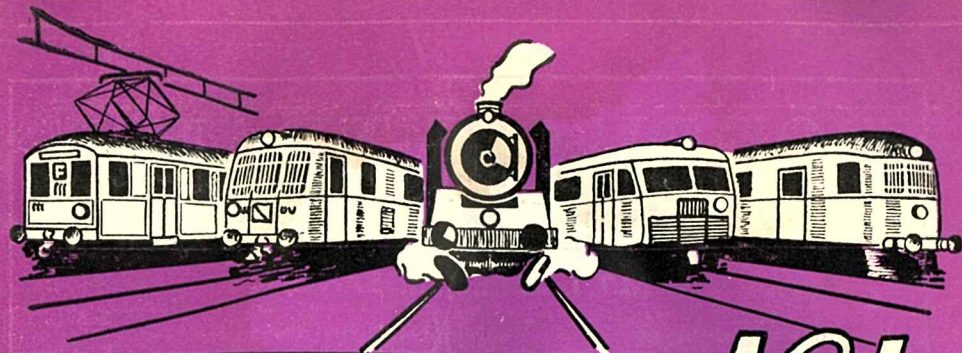


Det danske lyn tog litra Mb 408 fotograferet på Københavns Hovedbanegård.
(Se artiklen inde i bladet).



MODELBANE *Nyt*



PRIS
150

3. ÅRGANG

MAJ 1954

5

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
Fint hovedsignal (dagslys) nøjagtigt 1:87.... kr. 6,75			

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)

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32 — København K.
Postkonto 537 61 — Tlf. BYen 57 03

Spør 1 folk se her!

Vi kan nu levere:

- Skinneprofiler i jern, 5,2 mm høje pr. m 1.20
- kvalitetsforniklede,
- 5,2 mm høje pr. m 1.75
- i stål, 7,2 mm høje pr. m 1.75
- Drejede messinghjul på 3 mm aksel
- (standard) til vogne 3.50
- Fint støbt akselleje i hård legering 1.00

P.S.! Drejede puffer — fjedrende og faste —
fremkommer i løbet af kort tid.

Obs.! Forretningen er åben 10—17, fredag kl. 10—18.
Fra 1. maj—15. september er lukket lørdag

Modelbane -nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

3. årg.

Maj 1954

Nr. 5

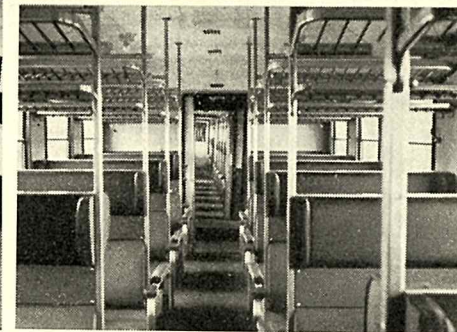
København-Ekspressen

De tyske baner har for nylig gennemført prøvekorset med det tyske lyntog »VT 12«, der i sommer skal køre på ruten Hamburg—København, således at denne rejse kun vil tage 7 timer heri indbefattet overfarten over Østersøen mellem Gedser og Grossenbrode. Det er et par timer mindre end nu, hvor turen tager 8—9 timer.

Vi bringer her et par billeder af toget. Først forsidebilledet, der viser toget, lige før det kørte i land fra færgen »Deutschland« i Gedser den 13. april. Det minder lidt om vores eget lyntog, men det er rødbrunt i stedet for rødt, og sriben, der er gul i stedet for hvid, sidder længere nede på de tyske lyntog. Billedet fra togets indre fortæller, hvorledes fællesklassens waggoner ser ud. — Sæderne er beklædt med blågråt plastic, og iøvrigt er

udstyret hovedsageligt udført i letmetal. De 1. classes kupeer findes bag i toget. Her har man røde plastic-sæder og højpoleret træværk. Toget er 80 m langt, og det skal overføres samlet med den danske færge »Dronning Ingrid«, så længe sommerkøreplanen varer. Togets titel bliver som nævnt »København-Ekspressen«, og efter planen skulle det overhovedet ikke standse på strækningen fra Gedser til København. — Det sidste billede en »kollega« på Hamburg Hbf. »Helvetia-Express«, som kører til Basel og Zürich, og endnu et af disse tog kører ud over Tysklands grænser, nemlig »Montan-Express«, der fra Frankfurt a. Main over Koblenz-Trier kører til Luxembourg, »Montan-Unionen«'s hovedsæde.

B. P.



VORT FORSIDEBILLEDE

viser det nye tyske lyntog, som skal løbe på strækningen Hamburg—København.
(Polyfoto — Nyk. F.)

Den femte

(2. artikel)



i Nürnberg

som vi i korthed omtalte i sidste nummer af »MB-nyt«, skal vi her berette lidt mere om, suppleret med billedmateriale af de vigtigste ting, d.v.s. hvad vi har fundet værd særlig at fremhæve, fordi det er jo umuligt at omtale det hele her i bladet — det ville fylde flere numre — men resten kommer til efteråret i de forskellige firmaers egne kataloger, hvortil vi må henvise, og vi skal nok advisere vore læsere, når disse kommer i handelen (altså katalogerne!).

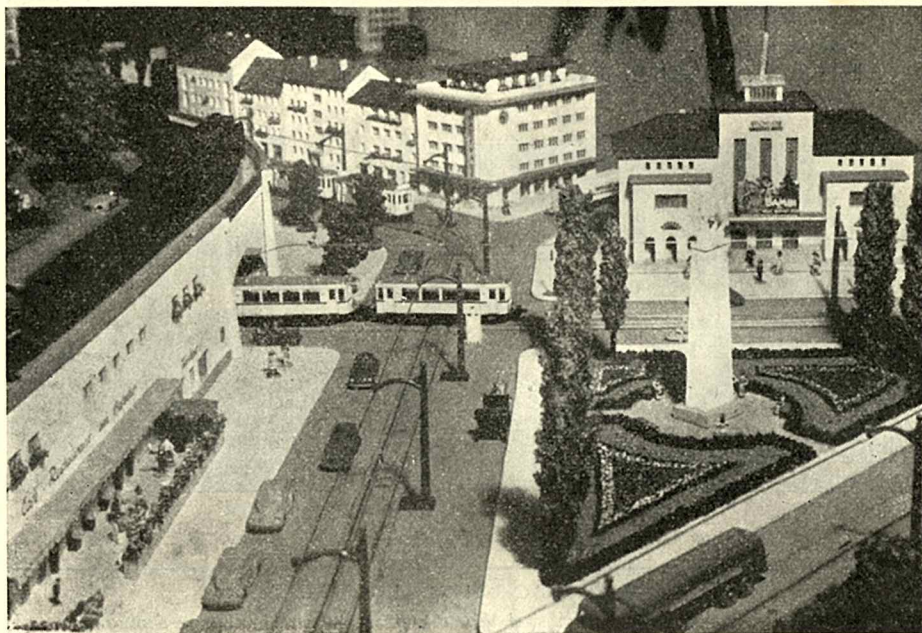
Det nye firma »CM« viste som tidligere omtalt moderne højhuse og forretningsbygninger f. eks. et stort varehus, et biografteater, beboelseshuse med og uden forretninger, »baggårdsinventar«, såsom vasketøjsstativer med op-hængt vasketøj, spande o. lign., og banegårdsbygninger med tilhørende banegods

klar til forsendelse, og sluttelig træer og buske.

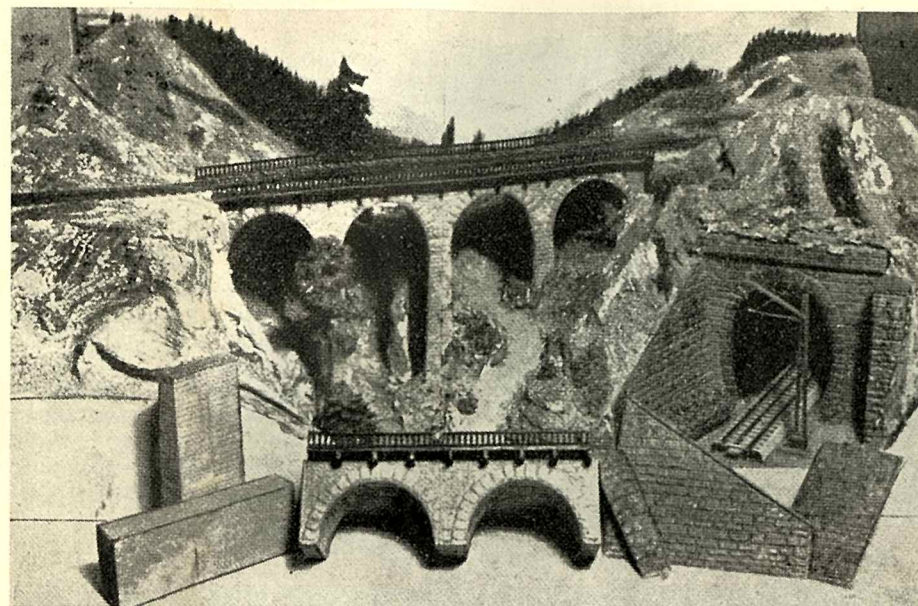
Gebr. FALLER fortalte vi i sidste nr. allerede lidt om, og vi bringer her nogle billeder af nyhederne. Endvidere vistest flere nye banegårde, og i løbet af sommeren kan vi sikkert bringe billeder af de nye fler-etages beboelseshuse, som desværre ikke var så vidt færdige, at de kunne komme med på messen. Der var mange flere små-nyheder, men det vil føre for vidt at omtale dem alle her.

PREISER's kendte figurer var også med, og vi bringer et billede af en af nyhederne: Et komplet cirkustog med alle slags dyr, vogtere o.s.v. — hele menageriet.

VOLLMER — som fortrinsvis fremstiller luftledningsmateriel — havde bl.a. et nydeligt signalhus, en bølgeblikgarage



»CM«-huse med HAMO-sporvogne



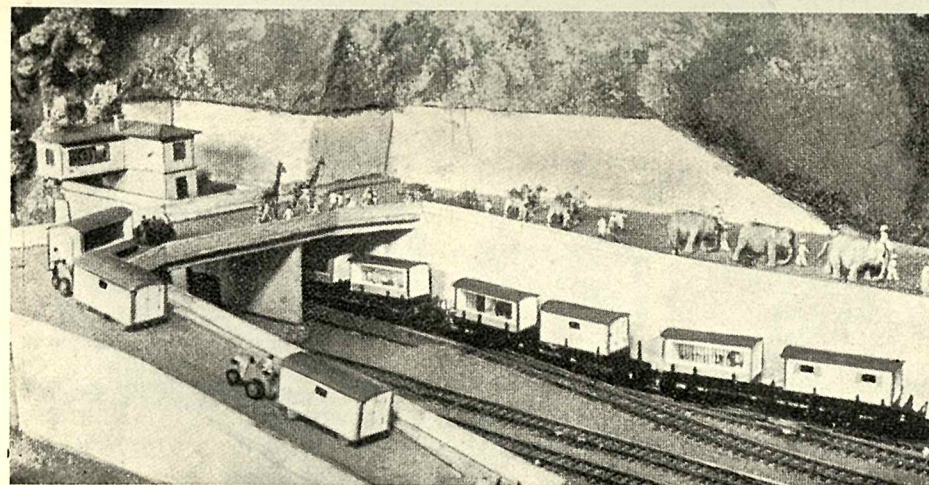
Faller's nye bro- og tunnelsortiment

og flere andre ting af det, der på en modelbane giver det afgørende »finish«.

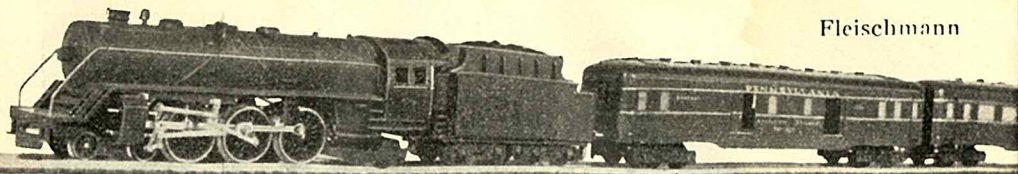
Gebr. FLEISCHMANN havde en række nye ting på programmet, hvor vi her viser de vigtigste. Det nye 3-akslede persontogslok, model af Reihe 24 ved DB, en model af et charmerende tysk-amerikansk »Pacific« lokomotiv (2-C-1) med tilhørende Pullmann-vogne (påskrift:

»Pennsylvania«) og en serie typiske amerikanske godsvogne tilhørende A.T. & S.F. (Santa Fe), det er blot nogle af nyhederne.

MOBA fremkom med flere huse i sit sortiment af byggesæt, heriblandt en bykirke, en moderne stationsbygning, en lagerbygning, 2 forskellige forretningsbygninger med butiksvinduer o. lign. Et

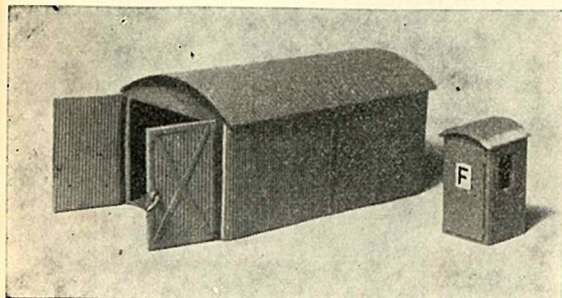


Preiser's cirkustog



Fleischmann

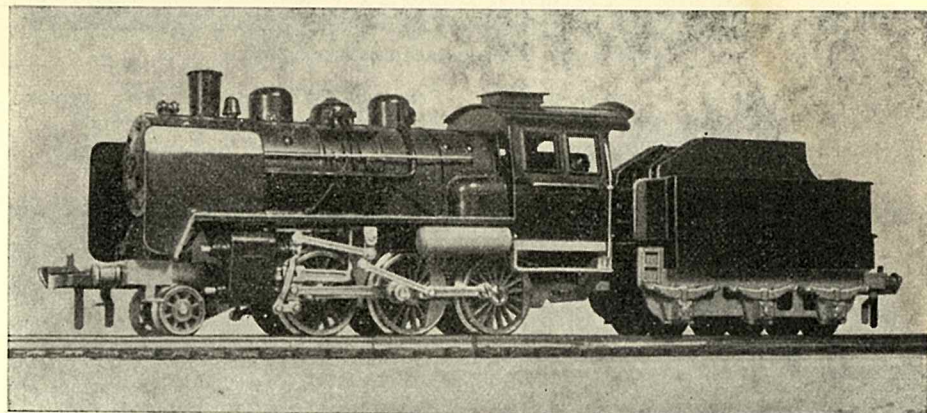
Det nye »Pacific«



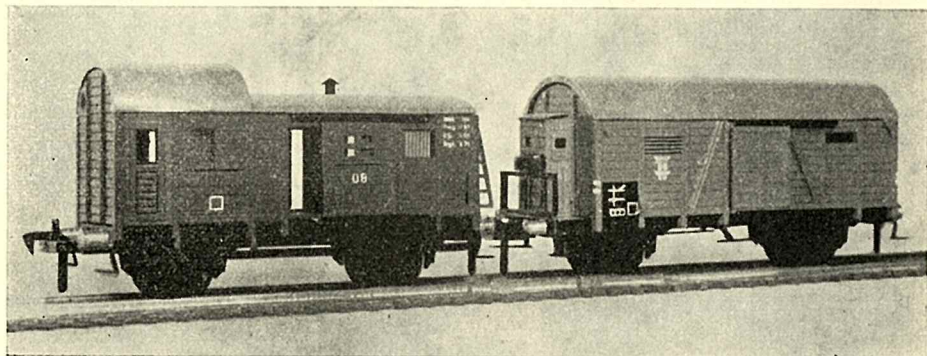
Vollmer garage og telefonhytte

sortiment som er udmærket, men desværre endnu ligger lidt for højt i forhold til tilsvarende færdige bygninger af andre fabrikater.

MÄRKLIN har vi tidligere omtalt, og desværre er der endnu ikke flere billeder tilgængelige af dette firmas nyheder, men når nyhedskataloget fremkommer, skal vi bringe en omtale heraf.



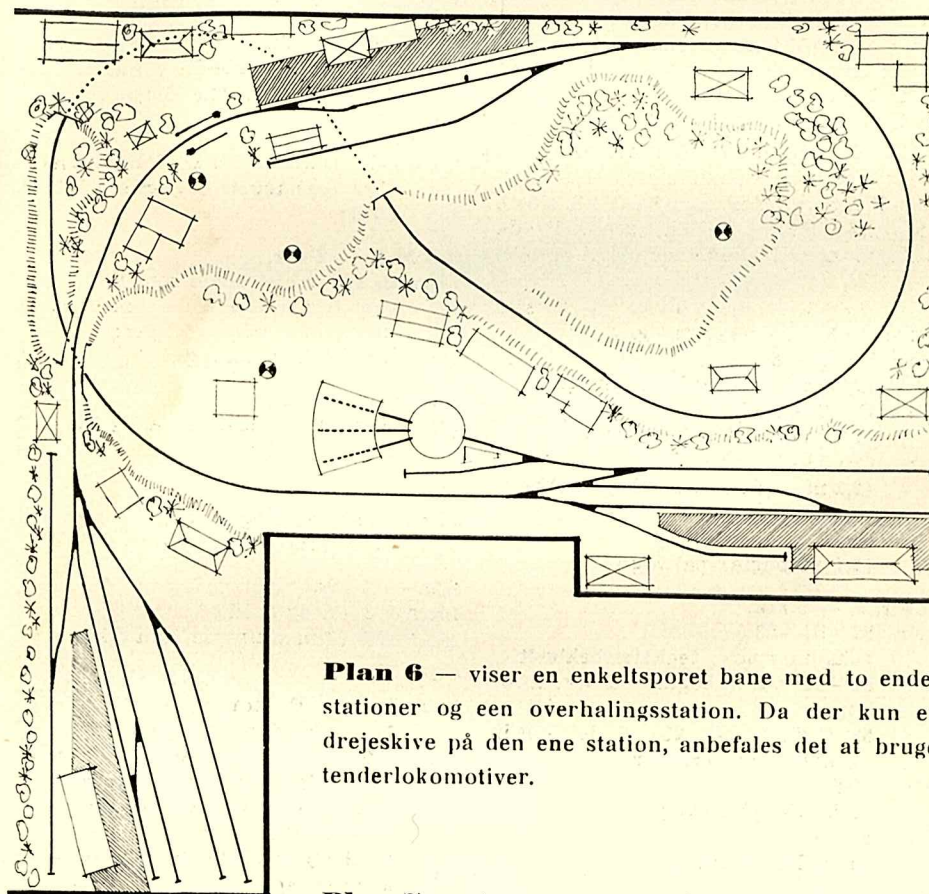
Fleischmann's »Reihe 24«



Fleischmann's nye supergodsvogne

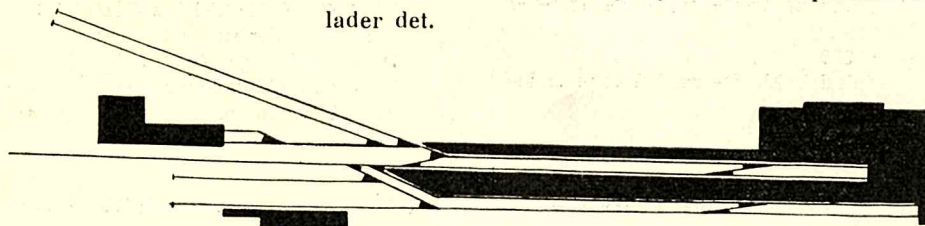
Månedens sporplaner

ved "dublo"



Plan 6 — viser en enkeltsporet bane med to endestationer og een overhalingsstation. Da der kun er drejeskive på den ene station, anbefales det at bruge tenderlokomotiver.

Plan 7 — viser en større endestation, der kan erstatte en af stationerne på plan 6, hvis pladsen tillader det.



Privatbanebogievogne

ved Sv. Jørgensen (Faaborg) og Arne Kirkeby (Odense).

I fortsættelse af artiklen i nr. 2/54 bringer vi her nogle rettelser samt et supplerende skema.

Side 20, sp. 1, ln. 9, står:

»ca 53—54 ...«, der skal selvfølgelig stå:
»C_A 53—54 ...«, samme side, spalte 2 for-
neden, står. »O.K.H.J.«, der skal imidler-
tid stå: »O.K.M.J.« I samme afsnit, 4.
sidste linie finder man: »... med hver en
1. kl. kupé.« Her skal stå: »... med hver
to 1. kl. kupeer og fire flk. kupeer.«

Side 23, sp. 1, ln. 18, står: »ARMP« i
stedet for »AZMP«, nummeret er stadig-
væk 376. Samme side, spalte 2, i 3. sidste
linie står S.F.J. Det stryges helt, da
S.F.J.'s materiel jo lige har været omtalt.

LOLLANDSKE JERNBANE — 10 stk.

Litra A_A 3 — sidegangsvogn

» B_E 17—18

(2,1 m bogie) sidegangsvogn

» C_A 16, 48—50

(2,1 m bogie) midtergang

» C_{CA} 53—54, 55—56

(2,1 m—2,6 m—2,1 m bogiedobbelt-
vogn)

» E_C 93

(2,1 m bogie) pakvogn

H.F.H.J. — 9 stk.

Nr. 52—54—53

»Kuhlmançar«, teaktræsbe-
klædt

» 50—51 (2,1 m bogie — 2 stk. 1. kl.
kupeer)

» 53 (tidl. SNNB 21) pladebeklædt
m. åbne endeperroner

» M-5

(tidl. »Maybackvogn«)

» 60—61

(som DSB litra C_L)

O.H.J. — 6 stk.

Litra C 218—219

(pladebeklædte m. åbne endeperroner)

» C 220

(pladebeklædte m. lukkede endeperroner)

» C 204—205

(dobbelvogn)

» C 222—223

(teaktræsbeklædt, sæder som
DSB C_P)

H.T.J. — 2 stk.

Litra C 34 (pladebeklædt)

» C 35 (tidl. motorvogn)

G.D.S. — 4 stk.

Litra B 11—12 (tidl. dampvogne)

(endv. 2 stk. som DSB litra C_L)

H.H.G.B. — 4 stk.

Nr. 1—4 pladebeklædte vogne m. tag-
rytter og halvåbne endeperroner

N.F.J. — 1 stk.

Litra C 31 (minder om DSB litra C_{SS})

» C 32 (ophugget, bogierne solgt til
OHJ)

O.K.M.J. — 2 stk.

Litra B_E 12 (2,1 m bogie som SFJ, pak-
rum i den ene ende, teaktræsbe-
klædt med åbne endeperroner)

» C 8 (tidl. motorvogn)

O.M.B. — 2 stk.

Litra B_E 7 (som OKMJ litra B_E 12)

» C 19 (2,0 m bogie)

H.P. — 1 stk.

Litra C_L 30 (stålbogievogn,
svensk model)

S.B. — 2 stk.

Litra F 3 (1. og 3. kl.)

» F 4 (3 m stålbogie, kun 3 kl.)

S.F.J.

Litra B 8 (DSB litra A-TMP 246)

1. og flk. åbne endeperroner

» B 9 (DSB litra A-RMP 142)

1. og flk. åbne endeperroner

» C_B 39 (DSB litra C-OMP 2796)

lukket endeperron

» SNB C_B 40 (DSB litra C-MMP 2411)

åbne endeperroner

» C_B 47 (DSB litra C-MMP 2412)

åbne endeperroner

» SNB C_B 48 (DSB litra C-MMP 2413)

lukkede endeperroner

» B 29 (DSB litra A-ZMP 376)

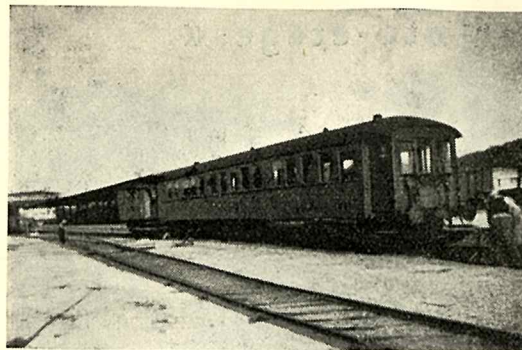
lukkede endeperroner

alle har 2,1 m bogier og er teaktræs-
beklædte.

K.S.B.

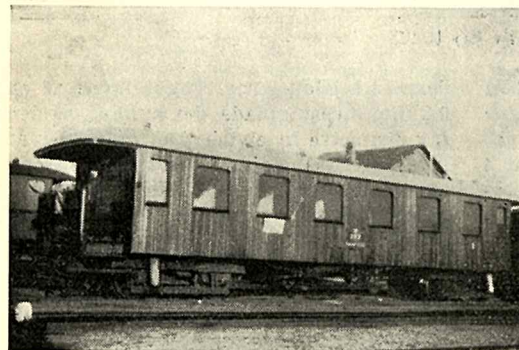
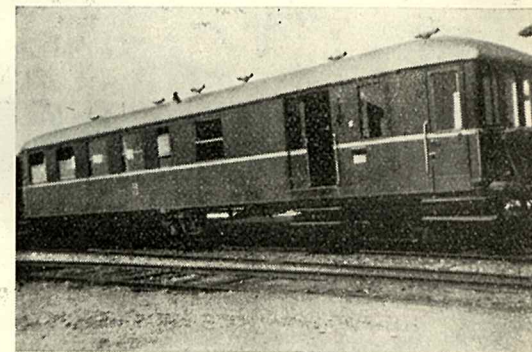
Litra S 1 og S 2 (DSB litra F_G 4991-4992)

(styrevogne)



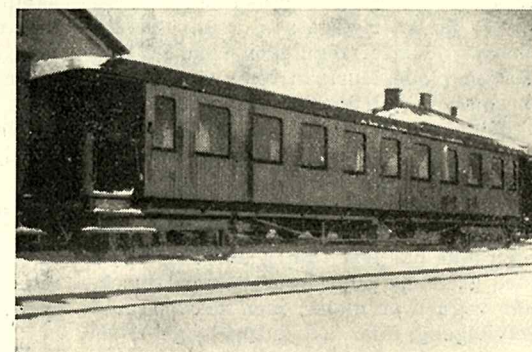
H.F.H.J.
nr. 52
»Kuhlmançar«

Skagensbanens
F. 3

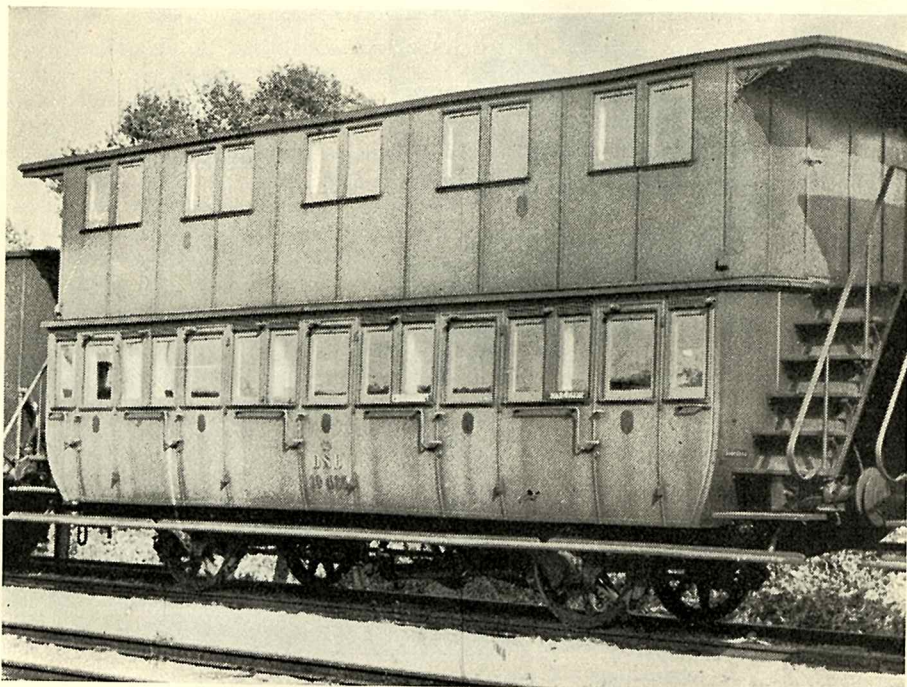


AMMP 142
(tidligere S.F.J. B 9)
Bygget hos Scandia
i 1897

C_{MMP} 2412
(tidligere S.N.B. C_B 40)



Vi bygger en »to-etages«.



DSB's Co 10485

Denne måneds midtertegnning (O-HP-2) er en af DSB's toetages personvogne litra B_L, senere Co, der hovedsagelig gik på kyst- og nordbanen. Vognene var i drift indtil 1930-tallet. I de senere år benyttedes vognene kun i søndags- og ferietrafikken.

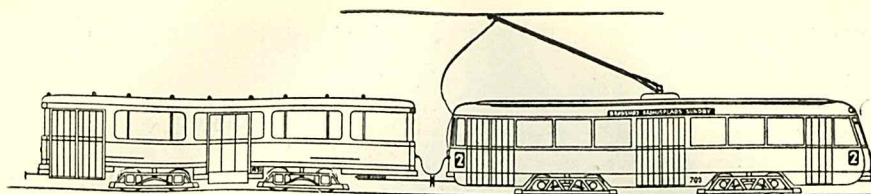
Frengangsmåden ved bygningen af vognen bliver stort set den samme i skala O, som i skala HO, men denne byggebeskrivelse er baseret på skala O. Det anbefales at bygge vognkassen i metal for at få det rigtige svej frem. Siderne skæres ud efter tegningen i en 0,5 mm messingplade. Husk, at den øverste etage er smallere! Vinduerne kan laves på forskellige måder. Den metode, der giver det bedste resultat, er denne: Hele vinduesudskæringen skæres ud. I den øverste del loddet jalousierne, og selve teaktræsrammen males på »glasset«. Hvis man ikke har lyst (hm!), kan man nøjes med at tegne jalousierne på med tusch, når vognen er malet; men så skal man selvfølgelig ikke lave udskæringer i si-

derne til jalousierne. Taget laves af en 0,8 mm messingplade, der bukkes, så den får den rette hvælving. Det anbefales at lave taget således, at det let kan tages af, for eks. når De kommer i tanke om, at der egentlig skulle lys i vognen (olie-lamper!). Inden vognkassen loddet sammen, bores huller for håndlister og lign.

Når vognkassen er samlet, loddet »trappetigerne« på gavlene på. Gesvejsningerne ved taget kan enten loddet sammen af tynd kobbertråd, eller det kan tegnes på et stykke klart celluloid med tusch.

Undervognen bygges op som en særskilt enhed, og denne og overvognen samles med et par skruer. Vanger og akselgafler skæres ud af en 0,8 mm messingplade. Selve akselkassen laves af en lille metallodds, og bladfedrene kan enten laves af nogle strimler tynd folie eller files til i messing. Pufferne er almindelige kurvepuffer. Når undervognen er samlet og påsat de forskellige de-

(fortsættes side 78)



Fra kapervogn til den nye linie 2

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

Overtagelsen af Frederiksberg Sporveje.

»Frederiksberg Sporveje«, der drev to sporvejslinier, »Hovedlinien«, fra Frederiksvej ad Fasanvej, Gl. Kongevej, Rådhusplads, Gyldenløvesgade, Aboulevarde, Billowsvej og Rolighedsvej til Ndr. Fasanvej, hvor den delte sig i en gaffel til henholdsvis Nylands Plads og Fuglebakken, og »Tværrelinien« ad Falkoner Allé fra Frederiksberg Runddel til Nørrebros Runddel, samt en omnibuslinje fra Rådhuspladsen ad Strøget — var det første sporvejselskab i Danmark, der gennemførte den egentlige elektrificering, idet luftledningssystemet på Frederiksberg blev indført i 1898, altså 3 år før København.

Den første prøvekørsel fandt sted på Jagtvejen en søndag i oktober. Masser af mennesker var samlet for at overvære begivenheden, og på alle tilskuerne virkede åbenbaringen chokerende, for det knitrede og flammede fra vognen, der kørte frem under en kaskade af gnister, så folk styrtede ind i gadedørene for at søge sikkerhed, og skrækslagne mødre rev deres betuttede børn med sig. Vejen var dengang kun makadamiseret, ikke brolagt eller asfalteret, og skærverne sprang ved skinnernes belastning ud til begge sider, det knaldede, futede og regerede, mens hjulene trak lange blå flammer efter sig og gnister fossede ned fra køretråden — materiellet var jo nyt og endnu ikke slidt til.

Fra husejere indkom nu talrige klager over, at facaderne skulle forsynes med rosetter til ophængningen af bæretårde, enkelte ville have gratis abonnementskort for at give lov. Værst var det dog på Falkonerallé, hvor husejerne dannede en indædt front i protest mod uvæsenet, idet der havde bredt sig den misforståelse, at elektriciteten fra ledningerne ville trænge ind i husene og gøre alting livsfarligt at røre ved, så at man for eks. ikke kunne ligge i sin »fredelige« jernseng uden at blive rusket og rystet af elektriske stød. Vildfarelsen kunne ikke drives ud af hovedet på dem, hvorfor man så sig nødsaget til at opsætte standere, — som dog senere afløstes af rosetter, samtidig med at man anlagde brolægning i gaderne. Omkring århundredeskiftet gjordes forsøg med lyrebøjler til aftagelse af strømmen fra køretråden, men resultatet svarede ikke til forventningerne, og forsøgene blev opgivet til fordel for trolley-stængerne.

I 1914 påbegyndtes forhandlinger mellem Københavns og Frederiksberg kommune om en sammenlutning mellem de to sporvejselskaber, men da verdenskrigen brød ud, måtte sagen stilles i bero, og først fire år efter blev den rejst påny og ført til endelig afslutning året efter.

Efter kommunalbestyrelsens vedtagelse blev »Overenskomst mellem Københavns og Frederiksbergs Kommunalbestyrelser angående Enhedsdrift for de københavnske og frederiksbergske Sporveje og Omnibusser« underskrevet den 30. Juni/2. juli 1919 og »Kontrakt mellem Københavns Kommune og A/S »Frederiksberg Sporveje« angående Forpagning af Selskabets Sporvejs- og Omnibusvirk-

somhed« den 30. juni/15. juli s. å. Begge dokumenter trådte i kraft den 1. juli 1919, således at den frederiksbergske sporvejsdrift fra denne dag udførtes af Københavns Sporveje for disses regning og risiko, medens den endelige fællesdrift med ny linieføring og enhedstakst for samtlige sporvejs- og omnibusruter i København-Frederiksberg gennemførtes på 3 månedersdagen den 1. oktbr. 1919.

Ved overtagelsen i 1919 fik vognparken en væsentlig forøgelse, idet Frederiksberg Sporveje havde 52 motorvogne (nr. 1—52, sen. 370—421) og 44 bivogne (nr. 60—98, åbne bivogne nr. 101—105, sen. nr. 1066—1109). Disse vogne var af en fra de københavnske sporvogne stærkt afvigende type, idet man på Frederiksberg ved elektrificeringen for motorvognenes vedkommende var gået ud fra den der anvendte hesteomnibusstype med åbne siddepladser på taget. For at kunne nøjes med en trappe, og for at siddepladserne på tværsæderne på taget kunne være fremadrettede, var vognene indrettet til ensrettet kørsel. De første 42 vogne havde åbne forperroner (fig. 1). Siddepladserne på taget var ligeledes helt åbne, men vognene ombyggedes ret hurtigt, så den forreste del af sæderne blev beskyttet af et tag og glastruder (fig. 2—3). Senere blev vognenes forperroner ombygget med et lille aflukke afskildret fra vognkassen; udstigning ad forperronen var dog mulig gennem en smal dør, hvorpå der løvrigt var anbragt et klapsæde. De sidste 10 vogne, som anskaffedes i 1907—08 og 1915 (fig. 4), havde dog lukkede forperroner og adækkede topsæder fra nye. Strømaftageren var anbragt på en søjle.

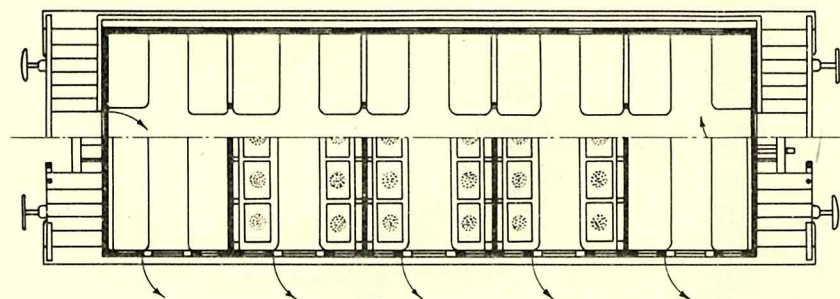
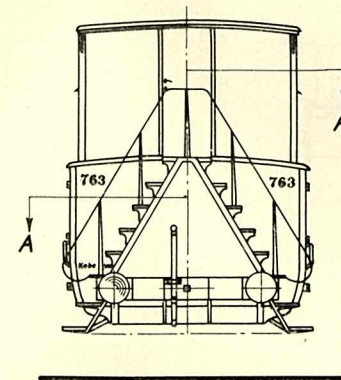
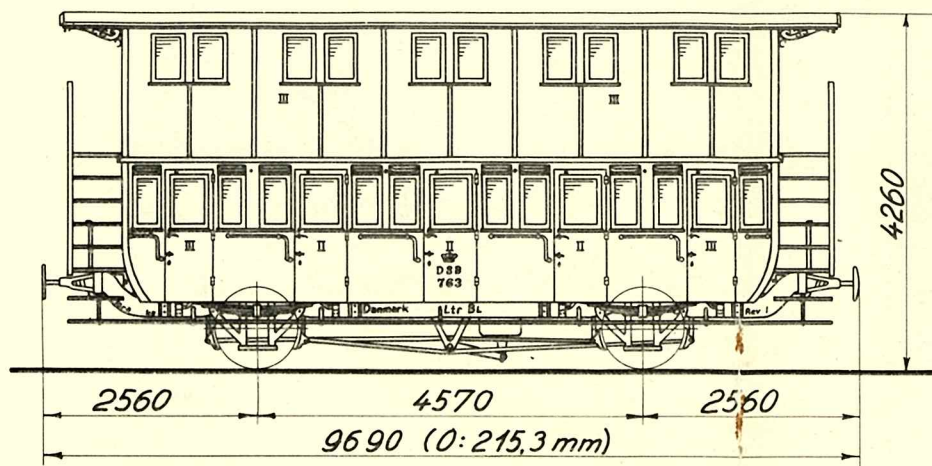
De første 20 vogne leveredes fra Hamburg, resten fra »Vulkan« i Maribo, »Scandia« i Randers og »Larsens Vognfabrik«.

Bivognene var ligeledes til ensrettet kørsel (fig. 5), men de bivogne, der ikke blev kasseret ved overtagelsen, blev efterhånden ombygget, således at de kunne anvendes til begge kørselsretninger som de øvrige københavnske vogne (fig. 6).

Anvendelsesmuligheden for de to-etages vogne var ret begrænset, idet de var for høje til at passere de fleste af statsbanernes viadukter, og den ensrettede kørsel var ret generende i driften. Efterhånden som der blev mulighed for at udrangere vogne, blev disse fortrinsvis kasserede, og af den frederiksbergske vognpark er nu kun tilbage 1 motorvogn (nr. 419) og 1 bivogn (nr. 1083) beregnet til et kommende sporvejsmuseum samt en motorvogn ombygget til enetages, der bruges som arbejdsvogn (fig. 7, nr. 371).

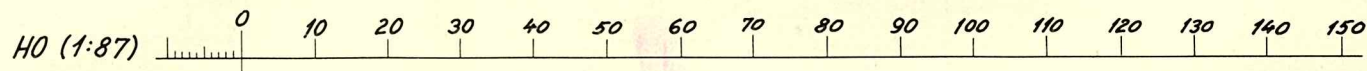
De frederiksbergske vogne havde røde sideplader, hvorpå var anbragt Frederiksbergs våben, støbt i messing. De første år efter overtagelsen kørte disse røde vogne mellem de gule københavnske, men efterhånden som de kom til maling, ændredes farven i overensstemmelse med de øvrige sporvogne (fig. 8).

Fortsættes med:
Modernisering og ombygning af motorvognene.

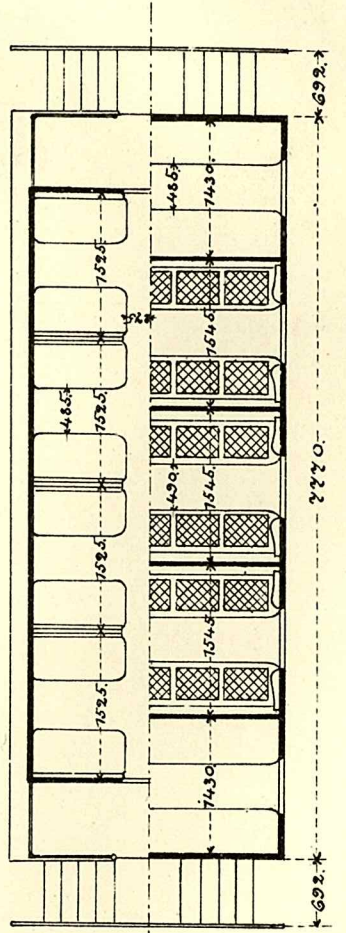
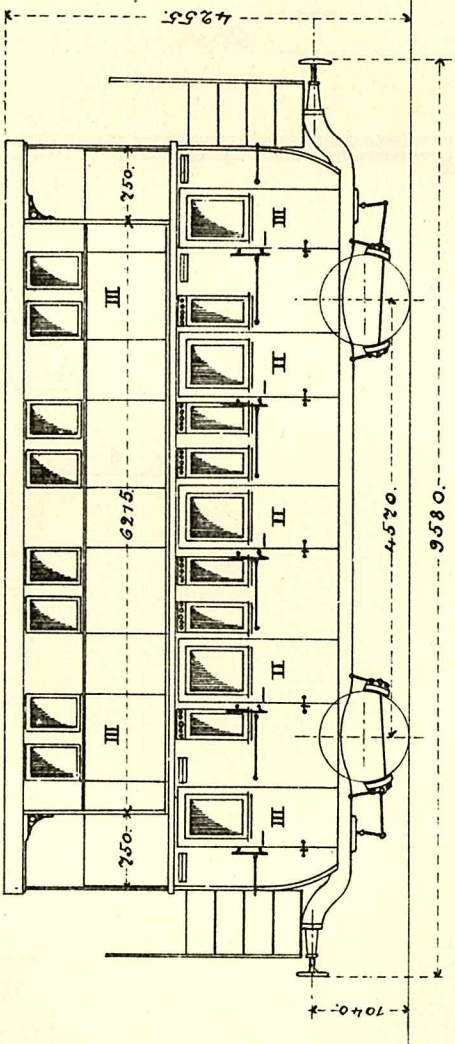
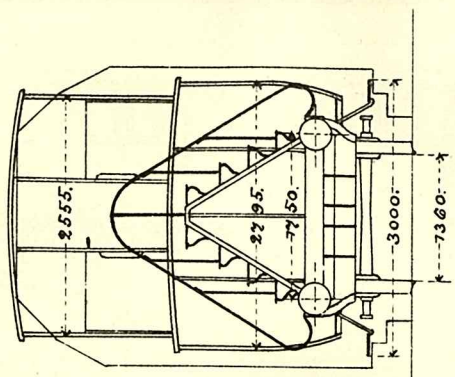
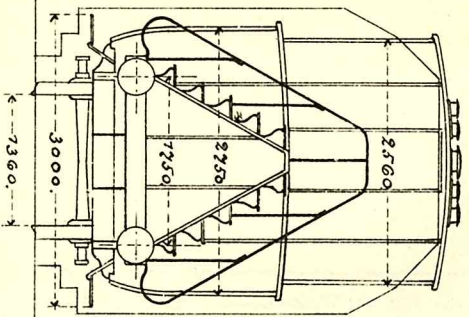
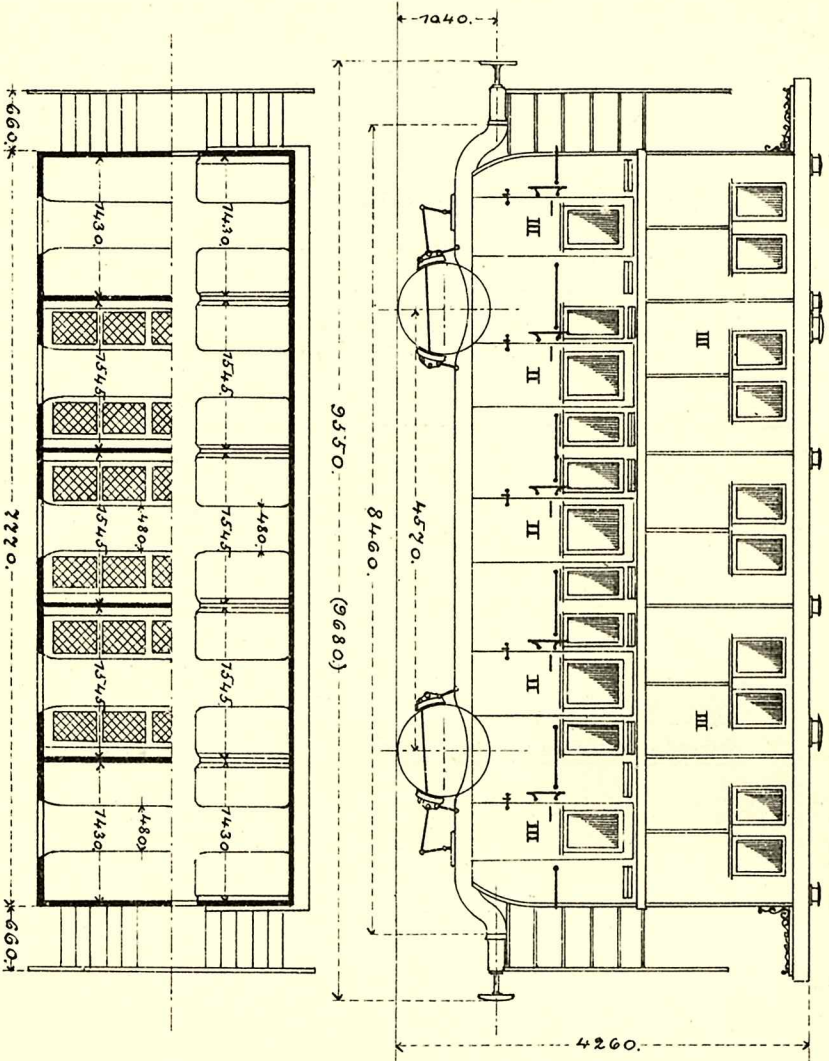


Snit A-A.

Hjul og akselkasser er ganske som for
latrintransportvognen (se tegn. O-HG-1.) i nr. 2-1954.



Skala: O - (1/2 stør.)	Tegnet: 11-4-1954 Målestoksforhold 1:90	<i>Y. Larsson</i> 1:90	Toetages personvogn II+III kl. Litra BL.	<u>O-HP-2.</u>
---------------------------	--	---------------------------	---	----------------



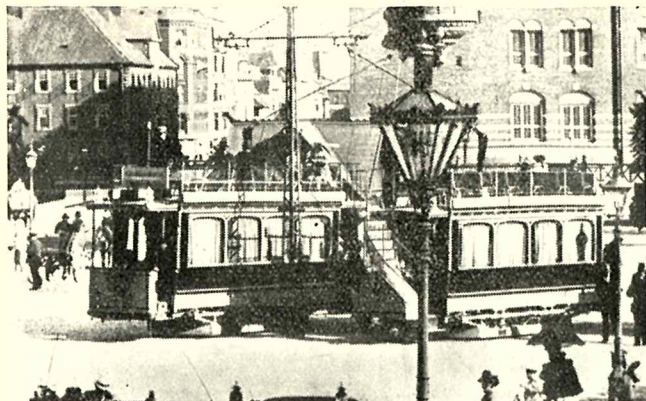


Fig. 1. Frederiksberg-motorvogne med åbne perroner og åbne siddepladser på taget.

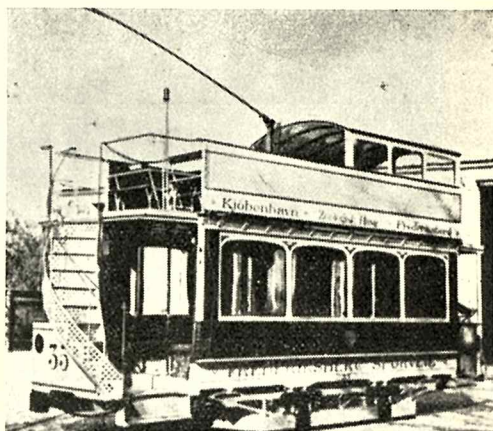
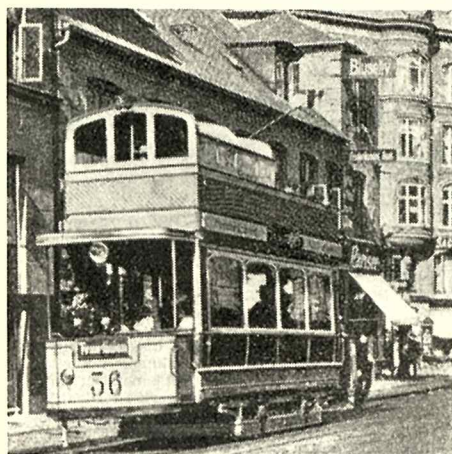


Fig. 2 & 3. Motorvogne med topsæderne beskyttet af tag og glasruder.

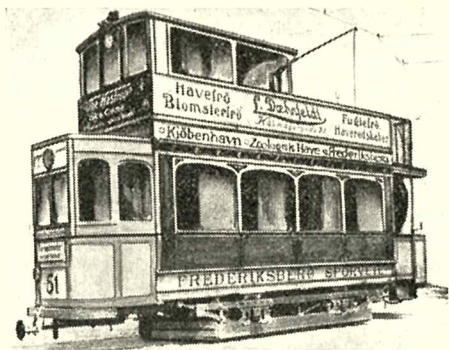


Fig. 4. Motorvogn med allukke til vognstyreren.

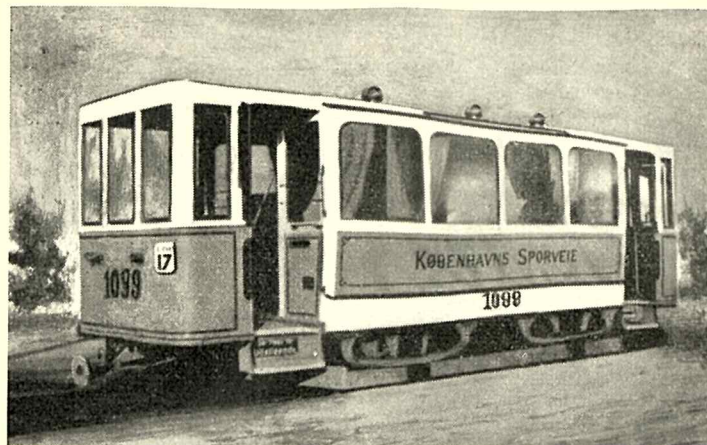


Fig. 5. Lukket Frederiksberg-bivogn

Fig. 6. Frederiksberg-bivogn med ombyggede lukkede perroner til begge kørselsretninger

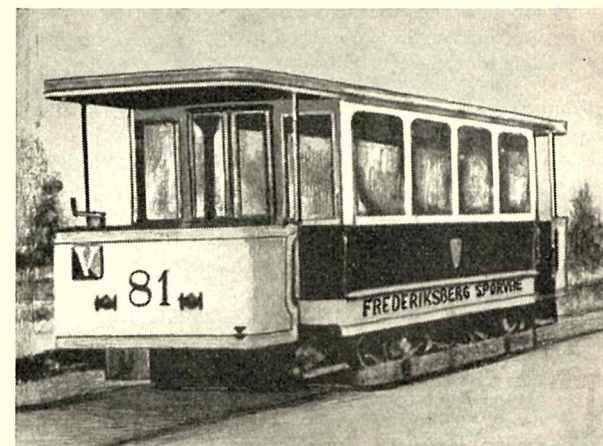


Fig. 7. Ombygget motorvogn i brug som arbejdsvogn

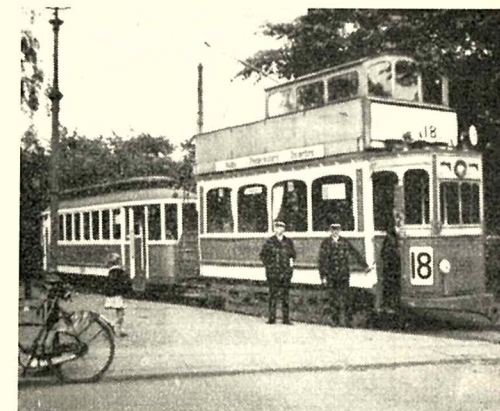


Fig. 8. Frederiksberg motorvogn efter overtagelsen.

Vi bygger en modeljernbane (2.)

Ved H. J. Andersen.

Vi skal nu videre med bygning af modeljernbanen. Inden vi går over til sporbygningen, vil jeg beskrive min egen bane, dens opbygning og kørselsmuligheder.

Som omtalt i den forrige artikel har jeg et værelse på 4,80 × 2,60 m. Da jeg ikke kunne tage hele værelset til jernbane, klarede jeg det på følgende måde: I rummets ene ende lavede jeg en plade 1,60 m bred og 2,60 m lang (rummets bredde), skåret skråt af i den ene ende af hensyn til en dør. Den anden del af anlægget består af en plade på 3,20 × 1,70 m. Den anbragtes på en hyld, der er 25 cm bred og anbragt i en højde af 80 cm fra gulvet. På ydersiden af hylden er pladen fastgjort ved hjælp af hængsler. Når anlægget ikke er i brug, er denne plade slået op og står lodret langs væggen 25 cm ud fra denne.

Såvel den faste som den løse plade er lavet af 22 mm trælist, der er lavet som en ramme med indvendigt krydsfiner. Ovenpå listerne er lagt 4 mm krydsfiner som underlag for skinnerne. Der er kun lagt krydsfiner de steder,

hvor banen løber. De andre steder udfyldes af udsmykningen, marker, gader, bjerge m. v.

På undersiden af den løse plade er anbragt 6 ben, som den støtter på, når den er i vandret stilling; disse ben er anbragt med hængsler og hænger lodret ned langs undersiden af pladen, når denne er slået op. Når anlægget i løbet af dette efterår bliver færdigt, bliver undersiden af pladen beklædt med plader og tapetseret eller malet. Den vil på denne måde falde ind i billedet uden at skæmme.

Da den foromtalte hyld er 25 cm bred, må alt opretstående på pladen ikke overstige denne højde.

Da anlægget bruges til køreplanskørsel, må der forlanges af det, at stationerne er så naturtro som muligt, at strækningerne er af en vis længde, og at der er nogen sikkerhed ved kørselen, afhængighed mellem sporskifter og signaler, aflåsning af sporskifter, signaler og besatte spor.

Fortsættes næste gang med tegning af anlægget og en gennemgang af sporenes placering på banen. **H. J. A.**

En rundtur på SOKKELUNDS HERREDS modeljernbane.

Ved F. Tilsted.

Før vi stiger ind i toget på Søby station, kaster vi et lille blik på stationsbygning og de tilstødende spor. Alt er et rod. Den gamle banegård er nemlig for kort tid siden blevet nedlagt, og en ny er under opførelse. Sporplanen er samtidig ændret. Men så meget kan da ses, at der vil blive 5 perronspor med en stor hal til at skærme for regn og sol. Hovedbygningen opføres i moderne stil med 2 høje

blokke, hvorimellem afgang- og ankomsthallen ligger. I hver ende heraf findes en mindre bygning med rejsebureau, jernbanens eget selvfølge, og i den anden ende en restaurant. De høje blokke kommer til at rumme et hotel og jernbanens administration. Ved siden af personbanegården bygges en særskilt godsbanegård. Her findes ialt 5 spor til henholdsvis ankomende og afgående tog. Foruden disse banegårde er der naturligvis de tilhørende depotspor, varehusspor, remise o.s.v.. På papiret er det udregnet til ca. 50 m spor ialt.

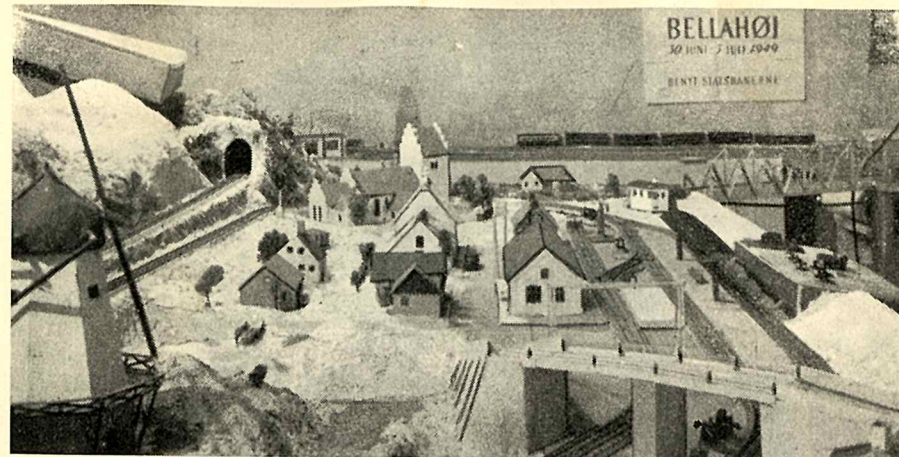
Afgangstiden er nu inde, så vi »går ombord«. Toget rangeres ud, da der hverken findes signaler eller aflåsede sporskifter. Snart er vi ude på fri linie, og farten sættes op. I en stor bue kører toget op til broen, der fører banelinjerne til Bjerget og Sokkelund stationer over en dyb kløft. På den anden side deler de to linier sig. Den ene går til vejs — op til Bjerget, medens den anden, ad hvilken vi kører, går ned i dalen til den lille stationsby Sokkelund. Lige før indkørselssignalet får vi øje på byens gamle kirke, der er opført omkring 1550(!). Snart ruller toget ind på stationen.

Der er tid til at gå en lille tur i byen. Lige overfor stationen ligger byens kro. Den grænser tæt op til kirkegårdsmuren, hvorfor den i folkemunde bliver kaldt »På Gravens Rand«. På den anden side ligger en stor købmandsbutik. Man må dog først over et lille torv for at nå forretningen. Bag denne findes bageren og tillige vejen, der fører op til møllen, højt og fritbeliggende over byen. På fotografiet

(Vi bygger en »to-etages« - fortsat fra side 71) tailler, kan vi samle vognen og prøvekøre den. Koblingerne er vi slet ikke kommet ind på, da det jo helt afhænger af, hvilken type De kører med.

Så skal vognen males, og farverne er som følger: Undervognen sort og vognkassen rød DSB-farve med gul påskrift. Taget er grå tagpap, og et passende stykke smergellærred illuderer godt her.

Vi er overbevist om, at vognen vil kunne skabe noget af den gamle »Jernbane«-romantik. — God fornøjelse med byggeriet. **O. J.**



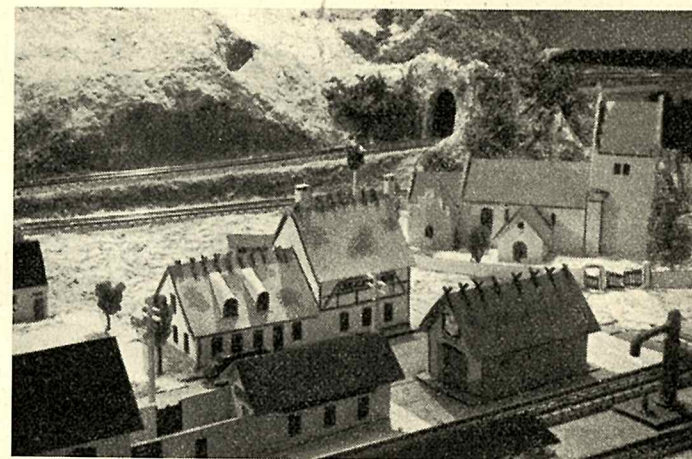
Baneterræn

af banen ser det ganske vist ud, som om den ligger klemt inde mellem bjerge, hvilket dog ikke er tilfældet. Der kan kun blive tale om nogle mindre højder i nordlig retning; men da vi har afskaffet nordenvinde, får disse bakker ingen betydning. — Ved vejen op til møllen ligger byens hotel. I dets nærhed finder man også gadekøret. Hovedgaden går forbi købmanden og over jernbanen på en bro ud i landskabet. — Det er nu på tide at vende tilbage til stationen. Inden vi damper af, får vi lige tid til at se på andelsmejeriets bygning ved siden af stationen.

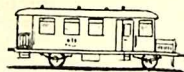
Gennem en lang tunnel kommer vi ud ved Halby Havn. Halby er den eneste havneby på anlægget og har derfor en stor trafik af gods og personer herfra og til »udlandet« i begge retninger. En færge udfører flere dobbeltture daglig medførende jernbanevogne eller biler. Selvfølgelig har 3 perronspor. Herfra udgår så forbindelsen ned til færgelejet og godsbanegården. Stationsbygningen ligger tværs over sporene med nedgange til de to perroner. Disse er overdækket af en mindre hal. Ud-kørsel til Bjerget sker gennem en tunnel under byen og over en bro.

Efter kort tids kørsel er vi inde i en vild bjerg-egn og forsvinder ind i en tunnel. Banen kommer ud lige før indkørselssignalet til Bjerget station. Stationen er banens højeste punkt, og hertil er der sommer og vinter en livlig trafik af turister, der tager på udflugt i de omliggende bjerge. — Af godsbefordring er der ikke store sager. Der afsendes kun vognladninger af træ og lidt kul. Stationsbygningen og byen er opført i »tyroler-stil«, og stedet frister til længere ophold, men særtog skal snart afgå. Et øjeblik efter ruller vi gennem en slugt ud over en »amerikansk tømrerbro« og ind gennem en kort tunnel. På den ene side hæver Bjerget sig stejlt til vejs, medens vi på den anden side ser ned i dalen til Sokkelund. Snart passerer broen over til Søby, og toget er tilbage ved vort udgangspunkt.

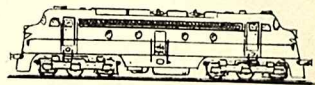
I håb om, at De har haft en hyggelig lille tur, vil jeg sige Dem farvel og tak for følgeskabet. I en senere artikel skal den lovede gennemgang af sikringsanlæggene blive beskrevet, men da der for tiden eksperimenteres med forskellige typer, kan det godt være et lille stykke tid, før det rigtige kommer frem. **F. Tilsted.**



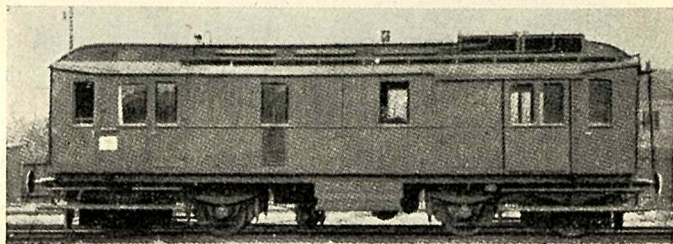
»Sokkelund«



Fra MA til MY.



Ved trafikelev J. K. Petersen, Helsingør.



DSB's første diesellok litra M1

(Fortsat fra forrige nr.)

I 1928 fik DSB til sammenligning bygget 2 diesellok, litra MW, hos Burmeister & Wain og 2 diesellok MV hos A/S Frichs. Litra MW svarede dog ikke til forventningerne og blev derfor udrangeret. Litra MV er senere blevet forsynet med en 6 cyl. dieselmotor, ydeevne 450 HK v/ 600 O/M. Max.hastighed 80 km/t. og vægt ca. 58 t.

På baggrund af de dårlige erfaringer med de hurtigtgående motorer i litra MR fik man i 1931 leveret 4 motorvogne, litra MQ med langsomt gående motorer. Hver vogn har en motor, der yder 250 HK v/ 700 O/M. Motoren er ligesom på ML anbragt på den ene bogie og banemotorerne på den anden. Vognene vejer 56 t og har 70 siddepladser. For ikke at få for stort et akseltryk er vognene 6-akslede, og de benyttes idag på de strækninger, som har den svageste overbygning, nemlig Hobro—Alestrup—Løgstor og Alestrup—Viborg.

I 1932 leverede A/S Frichs 2 diesellokomotiver større end MW og MV, nemlig MX. Disse lokomotiver er forsynet med 2 motorer af samme type som MV og kan ialt yde 1000 HK. Max.hastighed 100 km/t. og fremføre tog på op til 350 t. Da lokomotiverne kan klare stigninger på helt op til 10‰, anvendes de kun på strækninger med store stigninger, f. eks. den jydsk østbane. Lokomotiverne vejer ca. 103 t, og de er forsynet med automatisk oliefyret kedel til togopvarmning. MX'erne havde i de første år nogle »børnesygdomme«, som voldte statsbanerne en del kvaler, men de er dog forlængst overvundne.

Det næste skud på stammen blev den dielelektriske litra MP, som i et antal af 10 blev leveret af Frichs i 1934. Denne har to 6 cyl. dieselmotorer på 220 HK ved 1000 O/M, max.hastighed 120 km/t. Vognene vejer ca. 55 t og har plads til 64 passagerer og rejsegodsrum, og vognen har ligesom ML, MR og MQ samt diesellokomotiverne førerrum i begge ender. MP er den første af statsbanernes »store« motorvogne med strømliniede gavle.

Den efterfølges af MO, som nok er den mest

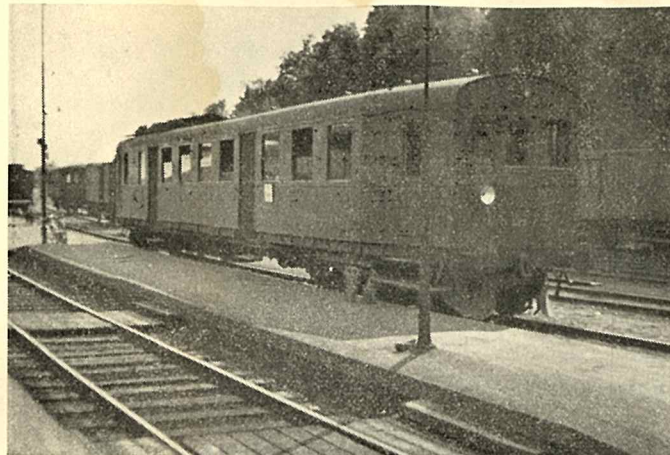
kendte af statsbanernes motorvogne. De første 2 MO blev bygget af B & W, København, i 1934 og øvrige 47 af Frichs i årene 1935—38 i flere typer afvigende fra hinanden i detaljer. Nogle MO (nr. 563—72) er forsynet med 2-akslede maskinbogie, hvilket er en fordel ved overførsel over Storebælt. MO har to 6-cyl. dieselmotorer, der hver udvikler 250 HK ved 1000 O/M. Vognen, der vejer ca. 56 t, har 52 siddepladser og rejsegodsrum, max.hastighed 120 km/t. MO'erne er forsynet med apparater til fjernstyring, idet 2 MO-vogne kan betjenes af en fører, også når der er indskudt vogne mellem motorvognene, når blot de indskudte vogne er forsynet med fjernstyringsanordning. Man anvender også fjernstyring af MO-vogne fra personvogne med førerrum i den ene ende (litra CRS).

En MO (nr. 591) er ombygget til forsøgsvogn med oliefyret kedel, medens resten er forsynet med varmtvandsanlæg med en ovn anbragt under vognen.

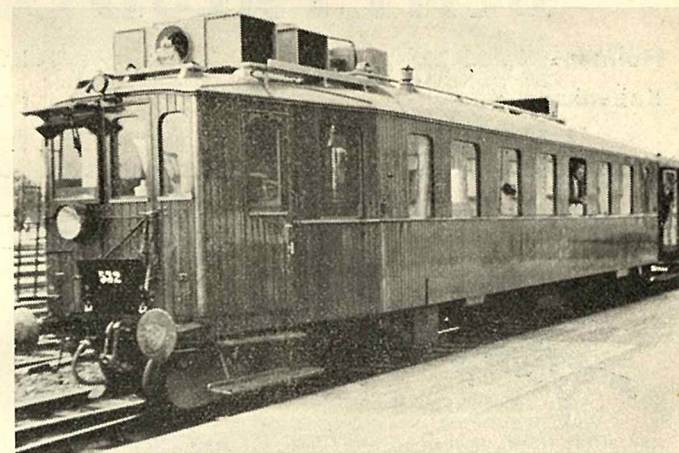
MP og MO vognene betegnes også som lyntogenes forløbere.

I 1935 kom 3-vogns lyntogene. 4 stykker ialt, leveret af Scandia, Randers, og Frichs, Århus, i forening. De tre vogne i et tog hviler på 4 bogier, således at de mellemste bogier er fælles for midtervognen og motorvognene. Motorerne er samme type som de i MO anvendte, og der er i hver motorvogn 2 motorer, således at toget har 1000 HK, max.hastighed 120 km/t. Toget har plads til 36 passagerer på 1. klasse og 120 på fællesklasse. I den ene motorvogn er der indrettet restauration med et lille køkken, og i det tilsvarende rum i den anden motorvogn er indrettet rejsegodsrum. Lyntogene er foruden almindelig bremse udstyret med en elektromagnetisk skinnebremse, som ved at suge sig fast på skinnerne kan få toget til at standse på en forholdsvis kort strækning. Bremsens virkning er så kraftig, at de rejsende bogstavelig talt bliver kastet mellem hinanden, og den må naturligvis kun benyttes i yderste nødstilfælde.

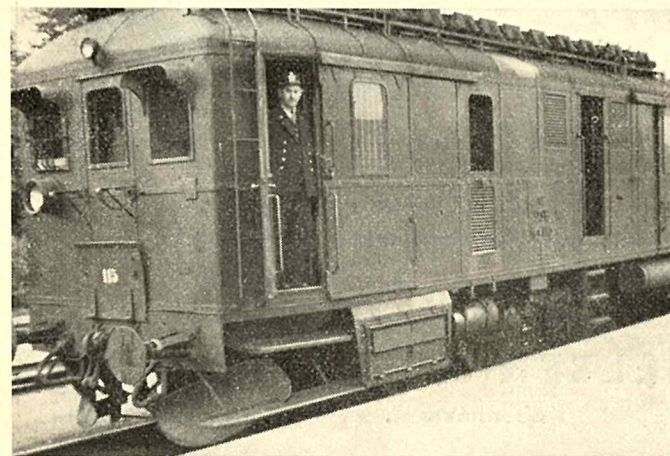
(Fortsættes i næste nr.)



DSB
litra Mo 523



DSB
litra Mr 532



DSB
litra Mv 115

Gebr. Fallers

Modelhuse og tilbehør

MIBA - Verlag

Miniaturbahnen og MIBA-Reporter

Modell-Eisenbahn-Bau

tidsskrift for mj-byggere

Eneforhandling for Skandinavien:

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32
København K.

Telefon BYen 57 03
Postkonto 537 61



De berømte tyske PREISER-figurer, størrelse HO, udkåret i hånden og håndmalede, er nu på vej til det danske marked. Katalog med over 150 forskellige figurer tilsendes mod 1,50 kr. i frimærker. Desuden fremstilles enhver ønskelig figur efter ordre.

S.H.I. har haft en forrygende succes på det billige skinnemateriel. Svellemåtter i pap, pr. m 0,65, do. i fiber 1,00 — kan stadig leveres, hvorimod u-blik er midlertidigt udsolgt. Se iverigt annoncen i forrige nummer.

BERG RADIO & HOBBY — ARHUS

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.

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.

TIL LÆSERNE

Næste nummer af bladet, som udkommer midt i sommerens hede (ja, vi håber, at det er blevet sommer til den tid!) vil blive et dobbeltnummer, og prisen er 3,00. Derfor bedes abonnenter, hvis abonnement udløber med maj og juni, venligst indbetale fornyelsen inden 10. juni.

★

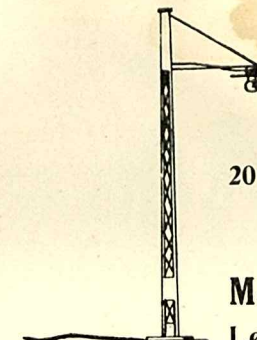
»DUBLO« har modtaget en mængde baneopgaver fra vore læsere, og disse vil alle blive besvaret i løbet af maj måned, men vi må desværre lukke for yderligere indlæg af denne art foreløbig på grund af det allerede indkomne materiales omfang, men vi takker vore læsere for den viste interesse og skal ved første lejlighed offentliggøre nogle af baneforslagene her i bladet.

Har De noget De vil sælge?

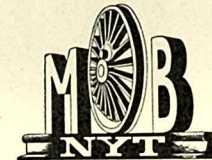
Så benyt vore rubrikannoncer
Det er jo netop de mennesker,
som De ønsker at få i tale, der
læser dette blad.

Juni-juli-nummeret er i handelen
ca. 15. juni.

Til
Perron- og
Gadelys
20 Volt Kr. 3,85



Model & Hobby
Løvstræde 2
København K.
BY 3010



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.
Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
I redaktionen: Ole Jaeger, Strandvej 265, Charlottentlund, ØRdrup 2164, og Ole Brandstrup Jensen, Fiskedamsgade 16, Ø. ØBro 1390 X.
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —
Års-abonnement 16 kr., udland 18 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

Bladet forhandles i løssaalg af:
KØBENHAVN:

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Kælderens, Nansensgade 74, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
K. Elmborg, Mølle Allé 16, Valby.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.

NYKØBING F.:

Jesper Olsen, Slotsgade 37.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

VEJLE:

»Teddy« Legetøj, Nørretorv.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22, Skive.

ARHUS:

Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40.
Legetøjsmagasinet, Frederiksgade 17.

NORGE:

SVERIGE:

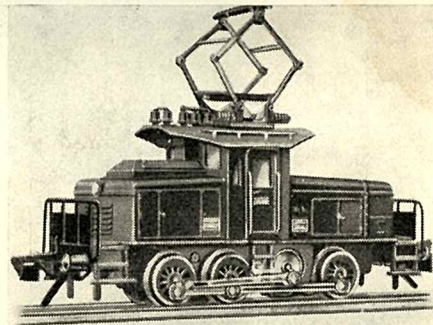
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB.
Västra Hamngatan 22, Göteborg C.
Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo. —
(Også abonnement).

ANNONCER: 1/1 side kr. 100,00 (bagside 125,00 kr.), 1/2 side kr. 50,00, 1/4 side kr. 30,00, 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.

Fleischmann

Den store
succes!



Det elektriske rangerlok nr. 1330, model af det svejtsiske Ec 313, superdetaillert, elektrisk frontlys i begge ender, aut. koblinger, omstilling mellem kørsel ved 2-skinne eller overledningsstrøm.

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 91 17 - 91 18