

SM 1-002**NSB STAKEVOGN****litra N1 type1****HISTORIKK****N1 type 1**

Vogner med sidekarmer og staker var blant de viktigste godsvognene alt fra jernbanens første tid i Norge. I år 1900 fantes det 1392 stk N-vogner, pr 1/1-1925 var antallet øket til 2616 stk. Vogntypen ble bygget helt fram til 1925. Bruken var allsidig; foruten transport av planker, tømmer, kasser og annet løsøre, fikk flere vogner påbygd kasser for vedtransport, sagflistransport og for frakt av trekull.

Fra 1885 startet Skabo leveringingen av N-vogner etter hovedtegning nr.47. Vognene fikk litra N type 2. Vognkasselengden var 7,01m, bredden 2,44m og akselavstand 3,76m. Lasteevnen varierte fra 11,0 til 12,5 tonn. (avhengig av kassepåbygg m.v.)

I årene 1885-1893 leverte Skabo, Strømmen, Landskrona og Kværner ialt 241 (!) vogner. De aller fleste til Oslo distrikt, men også noen til Hamar og Drammen distr. 34 av vognene ble forøvrig fra 1908-09 montert på smalt spor i Drammen distr.

I 1895 leverte Moss mek. verksted de første vognene etter hovedtegning 400. Disse var identiske med ovennevnte vogner, men endelemmene var løse og kunne løftes av. (Sees ved U-bjelker og løftehull)

Bygging etter H.tegn 400 fortsatte i årene 1895-1906. Foruten Moss vst, leverte Strømmen, Skabo og Eidsfos vogner til NSB. Dette var forøvrig Eidsfos første leveranse av jernbanevogner til NSB (1900).

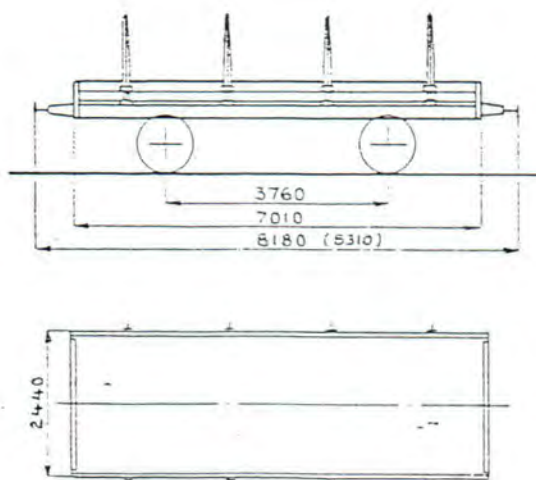
Det ble levert over 500 vogner etter h.t.400. De fordelte seg på alle distrikter - inkl Narvik.

I 1936 fikk vognene etter tegn. 47 og 400 litra N1 type 1. Under dette litra hørte videre noen vogner etter andre tegn. og etter ukjente tegn.

Betydningen av N-vogner avtok, og det var naturlig nok de eldste vognene som først ble utrangert. Likevel var det i 1956 hele 137 stk N1 type1 i driften hos NSB.

Flere av vognene som ble utrangert ble ombygd til internvogner - isharver, sporrensere, kabelvogner m.v.

Pr. 1/1-1966 var det tilbake 5 vogner etter tegn 47 og 14 stk etter tegn.400. Den eldste var da N1 type1 nr.2573 levert til Oslo distr. av Skabo i 1889.



BYGGEVEILEDNING NSB STAKEVOGN N1 type1

FORBILDET

Modellen finnes i to utgaver - etter hovedtegning nr.47 eller h.tegn nr.400. Vognene skilles først og fremst ved at Ht.47 har faste endelemmer, Ht.400 har løse endelemmer som kan løftes av og henges på langsiden.

Vognene ble opprinnelig levert med trestaker. På mange vogner ble disse senere erstattet av jernstaker med T-profil.

GENERELT

Dette byggesettet bør absolutt loddessammen. Er du ukjent med lodding så fortvil ikke - det er ingen heksekunst! Du trenger en loddebolt f.eks 25W, loddetinn og loddevann. Følgende metode er ikke for viderekommende, men for oss amatører så er det fullt brukbart.

Legg den ene delen på en plan, tykk papp-plate eller annet plant varmeisolerende underlag. Den andre delen som skal loddessammen holder du borttil ved hjelp av en pinsett. Ved hjelp av en pensel stryker du loddevann på stedet hvor du skal lodde. Ta litt loddetinn på spissen av loddebolten (sett spissen bort til enden av loddetinntråden) og hold bort til loddestedet. La loddetinnet flyte godt utover. (Se til at det er loddetinn på begge delene som skal loddessammen). Ta bort loddebolten, men hold pinsetten helt rolig. Etter kort tid (2-3sek) så er loddetinnet størket. Da kan du slippe delen med pinsetten.

Det er viktig å holde spissen på loddebolten ren, ellers får du ikke loddetinnet til å sitte på spissen. Slagg kan evt. fjernes med ei fil.

Etter at du er ferdig for dagen, må du vaskke modellen og redskapet du har brukt. Loddevann gir korrosjon (rust) på pinsetten, flattenger mm.

Det lønner seg å trene på noen skrapdeler først. Øvelse gjør mester. Bruk lite loddetinn!!!!

Så langt det er mulig er byggesettet konstruert slik at mest mulig skal knekkes sammen eller til rett vinkel. Du skal alltid (dersom ikke noe annet er spesielt nevnt) knekke mot knekkanvisningen. Det vil si at etsestreken skal være «inne» i knekken.

VOGNKASSEN

Knekk først opp langsiden (se fig) - deretter endelemmene.

Knekk forsiktig og litt av gangen. Når de to delene har form som en «V» så kan de klemmes sammen med en flattang uten riller.

UNDERDEL

Denne taes ut av etseplaten (2). Knekk opp de små «tungene» med surreringer langs langsiden. Det kan lønne seg å «grave» litt i etsegruppen med et spisst skrujern e.lign. for at knekkingen skal bli penere.

Hullene i bremseskoene og opphenget til bremseakselen skal være 0,5mm. Bruk et bor eller synål i en pinvise. (Ved sistnevnte metode må du være forsiktig og bruke et hardt underlag).

Knekk opp akselgafler, bremses og opphenget på midten.

Selve bremseklossene skal knekkes dobbelt. Her skal du knekke motsatt av knekkanvisningen.

Akselgaflene har nederst et flattjern som sitter utenpå selve akselgaflen for å holde på akselboksen.

Stripen nederst knekkes rundt motsatt av knekkanvisningen. Husk å presse ut naglepunktene før du knekker.

Koblingene må knekkes opp før underdel og overdel loddes sammen. Modellen er forberedt for trådkobling (Skøvde-type) eller Synoba-kobling. Knekk kun opp de deler som skal brukes.

Nå kan over- og underdel loddes sammen. Vær nøye med at de to delene er helt rette og ikke vindskjeve før sammenføyning.

RAMMEBJELKER

Rammebjelker og konsoller er etset i et stykke. På baksiden er det etsede punkter for nagler. Press disse ut.

Knekk undersiden av bjelken. (Lurt å «grave» ut litt i selve etsegropen). Knekk til konsollene og lodd fast.

Tilpass bjelkene til underdelen og lodd fast.

BREMSER

Se fig. Tre 0,5mm tråd gjennom fra bremsekloss til bremseklossen på andre siden av vognen. Lodd fast. På midten tres en 0,8mm tråd gjennom holderen, de to stagen og ut til holderen på andre siden, hvor fallbrekket skal stå. La tråden stikke ut noen ekstra mm. Lodd fast til holderene, men ikke selve bremsestage.

Tilpass stagen og lodd 0,5mm tråd til bremseskoene. Prøv med hjul for å sjekke at alt stemmer. Lodd så fast til bremseakselen. Hevarmen loddes til akselen og vognbunnen. For den som vil lage en mer korrekt hevarm kan bruke ekstradelene.

ENDEKARM

Her er det forskjell mellom vognene av Ht.47 og Ht.400. Tegningen skulle vise det meste. U-profilet skal være 0,6x1,0mm og L-profilet 1x1mm.

På delen (6) må naglepunktene presses ut for lodding.

STAKER

Trestakene lages av 1x1mm firkantprofil. Fil i fasong som vist på fig. Jernstakene lages av T-profil 1x1mm. Fil i profil.

Stakeholderen lages av delene (). De skal ha form som U eller V etter som vognen har tre- eller jernstaker.

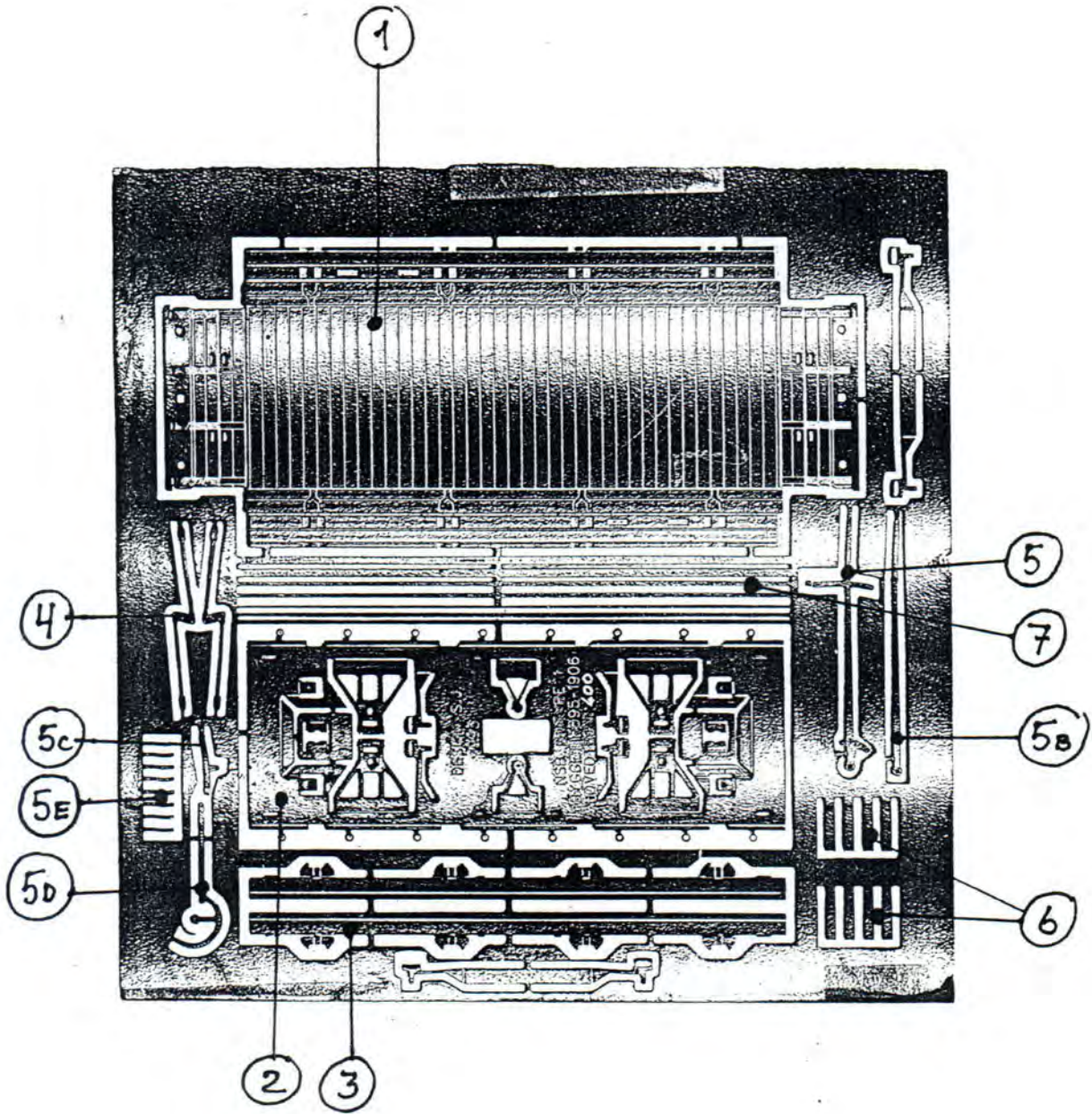
Tips: lodd en bit av aktuell staketype (profil) på en messingplate. Ved hjelp av en tang presses stakeholderen til rett fasong rundt dette profilet.

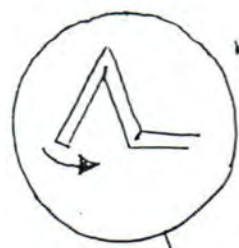
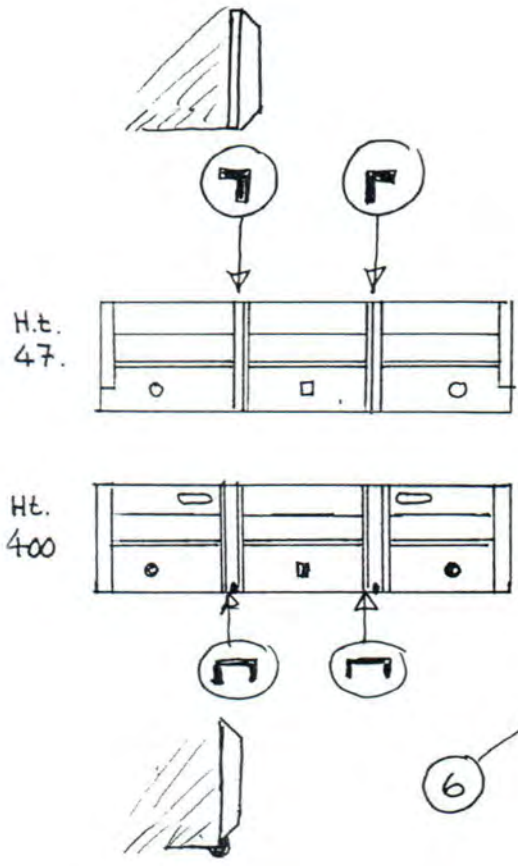
HJUL, AKSELGAFLER, BUFFERE

Disse delene må kjøpes separat. Hjul kan fåes fra MRW (Modellrallare i West) eller fra Roco. Akselbokser og buffere av helt korrekt type finnes ikke på markedet ennå. Perl har deler som kan benyttes. NMJ pleier å føre disse delene.
Vognene hadde korsbuffere.

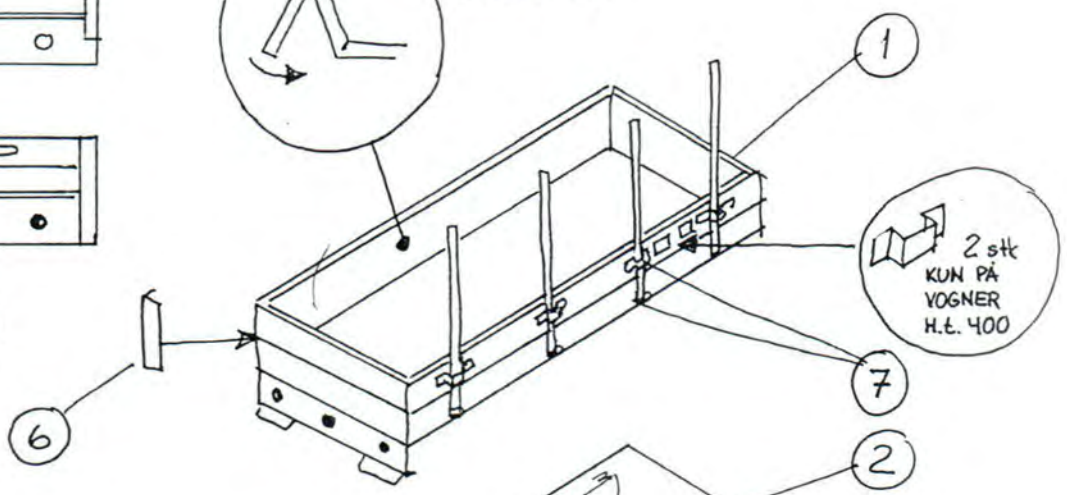
MALING OG PÅSKRIFTER

Vognene var opprinnelig blågrå. Løsdeler som staker, buffere, akselgafler, fjærer og bremses var svarte. Treverket var innsatt med kreosot. Sidekarmene kunne ofte være malt på yttersiden. Noen vogner ble nok malt rødbrune. (Hele vognen unntatt gulv). Trolig var vognene stort sett gråsvarte etter krigen.
Dekalene som fåes kjøpt fra Scandinavian Miniatures sto på en jernplate som var rødmalt. Denne var festet på sidekarmen.
Malingstips kan du lese i MJ-litteraturen, evt. kan du få særtrykk ved henvendelse til S.M.

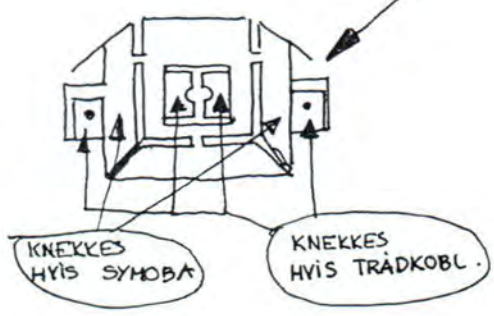
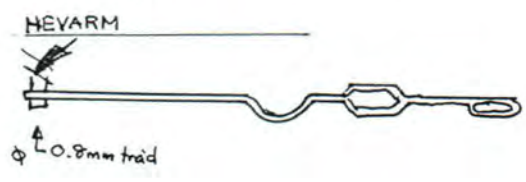
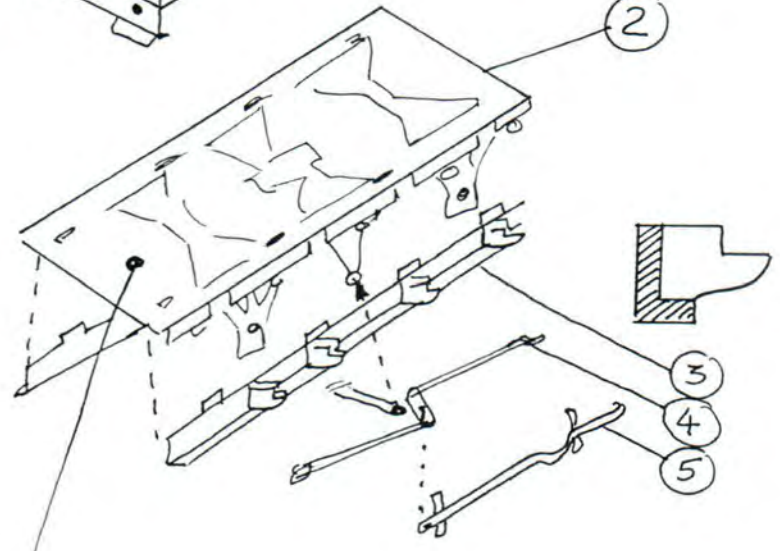
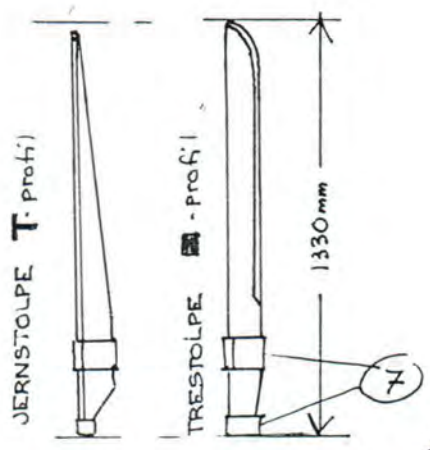




KNEKING AV
SIDELEMMER



2 stk
KUN PÅ
VOGNER
H.T. 400



KNEKES
HVIS SYHOBA

KNEKES
HVIS TRÅDKOBL.