ISSN 0108-9307

LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM MODEL-JERNBANER

P 550: MX 1045-MV 1144-Bgh-Dh-B-B kører ind på Fredericia Station en kold novemberdag i 1980. Inde i bladet byggeartikel og tegning af DSB litra EA/DEA/Dh. *Foto: Jens Bruun-Petersen, Ribe*

7
1. marts
1985
2. årgang

INDHOLD: DSB litra HJ stykgodsvogn. LJ sneplov. DSB litra Dh rejsegodsvogn. DSB litra CL-personvogn. DSB signalpost. Fra danske anlæg o.m.a.

KR.15,-
incl. moms

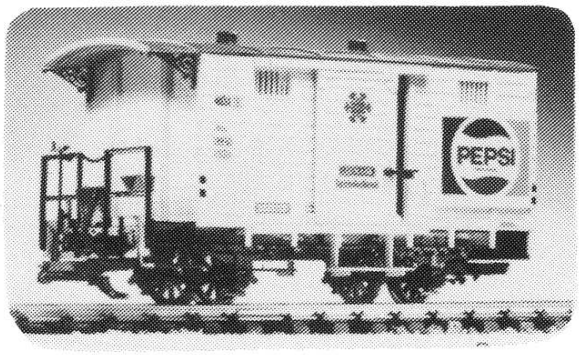
L·G·B -TIL DIN TOGBANE, OGSÅ UDENDØRS

45 mm sporvidde og i størrelsesforholdet 1:22,5

VOGN 4031

Hvidmalet kølevogn, leveres med dansk skrift og Tuborg-mærker til påsætning.

Vejl. pris kr. 296,-



LGB's STORE FARVEKATALOG M/ PRISLISTE ..... kr. 30,-

BEGYNDERPAKNINGER FÅS FRA ..... kr. 1195,-

IMPORT *FÅS I VELASSORTEREDE HOBBY- OG LEGETØJSFORRETNINGER*

Hvorfor ikke give dine modeltog en virkelighedstro finish?

Det kan du få med

BADGER SPRØJTEPISTOL

Man opnår en helt fantastisk ensartet overflade uden penselhår og striber.

BADGER 250-1
Standard-model, sprøjte-br. 18,9-50,8 mm, 1,8 mm vinyl luftslange, luftregulator, 2 stk. 22 cc farveglas. For lettere hobbyarbejde. Single-Action. Kr. **229,-**

BADGER 200-5-ex
Medium-model, sprøjte-br. 1,55-50,8 mm, 1,8 mm vinyl-luftslange, luftregulator, 1 stk. 22 cc farveglas. For finere hobbyarbejde. Single-Action. Kr. **798,-**

Drivmiddel:
Lille dåse, 320 g ..... **kr. 55,-**
Stor dåse, 900 g ..... **kr. 105,-**

Smiths
LEGETØJ & HOBBY

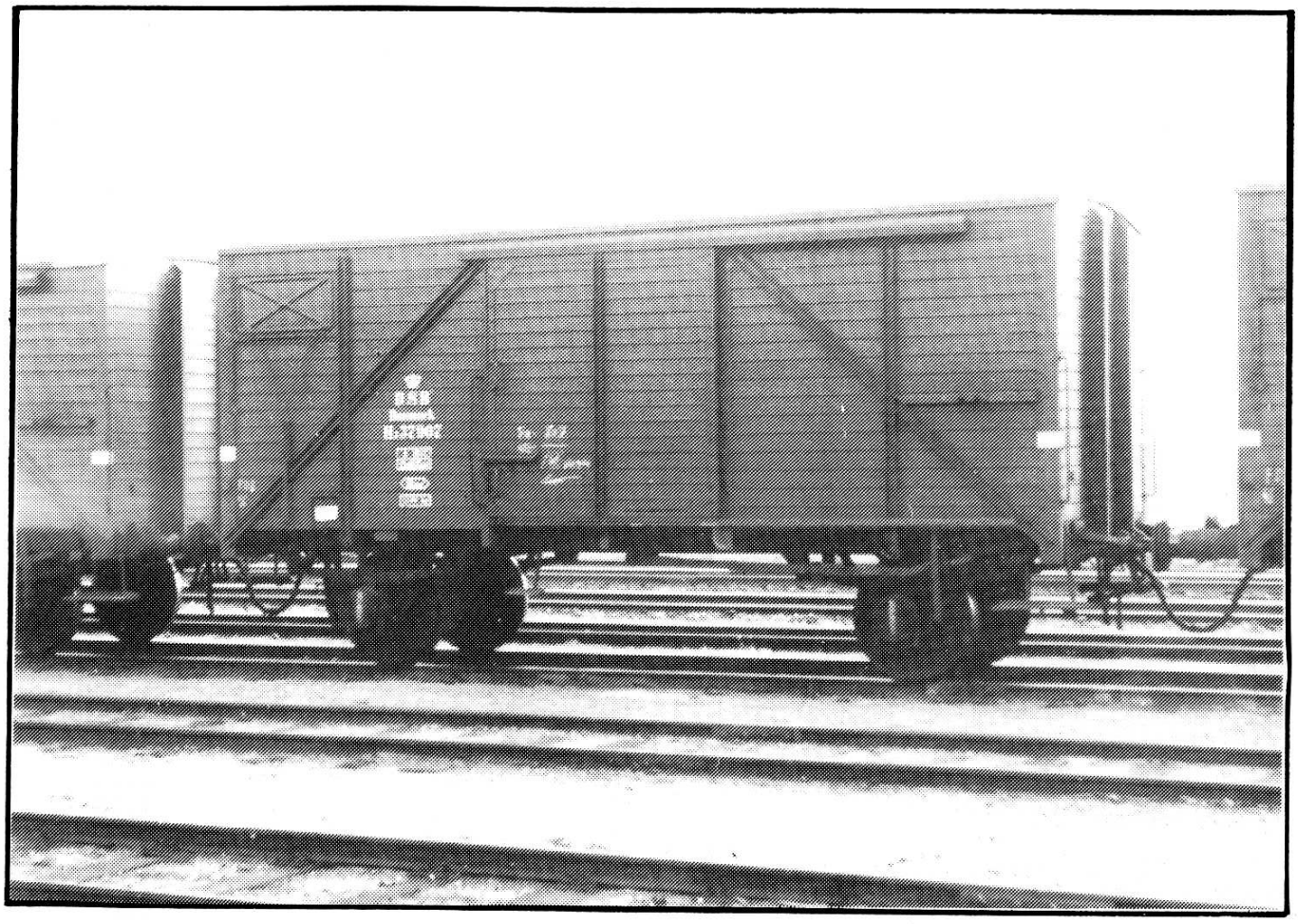
»BUEN« • Vester Farimagsgade 1
1606 København V • (01) 12 07 72

DSB litra HJ/Gklm

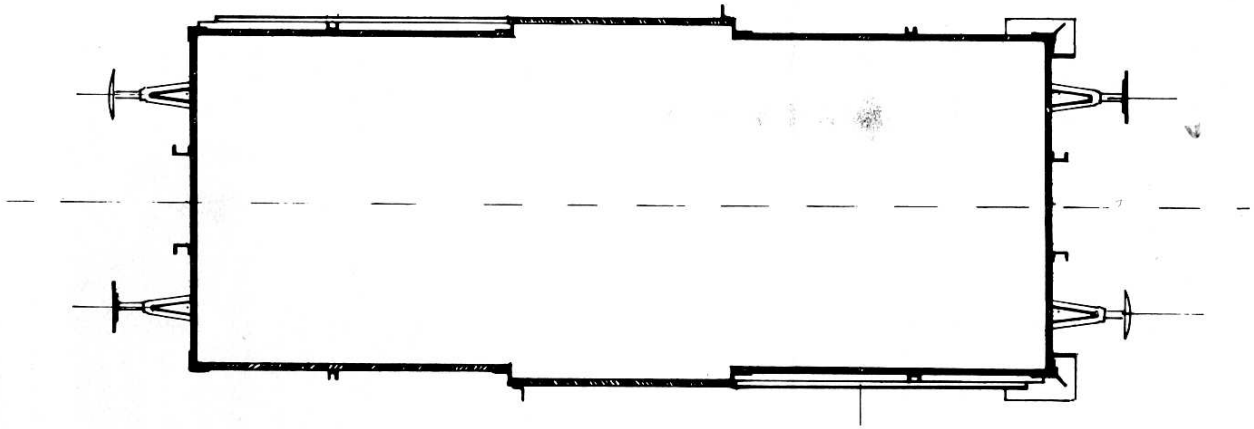
Det har ofte undret os, at man aldrig ser litra HJ-stykgodsvogn i model på danske anlæg. En overgang i 50'erne og 60'erne var det den mest anvendte vogn i godstogene.
Så nu synes vi, at den bør være på anlæggene, især da den også findes i privatbaneudgaver og som firmavogne (FAF og TUBORG). Se listen sidst i artiklen.

Om litra HJ

Forbilledet litra HJ blev oprindelig ombygget af ældre lukkede godsvogne litra QR, QRL, QRB, QHL m.fl., der alle havde fælles akselafstand på 4500 mm.
Ombygningen fandt sted fra omkring 1959 til 1963, idet kun undervognene fra forannævnte Q-vogne blev anvendt hvormed disses egenskaber m.h.t. bremseudstyr videreførtes i litra HJ.
Ved den store godsvognsomlitrering 1966 fik alle vognene litra Gklm, hvilket de havde til udrangeringen i tiden 1969-1974.
En del af vognene blev købt eller givet i pant til privatbaner.
Nogle overgik til tjenestevognparken,



DSB HJ 37 907 i godstræk, Vordingborg, juni 1964. *Foto: Jens Bruun-Petersen, Ribe*

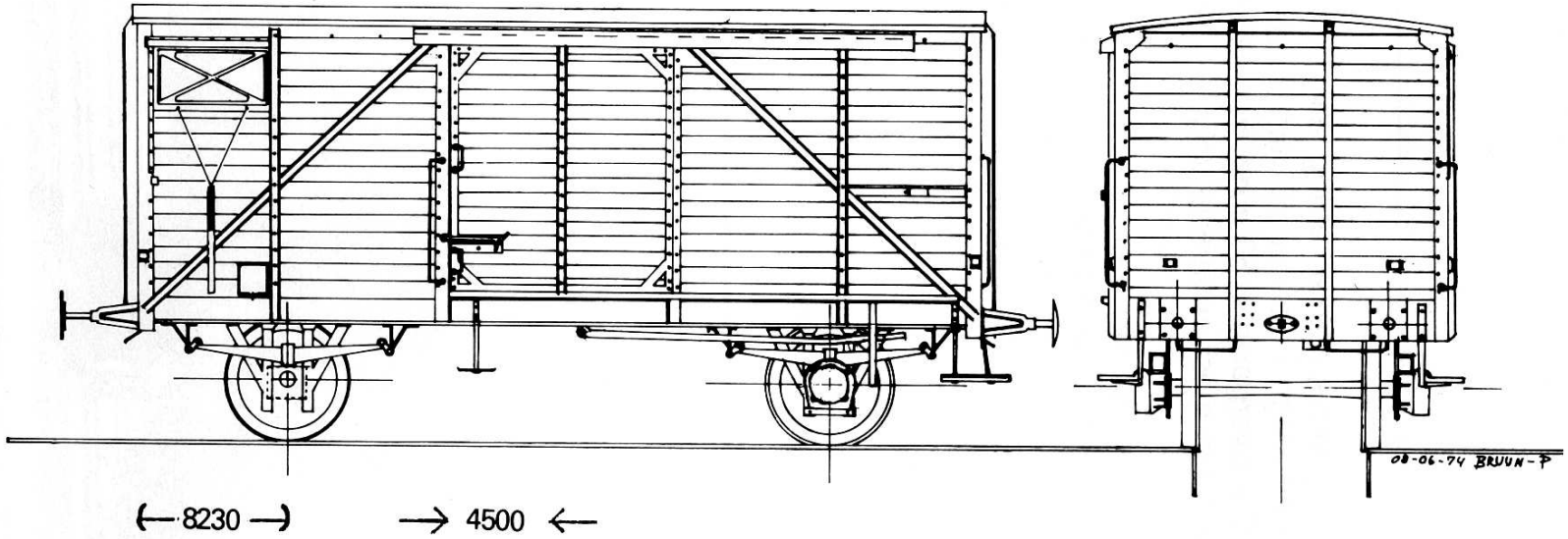


LOKO MOTIVET

DSB litra HJ

Type I

(ang. numre, se hosstående skema)



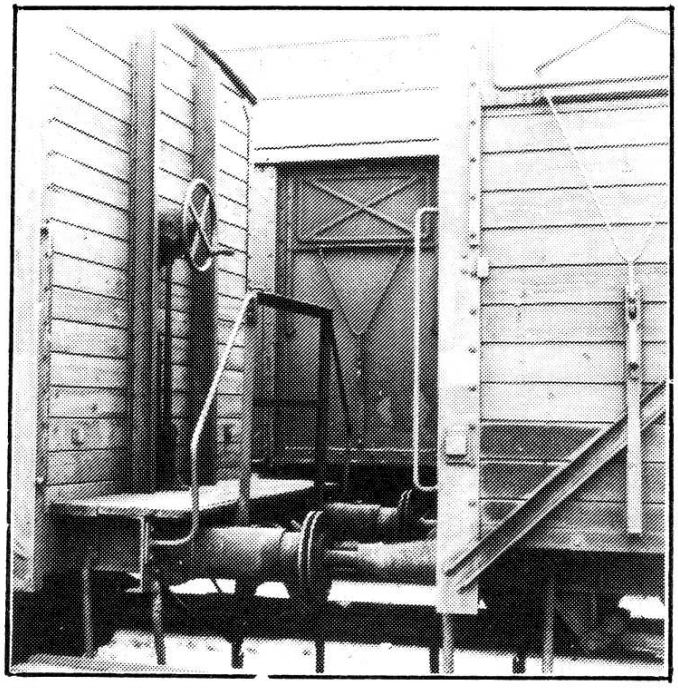
DJM	**1:87**	**Type: Lukket stykgodsvogn**	**REGI: DSB og privatbanerne**
LITRA	**NR.**	**Bygget: Ombygget 1959-63**	**Tegnet: Jens Bruun-Petersen, 1974**

hvor de blev gråmalede, mens andre omkring 1967 blev udlejede til kornfirmaet »Fyns Andels Foderstof« kendt under navnet FAF. Her blev de blåmalede og fik det 1,5 m høje, hvide FAF påmalet vognsiderne.

Bygning

Vi har anvendt en ROCO type G 10, katalog nr. 4301, idet den har de korrekte forstærkninger på siden.
Først skilles vognkassen fra undervognen, og vi går i gang med vognkassen (se tegning, A):
Skær langs ydersiderne af stolpen. Når det er gjort, skæres (saves) *gavlene af langs indersiden af stolperne,* og D-stykket fjernes. Herefter limes gavlene igen på plads (B). Brug araldit eller Casco kontaktlim.
Af det ene tiloversblevne stykke (D) fra udsavningen, fremstilles et vognkassestykke med en bredde på 7 mm, der skal anvendes til at forlænge vognkassen med.
Det gøres ved at save vognen midt over i døren, hvorefter stykket limes på plads

(fortsættes næste side)

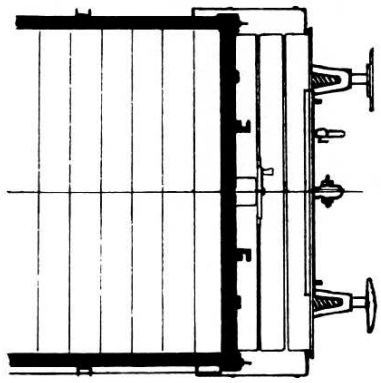


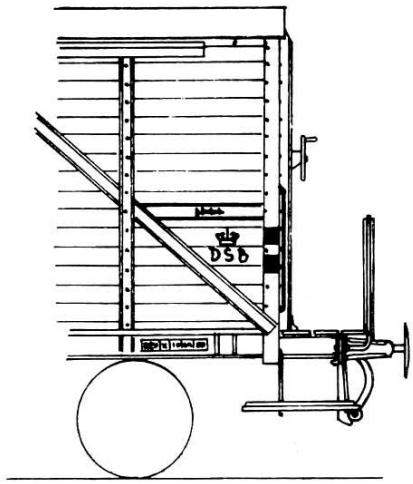
Nærbillede af bremseplatform på Gklms (HJ). Bemærk cylinderpuffer på den ene vogn, mens den anden vogn er udstyret med kurvepuffere. Nørrebro 1982. *Foto: SD*

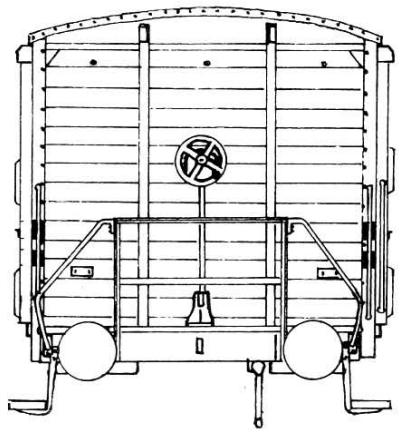
DSB litra HJ

Type II

(ang. numre, se hosstående skema)



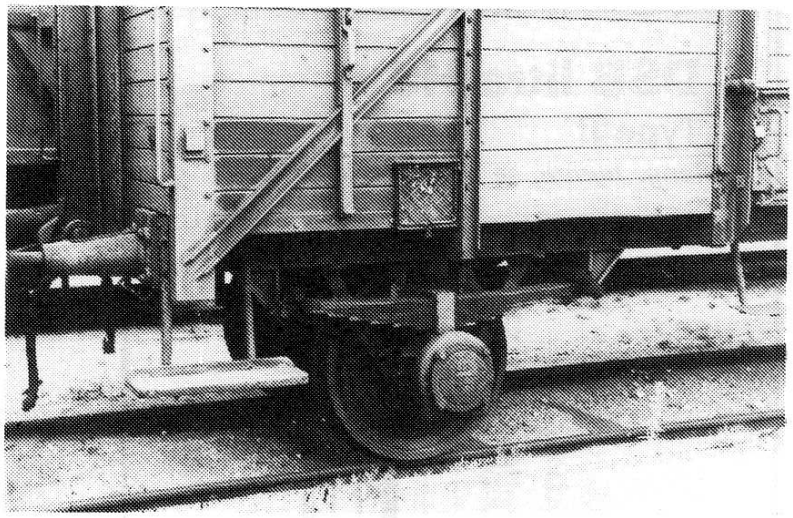




← 8640 →

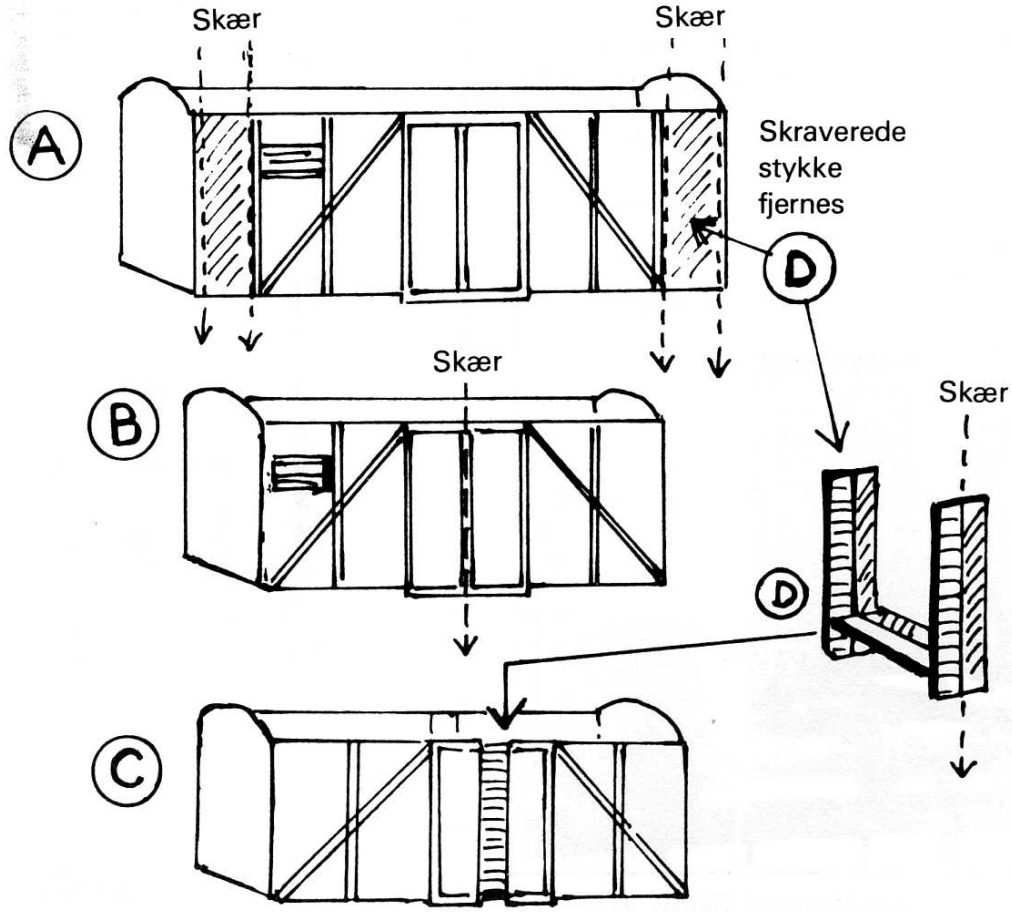
→ 4500 ←

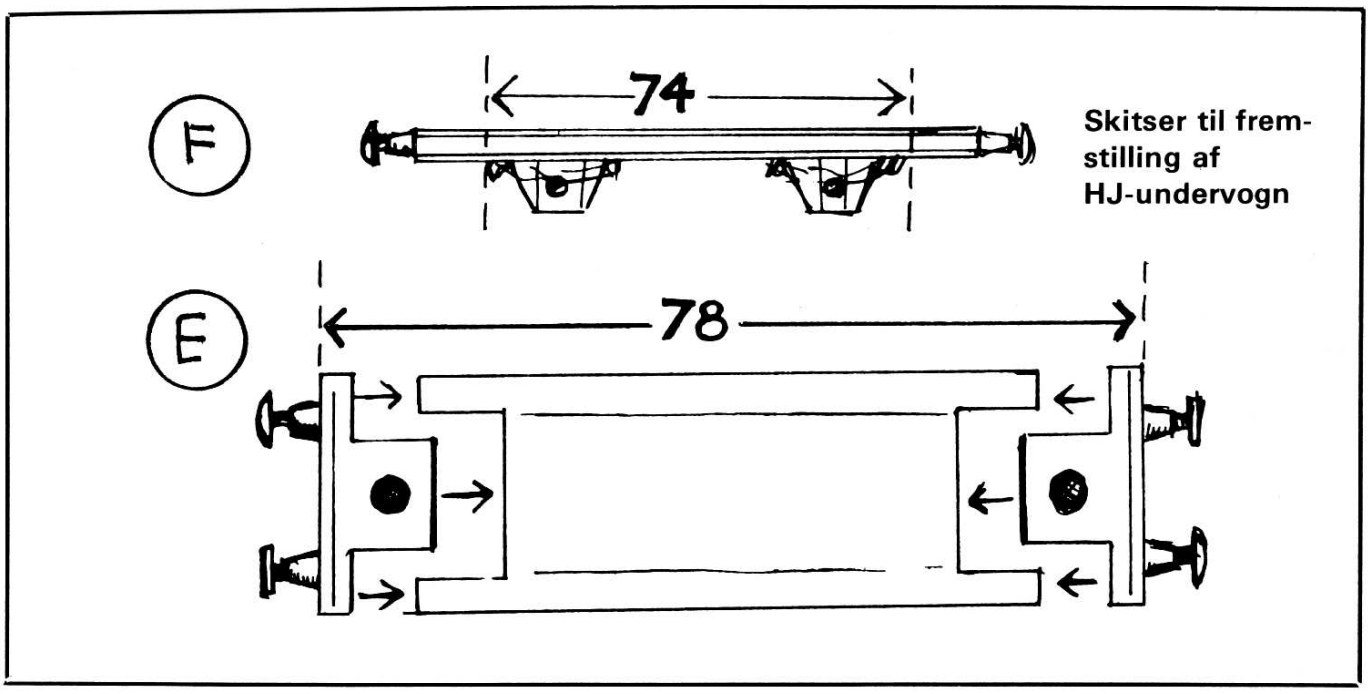
LOKO MOTIVET



her (C). Forstærk vognkassen bag sammenlimningerne med et ekstra stykke plast eller tyk pap.
Efter denne operation er vognkassen ca. 3 mm for kort, men det skulle man nok kunne leve med, idet det ikke er muligt at strække den mere. Det kræver nemlig helt nye døre, og så kan man lige så godt opbygge vognen helt fra grunden i stedet for.
Dørene på industrimodellen files/slibes nu næsten helt glatte, så de ikke er så tykke.
Herefter fremstilles nye døre. De udskæres af plast (2 mm-brædder) i størrelsen 22 x 22 mm. Uden på disse limes plaststrips, illuderende lister og afstivning m.v. Husk også listen over døren, 46 x 2 mm, når den nye dør er limet på plads.
Lemmene (tremmerne) på industrimodellens vognkasse skæres af, og nye ventilationslemme fremstilles.
Uheldigvis har vi på vor prøvemodel lavet lukketøjet af plast. Det skal man ikke. Buk i stedet et stykke metaltråd i Y-form. (Red. bem.: det er lettere at købe færdigstøbte lemme hos PÅ SPORET).

Skitser til fremstilling af HJ-vognkasse





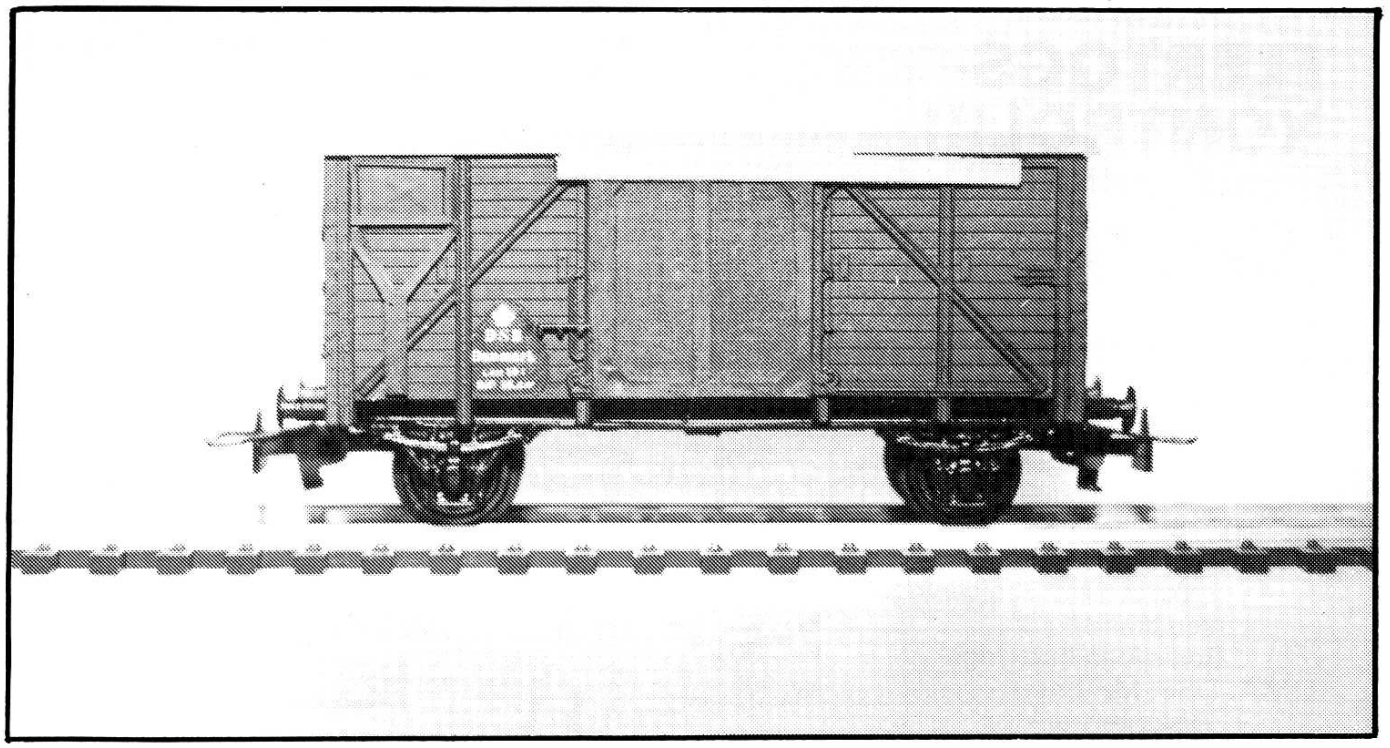
Skitser til fremstilling af HJ-undervogn

Og nu kan vognkassen males i den ønskede farve (se senere).
Taget passes til, d.v.s. at der afsaves, så længden bliver 80 mm.

Undervogn

Denne passer til en vogn med 4500 mm akselafstand (52 mm), så man skal altså kun afkorte enderne.

Vælger man udgaven med bremseplatform (type II), er det kun den ene ende, der skal afkortes, men vi gik den besværlige vej, og fremstillede udgaven uden denne, altså afkortning i begge ender.
Der skal (i vor version) afkortes således at totallængden bliver 78 mm. Skær først, så undervognen bliver 74 mm lang, d.v.s. ind til fjederbøjlerne i hver



PRØVEBYGNING AF HJ-VOGN. Fotoet viser Claus' prøvemodel bygget over en ROCO G 10'er. Han undskylder over for læserne, at døre og lemme ser grove ud... og at dørlisten »gaber«, men han er i gang med at bygge en pænere model. Men det korte af det lange: det kan altså nemt lade sig gøre.

ende. Skær derefter pufferplankerne fri i en bredde af 2 mm.
Når der afkortes, bør man skære inden om koblingerne som vist på tegning E. Fordelen ved at skære således er, at hullerne til koblingerne forbliver intakte, så koblingshøjde og -længde vedbliver at holde målene. Undervognen og de afsavede »koblingshuller« limes derefter sammen på en plastbund med målene 73 x 29 mm (1 mm tyk).
Husk at afskære de små »duppeditter« under vognkassen, der hvor skruerne går op i. De skal fastlimes hullerne i undervognen, så man kan skrue koblingerne fast igen.
Akselgafler af fladjern var typiske for HJ-vogne så alle fjedre og lejer skæres af modellens akselsider, som slibes helt glatte. Herefter kan man pålime den ønskede type fra enten UK-modeller (Hampli), Maygib eller Electrotren 386.
Vedrørende bremseudstyr, så fremgår dette af hosstående skemaer. Ved type 1 med håndbremse, så kan man anvende »reserven« fra UK's Pc-vogn. Vær også opmærksom på om vognen skal have bremseklodser eller ej, i skemaet markeret med TB.

Claus

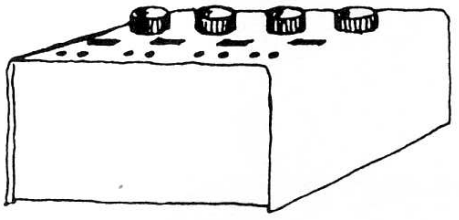
Bemaling: (Humbrol)

DSB:
62-brun + 70-rød eller
62-brun + 73-rød, alle mat.
Halvmat: 133-rødbrun
DSB specialvogne:
64-grå + et par dryp 89-blå (mat)
Halvmat: 128-grå
FAF:
96-blå (hvide FAF-bogstaver med Letraset nr. 408. (Univers 75).
LJ:
73-rød + lidt 60-rød
SB:
60-rød + lidt 73-rød
HP:
29-brun + lidt 33-sort
VLTJ:
DSB-bemaling

NB: Letraset købes hos boghandlerne eller i forretninger for tegneartikler.

HOBBY-TOG

FLERTOGS-KONTROL!!!



MINICLUB: Restlager ..... ÷30%
ROCO: DSB, B-vogne (brune) ..... ÷30%
DSB, fladvogn ..... ÷30%
PIKO: 2-akslet vinvogn m. bremsehus ÷30%
2-akslet syrebeholdervogn
med bremsehus ..... **kr. 25,-**
Bogievogn (Interfrigo) ..... **kr. 30,-**
LIMA: DSB, Mz (brun) ..... **kr. 100,-**
Tysk nærtrafiktog,
som Mr-toget ..... **kr. 200,-**

Benyt de fine tilbud i Vero-byggesæt netop nu

- Fire elektronisk variable styringer på hver 0-12 volt.
- Forsynes med strøm fra transformers lysudtag, dog max. 16 volt, jævn eller vekselstrøm.
- Giver 10 watt max. pr. udgang.
- Nu med transistorstyret overlastsikring og diodekobling mod fejlbetjening.
- Lækkert design med lysdiodekontrol.
- I vekselstrømsversion med ny omskifter af kørselsretning, der forhindrer »hop« og summelyd.
- Perfekt til blokdrift eller rangerterræner.
- Pris: 479 dkr. for jævnstrømsversion og 499 dkr. i vekselstrømsversion.
- Nu kommer 3. generationsboksene snart, hvor man på bestilling kan få to kontroller med hver 20 watt pr. udgang.
- Snart som ekstraudstyr: Langsom start/stop-box, der sættes mellem styrepult og skinner.

TOG og TINCENTRET
STRANDVEJEN 140
HELLERUP

(01) 62 55 92. Åbent 10.30-17.30.
Lørdag lukkes kl. 13.00. Tirsdag lukket

Oversigt over HJ-vogne med akselafstand 4500 mm hos DSB og privatbanerne

DSB

Nr.	ex.	bremser	type
36671-36679	QR	RS, TB	II
36688-36700	QHL	H, TL	I
36711-36795	QRL	RS, TL	II
36801-36981	QHL	H, TL	I
36982-36999	QR	RS, TB	II
37041-37089	QHL	H, TL	I
37101-37132	QRL	RS, TL	II
37165-37200	QHL	H, TL	I
37281-37500	QHL	H, TL	I
37501-37700	QRL	RS, TL	II
37701-37775	QR	RS, TB	II
37776-37816	QH	H, TB	I
37818-38000	QHL	H, TL	I

RS = rangerskruebremse, H = håndbremse,
TB = trykluftbremse, TL= trykluftledning

Privatbanerne

Bane	Nr.	Bremser	Type	År
LJ	111-113,	H, TL	I	1966-1971
	115-124,	H, TL	I	
	127-129	H, TL	I	
LJ	114,	RS,TB		
	125-126	RS,TL	II	
SB	G1-G2	RS,TL	II	1968
HP	H91	H,TB	I	1970
VLTJ	111 7 067	RS,TB	II	1970(?)
	111 7 265	RS,TL	II	
	111 7 425	RS,TL	II	

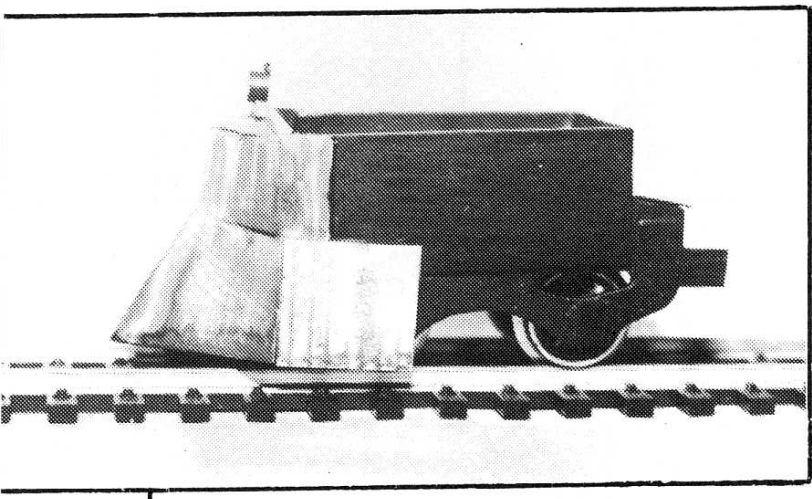
RS = rangerskruebremse, H = håndbremse
TB = trykluftbremse, TL = trykluftledning

»STRYGEJERNET«

Et nyttigt stykke husgeråd for modelbanemanden. Det er ikke sikkert alle kender »Strygejernet«, men det er LJ's tidligere sneplov lavet af en ombygget tender, formentlig tenderen fra LJ nr. 7, bygget af Eslingen 1897, udrangeret 1937. Den blev bygget under krigen. Ploven er formentlig resterne af en snenæse til at montere på en åben godsvogn.

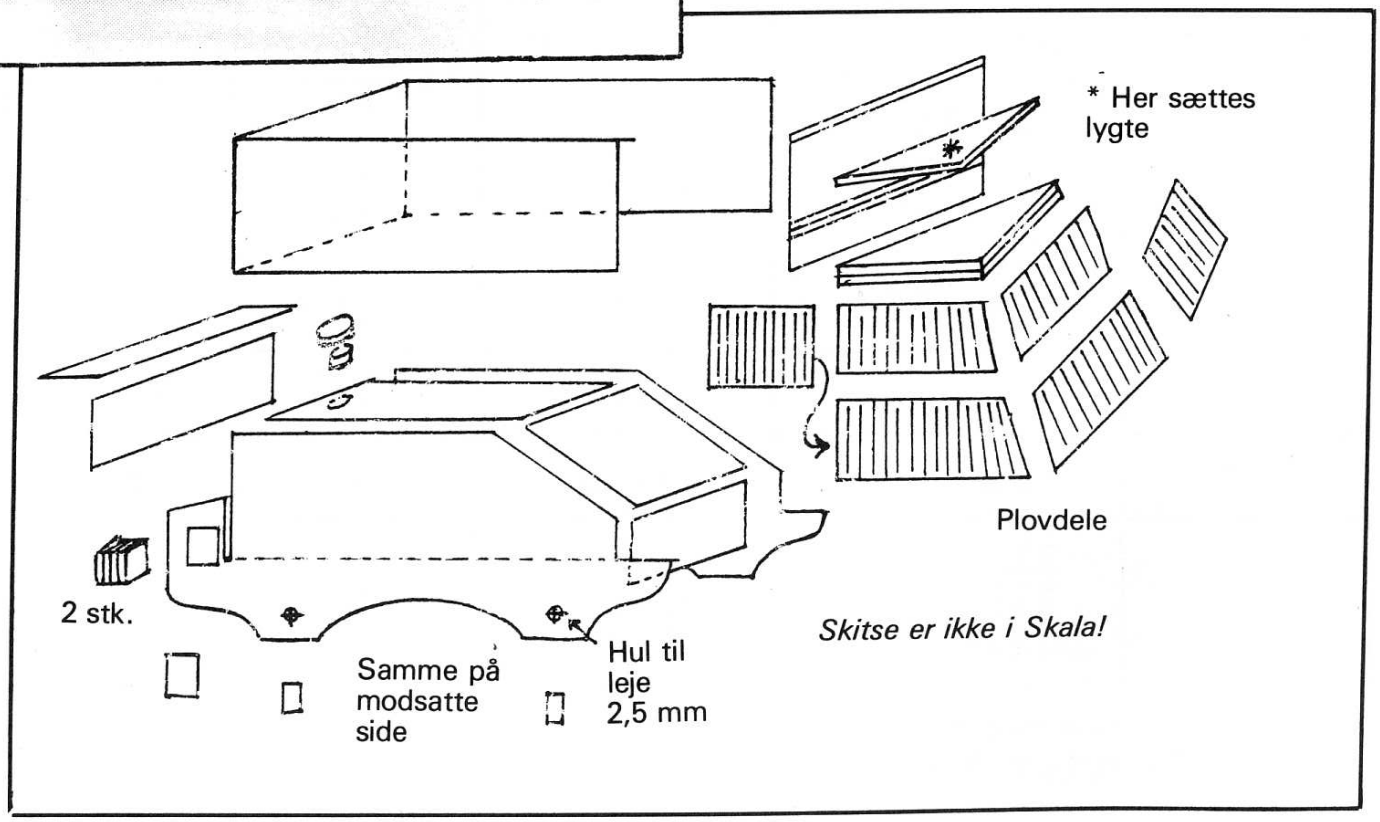
Jeg kan huske den fra mine unge dage i Maribo, og fattede straks kærlighed til det lille køretøj. På et tidspunkt voksede der en hel lille køkkenhave af buske og div. andet i kulkassen. Den var endda på arbejde en vinter uden at buskene tog skade. Vandkassen var forresten fyldt med sand som ballast. Strygejernet blev ophugget først i 70'erne.

Årsagen til mit valg af denne model er, fordi den er lettere at bygge end en gammel DSB sneplov. Dernæst er den lille, og fylder ikke meget på et sidespor, hvad der for de fleste er af stor betydning. Nok om forbilledet, så går vi til modellen.



Bygning

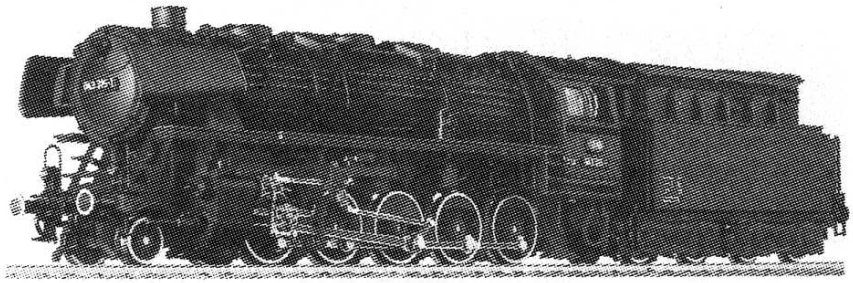
Vi finder eller køber to par stjerne- eller egerhjul og 1 stk. 1 mm plasticard, som udskæres i de enkelte dele, som vist på explosions-skitsen. Når disse er udskåret, starter vi med at lime sammen. Først



- 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. _____

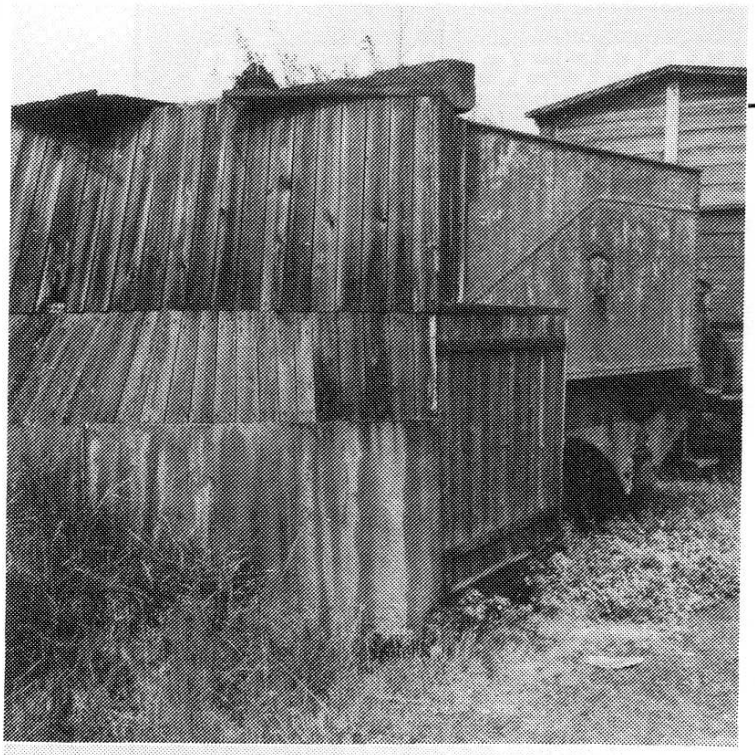
TOGKÆLDEREN

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

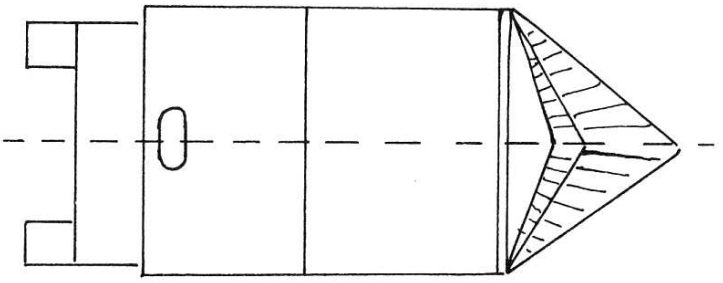


»Strygejernet« set skråt forfra. Foto: »Claus«, Maribo 1966.

kulkassens sider på vanger, så baggavl, derefter bunden i kulkassen.
Pufferplanke bag limes derefter på plads, derpå låget til værktøjskassen. Nu limes forpladen på, låget til vandtanken og lemmene på vangerne samt pufferklodser. Så er tenderen færdig, klar til montering af sneplov.
Her starter vi med afstivningen både øverst og på midten af forpladen. Så limes næsedelene på afstivningen. I hullerne til akslerne araldittes 4 stk. lejer. Når dette er gjort, limes 4 små stykker (dækplader) akselbokse over hullerne med lejerne. Den er nu klar til at blive malet i mat sort eller koks blandet med rust-farve.
Ting som kan give modellen den sidste finish, er selvfølgelig en trækkrog bagerst, evt. en lygte lige over snenæsen. Det kan f.eks. være en fra brokkassen, i dette tilfælde fra et ombygget lokomotiv. Vi er klar over, det ikke er en nem model at bygge, så pøj - pøj og god fornøjelse.

Claus

Nærbillede af pufferne på »Strygejernet«, fotograferet af »Claus«, Maribo 1966.

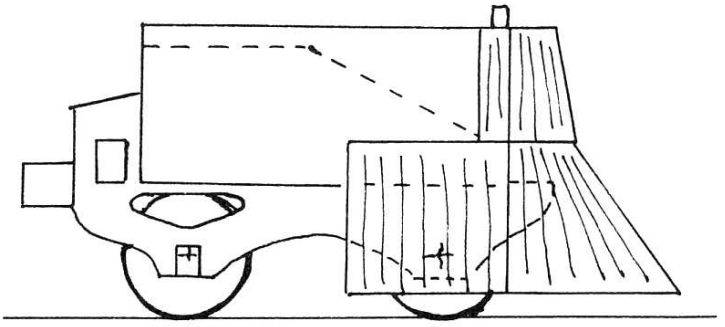


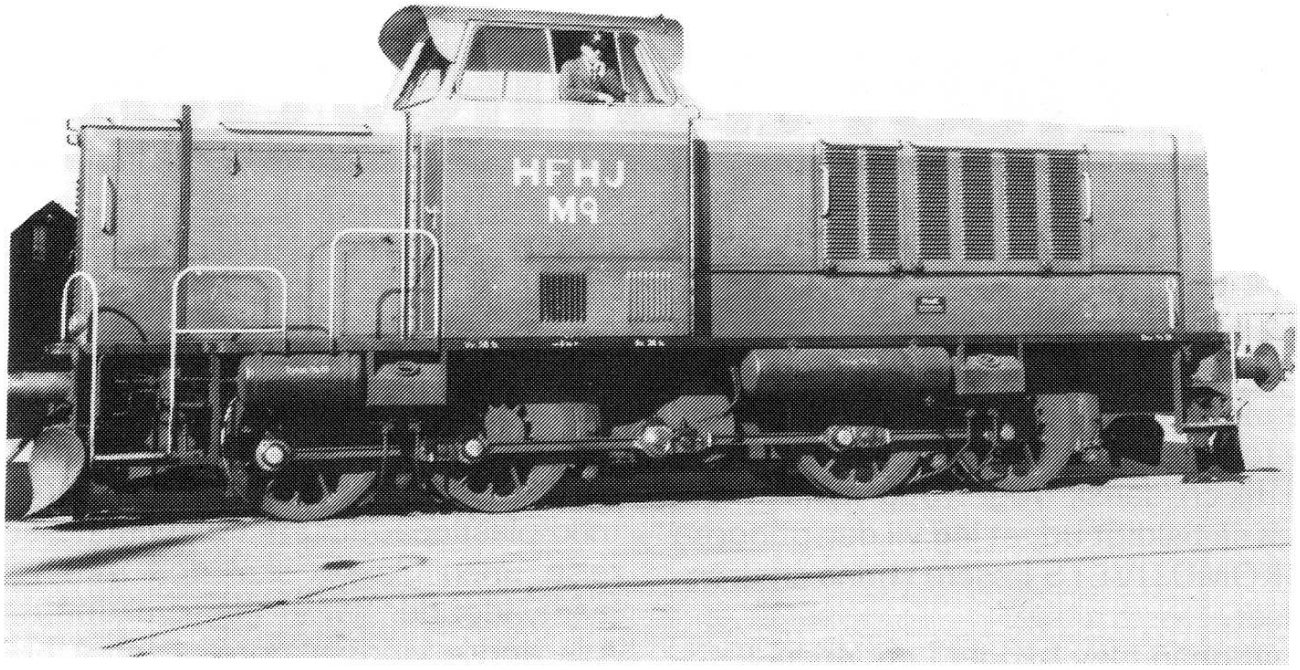
LJ SNEPLOV

»STRYGEJERNET«

1:87

Skitser af Claus 1982





HFHJ M9 fotograferet på Hundested Havn, april 1959, og viser maskinen i oprindelig bemaling. Senere er den blevet rigtig rødmalet med meget stort HFHJ M9 på førerhussiden. *Foto: P. Thomassen*

Bemaling af privatbanernes MAK-lokomotiver

Fra Arnold-N kan man nu erhverve sig en dejlig model af et diesellokomotiv, der let og elegant kan ommales til en 100 pct. korrekt dansk privatbanemaskine. Den fås under katalog-nr. 2015, og har en vejledende udsalgspris på 570,- kr.

I LOKOMOTIVET nr. 6 nævnte vi flere udgaver, og som lovet tager vi denne gang fat på bemalingen af disse. Vi starter med HFHJ M9, der kom til denne bane i 1958. Den er storebror til HFHJ M11, der arriverede et par måneder senere. Bemalingsskemaerne er ens til begge maskiner (og til HFHJ's vognmateriel i øvrigt).

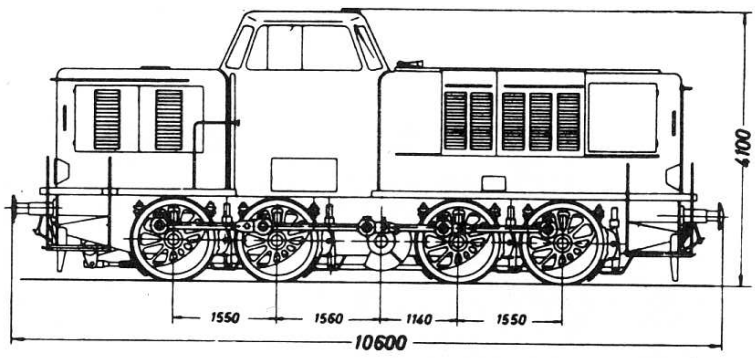
De tre hovedfarver hos HFHJ (Hundested-Frederiksværk-Hillerød-Jernbane) var rød, blå, creme ... dengang! I dag har materiellet et mylder af farver, lige fra DSB-vinrøde over moderne rød til privatbane-orange.

Men tilbage til gamle dage, d.v.s. for blot 10 år siden.

M9 havde et rødt karosseri med cremeoverdel (se foto). Den røde farve var en mellemting mellem Bordeaux og skarp rød, og i Humbrol-serien blandes den bedst til en halvmat farve af 60% 19-rød og 40% 73-vinrød. Den cremefarvede overdel mixes i samme forhold (60 + 40) af 7-gul og 74-creme. Den blå stribe, som kan skimtes mellem den røde/creme males bedst med en blanding af 60% 15-blå og 40% 89-blå. Selve taget gives en gang 92-mørkegrå. Håndgelænder m.v. skal også være cremefarvede. Undervognen males 85-sort. Dog skal hjulene, gangtøj og blindaksel samt sneplove være bordeaux-røde som karosseriet. Litrering påføres med hvid.

Bemærk: samme farveskema til HFHJ M11, men hjul og gangtøj cremefarvede. Yderkanten af hjulene skal være sorte.

I næste nummer bemaling af MAK-loko's fra andre privatbaner. *TA*



Tegning af diesellokomotivet V65 man kan finde hos privatbanerne som GDS L2, HFHJ M11 og HP 13. Tvillingemaskiner er ØSJS M 10, HFHJ M9 og LJ M33.

DSB litra CL nærtrafikvogn

1:87-model af Kim Wittrup, Glamsbjerg

Denne model af DSB litra CL er mit første forsøg på at ombygge en industrimodel til en dansk vogn. Jeg syntes, det faldt så heldigt ud, at jeg vil delagtiggøre LOKOMOTIVETS læsere i mine anstrengelser.

CL-vognen blev bygget i perioden 1943-1962 i et antal af 117 stykker. De var oprindelig tænkt som nærtrafikvogne i hovedstadsområdet, men de blev senere spredt over det ganske land.

Bygningen af modellen er foregået på basis af Liliputs CL-vogn (katalog-nr 286). Tegningen er fra WM og udført af Allan Hansen.

Bygning

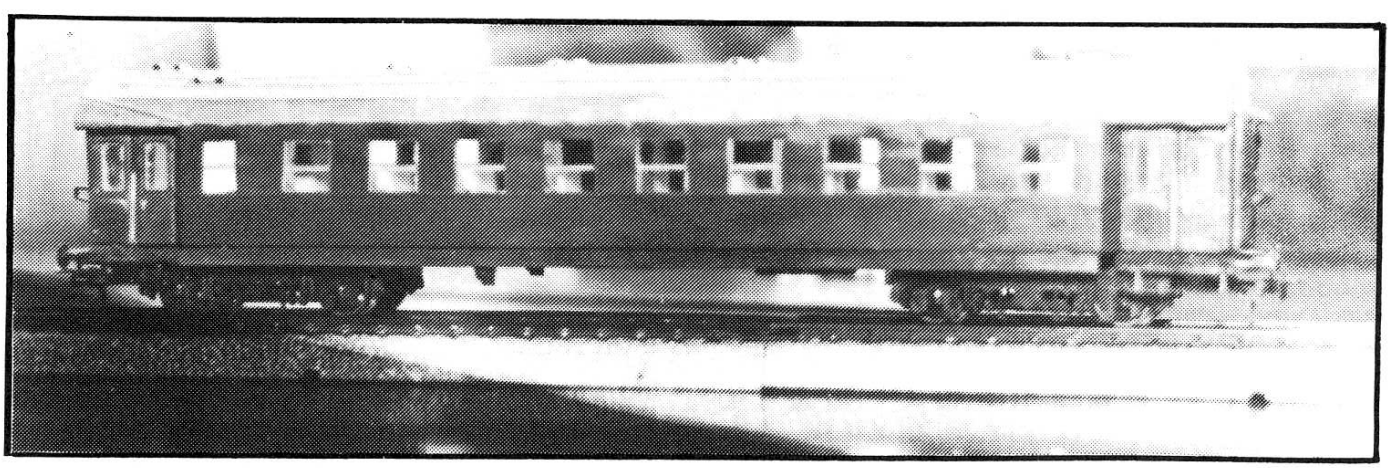
1) Bogierne pilles af, så vognen er nemmere at arbejde med.

2) Alle vinduer tages ud, undtagen dem i dørene. De to vindueshuller i enderne gøres ca. 1 mm bredere. Det ene toiletvindue skal gøres ca. 1 mm bredre. Det ene toiletvindue skal gøres lige så bredt som det er højt (det andet toiletvindue bevares). Vindueshullet over for det bevarede toiletvindue skal formindskes med plasticpadding til toiletvinduesstørrelse, men glasset skal dog ikke være hvidt, idet der her er tjenestekupé.

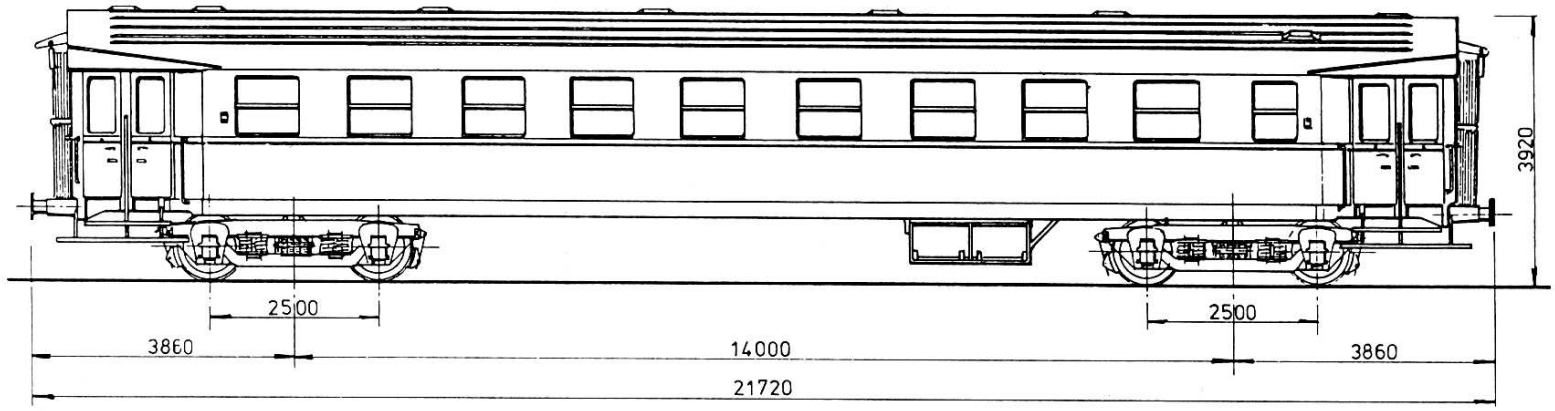
Alle andre vinduer gøres lige så brede som de er høje (11 x 11 mm). Skæres forsigtigt til med hobbykniv og files pænt bagefter. Husk at ændre vognens indretning som følge af ovenstående. Ligeledes skal den ene skillevæg midt i vognen fjernes.

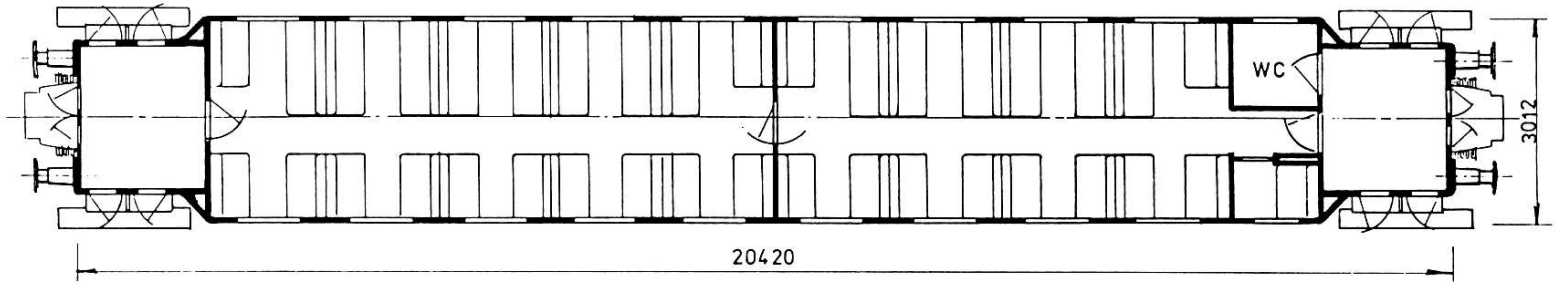
3) Alle ujævnheder (»boltehoveder«, lister og plader) på siden af vognen - incl. ved dørene - slibes bort, undtagen forstærkningslisten, der går under vinduerne. Desuden fjernes de »knopper«, der sidder henad langsiden på undervognen.

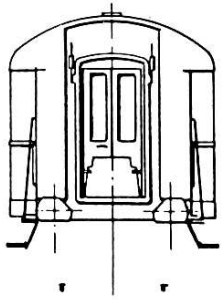
4) På taget fjernes alle ujævnheder, og i enderne fyldes op med plasticpadding så taget bliver lige bredt og højt over det



Den færdige CL-vogn inden litreringen. Foto: Kim Wittrup.



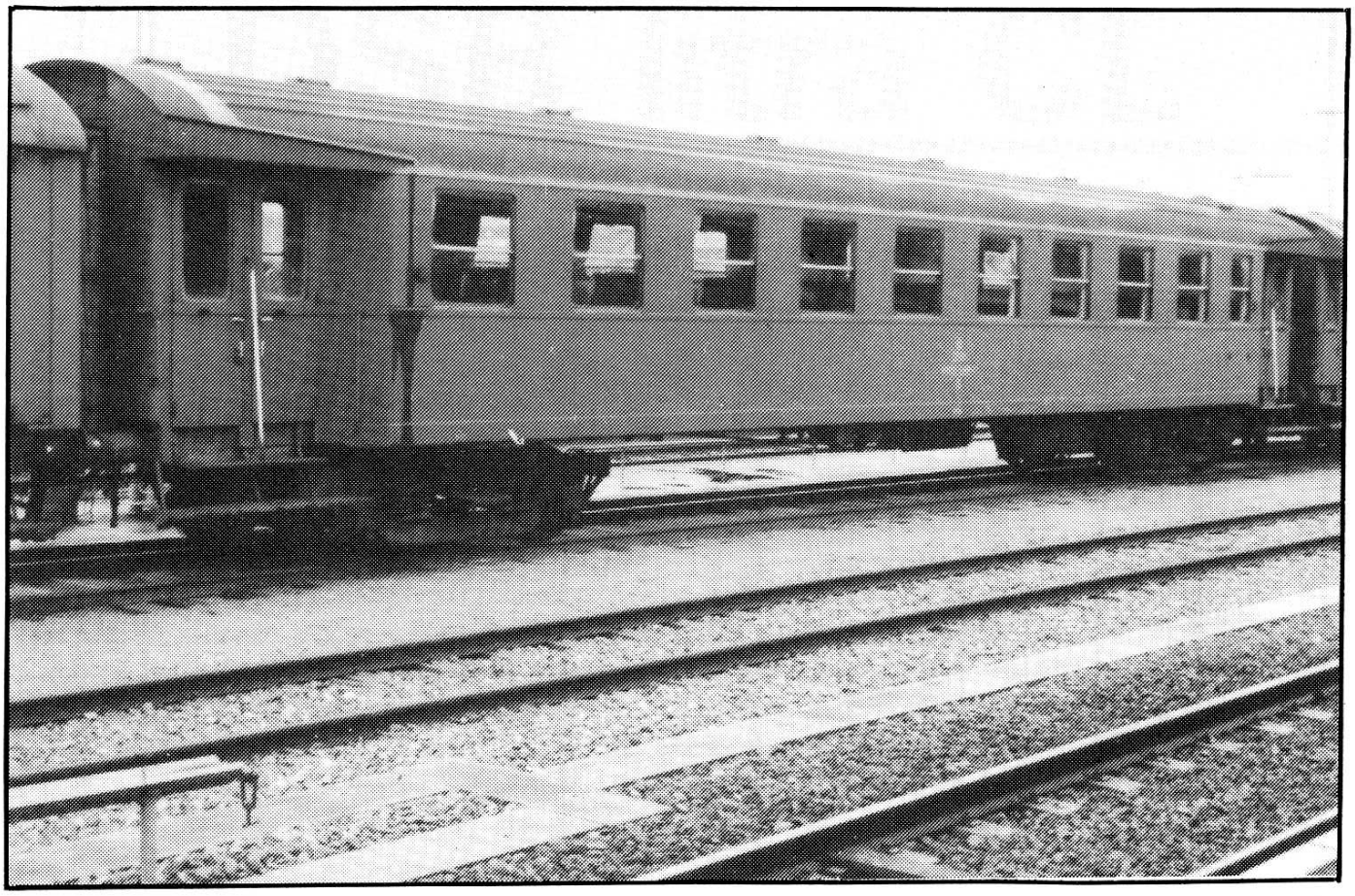




LOKO MOTIVET

m

DJM 1:160	Type: 2.-klasse nærtrafikvogn	REGI: DSB
LITRA CL NR. 1501-1631	Bygget: Scandia 1943-62	Tegnet: Allan Hansen



Forbilledet for Kim Wittrups model er den ældre DSB nærtrafikvogn litra CL. Her er en blandt mange fotograferet i Næstved, april 1976. *Foto: TA*

hele, og slibes til i overensstemmelse med det øvrige tagprofil.
5) I vognens gavle skal stigerne fjernes, og vinduerne bag ved fyldes ud. Det lille tagudhæng over harmonikaerne fjernes. De to paralelle stolper føres op til tagkanten, og der pålimes en smal sprosse i vindueshullet i hver ende, forestillende 2 døre.

EFTERLYSNING

Til senere udgivelse af særskrift om modelautomobiler, søges ældre fotos af DSB fragt- og containerbiler, eller andre køretøjer fra DSB, gerne helt tilbage til tiden før 2. verdenskrig.
Henvendelse og yderligere oplysninger hos:

Flemming Meisner
LOKOMOTIVET
Tlf. (03) 72 10 63
Farimagsvej 63
4700 Næstved

6) Der limes smergellærred på taget. 8 stk. kinesertråd limes ovenpå, forestillende »sikkerne« (tagets forstærkningsriller). De 4 tagrender over dørene kan evt. også laves af kinesertråd eller af en tynd strimmel plast. Tagventilerne har jeg skåret ud af 1,5 mm plasticard, længde ca. 8 mm, bredde ca. 2 mm. Se tegning.

Ventilerne har samme farve som taget, bortset fra de skraverede felter (indsugningen), der er mørkere. Taget males med lige dele Humbrol nr. 92 og 53.
7) Resten af vognkassen males rødbrun. Jeg brugte Revell nr. 331 + nr. 107 samt Humbrol nr. 133 i forholdet 1:1:1.
8) Vinduesglas (klar plast) skæres ud i passende størrelser, forsynes med tværstreg midt på (humbrol nr. 11 eller 56) og limes på indvendigt i vognkassen.
9) Af plasticard - 1,5 mm - skæres 2 lan-

ge strimler i en bredde på ca. 2,5 mm og længde 180 mm, der pålimes hver langside nederst, forestillende nederste forstærkningsliste. De males også rødbrune. Samme farve gives stykkerne mellem øverste trin på trinbrædtet og underkanten af dørene.
Håndtag og gelænder males igen i sølvfarve (Humbrol nr. 11).
10) Vognen litreres. Her anvendes ark fra WM.
11) Bemærk: Pufferne er forkerte og bør udskiftes med firekantede. Endvidere har jeg bibeholdt originalvognens forkerte 3 m bogier. Det skal være 2,5 m træbogier, men de var ikke til at få, da jeg byggede vognen. Imidlertid har PÅ SPORET udgivet disse dejlige, længe ventede bogier, så der er alle muligheder for at få en korrekt vogn.

Kim Wittrup

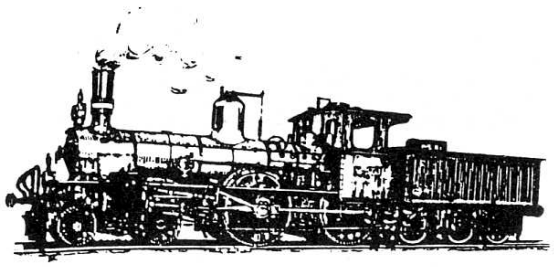
LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Kim Wittrup for den udmærkede byggebeskrivelse, som hermed er bragt videre til andre mj'ere. Grundmodellen i skala N (1:160) til en CL-vogn kan bl.a. fås fra ARNOLD-N kat. nr. 3310. Grundmodellen er godt og vel 5 mm for kort (den samme fejl lider HO-modellen af), men ARNOLD-N-modellen har vinduer, der ikke behøver at slibes til. De har allerede størrelsen. Ellers er ombygningsmetoden til CL-vognen den samme ved HO-modellen.

TIPS...

TOILETVINDUER

Fra H. Sørensen, Hedehusene, har vi fået følgende tips vedrørende farvning af vognes toiletvinduer:

— De er jo ikke hvide, som der ofte skrives. De er faktisk mælkehvide eller nærmest som pergamentpapir (nuancerne kan svinge en del). Jeg bruger at male dem med - og på ydersiden for at illudere at det er »gennemfarvet« glas - Humbrol mat hvid tilsat lidt Silver Fox, dosering efter forsøg (Red. bem.: Silver Fox = Humbrol nr. 11 evt. 56).



HIGH TECH HOBBY
v/ Kurt Strebel
Tlf. (06) 19 98 60
Frederiksalle 94 - 8000 Århus C

Modeltog samt tilbehør - Märklin program i nyt, brugt og gammelt - formidling til udenlandske auktioner - specialforretning med regulær betjening - mange tilbud på mærkevarer - egenproduktion af specialiteter - vi prøver at gøre det umulige muligt - modeller til radiofjernstyring - radiostyringselektronik - plastbyggesæt - computerteknik - modelsamlerobjekter - tekno - bing - schuco - bliklegetøj - lineol - elastolinfigurer - gl. dukker - træskibe fra billing boats, corel m.v. - forsendelse over hele landet - udenlandsforsendelser momsfrit

Åbningstider:
Mandag-torsdag 9.00-17.30
Fredag 9.00-19.00
Lørdag 9.00-13.00

HIGH TECH HOBBY
- vi er en oplevelse

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.

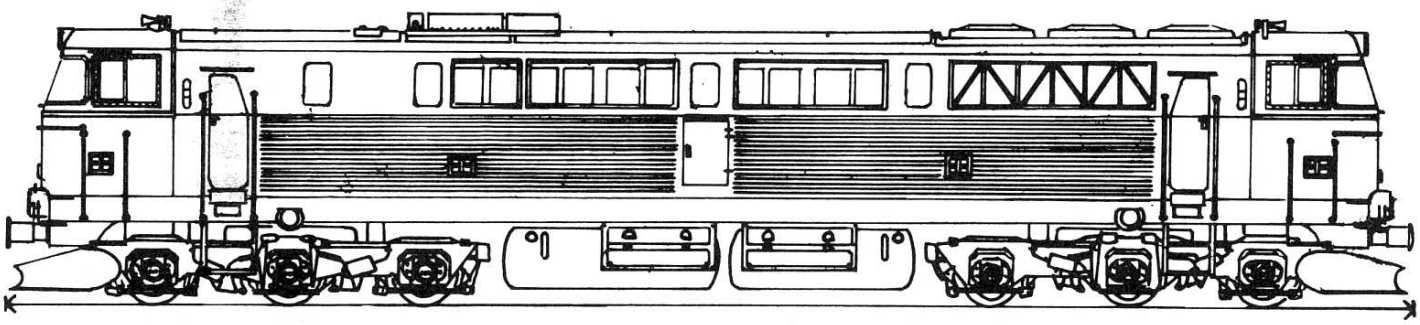
Fra Jens Nielsen, Hovedgård har vi fået følgende brev:

— I LOKOMOTIVET nr. 5 bygger FM en 4-akslet lastvogn til DSB. Men det er en skam at anvende to biler til en, da Kibri har en kasse, der hedder Bastel-Box B 11 980. Den koster et sted mellem 40-50 kr., og består af mere end 250 dele.
I kassen er der bl.a. kølemaskiner, og de kan jo passende anvendes til Danefrost-Brugsen-modellen.
Det var for øvrigt en god lastvognsmodel FM byggede.

Vedrørende MZ III fra HI-Tech i Århus: Den sælges, men er ikke korrekt.:
1) Der skal bl.a. andre bogier på. Limas har kun to bremsecylindre, og der skal være 3. Elektrotrens MZ har de rigtige bogier, men er en smule for korte. Jeg har selv sat disse bogier på mine MZ, og jeg må indrømme, at de ser mere korrekte ud, også selv om de er lidt for korte.
2) Der skal andre batterikasser, brændolietanke og luftbeholdere på undervognen. På skitserne ses i grove træk arrangementet. På serie IV er det anderledes.
Håber det kan anvendes i bladet?

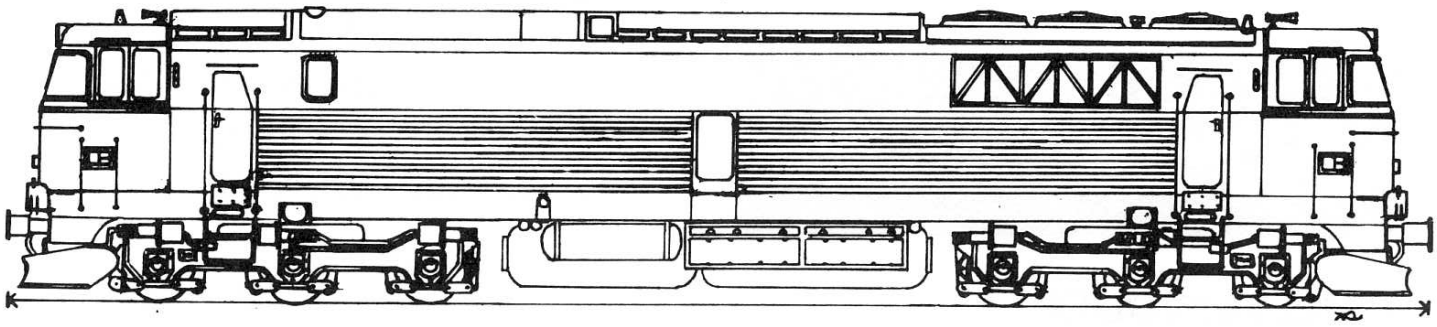
LOKOMOTIVET: Tak for brev med oplysninger og skitser. Da vi i forvejen havde tegninger af de 3 MZ-typer liggende, bringer vi disse i skala 1:160.

MZ serie I (1401-1410) og serie II (1411-1426).

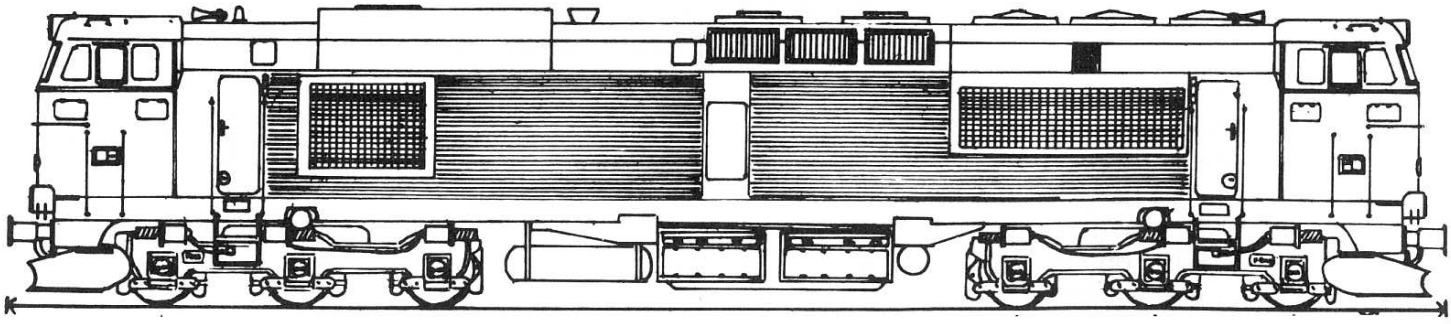


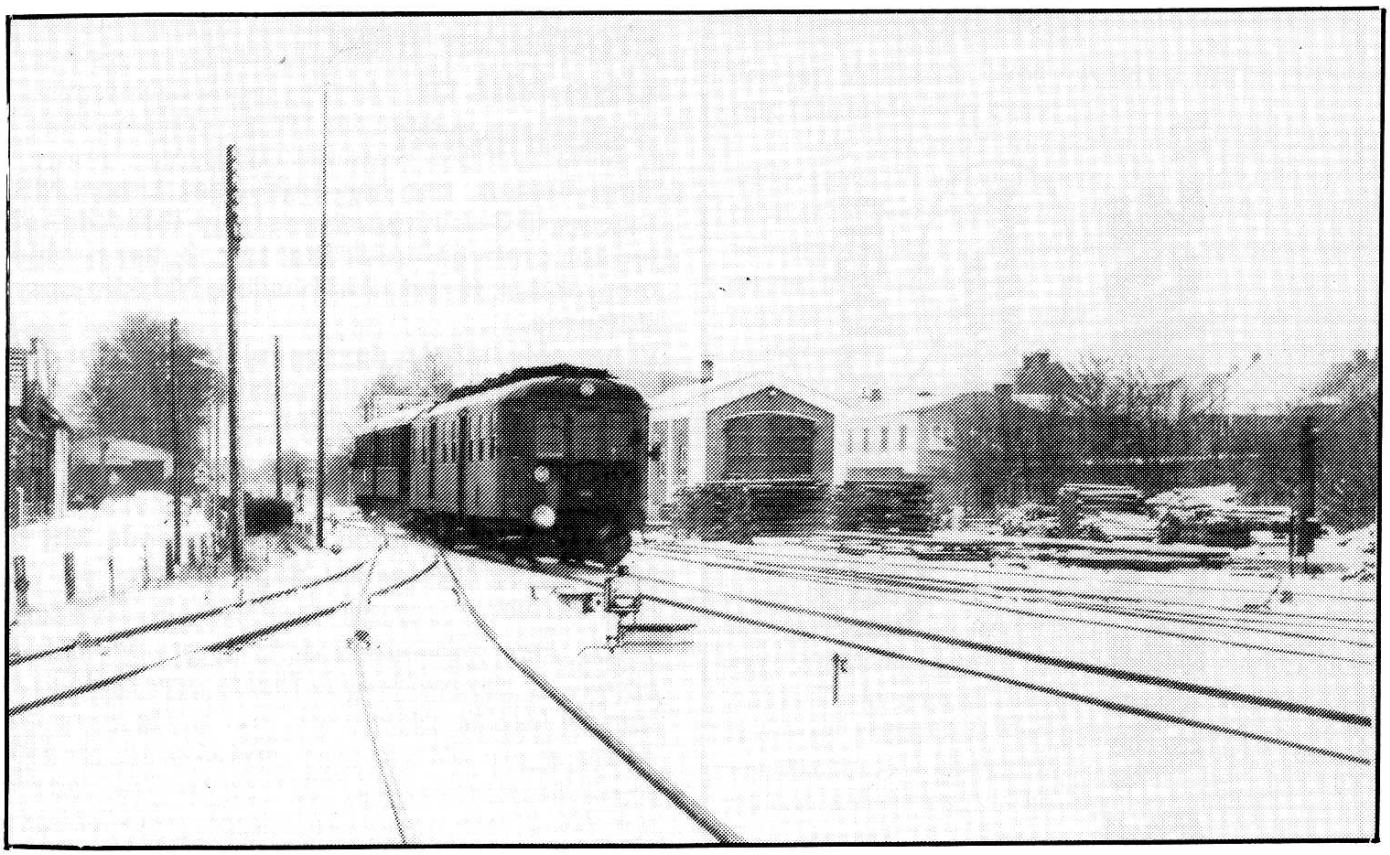
Bemærk: Serie II's placering af batterikasser m.v. er som på serie III.

MZ serie III (1427-1446)



MZ serie IV (1447-1461)





Apropos Haderslev maskindepot: Her ses MO 1881 med CRS-styrevogn passere bygningen, vinter 1965. Bemærk opstablingen af sveller på sporarealet. Foto: J. Guldbæk-Christensen, Esbjerg

Fra A. M. Jørgensen, Korsør:

»Vedrørende Haderslev Maskindepot i LOKOMOTIVET nr. 5, skriver I ikke, hvilken tagbelægning, bygningen har. Er det tegl, skifer, eternit eller hvad???«

LOKOMOTIVET svarer: Tagpap (tjærepap)! Det viser skalategningen også! Det skal altså *ikke* være skifer, således som vi skrev side 35 og som perspektivtegningen viste. Gentager: Haderslev Remise har tagpap på hoved- og tilbygning.

LIM

I LOKOMOTIVET nr. 6 efterlyste H. Sørensen effektive bindemidler, når det gjaldt sammenligning af plasticvognkasser, hvilket har medført et par breve, bl.a. et festligt brev fra Anna-Christina von Bauditz, XY-sted, der i al korthed går ud på besværlighederne med at finde frem til et egnet bindemiddel, som kan anvendes til sammenlimning af plastvogne. Dette har Anna-Christina gjort ved at kontakte Märklin og forskellige kemiske fabrikker, som fremstiller lim.

Efter »nedslidning« af et par telefoner, fik hun endelig udvirket, at fabrikken Isar Rakoll sendte 3 tuber super-lim (mindstesalget var ellers 15 kartoner med hver 24 tuber á 20 gram til en pris af 300 DM + moms), og Anna-Christina kunne nu fremstille alle tiders A-vogn at Märklin 4091 med tag og bogier fra ROCO B-vogne (265 mm vogne).

Limen hedder Isarplast L 402, og Anna-Christina slutter sit brev med et nødråb:

— Findes der ikke en af importørerne, som kunne tænke sig at stille de 300 DM på højkant, sende et brev til Isar Rakoll og bestille en portion Isarplast L 402. Adressen er:

Isar Rakoll Chemie Gmbh
Ständlerstrasse 45
Postfach 900 360
D München 90

***ADVARSEL** - lykkes det at få fat i klæbestoffet, så **VIDUET OP**, mens du klæber. Højeste fareklasse A-1.*

LOKOMOTIVET bringer hermed idéen og adressen videre til interesserede importører, og tilføjer at den nævnte lim er anvendelig til sammenklæbning af alle typer plast (nok den bedste lim overhovedet), så det ville være alle tiders at få denne på markedet herhjemme.

Anna-Christina har for øvrigt medsendt en fremragende byggebeskrivelse til DSB litra E, hvor også begyndere kan være med. Denne beskrivelse starter vi op hurtigst muligt... og i øvrigt loves læserne byggebeskrivelser af SFJ 33, DSB litra R m.v., så der er masser af spændende ting i vente fra Anna-Christina.

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

Problemer med Litra MR til 3-skinnedrift

Flere læsere, der har ombygget Limas MR-togsæt til 3-skinne/vekselstrøm (Märklin) efter vor ombygningsartikel i nr. 2, har problemer med at få det til at passere Märklin-sporskifterne.
Vi har selv haft en del spekulationer over dette, dels om man skulle nedslibe flangerne eller udskifte hjulene. Men begge dele er et kæmpearbejde!

Fra Anna-Christina von Bauditz har vi allerede modtaget et par gode råd vedrørende MR til Märklin (og MZ for den sags skyld).
Hun skriver:

1) »J« under koblingerne er for langt - bør klippes og files til samme længde (højde over skinnerne) som på Märklin-lokomotiver. Her vil jeg gerne anbefale at alle Märklin-ejere anskaffer sig en koblingsmanual (katalog nr. 7001) og benytter den flittigt. Det betaler sig absolut at koblingerne allesammen passer i højden.
2) Man har sikkert anbragt slæbeskoen under motorvognen. Der er og bliver for lidt plads under en Lima-bogie.
Flyt slæbeskoen over på bivognen og et par tynde ledninger vognene imellem - så er problemet løst... sådan da. Nu kan man ikke skille vognene, men det må man lære at leve med!

Jan Valeur, Søborg, skriver om MR-tog til Märklin:
— Jeg har ikke haft større grund til utilfredshed med dette kønne togsæt, kun af og til sidder det fast i et sporskifte ved (for) langsom gennemkørsel. Generelt er det min erfaring, at Märklins K-skinner giver en betydelig mere driftsikker kørsel med fremmede fabrikaters materiel end M-skinner, bl.a. fordi M-skinnernes sporskifter ikke overholder fritrumsprofilet (= sporskiftetrækkene sidder for tæt på sporet). Rådet er kort, men hårdt: Skift M-skinnerne ud med K-skinner!

Er der blandt læserne nogle som har andre forslag til løsning på »sporskifte-problemet«, så er man meget velkommen til at sende forslag til os. Adresse på redaktion m.v. bag i bladet.

DANEFROST

H. Sørensen, Hedehusene har et par bemærkninger vedrørende Danefrost-vognen i nummer 5:

— Jeg er faldet for fristelsen, og har købt et eksemplar, men har efter et nøjere studium opgivet at få den til at ligne bare nogenlunde den rigtige

Danefrost-vogn. I stedet har jeg besluttet at »lege« at Brugsen på et tidspunkt (som forsøg) har lejet en Interfrigo-vogn, ommalet den og ladet den gå i trafik et stykke tid. På den måde er ændringerne af mindre omfang, og omfatter: Fodtrinet under dørene bør være undervognssorte, betjeningshjulet til luftcirkulationen, der fejlagtigt er anbragt til venstre på begge sider, skal flyttes på den ene side, da de faktisk sidder over for hinanden. Hertil kan bruges et eller andet cirkulært, og sluttelig kan vognen forsynes med håndbremsehjul, ligeledes over for hinanden og lokaliseret i nærheden af det ene hjulsæt (forståelsen lettes ved at studere en lignende vogntype, som af og til ses i trafik i Danmark).

H. M. Pedersen, Glostrup, har et nødråb til læserne af LOKOMOTIVET:

— Jeg er i gang med at bygge person- og rejsegods-vognparken fra OHJ, og har allerede færdiggjort en hel del. Men de pokkers gitterlåger volder mig problemer. Hvordan laver man disse låger på en let måde uden at man skal i gang med loddekolben? Hvem har en god løsning?

LOKOMOTIVET: Det har læserne forhåbentlig, for vi kan heller ikke løse dette problem på tilfredsstillende måde. Vi har forsøgt at påmale gittermønsteret på klar plast, men det ser unaturligt ud, så vi spørger også: Hvem har en patent-løsning. Send os et par ord. Adresse bag i bladet.

Sporplanshæftet

Fra Ian Williams, WM i Allerød har vi modtaget følgende lille brev:

— Jeg har med fornøjelse læst LOKOMOTIVETs særskrift »Sporplaner«, der ifølge min opfattelse er en god vejleder for den vordende modelbanemand (m/k), og de hærdede kan vel også hente en hel del inspiration.

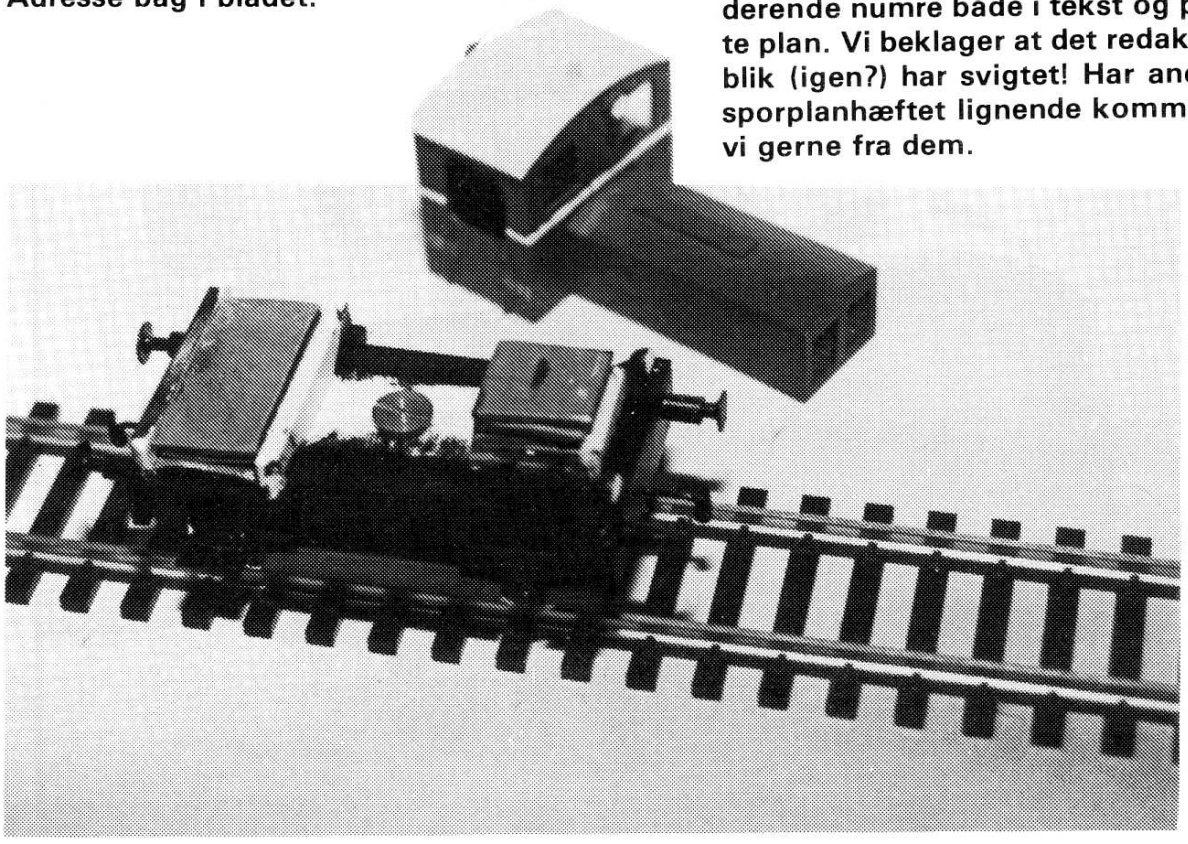
Hæftet »Sporplaner« viser nemlig en hel masse muligheder, i stedet for de evindelige kedelige rundbaner, som alle modeltogsfabrikanter desværre er forfaldne til at vise i deres kataloger og skinneplans-bøger.

Dog synes jeg at side 9 og 10 virker lidt forvirrende i hæftet »Sporplaner«.

Vedrørende anvendelse af spånplade som anbefales til underlag, er det min personlige opfattelse at en Karlit-plade er bedre egnet, da den ikke er så hård og derfor lettere at arbejde på. Karlit-pladen runger heller ikke så meget når toget/togene kører rundt på anlægget. Karlitplader - der normalt anvendes som vægbeklædning - måler 120 x 250 cm, og kan erhverves hos en tømmerhandler.

Med venlig hilsen
Ian Williams

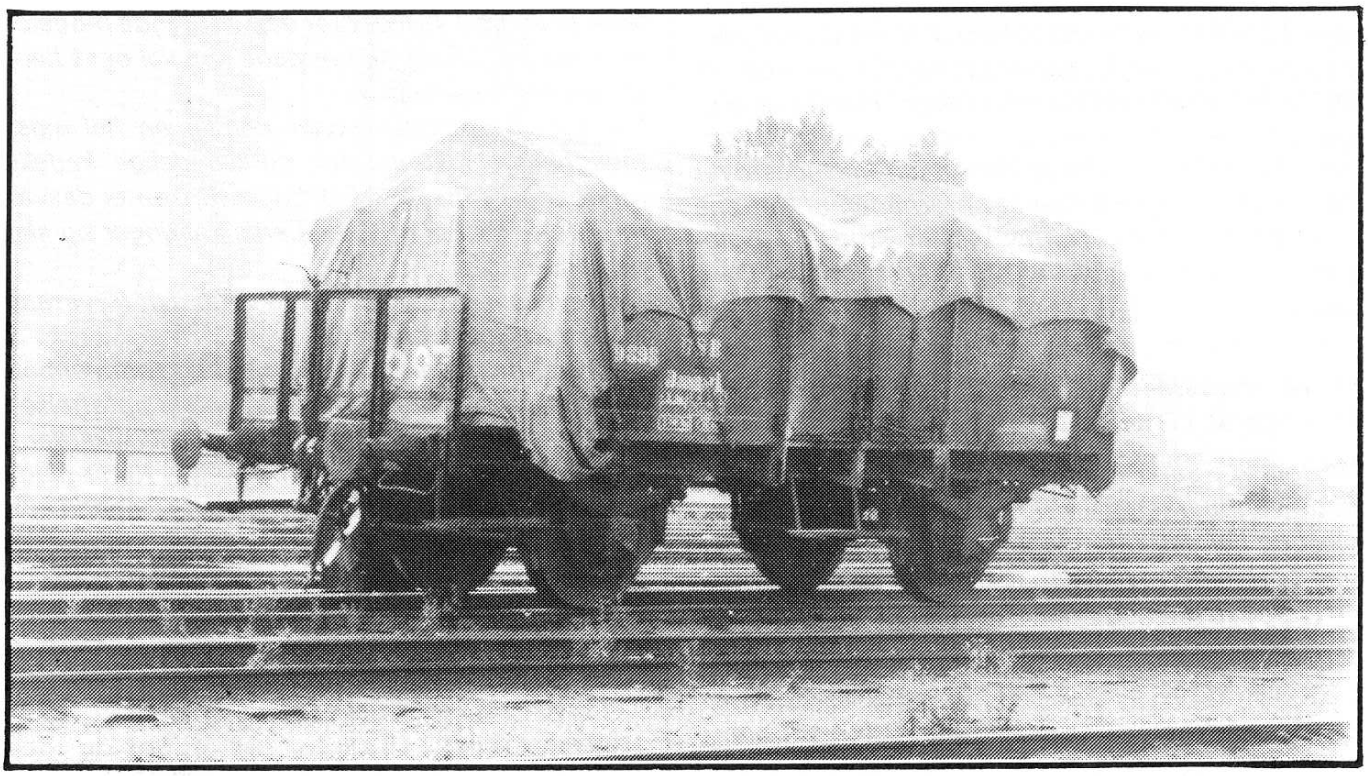
LOKOMOTIVET: Tak for indlægget og ideen med Karlitplader. Vedrørende det forvirrende på 9 og 10 i Sporplanshæftet må vi give Ian Williams helt ret. Der burde være henvisning fra tekst til planerne, f.eks. med korresponderende numre både i tekst og på den omtalte plan. Vi beklager at det redaktionelle overblik (igen?) har svigtet! Har andre læsere af sporplanhæftet lignende kommentarer hører vi gerne fra dem.



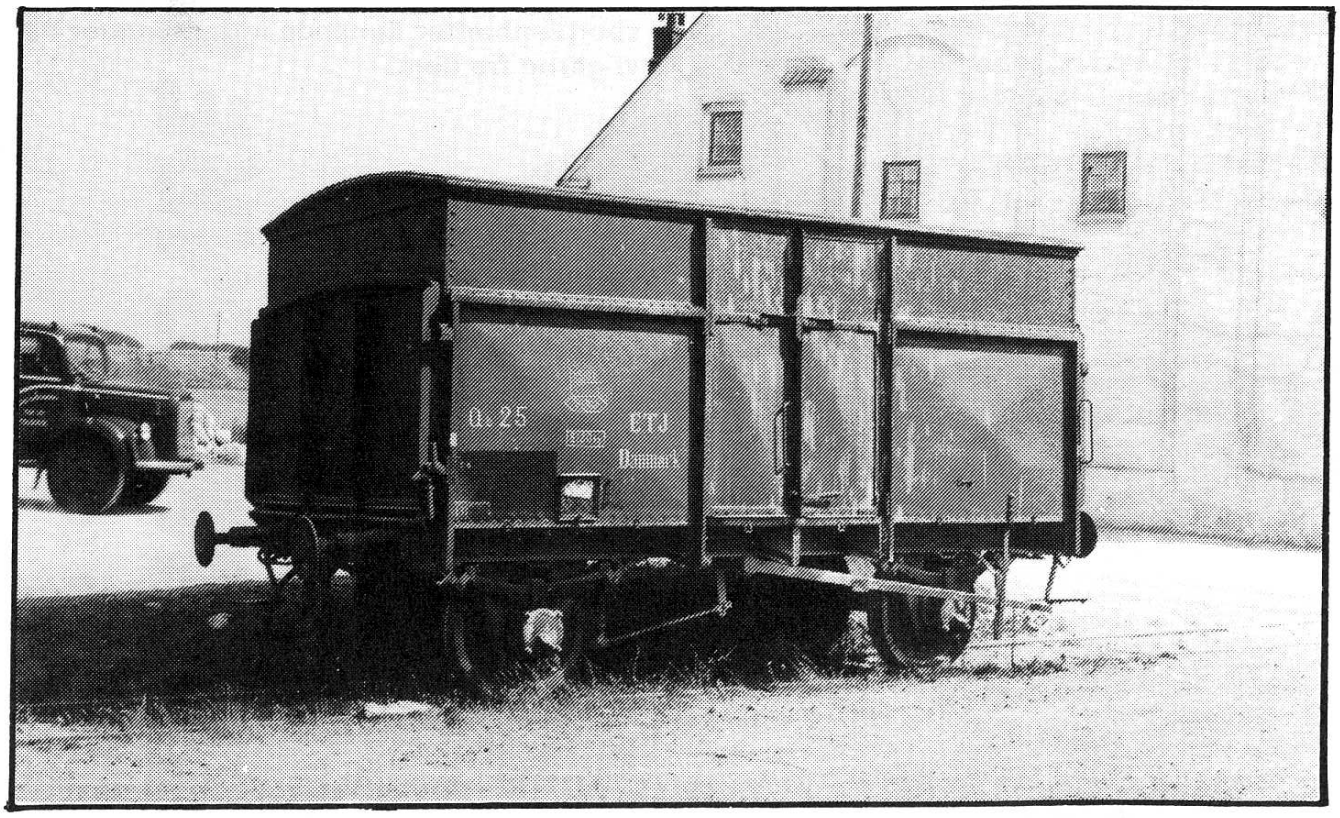
Flere læsere har spurgt, om der ikke skal være vægt i LJ M11 (Se Lokomotivet nr. 6). Jo, vi mente blot, at det var overflødigt at skrive. Men her et foto, der viser, hvordan vægten er anbragt på motoren. Det er et blylod, banket fladt, skåret til og limet på plads. Blyloddet købes hos den lokale sportsforhandler.

Variationer over PU/R-vogne...

I LOKOMOTIVET nr. 6 viste vi fotos af almindelige PU-vogne, så denne gang offentliggøres motiver af »ualmindelige« PU/R-vogne.

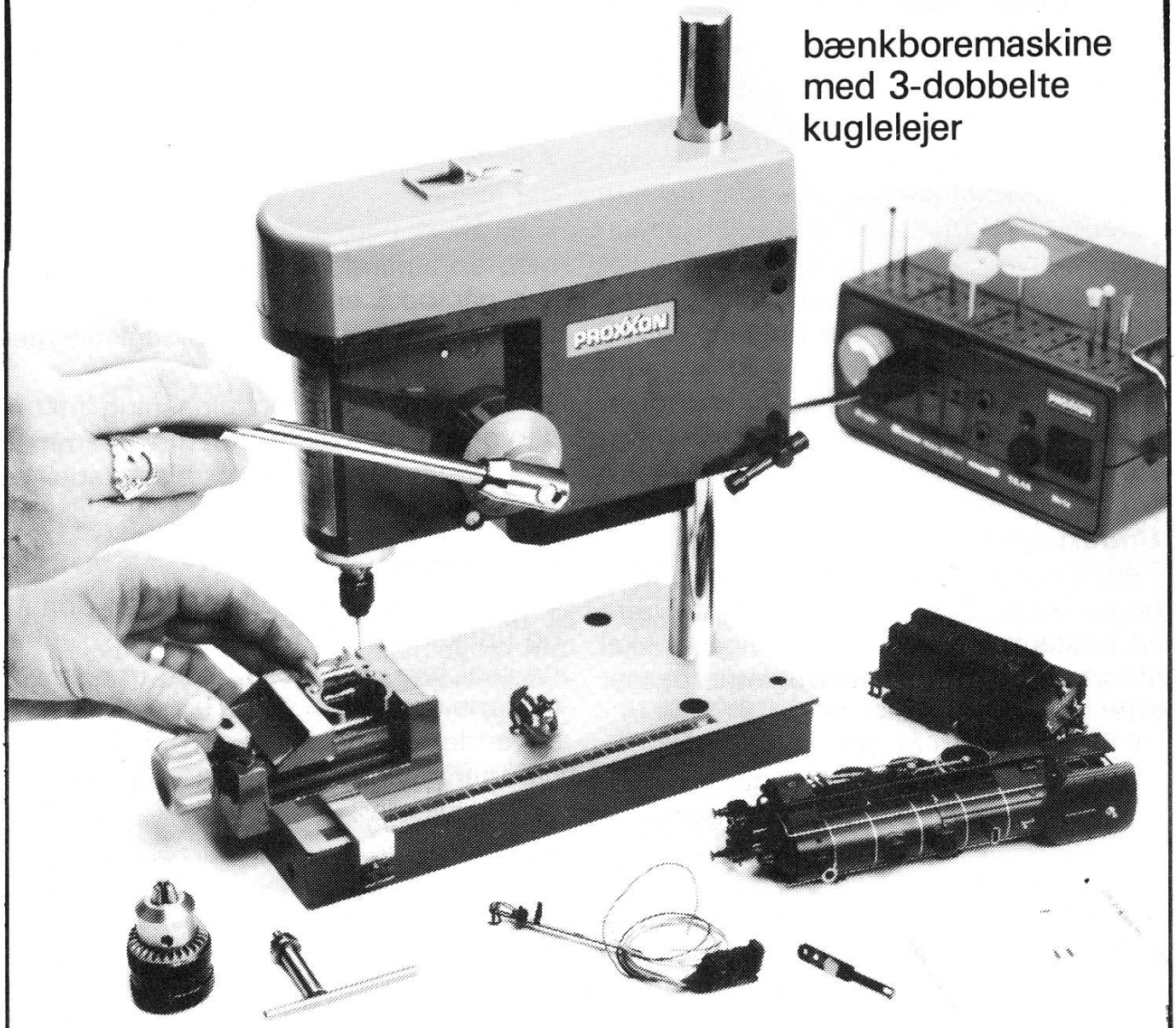


Omkring 1948 blev PUR 9897-9900 forsynede med presenningtag for transport af bremsegrus fra Mogenstrup/Lolland-Falster. Vort foto viser PUR 9898 med dette udstyr. Bemærk den alt for store presenning, der hviler på stålstivere af hustagsfacon. I øvrigt er det - såvidt vides - første gang at et foto af PUR-vognen med presenningstag offentliggøres. Men her er det altså til glæde for alle jernbaneinteresserede.
Foto: Hillerød 1960, Claus



PU på en anden måde, nemlig ETJ's legendariske kalkvogn Qb 25, her fotograferet i Ny Balle, juli 1959. Var det ikke en idé til modelbanen?
Foto: HGC, Odense

PROXXON



bænkboremaskine
med 3-dobbelte
kuglelejer

Din modeljernbane
fortjener det bedste
hobby-værktøj....

PROXXON

Gratis 16 siders PROXXON-katalog

Nærmeste forhandler anvises på telefon (02) 95 68 00

DSB litra EA/DEA/Dh
4-akslet rejsegodsvogn

Denne gang er vor midtersidetegning en vogn med mange fordele. Ud over at være let at bygge, så er det også en køn vogn, der med sin lille akselafstand kan befare alle kurver på modeljernbanen uden besvær.
Modellen er også denne gang bygget op fra grunden af, idet kun bogierne er industrifremstillede. Vi har dog anvendt taget fra en LIMA »sølvfisk« (katalog-nr. 309 155), men det kan nemt selvfremstilles.

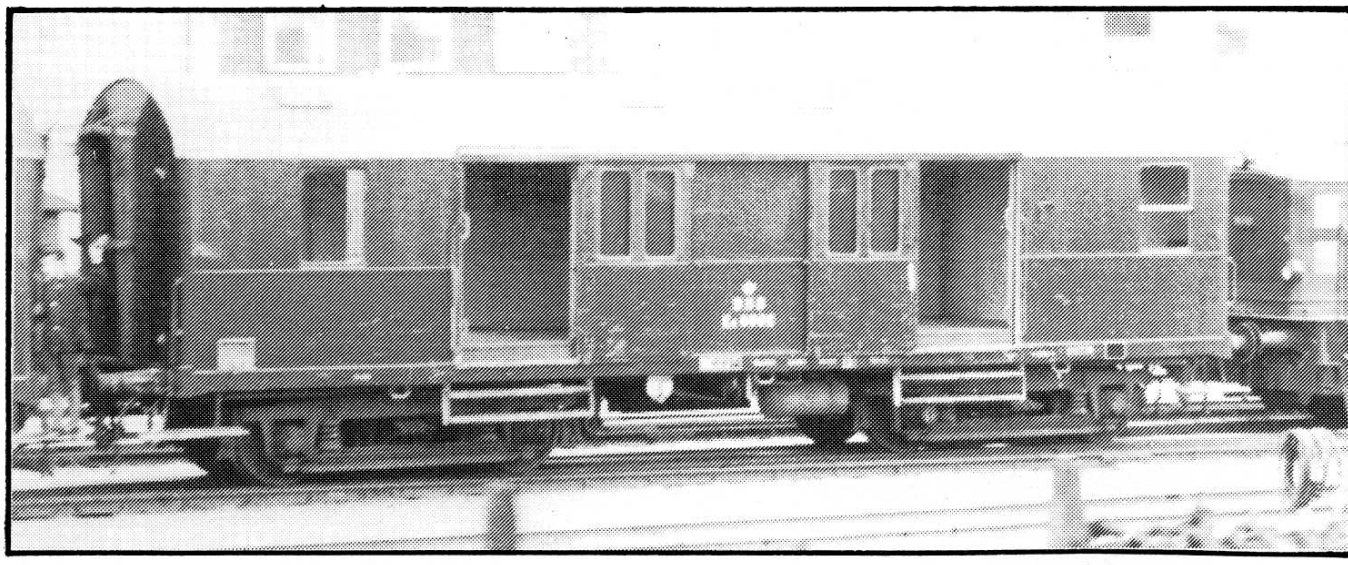
Undervognen

Denne er opbygget på en skrottet LIMA-bogie-vogn. Det behøver ikke at være en bestemt vogn, da den alligevel skal afkortes, så hullerne til bogierne passer efter skalategningen.
Vi har anvendt et par gamle 3 meter LONG-bogier, da disse i model kun svarer til 2,5 m stålbogie, altså velegnet til formålet.
Desværre kan man ikke få LONG bogier som løsdele, men LIMA's hollandske personvogn, katalog-nr. 309 110 har bogier, der på glimrende måde kan illudere danske 2,5 m bogier, og så har man jo samtidig undervognen at bygge vognkassen op omkring.
Anvendes den hollandske bogievogn er der intet problem med bogiefastgørelsen, men vore LONG-bogier er påsat med en almindelig selvskærende skrue, der går op i en almindelig hobbyperle (virker som møtrik), »forseglet« med Casco kontaktlim.
Efter overskæring og tilpasning af undervognen, er delene blot limet sammen og forstærket med en plastplade på vognbunden.

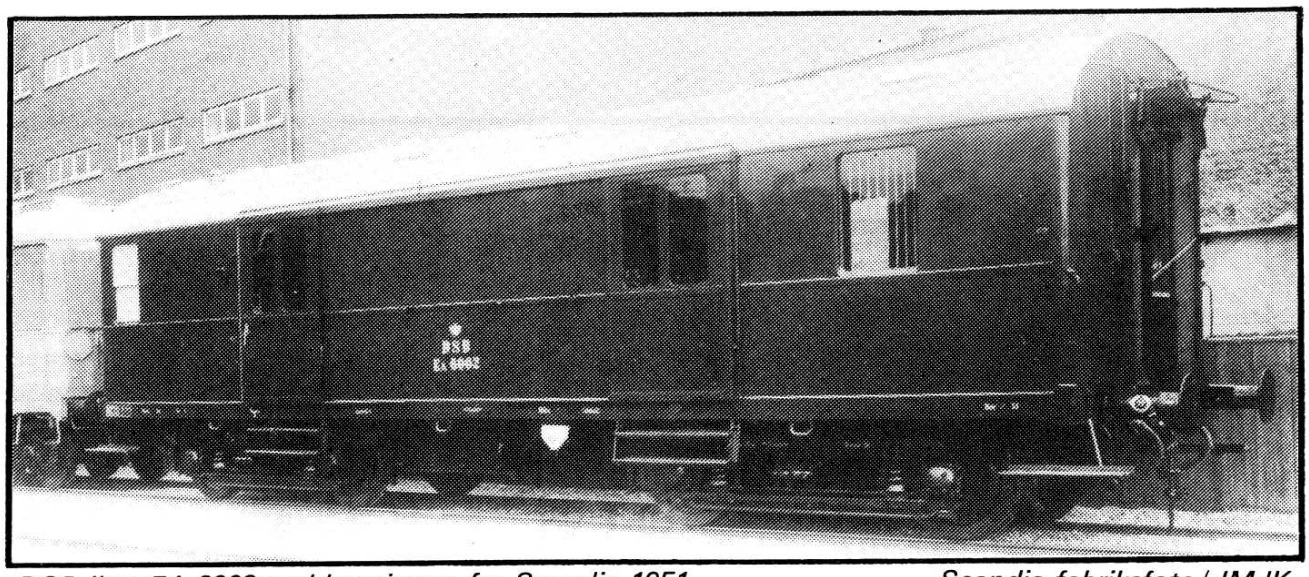
Vognkasse

Vognkassens sider og gavle er opmålt og udskåret på 1 mm plasticpap. Siderne skal have målene 139x24 mm, mens gavlene skal være 32 × 33 mm, hvis man anvender »Sølvfisk« tagprofil. Ellers afhænger gavlhøjden af, hvilket materiale, man anvender. *(fortsættes side 29)*

(oplysning om EA/Dh venligst af Jens Bruun-Petersen, Ribe, Mogens Duus, Odense og Jan Valeur, Søborg).
Midtersidetegningen af litra Dh er venligst udlånt af Odense Model Jernbane Klub, til hvem vi siger tak.



EA-vognen i ældre vinrøde design med gul påskrift. Nr. 6002 fotograferet i København, maj 1966.
Foto: Jens Bruun-Petersen



DSB litra EA 6002 ved leveringen fra Scandia 1951. *Scandia fabriksfoto/JMJK*

Historisk oversigt

Som et led i moderniseringen af personvognsparken fra 1950, anskaffede DSB i 1951 12 små firakslede rejsegodsvogne litra EA 6001-6012. Vognene blev leveret fra Scandia, og kom straks i drift i de store tog T95/20 København/Frederikshavn.

Vognene EA 6001-6006 blev stationeret på Sjælland. De havde harmonikaer, og var RIC-mærkede, d.v.s. godkendt til kørsel i udlandet, nok først og fremmest til anvendelse i internationale tog over Sydbanen.

Resten blev stationeret i Jylland, og var udstyret med almindelig overgangsbøjle.

EA-vognene blev også fra begyndelsen anvendt i landsdelseksprestogene og i de - som allerede nævnt - internationale tog, hvor de afløste de noget ældre EC/ECO-vogne. F.eks. løb vognene i togene 31, 33 og 39, 50 og 70 (København-Århus).

Mere specielt var det, at EA-vognen blev indsat i et lille tog T983 Fredericia-Århus, som regel oprangeret af MO-ilgv.-DR-EA-CP (søndage var den gamle MX trækkraft!!)

I 1963 leveredes 2. serie EA-vogne (6013-6032), der adskilte sig fra 1. serie ved at have helt glatte vognsider, vinduer i aluminiumsrammer og lidt smallere vinduer med gummilister i skydedørene, samt anden akselafstand.

EA-vognene holdt skansen i T20/95 lige til det sidste. I 1974 kom togene til at hedde 520/595, og vognene blev omkring 1970 litreret Dh.

Først i 1983, hvor de tyske liggevogne litra Bcm sattes i løb, blev de sidste Dh-vogne afløst af lange tyske rejsegodsvogne litra Dm.

I den mellemliggende periode fra 1963 til udrangeringen i 1984 var vogntypen efterhånden at finde i mange slags tog, og den var bl.a. fast inventar i 541/550, et af de »uofficielle« tog, som befordrede anmeldte passagerer og rejsegods, undertiden også postgods.

1951: 1. serie leveres fra Scandia som litra EA 6001-6012. Vognene er udstyret med brændeovn og højtryksvarmeapparater. Nr. 6001-6006 har ved leveringen harmonika og er RIC-mærkede, mens 6007-6012 er udstyret med overgangsbro og -bøjle.

1963: 2. serie leveres fra Scandia som EA 6013-6032. Vognene er udstyret med oliefyr og dampvarmeanlæg, men har *ikke* harmonika.

1964: Alle vogne udstyres med harmonika?

1966: Vognene omlitreres DEA med numrene 51 86 92-68 001-006, 021-024 og DEA 50 86 92-68 007-020 og 025-032. Ikke alle vogne når at få litraet påsat førend de påny omlitreres.

1970: Omlitreres til Dh 50 86 92-68 001-032.

1980: Ommaling af vognene til nyt design tager sin begyndelse, idet de males røde som øvrige DSB-vogne. Men DSB-logoet på siderne udelades. Samtidig installeres elvarme og slutlygter.

Første vogne i rækken bliver 011, 013, 017-019, 023, 025 og 032. (Bemærk, 011 er eneste vogn af 1. serie som ommales. Den får da heller ikke elvarme og indbyggede slutlygter).

1981: Moderniseret bliver 014-016, 020-022, 024 og 026-031.

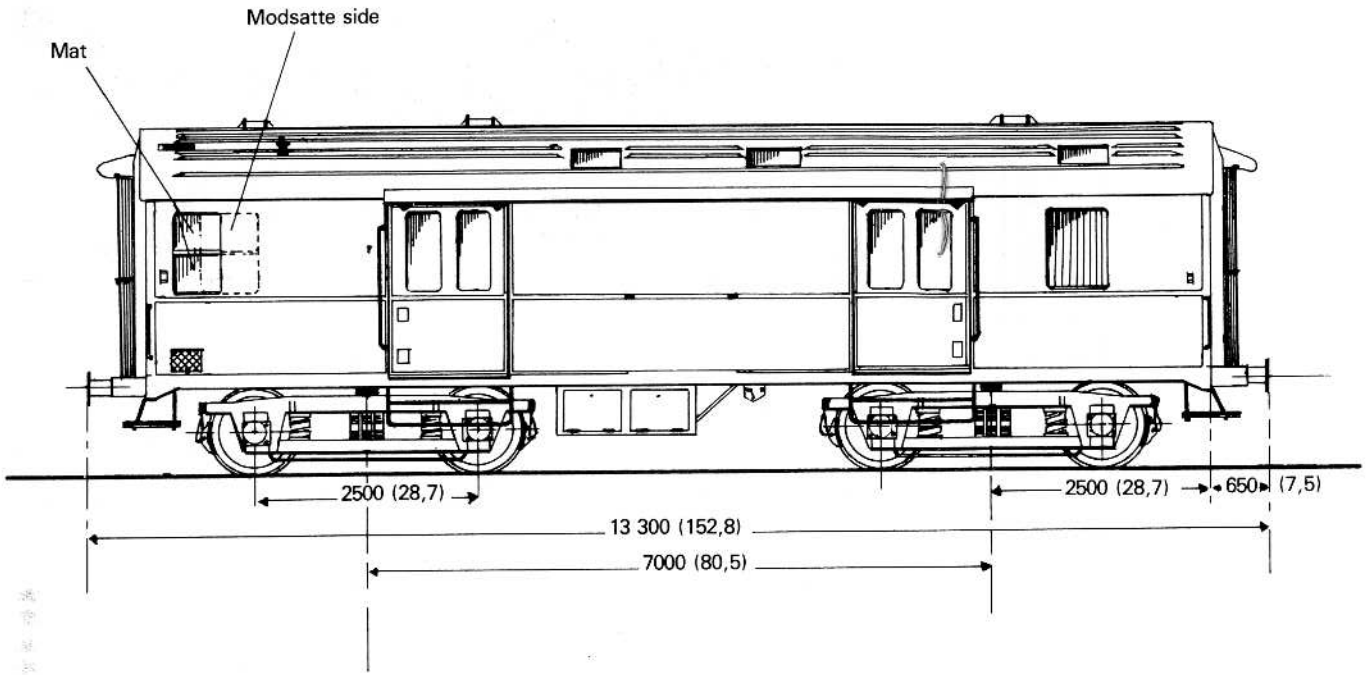
1982: Udrangeret bliver 002 og 009.

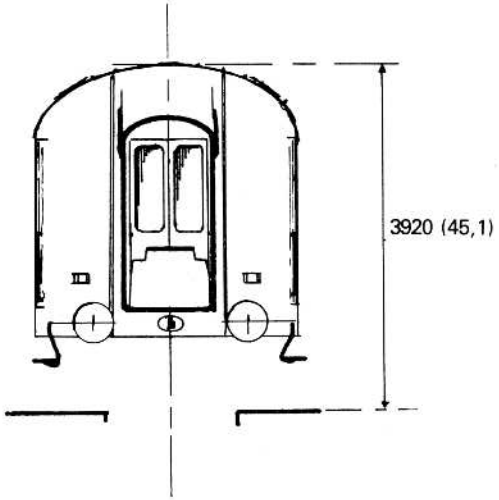
1983: Udrangeret bliver 001, 003-008, 010-012, 024 og 028.

Nr. 001 sælges til DJK, 005 afhændes til fDSB, mens 007 sælges til tysk veteranjernbaneklub. Nr. 024 købes af LJ, der istandsætter vognen som EV94. Nr. 028 går til renoveringsfirmaet Gardit (Viborg), hvor den ombygges og -males som »reklame-vogn«.

1984:: Fra K84 udrangeres resten af vognene. Dog holdes et par vogne i reserve. Udrangerede er 013-020, 022, 023, 025 og 026, der - som flere andre - omdannes til tjenestevogne.

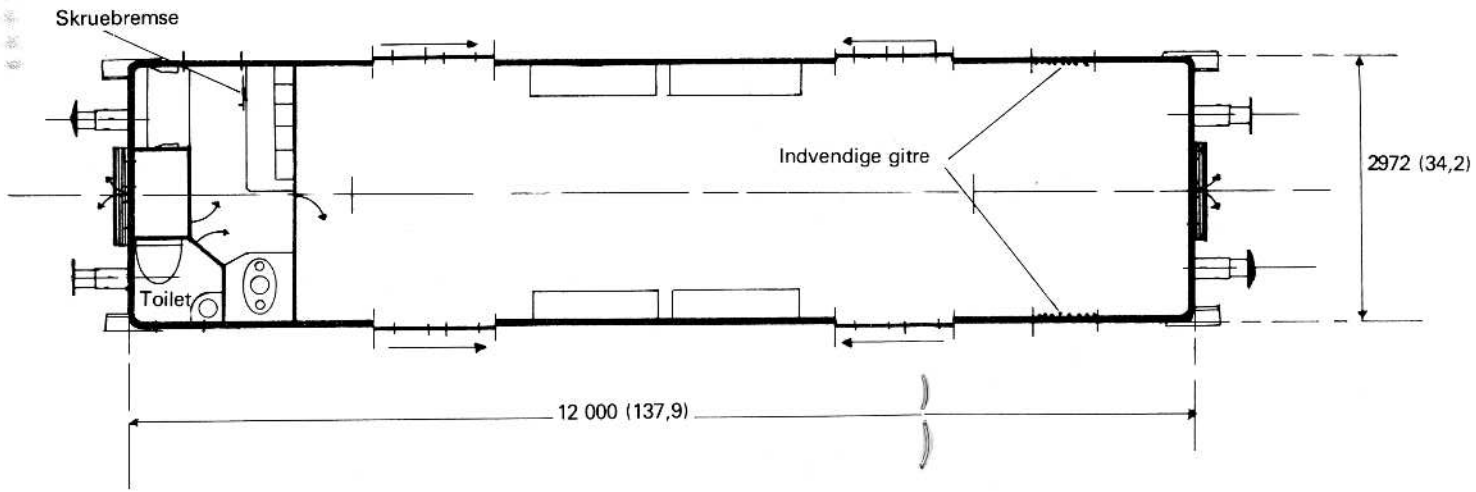
Nr. 030 er sidste vogn i drift, og anvendes sommeren 84 på strækningen Fredericia-Padborg.





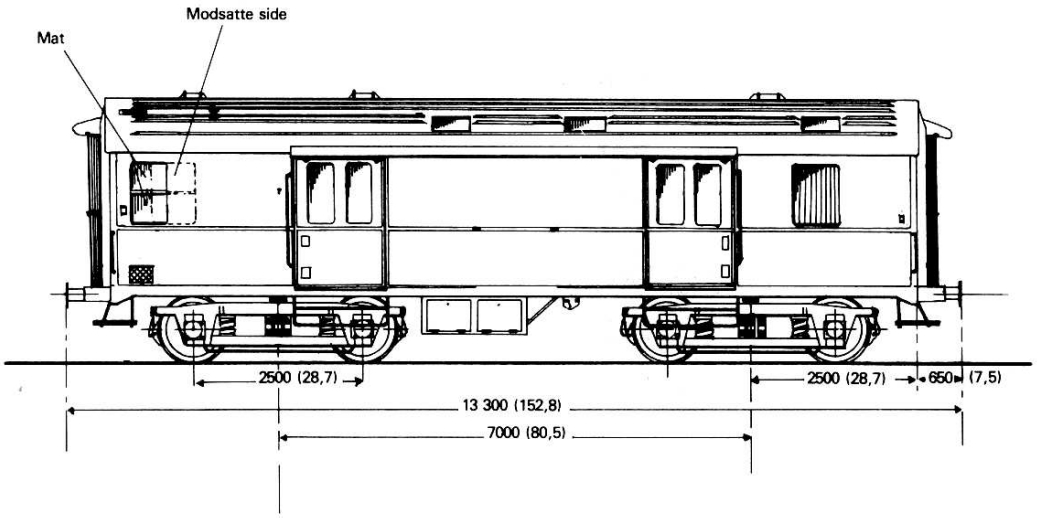
DSB
Dh 001-012

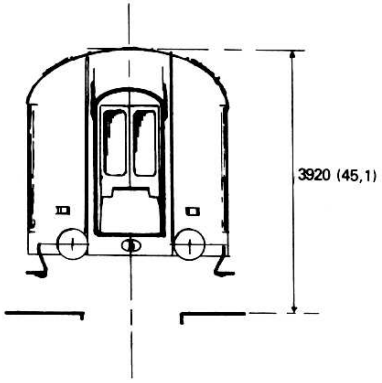
Alle mål i mm
Mål i ( ) er i 1:87

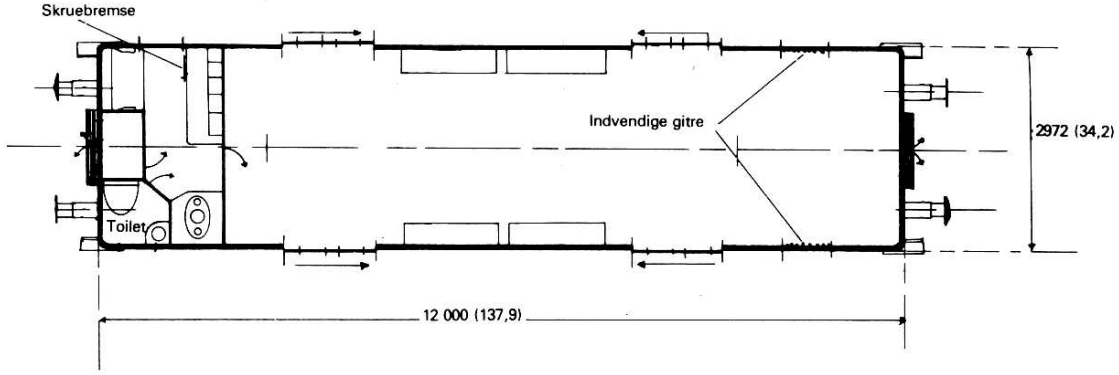


LOKO MOTIVET

DJM **1:87**	**Type: Rejsegodsvogn**	**REGI: DSB**
LITRA NR.	**Bygget: Scandia 1951**	**Tegnet: Mogens Duus, 1982**





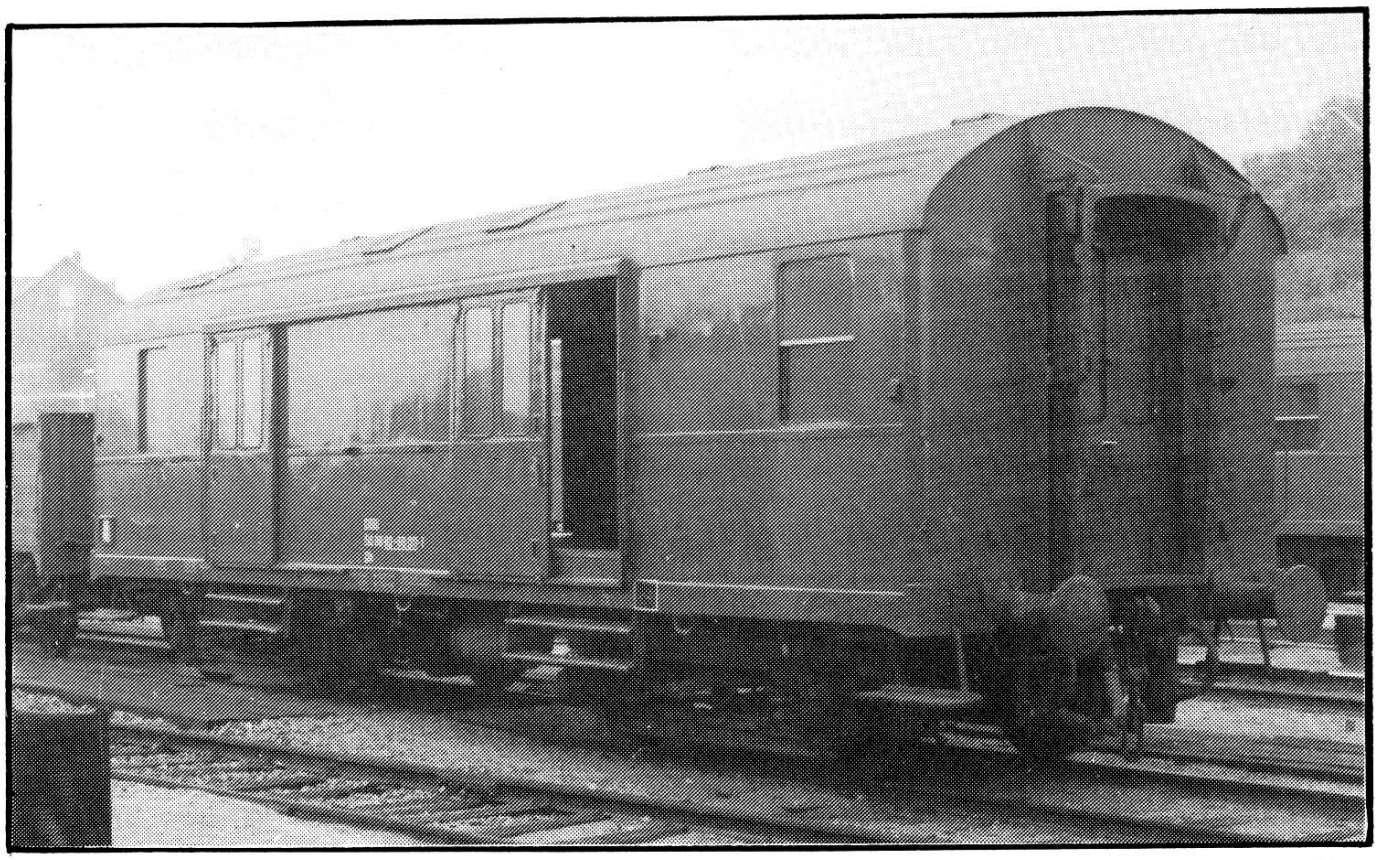


DSB
Dh 001-012

Alle mål i mm
Mål i ( ) er i 1:87

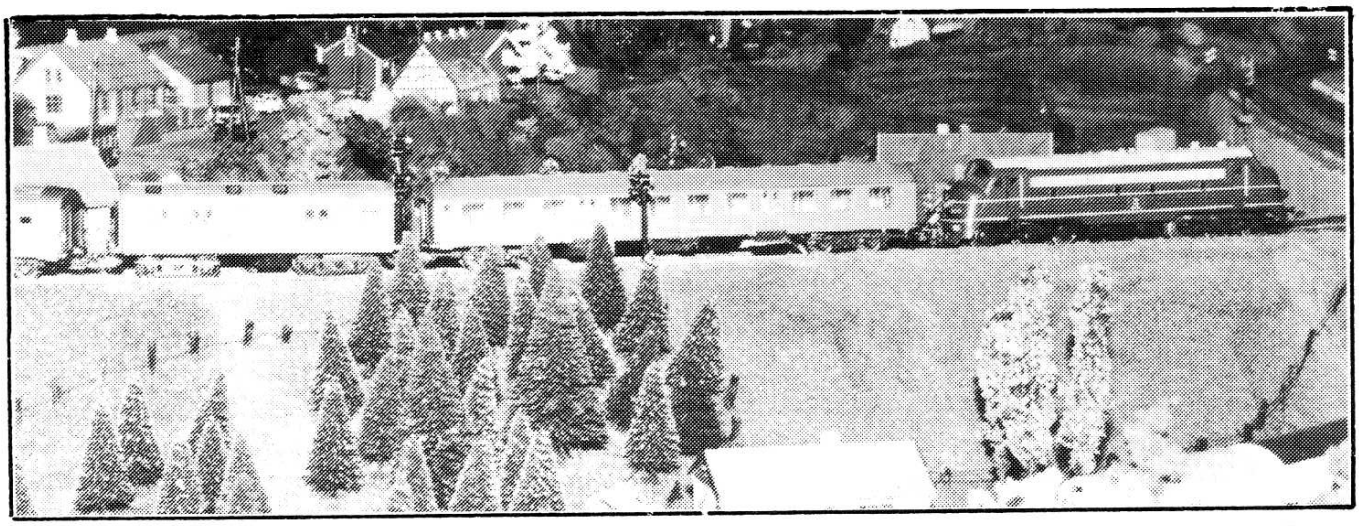
LOKO MOTIVET

DJM **1:160**	**Type: Rejsegodsvogn**	**REGI: DSB**
LITRA NR.	**Bygget: Scandia 1951**	**Tegnet: Mogens Duus, 1982**



FORBILLEDET FOR VOR MODEL: Dh nr. 011 fotograferet i Fredericia 1980. Malet i nyt design uden DSB-logo. Bemærk at vognen er uden slutlygter. *Foto: Mogens Duus, Odense*

Inden siderne udskæres er det klogest at udmåle vinduer og døre på disse, og udskære den først. Bemærk, det ene vindue er mindre end de tre andre.
Dørhullerne laves mindst 1 mm mindre end tegningen viser, da dørene er udvendige skydedøre.
Når dør- og vinduesåbninger er færdige, udskæres gavle og sider, og vognkassen er klar til at blive samlet.
Anvendes et færdigkøbt tagprofil (f.eks. fra »Sølvfisken«), fremstilles gavlbuen lettest ved at tegne efter tagprofilet. Ellers optegnes gavlbuen efter midtersidetegningen.
Vognkassen sammenlimes og tilpasses undervognen. For at førstnævnte ikke skal falde ned, pålimes små støtte-plastlister på indersiden af vognkassen. De skal placeres således, at afstanden mellem vognens underkant og skinneoverkant bliver 11 mm. Placeringen af støttelisten er altså afhængig af, hvilken undervogn, man anvender. I vort tilfælde

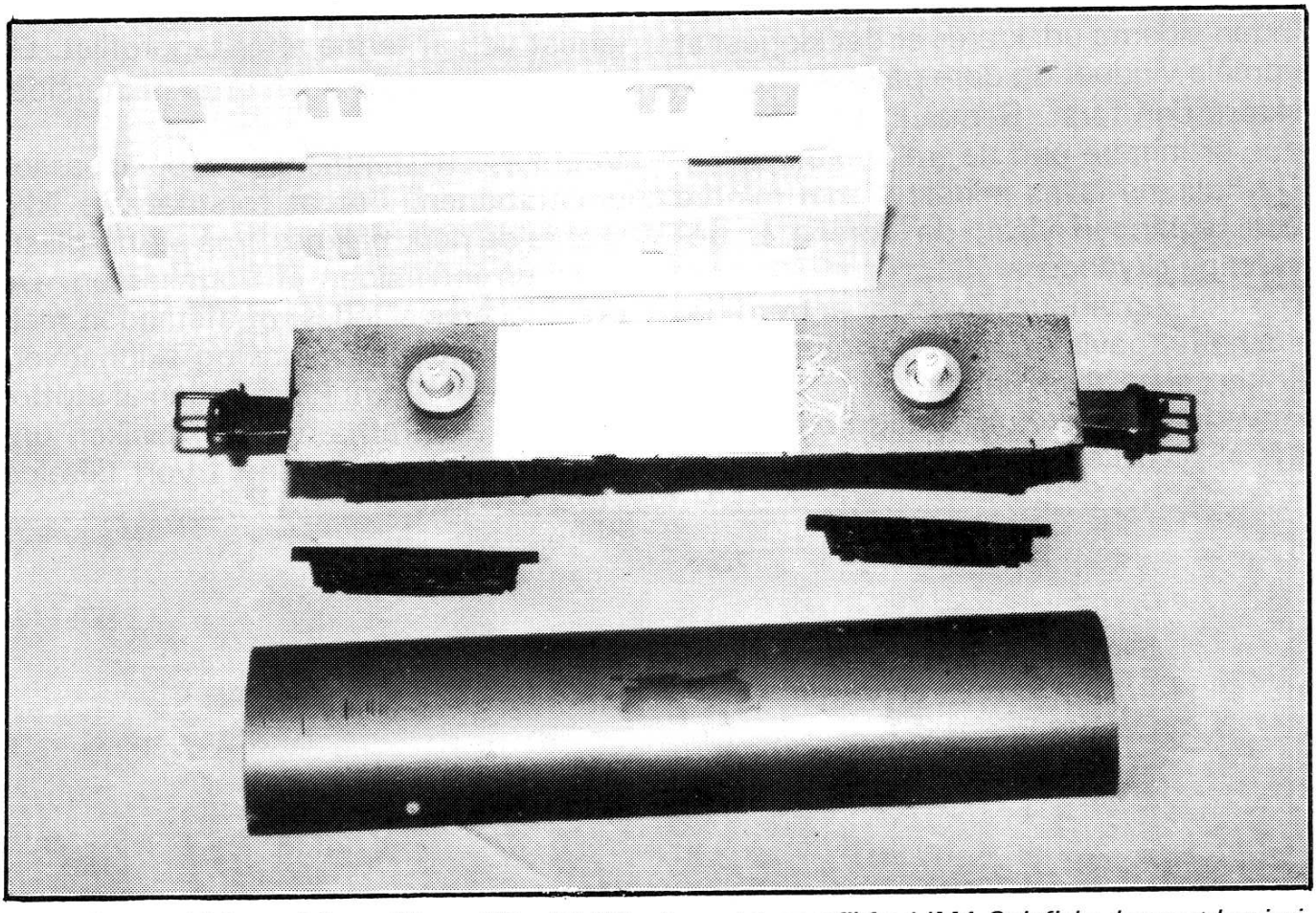


PIKO MY i den ældre vinrøde bemaling returnerer til Fagersted med M 564 oprangeret af Bn-Dh-P. Fagersted er omtalt under Årø-Banen i LOKOMOTIVET nr. 6.

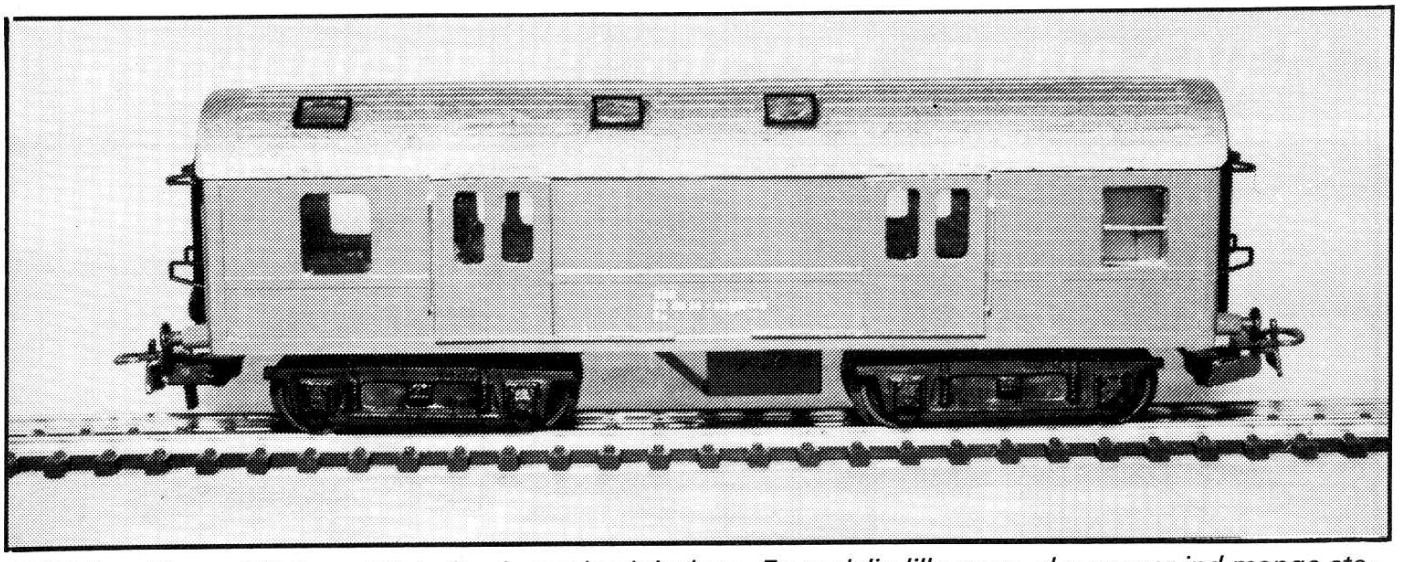
blev den pålimet 5 mm oppe i vognkassen.
På ydersiderne anbringes forstærkningslister, dels midt på vognsiden og nederst.
Dør-rillerne forneden er en strimmel plast limet vinkelret på vognsiderne.
Nu kan dørene anbringes på deres plads. (Husk udskæring af vinduerne inden da).
I gavlene skal pålimes et par forstærkningslister, hvilket gøres med plaststrips. Husk, de skal »spidse til« for oven.
Når vognkassen sammenlimes (det gælder også andre firkantede vogne), så husk det ser pænest ud, når siderne støder op til gavlene **uden** på disse.

Taget

Vi har - som nævnt i indledningen - anvendt et afskåret tag fra en LIMA »Sølvfisk«. Efter afskæring af vinduer, slibes det helt rent for originalmaling, så det bliver gennemsigtigt.
Derefter pålimes midterforstærkningen af en strimmel plast, og sikkerne anbringes. Opskrift på placering af sikker finder man i LOKOMOTIVET nr. 4, side 23 og 26. (Læserne har nok bemærket, at vi bruger mange tagprofiler fra »Sølvfiskene«, men der bliver intet spild. Senere anvendes dørene fra disse til Bn-Bns-vogne, som vi vil bringe byggebeskrivelser af).
Når sikkerne er knastørre, skal der udskæres plads til tagvinduer. Med en skarp hobbykniv skæres »huller« i sikkerne, hvorpå der i disse limes vinduer udskåret i klar plast i målene 6x6 mm. Pålimningen sker bedst med flydende plast-lim.
Til sidst skal øverste dørriller limes på tagkanten. Også disse er blot af plaststrimler.
På tagets midterforstærkning anbringes



Hovedbestanddelene til fremstilling af litra EA/Dh: Forrest tagprofil fra LIMA Sølvfisk, dernæst bogiesider fra LONG 3 m bogier. Herefter sammenlimet LIMA-undervogn forstærket med plaststykke. Hobbyperlerne, der virker som møtrikker til bogierne ses tydeligt. Bagerst selve vognkassen opbygget af plasticpap. Indvendigt i vognkassen fornemmes de pålimede lister, der holder vognkassen på plads i rette højde på undervognen.



DSB litra Dh nr. 011 fremstillet efter byggebeskrivelsen. En nydelig lille vogn, der passer ind mange steder.

nu kuck-kuck-ventiler, selvfremstillede, eller fra Dan Train.
Og taget kan limes på plads.

Færdiggørelse

Vinduerne fremstilles som vanligt af klar plast. Puffer og pufferhus er blå søm og en afskåret kuglepen-patron, araldittet til pufferplanken. Pufferne kan også købes som løsdele.
Harmonikaen er fra Liliput. Bemærk, at harmonikabøjlen ikke er dansk, men det har vi set gennem fingre med.
Batterikasser m.v. er almindelige legoklodser, hvorpå afstivninger m.v. er fremstillede af plast.

Bemaling

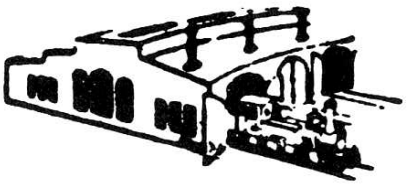
Da vor medarbejder er tilhænger af moderne DSB-vogne, og glad for røde vogne, ja, så var der kun nr. 011, der kunne blive tale om.
Vognen blev malet i en DSB-rød (se evt. opskrift under DSB-containerbilen i LOKOMOTIVET nr. 5) med mørkegråt tag. Til sidstnævnte anvendte vi 27-grå mixet med lidt 56-aluminium.
Rammerne på tagvinduerne blev malet med en sort overhead-pen.
Bemærk! Selv om Dh-vognen er i moderne rød design, så har den **ikke** stort DSB-logo på vognsiderne.
I den ældre vinrøde bemaling anvendes HR 144 eller HR 146. UK Precision Paint B217 er også fin.
Taget males 64-grå (Humbrol) med lidt 33-sort. Litreringer fra WM... hvis de er udsolgt anvendes ridsefjer og gul maling.

FM

MODELTOG & TILBEHØR
...så REMISEN

Vi fører
Arnold - Brekina - Faller - Electrotren - Fleischmann - Heljan - Herpa - Ibertren - LGB - Liliput - Lima,
samt Märklin - Minicraft - Peco
Piko - Pola - Roco - Minitrix
Hampli - Wiking - Williams modeller.
Diverse faglitteratur

KOM IND OG SE VORT STORE UDVALG

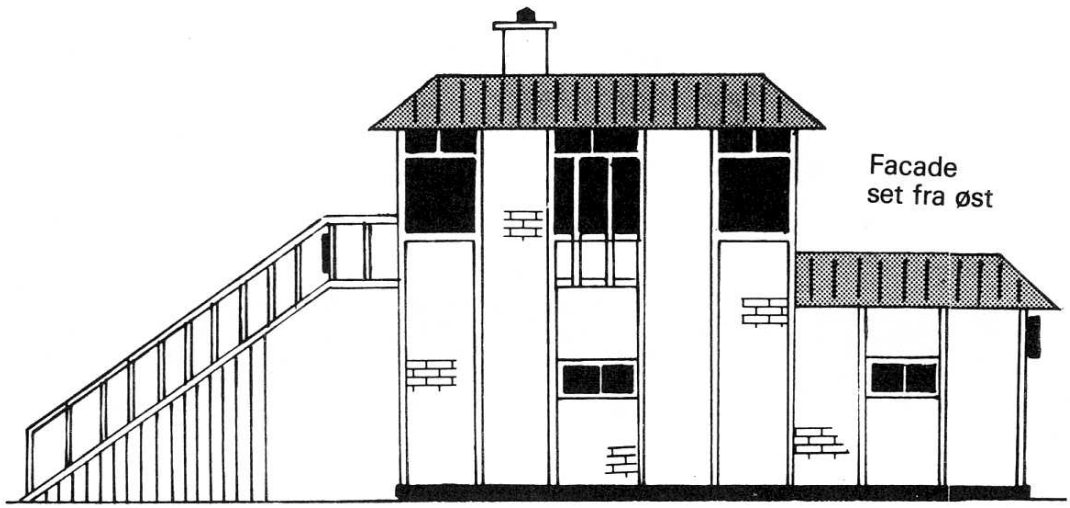


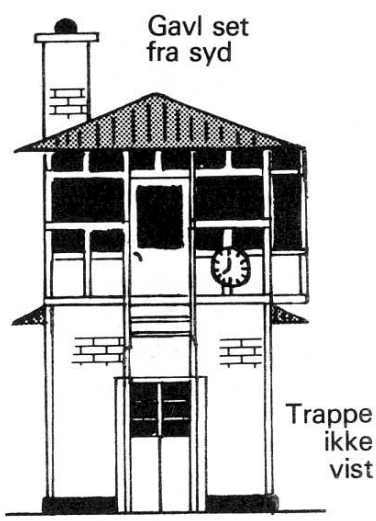
REMISEN

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

HUSK NY ADRESSE

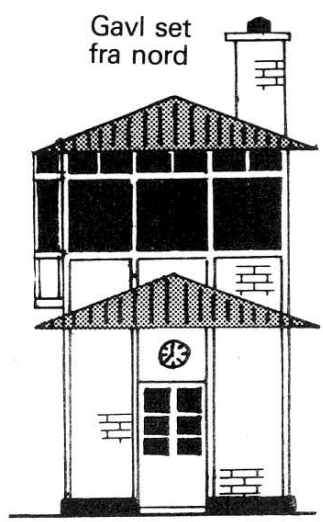
Åbningstider:
Mandag og torsdag **13.00-17.30**
Tirsdag og onsdag **16.00-17.30**
Fredag **13.00-19.00**
Lørdag **10.00-13.00**

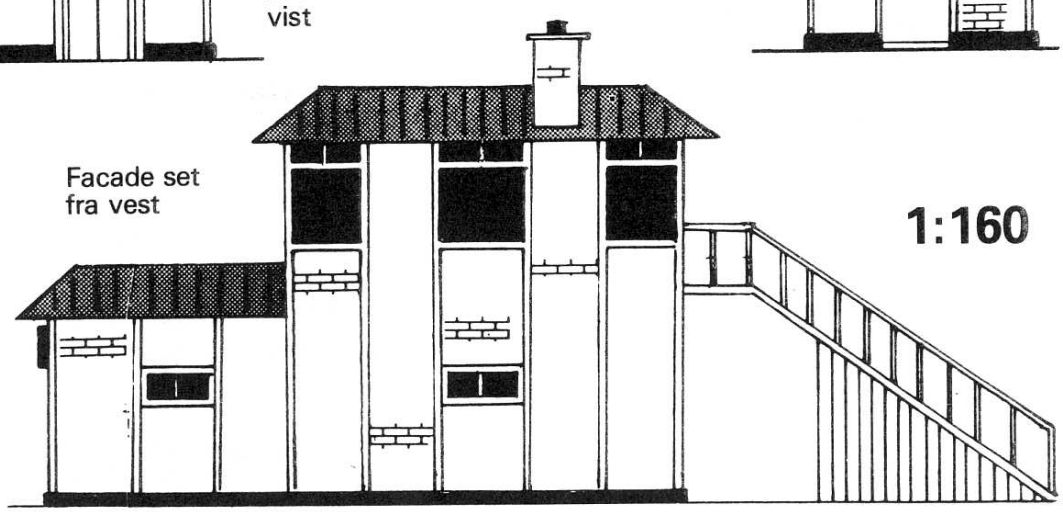




DSB SIGNALPOST
NÆSTVED STATION
Bygget 1924
Tegnet af
Henrik Struve
1983

LOKO MOTIVET





1:160

I næste nummer af LOKOMOTIVET:

- **DSB litra ZE-tankvogne (ældre typer)**
- **DSB litra CO-personvogne**
- **DSB litra E exprestogslokomotiv (1. del)**
- **OHJ 216 motorbivogn o.m.a.**

LOKO MOTIVET

Udkommer til maj

FORBILLEDET FOR SIGNALPOSTEN kunne man se på Næstved Nord indtil 1982. En tilsvarende post lå på Næstved Syd. En typisk DSB-bygning opført i gule sten. Næstved 1980. *Foto: TA.*

Ældre DSB-signal post

Følgende DSB-signalpost har forbillede i den gamle post II på Næstved station. Den blev bygget, da Midtbanen blev anlagt i 1924. Og den var i funktion næsten lige til det sidste. I 1981 blev den nedlagt, men først nedrevet i foråret 1982.

Byggevejledning til signalpost

Når bygningen af signalposten påbegyndes, startes med udskæring af postens facader. Herefter udskæres gavlene. Husk at tage højde for facadetykkelsen

KØB • SALG • BYTTE

MODELJERNBANER OG BILER
BØGER • BLADE
samt løsdele til petroleumslamper

Reparationer udføres

Åbningstider:

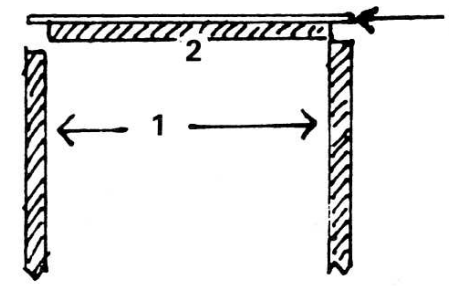
Man.-tors. 10.00-17.00
Fredag 10.00-18.00
Lørdag 9.00-12.00
Tirsdag lukket

ALADDIN

Sct. Jørgensbjerg 10
4400 Kalundborg
Tlf. (03) 51 27 66 - Giro 3 13 14 75

inden pappet udskæres. Det er bedst at anvende 1½ mm (evt. 2 mm) træpap. Herefter udskæres vinduer og døre, og siderne pålimes murstenspræget plasticcard, brug kontaktlim. Når limen er tør udskæres døre og vinduer igen, facader og gavle tilpasses således, at plasticarden dækker det pap der er synligt. (Se fig. 1).

FIG. 1



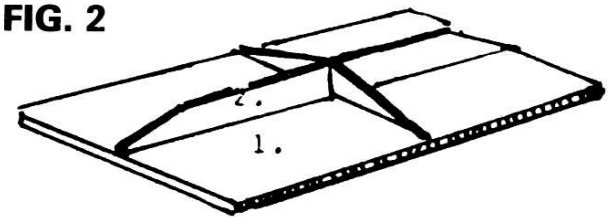
1. Facade
2. Gavl
3. Plasticard, mursten

Inden samling finder sted, er det en fordel at male murværket. Dette males først over med Humbrol nr. 29, som fortyndes. Mens malingen er våd påfører man Humbrol nr. 62 med et lille stykke skumgummi og inden malingen er tør

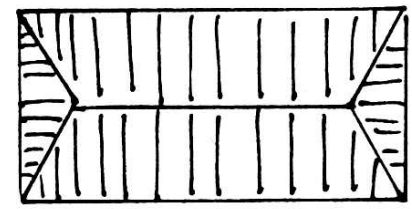
duppes murværket med et stykke køkkenrulle. Denne fremgangsmåde giver bygningen den patina som ses på DSB's gule murstensbygninger.
Vinduerne optegnes på tyndt pap og udskæres. De males hvide og når malingen er tør trækkes der en tynd tuschstreg midt i det hvide.
Nu kan gulvet monteres. Dette udskæres og pålimes, så det flugter med den udvendige balkon. Gulvet understøttes ved at pålime små stykker pap på facadernes indvendige sider.

Taget fremstilles som vist på fig. 2.
Selve tagpladerne udskæres og monteres på en bund. Der pålimes små tynde papstrimler, og taget males over med en tynd blanding af polyfilla og vand. Det males herefter sort og monteres på bygningen. Husk skorstenen!
Trappen til balkonen laves af små tynde trælister eller papstrimler. Brug en pincet til samlingen. Dette gælder også for samlingen af gelænderet på balkonen.
Taget kan pålimes eller monteres løst afhængig af om man vil montere lys i posten. Hvis man monterer lys, bør man anvende en svag pære - evt. male denne over med gul farve - hvilket illuderer et »søvnigt« lys.

FIG. 2



1. Tagets bundplade
2. Støtter for tagplader.



Taget udskæres som optegnet.

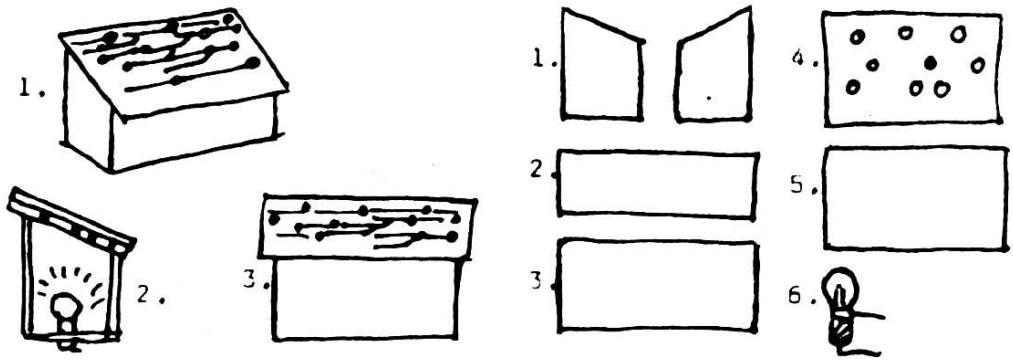
Det sidste »piff«

Hvis man ønsker at sætte piff over bygningen, kan der monteres udvendige kabler, som fremstilles af udtrukket plastic, samt lave et ur til montering på gelænderet på balkonen. Brug en hullemaskine, klip et hul i 1 mm pap, mal pappet mathvid og optegn visere og tal med tusch.

(fortsættes side 36)

Skitser til fremstilling af styrepult

FIG 3.

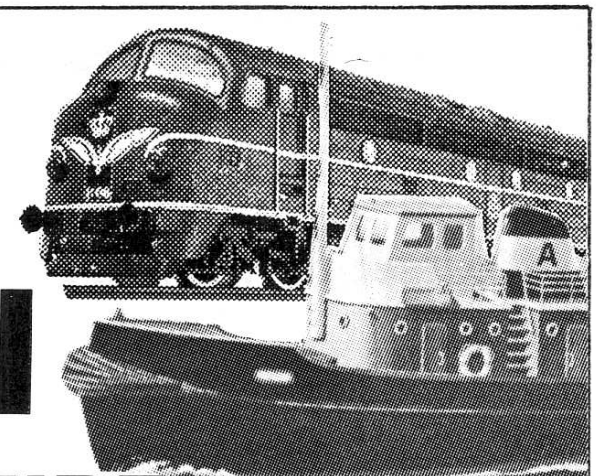


1. Manøvrepulten set skråt forfra.
2. Snittegning.
3. Pulten set forfra.

Pultens bestanddele: 1. 2 sidestykker - 2. forstykke - 3. bagstykke - 4 plasticard med borede huller - 5. klar plasticardplade - 6. svag pære.

Posten kan indrettes med små tavler, skemaer m.v., som fremstilles af papir, hvorpå man illuderer skrift ved brug af tusch.
En flot detalje er en manøvrepult med lys i. Den fremstilles meget enkelt, idet siderne udskæres i pap, bordpladen laves af plasticard, hvori der bores små huller. Herefter limes en klar plasticardplade ovenpå, og hullerne males fra bagsiden med rød, orange, gul og grøn farve.
Når malingen er tør, males bagsiden matsort, uden at der kommer maling i hullerne. Sporplanen optegnes på den klare plade med sort tusch, hvorefter pladen monteres på underdelen. Under pladen monteres en svag pære. Lyset fra denne vil da lyse gennem de små huller i plasticarden og illudere de små kulørte lys på manøvrepulten. (Se tegningen).

Bemaling: Murværk, gul (se i teksten); vinduer 34-hvid; træværk 76-grøn (også balkon og gelænder); trapper 31-grå; tag 85-sort. *Hs*



model

JERNBANE

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

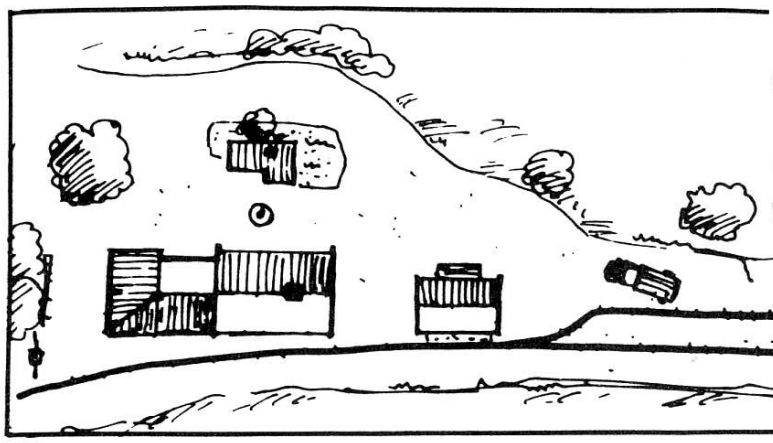
SKIBE

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



SNESERE STATION

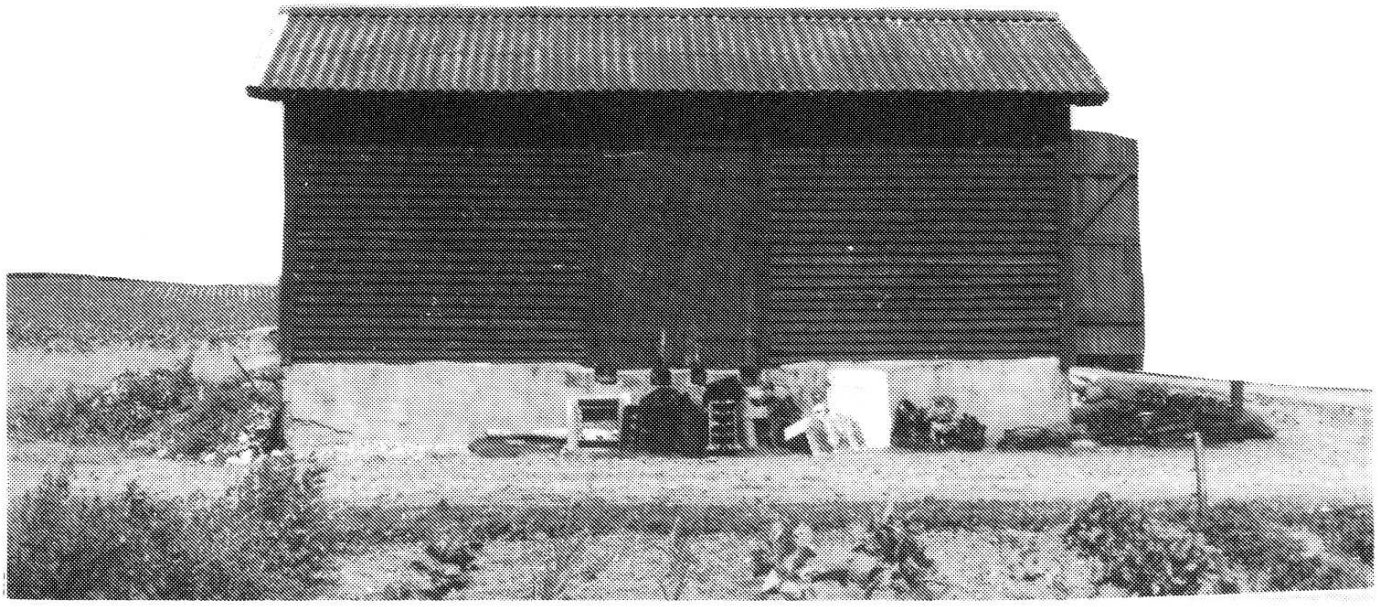
2. del

Denne gang tegninger af vare- og udhus på Snesere Station.
Varehuset bygges af karton. Bemærk, at brædderne er vandrette og lag-på-lag-byggede.
Alle 3 porte er af samme udseende, som vist på tegningen. Porten i gavlen er centralt placeret.
Varerampen for last- eller hestevogn er udført i træ, d.v.s. sveller. Rampen mod sporet er ballastfyld med gruslag. Dette gælder også nedkørselsrampen ved den ene gavl. Den modsatte gavl står på murstensbyggede søjler, ligesom selve fundamentet er af mursten afpudset med mørtel. Der er således sikret en naturlig ventilation under gulvet på bygningen.
Taget er lagt med bølge-eternit, og kan således fremstilles af bølgepap.
Det vinkelbyggede udhus er murstensbygget, og fremstilles i model således bedst af murstenspræget plasticard. Kan også fremstilles af karton, men mister derved murstensudseendet.
Døre udklippes af karton, brædder opridses og limes direkte på væggene. Vinduerne fremstilles af klar plast, hvor sprosserne optegnes med tynd tusch.

Bemaling

Bemalingen af de to bygninger:
Varehus: Humbrol 73-rød. Eternit-taget skal have en grålig tone, f.eks. Humbrol 31-grå-grøn plus et par dryp 27-grå og 60-rød. Fundamentet males med 64-grå, mens selve ramperne skal males i en gråbrun træfarve, f.eks. 27-grå med lidt 62-brun og 34-hvid. Dosering efter forsøg. Vinduet i gavlen males hvidt.
Udhus: Hvidkalkede murstensvægge, så her anvendes 34-hvid. En lille sidebemærkning: Alle hvidkalkede bygninger

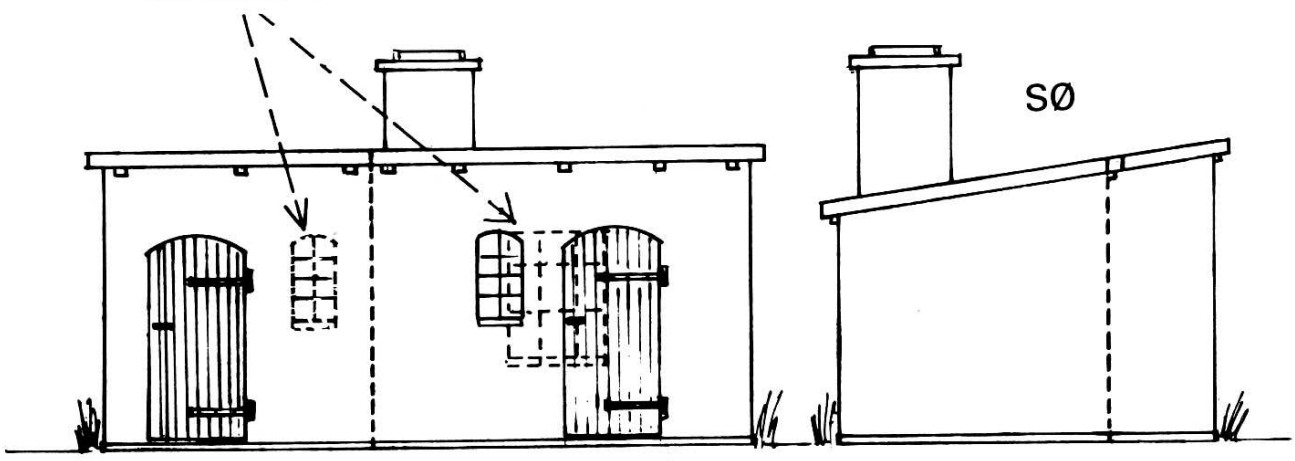
(teksten fortsættes side 39)



SNESERE STATION
1:100

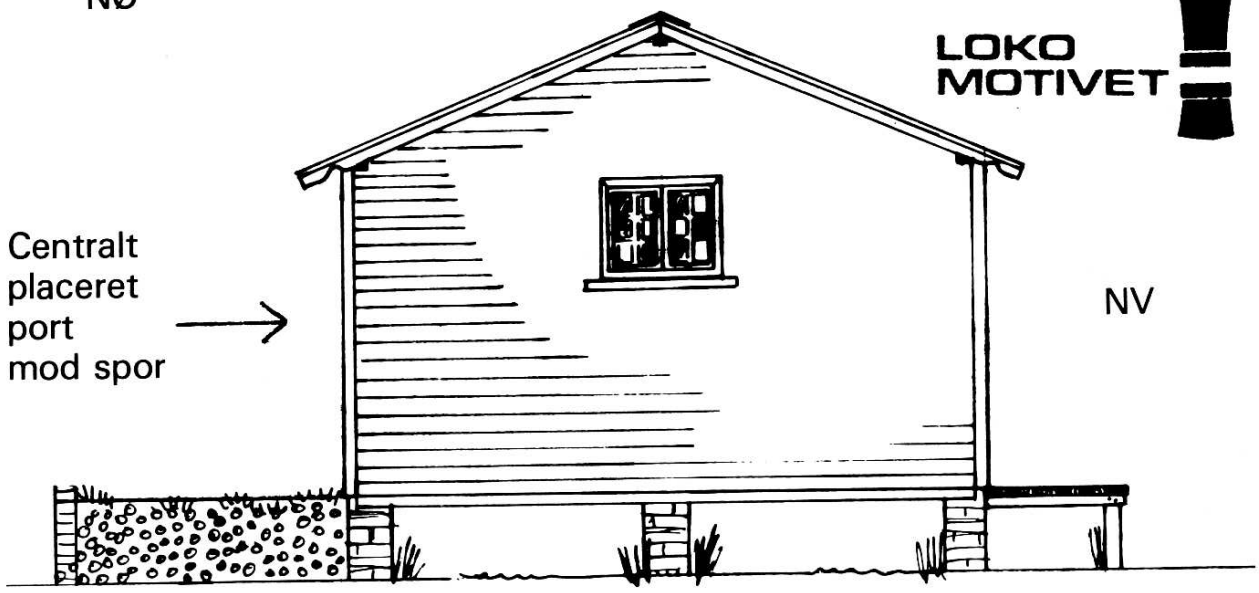
Vinkelbygget udhus
og varehus

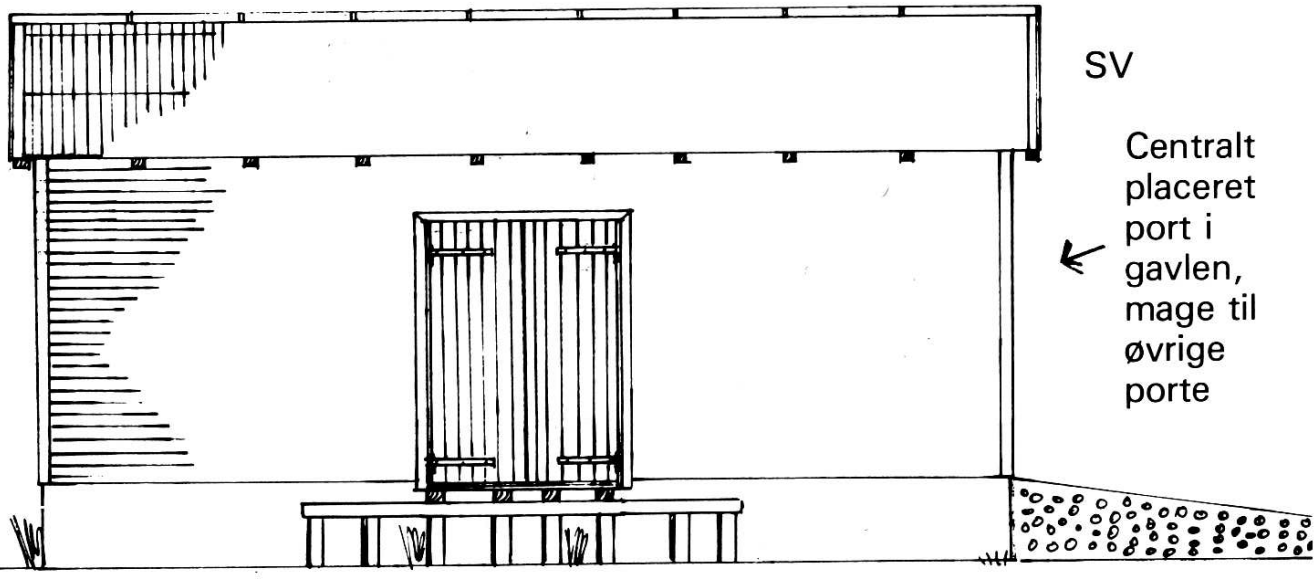
Tegnet af S. Kindt



NØ

LOKO
MOTIVET





bør ikke blot males hvide, idet det bliver for koldt at se på. Kom et par dryp 65-blå i den hvide maling, og læg skygger ved hjælp af denne. Virker mest naturligt når skyggebemalingen påføres lige under taget og ved fundamentet, men kan i øvrigt lægges efter behag.
Taget er tjærepap og males med 92-grå eller 85-sort. Døre og vindskeder males 73-røde. Det samme gælder sprosser i vinduerne.
Placering af disse 2 bygninger sammen med hovedbygningen fra nummer 6, gør den lille kønne station endelig færdig. For øvrigt står der en vandpost mellem udhus og hovedbygning, så sådan en ville også pynte på den færdige model.
God fornøjelse. *SK*

... så flytter vi, venner

PÅ SPORET
flytter til større og bedre lokaler (50 m²) på adressen:
VESTERBROGADE 165
omkring 1. marts!
Vi ses!

JERNBANELITTERATUR

TEMAHÆFTE 3

DSB's litra CL, CLS og CLE samt tilsvarende vogne ved danske privatbaner.
Af Jens Bruun-Petersen, N. E. Munch Christensen og Per Topp Nielsen, UK-modellers forlag. Format A5, 40 sider. Pris 35 kr.

Historien om de kendte nærtrafikvogne af litra CL serien er nu kommet som temahæfte. Udgivelsen beskæftiger sig med udviklingen fra litra Cf og frem til vore dages litra Bn-vogne.
Det er ikke nogen afhandling, men et kort historisk rids, illustreret med mange gode billeder. Ud over CL-familien beskæftiger hæftet sig også med udviklingen af tilsvarende vogne til privatbanerne, enten selvstændigt udviklet eller købt fra DSB. Her skal blot nævnes HP CL 30 og GDS C 41-42. For MJ'er findes der tegninger i størrelse HO af en udmærket kvalitet. Endvidere er vognene gengivet bagerst i bogen i størrelse 1:200, med bl.a. nedfotograferinger fra Driftsmateriellet. Her kunne dog ønskes, at de var gengivet i målestok 1:160 til glæde for N byggerne.
For »nummermænd« er der lavet nogle gode oversigter, der ud over de tekniske data, udviser hver enkelt vogns skæbne. Den eneste anke ved bogen er, at tegningerne findes på midtersiderne og skal således rives ud af hæftet, hvis man skal bygge efter dem. Ligeledes er tegningerne overstemplet med et COPYRIGHT på tværs, hvilket jeg synes skæmmer udgivelsen. M. h. t. tegninger kunne man jo have brugt folde-ud sider i stedet.
Det er så vidt jeg ved første gang, at man vier et helt hæfte til en speciel vogntype og det synes jeg er en god ide, af hensyn til overskueligheden.
Hæftet er trykt på en god papirkvalitet og udførelsen er læsevenlig.
Temahæftet kan kun anbefales og så er det jo billigt. ***SD***

I anledning af
»de gamle lyntogs«

50-års JUBILÆUM
1935-1985

udsender vi et lille jubilæumsskrift på 36 sider i løbet af forsommeren.
Foruden fyldig tekst med en masse spændende oplysninger om lyntogene, indeholder hæftet 12 tegninger i skala HO til glæde for modelbyggerne. Herudover masser af illustrative fotos.
Trykkes i begrænset oplag, så send din bestilling i dag ved at indbetale kr. 25,-på giro nr. 3 38 55 07, LOKOMOTIVET, Daddelvej 9, 4700 Næstved, mærket »lyntog« på talonen.

Sådan husker jeg - Odense-Svendborg-banen

af Hans Gerner Christiansen

100 sider i A5-format. Kan bestilles ved at indsætte kr. 80,- på girokonto 4 14 93 51, H. G. Christiansen, Bernstorffsvej 17, 5000 Odense C eller bestille den hos boghandleren.

Endnu en pragtbog fra HGC, kort og godt. Stilen er den samme som i de tidligere »Sådan husker jeg«-bøger med helt igennem spændende fotos krydret med oplysende, munter og spændende tekst, der fuldstændig sætter læseren tilbage til de gode gamle (og nye) dage på Svendborgbanen.
Bogen er opbygget som kronologisk billedkavalkade, startende fra omkring 1947 med damp til 1978 med de nymodens MR-tog. Og hvilken billedkavalkade. Her er alt, hvad hjertet begærer, lige fra A- og G-maskiner (og anden damp) over Mb, MP, MO, MT til MR. Der vises besynderlige oprangeringer, og skønne stemningsbilleder fra stationer såvel som fra strækninger ... langt det meste er i dag historie.
Men her er fortiden tilbage, indfanget af HGC, Arne Kirkeby, O. W. Lauersen m.fl., der flittigt har benyttet deres kameraer til glæde for os andre, der aldrig nåede det.
Det er umuligt her på så lille en plads at give en fyldig anmeldelse, som bogen fortjener. Men så meget mere grund er der til at købe den og få syn for sagn.
For hvem vil ikke gerne se MT'ere med gamle trækvogne på slæb? Eller godstog med MP som trækkraft? Eller dobbelte styrevognstog? Jo, der skete meget på den tidligere SFJ-strækning, overtaget af DSB 1949.
En bog for alle jernbaneinteresserede. ***TA***

VI HAR HØRT OG SET...

POLA Plastbyggesæt

»Szenorama« hedder en ny serie dioramaer i skala HO, der er nydeligt udført i plastik. De små dioramaer kan enten stilles for sig selv eller indbygges på et modeljernbaneanlæg. Indtil nu har POLA udgivet bl.a. det meget flotte sæt med bil-skrothandleren, der også passer glimrende ind på danske anlæg.
En nyhed er dioramaet med henstillet lokomotiv (DB BR 64), hvor skrothandleren allerede har været i gang med skærebrændere. Kobbelstænger, stiger og drivhjul står rundt om maskinen. Sættet leveres umalet, således at man har alle muligheder for at give sin egen finish (katalog-nr. 142).
En idé er at videreudbygge sættet, f.eks. anbringe det bag remisen og stille lokomotiver der, som ikke mere er i drift. Herved kan man opbygge et helt lille miljø, og således få brug for lokomotiver eller vogne man ellers ville have smidt ud eller solgt.
Og ved lidt filen og saven og ombygning af nyt førerhus i plast, kan det tyske lokomotiv omdannes til en dansk privatbanemaskine.

En anden POLA nyhed i 1985 kommer fra »Meister-Modell«-serien, og forestiller en skole på tre etager bygget i patricia-stil. Denne byggestil finder man mange steder i landet, bl.a. omkring Søerne i København. Bygningen har den korrekte størrelse i HO, og kan let forandres til kontorbygning, posthus eller anden offentlig bygning uden besvær. Huset har katalog-nr. 169. Prisen kendes desværre ikke på nuværende tidspunkt.

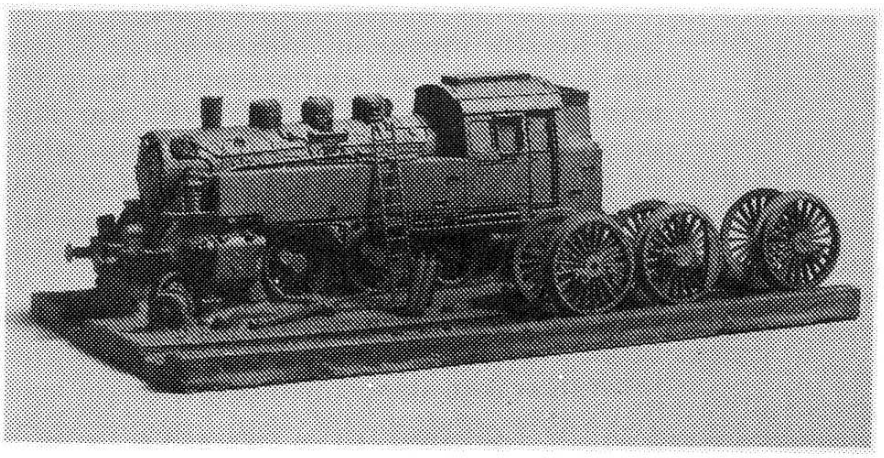
Modelgodsvogne som pulje-køb

HD-vogne på anlægget kan man ikke få for mange af. Problemet er blot, at modellerne har samme numre og litrering... hvis de da er

POLA

Plastbyggesæt til modeljernbaner HO-N og LGB

Alle modeller på lager



NYHED!

POLA SZENORAMA

HO 142 Motiv „abgestellte Dampflok BR 64“

KR 98.00

STRÖBÆK HOBBY

ACKERMANN's HOBBY
Borgergade 93, 1300 K • Tlf. (01) 14 08 42

Roskopf Modelbiler

til at få med bremseplatform, som de en gang så ud fra Liliput.
Derfor har PÅ SPORET introduceret en nyhed: HD-vogne som puljekøb.
Man er ved at få fremstillet omkring 1000 vogne af den forlængst udgåede Gklms-vogn fra Liliput (tidl. katalog-nr. 255 63), og det er her muligt at indskyde 580,- kr. for 10 stykker af denne vogn.
Hvad nummerering og litrering angår, har PÅ SPORET følgende i tankerne:

1 HD uden EUROP-mærkning
1-2 HD med EUROP-mærkning
1-2 HD med gammel litrering
Litrering til grå og gule specialvogne
Litrering til HD-vogne med indbyggede siloer (silo-vogne).

Litreringerne vil højst sandsynligt blive fremstillet som litreringsark af gnidetypen, idet vognenes påtryk er vanskeligt at fjerne, d.v.s. at vognene efter alt at dømme leveres uden påtryk. Litrering er ikke inkluderet i prisen på 580,- kr., men købes særskilt.
Årsagen til denne fremgangsmetode med puljekøb, er den simple, at der ved bestilling af en sådan serie hos Liliput skal bindes et vist beløb. Og så er det naturligt at undersøge om der er interesse for sagen.
Forudbestillingerne gøres ved at indbetale kr. 580,- på giro-nr. 6 49 93 76, PÅ SPORET, Nørrebrogade 72, 2200 København N. Ønskes vognene tilsendt, så husk at tillægge kr. 18,-.
PÅ SPORET melder, at der er stor interesse for sagen, så man bør hurtigst muligt indbetale beløbet, hvis man vil være med. Og jo hurtigere forudbestillingerne går, jo hurtigere vil vognene blive leveret.

Foto af den forlængst udgåede Liliput Gklms som PÅ SPORET vil anvende som basis for en flot serie af HD-vogne i diverse udgaver. Bemærk bremseplatformen, der gør denne model til en rigtig lækkerbisken.

AHJ E77

Fra PÅ SPORET har vi modtaget alle tiders HO-model af AHJ E77, som tidligere er beskrevet i LOKOMOTIVET.
Den er af sædvanlige gode PÅ SPORET-standard, men da vi endnu ikke er færdig med at bygge modellen, vil vi vente med at aflægge fuld rapport til næste nummer. Vi kan dog på nuværende tidspunkt fortælle, at det er en ønskemodel af højeste klasse, firmaet her har sat i produktion, og da det er et lille oplag, man har trykt, bør man nok hurtigt sikre sig et eksemplar.
Vognen er let at samle, men det er absolut ingen begyndermodel. Undervognen går som en leg, men vognkassen tager sin tid.
Byggevejledningen er meget fin - lige til UG med kryds og slange. Også et meget fint historisk afsnit er der blevet plads til.
Skulle der vælges en årets model 1984, så måtte det blive denne.
Men mere i næste nummer.

Claus

WM

har atter godt nyt for alle N-kørere, og det er igen modeller fra ARNOLD-N, der leverer nyhederne.
WM har sat en Danefrost-Brugsen i produktion, baseret på katalog-nr. 4564, der nok må siges at være noget nær det fuldkomne, når det gælder om at fordanske denne model.
Modellen bliver i den korrekte Danefrost bemaling, men man må undvære kølemaskinen. Imidlertid skulle det ikke volde problemer at fremstille denne af en lille plastklods eller lignende. Flettner-rotorerne kan fremstilles af runde plaststrips. Vognen skulle udkomme her til foråret og ca.-prisen vil blive 78,- kr.

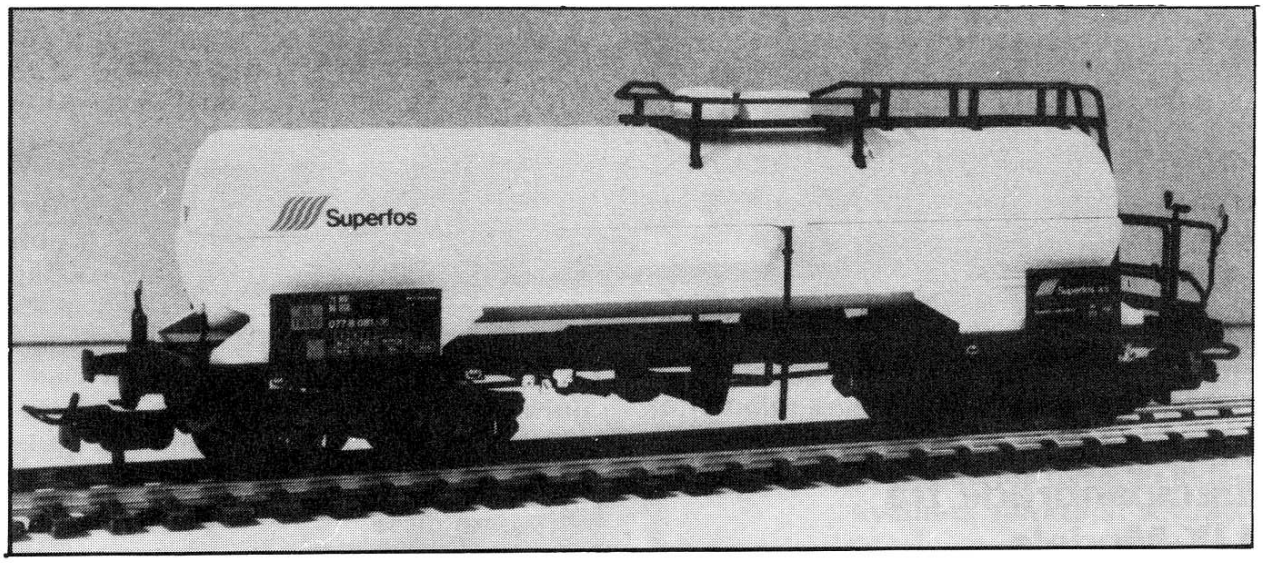
BG-kompressor

Den kendte modelbane-mand Bjarne Green har selvudviklet en kompressor til brug for sprøjtepistoler, og LOKOMOTIVET har fået lov at foretage en afprøvning. Det blev gjort på en Badger Sprøjtepistol leveret af Smiths Hobby og Legetøj, Buen, København (se anmeldelse af denne i LOKOMOTIVET nr. 6, side 16), og resultatet blev meget flot.
Kompressoren er opbygget i stativ med ventil-, rør-, lednings- og pistolholder. Der medfølger ikke slange, idet denne følger med den købte sprøjtepistol. Men kompressoren kan tilpasses alle typer af sprøjtepistoler fra Badger og Humbrol. Kan leveres med fittings til slange med diameter fra 4-6 mm. Prisen for hele herligheden er kun 585,- kr.
Fungerer upåklageligt med et jævnt, kraftigt lufttryk, der virker som en »syl«, hvilket giver en problemfri arbejdsgang. Henvendelse vedr. BG-kompressoren kan ske til Bjarne Green, telefon (01) 22 62 26 efter kl. 17.00.

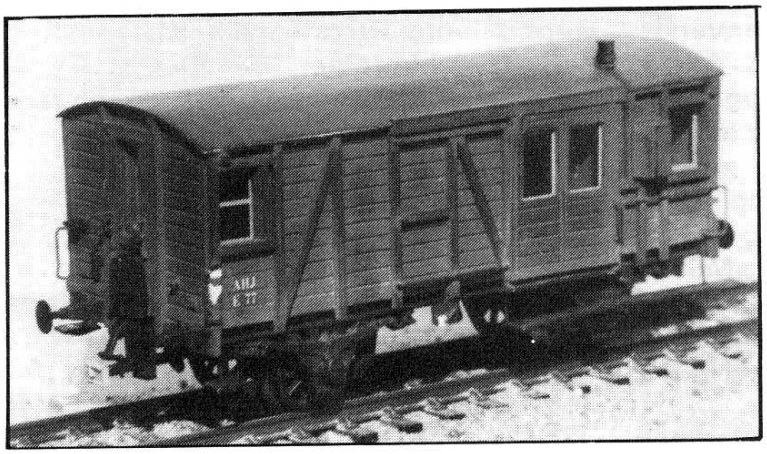
DU ER STADIG –

»PÅ SPORET«

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



SUPERFOS TANKVOGN SOM FÆRDIG MODEL. Kr. 250,00



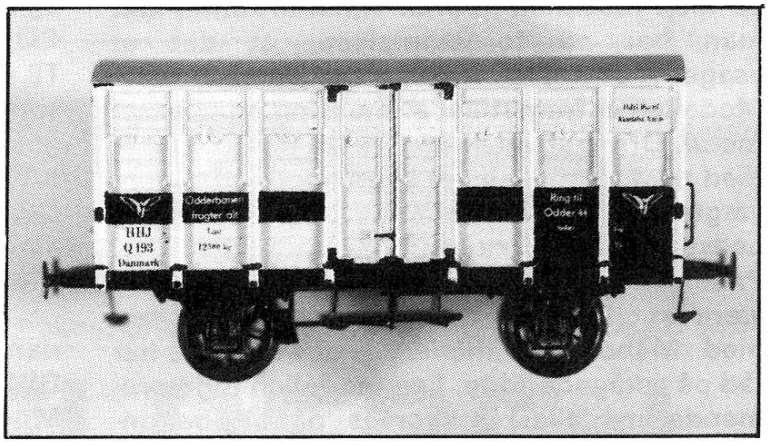
NYHEDER

AHJ E 77
KOMPLET BYGGESÆT
Kr. 190,00

NYHEDER

HHJ Q-vogn
FÅS MED 5 FORSKELLIGE NR.
KOMPLET BYGGESÆT
INCL. HJUL OG KOBLINGER.
Kr. 130,00

Husk vor nye adresse fra omkring 1. marts: Vesterbrogade 165.

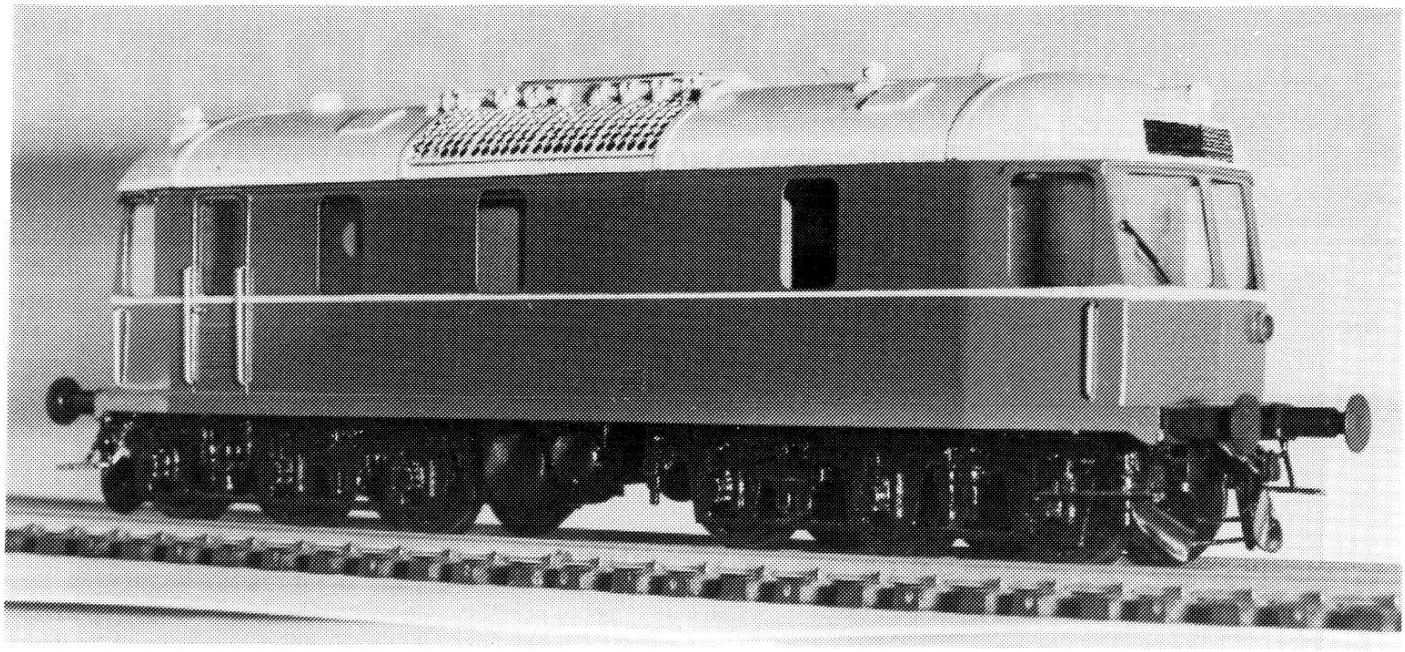


ÅBNINGSTIDER:

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

NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–

NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–NYHEDER–



»Marcipanbrød« fra FELIX-Models

I 1952 fremstillede Frichs fabrikker i Århus 9 styks diesellokomotiver på 750 HK til forskellige danske privatbaner. Disse blev anvendt som trækkraft til person- og godstog. Alle 9 maskiner er stadig i drift, endskønt nogle har skiftet baneforvaltning på grund af de mange banenedlæggelser sidst i 60'erne, og anvendes stadig til fremførelse af person- og godstog hos LJ, GDS, HHJ, OHJ, VLTJ og HFHJ. Lokomotivet fik det folkelige navn »Marcipanbrødet« p.g.a. det kompakte udseende.
Denne populære maskine kan nu fås i model i skala 1:87 fra det lille nye danske firma FELIX-Models.
Bag firmaet står Finn Lekbo, der har indledt et samarbejde med den kendte modelbanemand Kaj Stender, og man har valgt at lægge ud med modellen af »Marcipan-brødet«, idet man har på fornemmelsen, at det er »sagen«...
Modellen er fremstillet af messing og stjernemetal. Drivkraften er en 5-polet ROCO-motor med træk på tre aksler over svinghjul. Egenvægten er ca. 450 gram. Alt er udført efter bedste håndværkstraditioner. Se blot fotoet.
Prisen for modellen er 1885,- kr., så det skulle være overkommeligt for de fleste at være med. Mener man imidlertid, at man ikke har råd på »stående fod«, kan modellen (og kommende modeller) erhverves på »Købekontrakt«, hvilket så vidt vides er noget helt nyt inden for vor hobby.
Firmaet vil for øvrigt være særdeles lydhøre over for mj'eres ønsker, forstået på den måde, at samler der sig mange ønsker om en bestemt model, vil man bestræbe sig på at efterkomme disse.
Følgende ting er allerede produktionsklare i 1985: Marcipanbrød, Århus sporvogn med bivogn, faste mærker, emaljeskiltereklamer samt Ålborg Privatbaners Kielervogn, alt i nævnte rækkefølge.
Alle forannævnte modeller distribueres af FELIX-Models, Postbox 2088, 8240 Risskov.

Togkælderen, Borup

For Märklinister er der glædeligt nyt på vej. Forretningen er begyndt at føre en serie skønne danske lokomotiver. Jeg er blevet præsenteret for prøver af bl.a. SB 4, HFHJ M10, HP 12, TFJ M3, DSB MX 131, HJJ D1302, ØSJS M3 og C9, MO 1821 (med personer samt reklamer på den indvendige endevæg), DSB CRS og en perle af et lyntog bestående af MS 401, 433 og MS 405.
Til modellerne er der blevet brugt Märklinhjul samt -motorer, og alle er - på nær ØSJS - bygget af 1 mm messingplade. De er bygget af en erfaren modelbygger, modellernes kvalitet samt køreegenskaber er helt i top - Märklinkvalitet.
I første omgang er det kun følgende modeller, der vil kunne leveres: SB M4, (plus en variant af denne), HFHJ M10, HP 12, TFJ M3, DSB MX 131 og HJJ D1302.
Modellerne leveres på bestilling, og depositum erlægges ved denne. Priserne er endnu ikke fastlagt, men vil ligge omkring de 3-4000 kroner pr. stk. En fotoserie af modellerne vil kunne ses i Togkælderen.

Torben Ziegler

PROXXON

- super-mini-værktøjet
til modeljernbanen

Alle modelbanefolk kender problemerne med at bore huller til gelænderholdere og puffere, og fremstille præcisionsudboring af akselgafler m.v. for ikke at tale om problemet med at få udskåret pæne vognsider med vinduer. Eller affræsning af »overflødig« plast på vognsider, når man skal fremstille danske vogne af tyske modeller o.s.v.

Men med 3.-generationsværktøjet fra PROXXON er det nu gjort til en leg, idet dette fremragende hobby-værktøj gør det grove arbejde ... også for begyndere. Ja, det gør såmænd også det finere arbejde som præcisionsboring, finpudsning og afslibning m.v. PROXXON kan tilbyde et meget stort program i mini-værktøj, der spænder lige fra boring, fræsning, savning til lodning.

Lad os blandt det meget store udvalg nævne PROXXON bænkboremaskinen, der er et rigtigt præcisionsinstrument med 3-dobbelte kuglelejer.

Boremaskinen leveres med 12 eller 220 V 5-polet motor, og kan, alt efter ønske - og omlægning af spindlerne - yde 3 omdrejningstal, nemlig 2100, 4200 og 6000 omdr./min., hvilket giver den optimale udnyttelse af instrumentet.

Maximum boredybde er 140 mm med O-indstilling for dybdeskala. Til boremaskinen hører et planfræset arbejdsbord af kraftig alutrykgods i størrelsen 220 x 120 mm. Arbejdes der med mindre emner, kan man som tilbehør få en maskinskruestik.

Vil man vide mere om dette uundværlige stykke mini-værktøj fra PROXXON - og alle de andre spændende mini-maskiner - bør man besøge den lokale forhandler. Nærmeste forhandler anvises på telefon (02) 95 68 00.

Hos forhandleren kan man også få kataloget med de mange spændende nyheder inden for kvalitets-værktøjet PROXXON.

KÆMPE ROCO-UDVALG I HO + N

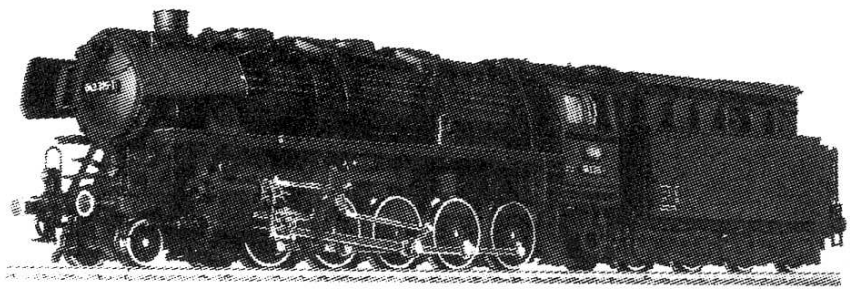
Lokomotiver (jævn- og vekselstrøm), personvogne, godsvogne, biler, kraner, broer, strømateriel, tape, oliekanyler m.m.

Vi har naturligvis også alt i MÄRKLIN og FLEISCHMANN, HO + N, og et stort udvalg i LILIPUT, ELEKTROTREN, RIVAROSSI og ARNOLD.

Desuden fører vi FALLER, KIBRI, VOLLMER, POLA, HELJAN, HEKI og SANDER samt biler i førende mærker, f.eks. ROCO, WIKING, HERPA, ALBEDO, BREKINA og PRALINE.

Aflæg os et besøg, det er turen værd.

... forretningen med fut i



TOGKÆLDEREN

LAMMESTRUPVEJ 4 · 4140 BORUP · 03 - 62 75 82

Et Märklin-anlæg på Frederiksberg:

... her kører togene over den dansk-tyske grænse

LOKOMOTIVET har besøgt et privat modeljernbaneanlæg, beliggende i en kælder på Frederiksberg, København.
Ejerne er Jan Valeur og Per M. Jensen, der har lejet et par kælderrum, hvor anlægget er under opbygning.
Af hosstående sporplansskitser fremgår det, hvor langt man var nået med sporlægningen. Planerne er ikke i målestokforhold, men giver et indtryk af nuværende og planlagte sporforløb. Stiplede linier er planlagte spor, ubrudte linier er færdige spor. I alt forefindes på nuværende ca. 120 meter spor.
Selve sporene er lagt med Märklin K-skinner (3-skinne/vekselstrøm) for at opnå et virkeligt modelbillede. Midterledertappen i svellerne er næsten ikke til at se, og falder glimrende sammen med omgivelserne.

MODELTOG OG TILBEHØR

DANMARKS STØRSTE FORRETNING FOR NYT OG BRUGT MODELTOG

Altid først med nyhederne!

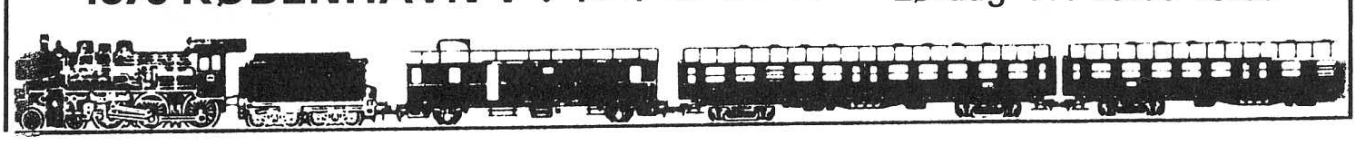
Egen import af masser af spændende ting i HO-N

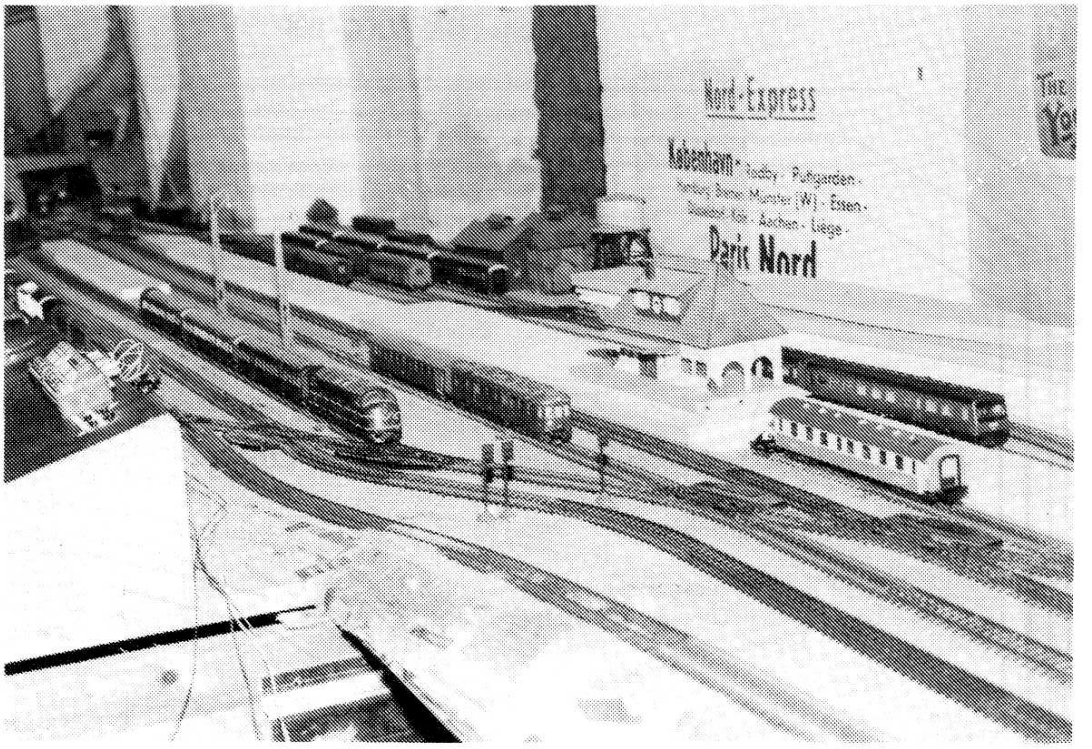
KØBES KONTANT:
Märklin lok 3045 (N205) kontant kr. 1500,- til 2500,-.

TOGBØRSEN

H. C. ØRSTEDSVEJ 46
1879 KØBENHAVN V . (01) 35 01 46

ÅBNINGSTIDER:
Ma-ons-to 12.00-17.30
Tirsdag lukket
Fredag ... 12.00-18.00
Lørdag ... 10.00-13.00





Padborg station set fra Daugaard-indkørslen. Bag stationsbygningen ses litra MR. På spor 4 holder MO + CLS klar til udkørsel mod Daugaard, mens MY'eren med expres-toget i spor 5 venter på skiftende passagerer. I blindsporet ved hovedbygningen ses en udstillingsvogn ex. CO-vogn.

Opbygning

Jan Valeur og Per Jensen har hver sit kælderrum til rådighed, idet modeljernbanen er opbygget efter dansk/tysk forbillede.
Per Jensen kører tysk (DB) i det ene rum, mens Jan Valeur kører dansk (DSB) i det andet. Midt i rummet er anlæggene forbundet med hinanden, og Jan Valeur har anlagt en grænsestation ved overgangen (Padborg).
Dette giver mulighed for kørsel med dansk såvel som udenlandsk materiel, akkurat som i virkeligheden.
I øjeblikket er man i gang med at installere elektronikken, hvilket Ole Frederiksen - en god ven - står for. Og det er naturligvis spækket med moderne elektronik, signal - såvel som køreteknisk.
Signalmæssigt er den danske del udstyret med WM's danske signalserie, der af Ole Frederiksen er udbygget til at virke som forbilledet. Det er interessant at overvære en udkørsel fra Padborg (se hosstående signalskitse).
På den tyske del, er det Märklins signaler, der »styrer« toggangen. Også her fungerer systemet som i virkeligheden.
Både den tyske og danske del har hver sin kontrolpult. Den tyske kontrolpult er næsten færdigbygget til både at kunne vise signal- og sporskiftestilling ved lysende lamper... sikkerhed som forbilledet.

Materiellet

Det kørende danske materiel omfatter på trækkraftsiden bl.a. LIMA MZ og MR (ombyggede til 3-skinne-drift). Märklin MY'ere, LONG MO-vogn m.v.

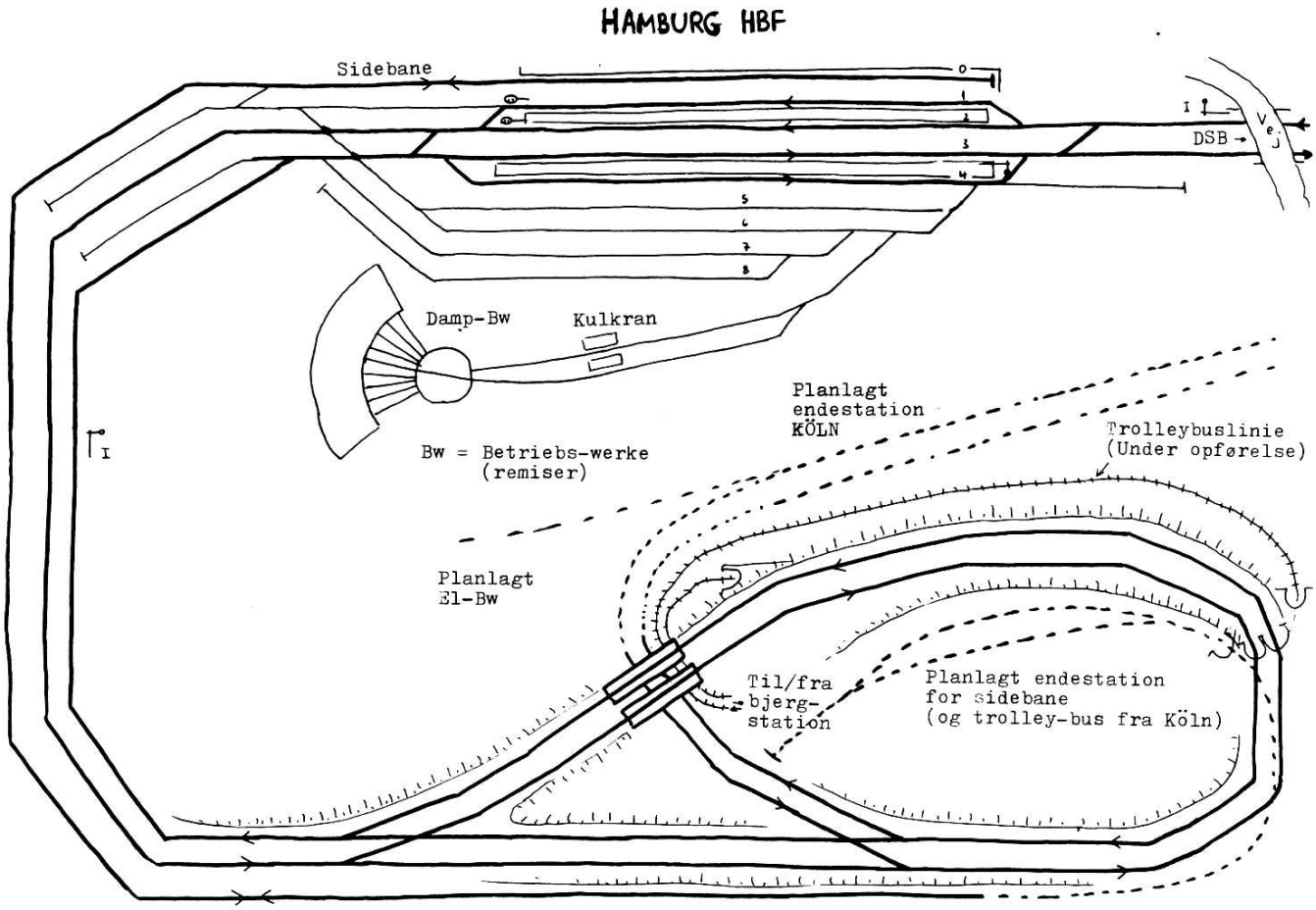
Men der køres også med hjemmebyggede modeller. Man kan finde en meget fin MO-vogn, vogne af litra ABhl, Pmh, AF m.fl. alle bygget af Mogens Duus, i nøjagtige og detaljerede udførelser.
Selv en udstillingsvogn i grå/blå udgave (ex. CO) finder man på et sidespor.
I alt ruller ca. 200 vogne af forskellig oprindelse på anlægget.

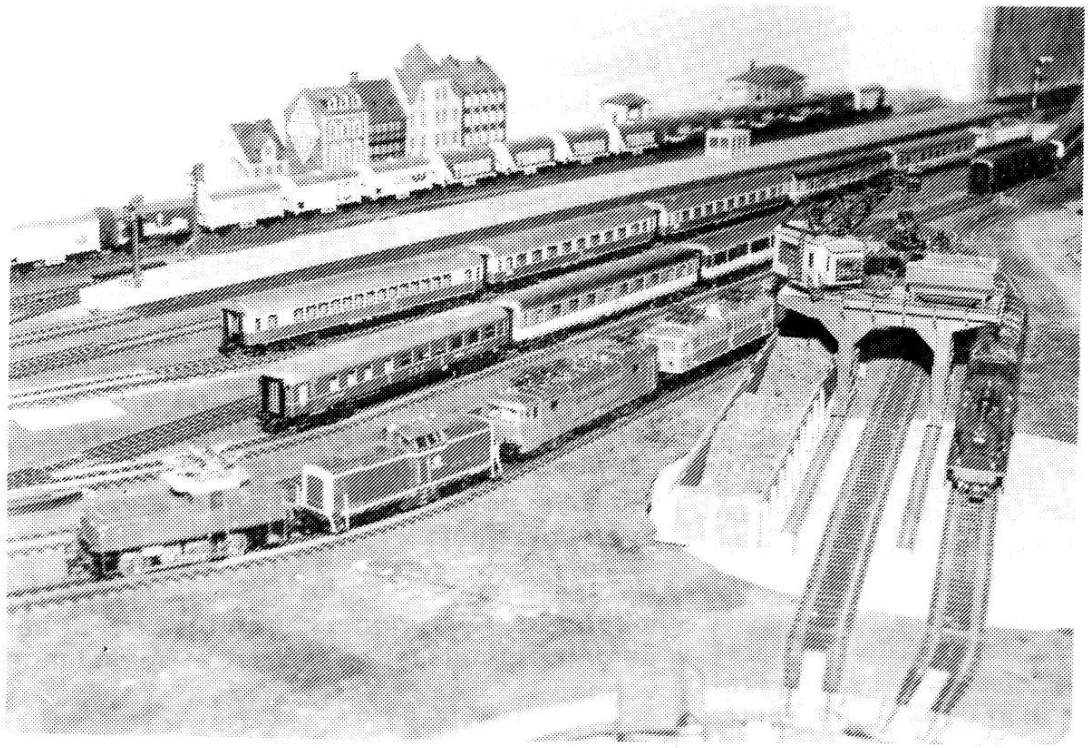
Det tyske materiel omfatter »et hav« af tyske lokomotiver og vogne. Lokomotiverne er både damp og diesel og masser af spændende vogne.

Under broen på det tyske anlæg, kan man i øvrigt finde en trolley-bus-linie under anlægning. Antallet af vogne på den tyske del er ikke ajourført.

Sporforløbene

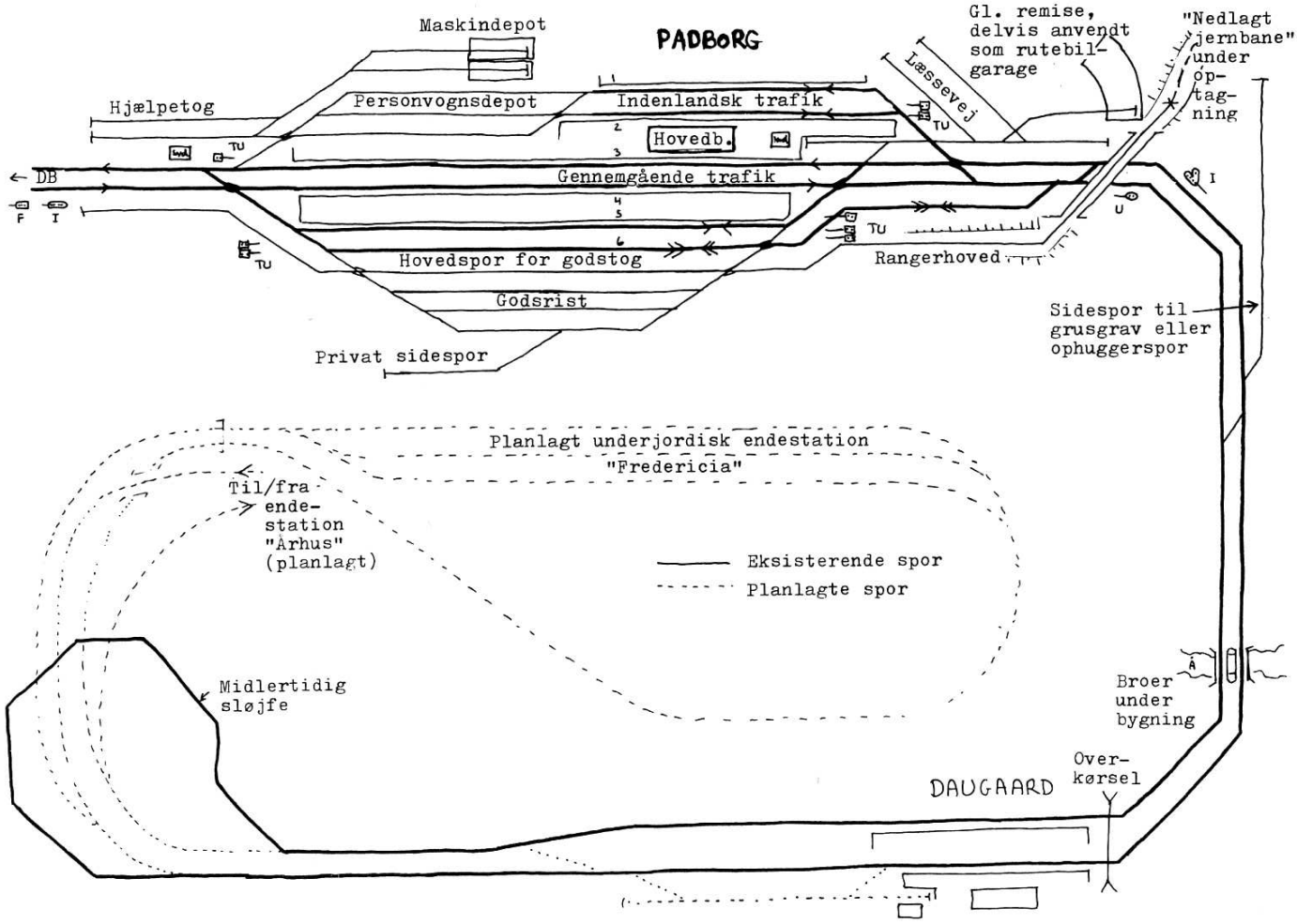
fremgår af sporplanskitserne. Anlægget er udformet som »rundbane-til-rundbane«, men skal i den endelige udformning fremstå som

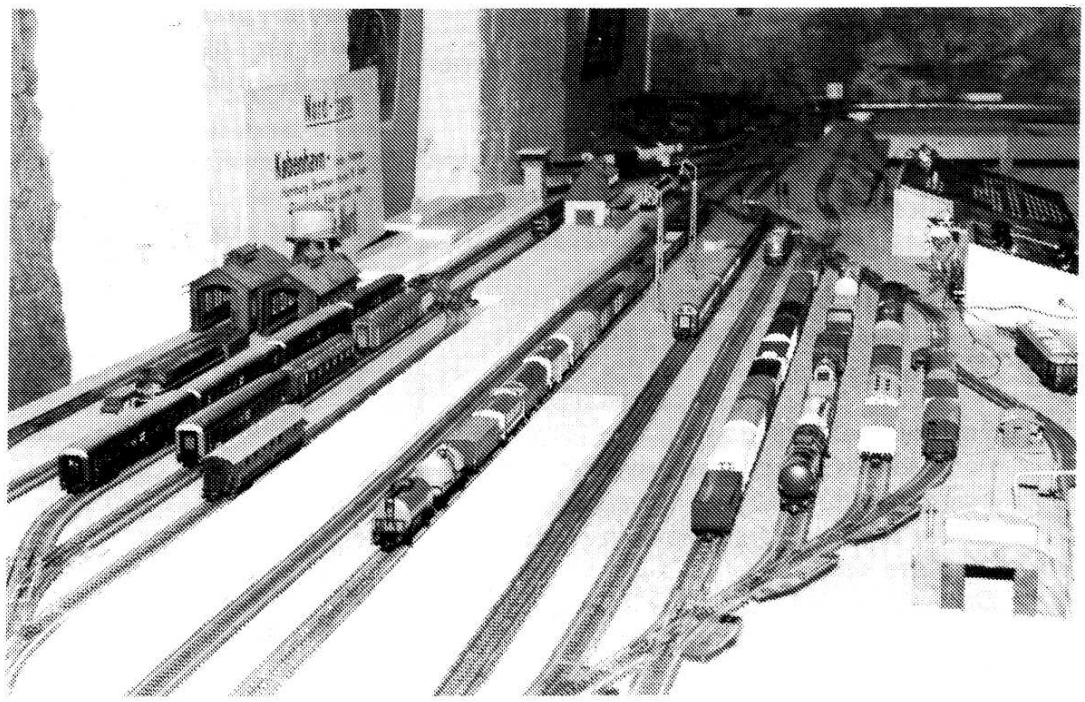




Remiseområdet på Hamburg Hbf. er fyldt med lokomotiver af alle typer. I baggrunden godstræk med Tuborg-vogne.

»punkt-til-punkt«-bane, idet vendesløjferne vil blive suppleret med endestationer (sækbanegårde) Århus hhv. Köln Hbf., således at man kan foretage køreplankørsel.
Sidstnævnte vil muligvis blive en køreplan for DSB på grundlag af strækningen Padborg-Fredericia-Århus efter de virkelige planer for ca. 1965, hvilket altså er den valgte tidsperiode for anlægget. Det giver den mest varierende kørsel, og muligheder for international tog til DB. Og så kan der køres med »nye« B-vogne og gamle trævogne, mens Per kan svælge i DB-damp i alle afskygninger.
Vedrørende godstrafikken foreligger der ikke



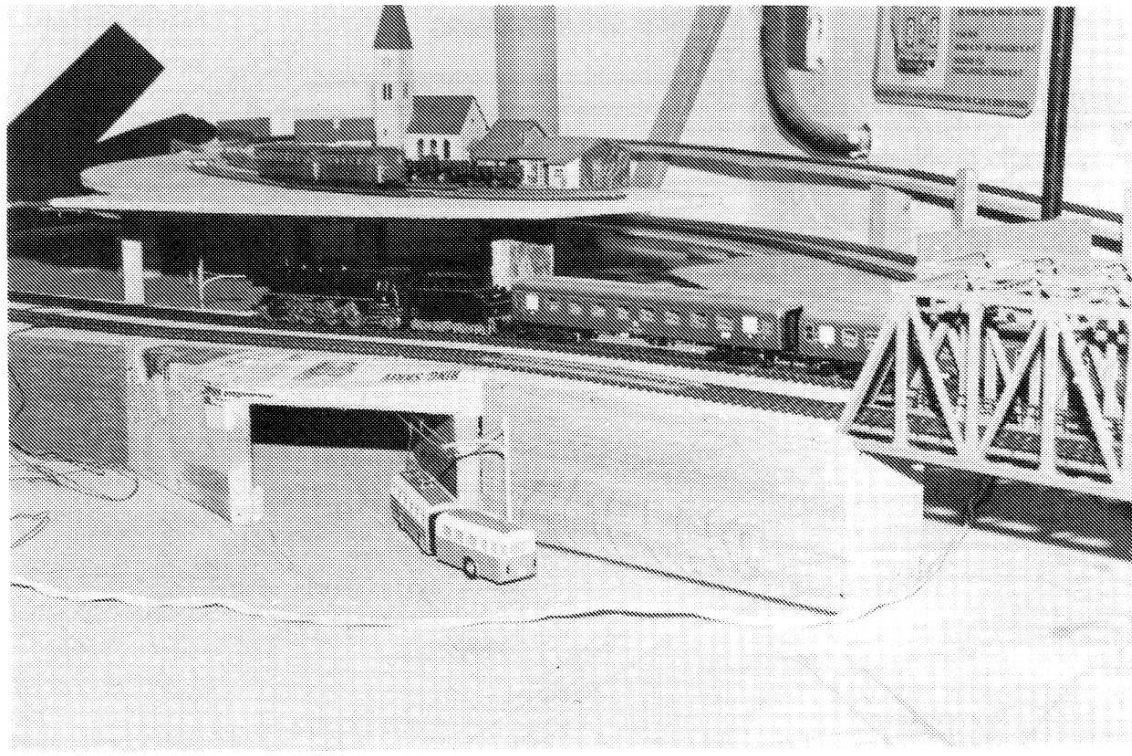


Padborg station set fra indkørslen fra »Tyskland«. I det gennemgående spor er netop ankommet et større godstræk.

konkrete planer, bortset fra en havnebane i Århus med et kajspor, evt. nogle oliebeholdere samt et eller andet sted en af de typiske DLG-kornsiloer, så der kan oprettes transport med kornvogne (DLG og KFK).

Bemærk for øvrigt JV's idé med rundremise som rutebilholdeplads, idet der kun løber et spor for rangerlokomotiv til remisen. Bag remisen ligger et ældre spor, der er underoptagning og som nu anvendes som ranger-hoved. Selve hovedbygningen ligger som en ø-perron mellem den internationale og lokale trafik.

På den tyske del på Hamburg Hbf. er en stør-



Den tyske bjergstation under ombygning. Expresstoget passerer vejbroen, hvorunder man kan se trolleybussen. I baggrunden den hyggelige lille bjergstation med den lokale skinnebus.

re rundremise under opførelse af entreprenørfirmaet Jensen-Byg (selv), mens drejeskiven allerede er lagt (Fleischmann) og den fungerer meget virkelighedstro med sin langsomme drejning.
Endvidere er elektricifisering på DB-banen planlagt.

Slutbemærkninger

For tiden koncentrerer man sig om at lægge spor og installere elektronik, hvorfor landskabsbygningen er lidt forsømt, men så snart man går i gang med dette, vil LOKOMOTIVET aflægge rapport.

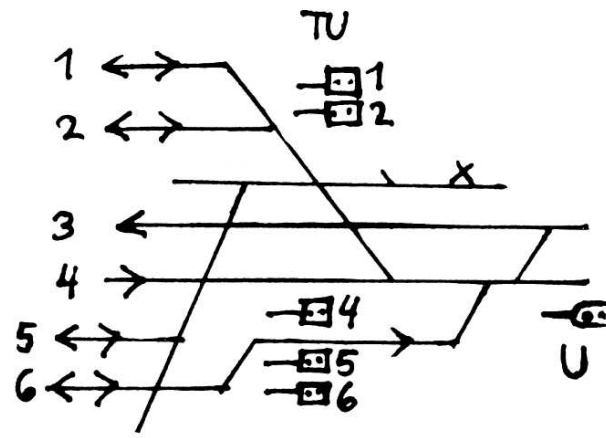
TA

Beskrivelse af Signalopstilling i Padborg

Normalstilling:
U viser rødt
TU viser alle slukket

Togvejsindstilling:
Først sættes U-signal på grøn (kør), samtidig går alle TU på gul (togvejen ikke farbar for tog), og kørestrømmen er afbrudt for disse spor.
Dernæst sættes TU for det ønskede spor på grøn (togvejen farbar for tog), hvorved kørestrømmen for det tilhørende spor sluttes.
Ved togstammens passage af kontaktskinne i udkørslen, falder U-signal tilbage på stop (rød), og alle TU-signaler slukket helt = normalstilling.

U = udkørselssignal
TU = togvejs-udkørselssignal



(Vi har fra Ole Frederiksen modtaget diagrammer og beskrivelse af forannævnte signalsystem, således at det er muligt, at bygge dette i såvel 3-skinnedrift/vekselstrøm som 2-skinne-drift/jævnstrøm. Følger i kommende numre af LOKOMOTIVET.

NYT I KUPEEN

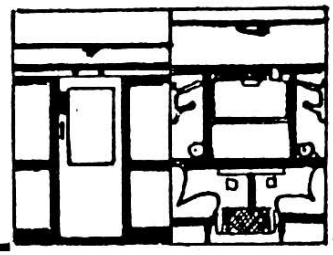
Redaktionen af LOKOMOTIVET har et stort problem: PLADSMANGEL! Det medfører at meget planlagt stof, egen produktion såvel som læsernes må fordeles over flere numre for at opnå en fornuftig stoffordeling.

Så fortvivl ikke, hvis indsendt stof ikke er med i førstkommende blad. Men det bør ikke afholde læserne fra at skrive ind, idet vi planlægger bladet meget lang tid i forvejen.

Kommende numre er for øvrigt planlagt til at indeholde byggeartikler om CO-vogne, ZE-tankvogne, DSB litra ML motorvogn, Hs-rangerlokomotiv og ikke mindst en byggeartikel af DSB litra E Märklin/Hamo, samt naturligvis en masse fra privatbanerne.
Vort første særskrift om Sporplaner er totalt udsolgt fra forlaget, og vil ikke blive genoptrykt. Kommende særtryk vil bl.a. blive et lille jubilæumsskrift om »De gamle Lyntog« (Se annonce i bladet), DSB Aa-vogne i virkelighed og model af den kendte modelbanemand J. Guldbæk-Christensen, og Claus pusler med et hæfte om modelvognbygning for begyndere og viderekomne... så vi har nok at se til, heldigvis.
Efteråret og vinteren har vi brugt til at besøge modeljernbaneanlæg hos klubber og private, og resultaterne af disse besøg kan man læse om i dette og kommende numre. Men flere klubber og private vil blive besøgt i den kommende periode, så ideerne herfra kan spredes over det ganske land til glæde og gavn for alle mj'ere.
Og hermed velkommen til nummer 7.

Red.

Sidste: Vi kan glæde vore læsere med, at vor »økonomichef« har givet grønt lys for udvidelse af LOKOMOTIVET i 3. årgang (nr. 9-12). Mere om dette i næste nummer.



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) 71 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