Modeljernbaneklubben H.C.

LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

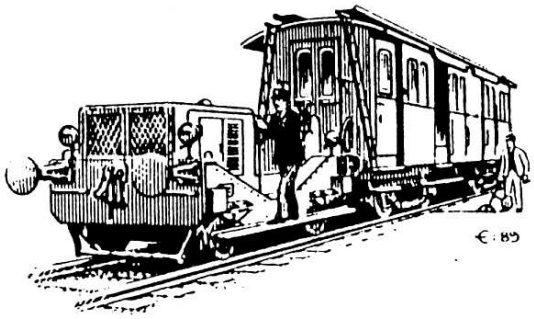
IKH blev den sidste type af ældre kødvogne bygget af Scandia til DSB. Billedet viser IKH 4830, der var den sidste i serien, ved leveringen fra Scandia i 1932. Inde i bladet fortæller vi lidt om IKH-vognenes historie.

Foto: Scandia/JMJK

32

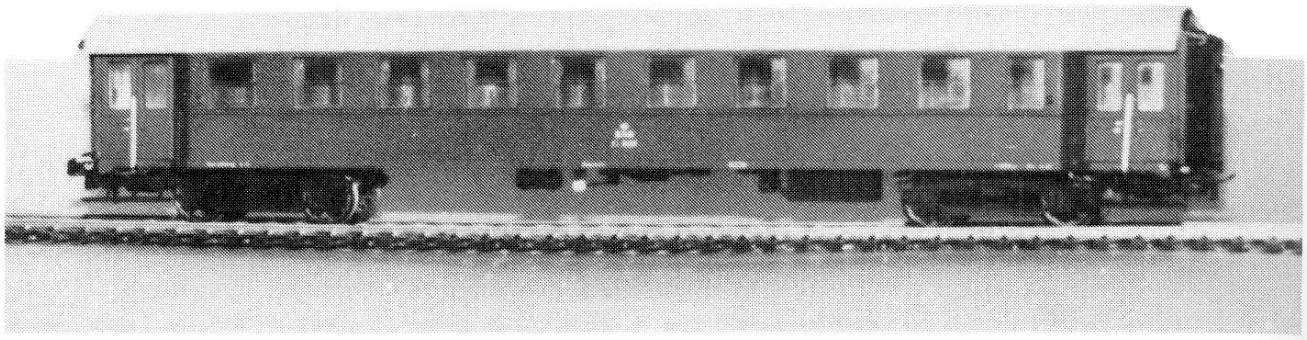
Maj
1993
8. årgang

Løssalgspris
Kr. 55,-
incl. moms
ISSN 0108-9307



HOBBYFORRETNINGEN
PÅ SPORET

VESTERBROGADE 165
1800 FREDERIKSBERG C
TLF. 31 23 16 17



DSB nærtrafikvogn lira CL
Samlesæt:
004.1585 CL nr. 1585, lakeret med påskrifter....**kr. 525,-**
004.1598 CL nr. 1598, lakeret med påskrifter ...**kr. 525,-**
004.1607 CL nr. 1607, lakeret med påskrifter ...**kr. 525,-**

Løsdele:
001.4001 CL, komplet lakeret uden påskrifter for vogen til epoke III .....**kr. 525,-**
001.4002 Cl, komplet, lakeret vognkasse, ulakeret tag, uden påskrifter, for vogn til epoke IV .....**kr. 525,-**
001.4003 CL, komplet, ikke lakeret til ombygning for CLE.....**kr. 485,-**
001.4004 CL, komplet, uden bogier, ikke lakeret til ombygning for CLS .....**kr. 330,-**
001.4005 CL, vognkasse, ikke lakeret.....**kr. 175,-**
001.4007 CL, vinduer, passer også til mange andre DSB-personvogne.....**kr. 50,-**
001.4008 CL, tag med sikker og ventiler, lysegrå, ikke lakeret .....**kr. 45,-**
001.4009 CL, bund.....**kr. 25,-**
001.4010 CL, vægtplader .....**kr. 10,-**
001.4011 CL, trin, 1 sæt med 4 stk.....**kr. 25,-**
001.4012 CL, 2,5 m træbogier, 2 stk. med stjernehjul, jævnstrøm .....**kr. 155,-**
001.4013 CL, 2,5 m træbogier, 2 stk. med egerhjul, vekselstrøm.....**kr. 165,-**
001.4014 CL, plasttappe, 10 stk. for montering af bogier.....**kr. 20,-**
001.4015 CL, løsdelssæt bestående af batterikasse, puffer, dynamo, bremsecylinder og luftbeholder.....**kr. 45,-**
001.4016 CL, harmonikasæt med 2 udslåede og 2 indslåede med hængere samt 2 overgangsplader.....**kr. 50,-**
001.4017 CL, puffer, 8 stk.....**kr. 25,-**
001.4018 CL, batterikasser, 5 stk. .....**kr. 50,-**
001.4019 CL, dynamo og luftbeholdere, 5 stk. af hver .....**kr. 50,-**
001.4020 CL, bremsecylindre, 5 stk.....**kr. 25,-**
001.4021 CL, sæt med 2 koblingsarme og A-koblinger.....**kr. 35,-**
001.4022 CL, emballage, papkarton.....**kr. 15,-**
001.132 CL, emballage, plastkasse .....**kr. 26,-**
001.4023 CL, tag uden sikker, mørkegrå, passer til de fleste DSB-personvogne uden tagrytter.....**kr. 45,-**
001.4024 CL, tag uden sikker, glasklar til postvogne.....**kr. 55,-**
001.0342 2,5 m berlinerbogie, 2 stk. incl. koblinger og pladehjul til CLS .....**kr. 65,-**

Maling og transfers
(priser på maling vil blive annonceret senere):
001.4025 DSB vinrød person-, post- og rejegodsvognsmaling i flaske.
001.4026 DSB grå tagfarve i flaske.

Tørtransfers til én vogn, valgfrit nr. (gruppe 6):
005.1501 CL 1501, CL 1513, CL 1519
005.1557 CL 1557, CL 1570, CL 1578
005.1600 CL 1600, CL 1606, CL 1611
005.1688 CLE 1688, CLE 1693, CLE 1699
005.1678 CLE 1678, CLE 1684, CLE 1687
Pris pr. sæt .....**kr. 35,-**

Tørtransfers til én vogn, valgfrit nr. (gruppe 6A):
005.1617 CL 1613, CL 1619, CL 1630
005.1471 CLL 1471, CLL 1478, CLL 1499
005.1670 CLE 1670, CLE 1673, CLE 1677
005.1701 CLS 1701, CLS 1708, CLS 1714
Pris pr. sæt .....**kr. 35,-**

Tørtransfers til én vogn, valgfrit nr. (gruppe 6B):
005.1592 CL 1592, CL 1603, CL 1610
005.1482 CLL 1482, CLL 1488, CLL 1635
005.1704 CLS 1704, CLS 1711, CLS 1717
Pris pr. sæt .....**kr. 35,-**

Yderligere tørtransfers er under forberedelse til CL-gruppen DSB 1968-1985, CL-vogne omdannet til special- og udstillingsvogne samt til CL-vogne overtaget af privatbanerne. Endvidere vil sortimentet blive udvidet med vådtransfers i gruppe 6 + 6A.
006.0001 Tørtransfers med diverse påskrifter: Kh, Ar, håndbremsemærker, puffermærker (32). Priser vil blive annonceret senere.

ÅBNINGSTIDER:

Mandag-Torsdag 14.00-17.30
Fredag 14.00-19.00. Lørdag 11.00-13.00

INDHOLD:

LOKO MOTIVET
Nr. 32
Maj 1993

Side

Så fester vi...
LOKOMOTIVET bliver 10 år 4
Lidt snak om bladets historie.

DSB kødkølevogne litra IKH 11
Historien om hvide kølevogne fra 30'erne
Af Torben Andersen

Modeljernbanens design 4:
Danske byer og deres huse 17
Af Torben Andersen

DSB litra ABg 25
En moderne kombineret 1. og 2. klasse vogn
Af Torben Andersen

Tegning af DSB litra ABg 34-35
Af Allan Hansen, Fredensborg

Hel're en STAR
Ølvogne hos arbejderbryggeriet "Stjernen" 37
Af Torben Andersen

Vi har hørt og set 44
Om forårets modeljernbanenyheder

Signalpost på Esbjerg Havn 53
En tegning i skala 1:87 fra arkivet
Af Guldbæk-Christensen

Til GIFT og OLIE 57
Om bogietankvogne, der blev anvendt som sprøjte- og oliebeholdervogne internt hos DSB.
Af Torben Andersen

Tegning af beholdervogn til olie 59
Af Carsten Thomsen, Århus

Signaler og sikringsanlæg 60
4. del i vor serie om sikringsanlæg på jernbaner i virkelighed og model.
Af Carsten Lundsten, Ll. Skensved

På fodpladen 66
Redaktionens leder

Så fester vi....

LOKOMOTIVET bli'r 10 år

Til august kan LOKOMOTIVET fejre sin 10 års fødselsdag, og bliver dermed voksen. Det skal naturligvis fejres på en eller anden måde. I øjeblikket ved vi ikke hvordan. Derfor vil vi i første omgang fortælle lidt om os selv, så læserne får mulighed for et kig bag kulisserne..

Hvorfor?

I 1982 blev otte medlemmer fra Næstved Model Jernbane Klub enige om at starte et medlemsblad. Årsagen var naturligvis at beskrive klubbens aktiviteter. Men samtidig var flere og flere af os løbet ind nogle problemer omkring daværende industrimodellers forbilleder. Var det fantasi eller havde de et forbillede? Især voldte DSB-modeller os vanskeligheder, da der ikke fandtes tilængelig information. Signalposten skrev/skriver mest om privatbaner, hvilket er ganske prisværdigt og helt uundværligt. Men vor interesse grupperede sig mest omkring DSB. Da det var svært at finde historisk dokumention, og tænkte, at andre nødvendigvis måtte havde samme problem, besluttede vi os for at lave et informativt blad om DSB-materiel m.v. Oprindelig blot på lokalplan, men nogle foreslog, det måske var en idé at starte et lille landsdækkende blad uden for NMJKs regi, idet man mente andre klubber ikke havde interesse i at læse om lokale klubaktiviteter.

At vi i det hele taget turde tænke på at starte et blad, skyldtes den omstændighed at redaktøren Torben Andersen havde en »fortid« som skribent ved det daværende Modelbyg, og senere sammen med Steffen Dresler leverede modelstof til UK-modelinformation, begge blade, som nu er gået ind.

Initiativtagerne til bladet mente, man skulle holde økonomi og organisation ude fra hinanden, og foreningen LOKOMOTIVET blev dannet. Den fik til opgave at udgive tidsskriftet LOKOMOTIVET og evt. særskrifter, og efter nedsættelse af redaktion og økonomiudvalg, samt et større researcharbejde med kontakt til mange jernbaneinteresserede, fik vi planlagt at starte op i august 1983. Vor målsætning var at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model, i første omgang omhandlende Statsbanerne. Fra starten blev det fastlagt, at udenlandske baner ikke ville blive behandlet, med mindre det havde relation til danske jernbaner. Historie og tegninger skulle altid inddrages, når et emne omtaltes. Det var lettere sagt end gjort. Vi havde ikke mange arkivalier til rådighed, og slet ikke tegninger. Men vi startede forsigtigt op ved at beskrive modeller med kort historisk omtale, og en af initiativtagerne, Torben Bejerholm, havde på privat basis lavet tegninger af DSBs materiel, som vi startede op med.

Den første tid

Og i august 1983 udkom LOKOMOTIVET nr. 1, trods velmente advarsler fra mange sider.

»I vil løbe skrigende væk«, sagde man. »Det er svært at begå sig i den danske jernbaneverdenen. I vil bukke under for kritikken... for alle specialisterne«, spåede man. Nå, det tyggede vi lidt på, men kløede ellers på med krum hals.

Heldigvis fik støtte fra mange, især jernbaninteresserede i Odense, Århus og Ribe. Det opmuntrede gevaldigt, man troede på os...

Det førte nummer blev på 24 sider og oplaget 300! Prisen var 9,- kr., fordi vi mente, at læsere ikke ønskede at betale over en tier for et jernbaneblad.

Problemer

Vi blev klogere. Pludselig var alle blade solgt, og vore trofaste forhandlere bestilte ekstra numre... og vi måtte i gang med at trykke et nyt oplag. Det gav problemer, fordi, det skulle gå stærkt. Trykkeriet var lille, og havde ikke kapacitet til hastesager. Endvidere havde man ikke det ønskede papir på lager, og nogle af midtersiderne blev derfor trykt på grønt kopipapir i stedet for det pæne hvide. (Så har du A-vognen på grønt eller rødt papir er det en sjældenhed...200 eksemplarer af hver blev trykt). Indrømmet! Havde vi anet, hvor svært det er at lave jernbaneblade i Danmark, havde vi aldrig startet. Problemerne var dog ikke af stofmæssig eller kritisk karakter. Vi havde forberedt en bunke stof, hvor især Claus havde bygget og skrevet mange ting. Så her var vi forberedt...

Næh, det var trykkeriet, der voldte problemer. For at spare på omkostningerne, tilbød vi, vi selv kunne samle bladet op og hæfte det. Trykkeriet havde ikke opsamlemaskiner. Og så mødte redaktionen op på trykkeriet, når LOKOMOTIVET var trykt, og samlede og hæftede blade. (Er I klar over, hvor lang tid, det tager at samle 800 eksemplarer op på 24-36 sider??? Manuelt!) Ikke nok med det. Når redaktionen kom hjem efter arbejde og skulle i sving om aftenen med at samle, viste det sig ofte at bladet ikke var færdigtrykt, og vi ventede i flere timer, ofte dage på at komme i gang. Så vi kom på arbejde i mere end en forstand. Endvidere leverede trykkeriet nogle utroligt sorte fotos, trods det, at originalmaterialet var i top. *Det* var ved at tage modet fra os...

Udvikling

Hertil kom opsøgende arbejde hos forhandlere landet over. De fleste steder blev vi godt modtaget (tak for det, allesammen), men nogle trak på skulderen. En døgnflue, mente man. Især i enkelte mj-klubber.

Nå, det måtte man jo selv om. En større bekymring vakte de voksende kritiske røster til vore artikler. Havde vi overhørt advarslerne? Vi følte os pludselig dumme og ærgerlige og - indrømmet - lidt sure på brevskriverne, når man påpegede fejl i vore artikler, og gav vore modeller en sønderlemmende kritik. Her knoklede vi i fritiden, og så blev det kun til kritik..!

Men hurtigt opdagede vi, at brevskriverne mente os det godt. De ville hjælpe os på vej. Vi mærkede, at det vi skrev, betød noget for andre, og det var en dejlig fornemmelse. Ligegyldige ting kritiserer man jo ikke. Da vi forsøgsvis bragte de kritiske røster under rubrikken SPORSKIFTET, skete pludselig en hel masse. Det væltede ind med breve... og mere stof. Efter bedste evne forsøgte vi at besvare brevskriverne personligt, men det viste sig snart at være en uoverkommelig opgave. Vi havde alle vort arbejde at passe ved siden af, og det har beklageligvis nok skuffet mange, at de ikke fik svar. Vi bragte så mange læserbreve som muligt i bladet, og nogle af de stillede spørgsmål og kritikken gav os nye ideer, og fik os til at undersøge sagerne nærmere... og så fandt vi noget endnu mere spændende. Og sådan er det gået slag i slag. SPORSKIFTET er blevet en af de mest populære rubrikker i bladet. (I dag får vi ca. 5-6 læserbreve om ugen, både med ros og kritik. Vi er glade for begge dele!).

Ud over LOKOMOTIVET har vi også udgivet særskrifter. Ikke mindre end 11 forskellige i format A5 er det blevet til. Langt de fleste er i dag udsolgt, og ikke til at opdrive, end ikke antikvarisk

Problemet med at lave et troværdigt blad, er det, at der kræves en utrolig altfavnende og speciel viden på samme tid. Og den besidder ingen personer. Selv om vi i redaktionen har en utrolig hjælpsom kreds af jernbanespecialister, har vi stadig mange huller i viden. Specialistkredsen udvides til stadighed, men vi er efterhånden godt klar over, at vor »målsætning« om at bringe så korrekte artikler som muligt, aldrig kan opfyldes. For jo flere personer, der involveres i hjælpekredsen, jo mere tid, går der med brevskrivning og andre tidsrøvende aktiviteter. Træerne vokser ikke ind i himlen! Derfor har vi valgt, at bringe artiklerne med de fejl, der måtte forekomme, frem for slet ikke at bringe nogen, og så håbe, læserne supplerer op.

Investering i fotoudstyr

Selvfølgelig måtte vi i gang med at genoptrykke 1. og 2. årgang endnu en gang. Oplaget kom op på i alt 1300, mens sidetallet steg for 3. og 4. årgang. Herligt! Men til gengæld steg arbejdsbyrden for redaktøren, der var udlært inden for den grafiske branche. Han monterede bladet i sin fritid. Det sparede også kroner. Fotos stod redaktøren også for, men da vi efterhånden lagde mange kroner hos fotohandleren, investerede vi eget mørkekammerudstyr, købt i det daværende Østeuropa. Fint håndværk med skøn optik. Da vi ikke kunne få »billigt« udstyr til formatet 24x36, valgte vi så et udstyr, der kunne tage glasplader og større formater. Og heldigvis. For det viste sig, at James Steffensen, som vi kom godt ud af det med, havde mange negativer i »mærkelige« størrelser. Dem fik vi med hjem, og producerede på samlebånd. Til gengæld rev forretningsføreren sig fortvivlet i håret over de stigende fotoomkostninger til fotopapir. For hertil kom også negativer, vi lånte af Guldbæk, Harby og mange andre.

Heldigvis trådte andre fotoleverandører til undervejs. Nogle af de første var Hans Gerner Christiansen og Arne Kirkeby, begge Odense, Mogens Duus, Kolding, K.E. Jørgensen, Hvidovre og JMJK v/ Niels Jørgen Hansen, Århus... og ikke mindst Jens Bruun Petersen, Ribe, der altid været en utrolig støtte, fuld af råd, trøst, hjælp for den til tider »fortvivlede« redaktion.

Drøftelser

Det blev et stort og spændende arbejde at lave bladet, og vi svigtede desværre NMJK meget. Heldigvis fortsatte de øvrige medlemmer med at bygge videre på det store anlæg, der var - og er - under opførelse i Næstved. Medlemmerne i NMJK var lidt kede af vor manglende arbejdskraft i klubben, og vi havde nogle drøftelser frem og tilbage omkring problemet: Skulle vi gavne lokale eller landsdækkende interesser? Det blev til, at vi skulle forsøge at dele sole og vind lige, men at fremstille et blad som LOKOMOTIVET el. lign. er utrolig komplekst. De 90% af arbejdet foregår bag kulisserne, og fremgår ikke direkte, når det ligger på læsernes bord. Bladet skal jo være et produkt, man vil betale for, og det opnås kun ved ihærdigt engagement.

Men trods »modstridende« interesser, har samtlige 8 personer, der grundlagde LOKOMOTIVET holdt sammen. Resultatet er blevet en vekselvirkning. Vi arbejder i klubben, når tiden tillader det, og skriver om erfaringerne i LOKOMOTIVET, så alle får glæde af det.

Særskrifter

Undervejs begyndte vi at pusle med udgivelse af særskrifter, og allerede det første år udsendte vi særskrift nr. 1 om sporplaner. Det overraskede os, det blev revet væk, men bevirkede, vi fik blod på tanden, og udgav flere særskrifter, der undervejs alle er udsolgte. Alle har været succeser - undtagen særskrift nr. 4 om sporplaner. Men der fremstillede vi også 1600 blade - og det kan markedet

ARE YOU INTERESTED IN DANISH/SCANDINAVIAN RAILWAYS?

Are you attracted to the fascinating railways of Denmark, Norway and Sweden? Do you like the different locomotives, multiple-units and rolling stock of the Danish State Railways (DSB) Norwegian State Railways (NSB) and the Swedish Railways (SJ) etc.?

Do you like the atmosphere typical of smaller railways, whether steam, diesel or electic (sometimes all tree)?

Do you want to know about modelleng the railways which have developed unique features to deal with the geography in Scandinavia?

Then it may soon be possible to share your interest with other English speaking people around the world.

A small group of people, based in UK, want to set up a Danish/Scandianvian Railway group, similar to other Societies that cater for French, German etc. interests. If this is so-mething for you and you want more information, then write to:

Tom S. Birch (DS/Lo)
1 Ashbourne Court
ABERDARE
Mid Glamorgan CF44 8HA
Wales, UK

This text has been printed in English for the benefit of all our English speaking readers who recieve our magazine troughout Scandinavia, the rest of Europe and the world.

LOKOMOTIVET har gennem 10 år udgivet 32 numre omhandlende alverdens emner inden for danske jernbaner og beslægtede ting. I alt indeholder de 32 numre over 2500 A5-sider.

ikke bære. Derfor trykkes særskrifter højst i 1200 eksemplarer, som regel mindre. Årsagen til, at vi ikke trykker et større oplag, skyldes også pladsmangel. Vi vil helst have vore særskrifter ud fra lageret så hurtigt som muligt. Så det gælder om at være på dupperne, når et sådanne udkommer. De bliver aldrig genoptrykt.

Model og historie

Vor ide og mål med LOKOMOTIVET var - og er - at finde nye indgangsvinkler til jernbaneinteressen, at grave i dansk jernbanehistorie og videregive vor viden, hvilket praktiseres ved at kæde historie og model sammen. Det er muligvis årsagen til, at skala O-mj-ere opfatter deres modeljernbane som værende det »eneste rigtige«, fordi der kan dyrkes flere detaljer i denne skala. Og det er selvfølgelig også korrekt. Men vi synes, vi har fundet en mellemløsning ved at kæde modelinteressen sammen med det historiske ved at dyrke de små jernbaner i skala N og HO. Interessen for modeljernbane i stor skala kommer som regel først meget senere, når man udvikler selve »historieforståelsen«. Det er et faktum, man ofte overser, når der dyrkes modeljernbane: Model handler om gengivelse af jernbanehistorien, hvad enten den er dansk, tysk, amerikansk m.v. Det glemmes ofte af mj-ere, der kun ser modeljernbane som leg. Vi betragter det også som et forøg på at genskabe eller efterligne jernbanehistorien.

Derfor bryder vi os ikke meget om såkaldte samlermodeller, fordi de mere er reklame for firmaer. Til gengæld bliver samlerbehovet i os alle tilfredsstillet. Og så kan vi ikke lade være med at tilføje, at det jo netop var dem, der indirekte var årsag til udgivelsen af LOKOMOTIVET, jvfr. indledningen. Så paradoksalt kan det hele bide sig selv i halen...

Heldigvis ser vi efterhånden flere og flere danske mj klubber og private, der med flid og akkuratesse genskaber og bevarer dansk jernbanehistorie i miniature, ikke alene materielmæssigt, men også med genskabelse af bygninger. Nedlagte Stationer som Præstø, Tappernøje, og Skælskør f.eks. genfindes på NMJKs anlæg. Det samme gælder stationer, der er i brug, f.eks Vordingborg og Helsingør, alt bygget som det ser ud. Andre steder i landet ses utallige historiske »genopførelser«, både privat og i mj-klubber.

Det er jo en kompliceret sag at dyrke seriøs modeljernbane. Ikke alene skal man have kendskab til det rullende materiels historie; det kræver også kendskab til samfundsforhold, produktionsmetoder, arkitektur, og håndværksmæssigt er der brug for mange fag, lige fra elektronik, computer til typografi, og det er det fascinerede ved vor hobby: Der er plads til alle.

Sabbat

Vort lille blad voksede efterhånden i sidetal og oplag op gennem 80'erne, og da der undervejs skete ændringer i redaktionens daglige arbejdsforhold, måtte vi reorganisere. Vi forsøgte at udvide staben med personer, der havde kendskab til danske jernbaner, og som samtidig kunne formulere sig rimeligt. Det lykkedes ikke. Tilsyneladende findes mange jernbanefotografer og »nummermænd«, hvorimod skrivende jernbaneinteresserede uheldigvis er en mangelvare. Vi var nødsaget til at holde sabbat i 1988 for at finde nye løsninger. Mange dømte os »døde«. Meget få »virksomheder« har overlevet en nedlukning...

En artikel bliver til

For at illustrere vore tidsmæssige problemer, kan vi fortælle, hvordan en artikel finder vej til LOKOMOTIVET: Først får man en idé, så søger man oplysninger om emnet. Dernæst går man i gang med at finde fotos i arkivet eller spørge hjælpekredsen. Når tegningsoplæg og fotos er tilvejebragt, fremstilles byggetegning. Den overlades derefter til en modelbygger, der bygger modellen og skriver ned under processen. Fotos tages. Dernæst renskrives og redigeres tekst; tegninger pudses af og endelig kan artiklen bringes efter gennemlæsning af kyndige. Det er ikke ualmindeligt, at en artikel er flere år undervejs.

På gaden igen

Efter et par år i dvale kom vi atter på gaden i efteråret 1990. Desværre ikke med en udvidelse af medarbejderkredsen, så vi måtte nøjes med en omfordeling af rollerne.

For at lette arbejdet, investerede vi i 1991 i EDB, både til tekstbehandling og regnskab. Det ville give os mere tid, mente vi. Det lettede også vort arbejde, men gav ikke umiddelbart den ønskede tid. Vi oprettede en postboks, hvilket gav os mere skrivearbejde, bl.a. med at besvare breve. Vi har altid haft den opfattelse, at seriøs drift af et jernbaneblad kræver redelighed, troværdighed og tidsmæssig overholdelse af aftaleterminer m.v. Det kræver bl.a., at så mange breve som muligt besvares, og at tekster skal pendulere mellem redaktion og eksperter på området. Det er sjovt, men uhyrligt tidskrævende.

Samtidig voksede researcharbejdet og bladets sidetal. Det lyder paradoksalt, at sidetallet vokser, når man ikke kan finde jernbaneskribenter. Årsagen skal nok søges i, at vi efterhånden er blevet mere historisk dybdeborende, hvorved oplysninger vokser i omfang. Man vil jo gerne have det hele med. Det ses også ved en sammenligning af de første artikler med de nuværende. Imidlertid er det et spændende arbejde at bringe nye ting frem fra den danske (glemte) jernbaneverden og viderebringe det til læserne, så det er nok stilen fremover. Især fordi, vi også kan mærke en forøget interesse for det historiske stof hos læserne. Man vil gerne kende baggrunden og historien om sine modeller, og hvorfor de ser ud som de gør. Jernba-

nehistorien *er* den bedste forudsætning for at skabe flotte modeller, både hvad angår det rullende materiel, sporplaner, bygninger m.v..

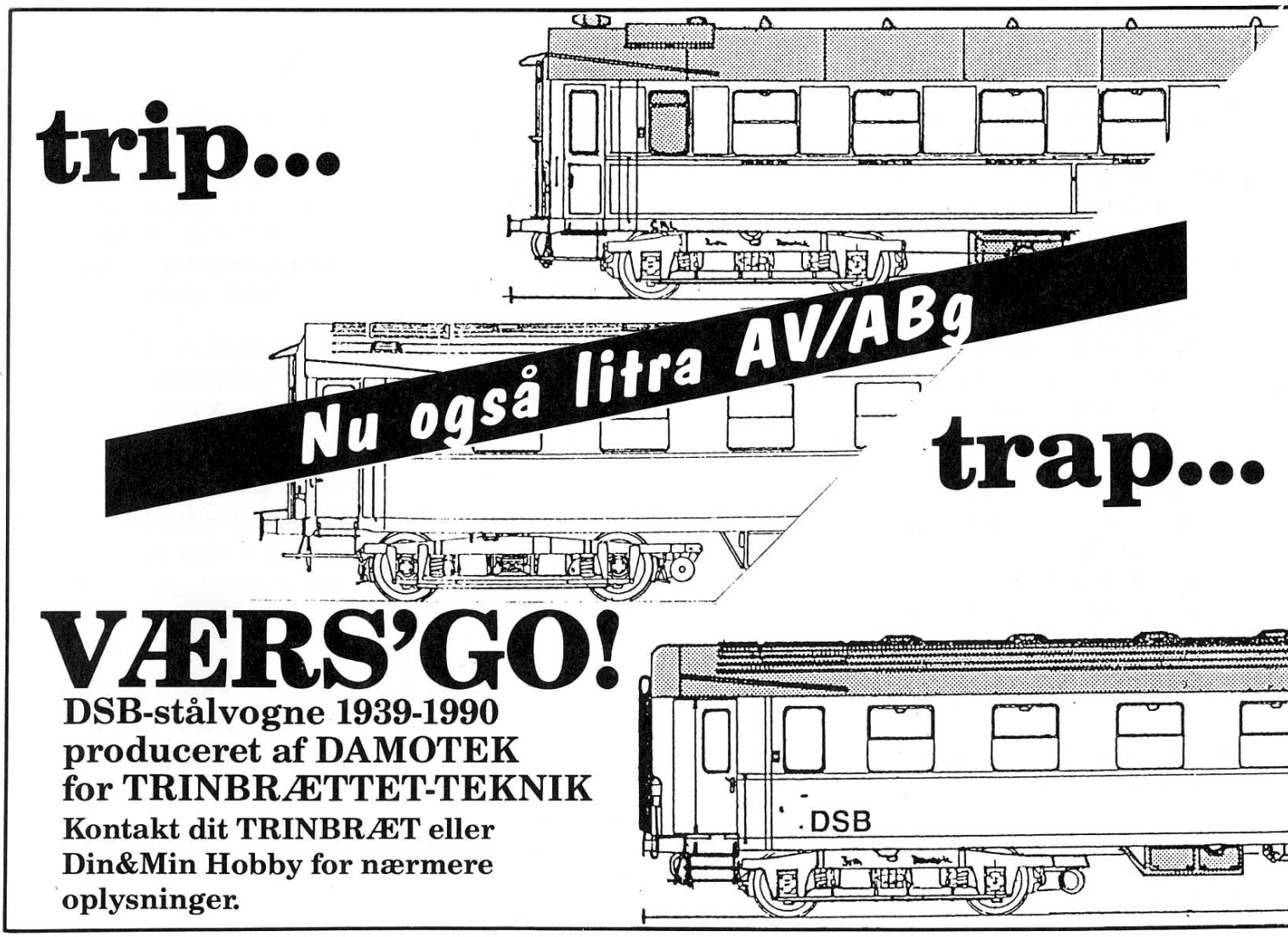
Farver eller ej?

På et tidspunkt meldte spørgsmålet sig om farver i bladet, men da vi måtte se i øjnene, at det ville fordyre bladet, frafaldt vi tanken, også fordi, at den tid, der ville blive brugt til at fremskaffe relevante farvefotos til artikler ville kræve uforholdsmæssig megen tid. Resulatet ville blive et farveladeblad med intetsigende artikler, hvor kun det moderne materiel ville kunne illustreres på behørig vis. Vi havde altså valget mellem at være seriøse uden farver, eller at blive et kulørt blad uden indhold. Da læserne havde samme opfattelse, lod vi sagen ligge. Men dukker der på et tidspunkt egnede farvebilleder op, og som passer til vore artikler, kan det ikke udelukkes at farvespørgsmålet påny bliver taget op til overvejelse.

Kontakter til alle sider

Undervejs har vi fået utallige kontakter rundt omkring i den danske jernbaneverden. Vi har indledt samarbejde med banebøger i Roskilde, der udgiver nogle af de mest læserværige jernbanbøger på markedet, vi har kontakt til DSB Jernbanemuseum og utallige mj-klubber. Vi har travlt med at hjælpe skrivebordsfabrikanter med fotos og tegninger, og i efteråret 1992 er det også lykkedes os at etablere kontakt til HELJAN i Odense, der nu også vil satse på dansk rullende materiel. Faktisk går 2/3 af vor tid med »hjælpearbejde« og research.

Megen tid bruges også på at opdyrke nye talenter, både tekst- og tegnemæssigt for at føre dansk jernbanehistorie videre. Opgaven er vanskelig, fordi arbejdet med forskning og tegning skal udføres i fritiden. Interessen er stor, men at forske og tegne kræver nu en gang både tålmodighed og tid. Den har unge mennesker ikke til rådighed, da man skal etablere sig. Og der eksisterer også et problem vedr. kildemateriale, der for »ukendte« er svært tilgængeligt. Vi vil gerne hjælpe til, så har man artikler el.lign som trænger til »at blive kigget igennem« er man velkommen til at henvende sig. Vore kolleger banebøger i Roskilde giver også meget gerne en hjælpende hånd ved manuskriptrådgivning, forskning m.v.



Fremtiden

Vi prøver nu at finde en løsning på vore pladsproblemer, især med hensyn til tegninger og historisk stof. Nr. 30 var en "tyk" bog, men desværre gik hæftningen ud over tegningerne. Der er kun den mulighed at skifte til A4. Det giver også lejlighed til at gengive større fotos, og dermed få flere detaljer, forbedre lay-out, få mere plads til virkelighedens sporplaner, plads til skabelontegninger o.s.v. o.s.v....og til den sædvanlige pris for abonnenter, idet vi fra vor bogtrykker har fået et godt tilbud, der også giver økonomisk mulighed for et bedre stykke papir.

Dog vil løssalgskøberne mærke en forhøjelse på en flad femmer, idet vi har mange portoudgifter til forsendelse, både pakker og breve, ligesom vi må sende bladene i dyr specialemballage for at de ikke skal gå tabt - og dermed skal erstattes.

Ellers har vi mange emner klar eller under "brygning". Nogle er kun historie, tegninger og inspiration. Andre er både historie, tegninger og model. Følgende er nævnt i tilfældig orden:

- historien om MK/FK dobbeltmotorvogne
- sorte lyntog
- de glemte MP-motorvogne
- MW/MV-lokomotiverne
- den danske caboose (togførervogne)
- MZ'ernes historie
- sporplaner fra virkelighedens verden
- vore stationers historie
- københavnske nærtrafikvogne litra CR/CRM
- mærkelige vogne på danske spor, bl.a. tankvogne med tre domer
- kupévogne
- bådtog
- Exprestoget "Nordpilen"
- hjælpevogne og -tog (krantog)
- rystevogne litra CY
- posttog og postvognenes historie
- specialvogne hos Teknologisk Institut (litra ZU)
- "marcipanbrødet" hos privatbanerne
- ølvognenes historie
- vogne hos De Danske Spritfabrikker (ZB og ZE)
- om maskindepoterne i Struer, Århus og København (m.fl)
- personvogne med rejsegodsrum CTE/CLE/CME/CPE/CAE
- kulvogne på danske spor, bl.a. PS og PSR
- vogn- og lokomotivdata (skæbnelister)
- person- og blandettogs oprangering 1941-1969
- rejsegodsvogne litra ECO
- rangerdamploko litra Hs II, Q og "Malle"
- Ardelt traktorer
- CQM personvogne
- åbne vogne hos DSB og privatbanerne
- tjenestegodsvogne hos DSB, bl.a. Fd, senere Fcc
- fotosider, læserne bygger

o.s.v. o.s.v.

Og de emner, der var lovet i indeværende årgang, men som ikke nåede at komme med grundet pladsmangel, følger naturligvis i de kommende numre (årgange).

Modelmæssigt vil emnerne blive kortere beskrevet, mens der lægges mere vægt på skabelontegninger for selvbyggere samt tegninger af vogne, her især baseret på Allan Hansens kendte streg og tegninger af et nyt tegnetalent Carsten Thomsen, Århus, ligesom Model&Hobby, København, har givet os tilladelse til at bringe enkelte af de gamle fine Chr. Sindahlsen-tegninger (bl.a. EC-rejsegodsvognen).

Modeljernbanens landskab og beslægtede emner vil blive udgivet i særskilte hæfter i vor håndbogsserie DMJH, idet mange 1:1 folk synes, der er for meget af dette stof i vort blad...og de har naturligvis også et ord at skal have sagt, idet de skønsmæssigt udgør næsten halvdelen af vore læsere. Dem har vi ikke råd til at miste.

Nyhederne og Sporskiftet vil vi fortsætte med. Disse rubrikker kan ingen undvære.

Hermed tak for nu, og tak til jer alle, der har støttet os gennem mange år. Det kan ikke siges for tit, at uden jeres støtte, inspiration og opmuntring var det aldrig gået.

I næste nummer vil vi præsentere LOKOMOTIVETs redaktion og medarbejdere... og ønsker du at være med i toget, når vi går ind i den nye "epoke", kan du blot indbetale vedlagte girokort. Så kommer bladet automatisk til dig.

Torben Andersen,
Redaktør af LOKOMOTIVET

LOKO MOTIVET !

IKH 24 803 efter demontering af vakuumudstyr, fotograferet på Cvk omkring 1944. Litreringen er flyttet over på venstre side. *Foto: JBM*

DSB kødkølevogne litra IKH

Af Torben Andersen

DSB-transporter i 20'erne og 30'erne

Kød, flæsk og smør har altid været en af Danmarks vigtigste eksportvarer. En af de største eksporthavne har været Esbjerg, hvor eksporten til England fik byen til at vokse sig stor allerede før 1900-tallet. Herfra fragtede man flæsk og bacon til Harwich i England.

Andre transporter gik til de sydlige naboer som Tyskland, Holland, Belgien og Frankrig...ja, helt til Italien.

Den transporterede mængde vognladningsgods i tons var som følgende i 1932, med den mest transporterede vareart nævnt først:

- jord- og stenprodukter
- stenkul
- foderstoffer
- kød og flæsk
- træ og trævarer
- tegl- og kalkværksprodukter
- kornvarer og rodfrugter
- olie, petroleum og benzin

...og herunder yderligere 13 produktgrupper, hvor vin og spirituosa lå i bunden.

De 3 førstnævnte produkter giver straks et fingerpeg om, hvorfor bestanden af åbne godsvogne altid har været størst i

DSB's vognpark (på danske modeljernbaner er de ofte i mindretal!!!).
Dernæst fulgte en skare af hvide vogne, der sørgede for kød- og flæsketransporten (i 1932 på i alt 380 924 tons). I 1927 var tallene til sammenligning 252 258 tons, d.v.s. at stigningen i kødtransporten steg med godt og vel 50% på 5 år.

Mangel på kødkølevogne

DSB's vognpark af hvide vogne ekspanderede ikke med samme hastighed. I 1932 måtte Statsbanerne leje 28 kølevogne hos firmaet Bell i Basel, især med henblik på kødtransport til Holland, Belgien og Frankrig. Men det var ikke tilstrækkeligt, og samme år var det nødvendigt at ombygge 85 af statsbanernes egne IK-vogne til at have større iskasser, for at kunne klare langturs-transporterne.
I 1930 var kølevognsbestanden nogenlunde den samme, mens den samlede beholdning i 1935 — efter ombygning af IK-vogne til diverse underlitra, nyanskaffelser og leje — var steget en del.
Men den totale kapacitet steg ikke proportionelt med antallet af vogne, idet ikke alle havde samme bæreevne, ligesom isbeholdningen på de fleste kun kunne klare afkøling over en kortere afstand. Det var derfor noget af en opgave, at konstruere en optimal kølevogn, der tog hensyn til lasteevne, kølekapacitet m.v.

Anskaffelse af litra IKH

En af de bedre løsninger var nyanskaffelsen af kødkølevognen litra IKH, der i 1931-32 blev leveret af Scandia. Det var 30 stk., der fik litra IKH med numrene 4801-4830, beregnet på kødeksport.
Vognkassen var bygget i trælister (lodrette), der blev hvidmalet med det kendte store KØDVOGN i rødt på højre vognside. Vognen kunne rumme 2700 kilo is i tagiskasser, der blev påfyldt gennem lemme i taget. Gavlen var forsynet med den traditionelle "wienerstige" til islæs-

Planløs kørsel med godsvogne ?

IKKE MERE !!

Prøv en DEMO-version af edb-programmet *FSBFRAGT*
for kun kr. 50,00. En del af manualen medfølger.
Kan du bruge programmet koster originalversionen kr. 300,00
med fradrag af kr. 50,00 for DEMO-versionen. Priser incl. moms.

Op til 34 byer i systemet.
Op til 250 fragtsedler fra hver by.
Op til 1.000 vogne i systemet.

Krav til edb-maskine : PCDOS eller MSDOS 2.01 eller senere
med BASICA eller GWBASIC (senere også QBASIC til 5.00).
Krav til printer : IBM/EPSON eller lignende. Papir i endeløse baner.

Henvendelse :
Jørgen Tarby Højgårdstoften 247 2630 Taastrup tlf.: 4252 1023

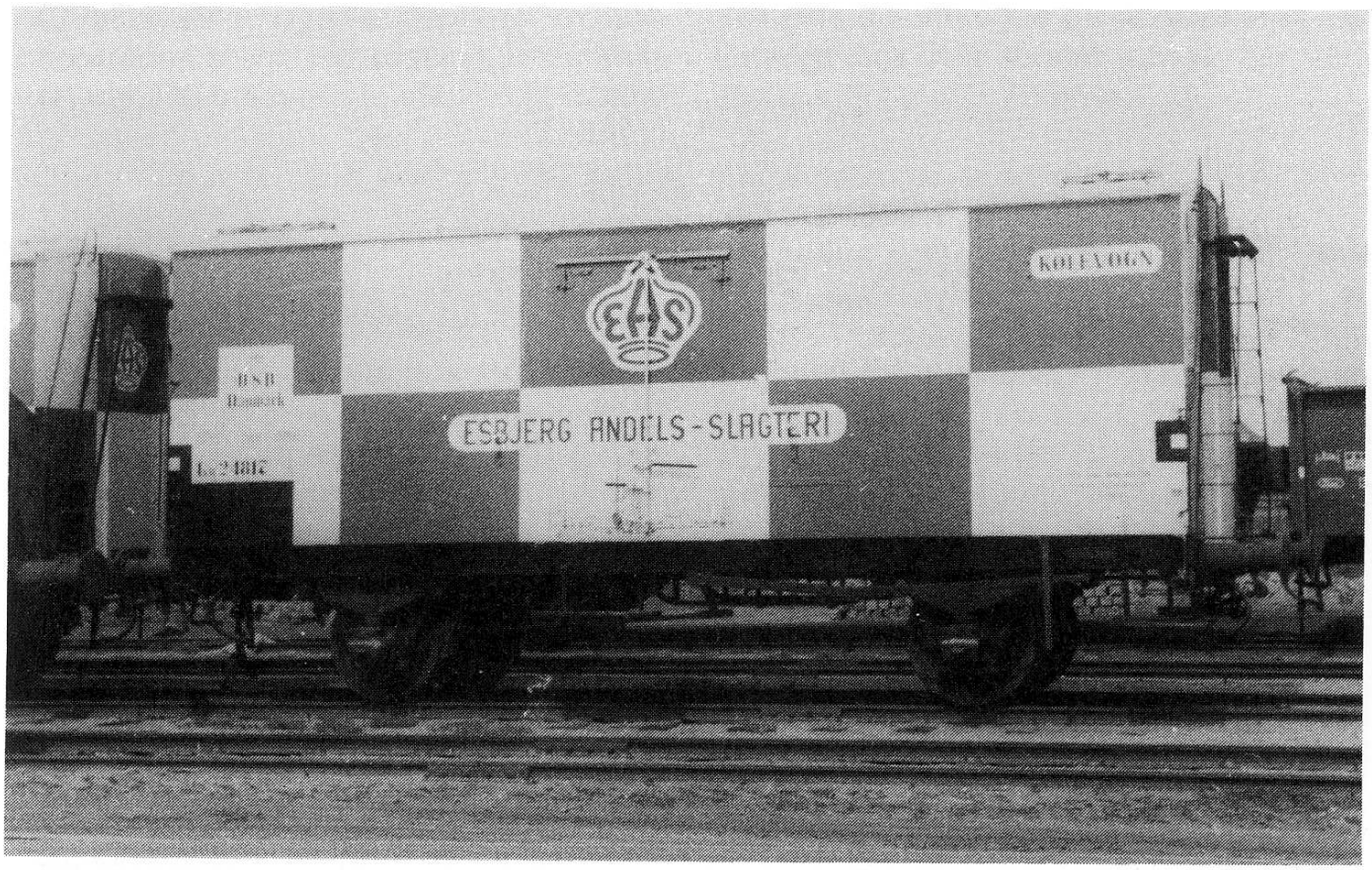
serne. Akselafstanden blev på 4700 mm, hvilket var usædvanligt på det tidspunkt, men det gav mulighed for indsættelse i tog med større hastigheder, og dermed afkortning af transporttiden.
Selve aksellejerne var moderne Isothermos-lejer i kombination med pladejernsakselgafler. I vognene monterede man 104 kødkroge, fordelt på 13 bærestænger, og vognen kunne fragte 8000 kilo kød. (Til sammenligning kunne IKC og IKD bære 7500 kg kød og 2700 kg is. Litra IKB kunne laste 10 000 kilo, men kun 100 kg is).
For at give yderligere udluftning, fik IKH specielle vinge- rotorer (Mickey-Mouseører) på taget. De kunne suge cirkulerende luft ud.
Vognene fik foruden vakuumudstyr også moderne Knorr-Kunze godstogsbremse til brug for fremførsel i udlandet, og de blev straks sat i trafik.
IKH fik numrene 4801-4830.

IKHs skæbne

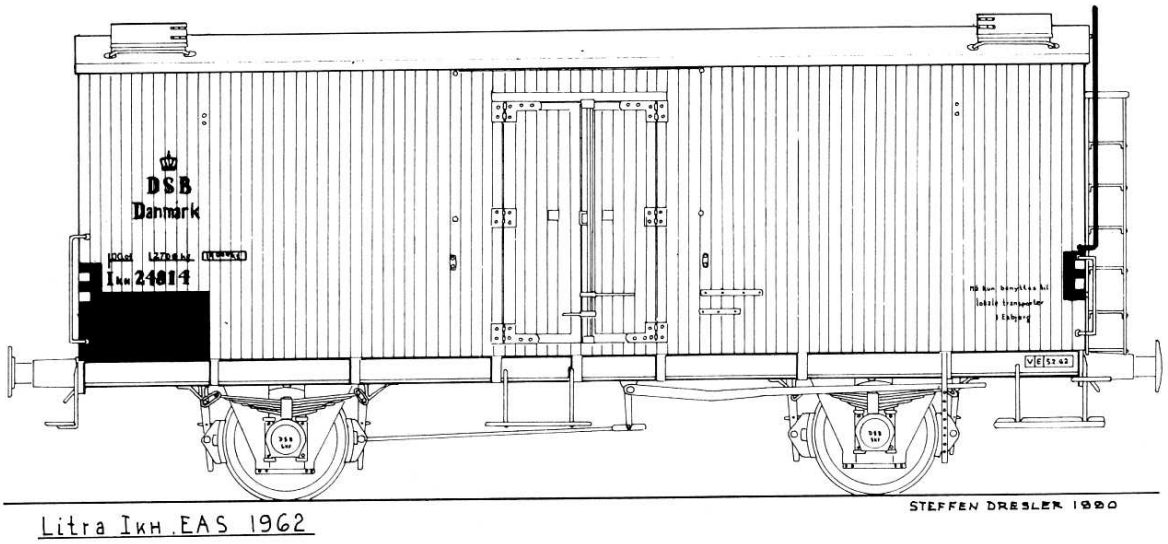
I 1941 fik vognene nyt nummer, idet man satte cifferet 2 foran det oprindelige nummer, så de fik numrene 24 801-24 830.
Omkring midten af 50'erne reorganiserede DSB sin vognpark, og de fleste IKH-vognene blev til ombygget til litra IKP med samme numre. De fik mindre islast (100 kg) og de gamle ventilatorer erstattedes af Flettnerrotorer.
Fra 1964-65 indførtes en helt ny international godsvognsstandard, der krævede større sikkerhed ved højere hastigheder. Ved denne lejlighed fik IKP demonteret trykluftudstyret (Hik-G) og fik trykluftledning (TL).

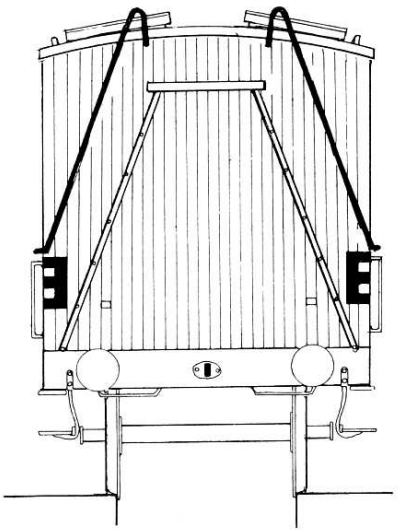
Slagterisammenslutninger

Indtil sidst i 60'erne var et slagteri lige så almindelig i hver by som en købmand, og de hvide vogne kunne findes på mange slagteri- og kvægtorvsspor.
Mens de hvide kølevogne var på spore-

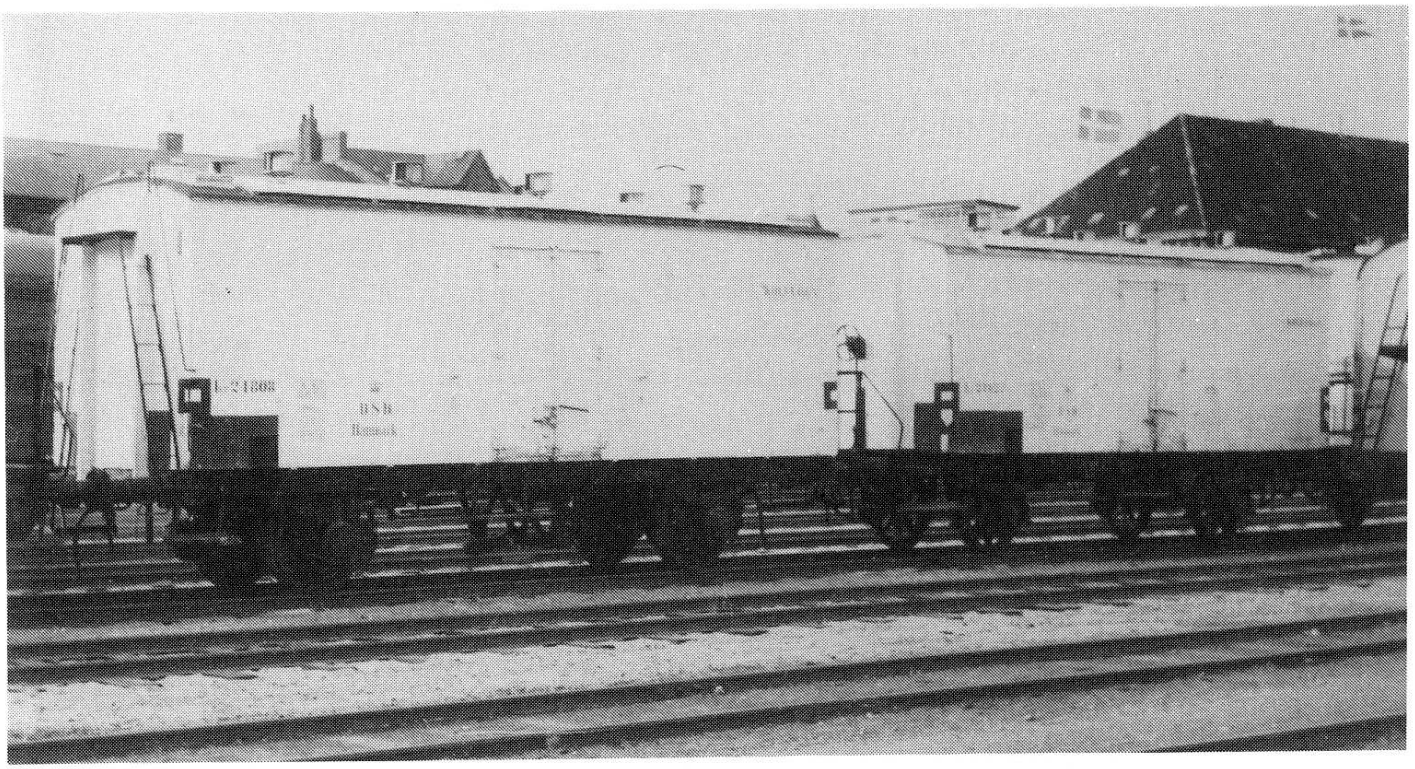


DSB IKH 24 817 i Esbjerg, 1964. Vognen har fået demonteret tagventilatorer og trykluftudstyr. Den er postrød/hvid som forgængeren IKD, men har et andet udformet EAS-logo, hvor EAS er formet som en kongekrone. *Foto: K.E. Jørgensen, Hvidovre.*





DSB litra IKH 24 814
Udseende 1962 efter fjernelse af kølerotorer.
Tegning: Steffen Dresler 1986
Skala 1:87



IKH blev i 50'erne ombygget til IKP, der havde samme dimensioner. Men ventilatorerne blev udskiftet med Flettnerrotorer. Her IKP 24 808 (forrest) i Esbjerg sammen med en IKT i 1964. Bemærk, at IKP har pladehjul, mens IKT er udstyret med stjernehjul. Esbjerg 1967
Foto: Guldbæk/Arkiv TA

DSB IKD 24 558 hos EAS, fotograferet Esbjerg, 1960. Vognen er postrød/hvid i skakternet mønster med EAS, ESBJERG ANDELS-SLAGTERI og KØLEVOGN i mellemblå. DSB-påskrifter er sorte. Vognen har fået fjernet bremsetårnet, og i stedet er den forsynet med rangerskruebremse. I modsatte gavl er monteret stiger. Bemærk undervognen med bremsebukke og -stænger. *Foto: Guldbæk/Arkiv TA*

ne, var isværker også et dagligt syn i havneområder, stationspladser og industrikvarterer. De udleverede såkaldt krystalis, fremstillet ad kunstig vej på værkerne til brug for afkøling. Isen blev dannet i store blokke, der blev knust, så isen kunne fyldes i iskasserne.

Omkring 1965-70 begyndte slagteriopkøb at sætte voldsomt ind for at imødegå konkurrence og mindske omkostninger. Slagterier blev nedlagt eller opkøbt (den gang fusionerede man ikke). Der blev mindre brug for danske kødvogne, bl.a. fordi DSB kom med i Interfrigosamarbejdet, der startede i 50'erne, ligesom megen transport overgik til kølelastbiler. Endvidere tog de store containertransporter godt for sig af transportmængden, bl.a. ved at kunne tilbyde direkte transport fra Danmark til England. Hermed faldt interessen for kødvogne generelt i hele landet.

IKP-vognene fik mindre og mindre at bestille, og allerede i 1966 var alle udrangeret.

De sidste kølevogne på danske spor var i øvrigt litra IKA, senere Icmos, der var i trafik indtil midt i 70'erne.

Hvor så man de hvide KØDVOGNE?

De hvide kødvogne rullede ikke alene på DSB-spor. Også hos privatbanerne kunne man se det daglige godstog med kødvogne. Med få undtagelser havde privatbanerne ingen kødvogne i vognparken, og derfor benyttedes DSB's vogne også på privatbanespor. "Kød-vognstræk" med 2 I-vogne og Triangel-motorvogn som trækkraft var i mange år ikke noget usædvanligt syn.

Hos DSB havde man faste kødvognsruter. F.eks. rullede i mange år hele kødtog på "Præriebanen" tværs over Jylland fra Århus og nordligere liggende stationer til Esbjerg. Det var en af de strækninger, der var tættest befærdet med kødvogne i opgangsårene 1925-1960. Herudover rullede mange kødvognstog ned gennem Sønderjylland og over Sydbanen til Ged-

ser. Det var de tre hovedfærdselårer for "kødets" vej gennem Europa.

Lokalvogne

Ud over mange private vogne i vognparken, har DSB gennem tiderne haft optaget lokale firmavogne i vognparken. Disse adskilte sig fra private vogne ved at de kun måtte rulle på begrænsede områder. Det kunne f.eks. være et stationsområde eller terrænet på en fabrik.

Eksempler på lokalvogne er vogne fra "Maglemølle Papirfabrik" i Næstved, der havde en større vognpark af åbne lavsidede vogne til transport af papir og papirmasse.

Fyens Kul havde tankvogne, der fragtede fyringsolie fra Svendborg til Ærø. På samme måde havde/har FAF vogne til brug for lokaltransporter.

Der fandtes i 50'erne også ældre IC-vogne, som klarede flytningen af tusinder af æg på Ålborg Station o.s.v. o.s.v. Også Esbjerg Andels Svineslagteri fik lokalvogne, der blev kendt som de "skakternede", og en del af disse var IKH-vogne, der omtales i følgende afsnit.

Freja H0 Modeltog

Vi ønsker med denne annonce at profilere navnet **Freja H0 Modeltog**, som står for fremstilling af byggesæt af danske kvalitetsmodeltog med særlig interesse for **FRICHS** gamle diesellokomotiver til privatbanerne og DSB.

FRICHS
5-akslede diesellokomotiv fra 1932-34, som har kørt på privatbanerne:

Nu med gavle for FFJ og OHJ med luftindtag.

HJJ HBS NFJ OHJ HTJ TKVJ VNJ FFJ

FRICHS
4-akslede diesellokomotiv fra 1936-37, som har kørt på privatbanerne:

TFJ OHJ NFJ

FRICHS
3-akslede diesellokomotiv SPUTNIK fra 1932, som har kørt på privatbanerne:

HVJ HFHJ

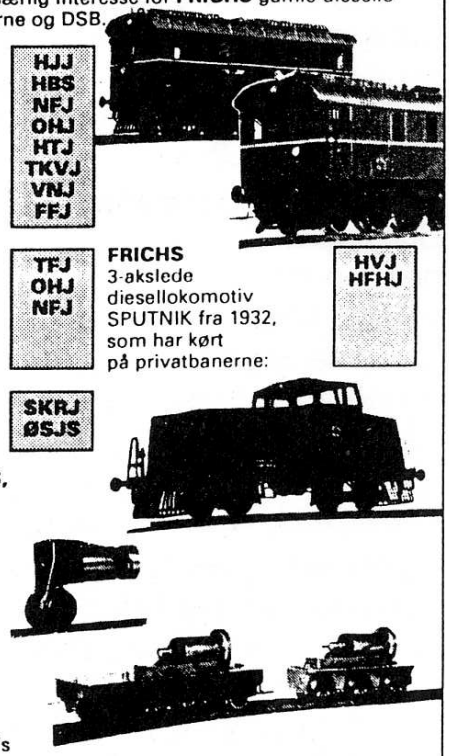
DAVID-TRIANGEL
fra 1954, som har kørt på privatbanerne:

SKRJ ØSJS

SCANDIA SKINNEBUS, serie 2 (2 Mtk),
som har kørt på privatbanerne

EENAKSLET GEARMOTOR
med svinghjul og Faulhabermotor for TRIANGEL-DAVID m.m.

UNDERVOGNE
tilpasset DANTRAIN's SPUTNIK og DANTRAIN's 4-akslede FRICHSere



OKT. model import.

Ove Kirk-Thomsen
Ericavej 141 . 2820 Gentofte
DK-Denmark
Tel. : + 45 31 65 34 62
Giro: 1 64 07 12

Forhandler:

Historien (EAS)

Midt i 50'erne foretog EAS en større flytning fra en placering midt i byen til et areal bag nuværende Vestkraft. Herved kom man til at mangle transportmuligheder fra Slagteriet til havnen, hvor omladning til skib foregik manuelt. Man bar simpelthen svinekroppene over skulderen fra kølevognen til skibets lastrum.

Mellem 1956-60 anskaffede EAS en serie IKD-vogne, bygget 1930-31, der blev malet i firmaets rød/hvide skakternede kulører. De kunne medbringe 2700 kg is til afkøling, og bærekrogene kunne løfte i alt 8000 kg kød. Parken blev på ialt 18 IKD-vogne.

I 1962 anskaffede EAS sig 9 stk IKH-vogne fra DSB som erstatning for de udrangerede IKD. Det var IKH nr. 28 811- 817, 28 819, 28 822 og 28 829, der alle fik "skakternet" mønsterbemaling og bomærke som forgængerne. Vognene kunne rumme 2700 kilo is, og flytte 8000 kilo god dansk bacon til havnen, hvorfra det blev sendt videre med skib til England. Vognene fik de gamle rotorer fjernet, og havde kun islemme på taget. I 1964 fjernedes også kødkroge og trykluftbremse. Firmaet EAS blev i 1969 til "Celebrety", der igen fra ca. 1984 blev til "Vestjyske Slagterier". Allerede i 1966 – inden overgang til "Celebrety" – udrangerede EAS sine IKH-vogne på grund af den påkrævede godsvognsmodernisering, og firmaet viste ikke interesse for køb af nye vogne, da bilerne som nævnt overtog arbejdet.

Vor tegning viser IKH-vognen i DSB-udgave. Til sammenligning af IKD og IKH fra EAS bringer vi fotos af begge typer. Bemærk forskellen i udsmykning. Bl.a. er logoet (bomærket) ændret radikalt, og har fået mere svaj i den yngre udgave (IKH). IKH havde også en mere enkel undervogn med håndbremse, hvor de tidlige IKD-vogne havde komplet bremsebuk og bremsestænger. ●

Modeljernbanens design, 4. del

DANSKE BYER og deres huse

Introduktion til byhuse, især for den, der ikke vil gå i gang med at bygge HO- og N-huse helt fra bunden, men ønsker at anvende industrikatalogernes byggesæt til brug på danske anlæg

Af Torben Andersen

Bygninger

Emnet bygninger og huse er stort, og det er svært at komme rundt i alle hjørner. Lad os alligevel se på dette vigtige, men forsømte emne.

Først og fremmest må man gør sig klart, det er vanskeligt at få plads til en hel by på anlægget. Naturligvis har byer mange størrelser, og det gælder om at fastlægge byens type allerede i designfasen.

Uanset størrelse bør byens præg markeres omkring selve stationen. Byer har deres særkende, og kan inddeles efter størrelse, beliggenhed og funktion.

Flækken

består af et par huse, evt. husmandssteder, kro, en købmand (TATOL) eller en købmandsgård. I nærheden ligger ofte et gods eller herregård. Her finder man trinbrættet, der i mange tilfælde opkaldes efter herregården (eller godset).

Landsbyen

er lidt større med en klynger af småhuse, et gadekær, en lokal købmand/købmandsgård eller Brugs, en smedje/maskinstation, et par husmandssteder, benzinstation, skole og kro. Endvidere ofte en landsbykirke liggende et stykke fra eller i byen. I ældre tid - d.v.s. bare for ca. 30 år siden - kunne man også finde mejeri eller slagteri. Betinget af naturens råprodukter som skov og ler, kunne der også være et sav- eller teglværk. Landsbyernes station kaldes landstationer. (I parantes bemærket: Hvad man kunne finde på de gamle landstationer af spændende udstyr til jernbanedrift og betjening af jernbanens kunder vender vi tilbage til i kommende artikel).

Stationsbyen

er en landsby med bykarakter. Bag stationen ligger som regel en række huse, hvor man ud over beboelse har kro/jernbanehotel, købmand, bager, isenkræmmer, manufaktur og boghandler. I stationsbyen ligger mange forretninger som også ses i storbyen. Der er også benzinstation med automobilværksted, evt. kornfirma, møbelfabrik o.s.v. Byen har som regel asfalteret hovedgade, mens sidevejene udmærket kan være belagt med grus (både vej og fortov).

Hovedforskellen mellem en stationsby og købstad var/er som regel størrelsen. Stationsbyer har ikke højhuse. Bygninger

FELDERBANEN

har udvalget
til de billigste priser

Vi fører hele Märklins HO-program, egen import. Vi sender gerne prisliste.

Skala HO:
FLEISCHMANN
KLEIN • PECO

Skala N:
ARNOLD • FLEISCHMANN

Spor I:
MÄRKLIN • LGB

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.

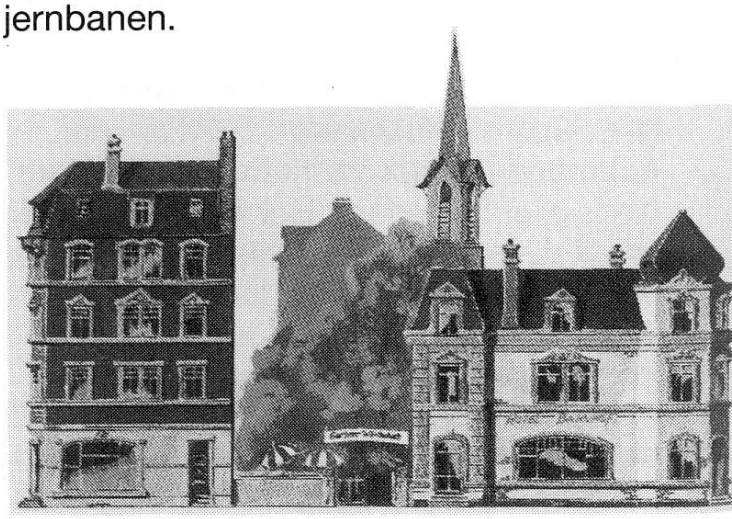
Åbningstider:
Mandag-Torsdag . . . . . kl. 9.00-17.30
Fredag . . . . . kl. 9.00-19.00
Lørdag . . . . . kl. 8.30-12.00

FELDERBANEN

v/ Aksel Møller Pedersen
Lindegade 35A
6070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 08 08
Giro 7 19 82 56

på 2-3 etager er mest almindelige, selv om der naturligvis er undtagelser.
Stationen er rimelig stor med en del godsspor til betjening af byens industrier (slagteri, mejeri, maskinfabrik, savværk, teglværk m.v.).

Købstaden
Kan være mindre eller større. Mange små byer er købstæder med idylliske huse og havnemiljø.
De fleste købstæder er i princippet provinsbyer, hvor der findes alle typer af beboelse, lige fra enfamiliehuse til højhuse, mange fabrikker, forretninger, kvarterer med tætte gyder, torvepladser o.s.v.
Købstadsstationen har som regel et omfattende sporareal, og var i ældre tid ofte endestation for privatbaner. Købstaden kan være industriby, fiskerby, handelsby, skoleby o.s.v. og have industri- og lystbådehavn eller færgestation. Ofte alle dele.
Typisk for den store købstad er høje huse og kompakte bebyggelse med bykerne af ældre ejendomme. Sidstnævnte som regel fleretages ejendomme af mursten, bygget i såkaldt "Art-Noveau", en kunststil fra sidst i 1800-tallet. Enkelte steder ses bevarede bindingsværkshuse i bykernen.
Større købstæder kan have gader med bygninger i patricer- eller rokokostil, men det gælder hovedsagelig kun helt store byer, der ikke kan eftergøres på modeljernbanen.



I randdområder ses små enfamiliehuse og kolonihaver. Den har mange servicevirksomheder, som ikke ses i mindre byer (Falck, gymnasier, tekniske skoler, sygehuse, brandvæsen, centralposthus, politistation).

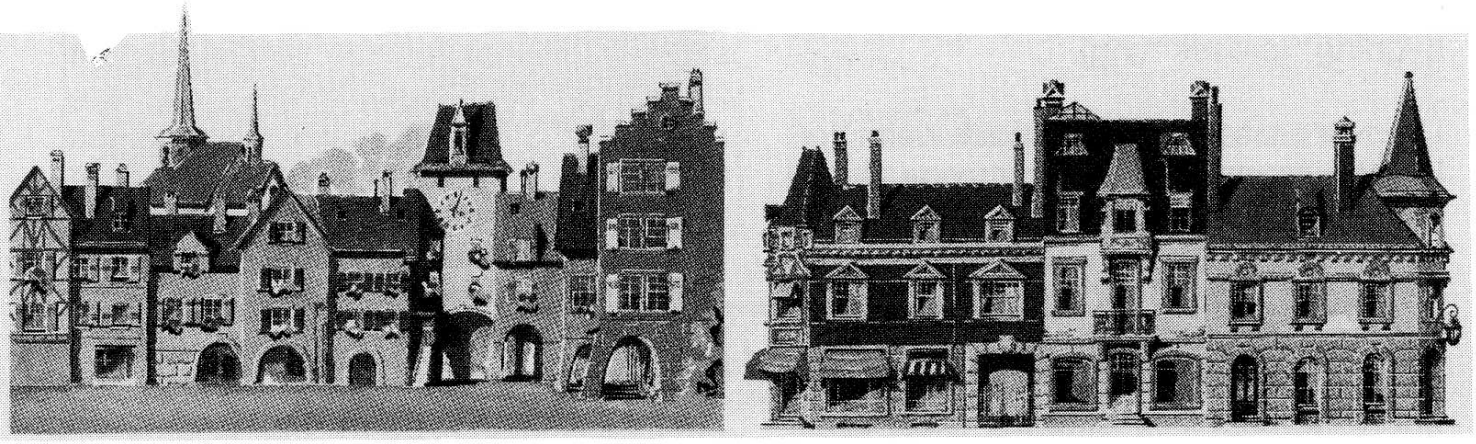
Storby, forstæder og hovedstad
omfatter de samme begreber som købstaden, og det er ofte svært at skelne dem fra hinanden. Kan kendes på stort net af kollektiv trafik, både busser og sporvogne. De største har også S-tog eller andre nærbaner. Her findes alle typer af bygninger.

Byer i model
Som allerede nævnt er det vanskeligt at opbygge en komplet by på anlægget, så snart det drejer sig om byer over stationsbystørrelse. Men da man ikke kan undvære dem, er det nødvendigt at benytte metoder for at omgå pladsmanglen - og det er simpelthen nødvendigt at "snyde" og bruge optiske virkemidler.

Baggrundskulisser
Først og fremmest: Brug kulisser. Det er en effektiv metode til at formidle indtryk af større byer. Kulisser kan males på pap, klippes ud og anbringes på bagvægge i forhold til rigtige modelhuse. Evt. kan man projektere et lysbillede (dias) og på baggrundspladen og optegne efter motivet.

Da en baggrund altid optræder i diset, let dunkelt udseende, males kulisser (huse, træer m.v.) i ønsket farve iblandet lidt hvidt eller lysegråt. Grundfarverne bør endvidere være en anelse mørkere end huse m.v. i forgrunden. Effekten opnås ved at komme et par dråber sort eller mørkegrå i malingen, d.v.s. grundfarven plus lidt sort (eller mørkegrå).
Gå en tur i byen med skitseblok og fotoapparat, så du får nogle ideer.
I stedet for at male baggrunden, kan du affotografere husene i en husrække et for et, og derefter bestille en forstørrelse af hver hos fotohandleren (ikke på blankt fotopapir). De enkelte huse klippes ud og stykkes sammen på bagklædning, malet lyseblå. Det var før hen ret kostbart at få fremstillet store fotos, men med nye kopimetoder, kan du i dag få 4-farvekopier til en rimelig pris. En gengivelse af en virkelig husrække som baggrund har en overbevisende effekt, også fordi man kan skabe et naturligt perspektiv ved en sidegade, hvor husene bliver mindre og mindre udad i "baggrunden".
Husk at størrelsen af bagrundskulisser afhænger af, hvor synsfeltet begynder. Størrelsen vil dog altid ligge mellem 1:87 (forrest) eller 1:100 (længere tilbage).

Endelig kan man anvende de meget flotte MZZ-kulisser, der er specielt fremstillet til brug for modelfolk. Kulisserne kan købes hos de fleste mj-forhandlere. De er dyre, fordi de er tegnet af kunstnere og



Eksempler på kulisser fra MZZ. De viste kan uden besvær anvendes til danske bymiljøer.

trykt i 4-farver, så de passer som baggrund.
Kulisserne er meget virkelighedstro, og har den korrekte optiske baggrundsvirkning indbygget. De kan klippes ud og stykkes sammen efter ønske, og man kan få alle baggrundstyper, lige fra det bakkede landskab til storbyen med højhuse, industrikvarterer til havneområder. Ulempen er umiddelbart, at nogle er fremstillet til tyske landskaber. Men da mange har nordtysk forbillede, kan de uden videre anvendes til danske byer...uden bearbejdning. Det gælder også kulisser med havne- og industrimotiver. Se illustrationerne.
Landskabskulisserne kan fordanskes ved at klippe bjergtoppene bort. Inden pålimning af baggrund males baggrundspladen med lyseblå himmel...og voila...et dansk landskab med bølgende kornmarker opstår. Husk, at male himlen lidt mere hvidblå ved selve horisonten, altså i nærheden af kulissekanten. Himlen er nemlig mere hvid her, grundet lysets brydning.
I kombination med baggrundskulisser anbefales det at bygge "halve" huse fra samlesæt. Det kaldes for halvrelief, og betyder, at man samler huset med front og sider, hvor omkring halvdelen udelades. Herved fås et hus, der fylder mindre. Fordelene er, at den fjernede del kan samles og genbruges som "halvt" hus andet sted; altså to huse for et enkelt hus' pris. Huse og bygninger fra industrikatalogerne kan endvidere sammenbygges til nye huse, Det kaldes for "krydsbygning" (crosskitting).

Ud over crosskitting kan industrien samlesæthuse anvendes på mange andre måder. Her nogle eksempler:

Nyt tag:
Tag kan byttes ud husene imellem, så det sædvanlige hus får nyt udseende. Tagplader af forskellig karakter (tøgl, skifer m.v.) kan monteres, hvorved udseendet ændres. Tagkviste tages fra andre sæt og monteres.

Ommaling:
Husenes facader kan gives en anden farve end den oprindelige. Et rødt bindingsværkshus (f.eks. apotekerhuset fra HELJAN) kan males hvidt eller gult. Røde ejendomme kan males med gulbrun, så de får gule sten. Vinduesrammer og døre males hvide, røde eller grønne. Det samme med vindskeder. Røde tegl kan males sorte (brug Humbrol 85-sort med lidt 34-hvid).

Udblænding:
Vinduer og døre i bygninger erstattes med bræddecard, så det ser ud som om, der er nedlagte og skal saneres. Her kan laves nogle herlige miljøer, hvor træer og ukrudt florerer, især i forbindelse med fabriksbygninger.

Omrokering:
Bygninger, som er bestemt til et formål fra fabrikanten side, kan omrokeres til nye. Af HELJANs bondehuse kan fremstilles hestestutteri, feriehus.
Videbæk Station kan omdannes til landsbyskole, prangende tyske rådhuse kan blive til købmandskonsortiets administrationsbygninger på havnen. HELJANs moderne - men alt for lille station - kan bygges til modelrigtig station (Holbæk, Skive, Kalundborg) ved at anskaffe en model mere og bygge dem sammen i længde og højde.

Pudsede huse:
Murstens-bygninger kan omdannes til pudsede huse ved at lægge et lag plastic-padding på murene. Kommer man lidt sand i blandingen fås det noprede udseende. Slibes og males. Murene kan også dækkes med fint sandpapir; brug samlesættets dele som skabelon, klip eller skær ud efter omridset, og lim det på plads med kontaktlim og mal. Sættes lys i husene, skinner det heller ikke gennem plastvæggen.

Skabeloner:
Byggesættets tag, mure m.v. anvendes som skabelon for nye. Køb masser af

MODELJERNBANE

Shinohara skinner:
Code 100, profilhøjde 2,5 mm.
Pr. meter .....kr. **44,00**
Ved køb af pakke med 10 meter
I alt .....**kr. 390,00**

Code 70, profilhøjde 1,8 mm.
Pr. meter .....kr. **36,00**
Ved køb af pakke m/ 10 meter I alt **kr. 335,00**

Code 83, bruneret, profilhøjde
2,1 mm.Pr. meter .....kr. **39,00**
Ved køb af pakke m/ 10 meter I alt **kr. 370,00**

SPOR-N:
Blanke, profilhøjde 1,8 mm
Pr. meter .....kr. **33,00**
Ved køb af pakke med 10 meter.
I alt .....**kr. 310,00**

Sporskiftedrev, motordrev
Pr. stk. .....kr. **72,00**
Rabat ved køb af 10 stk.

Ekstra kontakter pr. stk .....kr. **8,50**

Magneter til sporskiftedrev
Pr. stk. .....kr. **30,00**
Ingen kontaktmuligheder

For smalspors-venner:
To aktuelle bøger:
Schmalspursbahnen an der Ostsee
Schmalspursbahnen im Osthars
Indeholder flotte billeder
Pr. stk. .....kr. **129,00**

1993-katalog fra OKT-Modelimport
kr. 25,00

Tenshodo-motorbogier
i forskellige udførelser.
WB-typen, plast.....kr. **268,00**
GT-typen, metal .....kr. **360,00**

Oversigt over typer findes i OKT-katalog

FLEISCHMANN:
FLM **Albani**.....kr. **239,00**

FLM **Grand Danois**.....kr. **259,00**

Vi fører DWAs produkter:
ROCO **E-vogn** i spor-N .....kr **95,00**

Tankvogn .....kr. **159,00**

FREJA H0 MODELTOG:

Alle Frichs firkantede lokomotiver, 3-4-5 akslede kan nu fås som samlesæt. Maskinerne fås som et komplet byggesæt, eller sæt, hvor ætsepladen kan købes først, senere undervogn og forskellige dele som tagkølere m.v. Der vil dog være en lille fordel ved at købe sættet på én gang.

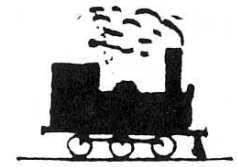
Ca.-pris for færdigt byggesæt,
købt samtidigt:
3-akslet Frichs.....kr. **2499,00**
4-akslet Frichs.....kr. **2499,00**
5-akslet Frichs .....kr. **2790,00**

Som noget særligt kan OKT Modelimport tilbyde dig maling af din model. Ring og hør nærmere.
Pris kr. 1550,- for den 5- akslede. Malingen bliver foretaget af tysk fabrikant af messingmodeller.

NYHED:

Scandia skinnebus, serie 2,
motorvogn byggesæt .....kr. **1925,00**

OKT modelimport



Ove Kirk Thomsen . Ericavej 141 . 2820 Gentofte . DK Danmark
Tlf. 45 31 65 34 62 . Giro 1 64 07 12

tegl-, eternit- og skiferplader af plasticplader, og brug byggesættenes dele som mål. Husk at tegl kan være både røde og blåsorte.

HELJAN

Huse fra HELJAN kan uden videre anvendes som danske, og behøver næppe nærmere omtale, ud over at langt de fleste modeller ikke er skalanøjagtige, men fremstillet i skala 110 eller 120, d.v.s. skala TT.

HELJANs danske landsbykirke er alt for lille til normal kirkestørrelse. Men limer man tårnet på siden i stedet for enden, fås en lille landsbykirke, som man finder i Bårse, Sydsjælland. Alle murstensvægge skal udspartles med plasticpadding, da ingen hvide kirker i Danmark er opført i "hvide sten". Taget skal være rødt.

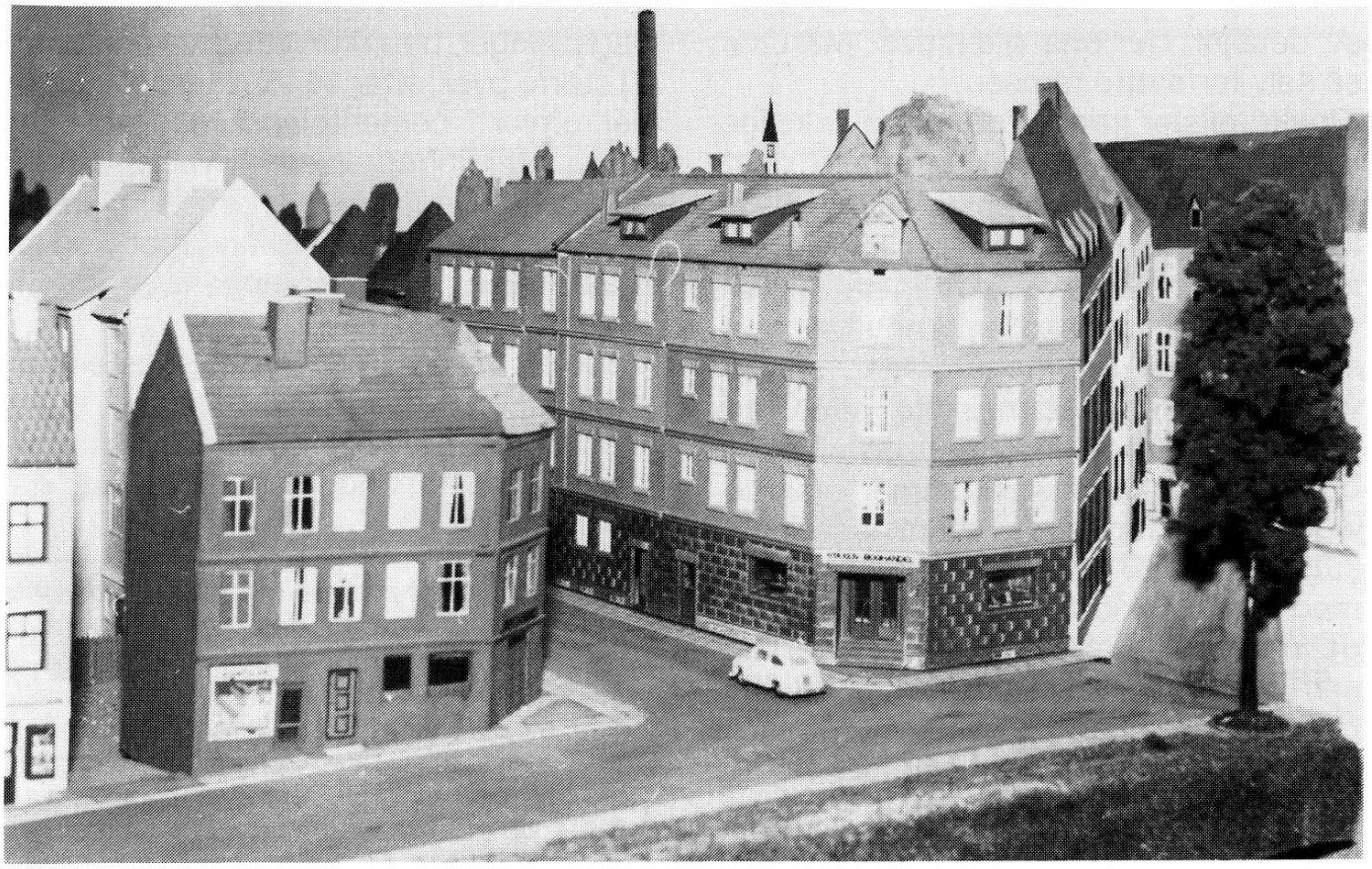
Fra tysk til dansk

Blandt de tyske fabrikater er de mest kendte Faller, Kibri, POLA og Vollmer. Faller og Vollmer laver mest huse i typisk sydtysk byggestil, og da Faller ligesom HELJAN anvender 1:100, er de slet ikke anvendelige. Kibri og POLA laver derimod en del modeller i nordtysk byggestil, og her er mange, der med større eller mindre modifikationer kan bruges på et dansk anlæg. Generelt skal man passe dog passe på at anvende de fleste mindre toetages villaer, der har en noget højere rejsning på taget end det er almindeligt i Danmark. Desuden er de pudsede, hvor de fleste huse i denne størrelse er i røde eller gule teglsten...selv om der findes mange pudsede huse i alle farver.

Kibri:

Kibris program består naturligvis af tyske

EN BY: Et fint eksempel på anvendelse af industriens udbud af samlesæthuse anvendt sammen med selvbyg. Det er begyndelsen til Skælskør By på NMJKs anlæg, hvor POLAs huse danner front mod stationsarealet. I højre side har et HELJAN hus sneget sig med ind i gadebilledet. Her ses tydeligt, hvor små HELJANs bygninger er. På en plade i baggrunden er malet huse i perspektiv, bl.a. et gadehjørne, der forlænges med vej bag om bygningerne.



ET GADEHJØRNE: Et hyggeligt hjørne i Skælskør by på NMJKs anlæg, her udformet som halvrelief, d.v.s. halve huse bygget op på en baggrundsplade. Husene er selvbygget ud fra samlesæthuse, der er skilt ad og samlet påny. Tagene er fremstillet af færdige tagplader, der fås som løsdele hos næsten alle modelfabrikanter. Huset til venstre er selvbyg i papkarton. Bemærk den malede baggrund med kirketårne og skorstene, der giver indtryk af en større by.

bygninger, men en hel del kan uden videre anvendes som danske. Undgå generelt bindingsværk- og tyrolerbygninger(!) Katalogangivelserne gælder skala H0, men de tilsvarende bygninger fås også i skala N.

POLA

En hel del af POLAs huse kan anvendes som danske. Men ikke alle, som vi ofte hører omtalt rundt omkring. En del er nemlig meget tyske med runde vinduer, ornamenteringer og udsmykning i patricer- og rokokostil. Sådanne prangende udsmykninger havde den almindelige borger ikke råd til i Danmark i gamle dage. Kun rige baroner, købmænd, håndværksmestre, mæglere m.v. havde råd til at lade håndværkeren udfolde sig. Almindelige folk måtte nøjes med bindingsværks- og murstenshuse uden de store kunstneriske udsmykninger.

Selv om bindingsværkshuse er forsvundet som almindelig beboelse i danske byer, kan man stadig rundt omkring finde enkeltstående huse med bindingsværk, ofte smukt restaurerede. I industrikatalogerne kan man sagtens finde anvendelige huse, der males røde, hvide eller gule med sort bindingsværk.

De bedst egnede POLA-modeller til danske anlæg er katalog- numre angivet som udført i "Art-Noveau"-stil.

Husk, at industrihuse bør males med matte farver, så det plasticagtige skær forsvinder. Og så bør de tilføres patinering ved hjælp af pulverfarver.

Bemærk, at andre byggesæt end de nævnte kan anvendes. Brug fantasien.

...og detaljerne

Detaljer er vigtige for en rigtig modeljernbane. Et anlæg uden detaljer er fladt og uinteressant. En beskuer skal kunne gå på opdagelse, og stadig finde nye elementer. Selvfølgelig skal huse og gader befolkes, og mulighederne er utallige. Se bare i Preisers katalog. Her vil vi oprem-

se detaljer, der ofte glemmes. Man kan så selv fortsætte remsen:
Kloakdæksler (tag et foto af de virkelige, klip ud og lim på plads), lygtepæle, postkasser, telefonbokse, have- og parkbænke, telefonskabe, alle former for indhegning, cykelstativer, vasketøj på snore i baggrunden, parasoller, kantsten, vejskilte, statuer og monumenter, springvand, plakater, reklameskilte (affotograferes), vejarbejderskilte- og udstyr, brandhaner, blomsterkummer (skruelåget fra tandpasta!), altankasser, plakatsøjler (afskårne kuglepennehylstre med "hat"), iskiosk, pølsevogn (noget af det mest danske), legehuse på legepladser (børnehaver), plankeværker, affaldsbøtter og -spande, affaldscontainere (moderne tid), drænrør, venteskure for passagerer, park- og gadelygter, fjernsynsantenner (fra 1955 og fremefter), flagstænger, papirkurve, tyskerbunkers (! - i større byer, efter 1945), stensætninger, vejtromler, cementblandere, tegl- og muropstablinger (ved byggepladser), smedejernslåger, blomsterbed, lyshelle, cigaretautomater, gadehandleren ved sin stade/vogn, fodgængerovergang, skurvogne.
Specielt fra 50'erne: Bybud, hesteskraldevogn, brandalarm eller -stander, spildsamler (på trehjulet budcykel), skærsliber, lirekassemand, kanonfotograf, gadefejer o.s.v.

Hermed slutter i første omgang artiklerne om modeljernbanens design. De efterfølgende vil blive bragt i bogform omhandlende modeljernbanens landskab, sammen med koncentrat af de tidligere bragte. Alle fotos til denne og tidligere bragte artikler om modeljernbanens design og fotos til reportager fra NMJKs anlæg er taget af Torben Andersen, Næstved.

UNDER OPFØRELSE: En tilflytter til Tappernøje er ved at opføre sin bolig. Han bruger et hus fra Kibri, hvor tagspærene er rejst. Man gør klar til rejsegilde. Rundt omkring huset er lagt tegl, sten, brædder, der fås som løsdele, og måske kan læseren skimte cementblanderen foruden diverse biler. Hvad man desværre - eller måske heldigvis - ikke kan se, er de tre murersvende, der mageligt nyder en øl på stenene, mens kolleger knokler i tagspærene. Det hvide hus med KØBMAND i forgrunden er selvbygget i tyk pap.

DSB litra ABg

En moderne kombineret 1. og 2.-klasse vogn

Af Torben Andersen

De kombinerede 1.- og fællesklassevogne (fra 1956 benævnt 2. klasse) har siden 1934 været almindelige på danske spor. Her ser vi på en serie ombyggede stålvogne fra 50'erne, der efter 1970 fik litra ABg.

Forhistorien

ABg blev oprindelig født som AV med hvælvet tag og harmonika. Den blev bygget i en serie på i alt 91 vogne over en periode fra 1939—1962, altså over 20 år, uden væsentlige ændringer, selv om der indbyrdes var lidt forskel. Den kunne rumme 18 passagerer på 1. klasse og 40 på fællesklasse.

Fra omkring 1956, hvor de europæiske jernbaneforvaltninger gik over til 2-klassesystem, blev fællesklasse omdøbt til 2. klasse.

Ombygning af AV til ABg skete i forbindelse med det store moderniseringsprogram sidst i 60'erne. Det strakte sig over ca. 10 år, fra 1966 til 1976. I første omgang var det blot en almindelig modernisering, men konceptet ændredes undervejs med hensyn til indførelsen af Intercity i 1974 (K74). ABg-vognene nåede dog at være færdigombygget allerede i 1972, og måtte senere på værksted for at blive omdannet til IC-standard.

Stålvogne litra AC, AV, CC og BL leveret efter 2. Verdenskrig skulle bringes op på den moderne UIC-standard indført med 24 m-vognene litra A og B leveret i 60'erne. Stålvogne bygget før krigen blev generelt ikke ombygget, men fortsatte i drift som lokalvogne m.v., og fik litra h hægtet på som underlitra, for at angive de var udstyret med harmonika.

Litra ABg

De yngste vogne, d.v.s. AV-vogne bygget efter krigen, blev udtaget til ombygning til ABg, og ombygningen omfattede følgende:

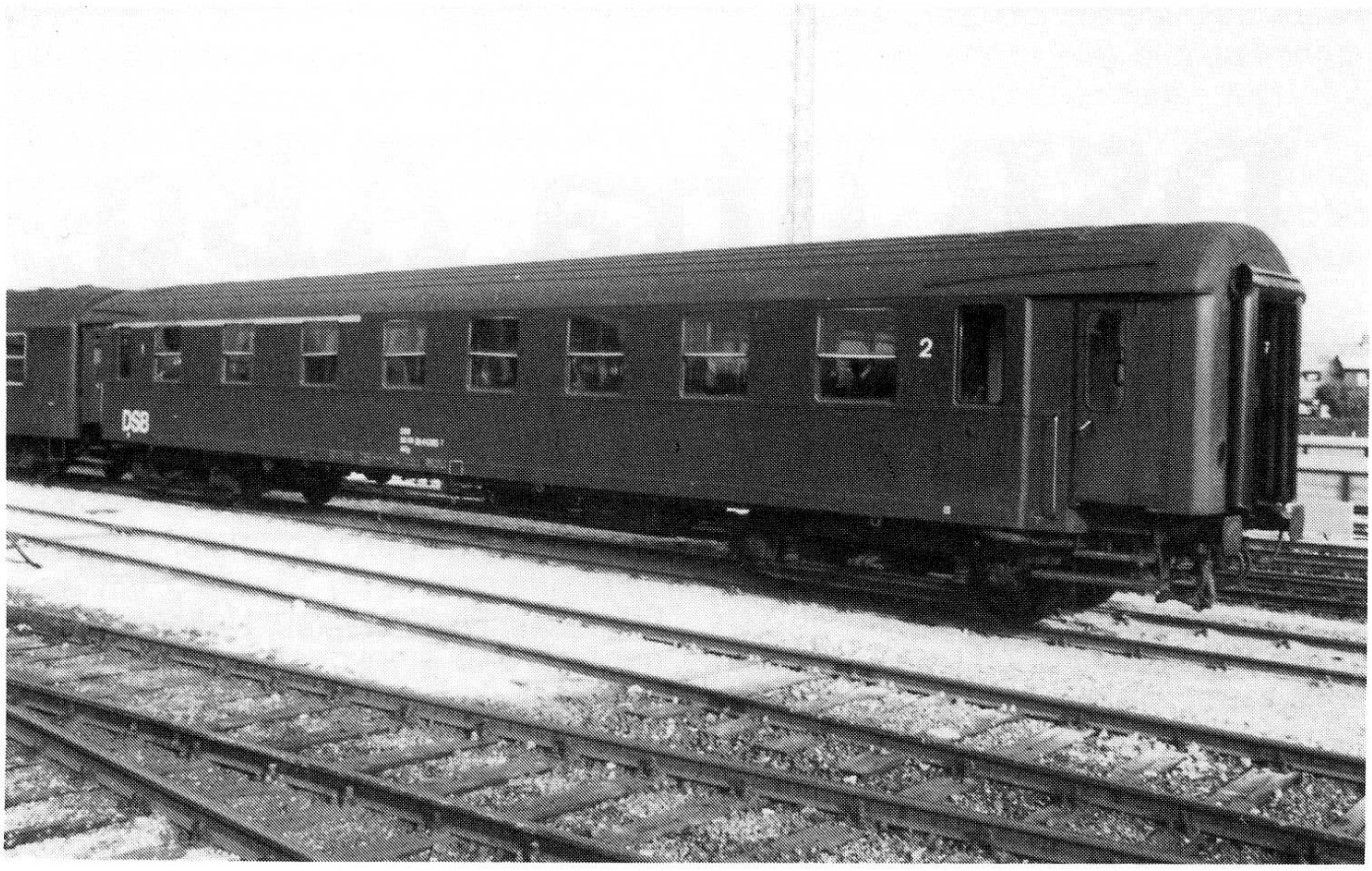
1) B-vognslignende perronender, drejefoldedøre og gummivulstovergang samt gavlskydedøre.
2) Forbedret varme- og støjisolering
3) Vinduer med termoglas i nederste vinduer
4) Ny indvendig aptering, d.v.s. gulve, lofter, vægge, skillevægge, møbler, døre, varme- og lysanlæg.

Sofatypen på 1. klasse blev af mørkegrønt betræk; sofaerne i 2. klasse beklædtes med blåt nistret betræk.

En enkelt vogn - AV 286 - blev forsøgsvis udstyret med en 3 m stålbogie, hvor saksefjederen blev ombyttet med skruefjedre, og blev i øvrigt prototype for ombygningsprogrammets AV/ABg-vogne.

Da der i 1968 ikke var indført designprogram hos DSB, blev den leveret i det kendte vinrøde design med gule påskrifter, men med ny computerlitrering.

Da DSBs litreringer skulle tilpasses UIC, havde man nogle overgangsproblemer, og den ombyggede AV 286 blev litreret



ABg 285 i Korsør 1983, set fra 2. klasse-enden. Bemærk, at man ikke kan se tagventilerne. De er placeret over selve kupeerne i den anden side. *Foto: Torben Andersen*

ABv fra 1969, mens endnu ikke ombyggede vogne fik litra ABh. Da vognene indbyrdes fik byttet om på styreledninger, RIC- mærkninger blev fjernet m.v., skiftede vognene underlitra ret ofte i disse år.

På et tidspunkt i 1970 opgav man modernisering af en del af de udtagne ABh-vogne, og ombygningsprogrammet blev reorganiseret, idet personvogne inddeltes i 6 vogngrupper, hvor vogngruppe I-fjern og I-nær indeholdt de mest moderne vogne, mens den sidste - vogngruppe IIIc - bestod af de ældste (se delvist skema i nr. 30). ABg kom til at tilhøre vogngruppe II, og efter en kort pause blev moderniseringen fortsat, idet det oprindelige program med ændringer blev iværksat. Ved denne lejlighed udrangeredes 4 ABh-vogne, mens resten - 10 stk. - fortsatte i drift indtil omkring sidst i 70'erne uden ombygning og -maling.

Det nye røde design blev indført i 1974, således at efterfølgende vogne indgået til ombygning kom ud i rød lakering. Da alle ABg-vognene var moderniseret før designets ikrafttræden, kom de i drift i den oprindelige rødbrune bemaling. I de følgende år blev de lejlighedsvis taget ind på værksted for en let designomlakering, men helt frem til begyndelsen af 80'erne var det muligt at se ABg-vogne i den rødbrune farve indrangeret mellem designrøde vognstammer.

I 1971 faldt litra endeligt på plads, og underlitra v blev ændret til g, og vognene fik derved det senere så kendte ABg, hvor g havde betydningen "gummivulstovergang". (Disse detaljer er der ikke taget højde for i hosstående dataskema). Inden ibrugtagningen af K74 var alle ABg-vogne ombygget til den nye standard, klar til at sætte i drift, men undervejs ændrede DSB indretningskonceptet

for ABg og Bg, der nu skulle have A- og B-vognsindretning med plads til 6 personer i hver 2. klassekupe i stedet for 8. Man løste i første omgang problemet ved at sætte 6 pladsnumre i disse og litra Bg, der også var indrettet med kupeer til otte personer. Det afstedkom ofte hæftige diskussioner blandt de rejsende når toget var overfyldt, idet det midterste sæde var dobbelt så bredt som de andre..og det skændtes man bravt om, idet man var i tvivl, hvorvidt det var normeret til én eller to personer.

Anvendelse

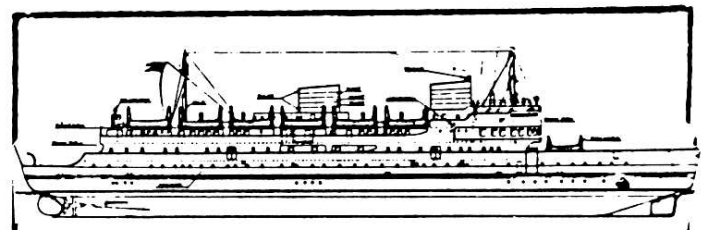
Da UIC-vognen litra AB blev anskaffet i 1969 var det meningen den skulle afløse de ældre AV-vogne i internationale tog og landsdelsforbindelser, hvorefter AV med underlitra skulle erstatte de ældre trævogne litra AR/M på sidebanerne. Det skulle i praksis ske inden 1970.

Men næsten alle AB blev i stedet indsat i udlandsforbindelser, mens AV (i en kort periode litreret ABh) forblev i drift i landsdelsforbindelser, løbende afløst af ABv/ABg efterhånden som ombygningen af AV/ABh skred frem. ABg kom dog også i drift i lokale tog, og blev benyttet i flæng med ABh som afløsning for AR i dieseltog, primært på Sjælland. Jyderne måtte tage til takke med de gamle ABxh- (ex. AX) og uombyggede ABh (ex. AV) bygget før 2. Verdenskrig.

MO-fremførte tog anvendte stadig de gamle AVL (i 1969 omlitreret ABhl), og ingen ABg blev forsynet med styreledninger til brug i MO-fremførte tog.

Enkelte ABg blev fra omkring 1970 dog også anvendt som lokalvogne i nogle internationale tog. Typen var 50-mærket, d.v.s. den måtte ikke rulle uden for landets grænser.

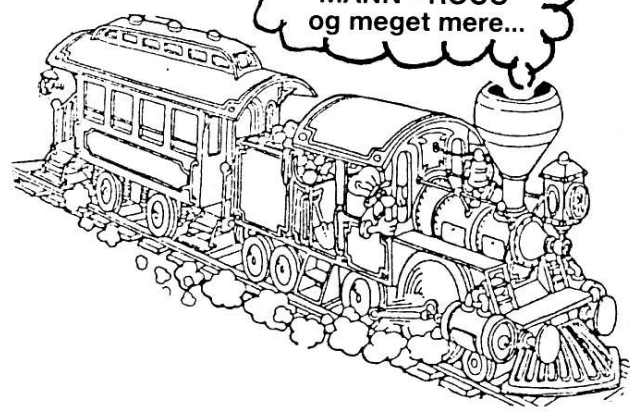
Fra 1972 anvendtes litra ABg for ombyggede AV/ABh-vogne i alle togplaner. I 1974, hvor IC-systemet blev indført som ny driftsform mellem landsdelene (se LOKOMOTIVET nr. 30), blev en del AB-vogne overført fra udenlandske forbindelser til brug i visse IC-stammer, og ABg



tegninger til 50' materiel
tråd - rør - folier
netværk - plastplader - profiler
aeroplanfinér - lister - balsa
modelleringsmaterialer
silicone til fremstilling af
støbeforme - modelstøbemetal
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!

MÄRKLIN - ARNOLD
- egen import, op til 35% rabat
TIKØB METALLØSDELE
NÆSTVED TRANSFERS
DANSKE LYSSIGNALER
BRAWA - FLEISCH-
MANN - ROCO
og meget mere...



WILLIAMS MODELTOG
Rønne Alle 6 . 3450 Allerød
Tlf. 42 27 79 50
- holder dampen oppe
fredage 10.00-18.00,
lørdage 10.00-15.00

fandt herefter mere udbredt anvendelse i internationale tog som lokalvogne.
ABg brugtes også på Sjælland i mange regionaltog oprangeret af nærtrafikmateriel, idet DSB ikke havde tilstrækkelig med An-vogne. Det fik man i øvrigt aldrig, og det var intet særsyn at se to ABg koblet op mod hinanden efter lokomotivet.
Da de nye AB-vogne undervejs midt i 70'erne måtte indgå på centralværkstederne for modernisering med hensyn til reducering af pladsantallet i kupeer fra otte til seks, den såkaldte "up-to-date-modernisering", måtte ABg spille rollen som AB i IC-tog. En fast plads havde ABg dog i et enkelt IC- tog fra 1974 til udrangering, nemlig i stammerne til/fra Thisted.

El-varme

Undervejs fik de moderniserede UIC-vogne installeret elledning til alle RIC-strømarter for elopvarmning (undtagen AB, der allerede havde det ved leveringen). Men i mange år endnu anvendtes dampopvarmning i danske vogne, leveret fra varmekedel i diesellokomotivet.

Undervejs tænkte man på at installere dansk elvarme, og især den strenge vinter 1978-79 satte skub i planerne. Det var problemer med varmekoblingerne i den strenge frost, der på stationerne, og førte tanken hen på damptiden. Personalet baksede under stort besvær for at koble varmekoblingerne sammen, hvilket gav store forsinkelser og utilfredse rejsende.
Det var tanken at indbygge elvarmeapparater til brug i østområdet inden K82, men stategien blev ændret, idet MY og MX stod over for udrangering i takt med indførelse af elektrisk drift. I stedet satsede man på 70% af alle tog, og i juli 1979 havde man installeret elvarmeaggregater i de fleste MZ fra serie IV, lidt mindre i serie III...men et par MY fik dog elvarme installeret alligevel.
I 1982 havde alle UIC-vogne (vogngruppe I) el-varme installeret, ligesom en del vogne fra gruppe II havde fået dette udstyr. I 1982 fik de sidste 5 ABg-vogne elvarme på 1500 V ved 50 Hz, og cifferlitra dermed ændret fra 38-61 til 38-44. ABg-vognene skulle fortsat bruges som lokale vogne i internationale tog i øst.

Deklassering

De ældste ABg-vogne, der ikke skønnedes egnet til indbygning af elvarme blev fra 1979 deklasseret til Bv, og afløste forgængerne litra ABh m.fl., der blev udrangeret. Bv-vognene fik selvfølgelig den gule stribe over vinduerne fjernet.
Årsagen var også et faldende behov for 1. klassevogne, der i mange år kørte næsten tomme, og dermed var underskudsgivende. Jeg oplevede selv de "tomme" ABg i en periode mellem 1974-1980, hvor jeg arbejdede på "Folketidende" i Nykøbing F. Her benyttede jeg tit ABg- vognen, der var "delt" midt igennem af skillevægge og svingdør. Skellet

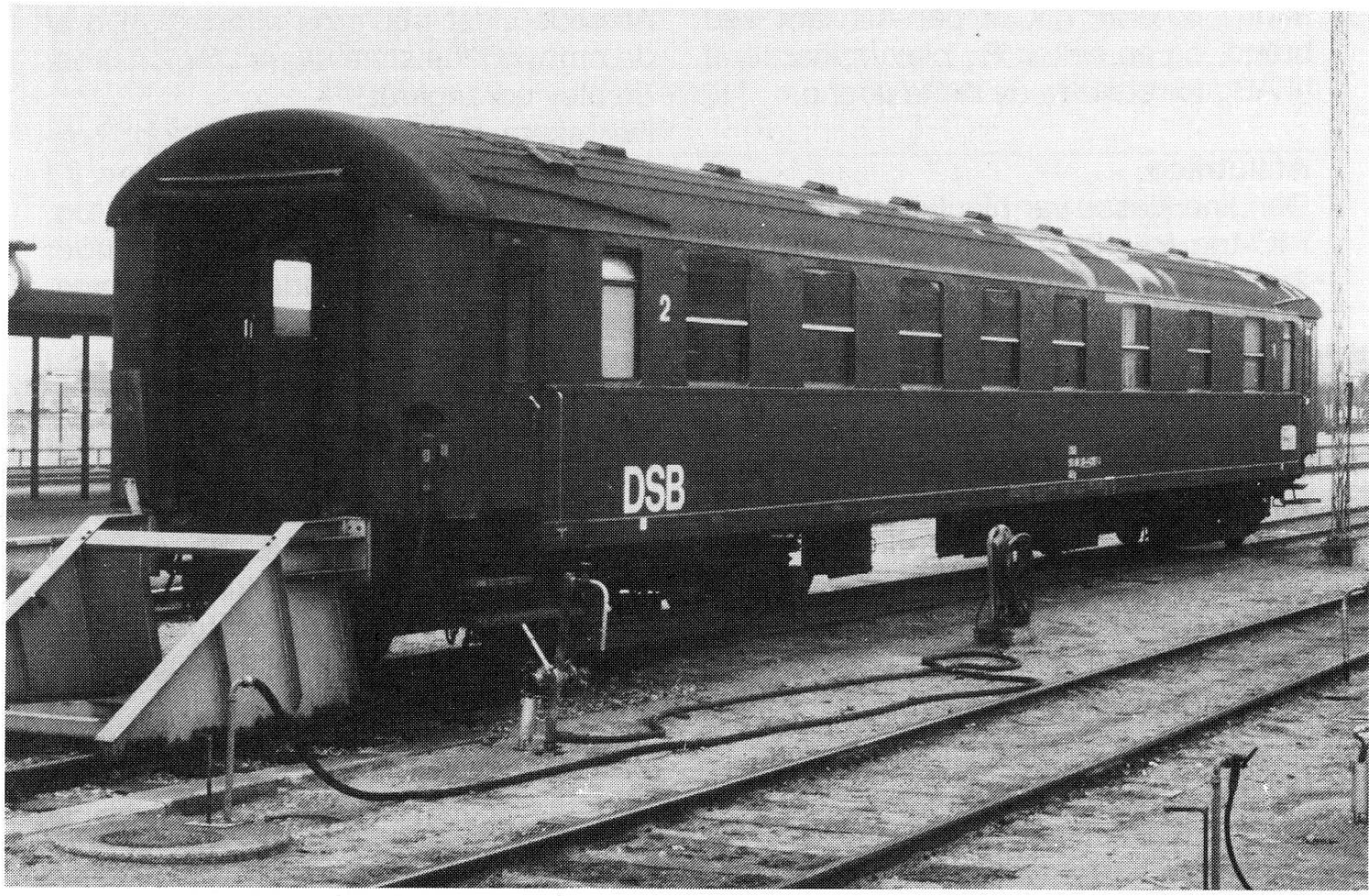
Modeljernbaneanlæg af enhver størrelse

SØGES

Da det er planen, at der i løbet af 1993/94 skal laves optagelser til diverse TV- og VIDEO produktioner, er vi interesseret i at komme i kontakt med de mange modeljernbaneanlæg der står rundt omkring i det ganske land. Det kan være klubanlæg og private anlæg, store eller små.

Vil du være med til at gøre denne spændende hobby mere kendt, så ring eller skriv til

Anders Roelsgaard
Skærbækvej 15 · 7400 Herning
Tlf. 97 12 86 14



ABg 287 i Nyborg Færgehavn, juli 1984. Tagventilerne er placeret over kupeerne. Bemærk elvarmekabel i gavlhjørnet.
Foto: Mogens Duus, Hadsund

mellem 1. og 2. klasse var mærkbart. På 2. klasse var væggene lyse, mens man trådte ind i en anden verden, når døren åbnedes til 1. klasse. Her var alle vægge mørkebrune og sæderne havde betræk holdt i mørkegrønne farver...og kupeerne havde maser af benplads. Selv om 2.-klasse vognene ofte var fyldt til bristepunktet med passagerer i kupeer og sidegang, var 1.-klasse aldeles tom.
Men når der ikke var rejsende i 1.-klasse afdelingen, sneg vi os af og til ind på den fine klasse og strakte os velbehageligt. Men det var naturligvis ikke lovligt, og opdagede togførerne, vi benyttede den, blev vi "udvist".

Også under store rejsepres i weekender og ved højtider anmodede mange rejsende om lov til at benytte 1. klasse, men blev afvist. Togførerne blev desværre meget udskældt af passagererne, når de i deres gode ret, nægtede at lade 2. klasse-passagerer benytte 1. klasse.
Kun under den hårde vinter i 1978-79 så man gennem fingre med den skarpt adskilte deling, og 1. klasse-vognene blev benyttet i flæng med 2. klasse. Der var i denne vinter da heller ingen forskel på de to klasser, hverken varme- eller komfortmæssigt. Det var koldt, mørkt og trist i samtlige vogne...ihvertfald på sydbanen.

Deadline for LOKOMOTIVET august 1993
Lørdag den 3. juli

Midt i 80'erne gik et par AB tabt ved brand, og en enkelt Bv blev opklasseret til ABg for erstatte de tabte vogne.

Afslutning

Den fine klasse var planlagt til at ophøre i IC-tog fra 1991; den skulle afløses af konferencerum i IC3-togene, hvorimod en spredning af 1. klasse var mere ønskelig i sjællandske regionaltog, især af pendlere. Der medførtes nemlig kun 1.-klasse i visse tog. Samtidig opstod et behov for at kunne medtage cykler, handicapvogne, barnevogne m.v., og de fleste Bns blev ombygget til ABns hhv. ADns. Herved fordeltes 1.-klasse pladserne over alle regionaltog, og man kunne afskaffe de ældre ABg og nyere An, der kun benyttedes i få stammer.

Allerede sidst i 80'erne afløstes ABg af de ombyggede styrevogne i regionaltog, og blev udrangeret.

Der skete dog en meget lille opblomstring for en serie ABg midt i 80'erne. Til brug som lokalvogne i udenlandske tog, der fra 1986 gennemførtes fra Helsingør (Sverige) til Rødby F. videre til Tyskland, udtog DSB 8 ABg-vogne, der blev installeret med virksomt højttaleranlæg. Ved denne lejlighed blev vognene litreret ABg-u, men beholdt i øvrigt den oprindelige cifferkode og løbenummer.

Fra K91 var det sket med den fine klasse, og næsten samtlige A, AB, Ag, ABg og An samt ABg-u blev deklasseret eller udrangeret. Enkelte A og AB forblev dog stadig i drift af hensyn til 1. klasse i de internationale forbindelser.

En nedklasseret ABg, her Bv 326 (ex. ABg 326) henstillet med beskadiget kupeside i Langå, juni 1985. Denne vogn har midterplacerede tagventiler og elvarmekabel i gavlen. Foto: Mogens Duus, Hadsund

Dataskema for DSB litra ABg

ABg-nr. 50 86 38-61*)	Bygget Scandia	Ombygget fra AV i	Nyt litra i ***)	Udrang.
241-8	1962	1971		1989
242-6	1962	1971		1987
243-4	1962	1971		1989
244-2	1962	1972		1988
245-9	1962	1972		1989
246-7	1963	1972		1986 1)
247-5	1963	1972		1973
248-3	1962	1971		1989
249-1	1962	1971	ABg-u 1986	1990 2)
250-9	1963	1971	ABg-u 1986	1990
251-7	1963	1972		1987
252-5	1963	1971		1988
253-3	1963	1972		1989
254-1	1963	1972		1986
255-8	1963	1971	ABg-u 1986	1990
285-5	1950	1972		1988
286-3	1950	1968		1987
287-1	1950	1972		1988
288-9	1950	1972		1990
289-7	1950	1972		1985
290-5	1950	1972		1989
291-3	1950	1972		1981
292-1	1950	1972		1990
293-9	1961	1971		1990 3)
294-7	1961	1971		1977
295-4	1961	1971	ABg-u 1986	1989
296-2	1961	1971		1987
297-0	1961	1972	ABg-u 1986	1990
298-8	1961	1971		1990
299-6	1961	1971	ABg-u 1986	1989
300-2	1961	1971		1990
301-0	1961	1971		1986
302-8	1961	1972		1987
303-6	1961	1971		1990 4)
304-4	1961	1971		1985
305-1	1962	1972		1989
306-9	1962	1972		1990
307-7	1962	1972		1986 5)
308-5	1962	1972		1987
309-3	1962	1971	ABg-u 1986	1989 6)
310-1	1962	1971		1988
311-9	1962	1972	ABg-u 1986	1988
312-7	1962	1972		1988

Dataskema for DSB litra ABg

ABg-nr. 50 86 38-61*)	Bygget Scandia	Ombygget fra AV i	Nyt litra i ***)	Udrang.
321-8	1959	1971	Bv 1979	1986
322-6	1959	1971	Bv 1979	1985
323-4	1960	1971	Bv 1979	1986
324-2	1959	1971	Bv 1979**)	1988
325-9	1959	1971	Bv 1979	1986
326-7	1959	1971	Bv 1979	1987
327-5	1960	1971	Bv 1979	1987
328-3	1960	1971	Bv 1979	1988
329-1	1960	1971	Bv 1979	1986
330-9	1960	1971	Bv 1979	1986
331-7	1956	1972	Bv 1979	1988
332-5	1956	1972	Bv 1979	1986
333-3	1956	1972	Bv 1979	1985
334-1	1956	1972	Bv 1979	1985
335-8	1956	1972	Bv 1979	1988
336-6	1956	1972	Bv 1979	1987
337-4	1956	1972	Bv 1979	1985
338-2	1956	1972	Bv 1979	1985
339-0	1956	1972	Bv 1979	1986
340-8	1956	1972	Bv 1979	1986

**) Numrene gældende fra 1974. Ved senere forandringer af varmesystem m.v. ændredes cifferkode for ABg fra 38-61 til 38-44.*
***) I 1985 atter tilbageført til litra ABg med samme løbe-nummer.*
****) Herved ændredes også cifferkoder for udrustning:*
38-44 ændres for Bv til 28-44
38-44 ændres ikke for ABg-u
Løbenumre er de samme.

Noter:
1) 1987 = Tjv. 981 3 140
2) = Tjv. 982 0 037
3) = DSB Museumstog (ABv 38-61 293)
4) = Tjv. 980 0 269
5) 1987 = Tjv. 981 3 141
6) 1990 = Tjv. 980 0 265

Bemærk: Løbenumre for ABg og AV er identiske før og efter ombygning, men AV havde ikke cifferkoderne 50 86 38-61.

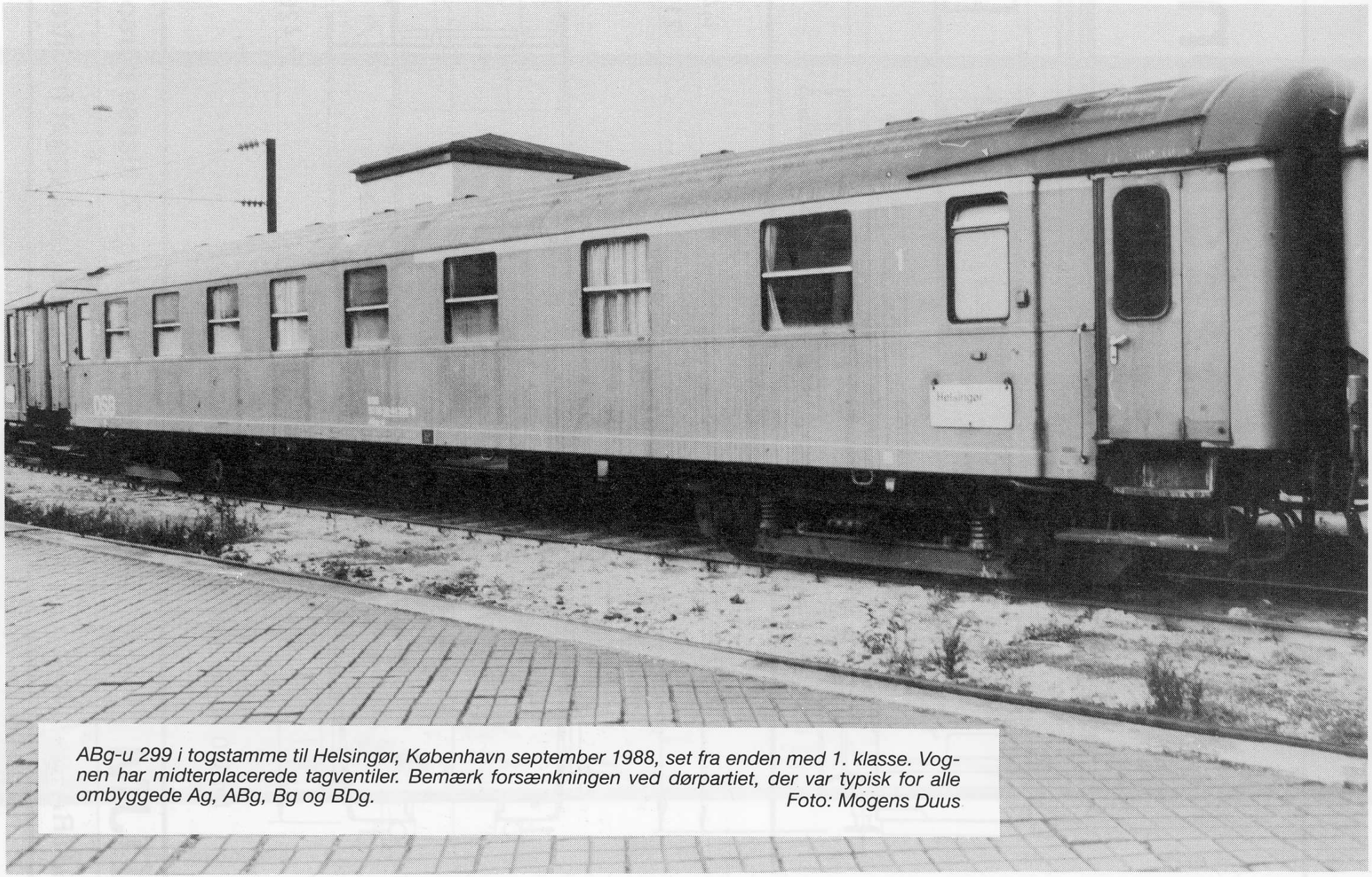
Kilder:
"Jernbanen", DJKs medlemsblad
"Togfløjten", KLKs medlemsblad
Diverse DSB-togplaner 1969-1991
DSB Museumstog, Vognsektionen
"Vingehjulet" og "DSB-Bladet"

En speciel tak for gennemlæsning og rettelser m.v. til:
Ole Møller Nielsen, Århus
Jens Bruun-Petersen, Ribe

Jernbanekalender

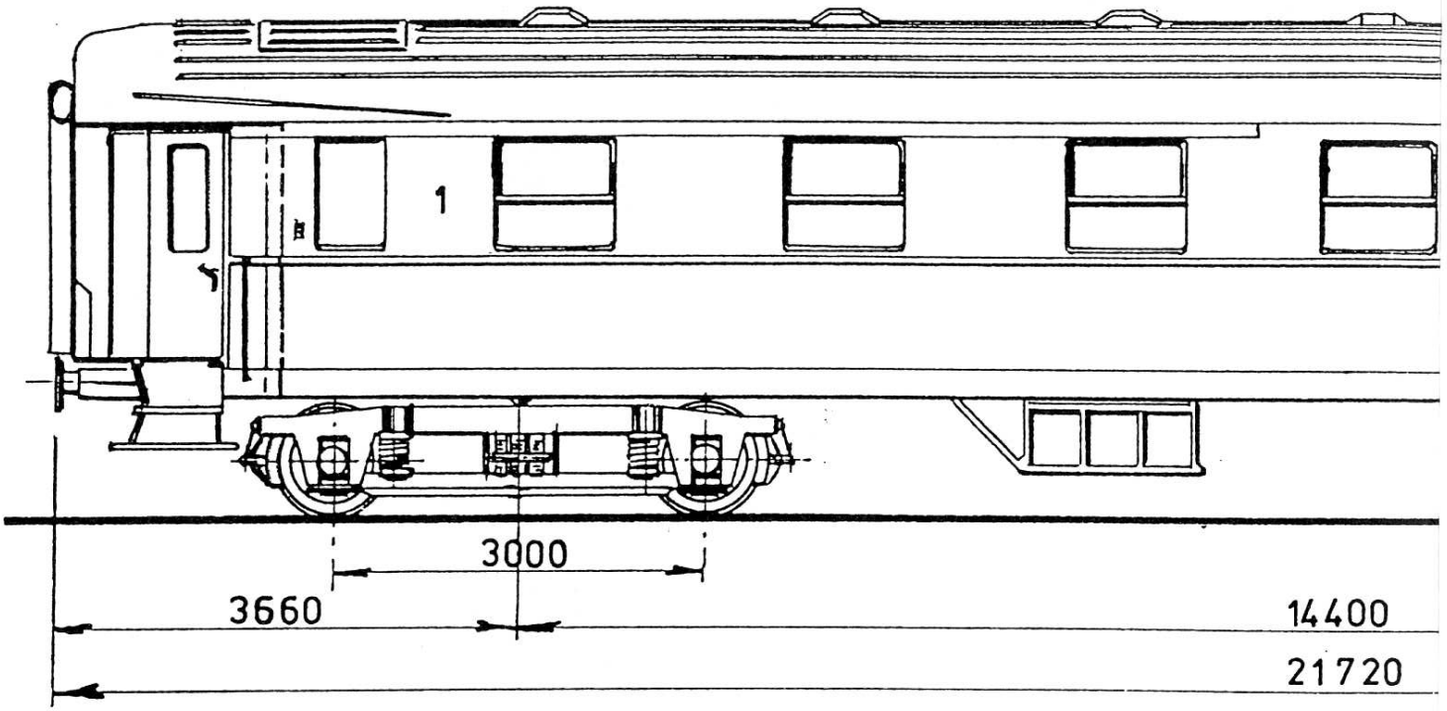
Kan man lide at se jernbanebilleder og samtidig ønsker at holde rede på datoen, ja, så er det vel nærliggende at anskaffe sig en jernbanekalender. Fredensborg Modeljernbaneklub har nu i et par år udgivet en lille kalender med fotos, og selv om det halve af året snart er gået, skulle der vel ikke være noget i vejen for at se lidt på billeder. Klubben har nemlig endnu et lille oplag af 1993-kalenderen liggende, der sælges til kr. 35,- pr. stk. Kalenderen er redigeret af Christian Hansen, og billederne er taget af forskellige kendte jernbanefotografer. Interesserede kan henvende sig til Fredensborg Modeljernbane Klub v. Christian Hansen, Solvænget 9 B 1.th., 3480 Fredensborg.

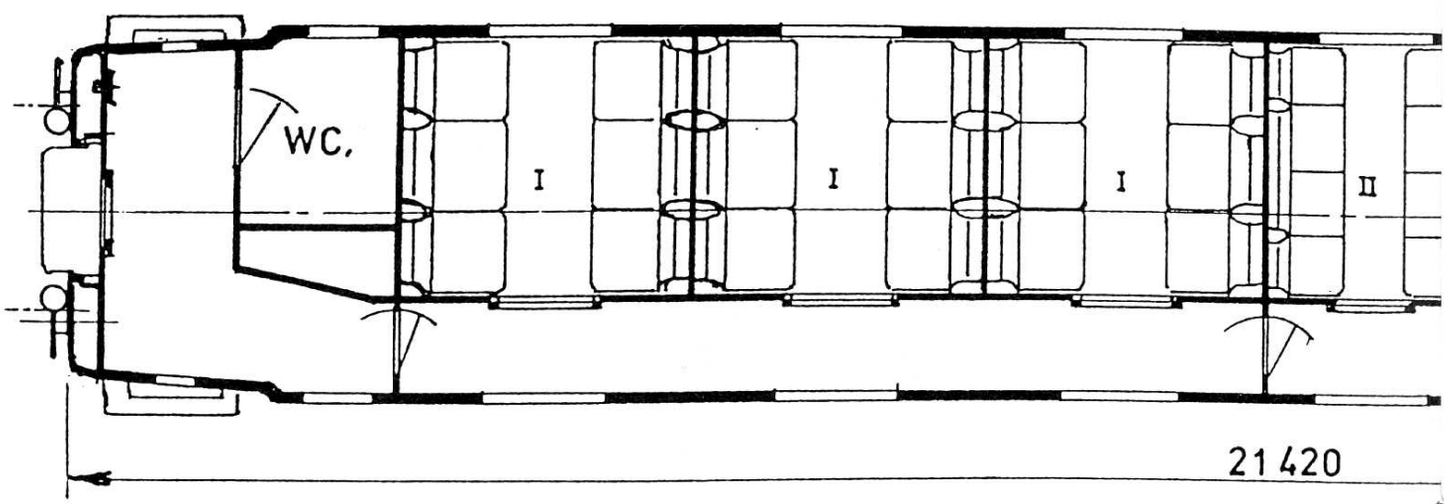
Efterlysning: En læser har bestilt "Under Vingehjulet" 1930-39 på giro 5 868 068, men har ikke opgivet navn og adresse. Læseren bedes venligst skrive til os, så vi kan få sendt bogen til ham snarest mulig.



ABg-u 299 i togstamme til Helsingør, København september 1988, set fra enden med 1. klasse. Vognen har midterplacerede tagventiler. Bemærk forsænkningen ved dørpartiet, der var typisk for alle ombyggede Ag, ABg, Bg og BDg.
Foto: Mogens Duus

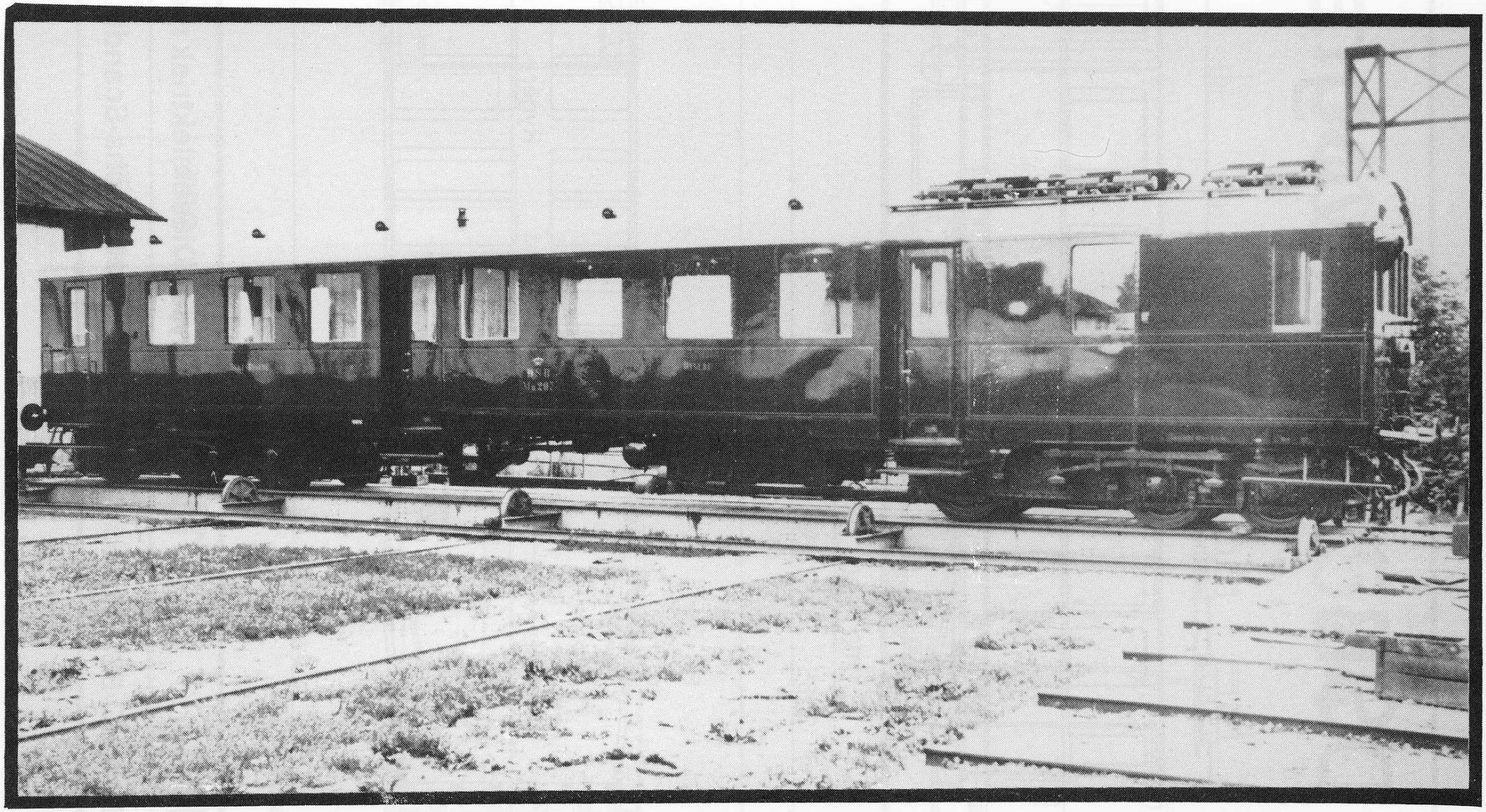
DSB Personv





Nr. 120 A se også 120 B

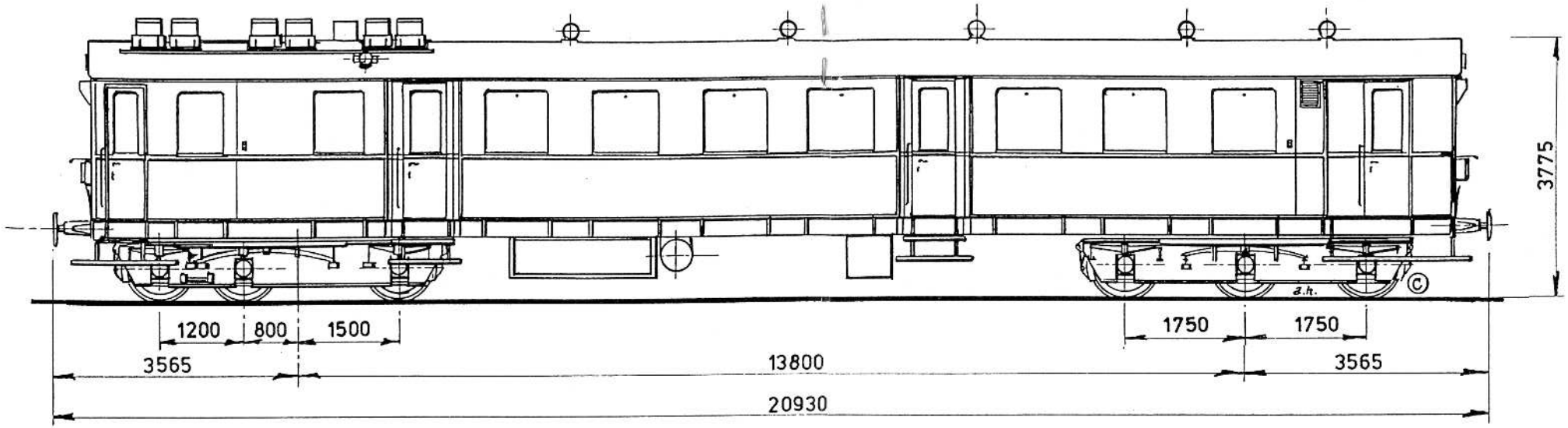
DJM	**1:87**	**Type: 1. og 2. klasse personvog**
LITRA	**NR.**	**Bygget: Ombygget fra litra AV i**

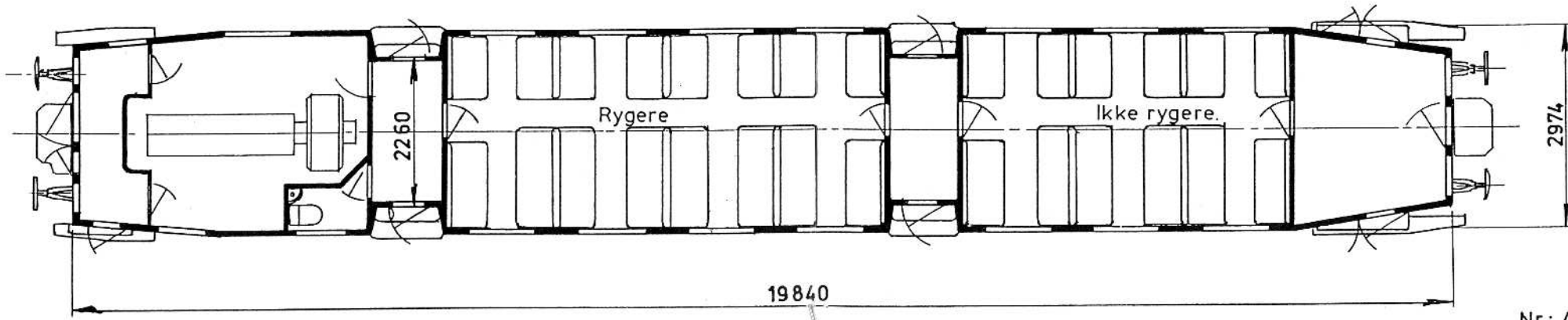


MQ ved leveringen fra Scandia.

Foto: Scandia/JMJK

DSB Motorvogn Litra: MQ 521-524.

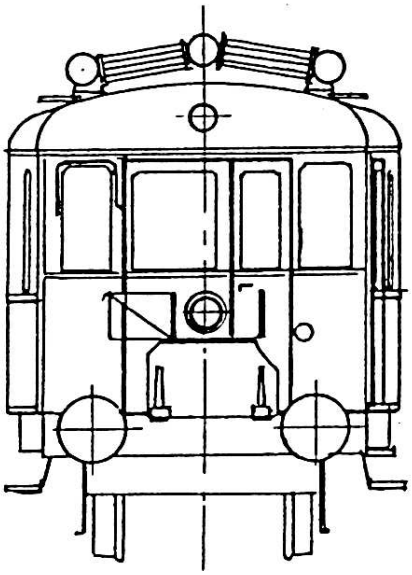




Tegnet for „LOKOMOTIVET" Marts 1992.

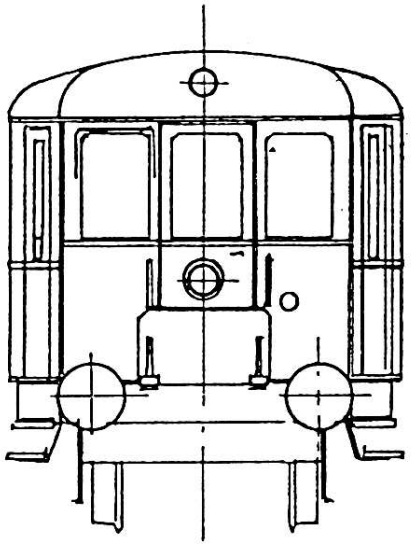
Nr.: 404A

DJM **1:87**	**Type: Dieselelektrisk motorvogn**	**REGI: DSB**
DSB litra MQ 521–524	**Bygget: Frichs-Scandia, 1932**	**Tegnet: Allan Hansen, 1992**

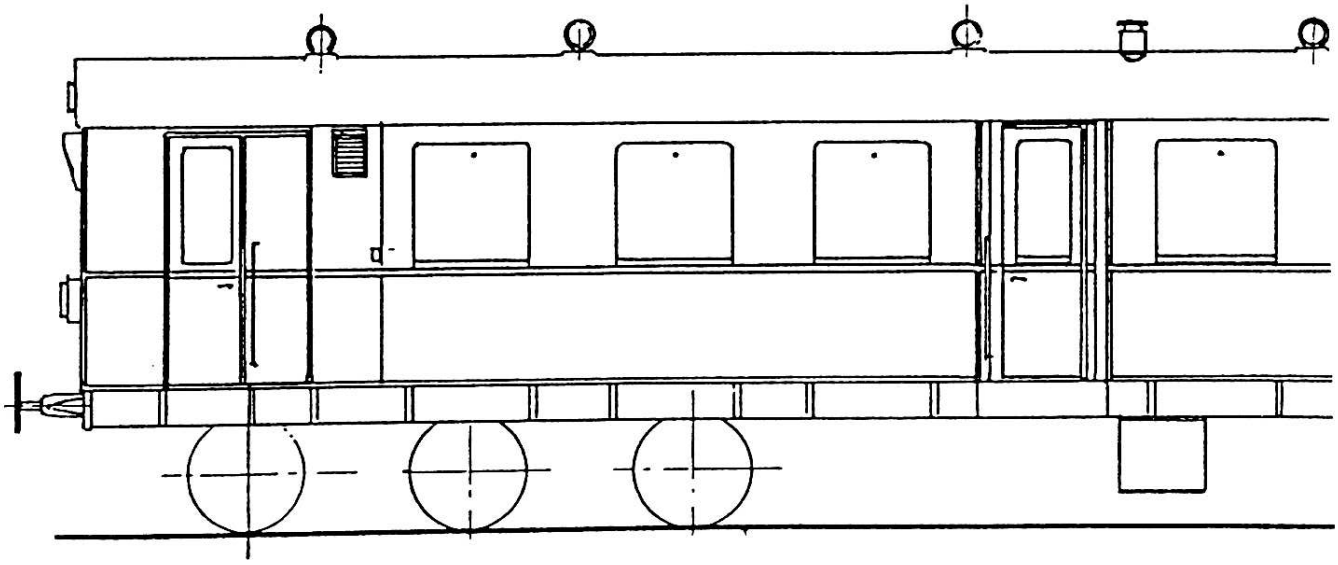


Motorende.

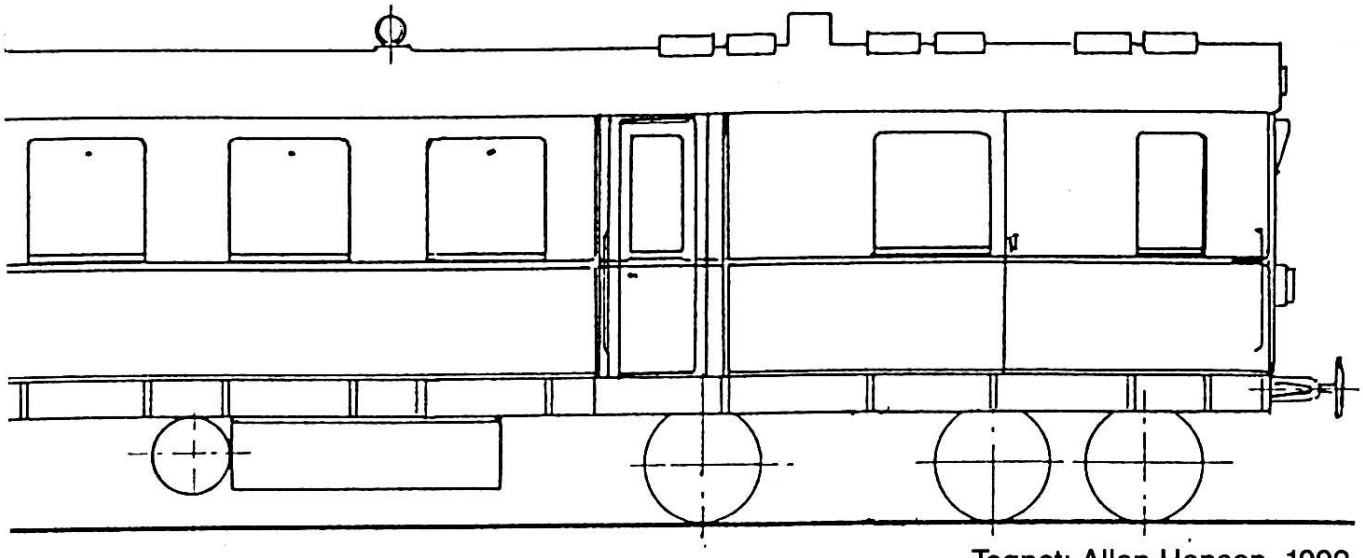
DSB MQ 521–524



Pakrumsende.

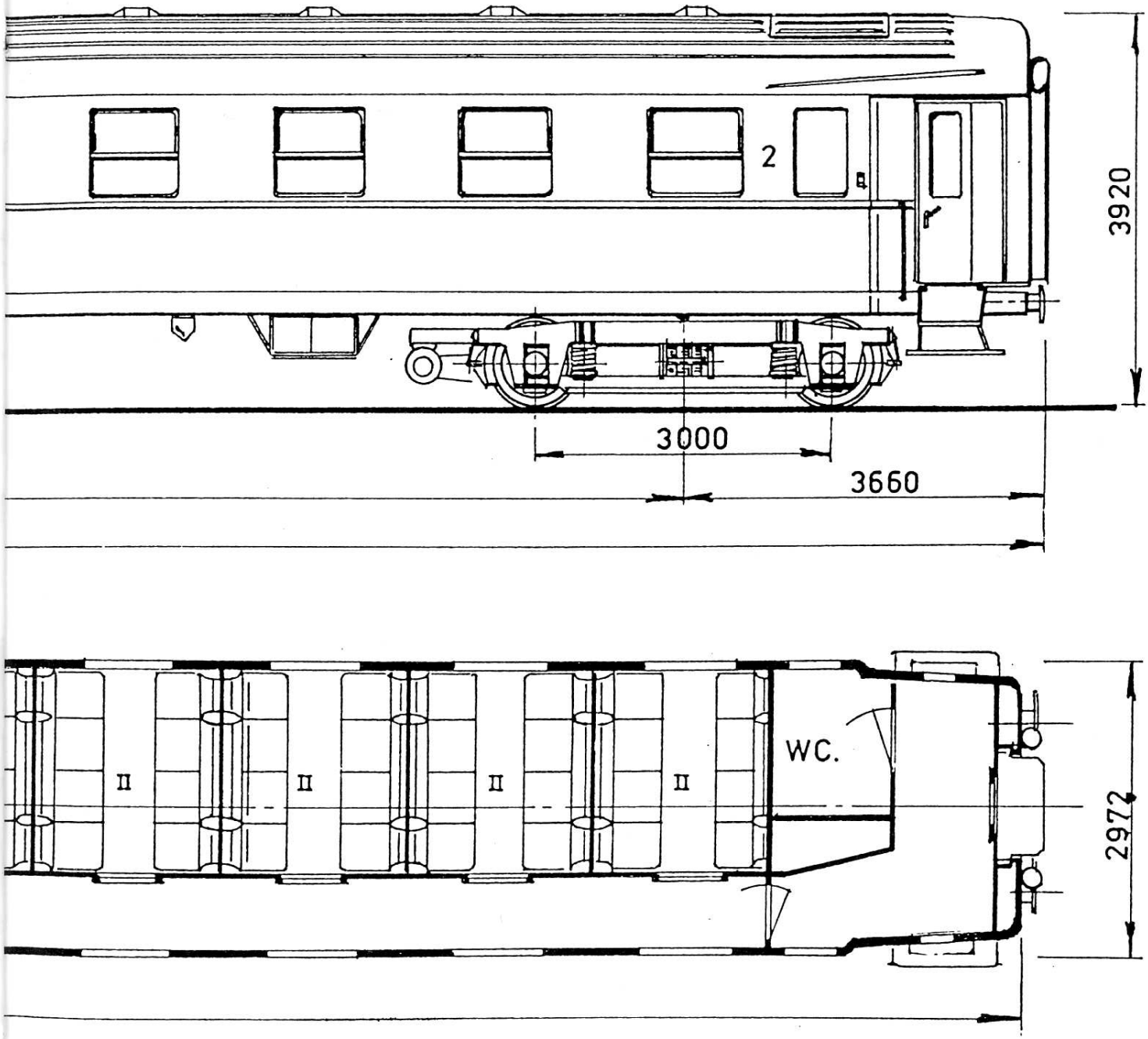


Vognside II.



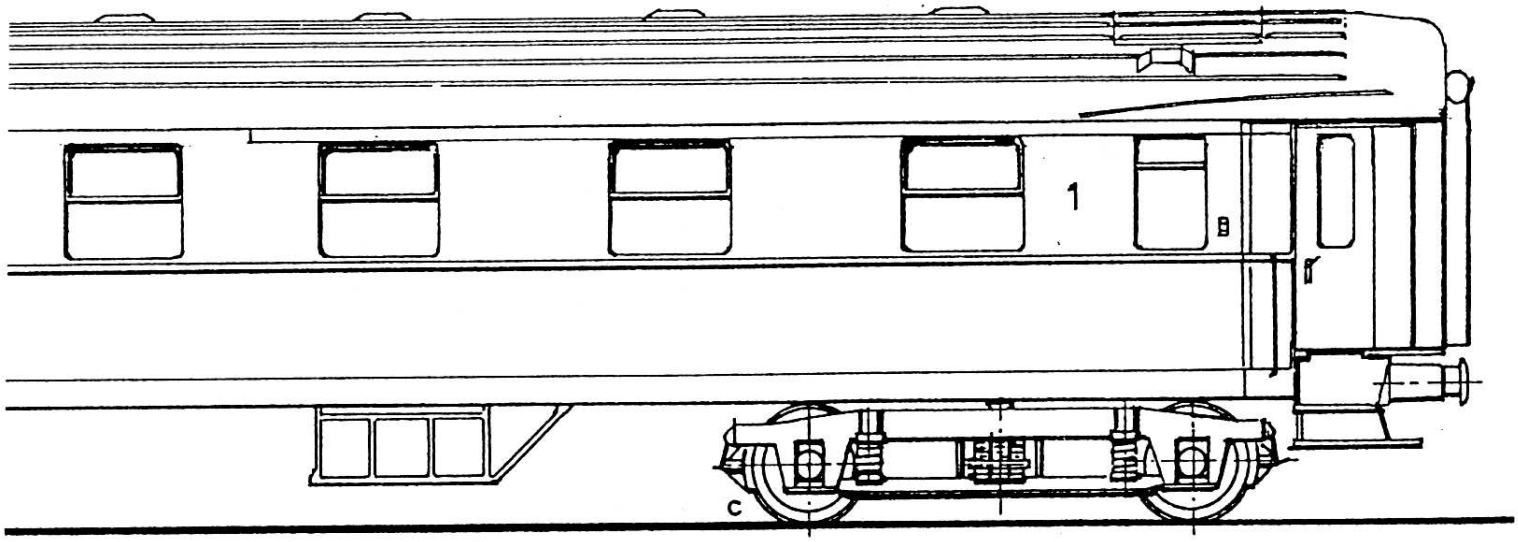
Tegnet: Allan Hansen, 1992

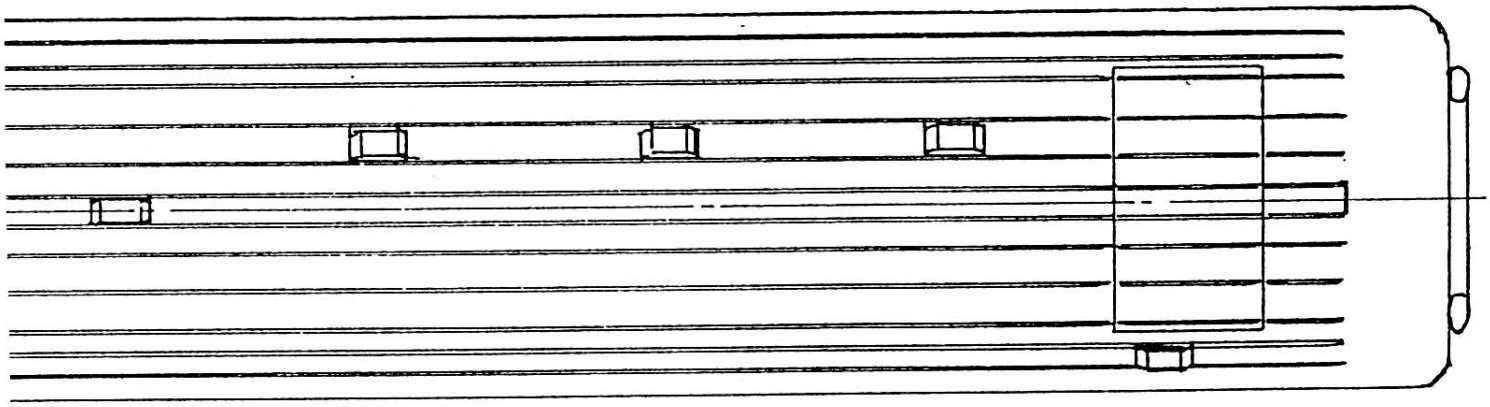
ogn Litra ABg



Tegnet for Lokomotivet 1992

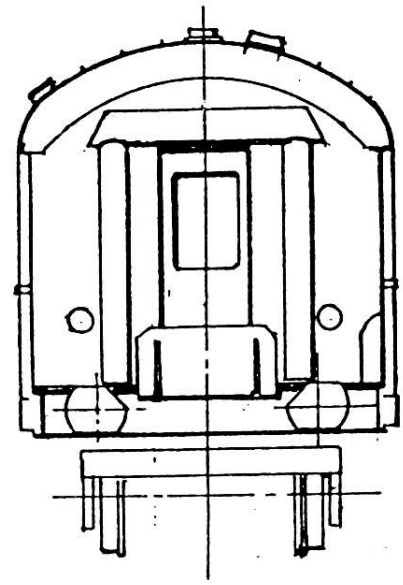
n	**Regi: DSB**
1972	**Tegnet: Allan Hansen 1992**





DSB litra ABg

set fra modsatte side
og gavl.
1:87
Tegnet: Allan Hansen, 1992



LOKO MOTIVET

Nr. 120 B

Hel're en STAR:

Ølvogne hos arbejderbryggeriet "Stjernen"

Nu har vi i et par numre omtalt ølvogne fra Carlsberg og Tuborg, så det var måske på tide at sige et par ord om et usædvanligt par, der i en kort periode slæbte afsted med såkaldte "kontingentbajere". Foruden de forannævnte og Odense-bryggeriet Albani, havde bryggeriet Stjernen nemlig også ølvogne.
Stjernen er nok mest kendt for sine reklamefilm for STAR- øllet i 50'erne, hvor det gennemgående sangtema med omkvædet "Han vil hel're ha' en STAR!", fandt mere gehør end selve ølmærket.

Bryggeriet Stjernen blev anlagt i 1902 efter initiativ af en gruppe københavnske arbejdere, der mente at kooperationen også skulle have sit bryggeri. Fem år tidligere havde Thorvald Stauning stået for åbningen af mejeriet Enigheden. Og det blomstrede op med kooperative virksomheder: Brødfabrikker, butikker, bank, dagblade, forlag o.s.v.ll Stjernen fik en forrygende start, og i løbet af 25 år nåede det op på 10% af det danske marked, så selv Carlsberg kunne mærke indhugget. Det var nemlig lagerøl, Stjernen satsede på, og det var på det tidspunkt Carlsbergs vigtigste ølproduktion. Tuborg mærkede også Stjernens tilsynekomst, men ikke så meget, fordi man der satsede på pilsnerøl.
Bryggeriet indrettede sig i en gammel gardehusarkaserne på Dronning Olgasvej på Frederiksberg, og distribuerede sit nye øl ved hjælp af hestevogne, skibe og senere automobiler.

Besynderlig nok klarede man sig i lang tid med denne transport, men i 1939 blev det alligevel nødvendigt at anskaffe en enkelt ølvogn. Det blev foreløbigt kun til denne ene ølvogn, der måske indikerede, at ølsalget nok alligevel var for nedadgående, og man derfor ikke turde "satse".
Vognen var bygget i tidens typiske stil og størrelse som vogne leveret til Carlsberg, Tuborg, De Danske Spritfabrikker m.fl. fra Scandia.

NYHED JERNBANE FILM

V01 SOMMERTOG 1992
- MZ III, IV og ME ved Næstved
- med MY til Holme-Olstrup
- i tusmørket på Næstved station 32 min, VHS..... **130,-**

V02 DANSKE VETERANJERNBANER I
- Helsingør Jernbaneklub 1977 (ØSJS 7)
- Maribo-Bandholm 1977 (OHJ 5 og Kjøge 2)
- Slagelse-Dalmose 1977 (F 500)
- Slagelse-Skælskørbanen, 100 år, 32 min, VHS..... **130,-**

INTRODUKTIONSTILBUD: Begge film i én særudgave, kun 40 nummererede eksemplarer, 64 min, VHS, kr. 200,-

Alle priser er incl. moms og forsendelsesomkostninger.

MAGENTA FILM
v/Carsten Bo Andersen - Tlf. 53 73 78 00
(mandag 18.00-21.00) - Giro 16 06 62 73

STJERNEN: I 1939 fik bryggeriet Stjernen leveret sin første ølvogn. Det var Scandia, der byggede ZB 99 681 i samme modul som ølvogne til Carlsberg og Tuborg. Den havde skruebremse i tårn og var udsmykket med øletiketter, der reklamerede for "Stjerne Pilsner" og "Stjernens Lager Øl". Her ses den ved leveringen. *Foto: Scandia/JMJK*

Den havde både gammeldags bremsetårn med skruebremse og moderne undervogn med trykluftudstyr! Akselafstanden blev 4600 mm, mens den målte 8670 mm over pufferne. Den kunne laste 10 tons STAR, der blev holdt afkølet af 600 kg is. Den måtte befordre "Øl og Mineralvand samt brugt emballage og beskadiget gods, der tilbagesendes, hidrørende fra disse forsendelser", som der står at læse i DRM II 1939. Den fik Frederiksberg som hjemsted, og blev litreret ZB 99 681. Vognen var hvidmalet, og udsmykket i tidens stil med etiketter fra bryggeriets produkter.

Egentlig var det mærkeligt, at den fik skruebremse i tårn, idet DSB på dette tidspunkt var begyndt at demontere tårne på alle sine vogne. Men der var stadig mange godstog, der blev bremset med skruebremse.

Vognen kørte øl til FDB i Jylland, hvor bevægelsen havde hovedlagre i Vejen, Århus (Viby), Ålborg og Holstebro. Stjernen (og andre bryggerier) havde i øvrigt svært ved at finde fodfæste i provinsen, fordi ølprodukterne den gang som i dag drikkes meget lokalt. I Jylland var man oppe mod bl.a. Ceres og Thor Øl, mens man på Fyn ikke havde held med at fortrænge Albani, selv om man havde et hovedlager i Odense. Også i Københavnsområdet, der havde det bedste salg, begyndte konkurrencen at trænge sig på.

Efter krigen

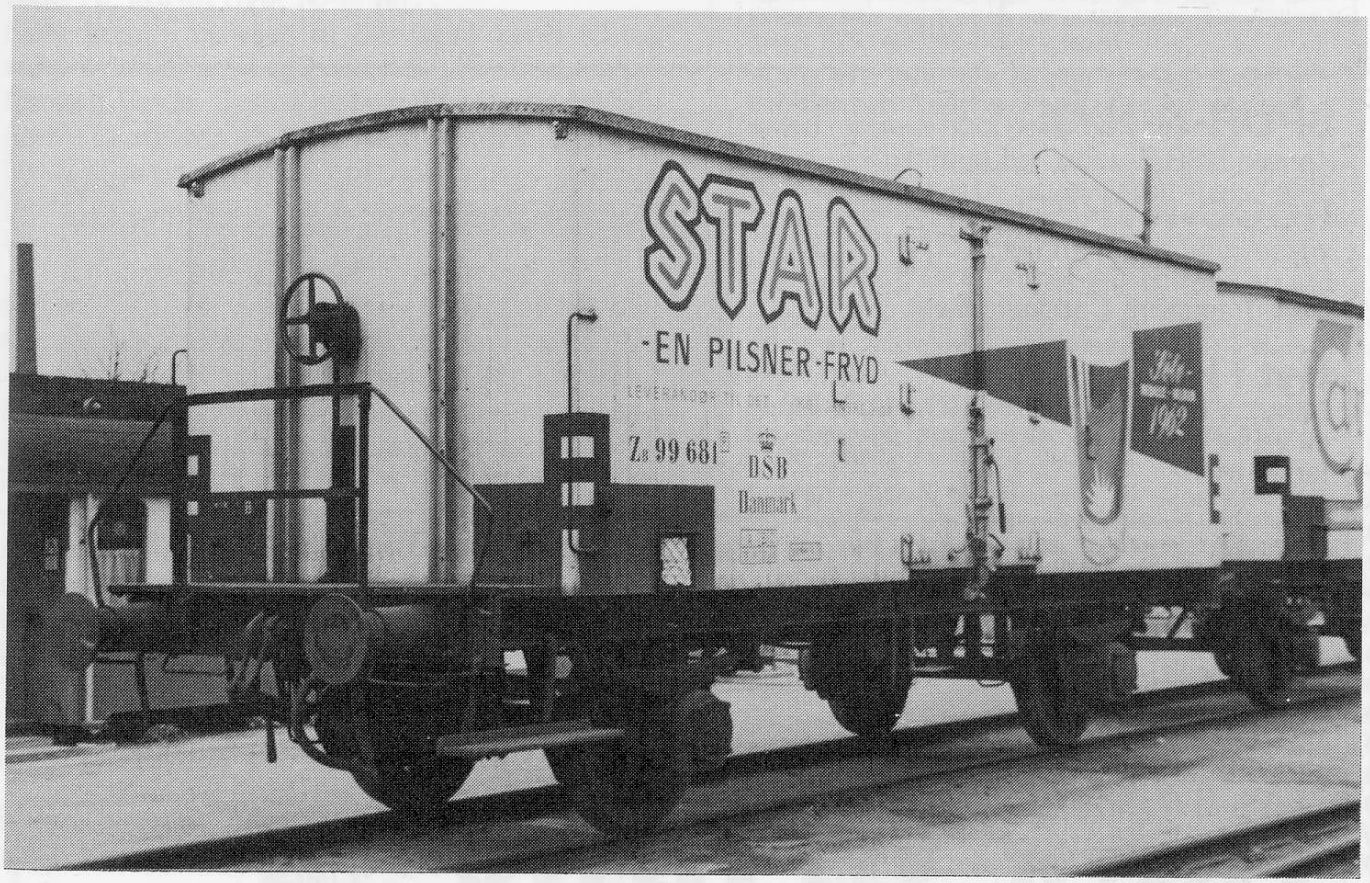
Det gik dog stadig rimeligt med bryggeriets produkter, der primært blev dyrket af solidariteten i arbejderkredse, og i 1946 købte man en brugt vogn af mejeriet Trifoleum, Haslev. Det var ZG 99 850, bygget 1908 til mejeriet af Scandia.

FARVERIG: Den gamle mejerivogn fra mejeriet Trifoleum i Haslev fik nyt image (som det hedder i dag), da den kom til Stjernen. Ihvertfald efter 1959, hvor Stjernen havde lanceret Viking-øllet. Her er ZB 99 680 fotograferet i Vordingborg, 1960, med STAR påført i "runeskrift" og 8- kantet asterisk. Hvem har et farvefoto af vognen, så vi kan vise den for læserne? Foto: JBP, Ribe

Den modsatte side af ZB 99 680 i en meget dårlig udgave (rastreet fotokopi). Men den viser dog, hvordan den så ud med stort VIKING-logo og stiliseret vikingeskib. I frisen, der dækkes af ølglasset læses, at øllet har fået "Ærespris 1958". Fra Jernbanebladet 1965.

Den havde traditionel Q-vogns akselafstand på 3660 mm, og målte 8110 mm over pufferne. Som sin søster kunne den laste 10 tons...men havde ikke iskasser til afkøling. Ved købet fik den monteret trykluftledning og rangerskruebremse, mens vakuumledning, skruebremse og nød-bremseudstyr blev fjernet. Den fik hos Stjernen litra ZB 99 680. Vognen forblev hvidmalet og fik Frederiksberg som hjem-sted.
Som en sidebemærkning kan fortælles, at ZG-vognen i 1943-1946 var udlejet til A/S Werner Bonde til transport af brænde! Det må vel siges at være en universal-vogn: Mælk, brænde og øl...ja, hvorfor ikke?!

Den nye vogn blev især anvendt til transport af øl til brugsforeningernes hovedlager (FDB) i Al-bertslund og Vordingborg. På et tidspunkt efter krigen blev ZB 99 681 ommalet, således at den hvidmalede vognkasse fik et meterhøjt rødt STJERNEN malet på siden, og det må formodes at den nyanskaffede ZB 66 680 blev malet på samme måde. Men det er et gæt, og vi opfordrer læserne til at indsende fotos af vognene i denne bemaling. Vi har dog et — om end dårligt — foto af ZB 99 681, der viser, at denne havde det store STJERNEN på siden, og lignende mindre bemaling på gavlen.
I 1953 fik begge vogne, der blev de eneste som Stjernen nåede at anskaffe, Nørrebro som hjemsted. Undervejs mistede ZB 99 681 også sit tårn.
Reklamefolkene bag Stjernens produkter var iderige lige fra begyndelsen, og i 20'er-ne udskrev bryggeriet en plakatkonkurrence. Vindermotivet blev den kendte mand med sixpence, rødt slips og STAR i hånden, der i mange år kunne ses på husgavle og emaljeskilte.
Også reklamefremstødene i biograferne med reklametegnefilmene "Han vil hel're, han vil hel're, han vil meget, meget hel're ha en Star..." gik sin sejrsgang over det ganske land i 50'erne, men desværre gik det mere og mere tilbage for "kontingentbajeren" som den populært kaldtes i folkemunde, fordi bryggeriet fik tilskud fra fagbevægelsen.
Men reklame-succesen blev ikke fulgt



"...HEL'RE EN STAR": På billedet ses ZB 99 681 i den bemaling, den havde fra ca. 1963 til udrangering. Fyldt med farver og humør lyste den op i de ellers ensartede godstog. Billedet er taget 1965 på Lersøen.
Foto: Erik V. Pedersen, Ballerup.

op. Blandt andet havde man leveringsvanskeligheder, og depoterne fik efter sigende aldrig det øl, de skulle bruge. Der blev foreslået omlægninger og rationaliseringer af distributionen, men det fik en hård modtagelse af bryggeriarbejderne.

I slutningen af 50'erne forsøgte Stjernen med et fremstød for pilsnerproduktet VIKING. Det skulle lanceres med en stor kampagne, og som led i denne blev ølvognene ommalet, således at de reklamerede for STAR på den ene side og VIKING på den anden.

ZB 99 680 fik en noget afvigende og spraglet bemaling, der uden overdrivelse var opsigtsvækkende. Påskrifterne "VIKING" og "STAR" blev typograferet med "runeskrift" mixet med mangefarvede felter og et skummende glas øl. På siden med "STAR"-påskriften anbragtes en overdimensioneret asterisk (flerkantet stjerne), mens "VIKING"-siden fik et stiliseret vikingeskib. En rigtig reklamevogn.

Kampagnen lykkedes ikke for Stjernen, og andre ukendte forhold — vistnok modstand fra bryggeriarbejderne om rekonstruktion — bevirkede at bryggeriet i 1964 måtte lukke...og dermed forsvandt også to farverige vogne fra den danske ølvognspark. Begge stod indtil ophugningen i 1966 på Lersøen. ●

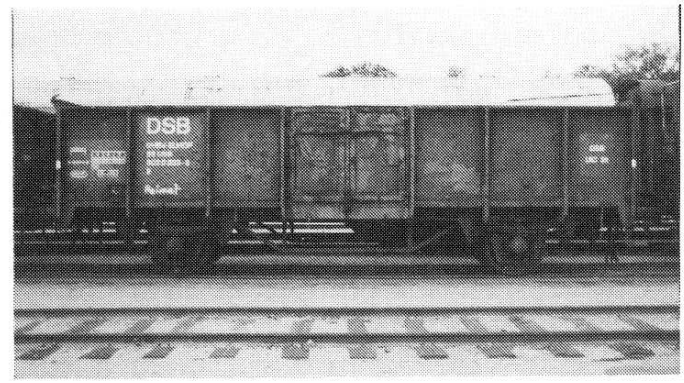
Efterskrift: Ølvognen kunne i sin tid fås i "model" fra Lilliput. Den havde desværre kun påskrifterne tilfælles med den danske vogn. Vognkassen var en moderne tysk vogn, og må karakteriseres som samlermodel.

Kilder:
DSB DRM II, diverse årgange.
Berlingske Tidende 27/12-92.
HOBBY-BLADET 1963.
Per Topp Nielsen, Sakskøbing
Jens Bruun-Petersen, Ribe
Egne notater

SPOR-N-NYT:
Korrekt DSB E-vogn, nyt nummer.

ROCO-NYHED:
Vekselladvogne kommer i spor N.
Fra os kommer følgende: DSB gods, DAN-Transport, Carlsberg Beer.

Nyt i H0:
Bilnyt: VW kassevogn (ROCO 1427), Falck vejservice, Falck rød m/gult og sølvfarvet tryk.



HUSK! **Minitruckerstævne hos Ejby Bilcenter på Fyn den 5.-6. juni - vi er også med.**

Flere politi-, post- og Falck-biler undervejs.

Næste model i vor serie af danske tankvogne bliver fra DDPA (Fleischmann) med bremsehus. Forventes klar ca. begyndelsen af maj.

DWA-HOBBY

Fårbækvej 69 - 7000 Fredericia - 75 95 71 51

Træffes bedst 17.00-21.00

Rettelse og supplement til LOKOMOTIVET nr. 31:

Side 15, illustrationen med træer:
Billedteksterne skal byttes om. "Ensartede høje..." hører til illustrationen foroven, og "Evig-grønne træer..." hører til tegningen nedenunder.

Side 17, tekstens punkt 13:
"Græsmåtter af mørk græsmåtte..." ændres til "Græsmarker af mørk græsmåtte...".

Side 60, foto af BP tankvogn øverst:
P.C. Johansen, DSB Museumstog, oplyser at vognens bemaling er følgende:
Beholder: Aluminiumsfarvet.
Logo: Mellemgrønt BP (BP-grøn) med sort skygge på citrongul bund. Kanten om skjoldet er sort.
Det forenede Oliekompagni: Sort.
I øvrigt kan tilføjes, at søstervognene ZE 503 344 og 503 345 også forsvandt under krigen som ZE 503 343, men at man først i 1954 var sikker på, at de var gået tabt (en hel del formodede tabte vogne dukkede nemlig op mange år efter krigens slutning). Vognene kørte under krigen bl.a. til oliefelterne i Plöesti (Rumænien), også den afbildede 347.

Side 70, kortet over IC-linjer:
Flere læsere oplyser, at der også kørte IC-tog med traditionelt vognmateriel på strækningen Esbjerg-Varde. Denne strækning samt strækningerne Skanderborg-Silkeborg- Herning og Tinglev-Sønderborg mangler på kortskitsen. (Læserne bedes indtegne disse på kortet ved hjælp af automobilkort el.lign.)

Side 72, 1. spalte, 7. linie fra oven:
MFA-MFB-MFC skal rettelig være MFA-FF-MFB.

Side 73, 1. spalte, nederste afsnit. En sætning om ME er faldet ud. Der skal stå:
I begyndelsen af 80'erne havde DSB ikke tilstrækkelig trækkraft på Jyllandssiden, fordi MR-sættene, der skulle afløse MO-tog, og ME - som skulle frigøre lokomotiver i østområdet til vest - blev forsinkede i leveringen, og man lejede hos DSB en række diesellokomotiver af typen BR 220, som altid kørte i forspand i IC-tog. De var kun i drift sommeren 1981, og kun på jyllandssiden.

Midtersiderne:
Med dette nummer af LOKOMOTIVET følger også nye midtersider af DSB motorvognen litra MQ, der erstatter dem, vi bragte i nr. 30. De var uheldigvis tegnet ud fra forkert forlæg, men nu har Allan Hansen været så venlig at fremstille nye tegninger, hvor der også er medtaget nye detaljer. ●

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

GO' SOMMERFERIE

RUSSERVOGN fra Sachenmodelle. Flot og detaljeret bl.a. med køretøjer og gardiner med monogram. Destinationsskilte København-Moskva medfølger. Vor pris 240,00 / kontant kun 216,00 kr.

AV-VOGN er kommet! Af sættet kan bygges AV, ABh, ABhl, ABg eller Bv. 395,00 kr.
CB/CC/Bg-sættet er udsolgt, bliv skrevet op til næste serie. Bestil også efterårets nyhed - AC/Ag-vognen!

Eaos SKROTVOGN i 100% korrekt DSB-udgave fra KLEIN. Prisen i bund som alt andet herfra - kun 106,00 kr. Lejede IKL-vogn, både den hvide og den grå 110,00 kr. pr. stk.

Bemærk - vi har fortsat en del af KLEINs tidligere vogne - KLEIN-kat 25,00 kr., hertil vedlægger vi en komplet liste med de danske vogne.

MAERSK 20' Nu begynder der snart at rulle nye 20' containere ud fra Tinglev - vi har dem! - og mange andre 35,00 kr. pr. stk.

PIKO kommer igen. Vi har hjemtaget et aktuelt sortiment til danske modelbaner - eller vogne der kan ombygges hertil. Bl.a. kupe-personvogne og bogietankvogn.

HELJANS danske godsvogne, HD og IA 120,00 kr. pr. vogn. DLG og KFK til 135,00 kr. Alle med KKK.

HELJAN-KATALOG 10,00 kr. Mange af de huse, der tidligere ikke var til at få - er nu på lager igen. Tilbud minus 10% ved 3 stk. hus-byggesæt.

ROCO NYT: DSB Tdgs og DSB Kbs med dansk 40' container, samt huckepak-vogn med 2 danske veksellad! - originale ROCO-modeller!

LØSDELE har vi masser af. Alt hvad du skal bruge til FD, CY, CU, CXM og CV fra PÆREKØBING: Endeperroner, torpedoventiler, skorstene, tagstøtter, puffer tranfers og meget mere. Til CC- og AV-vognene fra TRINBRÆTTET: bogier, harmonikaer, kuck-kuck og wendelsuger.

BØGER udkommet i foråret: »Under Vingehjulet II« 180,00 kr. »Jernbanehistorisk Årbogen '93« fra Bane-Bøger 149,00.

FASTE MÆRKER Nu ark III - supplerer ark I og II med bl.a. GIV AGT, annulleringskryds, FARLIG STATION, STOP og spornummer m.v. 85,00 kr.

STØRSTE UDVALG i plast-strip og plader med og uden præg - i messing-strip og plader og profiler, - i trælister og profiler. Alt i løsdele og hobby-kemi: lim, flydende glas, bruneringsvæsker, maling og lak.

IC3 fortsat tilbud. 598,00 kr. Hertil udskiftningshjul 2- eller 3-skinne kun 68,00 kr.

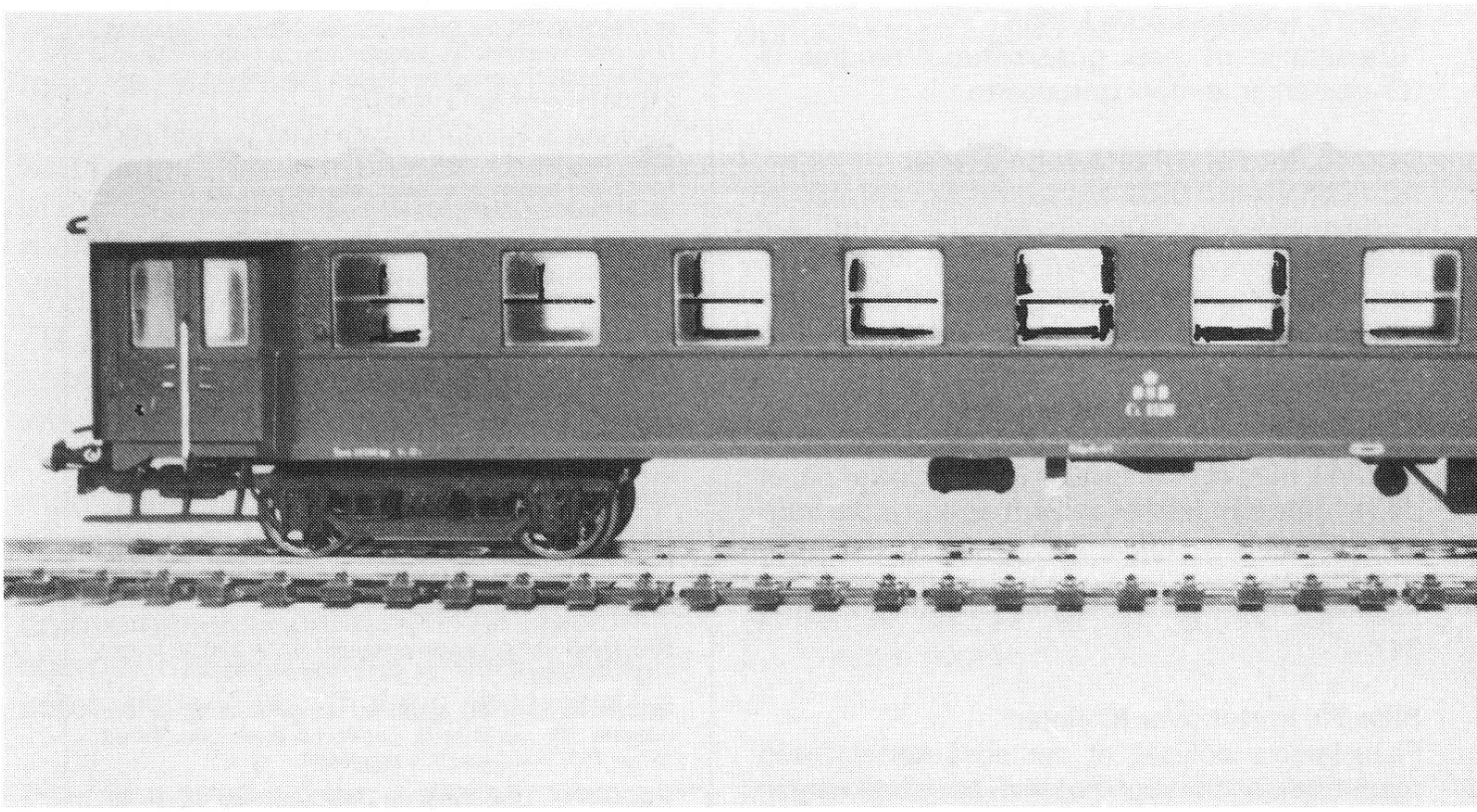
TRINBRÆTTET ÅRHUS
v/Mads Sjøner
Rugmarken 93
8520 Lystrup
Tirsdage 18,00-22,00
Lørdage efter aftale

Telefontid:
Tirsdage 20,30-22,30
Onsdage 19,00-21,00
Tlf. 86 22 22 95

TRINBRÆTTET VEJLE
v/ V. F. Hejlesen
Bleggårdsgade 14
7100 Vejle
Fredage 16,00-19,00
Lørdage 10,00-12,00

Telefontid:
Fredage 19,00-21,00
Lørdage 12,00-14,00
Tlf. 75 83 75 75

VI ER ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE.



Endelig en rigtig dansk personvognsmodel!

Og med tryk på model. Det handler nemlig om PÅ SPORETs model af DSB's nærtrafikvogn litra CL i skala 1:87, der har været undervejs et par år, og som vi løbende har omtalt i bladets spalter. Nu er den her endelig!

Først og fremmest er det skønt at se en dansk personvognsmodel mellem alt godsvognsmateriellet, der i de senere år har oversvømmet markedet. Vi var faktisk ved at være trætte af at se den ene danske godsvogn efter den anden komme i handelen. Ikke sådan at forstå, vi synes det er dårligt med sådanne initiativer, men det kan nu i længden være trættende kun at se Hims-, Gs- og Hbis-godsvogne i forskellige variationer, trods de gode intentioner.

Men det er noget af et paradoks, at de veletablerede modeltogsfirmaer ikke har magtet at sende en seriefremstillet dansk personvognsmodel af plastic på markedet, men i stedet har måttet overlade opgaven til en ihærdig, initiativrig køkkenbordsfabrikant. Vi vil dog i dette tilfælde sætte spørgsmålstegn ved ordet "køkkenbordsfabrikant", idet CL-vognen er fremstillet på professionel måde, der helt kommer på højde med de "store". Godt kørt, PÅ SPORET.

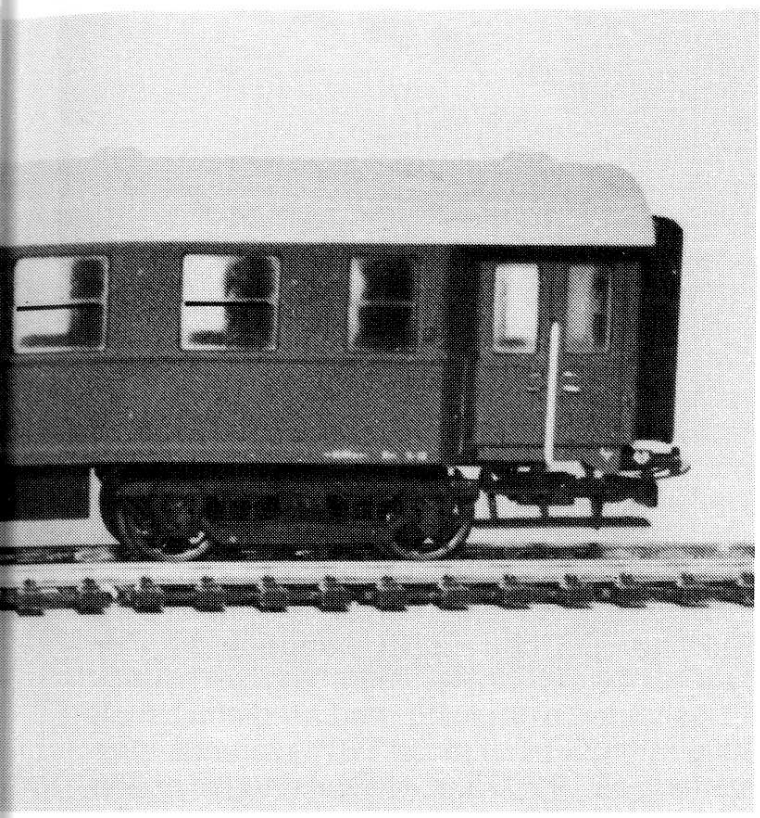
I øvrigt er det første gang i Danmark, at der fremstilles en korrekt dansk personvognsmodel i plastic (LONG har tidligere forsøgt, men vognene var som bekendt forkerte).

I første omgang må vi nøjes med at anmelde modellen kortfattet. Den vil senere blive kigget efter i sømmene, og gjort til genstand for ombygninger, ligesom vi naturligvis vil vise fotos af forbilleder som kan inspirere læserne, samt fortælle lidt historie. Grundmodellen kan nemlig anvendes til et utal af vogne, lige fra DSBs egne CLE OG CLS til CL-vogne hos privatbanerne (HFHJ og LJ), som ombyggede BHS og som reklamevogne for IKEA og HOBBY-LEG, og dette har PÅ SPORET taget højde for med hensyn til fremstilling af litreringer.

Som allerede nævnt er CL'eren en lise i mængden af de mange godsvognsmodeller, og mange forudbestillere (og andre) har utålmodigt ventet på, at PÅ SPORET skulle blive færdig med denne enestående model. Det har været ventetiden værd.

Modellen repræsenterer den tidlige type CL med firkantede vindueshjørner og kuck-kuck-

ventiler over kupeer og toilet, bygget af Scandia fra 1943.
Den leveres som færdig vogn (i amerikansk stil) bestående af fem hoveddele, d.v.s. vognkasse, bund, tag og to bogier, fremstillet i trykstøbt polystyrenplast. Finishen er i top. Delene er farvede, d.v.s. med rødbrun vogn-



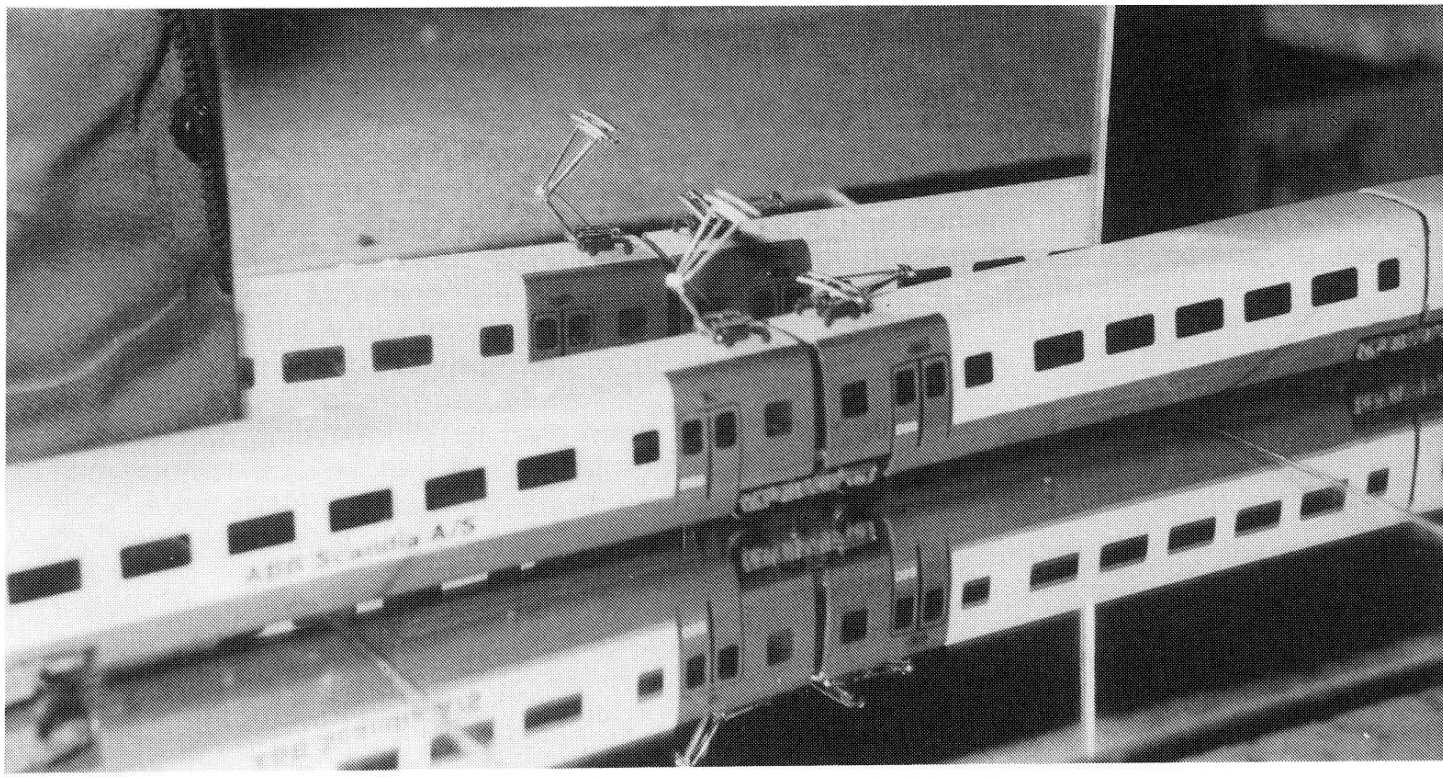
kasse, lysegråt tag og sorte bogier (bunden er dog grå). Der medfølger selvfølgelig alle nødvendige løsdele som vinduer i klar plast med markeret vinduesdeling, batterikasser, harmonikaer, trin, bøjler o.s.v. i sort plast. Samles med almindelig plastlim efter medfølgende instruktive, fine samleanvisning.
Samles vognen efter denne, fås en helt igennem detaljeret og dejlig model, hvis helhedsindtryk kan sammenfattes i to ord: Utrolig flot! Kan man samle et almindeligt plastbyggesæt af fly, kan CL-vognen uden besvær også klares. Det eneste PÅ SPORET er lidt ked af, er at vognen ikke leveres med de lovede forborede huller til håndbøjler, men det er i denne sammenhæng en bagatel. Husk for øvrigt, at de lange håndbøjler ved endeperronerne skal males hvide.
Vognen har fine detaljer, bl.a. korrekte smalle gavljern, markering af de karakteristiske døre ved endeperroner, vanger, trin, puffer og ganske nydelige undervognsdetaljer, lige fra batterikasser med båndmarkering, trykluftbeholdere og bremseomstillere. Bogierne er fremragende efterlignet. De monteres særskilt sammen med trin og kortkoblingskulisse (til valgfri koblingstype) ved hjælp af tap i vognbunden, hvorved der opnås en fleksibel og synsmæssig pæn sammenkobling samt letløbende vogn.
Vognen er allerede en succes. Det viser alle forudbestillinger, og erfaringerne med CL vil PÅ SPORET nok benytte til at sætte andre typiske danske personvogne i produktion. Måske en CC eller spids CM, melder PÅ SPORET uofficielt. Hertil kan vi tilføje: "Jamen, jo før, jo bedre..." selv om den lange ventetid på CL måske vil afskrække nogle fra at gå med på ideen med forudindbetaling. Det er forståeligt. Men på den anden side mangler man jo ikke de penge, man indbetalte til PÅ SPORET for tre år siden. Nu får man pludselig en dejlig CL-model i hånden.
Som en sidegevinst ved CL-modellen, leverer PÅ SPORET en masse løsdele til fremstilling af utallige danske vogne, f.eks. kan vinduerne fra CL anvendes til mange personvogne med delte vinduer, f.eks. 1. klasse ASM/ARM/AT/AF/AV og 2. klasse CC/CP/CO m.v., idet disse var standard hos DSB. Hertil kommer 2,5 m træbogier, som har siddet under et utal af danske person- og rejsegodsvogne.
Undervogne kan også blive komplette med dynamoer, batterikasser, trykluftbeholdere, bremseomstillere o.s.v., så alene afkastet af løsdelsproduktionen må siges at være guld værd for modelbyggerne i skala H0. Løsdelsmulighederne fremgår af annoncen.
Til sidst en kort opsummering af vognens skalanøjagtighed.

Målskema for samlet model af CL fra PÅ SPORET:

Tekst	CL 1:1 mm	CL 1:87 mm	PÅSPORET CL mm
Længde o/puffer	21 720	249,6	249,5
Længde over vognkasse	20 420	234,7	235,0
Højde over skinnekant	3 920	45,1	45,0 a)
Total bredde	3 012	34,6	35,4
Afstand mellem bogietappe	14 000	160,9	161,0
Vinduesbredde	960	11,0	11,0
Endeperroners bredde	2 250	25,8	26,0

a) Afhænger af modelhjulenes flanger

Undervejs vil vi så vidt muligt bringe ideer og historie om CL, således at man kan få inspiration til ombygning m.v. I første omgang, så et stort tillykke til PÅ SPORET for godt arbejde til glæde for danske mj-ere. TA



IR4 fra Horsens-gruppen

DSB's nye regionaltog IR4 er nu fremstillet i model skala 1:87 af IC3-gruppen fra Horsens, der også stod for udviklingen af IC3-toget i metal, omtalt tidligere i LOKOMOTIVET. Sættet, der som navnet siger består af 4 vogne, har i godt en måned kørt på Jernbanemuseet i Odense. Er man interesseret i at erhverve sig et sæt, der er komplet udstyret med pantograf, døre og tagventilatorer m.v., kan henvendelse ske til IC3-Gruppen v/ P. Amundsen, tlf. 75 64 13 13 eller Jens Nielsen 75 66 16 78. Pris på sættet kendes endnu ikke.

Nyheder fra DWA-HOBBY

Det danske marked er de sidste par år blevet oversvømmet med mere eller mindre vellignende godsvognsmodeller, så det fører tanken hen på amerikanske tilstande! Især med hensyn til mindre vellignende vogne synes markedet at være umætteligt. Samlervogne må efterhånden kunne fylde samtlige hylder i et større vitrineskab.

Men trenden ser nu ud til at vende. DWA-Hobby udsendte i begyndelsen af marts sin længe lovede model af tankvogn fra Fredericia Brændsels Olie Transport, ZE 503 731, og det var en noget anderledes dejlig fornemmelse at se en rigtig model.

Den kan måske virke kedelig i forhold til de farverige reklamevogne, men til gengæld har den et forbillede, som den efterligner ganske præcist, både i farve og påskrifter.

Vognen, der også er dimensionsmæssig korrekt, har endog den rigtige løbebro. Jo, den kan lade sig gøre at lave danske modeller baseret på udenlandske produkter, bare man ser sig for og researcher grundigt.

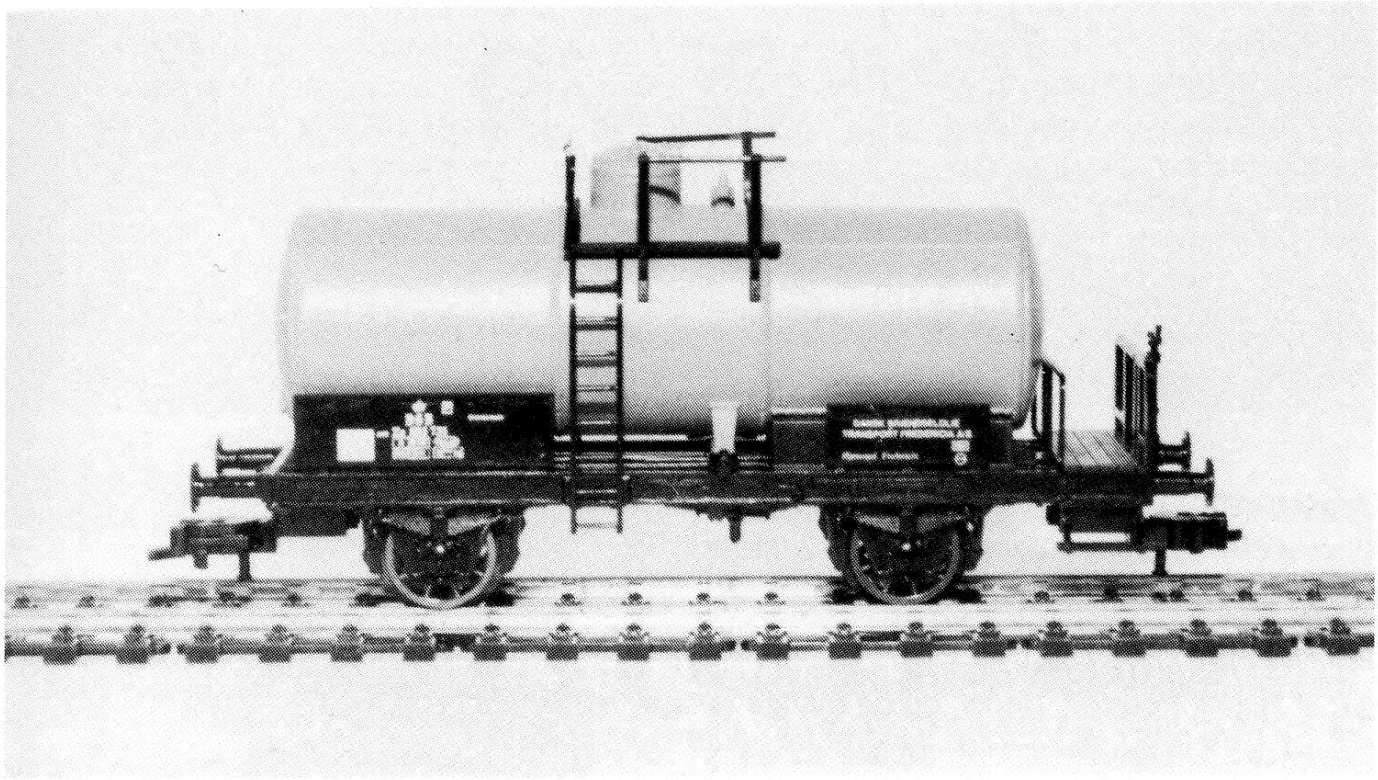
Forbilledet er i sin tid hentet til Danmark fra Tyskland, idet den - som mange andre - er bygget hos Orenstein i 1930. Vognen har nittet beholderbeklædning med en diameter på 2000 mm (23 mm i skala 1:87) svarende til et rumfang på 19 200 liter. Akselafstanden er den tidstypiske 4000 mm, og akselgafler af pladejern.

Modellen er baseret på Fleischmanns nittede, og det er ingen tosset ide. Den passer 100 %. De hvide påskrifter på adresse- og hjemstedstavle er direkte nedfotograferet efter DSBs egne normalbogstaver fra 1952, så typemæssigt er der heller ikke noget at kritisere. Også trykket er vellykket, selv om det ikke er helt så knivskarpt som på andre af Fleischmanns vogne. Kongekronen ser ud til at lukke lidt, men det er langt fra så slemt som på "forsøgsmodellen" af IFL. Og så skal man nok have flueøjne, for at kunne se det. Den valgte lysegrå farve til tanken er fint ramt, og undervognen er dejlig matsort.

Vognen har kun én fejl: Den er fremstillet i for lille oplag, selv om den er en ener. DWA melder nemlig, at den allerede er udsolgt fra firmaet. Det kan vi godt forstå. DWA melder også, at den ikke bliver genoptrykt, men at serien fortsættes med nye vogne. Så ønsker man fremover vogne fra DWA, bør man forudbestille.

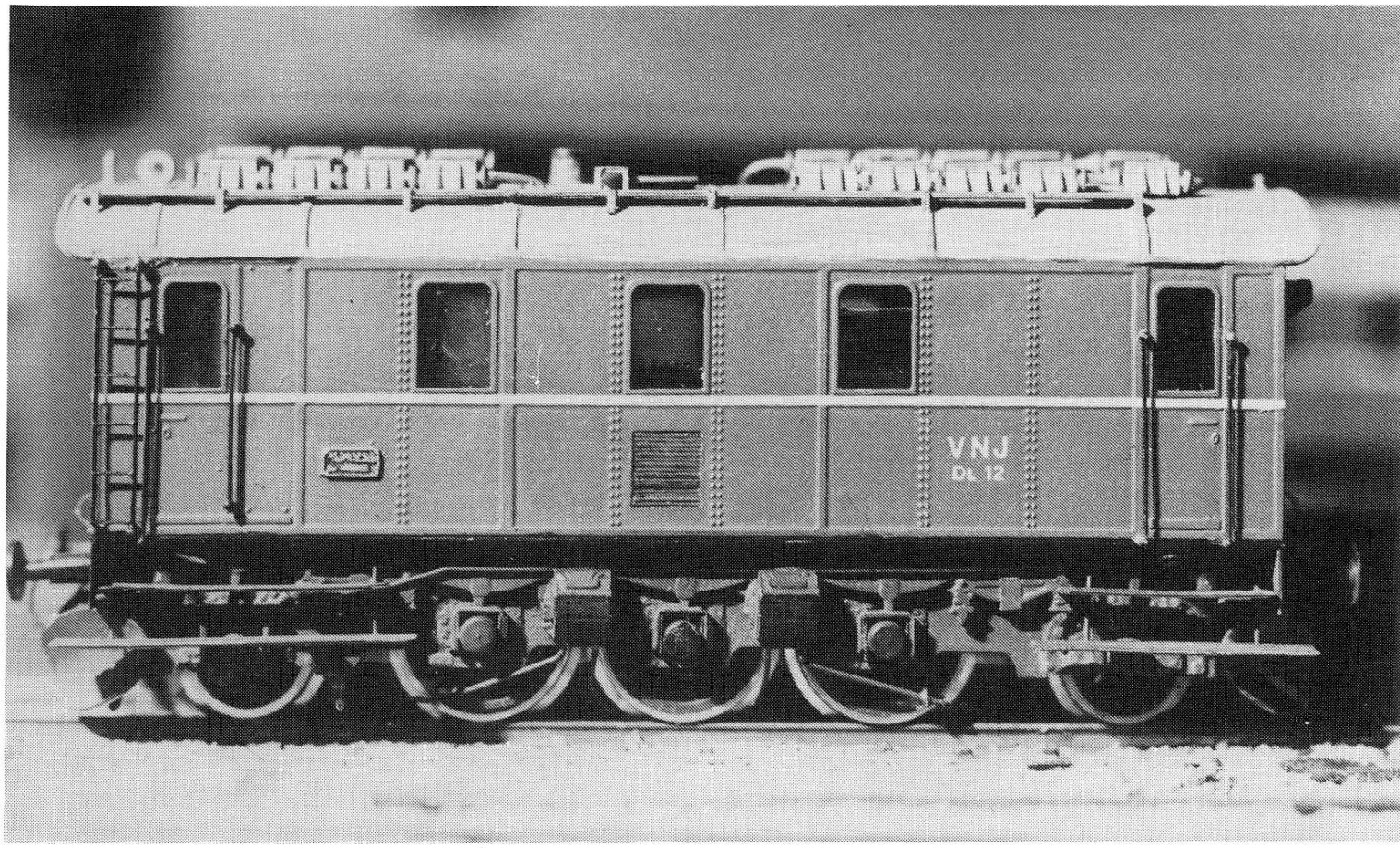
Efter hvad redaktionen erfarer, følger snarest nogle af de tankvogne, der blev omtalt i LOKOMOTIVET nr. 31, bl.a. fra DDPA og BP. DWA gør dog opmærksom på, at disse ikke får det korrekte dobbeltgelænder, men må

nøjes med udstyr som på forannævnte vogn. Det kan dog let ændres som beskrevet i nr. 31. Bare vi slipper for at lave de vanskelige tryk og litreringer... øvrige dimensioner er helt korrekte.
Endelig vil DWA forsøge at fremstille en lavsidet vogn med støtter (litra Ks) med 2 stk. Volvo FL 10 trækkere i postudgave (ROCO). DWA-Hobby hører gerne fra læserne, om det var en idé. Nyhedsinformation om alle de øvrige ting, man har tænkt at lægge under sprøjtepistolen og trykkemaskinen, kan i øvrigt rekvireres. Se adresse i annonce.
DWA har mange andre gode ideer på lager. Dem vil vi afsløre, når tiden er moden. TA



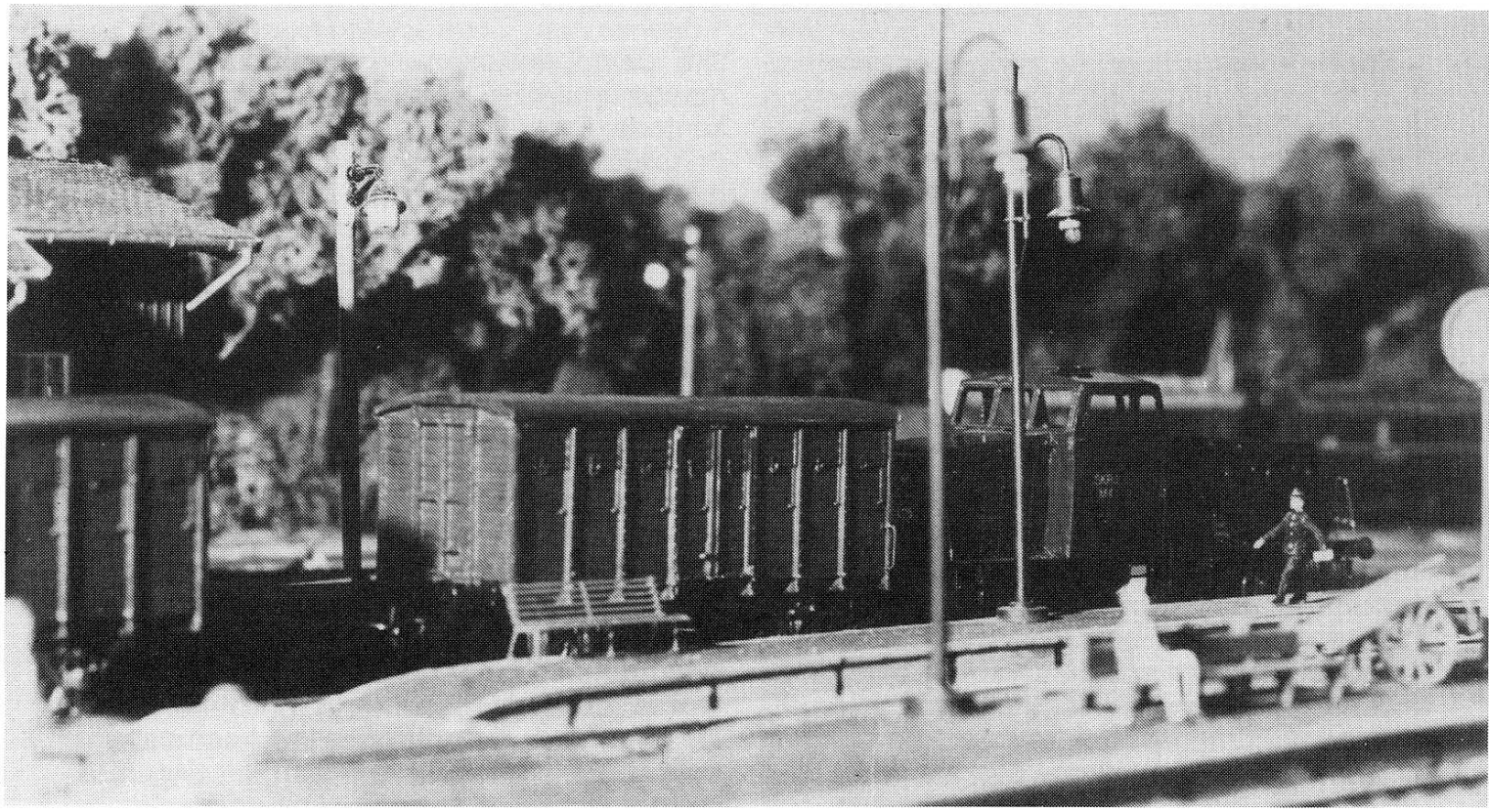
FRICHs firkantede for den krævende selvbygger

I snart et par år har Peter Brøndum, Silkeborg, haft sine flotte modeller i handelen, uden at man egentlig har været klar over, hvem der stod bag.ll Men nu har Peter markeret sig, og han lukkede op for godteposen i LOKOMOTIVET nr. 31 med annoncen for sit nye firma FREJA H0 Modeltog.
Firmaet startede forsigtigt i 1988 på foranledning af Niels Krogsgård fra Silkeborg Modelhobby, der inspirerede med en plastmodel af FRICHs firkantede. Peter ville fabrikere sådanne modeller, men i metal, og efter kontakt med Niels Erik Norsker fra 87-gruppen, Trinbrætterne m.v. fik Peter "fødselshjælp" af modelbyggeren Henrik Poulsen, Beder, der bl.a. gav tips om undervognsopbygning. Og siden er det blevet til en større produktion af FRICHs firkantede. Firmaet er ordreproducerende, d.v.s. at modellerne bygges på bestilling. Ideen er, fortæller Peter Brøndum fra Freja H0 Modeltog, at tilbyde optimale modeller med køreegenskaber, der langt overgår industrifremstillede. I øjeblikket kan firmaet levere flotte messingmodeller af kendte danske privatbanelokomotiver leveret gennem mange år af FRICHs, de såkaldte FRICHs firkantede. De er yderst detaljerede med robust driftsikker motor af fabrikat Faulhaber. Køreegenskaberne er i top på grund af et stort svinghjul og godt strømoptag. En prøvekørsel med en 5-akslet HBS-model på NMJKs anlæg viser, at den let trækker afsted.
Byggesættet leveres med færdigsamlet gearkasse og lokomotivramme i 0,4 mm nysølv. Taget er forbukket, så med et minimum af tilpasning af sider og gavle, kan køretøjet samles relativt ubesværet ved hjælp af vognbedding fra Trinbrætterne, såfremt man har lidt erfaring med metalætsede modeller. Der medfølger selvfølgelig også byggevejledning samt styklistefortegnelse. FREJA H0 gør opmærksom på, at diverse løsdele købes særskilt, alt efter udgave og detaljeringsbehov. Byggesættet ikke er for begyndere.
De færdige modeller leveres i æskeemballage med beskyttelsesudskæring i skumgummi samt farvefoto af den pågældende model.
For tiden fås 5-akslede modeller, bygget 1932-34, i bemaling fra HHJ, HBS, NFJ, OHJ, HTJ, TKVJ, VNJ og FFJ. De leveres også med de karakteristiske skrå gavle med luftindtag



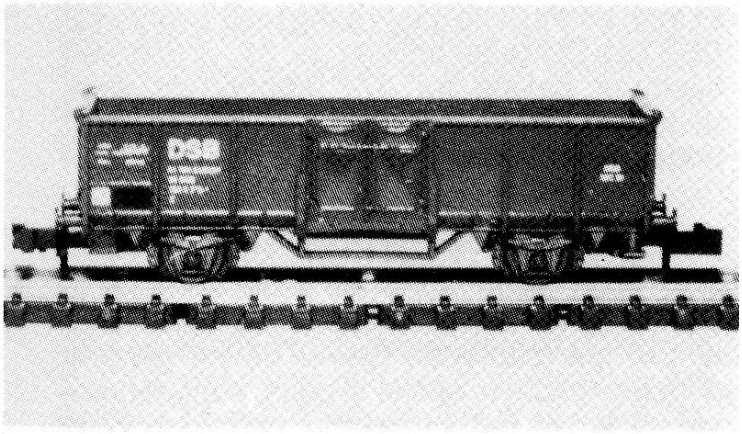
FRICHs FIRKANTET: Her i form af 5-akslet VNJ DL 12 fra FREJA H0 Modeltog. Modellen er bygget af Henrik Poulsen, Beder, og de mange detaljer må få øjnene til at løbe i vand hos alle mjere. Se bare nitter, tagdetaljer, sandrør på undervogn, sneplove o.s.v.

Foto: Henrik Poulsen, Beder



DAVID: Et rigtigt herligt privtabanemiljø kan skabes med modeller fra FREJA H0 Modeltog. Her besøger vi den forlængst nedlagte, men nu i model genskabte SKRJ, hvor lokomotivet DAVID M1 holder med Q-vogn på stationen. Anlægget er bygget af Holger Søndergård, Skanderborg
Foto: Henrik Poulsen

(FFJ og OHJ). Også 4-akslede "firkantede", bygget 1936-37 til TFJ, NFJ og OHJ kan leveres.
Bemalingen af færdige modeller er udført i diskret halvmat farve med transfers, mens tag og tagdetaljer er malet sølv/aluminiumsgrå. Alle detaljer som håndbøjler, trin, lanterner m.v. er naturligvis en selvfølge, og fremstillet i filigran kvalitet.
Selv om et primært er "de firkantede", der fremstilles, er der dog også blevet plads til en rigtig afviger, nemlig den navnkundige DAVID, oprindelig fra SKRJ, senere overtaget af ØSJS, og der arbejdes i øjeblikket med at få sat den berømte "Sputnik" fra HFHJ på sporet, hvor PÅ SPORET udvikler undervognen.
Det sidste skud på stammen er skinnebusser fra SCANDIA, serie II med ROCO-bogier og Faulhabermotor med svinghjul, og levering påregnes at kunne ske i maj eller juni måned.
LOKOMOTIVET vil selvfølgelig fortælle mere om skinnebusprojektet, når noget nyt foreligger. Modellerne kan leveres af førende modeltogsforhandlere. Se annoncerne. TA



GUF til N-folket

Nu er DWA-Hobby også gået i gang med at levere materiale til "De Danske Private Hjemmebaner" i skala N.
Og igen - var vi ved at sige - er det modeller, der er i overensstemmelse med virkeligheden, og ikke tillempede tyske modeller (selv om det er en tysk model, der er grundlaget). Til en moderne DSB åben godsvogn danner ROCO 25 084 basis for DSB E-vogn i epoke IV. Det valgte forbillede er 502 0 378-1, og resultatet er kort og godt: En flot vogn i fin DSB halvmat korrekt godsvognsbrun med kulindsats. Påskrifter er trykt tydelige og korrekte, og det er næsten muligt at læse lastgrænseangivelser. Hvor i alverden har DWA støvet så god en trykker op?
Mon ikke N-folkene kunne bruge flere E-vogne med forskellige numre. Det var trods alt en af de mest almindelige åbne vogne i epoke III og IV. Vi foreslår, at vognen udsendes med flere numre. Husk, at DWA ikke genoptrykker modeller, så det gælder om at forudbestille...
Endelig tilbydes til efteråret moderne vekselladvogne med veksellad fra Carlsberg-Beer og DAN-Transport i spor N. De baseres på ROCO 25 212. Forudbestilling modtages. Se telefonnummer i annoncer. TA

Byg-selv-daglyssignaler

LOKOMOTIVET har (igen?) - givet inspiration til de mange initiativrige køkkenbordsfabrikanter rundt om i landet. Nu har TRINBRÆTTERNE i Jylland grebet idéen med dele til selvfremstilling af signaler, og kan nu levere signalholdere til (næsten) alle former for daglyssignaler, der har styret toggangen på danske strækninger i mange år. (Se også de signaltyper, der beskrives i dette nummer, og som aldrig før er blevet omtalt i noget jernbaneblad!).
TRINBRÆTTETs signalplader er støbt i hvidmetal med typisk kasketskygge og svejsekanter, der kun skal have lysdioder og stander monteret.
Med signalpladerne, der er fint støbte uden nævneværdige grater, følger en nem lille samle- og bemalingsvejledning samt et afsnit om anvendt elektronik, der instruktivt beskriver, hvordan signalet bygges. Endelig gives en kort beskrivelse af de enkelte signalers anvendelse, der i let omarbejdet form minder om vore tidligere artikler. Dioder og master medfølger ikke i signalsættene, men anskaffes særskilt.
Og så glæder det den gamle redaktør, at det nu også er muligt at bygge rangersignaler, der er almindelige i perioderne III og IV, men som man *aldrig* ser på danske anlæg ...trods en utrolig mængde rangerspor og godsvogne! Dog har jeg et lille spørgsmål at lægge til min i forvejen uendelige uvidenhed: Hvordan får man fat i den blå lysdiode til rangersignalet?
I øvrigt anbefales signalpladerne. Yderligere oplysning og køb hos TRINBRÆTTERNE, hvis adresse og telefonnummer efterhånden bør være kendt af alle læsere, der dyrker modeljernbane. TA

Nyt fra 87-gruppen

87-gruppen har igen barslet med nogle nye produkter til selvbyggeren. Denne gang er det en hjælpende hånd til bygning af godsvogne af de ældre typer. Der er tale om ætseark med bremsehuse til enten lukkede eller åbne godsvogne samt ætseark med dele til bygning af undervogn. Sidstnævnte kan også bruges

DANMARKS STØRSTE FORRETNING FOR MODELTOG OG TILBEHØR

Vi importerer direkte fra Märklin-fabrikken, derfor lave priser

Alt i HO-N biler

NYT & BRUGT

SAMLER BØRSEN

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 hverdage 12.00-17.30
Tirsdag lukket - Lørdag 10.00-13.00

Å R H U S

Skt. Pauls Kirkeplads 15, 8000 Århus C
Tlf. 86 12 35 33 - Fax 86 13 40 70

Hos os kan du altid få et godt tilbud

Åbningstider: Mandag, onsdag og torsdag 11.00-17.30 - Fredag 11.00-18.00.
Lørdag 10.00.12.00
Bemærk: Tirsdag lukket

til ældre person-, post- og rejsegodsvogne. Bremsehuset til den lukkede godsvogn kan udføres med højere eller lavere bagvæg alt efter, hvilken vogn den skal sidde på og med eller uden uden bagvindue.

Til bremsehuset til den åbne godsvogn f.eks. DSB litra PF og TD medfølger platform og stiger. HAr nogen følt et behov for de korrekte smådele til selvbyg af undervogn med åbne akselgafler i den rigtige størrelse, kan dette behov nu opfyldes. Ætsearket består af knap 60 dele, først og fremmest to sæt akselgafler, men derudover bremsedele til de forskellige typer af bremser, som de ældre godsvogne var udstyret med, uanset om der er tale om ældre skruebremsede vogne med stangtræk eller nyere med den ekvilibrerede type. Derudover er der pufferplanker, koblingskroge, underlagsplader for puffer og koblingskroge, bremseomstillere m.m.

Hvis man blot skal bygge en vogn med håndbremse, vil man få bremsedele til overs til yderligere to vogne. Det kunne godt være, der var et par vogne, der manglede netop de korrekte bremsedele for at blive helt færdige.

Er man endnu ikke gået i gang med bygning af DSB litra PFR efter artiklen i nr. 31, vil man ved hjælp af delene fra 87- gruppen til såvel undervogn som bremsehus have et godt udgangspunkt for at nå videre end Claus.NEN

Flere faste mærker

Schrøder Design Studie har sendt endnu et af de flotte ark med faste mærker og skilte i skala 1:87 på markedet. Det er denne gang et suppleringsark til epoke III og IV, som der ikke var mulighed for rent teknisk at trykke på de første ark, omtalt i LOKOMOTIVET nr. 31.

Mærkerne er af samme høje kvalitet som de to førstnævnte, og indeholder bl.a. "standsningsmærker", "ugyldighedsmærker". "spornumre" (hvor man selv kan vælge nummer, der medfølger på særskilt ark), "Giv agt" o.s.v. Også mærket "sikret overkørsel" i gul/sort medfølger (se vor artikel om overkørselssignaler i dette nummer). Numre og mærker, der skal påsættes særskilt, er trykt på eget *gennemsigtigt* ark med selvklæbende bagside, lige til at klippe ud og anbringe på hovedskiltet som en label. Det er bare gennemtænkt.

Vi kan kun gentage, hvad vi skrev i sidste nummer: At det er kvalitet for kræsne mj-ere...også fordi der medfølger et let forståeligt instruktionsark. Bør findes på ethvert modeljernbaneanlæg med respekt for sig selv. Og så vil vi tilføje, at det er dejligt med alle disse initiativer med tilbehørsdetaljer til dansk modeljernbane. Det har vi manglet i mange år. Mer', tak!

TA

Prøvebygning af CC-vogn i nysølv/messing fra Trinbrættene

Jeg, "Store Claus", fik til opgave at prøvebygge en vogn, der er fremstillet i ætset nysølv/messing. Ikke fordi jeg er ferm til det, men fordi jeg aldrig har prøvet at bygge i metal. Det er jo "kun" blevet til plasticarden, der er mit foretrukne materiale.

Mine kommentarer til prøvebygningen vil muligvis ikke give nogen mening, hvis ikke man har læst byggevejledningen, eller er i gang med at bygge en CC-vogn. Prøvebygningen gik kun på samling, ikke bemaling og litrering. Derfor mangler den færdige model også harmonikaer og andre smådetaljer, der først kan monteres efter bemaling.

Byggesættet leveres som fine ætseark sammen med byggevejledning, der foruden beskrivelse også indeholder oversigt over byggedelene, oversigt over vognvarianter samt appendix med materiale- og værktøjsliste. Byggevejledningen er inddelt sekventielt i bygning af undervogn, karosse, fittings, maling af vogn og byning af bogier.

Og så i gang

I byggebeskrivelsen står, at delene kan udklippes med en normal saks. Her opstod et problem: Delene sidder så tæt på arket, at det næsten er *umuligt* at klippe dem af. Desuden fås små grater eller buler, som er meget svære at file ud (væk). Flere af delene er for øvrigt meget slatne, når de er klippet ud af arket.
Bukkekanterne er ætset meget forskelligt. Nogle er lette at bukke, andre er næsten umulige; men med lidt øvelse og en god ridsespids hjælper det.

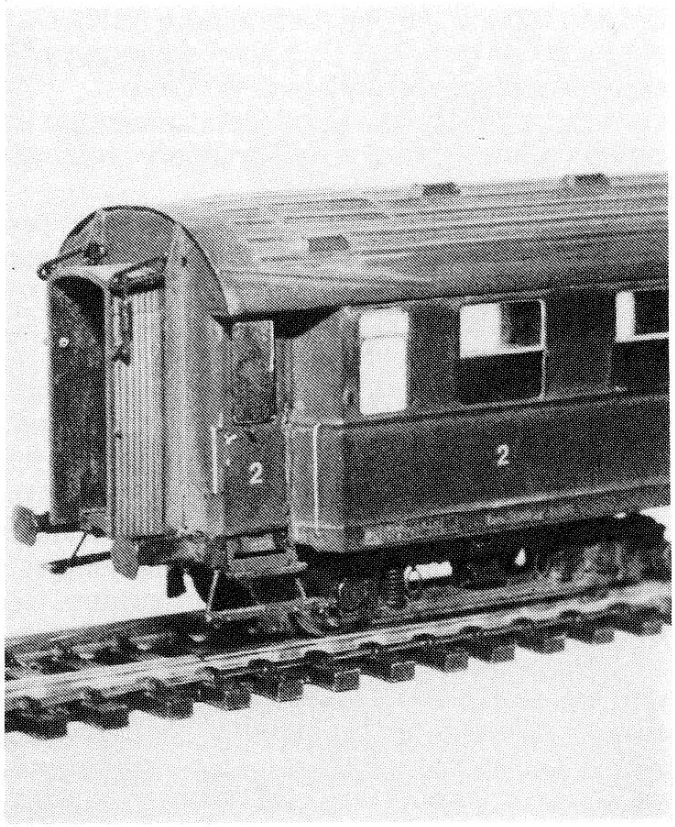
Tag og sider

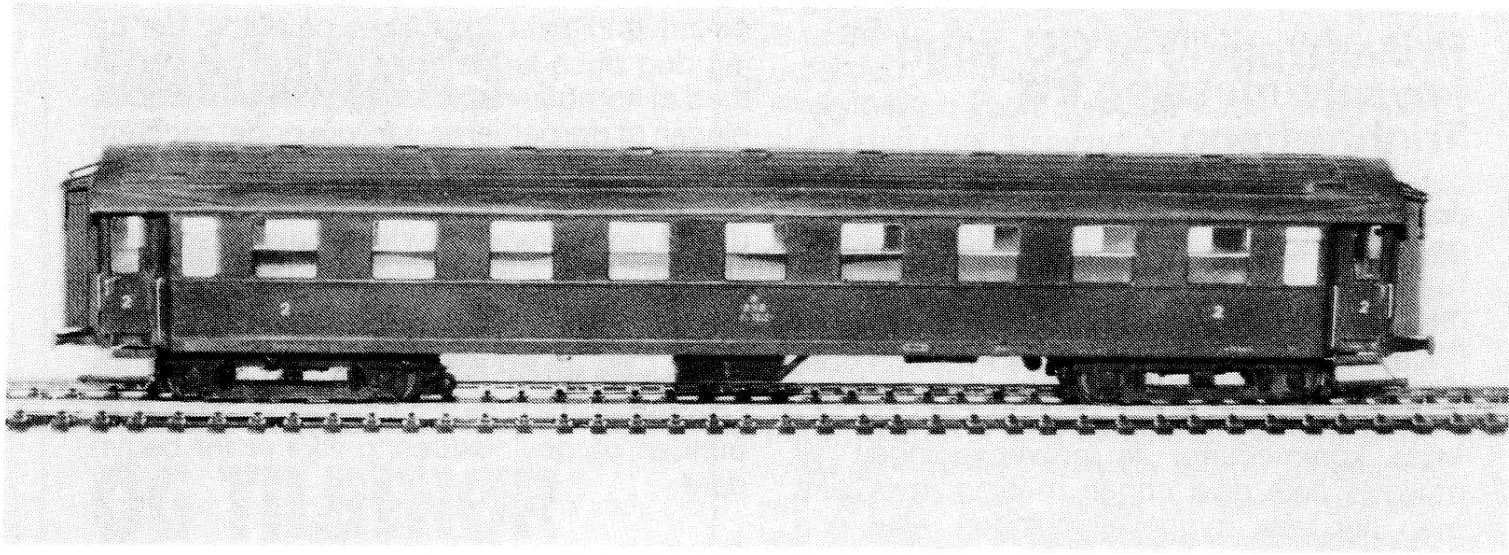
Dernæst fik jeg problemer med bunden, som er det første man laver efter udklipning af delene. Det var fligene under dørene, grundet indhak til puffer.
Taget gik det fint med at bukke i facon. Her brugte jeg et gummihjul, hvilket medførte et nyt problem. Materialet blev strakt ud, så siderne giver sig og buler. Bukning i tagkanten er umulig.
Hvis man ønsker et pænt resultat (og hvem gør ikke det), skal man have adgang til en bukkemaskine. Bukkes efter anvisningen, vil stykkerne over vinduerne bule lidt ud, fordi siden er lidt tyndere. I en bukkemaskine holdes siden fast og nede.
Siderne rettes heldigvis næsten op igen, når de indvendige stykker limes på plads. Her har jeg dog også loddet lidt. Det går i øvrigt fint med at kombinere lodning og limning. Indbukningen af dørpartierne var ikke noget problem. Den anbefalede størrelse bolte til bunden skal overholdes. Opboring af hullerne var nødvendig, men borene havde tilbøjelighed til at "hugge" fat i det tynde materiale, altså skal man være forsigtig. Borene skulle egentlig have haft lidt "bag-skær", men hvem kan slibe så små bor?
Dermed er det sagt, at opboring af huller i bunden og gevindskæring ikke er for begyndere.

Gavle

Gavlene var nemme at bukke. Tappene i taget files til, men det var en svær opgave i det tynde materiale. Jeg *limede* først gavlen fast til taget i den lille styreflig. Resten loddede jeg fast. De må absolut ikke tvinges på plads, ellers får de buefacon, når gavljernene skal limes på.
Tagventilerne virker ikke så fine sammenlignet med resten af delene. Der er mange grater, som næsten er umulige at skære af, og endelig er de to kuck-kuck ventiler til toilettet så brede, at der ikke er plads mellem sikkerne. Kan de i øvrigt ikke støbes i blødere materiale?

Hullerne til pufferne måtte jeg også være meget forsigtig med. I stedet for at bore, valgte jeg at file dem op.





Undervognen fik batterikasser og en luftbeholder fra den ene bogie. Alt blev araldittet på. Bremseomstilleren blev loddet på.

Håndbøjler

En af de vanskeligere opgaver var håndbøjlerne. Hullerne til dem var meget uldne, så de skulle bores op med 0,4 mm bor. Har du for øvrigt en miniboremaskine? Jeg har ikke. Så det var svært at bore med så små bor. (Løsningen med små bor i stor boremaskine kunne være: Tape vikles omkring boret i den øverste ende, så kan det fastholdes i borepatronen). Ligeledes skulle alle huller til trin bores op.
Trinene var et kapitel for sig: "Sikke noget pilleri!". Jeg loddede det hele sammen, også trinene til vognbunden, og brugte flere timer under bordet med at lede efter delene (men det kan fabrikanten vel næppe gøre for!?). *Det var svært at lave trin*. Byggevejledningen går desværre meget let hen over problemet.
For at lave trinene pæne, er det nødvendigt at bruge den i byggevejledningen nævnte træklods (loddelæreren).
Selv om dette ikke er en byggevejledning, men en anmeldelse, vil jeg alligevel give et par råd til dem, der tør gå i krig med trinene:
Trådene til trinene laves lange, ca. 4-5 cm., så er der mere styr over det.
Først loddes to tråde på undersiden af det lange trin. Derefter bukkes tråden i 90° vinkel opad. Det lille trin lægges løst på plads, og det hele anbringes i loddelæren, hvorefter den sidste tråd lægges på plads i det lille trin. Tape anbringes over alle 3 tråde, så det ligger godt fast. Herefter kan det lille trin kan loddes. Nu er der tre trådender. Disse stikkes ned mellem kæberne på skruestikken, således at der er 6 mm tråd over kæberne. Det hele bukkes nu bagover i 90° vinkel. De to ender, der skal gennem hullerne i vangerne, afkortes. Den tredie trådende laves ca. 10 mm lang. Den bukkes nu næsten parallelt med vangen, hvorefter trinet sættes på. Lod de to små tappe fast, og buk til sidst den lange ind på plads bag vangen og lod den.
Forklaringen virker indviklet, og forstås bedst med byggevejledningen ved hånden.

På bogierne savede jeg alt ud mellem vangerne med løvsav, der ikke havde for fin klinge. Det er ikke godt til plastic. Jeg savede langsomt, så plastikken ikke smeltede, og klingen dermed brændte fast.
Koblingerne sleb jeg ru på undersiden inden fastlimning.
Til foranævnte tekst vil jeg tilføje, at operationer, som forløb vellykket, ikke er nævnt. Det er ting, en erfaren modelbygger vil ikke have problemer med.

Konklusion:

Når modellen er færdigbygget, ja, så må jeg erkende, at modellen er i "særklasse", d.v.s. ser fantastisk flot med alle detaljer. Løbeegenskaberne er perfekte. Vognen er korrekt i størrelse. Optisk ser den ligeledes helt korrekt ud.
Men inden dette resultat opnås, er der gået mange timer (for mange) med bygningen. Der er opgaver og ting, der for en "metal-begynder" som mig, har været særdeles vanskelige. Til de mere komplicerede problemer fås desværre kun kortfattet eller ingen hjælp fra den ellers instruktive byggevejledning.
Fabrikanterne annoncerer med, at der kan bygges en CC/Bg- vogn af sættet. Det mener jeg, er lidt af en tilsnigelse. Man kan kun bygge en rå vognkasse. Alle løsdele skal købes ved siden af.
CC-vognen skulle ifølge annoncer m.v. være aldeles nem at bygge, selv for begyndere. Men det mener jeg ikke, er korrekt. Alene det krævede specialværktøj vil skræmme en begynder. Vognen er kort og godt for viderekomne, der er vant til at bygge i metal; men de får til gengæld kræs for pengene. ●

SIGNALPOST

Vi bringer endnu en tegning af Guldbæk-Christensen, som desværre gik bort i september måned 1992, under udarbejdelsen af mange spændende ideer til modeljernbanen.

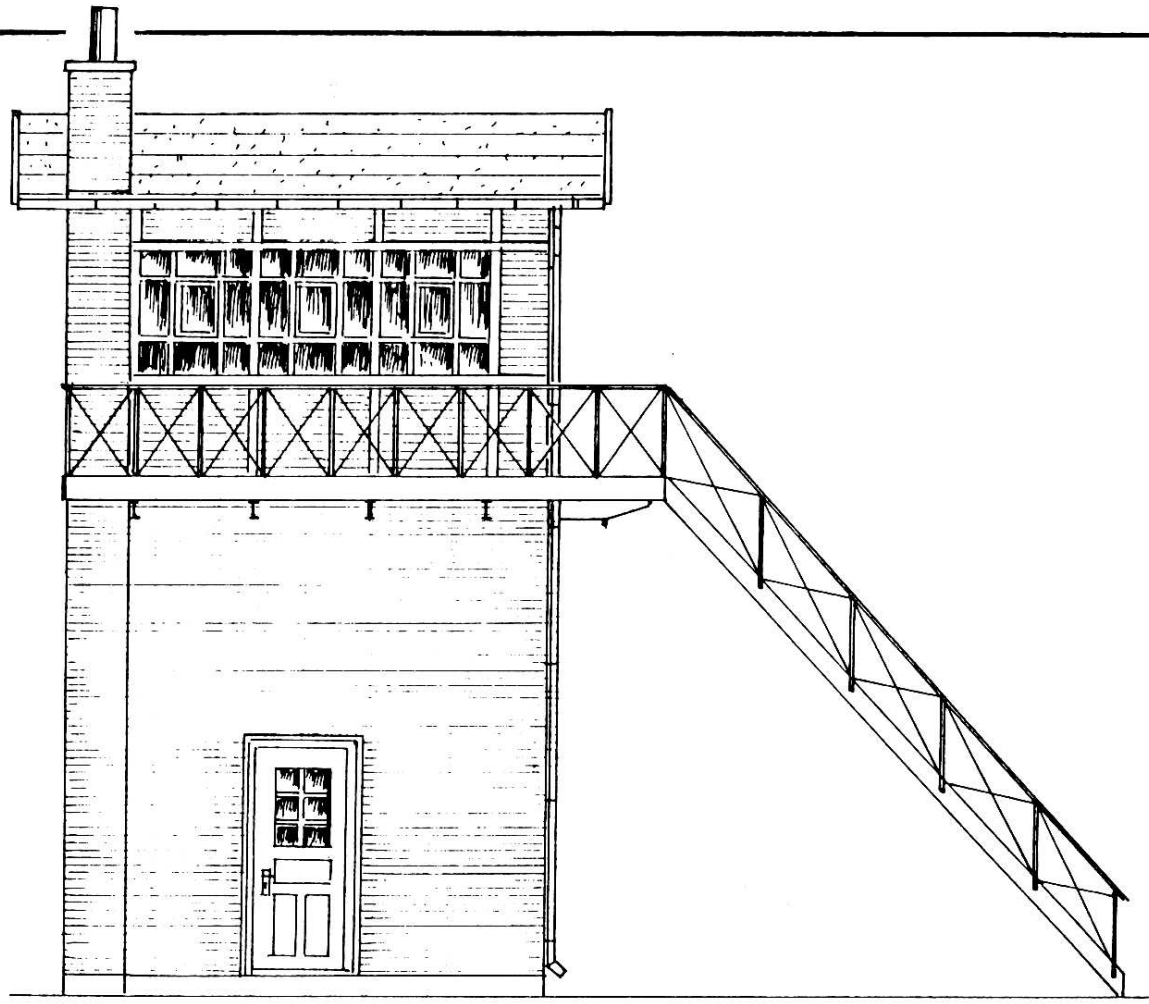
Han var bl.a. i gang med at skrive om signalposter, og sendte os undervejs tegninger af signalposten på Esbjerg Havn, som han syntes var en af de mere spændende signalpostl , man i mange år kunne finde rundt omkring i Danmark. De er nu ved at forsvinde, efterhånden som DSB indfører ny forbedret sikringsteknik. Lidt ærgerligt for os jernbaneentusiaster, men udviklingen skal og kan man ikke standse. Og sikkerhed kommer altid på en førsteplads hos DSB.

Derfor er det dejligt, at vi kan bringe en Guldbæk-tegning af de efterhånden sjældne bygninger. Og selv om Guldbæk ikke nåede at skrive mange ord om signalposten, synes vi alligevel, at mj-erne skal have glæde af tegningen, der skulle være næste emne i Guldbæks serie om »Småbygninger til Modelbanen«.

Vi ved ikke meget om signalposten, så ligger læserne inde med oplysninger om opførselstidspunkt m.v., vil vi meget gerne høre nærmere.

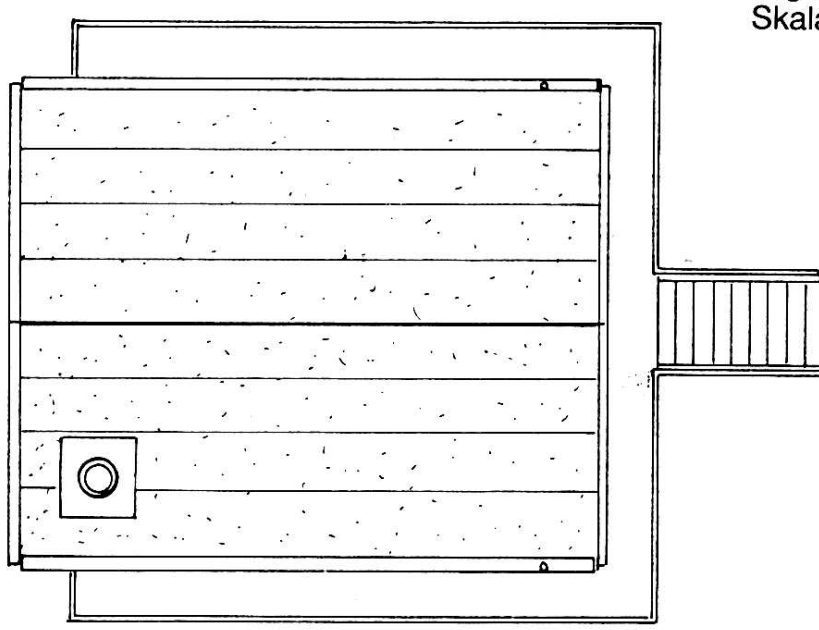
Bygningen er opført i røde sten med grønne døre, vinduer, rækværk m.v., og har tagpaptag. Den står ved sporene til Esbjerg Havn, hvor den bl.a. styrer togtrafikken til/fra Englandsbådene, containertrafikken til exporthavnen m.v.

Nyd tegningen og brug den som forlæg til din signalpost på modeljernbanen. TA

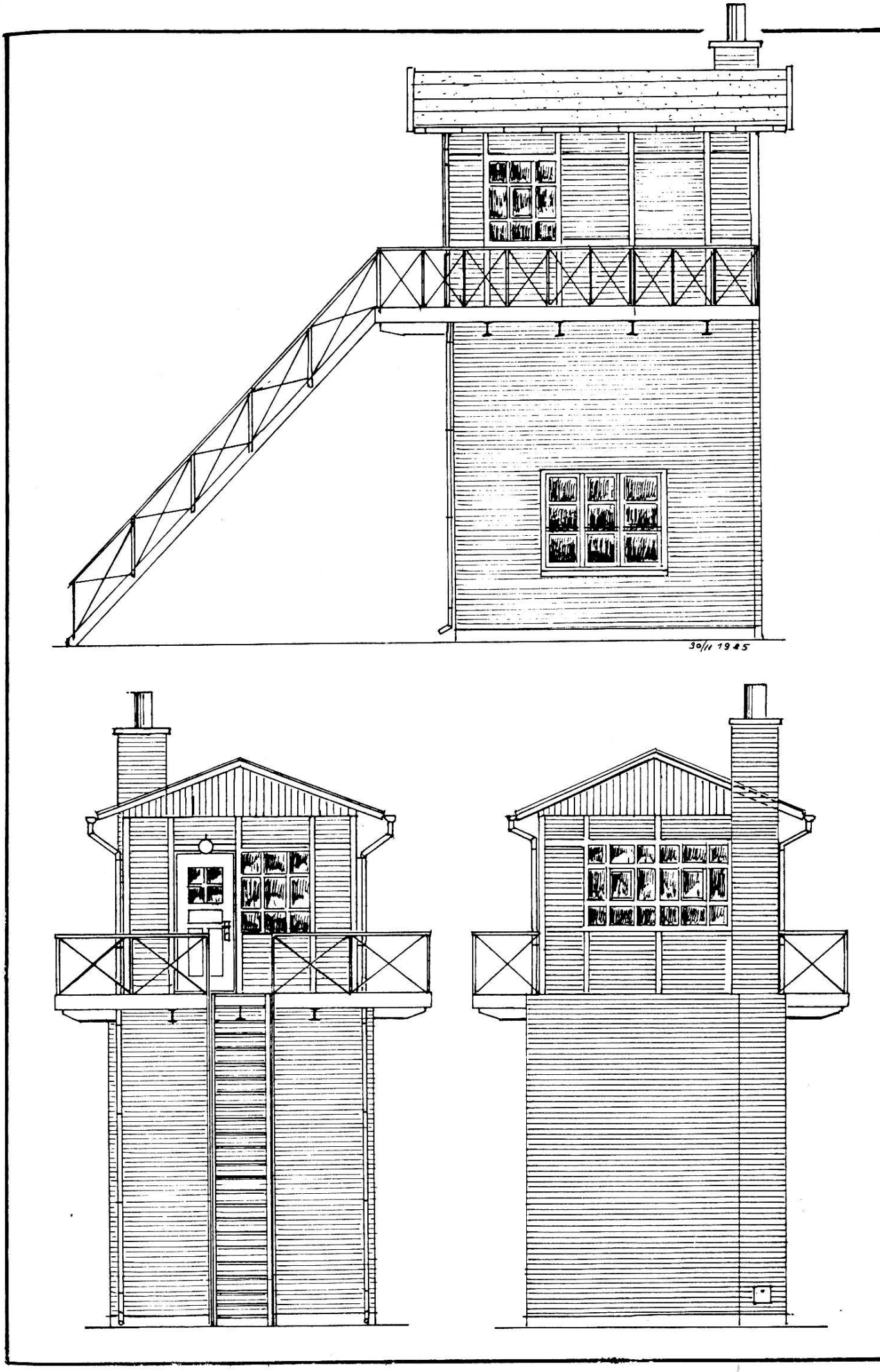


Signalpost
Esbjerg Havn

Tegnet af Guldbæk 1985
Skala 1:87



LOKO MOTIVET


30/11 1945

2. bind i vor billedsaga om DSB er udkommet.

UNDER Vingehjulet

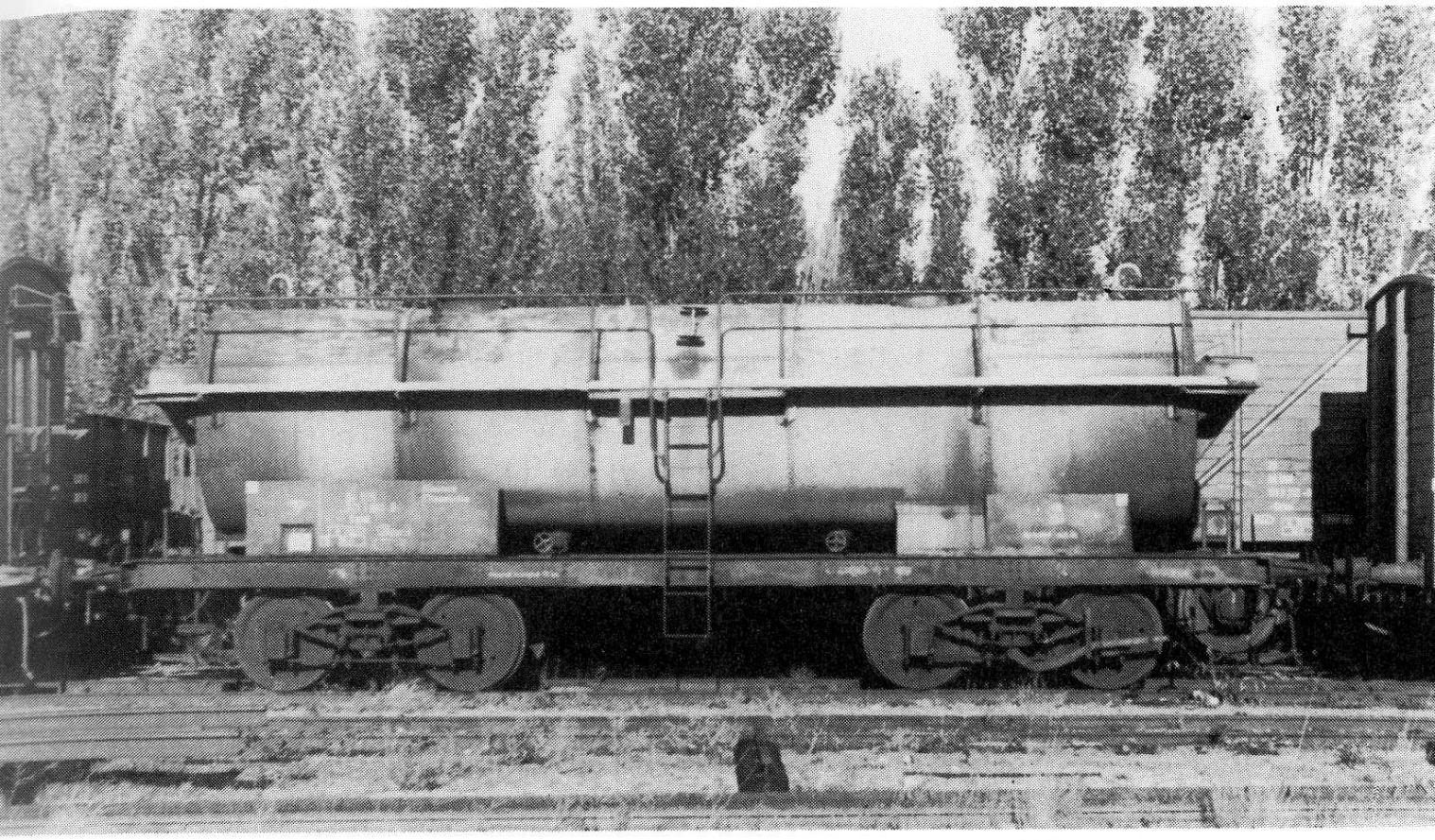
DSB 1930-39

Format A4, farveomslag, trykt på kraftigt glittet papir. I alt 76 sider med ca. 100 store fotos, der illustrerer dagligdagen hos Statsbanerne i 30'erne, hvor der herskede stor aktivitet: Lillebælts- og Storstrømsbroerne forbandt landsdelene, nye vogntyper kom i drift, den københavnske nærtrafik blev elektrificeret, regulær rutebildrift blev en integreret del af personbefordringen og rejselivet blomstrede. I bogen beskrives denne udvikling primært med fotos, men hertil følger en let causerende tekst, der i stedet for tørre tal og tekniske data, oplyser om begivenheden, der ses på billederne. Som noget helt specielt er medtaget forlæg til motiver i RICHs-albummet "Ud i Vort skønne Land" fra 1935. Også en hel del motiver, der skulle have været med i albummet, men af pladsårsager blev udeladt, er medtaget. Vær med nu, indsæt kr. 180,- på giro 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved og anfør "UV2" på talon til modtager.

"Under Vingehjulet" 1940-45 og "Under Vingehjulet" 1960-1969 er under udarbejdelse. Sidstnævnte vil indeholde farvefotos af nogle af vore bedste jernbanefotografer.

NB: Vi har endnu et lille lager af tidligere udgivne "Under Vingehjulet" 1945-1960, der kan bestilles ved at indsætte kr. 170,- på ovennævnte girokonto og anf¢re "UV1" på talonen.

LOKO MOTIVET



Beholdervogn Uahk 721 1002 på Godsbanegården, oktober 1973. Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre.

Til GIFT og OLIE

En ide til specialisterne?

Af Torben Andersen

Måske var dette noget for mj-eren, der har alt, og som ikke kan få nok af udfordringer. Ud over diamantbogier, stiger og andre småting kan ingen løsdele købes, så det er selvbyg fra grunden. Værsgo' at gå i gang...

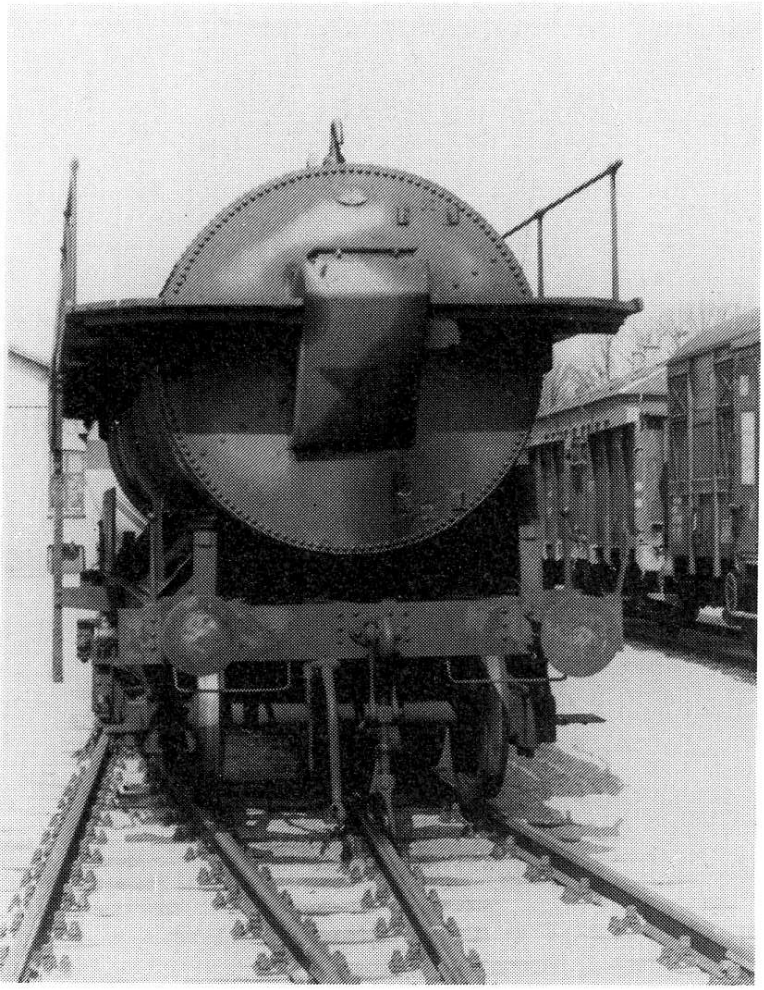
Beholdervognene 1-3 til sprøjtevogn nr. 1, blev anskaffet fra Scandia i 1929 til brug i det ny ukrudtssprøjtetog, det såkaldte »gifttog«, sammen med en af de gamle skovvogne (CE 1320, Scandia 1893), der også i 1929 blev ombygget, og fik maskinrum til sprøjteaggregatet, og derefter litreret sprøjtevogn nr. 1.

Beholdervognene kunne rumme 26,6 m3, og blev udstyret med vakumledning og håndbremse.

Til brug for sprøjtetoget indrettedes G 604 specielt til kørsel med dette. Fra 1937-1940 og igen fra 1946-1959 var G 608 indrettet til sprøjtetogskørsel.

De tre tankvogne blev i 1954 omlitreret til U 39 501-39 503, og blev RIV-mærkede.

Omkring 1967 fik de nye litra og numre, Uahk, og indtil udrangeringen blev de kun benyttet til interne olietransporter hos DSB. De beholdt lige fra begyndelsen til udrange-



Gavlbillede af beholdervogn til interne DSB olietransporter. Det er Uahk 721 1 000, der her står model. Foto: K.E. Jørgensen, Hvidovre

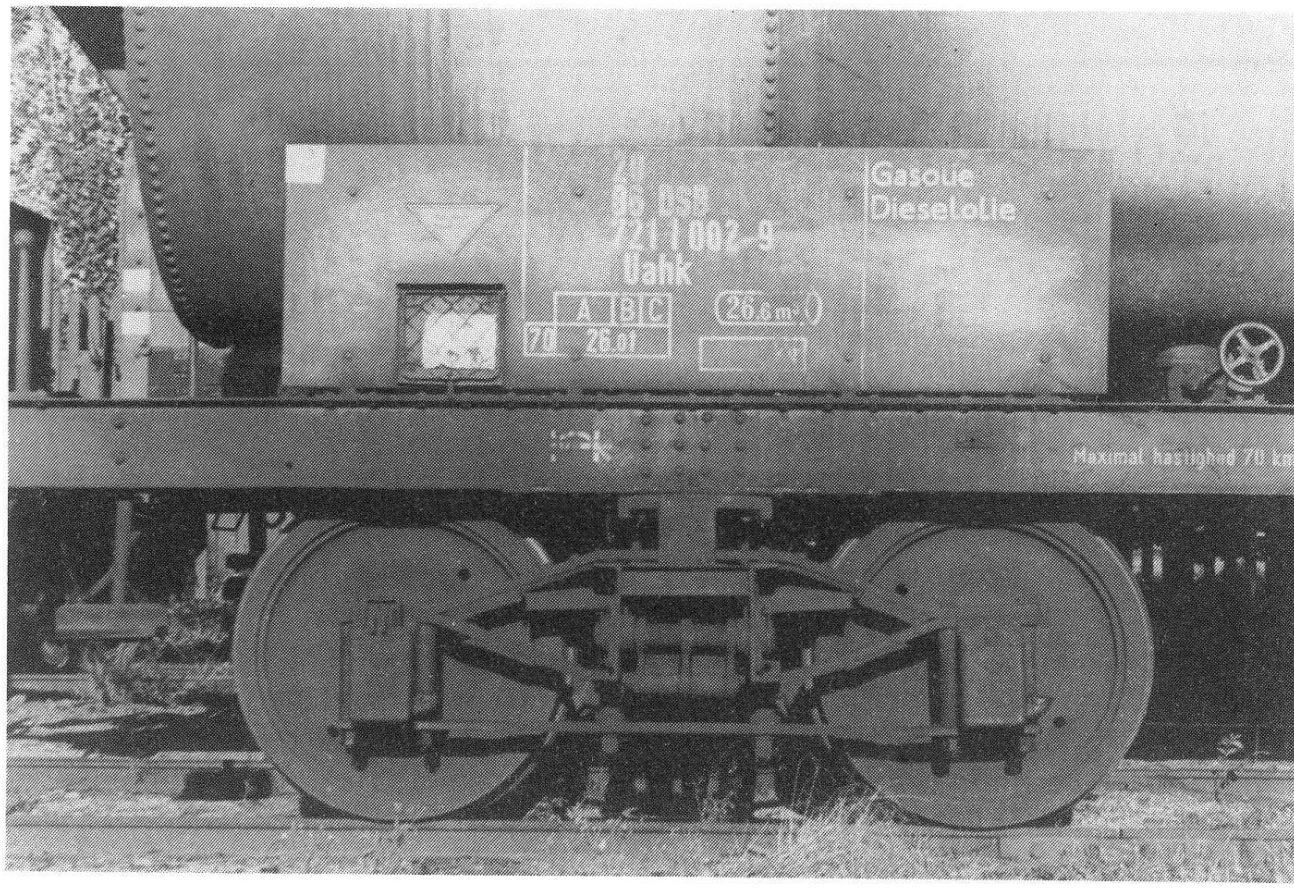
ringen de gamle diamantbogier (der ikke var ægte diamantbogier) med glidelejer.

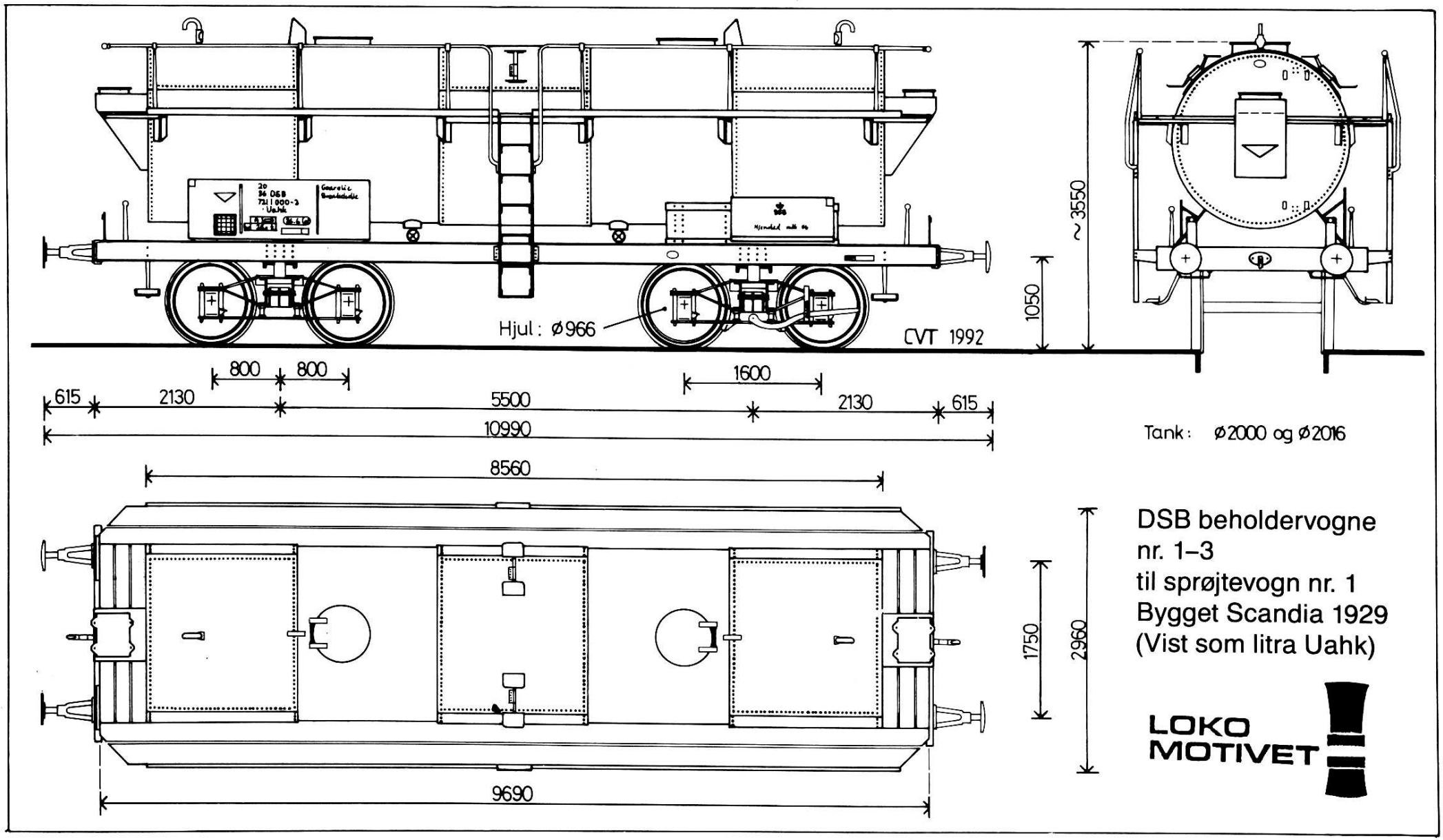
Data:
Uahk 721 1 000 udr. 1967, ophugget 1979
Uahk 721 1 001 udr. 1972, ophugget 1979
Uahk 721 1 002 udr. 1972, ophugget 1980

Tegningen – der viser ukrudtssprøjtevognen i udgave til intern DSB olietransport – er udført af et nyt tegnetalent i den danske jernbaneverden, Carsten Thomsen, Århus, der studerer til maskiningeniør. Carsten er i gang med at fremstille andre spændende tegninger til læserne, bl.a. DSB's kulvogn litra PS, HS II, rangermaskinen »Malle«, MZ IV m.v.

Kilder:
JMJKs TOG 60 nr. 79 (art. af Ole Møller Nielsen)
Jernbanemuseets Venners Årsskrift, 1990

Nærbillede af bogier og adresseplade på DSB litra Uahk 721 1 002. Godsbanegården oktober 1973. Foto: K.E. Jørgensen, Hvidovre




Hjul: ø966
CVT 1992
~3550
1050
800
800
1600
615
2130
5500
2130
615
10990
8560
1750
2960
9690
Tank: ø2000 og ø2016
DSB beholdervogne
nr. 1–3
til sprøjtevogn nr. 1
Bygget Scandia 1929
(Vist som litra Uahk)
LOKO
MOTIVET

SIGNALER OG SIKRINGSANLÆG

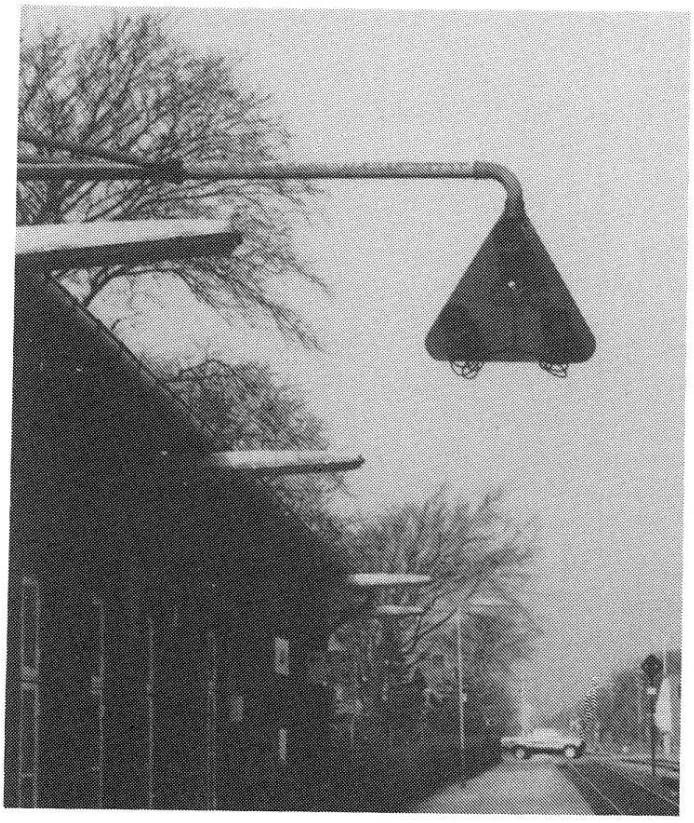
4. del

Af Carsten Lundsten, Ll. Skensved

Det var egentlig min mening denne gang at skrive noget om denne artikelseries egentlige hovedemne, nemlig hvordan man *bygger* sikringsanlæg. Det viste sig bare, at det tog noget længere tid at skrive en nogenlunde hæderlig introduktion til relæteknik, diagrammer o.s.v. end jeg havde troet. Derfor denne gang lidt mere om signaler, baseret på forespørgsler fra læserne.

»Juletræet«

På nogle stationer med ældre sikringsanlæg finder man på perronen et sært lille signal med 3 hvide lys i en trekant (se foto). Signalet betyder at stationen er ubetjent. Dets funktion er at fortælle togpersonalet at toget må afgå uden håndsignal fra stationsbestyreren, og det bruges derfor kun på stationer hvor et sådant håndsignal er nødvendigt. Signalet opstilles ikke mere.



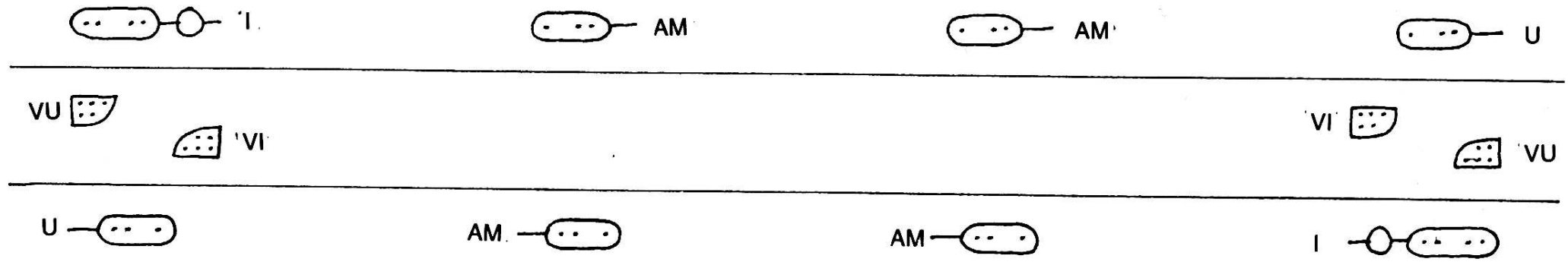
Mellembloksignaler

Nogle læsere har efterlyst en forklaring på mellembloksignaler, og har konstateret at signaltype D optræder som U-signal på stationer på dobbeltsporede strækninger. Det var egentlig min hensigt at vente med dette emne, da det er de færreste der har modelanlæg med dobbeltsporede strækninger, men når nu lejlighed byder sig, så er her en hurtig beskrivelse af dobbeltsporede strækninger:

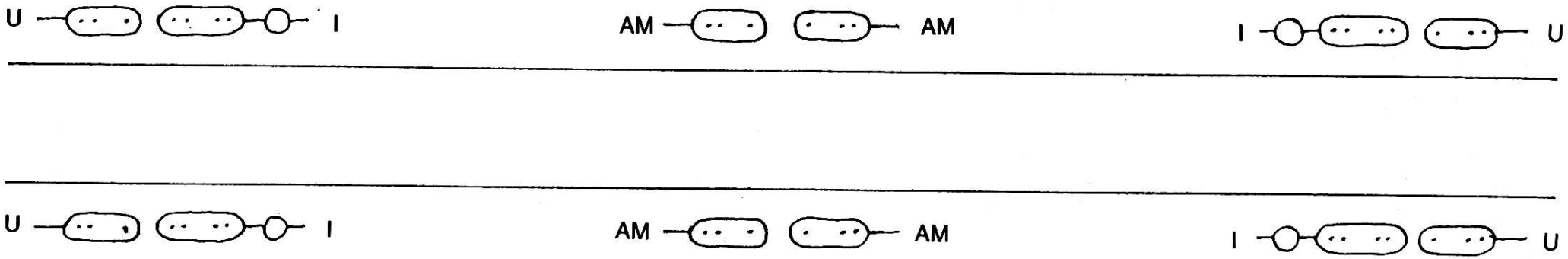
Når en strækning er dobbeltsporet er det som regel fordi der er en tæt trafik. I stedet for kun at kunne have et tog mellem stationerne, deler man som bekendt strækningen i blokafsnit. Foran hvert afsnit opstilles et Automatisk Mellembloksignal (AM-signal). Dette signal er i reglen af type D. Signalet kan vise »stop« (rød), »kør« (nederste grønne) og »kør igennem« (to grønne). »Kør« betyder at næste signal må forventes at vise »stop«. Hvis næste signal er et I-signal, anvendes »kør« også når I-signalet viser »kør« med begrænset hastighed (indført i 1961). »Kør igennem« betyder at næste signal viser mindst »kør« (for I-signal: mindst »kør« med høj hastighed).

AM-signalers normalstilling er »kør igennem«. For at spare på lanternerne er signalerne som oftest indrettet således at de grønne lanterner neddæmpes kraftigt når der ikke er et tog på vej (de lyser »mørkegrønt«). U-signalerne på stationer mod en sådan strækning er ligeledes af type D. De fungerer stort set som et AM-signal, men holdes på »stop« når der ikke er stillet udkørselstogvej. U-signaler kan ikke vise mørkegrønt.

På S-baner benyttes signaler af type C som AM- og U__ signaler. »Kør igennem« vises da ved grønt blink.

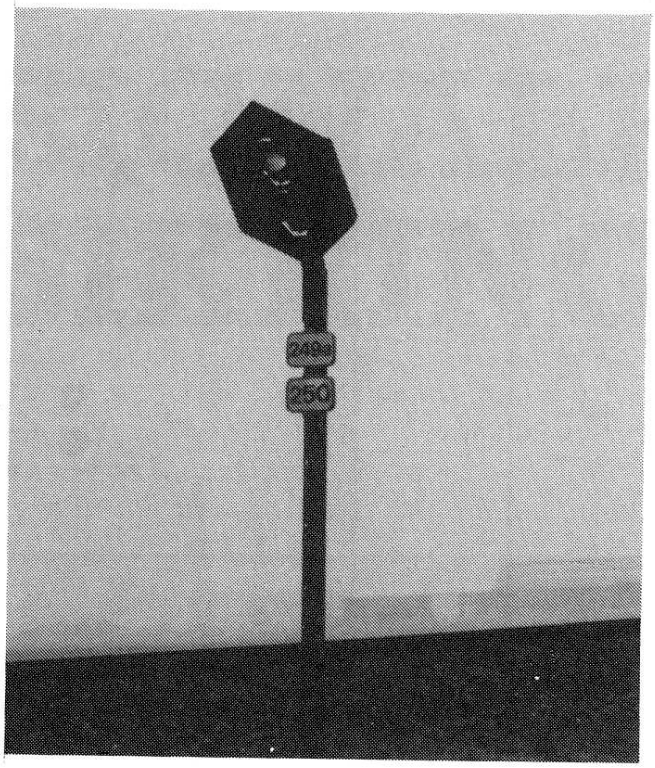


A: Traditionel dobbeltsporet strækning



B: Dobbeltsporet strækning med vekselblok

Fig. 1



På figur 1-A er vist en dobbeltsporet strækning af den mest almindelige type. Strækningen er indrettet til at man normalt kører højrekørsel, og har kun AM-signaler for denne ene køreretning. De fleste steder er der opstillet særlige I- og U- signaler for kørsel fra og til venstre spor i nødtilfælde. Disse signaler (VI- og VU-signaler) er udformet som et PU-signal, men med en lidt anden lanternebestykning. Øverst sidder kun den venstre lanterne (gul). I midten sidder to hvide, og nederst grøn og rød. Signalerne viser normalt »forbikørsel forbudt«. Hvis strækningssporet kobles om til kørsel ad venstre spor, skiftes til »stop« (gul over rød). »Kør« vises med gul over grøn, både i VI- og VU-signaler. Ind- og udkørselshastigheden er altid maksimalt 40 km/t, uanset sporforholdene, og maksimalhastigheden på strækningen er 80 km/t. VI- og VU-signalerne opstilles normalt i skinnehøjde. Efterhånden er det blevet praksis ved moderniseringer at opstille et rigtigt I-signal for kørsel fra venstre spor.

Figur 1-B viser en strækning af moderne type. Strækningen er fuldt udstyret med signaler for kørsel i begge retninger. Herved kan ulemperne ved at tage det ene spor ud af drift mindskes. Denne form for signalopstilling, der betegnes »vekselblok«, blev første gang taget i brug da strækningen fra Roskilde til Høje Taastrup blev udbygget til fire spor. Bemærk, at når der kun er to strækning-

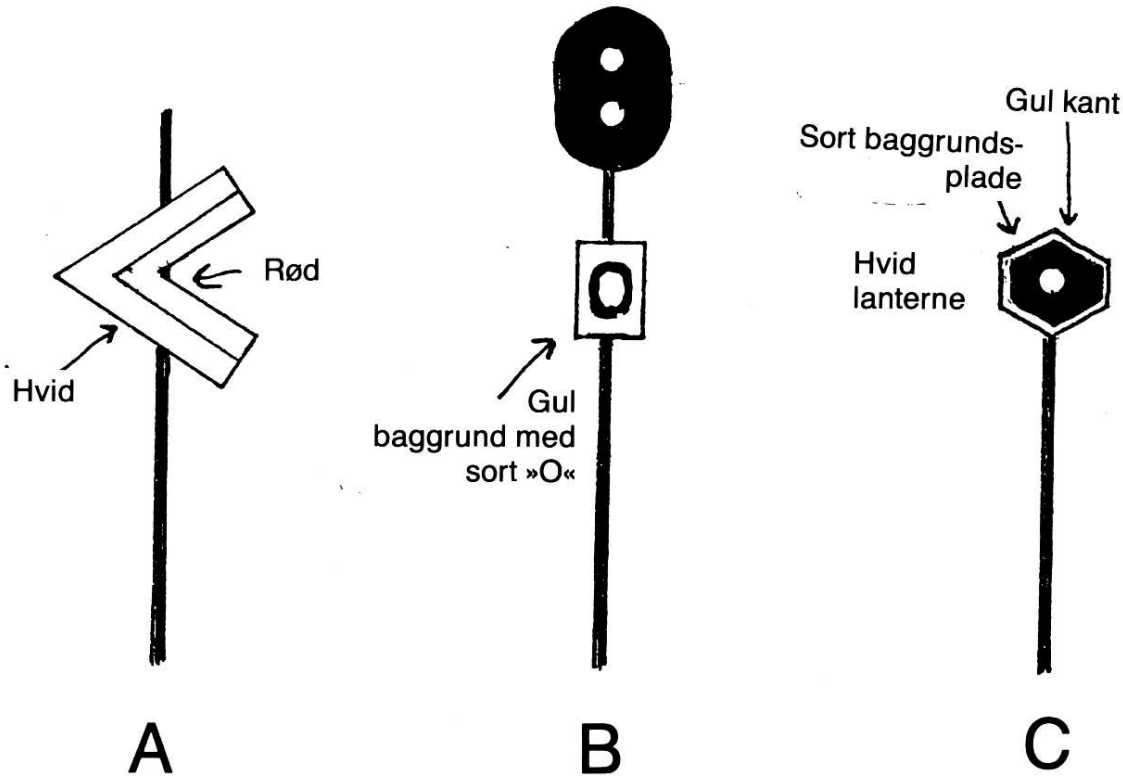
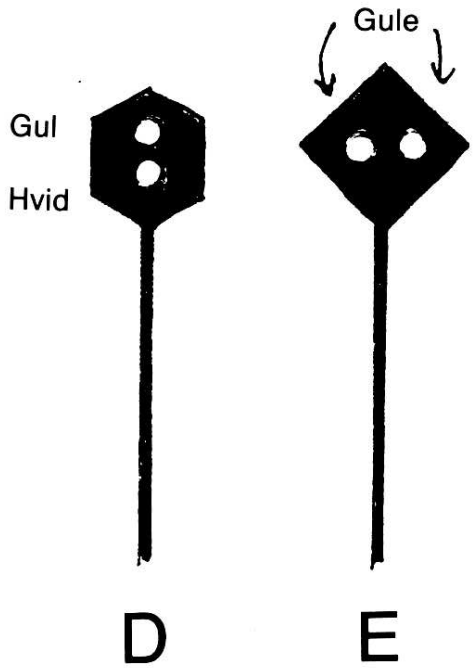


Fig. 2 *Faste mærker og signaler ved overkørsler*

spor, opstilles signalerne for venstre spor til venstre for sporet, således at signalerne står »på ydersiderne« af sporene.
Ovenstående omkring bloksignaler er kun en hurtig gennemgang. Der findes enkelte steder AM-signaler på enkeltspor, ligesom der findes dobbeltspor uden AM-signaler.

Overkørsler

Hvor en vej krydser en jernbane, etableres som bekendt advarselssignaler, og ofte også bomme, for at sikre vejtrafikken. Det er nu ikke kun vejtrafikken, der skal sikres, for de nymodens lette motorvognssæt som MR og IC/3 har det ikke godt med lastbiler der kommer på tværs.
På figur 1 er vist de til overkørsler hørende jernbanesignaler, og på figur 2 er vist nogle eksempler på opstilling af disse signaler. Fig. 2-A er et såkaldt »fast mærke« (skilt), der betyder at »automatisk sikret overkørsel følger«. Når dette mærke passeres, skal lokoføreren kunne se et signal, der viser om overkørslen er sikret, dvs. om advarselssignaler er tændt og eventuelle bomme nedlukkede.
På sidebaner og privatbaner, hvor den tilladte kørselshastighed var lav (under 75 km/t), opstillede man overkørsels-signalerne som vist på figur 3-A. Mærket 2-A opstilledes 350 meter før overkørslen, og ved overkørslen (maksimalt 150 meter fra den) opstilledes signal 2-C. Dette signal kaldes et »kontrolsignal«. Signalet er normalt slukket, men tænder hvidt blink (»overkørslen sikret«) når overkørslen er sikret. Hvis oversigts forholdene var dårlige, kunne kontrolsignalet dubleres, således at det kunne ses fra mærke 2-A. Denne signalopstilling anvendtes ikke ved bomanlæg. Signalopstillingen eksisterer så vidt vides kun på godsbaner og museumsbaner i dag.



En nyere signalopstilling, der stadig benyttes, er vist på fig. 3-B. Den benyttes kun på strækninger med lav hastighed, og er således en mere moderne version af 3-A. I stedet for kontrolsignalet anvendes signal 2-D, der kaldes et »overkørselssignal«. Signalet er et advarselssignal, der er suppleret med en gul lanterne. Signalet viser normalt fast gult, hvilket betyder »overkørslen ikke sikret«, og skifter til hvidt blink når overkørslen er sikret. Bemærk, at overkørselssignalets baggrundsplade hælder 45-f8- forover, efter sigende fordi signalet stadig skulle være sekskantet som kontrolsignalet, selvom der skulle være plads til en ekstra lanterne. Signalopstilling 3-B anvendes også ved bomanlæg. Afstandene for signaler og mærker er som ved 2-A, dog må afstanden fra signalet til overkørslen maksimalt være 30 meter ved bomanlæg.
Signalopstilling 3-C er i dag den mest almindelige på DSB- strækninger, og anvendes ved strækningshastigheder op til 120 km/t. Der er dog forskel på signalafstandene eftersom strækningshastigheden er 100 eller 120 km/t. Mærke 2-A opstilles 950/1100 m før overkørslen. Mellem 250 og 450 meter herefter følger signal 2-D, og højst 30 m før overkørslen står signal 2-E. Signal 2-E er et såkaldt »uordenssignal«, og det viser to faste gule ved siden af hinanden når overkørslen ikke er sikret, og slukker (!) når den er sikret. De to gule hed oprindeligt »anlægget i uorden«, heraf signalets navn, men da en overkørsel jo det meste af tiden ikke er sikret, uden at dette er en fejl, kaldes det nu »overkørslen ikke sikret«. På visse nyere anlæg på dobbeltspor har uordenssignalet fået en hvid lanterne, således at der kan vises et positivt signal på at overkørslen er sikret.
Hvis to overkørsler ligger tæt på hinanden, kan 3-C modificeres således at overkørselssignalet er fælles for dem begge, men de har deres egne uordenssignaler.
Signalopstilling 3-C er lidt speciel hvis overkørslen ligger på en station (figur 3). Overkørselssignalet og mærket står da ofte i den ene ende af stationen, mens overkørslen med ordenssignalet er i den anden. Et standsende tog får derfor ikke nødvendigvis »overkørslen sikret« når det passerer overkørselssignalet, men skal nøjes med uor-

denssignalet når det afgår. Da uordenssignalet i reglen ikke har en hvid lanterne er dette uheldigt, da signalet jo kunne være slukket som følge af en fejl. Da togets hastighed ved afgang er lav, er dette ikke et stort problem, men man benytter efterhånden oftere signalopstilling 3-D i stedet (se nedenfor).

I overkørselsenden af stationen kan det være nødvendigt at modificere 3-C lidt. Hvis overkørselssignalet står uden for I-signalet, må det dubleres med endnu et overkørselssignal inden for I-signalet. Årsagen hertil er, at tændingen af en overkørsel på en station ofte er koblet sammen med stationens sikringsanlæg, således at tænding først sker når der ønskes en togvej hen over overkørslen, selvom toget har passeret det normale sted for tænding.

Figur 3-D er en efterhånden mere og mere anvendt form for signalopstilling på stationer. I stedet for overkørselssignaler bruger man nogle omkringstående hovedsignaler. Disse signaler kan ikke vise »kør« hvis overkørslen ikke er sikret. På hovedsignalernes mast opsættes mærke 2-B, der betyder »automatisk sikret overkørsel med signalafhængighed følger«. Ved selve overkørslen anbringes uordenssignaler på sædvanlig vis. ●

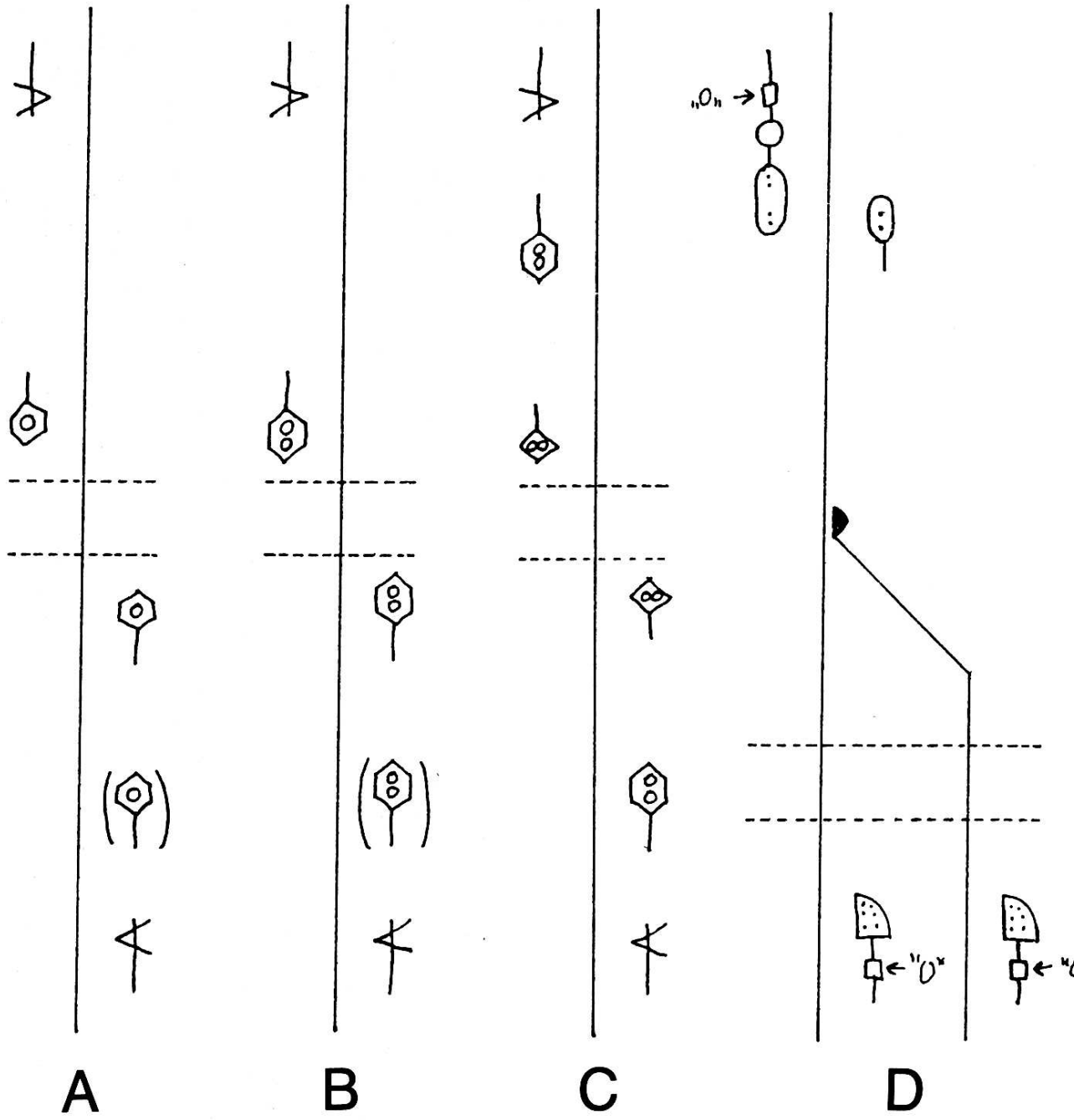
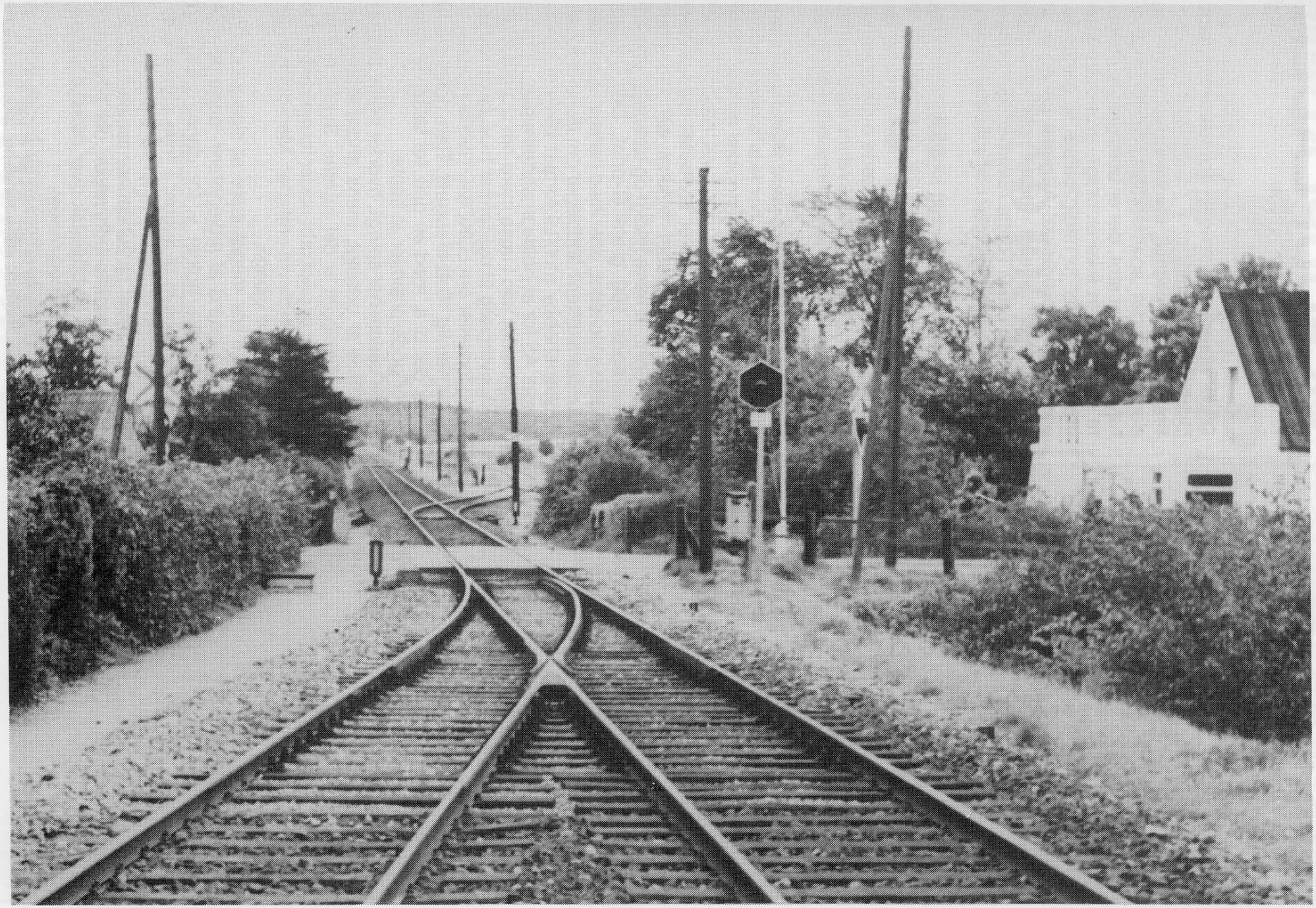


Fig. 3 *Signalopstillinger ved overkørsler*



LOKO MOTIVET

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

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

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

Forretningsfører (herunder annoncer):
Flemmimg Meisner (FM)

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

Grafisk tilrettelæggelse:
Torben Andersen (TA)

Sats:
PH Fotosats ApS, 4800 Nykøbing F.

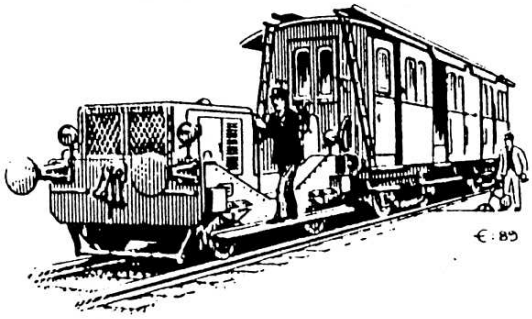
Tryk:
Lollands-Postens Bogtrykkeri
4930 Maribo

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

Dette nummer kan virke lidt sammenbragt. Det har sin forklaring:
Fra næste år overgår bladet til format A4, og dermed andet spalteformat. Derfor skal vi have brugt det stof, der er færdigsat til tidligere numre, men ikke er bragt, grundet pladsmangel. Vi sku' jo nødig betale to gange for den samme brødtekst! Alligevel håber vi, at indholdet er rimeligt fordelt på forskellige emner, selv om vi i dette nummer ikke bringer direkte byggebeskrivelser af rullende materiel?!
Overgangen til A4-format skyldes det kendte dilemma med, at vi ikke har mulighed for at bringe de ønskede artikler i det nuværende A5-format. Mange vil begræde overgangen til nyt format, men vi ser desværre ingen anden udvej, hvis vi fortsat skal være aktuelle og følge med tiden.
Indholdet vil naturligvis være skåret over samme læst som hidtil, så her sker ingen ændringer, ud over at vore historiske artikler bliver grundigere. Men det har I vel næppe noget imod?! Derimod bliver lay-outet lidt anderledes, ligesom bladet trykkes på 115 gram macoprint, et mere fyldigt og tæt papir end det nuværende 100 gram G-print. Det betyder bedre trykkvalitet, især med hensyn til billeder.
Vore særskrifter/håndbøger om dansk modeljernbanehobby m.v. vil fortsat blive udgivet i format A5 for at holde ensartetheden.
Inde i bladet kan I læse mere om LOKOMOTIVETs overgang til nyt format m.v., hvor redaktøren fortæller om LOKOMOTIVETs historie. Vi bliver nemlig 10 år til august. Tjah, tiden går. Vi fejrer det bl.a. med en quiz for læserne, hvor der er gode præmier at hente.
Nogle læsere har spurgt, hvorfor nogle tidligere numre er udsolgt, mens andre stadig kan fås, når oplaget er det samme. Svaret er ligetil: Bladene er gået tabt under forsendelser. De er naturligvis blevet erstattet. Men det bringer ikke bladene tilbage.
Da vi ikke har meget mere at sige på denne plads på grund af redaktørens lange enetale inde i bladet, holder vi for denne gang...og siger på gensyn til august i "nye større lokaler".
Tak for nu, hvor nr. 32 danner rosinen i pølseenden i en række udgivelser, der tilsammen udgør et lille (?) bibliotek over danske jernbaner i virkelighed og model.
NB: Udenlandske abonnenter bedes venligst benytte Eurochek eller girering, når abonnement fornyes. ●



HOBBYFORRETNINGEN

PÅ SPORET

VESTERBROGADE 165
1800 FREDERIKSBERG C
TLF. 31 23 16 17

1 PUND ER MINDRE END ET ½ KG

Spar op til 45% i sommersæsonen (indtil 1. oktober 1993)

PECO H0:

	Normalpris kr.	**På Sporet pris, kr.**
SL-E86	119,00	**81,00**
SL-E87	119,00	**81,00**
SL-E88	115,00	**77,50**
SL-E89	115,00	**77,50**
SL-E91	93,00	**61,25**
SL-E92	93,00	**61,25**
SL-E95	105,00	**67,50**
SL-E96	105,00	**67,50**
SL-E97	100,00	**62,50**
SL-E98	115,00	**72,00**
SL-E99	286,00	**167,00**
SL-100	30,00	**18,50**
ST-240	88,00	**56,25**
ST-241	88,00	**56,25**
ST-242	114,00	**78,00**
ST-243	114,00	**78,00**
SL-100F	33,00	**19,75**
SL-180		**225,00**
SL-E186		**83,25**
SL-E187		**83,25**
SL-E188		**80,00**
SL-E189		**80,00**
SL-190		**242,00**
SL-E191		**67,50**
SL-E192		**67,50**
SL-194		**64,50**
SL-E195	114,00	**73,00**
SL-E196	114,00	**73,00**

PECO N:

	Normalpris kr.	**På Sporet pris, kr.**
ST-5		**55,00**
ST-6		**55,00**
SL-300	28,00	**16,25**
SL-302	31,00	**16,25**
SL-E386		**68,50**
SL-E387	100,00	**68,50**
SL-E388	100,00	**68,50**
SL-E389		**68,50**
SL-E395	90,00	**59,50**
SL-E396	90,00	**59,50**
SL-E397	90,00	**59,50**
SL-300F		**19,75**
SL-E386F		**73,50**
SL-E387F		**73,50**
SL-E388F		**73,50**
SL-E389F		**73,50**
SL-E391F		**59,50**
SL-E392F		**59,50**
SL-E394F		**61,25**
SL-E395F		**68,50**
SL-E396F		**68,50**
SL-E397F		**73,50**

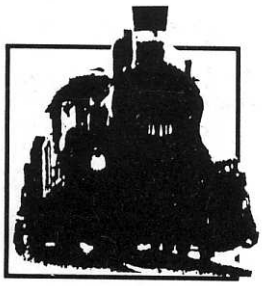
Katalog kr. **55,00** + porto kr. **15,00**

Forbehold for fejl, prisændringer og kursudsving. Indbetal beløbet sammen med din bestilling, senest slutningen af en måned, så bliver ordren leveret næstfølgende måned. Porto kr. 25,00 pr. ekspedition. NB: Hvis bestillingen indeholder flexskinner er der to gange porto.

ÅBNINGSTIDER:

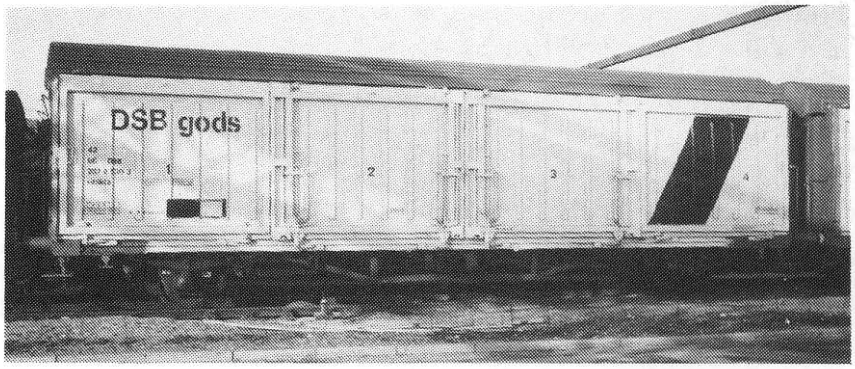
Mandag-Torsdag 14.00-17.30
Fredag 14.00-19.00 . Lørdag 11.00-13.00

Postbesørget blad
4760 Vordingborg
nr. 54 809



DAN•HOBBY

Bårsevej 14 . 4733 Tappernøje
Tlf. 53 79 02 24 . Giro 4 96 90 06



DSB Hbikks,
byggesæt, flot vogn med knivskarpe litreringer

KUN KR. **160,-**

Fleischmann
Grand Danois.....kr. **325,-**
Gs.....kr. **220,-**

ROCO
CIWL sovevogn,
få stk.....kr. **259,-**
TEN sovevogn.....kr. **269,-**
"B".....kr. **161,-**
Russisk sovevogn.kr. **225,-**

Märklin
4390.....kr. **1210,-**

NYHED:
GDS Q 121, OHJ Q 355, DSB IE 21 796, ombygget PIKO med korrekte lemme, kurvpuffer, ROCO-hjul, litreringer fra Næstved Transfers og mange andre detaljer. Litreringer monterer du selv. Leveres på bestilling medio 93.
Pris kun .....kr. **165,-**

KOMMENDE NYHED!
MAK diesel i ætset messing til privatbanelokos. Undervogn fra PIKO, kun få stk.
BESTIL NU!

Sandblæsning
fra.....kr. **25,-**

Farvel og tak... og på gensyn i næste nummer af LOKOMOTIVET, der udkommer i A4-format medio august 1993.

Red.