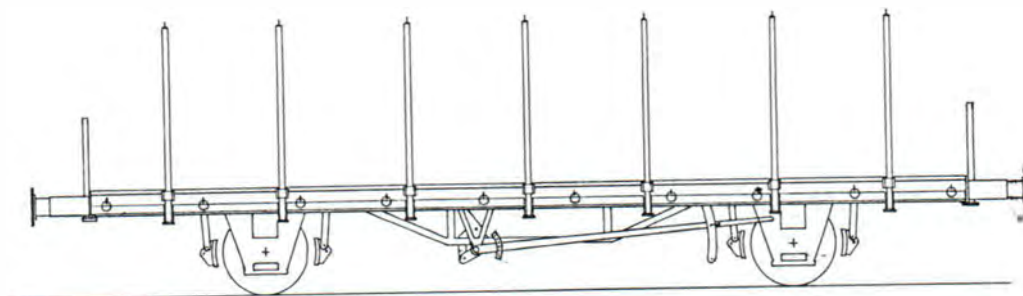


SM 1-012**SM 1-013****NSB STAKEVOGN Litra T4 type1****FORBILDET**

De første plattformvognene ble bygget i 1891 i et lite antall. Det var 14 vogner beregnet for 9 tonns akseltrykk, og lasteevne 11,5 tonn.

Vogntypen gjorde seg kraftig gjeldene fra 1913 og senere da T3-typen kom. Dette var vogner med 21,3 m² gulvflate, og 16 tonns lasteevne.

I 1932 kom en ny og større vogntype, T4. De første vognene hadde klinket ramme. Gulvflaten ble øket til 28,7 m², og med en lasteevne på 20 tonn. Modellen viser utgaven med sveiset ramme, som ble levert i 1935 fra Skabo og Strømmen. De var til å begynne med kun utstyrt med hevarmbremse, men de ble etter hvert levert med trykkluftbremser. Frem til 1938 ble dt lever i alt 206 vogner. Fra 1938 ble vognene levert med nedfellbare jernlemmer. Vognene hadde opprinnelig glidelager, men fikk etter hvert rullelager. Frem til 1962 ble det i alt bygget 1185 T4. En del av disse fikk lemmene fjernet og dermed litra T4. I dag finnes fremdeles en rekke av disse som internvogner og understell til losjivogner.

Kilde. På Sporet nr. 37.

I På Sporet nr. 58, side 26 finnes et bilde av vogn 4292 på Skabo i 1936.

Dette byggesettet er en modell av stakevogn litra T4 type1 - med kun håndbremse eller også med rørledning for trykkluftbremse.

Ved hjelp av et tilleggssett kan stakevogn med jernlemmer - litra T4 type1 bygges.

Byggesettet består av en etset messingplate og byggebeskrivelse med tegninger. I tillegg trengs: Messingrør 1,0mm, messingtråd 0,5mm. Akselbokser og fjærer (glidelager/rullelager) buffere og hjul. 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.

Denne vognen egner seg best for vidrekommene byggere. Det er viktig at rekkefølgen i byggeveiledningen følges for å få best resultat.

Overdel (1)

Overdelen knekkes til rett form. Knekk til nederste del av bufferbjelken først, bøy tilbake festene for de to stakene og lodd disse fast. Deretter knekkes sidene. Den nederste enden av stakefestene (tunge med hull i enden) knekkes ikke ennå. Når sidene er ferdige knekkes bufferbjelken på plass.

TIPS: For å få knekken pen, så dra et skarpt skrujern (e.lign) i etsegropen noen ganger for å «rissse» knekkanvisningen litt dypere. Det skal bli en kant på baksiden. Husk også å file bort etsegrader. Dette for å sikre best mulig tilpassning.

Underdel (2)

Det sitter tre plater med deler i denne, og disse tas ut. Det lønner seg å file litt langs kantene for å få bort gradene. Det letter også tilpasningen mellom overdel og underdel. Underdelen bendes lett på plass i overdelen. Se om den passer, hvis det er litt trangt, strykes kantene av litt.

Det er 8 fester for akselgafler og støttetag, knekk opp disse.

Det er klargjort for to ulike typer koblinger. A= synoba, B=trådkobling. Bøy opp den ønskede varianten.

Begynn på midten og lodd delene sammen langs ytterkanten, og deretter innsidene. Dermed unngår man at platene slår seg på grunn av varmen. Sørg for at det ikke kommer tinn i slissene for langbjelken.

Langbjelkene (3)

Disse risses, og bøyes til i L-form og tilpasses underdelen. Konsollene bøyes deretter slik at de peker litt nedover. Se snitt tegning i sprengskissen. De skal treffe nedre del av stakefestet. Press langbjelken på plass uten å lodde. Det hele holdes nå på plass av bufferbjelkene.

Akselgaflene (4)

Knekk opp akselgaflene. Lodd en 0,5 mm tråd imellom bremsene (6). La den stikke ut et par mm på hver side. Akselgaflene tres ned på tappene og settes på plass. Vri tappene for å låse akselgaflene fast.

Støttetag (5)

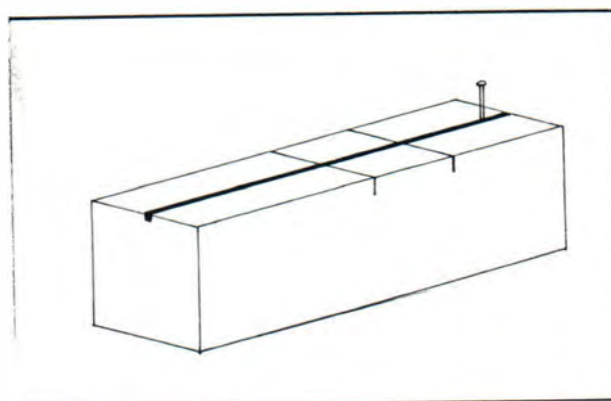
Knekk opp og fest støttetaget på samme måte.

Staker (7)

Disse består av 1,0 mm messingrør. Tilsammen 14 stk med lengde 25,8 mm, og 4 stk 13 mm til endene.

Nederste delen av konsollene langs sidene bøyes ut. Langs vognens øvre kant har hver stake et beslag. Bruk del 7 på etsearket. Bøy i rett form rundt et 1 mm rør eller tråd. Tre en 0,5 mm messingtråd igjennom hullet nederst på konsollen, tre staken inn på tråden. Tilpass beslaget til hullene (tappene skal være nederst). Tappene er så lange at de stikker innenfor. Bøy dem til siden for å låse beslaget og lodd det hele fast.

Øverst på hver stake er en festering. Loddes. På tvers av vognen mellom stakene kan du evt. komplettere med kjetting.



For å kappe stakene kan du lage deg en jigg av feks. 2x2 cm trekloss ca 5-6 cm lang. Kapp et spor med baufil langs denne (sagsnittet blir akkurat 1 mm). Sett en stift i sporet og merk 25,8 og 13mm fra denne. Kapp et spor med feks. ROCO's sag (10900).

Plateskilt (8)

Plateskiltene knekkes opp og loddes.

Surringer (9)

Langs kanten av overdelen (langsgående L-bjelke) er det 10 stk hull for surringer for feste av pressninger. Disse bøyes og loddes fast.

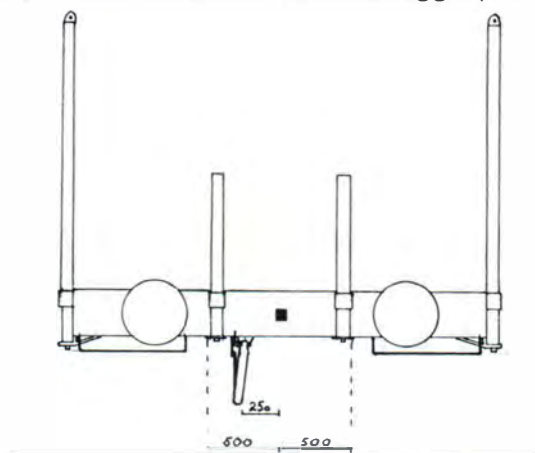
Håndbrems

Disse består av følgende deler: Akselgafler/bremser(4), bremsebommer og oppheng(10), justeringsanordning og oppheng(11), og hevarm («fallbrekk») (12). I tillegg trengs 0,5 - 0,8 mm messingtråd. Studer sprengskissen nøye.

Sett delene (10) på plass mellom bremseskoene. Lodd fast. Del 11 finnes i to utgaver, en med stagene ferdig etset som en del, og en hvor du bruker 0,5 mm tråd som stag (anbefales). Disse går langs midtaksen ut til hver bremsebom (10). Del 11 monteres på 0,8 mm messingtråd, juster og tilpass. Prøv gjerne med hjulene satt inn. Til slutt monteres hevarmen. Tannbuen ligger på skrå. (Se snitt tegning)

Bremseslanger

En del vogner fikk montert rørledning for trykkluftbremse. Dette for å kunne fremføre vognen i tog med trykkluftbrems, selv om vognen var håndbremset. Tegningen viser plasseringen av bremseslangen(e). Hvis det er en, skal denne sitte 250 mm (2,8 mm) til venstre for midten. Er det to, sitter disse 500 mm (5,75 mm) til hver side for midten.



Gripehåndtak.

Under bufferne i underkant av bufferbjelken er montert gripehåndtak. Disse lages av 0,3mm nysølvtråd. Bor opp hullene med 0,5mm bor. Det er vanskelig å etse huller så nær kanten, derfor må de bores opp.

Hjul, akselbjærer og buffere

Vognene gikk med platehjul og vanlige eikehjul. Et av hver type var ikke uvanlig. De første vognene hadde korsbuffere, men disse ble tidlig byttet ut, og vognene ble etterhvert levert med hylsebuffere. Inntil annet er laget må akselbjærer og buffere kjøpes fra Perl.

MALING OG PÅSKRIFTER

Fra slutten av 30-tallet begynte NSB å male godsvognene i en rødbrun farge - jernoksydrød. Hele vognen var rødbrun med unntak av gulvet. Underdelen av vognen ble etter hvert svært skitten (brunsvart). Vogngulvet var av tre og var innsatt med kreosot. Fargen er brungråsvart.

Påskriftene har alltid vært hvite.

Disse kan deles inn i to grupper:

- A. Støpejernskilt - svart med hvit påskrift.
- B. Plateskilt - fra midt på 1950-tallet.

Forøvrig vises til artikler i «På Sporet» hvor påskrifter på godsvogner blir nøye beskrevet.

