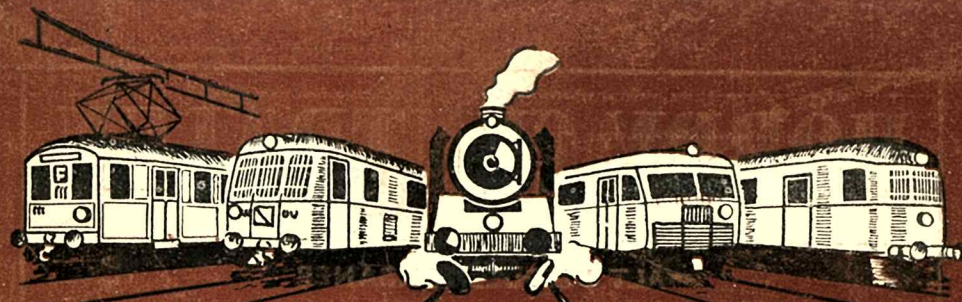
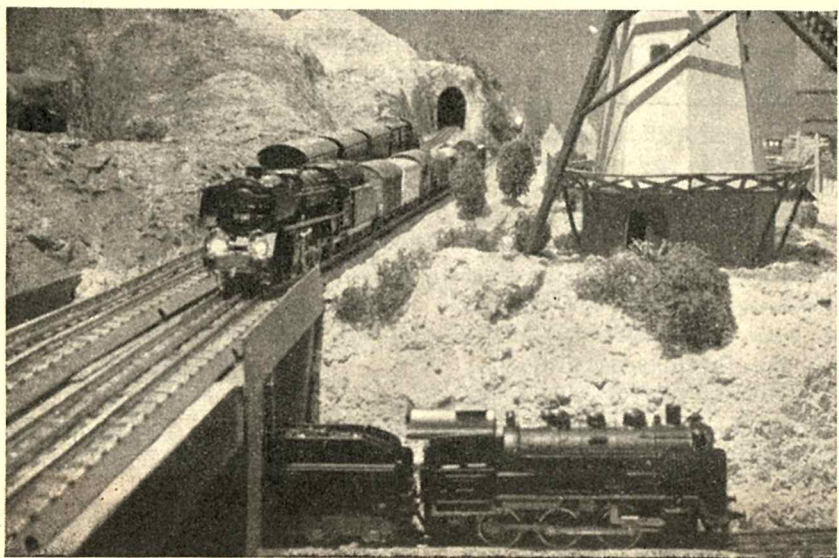
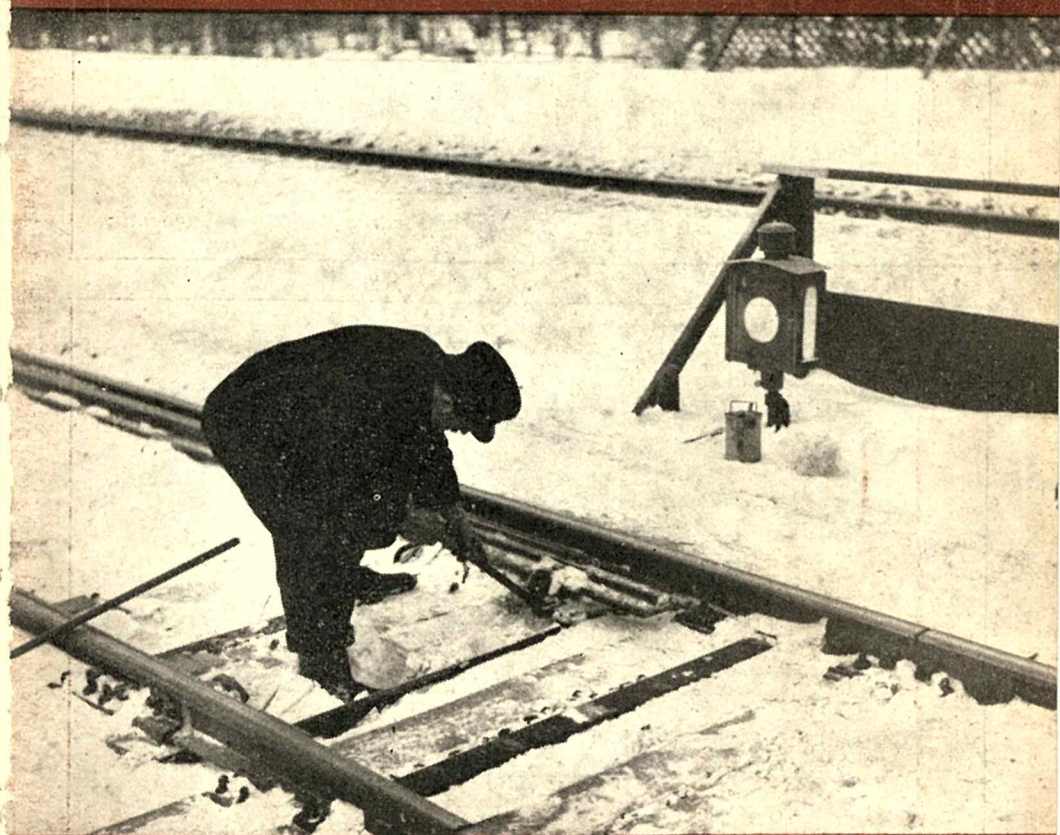


VENSTREKØRSEL eller enkeltspor? — Ja, det er svært at afgøre, men trafik er der i hvert fald på dette Märklin-anlæg i Hellerup og hvorfra vi næste gang bringer en lille reportage



MODELBAANE *Nyt*



PRIS
125

3. ÅRGANG

FEBRUAR 1954

2

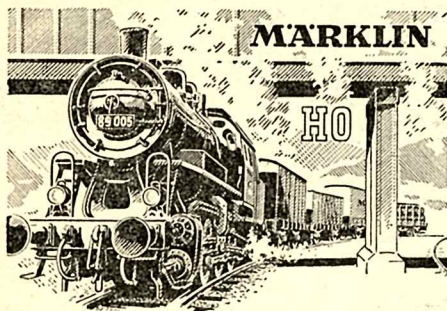
HOBBY CENTRALEN

ALT I MODELJERNBANER

BB modelsporskifte på svellemåtte. Messingprofil HO	10,50	E.G.C.'s byggesæt til:	
Sporskifterelais, Lyco	5,50	Litra PB	1,00
Svellemåtter m. huller pr. m.	0,75	Litra QH og Litra PFR	1,50
		Litra IKS	2,00

FALLERS modelhuse, stationer m. m. haves på lager
Se priserne i vor detaljerede prislister,
der tilsendes mod kr. 0,40 i frimærker.

Kom hen og se hos **HC** MØNTERGADE 10. — København K.
Byen 5714 x
(Provinsordrer ekspederes omgående)



Drejer det sig om modeljernbaner - saa besøg

MÄRKLIN

Specialisten

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32, København K. - Postkonto 53761 - Telefon Byen 5703

Obs.! Forretningen er åben 10-17, fredag kl. 10-18.

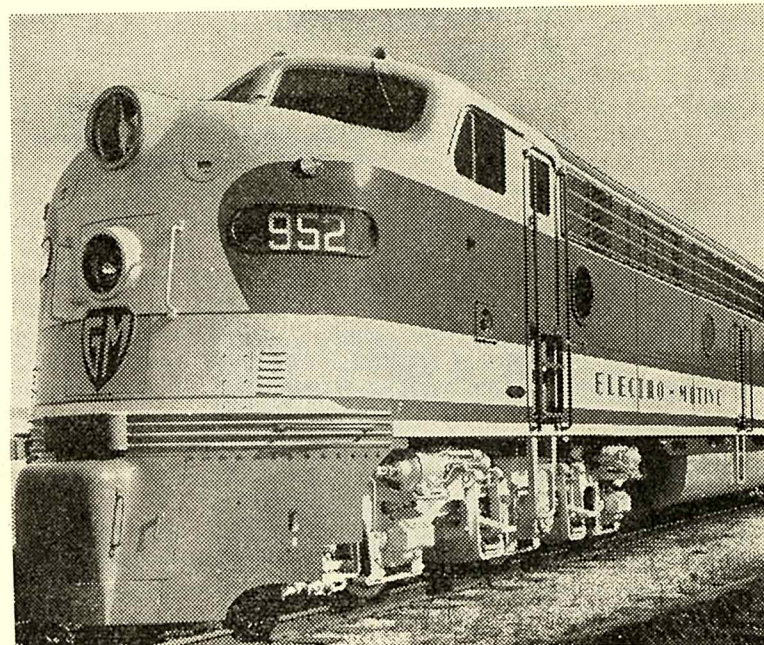
Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

3. årg.

Februar 1954

Nr. 2



Revolution i jernbane-transporten.

Et af de diesel-elektriske lokomotiver fra GM-fabriken i La Grange, Illinois, som nu også indføres på de danske statsbaner. Statsbanernes bygges dog ikke i U.S.A., men af det svenske firma Holm & Nydquist i samarbejde med bl. a. Frichs fabriker i Aarhus. De danske lokomotiver bliver dog ikke nær så store som de amerikanske. — Billedet viser en »mindre« med 2.250 hk. Den har talrige brødre, der er dobbelt så stærke, og som har været med til at revolutionere jernbanedriften i U.S.A. (Se artiklen side 24).



VORT FORSIDEBILLEDE

viser det på denne årstid ret aktuelle arbejde med at holde sporskifterne fri for sne og is. Blot en ubetydelig isklump kan hindre en fuldstændig omlægning af sporskiftet og dermed sinke hele toggangen betydeligt. (DSB-foto).

Privatbanebogievogne

ved *Svend Jørgensen* (Faaborg) og *Arne Kirkeby* (Odense).

Sammenlignet med DSB råder privatbanerne kun over meget få bogievogne, ca. 50 stk. ialt.

Af oversigten fremgår det, at de sjællandske jernbaner er de førende på dette område.

Lollandske jernbaner har 2 stk. dobbeltvogne, der er bygget under krigen af 4 gamle, 2-akslede vogne (ca. 53—54 og 55—56). Vognene er indrettet med midtergang. Vognene af ltr. Ca er rene flk.vogne og indrettet med både side- og midtergang, og de I og flk.vogne, ltr. AA 3, Be 17 og 18 er sidegangsvogne. Desuden ejer banen en bogiepakvogn Ec 93. Vognene er alle teaktræbeklædte og har alm. 2,1 m DSB bogier.

HFHJ bruger ikke litra på personvognene, kun numre. Nr. 52—54 og 55 er bygget i henholdsvis 1932, 1943 og 1945, og de kaldes populært »Kuhlman-car«. Nr. 52 er Danmarks længste, egentlige bogievogn, og I kl. er indrettet med store bløde sofaer og udsigt bag ud af vognen. Nr. 54 og 55 er forsynet med DSB 3 m bogier, og alle tre vogne er teaktræbeklædte. Nr. 53 er overtaget fra SNNB, hvor den havde nr. 21, den er pladebeklædt og har åbne endeperroner. Nr. 50—51 har hver 2 stk. I kl. kupeer, er teaktræbeklædte og har åbne endeperroner. Nr. 5 er HFHJ's første Maybachvogn, der nu løber som alm. bogievogn. Nr. 60 og 61 er magen til DSB, litra CC.

OHJ har 1 dobbeltvogn (204—205). Den er bygget af to alm. to-akslede vogne, der er købt til sommerhuspriser af Kolding sydbaner, som nu er nedlagt. Fællesbogien og harmonikaen er fra Hads-Ning herredsbane, som havde brugt den til en dobbeltvogn, de havde fået lavet i 1920 af 2 gamle kupévogne. Denne bogievogn var ikke ret lang og havde ingen andre bogier end dem i midten. Endebogier-

ne stammer fra NFJ — C 32. Vognen har i alt kostet OHJ 60.000 kr., og den har plads til 112 passagerer. Den er således Danmarks rummeligste bogievogn og i forhold til sin størrelse til lige meget billig. Vognen er teaktræbeklædt. OHJ har desuden 3 stk. pladebeklædte vogne med åbne endeperroner C 218 og C 219. C. 220 har lukkede endeperroner. C 222 og 223 har tidligere tilhørt Amager-banen, hvor de havde litra A 1 og A 2, men de blev for nogle år siden købt af OHJ, som forsynede den med nye vognkasser med teaktræbeklædning og lukkede endeperroner. HTJ har C 34, der er pladebeklædt og magen til OHJ's vogne og desuden C 35, der er en tidligere motorvogn fra Troldhedebanen. HTJ's vogne bruges i flæng med OHJ's.

HHGB har 4 stk. pladebeklædte vogne med tagrytter og halvåbne endeperroner, d.v.s., der er gavl i selve endeperronen, hvorimod dørene er alm. gitterlåger.

GDS har 2 stk. nye vogne magen til DSB, litra C 1 og desuden de 2 gamle ombyggede dampvogne.

NFJ har 1 bogievogn C 31, der minder meget om DSB, litra Css og har haft en magen til C 32, der nu er opslugget, og bogierne solgt til OHJ og brugt under dobbeltvognen.

OKHJ ejer 2 bogievogne Be 12 og C 8. Be 12 har 2,1 m bogier som SFJ's. Vognen er teaktræbeklædt, har åbne endeperroner og i den ene ende et pakrum med skydedør i siden af vognen. Den er indrettet med sidegang. C 8 er tidligere motorvogn M 2. B 8 og B 9 nu Atmp 246 og Armp 142 er karakteristiske ved, at vognsiden går helt ned til vangsens underkant. De har åbne platforme og er sidegangsvogne med hver 1 I kl. kupé. De er bygget i 1897 hos Scandia og har 2,1 m bogier. Cb 40 og Cb 47, nu Cmp 2411 og Cmp 2412

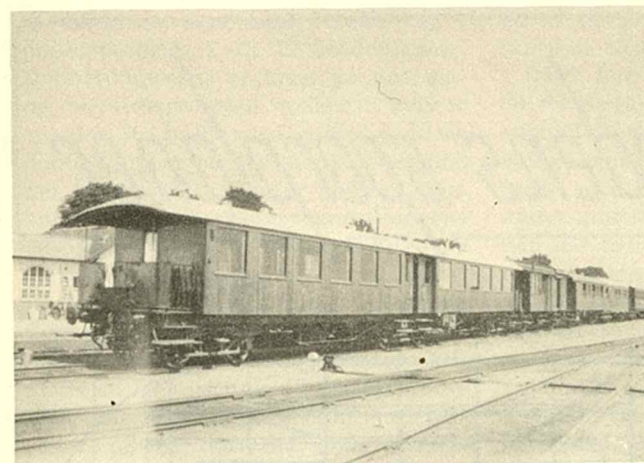


Fig. nr. 1
OHJ's dobbeltvogn 204-205

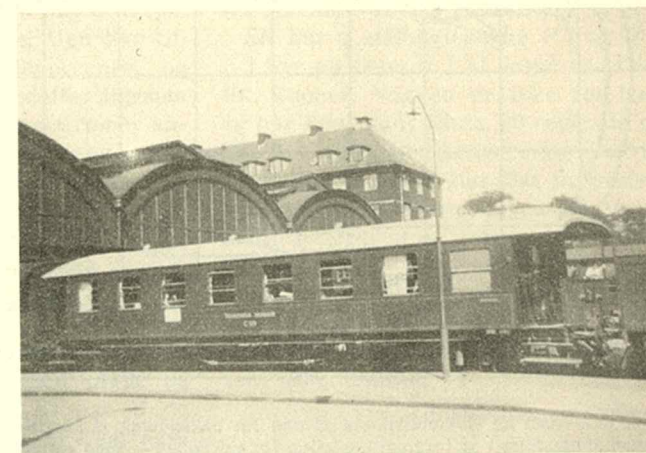


Fig. nr. 2
OHJ's C 219 på
København H.

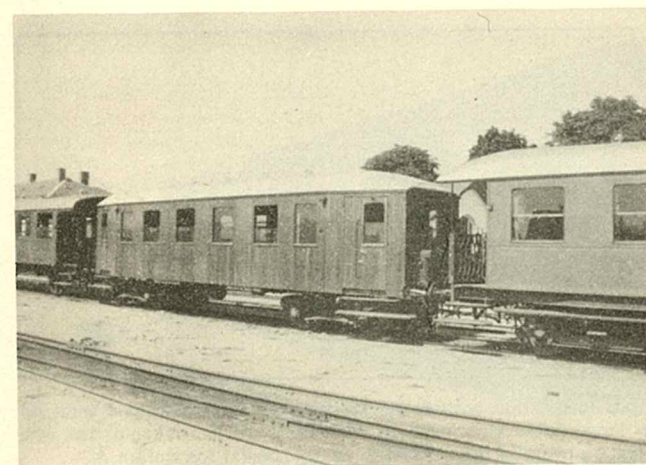


Fig. nr. 3
HTJ's C 35 — ombygget
motorvogn
fra Troldhede-banen

Månedens sporplaner

ved „dublo“

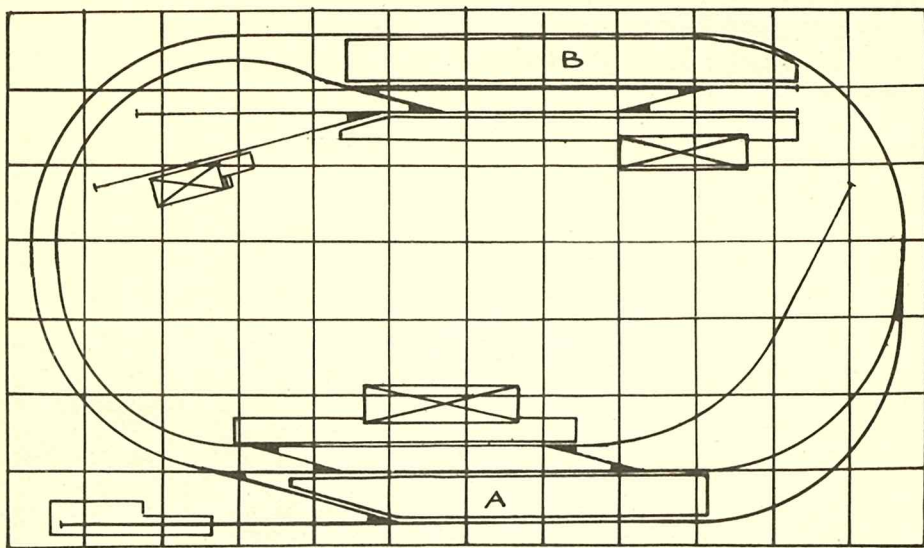


Fig. nr. 1 viser en videreudvikling af den for begynderen så kendte skinneoval. Station A er både overhalingsstation og forgretningsstation for sidebanen — med endestation på sydsiden af station B. Til skala HO svarer hvert kvadrat til 20x20 cm.

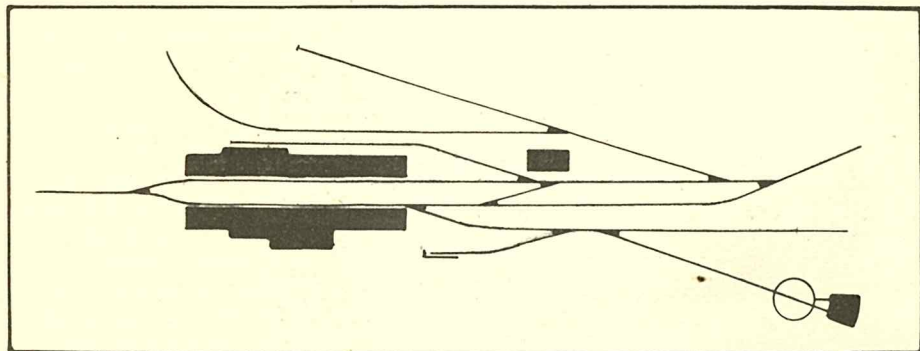


Fig. nr. 2 er typen på en middelstor landstation bestemt for krydsninger og overhalinger samt lidt godstrafik, derfor er anbragt det lange dobbeltspor og de få udtræksspor til fabrikker o. lign. Med en lille forandring kan planen bruges i det foreslåede anlæg i stedet for station A.

er sidegangsvogne med 1 enkelt og 4 dobbeltkupeer, i alt 72 siddepladser. Dobbeltkupeerne er lavet på den måde, at midtervæggen mellem 2 kupeer er udeladt i højde med ryglænet. Disse dobbeltkupeer er der mange rejsende, der foretrækker fremfor både de alm. kupeer og midtergangsvogne. Vognene er bygget i 1911 og 1921 på Fj's eget værksted i Odense og har 2,1 m bogier. De har åbne endeperroner. Cb 48 nu Cmp 2413 er sidegangsvogn med lukkede endeperroner og alm. kupeer, plads til 56 rejsende. Cb 39, nu Comp 2796 har ligeledes lukkede endeperroner og er indrettet som midtergangsvogn, men er ellers magen til Cb 48. B 29, nu Armp 376 har et meget ejendommeligt udseende. Den har tilspidsede, lukkede endeperroner, og selve vognsiden buer nedefter ligesom på gamle kupévogne. Vinduerne er anbragt ganske tæt 2 og 2. I den ene ende af vognen er der 2 stk. I kl. kupeer, og resten af vognen er indrettet med midtergang og delt i en større afdeling for rygere og en mindre for ikke rygere. Den er bygget i 1908 af SFJ og har 2,1 m bogier. Alle vognene er teaktræbeklædte; men enkelte af de ældste har forhen været beklædt med plade og forsynet med tagrytter. Et par af de ældste er også hugget op. SFJ var også

en af de første privatbaner, der anskaffede bogievogne.

OMB har en vogn Be 7 magen til OKMJ Be 12, og desuden har OMB lige anskaffet en helt ny stål bogievogn med cylinderpuffere og 2,0 m svejset stål bogie, af samme type som DSB bruger under postvogne ltr. Da og Db. Vognen har fået ltr. C 19. Vinduerne er todelte og med runde hjørner forneden ganske som på DSB's nye vogne. Vognen er malet chokoladebrun. HP har en stor stål bogievogn C1 30, indrettet med midtergang. Den er bygget hos Scandia, men efter svensk model med riller i siden som på de svenske vogne. Den løber på 2 gamle maskinbogier fra Maribo—Torrig banens M 1 og M 2.

SB har 2 stål bogievogne F 3 og F 4. F 3 har postrum, 1 I kl. kupé og ellers flk. kupeer. Vognen er ikke ret lang og har kun plads til ca. 30 rejsende på flk. F 4 er noget længere og har 84 siddepladser. Den har 3,0 m svejset DSB bogier. Det er en ren flk. vogn med midtergang og udstyr ganske som i lyntogene.

Til slut skal lige nævnes de bogievogne, som KSB og SFJ havde, inden disse baner blev overtaget af DSB, og som løber endnu.

(Fortsættes side 30).

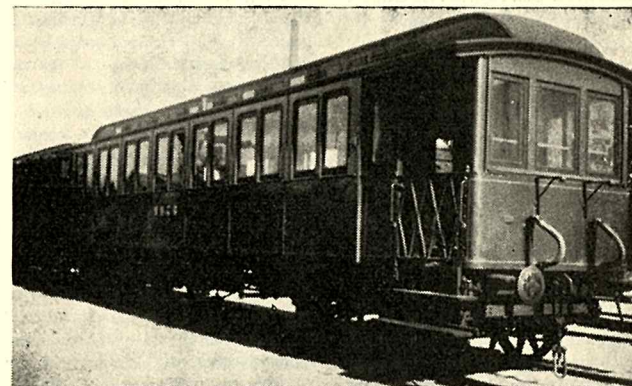


Fig. 4. HHGB (nr. 1—4) med delvis lukkede endeperroner

Old Timeren på midtersiden.

Denne måneds midtertegning (O-HG-1) er en latrintransportvogn, som blev bygget og benyttet omkring århundredskiftet af Københavns natrenovationselskab til transport af latrin fra København til landstationer i Nordsjælland.

Så vidt vi har erfaret, var vognene som andre vogne sortmalet på undervognen, medens træværket — tønder og bærehjælper — var imprægneret med finsk tjære, altså brunlig-sortet.

Vognen har kun een håndbremse,

som betjener den store bremseklods.

På sidebilledet er af hensyn til overskueligheden ikke medtaget den bageste højereliggende bærehjælpe med dens afstivning, ligesom kun een tønde er medtaget på nederste billede.

Hele undervognen er dækket af et pladegulv.

Vi er overbevist om, at vognen vil kunne give liv til en lille landstation af den hyggelige gammeldags type — så god fornøjelse med byggeriet.

V. L.

Revolution i jernbane-transporten.

(Tilsendt fra Lolland-Falster Stiftstidende,)

Få mennesker ved, at en helt ny æra indenfor den amerikanske jernbanetransport indlededes i 1939, da diesel-elektro-lokomotivet for alvor holdt sit indtog. Siden har denne kraftmaskine intet mindre end revolutioneret jernbanetrafikken, og det er General Motors, der har været og stadig er de førende i konstruktionen. Et halvt århundredes forskninger og eksperimenterer er gået forud. En dato i denne revolution på jernbanesporene er den dag i 1934, da det første dieselelektriske lokomotiv rullede af sted for at vise, hvad det duede til udenfor værkstedet. Succes'en var straks fastslået, og allerede i 1935 afleverede fabriken et lokomotiv på 3600 hk. Også det bestod de hårde afprøvninger med glans. Det samme var tilfældet med et på 5400 hk, færdigbygget i 1939, og så var det, at General Motors besluttede at opføre en helt ny fabrik for fremstilling af dieselelektriske lokomotiver. Den rejstes i La Grange i nærheden af Chicago.

Jeg besøgte den under min rundtur i Staterne i efteråret, og indtrykkene herfra rinder mig i hu, når vi hører, at DSB vil indføre denne lokomotivtype som trækdyr. De første prøveture er ved at starte. Maskinen er leveret fra Nydqvist & Holm i Troldhättan, der sammen med et belgisk firma er de eneste i Europa, der på dette felt arbejder på General Motors licens.

GIGANTERNE ER DVERGE

Som det har været meddelt, skal Frichs i Århus fremstille visse dele til de følgende »giganter«. Således er de danske lokomotiver kaldt, og alt er jo relativt. De er »giganter« i forhold til, hvad vi kender, men de er dverge, når de sammenlignes med de basser, der står på bedding i La Grange. Det er imponerende og næsten utroligt at opleve et sådant kæmpelokomotiv for fuldt drøn slæbe af sted

med en togstamme på over en kilometer. Ved en lejlighed talte jeg mere end 170 store amerikanske godsvogne i en sådan togstamme. Som vore giganters fortjeneste nævnes, at de kan trække ti personvogne 120 kilometer i timen. Men så små fyre har man ikke brug for over de store strækninger i Amerika, og de er nærmest at betragte som modeller for fremstillingen af kolosserne. I virkeligheden er det bygning af mindre maskiner, der er overdraget de europæiske fabrikker. Hvad man fremstiller i Amerika, duer kun i Canada, Mexico, Australien, ja, selvfølgelig i US, hvor jernbanetrafikken som anført intet mindre end revolutionerer transporten. Og dog — man kan bygge dem små. Man har konstrueret en type på omkring 800 hestekræfter, som anvendtes i Korea-krigen, hvor den gjorde en afgørende indsats »for at holde de røde stangens«, som ingeniøren, der viste mig rundt, udtrykte sig. Der er blandt meget andet den finesse ved den, at grundelementet er en afrundet enhed. Disse enheder kan man sætte sammen så mange, man lyster og derved bestemme, hvor mange kræfter, der skal præsteres i den samlede maskine. Og den er så let at skille ad, som når man kobler vogne fra. Man kan af et lokomotiv hurtigt lave flere, bare ved at dele dem. Det sker f. eks., hvis man kommer til et knudepunkt, hvor vognene skal forskellige veje. Når toget bliver mindre, har man ikke brug for et enkelt stort lokomotiv, men for flere små, og så deler man lokomotivet, og de enkelte enheder snurrer af sted med hver sin del af toget. Det er bl. a. heraf, den kolossale økonomi afhænger. Den voldsomme trækraft beror på, at der er mange små hjul under lokomotiverne. Så er der flere muligheder for at bide sig fast i skinnerne end hvis der kun var seks eller otte, eller hvor mange det nu er, vi kender fra vore store maskiner.

MILLIONER AF MILES UDEN EFTERSYN

Motorernes egenvægt er så lille i forhold til de kræfter, den rummer, at økonomien er flere gange bedre end damplokomotivet. Diesel-lokomotivet er serie- og standardfremstillet, hvilket gør hele reservedelproblemet langt enklere. Et damplokomotiv er bygget efter specialtegninger. Diesellokomotivet er i virkeligheden jernbanernes »Ford« eller »Folke-vogn«, om man vil. På grund af denne idé med de enkelte elementer og andre særlige konstruktionsfordele kan et kæmpelokomotiv beregnet til ekspres-togsfart hurtigt laves om til en 45 miles bjerg-lugger og omvendt. Under en krig, hvor transportproblemerne hurtigt kan skifte karakter, har dette sin store betydning. Det kan blive afgørende, at et lands lokomotiv-park hurtigt kan ændres fra f. eks. persontogslkomotiver til godstransport, »ikke mindst for os«, som har krigsskyer hængende over os,« sagde ingeniøren. Under verdenskrig II var det intet mindre end et problem at få bygget damplokomotiverne om. Der tabes ikke arbejdsdage ved at sende et diesellokomotiv til kedelrensning eller lignende eftersyn. Diesellokomotiver kender næsten ikke andet værksted end det, der har bygget dem. Nogle har været i konstant drift siden 1934, fortalte man mig, og masser kører 300.000 miles på hurtigruter uden eftersyn, ja, der er passagerlokomotiver, der har kørt 4,0 millioner miles uden noget som helst eftersyn udover det, der ydes af personalet under kørslen. Apropos personalet. Også dette bydes helt andre forhold end på damplokomotiverne. Det er nærmest en luksuskabine, det henslænger sig i under farten de tusinder miles tværs gennem det store land... Groft taget regner man med, at et diesellokomotiv gør det ud for to damplokomotiver, ja, tre, når der er tale om de store hovedlinier.

Finesserne er tusinde, men ikke forståelige for lægfolk. Man hører på forklaringer. Teknikere er jo minutiøse, når de fortæller om deres områder. Man får indtryk af noget kolossalt, men hvor opsigtsvækkende det hele er, kan kun fagmanden fatte. Imidlertid, tallene viser, hvad dieselelektriciteten kan præstere i forhold til dampen, og det er nogenlunde det dobbelte for de halve omkostninger. Køretiderne for personruterne har kunnet sættes enormt ned. Med damplokomotiv tog det f. eks. 56 timer fra Chicago til Pacifikkysten. Det er ca. 2225 miles. Med diesel mindre end 39 timer. Og således kunne vi fortsætte.

KONKURRENTER TIL BILER OG FLYVEMASKINER

Der er derfor al grund til at ønske DSB til lykke med indførelsen af den nye lokomotivtype. Man har vel ikke her i landet naturlige forudsætninger for at drage så stor nytte af de mange kræfter som i Amerika, men der kan leveres typer, som passer os. Måske er her en faktor, der kan skærpe banernes konkurrenceevne overfor bilerne og derigennem i almindelighed hjælpe til at holde transportudgifterne nede. Sverige har gode erfaringer med disse General Motors-produkter. Målet er at finde en lige så god økonomi for de kortere distancer som for de læn-

gere. Man regner i virkeligheden i Amerika med, at disse lokomotiver vil blive de virkelige konkurrenter til bilerne, når det gælder de kolossale afstande. Ved deres hurtighed og driftsbillighed vil de også rælde sig som konkurrenter til flyvemaskinerne, hvad passagertrafikken angår.

FABRIK PÅ 440 TDR. LAND

Fabriken i La Grange blev færdig under krigen. Den er basis for, at General Motors kan levere de ¾ af de diesellokomotiver, der bruges i Amerika. Men den er ikke den eneste, der hører under General Motors Elektro-Motive Division. Der er endnu én i Illinois med et areal på 150 tdr. land og en tredje i Cleveland, Ohio, på 85 tdr. land, hvortil kommer nogle mindre virksomheder for fremstilling af enkeltdele og reservedele. De er spredt rundt i landet som en art værksteder, hvor et lokomotiv kan gøre holdt og hurtigt få udsdiftet en maskinell.

S. H.

★

Hvad med strømmen? (4)

2-skinnedrift er næsten uløseligt knyttet sammen med *jævnstrøm*, således at forstå at når man vælger 2-skinne strømsystem, er man, hvis man da ikke bygger alting selv, faktisk nødt til at bruge jævnstrøm i sporet, da de eksisterende 2-skinne-industrifabrikater alle foretrækker jævn- for vekselstrøm. Dette gælder f. eks. som tidligere nævnt Pico, Fleischmann, Rokal, Rovex, samt næsten alle amerikanske HO-fabrikater.

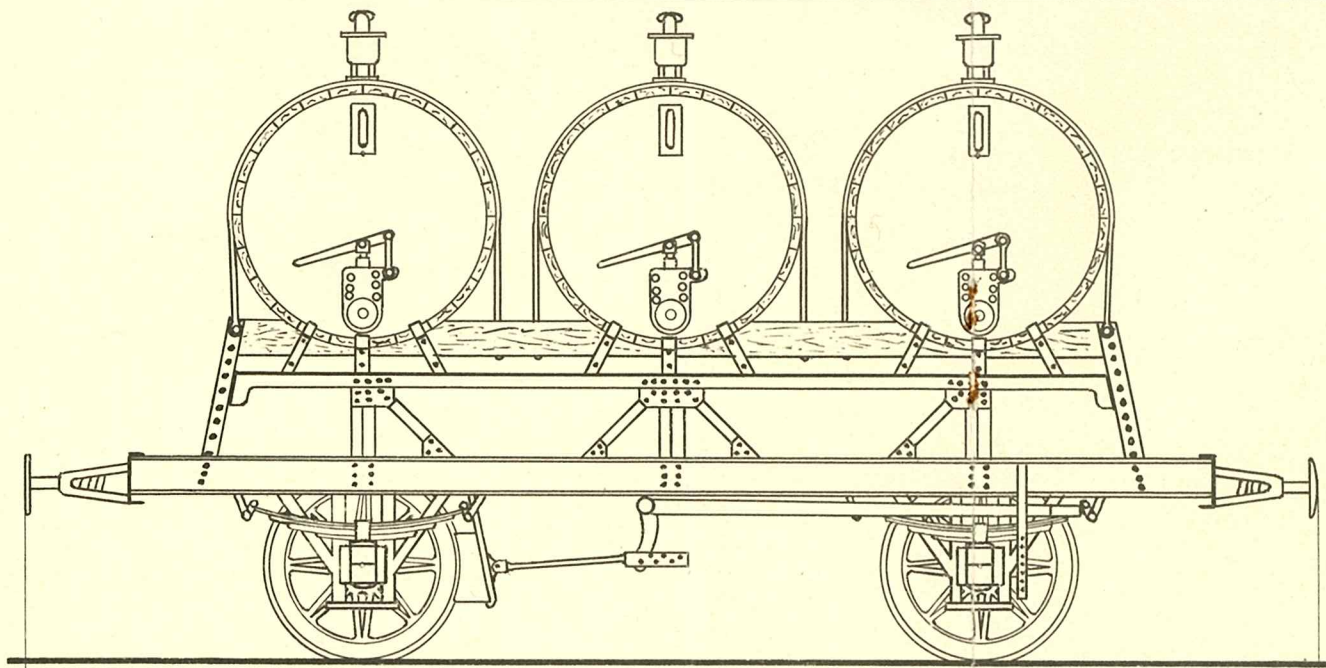
En udbredt misforståelse er det imidlertid at jævnstrøm i sporene betyder at man skal have jævnstrøm i husinstallationen tillige, men det er helt forkert. Som tidligere nævnt i nr. 12/53 er en ensretter efter transformatoren nødvendig, men en nærmere redegørelse for de videre problemer ved 2-skinnedriften vil følge i de kommende artikler.

B. P.

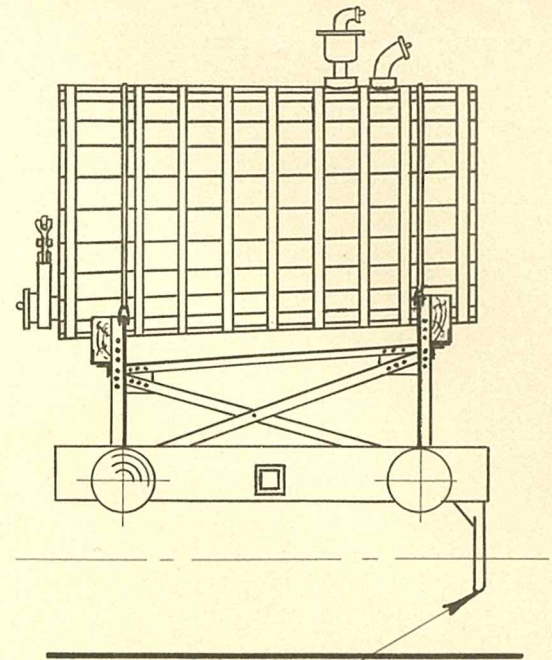
Litteratur-nyt.

Fra England kommer to små bøger fra udgiverne af det engelske blad »The Railway Modeller«, nemlig P. D. Hancock: »Scenic Modelling« og en bog med forslag til baneanlæg — begge til den overkommelige pris af henholdsvis 2 kr. og 1,50 kr. pr. stk.

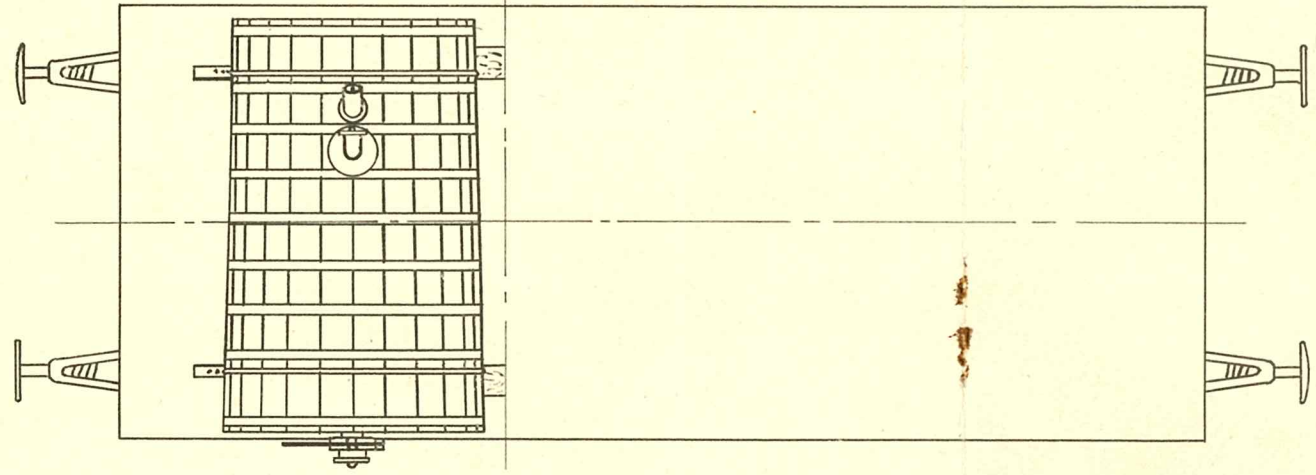
Den første er en udmærket vejledning i landskabsopbygning af en virkelig ekspert på området, og den anden giver en mængde gode forslag til både store og små anlæg.



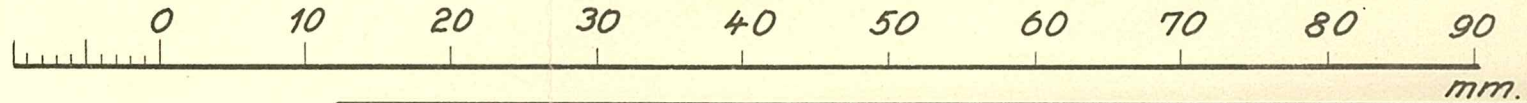
7700 (171,1 i.,0")



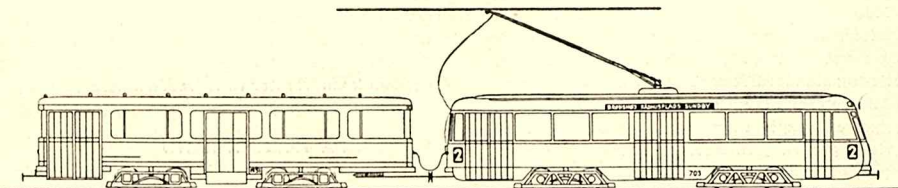
Bøjle til håndbremsen.



1:87 (HO)



Skala	Tegn.	20-1-53	V. Larsen	Specialvogn til	O-HG-1
0 - (HO)	Målestok:	1:45		Latrintransport.	



Fra kaperovogn til den nye linie 2

v/ Leif Bang og John Lundgren. Som kilde er delvis benyttet Sporvejenes festskrift

Inden vi går videre med sporvejs-artiklen, har vi et par rettelser til januarnummeret:

Side 10: 2. spalte forneden skulle der have stået: Den eneste endnu bevarede hestesporvogn fra linien Højbro—Istedgade—Vestre Kirkegård har tilhørt »Kjøbenhavns Sporvej-Selskab« og er bygget af N. P. Lemming, København. Den står nu i Tivoli beskiltet som »Hønen«.

Side 13: 1. spalte skulle der have stået: Overvognen var i alt væsentligt konstrueret af træ efter lignende principper o.s.v. ...

Side 14: — »Hønen« blev ikke som skrevet nedlagt i 1917, men i 1915.

Og så fortsætter vi den 4. artikel, der omhandler:

Vogntyperne efter indførelsen af el-driften.

Motorvognene.

Med indførelsen af elektrisk kraft til drift af sporvogne skete en fuldstændig omvæltning i vognkonstruktionerne. Sporvognene skulle fra at være vogne forspændte med heste gå over til enten som motorvogne at optage den bevægende kraft i sig, idet motorerne og det øvrige elektriske udstyr indgik i vognens konstruktion, eller de skulle som bivogne kunne tilkobles en motorvogn og indrettes således, at de kunne anvendes ved den stærkt forøgede kørselshastighed. En

del af de bedste hestesporvogne opfyldte delvis sidstnævnte betingelse, men i øvrigt voldte valget af den nye type ikke få vanskeligheder, som først blev overvundne efter indgående forhandlinger mellem de interesserede parter.

For selve vognkassen havde man de en- og toetages hestesporvogne til forbillede, men da der ikke kunne opnås enighed om, hvilken af de to typer, der skulle overføres som fremtidens motorvogn, blev det bestemt at bygge et større antal enetages motorvogne (nr. 25—89) af en type (fig. 1), som en udsendt kommission havde haft lejlighed til at studere nærmere i Frankfurt am Main, samt forsøgsvis at anskaffe 15 topsædevogne (fig. 2) (nr. 90—104. Udrangeret i 1951. Nr. 100, nu museumsvogn) og yderligere at ombygge de 5 toetages og 18 enetages akkumulatorvogne. Desuden blev fra Glasgow anskaffet en toetages vogn (nr. 34), der oprindeligt var tænkt anvendt til forsøg med trykluft som drivkraft, men resultatet svarede ikke til forventningerne, og vognen blev ændret til el-drift. Den udrangeredes i 1924, ombyggedes til enetages (fig. 4), blev sat i drift som skinneslibevogn.

I tidens løb viste de enetages vogne sig dog som de fordelagtigste, hvorfor man i årene 1902—08 anskaffede 200 vogne (nr. 105—200 og 501—89, nuv. nr. 201—234 og 245—279 samt nr. 590

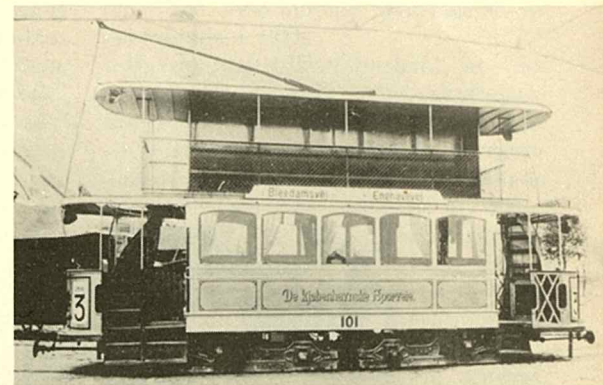
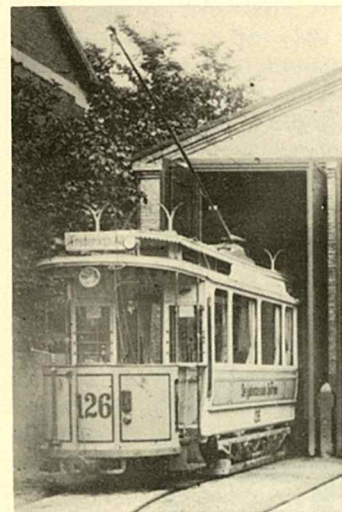


Fig. nr. 2. Hovedtype for toetages motorvogne ved elektrificeringen

Fig. nr. 1
Hovedtype for enetages motorvogne ved elektrificeringen

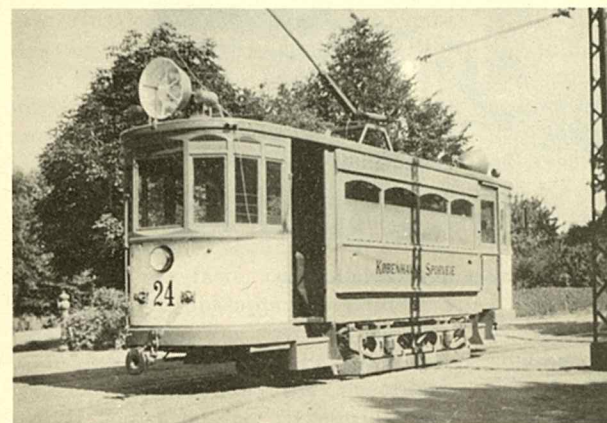


Fig. nr. 4
Toetages forsøgsmotorvogn ombygget til enetages og sat i drift som skinneslibevogn (1924)

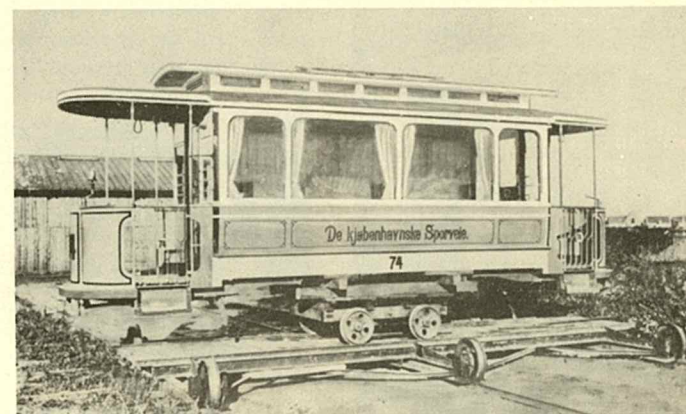


Fig. nr. 5
Ny overvogn lige ankommen fra fabrikken

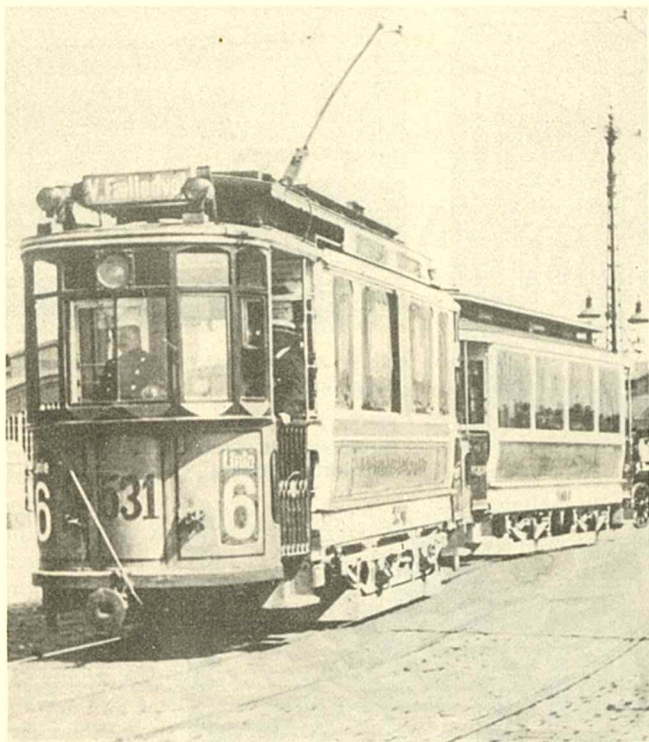


Fig. nr. 6. Motorvogn med perronskærme

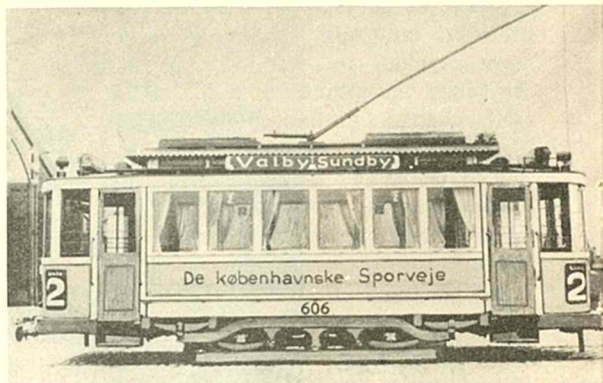


Fig. nr. 7 og nr. 8. Første sporvogne med lukkede perroner

—604, nuv. nr. 290—304). De 20 vogne nr. 235—244 og nr. 580—589 indkøbtes i 1911 af NESA som nr. 901—910 og 911—920. De første 10 udrangeredes i 1933, dog kørte 904 og 910 som rangervogne til 1938. Forsøget med topsædevognene blev ikke gentaget.

Den enetages motorvognstype, der blev sat i drift ved elektrificeringen i 1909, holdt sig ret uforandret indtil 1909. Den var 8,6 m lang, 2,1 m bred med 20 siddepladser inde og 14 ståpladser på perronerne, i alt 34 pladser. Vognvægten var ca. 10,5 t. Som undervogn anvendtes to forskellige typer, dels en stålstøbt (Siemens undervogn), dels en af profiljern konstrueret type (Union undervogn), begge med 1,8 m akselafstand. Til disse to typer kom senere en såkaldt Düsseldorf-undervogn konstrueret af pladejernsdragere med hoved af forkrøbet U-jern og samme akselafstand. Til nogle af de toetages vogne blev anvendt bogier, hvor kun den ene aksel i hver blev drevet, og hvor størstedelen af vægten faldt på de drevne hjul.

Overvognens bærende del var af træ, vinduerne var faste, og ventilationen skete gennem opklappelige vinduer i ruffaget. Perronerne var helt åbne.

Med undtagelse af ca. 40 vogne, der leveredes fra Hamburg, blev overvogne bygget her i landet, væsentligst hos Scandia i Randers (fig. 5), nogle enkelte på sporvejenes egne værksteder på Enghavevej. Undervognene og alt elektrisk udstyr blev leveret dels af Siemens og dels af Union, Berlin.

Den første væsentlige forandring ved denne vogntype skete 1908, da samtlige motorvogne i vintertiden forsynedes med tæpper på sæderne, og man samtidig anstillede forsøg med anbringelse af perronskærme. Det følgende år besluttede magistraten, at alle motorvogne skulle forsynes med disse skærme (fig. 6), et arbejde der var udført på ca. 200 motorvogne ved udgangen af 1910, og som blev afslut-

tet efter kommunens overtagelse af sporvejene i 1911.

Da det var blevet bestemt, at vognene skulle forsynes med beskyttelseskærme for vognstyreren, blev de næste vogne, der blev anskaffet i begyndelsen af 1911, bygget med lukkede perroner (nr. 605—614, nuv. nr. 305—314) (fig. 7 og 8). Gitterlågerne på perronerne blev erstattet med skydedøre, som holdtes lukkede på den ene side, og de tre forreste perronvinduer blev indrettet til at skyde ned.

Vognkassen blev samtidig ændret, idet de udvendige lister ved taget blev ført videre rundt om perronerne for at få et mere samlet hele ud af vognen, efter at perronerne med sine vinduer og ret svære stolper var kommet til at ligne vognkassen og ikke som tidligere havde karakter af en åben platform, der unddrog sig ethvert forsøg på at lade sig forene med vognkassen til et harmonisk hele. Vinduesinddelingen blev forandret til 6 lige store vinduer på hver side, således at de 10 vogne, der blev bygget efter disse tegninger, fik et udseende ret afvigende fra de tidligere. Det indre af vognene blev udført af ensfarvet, lyst egetræ.

Perrondørene blev flyttet helt hen til vognkassen for at gøre vejen til vognkassens indgang så kort som mulig. Herved mistede man den gode konduktorplads, og da perronerne tillige viste sig for små, blev denne perrontype kun anvendt på disse 10 og et følgende sæt motorvogne på 25 stk., der blev bygget af kommunen ved overtagelsen.

Vognene havde en forbedret affjedring, idet der på enderne af vognkassens bladfedre var anbragt keglefedre, som bar overvognen; man fik herved et system, hvor bladfedrene var aktive over for de større stød og hurtig bragte vognen i ro efter et udslag, mens keglefedrene væsentligst optog de små rystelser, der ikke påvirkede bladfedrene.

(Fortsættes med bivognene).

INDUSTRI-nyt.

*Sindahl*sen — *Kgs. Lyngby*, er fornylig fremkommet med nogle modelbyggede sporskifter i HO i en enkel, men nydelig udførelse. Materialerne er en svellemåtte af presspan (brun) og den danske BB-skinne i messing. Der er foreløbig fremkommet almindelige højre og venstre sporskifter med hældning 1:6 og tillige eentungede sporskifter, som har en skarpere kurve og fortrinsvis benyttes på havnespor o. lign. steder. (Pris pr. stk. kr. 10,50).

En virkelig sensationel kobling til vogne og lokomotiver har vi her fornøjelsen at præsentere for vore læsere. Denne kobling — »S«-koblingen — svarer i størrelse til Märklin-koblingen og har i forhold til Fleischmann-koblingen den fordel, at den kobler tættere til end denne.

Ved *tilkobling*, som sker automatisk ved at koblingerne nærmes hinanden, kobles bøjlen (3) over hagen (2) på den anden kobling og *omvendt*, altså en *dobbelt kobling* (fig. 2), og en tilfældig afkobling under kørslen skulle derfor være udelukket. Ved rangering optager stødfladerne (1) trykket og bevirker ved kobling i kurver, at koblingen svinger indad — og ligeudrettet — kobler perfekt til.

Ved *afkobling*, som kun kræver en kort og lidet dominerende afkoblings-

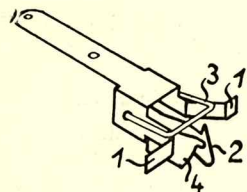


Fig. 1

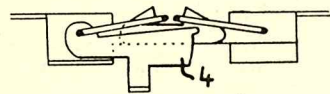


Fig. 2

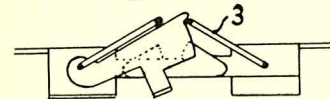


Fig. 3

bøjle, bliver spærrearmen (4) hævet og løfter begge bøjler op af hagerne, hvorved bøjlen på den anden kommer til at ligge under hakket i spærrearmen (fig. 3). I denne stilling kan bøjlerne ikke mere falde ned på plads, og således kan vognene da — delvis frakoblede — skubbes videre, så langt man måtte ønske det. Først når koblingerne fjernes noget fra hinanden, falder bøjlerne tilbage i den stilling, der gør en ny sammenkobling af vognene mulig.

Den nye »S«-kobling vil sikkert hurtigt vinde tilhængere herhjemme, da den netop løser et af de problemer, som mange modelbyggere har tumlet med.

BP.

Kontakt med Læserne.

har det ikke manglet på i den sidste måned, idet vi har fået en masse læserbreve i den forløbne måned.

En læser fra Assens skriver, at han gerne vil slå til lyd for en klub der i byen, og eventuelle interesserede bedes henvende sig til:

Hr. Th. Andersen,
Nygade 6, Assens.

Fra *Amager* kommer meddelelse om dannelsen af en ny klub *Amager Märklin Klub*, som i starten tæller 7 medlemmer og kan optage endnu 5. Klublokale forefindes allerede, og eventuelle interesserede bedes henvende sig til formanden, hr. Christoffersen, på *Amager* 9048.

(Fortsat fra side 23.)

Fra *KSB* overtog *DSB* 2 styrevogne S1 og S2, nu Fg 4991 og Fg 4992, som brugtes i forbindelse med de diesel-lokos, som *KSB* også havde. Disse to vogne bruges endnu mellem *Farum* og *Slangerup* (den strækning, der nu skal nedlægges).

(Fortsættes i næste nummer med flere foto).

Valby Hobbyforretning

Mølle Allé 16

K. ELMBORG

Valby 2266

Alt indenfor Hobby

Fabrikation af Tilbehør og specielle Modeller

Alt fremstilles på vort moderne Værksted



MODELBA NE-tips

Detaller på lokomotiver er ofte vanskelige at lodde på, da det allerede påloddede da nemt løsner sig ved varmen. Loddetin fås med forskelligt smeltepunkt og man kan derved klare problemet, men også almindelig celluloselim er velegnet til disse småting.

Rubrikannoncer

pris pr. ord: 15 øre (minimum 2 kr.). Annoncen må være indleveret senest d. 10. i måneden forud, for at kunne komme med i næste nr.

Blade nr. 1, 2 og 7 af Modeljernbanen årgang 1949 købes, god pris gives. Tilbud til P. Juul Nielsen, Sdr. Boulevard 156, Odense.

12 fotos af danske lokomotiver i postportformat og forsynet med tekniske data på dansk, engelsk og fransk. Sendes portofrit mod forud indbetaling af kr. 2,50 til B. Merkel Palsdorf, Kongevejen 128, Virum.

Har De noget De vil sælge?

Så benyt vore rubrikannoncer. Det er jo netop de mennesker, som De ønsker at få i tale, der læser dette blad.

Marts-nummeret er i handelen fra 12. marts.



Tidsskrift for Jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum. Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

Annancer: Ole Jaeger, Strandvej 265, ORdrup 2164.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse. — Bladet udkommer med 12 numre om året. — Årsabonnement 12 kr., udland 14 kr. — Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

Bladet forhandles i løssalg af:

KØBENHAVN:

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K. Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K. Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K. K. Elmborg, Mølleallé 16, Valby.

ODENSE:

Odense Hobbyforretn., Vestergade 89. SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22, Skive.

AARHUS:

Berg Radio, Guldsmedgade 40.

Legetøjsmagasinet, Frederiksgade 17. NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo. — (Også abonnement).

ANNONCER: 1/1 side kr. 100,00 (bagside 125,00 kr.) 1/2 side kr. 50,00, 1/4 side 30,00 kr., 1/8 side kr. 20,00. — Rubrikannoncer 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.) Rubrikannoncer betales ved bestillingen.

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 10. i måneden forud.