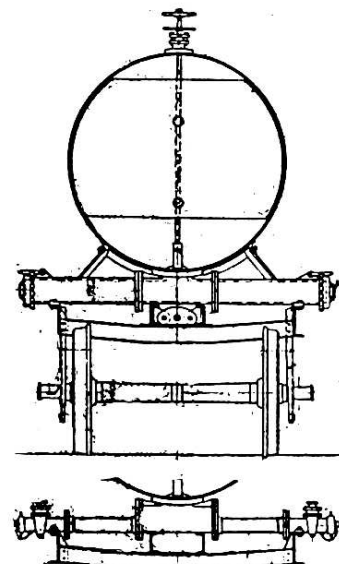
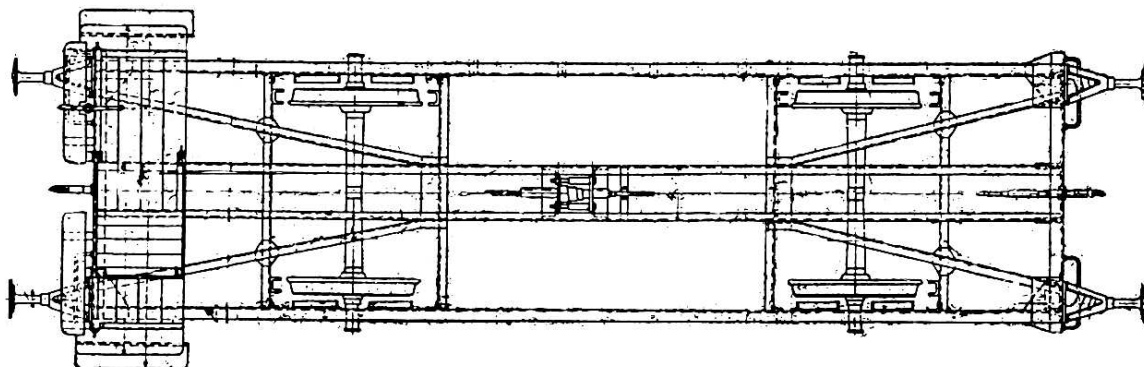
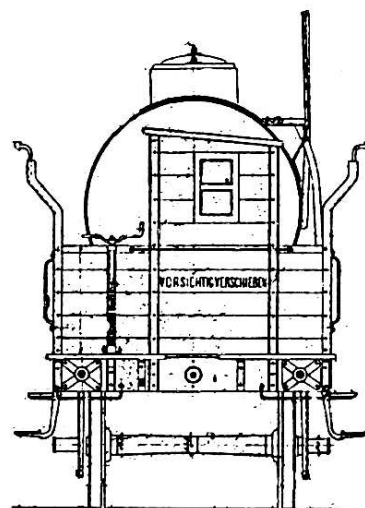
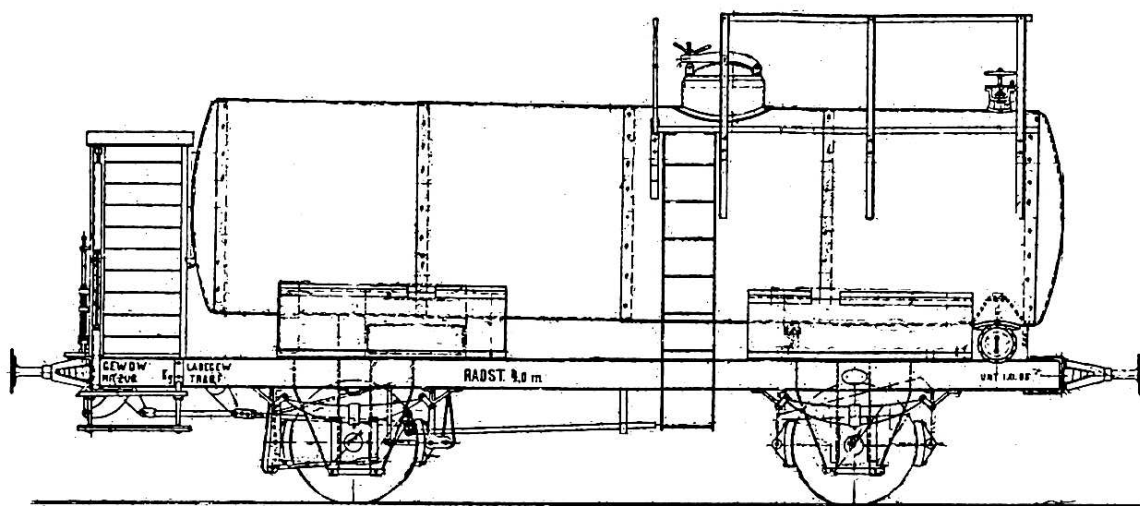
Vogne med firdelt beholderbeklædning, forskudt dome og formpressedede akselgafler. Skala 1:87. Tegning: DSB maskinafdeling HG 217P/Q med bortretoucherede målangivelser.

Lop: 9050 mm;

Akselafstand: 4000 mm;

Beholderdiameter: 1700 mm

Alle typer oprindeligt udstyret med læskur som på type III.





ØLVOGN FRA 1959: En Carlsberg-ølvogn, der til forveksling ligner den »langbenede« (omtalt i nr. 29). Her 081 5 031, før 1966 ZA 99 331, bygget Scandia 1959. Vognen kendetegnes ved akslernes placering længere inde under vognkassen, og på den manglende V-armering. Læg mærke til påskriften; det grønne bomærke er outlined med en grå, næsten pastelgrøn farve. Vognkassen har samme dimensioner som ølvogne bygget 1946–54. Foto fra København, marts 1977. K.E. Jørgensen, Hvidovre.

Mere øl...

Flere læsere har skrevet til os ang. ølvogne fra Carlsberg og Tuborg, som vi omtalte i nr. 29. Og det er rigtigt, som man fortæller, at Carlsberg op gennem 50'erne og 60'erne fortsat fik leveret ølvogne med samme dimensioner som de nævnte langbenede. Men alligevel var de ikke af samme type, selv om vognkassens dimensioner var ens på begge. Over puffer målte de 9210 mm, d.v.s. at de var 50 mm kortere, hvilket skyldtes en anden puffertype. Akselafstanden var 5600 mm (mod de langbenede, der havde 6000 mm). Endvidere manglede 5600 mm-vognene den typiske V-armering. Den kortere akselafstand gjorde, at vognene ikke behøvede afstivning.

Følgende 5600 mm-vogne blev bygget til Carlsberg og Tuborg:

Vogne med cifre i 500-serien er RIV-vogne, d.v.s. til kørsel i udlandet.

Carlsberg:

ZA nr.	Bygget	Antal
500 323–327	1956	5
99 328–335	1959	8
99 336–337	1960	2
500 338–347	1962	10
		25 vogne

Tuborg:

ZB nr.	Bygget	Antal
500 650–654	1956	5

Data:

Længde over puffer: 9210 mm

Akselafstand: 5600 mm

Bundflade: 20,3 m²

Last: 19,5 ton

RETTELSER til LOKOMOTIVET nr. 29:

Side 7, billedteksten:

Togets oprangering er forkert: Det består af VNJ 11, ølvogn og rejsegodsvogn E 41 samt udenlandske vogne. Toget er på vej til Nr. Nebel. (Rettelse v. H. Aa. Jensen, Varde).

Tegning side 11:

Teksten under tegningen rettes til følgende:

DSB ZB 99 623

fra 1. serie 6 m ølvogne
DSB ZB 99 616–99 635
fra »De Forenede Bryggerier«
(TUBORG)
Tegningen også gyldig til
DSB ZA 99 455–99 494

I datafeltet under DJM 1:87 rettes teksten til:

DSB ZB 99 616–99 635

Side 35, 1. spalte, tekstens 18. linie rettes til:

MX 131–132 havde – ligesom MW – varmekedel

(Alle MW og MV havde varmekedel ved levering; derfor var de egnede til brug for tog, der ikke skulle »egenopvarmes« som f.eks. MO-tog. MW var i drift på »Midtbanen«, men kun på delstrækningen Næstved–Ringsted. Teksten kunne misforstås. Søstermaskinerne litra MV var i drift i Jylland).

Side 61, 1. spalte, skemaet:

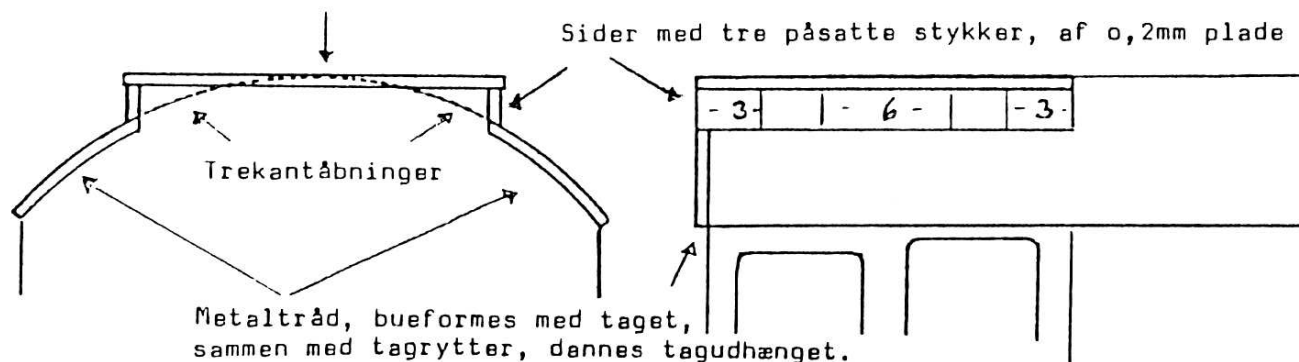
Første linie under »år«: 1882 ændres til 1862.

Side 62, 1. spalte, tekst om CIs:

Antallet af anvendte vognkasser efter remisebranden i Struer skal være: 3 CIs, 2 Bhs, 2 Cle og muligvis CII.

I teksten over eksisterende CIs-vognkasser (sommer 1992) tilføjes, at CIs 717 anvendes som jagtstue i grusgrav umiddelbart nord for Hinnerup.

Plade 18x18mm sænkes ned i taget,
(ved at fjerne 0,5mm, af tagets top.



Set forfra.

Set fra siden. ●

IN MEMORIAN

Fredag den 11. september 1992 døde Gunnar Nielsen efter kortere tids sygdom, 62 år gammel.

Gunnar var kendt som en fantastisk dygtig modelbygger, og han vandt flere flotte placeringer med sine dioramaer og lastbilmodeller, hovedsagelig med inspiration fra det amerikanske tømmermiljø.

Gunnar var også manden bag de flotte velignende DSB påskrifter, som smykker mange danske modeljernbanevogne. Gunnar har de sidste to år været et skattet medlem af 87 gruppen. Vi kommer til at savne ham meget; men hans arbejde med de små påskrifter vil blive søgt fortsat af 87-gruppen, sådan som Gunnar ønskede det.

Gunnar efterlader sig Hanne, Rikke, Dorte og Kim; til dem går vor dybeste medfølelse.

87-gruppen

Side 78, 2. spalte, punkt 10:

10. Märklin nr. 3099 er ikke udstyret med tagudhæng foran førerhuset. Det tilføres her, samtidig med at tagrytteren fremstilles. Tagrytteren fremstilles af en 0,5 mm plastplade 18 x 18 mm. Den sænkes ned i taget, og skal fortil rage 0,5 mm ud fra førerhuset. Bagtil skal den flugte med taget. Siderne tilpasses med 0,5 mm card, og hullemarkeringen opnås ved at pålime små stykker fra en 0,2 mm plastplade. De fremkomne trekant huller, for og bag, glatspartles inden sidernes endelige fastgørelse.

Førerhusets tagudhæng på begge sider af tagrytteren fremstilles af 0,5 mm metaltråd, der limes på plads og glatspartles. Sammen danner tagryttertag/sider og trådene førerhusets tagudhæng foran på 0,5 mm. Se tegning.

11. Tallene på tegningen er korrekte.

Side 79, punkt 16:

»Der fås både plast i stiger og messing« rettes til
»Der fås stiger i både plast og messing«.



Et af de få fotos, der viser MQ i drift: Ukendt MQ på Ny Fredericia Banegård, maj 1935. Motorvognen har en 2-akslet CFM (CXM) og E-vogn på slæb.

Foto: James Steffensen/Arkiv. DMJK

DSB litra MQ

...DSBs første motorvogn af stål

Af Steffen Dresler

DSB havde sammen med FRICHS indhøstet erfaringer med større motorvogne med dieselmotor ved indførelsen af litra MR i 1928. Disse vogne havde trævognskasse i lighed med de store vogne leveret til diverse privatbaner fra TRIANGEL i Odense.

I udlandet havde man gennem flere år bygget vognmateriellet med stålvognkasser. Fordelen var af vedligeholdelses- og sikkerhedsmæssig art. Imidlertid var vognvægten sammenlignet med motoreffekten alt for stor.

I slutningen af 20'erne og begyndelsen af 30'erne udviklede FRICHS ideen til et diesellokomotiv med stiv ramme og vognkasse af stål. Samtidig hermed projekterede SCANDIA i Randers de første stålvogne til DSB af litra AU med en stor robust under-vogn, hvortil en stålvognkasse var nittet fast. Vognkassen var også af den nittede type. Af disse to ideer udsprang konceptet til den ny motorvognstype, dog med den forskel, at motoren skulle anbringes på en motortruck i stedet for en ramme for ikke at rystelser fra dieselmotoren skulle forplante sig til passagerafdelingerne.

Den ny motorvogn blev altså en kombination af FRICHS »firkantede« og en AU-stålpersonvogn. Af hensyn til lettere at kunne udskifte eller foretage større reparationer, kunne frontenden på motorvognen åbnes, og motor og truck udtages når pufferplanken var afmonteret. Derfor var vognens motoren de firkantede og med uens vinduesinddeling. I modsatte ende var vognkassen indsnævret af hensyn til fritrumsprofilen.

Da bruttovægten af vognen ville ligge på ca. 62,5 tons, blev det nødvendigt at anvende tre-akslede trucks både på maskin og banemotortruck. Ellers ville akseltrykket på motortruckene ligge på omkring 15,9 tons. Det var faktisk større end mange damplokomotivers akseltryk, og så kunne motorvognen ikke bære de tiltænkte sidebanestrækninger.

Bygningen foregik på den måde, at SCANDIA i Randers fremstillede vognkasserne, fragtede dem til FRICHS i Aarhus, hvor motoren blev indbygget. Herefter blev vognen returneret til Randers for indbygning af apteringen. (Dette sidste skete også da MS- og MB-lyntogene blev bygget få år senere).

Vognene tilgik 2. distrikt med hovedsæde i Aarhus, og fik tildelt litra MQ med nr. 207-210 (omnummereret i 1941 til 521-524).

Vognene havde førerum i begge ender, en ryger- og en ikke-ryger afdeling samt et mindre rejsegodsrum.

For at komme ind på privatbanemarkedet, blev der bygget to lidt kortere vogne til henholdsvis AHTJ og NFJ samt fire metersporede vogne, nemlig to til HAJ og to til DBJ.

Anvendelse

Vognene blev fra begyndelsen indsat både på hoved- og sidebaner i Jylland. I 1934 f.eks. med tog 234 Århus–Fredericia, oprangeret MQ–CPM–EF. I nogle tilfælde afløstes den af MP i dette løb.

Vognen kom også i drift i det sønderjyske, idet den kørte togpar mellem Fredericia–Røddekro (Tog 280) med en 2-akslet FE eller CFM på slæb.

Mellem Århus–Frederikshavn sås den også, her med postvogn litra DD.

Mange MQ-tog kørte mellem Århus–Grenå som blandettog, f.eks. tog 61: MQ–EQ–DD eller tog 85: MQ–CFM–EQ–DC.

Alle fornanævnte oprangeringer er fra 1934. Den sidste tid inden udrangering i 50'erne tilbragte vognene på de nordjyske sidebaner, især på Løgstørbanen.

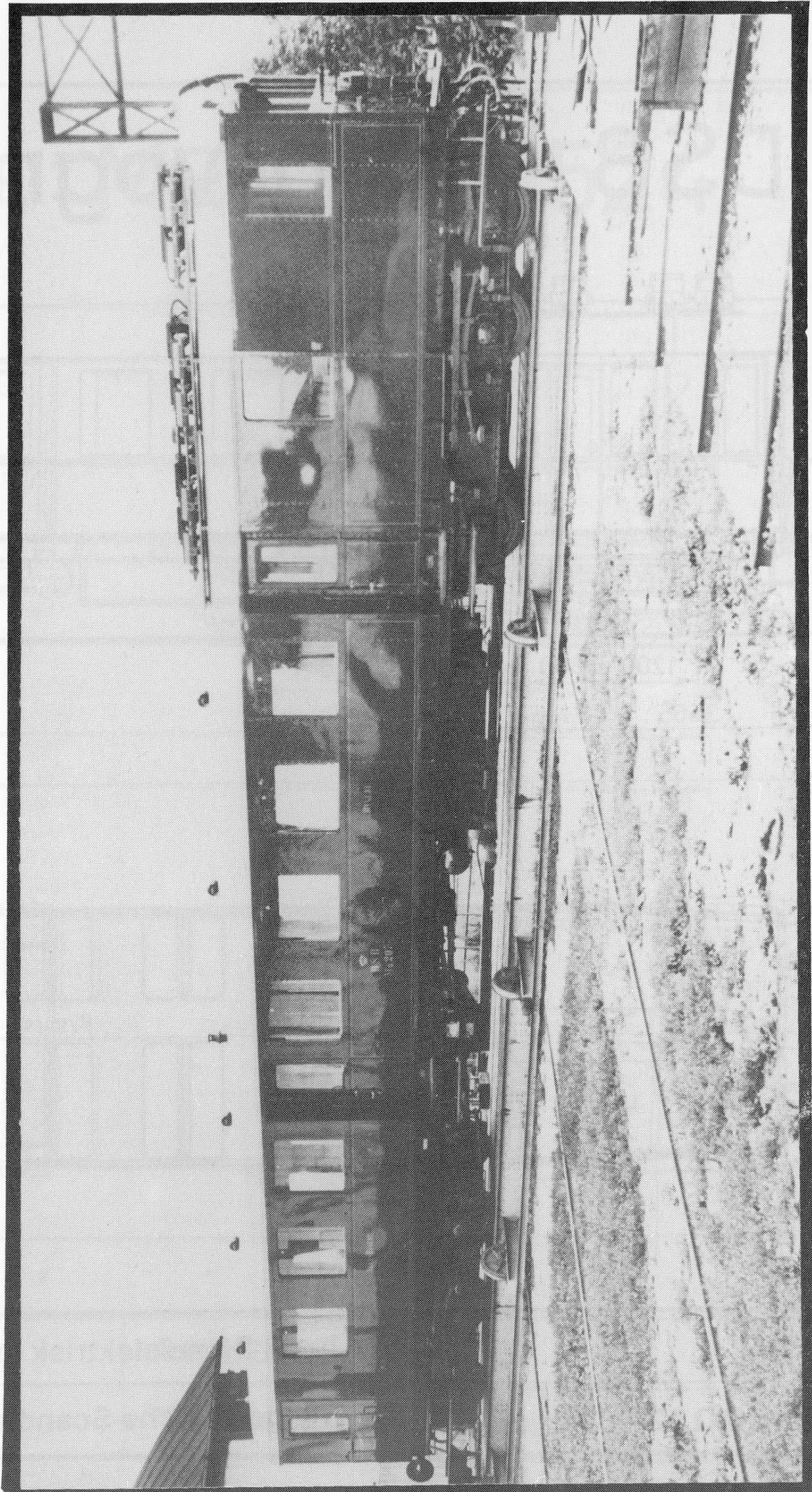
Eksempler herpå er tog 813, der kun bestod af MQ–EH, og tog 829 MQ–EH–FE.

Skæbeliste for DSB litra MQ

Nr.	Bygget	Nr. i 1941	Udrangeret
207	1932	521	1957
208	1932	522	1958
209	1932	523	1958
210	1932	524	1958

Data for DSB litra MQ

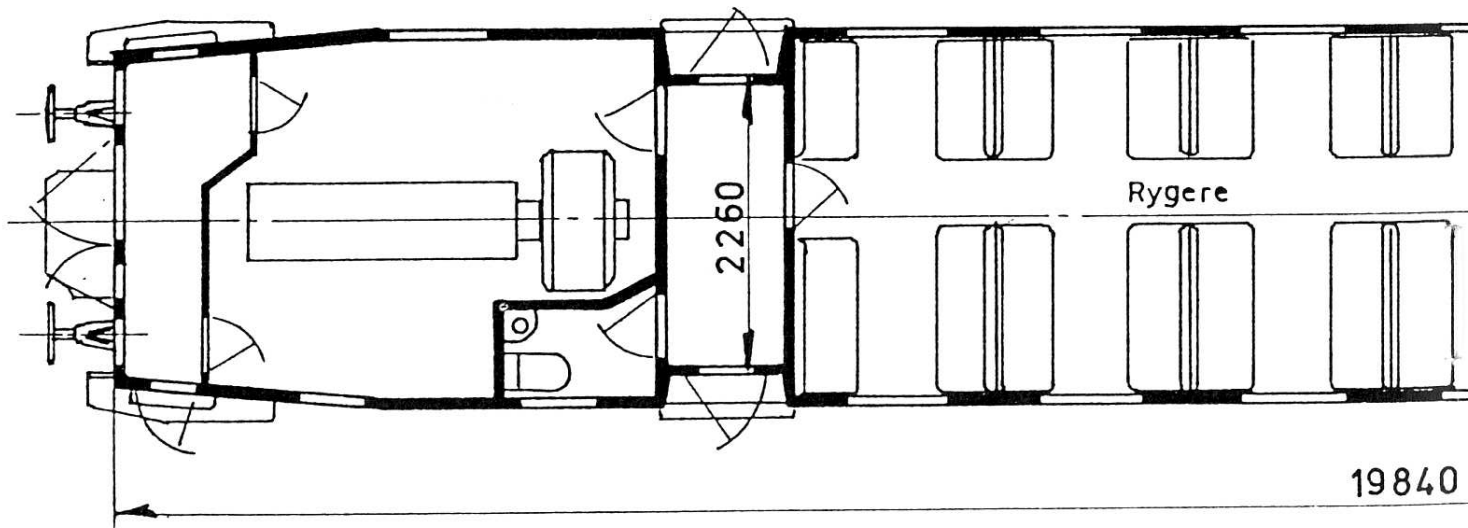
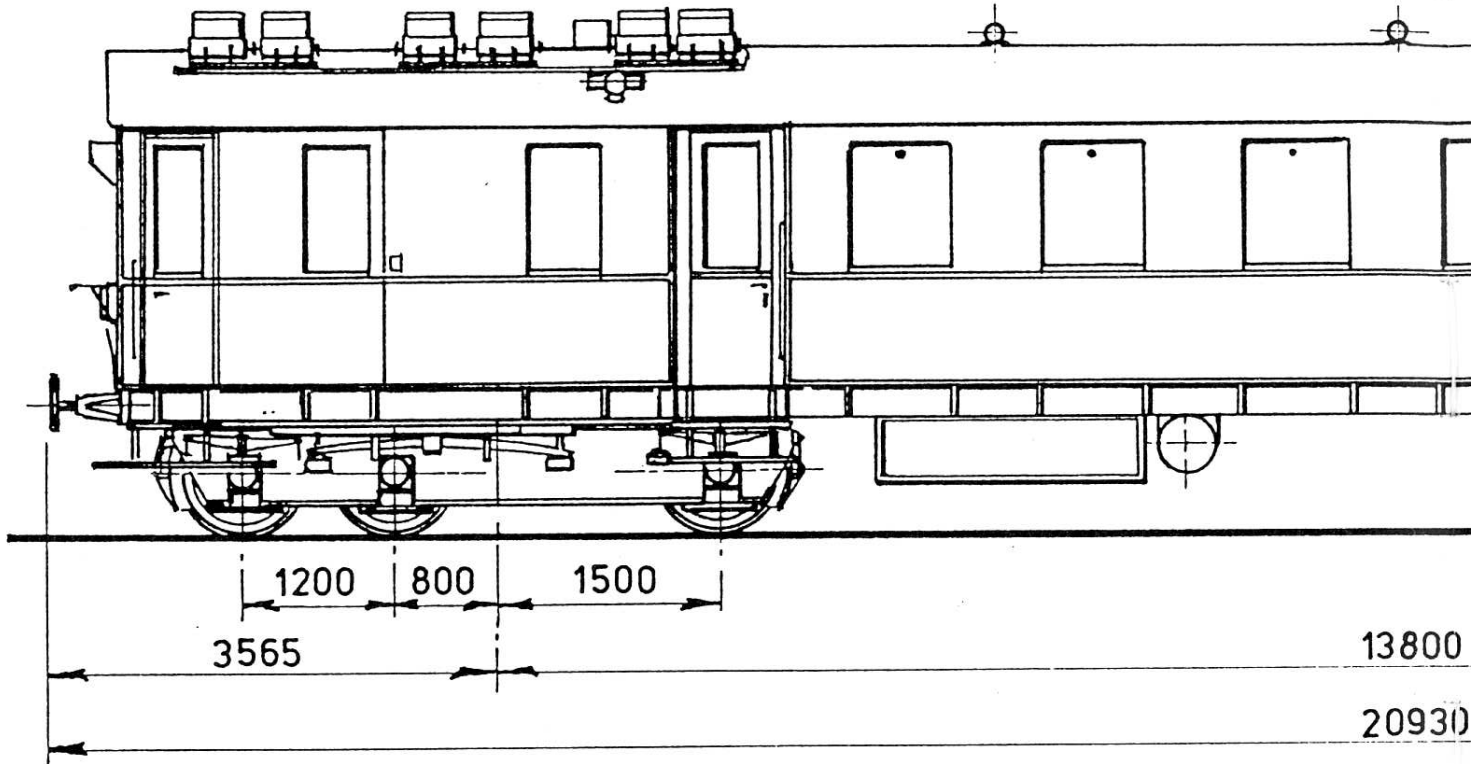
Motor FRICHS vandkølet dieselmotor
 Effekt 250 HK ved 750 o/min.
 Kraftoverføring Elektrisk
 Banemotorer 2 stk. på banemotortruck
 Akselafstand motortruck 1200 + 2300 mm
 Akselafstand banemotortruck . 1700 + 1700 mm
 Tapakselafstand 13800 mm
 Længde over puffer 20930 mm
 Største vognbredde 2974 mm
 Højde s.o. til overkant tag 3775 mm
 Vognvægt tara 55600 kg
 Vognvægt brutto 62500 kg
 Togvægt 109 tons max.
 Pladsantal 70 pladser i to afdelinger
 Rejsegodsrum maksimallast 1600 kg
 Belysning Dynamoanlæg, 65 volt
 Opvarmning Koksfyret varmtvands anlæg
 Bremses . . . Trykluft (P) samt vægtstangsbremse
 Tilladt maksimalhastighed 100 km/h
 Byggeår og sted . . FRICHS-SCANDIA A/S 1932 ●



88 MQ ved leveringen fra Scandia.

Foto: Scandia/JMJK

DSB Motorvogn Li



DJM

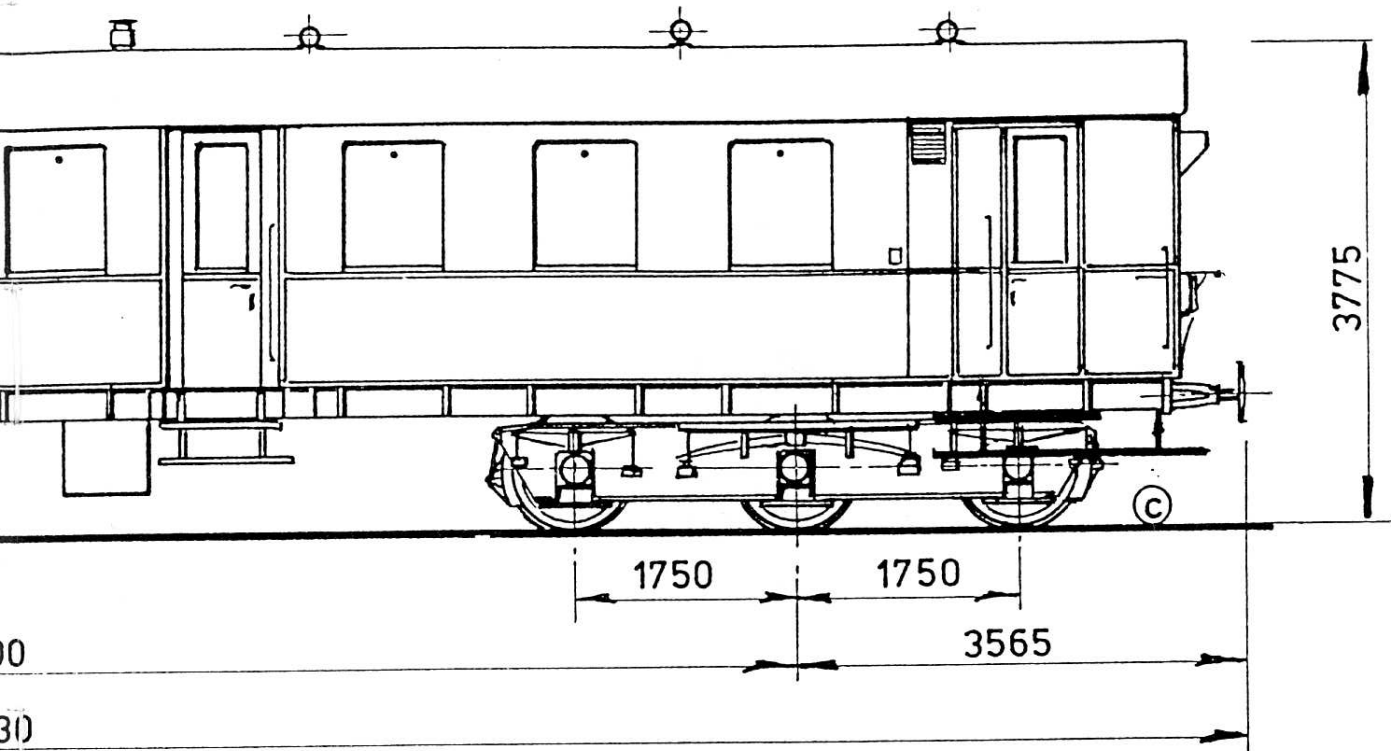
1:87

Type: Dieselelektrisk motorvogn

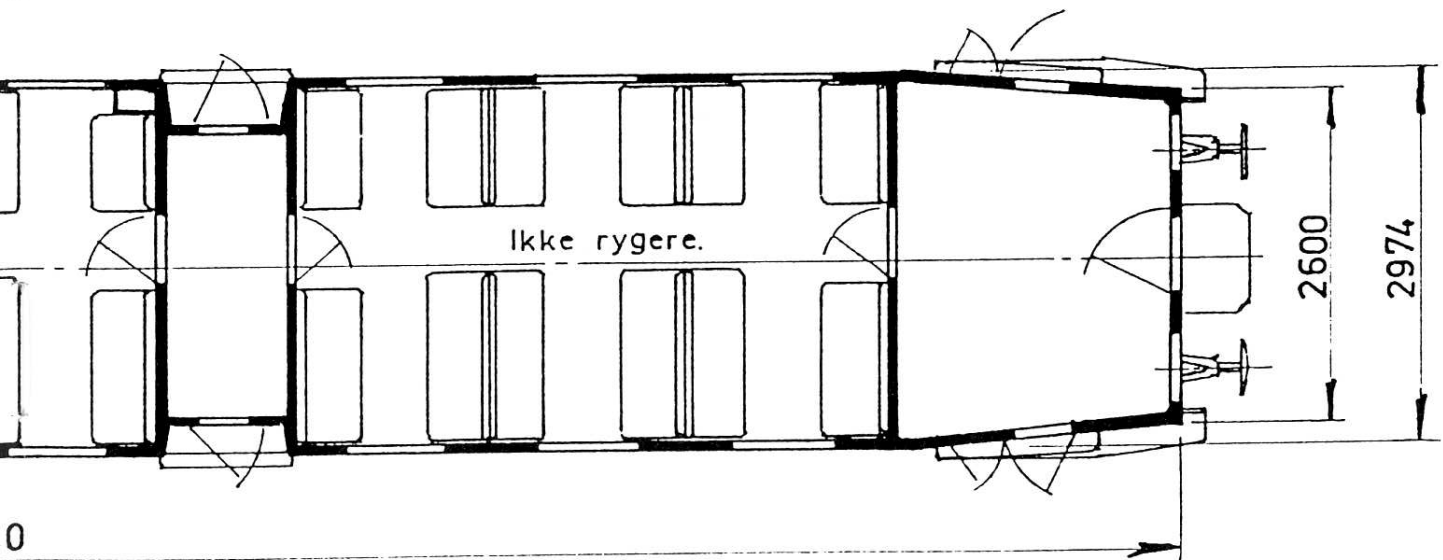
DSB litra MQ 521-524

Bygget: Frichs-Scandia, 1932

ittra: MQ 521-524.

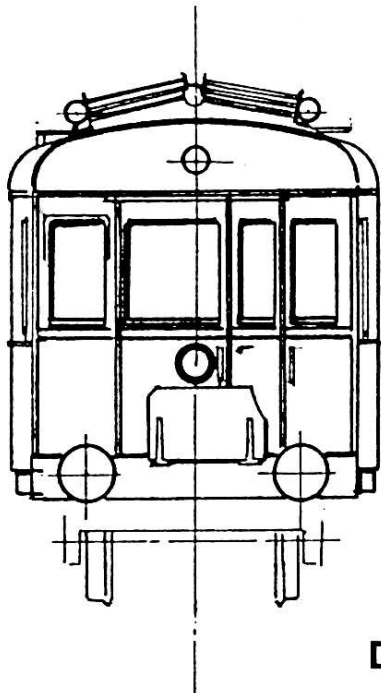


Tegnet for „LOKOMOTIVET” Marts 1992.

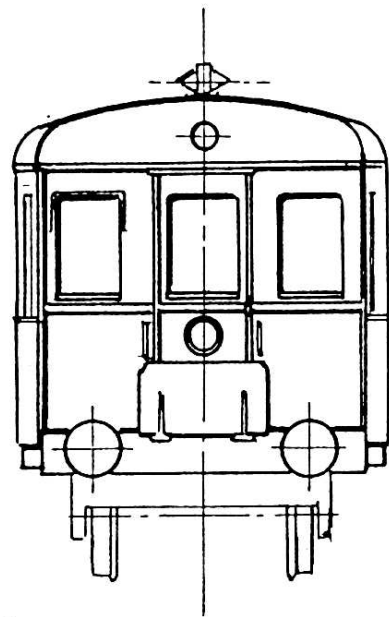


Nr.: 404A

REGI: DSB
Tegnet: Allan Hansen, 1992

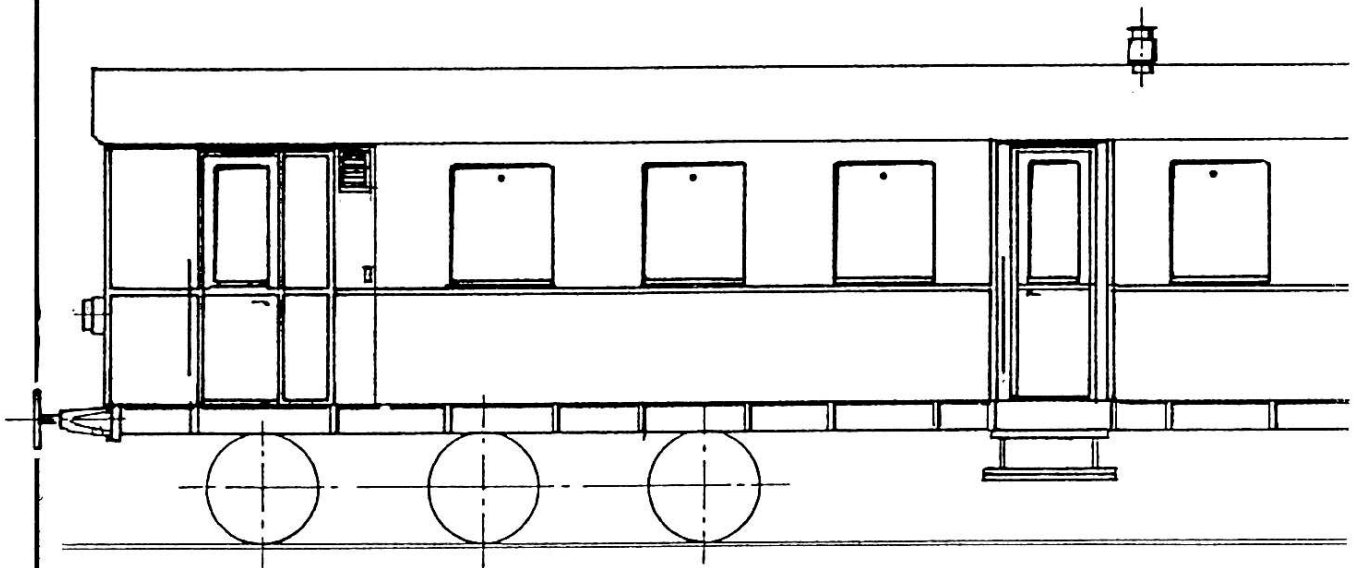


Motorende

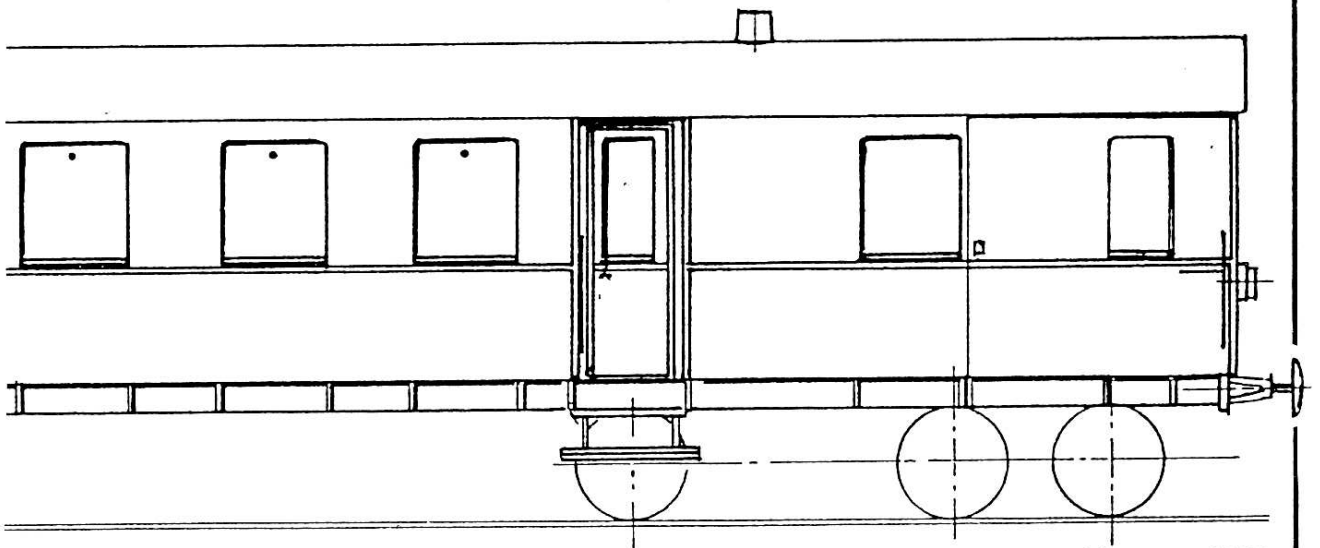


Pakrumsende.

DSB MQ 521-524



Vognside II.



Tegnet: Allan Hansen, 1992

DSB-FARVER

Udvalgt farvefortegnelse af DSBs maskinafdelings farveforskrifter til rullende materiel m.v.

Af Torben Andersen

Gennem mange numre af LOKOMOTIVET har vi og læserne diskuteret DSBs farver på det rullende materiel. Det har medført mange gisninger og forslag fra læserne, forslag, der ikke rigtigt har kunnet bekræftes.

DSB Museumstog ved P.C. Johansen og Johnny Kühl kommer nu læserne og os til undsætning. Ved hjælp af ældre farveprøver fra DSB maskinafdelingen, kan vi bringe en liste over mange anvendte farver gennem tiden hos DSB. Vi håber hermed at kunne slå disse fast en gang for alle.

Bemærk, at man ikke uden videre kan nedskalere farverne til model. Så bliver modellerne for mørke. Farven skal gøres en anelse lysere ved at iblande lidt 34-hvid (hvis det er en mat farve).

Vi har forsøgt at matche farver i Humbrols serie, men 100% kan de ikke eftergøres. En del af farveangivelserne er blanke, andre halvmatte og nogle helt matte. Vogne med matte farver gøres blanke ved hjælp af lak 35. Blanke farver kan halvmatteres med lak 135.

DSBs anvendelse af farverne

Vognkasser

Den DSB-røde hed indtil 1929 vinrød. Den var lidt mere rød i tonen end den senere rødbrune, kaldet maroon, indført 1929. Maroon blev anvendt indtil 1974, hvor DSB fik nyt design (rødt). Alle typer pladebeklædte vogne blev malet i maroon, både personpost- og rejsegods, hjælpe- og ambulancevogne, samt motorlokomotiver (MX, MP og MO). En del teaktræsvogne fik samme farve i 50'erne. Når man oplever teaktræsvogne

som lysere i farven skyldes det slid, og genemskinnelighed.

Specialvogne blev malet grå med sorte påskrifter fra 1929 til 1974, hvor man gik over til gul.

I 30'erne begyndte DSB at drive rutebiltrafik, og her blev vognkassen rød med grå stafferinger. Da lyntoget sattes i drift i 1935 fik det samme farve.

Tagfarve

Tagfarven var oprindeligt lysegrå nr. 8 på stål- og motorvogne.

Fra 1956-60 anvendtes forsøgsvis en aluminiumsmaling (Ore nr. 14), bl.a. på 1800-MO, CC, AL, BL, A og B. I 1961-65 fortsattes tagbemaling med aluminium under anden forskrift (Ore nr. 15). Den adskilte sig dog kun rent teknisk i farvesammensætningen, og har ingen praktisk betydning i model.

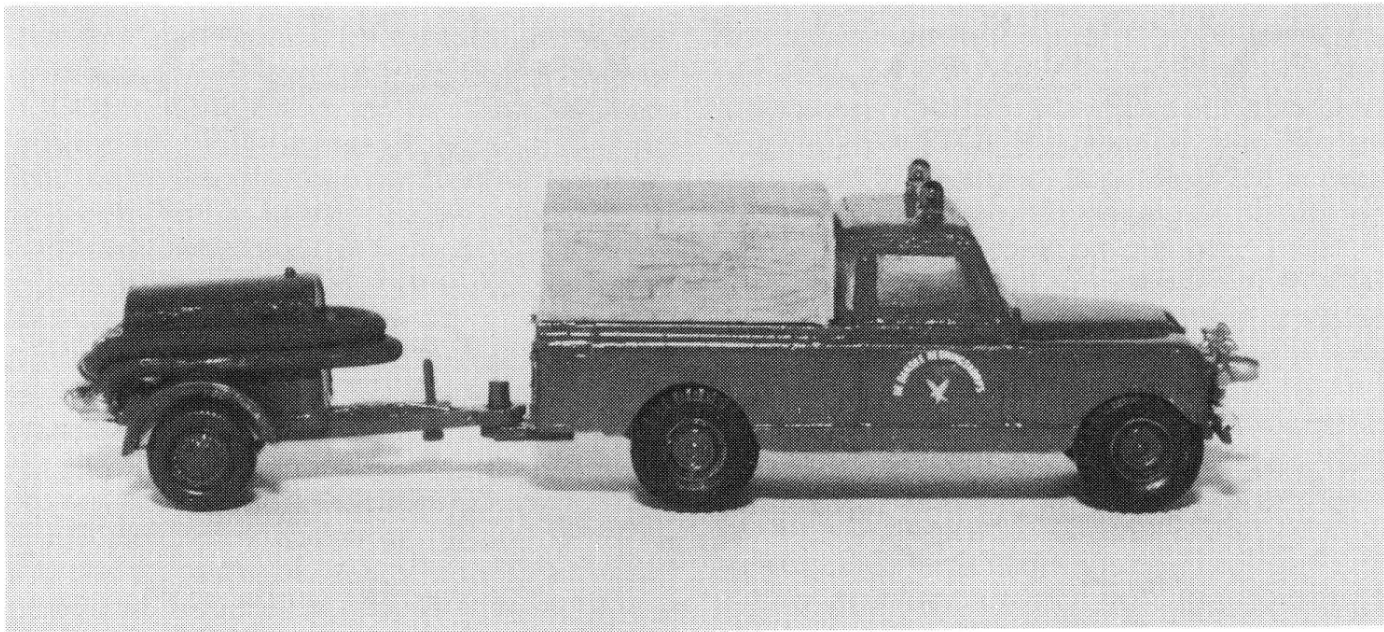
Fra 1966 gik DSB over til stålgrå nr. 16, men den holdt kun til 1971, hvor man påbegyndte ombygning af vogne til IC og nyt design fra 1974. Den anvendte tagfarve blev fra 1971 nr. 82-brun, den farve som før blev anvendt til lyntogsskørt. Det er den farve, som anvendes som tagfarve i dag (rent faktisk kun til 1988).

Tagpaptag var på samme måde lysegrå. Tagfarver på stål- og trævogne blev efter nogen tid i drift mere grå, rækkende fra mørk grå til lysere koksgrå på grund af lokomotivrøgen m.v. DSB Maskinafdeling skelnede mellem vognkasse-, skrive- og grundfarver. Førstnævnte benævntes generelt for Japan Emaillé, mens skriveemallé anvendtes til

påskrifter (ikke til litra; her blev anvendt transfers). Grundfarver var almindelige grundere. Grundere er ikke medtaget i skemaet. Alle farver er generelt gyldige fra 1929, hvor DSB officielt tog dem i brug. Gul til staffering var dog indført mange år forinden på pladebeklædte vogne. Nymalede vogne var generelt blanke (ikke

højglans), men efter meget kort tid i drift blev vognkassen mat af bremsestøv m.v. Og så ellers over til listen, idet vi siger tak for hjælpen til P.C. Johansen og Johnny Kühn, begge DSB museumstog. Ønsker læserne supplerende oplysninger om farver, ældre eller moderne, er man velkommen til at skrive til os.

DSB-betegnelse og farve	Anvendelse	Match i HUMBROL
Nr. 1 Rød 1929 (maroon)	Vognkasser: Person- post- og rejsegods Motorvogne og -lokomotiver Hjælpevogne Ambulancevogne	20-karmosin eller maroon 107
Nr. 2 Grøn 1951	Rangerlokomotiver/Traktorer	3-grøn (lidt for mørk - brug 2-grøn)
Nr. 3 Brun 1929	Godsvogsbrun	133-brun
Nr. 4 Lysebrun 1929	Vinduesrammer	9-tan eller 62-brun
Nr. 7 Specialvognsgrå 1929	Vognkasser, Specialvogne	162-grå
Nr. 8 Lysegrå 1929	Tagfarve 1929-1956	183-grå eller 166-grå
Nr. 10 Sort	Lokomotiver	85-sort
Nr. 11 Rød	Ruteautomobiler + lyntog	19-rød + lidt 60-rød
Nr. 12 Grå	Staffering, ruteautomobiler	72-grå
Nr. 14 Lysegrøn	Endeperron. 1. klasse	120-grøn + lidt 34-hvid
Nr. 15 Brun	Endeperroner og tapet i fællesklasse	63-sand
Nr. 16 Stålgrå	Tagfarve 1966-1970	92-jerngrå
Nr. 30 Gul	Staffering til vogne	24-gul eller 188-gul
Nr. 31 Italiensk rød	Skriveemaille til skilte m.v.	100-rødbrun
Nr. 32 Carminette	Staffering til lokomotiver	60-rød
Nr. 36 Rød	Kupeskilte og signaler m.v.	19-rød + lidt 60-rød
Nr. 81 Grå	Tag på lyntog (1936)	167-grå + lidt 153-rød
Nr. 82 Brun	Lyntogsskørt (1936); tagfarve fra 1971-1987, 1988 skift til mere mørkere grå, næsten identisk med den hidtil anvendte tagfarve.	170-brun + lidt 67-grå.
Nr. 83 Sandfarve	Lyntogs brystningslinie (samt AU og CR fra 1932)	103-cream eller 71-satin-oak
?? Aluminium	Tagfarve 1956-1965	56-aluminium



Land Rover med anhænger fra Falck. Se byggebeskrivelse i teksten.

SLANGETENDERE

Af Hans Nygård Jensen

En meget almindelig, men temmelig overset køretøj hos de fleste brandvæsener, er slangetenderen. Den rykker ud umiddelbart efter motorsprøjten, især ved brand i landdistrikter, og har til opgave at etablere vandforsyning efter at vandet i motorsprøjtes vandtank er brugt. Anvendelsen af slangetendere er aftaget efter at vandtankvognene er indført; men de indgår stadig i beredskabet og bruges jævnligt.

Som slangetender anvendes et mindre terrængående køretøj, mest anvendt er Land Rover 109, d.v.s. med den lange akselafstand, som pick-up, enten med presenning eller lav fast overbygning over ladet. Den korte Land Rover, Willys Overland 4x4 og Dodge 3/4 t har også været anvendt i 50'erne, og i 70'erne blev Toyota Landcruiser konkurrent til Land Rover. Et eksempel på en nyere Dodge har vi hos Næstved Brandvæsen, hvor man benytter en D 100.

Slangetenderen medfører, som det fremgår af betegnelsen, slangeudrustning til at supplere motorsprøjtes beholdning. men dens formål er primært at sørge for vandforsyningen til sprøjten. Hertil medbringer den som regel en påhængsprøjte, en motorpumpe på en 1-akslet hænger.

Denne er forsynet med sugeslanger, og den kan anvendes til at suge vand op fra en branddam, en sø eller et vandløb. Derfor ser man i enden af sugeslangerne en kurv, som når slangen er lagt i vandet, virker som et filter, der hindrer fisk, vandplanter o.lign i at blive suget med op i pumpen og tilstoppe den. Påhængssprøjten kan også anvendes.

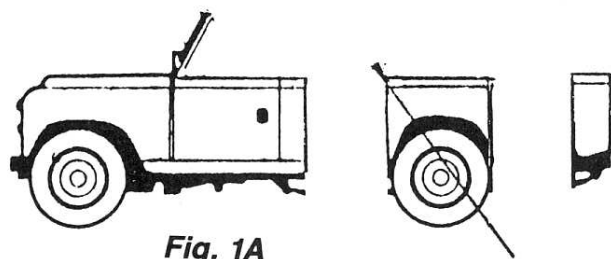


Fig. 1A

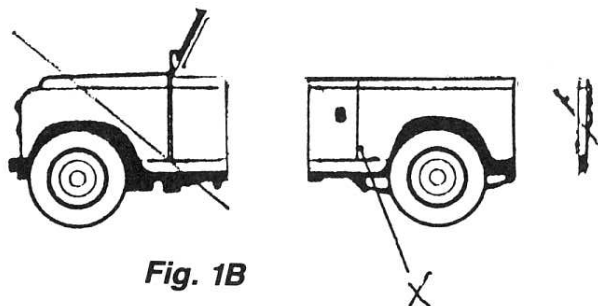


Fig. 1B

Mellemstykket fra fig 1B anbringes i stedet for mellemstykket på fig. 1A.

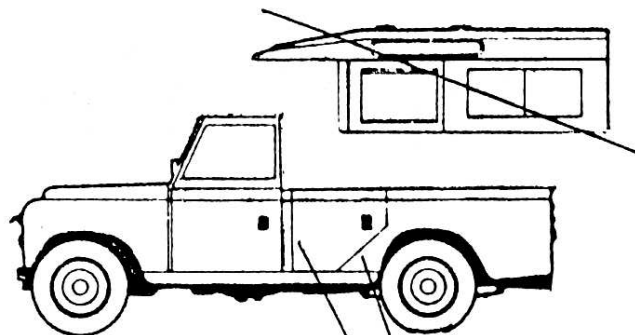


Fig. 2

X / dørkonturer spartles væk

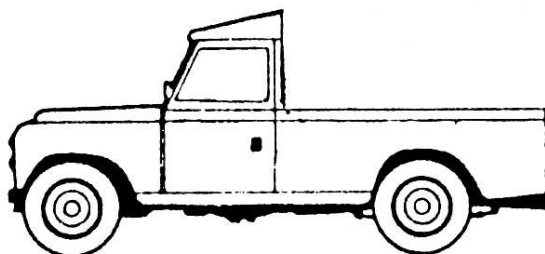


Fig. 4

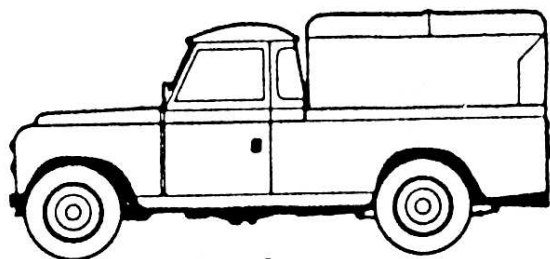


Fig. 3A

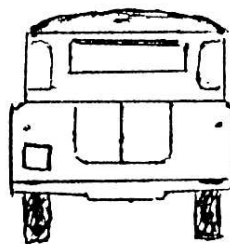


Fig. 3B

Basismodeller: ROCCO

des i forbindelse med oversvømmelser, f.eks. at tømme vandfyldte kældre.

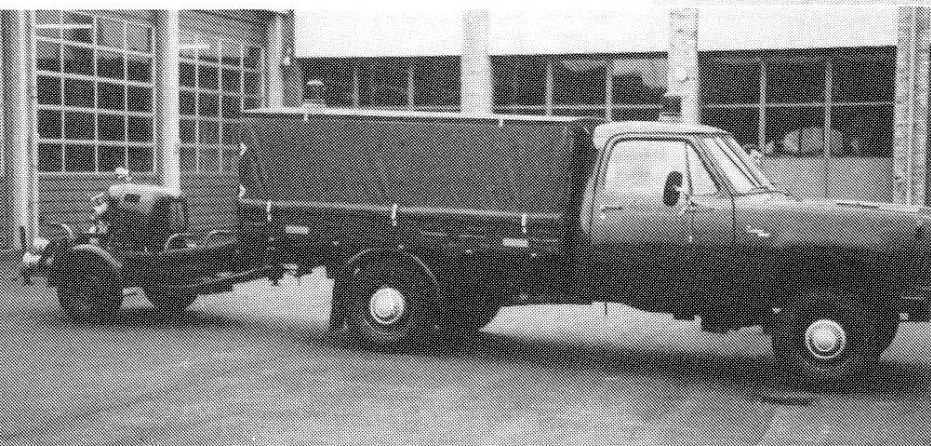
Slangetenderen kan være forsynet med frontmonteret pumpe, der drives af køretøjets motor.

Ofte udføres vandforsyningen således, at påhængssprøjten placeres ved en branddam, å el. lign., hvor den suger vand op. Er afstanden til brandstedet stor, placeres slangetenderen midtvejs til motorsprøjten for at give ekstra tryk på van-

det. Netop fordi denne vandforsyning skal være over den kortest mulige afstand, anvendes et terrængående køretøj som slangetender, og almindeligvis er slangerne på ladet pakket således, at man kan trække en ende ud og fastgøre til enten motor- eller påhængssprøjten. Når tenderen så kører ud over terrænet, lægger slangerne – der allerede er skruet sammen inden i vognen – sig, så vandforsyningen kan etableres øjeblikkeligt.

Land Rover med frontspil. Oven på presenningen ligger branddaskere til brug ved markbrande.

Foto: Carl Johan Semler



Forbilledet for Dodge slangetender fra Næstved Brandvæsen. Fotos af forfatteren.

Også i byområder kan man se slangetender og påhængsprøjte anvendt, hvis afstanden fra brandhane til brandsted er stor, hvor de sætter ekstra tryk på vandet.

Modeller

Den viste Land Rover er lavet af to Wiking-modeller, der er sat sammen (se fig 1). Den er lavet før ROCOs model fremkom, og nu vil det nok være lettere at bruge den som udgangspunkt. Den fås som station-waggon med frontpumpe monteret, og her skal fjernes hele den bageste del af karosseriet over »hoftelinien« (se fig 2). Af plasticard opbygges et førerhus som skal være afrundet bag til (se fig 3a og b).

De tidlige modeller fra 50'erne havde dog et kantet førerhus; hertil kan vi blot skære ned bag midterstolpen og sætte en bagvæg i (se fig 4). ROCOs har allerede frontpumpen, på Wikings kan anvendes en Preiser pumpe. Den findes i byggesættene af motorsprøjterne til valgfri ombygning; men da vi ikke skal bruge den på de danske modeller, er den i overskud. Modellen er forsynet med hjul og terrændæk fra ROCOs sæt nr. 1771. Over ladet laves en presenning. Den findes i flere højder, afhængigt af lokale behov. Falck anvender en gul presenning, andre brandvæsener rød eller grå. Nogle bruger en afdækning med plade, evt. forsynet med gelænder, så der oven på kan medføres diverse udrustning. På førerhustaget monteres et eller to rotérblink.

Mens vi er ved Land Rover 109 pick-up, så er den hos Falck også anvendt til andre formål, f.eks. autohjælp. I så fald forsynes den med et gult rotérblink i stedet for blå. Den kan også have frontspil. I 70'erne var nogle forsynet med et tagskilt med teksten VEJSERVICE. I 50'erne og 60'erne drev FDM og Falck i samarbejde de såkaldte vejpatruljer, der ydede autohjælp til FDM-medlemmer.

Hertil brugtes også disse køretøjer; men de var gulmalede.

Land Roveren kan også bruges til mange andre opgaver, og vi skal senere komme med andre modeller, f.eks. DSB, militæret og CF-korpset.

Påhængsprøjten til Falck-modellen er lavet af Wikings personbilanhænger (ROCOs Jeep-hænger kan også anvendes), hvor siderne er fjernet. Motorkassen er i dette tilfælde fra et Airfix byggesæt (Austin K 6 RAF skumtender); men den kan også laves af plasticard. Sugelangerne er overskud fra Preiser motorsprøjter, og de bukkes forsigtigt, så de ligger rundt om pumpen.

Dodge'en fra Næstved Brandvæsen er ROCOs model, hvor pick-up-ladet er erstattet af et trælad med presenning. Både lad og presenning er lavet af plasticard, og presenningen er rød.

Påhængsprøjten er lavet ud fra Preiser nr. 1112. Chassiset gøres lidt mindre, og i stedet for trækstangen monteres det forreste af en træktriangel, her er anvendt en Kibri, hvor mange byggesæt (eller løsdelssættet 11 980) har ekstra vedlagt. Pumpen er den bærbare, der monteres direkte på chassiset. Sugelangerne er som på ovennævnte.

Anvendelige modeller:

WIKING:

10 100 Land Rover 88

ROCO:

1329 Land Rover BLF

1712 Dodge

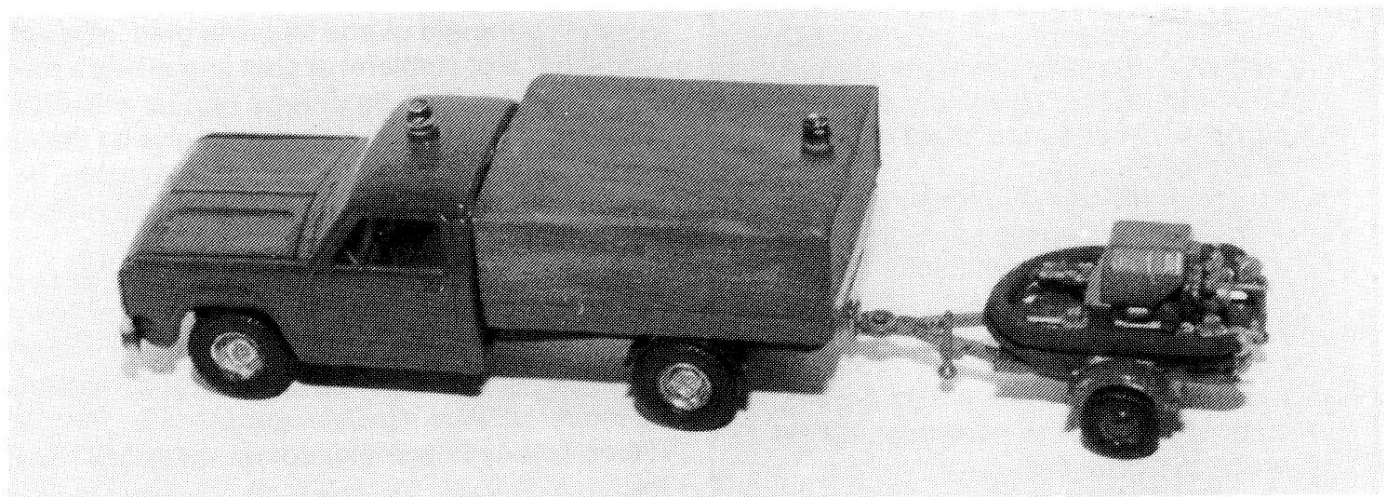
340 Dodge

1771 Hjul med terrændæk

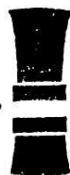
Preiser

1112 Påhængsprøjte

Næstved Brandvæsens Dodge slangetender. Se byggebeskrivelse i teksten.



**LOKO
MOTIVET**



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidskrift, 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):
Flemming Meisner (FM)

Faste medarbejdere:

Claus Jensen (Claus)
Torben Bejerholm (TB)
Per Larsen (PTL)
Hans Nygård Jensen (HNJ)

Grafisk tilrettelæggelse:

Torben Andersen (TA)

Sats:

PH Fotosats ApS, 4800 Nykøbing F.

Tryk:

Lollands-Postens Bogtrykkeri
4930 Maribo

Oplag:

1500 eksemplarer

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, ultimo februar og ultimo maj.

PÅ FODPLADEN

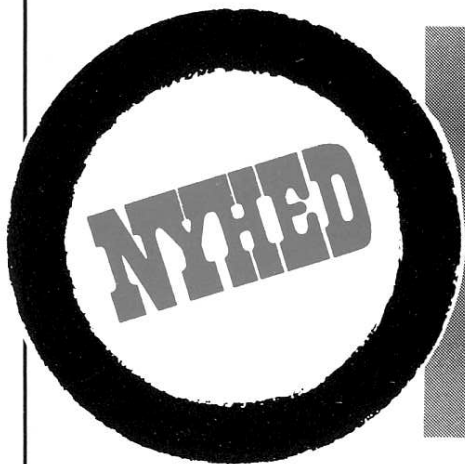
...så står julen for døren, og i julegave fra os får læserne denne gang 100 sider læsestof! Og selvfølgelig også fordi, vi skal have ryddet op i stof- og tegningsbunken. Vægten er denne gang lagt på »midterside«-tegninger og jernbanehistorie epoke II og IV.

Normalt skal læserne ikke »belemres« med vore »problemer«, men alligevel vil vi fortælle lidt om trængslerne med at fremstille bladet, fordi mange læserne – forståeligt – er efter os med hensyn til korrekturfejl m.v.

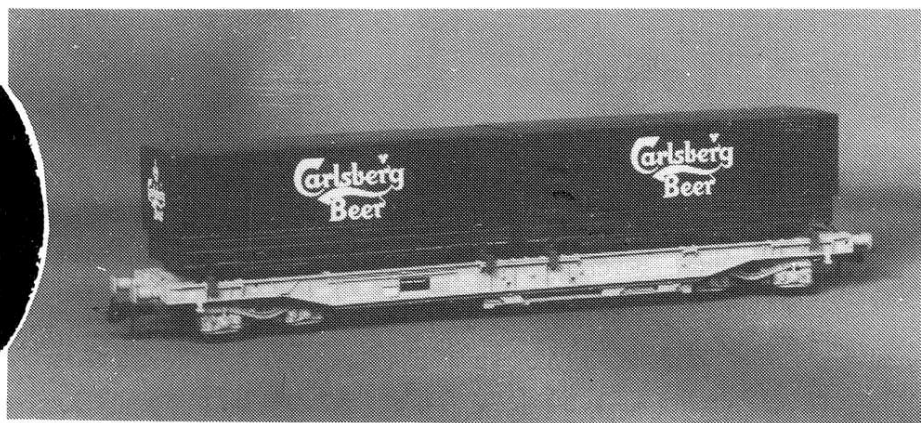
Vi ærgrer os selv, når der opstår stove- og ordbrydningsfejl, men trods en ihærdig indsats, lykkes det aldrig at komme dem til livs. Vi bruger stovekontrol og andre moderne hjælpemidler, men mange tekstbehandlingsprogrammer – især på sætteri-erne – kan ikke »stave« dansk. Orddelinger er især et problem. Og selv om vi foretager det, man i fagsproget kalder »tvangsjustering«, kan en ny orddelingsfejl opstå længere fremme i teksten, når rettelsen foretages. Og så retter man den. Og en ny opstår...og så siger trykkeren, der venter på bladet, at nu må det fan'ne være nok. Han skal også hjem!

Vi koncentrerer os derfor mere om forståelses- og oplysningsfejl...men heller ikke dette lykkes altid. Og det er selvfølgelig vor skyld. Vi beklager og undskylder. Med hensyn til artiklernes oplysninger skriver læserne, at vi bør oplyse, når vi er usikre. Jamen, det er vi altid! Det mest troværdige kildemateriale kan være fejlbehæftet, og har man selv gjort erfaringer på området, kender man problemet »kildetroværdighed«. Vi må ofte tage en hård beslutning for at komme videre, give bolden op...og så håbe at læserne eller andre ved noget mere. Og det lykkes over al forventning, hvilket utallige breve vidner om. Bliv ved med det, så vi kan få »rodet« op i den danske jernbanehistorie. Vi kan til gengæld glæde læserne med, at vi i efteråret har fået etableret et godt samarbejde med DSB Museumstog, og derved opnået mulighed for at minimere fejl. Vi siger – på egne og læsernes vegne – tak til alle hos DSB Museumstog, der beredvilligt har afsat tid til at tage sig af vore forespørgsler.

I øvrigt glæder det os, at læserne er positive over for vore rettelser. »Det burde mange andre blade også gøre...«, skriver man. »Det er jo ikke almindeligheder, I skriver om, men svære emner med mulighed for utallige fejl«. Vi siger tak til jer alle...og håber, I vil nyde julenummeret... med fejl!? God jul.



Fremstillet med tilladelse af Carlsberg Int.



Nu kan du også få politi og postbiler fra DWA. Andre nyheder: Biler til spor N kommer sidst på året. Nærmere oplysninger om ovennævnte og forhandlere kan fås hos

DWA-HOBBY



Fårbækvej 69 - 7000 Fredericia - 75 95 71 51

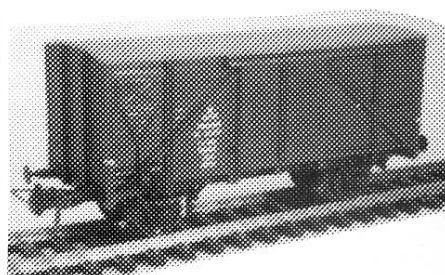
Bedst mellem kl. 18.00-21.00 (også weekend)

5 ÅRS JUBILÆUM

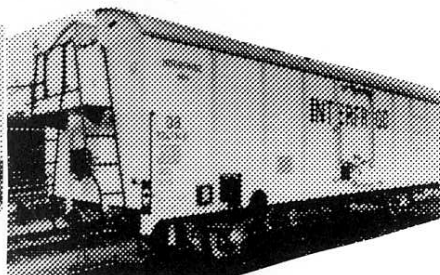
87Gruppen vil gerne benytte lejligheden til tre ting:

- Først og fremmest at sige tak til alle vore "kunder" (det er jo hobbyvirksomhed)
- Dernæst må vi henlede opmærksomheden på nekrologen over Gunnar Nielsen: Vi har mistet et skattet medlem af 87Gruppen, men hans store arbejde med litreringer bliver fortsat af 87Gruppen, så den kræsne modelbygger stadig kan få flotte litreringer.
- Sidst men ikke mindst har vi nogle nyheder at vise frem:

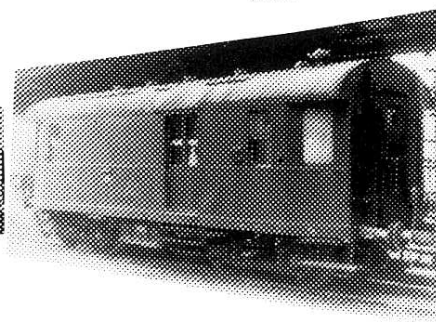
DSB Litra Hj
anmeldt i Nr 28



I samarbejde med Trinbrætterne
DB "INTERFRIGO"
vogne lejet ud til DSB



DSB Postvogn litra Da
Lækkert ætset byggesæt



For mere information send frankeret svar kuvert til:
V. Holstein, Skovmindevej 14, 2840 Holte eller N.E. Norsker, Løvspringsvej 18, 2920 Charlottenlund

DIN & MIN Hobby



BUDDINGEVEJ 229 · 2860 SØBORG · 31565232

Det ruller stadig bare derudaf med lækre danske modeller fra Klein. Forarbejdningen berømmes over hele Europa, og de ultrafine påskrifter, der kan læses tydeligt under lup, er i absolut topklasse. Andre Klein-modeller har allerede erobret "Årets Model"-priser rundt om i Europa; hvornår kommer turen til Danmark? Priserne er stadig rimelige - ca. det halve af de "store" fabrikaters! Til dato er der 22 danske:

Hit-listen:

	Litra ^{epoke}	Driftsnummer	Beskrivelse - kort	Kat.nr.
<input type="checkbox"/>	Hbikks-tt ^{IV}	21 86 237 2 032-1	moderne lukket godsvogn med skydedøre	3164-1
<input type="checkbox"/>	Hbikks-tt ^{IV}	21 86 237 2 047-9	do.	3164-2
<input type="checkbox"/>	Hbikks-tt ^{IV}	21 86 237 2 018-8	do.	3164-3
<input type="checkbox"/>	E - E ^{III}	Europ E 52 042	åben stål godsvogn	3106
<input type="checkbox"/>	E - .E ^{III/IV}	01 86 502 0 026-6	do.	3107
<input type="checkbox"/>	E - .E ^{IV}	01 86 502 0 099-3	do.	3108
<input type="checkbox"/>	E - .E ^{IV}	01 86 500 0 078-1	do. m/bremseplatform	3097
<input type="checkbox"/>	E - .E ^{III/IV}	01 86 500 0 046-8	do. do.	3096
<input type="checkbox"/>	E - E ^{III}	Europ E 53 422	do. do.	3095
<input type="checkbox"/>	Hbillns ^V	21 86 247 2 003-1	moderne lukket godsvogn - ny litrering	3164-4
<input type="checkbox"/>	E - E ^V	01 86 500 0 099-7	åben stål godsvogn m/bremseplatform	309A
<input type="checkbox"/>	E - E ^V	40 86 945 1 232-3	do. do. "Banetjenesten"	309B
<input type="checkbox"/>	Hims ^V	21 86 211 4 995-2	kort lukket godsvogn med skydedøre, type I (tysk)	3296
<input type="checkbox"/>	Hs ^{III}	Hs 49 906	do.	3294
<input type="checkbox"/>	His ^{III/IV}	21 86 211 4 999-4	do.	3295
<input type="checkbox"/>	P ^{III}	P 12 009	åben stål godsvogn, opr. udg. u/bremseplatform	310X*
<input type="checkbox"/>	E ^{IV/V}	40 86 945 1 255-4	do. - m/bremseplatform - "Tjenestegodsvogn"	309X*
<input type="checkbox"/>	Hims ^{IV}	21 86 211 4 587-7	kort lukket godsvogn med skydedøre, type II (dansk)	3299
<input type="checkbox"/>	Hims ^V	21 86 211 4 105-8	do. - med døre type I ("knækkede")	329A
<input type="checkbox"/>	His ^{IV}	21 86 210 2 384-3	do. - med døre type II (flade m. forstærkningslister)	3298
<input type="checkbox"/>	Hims ^{IV}	21 86 211 4 085-2	do. - med forskellige døre	329E
<input type="checkbox"/>	Sgns	SNCB - Belgisk	Containerbærevogn med danske veksellad:	364DK

Nogle af ovenstående er desværre allerede udsolgte, så hvis du vil samle på disse flotte og velkørende modeller, så forhør dig om vor abonnementsordning for de fremtidige modeller samt genudgivelser. OBS! Hver eneste lille del på en Klein-model, fås også som løsdel. Billige og gode selvbyggerdele. **KLEIN - det STØRSTE navn på danske modelbaner!**

Husk du kan høre Klein-nyhedsinfo. på vores telefonsvarer 31 56 52 32 udenfor åbningstiderne.

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