

68,—

På eet lommelampebatteri

kører dette morsomme lokaltog ved normal drift *over 10 timer*. Batteriet er anbragt i en lille kasse, som også indeholder omskifter for begge kørselsretninger. Ved at købe endnu et togsæt tillader også her det uovertrufne TRIX-system den uafhængige fjernstyring af *begge* tog på *samme* spor. I stedet for personvognene kan sættet også leveres med 2 godsvogne, med hvilke det rigt detaljerede lok da kan udføre alle rangerbevægelser på de nye modeltro TRIX-skiner. Toget koster med 2 vogne, 14 skinner og batterikasse med omskifter 68,00 kr., — og alt er udført i den bekendte TRIX-kvalitet.

Et togsæt *uden* automatiske koblinger bestående af: 1 lok, 4 tipvogne, 14 skinner og batterikasse med omskifter — leveres i flot gaveæske for kun 52,00 kr.

NYT! Afkoblingsskinne til håndbetjening lige hjemkommet pr. stk. kr. 2,25.

Det rigt illustrerede katalog sendes mod 1 kr. i frimærker. (Udkommer først ca. 1. September)

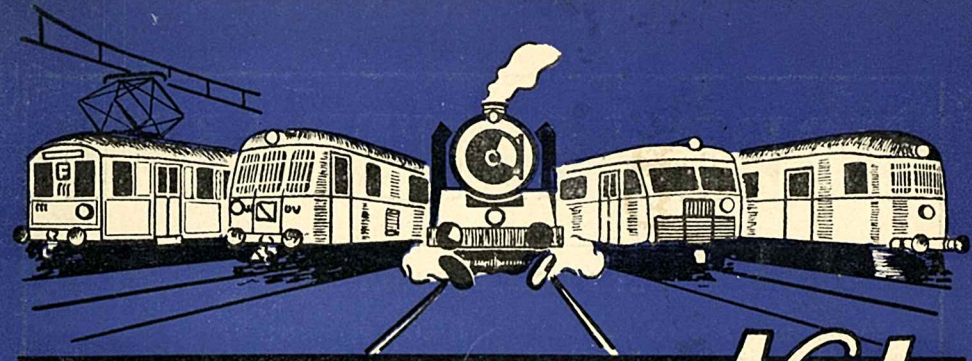
TRIX-EXPRESS

En gros & en detail:

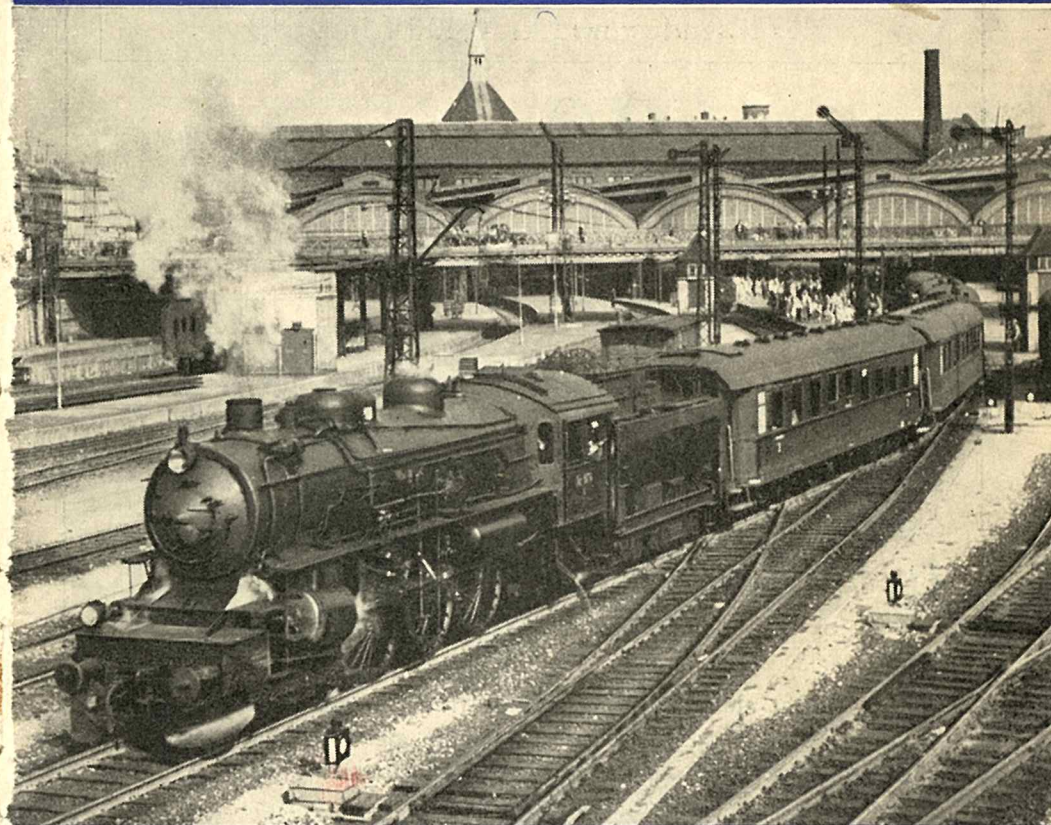
BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32
København K.

Telefon BYen 5703
Postkonto 53761



MODELBANE *Nyt*



PRIS
300

3. ÅRGANG

JUNI/JULI 1954

6/7

HOBBY CENTRALEN

ALT I MODELJERNBANER

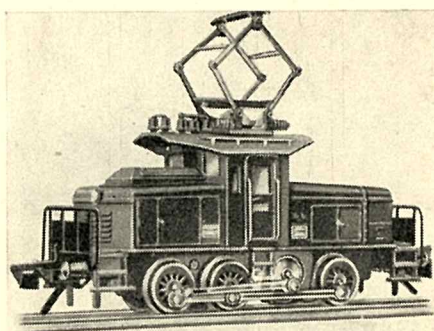
| | | | |
|--|-------|------------------------|------|
| BB modelspor skifte på svellemåtte, Messingprofil HO | 10,50 | E.G.C.'s byggesæt til: | |
| Sporskifterelais, Lyco | 5,50 | Litra PB | 1,00 |
| Svellemåtter m. huller pr. m | 0,75 | Litra QH og Litra PFR | 1,50 |
| | | Litra IKS | 2,00 |
| Fint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

Fleischmann

Den store succes!



Det elektriske rangerlok nr. 1330, model af det svejtsiske Ec 313, superdetailleret, 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

Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

3. årg.

Juni-Juli 1954

nr. 6—7

MUSEET PÅ LOFTET

Statsbanernes jernbanemuseum ligger en smule afsides, idet det er puttet af vejen på et loft i en af den gamle Sølvgadekasernes sidefløje, hvor det råder over 6 lokaler. Der har det boet siden det blev oprettet for 26 år siden, og trods de noget indskrænkede forhold, er det alligevel et besøg værd, selv om man ikke i de 6 værelser kan vente at få at se in natura en gammel K-maskine eller Christian IX's kongevogn fra de berømte Fredensborgdage, — men modellerne er der. Og museets kyndige chef, trafikkontrollør Ernst Parbøl, har altid sørget for at holde museets samling à jour med nyere ting: Billeder og modeller af Lillebælts- og Storstrømsbroen, færgehavne, isbrydere, lyntog o. s. v., selvom vægten selvsagt er lagt på de gamle sager. Man vil f. eks. her finde en bedaget skrivepult fra de sjællandske baners første dage og et lille interiør

af Frederik VII's kongevogn med spejl, gulvtæppe, spyttebakke, skrivemøbel og møbler betrukne med rødt silkefløj ... Og så er der alle de egentlige jernbaneeffekter: Kurvesignaler fra banens første tid, hjul typer, morsomme gamle hundebilletter, der i smukt tryk viser billedet af en hund, forskellige stationsklokker, billetmaskiner, gamle jernbane-telegrafiapparater, spor, gamle kupebænke og meget andet, som vil interessere også andre end professionelle jernbanefolk i en tid, hvor modeljernbaner er en udbredt hobby hos både unge og „gamle drenge“.

Museet har netop nu udgivet et godt katalog, der giver et overblik over de udstillede genstande. Der er adgang til museet hver onsdag fra kl. 12—16 i månederne april—oktober.

(Berl. Tid.).



VORT FORSIDEBILLEDE

er denne gang hentet fra Københavns Hovedbanegård og viser den kendte situation, når det ene ferietog efter det andet ruller ud med glade mennesker til sol og sommer.

Den femte



i Nürnberg

(3die og sidste artikel.)

bringer vi her endnu noget billedmateriale til.

Märklin bringer vi på næste side illustrationer til de til efteråret kommende nyheder. Øverst ses DA 800 med togstamme (tidligere omtalt), derefter følger SE og RES 800 i ny skikkelse, nemlig med frontlys i begge ender, der automatisk veksler med retningen. De har nu fået betegnelsen SET og RET 800. De nye slutlys til at hefte bag på vognene (nr. 483/33 og 484/32) er en morsom lille ting, som sikkert vil blive godt modtaget hos publikum, da de er med til at sætte kolorit på det hele. Nederst til højre på siden ses det nye belysningsassortiment, og endelig en enkelt nyhed til O-byggerne, nemlig en fin model af den ny Porsche og til en overkommelig pris, ca. 6 kr. — — men alle herlighederne får vi næppe at se før til efteråret.

FALLERS nye plastikhuse.

GEBR. FALLER har sendt os et billede af de nye plastikhuse, som kan ventes til eftersommeren, medens byhusene endnu ikke er lavet. (Se side 106).

Af TRIX, som vi bringer flere nyheder fra på side 90, har vi valgt at vise vore læsere bl. a. det lille nye 3-koblede rangerlok (øverst) til ca. 80 kr. med jævnstrømsmotor, endvidere de nye D-togsvogne, som er ualmindelig flotte og naturtro, og endelig to af de nye super-

godsvogne, en kalkvogn og en godstogspakvogn med slutlys.

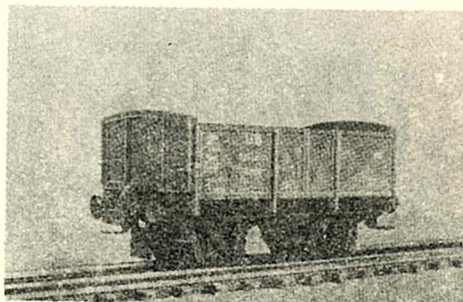
Endelig viser vi på side 109 en i MB-nyt tidligere omtalt ting, nemlig den ny TRIX malmvogn, der er forsynet med automatisk kipanordning og endvidere er afbildet den nye billige håndafkoblings skinne til de nye spor.

Til slut vises på samme side HAMO's modelsporvogn med bivogn, som i år fremtræder med en del småforbedringer. Bl. a. kan nævnes, at den er forsynet med Scharfenbergkoblinger.

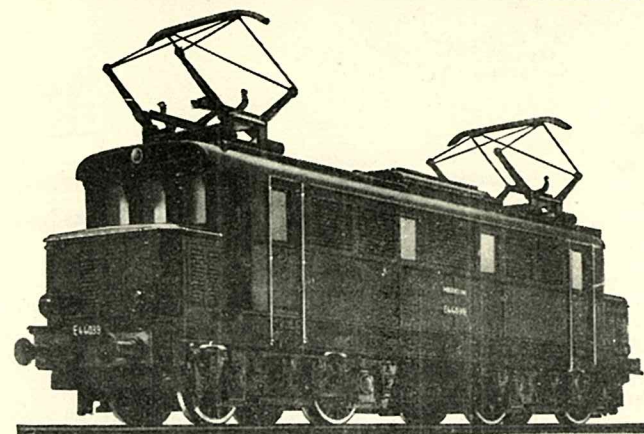
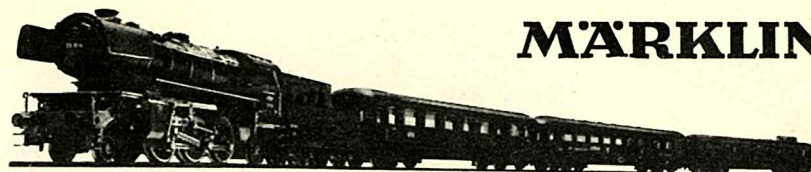
BP.

TRIX EXPRESS

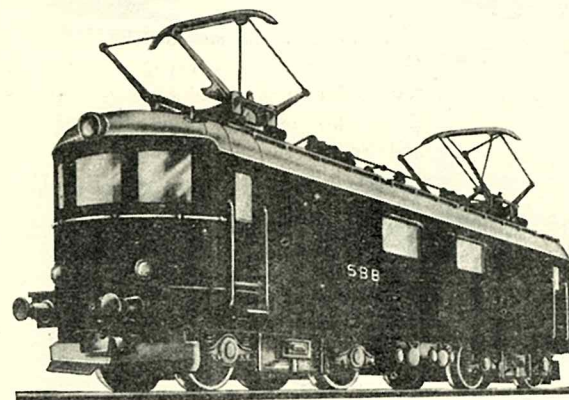
20/86



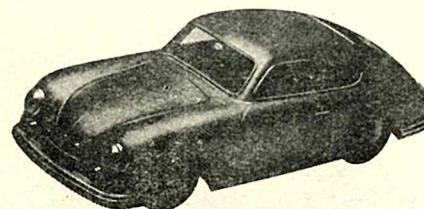
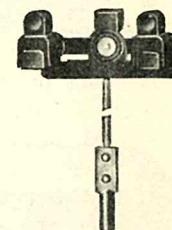
MÄRKLIN



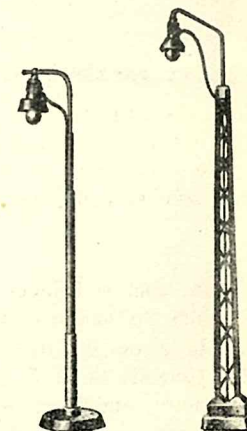
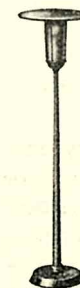
484/33



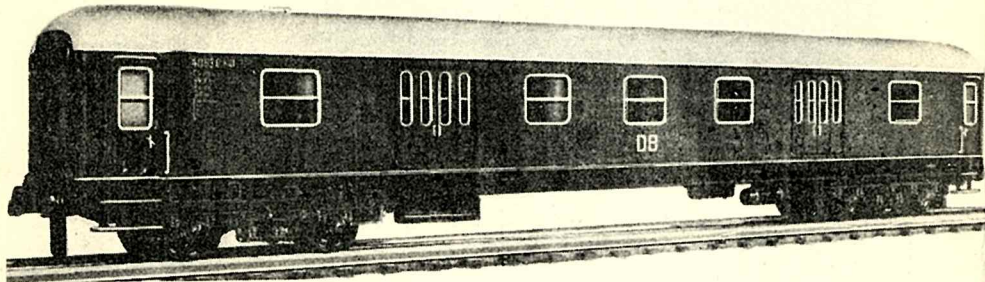
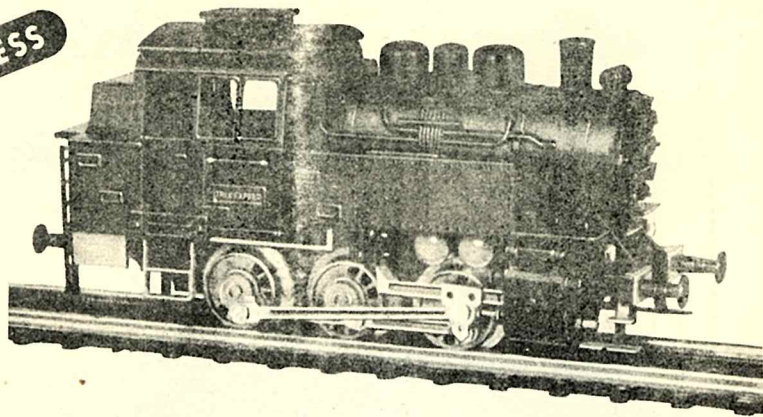
484/32



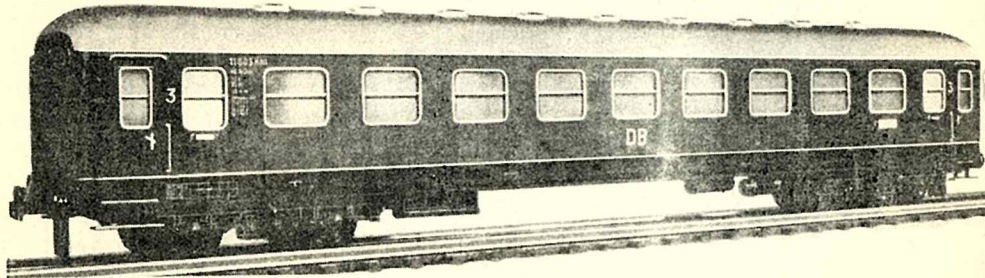
5524/2



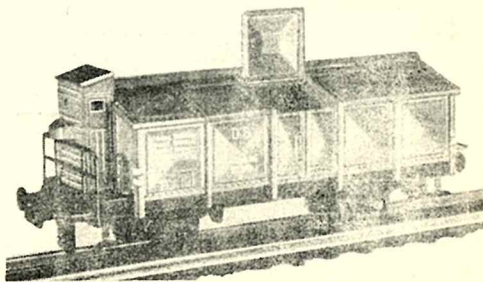
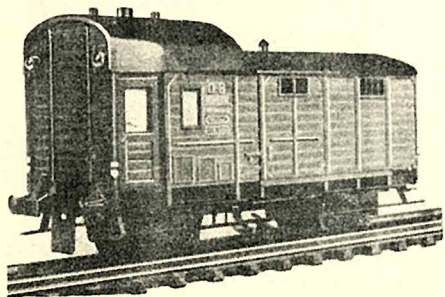
TRIX EXPRESS



20/171

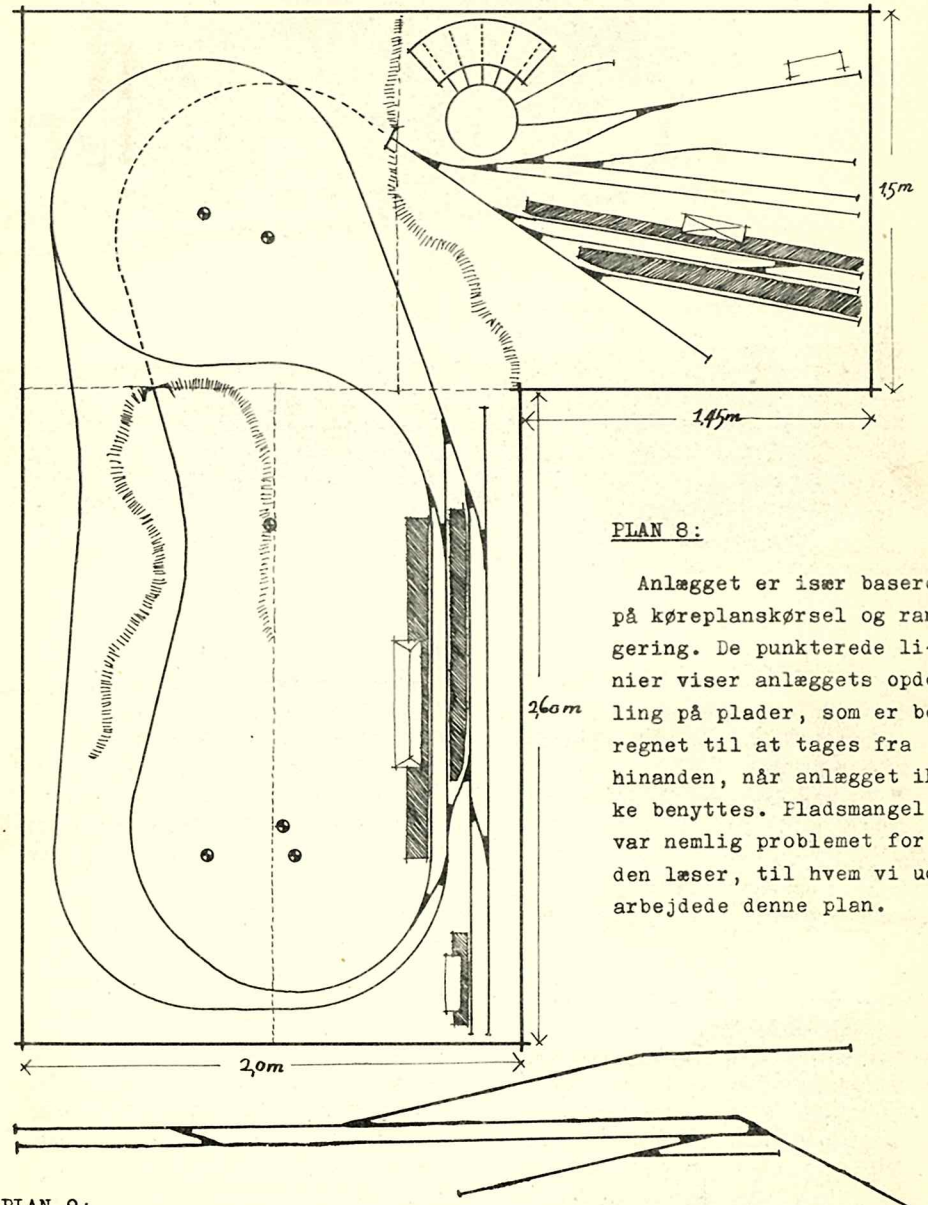


20/172



Månedens sporplaner

ved "dublo"

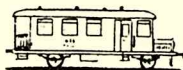


PLAN 8:

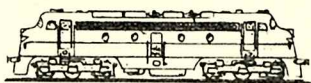
Anlægget er især baseret på køreplanskørsel og rangering. De punkterede linier viser anlæggets opdeling på plader, som er beregnet til at tages fra hinanden, når anlægget ikke benyttes. Fladsmangel var nemlig problemet for den læser, til hvem vi udarbejdede denne plan.

PLAN 9:

Denne viser en lille endestation, hovedsagelig til godstog. Hvis pladsen tillader det, kan denne station gerne kombineres med det på plan 8 viste anlæg.



Fra MA til MY.



Ved trafikelev J. K. Petersen, Helsingør.

(sluttet)

Lyntogene blev straks en stor succes. De udgik fra København til Jylland om morgenen og vendte atter tilbage om aftenen, og for at få tilsvarende afgang fra jydsk station om morgenen, anskaffede statsbanerne i 1937 4 stk. 4-vognslyntog. Disse togs maskinkraft er den samme som 3 vogns-togenes, men der er her 42 siddepladser på 1. kl. og 164 siddepladser på fællesklasse. Her er kun de næstyderste bogier, hvorpå banemotorerne sidder, fælles for motorvogn og personvogn, medens de 2 midterste bogier sidder under hver sin vognende, som vender mod hinanden. Et 3-vogns tog, som brændte, er i 1939 ombygget til et 4-vognstog.

Da erfaringerne viste, at man på højtrafikdage ofte måtte anvende 2 MO-vogne til fremførelse af visse tog, undersøgte man mulighederne for at bygge vognene større end MO, og resultatet kan ses i dobbeltaggregatet MK-FK i 1943 (se bagsiden af nr. 4/54). (MK betegner motorvognen og FK styrevognen). Vognens maskinkraft er det dobbelte af en MO's, nemlig 1000 HK, men de 2 motorer i MK er forøget med 2 cylindre fra 6 til 8, og da aggregatet har 6 banemotorer, hvoraf de 4 er anbragt på styrevognens bogier, mod MO-vognens 2, er der herved opnået en hestekraftsforøgelse på 50 %. Max.hastigheden 120 km/t. I motorvognen er der foruden førerrum, maskinrum, rejsegodsrum, kedelrum med automatisk olie-

fyret togopvarmingskedel, toiletrum og passagerafdeling med 34 pladser. Styrevognen har plads til 82 personer og førerrum. Vognkasserne er ligesom de sidste af de før krigen leverede motorvogne udført i svejset stål, og vognen er indrettet til fjernstyring. I 1951—52 har Frichs leveret endnu 4 MK-FK, men disse har kun 110 siddepladser mod 116 i den først leverede dobbeltvogn.

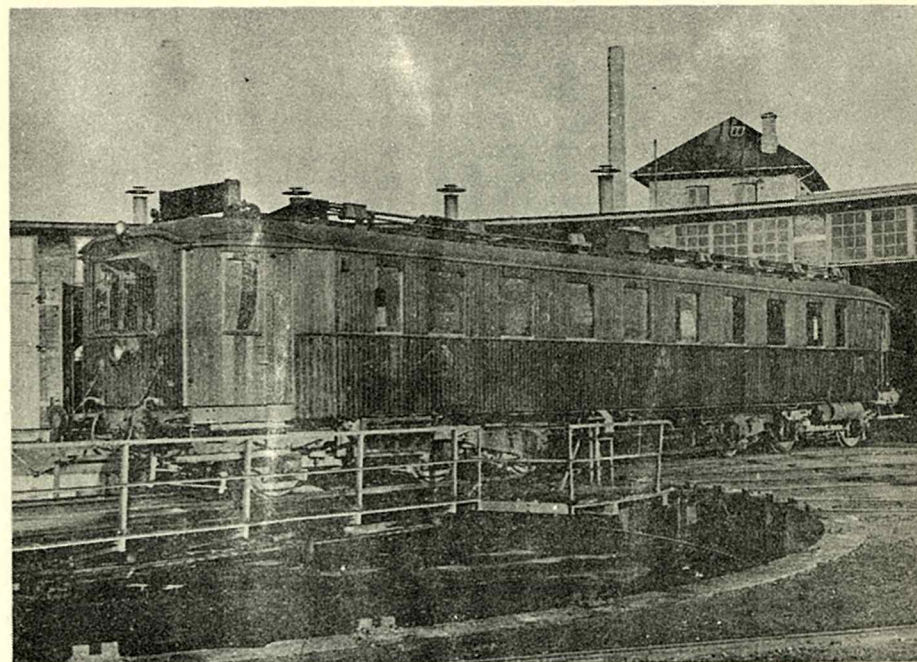
Da D.S.B. i 1949 overtog Sydfynske jernbaner, fik man herfra 2 motorvognstyper, som blev benævnt MBF og MDF.

MBF er bygget af Scandia, Randers, i 1929. Vognene havde dengang en benzinnmotor, som nu er blevet udskiftet med en 6 cyl. dieselmotor, der udvikler 170 HK v/ 1800 O/M, Max.hastighed 70 km/t. Vognen har 73 siddepladser (en enkelt dog 78), rejsegodsrum og førerrum.

MDF er bygget af Scandia i 1932. Denne vogn har i hver ende en løberbogier, og i midten findes så en bogier, hvorpå den 8 cyl. dieselmotor og 2 banemotorer er anbragt. (Se billedet). Vognen har 72 siddepladser, rejsegodsrum og som MBF førerrum i begge ender. 2 MDF er dog afhændet til privatbaner.

Disse 2 typer, MBF og MDF, anvendes fortrinsvis på de overtagne baner på Sydfyn.

For at få udrangeret de ca. 50 år gamle K-maskiner, hvis vedligeholdelsesomkostninger var blevet for store, besluttede man at erstatte lokomotiverne



DSB — litra MDF

med motorvogne, og i 1951 fik D.S.B. leveret den første af en ny type MO-vogne, som i alt er blevet bestilt i et antal af 80. De nye MO-vogne afviger fra de gamle ved at have større rejsegodsrum og førerrum, automatisk oliefyret kedel til togopvarmning og som følge deraf mindre passagerafdeling med plads til 37 passagerer. Motorerne er nøjagtig samme type som i de første MO, og ligesom disse er de nye vogne også forsynet med apparater til fjernstyring, og de anvendes „i flæng“ med de gamle.

Statsbanernes nyeste er diesellokomotivet, litra MY. (Se billedet næste side). Det første af disse ankom til landet søndag den 7. februar fra Sverige via Helsingborg—Helsingør. Dette lokomotiv, hvoraf D.S.B. har bestilt 4, er hos Nydquist og Holm, Trollhättan, bygget på amerikansk licens fra General Motors. Motoren er en 16 cyl. v formet 2 takts G.M.-dieselmotor, der udvikler 1500 HK v/800 O/M. Lokomotivet vil kunne præ-

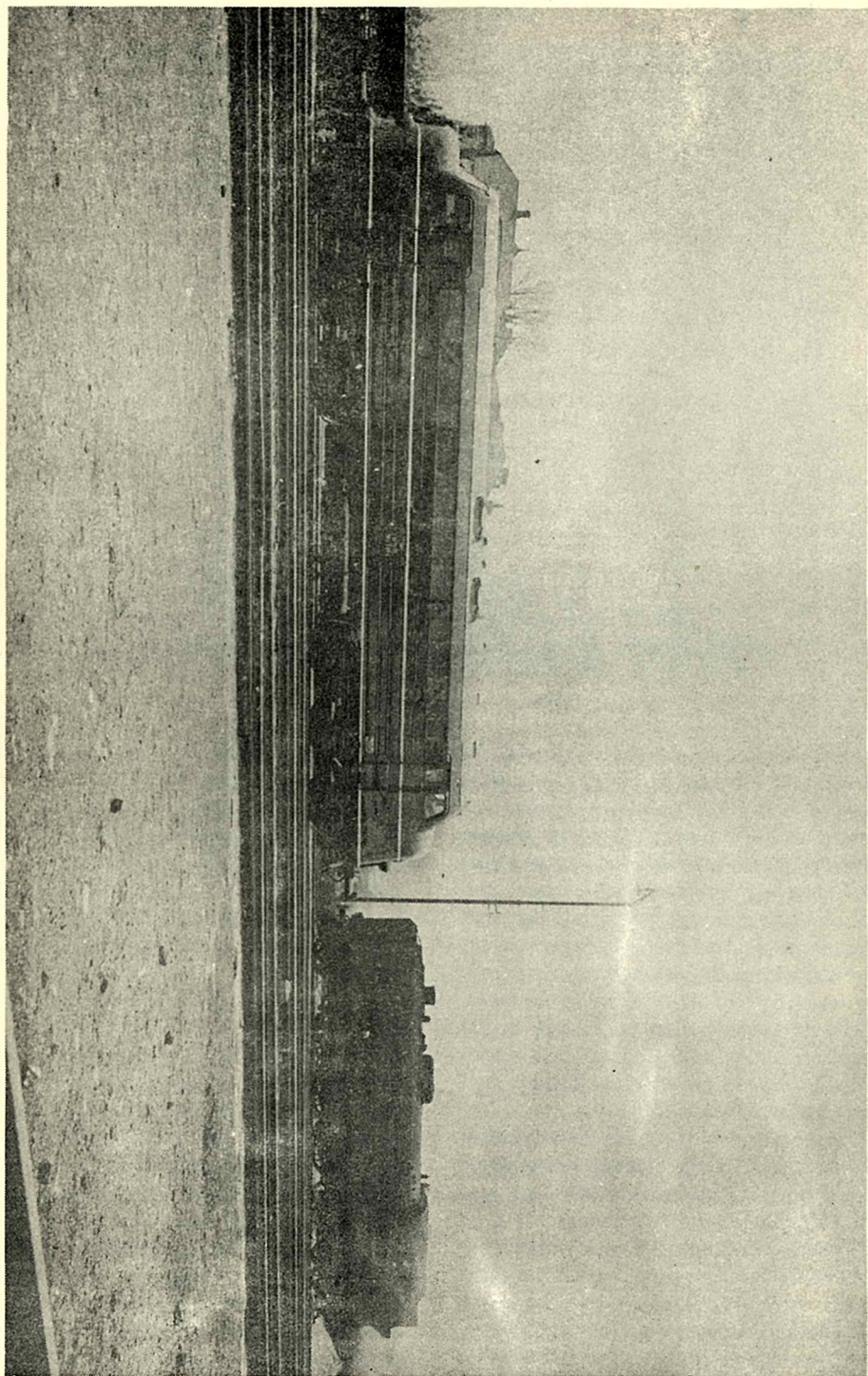
stere 120 km/t og en max.togvægt på 1000 t, og for ikke at få for stort et akseltryk (takst vejer 103 t), er det forsynet med to 3-akslede bogier, hvorpå hver er anbragt 2 banemotorer, endvidere er der automatisk oliefyret kedel til togopvarmning. Loket kan anvendes både til hurtigtog, standsende persontog og godstog.

(fortsættes side 110)

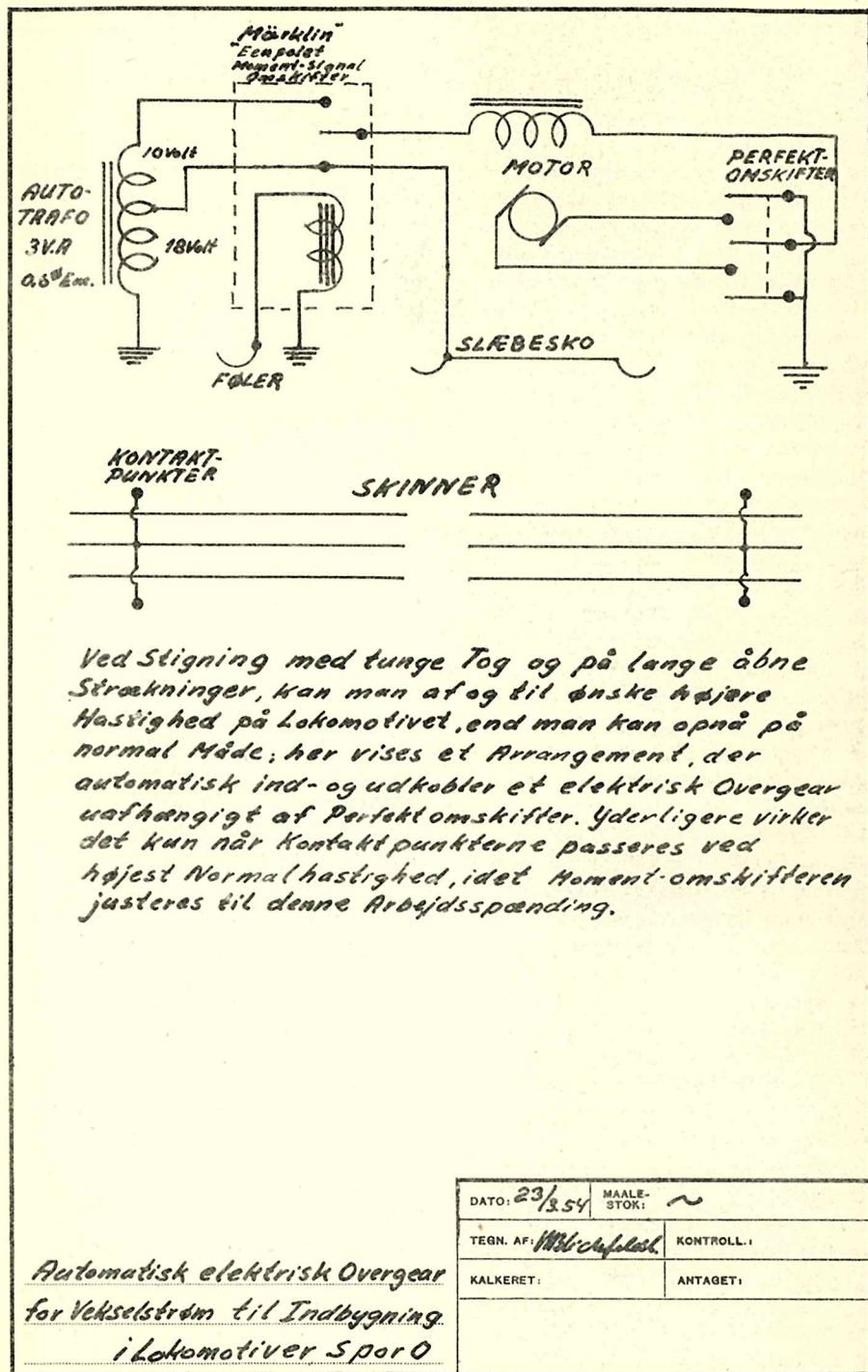
LIDT MERE OM MY

finder De på side 95, hvor vi bringer en teknisk oversigt over loket. Denne oversigt skulle oprindeligt være anbragt tidligere og sammen med originaltegningerne til loket, men desværre er hovedtegningerne endnu ikke til at få fra NOHAB. Artiklen nævner, at det første lok nu er leveret — det er altså nu allerede et stykke tid siden, og nr. to er kommet for ca. 14 dage siden. (Red. er sluttet 1. juni).

BP.



DSB — litra MY med en S-maskine i baggrunden



Vi bygger en modeljernbane (3.)

Ved H. J. Andersen.

Jeg valgte at bygge en stor endestation på den faste plade og en krydsningsstation samt kørestrækninger på den løse plade. Det hele opbygget efter de principper, jeg har skrevet om i forrige artikel. På den medfølgende tegning kan man se, hvorledes opgaven er løst. Banen har jeg kaldt: FJORDBY—NYKØBING JERNBANE.

Endestationen hedder FJORDBY og er en rebroussementsstation, d. v. s., at perronsporene eller hovedsporene ender med stoppebom, og modtagne tog skubbes ud til omløb, og afgående tog skubbes ind til afgang.

Stationen har 3 afgang- og 3 ankomstspor, sp. 1—6. Spor 31 har forbindelse med alle perronspor. Dette spor stiger og krydser indkørselssporet ved FJORDBY SYD og går ind i spor 30, der er omløbsspor og vendesløjfe. Denne sløjfe bevirker, at man ikke behøver drejeskive, idet et tog kan vendes uden at afkobles. Et eks.: tog modtaget i et af ankomstsporene. Det skubbes ud i sp. 31 og videre til sp. 30 og ud i det lange spor langs væggen. Toget kører derefter frem og gennem sp. 30 og til det lange spor igen. Toget er nu vendt og kan skubbes ned gennem sp. 31 til afgangssporene.

Grunden til, at jeg ikke har drejeskive, er den, at det erfaringsmæssigt viser sig, at rangering, maskinømløb, betjening af drejeskive næsten altid „går i fisk“ under køreplanskørsel.

Sporene 7—10 er opstillings- og oprangeringsspor, 11—12 postspor, 13—14 il- og stykgodsrampespor, 15—17 er læssevejsspor.

Fra spor 31 kan der køres til sporene 22—27, remiser, havne- og benzinspor.

Fra FJORDBY fører et dobbeltspor forbi FJORDBY SYD til NYKØBING. Her findes 6 perronspor. Kørselsmulighederne på denne station fremgår tydeligt af tegningen.

Spor 2 bruges fortrinsvis til nærtrafiktog. Maskinen kan på spor 2 afkobles og lave omløb i spor 1. Derefter skubbes toget tværs over stationens nordlige sporskifter og ud i det lange udtrækkspor, hvorfra det kan køre til spor 5—6. Herfra kan det returnere til FJORDBY. Fra NYKØBING kan man køre ad en enkeltsporet bane forbi VIGERSTED og igen til NYKØBING.

En normal rute på anlægget ser således ud: (de anførte tider er for et hurtigtog, der gennemkører strækningen uden stop med en skalahastighed på 80 km/t.).

| | Tid. i min. og sek. |
|------------------|---------------------|
| FJORDBY af. | 00.00 |
| FJORDBY SYD ... | 00.20 |
| NYKØBING | 1.00 (sp. 3—4) |
| VIGERSTED | 1.30 |
| NYKØBING | 2.00 (sp. 2—3) |
| HØJBY | 2.35 |
| NYKØBING | 3.10 (sp. 5—6) |
| VIGERSTED | 3.40 |
| NYKØBING | 4.10 (sp. 5—6) |
| FJORDBY SYD ... | 4.50 |
| FJORDBY ank. ... | 5.10 |

Det tager således 5 minutter og 10 sekunder at gennemkøre strækningen uden stop.

På anlægget findes et antal regulatorer til hastighedskontrol, kontakter, signaler m. v. Nærmere beskrivelse af disse vil senere fremkomme.

På samtlige rangerspor og spor, hvor afkobling ønskes, er anbragt afkoblinger, der afkobler maskiner eller vogne ved tryk på en knap, der er anbragt på kontrolbordet.

Vi kommer senere til beskrivelse af de elektriske installationer.

Under omtale af udsmykningen bringes nogle fotografier, der vil illustrere, hvorledes landskaberne er bygget op.

Næste artikel: bygning af spor, sporskifter, kryds m. m.

H. J. A.

HOV! DER GIK EN VOGN

PÅ GULVET!

Hvordan klarer man denne situation. En kørekran klarer opgaven let og smertefrit, og det er en sådan, vi bygger denne gang, nemlig DSB's kørekran nr. 4.

Ved velvilje fra DSB og A/S „Vølund“, København, er det lykkedes at skaffe det nødvendige materiale frem, hvilket vi er de to foretagender uhyre taknemlige for.

Som det fremgår af tegningen (HO-HG-3), hører der til kørekranen to løbevogne nr. 7 og 8. Da man kun vil finde anvendelse for dette vogntog, såfremt man i forvejen har et større anlæg, forudsætter vi, at eventuelle byggere har bygget adskillige modeller tidligere og vil som følge deraf kun give nogle supplerende bemærkninger til tegning og fotos.

Kørekranen. Skruerne til finindstilling af de fire understøttelsespunkter er foroven filetet firkantede, så man med en

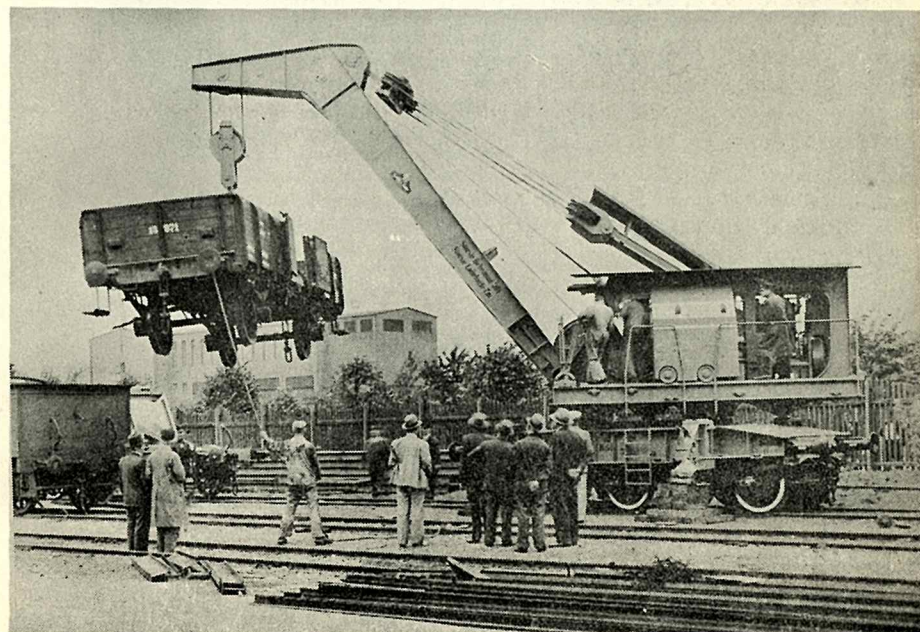
nogle kan skrue dem op og ned. Kontravægtene er ved et snekkedrev forskydelige og kan skydes helt tilbage. De forskellige wirer og træk kan passes laves af fiskesnøre, som både er stærkt og smidigt. Det store tandhjul kan De sikkert rede Dem hos en urmager. Øvrige enkeltheder fremgår af tegning og foto.

Løbevogn nr. 7 skulle ikke volde særlige kvaler. Selve sliskens opbygning fremgår af fotografierne. Husk at understøtningspunktet for underliggeren er rundt.

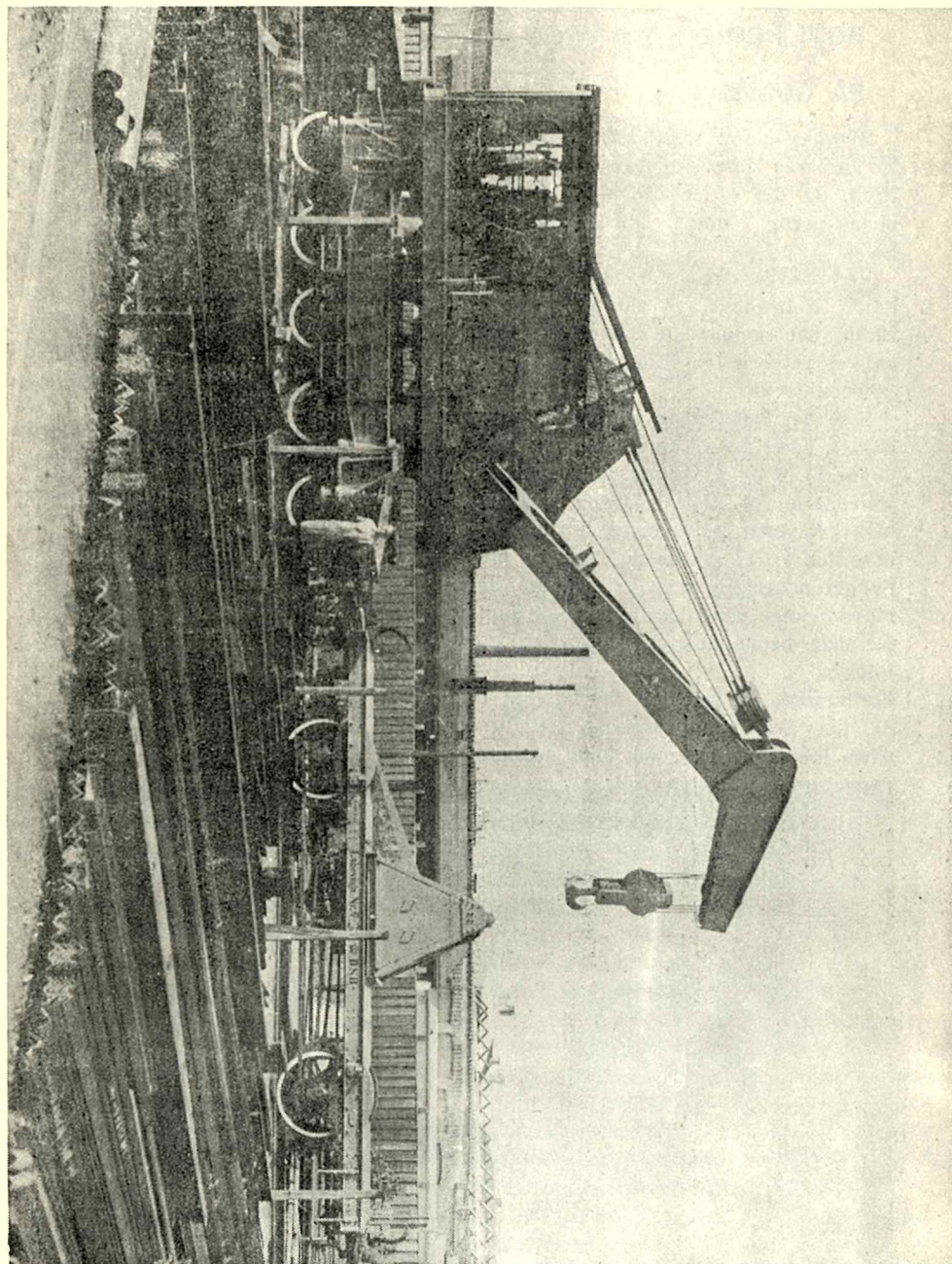
Løbevogn nr. 8. Selve vognens hus er pladebeklædt. „Værktøjskassen“ er anbragt på profiler, der er fastgjort direkte på vognbunden. I de hulrum, der på den måde opstår, ligger der skinneprofiler af længde som vognens bredde. Ovenpå den store kasse er de 2 mindre kasser anbragt.

Farven på hele køretøjet er den sædvanlige grå-brune farve, som DSB anvender paa sine hjælpevogne.

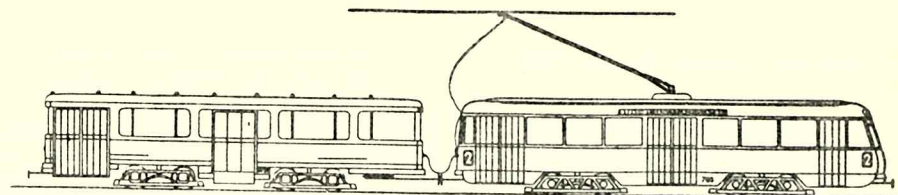
VLOJ.



DSB's kørekran nr. 4 i arbejde.



DSB's kørekran nr. 4 med løbevoغن nr. 7.



Fra kapervogn til den nye linie 2

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

MODERNISERING OG OMBYGNING AF MOTORVOGNE

Ved overtagelsen af Frederiksberg Sporveje, var vognparken vokset til 866 sporvogne, af hvilke en betydelig del var henvend 20 år gammel og i den daværende tilstand ikke egnet til at imødegå den stedse voksende konkurrence fra cykler og biler. Med en modernisering for øje foretog man derfor i 1920/21 en forsøgsvis ombygning af et par ældre motorvogne, og i 1922 undersøgte man spørgsmålet om omdannelse af vognparken enten ved forbedring og ombygning af de eksisterende vogne eller ved kassation og nyanskaffelse af et større antal vogne, navnlig motorvogne.

Resultatet af disse overvejelser blev, at det med det daværende høje prisniveau ville være økonomisk uoverkommeligt at vælge den sidstnævnte radikale mulighed; man måtte indskrænke sig til at foreslå ombygning og modernisering af 241 ældre enetages motorvogne, og forslaget blev tiltrådt i 1924.

Af de oprindelig angivne 241 ældre vogne blev imidlertid kun 236 stk. ombygget, idet det viste sig, at 5 af dem (nr. 25—29) var for medtagne til, at det kunne betale sig at ofre ombygningsudgifter på dem. Det derved sparede beløb blev anvendt til bygning af en prøvemotorvogn af den i 1930 indførte bogietype, som senere skal omtales.

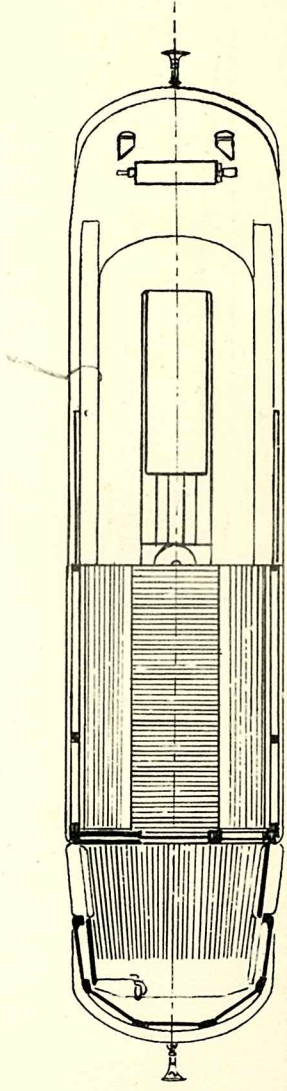
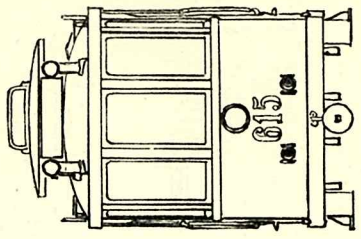
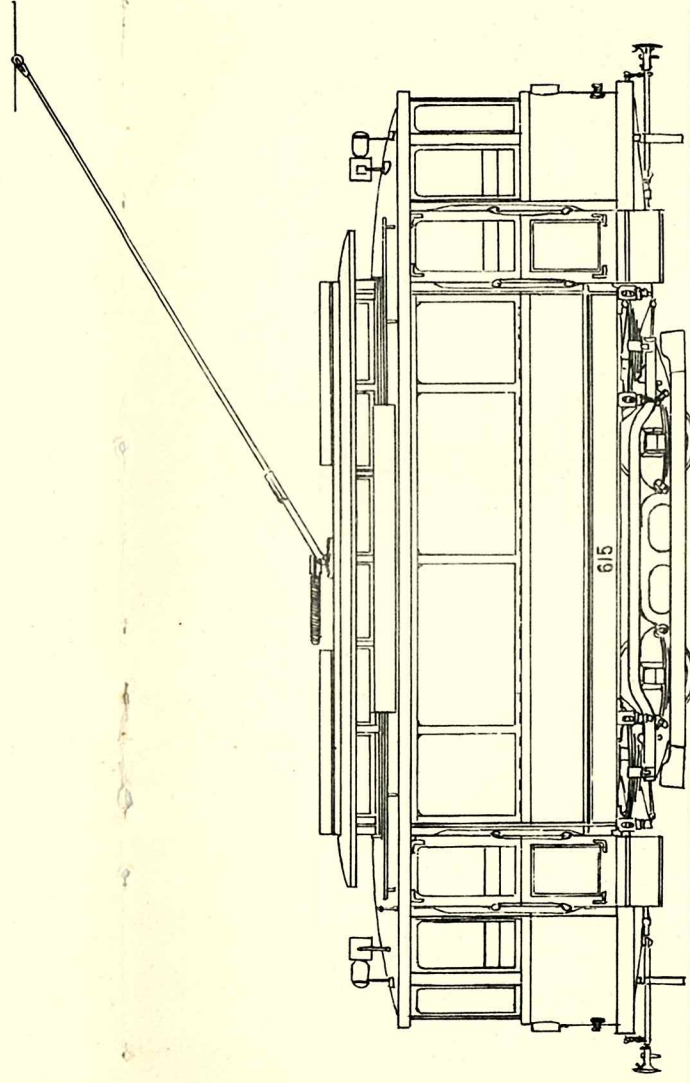
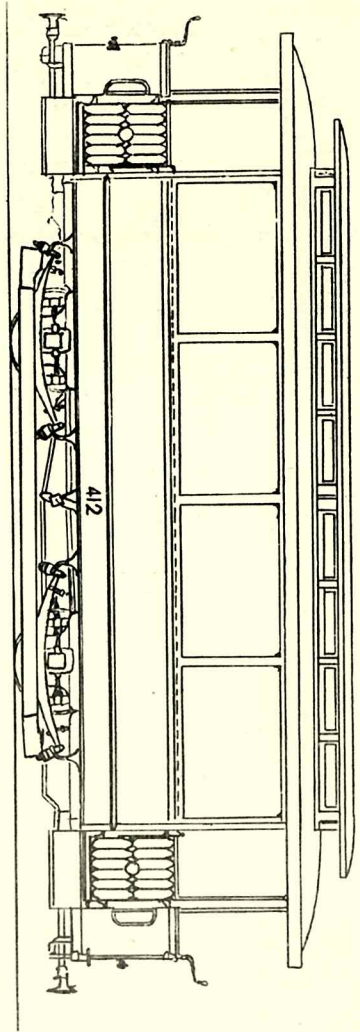
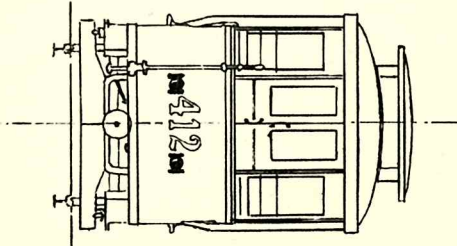
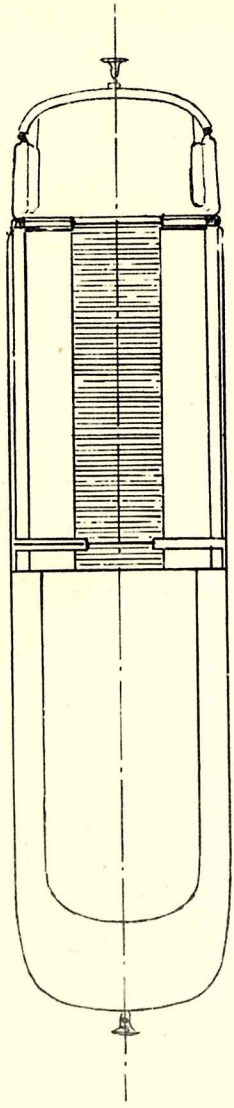
Ombygningsarbejdet påbegyndtes i

efteråret 1924 og udførtes på sporvejenes hovedværksteder. Det bestod hovedsagelig i anbringelse af profiljernsdragere under selve vognkassen, således at trækonstruktionen ikke blev bærende, samt i anbringelse af nye, større lukkede perroner (se fig. 1). Profiljernsdragerne med tværforbindinger og peronrdragere (se fig. 2) udgjorde en samlet konstruktion, der var ganske ens for alle de ombyggede vogne, idet alle træbundrammers ydre dimensioner afpasses efter jernrammens standardmaal. De nye perroner var ligeledes ens for alle vognene, og man opnåede ved denne standardisering dels at få et mere ensartet materiel end tidligere, og dels at kunne udføre ombygningen ganske fabriksmæssigt.

Samtidig med, at man forøgede peronstørrelsen, var det nødvendigt at skaffe en større akselafstand. De gamle undervogne bestod som tidligere omtalt væsentlig af 3 typer „Siemens“- , „Union“- og „Düsseldorf“-undervogne. Akselafstanden var for næsten alle disse vogne 1,8 m.

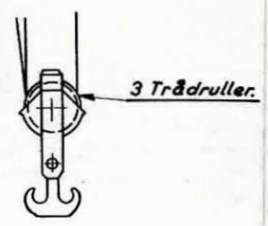
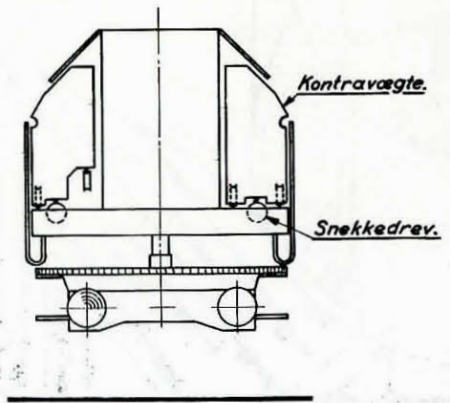
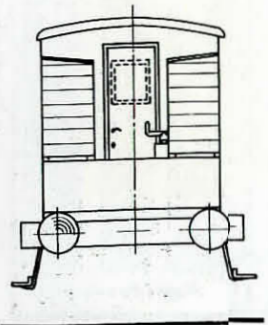
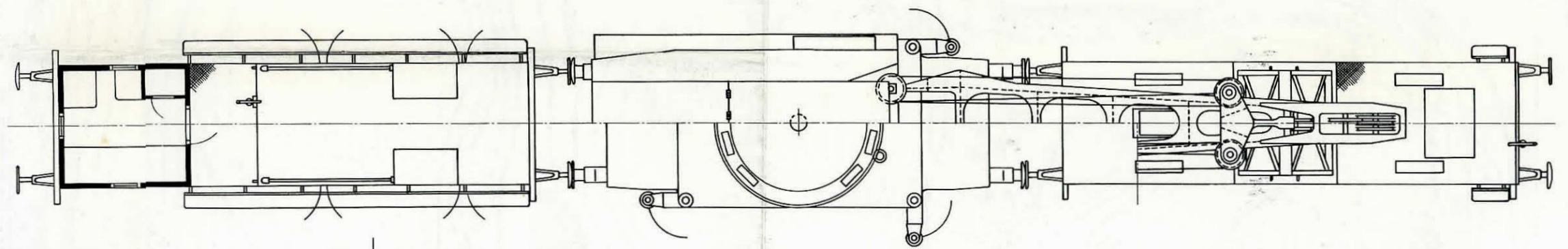
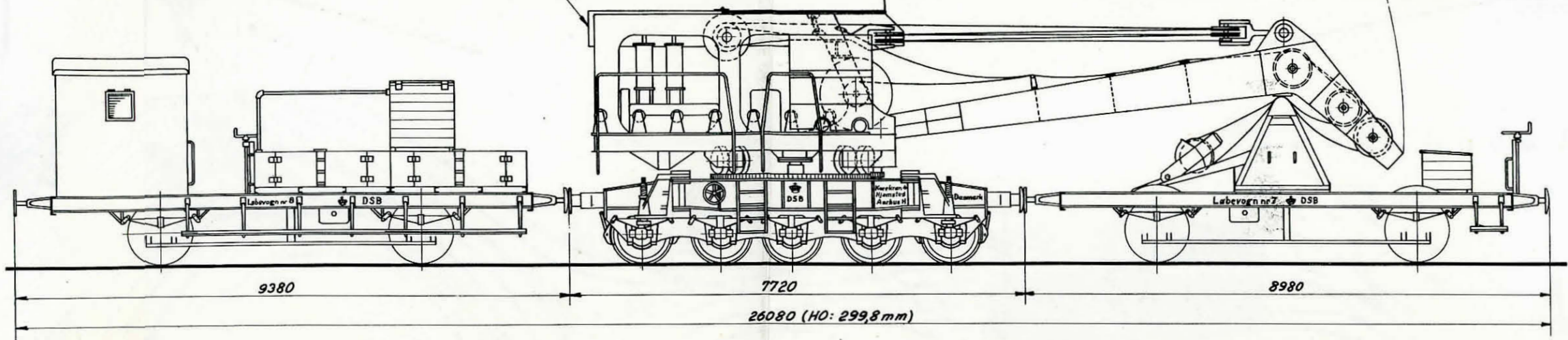
De forsøg, der blev udført, viste, at man med fordel kunne forlænge Siemens-undervognene (se fig. 3) til en akselafstand på 2,7 m, og alle disse undervogne blev derfor ombygget overensstemmende hermed. (Se fig. 4). Forsøg med ændring af de andre undervogne gav mindre tilfredsstillende resultat, og man foretrak derfor at anskaffe nye undervogne som erstatning.

| | | | | |
|---------------|-----|--|----------|----------|
| John Lundgren | 124 | Københavns Sporveje Første under kommunen bygget langsædebilvogn | 31/10/53 | Skala HO |
|---------------|-----|--|----------|----------|



| | | | | |
|----------|---------|--|-----|---------------|
| Skala HO | 7/11/53 | KØBENHAVNS SPORVEJE Første under kommunen bygget motorvognstype. | 126 | John Lundgren |
|----------|---------|--|-----|---------------|

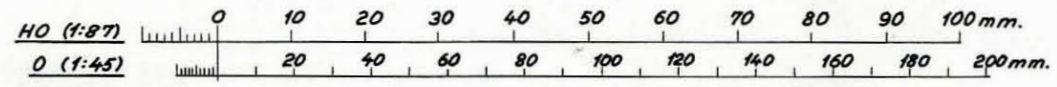
Taget skåret bort på forsiden.



Kontravægte.

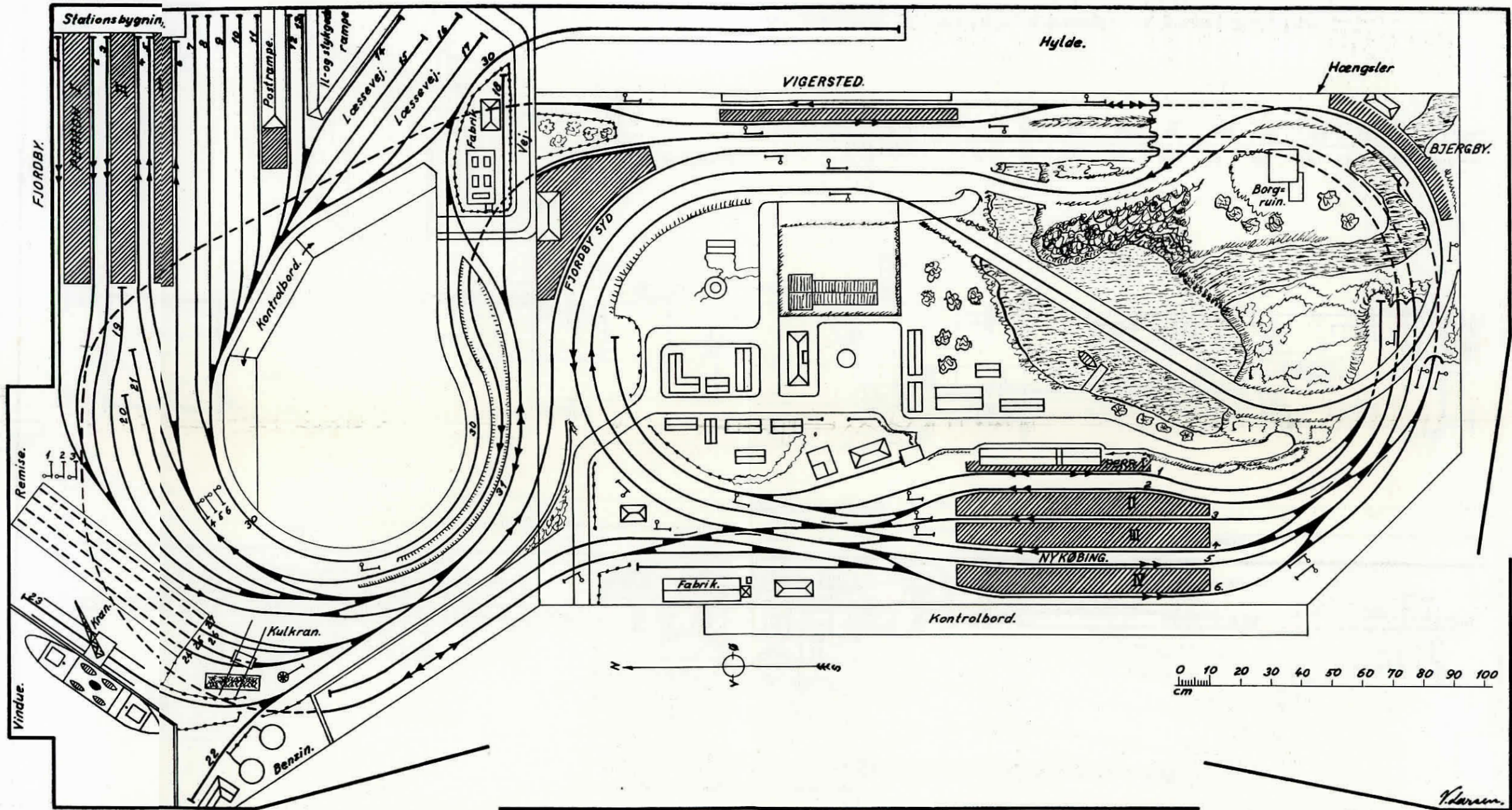
Snøkkedrev.

3 Trådruller.



For løbevognenes hjul, akselkasser og akselgafler se tegn.nr. O-HG-1.(i MB-nyt nr. 2).

| | | | | | |
|-----------------|--------------------|---------|-------------------|--|----------|
| Skala HO-(0) | Tegn. Målestok. | 26-5-54 | V. Larsen 1:87 | DSB's Kørekran 4 m. løbevogne 7 og 8. | HO-HG-3. |
|-----------------|--------------------|---------|-------------------|--|----------|



H. Hansen.

— litra MY (fortsat fra side 105)

Blandt andre konstruktionsfinesser kan nævnes, at lokomotivets kasse er udført som en gitterkonstruktion, og den udgør sammen med undervognen den bærende konstruktion, medens vægpladerne kun gør tjeneste som beklædningsplader. Endvidere er såvel undervogn som vognkasse helsevejste, og overgangen fra den i USA sædvanlig anvendte centralkobling til europæisk standard med puffere, trækkekrog og kobling nødvendiggør desuden en ny konstruktion af undervognen.

Maskinudrustningen, der består af dieselmotor, generator, banemotorer og dertil hørende elektrisk udrustning og manøvreanordninger, er af EMD's standardudførelse.

Dieselmotoren er en vandkølet 16-cylindret 2-takts motor i V-form. Det maksimale omdrejningstal er 800 omdr./min. og omdrejningstallet ved tomgang 275 omdr./min.. Trods det relativt lave omdrejningstal, som mangeårig erfaring har vist er det fordelagtigste for dette formål, er motorvægten lav. Motoren, der afgiver 1500 hk til generatoren, er moderat belastet og rummer en rigelig kraftreserve. Den er let tilgængelig for tilsyn og vedligeholdelse. Kølevandet afkøles ved 4 termostatregulerede ventilatorer, der drives ved vekselstrøm. Ventilatorerne indkobles automatisk een efter een, alt efter behovet. Jalouiserne for køleelementerne åbnes og lukkes af termostater.

En ventilatorkølet jævnstrømsgenerator for 600 v spænding er koblet direkte til motoren, som desuden driver en 3-faset vekselstrømsgenerator for 149 v, der er bestemt til at levere strøm til de motorer, som driver kølerventilatorerne for dieselmotoren og ventilatorerne for banemotorernes køleluft. Oven på hovedgeneratoren er anbragt en mindre hjælpegenerator, som leverer nødvendig strøm ved konstant spænding til manøvreanordninger, belysning og batterier. Ved start af dieselmotoren virker hovedgeneratoren som motor med akkumu-

latorbatterierne som strømkilde. Al luft, der tilføres maskinrummet ude fra, filtreres.

De 4 banemotorer er ophængt på bogiernes yderste aksler, og kraftoverføringen sker gennem tandhjulsudveksling med cylindriske hjul. Bogiekonstruktionen kaldes på grund af de for fjedringen særlige egenskaber »Flexi-Coil» og er patentbeskyttet. Mellem bogieramme og svingbjælke findes friktionsdæmpere, som modarbejder såvel vandrette som lodrette svingninger. Akseklakserne er forsynet med Hyatts cylindriske rullelejer.

Til opvarmning af toget er installeret en automatisk virkende oliefyret dampgenerator, der er meget hurtigvirkende og manøvreres fra førerpladsen. Fuldt arbejdstryk kan nås på nogle minutter.

På hver bogie findes 4 bremsecylindre og 4 bremserregulatorer. Dobbelte bremseklodser påvirker alle 6 hjul på bogien.

I udrustningen indgår beskyttelseanordninger mod overbelastning og hjulspil, ligesom der forefindes signalordninger til advarsel mod eventuelle driftsforstyrrelser. I manøvresystemet indgår en dødmadsanordning.

Lokomotivet er konstrueret for en maksimalhastighed af 133 km/t.. Hele motoreffekten kan udnyttes kontinuerlig ved alle kørehastigheder ned til 23,5 km/t..

I begge ender af lokomotivet findes der førerrum indrettet således, at enmandsbetjening kan benyttes, og 2 lokomotiver kan sammenkobles og køres i multipel, således at manøvreringen sker fra en førerplads.

Danske Statsbaner må betragtes som foregangsmand ved indførelsen af disse Europas mest moderne lokomotiver.

Efter at Danske Statsbaner har afgivet bestilling, er det bestemt, at denne lokomotivtype skal prøves også på de norske statsbaner, og i Belgien skal der også bygges 40 lokomotiver af denne type til de belgiske statsbaner, således at NOHAB's tegninger danner grundlag for bygningen.

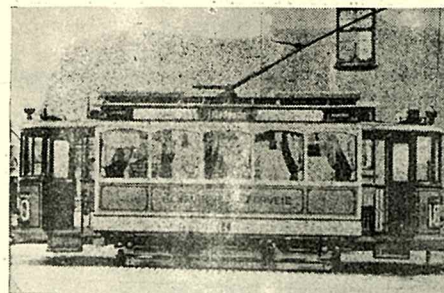


Fig. nr.1.
Tidligere akkumulatorvogn forsynet med lukkede perroner.

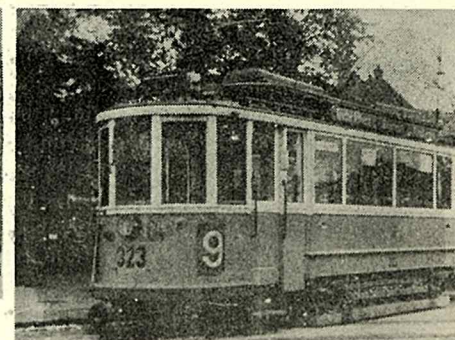


Fig. nr.2.
Første "kommunevognstype" med ombyggede store lukkede perroner.

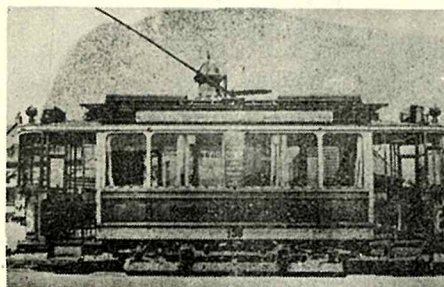


Fig. nr.3 & 4
Motorvogn med "Siemens"-undervogn før og efter ombygning. (Fig.4 foto: Jan Walter)

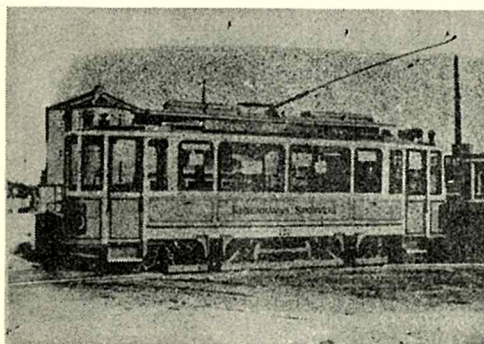
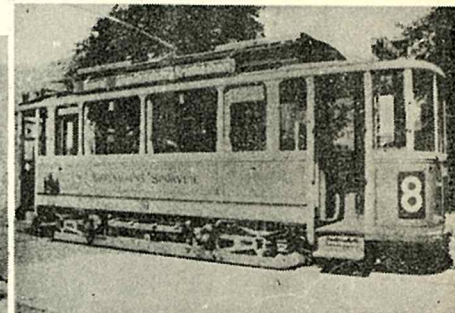


Fig. nr.5.
Motorvogn uden særlig undervogn. (Foto: Jan Walter)

Fig. nr.6
Motorvogn med undervogn af pressede dragere.

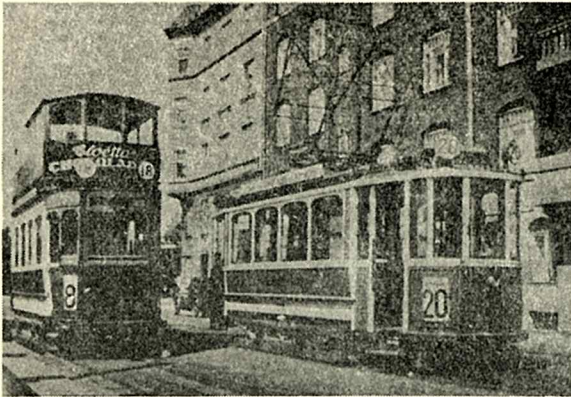


Fig. nr. 7.

Frederiksberg-motorvogn ombygget til een-etages med pantograf. (Pot. Jan Walter)

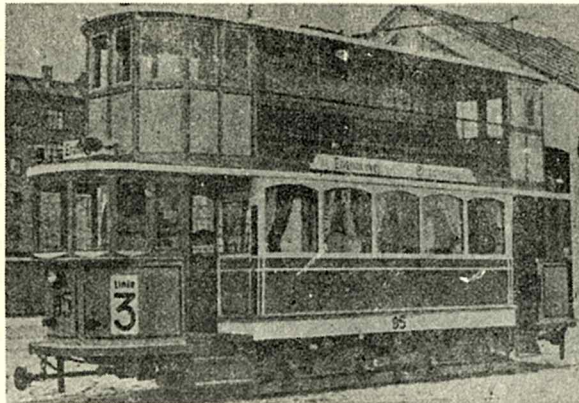
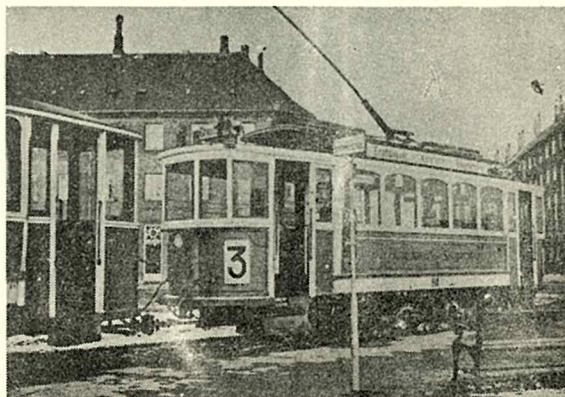


Fig. nr. 8 & 9
To-etages motorvogn
før og efter ombygning.



Anskaffelsen af disse undervogne gav anledning til forsøg med forskellige konstruktioner. 35 vogne blev bygget uden særlig undervognsramme (se fig. 5), idet der dog blev anbragt dragere, hvilende på akselkasserne, til at bære motorerne. Akselafstanden på disse vogne var 3,2 m, og affjedringen bestod af bladfedre med kegle- eller skruefedre ved ophængningerne. Resultatet var imidlertid ikke så tilfredsstillende, at man ønskede denne konstruktion som standardtype: navnlig var kørselen med større hastigheder ikke så behagelig som med vogne med særlig undervogn.

Som standardtype blev valgt undervogn med pressede dragere, 3 m akselafstand og med affjedringen mellem over- og undervogn udført som brede bladfedre med få (3 à 4) lag af specialstål. (Se fig. 6). Denne type viste sig fuldt ud tilfredsstillende.

Samtidig med denne ombygning foretoges en gennemgribende ændring af vognens mekaniske og elektriske udrustning.

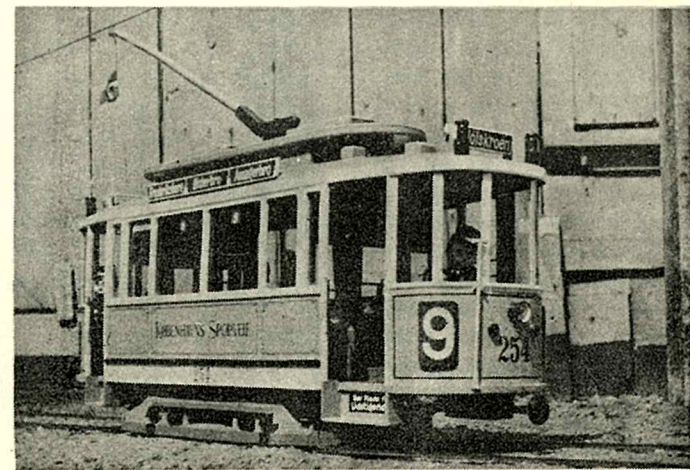
Foruden ombygningen af de gamle enetages motorvogne blev forsøgsvis i 1921 foretaget en ombygning af 5 frederiksbergske motorvogne til enetages

(nr. 370—74) (se fig. 7), idet tåpsæderne blev fjernet, og der blev anbragt større lukkede perroner. Resultatet blev dog ikke så tilfredsstillende, at man fortsatte med disse vognes ombygning.

I 1924 blev endvidere de 20 toetages motorvogne (nr. 20—24 og 90—104), der anvendtes på linie 3 (se fig. 8) ombygget til enetages for at muliggøre gennemførelse af disse vogne på strækningen mellem Enghaveplads og P. Knudsgade, hvor statsbaneviadukten spærrede for kørsel med toetages vogne. De siddepladser, der gik tabt i øverste etage, blev erstattet med ståpladser på perronerne, hvor trapperne blev fjernet, således at vognens kapacitet blev omtrent uforandret.

Ud over disse mere gennemgribende ændringer i vognparken, er der efter kommunens overtagelse foretaget forskellige forbedringer ved vognene, hvoraf kan anføres: Anbringelse af indvendige reklamer og forbedret belysning, opvarmning af motorvognene med elektriske varmeovne, anbringelse af polstrede sæder for vognstyrere, anvendelse af gummiindlæg som lyd-dæmpning, forstærkning og modernisering af moto-

(fortsættes side 110)



Det er dyrt at bygge en Sporvogn —

men det er billigere med

en MODELSPORVOGN, som den her viste bygget af Hr. Bang. Modellen er i ret stor Størrelse, men uhyre detaillert lavet, og Hr. Bang har ofret mange timer på denne særdeles naturtro model.

I forbindelse med sporvejsartiklen bringer vi her tegninger til de første under kommunen byggede motorvogns- og bivognstyper. (Se „Fra kapervogn til den nye linie 2“ side 58/4).

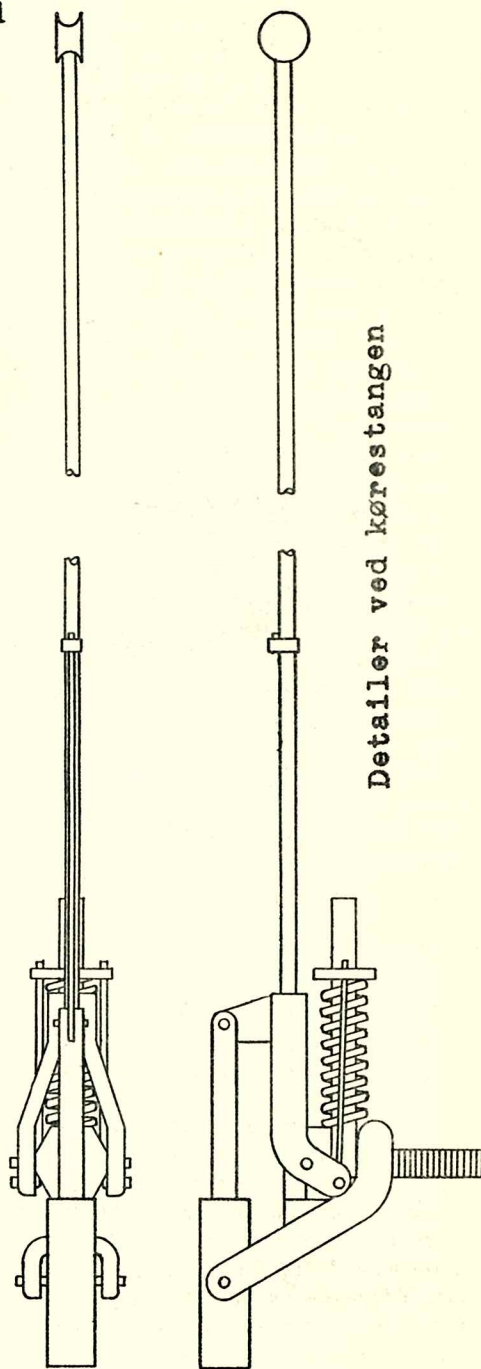
Vi vil her give nogle tips til de af vore læsere, der kunne tænke sig at bygge en model af dette sporvognstog.

Motorvognen består af to adskilte enheder, nemlig vognkasse og undervogn. På undervognen er hele trække- og motoren bygget op. Selve opbygningen kan vi ikke komme ind på her, da det helt afhænger af, hvilken motor De har til Deres rådighed. Det anbefales at bruge en lille, lav motor, så man har frit syn gennem vinduerne. Vognkassens opbygning afhænger af den enkelte, men det bedste resultat opnås ved at lave siderne og gavlene af tynd messingplade, 0,3 mm plade. Tag og tagrytter skæres ud af træ. Trolley-stangen laves som vist på fig. 1, vel og mærke, hvis man vil have den virkende. Hvis den motor, De har brugt, er så lille, at der er mulighed for at lave indretning i vognen, bør det gøres, da det er det, der sætter prikken over i'et ...

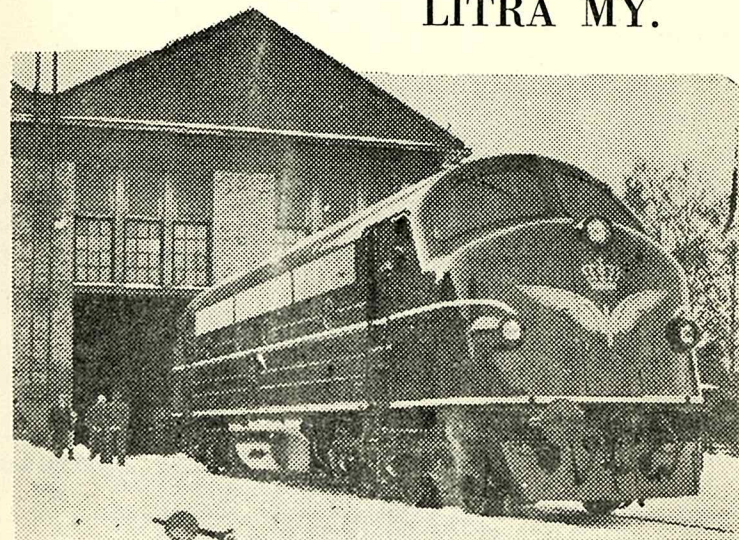
Bivognens opbygning svarer nøje til motorvognens. Det eneste, der kunne være på sin plads at omtale, er gitterlågerne. Disse kan enten loddessammen af tynd kobbertråd, hvilket efter nogle forsøg giver et fint resultat, eller, hvis man synes det er for svært, tegnes med tusch på et stykke klart celluloid.

Vi er nu kommet dertil, at vognene skal males. Farverne er: Taget mørkegråt, siderne hvide og gule med brune

(fortsættes side 110)



DANSKE STATSBANERS NY LOKOMOTIV LITRA MY.



Det første af de fire 1500 hk diesel-elektriske lokomotiver, som Danske Statsbaner har bestilt hos Nyqvist & Holm Aktiebolag, NOHAB, Trolhättan, Sverige, er nu leveret.

Dette lokomotiv er konstrueret, bygget og monteret af NOHAB i samarbejde med Electro-Motive Division, EMD, General Motor Corporation, La Grange, USA. Ud over dette skal NOHAB levere 3 lokomotiver. Til disse fremstilles bogier, undervogn og dele af vognkassen af A/S Frichs, Aarhus, men samtlige lokomotiver monteres af NOHAB.

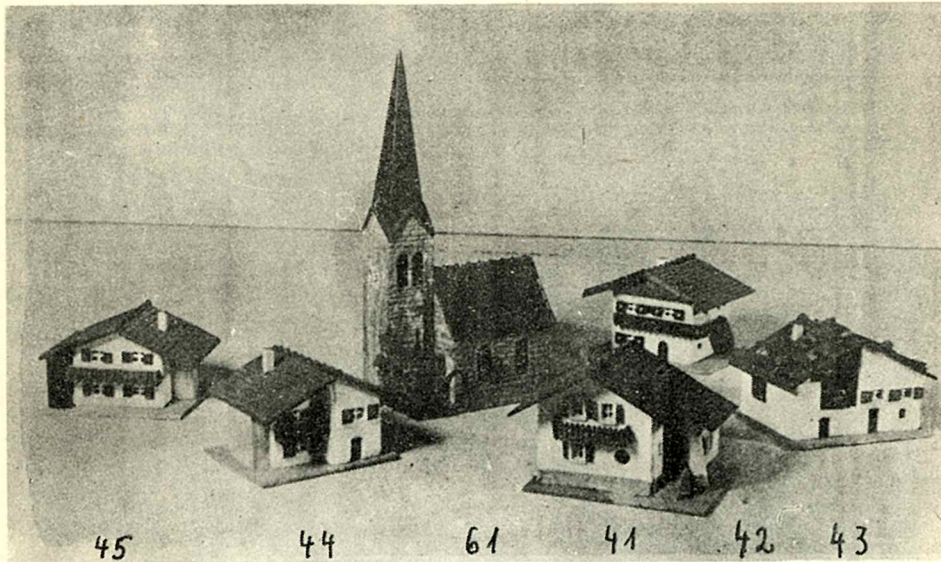
Ved en aftale i 1950 mellem NOHAB og EMD om fremstilling af dieselelektriske lokomotiver, sikredes der NOHAB levering af dieselmotorer og elektrisk udrustning af EMD's velkendte fabrikat. Yderligere fik NOHAB adgang til alle de erfaringer, som denne Amerikas første fabrikant af diesellokomotiver havde indhøstet under bygningen af mere end 14.000 diesellokomotiver og

vedrørende disse lokomotivers benyttelse på et stort antal jernbaner under forskellige driftsforhold.

NOHAB har bygget lokomotiver og andet rullende materiel siden 1865, da det første damplokomotiv leveres. I årenes løb er damplokomotiver, elektriske lokomotiver, skinnebusser samt gods- og personvogne, roterende sneplove, vogne til transport af normalsporede baner og andre specialvogne udgået fra NOHAB's værksteder.

På grund af de relativt lave akseltryk, som de nordiske lande og vesteuropas jernbaner er bygget for, kunne de tunge amerikanske typer ikke anvendes uden ændringer, og en omkonstruktion måtte derfor foretages ved at forsyne lokomotivet med 3-akslede bogier i stedet for de amerikanske standardbogier med 2 aksler, og ved omkonstruktion af lokomotivets kasse er det lykkedes at nedbringe vægten til den ønskede størrelse.

(fortsættes Side 100)



viser her de nye modelhuse i plastic til den lille størrelse - baggrundshuse i HO eller almindelige til TT.

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32 --- København K.
Postkonto 53761 --- Tlf. BYen 5703

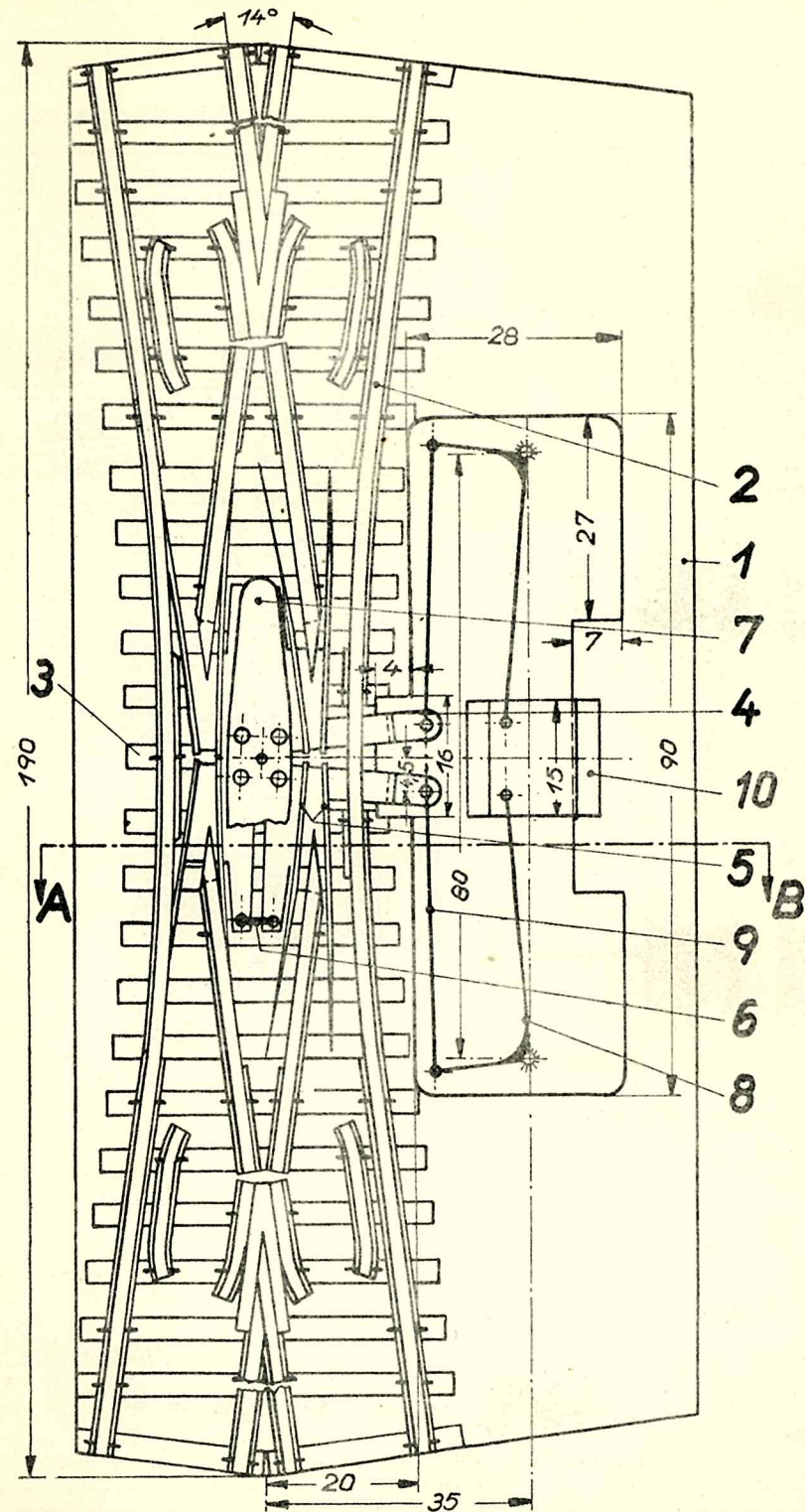
Spør 1 folk se her!

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

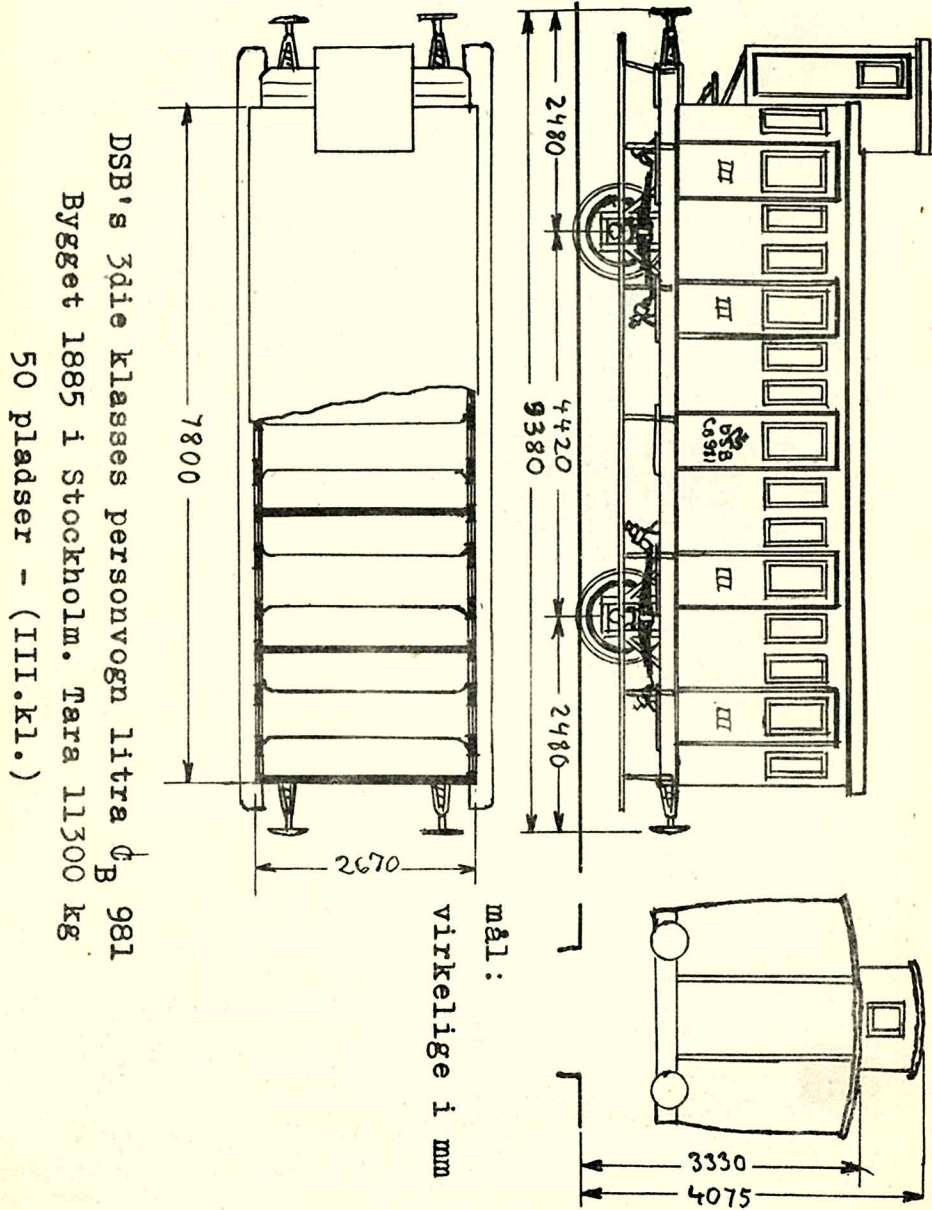
P.S.! Drejede puffer — fjedrende og faste — fremkommer i løbet af kort tid.

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

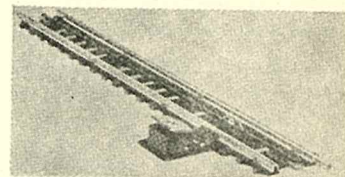
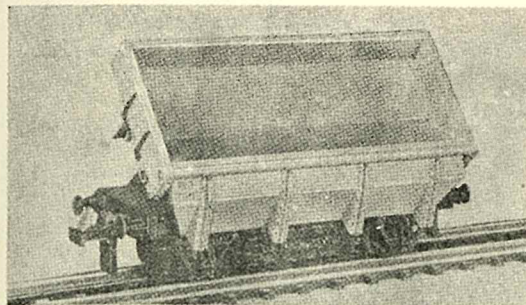


Fra "DER MODELLEISENBAHNER" - bringer vi her den første tegning til et krydsningsspor skifte i skala HO, og i næste nummer vil følge detaljtegninger og en beskrivelse af, hvordan man bygger det.

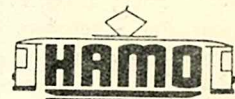
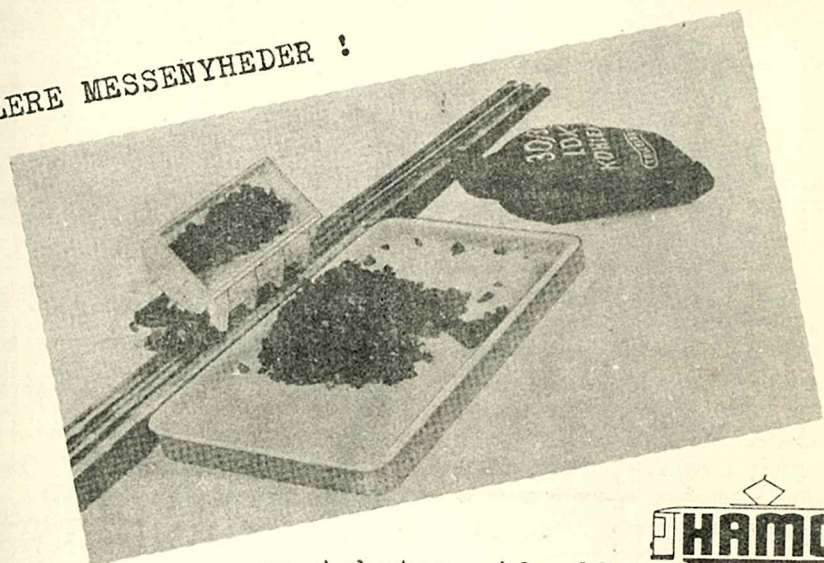
ved Ib Nielsen.



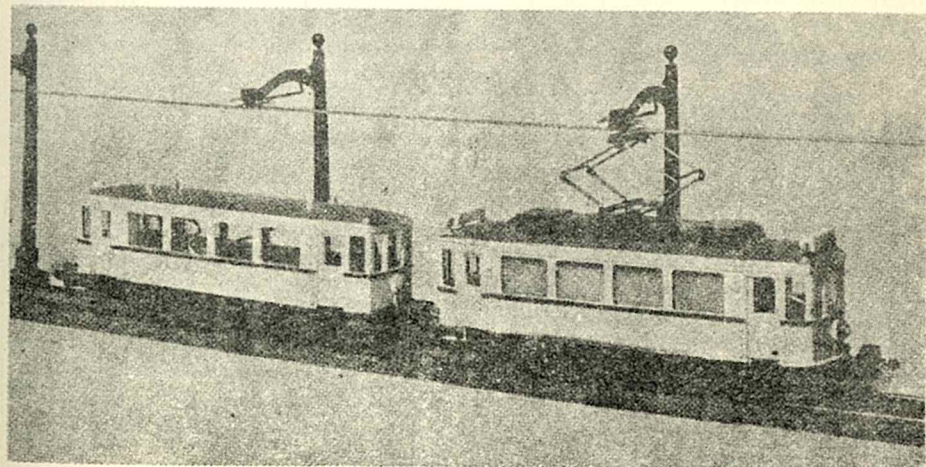
TRIX EXPRESS



FLERE MESSENYHEDER !



se teksten side 88



MODELSFORVOGNE --

staferinger (Se side 59/4, fig. nr. 1 og nr. 4). Undervognen er lysegrå. Linienumre og ruteskilte sættes på til slut, og hvilken linie det skal være, må De selv om, kun skal det nævnes, at da disse vogne i 1912 blev sat i drift, var det „den nye linie 2“.

O. J.

FRA KAPERVOGN --

rer, anbringelse af skinnebremser, afviserlys, konduktørsæder og udvendige reklamer.

Til aftagelse af strømmen fra køretråden anvendte man oprindeligt en rulle anbragt i en om en lodret tap drejelig gaffel. Konstruktionen var ret tung, og for at formindske antallet af stangafsprung og disses ødelæggende virkning på overledningen, gik man i 1910 over til at anvende en fast rulle, som er bibeholdt siden.

For at høste erfaringer med andre strømaftagere, er der på linie 20 anstillet forsøg med anvendelse af slæbesko i stedet for ruller med samtidig smøring af overledningen med grafit, som nu anvendes ved trolleyvognslinierne. Desuden blev der i tiden november 1929—august 1931 anstillet forsøg med pantografer og lyrebøjler, hvor muligheden for stangafsprung er bortelimeret.

FRA MA til MY --

Statsbanernes motorvogne har således gennemgået en ikke helt ringe udvikling siden 1923, og vognparken af køretøjer, drevet ved forbrændingsmotorer, er i dag oppe på ca. 150. Men trods alt vil motorvognene aldrig kunne slå damplokomotiverne helt ud. Det ville vi jo sikkert heller ikke synes om, da et damplokomotiv jo trods alt er meget mere „jernbane“ at se på end en motorvogn, selv om disse ved deres hurtig-

hed også godt kan være en fryd for øjet.
J. K. Petersen.

KLUBMEDDELELSER

I denne rubrik optages meddelelser fra nordiske mj-klubber. Meddelelserne må være os i hænde senest den 10. i måneden forud.

Dansk Model Jernbane Klub.

Formand: civiling. Poul E. Clausen, »Folmerhus«, Snekkersten.

Sekretær: fenrik O. Meyer, Glaciset 27, Kgs. Lyngby.

Klublokale: Nørrebro Station.

Fast mødeaften: 1. mandag i hver måned.

Jydsk Modeljernbaneklub, AARHUS.

Formand: Lokomotivfb. V. Dagø, Otto Rudsgade 37.

Sekretær: Maler K. E. Sørensen, Lyøgade 7.

Kasserer: Lokomotivfb. H. F. Jensen, Marstrandsgade 23.

Best.mdl.: Tømrer Max Hansen, Carl Blochsgade 25.

Konstruktør I. Eriksen, Langenæsalle 8.

Anlæg i O. — Fast mødeaften: Hver onsdag kl. 19—22.

Modeljernbaneklubben HO

Nordkærvej 1 (2 min. fra Hvidovre St.)

Formand: Poul Hegner, Nora 1012 v.

Kasserer: E. Wilsbeck, Valby 5109.

Mødeaften: Onsdag kl. 19.30.

Enkelte nye medlemmer kan optages ved henvendelse til ovenstående telefon numre.

Miba nr. 1/II søges omgående. — Jørgen Ibsen, Gammelofsgade 4, K. Telefon Byen 5264.

★

Til vore nye læsere!

Hvis De er interesseret i at erhverve ældre numre af Modelbane-nyt kan årg. 1953 komplet leveres til kr. 12,00 årg. 1952 (ialt nr. 1—4) til kr. 3,50 direkte fra ekspeditionen Kongevejen 128, Virum.

Valby Hobbyforretning

Mølle Allé 16

K. ELMBORG

Valby 2266

Alt indenfor Hobby

Fabrikation af Tilbehør og specielle Modeller

Alt fremstilles paa vort moderne Værksted



MODELBA NE-tips

Når De lige har lagt et nyt spor så løb altid sporet efter med en magnet for at fjerne eventuelle rester efter sporelægningen. Ellers kan det nemlig let ske, at disse småstykker, søm o. lign. sætter sig på magneter og ødelægger disse. Ved 2-skinne drift og hvor motortrucken sidder meget tæt til sporet, kan småpartikler forbinde to normalt isolerede områder og danne kortslutning.

LEJLIGHEDSTILBUD.

For at give plads til bestilte udenlandske varer realiseres hele vort lager af brugte radio- og elektriske artikler m. m. samt en del nye partier til uhørt billige priser. Vort 18. realisationskatalog udsendes i juli måned mod indsendelse af 1,00 i frimærker.

BERG RADIO & HOBBY - Guldsmedgade 40, Århus

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.

Miniaturbahnen bind I købes. — MB nyt, redaktionen 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.

August-nummeret er i handelen ca. 4. august.

OBS!

Indleveringsfristen er ændret til den 5. i måneden (se nedenfor).



Tidsskrift for Jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum. Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf. I redaktionen: Ole Jaeger, Strandvej 265, Charlottelund, 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. — Ars-abonnement 16 kr., udland 18 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

Bladet forhandles i lossalg af:

KØBENHAVN:

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K. Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K. Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K. K. Elmborg, Mølle Allé 16, Valby. Model & Hobby, Lovstræde 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.

ÅRHUS:

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

BRØNDELSLEV:

Centralkiosken, Algade 8.

SVERIGE:

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB. Västra Hamngatan 22, Göteborg C.

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 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 5. i måneden forud.