ISSN 0108-9307

LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER

MO 1818 + CQM 3511 i Randers, juni 1964. Et hyggeligt lille tog, der passer glimrende til modelbanen. Bemærk, at MO 1818 kun har »fuglegitter« for midtervinduet. Inde i bladet anmeldelse af Hampli-MO.
Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre

5
15. august
1984
2. årgang

INDHOLD: DSB litra MX diesellokomotiv • VNJ C 19-20 motorbivogne • DSB litra Hkks stykgodsvogn • DSB litra BD komb. person-/rejsegodsvogn • Sporplan • MO-1800 fra Hampli • Haderslev Maskindepot o.m.a.

KR. 15,-
incl. moms

EN AF LILIPUTS MANGE PERLER TIL DIN MODELBANE

382 10

Gul motortrolje, kan let forandres til DSB-type, motoriseret, to-skinnedrift/jævnstrøm ..... kr. **375,-**

SE LILIPUT HO MODELTOG HOS DIN FORHANDLER

mw IMPORT

Vore hylder bugner af MODEL-TOG og tilbehør

Smiths

LEGETØJ & HOBBY

- Kom, kig eller ring...

- Vi sender over alt

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

DSB Hkks

Hvidmalet lukket stykgodsvogn

Også denne gang bringer vi som side-4-tegning en hvid DSB-vogn, som sædvanlig fremstillet af industrimateriel, således at også begyndere kan være med. Udgangspunktet er denne gang LIMA's Gs-vogn (katalog-nr. 303567), der både er billig og let at konvertere.

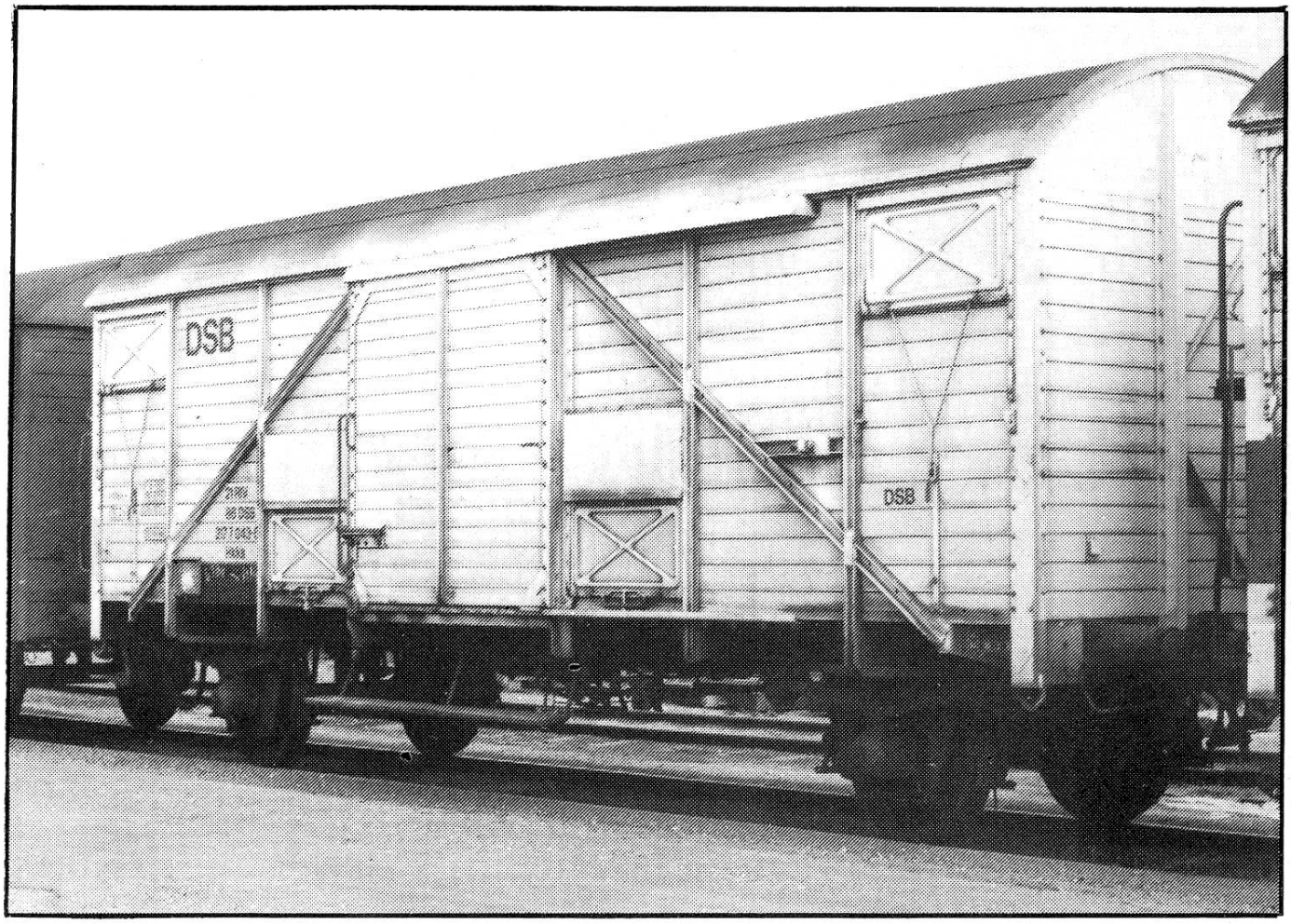
Desværre er akselafstanden ikke korrekt, idet Hkks'eren har en akselafstand på 6,5 m, hvor Gs'eren har 5,7 m. Omregnet til skala HO bliver forskellen på ca. 9 mm, hvilket er temmelig meget. Kan man imidlertid leve med dette, er vognkassen let at ændre.

Først aftager man taget, som lemmene er støbt sammen med. Herefter bortslibes tværstiverne på vognsiderne med mejsel/kniv/sandpapir, og nye brædderiller ridses op.

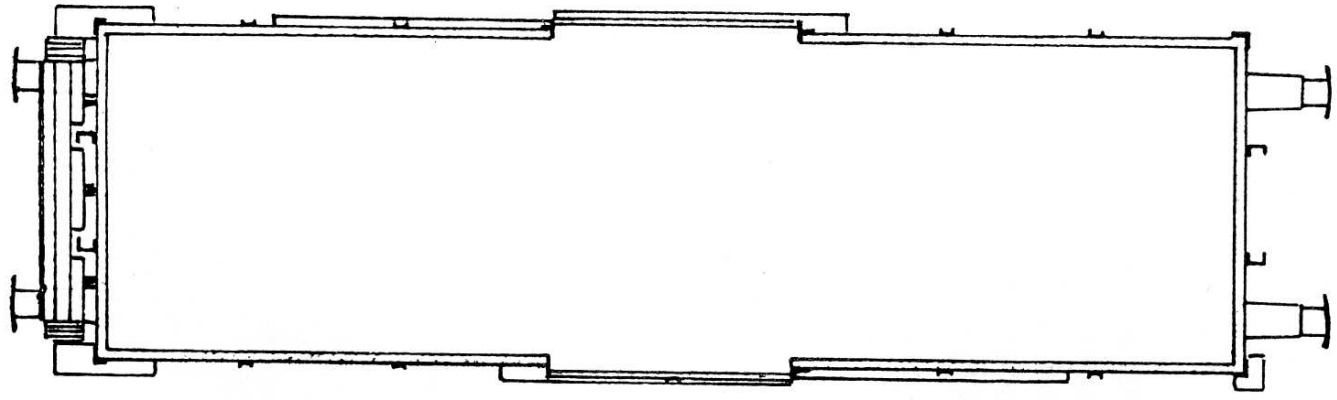
Herefter saves forsigtigt sektionerne nærmest dørene igennem til en afstand af ca. en »bræddetykkelse« fra vognbunden. Sav tæt på stiverne, men pas på ikke at save ind i selve disse, idet et »hak« tydeligt ses på den færdige model.

Når de fire sektioner er »savet fra«, løsnes de fra vognkassen ved hjælp af en lille mejsel ved et stød i nederste brædderille.

Nu vendes de fire udsavede sektioner 180°, således at ventilationshullerne A stødes mod vognbunden, mens den tidligere »bund« kommer til at sidde foroven (se tegningerne side 6).

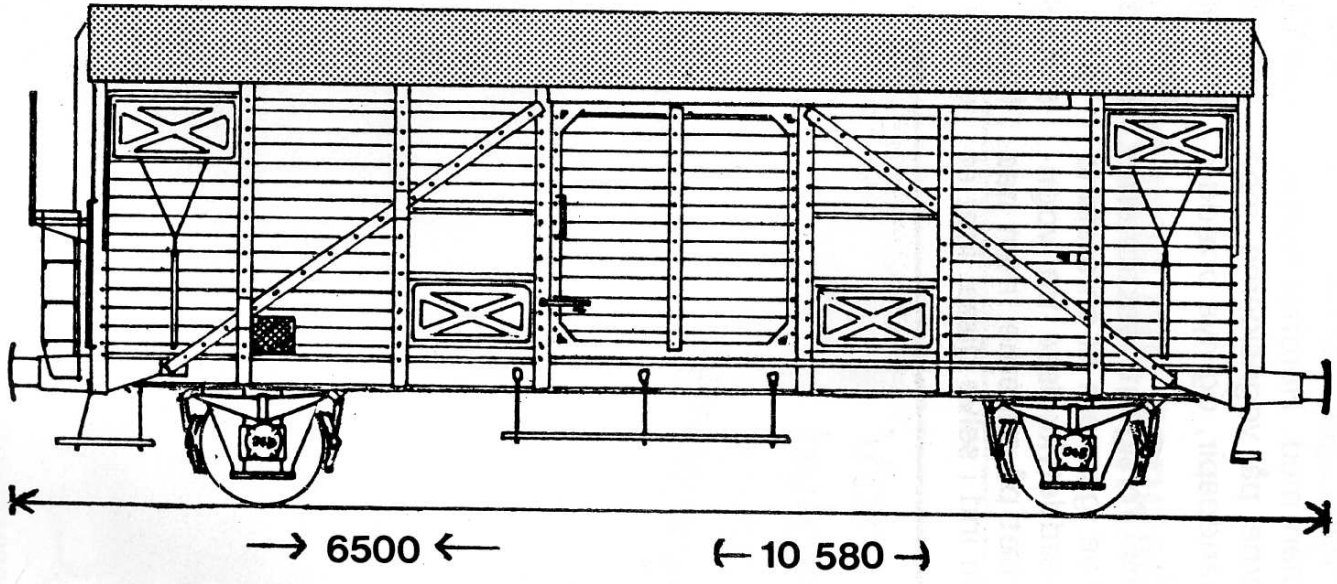


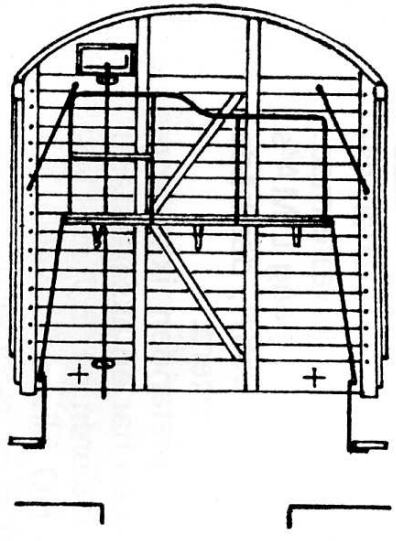
DSB Hkks 21 86 217 7 043-5 på Næstved station, februar 1982. *Foto: Jan Lundstrøm, Næstved*



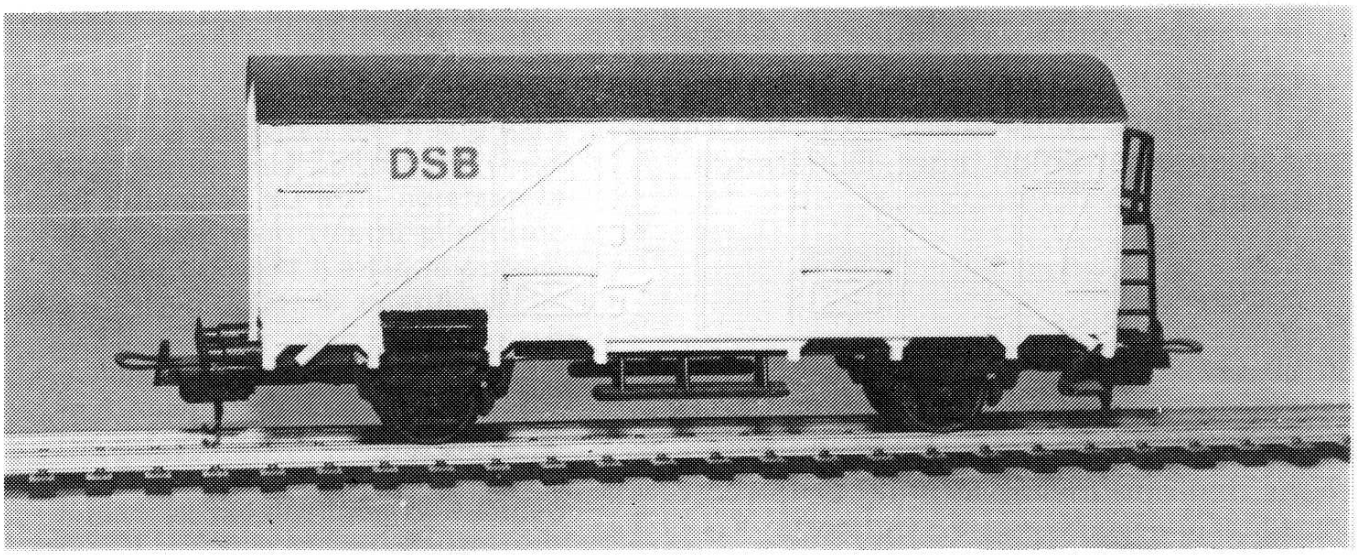
LOKO MOTIVET

DSB
Hkks (exHs)
217 7 001-194





DJM **1:87**	Type: Lukket hvidmalet godsvogn	REGI: DSB
LITRA NR.	Bygget: Scandia 1958-59	Tegnet: Torben Bejerholm, 1984



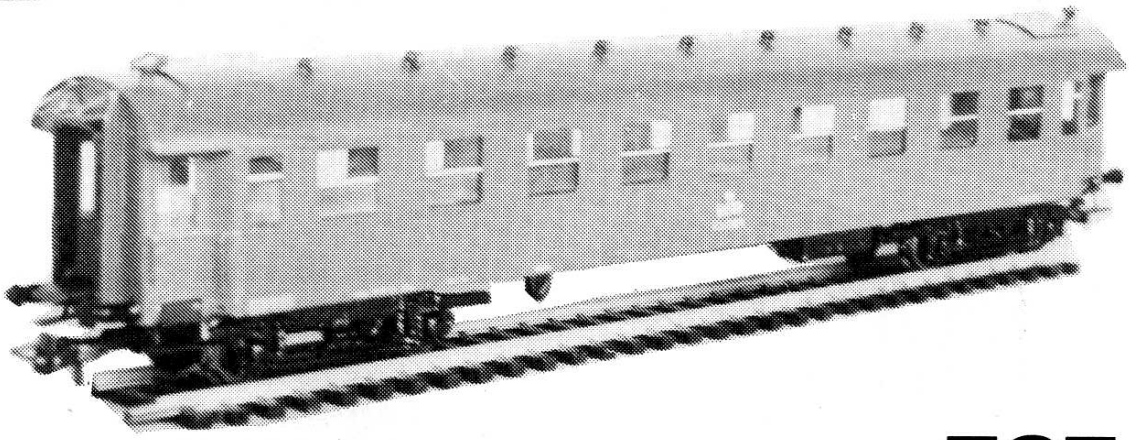
DSB litra I = Hs = Hkks bygget af TB af LIMA Gs-vogn. Endnu ikke påsat litrering, men bomærket taler sit tydelige sprog. *Foto: TA*

Lim med plastlim og udspartel evt. revner, og der påsættes nye stivere af plast eller karton (brug helst et U-profil), idet stiverne strækkes over tre fag (se vogntegningen).

Bemærk, at stiverne ikke går helt ud til gavlene, men slutter lige over rangertrinene.

Nu skæres ventilationslemmene fra taget og limes på plads forneden i hullerne. Derpå forstærkes alle vognsider indvendigt med pap. Det holder vognsiderne og de afskårne ventilationslemme på plads. Lige over ventilationslem A pålimes ligeledes et stykke pap (C), der illuderer lem. Målet tages fra vogntegningen.

På gavlene anbringes også stivere af



DSB litra CB nr. 1104

Håndbygget i ætset messing med det typiske glatte tag, som personvognene havde før krigen. Udstyret med firkantede puffere, dansk harmonika og letløbende 3m-bogier.

Kan også leveres i Lollandsbanens farver og litrering mod et mindre tillæg. Bestilles direkte hos Dan-Train.

Pris kr. .. 585,-

Fås direkte hos Dan-Train eller bestilles gennem Dan-Trains forhandlere.

HOVEDGADEN 83 · 8220 BRABRAND
DAN - TRAIN
DANMARK

Giro 2 17 58 78 • Tlf. (06) 26 05 60

karton eller plast, hvorpå man påsætter bremseplatforme, selvloddet eller købt hos modelbane-forhandlerne. Til sidst limes smergellærred på taget, illuderende tjærepap.

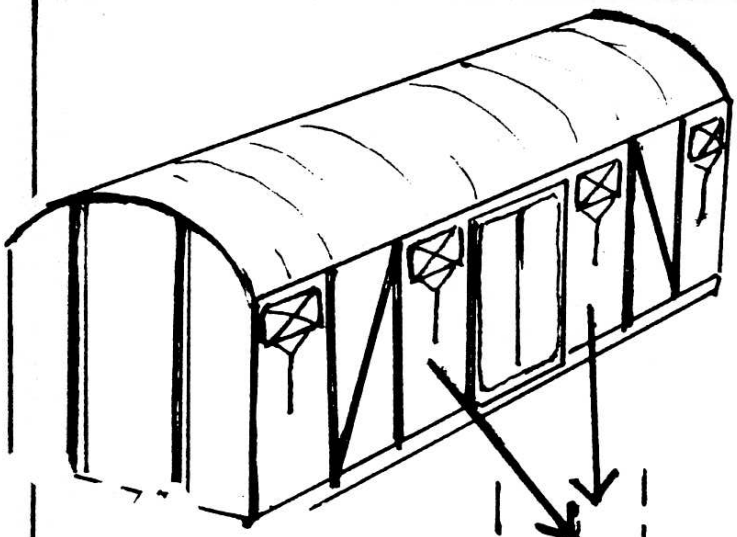
Bemaling

Vognen skal være hvid, og litrering foretages efter ønske. Vil man have den ældre litrering skal vognen hedde Hs, mens den oprindelige litrering er I.
Hertil vil vi godt bemærke følgende: Kører man periodekørsel fra før 1977, skal man huske at placere bremsemærker på hjørnerne samt sorte gavlfelter til underretningstavler.
Efter 1977 blev vognen påsat DSB-bomærke, enten i rødt eller sort, endskønt det sorte er mest almindeligt.
Røde DSB-transfers fås bl.a. fra WM-transferark nr. 3 eller 12, hvor der kun er et DSB-mærke pr. ark. Sorte DSB-mærker kan findes på diverse gnideark (letraset, Mecanorma m.v.), hvor bogstavtypen er Helvetica, ca. 4 mm høje.

■*TA/TB*

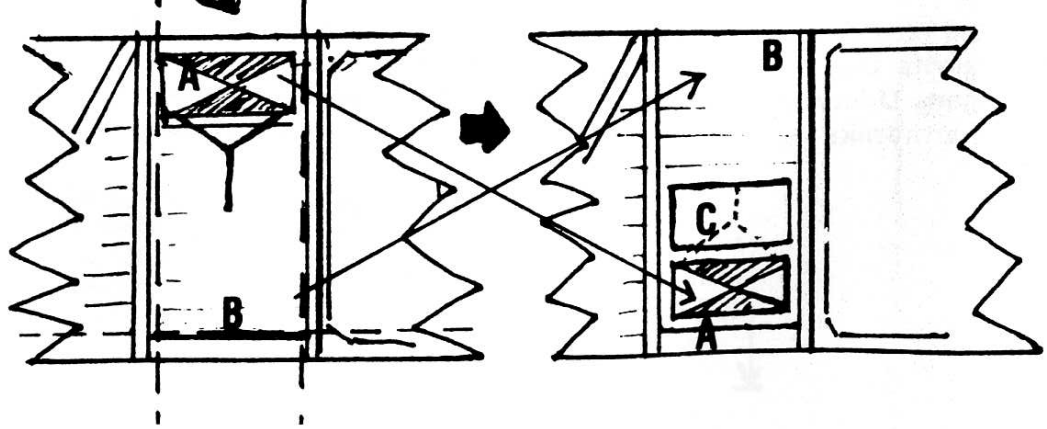
Lidt om litra Hkks

Vogntypen blev bygget af Scandia i årene 1958-59, og blev en pendant til søsteren, litra Gs. Vognene fik oprindelig litra I, men blev i 1966 omlitreret til Hs. I 1980 blev vogntypen omlitreret til Hkks, hvilket de også hedder i dag.
Vognene er hvidmalede, og anvendes almindeligvis til transport af frugt og grønt, men har i øvrigt mange andre transportopgaver. Bemærk at vognene har en meget større akselafstand end litra Gs, ligesom de har tjærepaptag, hvor litra Gs har ståltag. Vognene er IKKE kølevogne, således som mange tror p.g.a. at de er hvidmalede.



Fra Gs til Hkks (Hs)

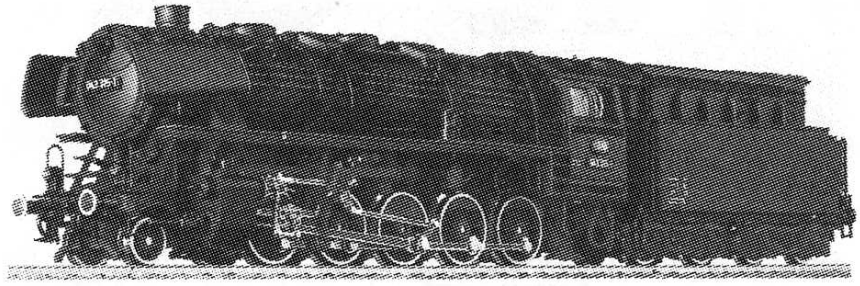
Når taget (og dermed lemmene) er fjernet, udskæres felterne nærmest døren, jvf. skitsen, og vendes 180 grader, således af A-lemmene kommer til at sidde nederst. Se i øvrigt i teksten.



- 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 Togkælderen og få en tog - snak

10% **FÅR DE** - VED KØB AF NYT TOG SAMT TILBEHØR MOD AFLEVERING AF DENNE KUPON ! ! !

NAVN: _____

ADRESSE: _____

EVT. TLF. _____

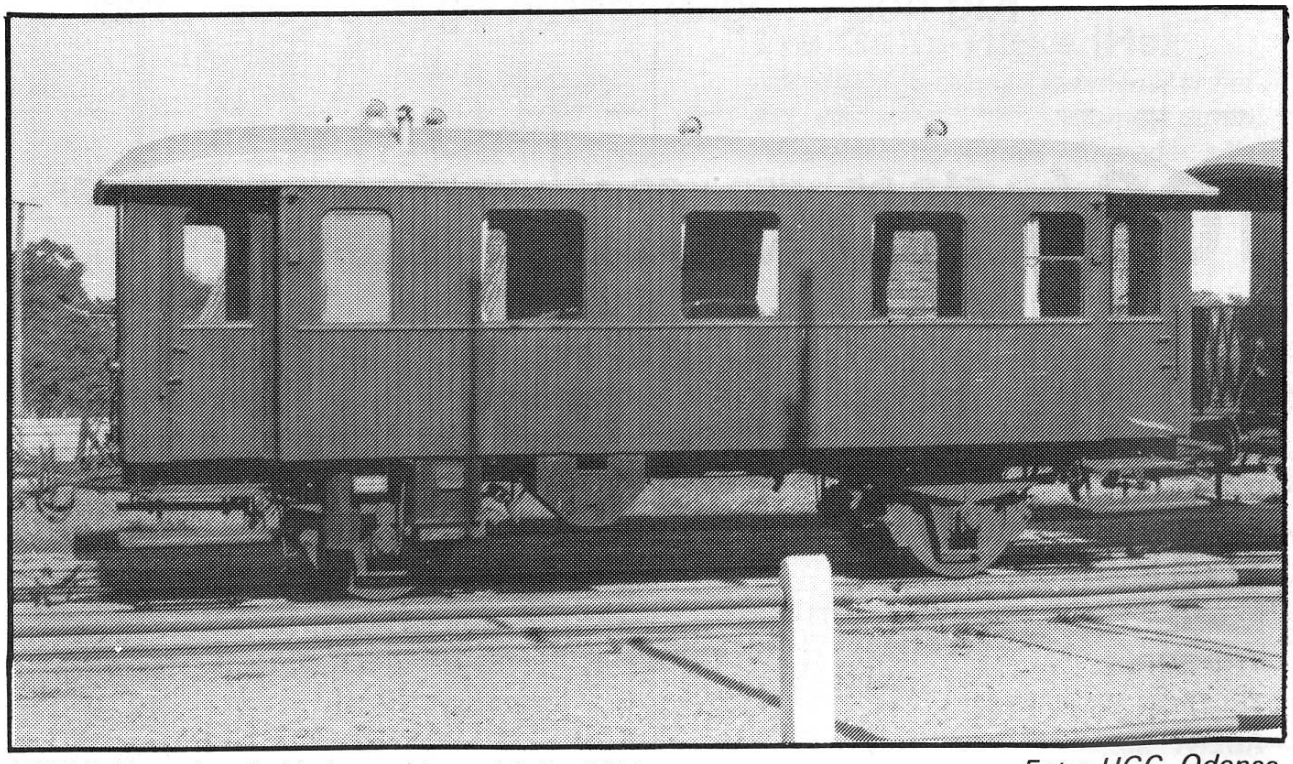
TOGKÆLDEREN
LAMMESTRUPVEJ 4
4140 BORUP
TELEFON (03) 62 75 82
ÅBENT: MANDAG - TORSDAG 10.00 - 17.30 · FREDAG 10.00 - 20.00 · LØRDAG 9.00 - 14.00

VNJ C19-20
MOTOR-BIVOGNE

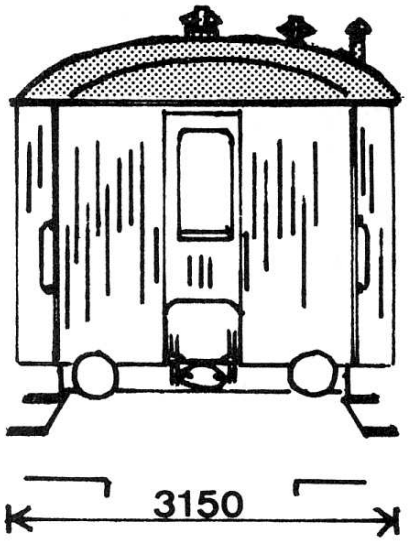
I vor serie om privatbanepersonvogne vil vi denne gang prøve at bygge triangelmotorbivogne fra Varde-Nørre Nebel Jernbane (i dag »Vestbanen«). Vognene blev bygget i 1932, og er pudsige, fordi de ligner 2 triangelmotorender, som er sat sammen.
Denne gang er vi også heldige (dovenskaben længe leve), idet LIMA's personvogne katalog-nr. 309 154 igen kan anvendes som undervogn. Akselgaflerne er dog lidt for brede.

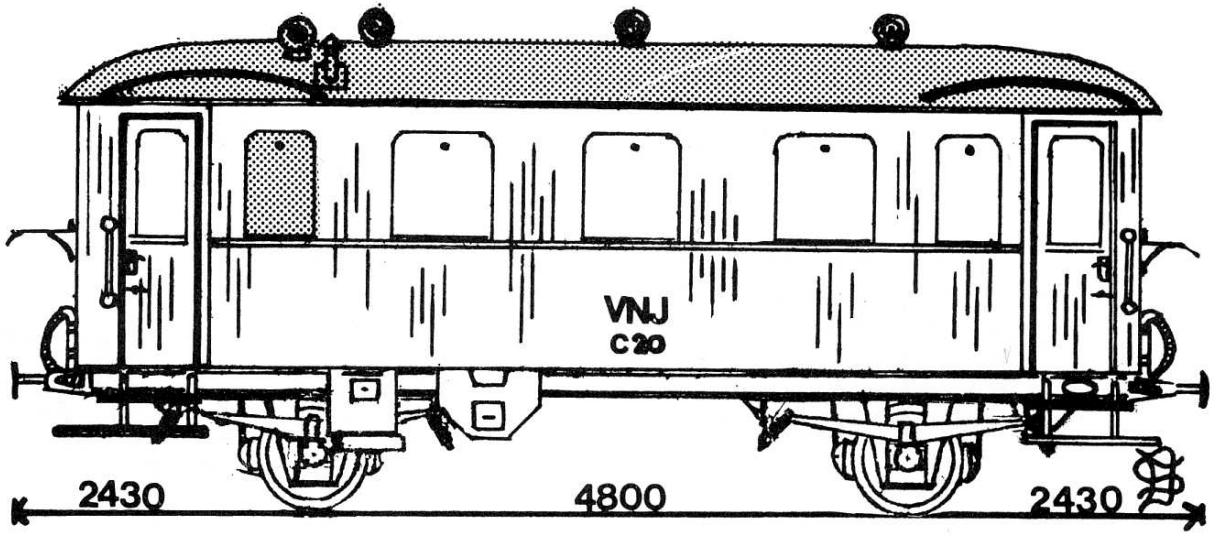
Undervognen
Først skæres 2 mm af i hver side af denne. Læg underdelen med bunden opad, og skær af i hver side. Dernæst vendes den om, og alle forhøjninger på oversiden skæres/slibes væk, så den er plan. Nu skærer man undervognen over, og fjerner et midterstykke, således at den kommer til at måle 97 mm over pufferplankerne. Skær således, at batterikassen forsvinder. Når de to halvdele atter samles, lægges vognen igen med bunden i vejret og araldittes sammen med en lille stump plastplade mellem vangerne.
Og nu, kære modelbygger... har vi - hokus pokus - en undervogn, hvor trin, akselgafler og akselafstand passer, med undtagelse af, at akselgaflerne - som allerede nævnt - er en anelse for brede. Men det burde man nok kunne leve med...

Vognkasse og tag
Ud over tegningen af VNJ C 19-20 har vi denne gang tegnet »skabeloner« til vognkassen, således at man blot ved ko-



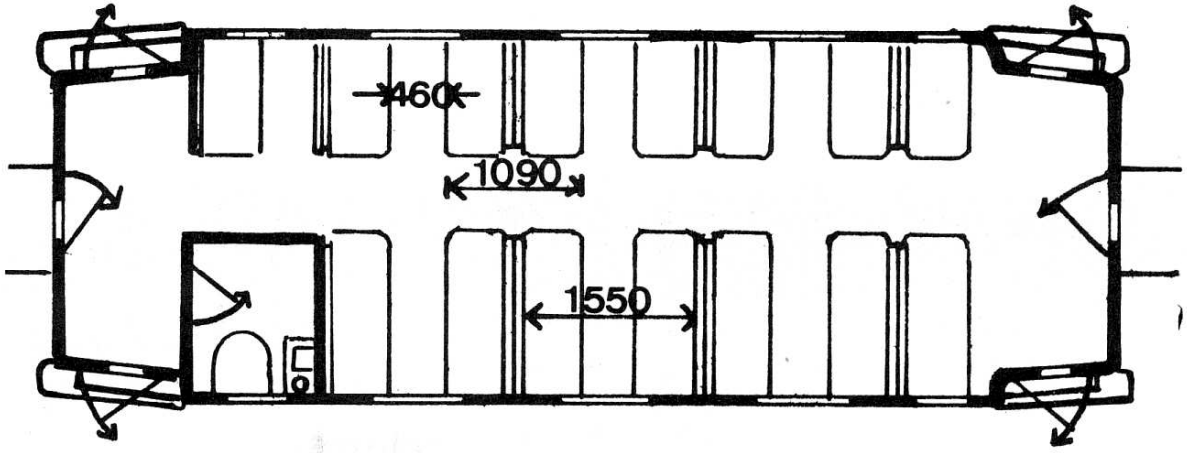
VNJ C 19 set fra »kakkelovn-siden«. Mølby 1964. *Foto: HGC, Odense*





VNJ C19-20

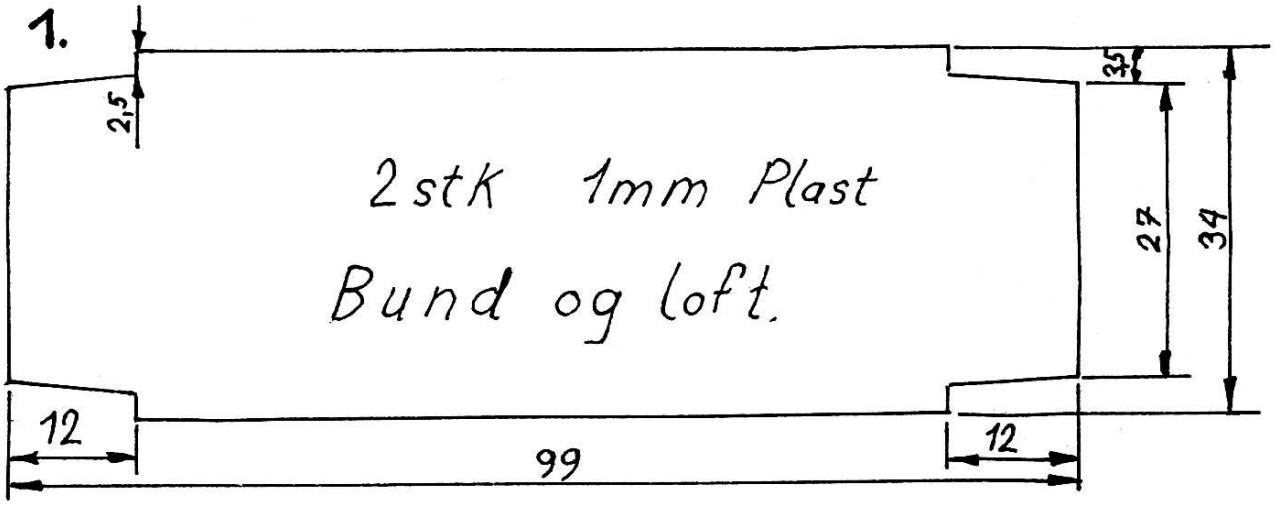
LOKO MOTIVET



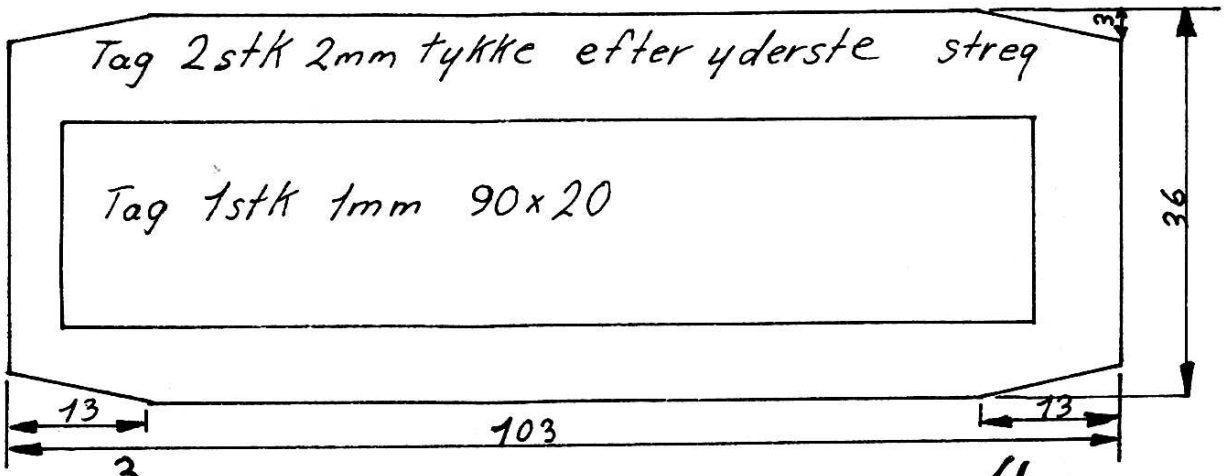
DJM	**1:87**	Type: Motorbivogne	REGI: Varde-Nørre-Nebel-Jernbane
LITRA: C	NR. 19-20	Bygget: Triangel 1932	Tegnet: Steffen Dresler, 1983

SKABELONTEGNINGER TIL VNJ C19-20

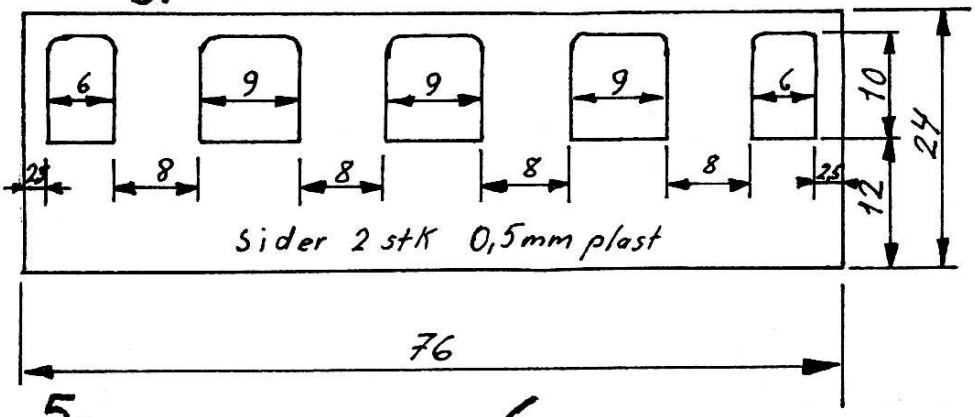
1.



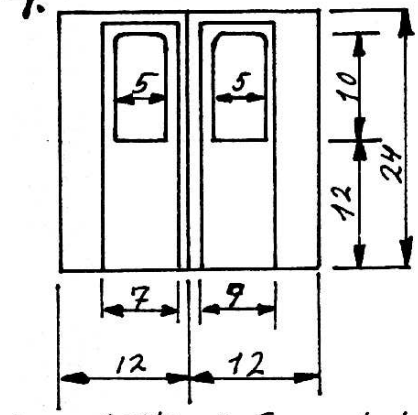
2.



3.

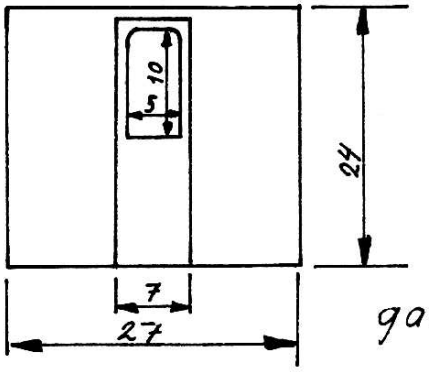


4.



Døre 2stK 0,5mm plast

5.

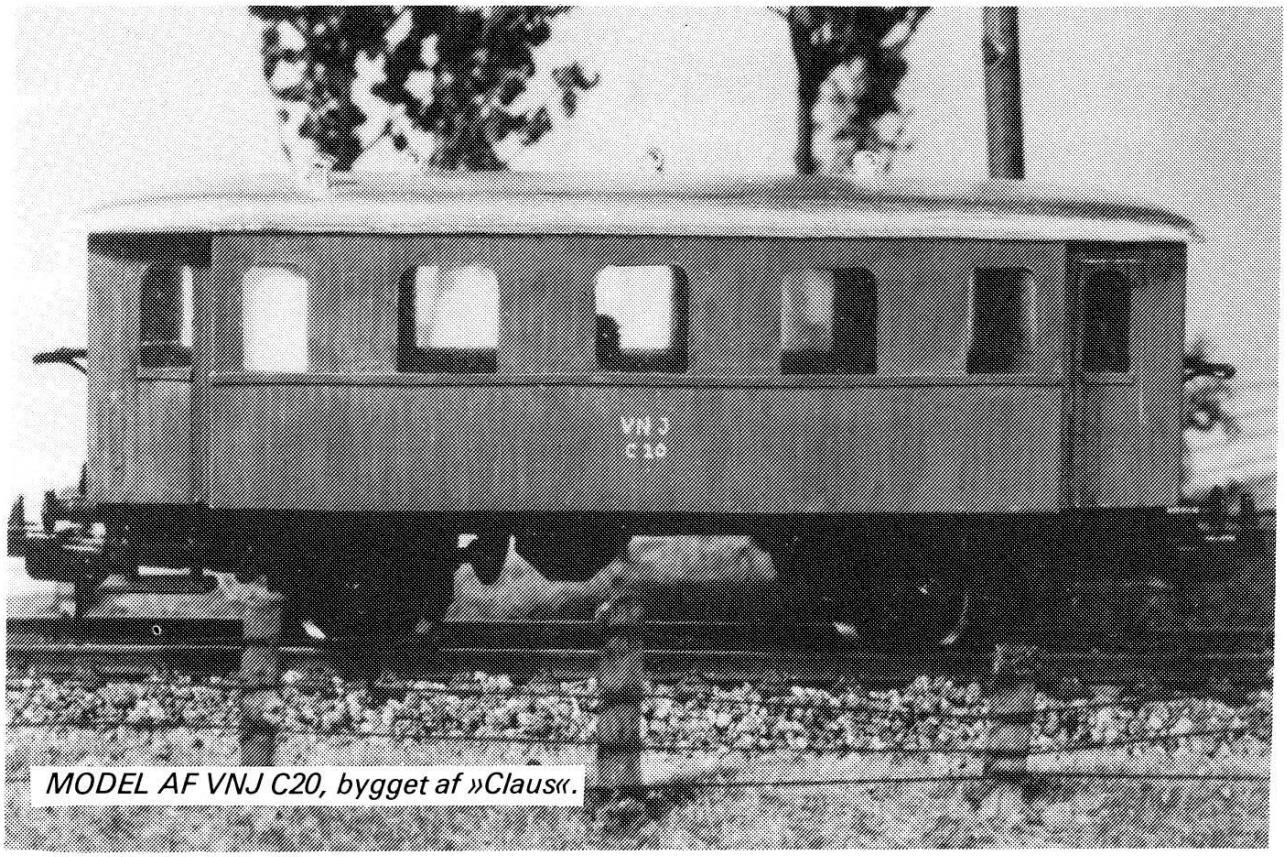


6.

24x2,5

4stK 0,5 plast

gavle 2stK 0,5 plast.



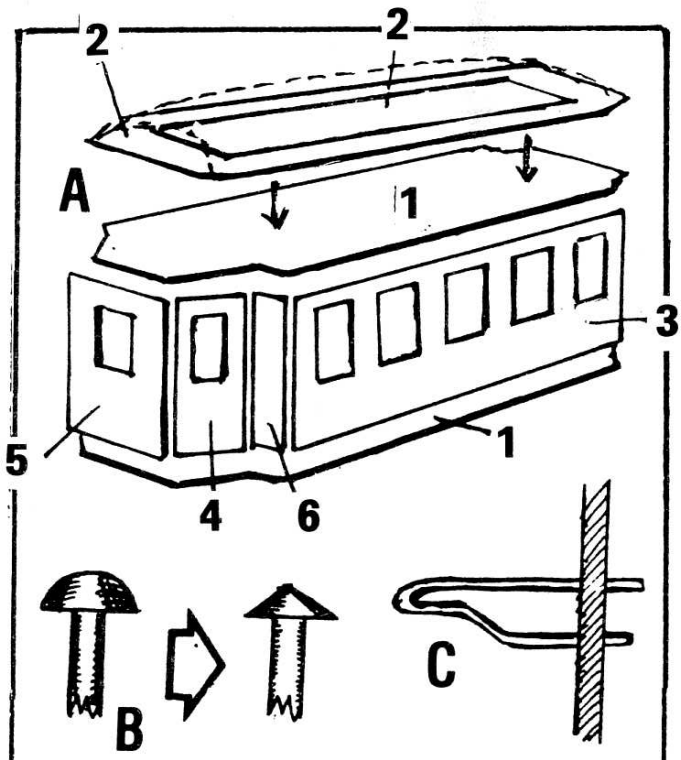
MODEL AF VNJ C20, bygget af »Claus«.

piering/kalkering kan udskære og lime sammen efter følgende anvisning:
Det ene stykke af pos. 1 limes fast med araldit på undervognens overside. Loftet lægges til side et øjeblik.

Herefter går vi over til vogntaget pos. 2: Skær de 3 stykker ud efter styklisten og lim dem sammen oven på hinanden. Så spartles ud med plasticpadding, ikke for tykt lag, hvorefter der grovslibes i facon med rundinger. Taget er yderst let at fremstile, da underkanten er plan hele vejen rundt.

Nu spartles med finslibning ind imellem. Når man synes, taget er flot og glat, så prøv at male det, idet man så bedre kan se, hvor ujævnhederne ligger. Tilbage til vognkassen: Alle dele fremstilles af 0,5 mm plast med indridsede brædder. Hvis man selv ridser brædder, gøres det lettest inden udskæringen på et rigeligt stort stykke plast. Al opmærkning og udskæring foregår bedst fra bagsiden.

Når sidderne er udskårne, limes de fast på loftet. Så fremstilles de 4 smalle

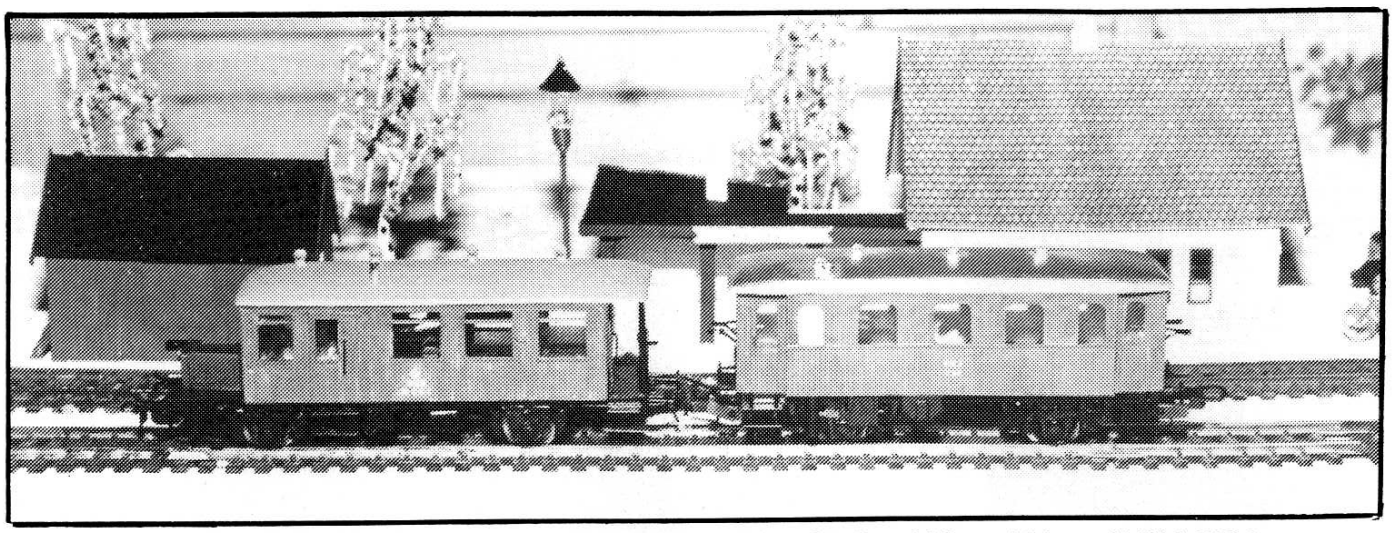


Skitser til VNJ C19-20:

A) Samling af vognen set fra oven. Tallene refererer til numrene på skabelontegningen side 10.

B) Fremstilling af skorsten: Et rundhovedet søm files spidst og anbringes i taget.

C) Overgangsgelænder i bukket tråd, set fra siden, anbragt i forborede huller i endevæggene.



Utraditionel oprangering (og endda foran Snesere station): DSB litra MA nr. 601 med VNJ C20 har netop sat husmand P. A. Hansen af i Snesere, og fortsætter nu i roligt og adstadigt tempo videre til næste station. Apropos S-togsåret, så var MA jo »forløberen« for S-togene...

Foto: »Snesere Jernbanehistoriske Arkiv«

strimler, som limes på i hver ende af siderne. Dernæst laves dørpartierne, limes på plads, og til sidst færdiggøres gavlene.
Og nu kan vognkasse og tag limes sammen.

ANNONCER OG ABONNEMENT:
Abonnement (4 numre) kan bestilles ved at indsætte **kr. 50,-** på giro-konto nr. 3 38 55 07 med kassererens adresse.
Angående forhandler-løssalg: Direkte henvendelse til kassereren.

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

Øvrige sider:
Helside: 125 × 190 mm . . . . . **kr. 320,-**
Halvside: 60 × 190 mm . . . . . **kr. 220,-**
Halvside: 125 × 90 mm . . . . . **kr. 220,-**
Kvartside: 60 × 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.

LOKO MOTIVET

Med venlig hilsen
kassereren
Torben Bejerholm
Daddelvej 9
4700 Næstved

Detaljer

Vandnæser under vinduerne er fremstillet af tynde strimler plast. Ligeledes er monteret kakkelovn. Skorstenen er et rundhovedet søm, der er filet spidst til. Torpedoventiler er anbragt i forborede huller.
Gelænder ved overgang er 0,5 mm blomstertråd, bukket i facon og anbragt i forborede huller, og araldittet fast på indersiden.
Overgangsklapperne udskæres af plast i målene 7 × 7 × 0,3. Males sorte inden pålimning.

Bemaling

Vi har anvendt Humbrol 29 fortyndet med lidt terpentin, strøget på i lette lag, således at den hvide plast kan skimtes, eventuelt males et par gange, men pas på at malingen ikke lukker rillerne. Når det er tørt, gives vognkassen en gang UK precision paints halvmat lak (eller anden halvmat lak). Så bliver farven som en gammel teakvogn, synes vi.
Når vognen er tør, limes vinduerne på plads (klar plast). Husk at male toiletvinduet med hvidt.
Undervogn males med Humbrol 85, mens taget skal være sølv (Humbrol nr. 11) mixet med lidt 56-aluminium.
Og vognen er færdig til at sætte i drift.

»Claus«

MODERNE TRÆKKRAFT
DSB LITRA MX
DIESELLOKOMOTIV

Igen lidt moderne DSB-trækkraft til modeljernbanen, denne gang et »mindre« lok, nemlig litra MX, der er anvendelig til mange slags tog, f.eks. regionaltog, posttog, mindre godstog og bådtog (»Englænderen«).
Vi har valgt at ombygge en PIKO-MY af den belgiske type, idet den danske udgave er udgået af produktionen. Det er dog umuligt at få en hel korrekt MX-maskine ud af MY'eren (og dog), og den vil være behæftet med en del små skønhedsfejl, bl.a. bogierne (selv om den belgiske MY-model har påskriften DSB/SKF), længden på maskinen (for lang) og førerkabinens vinduesplacering.
Sidstnævnte kan naturligvis flyttes, men til gengæld er det ikke muligt at genanvende vinduesrammerne.
Men alt i alt... kan man leve med disse små fejl, så bliver resultatet en ganske pæn MX.

MX 1015

Vi har valgt at bygge MX 1015, idet denne er udstyret med ITC, således at den kan virke som trækkraft/skyder for regionalstammer. MX 1015 er stationeret i østområdet, og virker mest på Næstved-

Det er næsten ikke til at huske, at MX'erne har set sådan ud i gammel vinrød bemaling med lysegråt tag, og remisen i baggrunden er i dag nedrevet. Her ses MX 1012 foran maskindepotet i København, juni 1965, da alt endnu var ved det gamle. *Foto: K. E. Jørgensen, Hvidovre*

Køge-Roskilde- og Frederikssund-banen.

Bygning

Først adskilles maskinen. Det er let. En skrue i bunden, og overdelen er til at tage af.

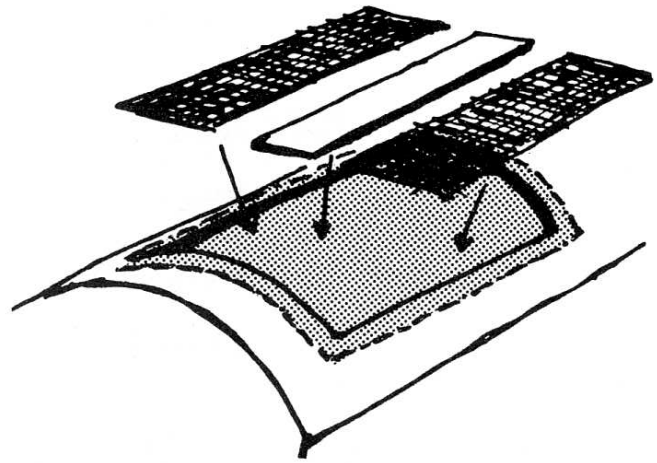
På taget findes ventilatorer, som alle slibes plant med taget, og der spartles ud med plastic-padding, hvorpå der pudses/slibes pænt til.

I den ene ende af taget skal der ilægges to gitre til luftindsugningen. Gitteret er adskilt af en »sprosse«.

Dette gitter har vi udskåret af et fint net, benzin-filter, men fint flue-net kan også anvendes.

Inden ilægning opmåles og markeres størrelsen af gitrene af på taget, hvorefter taget forsigtigt udskæres. Det gøres f.eks. ved at forbore små huller i hjørnerne, og derefter udsave med løvsav. Sæt evt. farvet tape langs omkredsen, så er det lettere at udsave.

Til støtte for »nettet« limes nu et tyndt stykke plasticard på undersiden af taget (se tegning). Inden pålimning af net, males det underliggende plasticardstykke i en sort mat farve.



Skitse, der viser ilægningen af luftriste i taget. Når hullet til ristene er udskåret, pålimes et stykke tynd plast på undersiden af MX-taget. Stykket skal selvfølgelig være et par millimeter større end selve hullet (stiplede linier) for at kunne limes. Males matsort inden riste ilægges.

Midtersprossen fremstilles også af et stykke plast og limes på plads. Eventuelle gab ved gitrene udspartles med PP, og slibes pænt til.

Rilleudstødningen fremstilles af meget

PLADSPROBLEMER?

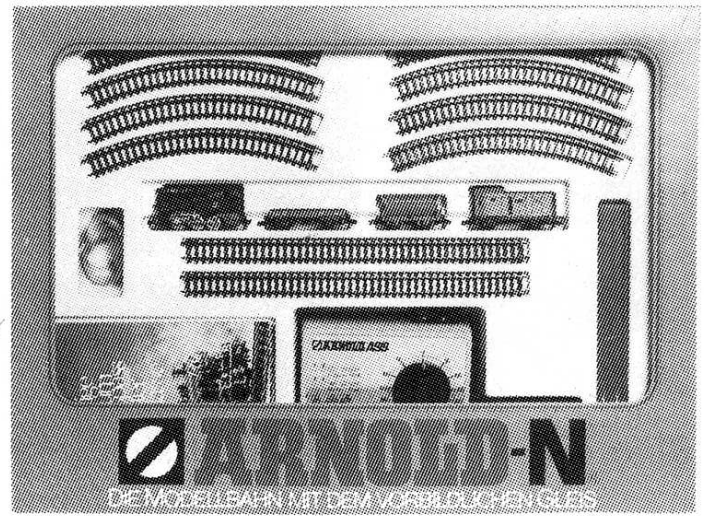
Så er en modeljernbane i størrelse N lige noget for dig...

... og den rigtige start er et

ARNOLD-N

begyndersæt, komplet med lokomotiv, vogne, skinner og trafo.

Startset 0111 kr. 268,-



FÅS I VELASSORTEREDE HOBBY- OG LEGETØJSFORRETNINGER

IMPORT

tyndt plast, tykkelse ca. 0,25 mm. Udstødningen skal være 1 mm i højden og 1 mm bred. Se tegningen side 18.

Fronten

MX-fronten er lidt anderledes end hos MY'erne, idet den har et »lige« stykke oven over pufferne. For at opnå denne virkning, pålimes et tyndt stykke plast her.

Endvidere er den belgiske MY kun udstyret med to frontlanterner, hvor den danske loks har tre. Altså må man i gang med at placere toplanterne på MX-modellen. Gøres ved at bore helt oppe i »næsen« og anbringe lysleder og fatning. Begge dele købes hos modelbaneforhandlerne. Sørg for at lanternen placeres helt oppe i »næsen«, ellers kommer modellen til at virke forkert. Og pas på at lanternen ikke stikker for langt frem ... altså skal den have et afstumpet udseende.

Pufferne udskiftes med puffere af plast eller metal, da PIKO-modellens gummipuffere er for slatne at se på.

Siderne

På litra MY er førerhusdørene forsænkede, men på litra MX ligger dørene i plan med den øvrige vognkasse.

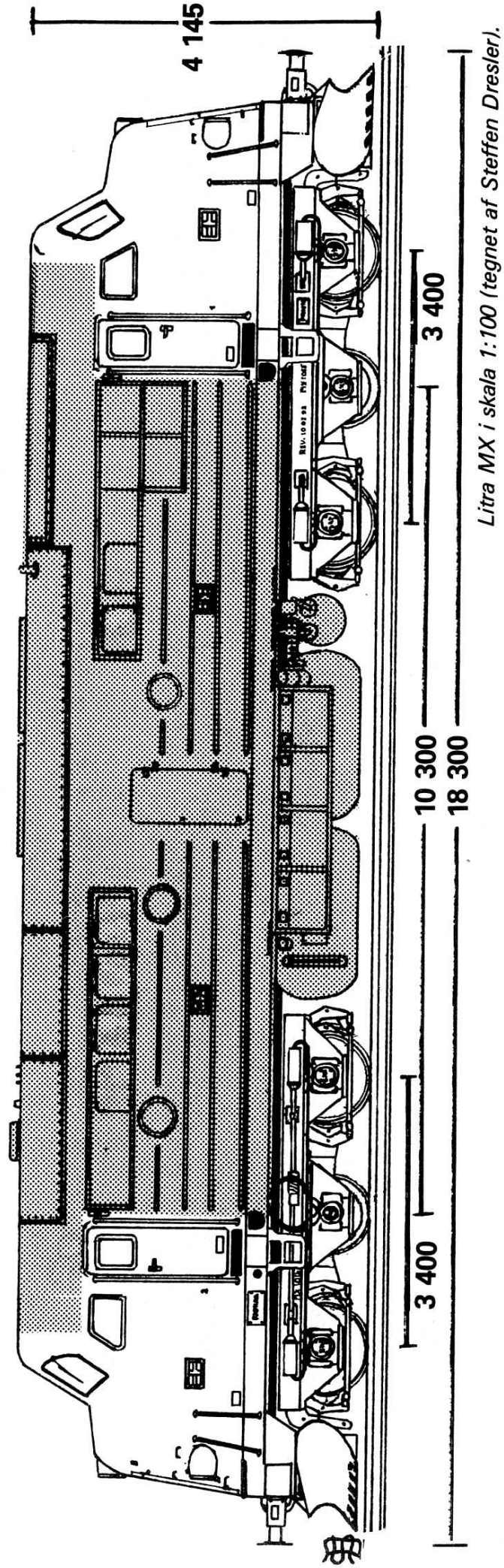
Så derfor fremstilles en ny dør (med vindue) af plast, der limes oven på modellens eksisterende, hvorpå der ridses en ny dør i den pålimede plade, ligesom der påsættes håndbøjler på hver side af dørene, fremstillet af tynd metaltråd.

Sidegitteret fremstilles på samme måde som gitter til taget. Herefter udspartles resterne af industrimodellens midtergitre, hvorefter der slibes og pudses pænt til. Se tegning ang. placering og mål på gitre, side 18.

Undervognen

Her skal fremstilles nye brændstoftanke, trykluftbeholdere m.v. Fremstilles af et stykke rundstok af passende diameter (træ) og limes på tværs af undervognen nær brændstoftankene.

Brændstoftankene fremstilles af 1 mm



Litra MX i skala 1:100 (tegnet af Steffen Dresler).

Oversigt over hovedændringer til litra MX (fra PIKO-MY):

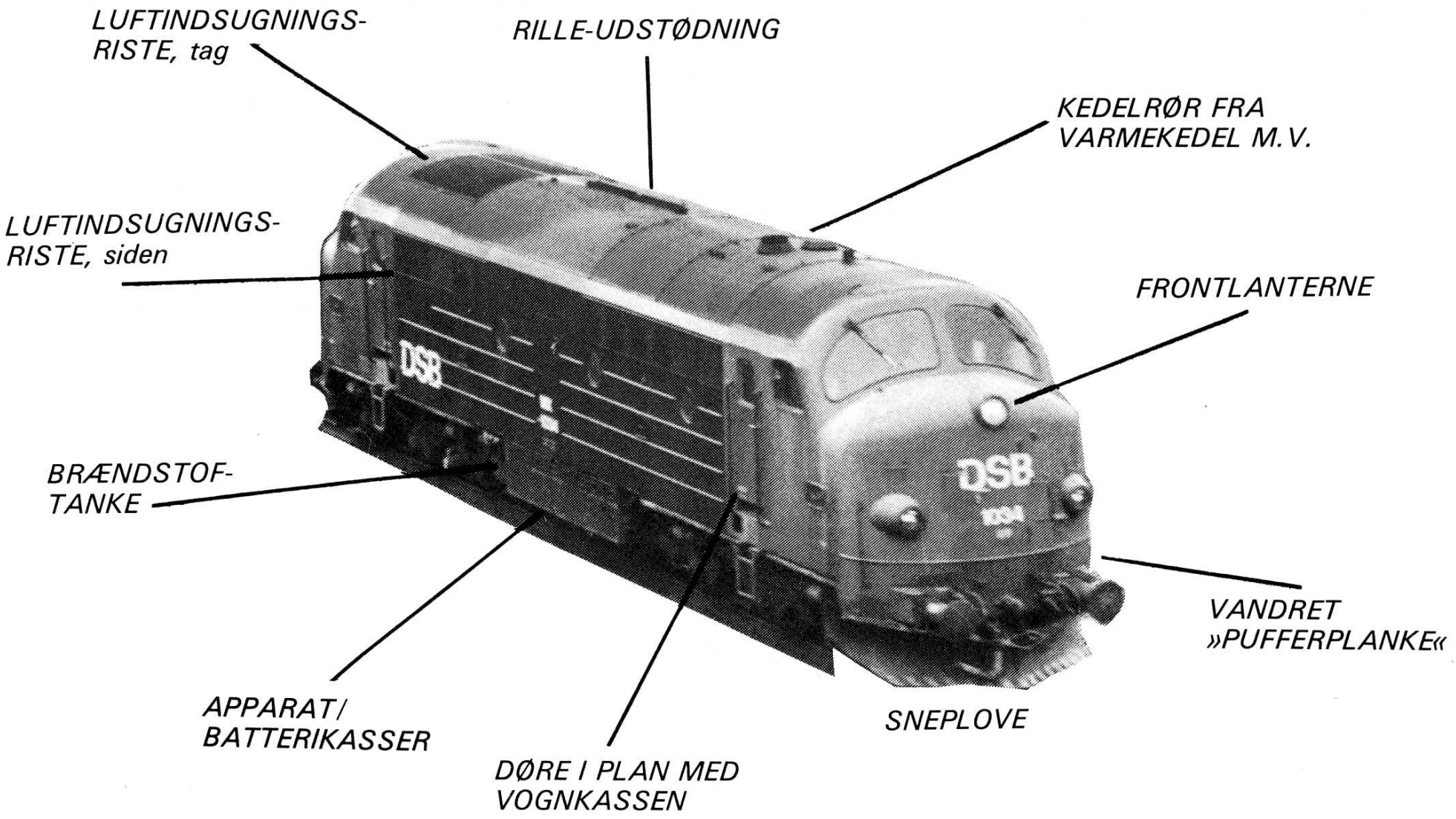
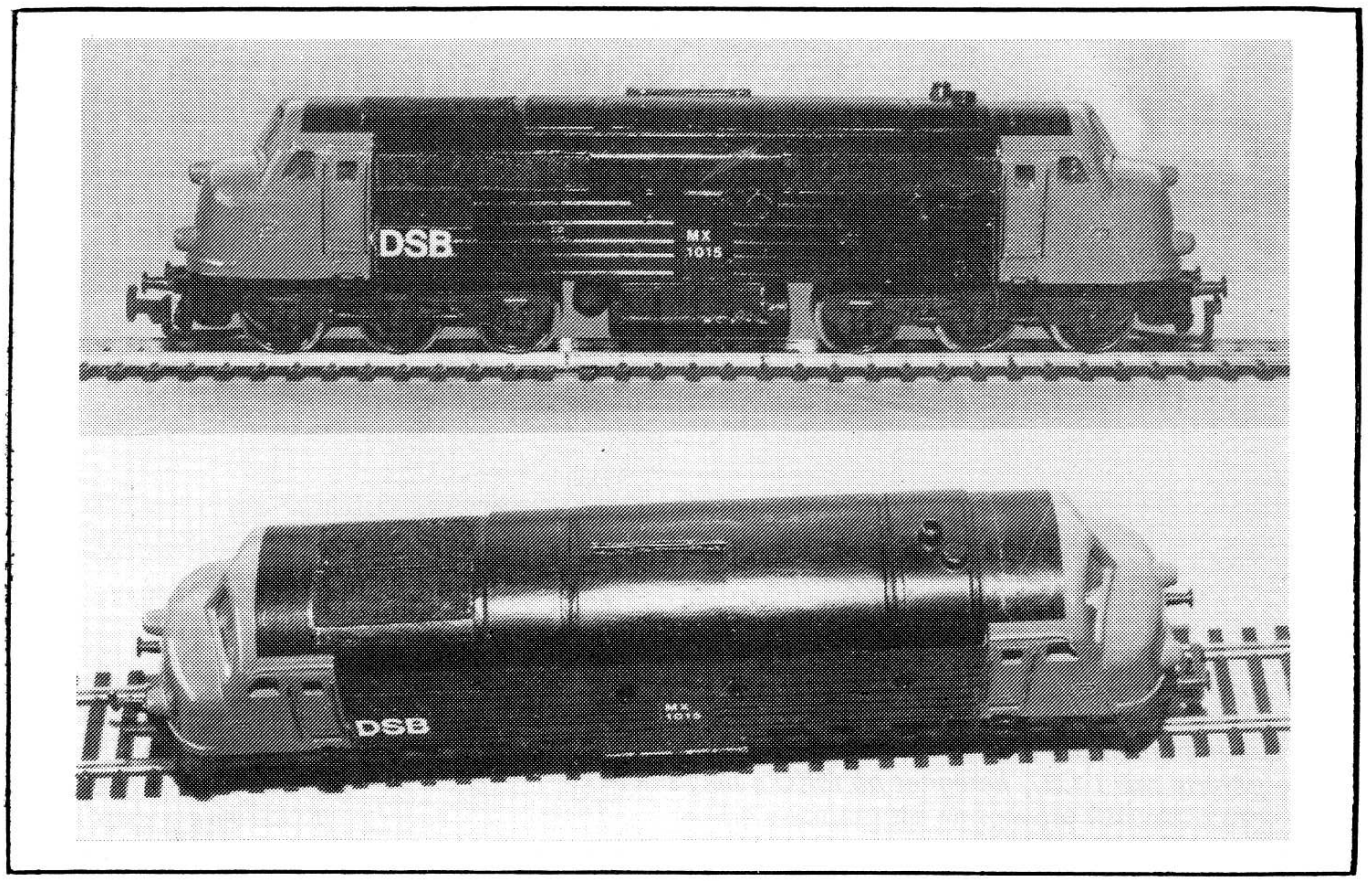


FOTO: JAN LUNDSTRØM



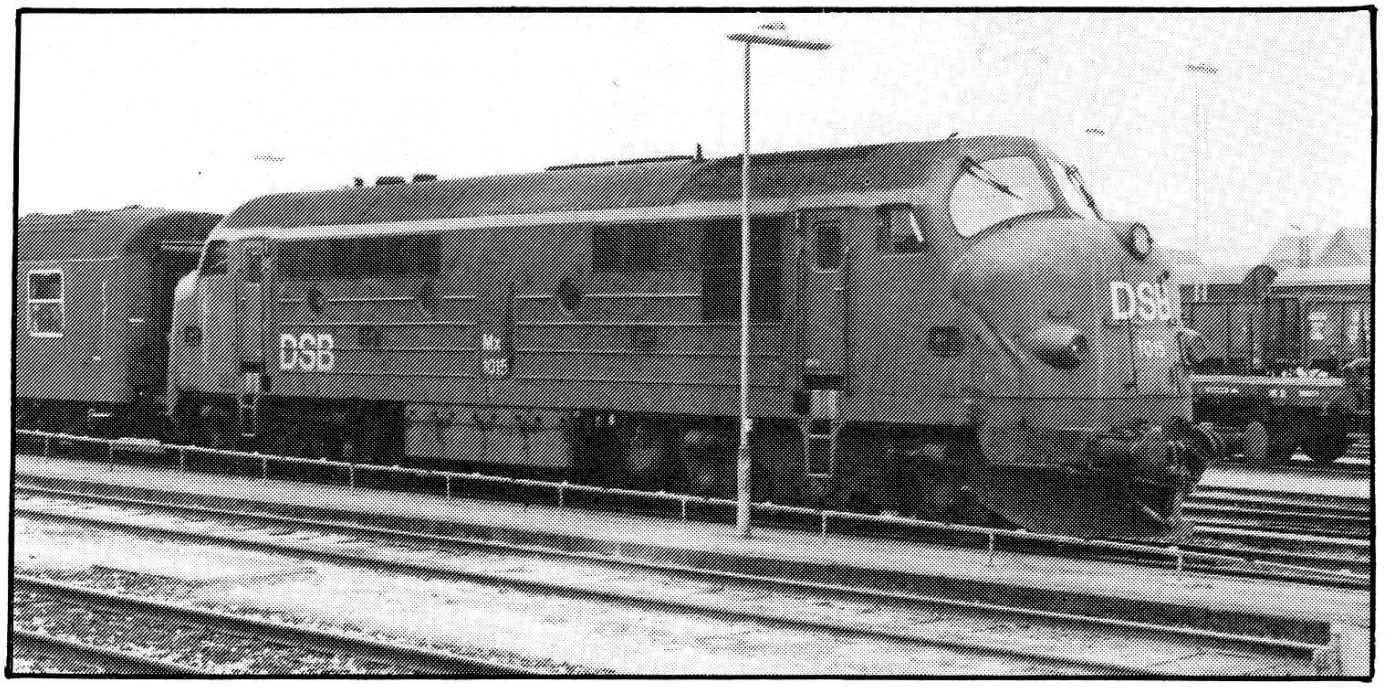
MX 1015 set fra siden og oven. Maskinen er bygget af FM, der endog har afkortet PIKO's MY, så modellen får den rigtige MX-længde, men FM antyder, at det er »et pokkers arbejde« og tilråder at man bibeholder industri-modellens længde.

plastplader, hvorpå lemme markeres med tynde plaststrips.
Herefter kan modellen atter samles og bemales i den ønskede farve, vinrød eller design.

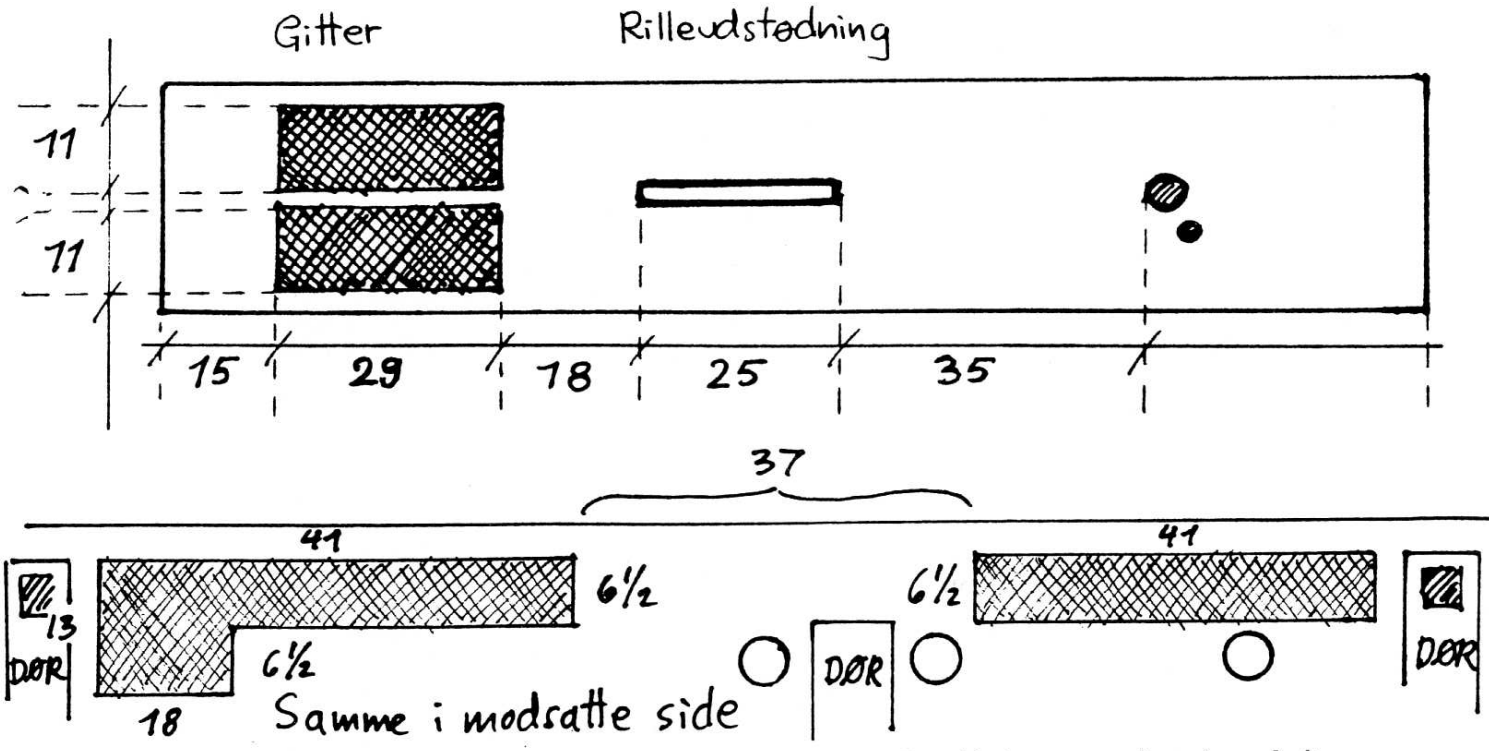
Bemaling

Som vinrød kan man anvende Humbrol HR 146 eller 144 eller UK's vinrøde. Farverne kan afdæmpes ved at komme et par dryp matsort i dem.

(fortsættes næste side)



Forbilledet MX 1015 på Næstved station, 1984. Bemærk bulerne på fronten... dem behøver man ikke eftergøre i model... *Foto: TA*



Skitser til fremstilling af litra MX: Øverst placering af tagdetaljer. Nederst ses placering af gitre m.v. Alle påførte mål i 1:87, beregnet på PIKO's belgiske MY.

MODELTOG & TILBEHØR

...så REMISEN

Vi fører

Arnold - Brekina - Faller - Electrotren - Fleischmann - Heljan - Herpa - Ibertren - LGB - Liliput - Lima,

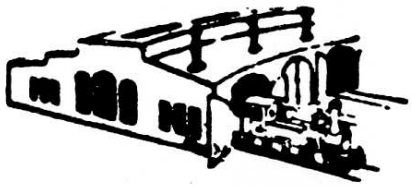
Sommertid for tog er LGB-tid

STARTSÆT LGB

KR. 1298,-

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

Diverse faglitteratur



REMISEN

Østerbrogade 10 - 4800 Nykøbing F.
Telefon (03) 85 60 88

HUSK NY ADRESSE

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

Foretrækker man køretøjer i moderne design, kan man give modellen (overdelen) en omgang sort, halvmat spraymaling (købes hos cykelhandleren el. lign.), hvorpå der afmaskes med tape, og de røde fronter bemales med HR 137 eller lignende DSB-rød. Til sidst påsættes litrering. Bemærk, at taget kan være helt sort, sort-grå eller lysegrå (sidstnævnte især i den vinrøde udgave).

For millimeter-folket

Den færdige model bygget efter foranstående metode, er som bekendt for lang. Det kan afhjælpes ved at afkorte modellen mellem eksisterende gitre og førerkabiner i begge ender, altså skære modellen i 3 stykker.

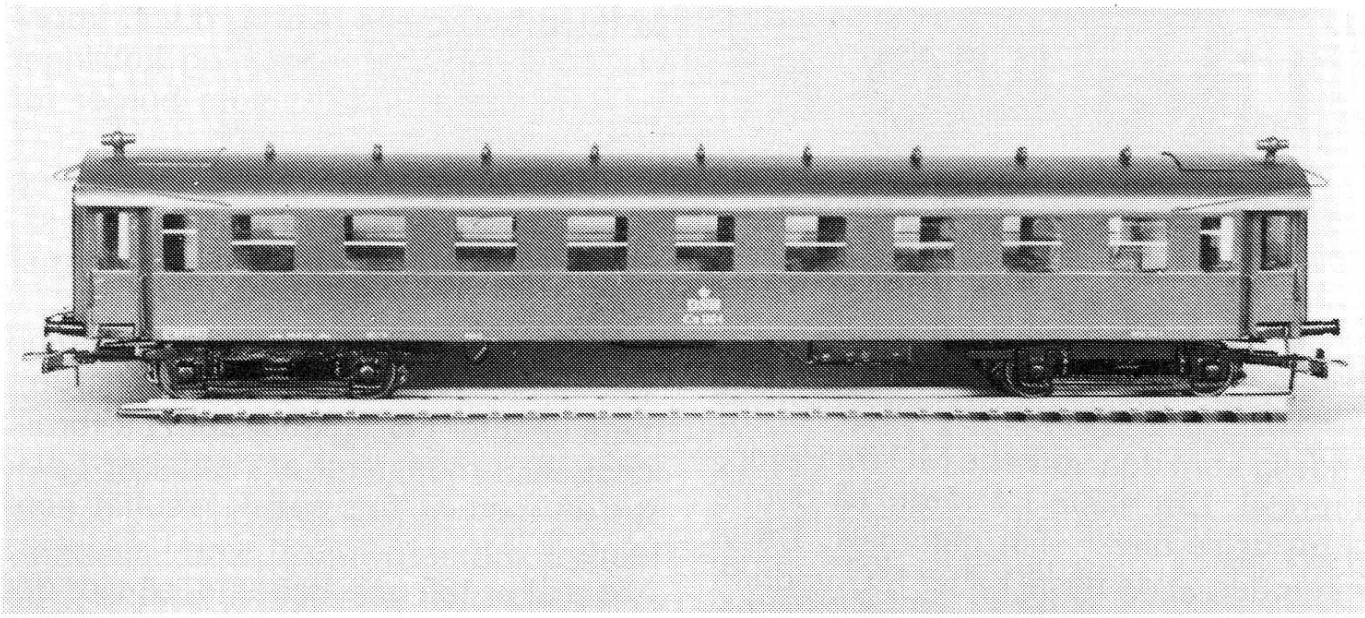
Undervognen afkortes ved at skære et tilsvarende stykke ud af motorrammen. Herefter limes delene sammen igen.

Brændstoftanke m.v. laves lidt mindre (kortere), hvilket skyldes de for lange bogier).

Vi har sat lysskift i maskinen, samt røde lysdioder, da vor maskine gør tjeneste i regional-trafikken, akkurat som forbilledet.

God fornøjelse. ■ *FM*

NYT RULLENDE MATERIEL



DAN-TRAIN
DSB litra CB nr. 1104

Forløberen til litra Cc, nemlig DSB's første svejste stålvogn til fællesklasse litra CB er nu kommet på markedet i skala 1:87.
Forbilledet blev bygget hos Scandia som litra CRL i 1939 med numrene 1033-1040. Vognen havde plads til 72 passagerer, og havde en egenvægt på 35.200 kg. I 1941 omlitreret til CB 1101-1108, i 1957 omnummereret til 1301-1308. Senere igen omlitreret til Bjh med numrene 301-308.
I 1983 blev et par vogne solgt til LJ (Lollandsbanen), hvor de i dag kører i LJ's orangerøde farver.

Modellen er fremstillet i messing med stjernemetal-bogier, ROCO-hjul og Märklin type A-koblinger.
Da vognen er fremstillet efter hovedtegninger, er den korrekt i alle mål inden for modelmæssige begrænsninger. Vognene fremstår som de så ud i 50'erne med slidt vinrød bemaling uden stafferinger og med koksgråt tag. Modellen er korrekt udstyret med Wendlersugere og trykventiler ved toiletterne.
Modellen har fået nogle forbedringer, som også Cc-vognen vil få nu, nemlig korrekte firkantede puffere, ændret type bogier, som kan justeres i sammenspændingen, omstillingshåndtag til bremser samt detaljerede batterikasser.
Påskrifterne er korrekt i størrelse og meget skarpe - lup-rene.
Vognens køreegenskaber er i top, og den går nemt gennem de skarpeste kurver. Prisen er 585,- kr.
Prisen for en sådan vogn, kan synes høj, men tænker man på at vognene er fremstillet i messing og håndgjorte, og at den tager ca. 10 timer at fremstille en enkelt vogn, synes vi, det er en rimelig pris. *SD*

Kulvogn fra I/S Vestkraft

Fleischmann har i løbet af sommeren sendt en dansk model på markedet. Det drejer sig om den selvtømmende kulvogn litra Fals nr. 84 86 665 0 010-5 fra I/S Vestkraft i skala 1:87.
Vognen er baseret på en model, som Fleischmann i forvejen har i sit program, nemlig den tyske litra Fad, og er derfor ikke helt i overensstemmelse med det danske forbillede.
Vognen er udført i smuk mørkeblå bemaling med meget flotte påskrifter. Således er det muligt med forstørrelsesglas også at se revisionsdatoen på vognsiden. Den vejledende udsalgspris er kr. 145,-, så det vil blive noget kostbart at oprangere et langt kultog. Men et par stykker kan vel også gøre det... ■

DSB Litra MO af 1800-serien i model

Endelig kom den ventede MO fra Hampli-model. Det skete i foråret, så denne anmeldelse bliver »lidt gammel«. Da vi formoder, at de fleste køber MO-vognen i køreklar tilstand, vil anmeldelsen også blive focuseret på denne MOdel.

MO-vognen leveres med numrene 1835, 1848 og et 3. nummer, som man endnu ikke har taget stilling til. 1835 er mest kendt som 3-lys MO, men har også i sin tid haft 2 lanterner.

Forbilledets 1800-MO blev leveret i 1951 fra Frichs/Scandia - og nu - 33 år efter - leveres den i model, netop som forbilledet står over for udrangering.

Modellen

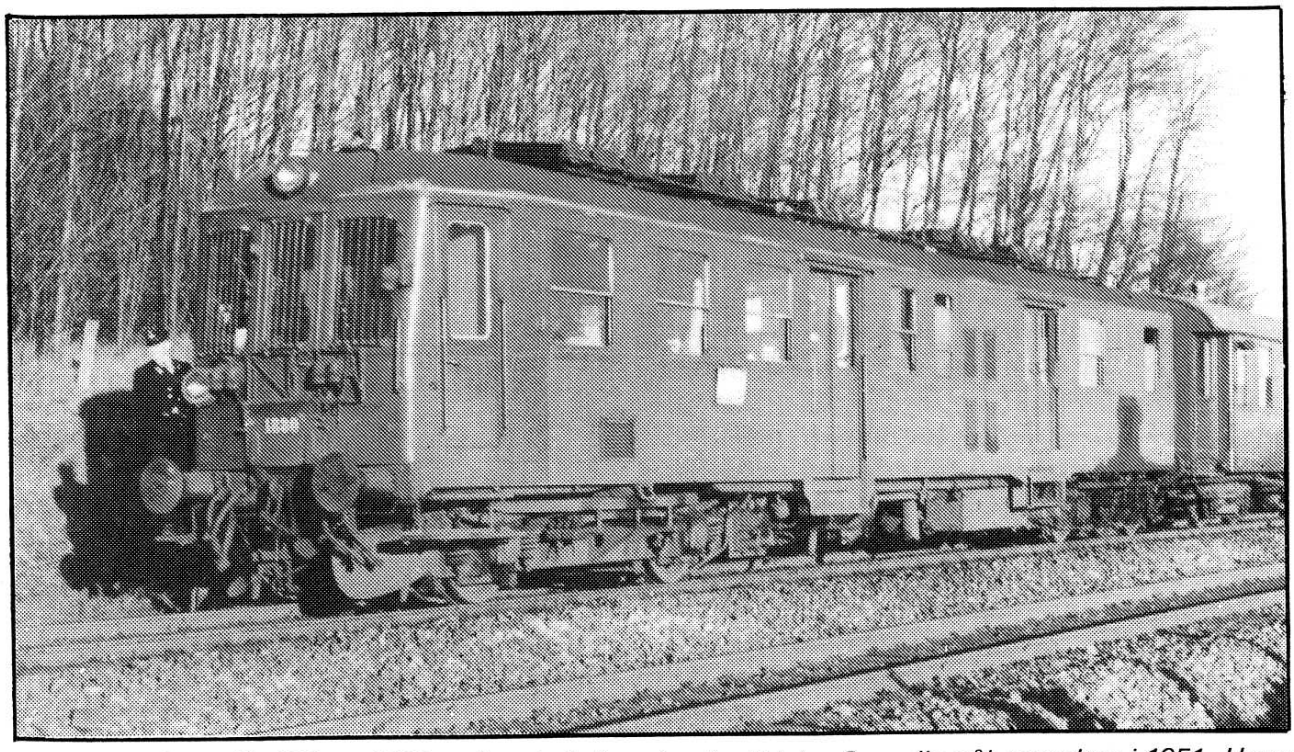
er et næsten ægte dansk produkt idet kun motoren er af udenlandsk oprindelse (Hornby), mens resten, d.v.s. vognkasse, undervogn, bogier og koblinger er støbt hos HELJAN, som borger for god kvalitet.

Støbningen er meget flot udført, og man har gjort meget ud af detaljer såsom luftriste, dørfals, vinduesrammer o.s.v.

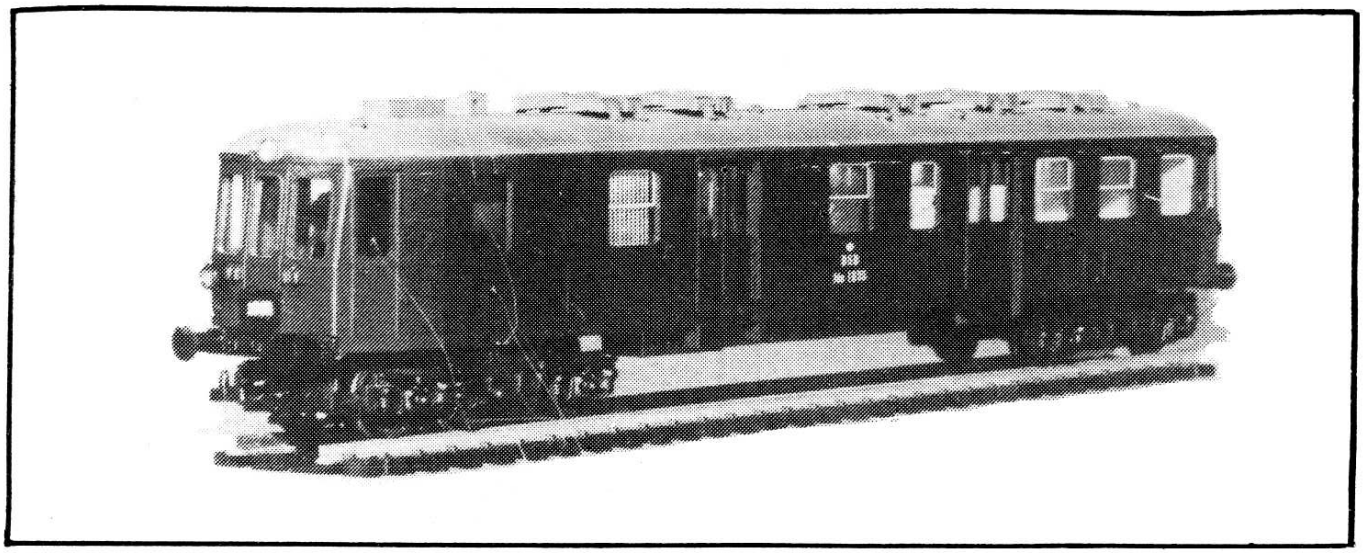
De indsatte vinduer er meget flotte med sølvfarvet overkant og rejsegodsrummets vinduer har »gitter« som på forbilledet, idet mønsteret er nedfalset i plastic'en med et fint optisk resultat som følge.

Alle mål er 100 pct. korrekte, så vidt det er os muligt at kontrollere. Taget er flot udformet med tagkølere, der som på forbilledet er »løftet« over taget. Men et stort minus er det, at kølerørene mangler. Da en model jo mest ses fra oven, er tagdetaljer noget meget væsentligt, og MO'eren fra Hampli ser derfor noget »tam« ud set ovenfra. Men påsætning af kølerør skulle dog være muligt, og det vil vi vende tilbage til meget snart.

Fronten er perfekt (som det nu kan blive



Forbilledet for Hampli's MO er 1800-serien, hvis levering fra Frichs-Scandia påbegyndtes i 1951. Her ses 1880 ved Tommerup i 1960. Bemærk »fuglegitter« for vinduerne. *Foto: Arne Kirkeby, Odense*



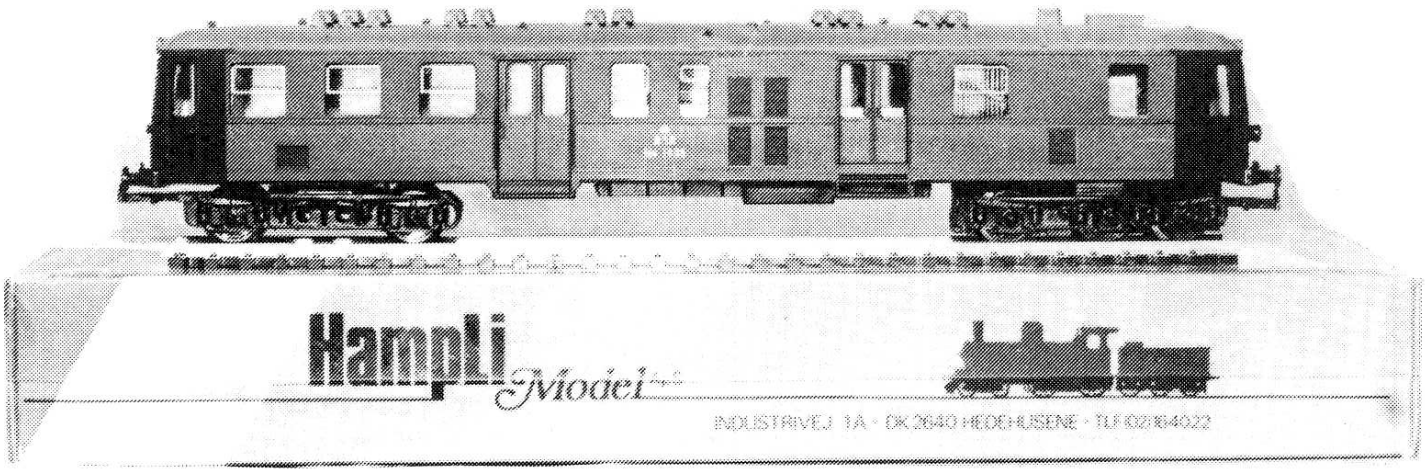
i model) med fremhævede koblingsdåser for styreledning. Det samme gælder vinduesrammer, frontlygter m.v. Lygterne er desværre imiterede med klar plast, hvor man kunne ønske der var skiftende lys, men der skal vel også være noget for de elektronik-kyndige...

Undervogn

Bogierne er meget fint detaljerede og flotte i støbningen, og med korrekt akselforskydning.
Midterakslen på motorbogien er ikke gennemgående, og vi frygtede kørselsproblemer, men indtil nu er det gået fint. Selv gennem sporskifter går det udmærket, nok fordi bogien ikke er så stiv i det.
Undervognsdetaljerne er mangelfulde, idet brændstoftanke, batterikasser m.v. burde rage længere ned, men årsagen er et støbeteknisk problem (ifølge Hampli). Det skulle dog ikke volde problemer selv at påsætte disse detaljer.

Motor

Modellen er ilagt den engelske Hornby-motor, der giver en pæn kørsel. Helt langsom kørsel kan dog ikke præsteres. Motorophænget er af LIMA-princippet, og tandhjulene er af plast. Bogieudsvinget er tilstrækkeligt til at gå gennem den mindste LIMA-kurve.
Bogietappene - der holder bogien på plads i ophænget - er desværre støbt særskilt og knækker let af. Men en gang Casco-kontaktlim får det til at holde perfekt.
Et større minus er det, at man ikke har adgang til motoren, idet alle bogiedelene er limet sammen. Man kan heller ikke tage vognkassen af, da den er limet fast til undervognen. Meget uheldigt! Vi fik dog lirket vognkassen forsigtigt af, således at vi kunne komme ind til motoren. Det gav lidt buler på karrossen... men hva'... virkelighedens MO ser heller ikke for godt ud. *(fortsættes næste side)*



Hørt i toget:
"DE KAN BARE DET DER MED PENGE"
Vi finder en løsning – her og nu
Bikuben

Kritikken i en nøddeskal:

+

- målrigtig
- fine indsatte vinduer med sølvrammer og gitter for rejsegodsrum
- flot litrering på siden
- flotte tagdetaljer (kølere)
- korrekt front med vinduer med gummikant og markering af styreledningsstikdåser
- korrekt placerede ventilationslemme
- meget flotte bogier
- pæn bemaling (sprøjtemalet med Precision Paint nr. B219 vinrød + et par dråber sort).

÷

- kølerør på taget mangler
- undervognsdetaljer mangler
- toiletvindue ikke matteret
- sneplove mangler
- manglende lys i fronten(erne)
- dårlig påtryk af frontlitrering
- motorbogie dårligt sammenlimet
- undervogn og vognkasse sammenlimet, derfor ingen adgang til motor
- hæfteringe på motorbogie mangler(?)
- ingen markering af C-styreledning
- ingen markering af sandkasser

+ / ÷

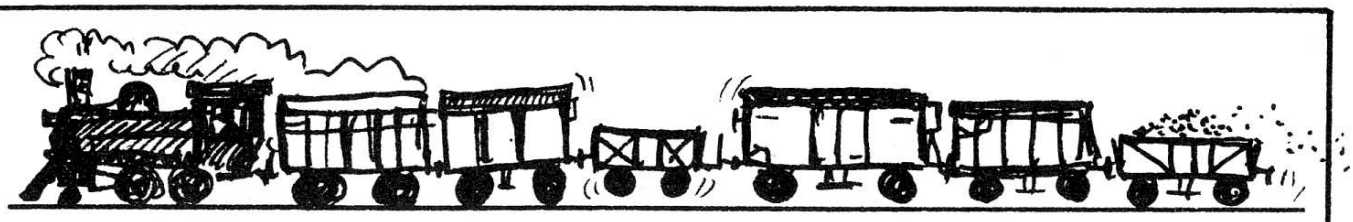
- håndbøjler mangler, men er markerede
- rimelig pris
- midterakslen på motorbogie ikke gennemgående (held i uheld, giver ikke stiv kørsel)
- rimelig god kørsel

Konklusion: En god model, som man bør have på modelbanen, og det hidtil bedste produkt fra Hampli. Modellen kan dog ikke anbefales unge og uerfarne mj'ere, da den kræver en del ekstraarbejde, som kun øvede kan magte.

SD/TA

Vi har netop fået meddelelse om, at Hampli har sendt 2-serie MOdel på gaden. Denne skulle have en del forbedringer, som omfatter:

- *toiletvindue matteret*
- *bogierne sammenlimet med ny type lim (forbedring?)*
- *ny type kobling (ROCO)*
- *fladvægtsklods, der samtidig virker som leder fra strømaftager*
- *vognbund- og kasse skruet sammen (istedet for limning).* ■



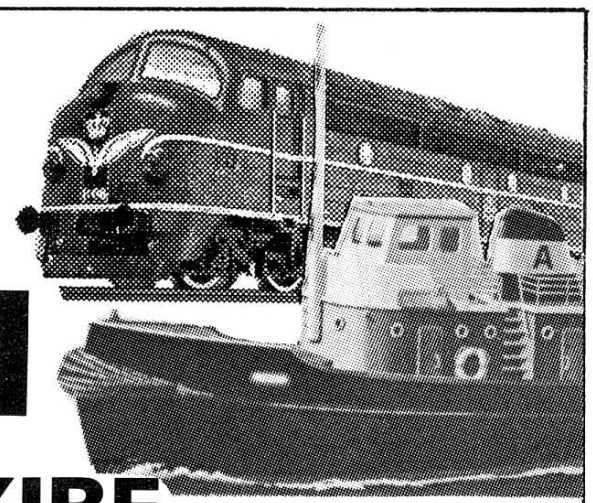
Privatbanernes godsvognsfarver

2. del

Vi fortsætter her med farveangivelser på privatbanernes godsvognsmateriel i perioden omkring 1930-1975 (se 1. del i LOKOMOTIVET nr. 1). Bemærk: Det gælder kun godsvognene, idet privatbanernes person- og rejsegodsvogne ofte afveg fra disse farver.
Alle farvenumre gælder Humbrols farveserie:

SB: 60-rød + lidt 73-rød - **TFJ**: 73-rød + lidt 60-rød + et par dråber 34-hvid - **AHJ/AHB**: 87-stålgrå (kan varieres med et par dryp 25-blå) - **KSB**: 80-grøn + 34-hvid mixet til en lys grøn farve - **NPMB**: 73-rød + lidt 24-gul mixet til en rød-orange nuance (ikke orange-rød) - **HBS/HOJ**: Vognene var sorte med gråmalede metaldele, men en hel sort vogn virker for kompakt. Anvend 33-sort mixet med lidt grå. Et par dryp 73-rød oveni giver vognen et slidt udseende. Metaldelene males med 64-grå + en anelse 56-aluminium - **ETJ**: 62-brun + lidt 73-rød. Alternativ: 70-rød + lidt 62-brun - **RHJ**: 70-rød.

Husk, at et par dråber hvid eller sort kan variere vognenes udseende. NB: Fejl i LOKOMOTIVET nr. 1 vedrørende LJ: Det skal være 73-rød + lidt 60-rød. ■



model

JERNBANE

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

SKIBE

Modeltræbyggesæt - Billing
Boats - radio fjernstyring
løsdele - fittings

Speciale: Køb - Salg - Bytte af brugt Märklin

ACKERMANN's HOBBY

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

DSB litra BD

KOMBINERET PERSON- OG REJSEGODSVOGN FRA DSB

LIMA har allerede en DSB litra BD i deres program under katalog-nr. 309339 og 309346 (design og vinrød), men disse har intet med forbilledet at gøre, da det er en tysk vogn, der er fordansket i DSB-design.

Til bygning af en dansk BD-vogn kan man kun anvende foldedørene fra den »tyske vogn«. Ønsker man således en BD-vogn er det nødvendigt også at købe en B-vogn (katalog-nr. 309347 eller 309164) og ombygge denne ved hjælp af forannævnte »BD«-model.

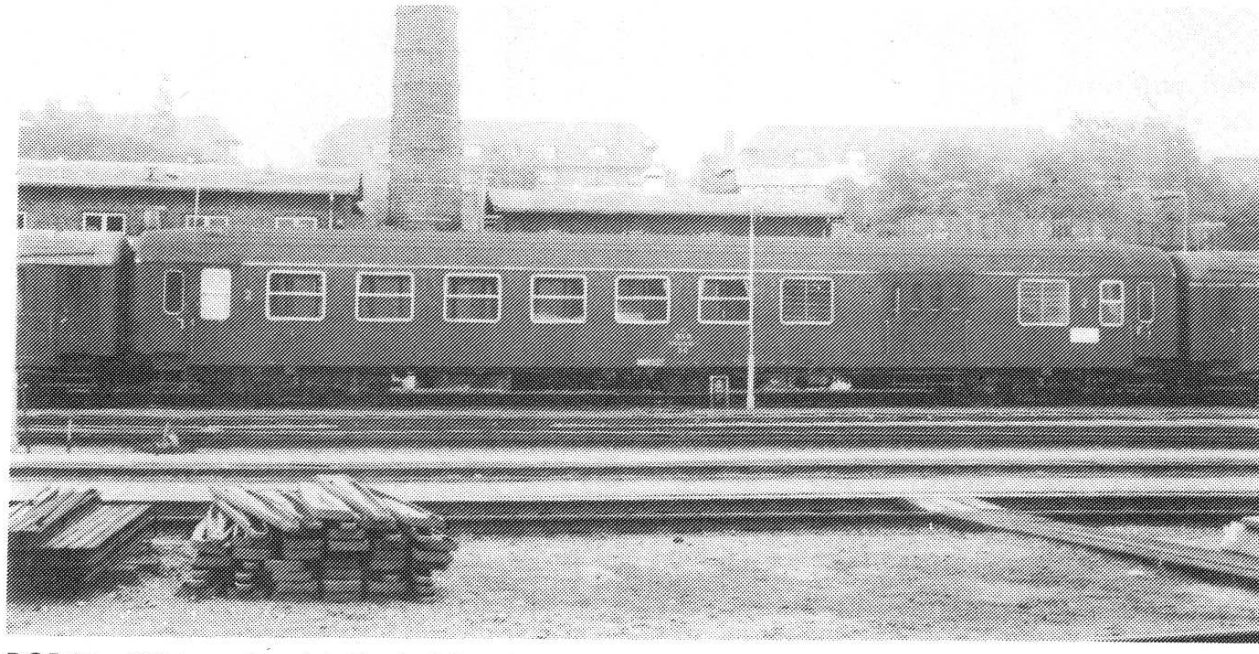
NB: Når ombygningen er foretaget, så gem resterne af den fordanskede BD-vogn, idet vi i en senere artikel vil beskrive bygningen af DSB litra P (de nye postvogne) ud fra »BD-resterne«... altså intet spild, selv om der skal købes 2 vogne.

Forslag til bygning

Den fordanskede BD-vogn skilles ad, d.v.s. taget fjernes og bogierne trykkes ud gennem vognbunden. Derefter udskæres foldedørene, så de bliver 42 mm brede.

Først saves på vognsiderne, hvorefter dørene let kan fjernes fra vognbunden med et let stød fra en mejsel eller lignende. På samme måde skilles B-vognen, og der udskæres et tilsvarende stykke på 42 mm, d.v.s. at kupe-vindue nr. 2 og 3 bortskæres. Herefter isættes foldedørene. Afstanden mellem de store vinduer og vinduerne i foldedørene skal være 14 mm. Denne operation foretages i begge vognsider, og når dørene er limede på plads, udspartles samlingerne med plasticpadding, hvorefter der slibes pænt glat.

(fortsættes side 29)



DSB litra BD (nr. ukendt), Fredericia, oktober 1975. *Foto: Mogens Duus, Odense*

DSB litra BD 51 86 82-80 023-1 i moderne design på Næstved Station, 4. maj 1984.
(Foto: Jan Lundstrøm, Næstved).

Anvendelse af litra BD

Litra BD er en forholdsvis ny vogntype, anskaffet fra 1968. Den blev afløser for litra BDh (CAE) i de »store« tog, og indsættes således straks i bådtoget »Englænderen« og T 7076 Ålborg-København (og omvendt), hvor den var oprangeret sammen med litra AV, CAR og et par B-vogne. Den fandt også vej til bådtogene København/Kalundborg fra K74 og »Nordpilen«.

Senere i 70'erne indgik den i BDg og BDh-løb (på Sjælland), f.eks. 5045 København/Nakskov.

Først i 80'erne udrangeredes BDh-vognene, og BDg blev overflyttet til Jylland/Fyn, hvorefter BD-vognen blev enerådende på Sjælland/Lolland-Falster, hvilket den stadig er. Den er nu at finde i visse regionalstammer på Sydbanen, i »Englænderen« og internationale tog både på Sjælland og i Jylland, f.eks. Fredericia-Esbjerg, Fredericia-Struer og visse persontog Fredericia-Sønderborg, hhv. Padborg.

Kronologisk oversigt over litra BD

1968: BD 82-84 000-004 leveres af Scandia, derefter følger nr. 005-009.

1969: BD nr. 82-84 010-017 leveres fra Scandia. Lige efter leveres nr. 018-019.

1970: BD nr. 82-80 020-029 leveres fra Scandia og er ved leveringen udstyret med elektrisk varmeanlæg.

1974: Ommaling af vognene til nyt design påbegyndes med nr. 005, 021 og 023 i forbindelse med modernisering.

1975: Nr. 016, 020, 026 ommales i nyt design.

1976: Ingen vogne ommales.

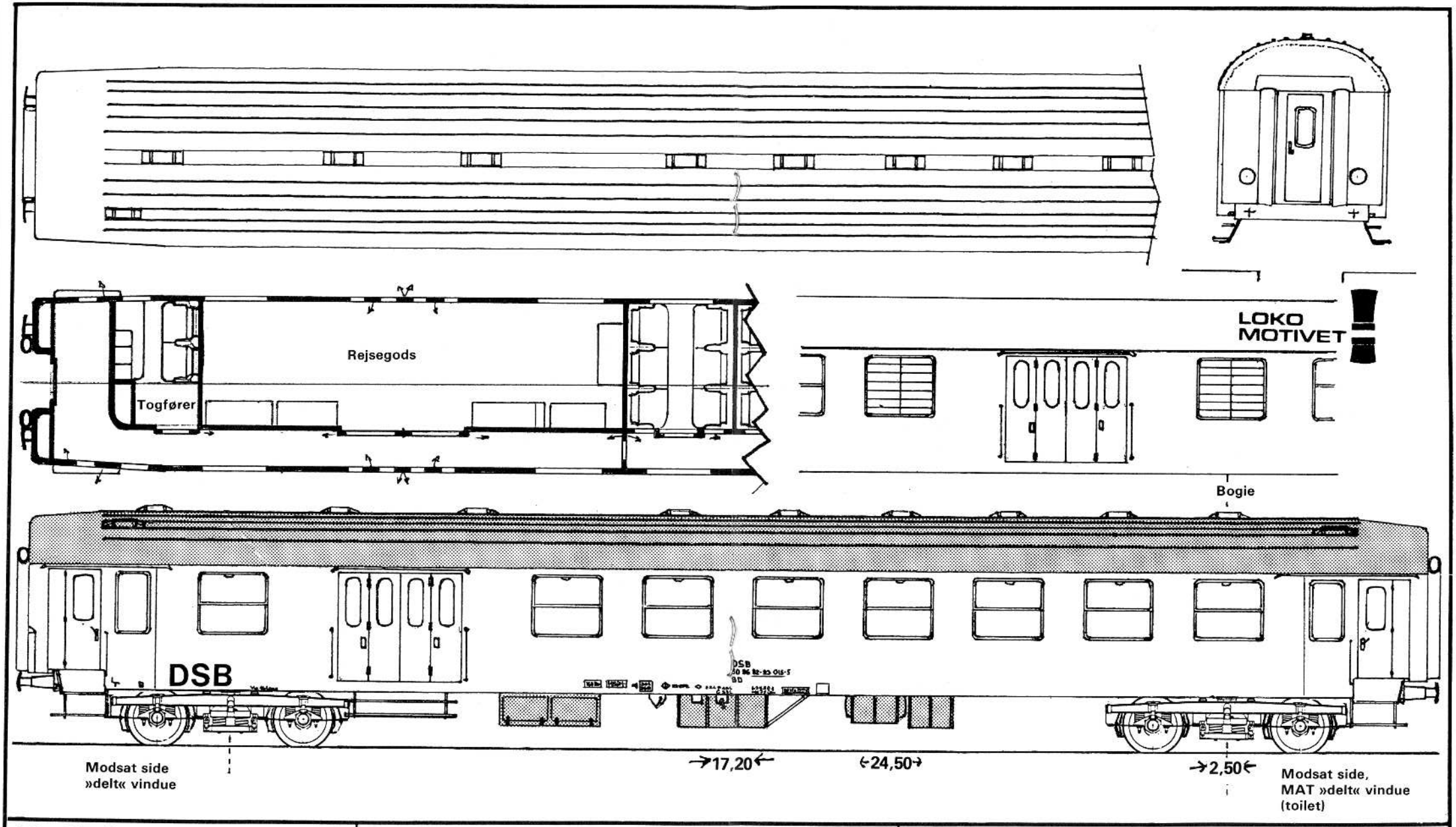
1977: BD 82-84 000-004 og 007-009 ombygges til kioskvogn litra BK nr. 85-83 035-039 og 041-043. Samme år ommales i nyt design nr. 010-014, 017, 019, 024, 025 og 028.

1978: BD 006 ombygges til litra BK 040. Samme år ommales i nyt design 015, 018, 022, 027 og 029, hvormed alle BD-vogne er i nyt design. I årene 1977-78 installeres endvidere elvarme i BD 005, 010-019, og cifferlitreringen ændres til 82-83.

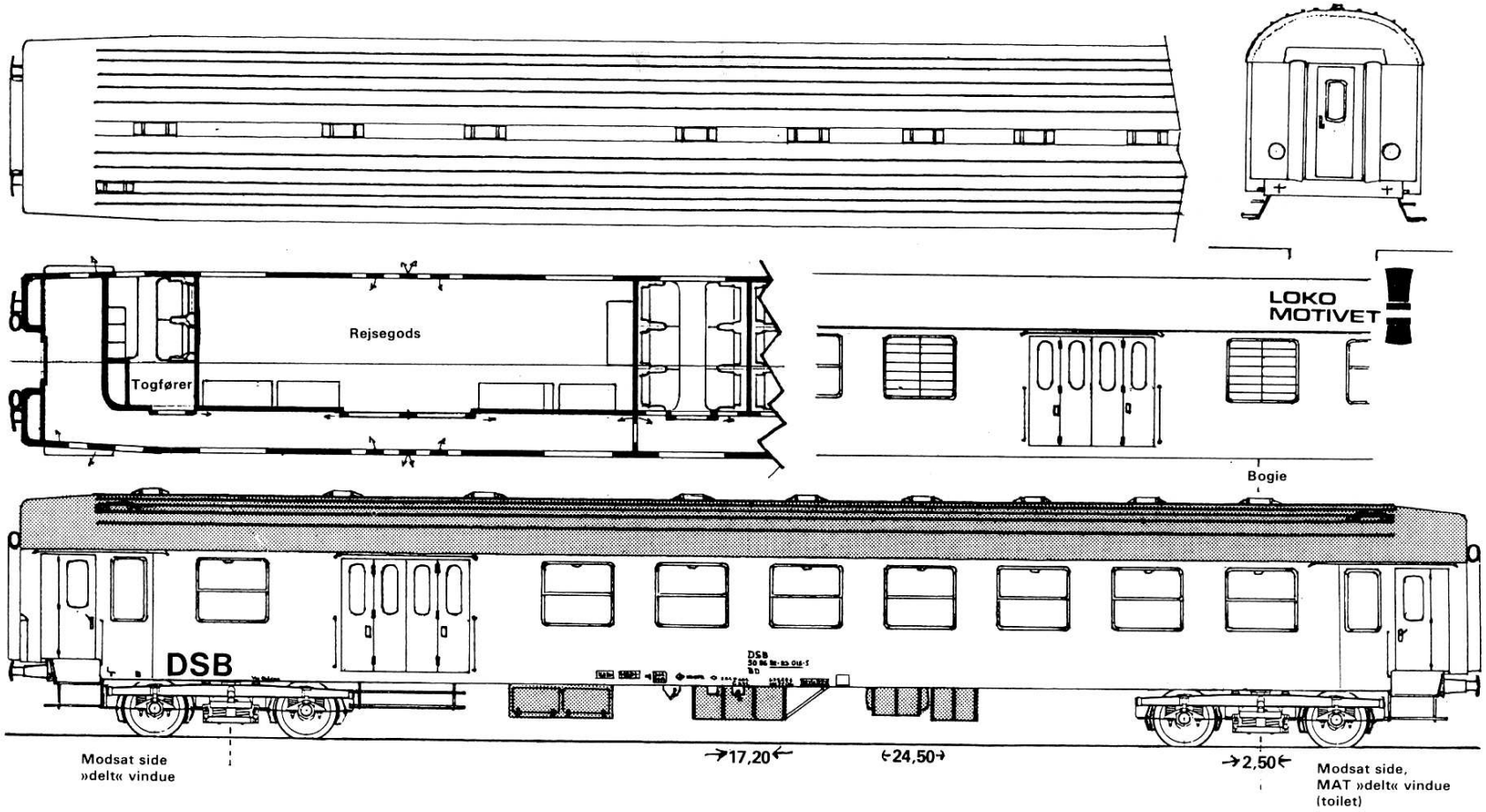
1983: Der monteres cykelstativer i 005, 011, 012, 017 og 019 til brug for bådtogene København/Kalundborg (og omvendt), og samme år moderniseres hos Scandia 010, 012, 013, 019 og 023-026 bl.a. med montering af nye døre med automatisk dørlukning.

1984: Moderniseret hos Scandia (som foranstående) er 011, 015, 018, 021, 022, 028 og 029.

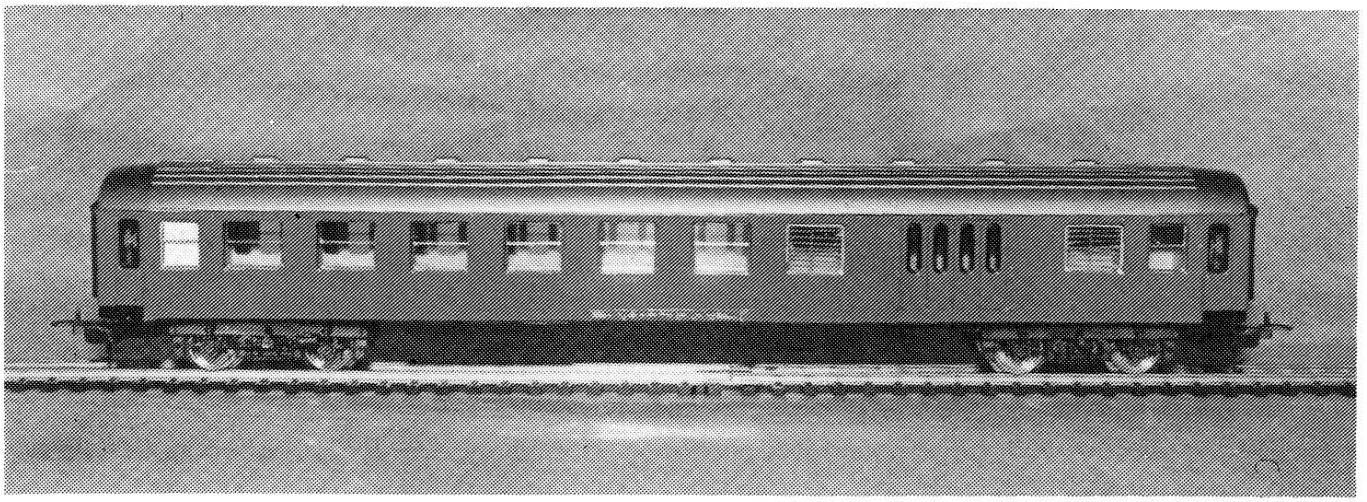
(Oplysninger om litra BD venligst af Jan Valeur, Søborg og Mogens Duus, Odense).



DJM **1:87**	Type: Komb. person- og rejsegodsvogn	REGI: DSB
LITRA BD NR. 000-029	Bygget: Scandia 1968-70	Tegnet: Torben Bejerholm, 1979



DJM 1:160	**Type: Komb. person- og rejsegodsvogn**	**REGI: DSB**
LITRA BD NR. 000-029	**Bygget: Scandia 1968-70**	**Tegnet: Torben Bejerholm, 1979**



BD-vogn fremstillet af FM efter den i teksten beskrevne metode. Endnu mangler DSB-bomærke og litrering at blive påsat. Bemærk gitter for vinduerne i rejsegodsrummet. Ved sammenligning af BD-foto side 24, vil man opdage at modellens toiletvinduer er for brede.

Taget

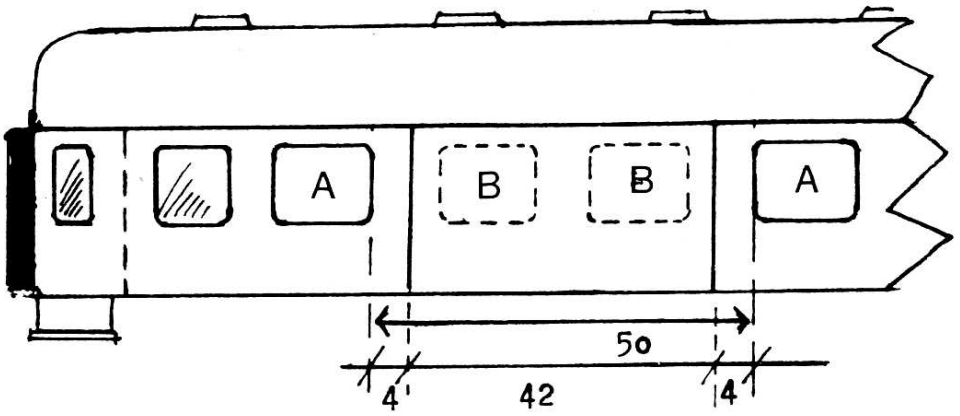
Tag og vinduer er, som på alle LIMA-modeller, støbt sammen. Derfor må man udskære de vinduer og døre, som passer sammen til kupe 2 og 3 henholdsvis foldedøre. Pas på, når der udskæres... plasten er meget hård, og kan derfor springe ligesom glas.

Indretningen

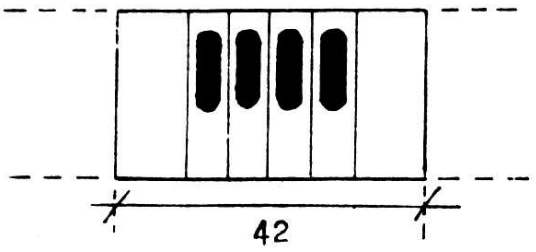
i vognen skal også ændres. I kupesiden skal rejsegodsrummet placeres, idet det strækker sig over 4 kupeer (se tegningen), mens sidegangen i modsatte side går helt igennem.

Rejsegodsrummet udskæres af den fordanskede BD-vogn og indplaceres. De

Partiet med vinduerne B udskæres af den danske B-vogn, og et tilsvarende stykke med foldedøre udskæres fra den fordanske BD-vogn. Limes på plads. Målene fremgår af tegningerne. Taget ændres ikke, bortset fra placeringen af kuck-kuck-ventilerne.



Fremstilling af Litra BD af industrimateriel (LIMA):



Det kneb for os at finde et foto af en BD-vogn i oprindelig udgave med dobbelte skydedøre i gavlen, men i »Claus«' gemmer dukkede så dette foto op. Nummeret på vognen er ukendt, men den er fotograferet i Thisted i 1969.
Foto: »Claus«

*

store vinduer i rejsegodsrummet har vandrette gitre monteret. Disse fremstilles af udtrukket plast. Gitrene bør ikke udelades, da de er karakteristiske for BD-vognen.

Detaljer

Der påsættes håndbøjler på hver side af bagagedørene. Fremstilles af tynd metaltråd.

Fodtrin under rejsegodsrummet (foldedørene) loddes sammen af tilsvarende tråd, og vognen er klar til at blive malet. Vi har hos farvehandleren fået fremstillet en automaling, der matcher med LIMA's DSB-røde, og hele vognen fik en omgang af denne hurtigtørrende maling.

Vinduesrammerne i foldedørene males sorte, f.eks. med en sort spritpen, der kan skrive på glatte flader, således at det kommer til at ligne gummilister. Det samme anbefales at gøre med rammerne i de øvrige vogndøre, men husk at fjerne midtersprossen først. Bag toiletvinduet limes et stykke hvidt papir eller det males med hvid farve på indersiden. Transfers er fra WM, batterikasser af »aflagte« små legoklodser, der males med Humbrol 85-sort.

Herefter samles vognen igen med tag og bogier. Husk at gemme resterne af den fordanskede BD-vogn, så vi senere kan bygge en postvogn litra P.

God fornøjelse ■ *FM*

I næste nummer af **LOKO MOTIVET**

Stort nostalgisk julenummer på 56 sider med bl.a.:

- **selvbygning af DSB litra CMK kedelvogn**
- **åben godsvogn litra PU(R) til DSB og privatbanerne**
- **HFHJ C 28 3-akslet personvogn**
- **sporplaner og anlægsdesign, o.m.a.**

Haderslev Maskindepot i 1979. *Foto: Mogens Duus, Odense*

HADERSLEV MASKINDEPOT

af Mogens Duus, Odense

Tegningerne er venligst udlånt af Odense Model Jernbane Klub.

Haderslevbanen anlagdes allerede i 1866, dengang da Sønderjylland endnu var tysk område. Dengang endte banen på den nuværende Haderslev Vest, hvor der fandtes en mindre, enkeltsporet remise. Med åbningen af amtsbanestrækningen til Christiansfeld i 1899 forlængedes normalsporet til havnen for overførsel af godsvogne, og fra 1934 blev det 4-strengede spor endvidere anvendt til persontrafik, idet statsbanerne anlagde »bystation« på den daværende amtsbanegård - ikke at forveksle med den senere bystation i Nørregade. Her var der plads nok efter nedlæggelsen af amtsbanerne til Christiansfeld (1932) og Skodborg (1933). Statsbanerne fik ved den lejlighed remisepladser i en forhenværende amtsbanebygning, og remisen på vestbanegården overflødiggjordes og blev revet ned kort efter i forbindelse med en samtidig ombygning af stationen. Sidstnævnte skete af hensyn til ønsket om at kunne køre ret igennem fra Vojens til bystationen uden rangering på vestbanegården.

Omkring 1950 rømmer man den gamle amtsbanegård og flytter stationen til den seneste bystation, åbnet 8/10 1950 i en tidligere skolebygning. Da får man atter behov for remiseplads på vestbanegården, og her opførtes derfor i driftsåret 1951-52 en ny, enkeltsporet remise. Det er dén remise, tegningerne viser. Den er dimensioneret efter en 0-maskine, så-

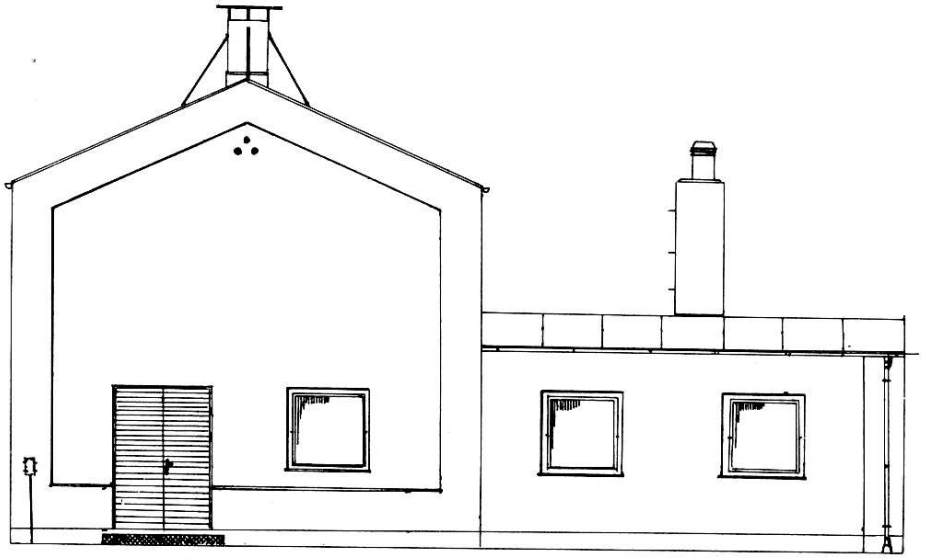
(teksten fortsættes side 35)

LOKO MOTIVET

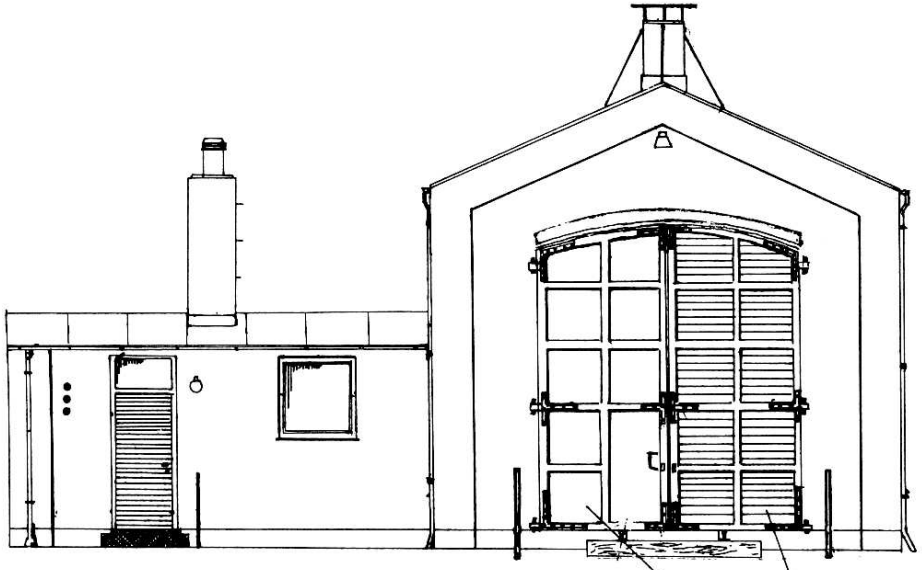
HADERSLEV MASKINDEPOT

Tegninger af Mogens Duus, Odense

SKALA 1:160



SET FRA VEST

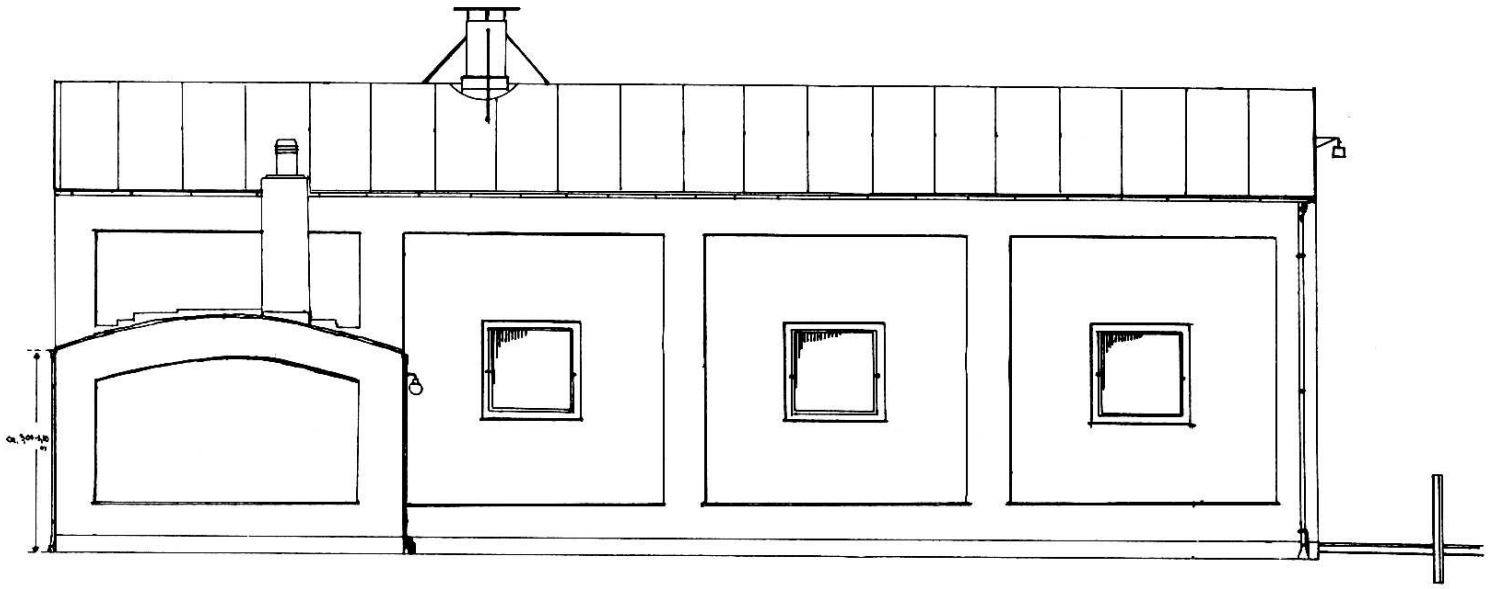


SET FRA ØST

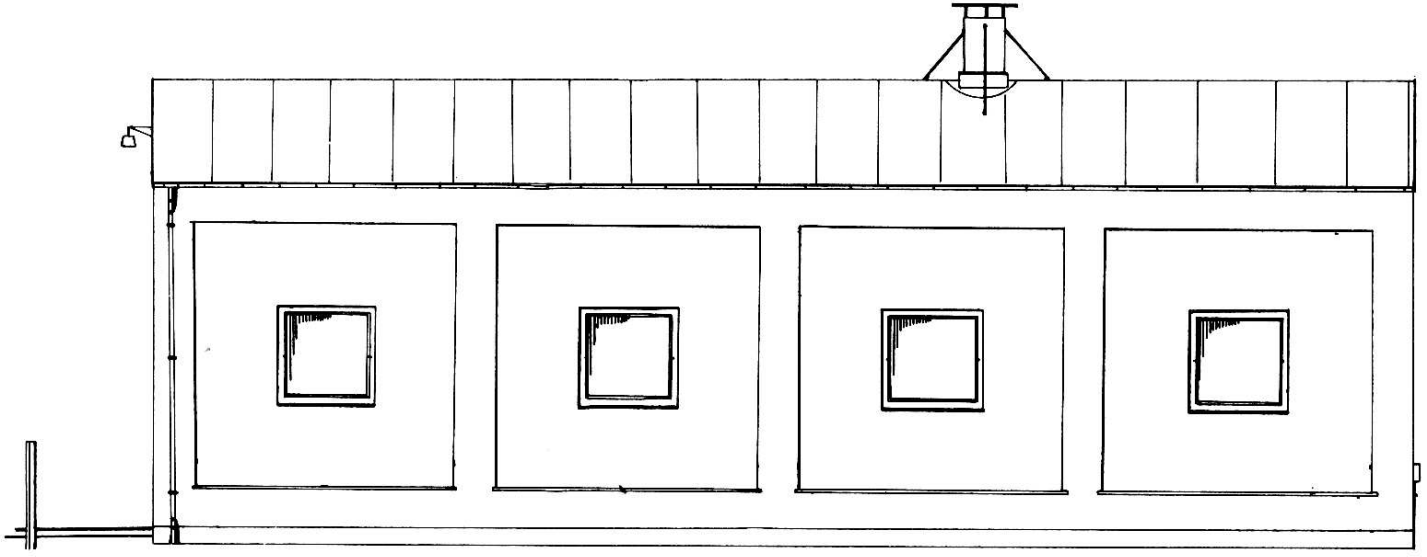
Nordre port: Mellemrum med varierende antal brædder - her tegnet 7!
Søndre port: Pladebeklædte mellemrum.

PLAN I

PLAN II



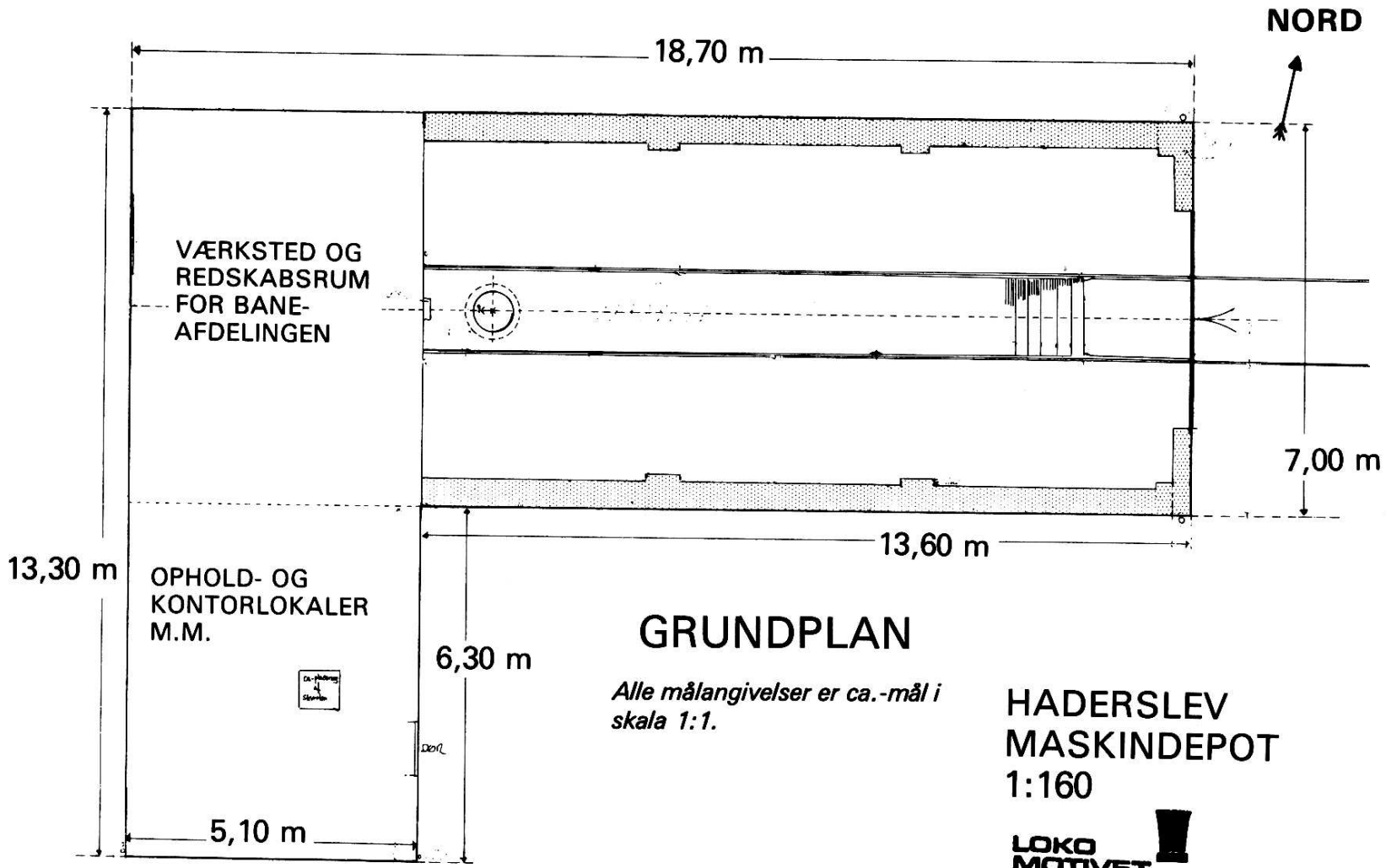
SET FRA SYD



SET FRA NORD

LOKO MOTIVET

HADERSLEV
MASKINDEPOT
1:160



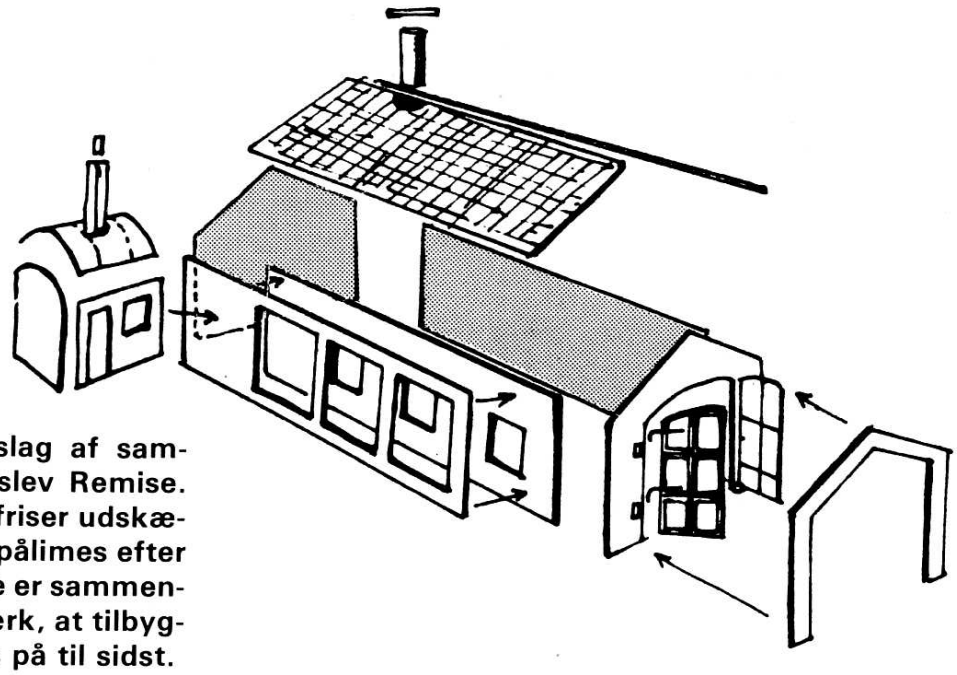
GRUNDPLAN

Alle målangivelser er ca.-mål i skala 1:1.

HADERSLEV
MASKINDEPOT
1:160

LOKO MOTIVET

PLAN III



Skitse til forslag af samling af Haderslev Remise. De hvide murfriser udskæres for sig og pålimes efter at øvrige mure er sammenlimede. Bemærk, at tilbygningen sættes på til sidst.

ledes at eftersyn og småreparationer kunne foregå indendøre. Haderslev havde dengang 3 O-maskiner og 1à 2 HS-ere, idet alle dog ingenlunde var i drift samtidig. I de senere år har remisen ikke været anvendt, efter Haderslev mistede MH-lokomotivet, der anvendtes til rangertrækkene mellem Haderslev og Vojens. Trafikken klares i dag med Vojens' stations Ardelt-traktor.
Det nye depot er opført i tidstypisk byggestil med røde sten og hvidt »murværk« som ramme, og byder ikke på de store vanskeligheder for modelbyggeren.

Byggeforslag

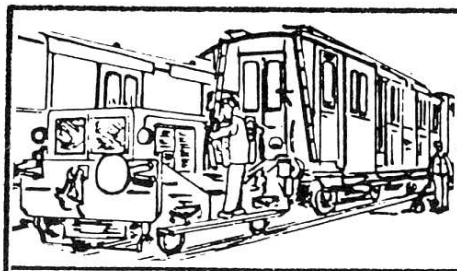
Modellen er dejlig let at bygge, også for begyndere, idet den har flere modelmæssige fordele. Det gælder således, at der er et minimum af vinduer (mindre udskæringsarbejde), de er store og ensartede (man kan lave en skabelon) og man skal ikke nørkle med de sædvanlige opstregninger af vinduesrammer og sprosser, der ofte bliver skæve eller for tykke, hvad enten sprosserne tegnes med ridsefjer eller udskæres af pap.
Inden opstregning af grundplanen på et passende stykke materiale, skal vi lige nævne et par omregninger:
Ønsker man at bygge i skala 1:87 skal alle mål ganges med 1,84. Bygger man 1:100 skal målene ganges med 1,6.

Ved opstregning af planen skal man huske at tage højde for bredden af de hvide mur-friser. Skal disse være 1 mm brede, skal grundplanen gøres 1 mm mindre i længde og bredde. Herefter udskæres murene i det ønskede materiale (pap eller plasticard), og der skæres ud til døre og vinduer. Delene samles, og hovedbygningens tag skæres til og limes på plads. Udskæring kan ske i pap med efterfølgende pålimning af skifer-papir. Husk at gøre plads til skorstenen.
Tilbygningens tag udskæres af tynd karton (eller plastic), der rundes og limes på plads. Også her skæres et hul til skorstenen, således at denne kan »rage op indefra« som i virkeligheden. Skorstenen på tilbygningen kan være en firkantet aflang træklods, beklædt med murstenspapir eller opbygget af murstenscard.

Døre og vinduer udskæres og limes bag på åbningerne. Vinduerne skal blot være klar plast, hvor vinduesrammen optegnes med hvid maling, f.eks. med ridsefjer.
Portene udskæres, hvorefter der pålimes lister af træ eller karton. Problemet er at få fremstillet porte, der kan åbne og lukke. Her en idé.
Dørhængslerne kan være udrettede clips, der er let bukkede i den ene ende, og således placeres i små hobby-perler, der limes på muren. Clipsene limes på portene med kontaktlim el. lign. I stedet for perler, kan man anvende meget små øskner.
Skorstenen på hovedbygningen kan fremstilles af messing- eller plastrør i passende diameter. Delene kan købes hos hobbyhandleren.
Bemaling: Vægge, murstensrød - murfriser, hvide - vinduesrammer, hvide - døre og porte, grønne - tag, skifergrå.

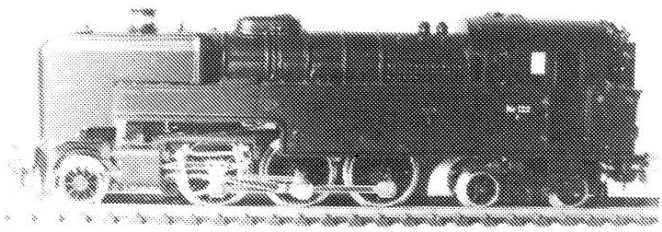
■ *Red.*

DU ER STADIG –



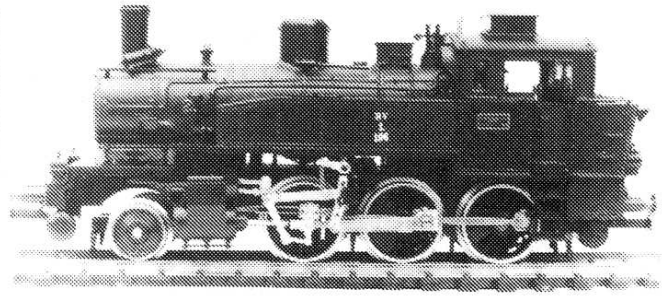
»PÅ SPORET«

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



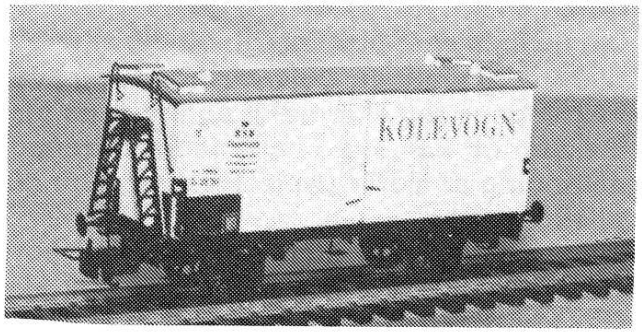
DSB LITRA S

Færdigbygget til 2-skinne, jævnstrøm, kr. **1285;**



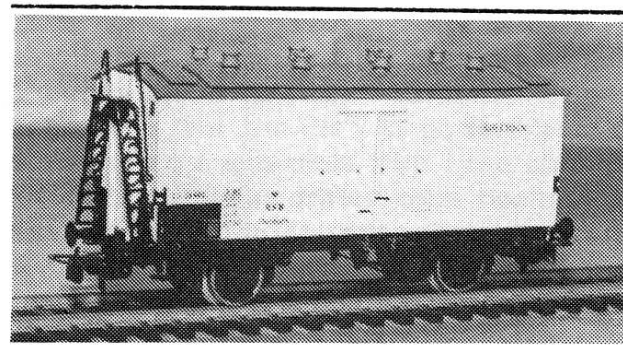
Horsens Vestbaner L 106

af Liliput lokomotiv, kr. **750;**



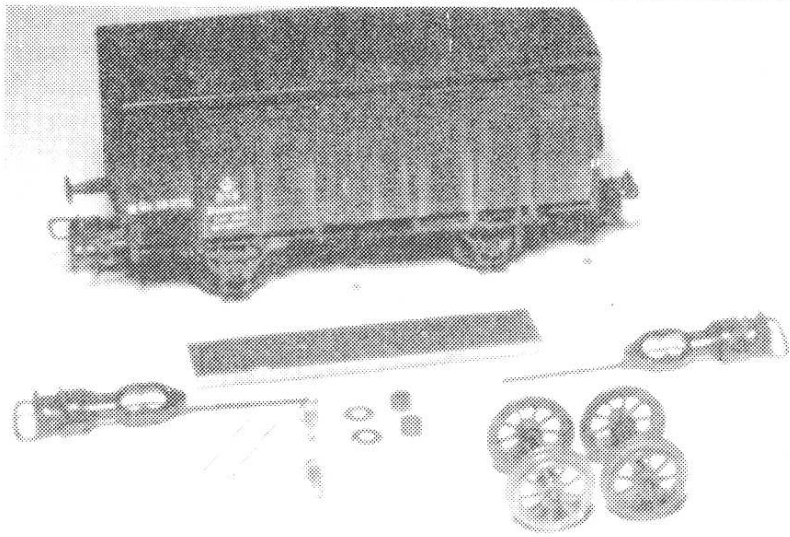
DSB litra IS-kølevogn

Komplet byggesæt, kr. **130;**



DSB litra IKP-kølevogn

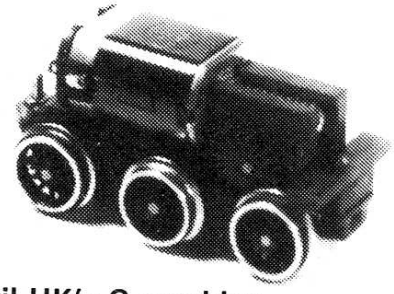
Komplet byggesæt, kr. **140;**



... 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^{50}

ÅBNINGSTIDER:

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

SPORSKIFTET

Under denne rubrik bringes kommentarer, forespørgsler, kritik, ønsker, oplysninger og uddybninger vedrørende modeljernbane (eller virkelig jernbane i relation til model) telefonisk så vel som skriftligt. Breve sendes direkte til:
LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved.

IKA-kølevogn

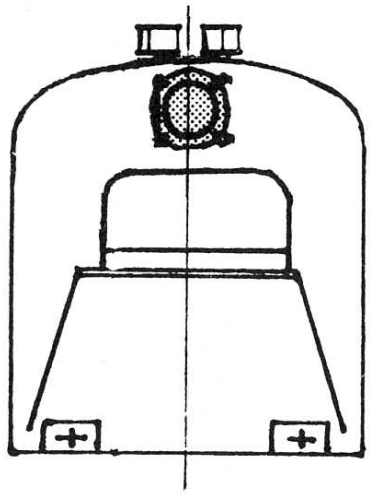
Vi har fået et par breve og opringninger med supplerende oplysninger til denne vogntype, samt et brev fra K. E. Jørgensen, Hvidovre, der kort og godt skriver:

»IKA er en god og fin idé... og billig. Jeg vil prøve den, når tid er. Bliv ved med disse side-4 vogne...«

J. E. Nielsen, Ålborg, oplyser, at de sorte felter beregnet som baggrund for underretningsplader (særtogsplader) manglede på vor »grovtegnede« IKA-vogn (vi forstod den...), så derfor viser vi deltegninger af vognen med sorte felter og bremse-markeringer.
Bremsemærkerne betyder i øvrigt, at vognen er udstyret med en internationalt anerkendt persontogsbremse, der kan omstilles til godstogsbremse.

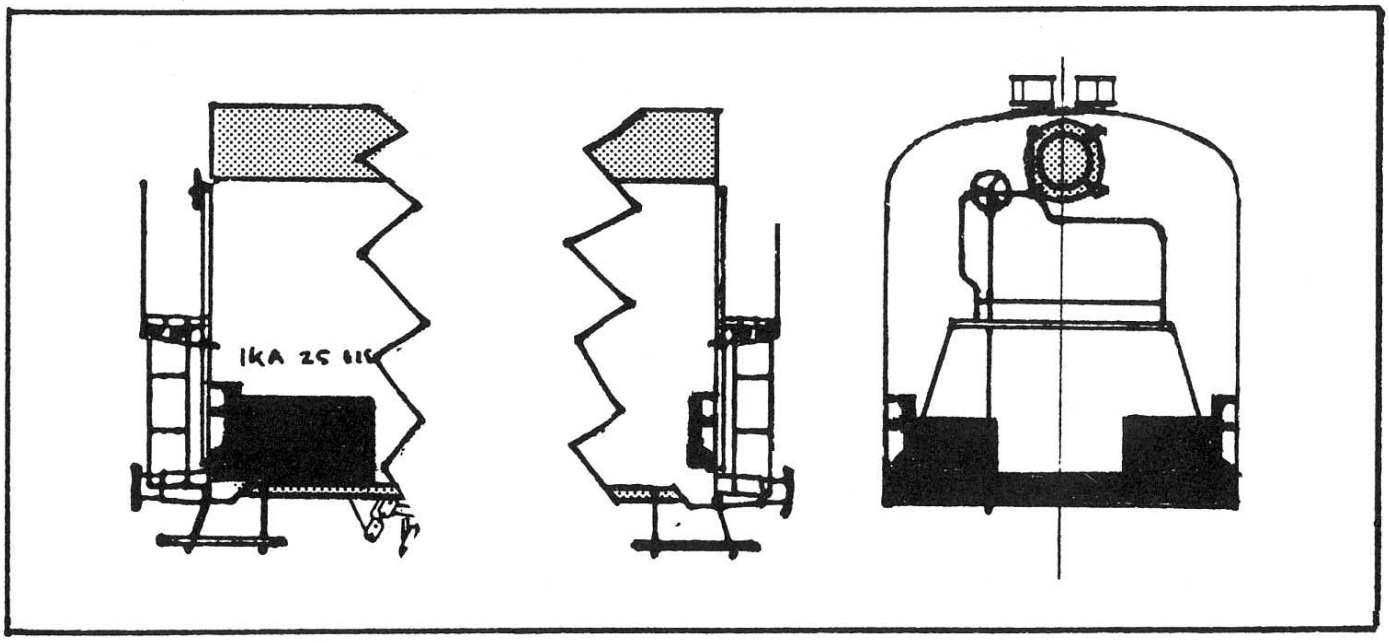
Der var flere »mangler« ved byggebeskrivelsen i nummer 4:
Som beskrevet skal hjørnestolperne fjernes, men det gælder naturligvis også gavlforstærkningerne, der skæres af, hvorefter gavlen slibes pænt til.

Bjørn Schultz (PÅ SPORET) oplyser, at IKA-vognens platforme ikke var ens. Kun bremseplatformen på gavlen med håndhjulsbremse var »forkrøblet«. Den anden platform var af firkantet facon. Se tegning herunder.

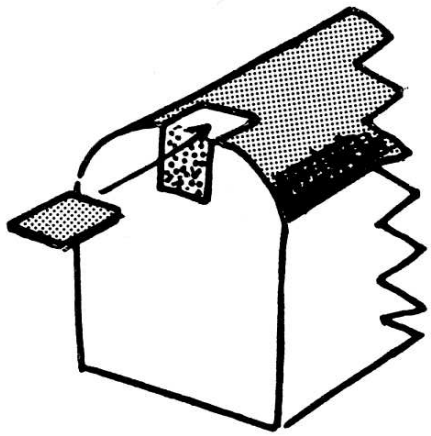


Et tip til påsætning af Flettner-rotorer: Det kan være svært at få placeret dem lige på taget, de har en tilbøjelighed til at sætte sig skæve. Men her gør man blot det, at når alle rotorer er påsat (limet) placeres vognen med bunden i vejret på et bord eller anden plan overflade, således at den hviler på rotorerne, der herefter vil »stille sig i plan«. Vil en rotor gøre sig besværlig, rettes den til med en pincet eller lignende, idet man bruger bordet til at flugte efter.
Messingdrejede Flettner-rotorer kan forresten også købes hos PÅ SPORET, der også har »lyn« og »adressefelter« som påklæbningsmærker.

Til sidst: IKA-vognen var ikke udstyret med tagpap, men havde ståltag. Derfor kan man



ikke anvende vandslibningspapir til at skjule udspartlingen. Plaststykket til dækning af gavlhakket skal altså skæres ret nøjagtigt til og evt. revner udfyldes med model-filler.



Tagfarve: Her er flere muligheder, nemlig lysegrå (Humbrol 64), mørkegrå (Humbrol 27) eller hvid (Humbrol 34).

I artiklen var det en LIMA Coca-Cola-vogn, som dannede grundmodel, men andre fabrikater er lige (måske mere) velegnede. Det gælder således:

Märklin: Dette firma havde for år tilbage en tilsvarende vogn i deres katalog under varenr. 4620. Den blev også anvendt som Carlsberg-vogn (katalog-nr. 4636) med 4 Flettner-rotorer på taget. Vognen er senere udgået af kataloget og erstattet af en kortere vogntype (11,6 cm) af samme udseende. Brugtvognsforhandlerne har i dag »dynger« af denne udgåede katalog-vare, og den er alle tiders til en IKA-vogn, hvis man erstatter de fire rotorer med 10 stykker af samme type, samt ommaler og litrerer efter forbilledet.

Trix: Katalog-numrene 3406 og 3445 i skala 1:87 er meget fine med næsten rigtig tagprofil, og med korrekte lop-mål (134 mm) og akselafstand (76 mm). Køres 2-skinne-drift, så husk at udskifte hjulene til jævnstrøm. Ombygningen er den samme som ved LIMA-vognen.

I skala 1:160 (N) fås samme grundmodel under katalog-nr. 3225-26-27. Målene er imidlertid ikke rigtige. Lop-længden er 68 mm, men burde være 73 mm. Fem millimeter forskel er meget i skala N.

ARNOLD-N: Firmaet har en fin vogn, der let kan blive til litra IKA, og endda med korrekte mål. Det er katalog-nr. 4564-67, der faktisk kun kræver ommaling og påsætning af Flettner-rotorer plus lidt afslibning ved dørene. Flettner-rotorer påsættes af runde plastprofiler el. lign.

IKA som DANEFROST

Vi er også blevet bedt om at vise fotos af Danefrost-vognene samt tegning af kølemaskine.

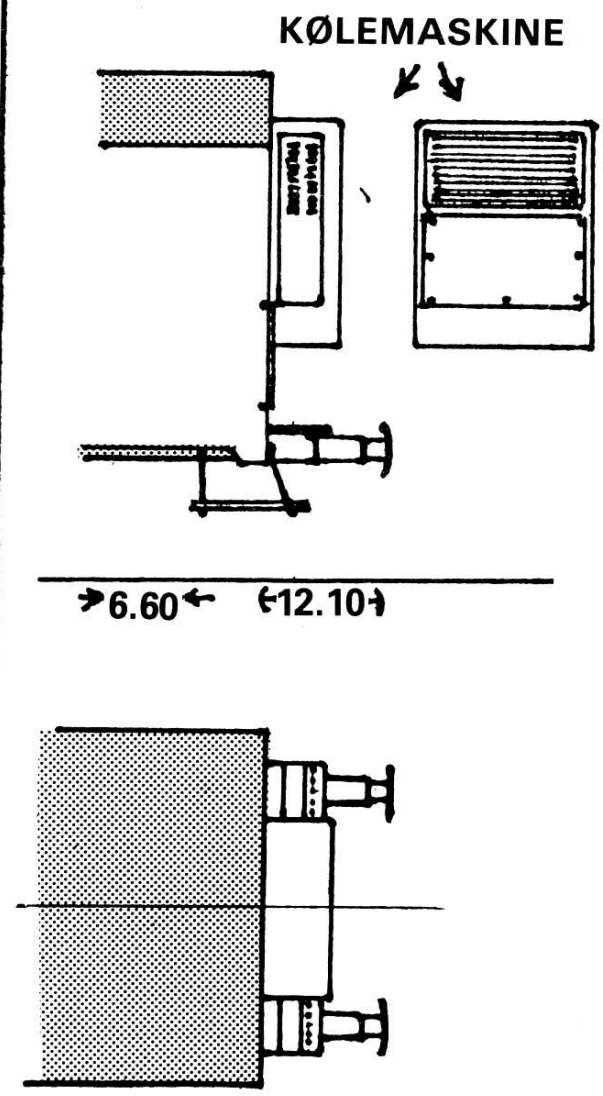
Det er nok de fleste mj'ere bekendt, at Danefrostvognen kan fås i »model« fra Liliput, idet vi dog vil gøre opmærksom på at selv om

»Danefrost«

Da IKA-vognene blev udrangerede købtes af »Brugsen« to vogne, der blev ombyggede på Ctv. Ar (Århus), bl.a. blev monteret kølemaskine.

Den ene var IKA 189, der fra 1966 hed Ics 807 7 189, ombygget 1970 til »Danefrost« Brugsen nr. 084-4-000, udrangeret og ophugget 1984.

Den anden var IKA 136, der fra 1966 hed Ics 807 7 136, ombygget 1970 til »Danefrost« Brugsen nr. 084-4-001, udrangeret 1984.



DSB
DANEFROST-BRUGSEN
som IKA med kølemaskine modsat ende af bremse-platform

Torben Bejerholm

påskriften er korrekt (og meget flot) så er vognkassen forkert. Det er egentlig synd, idet det er en meget vanskelig påskrift at udføre selv.
Men den tanke har strejfet os, at det måske var muligt med forsigtighed at bortmejsle stiverne på vognkassen, idet man påsatte klar tape på påskrifterne inden operationen begyndte. Efter fjernelse af stivere var det så nok muligt at slibe pænt glat og udmale med en farve, der matchede de øvrige (vognkassen burde for øvrigt være hvid). Lidt påmaling af »slid« kan nok skjule de værste »huller«. Kølemaskinen kan fås fra rodekassen, f.eks. fra en kølelastvogn fra Wiking el. lignende, og males med Humbrol nr. 89-blå.

DSB litra BL/Bf

Der er tilsyneladende en del uenighed om, hvordan gavlene på disse vogne har set ud (se midtersidetegning i LOKOMOTIVET nr. 4).

Her uddrag af modtagne breve, netop som vi skulle i trykken:

Jens Bruun-Petersen, Ribe:
— der må være gået kludder i BL-tegningen: »Oprindelig« og »ombygget« gavl er evt. forkert, idet den stærkt nedrundede gavl hører til 1.-serie, mens den lodrette enten hører til 2.-serie ***eller*** *er ombygget. Sikkert nok det første, for hvorfor ombygge en gavl, der havde gummivulster?*

Jan Løve Østerbye, Århus:
— Gavlenderne er aldrig ombyggede - hvorfor skulle man dog det? Men tegneren har tilsyneladende en vis forkærlighed for tyske (afrundede) gavle, for dette forhold går igen ved flere tegninger. Indvendigt er tegningen forkert i enderne, hvor gavldørene er placeret længere inde i vognen

VANLØSE HOBBY-SHOP
Jernbaneallé 97 - 2720 Vanløse
Tlf. (01) 74 85 48

MODELTOG:
Märklin • Fleischmann •
Roco • Liliput •
Electrotrén m.v.

NYT OG BRUGT
KØB OG SALG

SPECIALE:
LGB-Havetog
Fridakort accepteres!

end vist, bl.a. for at give plads til rangerpersonale (overgangsbro).

Per Topp Nielsen, Sakskøbing: (pr. telefon)

— Gavlene har aldrig haft B-vogns-gavle, men altid det tyske præg med afrundede gavle.

Hvad er det rigtige? Hvem af læserne kan løse gåden? bl.a. med fotos af oprindelige gavle fra begge vognserier?
Med hensyn til indretningen og placeringen af gavldørene viser DSB's materielfortegnelse, at Jan Løve Østerbye har ret vedrørende denne detalje, men hvad med selve tagprofilerne.
Lad os høre, således at vi kan få bragt en ny, korrekt tegning som erstatning for den tilsyneladende forkerte midtersidetegning. Tegningen vil da til sin tid medfølge ekstra til alle læserne.

Red.

LOKO MOTIVET

LÆSERBREVE:

Fra Erling F. Koust i Randers har vi fået et brev (med ros - tak for det!) hvori det bl.a. lyder:

»Hvad med om I begyndte at sætte tegninger af små damplokomotiver i bladet? Det vil sikkert gøre sig.
Mit ønske er, om I vil sætte en tegning af en DSB HS'er i bladet, da jeg selv - og måske andre - vil bygge den i model i skala 1:87«.

Ja, DSB's litra Hs er jo en hyggelig lille maskine, og har da også været behandlet i model flere steder. Det gælder således Modelbyg nr. 9 1981 og Slagelse-Expressen nr. 2 1983. Men ingen af stederne har der været en 1:87-tegning, og derfor har vi allerede i vor planlægning taget højde for at bringe tegning + evt. byggebeskrivelse af litra Hs inden længe.

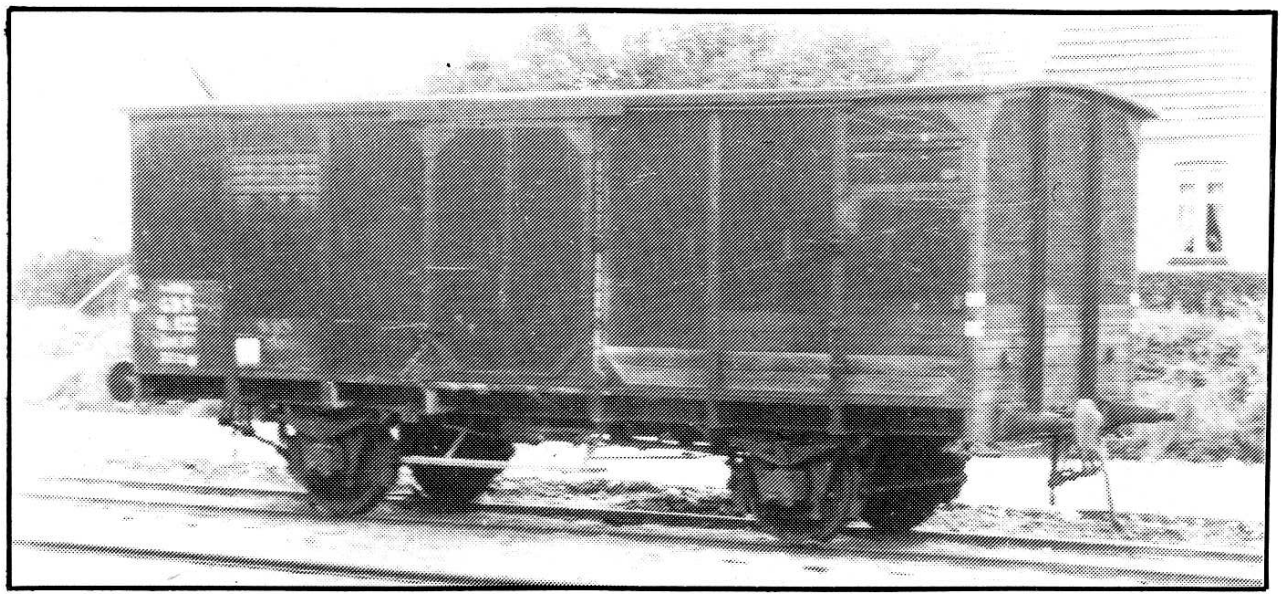
Fra John Thomsen, Hareskov. har vi modtaget et langt brev, som vi har tilladt os at redigere ned til et par hovedpunkter:

»Jeg vil hermed godt kommentere Jeres første to blade:
I nr. 1 er PE/PER en hurtig lille sag, som dog kræver, at man er noget indforstået med, hvad der sker. Jeres forslag med Fleischmann-vogne er for dårligt - de er a-l-t for lange, og syner helt groteske i en stamme.

Artiklen om A-vogne er fin, men dog lige lovlig kortfattet efter min mening. Prøv at sætte en udenforstående til at bygge en model efter (hver af) jeres artikler inden de bliver trykt, og besvar så også de spørgsmål dette afføder. Hvorfor får vi f.eks. ikke at vide, hvor langt der skal være mellem de nye vinduesmellemrum, og hvad med lidt om den gule stribe, som i sidste instans er det, der »gør« en 1.-klasse - hvor lang og hvor bred etc.
I nr. 2 synes jeg I er noget på vildspor med godsvognsombygningen. Først helt til sidst nævnes, at PIKO har én der kan bruges direkte - og det var vel egentlig der, I burde være startet, for den er stadig mere korrekt end de ombyggede ROCO. For fuldstændighedens skyld skal det også lige med, at DSB kun har én vogn i denne kategori - IE 18 787 - og ikke en hel serie, som tegningsteksten siger. Check bl.a. med Dansk-Jernbane-Arkiv. Og så skal man være hukommelseskunstner for at huske, hvilke farver, der skal bruges. Eller var det tilfældigt, de stod i nr. 1? Henvisning mangler.
TFJ-vognen vil jeg gå let hen over, og blot henvise til mit tidligere råd om at lade en »blindbuk« bygge med fra manus! Til MR-anmeldelsen vil jeg sige, at I har »overset« den voldsomt store koblingsafstand. Men det vil i øvrigt være en naturlig opfølgning med afkortning heraf, dels montering af lys/slutlys i begge ender, ændring af litrering (undervognens tekster kan males over med gul overheadpen) samt måske anbringelse af en fører i udstillingsvinduet og indvendigt lys. Ide til kommende nummer«.

John Thomsen, Hareskov

Vi prøver at svare:
Først tak for brevet med kritik. Og dernæst: Er læserne enige med John i hans betragtninger over vor »gåen let hen over tingene«, eller synes man, at vi skal fortsætte som hidtil? Hvis læserne mener at vi er for overfladiske, vil vi naturligvis gøre mere ud af byggebeskrivelserne. Lad os høre. Skriv eller ring. Adresse bag i bladet.
I øvrigt følgende svar til foranstående: Vore side-4-vogne og tegninger er blot ment som »appetitvækkere«, idet de langtfra er fyldestgørende, hvilket vi også skrev i nr. 2, side 5 (i rammen), hvor vi rådede til selv at søge yderligere oplysninger om de enkelte vogne. Men en videre uddybning vil hele tiden være at finde under den faste rubrik SPORSKIFTET, såfremt det ønskes.
M.h.t. målene mellem vinduerne på A-vognen (nr. 1), er disse anført på tegningen side 18... men vi må nok indrømme, at det kunne være tydeligere markeret. Vedrørende den gule stribe, så giver vi John ret... det burde være nævnt. Den skal være 2½ mm bred.
IE-vogne: Hovedombygningen gjaldt vogne fra OHJ, og hertil er ROCO's vogne mest korrekte efter vor mening, idet PIKO's har forkert placering af lemmene (spejlvendte). Det er lettere at bortslibe stiverne end at fjerne



Apropos læserbrev fra John Thomsen ang. IE-vogne m.v., så viser vi her GDS's (Gribskovbanen) udgave af denne vogntype. Det er GDS Qc 122, fotograferet i Skævinge i 1963. *Foto: »Claus«*

lemmene og opbygge nye, men det er jo en smagssag. Lad os høre om nogle af læserne har erfaring på dette område. I øvrigt kommer vi ind på emnet IE-vogne fra DSB i en senere artikel.
MR-togsættet: Vi har haft en artikel liggende i et stykke tid, men endnu ikke fundet plads til den i bladet. *Red.*

ANSJ bogiepersonvogn

PF i Randers har spurgt om vi kender farven på ANSJ's (Aars-Nibe-Svendstrup Jernbane, senere AHB) bogiepersonvogn AB 12. Vi har kigget lidt på det, og er kommet frem til, at farven var grøn, nærmere betegnet noget lignende som Humbrols 78-grøn (mener vor »privatbane-ekspert«).
Bogievognen havde for øvrigt følgende skæbne: ANSJ AB 12 (Vulcan 1899), i 1903 VNJ A1 (malet rød), 1909 AHTJ A3 og 1927 FHJ B 50 (senere HFHJ B 50), udrangeret 1967. Findes der blandt læserne nogen som kender mere præcist til farven på AB 12, vil vi meget gerne høre derom.

AHJ E 77 nok en gang...

N. J. Hansen, Århus (JMJK); har følgende supplerende oplysninger om AHJ E 77 (nr. 3 og 4): Oprindelig litreret Qs 405, omb. 1906 til E 173 og omlitreret til AHJ E 77 allerede i 1952. Vognen har altså aldrig heddet AHJ E 73, men derimod E 173.
Vi siger tak for oplysningerne.

Til sidst en rettelse: I vor anmærkning af PÅ SPORETs AHJ 77-model (LOKOMOTIVET nr. 4 side 33) skal stå prøvetrykning, ikke prøvestøbning. Undskyld!

PT-vognen igen...

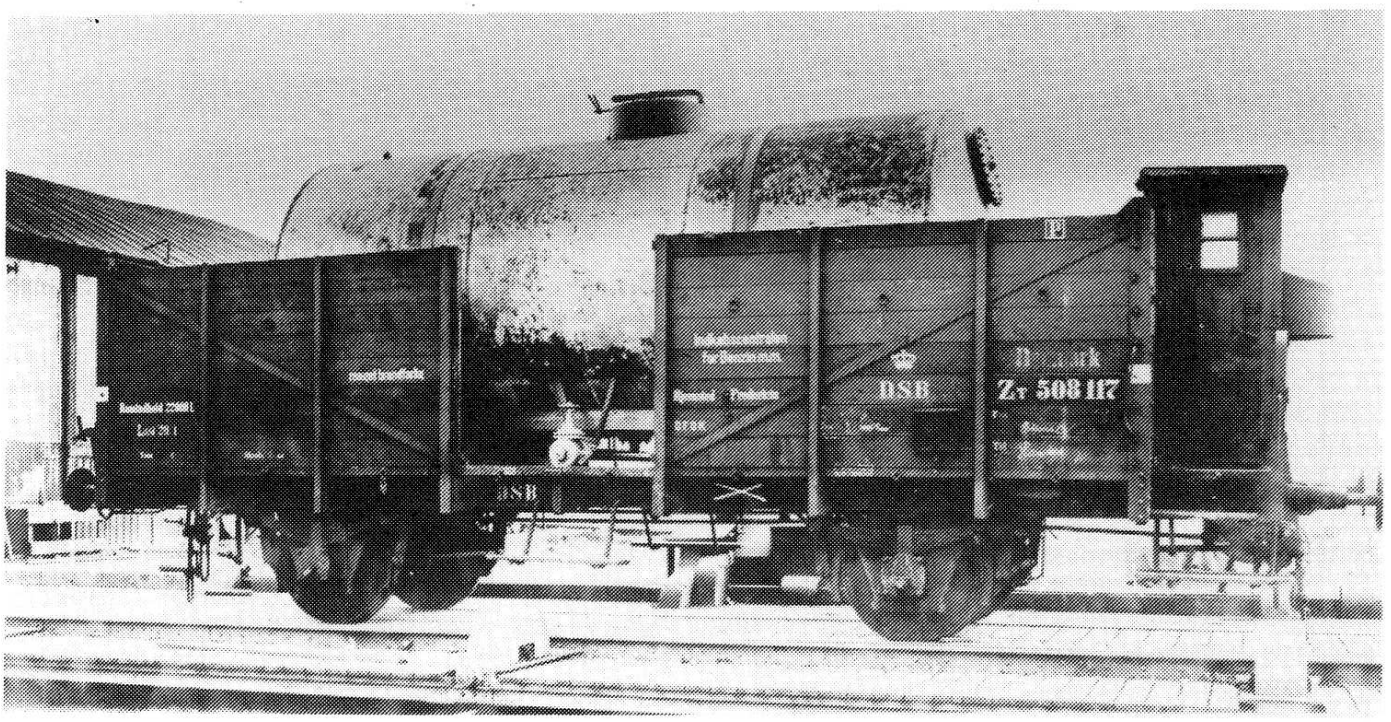
Flere læsere har telefonisk forespurgt om PIKO virkelig har en vogn, der kan anvendes til en PT-vogn, idet man ikke kan finde den i kataloget?
Svaret er ja! Men PIKO har ikke vognen i kataloget, men »markedsfører den ved siden af« akkurat som mange andre PIKO-vogne.
Katalog-nummeret er helt nøjagtig 5/6437-014 i PIKO's »Old-timer-serie«, og det er en ganske pæn vogn. Vognen har endvidere den fordel, at man ikke skal hen og afslibe gamle stivere, men blot kan påsætte den rigtige tværstiver som nævnt i LOKOMOTIVET nr. 3.
Vognen fås bl.a. i løssalg hos PÅ SPORET, Nørrebrogade 72, 2200 København N.

LIMA-koblinger

Fra K. E. Jørgensen, Hvidovre, har vi fået følgende spørgsmål:

»Hvordan afkortes en LIMA-kobling? Når man sætter to vogne sammen, er der jo langt imellem dem. Jeg har prøvet at skære over og lime sammen med diverse lim, men der er intet der holder«.

LOKOMOTIVET svarer: Vi har samme problem, og det er der nok også andre, der har. Vi har f.eks. forsøgt at fremskaffe bogier (med koblinger) fra LIMA's Silberlinge, der som bekendt har en kortere kobling end øvrige vogne i LIMA's program, og sat dem på vore B-vogne, således at hver anden er en Silberling-»kort«-kobling. Desværre er LIMA's Silberlinge svære at få fat i, og det er jo lidt kostbart at fremskaffe koblinger på denne måde. Så hvem af læserne har en god løsning på afkortning af LIMA's koblinger?



I LOKOMOTIVET nr. 3 viste vi en tegning af PTR-vognene som tankvogne, og fra N. J. Hansen (JMJK) har vi modtaget dette foto af vognen, der er taget omkring 1944. Vi siger tak, og kan tilføje, at der på modsatte side af tanken er anbragt en stige. I øvrigt taler fotoet for sig selv. *Foto: Arkiv, JMJK*

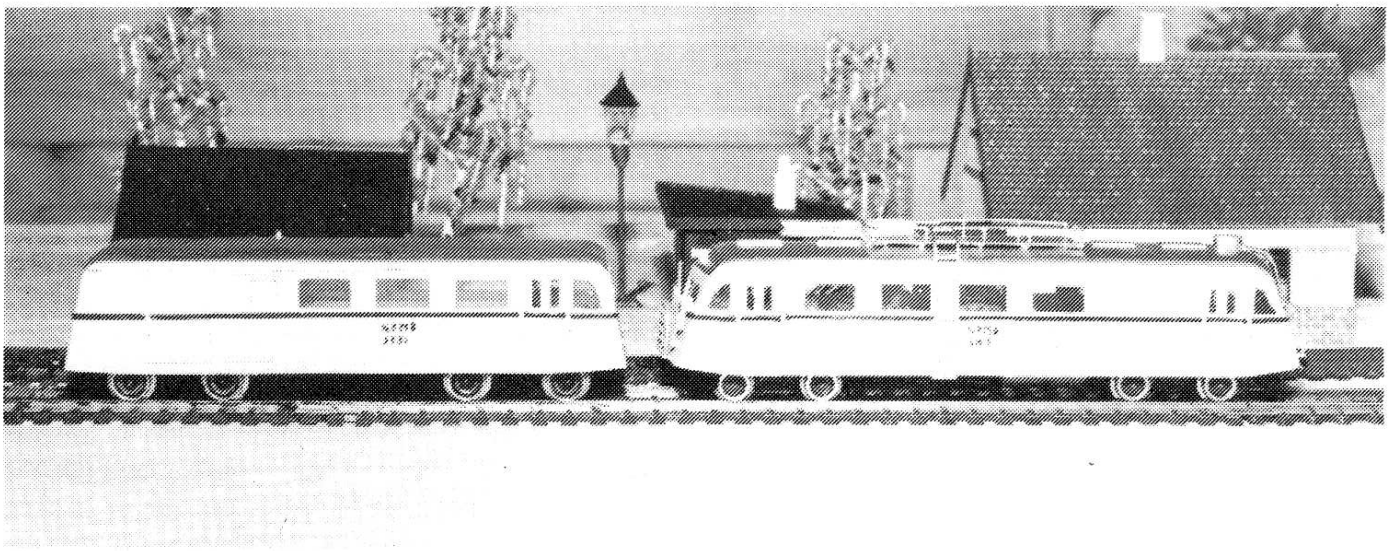
NPMB Sp 51

Ved en meget beklagelig fejl har vi fået sat den forkerte tegning af NPMB bivognen i LOKOMOTIVET nr. 4. Derfor skynder vi os at bringe den rigtige her, og beder læserne undskylde... og så håber vi ikke, at nogen er begyndt at bygge efter den forkerte tegning.

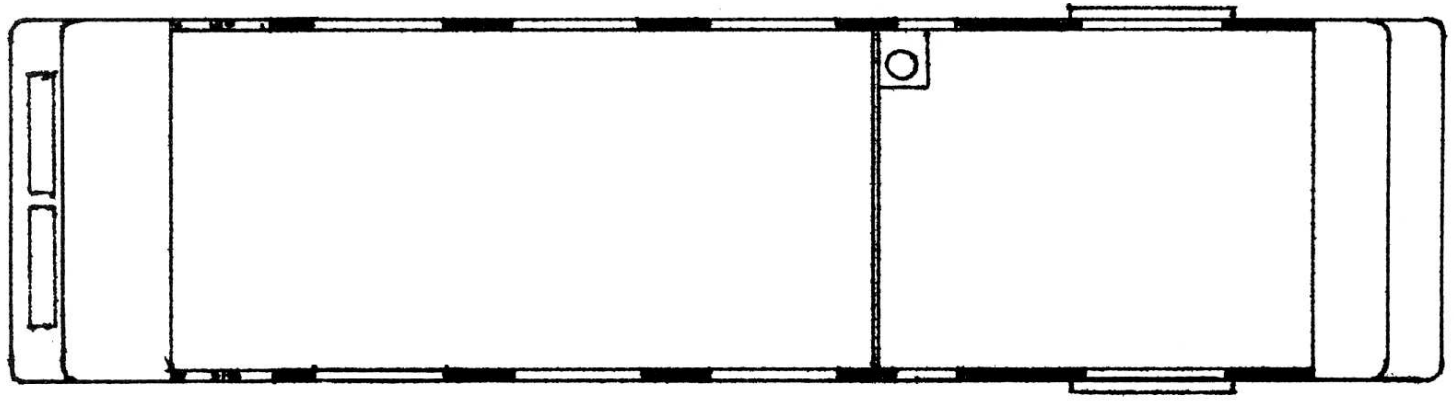
Samtidig bringer vi et foto af det svensk /danske skinnebussæt i model. Det er (selvfølgelig) bygget af »Claus«, og som det fremgår af fotoet, holder det foran Snesere Station. Byggetegninger til denne hyggelige station vil være at finde i et af de kommende numre.

Red.

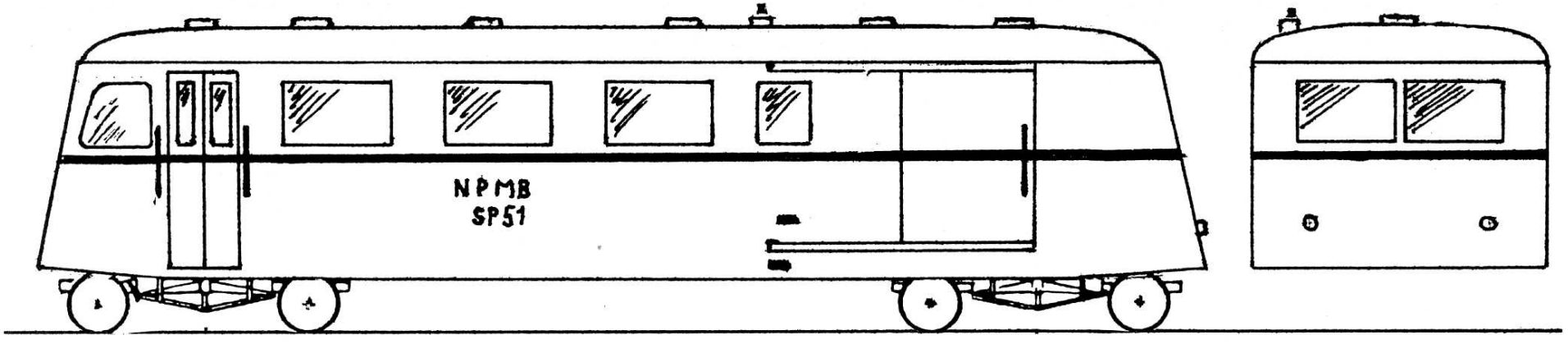
Forresten efterlyser »Claus« NEM-normer for påmontering af skinnebuskoblinger. Er der nogen, der ved om dette eksisterer. Send et ord eller ring til os. ■



Skinnebustog (bygget af »Claus«) foran Snesere station. Det er »svenskerne« NPMB Sm 1 og NPMB Sp 51, der her sørger for persontrafikken. *Foto: TA*



LOKO MOTIVET



→8.10←

→2.00←

DJM **1:87**	Type: Skinnebusbivogn	REGI: Næstved-Præstø-Mern-banen
LITRA Sp NR. 51	Bygget: H. Carlsson, 1938	Tegnet: Torben Bejerholm, 1979

LØSDELE

til danske modeller

Skala 1:87

		Stk.	kr.
071	Strømaftag. fosforbronze	10	15,00
072	Fosorbronze, plade 75x105, tykk. o,175 mm ..	1	16,00
073	Isoleringsplade, p, 0,5 mm	4	3,50
074	Isoleringsplade, p, 1,0 mm	4	4,50
075	Kølergrill til Scandia skinnebus, m	2	35,00
076	Bagagebærere til Scandia skinnebus, m ...	2	40,00
077	Motorbogie, komplet SAAB-hjul	1	465,00
078	Løbebogie m. SAAB-hjul .	1	145,00
079	Schröter/Mertens relæ til 3-skinnedrift (Märklin) ...	1	333,00
080	Cylinderpuff., runde, s ...	4	24,00
081	Cylinderpuff., firk., s	4	24,00
082	Tagventiler, Wendler, s ..	10	20,00
083	Toiletventiler, trykventil, s	6	20,00
084	Bogiesider, 3 m, s	2	30,00
085	Harmonikaer, s	2	20,00

s = stjernemetal, m = messing, p = plastic

NYHED • NYHED • NYHED

Egenimport af det flotte

MERKUR-skinneballast

på styroplast-base. Naturtro udførelse som stenballast, flexibelt, lyddæmpende og let at arbejde med. Kan leveres til alle typer af spor-fabrikater.

Pris pr. m ..... kr. 29,-

HOVEDGADEN 83 · 8220 BRABRAND
DAN - TRAIN
• DANMARK •

Giro 2 17 58 78 • Tlf. (06) 26 05 60

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

VI HAR HØRT OG SET

TOGKÆLDEREN

Forretningen »Togkælderen« i Borup har fart på, og det bevirkede at man i foråret påbegyndte en omlægning af hele forretningen, således at man kunne få mere plads. Man har nu rykket forretningen frem i den tidligere garage, hvilket giver mere plads til at betjene kunderne. I baglokalet er man i færd med at opbygge et større modeljernbaneanlæg, så kunderne kan få prøvekørt materiellet i »naturlige« omgivelser. »Togkælderen« handler med alle kendte mærker i modeltog og tilbehør. I øvrigt ligger forretningen kun et stenkast fra Korsørbanen, så der er alle muligheder for at se på tog...

ROCO

har ikke mange nyheder til det danske marked, men den åbne vogn med sidestøtter, DSB litra Kbs, dukker op igen, denne gang med containere på ladet. Det er katalog-nr. 4399C.

Men mere spændende er ROCO's udgivelse af den tyske litra Tdgs-z katalog-nr. 44341A, idet denne er en 100 pct. reproduktion af DSB's litra Tdgs. Modellen skal blot have påsat et stort hvidt DSB-logo på venstre vognside og have z'et bortmalet i Tdgs-z... så er det en dansk vogn.

Tdgs er en meget almindelig vogn på de danske skinner, idet DSB ejer ikke mindre end 300 af typen. Den anvendes til transport af korn, foderblandinger, kunstgødning, sukker, ja endog til kul og flyveaske. En alsidig vogn på modelbanen...

Vognen forventes i handelen til efteråret.

WM

Arnold, der jo som bekendt er størrelse N, kommer til efteråret med en dansk nyhed, nemlig en model af en Albani ølvogn. Den får katalog-nr. 4262, og skulle være på markedet i oktober måned, oplyser WM, der importerer Arnold her i Danmark. Der vil i fremtiden komme flere danske vogne m.m. fra Arnold, meddeler WM, der står bag ideen med Albani-vognen.

Det er dejligt, at der nu også gøres lidt for N-folkene, hvis størrelse som bekendt er ved at brede sig mere og mere.

Samtidig meddeler WM, at de tidligere omtalte AU- og CA-vogne fra Lilliput HO (LOKO-

MOTIVET nr. 4), der var påregnet at blive udsendt til efteråret, alligevel *ikke* kommer, bl.a. på grund af manglende efterspørgsel.

Og vi har netop - lige inden bladet går i trykken - modtaget WM's katalog for 85/86.
Det er fremstillet i A5-format, og indeholder både godt og dårligt nyt.
Dårligt: Det fremgår således, at WM ophører med produktionen af transfers til danske lokomotiver og vogne. Det samme gælder materiale til landskabsbygning. Så nu gælder det om at sikre sig...
Godt: WM fortsætter med sin produktion af elektronik til modeljernbanen, således er sortimentet udvidet med et elektrisk togstyringsrelæ. Og selve kataloget fremtræder næsten som en lille håndbog i modelbaneelektronik, den er meget overskuelig og lige noget for begyndere! ■

JERNBANELITTERATUR

Københavns S-bane 1934-1984

Forlaget Bane bøger, 112 sider i format 17×25. Skrevet af J. Poulsen i samarbejde med J. O. Christensen med afsnit af P. Thomassen og N. K. Zeeberg. Pris kr. 98,-

I anledning af S-banens 50 års jubilæum er der udgivet en yderst velskrevet og indholdelsesrig bog, der fortjener plads hos enhver, der interesserer sig for jernbaner.
John Poulsen har sammen med S-bane eksperten J. O. Christensen fået samlet S-banens historie fra den var »dampdrevet« til nutidens 3. generations S-tog.
Bogen er inddelt i 13. afsnit. De første omhandler planer fra før elektrificeringen. De næste afsnit omhandler problemerne omkring projektering og anlæg samt åbning og daglig drift. Disse sider er fyldt med gode, interessante billeder og liniekort.
De næste afsnit omhandler udvidelserne. Det kan godt være lidt tungt at komme igennem, da tal og kommissioner jo ikke altid er spændende læsning, men de er jo nødvendige for at få helhed i stoffet.
De to næste afsnit er skrevet af N. K. Zeeberg og P. Thomassen. Førstnævnte skriver om S-bane-arkitekturen, der gør S-banen til noget specielt, illustreret med gode fotos og nedfotograferinger fra byggetegninger af Nørrebro og Langgade S-stationer.
P. Thomassen indvier os i problemet med gratister og andet godtfolk i forbindelse med S-banens billetsystem, på hans sædvanlige gode og koncise fremstilling af tingene, illustreret med billeder af S-togs-billetter. De to sidste afsnit omhandler de faste anlæg samt det rullende materiel. Udover sjældne fotos er her tabeller over alt rullende materiel, der er en »up-dating« og udvidelse af J. Steffensen's tabeller fra bogen »DSB's S-tog« fra 1970. For at gøre kapitlet komplet, har Lars Jensen tegnet alle de forskellige typer rullende S-togs materiel. De fortjener en større gengivelse end det er tilfældet i bogen.
Bogen kan på det varmeste anbefales til alle med jernbane som interesse, selvom S-tog er noget specielt »københavneri«.

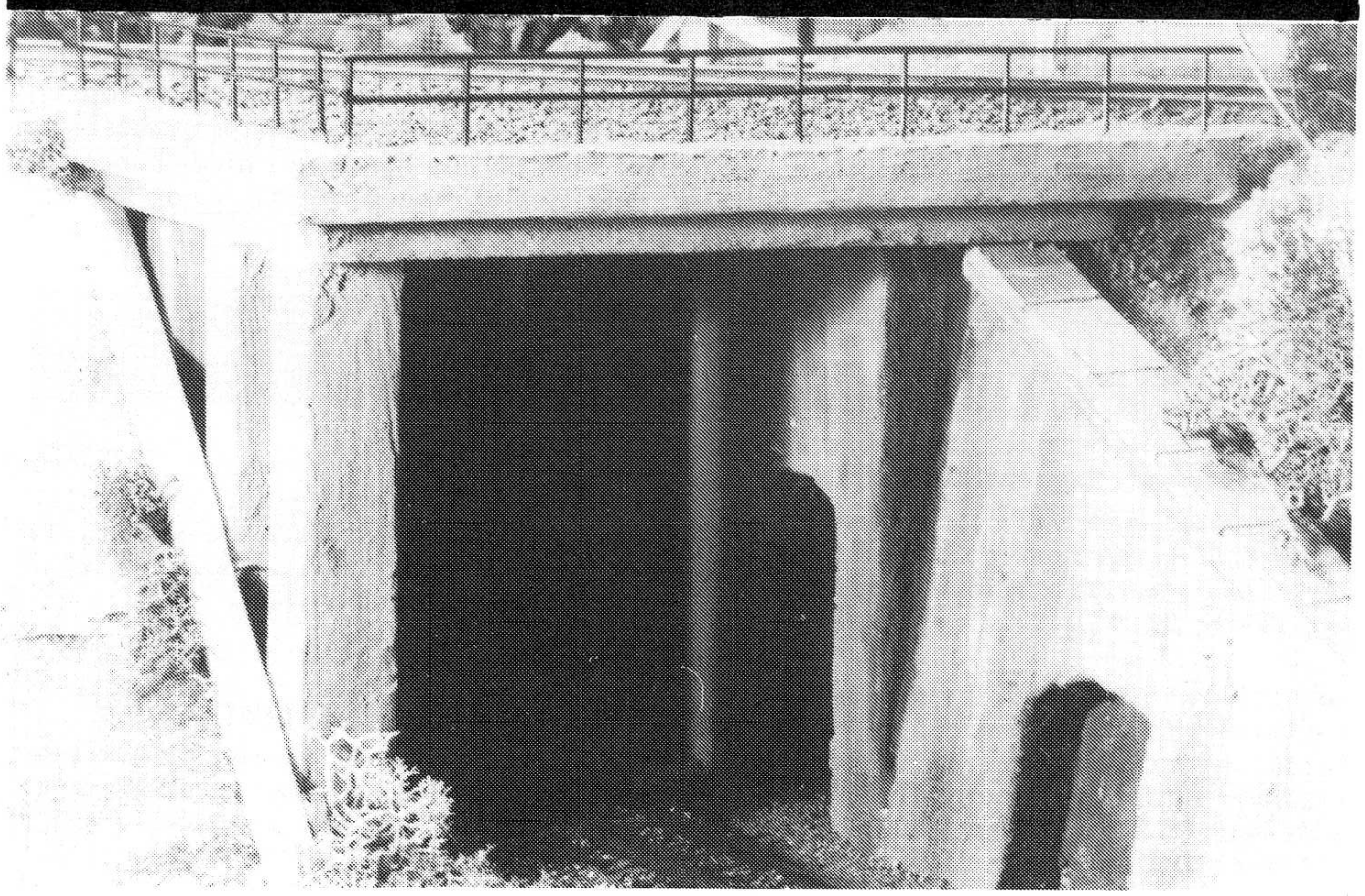
SD

HHJ - Odderbanen

Tegningshæfte over det rullende og faste materiel, udgivet af JMJK kan erhverves ved at indsætte kr. 58,- på giro 1 30 85 72, JMJK's forlag, Nørre Alle 79, 8000 Århus C.

I anledning af Odderbanens 100 års jubilæum den 19. juni 1984 har JMJK udgivet dette dejlige tegningshæfte, der er i stil med tidligere udgivne hæfter.
Tegningerne er for de flestes vedkommende gengivet i skala 1:45 når det gælder det rullende materiel, og 1:180 når det drejer sig om bygninger m.v.
Som noget nyt har JMJK fået den gode ide at gengive sporplaner fra stationerne, men ellers er alt ved det gamle, og det er jo kun en anbefaling.
Ole Linå-Jørgensen har begået Odderbanens historie i en kort, men alligevel fyldig beskrivelse, der dækker alt, hvad man bør vide.
Og det må have været et kæmpearbejde at researche de gamle materiel-lister for at få en så komplet oversigt over Odderbanens righoldige og spændende materiel. Flere af vognene har jeg faktisk aldrig hørt tale om - det lyder jo spændende, at der har været vogne med påmalet reklamebånd. Hvordan mon det så ud? Ærligt og redeligt: jeg har aldrig hørt tale om det, men kunne godt tænke mig at vide mere.
Der er 130 sider i hæftet, så man får noget for pengene... kort og godt: De ka' bare det der i Århus...
... det hæfte bliver hurtigt udsolgt. *TA*

IDEER TIL ANLÆGGET



Hvis man kører dansk modeltog, kan man ikke bare lade et tog forsvinde ind i en tysk udseende tunnel. Man er nødt til at bygge danske tunnel-portaler.
Man kan bygge portalen som vist på billedet. Sådan gør man i virkeligheden, hvilket er vort forbillede. Et godt råd: Gå altid ud på gader og veje og se, hvordan f.eks. broer er bygget. Tag foto-apparat og tegneblok med, og find et forbillede, der kan passe ind på anlægget derhjemme.
Det viste eksempel forestiller en indgang til en skjult sporrist under en by på et dansk anlæg (fig. 1).
Tegningen (fig. II) viser hvordan vi har lavet indgangen, og den er heller ikke tegnet i målestoksforhold, da vi kun har villet vise princippet i bygningen af en sådan. Betingelserne er - ligesom i virkeligheden - at der er mange »lokale« forhold, der spiller ind.
Lige et par ord angående bygningen af denne tunnel. Vi har anvendt spånpladerester, hjørnelister, små firkantede lister og træpap.

Mange mj'ere begår den fejl, at deres støttemure er alt for tynde.
En mur, der skal holde mange tons jord på plads er nødt til at være »tyk« og den skal skrå indad. Dette gælder også i model. Buerne i muren har forresten den virkning, at de er lydbrydende.
Når alle stykkerne er limet/skruet på plads, smøres det hele over med polyfilla. Efter tørring skal det males, så det ligner beton (helst gammelt).

Vi har selv prøvet at gøre det ved at male med terpentinfarver: Først maling på (f.eks. grå), derefter hvidt, påmalet i pletter foroven. Så dryppes penslen i lidt terpentin, sættes på den hvide maling, og terpentinen får den hvide maling til at løbe ned ad murene, hvorved der fremkommer striber.
Kanter og fremspring males med lidt grå iblandet lidt hvid efter »tørbørstningsteknikken« (= lidt fort ykket maling på en korthåret pensel). Buerne i muren har vi malet med grå iblandet lidt sort, for at få en skyggevirkning frem. ■ *HJT*

BYGNING AF DANSK TUNNELPORTAL

LOKO MOTIVET

FIG. I

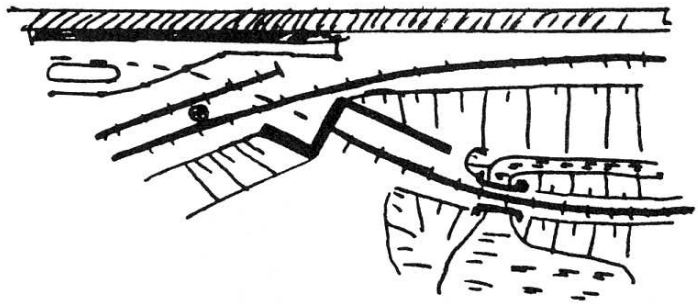
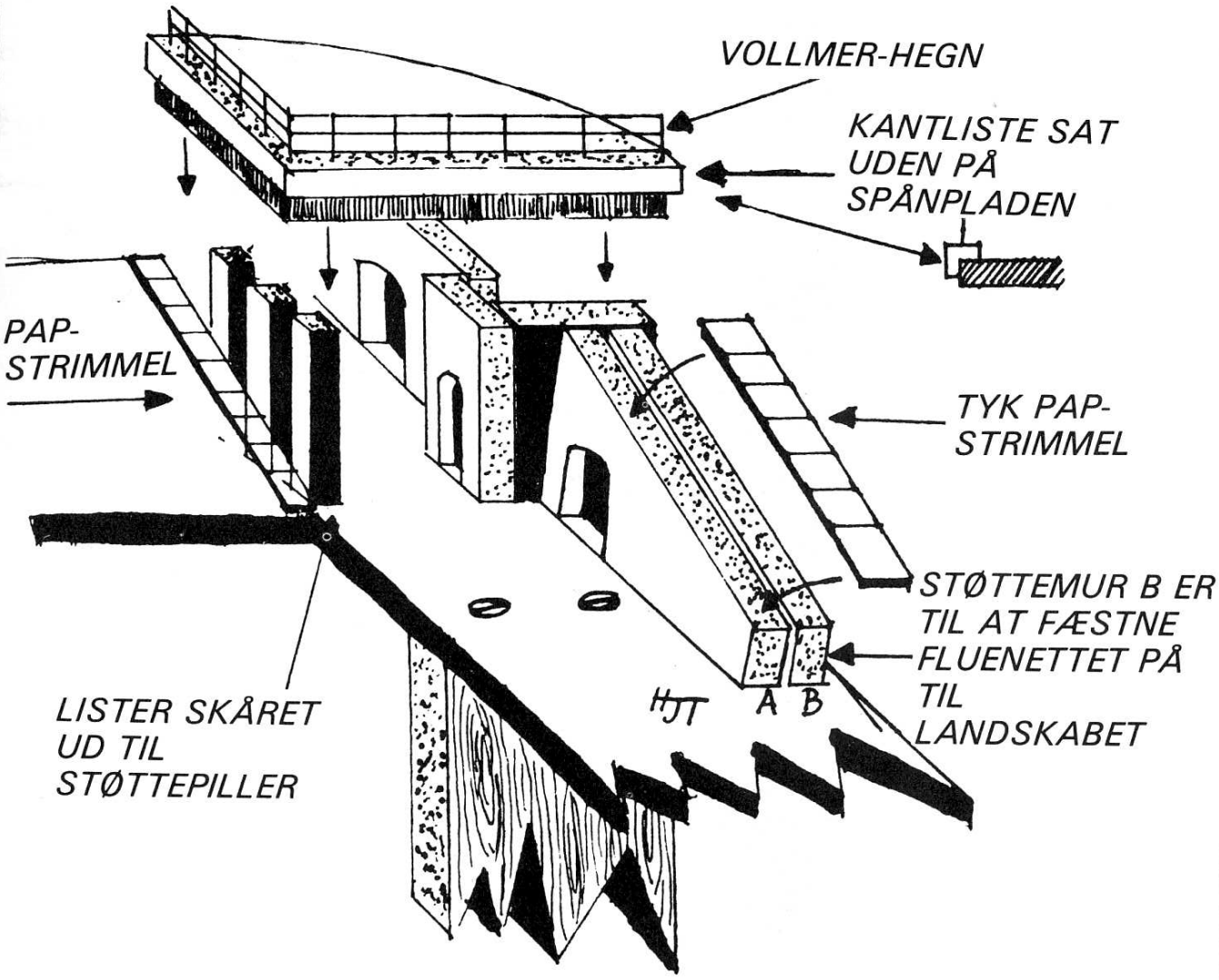


FIG. II

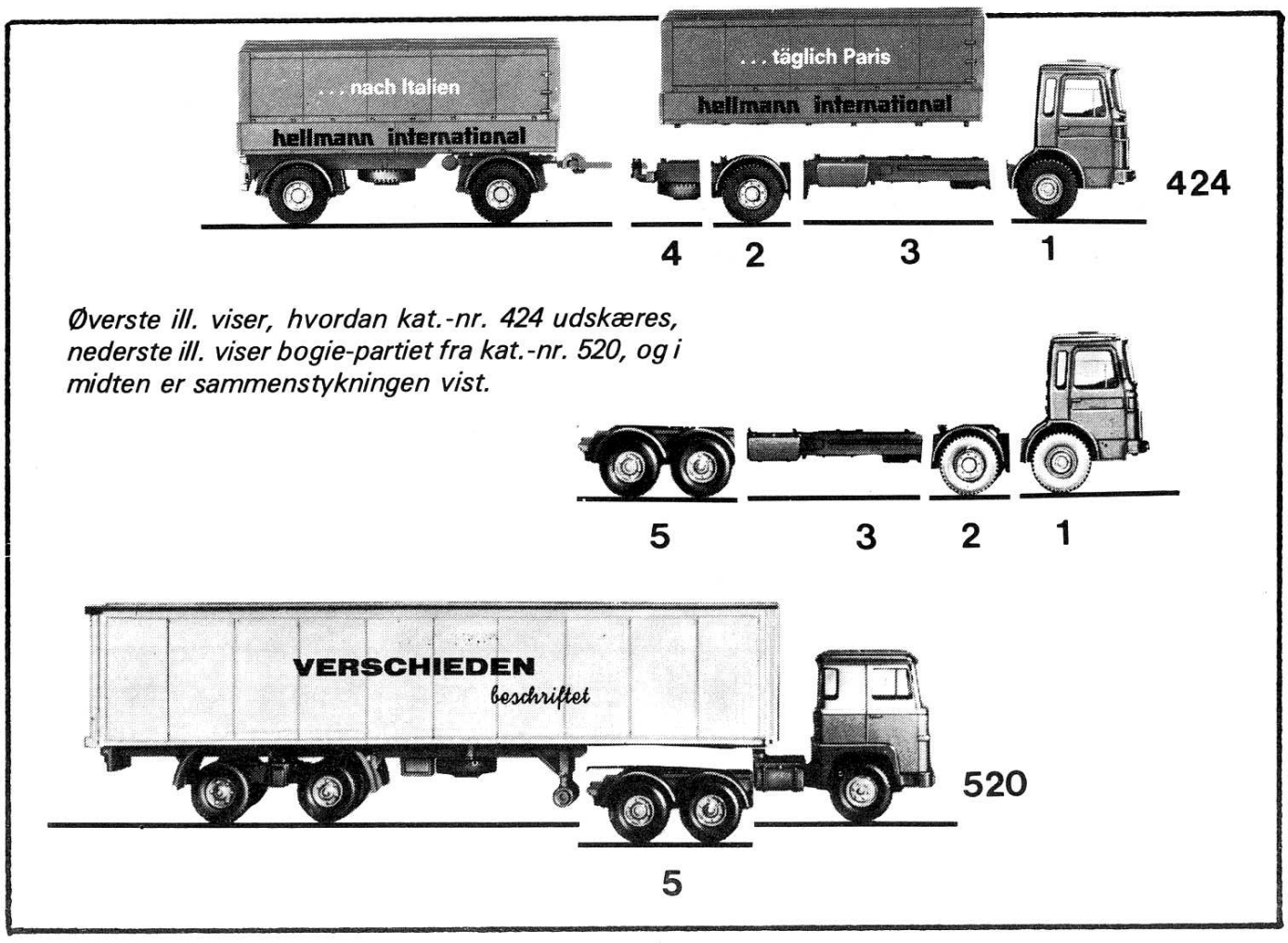


DSB 4-akslet lastvogn

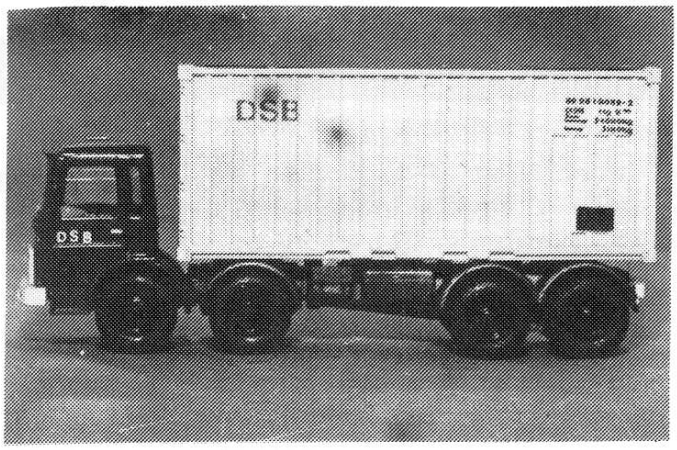
DSB har mange forskellige typer af transportkøretøjer til fragt- og containertransport. En af de mere spændende (synes vi), er den 4-akslede MAN, som laster en 20-fods container, en rigtig kompakt »bjørn«.
Vi har valgt at bruge Wiking-modeller til ombygningen. Det drejer sig om katalog-nr. 424, der danner »grundstammen« og katalog-nr. 520, hvorfra der anvendes bogier. Der medfølger til katalog-nr. 424 en anhænger. Denne gemmes, idet den kan anvendes til en senere ombygning. Fra nr. 520 gemmes sættevognen, idet den også anvendes til en senere ombygning.

Bygning

Ladet skilles fra vognen (katalog-nr. 424), og chassiet skæres over bag forskærmen og bagaksel. Endvidere skæres over foran bagakslen. Bagakslen (2) flyttes hen foran, så den bliver til 2.-foraksel. Den limes fast. Husk at fjerne det ene tvillinge-hjul på hver side af akslen.
Så skal der isættes et stykke chassis. Længden af dette skal afpasses således, at der fra 2-foraksel til den forreste bagaksel skal være 35½ mm. Derefter limes bogien (5 fra katalog-nr-520) på, og så skulle der gerne være en hel bil igen. Man kan nu montere brændstoftanke og trykluftbeholdere m.v. Vi har valgt at pålime to tappe på chassiet, således at de passer til hullerne i LIMA's DSB-containere.
Nu er vognen klar til bemaling. Først



Øverste ill. viser, hvordan kat.-nr. 424 udskæres, nederste ill. viser bogie-partiet fra kat.-nr. 520, og i midten er sammenstykningen vist.



blandes to kulører sammen til en DSB-kulør af Humbrols farveserie. Anvend 60 pct. af 19-rød og 40 pct. af nr. 20. Med denne blanding males førerhus og forskærm. Nr. 2-forskærm males med Humbrol nr. 53, for- og bagkofanger gives en gang 22-hvid, mens fælge males med 21-sort. Kølegitre males med 33-sort (mat). Til sidst males MAN-mærket, forlygter, vinduesviskere og kant omkring kølegitre med nr. 11-sølv.
Transfers er fra WM, bogstaverne DSB placeres på hver sidedør samt midt under frontruder.
God fornøjelse ■ *FM*

TIPS...

Fra John Thomsen, Hareskov, har vi fået følgende tips vedrørende bemaling af modelbiler (m.v.):

»Hos boghandlerne kan man købe pennesæt til overhead, og de tegner godt på alt.
Med rød og gul har jeg lavet stop- og blinklygter på alle mine små modelbiler. På mørk plastic må man dog først lægge lys farve (evt. sølv) under. Klar plast kan med held »males« på indersiden.
Med grøn har jeg bl.a. lavet Taxa-trekanter, mens brun på hvid styrenplade giver en fin bræddeimitation. Sort kan forøvrigt anvendes med stort held på hvide godsvogne, til bremsemærker på hjørnestolper og til antirefleksbrikkerne lige over pufferne.
En lille håndfuld sølvtudser er allerede slidt op med bare at lave lygter, spejle, grill-er og pyntelister på modelbiler... og til vinduesrammerne på en LIMA-MZ, der er under ombygning til serie IV er den helt hjemme. Med hensyn til underlagsfarve, så anvender jeg bl.a. hvid korrekturlak - Snopake, Tipp-ex og lignende. ■

FLYTTE-
OPHØRS
UDSALG

Vi lukker vores butik i Roskilde sidst i september og **åbner**

TOGBØRSEN

H. C. ØRSTEDSVEJ 46
KØBENHAVN V

1. OKTOBER

... derfor, kom og vær med til at tømme butikken.

Vi har

KÆMPE-FLYTTE UDSALG

hele august-september med op til

50% RABAT

TOGBØRSEN

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

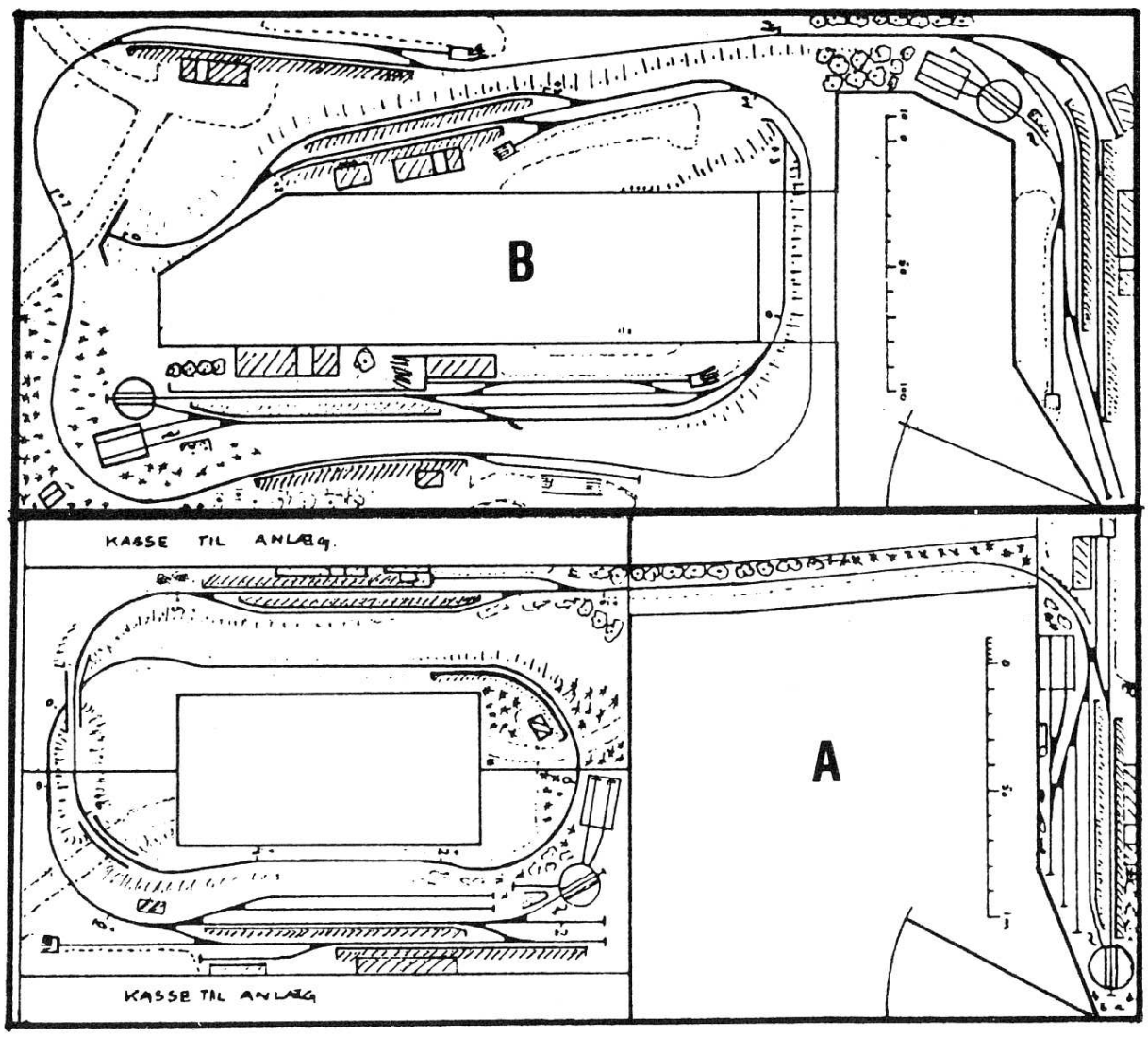
Åben:
15.00-17.30. Lø. 10.00-12.00

EN SPORPLAN

Denne sporplan er en opgave fra en læser. Man har et rum, der til daglig anvendes til andre opgaver, så derfor må det blive et klapanlæg kombineret med en bro og fast (hylde)plade til den ene endestation (plan A). Ringbanen er i to dele, der hænger på de to sidevægge. Når anlægget ikke anvendes, kan det fældes ned i kasserne langs væggen.
Med de begrænsede muligheder bliver det ikke den store statsbane, men en mindre privatbane betjent af små tog.
En anden løsning - hvis man kan have et fast anlæg - er plan B. Den del, som forbinder de to sider, kan laves aftagelig, så der er fri passage. Det faste anlæg placeres i en højde på 140 cm over gulv.

Betjeningen af togdriften på begge anlæg kan evt. være skinnebusser, damp- eller diesellokomotiver til person- og godstog.
Der er gode muligheder for at finde industrimateriel til anlægget, f.eks. Dan-Trains skinnebusser, danske og svenske (daddelæsker), samt Fricks maskinerne.
Andre firmaer har lokomotiver, der kan ombygges til danske. Hvad person- og godsvogne angår, har vi bragt - og vil fortsat bringe - modeller, som er brugbare til disse anlæg.
God fornøjelse!

CBA & TB



NYT I KUPEEN

Lokomotivet er blevet 1 år gammel og som alle et-årige, vokser vi. Som det kan ses, har vi gjort bladet endnu større samt forbedret papirkvaliteten.
Dette gør at billedkvaliteten bliver bedre, men til gengæld stiller det større krav til bladet, om at gøre tegningerne bedre.

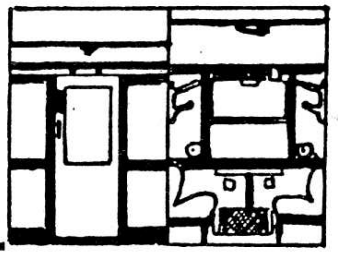
Som noget nyt i dette nummer, er der blevet plads til tilbehøret på modelbanen, nemlig modelbiler til banen. Da mange mj-ere interesserer sig for modelbiler har vi ment, at hvis det har relation til modelbanebyggeriet, så skal det også i bladet.

MJ-ere har spurgt os, hvorfor vi ikke bringer mere om nyheder fra messen i Tyskland. Hertil skal svares, at hvis det har interesse for dansk kørende MJ-ere eller ved en ommaling/bygning kan gøres dansk, vil vi naturligvis bringe det. Der findes jo blade - udenlandske - der gør det på udmærket vis, og dem vil vi ikke gå i bedene, men bruge spaltepladsen til dansk modeljernbane.

Mange læsere har for øvrigt spurgt om det er muligt endnu at få ældre numre af LOKOMOTIVET. Hertil kan vi oplyse, at 1. årgang bogstaveligt er revet væk, idet nr. 1 og 2 er totalt udsolgt, mens vi kun har meget få eksemplarer tilbage af nummer 3 og 4. Men genoptryk vil blive foretaget, når der foreligger tilstrækkelig med ønsker, så ring eller skriv, så vi ved, hvor mange eksemplarer, vi skal bestille hos bogtrykkeren. Genoptryk vil dog tidligst finde sted til foråret af tidsnød.

Nyhedsmæssigt har sommeren frembragt en kulvogn til »Herning Værket« fra Fleischmann. Endvidere har danske forretninger fremstillet tilbehør der gør det lettere for os MJ.
Og hermed velkommen til 2. årgang.

Vi beklager, at vi i sidste nummer ikke fik skrevet, hvad abonnementsprisen for 2. årgang ville blive, og undskylder over for de abonnenter, der har haft ulejlighed derved.



LOKO MOTIVET

»LOKOMOTIVET« udgives af en kreds af modelbane-entusiaster, sammensluttet i foreningen af samme navn. Dennes formål er at udgive et tidsskrift om modeljernbane og tilbehør af enhver art. Alt arbejde foregår ulønnet og som fritidsarbejde. Evt. overskud skal iflg. vedtægterne gå til fremme af modeljernbaneinteressen.

Redaktionens og foreningens officelle adresse:
Torben Bejerholm,
Daddelvej 9, 4700 Næstved
Tlf. (03) 73 25 38

Annoncer og abonnement:
Torben Bejerholm

Ansvarshavende redaktør og ansvarlig over for presseloven:
Steffen Dresler,
Tlf. (03) 73 36 96

Teknik og lay-out samt arkiv:
Torben Andersen

Redaktionsudvalg:
Steffen Dresler (SD), formand
Torben Andersen (TA), næstformand
Torben Bejerholm (TB), kasserer
Claus Jensen (»Claus«),
tlf. (03) 73 23 09
Flemming Meisner (FM),
tlf. (03) 72 10 63
Hans Nygård Jensen (HNJ),
tlf. (03) 73 71 50
Hans Jørgen Thomsen (HJT),
tlf. (03) 73 79 29
Sven Kindt (SK)
tlf. (03) 72 54 35
Henrik Struve (HS)
tlf. (03) 73 93 97

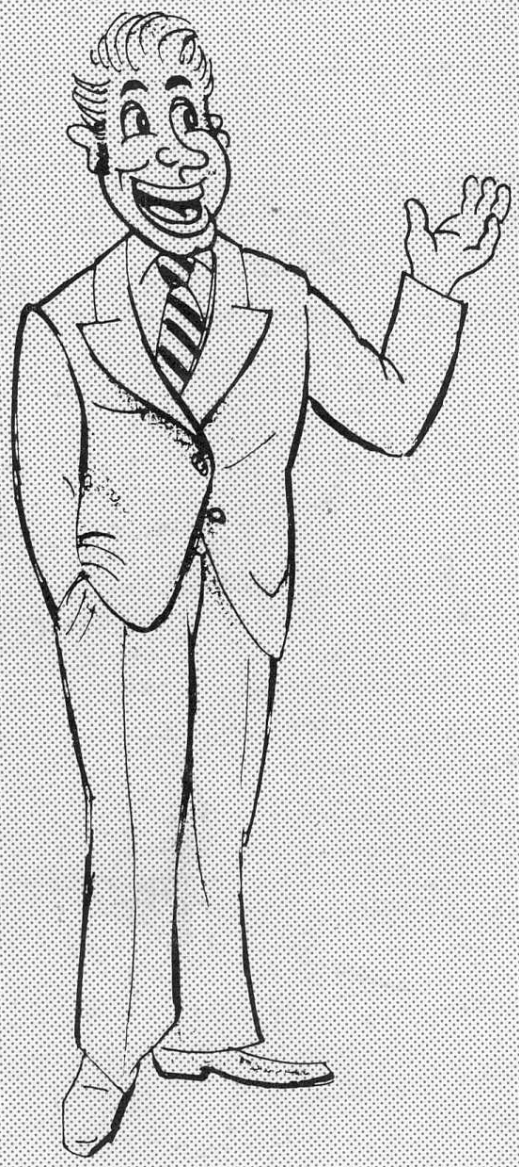
Sats og montage:
P.H. Fotosats, Nykøbing F.

Tryk:
I.T. Reklame og Tryk, Næstved

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

Oplag: 1200 eksemplarer.

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



offset bogtryk 73 20 72

FAKTURA-SÆT
KUVERTER
BREVPAPIR
ETIKETTER
KLUBBLADE
BIL-STREAMERS
STEMPLER

ik reklame & tryk
Vordingborgvej 74 ● Næstved