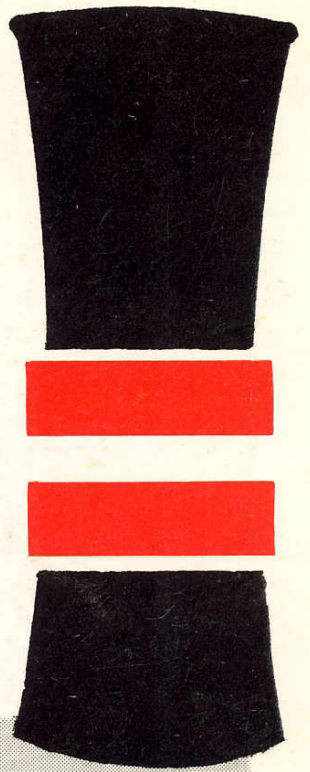


ISSN 0108-9307

# LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER



*DSB traktor 52, »klædeskab« trækker IKA-vogne ud fra slagteriet i Aars, 1967. Inde i bladet artikel om bygning af IKA-vogne. Foto: HGC, Odense*

# 4

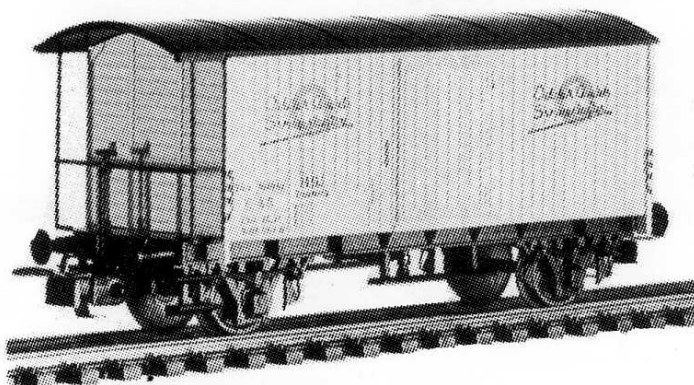
1. maj  
1984

**INDHOLD:** DSB litra IKA • DBJ postvogne • DSB litra BL/Bf storrumsvogn • Bygning af sporskifte-drev, 2. del • Holme-Olstrup Station fra HELJAN • AHJ E 77 som model o.m.a.

**KR. 10,-**  
incl. moms



## EN AF LILIPUTS MANGE PERLER TIL DIN MODELBANE



**Nr. 248 65**

Privatbanegodsvogn HHJ E 45

Odder Svineslagteri ..... kr. **67,00**

**SE LILIPUT HO MODELTOG HOS DIN FORHANDLER**

*I næste nummer af*

**LOKO  
MOTIVET**



- **DSB litra Hkks godsvogn**
  - **DSB litra BD rejsegods/personvogn**
  - **VNJ C19-20 motorbivogne**
  - **DSB litra MX diesellokomotiv**
- o.m.a.**

# DSB LITRA IKA KØLEVOGN

Der er nok nogle mj'ere, som er indehavere af en LIMA Carlsberg/Tuborg- eller Coca Cola-vogn (katalog-nr. 3109-13 eller 3116), og måske har bemærket, at disse ikke er korrekte, hverken i mål eller udseende. Men fortvivl ikke. De er velegnede til ombygning af dansk IKA kølevogn, der blev anskaffet til DSB i 1954 i næsten et par hundrede eksemplarer.

Hertil er forannævnte vogn næsten korrekt, idet vi vil gøre opmærksom på, at den er ca. 4 mm for kort, taghvælvingen lidt forkert og akselgaflerne for smalle. Kan man leve med de lidt smalle akselgafler, er det kun vognkassen, som kræver lidt forandringer. Ønskes korrekte akselgafler, må man gå på jagt efter en anden undervogn.

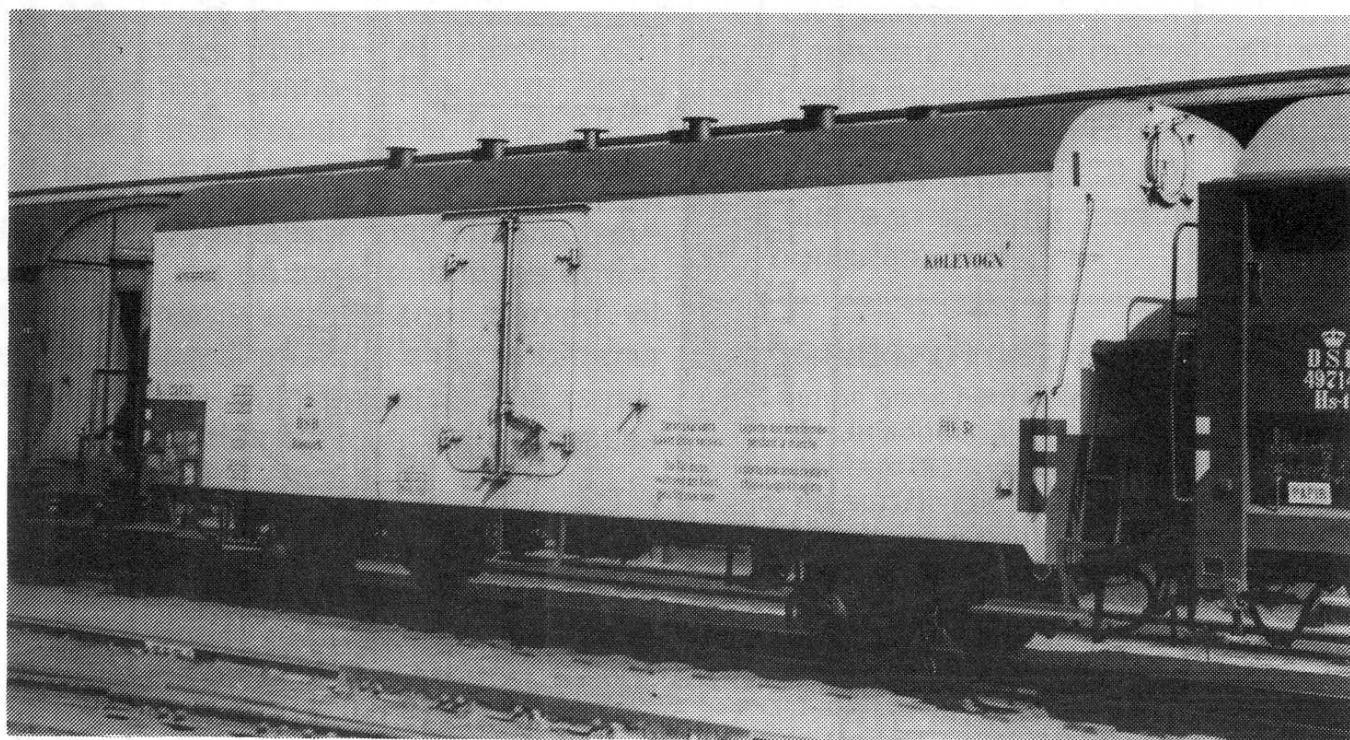
Allerførst fjernes de to bremseplatforme, hvorefter taget slibes plant med sli-

Denne type kølevogne var den sidste bygget til DSB, idet man derefter gik ind i INTERFRIGO-samarbejdet med lejede vogne. Vognene blev bygget i 1954 og fik litra IKA, i 1966 omlitret til lcs. Først i 70'erne begyndte man at udrangere vognene, og den sidste vogn blev udrangeret i 1973. To vogne overlevede og tilgik »Danefrost«, Brugsen i 1970.

bepapir. I »gavlhakket« placeres et stykke plasticard, hvorefter hullet spartles ud med plasticpadding, og der slibes pænt til.

Hjørnestolperne på vognkassen fjernes forsigtigt med et lille stemmejern, så siderne fremtræder helt glatte.

En tryklås anvendes som bremsehjul og limes på plads. Den tålmodige udfiler naturligvis tryklåsen, således at den fremtræder i korrekt »spinke« udgave.



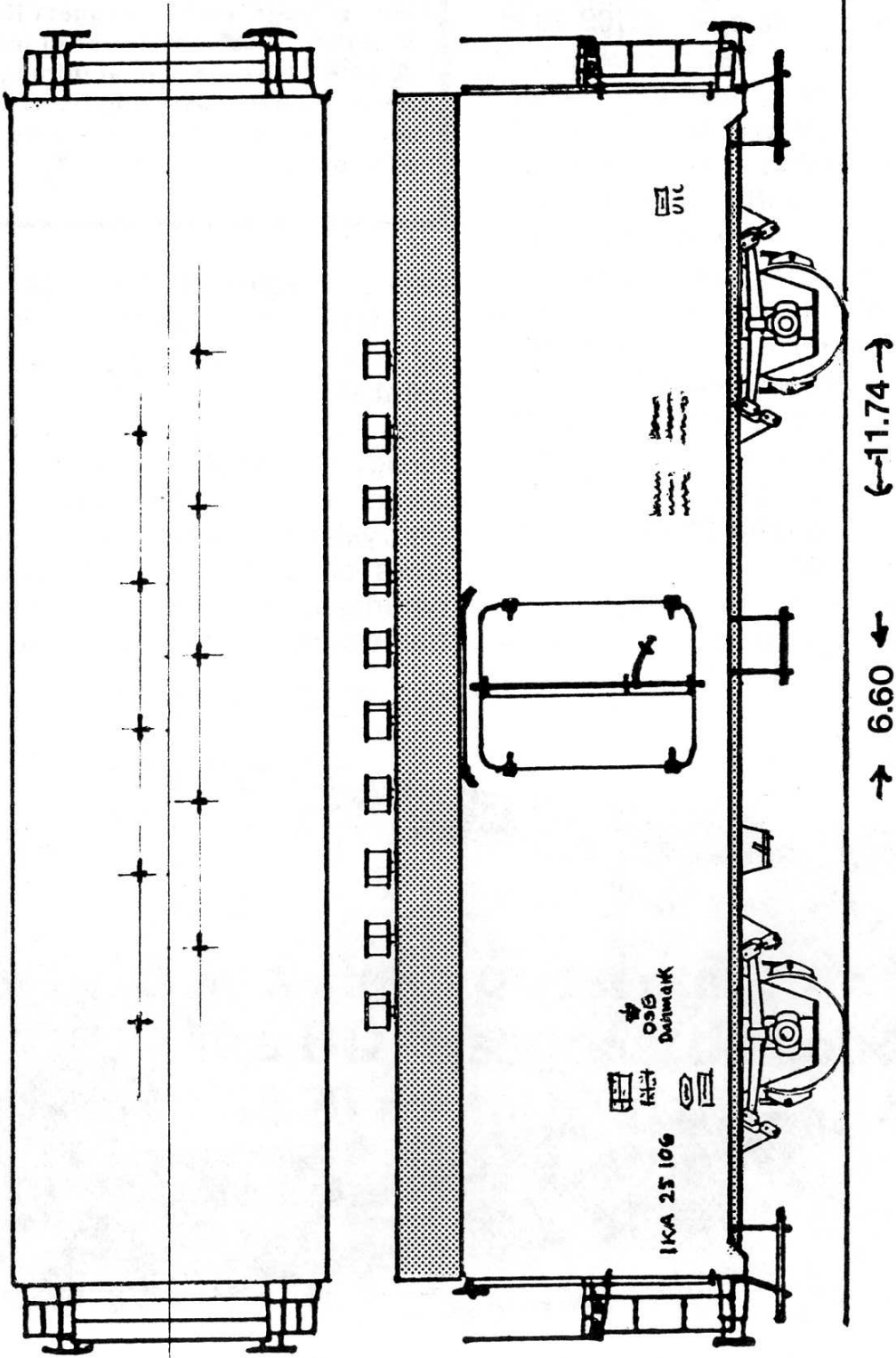
DSB litra IKA 25 157 i Odense 1964. Bemærk påskriften KØLEVOGN samt islugen i gavlen.

Foto: Arne Kirkeby, Odense

**DSB**

IKA 25 101, 25 102-190 (Ics 807 7 100, 101-189)

**LOKO  
MOTIVET**



**DJM**

**1:87**

Type: Kølevogn

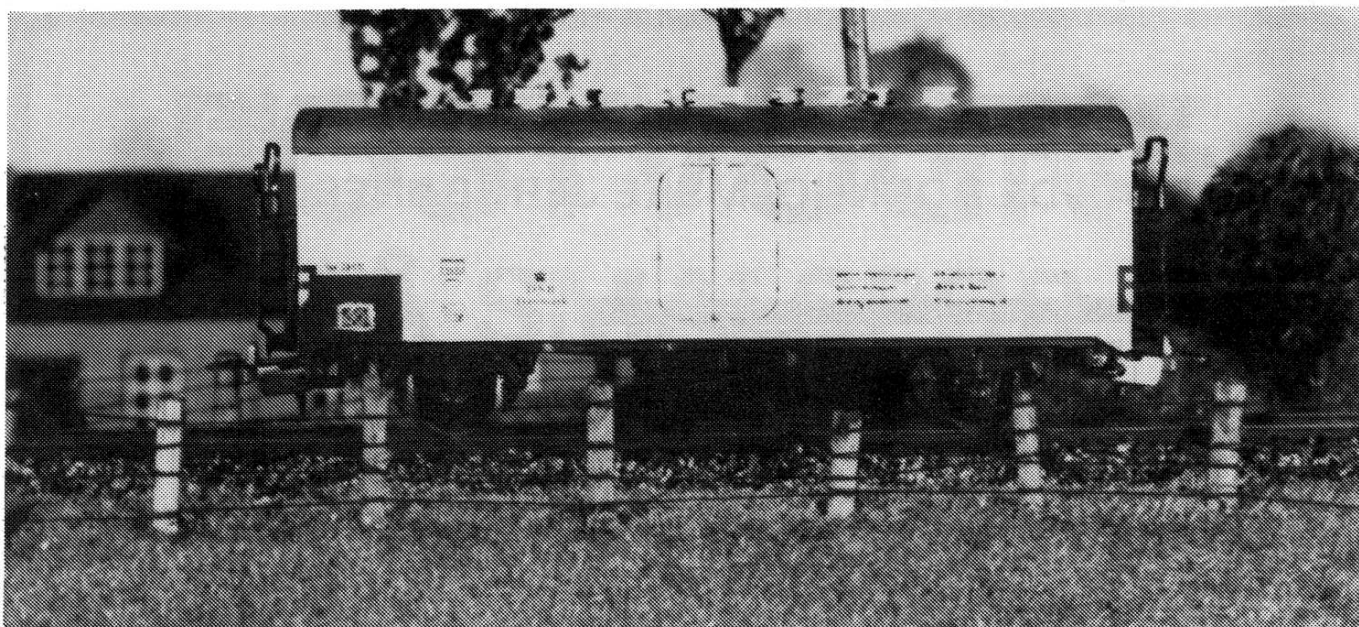
REGI: DSB

LITRA NR.

Bygget: Scandia, 1954

Tegnet: T. Bejerholm 1981





*MODEL AF DSB LITRA IKA fremstillet af LIMA Coca-Cola-vogn. Flettner-rotorer er fra Nyboder Hobby, bremseplatforme fra PÅ SPORET (Jouef). Litreringen er taget fra et transferark, der for nogle år siden blev udgivet af Foreningen TOGET. Kan endnu købes hos visse modelbaneforhandlere.*

Herefter placeres de runde kølelemme, der lettest fremstilles af tyndt plasticard, hvor man »trykker« lommene ud med en »hulsaks« til læderarbejder. Kan også udskæres ved hjælp af cirkelskabeloner (Linex).

Bremseplatformene trykkes igen på plads. Det skal lige indskydes, at de ikke er korrekte, men det er op til hver enkelt om de er gode nok. Ellers må man i gang med at lodde et par nye. I øvrigt kan man hos modelbane-forhandlerne købe »aflagte« bremseplatforme fra JOUEF, der har stor lighed med IKA-vognens.

Nu males vognkassen med en hvid halvmat farve, og på taget anbringes et fint stykke smergellærred, som derved vil skjule udspartlingen. Til sidst anbringes 10 stk. kølevogns-ventilatorer på taget, såkaldte Flettner-rotorer, der kan købes som løsdele.

Endelig skal vognen litreres, hvilket gøres ved at sammenklippe nogle af de ark, som findes på markedet. Kan også fremstilles med ridsefjer og sort tusch. På højre vognside skal der stå KØLEVOGN i rød skrift med ca. 2 mm høje typer. Se foto.

På nogle LIMA-modeller er hjulene blanke. De bør udskiftes med brunerede hjul. De ser pænere ud. Og vognen er færdig. TB

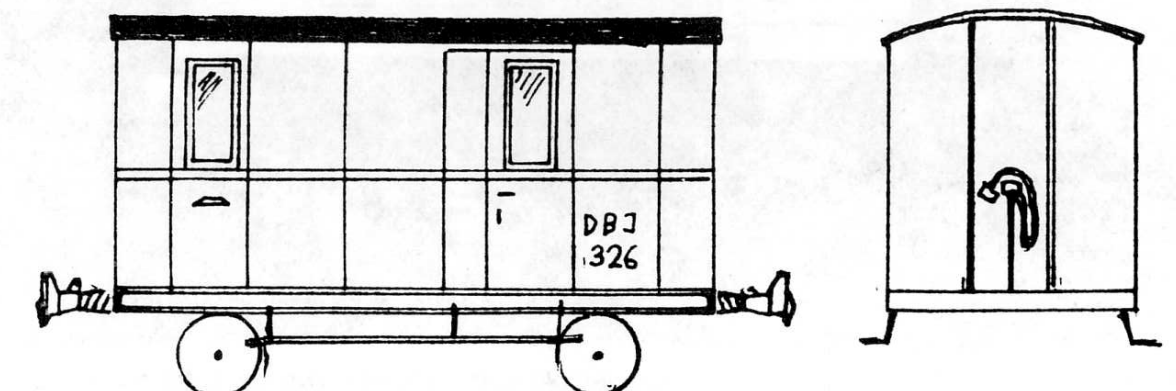
Efterskrift: En næsten 100% rigtig IKA-vogn (men også meget dyrere), kan fremstilles af Fleischmann's katalog-nr. 5340-47. Alle mål er korrekte, taget og akselgaflerne er næsten korrekte. Man skal blot placere nye Flettner-rotorer, is-luge i gavlene og nye bremseplatforme samt male og litrere modellen. Hos samme firma kan modellen i scala N fremstilles af katalog-nr. 8320-26, idet man dog skal huske at slibe forstærkningslisterne af vognsiden.

#### **FORSIDEFOTOET**

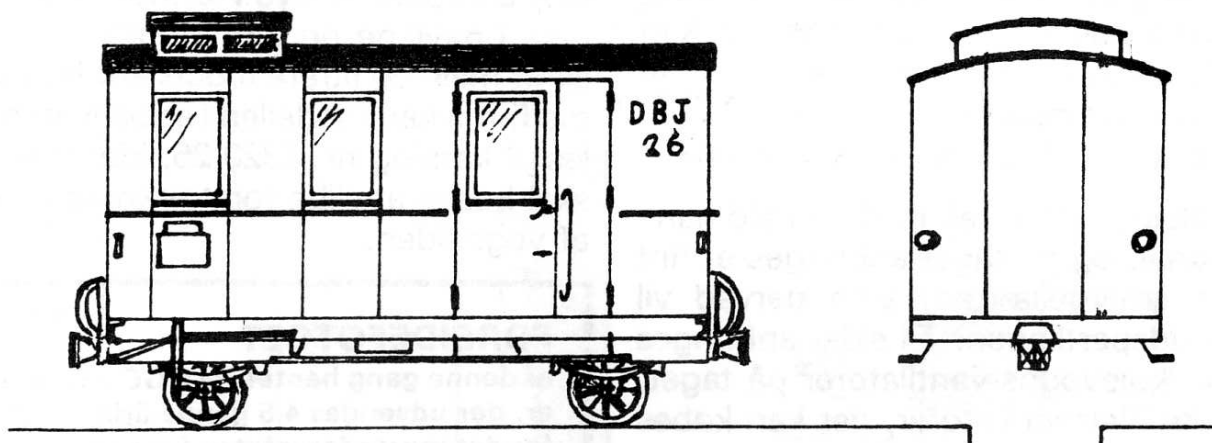
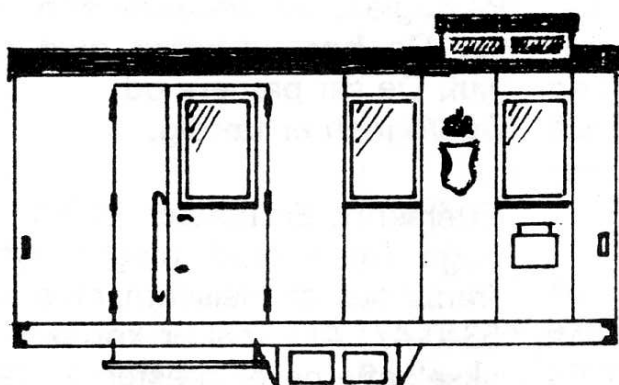
er denne gang hentet fra HGC's fotoserier, der udsendes 4-5 gange årligt. Det er for det meste farvefotos fra privatbanerne, og sort/hvide fra DSB, der alle er af stor historisk værdi. Motiverne er det rullende materiel fra nedlagte, danske privatbaner og DSB damp fra 50'erne og 60'erne. Serien koster kr. 55,- pr. gang og omfatter 10 fotos. Man kan skrive til HGC og høre nærmere. Adressen er: Hans Gerner Christiansen, Bernstorffsvej 17, 5000 Odense C.

# POST- OG PAKVOGNE

FRA »DE BORNHOLMSKE JERNBANER«



## DBJ 326 og DBJ 26



### BEMALING

(fra Humbrol-serien)

**DBJ 26:**

Vognkasse: 20-bordeaux-rød

Stafferinger: 69-gul

Vinduesrammer: 7-brungul

**DBJ 326**

Vognkasse: 20-bordeaux-rød

Striber: 22-hvid (NB: ikke  
stribes på gavlene)

Vinduesrammer: 7-brungul

Tagfarver (til begge vogne):

67-grå

LOKO  
MOTIVET



DJM

1:87

Skitser af »Claus«



# POSTVOGNE PÅ SMALSPOR

• **DBJ 326 og DBJ 26** •

Da man i 1949 fik skinnebusser hos DBJ sparede man betydelige beløb ved at omdanne 3 godsvogne og 1 pakvogn med skinnebushjul og koblinger. Det blev til litra SB 40-42 og DBJ 326. Især 326 så pudsig ud efter en Sm, næsten som en cigarkasse på højkant. Nå, godt ord igen - DBJ var et fint eksempel på at nyt og gammelt kunne anvendes sammen. DBJ's oprindelige postvogn nr. 26 havde ikke skinnebus-koblinger. Den var heller ikke udstyret med koblingskrog, så hvordan man kobledede med den, er lidt af en gåde. Måske anvendte man en trækstang eller en kæde - men vi ved intet med sikkerhed. Kun at den anvendtes i det lille posttog hver dag fra Rønne.

Mine smalsporede køretøjer i scala 1:87 er alle byggede af plasticard i 9 mm sporvidde, og sørger for posten på »Fupstrup Kredsbanek« -men nu ordet til SK, der har bygget nr. 26 i en noget »helt anden størrelse«, nemlig i LGB. Skitserne er taget i scala HO, så til brug for denne »mammutscale« skal målene ganges med 3,86.

## Byggebeskrivelse af postvogn DBJ 26

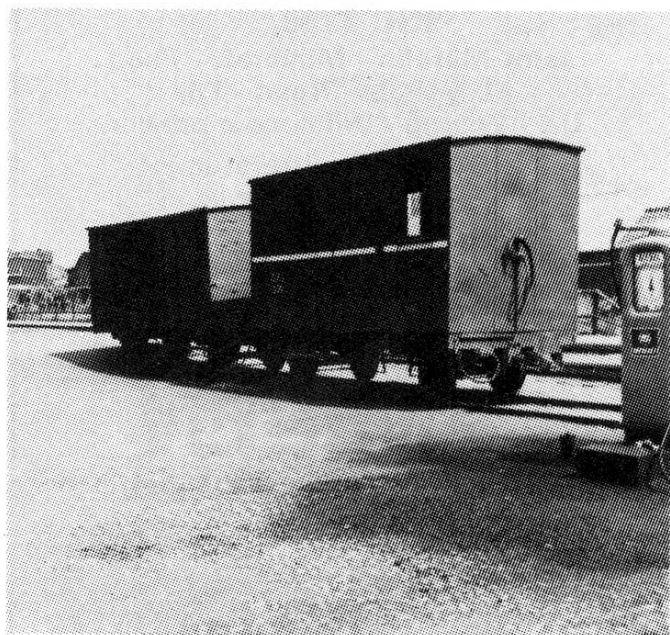
Modellen af DBJ 26 er valgt i størrelse 1:22,5. Sporvidde 45 mm altså »LGB« smalspor. Modellen er således ret stor, hvorfor materialevalget står i forhold hertil.

Bunden og vangerne er af 4½ mm finér udskåret med løvsav. Vognen er forsynet med en-akslede bogier, i øvrigt som LGB. Det eneste færdigkøbte til denne vogn er de 2 sæt hjul med aksler. Aksel-lejerne er lavet af 1 mm hård al-plade,

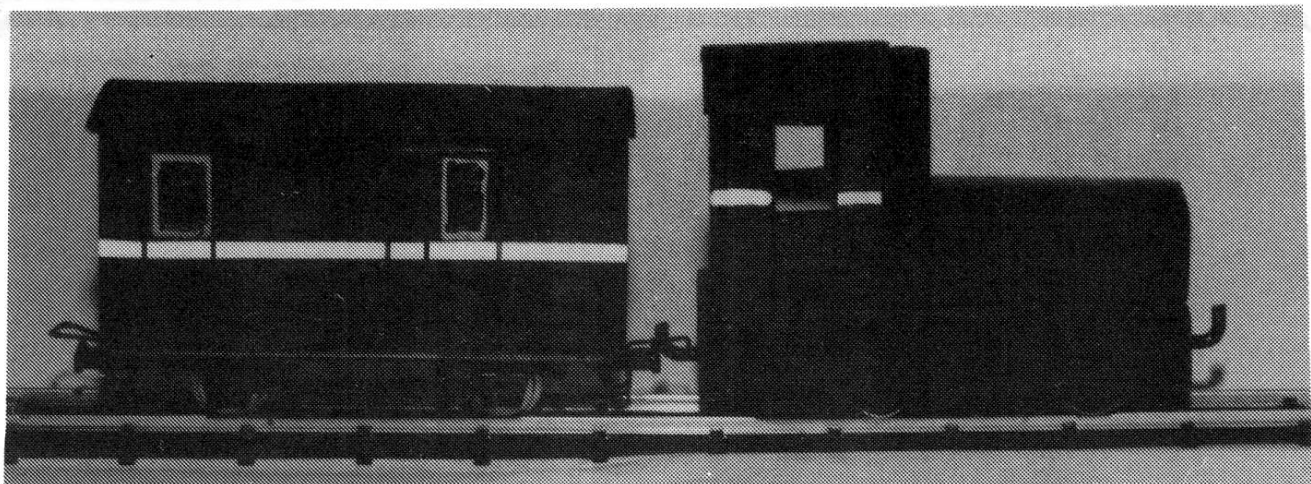
som er bukket og boret med snæver tolerance. Disse påskrues med maskinskruer til det af finér udskårne bogielement. Ved at skele til en LGB vogn udfører man de enkelte elementer svarende til denne, således at funktionen af elementerne bliver tilgodeset.

Bremserne er fremstillet af 1 mm kobbertråd, som er boret gennem bogien og fastgjort på et påloddet og derefter påskruet beslag. Isolering på tråden illustrerer bremsebakker.

Vognsiderne er udskåret af 3 mm finér. Taget af ½ mm finér og ½ mm pap, der er sammenlimet og bukket over 3 tagprofiler og holdt i spænd indtil det er tørt. Lyskassen er så blot limet på plads i



Nr. 326 og Sb 41 på Rønne N, 1968. I stedet for gule stafferinger (som nr. 26) havde 326 en stribe på vognsiderne.  
Foto: »Claus«



POSTTOG PÅ SMALSPOR: DBJ 326 + DBJ 10 bygget over 9 mm industrimateriel (HOe). Undervognen til nr. 326 er fra den hedengangne Eggerbahn, men tilsvarende fra Liliput kan anvendes. Vognkassen opbygget af plasticard med indridsede døre. Vinduesrammerne er karton, der er limet på indersiden efter udskæring.

Nr. 10 er opbygget på et Trix 3-koblet lokomotiv, der har mistet midterakslen. Førerhus og motordel igen opbygget af plasticard. Køleren er bygget efter lagkagemetoden, slebet i facon efter tørring og limet på plads. Som vægt har jeg anbragt lidt bly (købt i sportsforretningens lystfiskerafdeling) i forreste del af køleren. På grund af svag strømoptagning på de to aksler (i stedet for tre) kniber det med hestekræfterne, og direktøren for »Fupstrup Kredsbanen« (det er mig) må nok se sig om efter ny trækraft, da beboerne forlanger »post til tiden«... »Claus«

## MODELTOG & TILBEHØR

...så REMISEN

*Vi fører*

Arnöld - Brekina - Fallers - Electrotren -  
Fleischmann - Heljan - Herpa - Ibertren -  
LGB - Liliput - Lima,

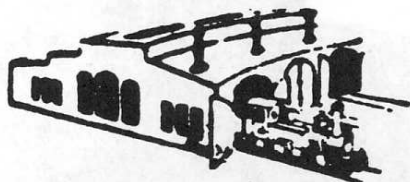
**Sommertid for tog  
er LGB-tid**

**STARTSÆT LGB**

**KR. 1298,-**

samt Märklin - Minicraft - Peco  
Piko - Pola - Roco - Trix  
UK - Wiking - Williams modeller.

Diverse faglitteratur



# REMISEN

Østerbrogade 21 - 4800 Nykøbing F.  
Telefon (03) 85 60 88

*Åbningstider:*

Mandag og torsdag	13.00-17.30
Tirsdag og onsdag	16.00-17.30
Fredag	13.00-19.00
Lørdag	10.00-13.00

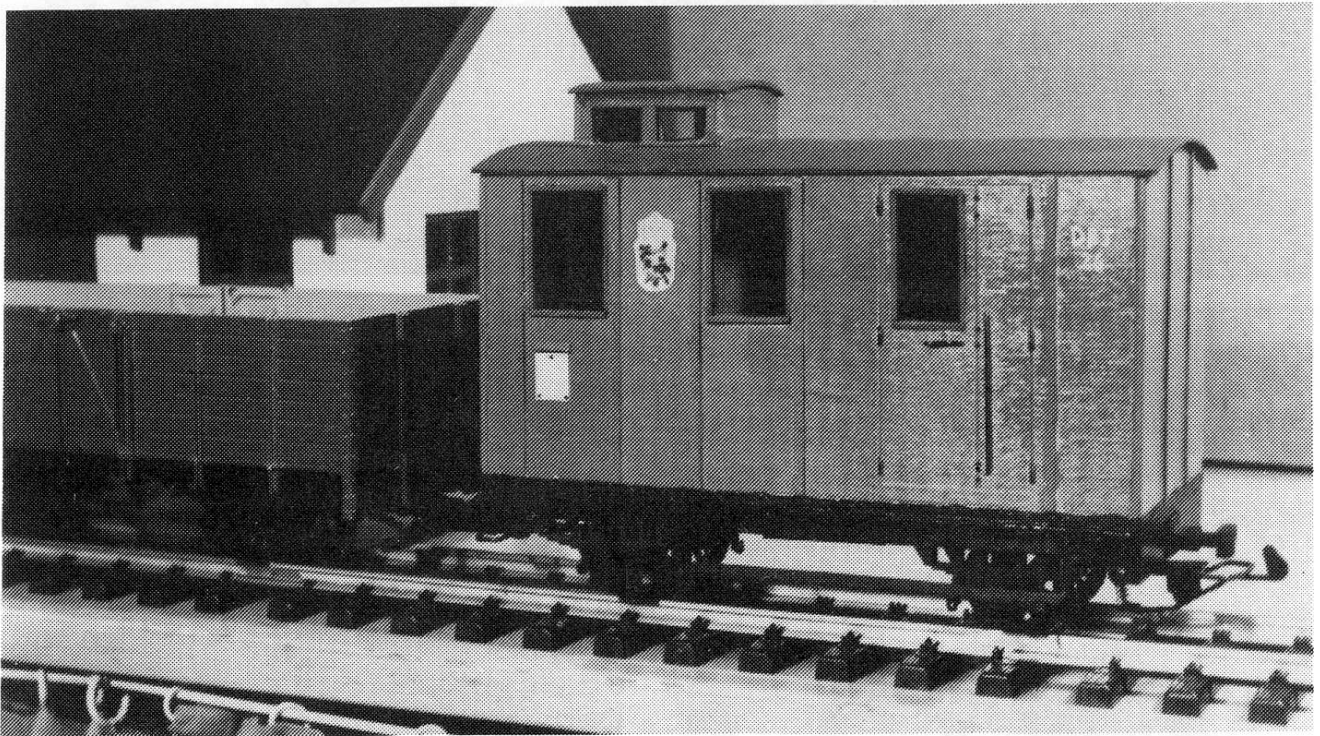
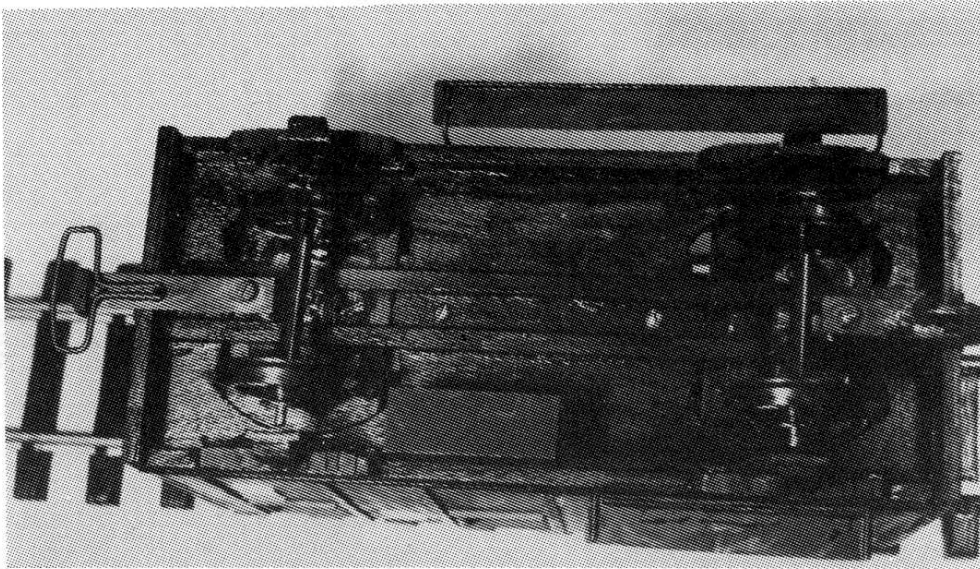
taget og er med til at støtte dette. Til fastholdelse af taget på vognen er her valgt en clips-holder, der passer ind i døren i det skot, som er fastlimet ca. i midten af vognen. Der er dog adskillige måder at gøre taget fast på, idet det jo er nødvendigt at dette kan tages af for betjening af de maskinskruer, der holder hjul, bogier, koblinger etc. fast.

Listerne, de lodrette, er af ca. 1/2 mm pap, der er pålimet. Vinduesrammer er af balsa-lister.

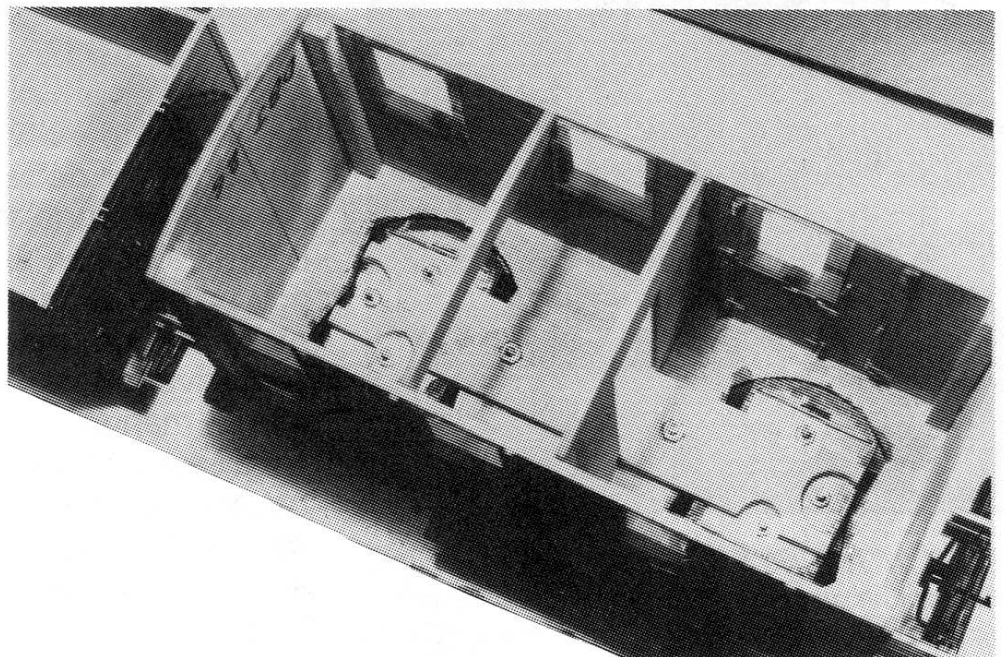
Koblinger og krog er lavet af kobbertråd der er loddet på et messingbeslag, der ved hjælp af afstandsstykke er påskruet bogien med fjederskive, så den er låst fast. Krogen er lavet med vippeleje af messing og trykfjeder, så den går godt sammen med originale LGB koblinger. Pufferne er lavet af rørstykker og skiver af plast eller metal, som man nu kan hitte sig til det, og selve pladen er lavet af træ. Det hele sammenspændt enderammen, vangen, med en lang maskinskrue. Lejegaflerne, bukkene er lavet af 3 mm finér og bladfedrene er sammenlimede af plasticard, som forøvrigt også er anvendt ved fremstillingen af akkumulatorkassen.



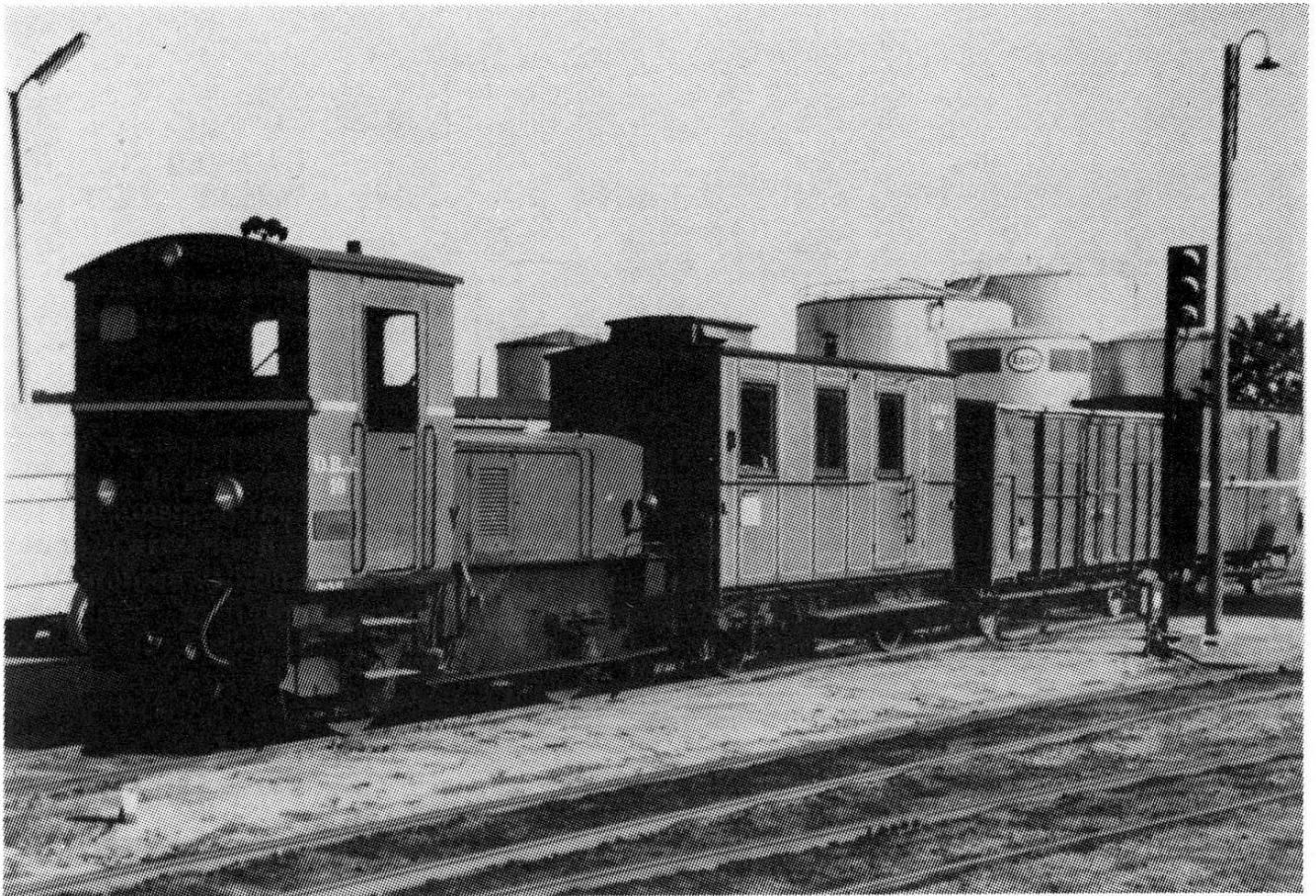




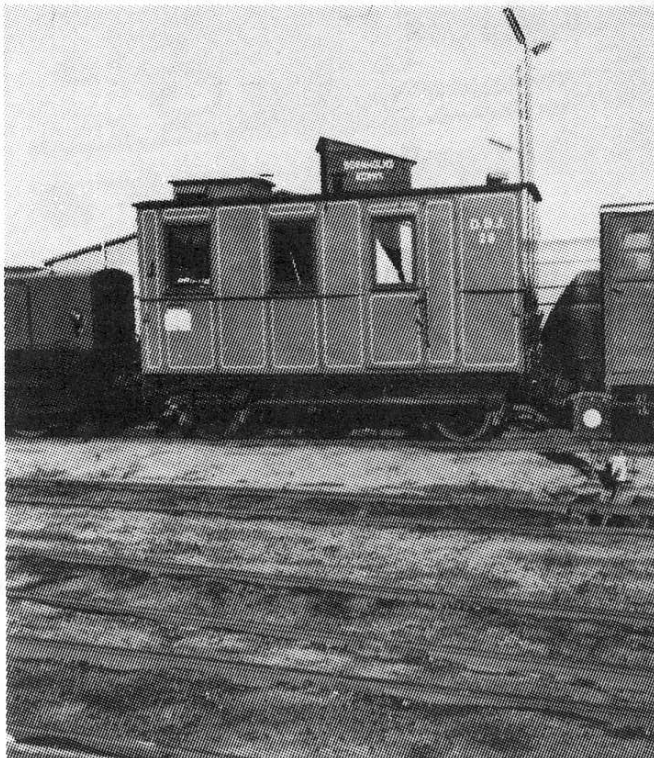
Billedserie  
af DBJ 26  
bygget i  
scala 22,5  
(LGB)  
Fotos: HNJ







POSTTOG PÅ RØNNE N i 1968. Et kendt motiv for alle, der har besøgt DBJ. Forrest M 10, derefter nr. 26, Sb og nr. 326. Bemærk at Sb 42 har en lavere profil end de to øvrige postvogne. DBJ M 10 (bygget Frichs 1934) blev overtaget fra Haderslev Amts Jernbaner i 1939, og malet i den kendte DBJ-bordeaux-røde farve. Ophugget 1969 efter nedlæggelsen af DBJ i 1968. Foto: »Claus«.



DBJ 26 PÅ RØNNE N i 1968. Bemærk håndbøjler, løbebrædder og den for DBJ karakteristiske staffering med afrundede hjørner. Foto: »Claus«

Trinbrædderne er fremstillet af hvidblik med  $\frac{1}{2}$  ramme af kobbertråd, der så er bukket, påloddet og iboret sidevangerne, igen bukket om på bagsiden, og så sidder de bare.

Dørhåndtag, greb og hængsler er også iboret tråd der er fastgjort ved ombukning på bagsiden.

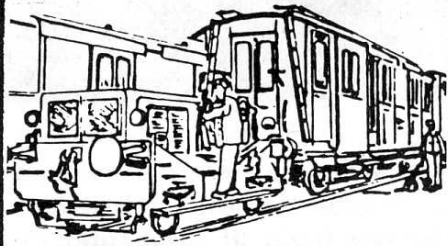
Efter maling af vognen er det en fornøjelse at sætte ruder i og dermed sætte punktum for dette byggeri.

En vogn i denne størrelse er morsom at bygge, idet den åbner mulighed for rigtig at bruge fantasien og rodekassen med alle de mærkelige små stumper som giver en masse ideer til fremstilling af de mange enkeltkomponenter. Har man en original LGB vogn og en tegning helst i 1:22,5 ved siden af sig, kan man med lidt fantasi lave denne vogn efter adskillige kriterier, dette er blot én af dem.

»Claus« / SK

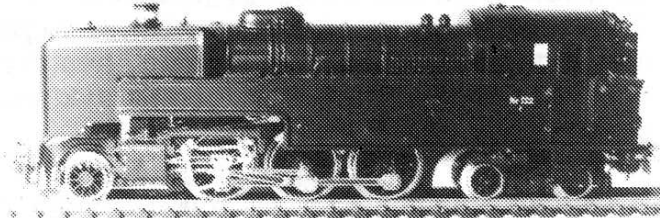


DU ER STADIG -



# »PÅ SPORET«

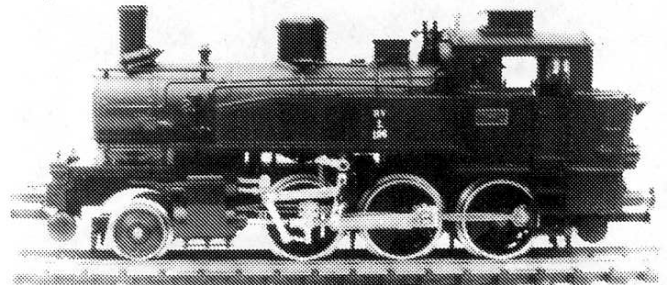
NØRREBROGADE 72 . 2200 KØBENHAVN N  
TELEFON (01) 39 48 68



## DSB LITRA S

Færdigbygget til  
2-skinne, jævnstrøm, kr.

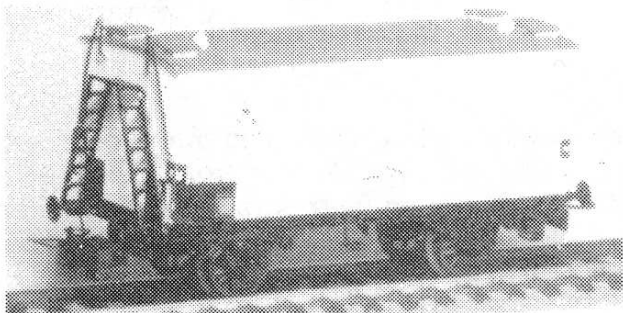
**1285,-**



## Horsens Vestbaner L 106

af Liliput lokomotiv,  
kr. ....

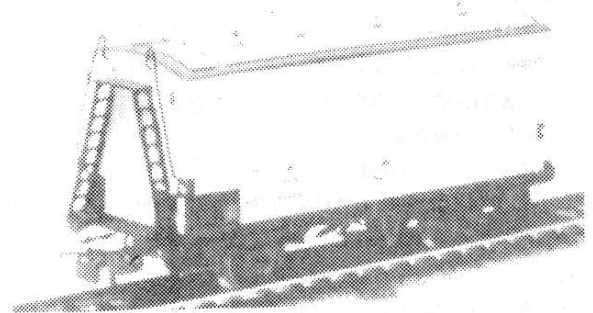
**750,-**



## DSB litra IS-kølevogn

Komplet byggesæt,  
kr. ....

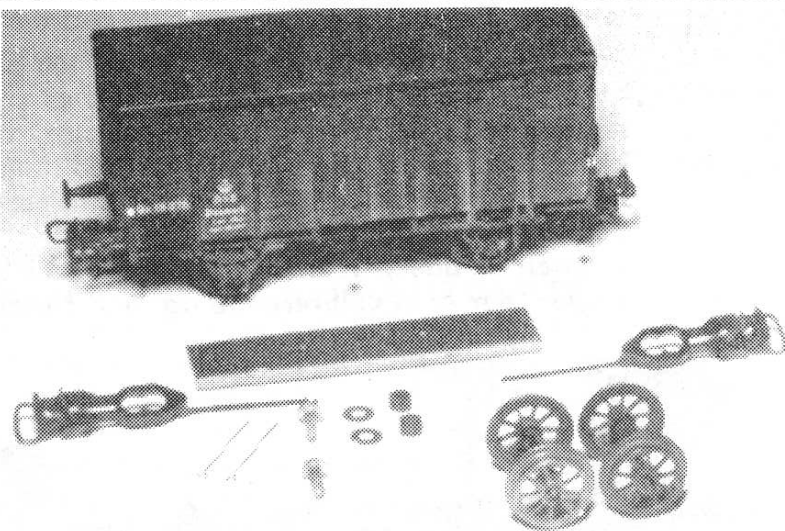
**130,-**



## DSB litra IKP-kølevogn

Komplet byggesæt,  
kr. ....

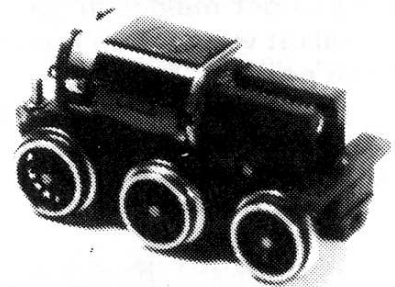
**140,-**



... skal dine Q-vogne også ud  
at køre? Løsdelssæt kr. 40,-

Effektiv og robust

## TENDER-DREV



til UK's C-maskine.  
Fuldt monteret med  
Bühler-motor,  
snekkedrev og  
hæfteringe på  
2 hjulsæt.

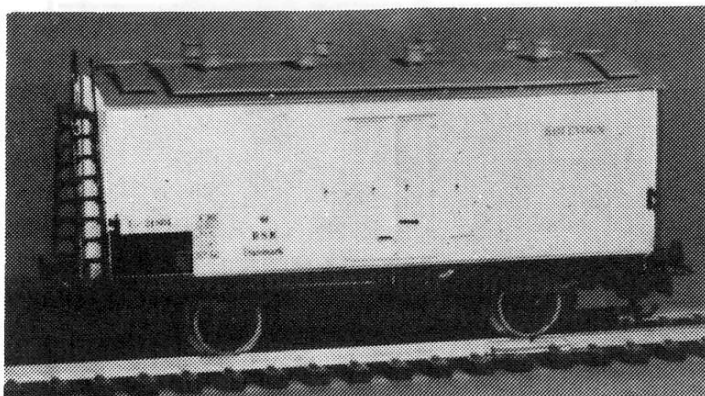
kr. .... **462<sup>50</sup>**

## ÅBNINGSTIDER:

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

# NYT RULLENDE MATERIEL

## DSB LITRA IKP



PÅ SPORET har som bekendt sat endnu en hvid vogn i produktion, nemlig litra IKP, og vi har prøvebygget den.

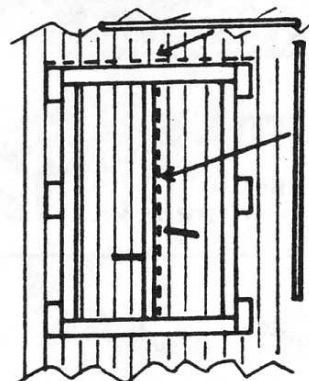
Som sædvanlig ingen prangende indpakning. Men hvilket indhold. Alle tiders, når blot man følger samleanvisningen. Følger man den, er der ingen problemer.

På et punkt fulgte vi dog ikke anvisningen, idet vi ikke skilte undervognen ad. Vi rettede derimod pladen til, aralditerede den fast ... og så skar vi.

Vognkassen gik som en leg, men vi havde nu også øvelsen fra litra IS. Metoden er god. Taget er lækkert med alt sit isenkram og flotte detaljer.

Bremsetøjet er let at have, men man skal have tålmodighed. Er man begynder vil vi foreslå, at man lader det hvile til sidst, idet det sagtens kan monteres, når man mener man har øvelsen fra andre vognbygninger.

Dørene er stadig et »problem«. Det fremgår ikke rigtigt af billede og tegning, hvordan man har tænkt sig det, men igen fik vi klaret sagerne. Her en lille skitse.



Mærker og påskrifter er samme høje standard som på litra IS. Vor konklusion er, at IKP-vognen er endnu bedre og smukkere end litra IS. Utrolig, interessant og lærerig at bygge, og anbefales for begyndere. Timeforbrug ca. 7 timer.

Fra undertegnede skal lyde en tak til PÅ SPORET, idet jeg spændt venter på næste udspil.

»Claus«

## DSB litra Cc i 1:87

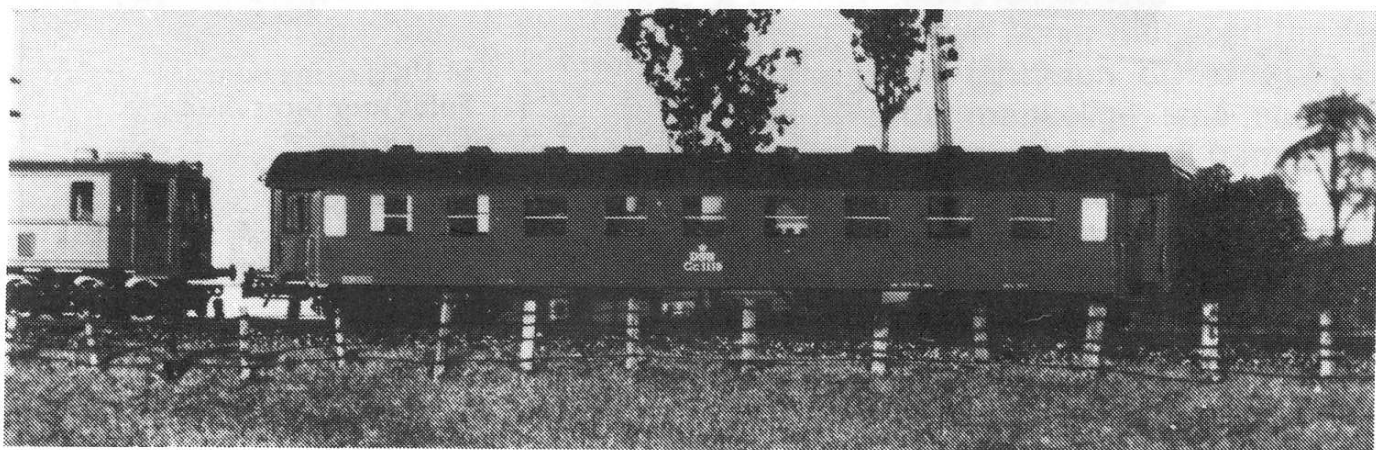
DAN-TRAIN har nu sat DSB litra Cc i produktion, og salget meldes at gå over al forventning, hvilket vi godt kan forstå, når vi ser det nydelige produkt.

Det er en rigtig dansk vogn, som hører hjemme på enhver modelbane.

Modellen er fremstillet i ætset messing efter

hovedtegninger fra Scandia. Den er 100 pct. korrekt i alle mål med flotte detaljer så som håndbøjler, trin med præget mønster, opklappelig overgangsplads, flotte tagdetaljer, modeltro akkumulatorkasser og vognkasse i pæn, slidt vinrød bemaling.

Vognen er udstyret med særdeles flotte 3m bogier, der er ekvibrerende og med forlæn-





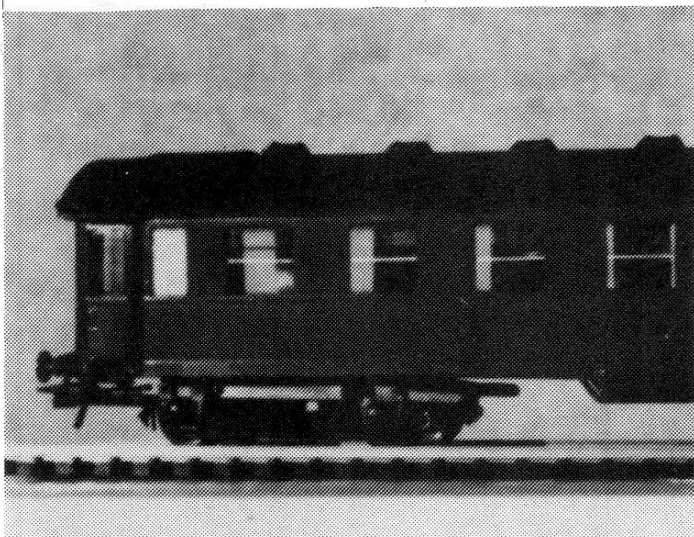
gelse til dynamo. Bogierne er fremstillet af stjernemetal, sat sammen af flere dele (altså ikke støbt ud i et), således at virkelighedsillusionen er bibeholdt.

Modellen har det typiske stålvognspræg over sig med afrundede hjørner. Harmonikaerne er sammenklappede med ægte danske harmonikabøjler påsat for oven.

Vognens vægt er god, og den har fine køreegenskaber på sporene.

Modellen kan fås med numrene 1115, 1116 og 1117, hvis forbillede blev bygget af Scandia i 1952.

Men ingen roser uden torne. Det meget flotte litreringspåtryk er desværre for stort og springer kraftigt i øjnene. Det er fremstillet efter hovedtegningerne, men er forkert. DAN-TRAIN har da også besluttet af fremtidige modeller skal have påtrykt en mindre litring, hvilket jo kun kan glæde os.



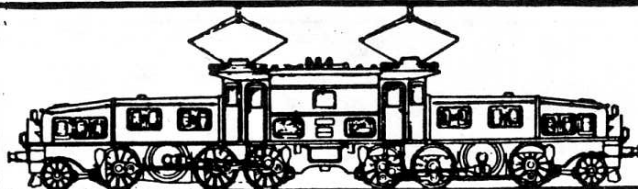
De runde puffere er ifølge vor viden også forkerte, idet Cc-vognen så vidt vides altid har været udstyret med firkantede puffere ligesom litra AX, AU m.fl., der alle er af samme familie.

På gavlene mangler endvidere skruebremseudtag, men det er også de eneste fejl, vi kan finde, og må regnes for petitesseer.

Derfor tillykke med produktet til DAN-TRAIN i håb om at udviklingen vil fortsætte til gavn for alle mj'ere i Danmark (og udlandet).

Bemærk, at DAN-TRAIN p.g.a. forøgede produktionsomkostninger desværre ikke kan holde den lovede pris, men ser sig nødsaget til at hæve den til kr. 585,-. Det kan synes af meget, men sammenligner man priserne med andet udenlandsk industrimateriel m.v. er det en »rimelig pris« for at få en ægte dansk vogn på modelbanen. TA

*Ved redaktionens slutning har vi netop fået at vide, at Dan-Train har sendt de første vogne med mindre litring på markedet.* Red.



## Danmarks største forretning for modeltog

175 m<sup>2</sup> i 2 etager

**KØB - SALG - BYTTE - REP.**

Stort reservedelslager  
i Long-Märklin



## NYT - NYT - NYT - NYT

Postordre discountpriskatalog: Priser på alt i tog og tilbehør, samt liste over alt fabriksfremstillet dansk modeltog. Pris kr. 15,- + kr. 5,- i forsendelses-omk. I alt 20,- kr.

*Vi bestræber os på at være billigst - fortæl os, hvem der er billigere, så er han det ikke mere...*

### NYHED

IBERTREN

DSB pass.- og pakvogn  
i HO og N

HO kr. 69,- og N kr. 48,-

3 stk. HO-vogne . . kr. 150,-

3 stk. N-vogne . . . kr. 120,-

**HUSK:** Legetøjsloppemarked søndag den 8. april 1984 kl. 10-15. Entre kr. 10,-. Saltlageret, Gl. Kongevej 10, 1610 København V.

## TOGBØRSEN

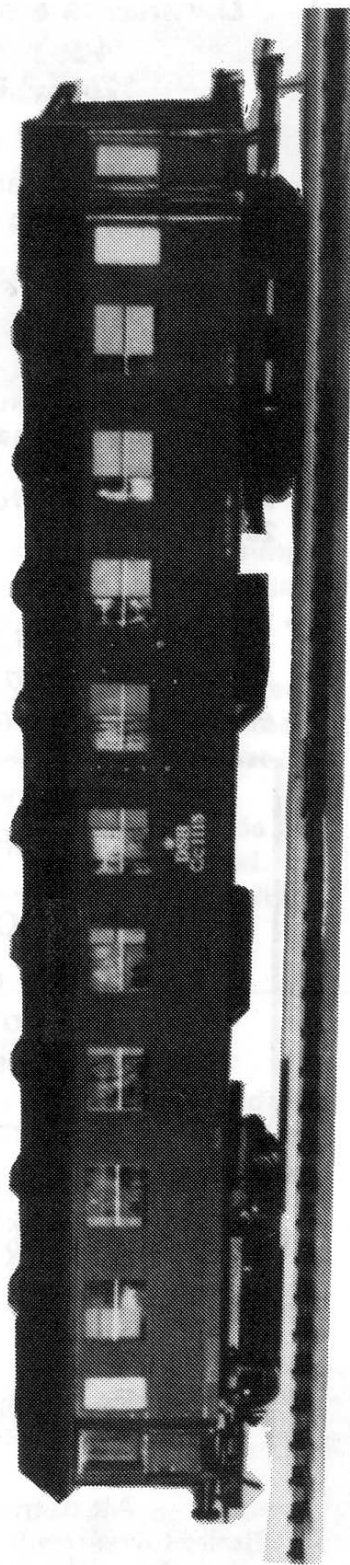
Alt til modeljernbanen  
Rosenhavestræde 2B - DK-4000 Roskilde  
Tlf. (02) 35 30 31

Åbent:  
Hverd. 12-17.30  
Tirsd. 15-17.30  
Fred. 12-18.30  
Lørd. 10-13

Sommeråbent 15/5-1/10  
Hverd. 15-17.30  
Tirsd. lukket  
Fred. 15-18.30  
Lørd. 10.13



# DSB litra Cc (1:87)



... en af de mest anvendte vogne hos DSB gennem mange år. Fremstillet i ætset messing efter originale tegninger fra Scandia. Mange detaljer, ROCO-hjul og påsat mindste type Märklin-koblinger. Leveres i vinrød bemaling med numrene 1115, 1116 og 1117.

Kun som  
færdigmodel  
kr. ....  
**585,-**



*Fås hos Dan-Trains forhandlere  
eller direkte hos*

Tlf. (06) 26 05 60 • Giro 2 17 58 78  
IMPORTØR AF PHILOTRAIN



# SPORSKIFTET

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

**LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved.**

## DSB litra MZ 1427-1446

Vi skrev i nummer 3, at MZ serie III ikke var  
udstyret med ITC. Det er ikke helt korrekt.  
Flere MZ har fået dette indmonteret efter  
januar 1982 især med henblik på »skubning«  
af protolyntoget. Det gælder således 1431,  
1433, 1434, 1437, 1438, 1439 og 1444. Men de  
har aldrig kørt regionalstammer på Sjælland  
ud over prøvetog på kystbanen efter monte-  
ring af ITC.

Rent modelmæssigt har dette ingen betyd-  
ning, når det gælder MZ-udseendet - dog skal  
man huske at markere en ITC-klap på fronten  
- men kun for oprangering af stammer.  
(Opl. fra MD, Odense og JSL, Næstved).

## TFJ, OMB og litra AVM

HGC i Odense har igen »rynket brynene«  
grundet diverse oplysninger i LOKOMOTIVET  
nr. 3 (side 31). Vor note om at TFJ C2 er af  
samme udsendte som TFJ C9 er således for-  
kert. TFJ var en gammel pladebeklædt per-  
sonvogn, der i 1950 blev ombygget til rejse-  
godsvognen D 11.

OMB: I anmeldelsen af HGC's OMB-bog (side  
35) skrev vi at forkortelsen OMB stod for  
Odense-Middelfart-Banen. Det er forkert. Det  
skal rettelig være Odense-Middelfart-Bogen-  
se, i daglig tale kaldet Nordvestfynske Jern-  
bane.

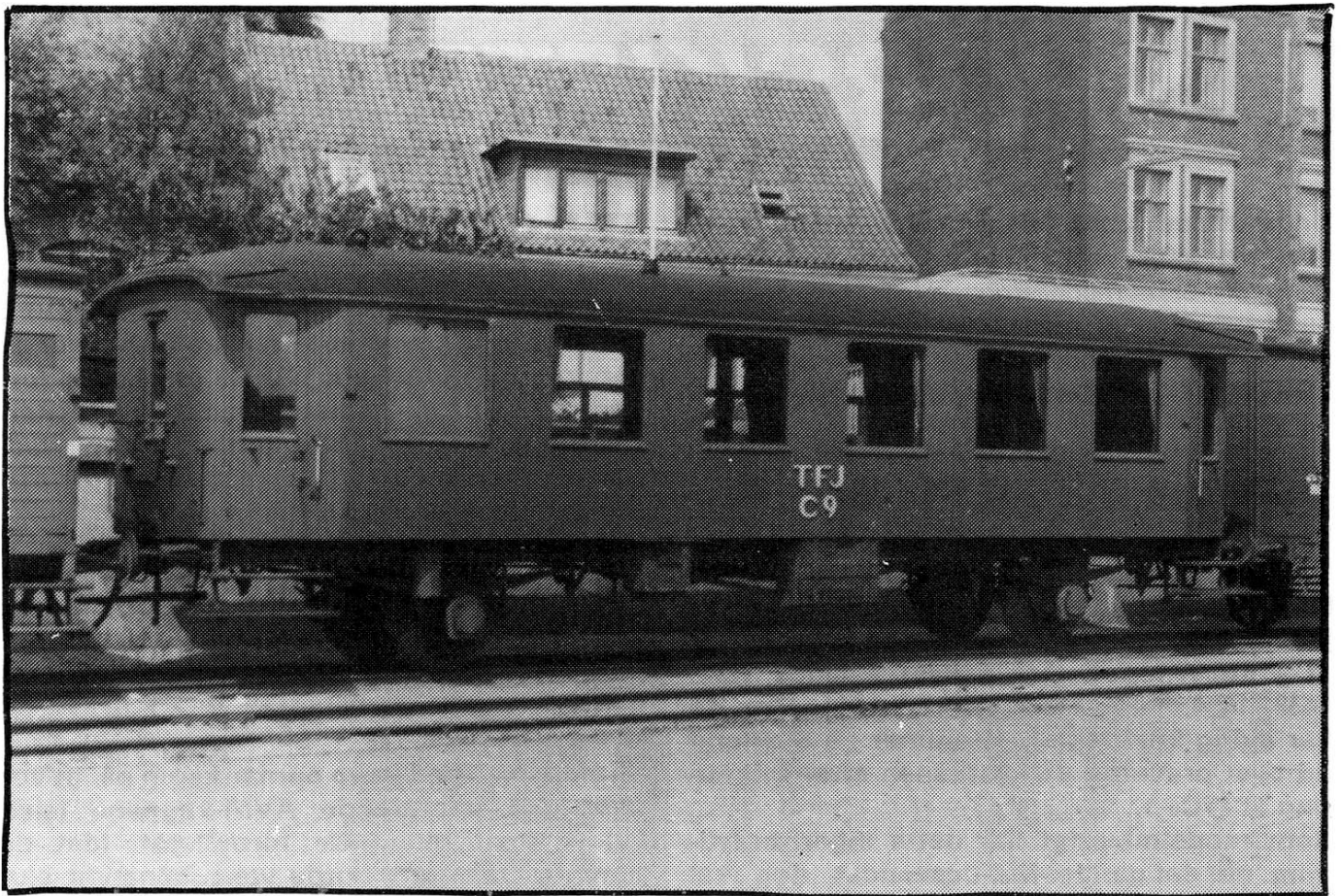
Til sidst bør man være opmærksom på, at vor  
overskrift vedrørende AVM-vognene (side  
20) er »lidt ukorrekt« formuleret, idet de  
nævnte stålvogne burde være benævnt alu-  
miniumsvogne, hvilket også fremgår af vor  
midtersideomtale. I daglig tale vil man dog  
nok benævne dem som stålvogne.



*Vor gengivelse af MZ 1427 set lidt fra oven i LOKOMOTIVET nr. 3 var ikke særlig god. Derfor dette billede af MZ 1444, der venter i Nyborg på IC 135 (protolyntoget). Tagdetaljerne kan tydeligt ses. Nyborg, juni 1981.*

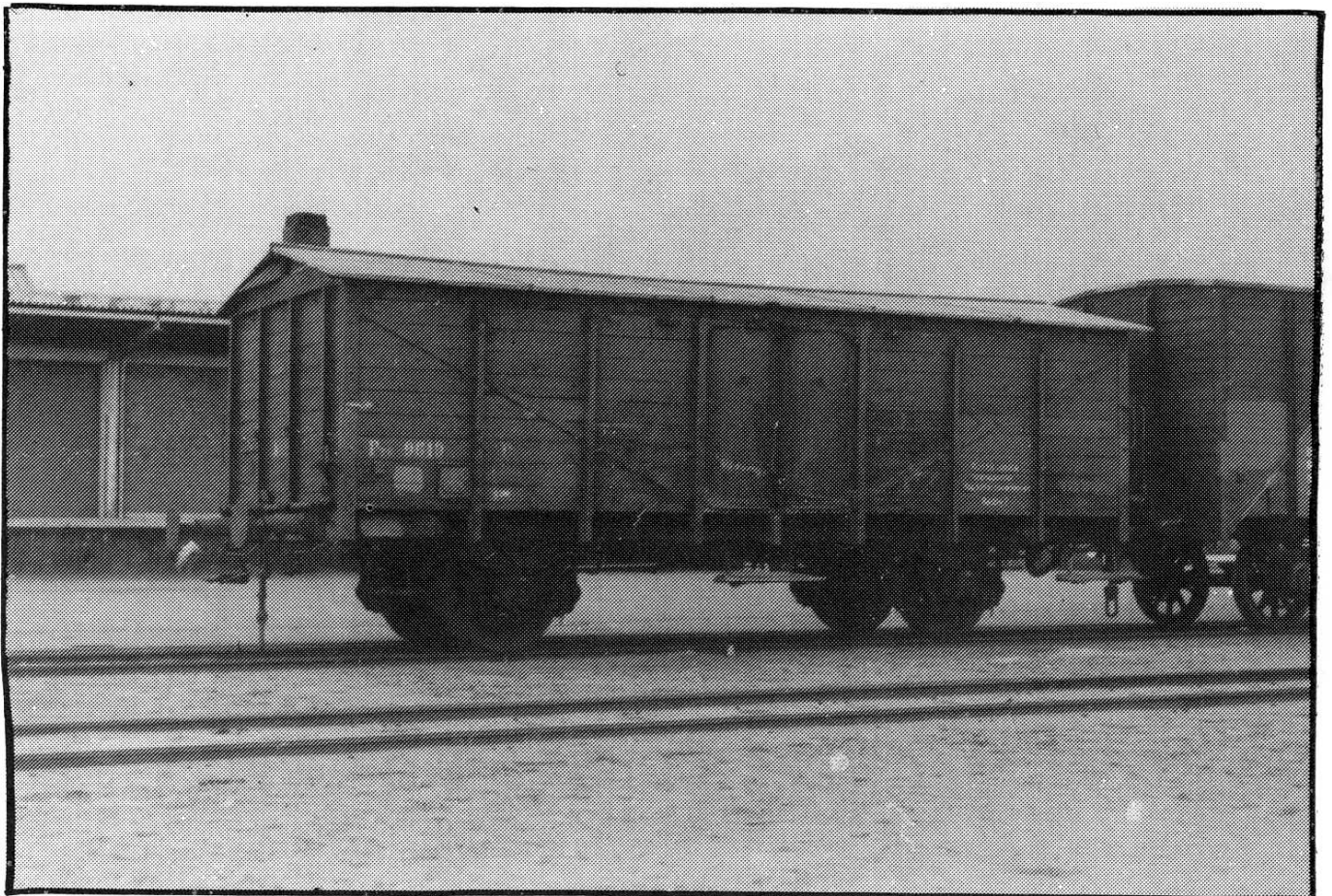
*Foto: Jan Lundstrøm, Næstved*





*I sidste nummer af LOKOMOTIVET lovede vi at bringe et foto af TFJ C9, hvilket hermed er gjort. Vognen er fotograferet i Thisted, 1967.*

*Foto: Arne Kirkeby, Odense*



*En variant af PTR-vognene er denne udgave med »hustag«. Vognen har nummer 9619, og på højre vognside kan man læse: Kun til lokale transporter for søfartsvæsenet, Rødby F. (Om PTR-vogne, se LOKOMOTIVET nr. 3). Rødby Færge omkring 1971*

*Foto: Finn Sørensen, arkiv HGC, Odense*



## Sporplanen i nr. 3

Flere læsere har studeret vor sporplan, og har gjort os opmærksomme på, at DSB's E-maskine godt kan vendes på en 20 m drejeskive (sætternissen havde ganske vist sat et ekstra »m«), idet E-maskinen måler godt og vel 18 m fra forløber til sidste tenderhjul, ja, selv en N-maskine kan vendes. Og det er rigtigt - i virkeligheden. Men i model løber vi ind i et paradoks, idet vi her tænker på UK's model af E-maskinen, der er korrekt i alle mål, men som har et stort »gab« mellem førerklabine og tender (af modelmæssige grunde), hvormed den bliver for lang, d.v.s. at flangerne støder på tilslutningsskinnerne til drejeskiven ved drejning... men det burde vi naturligvis have skrevet, så det ikke kunne misforstås.

## PISK?!

Fra den allestedsnærværende Jens Bruun-Petersen, Ribe, har vi modtaget et brev, hvoraf det i uddrag lyder:

»...PISK: Hvis jeg får fat i nogen af LOKOMOTIVETS redaktion, bliver I pisket, hvis I ikke anskaffer nogle tynde tuschpenne i stedet for filtpenne til brug for tegninger...!«

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi heller ikke selv er tilfredse med tegningskvaliteten, og vi har bedt kassereren om lov til at investere i bedre tegneværktøj, hvilket er bevilget, men... da vore midtersidetegninger m.fl. er planlagt og udført lang tid i forvejen (og oprindeligt kun til privat brug), må vi nok se i øjnene, at tegningerne bliver af samme kvalitet som hidtil et stykke ind i 2. årgang... men vi har piskan i klar erindring.

## Litra PT(R)

Nogle læsere undrer sig over, at vi i artiklen om PT(R)-vogne har fotos, der viser vogne med bremseklodser på alle hjul, mens tegningen viser, at vognene er udstyrede med håndbremse, ligesom beskrivelsen omhyggeligt fortæller, at bremseklodserne skal bortskæres på industrimodellen.

Forklaringen er således: Med håndbremse og trykluftledning var vogne som på foto, når det gælder DSB-vogne, mens privatbanerne (ØSJS, TKVJ, MFVJ) havde håndbremse som vist på tegning I (og byggebeskrivelse). Så vær opmærksom på dette ved valg af »vognregi« (Opl. fra JB-P, Ribe).

I listen over privatbane-litreringer havde vi forresten glemt at skrive, at TKVJ's vogne havde litra K.

# Danske LØSDELE

## til danske modeller

		Stk.	kr.
001	Tagkølere, S	1	10,80
002	Frichs skilte, m	1	10,80
003	Kurvepuffere, p	4	19,20
006	Tagventiler, torpedo	6	20,00
007	Tagventiler, kuck-kuck	10	20,00
008	Overgangsgelændere, m	4	10,80
009	Bremseslanger, m	4	65,00
036	Tryklufthorn, p	2	8,00
042	Tagforstærkninger, m	4	10,80
043	Fuglegitter til Mo, m	6	35,00
044	Banerømmer, DSB, m	2	10,00
054	Overgangsbro, m	2	12,00

*s = stjernemetal, m = messing,*

*p = plastic*

Alt i skala 1:87

★

*Der tages forbehold for prisforhøjelser. Alle forsendelser er ufranco. Alle leverancer er mod forudbetaling eller pr. efterkrav.*

Bestilles hos



Giro 2 17 58 78 • Tlf. (06) 26 05 60

★

*3 m bogier påregnes i løssalg i maj/juni måned.*

---

# STORRUMSVOGN DSB LITRA BL/Bf

*... en utraditionel vogntype*

---

Vi har denne gang valgt en byggebeskrivelse af DSB litra BL/Bf, da denne kan anvendes i 60'er-perioden i vinrød bemaling og i 70'erne som designbemalet. Endvidere er den udstyret med Minden-Deutz-bogier, som er lette at fremskaffe, idet de er anbragt på masser af industrimateriel.

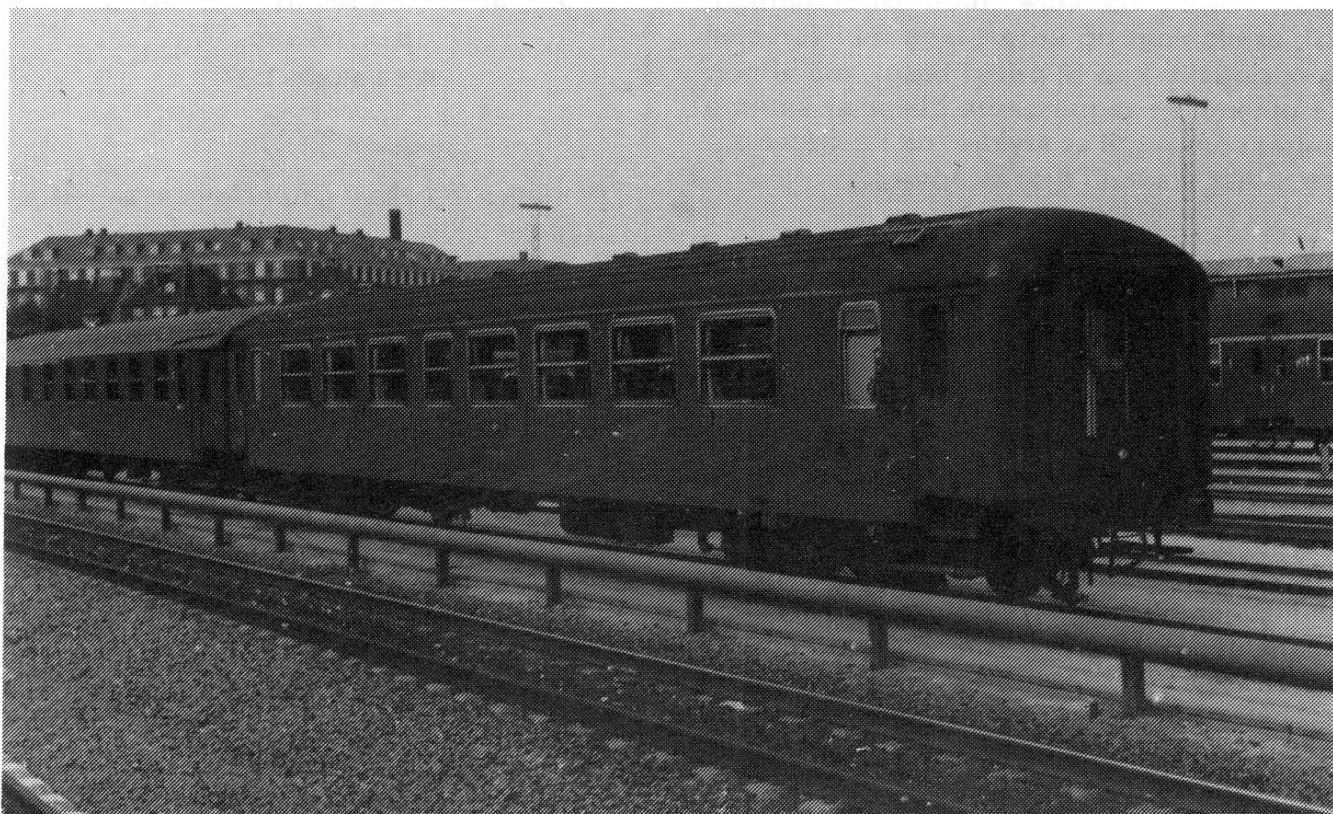
Til bygning af vognen har vi valgt at benytte en dansk LIMA B-vogn (309 164), men også de tyske 1. klasse-vogne af samme udseende kan anvendes.

Bemærk: Bygges den oprindelige (vinrøde) udgave, kan tagprofilet fra B-vog-

nen muligvis anvendes uden videre. Vælger man imidlertid den ombyggede, skal man anvende tagprofilet fra LIMA's »Silberling« katalog-nr. 309 155. Følgende byggebeskrivelse er baseret på den ombyggede udgave (se tegningen, der viser både den originale og ombyggede udgave).

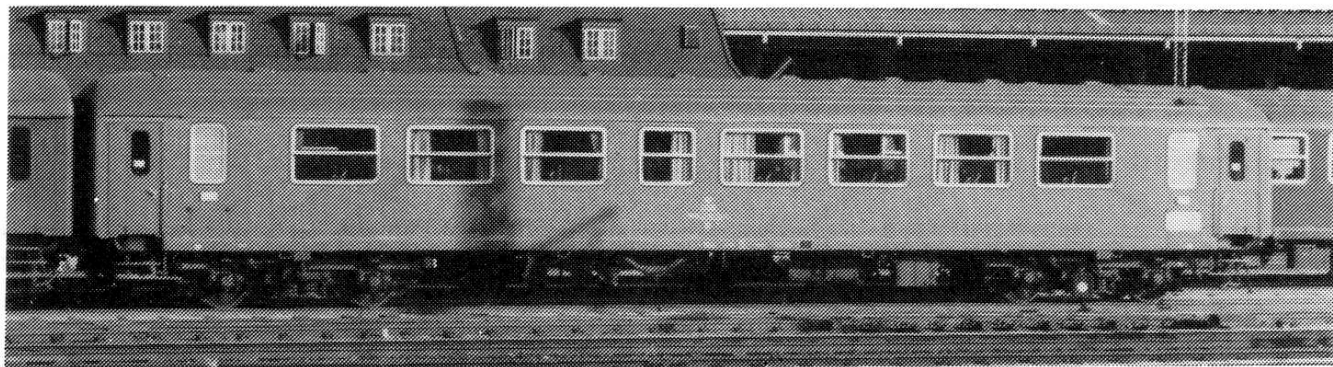
### ***Forslag til bygning***

B-vognen skilles ad, og siderne skæres af vognen helt ud til gavlenderne, således at man har bund og gavlender hæn-



DSB litra Bf 27-65 332 ses på Helgoland, juni 1976. Bemærk gavldørene, der var typiske for 2.-series vogne. Ikke vist på midtersidetegningen. Foto: Jan Valeur, Søborg





DSB litra Bf 27-65 333-2 på Hovedbanegården. Vognen er rødakeret, men med gul påskrift og krone. København 1973. Foto: JB-P, Ribe

## DSB litra BL/Bf

Vogntypen er let kendelig på sine store udsigtsvinduer, der var »in« sidst i 50'erne. Men DSB gik hurtigt bort fra denne type, og bestilte i stedet »normale« A- og B-vogne, der i dag danner stammen i Intercity-systemet.

BL-vognen var den første danske personvognstype, som var udstyret med Minden-Deutz-bogier. Gavlene afveg også fra »normalt« DSB-design, idet de var af tysk mønster med 4-fløjede foldedøre.

Vognene blev leveret i 2. serier, idet 2.-series gavle så anderledes ud, bl.a. med dobbelte skydedøre.

Anvendelsesområderne af vognene var i første række nattogene 20 og 95 og i lyntoget »Sønderjyden«. Endvidere fandt de udstrakt anvendelse i de gennemgående tog København-Nakskov, hvor man kunne se dem oprangeret sammen med de gamle tagrytter-CP eller AV-vogne.

I 70'erne overgik vogntypen til brug for lyntoget »Englænderen«, ligesom de fandt vej i bådtoget til/fra Kalundborg. Også i Intercity-toget til Thisted (IC 119/180) blev de indsat. I 80'erne anvendes vognene stadig i disse tog, men alderdommen er ved at præge dem, og et par af dem er hensatte.

### Kronologisk oversigt over litra BL/Bf:

**1959:** Leveres af Scandia som BL 1321-1330 (1.-serie), i alt 10 stk. Udstyret med brummerledning, brummertryk, styreledning A + B i 1321-1325 til anvendelse i lyntoget »Sønderjyden« (MO-fremført). Gavldørene er af tysk 4-fløjede foldesystem.

**1964:** Endnu 10 stk. leveres med numrene 1331-1340. Gavlene er nu udført i stil med 1.-series B-vogne med dobbelte skydedøre i gavlene, og dobbelte foldedøre ved indstigningsperronerne (ikke vist på midtersidetegningen).

**1967:** Vognene omnummereres til UIC-systemet som BL 50 86 27-65 321-340, undtagen nr. 327.

**1968:** BL 327 omnummereres til UIC-nummer-systemet.

**1969:** Vognene omlitreres til Bf med samme numre. Det gælder nr. 331-337 og 339-340.

**1970:** De resterende vogne omlitreres til Bf. Vogntypen indgår sammen med 154 vogne i »det store moderniseringsprogram«. Det strækker sig over flere år, og består hovedsagelig i montering af ny gavl med indbyggede slutlygter og installering af nye sæder samt demontering af A + B styreledninger på vogne med sådanne (321-325), I 1970 har kun 321, 323 og 325 styreledning.

**1971:** Moderniserede er 324, 325 og 322 og alle vogne får fjernet styreledningerne. Nr. 324 prøvemales rød.

**1972:** Nr. 321, 327, 330 og 333 er moderniserede, og bliver ved denne lejlighed rødakerede. De får ikke DSB-logo (designskrift), men gule påskrifter og krone som tidligere.

**1973:** Moderniserede og designlakerede med DSB-logo er: 328, 334 og 340. Også 326 moderniseres med rød vognkasse, men får den gule påskrift. (febr. 73).

**1974:** Moderniserede og designlakerede er 323, 329, 331, 335 og 338. Også 324 - der allerede er rød - totalommales og får det kendte moderne design. Nr. 322 og 325 designlakeres.

**1975:** Nr. 321, 326, 327, 330 og 333 får udskiftet den gule påskrift med det nye design.

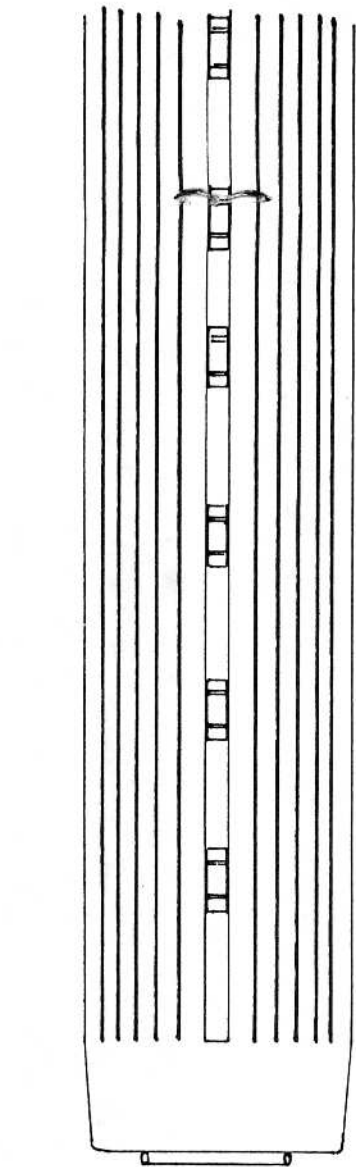
**1976:** Moderniseret plus nyt design er nr. 339.

**1977:** Moderniseret plus nyt design er nr. 336 og 337 samt 332. Med afleveringen af Bf 50 86 27-65 332 slutter moderniseringsprogrammet.

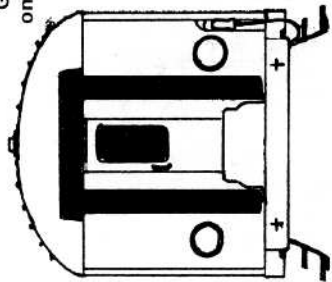
**1978:** Vognene får installeret elektrisk varmeanlæg, hvilket medfører ændringer i cifferlitreringen til 27-55.

**1983:** Hensat er 27-55 326 og 329.

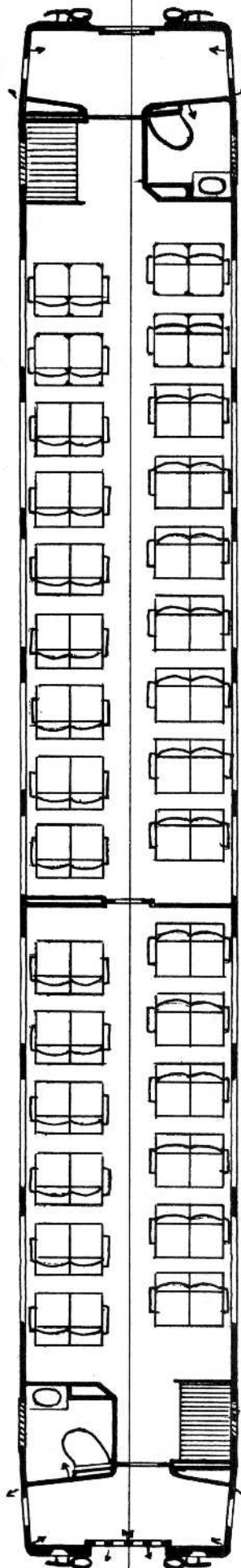
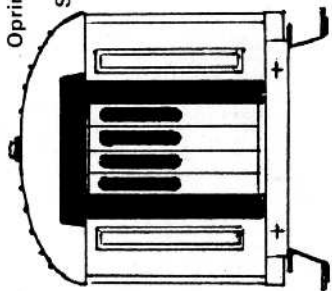
(Oplysninger om BL/Bf venligst af Mogens Duus, Odense, Jens Bruun-Petersen, Ribe og Jan Vaieur, Søborg).



Gavl efter ombygning

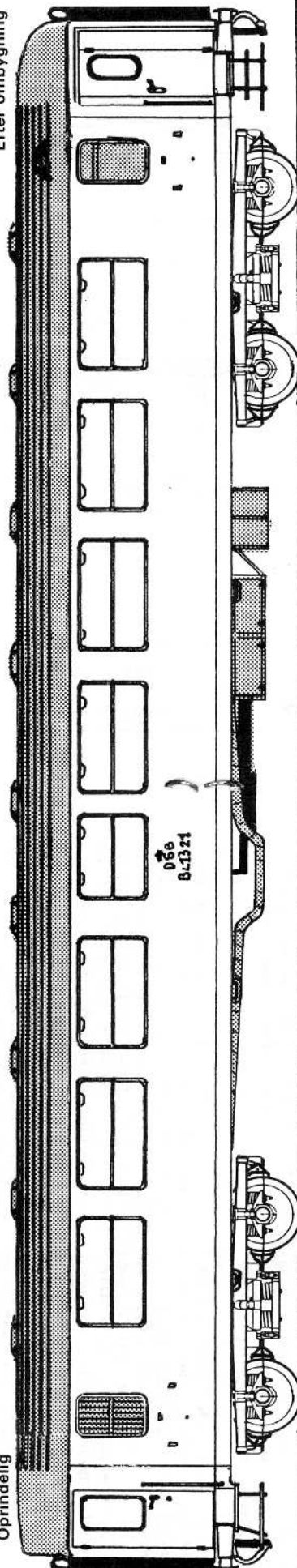


Oprindelig gavl Serie I



Oprindelig

Efter ombygning



086  
8.13.21

14 400

21 720

**DJM**

**1:87**

Type: 2.-klasse storrumsvogn

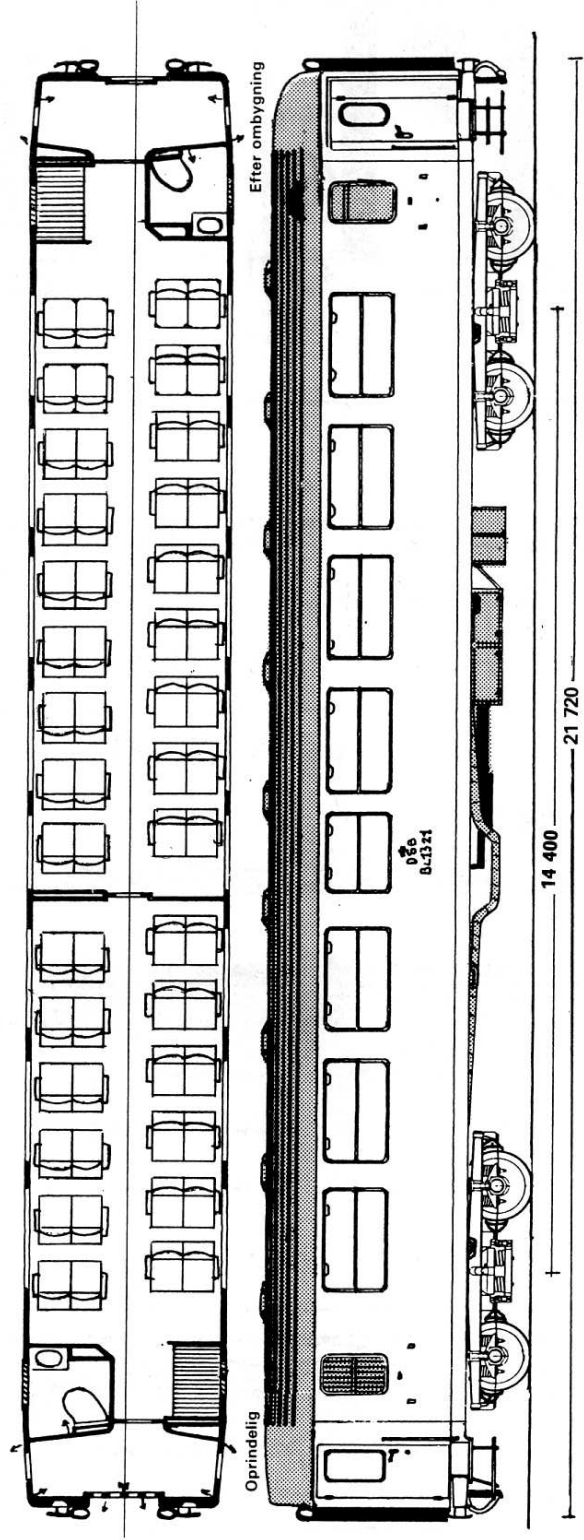
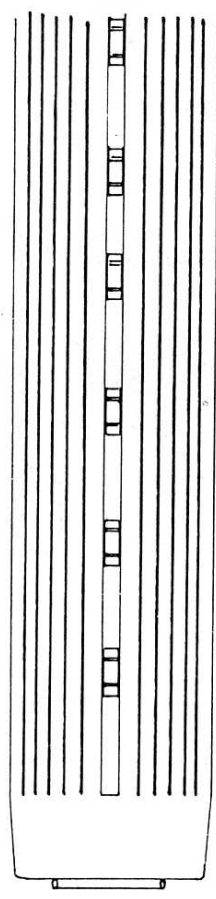
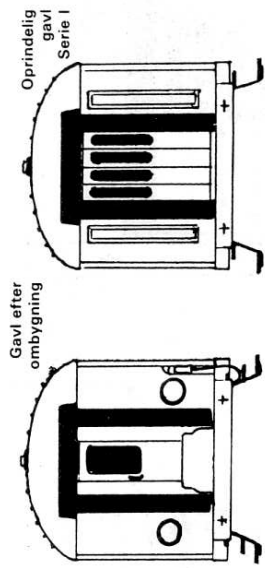
REGI: DSB

LITRA BL NR. 1321-1340

Bygget: Scandia, 1959-1964

Tegnet: Torben Bejerholm, 1979





**DJM**

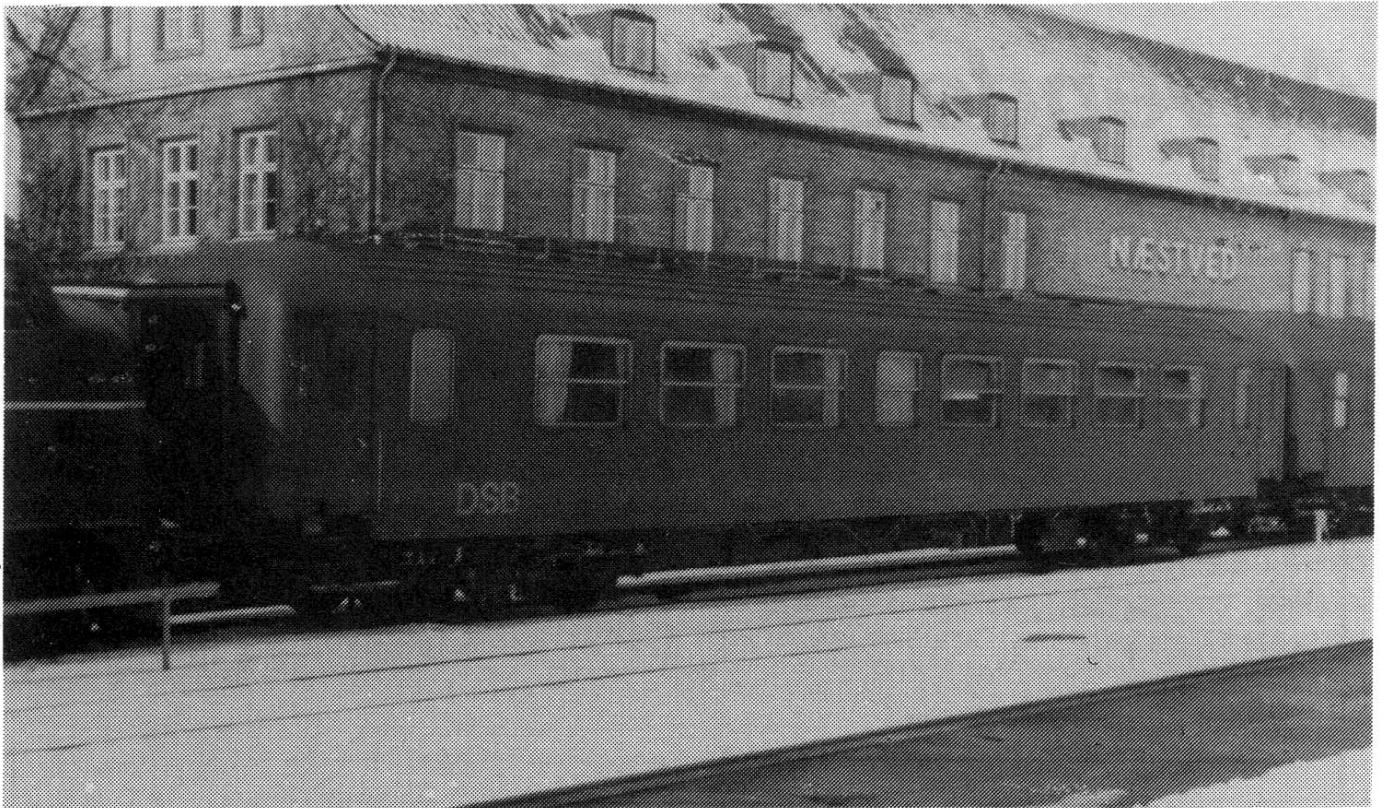
Type: 2.-klasse storrumsvogn

REGI: DSB

LITRA BL NR. 1321-1340

Bygget: Scandia, 1959-1964

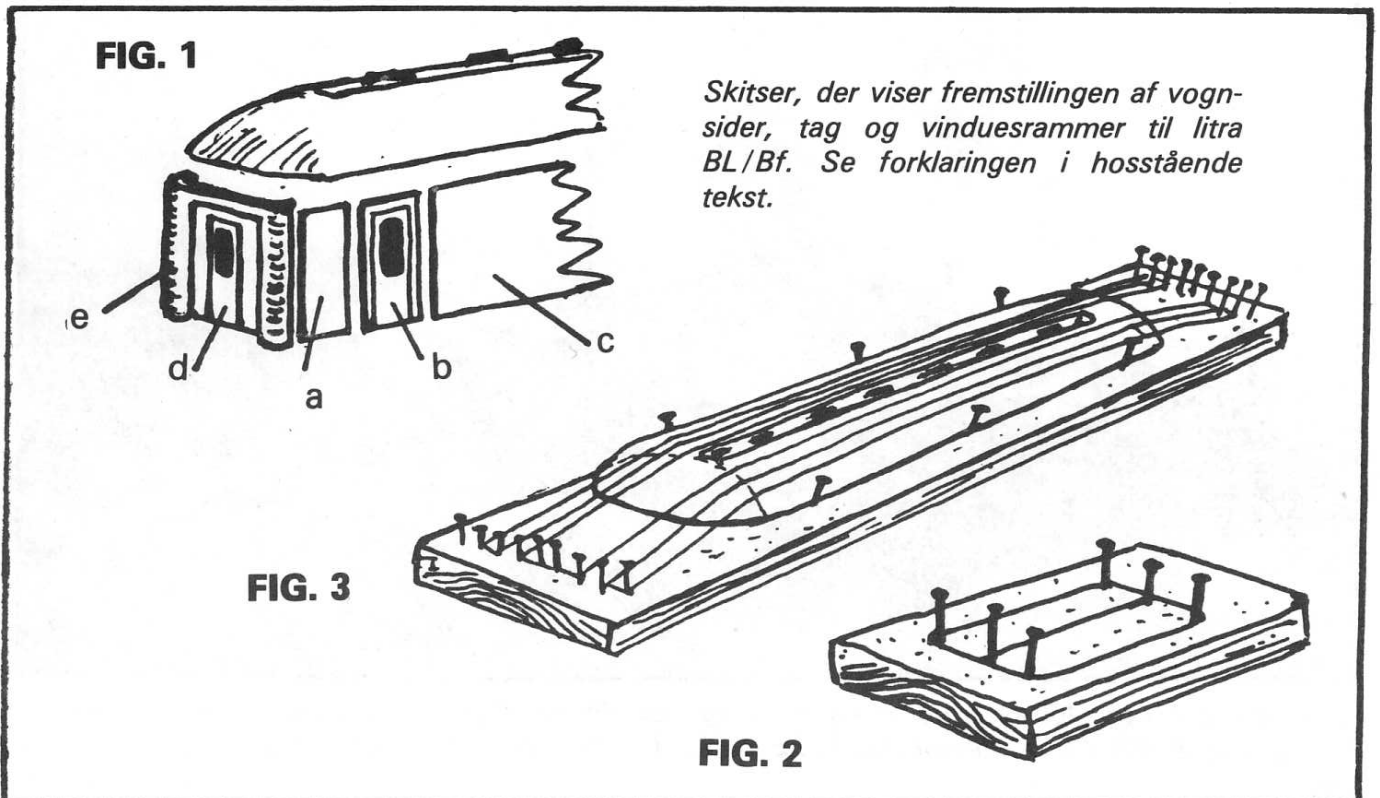
Tegnet: Torben Bejerholm, 1979



DSB litra Bf 27-65 333 i den ombyggede udgave med design-skrift, oprangeret i P 5127, Næstved marts 79. Foto: TA

gende sammen. Det eneste, som kan anvendes fra de gamle sider er dørsektionen. Disse skæres fri. Husk at afkorte undervognen til rigtig længde, altså 250 mm. Vil man fremstille en optisk korrekt vogn i forholdet til Lima's øvrige danske B-vogne er en læng-

de på ca. 240 mm at foretrække. Herved får man dog lidt ekstra besvær med at udregne vinduesafstanden, men på hilstående skitse har vi angivet vognkasssmål på en »optisk« Bf-vogn-side beregnet over pufferne i en længde af 240 mm.



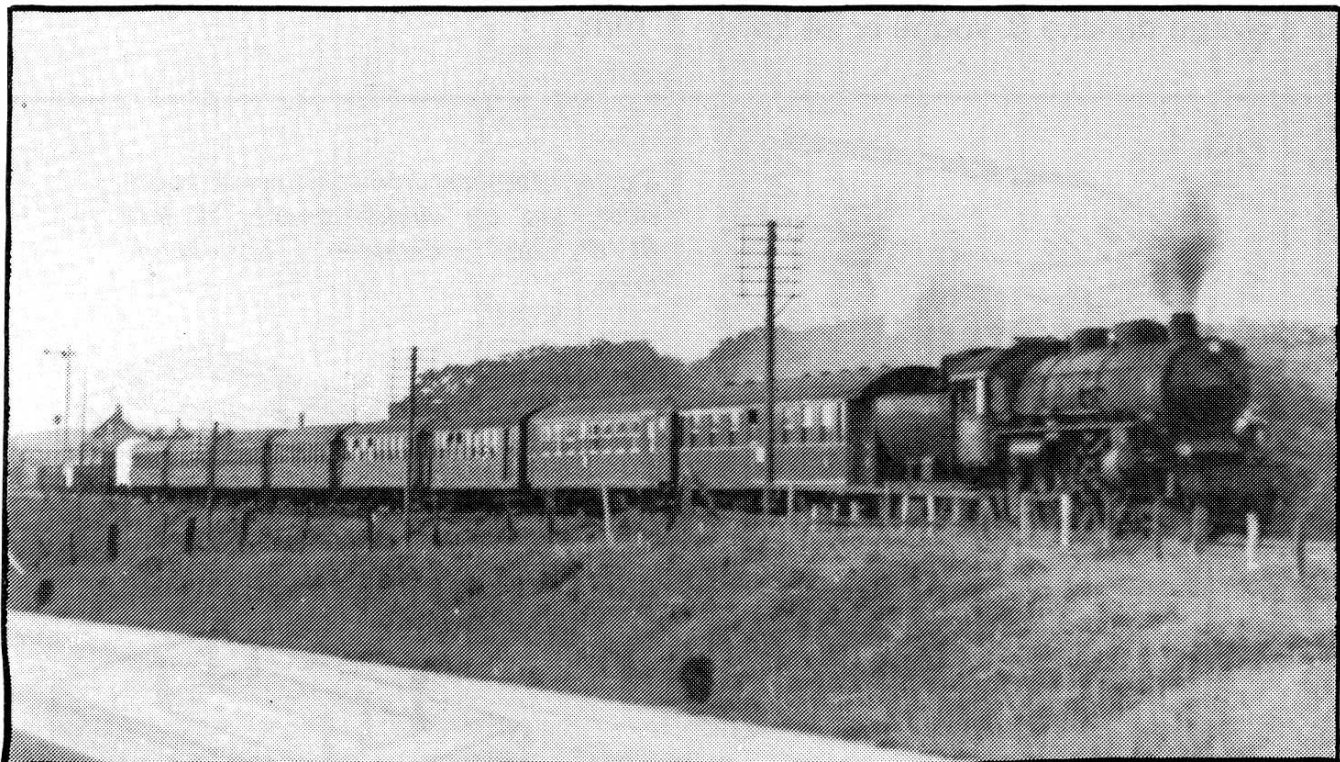


# Anvendelse af DSB litra BL



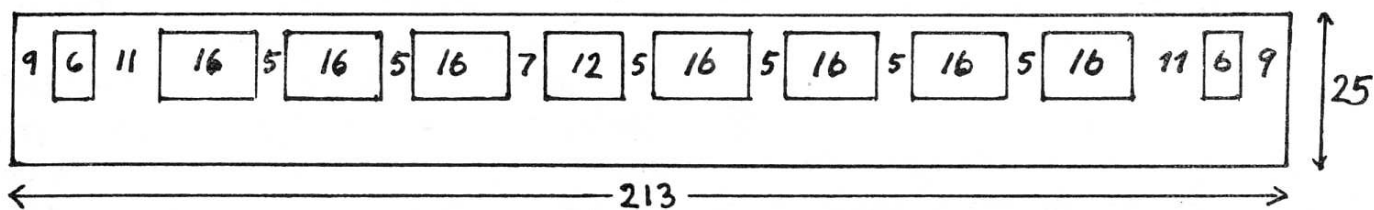
TOG PÅ MODELBANEN? Nej, såmænd et Lollandsbanetog (Tog 9) på vej til Nakskov med gennemgående DSB-vogne. Oprangering: M-IA-Ev 62-BL-AV. De 2 sidstnævnte vogne overtaget i Nykøbing F. fra Tog 115, marts 1964.

Foto: JB-P, Ribe



»Østersø-expres« tog 165 kører ud fra Vordingborg mod Gedser. Også her fandt BL-vognen anvendelse. Oprangering: E 992- AV-BL (til Nakskov) CLE-CL-CC-CC-AC-DR AB4ü - I (post)-Gs(?) Vordingborg, juni 1960.

Foto: JB-P, Ribe



BL/Bf-vognside med påførte mål i skala 1:87 til en optisk korrekt vogn i forhold til LIMA's B-vogne. Märklins danske B-vogn er glimrende til dette formål, men ellers kan man afkorte en LIMA B-vogn til en længde af 239 mm målt over pufferne. Der bliver således 13 mm til hver gavlen.

Der fremstilles to nye sider efter tegningen samt to gavldøre af 1 mm plasticard. Bemærk, at sidedørene er placeret længere fra gavlenderne på Bf-vognene end på B-vognen.

Samling af vognen sker på følgende måde (se fig 1):

En strimmel plasticard (a) limes på siderne af undervognen helt ind til gavlstykkerne, hvorpå dørsektionen (b) placeres tæt op ad denne. Når dette er gjort i alle fire hjørner, limes vognsiderne (c) på plads, og man kan nu anbringe forstærkningslisterne for neden på vogn-

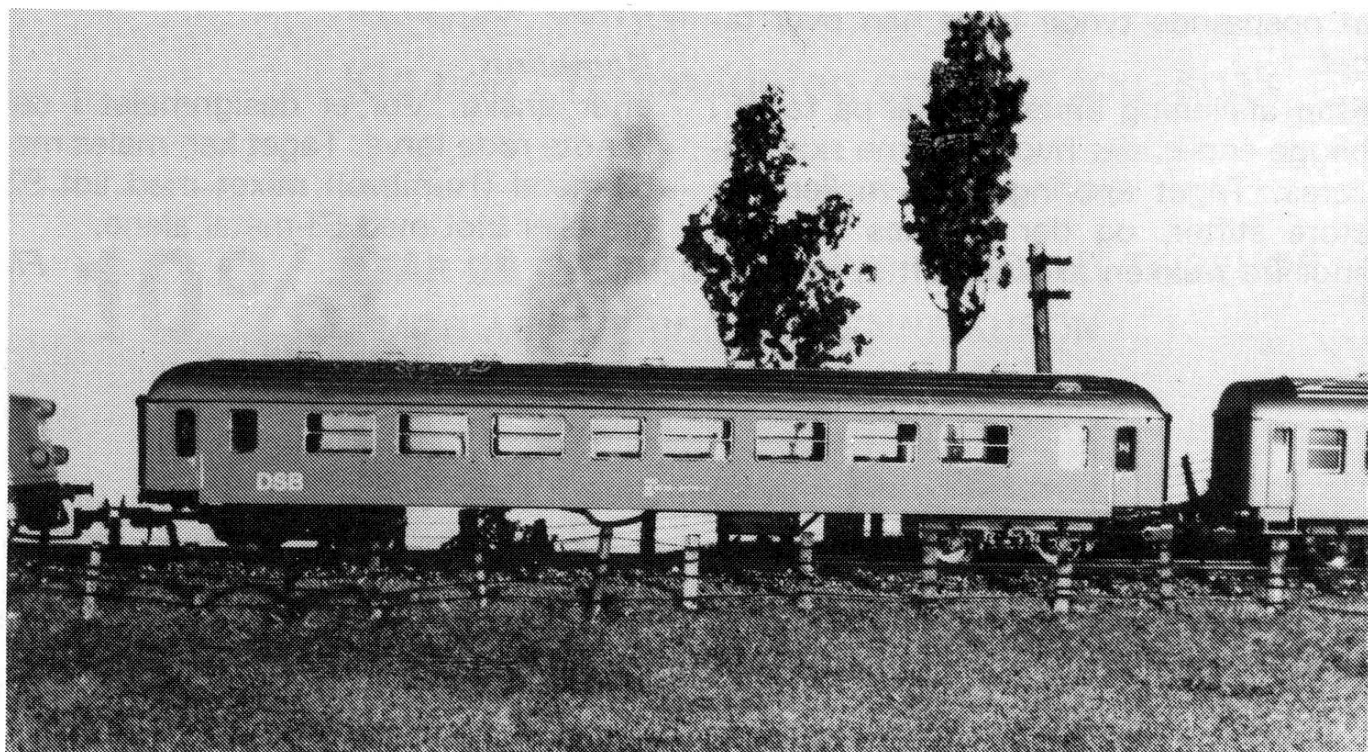
kassen. Nye gavldøre (d) limes på plads; disse kan udmærket anbringes uden på de eksisterende (e). Alle mål tages fra tegningen.

### Vinduesrammer

fremstilles af et tyndt stykke kobbertråd eller lignende på flg. måde (se fig. 2):

I et stykke træ slås 4 stifter i en firkant (vinduet's mål ÷ tykkelsen på den anvendte tråd) og to stifter, hvor midtersprossen skal sidde.

Tråden bøjes omkring yderste stifter og loddes sammen. Derpå loddes midtersprossen på plads. Ved stor omhygge-



MODEL AF DSB LITRA BL/Bf af FM fremstillet af LIMA B-vogn. Tagventiler fra Dan-Train, litrering fra WM transferark.



lighed kan dette give et ganske pænt resultat.

Efter fremstilling limes rammerne på plads i vinduesåbningerne.

### **Taget**

Dette er nok det største problem, fordi taget fra B-vognen ikke kan anvendes (til denne udgave), så enten må man selv i gang med at fremstille dette, eller også bruge et andet tag fra en LIMA »Sølvfisk« som allerede nævnt. Taget passer i længden, men enderne er af en hel anden udformning.

Taget slibes glat, således at bemaling og ventiler fjernes. Herefter slibes enderne helt ned, således at taget kommer til at ligne forbilledet. Derefter limes forstærkningsliste på tagmidten af en tynd strimmel plast.

Nu placeres sikkerne på følgende måde (se fig. 3):

På et brædt af passende størrelse anbringes stifter i hver ende, således at det er muligt at fæstne trådender i disse. I siderne placeres lidt større stifter, beregnet på at holde taget helt fast under påsætningen af sikkerne, der foregår ved at opspænde tynde tråde hen over taget.

Efter afslibning afsættes mål på taget i begge ender, der hvor sikkerne skal placeres. Taget anbringes nu mellem de store stifter, og der trækkes en tynd snor fra rækken af små stifter, over ta-

get til stifterne i den modsatte ende, og sådan fortsættes indtil det ønskede antal sikker er opnået. Snoren bør være en meget tynd, syntetisk sytråd.

Når alle trådene ligger over de mærker, der er afsat på taget, kan man påbegyn- de limningen. Det anbefales at anvende en tynd, flydende plastlim med pensel. Limen smøres over hele taget, og når dette er tørt, limes igen. Dette gøres 5-6 gange, så er man »sikker« på, at trådene bliver på plads.

Derefter skæres trådene af i den ønske- de længde på taget, og der »pletlimes« over de afskårne trådender. Når limen er gennemtør, kan taget males.

Tagventiler kan enten udskæres af en strimmel plast eller man kan lirke dem af et B-vognstag, helst med en hobbykniv med krumbt blad. Lettest og pæneste er det dog at anvende DAN-TRAINS me- get flotte kuck-kuck-ventiler.

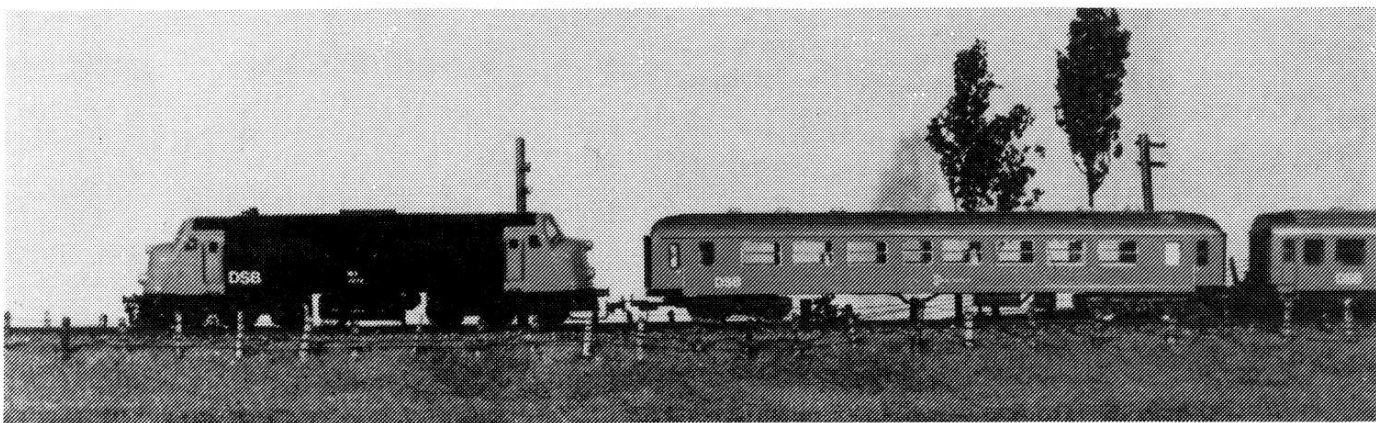
### **Undervognsdetaljer**

Batterikasser er små legoklodser, hvor »tappene« er skåret af. Stiverne til kasserne er af tynde strimler plast. Varme- damprøret er 2 mm ståltråd, som er buk- ket i facon og limet på undervognen.

### **Bemaling**

efter ønske. Vor er designmalet i den kendte røde farve. Taget kan males med 53-metal (Humbrol) mixet med lidt 92-grå eller blot med 53-metal alene.

FM



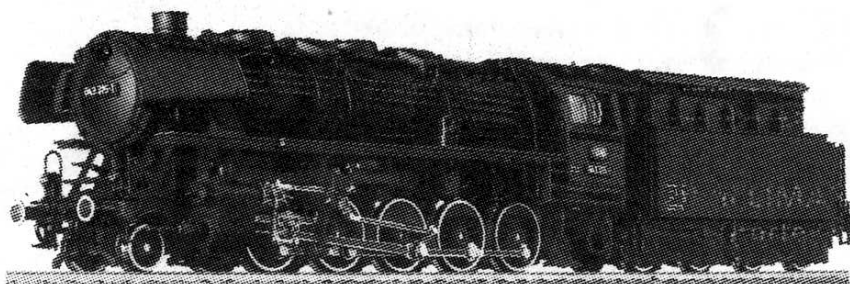
DSB litra MX 1015 med »Englænderen«, opr. Bf-B-BD-AB (reduceret oprangering af modelhensyn) på vej over de blanke skinner. Bygning af MX, BD og AB vil blive beskrevet i senere numre af LOKOMOTI- VET.

Foto: FM/TA.

*-forretningen*

*med*

*fut i...*



# TOGKÆLDEREN

LAMMESTRUPVEJ 4 · 4140 BORUP · 03 - 62 75 82

Midtsjællands største udvalg i modelbanetog og tilbehør i alle førende mærker

- KØB - SALG - BYTTE
- UDFØRER OGSÅ REPARATIONER
- HAR ALTID MANGE NYHEDER PÅ LAGER

Vi ligger centralt —

Kig ned i Togkælderens og få en tog - snak

---

**10%**

FÅR DE - VED KØB AF NYT TOG SAMT TILBEHØR  
MOD AFLEVERING AF DENNE KUPON !!!

NAVN: \_\_\_\_\_

ADRESSE: \_\_\_\_\_

EVT. TLF. \_\_\_\_\_

## TOGKÆLDEREN

LAMMESTRUPVEJ 4

4140 BORUP

TELEFON (03) 62 75 82

ÅBENT: MANDAG · TORSDAG 10.00 - 17.30 · FREDAG 10.00 - 20.00 · LØRDAG 9.00 - 14.00





## HOLME-OLSTRUP ST. - *en hyggelig landstation*

Det danske firma HELJAN-plastic har sendt en ny dansk model på markedet, nemlig en model af Holme-Olstrup Station på Sydbanen i scala 1:87.

Og det er et dejligt sæt, der passer både til moderne såvel som til ældre DSB-materiel.

Modellen er fremstillet efter tegninger, der i sin tid blev offentliggjort i UK-modelinformation, hvorfra de blev formidlet videre til HELJAN, der har fremstillet et flot sæt til glæde for alle mj'ere i Danmark.

Fotoet på emballageæskens er ikke retfærdig mod indholdet, så man skal altså ikke lade sig narre af det »tommek« foto. Sættet er virkelig en lækkerbissen.

Modellen er fremstillet af en ny type plast, der er mere mat end tidligere udsendte HELJAN-sæt. I alt 130 dele, næsten uden grater, lige til at samle efter eksplosionstegnningerne, der er gengivet i flere tempi.

Modellen er meget tro mod forbilledet, og de få fejl som forefindes i sættet har ingen praktisk betydning for det færdige resultat. Hovedfejlene er manglende vindskeder og tagrender (men det kan man sagtens selv fremstille) samt indgangsdøren i gavlen, der er blevet til en »ladeport«. Årsagen er nok af støbeteknisk art, der nok også må bære skylden for at alle døre er blevet brune, hvor per-rondørene burde være grønne.

Modellen kan samles og anvendes som den foreligger i sættet, idet delene er støbt på sædvanlig måde i flere farver, men man kan gøre mere ud af det, og få en rigtig supermodel ved at male de »farveforkerte« dele i overensstemmelse med forbilledet.

### En supermodel

Kan fremstilles på følgende måde: Inden samling males de gule mure med en blanding af Humbrol 24-gul og 94-sand. Ind imellem mixes med lidt 29-brun, og man opnår en flot gullig murstensfarve med mørke sten, der er typisk for mange DSB-bygninger.

Taget virker for kompakt i den sorte farve, og det afdæmpes med 92-grå blandet med lidt 64-grå.

Perronerne males med nr. 31-skifer plus lidt hvid, mens fundamentet males med 64-grå.

Forbilledets hvide vinduer har en grøn vinduesramme, og det har HELJAN taget højde for.

På murstensvæggene er der rundt om vinduesfyldningerne gjort plads til at male en grøn kant, hvilket gøres med 76-grøn. Samme farve anvendes til perrondørerne i hovedbygningen samt tagholderne til halvtaget. Øvrige døre skal være brune som i sættet.

Når man samler stationen, så husk at bruge så lidt lim som muligt, især når der pålimes glas bag vinduerne. Limklatter ser ikke godt ud på den færdige model.

Herefter udklippes gardiner, som placeres bag glassene ved hjælp af klar tape, netop for at undgå de forannævnte limklatter.

Modellen monteres færdig.

Med lidt rustfarve og hvidt laves løbestriber

af regn fra tagvinduer ned over taget. Fortynd malingen i terpentinel. lign.

Porten ind til gården males 70-rød, mens trapper males med cementfarve som fundamentet.

Til sidst udklippes tynde kartonstrimler, der smigskæres og limes på tagkanterne som vindskeder. Males også 76-grønne. Husk også vindskeder på tagkvisten (hvor vinduet skal være hvidt). De manglende tagreder kan købes som lødselssæt.

Nu mangler man blot at montere postkassen, der males 60-rød.

For at live lidt op, har vi pålimet skumflock på udhusets vejfacade (forestillende »Slyngplanter«), samt limet lidt kunststoffibergræs (kaldet grasfaser) langs fundamentet.

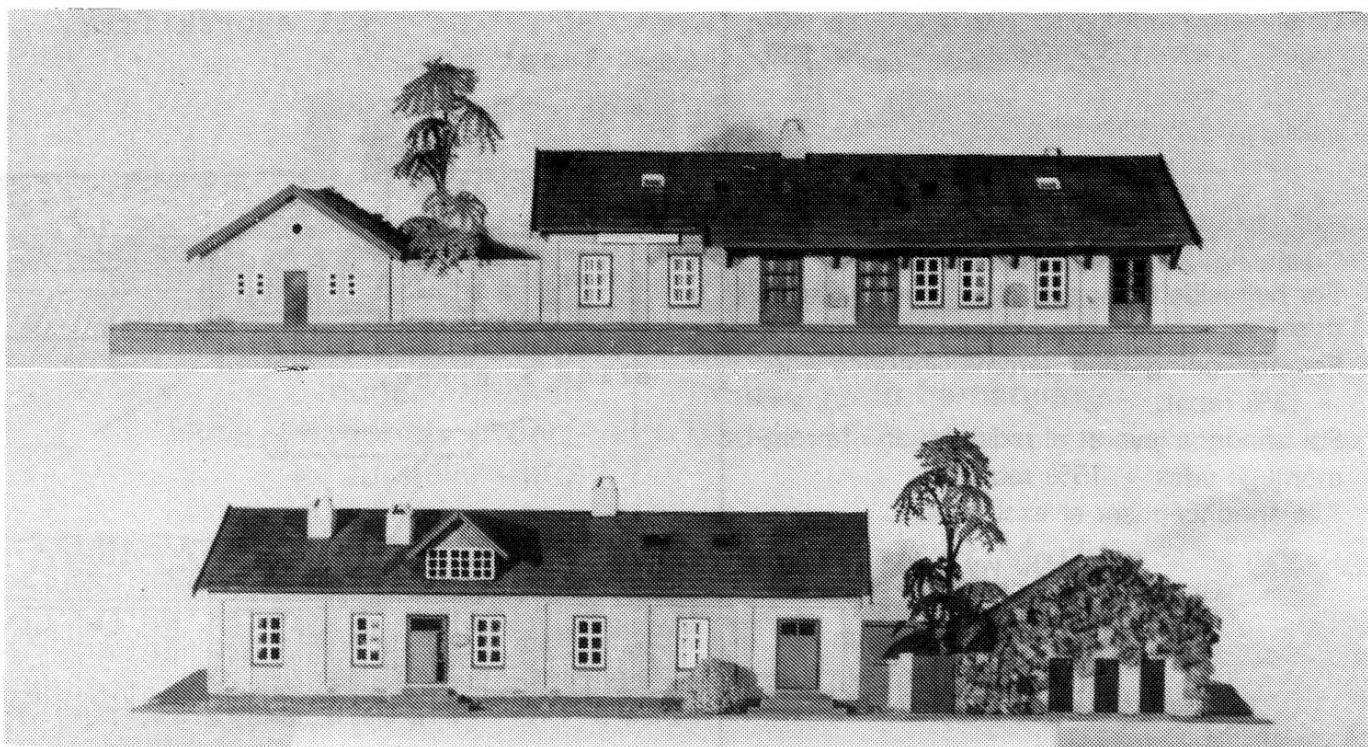
Stationsnavnet har vi afkalkeret med rød kuglepen fra det trykte skilt, der medfølger i sættet og pålimet det skiltepladen.

Hermed har man nu en supermodel, men man kunne godt have ønsket sig, at HELJAN havde fremstillet det lille romantiske signalhus, der også er så typisk for mange Sydbanestationer, men det er en anden sag. Gå ind og spørg efter modellen hos din forhandler i dagden anbefales.

Vejledende udsalgspris kr. 69,50.

TA

NB: Den færdige model virker stor, især hvis man sammenligner med andre HELJAN-modeller, men den er korrekt i størrelse, da Holme-Olstrup ER en stor landstation. Når det rullende materiel ses ved siden af den, er indtrykket helt korrekt.





# Selvbygning af Sporskifte-drev

Af Gerner T. Kock

**2. DEL**

**Færdigmontering**

Den frem- og tilbagegående bevægelse i kernen skal omsættes til en drejende bevægelse op gennem føringsrøret. Den skal i mange tilfælde ved sporskiftet igen omsættes til en frem- og tilbagebevægelse. Hvor lang denne bevægelse skal være ved sporskiftet afhænger af sporskiftets fabrikat. På dette kan ikke gives nogen entydig løsning, men ved forsøg, kan man hurtigt finde frem til de rigtige mål. Eksempel: Af den tynde trukkede tråd udmå-

ler man ca. 20-25 mm, laver et øje i den frie ende, og ombøjer de 20-25 mm indtil stykket udviser en vinkel på ca. 90 gr. i forhold til resten af tråden (fig. 2). Den frie trådende stikkes gennem det tynde rør. Nu laves en forbindelse mellem det øje som er på kernen og det øje, der sidder på tråden som går gennem føringsrøret.

Først forbindes dette nye trådestykke med øjet på kernen med et nyt øje. Kernen sættes på plads, idet man sikrer sig at kernen ligger midt i drevet.

Armen på den tråd, der går gennem føringsrøret, holdes i en vinkel på 90 gr. til drevet, og der fremstilles et aflangt øje på den tråd, som har fat i kernen. De to trådstykker er nu koblet sammen. Føringsrør med tråd og drev kan

**ANNONCER OG ABONNEMENT:**

Abonnement (4 numre) kan bestilles ved at indsætte **kr. 32,-** på giro-konto nr. 3 38 55 07 med kassererens adresse.

Angående forhandler-løssalg: Direkte henvendelse til kassereren.

**ANNONCER:**

Bagside (sort-rød) 125 x 190 mm ... **kr. 420,-**  
 Side 2: ½-side 125 x 90 mm ..... **kr. 250,-**

Øvrige sider:

Helside: 125 x 190 mm ..... **kr. 320,-**  
 Halvside: 60 x 190 mm ..... **kr. 220,-**  
 Halvside: 125 x 90 mm ..... **kr. 220,-**  
 Kvartside: 60 x 90 mm ..... **kr. 150,-**  
 Privatsalg: Oml., max 20 ord ..... **kr. 35,-**  
 For højreside tillægges 20% til ovenstående priser.

For årstegning med samme annonce ydes ÷ 15% rabat.

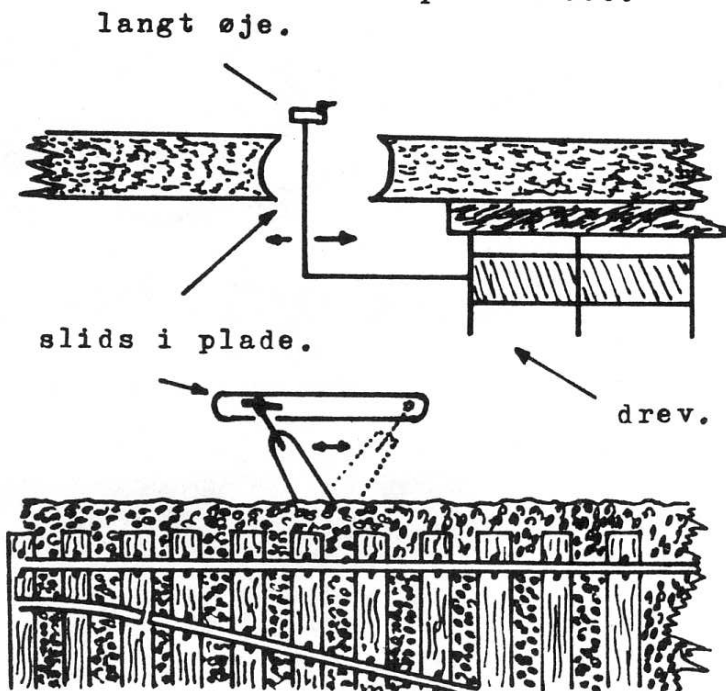
For annonce leveret til redaktionen i færdigmontage ydes ÷ 15% rabat.

Alle annoncepriser er excl. moms.

*Med venlig hilsen*  
 kassereren  
 Torben Bejerholm  
 Daddelvej 9  
 4700 Næstved

**Fig. 4.**

Tilslutning af drev til sporskiftet.



nu monteres på (eller rettere under) anlægget. Drevet skrues eller limes fast.

Af den trådende, der stikker op over »landskabet« skal laves en arm som bøjes ned, således at den går vandret eller parallelt med anlæggenes overflade.

Det vil »sikkert« passe nogenlunde, såfremt denne arm også får en længde på ca. 20-25 mm. Den skal for øvrigt også have et øje for enden, idet dette øje forbindes med den nuværende sporskiftmekanisme eller dele deraf.

#### Gear til nyere sporskifter

Visse sporskifter har kun en lille tap som stikker ud af svellemåtten. Til disse - ofte fabrikanter af nyere dato - findes en anden måde at lave gearet på:

Hertil skal bruges en tykkere tråd, nemlig en trukket tråd på ca. 1,0 mm. Ud for sporskiftetrappen på sporskiftet laves en slids i pladen. Slidsen skal have en længde som svarer til skiftetappens vandring + et par mm. Bredden bør være 2-4 mm. Slidsen er nem at lave med et bor, der anvendes som fræser.

På skiftetappen på sporskiftet loddes eller limes et øje magen til det, som allerede er fremstillet i teksten. På kernen loddes nu et stykke af 1 mm tråd. Kernen skubbes helt ind

i drevet, og der laves en 90 gr. ombøjning af tråden, som herefter stikkes op gennem pladen, videre gennem slidsen, hvorpå tråden afklippes ud for øjet på skiftetappen. Nu påloddet et aflangt øje tråden, der stikker op gennem pladen (se fig. 4).

Ved nogle ROCO- og PECO-sporskifter kan geartilslutningen laves midt i sporet. Herved bliver gearet næsten usynligt. Men prøv selv at lave nogle forsøg. God fornøjelse.

#### Slutning

Hvis der skulle opstå problemer ved bygningen af disse sporskiftedrev, står jeg gerne til disposition med råd og vink.

Du er velkommen til at ringe eller skrive. Du er også velkommen til at komme og se dem i drift... men ring først.

**Gerner T. Koch**  
Digehuset 7, st. tv.  
2670 Greve Strand  
(02) 90 17 91

*Redaktionel tilføjelse: Vi har af Gerner Koch fået lovning på artikler om hjemmebygning af sporskifteteknik, afkoblingsdrev, signalteknik m.v., så der er noget at glæde sig til.*

# model

## JERNBANE

Alt til opbygning af  
modeljernbaner:  
Huse - stationer - broer -  
tunneler - etc.

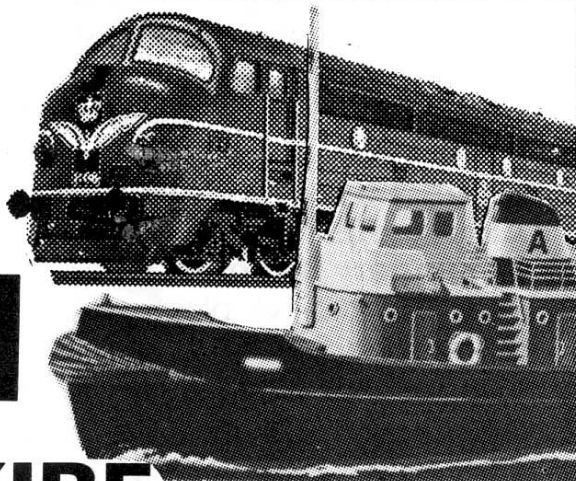
## SKIBE

Modeltræbyggesæt - Billing  
Boats - radio fjernstyring  
løse dele - fittings

*Speciale: Køb - Salg - Bytte af brugt Märklin*

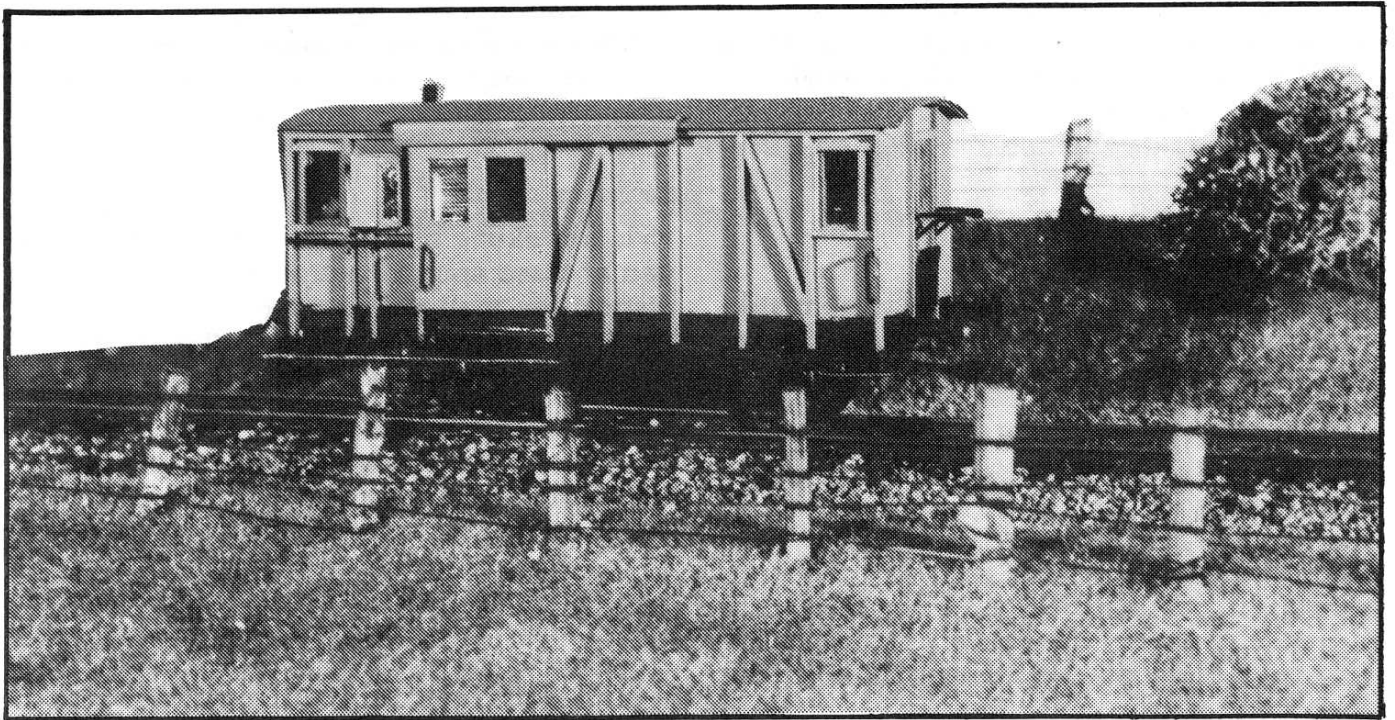
## ACKERMANN'S HOBBY

Borgergade 93, 1300 K • Tlf. (01) 14 08 42





# AHJ E 73 (77) i 1:87



At bygge AHJ E 77 (= 73) er ikke en begyndersag. Det kræver lidt erfaring, idet vognen skal opbygges helt fra bunden. Til bygningen er medgået følgende materialer:

**Vognkasse:** 2 mm riflet plasticard, 2 mm tyk.

**Bund:** 1,5 mm tyk, glat plasticard.

**Akselgafler:** Maygib (metal).

**Koblinger:** Bemo nr. 5011.

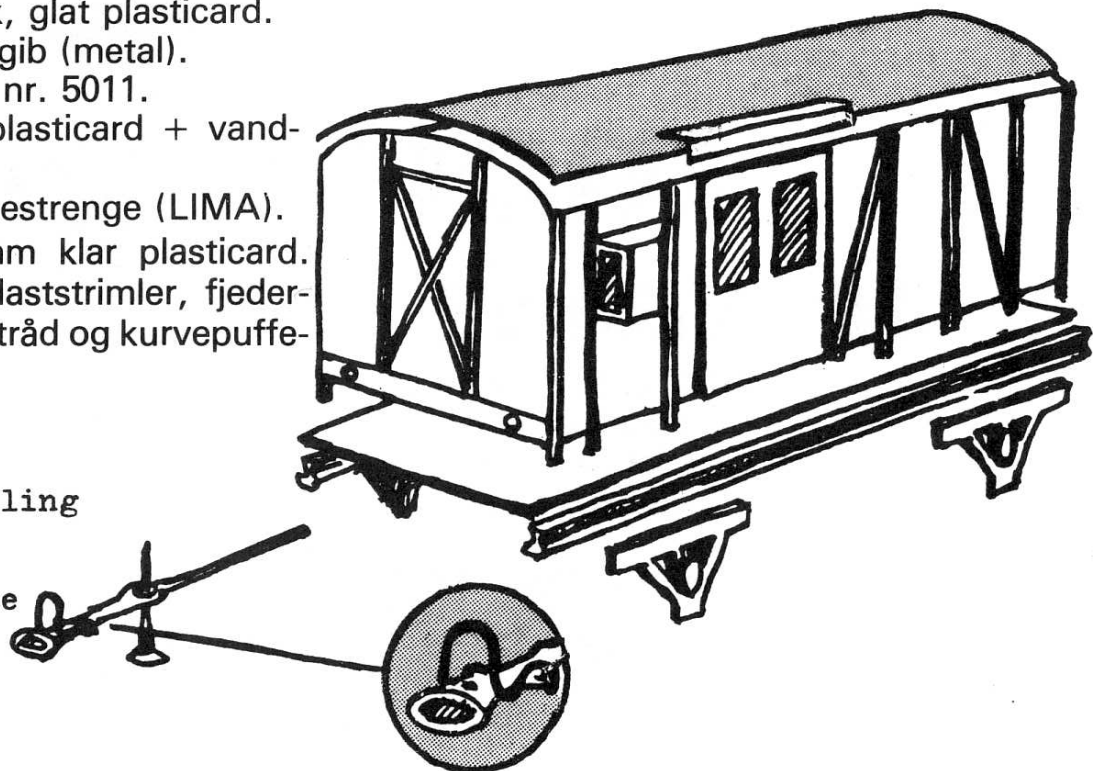
**Tag:** 0,3 mm tyk plasticard + vand-slibningspapir.

**Vanger:** HO skinnestreng (LIMA).

**Kukkasse:** 0,5 mm klar plasticard. Endvidere tynde plaststrimler, fjederbronz, tynd metaltråd og kurvepuffere.

Af eksplosionstegningen fremgår det, hvordan vognen er bygget. Vi har startet med at udskære vognbunden, hvorpå der er araldittet vanger. Bag på disse er igen limet akselgafler. Brug et skydelære

Skitse, der viser princippet for samling af vognkasse til AHJ E 73 (77). Om selve samlingen, se i teksten.



til måling af bredden, således at hjulene kommer til at sidde i den korrekte bredde mellem akselgaflerne, ellers risikerer man, at de henholdsvis spænder eller falder ud af lejet.

Vognkasse og døre udskæres. Derefter påsættes lodrette lister (det er et tålmodighedsarbejde).

Kukkassen udskæres af tynd, klar plasticard og sammenlimes. Males først efter påsætning.

Dørlisten er bukket fjederbronze, limet fast på tagkant og dør. Tynd karton kan også anvendes.

Også trinene er fremstillet af fjederbronze, der er araldittet fast til små metal-tråde, f.eks. blomstertråd, der er let at bukke i facon.

Trin kan også fremstilles af tynde strimler plasticard.

På vognbunden limes en metalplade el. lign. som vægt.

Koblingssystemet er min stolthed, idet de er fremstillet således, at vognen kan sammenkobles både til skinnebus - såvel som til almindelige koblinger. Jeg har anvendt Bemo-koblinger katalog nr. 5011, hvorpå der er pålimet en tynd, bukket tråd (se tegningen i cirklen) på siden af »koblingstappen«. Således kan vognen anvendes som mellemvogn akkurat som i virkeligheden. Pas på ikke at tillime »koblingshullet« til skinnebussen. Selve koblingssystemet er klodset op med plasticardstykker, og fastgjort med et almindeligt blåt søm (limet). Husk at lime koblingens lange »stritarm« fast under vognbunden, så koblingen kan fjedre.

Til sidst bores huller i pufferplankerne, og kurvepufferne limes på plads. Og vognen kan nu males i AHJ's rødlige farver. Jeg har anvendt 73-rød + lidt 34-hvid, idet jeg synes at farvegengivelsen i nr. 1 med 60-rød er lidt for kraftig.

»Claus«

*Forretningen PÅ SPORET har meddelt os, at man vil fremstille et lille oplag af AHJ E 77. Man har allerede lavet en prøvestøbning, men hvornår den kommer i handelen vides på nuværende ikke.*

Red.

Hørt i toget:

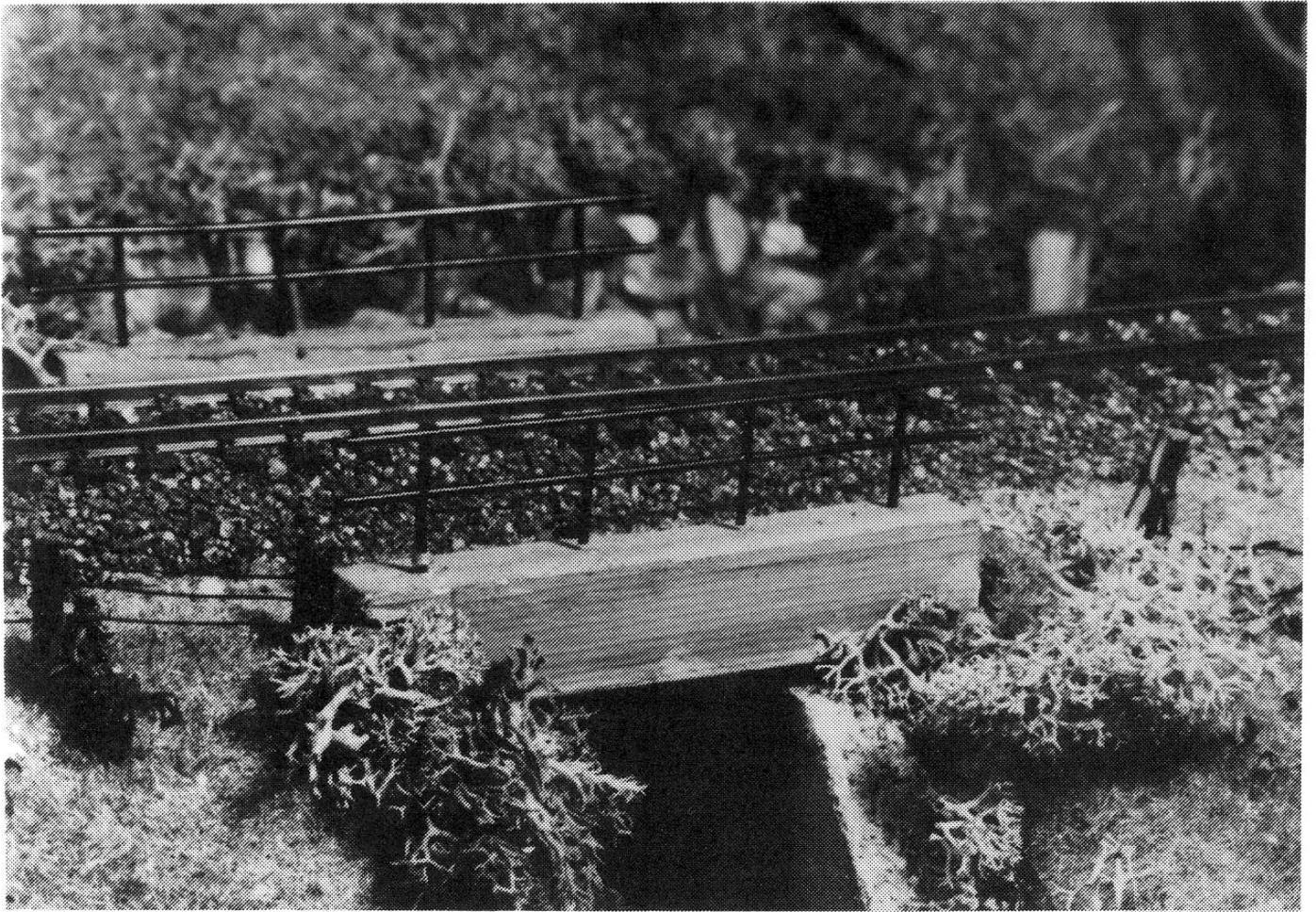
**"DE KAN BARE DET DER MED PENGE"**

*Vi finder en løsning  
-her og nu*



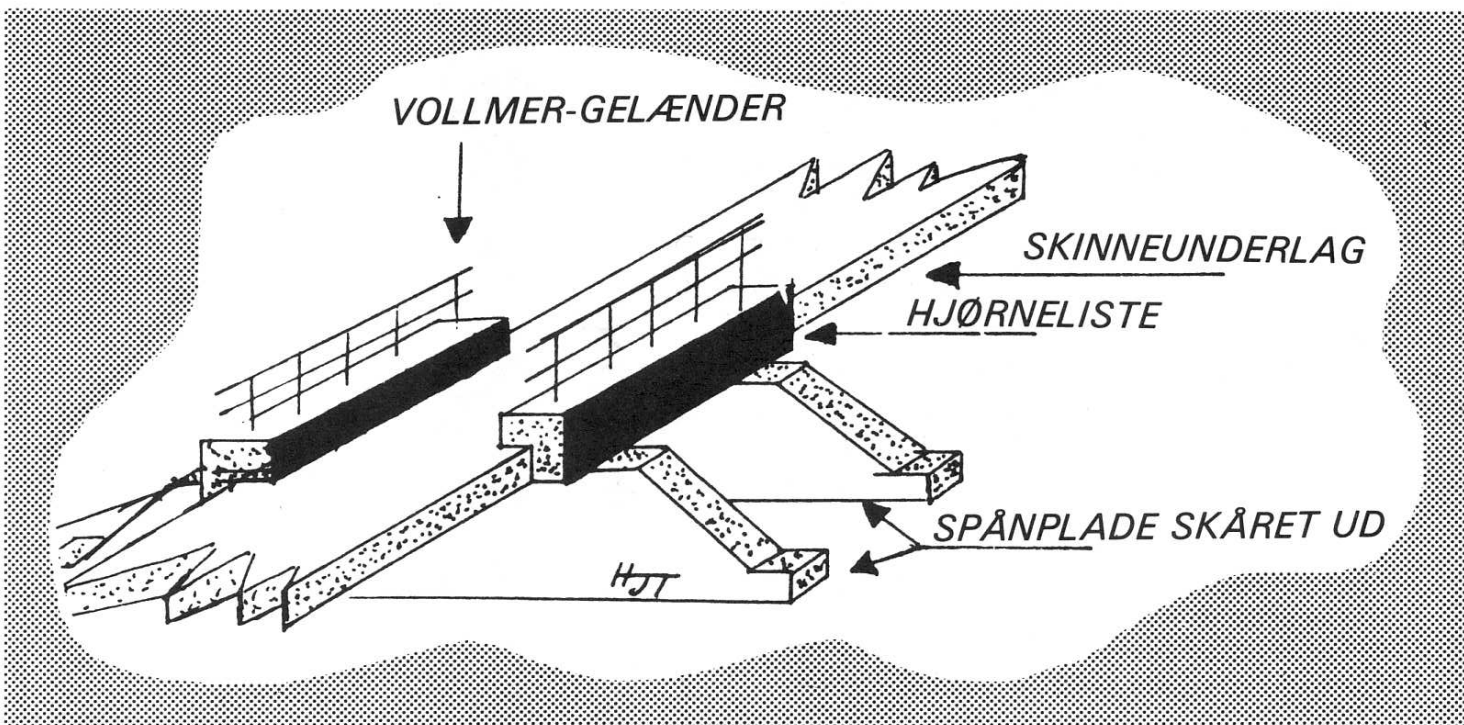


# IDEER TIL ANLÆGGET



## SÅ ENKELT...

Så lidt skal der til for at lave en lille betonbro til at føre en bæk under jernbanen. Brodelene smøres over med polyfilla og efter tørring, males det mørkegråt med lyse striber plus en masse »pletter«, så det ser vejrbitd ud. HJT



# VI HAR HØRT OG SET...

## WM i Allerød

fortæller at salget af Kommunekemitankevogne går over al forventning. Derfor har man valgt at gå videre i fremstillingen af danske vogne, baseret på Liliputs modeller.

Planerne for efteråret lyder på DSB litra AU og CA. Det er nittede ældre, danske vogntyper, og de fremstilles over Liliput katalognumre 843 og 844.

Vognene er ikke helt i overensstemmelse med forbillederne. Det gælder især bogierne, ligesom der i den tyske model er et vindue for meget (for den ene models vedkommende - litra CA). Hos litra AU er antallet af vinduer korrekt, hvorimod vinduesafstanden er en smule forkeert. Det ved WM godt, men som der siges: Nogle kan klare sig med noget der ligner, andre vil have det helt perfekt...

For den kritiske er det muligt at selvbygge nye 3 m nittede bogier, så vognen bliver i nær overensstemmelse med forbilledet. (Når tiden er inde, vil vi bringe en sådan byggebeskrivelse).

Vi hilser det gode initiativ velkommen...

## DAN-TRAIN

der er importør af UGJ (tidligere PERL) er kommet med en kombineret pak- og passagerbivogn til de svenske skinnebusser, der bl.a. kører på Vestbanen.

Modellen leveres i Vestbanens farver med nr. UBF 6y til en pris af 475,-. A propos Hampli's MO, så fremstiller DAN-TRAIN vinduesgitter til disse vogne til en pris af kr. 35,- pr. sæt, således at man kan give sin MO-vogn det sidste piff!

## PÅ SPORET

har fart på. Nyeste meddelelse går ud på, at man sender en PT(R)-vogn (PIKO-udgave) på markedet inden længe. Sættet vil indeholde strips til skræstivere samt tilhørende litreringsark.

Men den største nyhed er uden tvivl, at man iværksætter en udgivelse af 2,1 m træbogier, noget som er ønsket af enhver fan af ældre DSB-vogne. Og det er virkelig »sukkertøj«, man her sætter i produktion, idet bogierne er meget flot detaljerede med strækbånd og det hele, støbt i metal, lette at samle. Prisen - ca. 130 kr. - kan synes høj, men det er virkelig pengene værd. Set ved selvsyn hos PÅ SPORET.

Når dette blad kommer i handelen, skulle også en bogie-tankvogn fra Superfoss være i handelen. Det drejer sig om nr. 077-8-081-2, fremstillet af Electrotren tankvogn.

Sættet vil medfølge nummertavler og tilhørende transfers (af vådtypen) med Superfoss logo, numre og hjemsted.

Apropos litrering, så har PÅ SPORET sendt transfers på markedet af DSB litra Hbis. De er af gnidetypen, og omfatter numre til 2 Hbis-vogne, nemlig til en ældre udgave og til en vogn i moderne DSB-design. Litreringsarket passer glimrende til den nyligt udkomne LIMA DB Hbis-vogn, som også kan købes hos PÅ SPORET.

## Nyboder Hobby

I den kendte modelbaneforretning kan nu købes drivhjul til samtlige litra af danske damplokomotiver. I forbindelse med dette, vil der blive iværksat en produktion af tilsvarende chassisrammer med Sagami-motor, klar til at montere på modellen (f.eks. til Nyboders egen S-maskine-overdel). Pris kendes på nuværende ikke.

Samtidig er der nyt for skinnebus- og sporvognselskere, idet der kan købes en fin motorbogie af fabrikat Tenshodo (5-polet) til indmontering i disse køretøjer. Pris kr. 269,-.

Tenshodo-motorerne besidder en meget fin trækraft, og kan fås med akselafstanden 3 m, 2,5 m og 2,1 m udstyrede både med plade- og egerhjul.

Det bevirker, at de er egnede til en masse små modeller. Det gælder således privatbanernes ranger-traktorer, f.eks. LJ M 11, OHJ 34 og 35 (ex. DSB), DSB »hospitalskøkken« (Köf) o.m.a. »Claus« er gået i gang med LJ M 11 og vil aflægge »byggereport« her i bladet, når pladsen tillader det.

## »ATSF«-klubben

Vi har fået henvendelse fra Jan Nielsen angående modeljernbane-klubben »ATSF«, hvor man kører amerikansk.

Man efterlyser 3-4 nye medlemmer, som er interesserede i at bygge og køre med US-lokomotiver og vogne.

Klubben har et anlæg på ca. 300 m<sup>2</sup>, bygget i HO, og man har mødeaften på tirsdage.

Så har man interesse for amerikansk modeljernbane, kan man altså kontakte Jan Nielsen på telefon (02) 28 06 81 og høre nærmere.

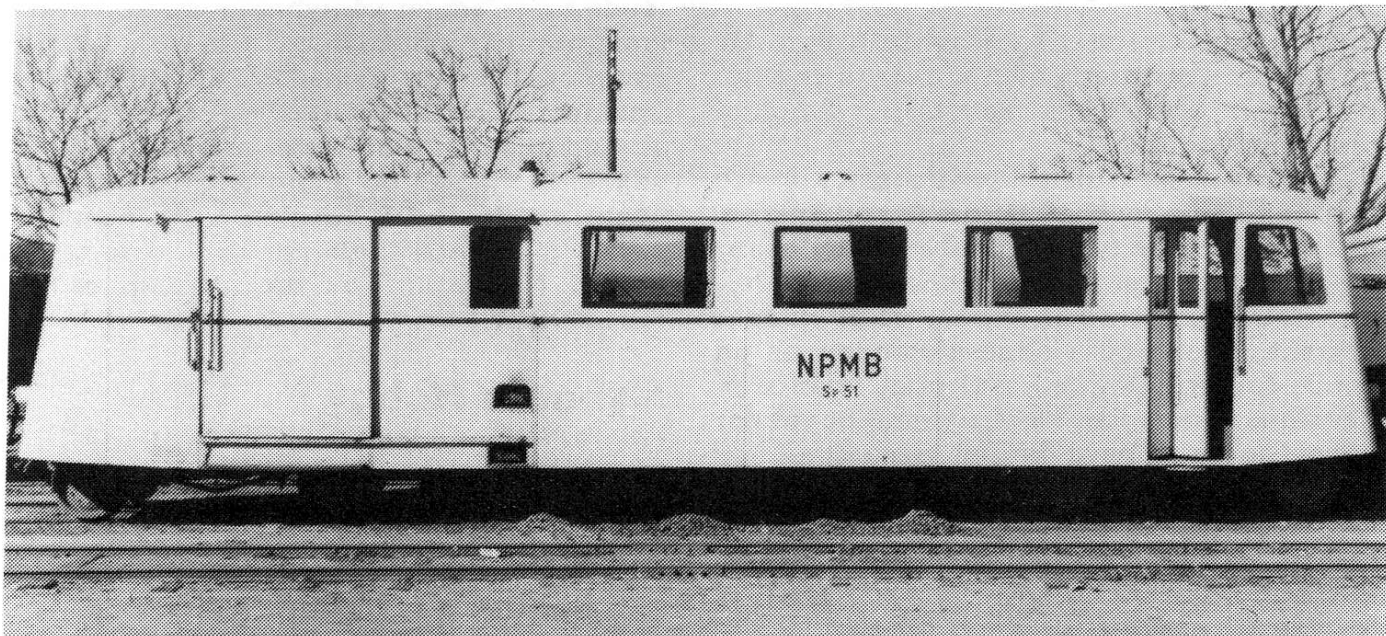


# NPMB Sp 51

---

## SKINNEBUS-BIVOGN

---



NPMB Sp 51 i Præstø 1961.

Foto: JB-P

### RETSALG

W.BAY

**DANMARKS  
DAMPLOKOMOTIVER**

ved forud-  
betaling

kr. .... **300,-**

Portofrit tilsendt eller  
pr. postopkrævning kr. 320,-

*SPAR 108,- KR.*

### JULSRUD

ROSENVÆNGET 2  
9530 STØVRING

08323071

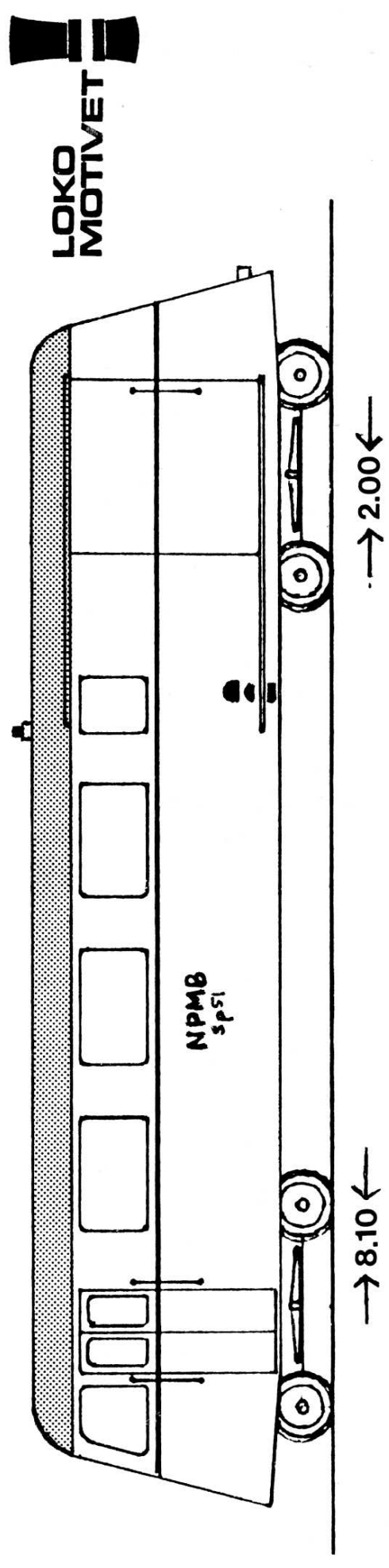
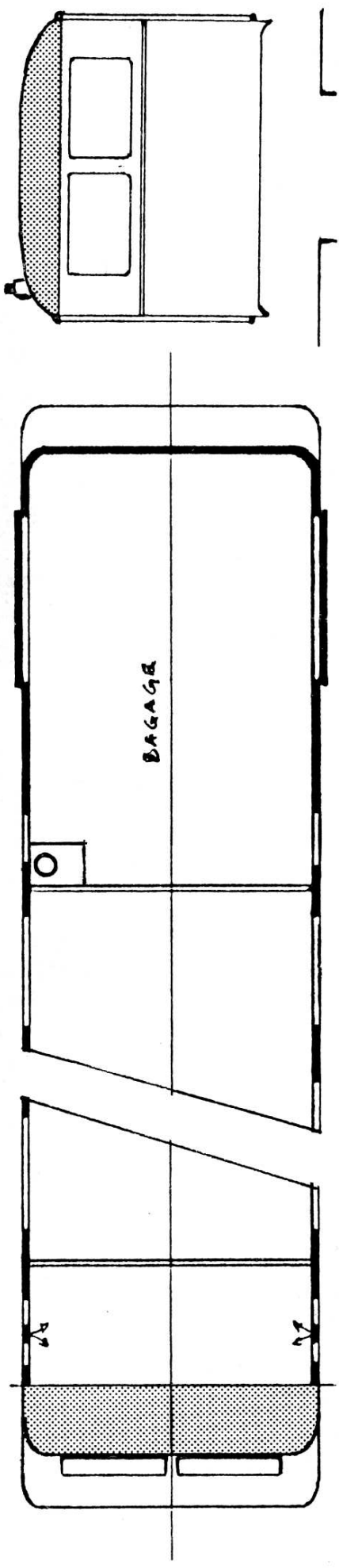
... når man siger a, må man også sige b, hvilket gør, at vi denne gang bringer en tegning af den svenske skinnebusbivogn, der i 1945 kom til NPMB og fik litra Sp 51.

Vi har bygget modellen efter principperne som nævnt i UK-modelinformation nr. 13, d.v.s. selvbyggede bogier af plasticard og Liliput-hjul (lille diameter), sider af 1 mm plast og tag efter lagkage-metoden. Håndbøjler er som sædvanlig bukket metaltråd.

NPMB Sm 1 (tegning i LOKOMOTIVET nr. 2) og Sp 51 befarede strækningen Næstved-Præstø-Mern fra 1945 indtil 1961, hvor banen lukkede. Køretøjerne blev herefter overtaget af NFJ (Nordfynske Jernbaner) som NFJ Sm 1 henholdsvis Sp 5. Udrangeret i 1963 og 1966.

Hos NFJ fandtes i øvrigt et tilsvarende sæt, nemlig NFJ Sm 11 og NFJ Sp 6, der begge udrangeredes i 1966, så der er muligheder for at køre både sjæ'landsk og fyensk...

*Red.*



**DJM**

**1:87**

Type: Skinnebusbivogn

REGI: Næstved-Præstø-Mern-banen

LITRA Sp NR. 51

Bygget: H. Carlsson, 1938

Tegnet: Torben Bejerholm, 1979

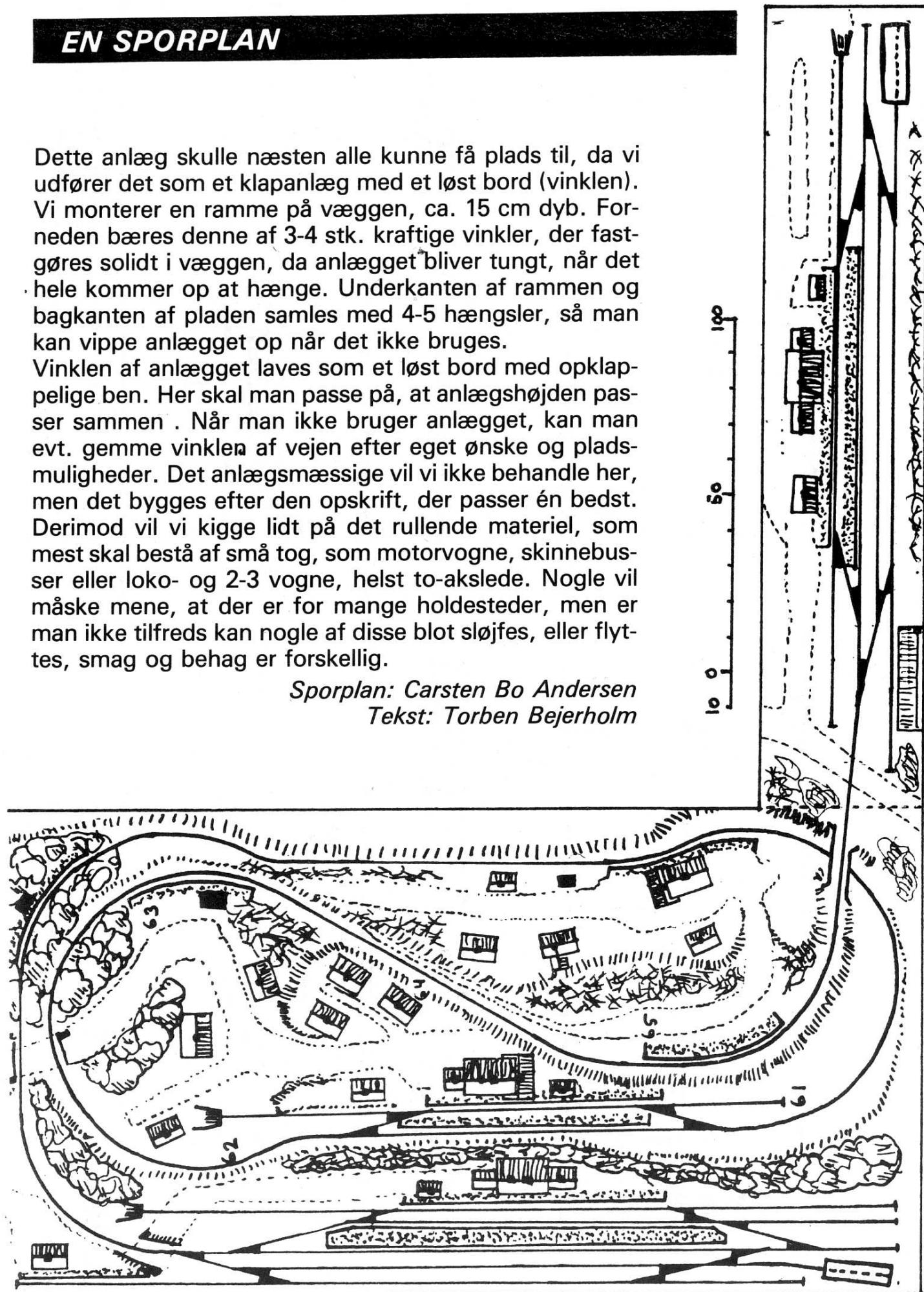


## EN SPORPLAN

Dette anlæg skulle næsten alle kunne få plads til, da vi udfører det som et klapanlæg med et løst bord (vinklen). Vi monterer en ramme på væggen, ca. 15 cm dyb. For nede bæres denne af 3-4 stk. kraftige vinkler, der fastgøres solidt i væggen, da anlægget bliver tungt, når det hele kommer op at hænge. Underkanten af rammen og bagkanten af pladen samles med 4-5 hængsler, så man kan vippe anlægget op når det ikke bruges.

Vinklen af anlægget laves som et løst bord med opklapelige ben. Her skal man passe på, at anlægshøjden passer sammen. Når man ikke bruger anlægget, kan man evt. gemme vinklen af vejen efter eget ønske og pladsmuligheder. Det anlægsmæssige vil vi ikke behandle her, men det bygges efter den opskrift, der passer én bedst. Derimod vil vi kigge lidt på det rullende materiel, som mest skal bestå af små tog, som motorvogne, skinnebusser eller loko- og 2-3 vogne, helst to-akslede. Nogle vil måske mene, at der er for mange holdsteder, men er man ikke tilfreds kan nogle af disse blot sløjfes, eller flyttes, smag og behag er forskellig.

*Sporplan: Carsten Bo Andersen  
Tekst: Torben Bejerholm*



# NYT I KUPEEN

Med dette nummer er første årgang slut, og det er naturligt at se lidt tilbage samt at informere om 2. årgang.

Bladet har fået en modtagelse, der har været over al forventning. Dette kan vi takke læserne, forhandlerne og annoncørerne for. Men også en tak til de »gamle« jernbanefolk, der har stillet viden (og fotos) til rådighed, når vor ikke slog til.

Vi efterlyste meninger, og dem har vi fået mange af, både ris og ros, så det har været let at rette de ting, man var utilfreds med.

Billedkvaliteten var ikke for god i nummer et, men det har vi fået rettet lidt hen ad vejen. Også vor tegningskvalitet er med rette blevet kritiseret skarpt p.g.a. de tykke streger, men vi har investeret i nyt tegneværktøj, så efterhånden skulle disse også bedre sig. Men de fleste ønskede at bladet blev endnu større.

Dette var også noget, vi selv ville, men vi så helst 1. årgang færdig, således at vi kunne danne os et indtryk.

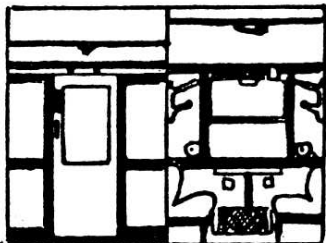
Da bladet fremstilles på fritidsbasis, er det desværre umuligt at udkomme flere gange årligt, uden at det går ud over den standard, vi kræver af bladet, men at sætte sideantallet op, er den mulighed vi selv har tænkt os.

Derfor vil målsætningen for næste årgang blive et gennemsnit på 52 sider pr. udgivelse. Herved opnår vi at udkomme 5 gange årligt på 4 blade med meget mere modelbanestof til en forbedret bladkvalitet, idet vi også vil forbedre papirkvaliteten.

Selvfølgelig vil prisen stige i forhold dertil, men ikke mere end at det løber rundt på fornuftig måde, da bladet jo ikke skal give overskud.

Indholdet i næste årgang vil blive over samme læst, men der er desværre ikke plads til at »hælde godteposen« ud her.

Foråret er kommet og sommeren står for døren, så da vi først ses til august, ønsker vi alle en god ferie og hermed god fornøjelse med nummer 4.



**LOKO  
MOTIVET**



»LOKOMOTIVET« udgives af en kreds af modelbane-entusiaster, sammensluttet i foreningen af samme navn. Alt arbejde foregår på frivillig og ulønnet basis som fritidsarbejde. Evt. overskud skal iflg. vedtægterne gå til fremme af modelbane-interessen.

**Formand:** Steffen Dresler, (SD)  
Vættehøjen 42,  
4700 Næstved.  
Tlf. (03) 73 36 96

**Næstformand:** Torben Andersen, (TA)  
Odensevej 124, 2. tv  
4700 Næstved

**Kasserer:** Torben Bejerholm, (TB)  
Daddelvej 9,  
4700 Næstved  
Tlf. (03) 73 25 38

**Redaktion:** Steffen Dresler (ansvh.)  
Torben Andersen

**Annoncer og abonnement:**  
Torben Bejerholm

**Medarbejdere:** Claus Jensen (»Claus«)  
Flemming Meisner (FM)  
Henrik Struve (HS)  
Sven Kindt (SK)  
Hans Nygaard Jensen (HNJ)  
Hans Jørgen Thomsen (HJT)

**Redaktionens og foreningens  
officielle adresse:**

Torben Bejerholm,  
Daddelvej 9, 4700 Næstved

**Sats og montage:** P.H. Fotosats,  
Nykøbing F.

**Tryk:** I. T. Reklame og Tryk, Næstved

De i artiklerne fremførte metoder og synspunkter er forfatternes, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen. Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere og forkorte i modtagne artikler og indlæg.

**Oplag:** 800 eksemplarer.

Bladet udkommer 15/8, 15/11, 1/3 og 1/5.





# offset bogtryk 73 20 72

**FAKTURA-SÆT  
KVERTER  
BREVPAPIR  
ETIKETTER  
KLUBBLADE  
BIL-STREAMERS  
STEMPLER**

 reklame & tryk  
Vordingborgvej 74 ● Næstved