

ROKAL 2-vogns lyntog

BØGER

NYHEDI FAR WHEELS – A railroad safari by C. S. Small. En vidunderlig rejse med fjerne landes ejendommelige jernbaner. En bog for alle damplok-elskere og bogen er trykt på fint papir med fremragende illustrationer (166 s., 60 fotos 9 kort) indb. kr. 29,50.

ODIN & ROESKILDE – Det store 88 sideres billedhefte med danske lok og motorvogne. **Køb nu! Kun kr. 10,00** (plus porto).

DSB's damploks 1847–1959 – en up-to-date historisk oversigt som alle „loco-spotters“ bør eje. kr. 8,25

W. Bay: **Locomotives of the Private Railways of Denmark** (49 fotos) kr. 18,00

Denne længselsfuldt ventede bog er nu endelig udkommet, men første sending er revet væk - bestil derfor snarest, inden den bliver helt udsolgt.

RMC's udklippsbøger med materiale til 20 bygninger i hver bog. – Forlang bog 1 for sp. O og bog 2 eller 3 for HO. **Pris pr. stk. kr. 8,75** (+ porto)

Fleischman's nye skinnehefte. – Kr. 11,25 – heri er de nye modelspors anvendelse også vist.

Rudolf Wollmann: **Die elektrische Modelleisenbahn** – Indb. 316 s. – 3. nybehandlede udgave af en virkelig udtømmende bog. **kr. 36,50.**

TIDSSKRIFTER

(prisen i parentes angiver årsabonnement)

Miniaturbahnen **kr. 3,75** (16 nr. **kr. 60,00**), Model Railways News **kr. 2,75** (12 nr. **kr. 28,50**)
 Der Modelleisenbahner **kr. 1,85** (12 nr. **kr. 21,00**), HO-Rivarossi **kr. 2,00** (6 nr. **kr. 12,00**)
 European Railways **kr. 3,75** (4 nr. **kr. 15,00**), Model Engineer **kr. 1,40** (52 nr. **kr. 65,00**)

Prøvesending af ovennævnte tidsskrifter sendes portofrit for kun **kr. 10,00** ved forudbetaling. (Efterkrav 1 kr. ekstra).

BENT PALSDORF POSTBOX 184, KØBENHAVN K.
 POSTGIRO 35056, TLF. *944868
 Bedste telefontid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan ovennævnte bøger og blade beses. Åben torsdag 14-17³⁰, fredag 14-20, lørdag 10–14.



MODELBAANE *Nyt*



4

9. ÅRGANG

JULI-AUGUST 1960

PRIS

2 50

KØRER DE 2-SKINNE/JÆVNSTRØM ELLER 3-SKINNE/VEKSELSTRØM

Det danske
MY-lokomotiv
uovertruffen i
styrke og kvalitet
Kr. 104,50

Vil De køre **DANSK** og
forlanger De **KVALITET**?
Svaret bliver i begge tilfælde:

LONG

LONG

København N

Det righoldige
skinne- og vogn-
sortiment ses
i kataloget hos Deres
forhandler

JOTOFLEX

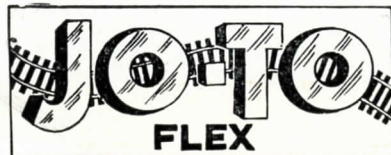


hilser „dollarpræmieringen“s
bortfald og kan glæde sine
kunder med nye reducerede priser:

Massive messingskinnestrengene kr. 1,15 pr. m.
JOTOFLEX flexibel skinne (2 sk.) kr. 4,50
JOTOFLEX flexibel punktskinne kr. 5,75
læsdele til sporskifte (h. el v.) kr. 9,85

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

SÆRTILBUD!

- **68 hefter**
- **for kun 48 kr.!!**
- 2 fra årg. 1952, 9 fra 1953,
- 9 fra 1954, samt de **komplette**
- **årgange 1955, 1956, 1957, 1958**
- Tilbudet gælder **kun** til 30. 9. 60

Ved bestilling direkte til MB-NYT, Postbox 184, Kbh. K

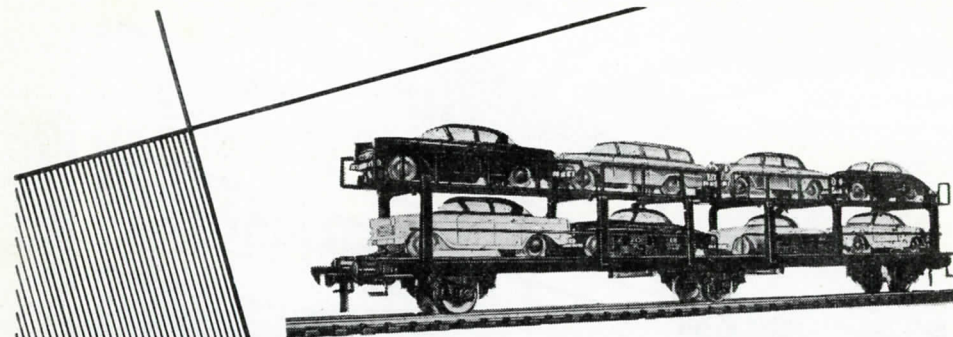
EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

Dette blad giver sine læsere en dobbelt glæde i form
af gode billeder og aktuelle artikler om europæiske
jernbaner i stort og småt.

Årsabonnement: 15 kr. (4 nr) løs nr. 3,75 kr.

Distribution:
MODELbane-nyt, VIRUM



no. 1472

Autotransportvogn med
aftagelige vogne - model af DB's Offs 55

HO

Fleischmann

NU

i butikkerne

Rokal TT



SPORVIDDE 12mm!

De vil blive forbavset --

når De ser, hvor meget De kan få plads
til i denne sporvidde selv på en begrænset
plads, og sortimentet omfatter ALT i lok,
vogne, sporskifter, signaler, luftledning,
bygninger og meget mere. De kan få det at se
hos os eller forlang et katalog (mod kun
50 øre i frimærker sender vi det portofrit)

To: 14.00-17.30

Fr: 14.00-20.00

Lø: 10.00-14.00

BP-TOG NY KONGENSGADE 11, K. TLF. BYen 5703

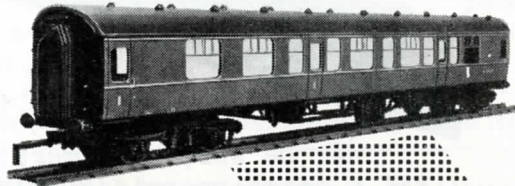


Fjelland Jernbaner



Mangler De gaveideer?

SÅ SPØRG EFTER



ROSEBUD
Kitmaster

PLASTIC SCALE MODELS

1. Innledning.

Fjelland Jernbaner (FJ) er oppstått ved at det for 10 år siden bare var tysk, italiensk og engelsk materiell på markedet. Da kjennskapen til disse lands materiell og drift var helst liten, og deler til skandinavisk materiell ikke fantes, oppsto FJ. Således kan FJ kjøre med utenlandsk og selvbygget materiell, etter de ruteplaner som det til enhver tid er behov for. I denne artikkel skal det fortelles litt om organiseringen av FJ, anleggene og materiellet. I følgende artikler vil driften bli nærmere beskrevet.

2. Organisasjon. FJ omfatter teoretisk de linjestrekninger som er

vist i fig. 1. Videre er FJ delt inn i 4 distrikter under et sentralstyre nemlig søndre, vestre, midtre og nordre distrikt. Før undertegnede flyttet sist sommer, "bestyrte" jeg Nordre distrikt med Fotanger som hovedstasjon. Etter flytningen er Vestre distrikt overtatt, og Seglvik Sentral stasjon er under bygging. Materiellet som tidligere hørte under nordre distrikt er overført til Vestre distrikt, angivelig fordi Nordre distrikt gikk over til en annen driftsform.

3. Anleggene. Hovedstasjonen i nordre distrikt er som nevnt Fotanger. Denne stasjon er en sekkestasjon, og skiftestasjon fra elektrisk drift

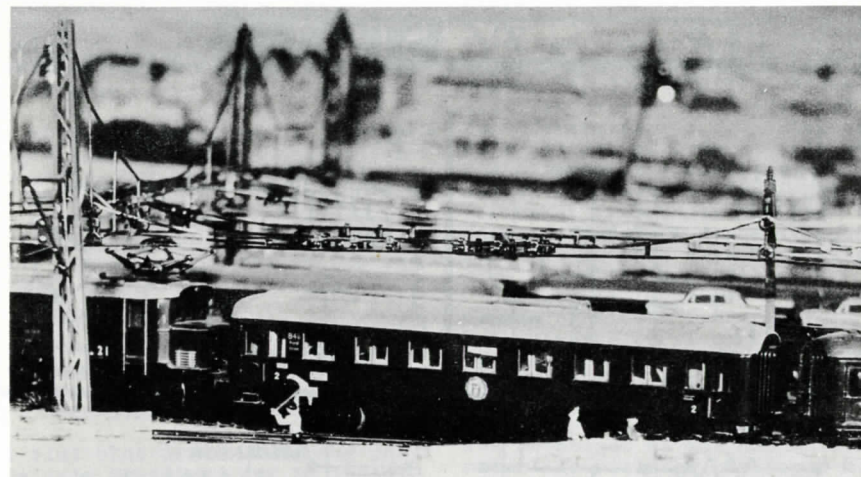
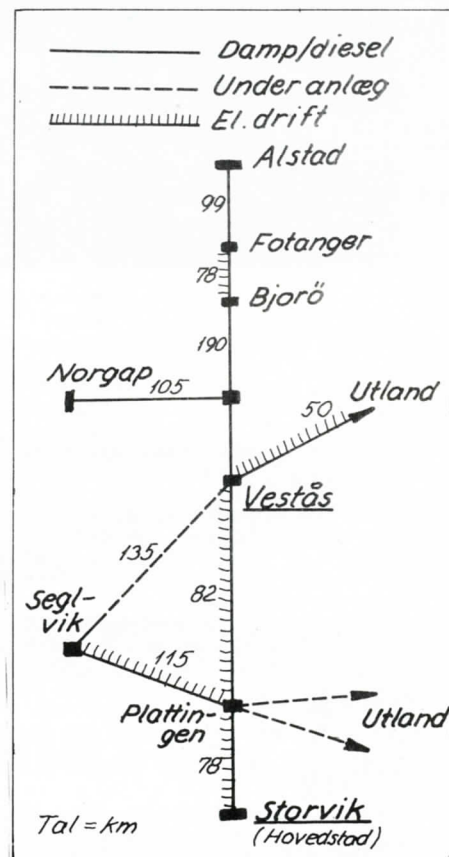
VORT FORSIDEBILLEDE

er denne gang hentet fra Ø.S.J.S., hvor vi ser loko nr.7 på Vallø station. (Engine no.7 at Vallø station on the private railway Ø.S.J.S. on the island of Sealand in Denmark). Foto: Dancker

til diesel/damp. Anlegget besto av selve stasjonen med 3 plattformspor og 2 godsvognspor, 3 parke-ringsspor samt 4 lokomotivspor. Fra stasjonen førte et spor sørover gjennom en tunnell, under en bro som førte sporet nordover, og videre inn på en flyttbar plate med 4 spor (140 x 25 cm.) Den søndre linje har luftledning for El-lokene. Den nordre linje fører i kurver opp en svak stigning, over en bro, videre i flere kurver til en "fra-stillingsstasjon" med 3 spor. Selve stasjonen er, inkludert gate og sporvognsline, 280 x 80 cm., den lengste plattformen er 140 cm. lang. Det var benyttet Mærklin-skiner og penser (sporskifter), bortsett fra den flyttbare plate som hadde fleksible skinner. Anlegget var delt i 20 doble seksjoner (punkt-kontakter og luftledning) samt 10 enkle seksjoner. Nordre linje hadde Mærklin semafor-signaler, mens stasjonen og søndre linje var utstyrt med Fleischman lyssignaler. Plattformsporene var forsynt med avkoblingsskinne i hver ende, de øvrige spor med avkoblingsskinne nær-mest pensen. Når et gjennomgående tog kom sørfra, kjørtes det inn på plattformsporet, et damp/eller die-sellok ble koplet til den andre togenden, det elektriske loket koplet fra, og toget kunne fortsette nordover. Mangelen ved denne sta-sjonen var at nordre og søndre spor løp sammen med stasjonsporene over en "englender" (dobbelpens), slik at all rangering, inn og utkjø-ring foregikk over denne pens, og derved blir all annen trafikk blok-kert.

Seglvik Sentral stasjon er anderle-des bygget. I et værelse på 5 x 3m. har FJ fått disponere 3 x 0,9m. til langs den ene vegg til sporene. An-legget får således en utpreget L-form. Lengst fra stasjonen er det bygget 2 skap, hver 20 cm. høye, 150 cm. lange og 30 cm. lange. Hvert skap inneholder 5 stk. 150 cm. lange spor som er montert på en plate som kan trekkes inn og ut, så-ledes at et spor alltid står i for-bindelse med linjen mot Seglvik sen-tral. Disse to skap- eller parke-ringsstasjonene (A og B) repre-sen-

rer resten av FJ's linjenett. Fra det øvre skap A kommer linjen fra Plattingen ut gjennom et treover-bygg, i en kurve over en bro, og fortsetter noenlunde rett nedover, forbi holdeplassen Seglvik Bø, svin-ger 90 grader til høyre, og fører gjennom en kort tunnell. Etter den-ne kommer linjen inn i byområdet, fortsetter stadig nedover, gjennom en skjæring med Stasjons-gatan til høyre, og utsyn mot sjøn til ven-stre. Så forsvinner linjen atter inn i en tunnell, dreier 180 gra-der og fører inn på stasjonsområ-det. Seglvik Sentralstasjon har 4 gjennomgående plattformspor, 3 per-sonvogns-parkeringsspor, 3 gods-vognspor, dreiskive med 8 lokspor,



FJ-Bo2 vogn med innredning (foto: Sandberg)

havnespor som fører inn i en tunell og deler seg i 2 spor, passerings-spor til havnebanen samt ventespor for lokomotiver. Linjen fra A er utstyrt med luftledning for el. drift. Høydeforskjell mellom A og Seglvik sentral er 20 cm. på 6½ m. linje. Fra Seglvik Sentral fortset-ter linjen i 0 høyde gjennom en tun-nell, langs en strandlinje, gjennom en tunnell og inn i skap B. Når den-ne stasjon er driftsferdig, vil den bli behandlet i detalj i en egen artikkel, hvor det elektriske opp-legget også skal gjennomgås. Her er det nok å nevne at nedre linje samt stasjonen og 3 m. av øvre linje er lagt med Mærklinskiner og penser, mens resten av øvre linje og skaplinjene er av fleksible skin-ner. Luftledningen er delvis Mærk-lin og delvis FJ-konstruksjon.

4. Materiellet.

Materiellet består av 4 E-lok (3 BoBo og 1 C) 2 diesellok (V200) tre damplok (2'C 1, 1'C1 og C), samt ett skinnibussett, alle Mærk-lin, og følgende vogner (med FJ-litra i parentes):
5 Mærklin (Bo2), 2 Mærklin (BK02) (ombygget av FJ, se foto) 2 Mærk-lin (ko), 2 Mærklin (WLABO), 1 Mærk-

lin (ABO3) (Mærklins sveitsiske passasjervogn), 1 Mærklin (Ro), 1 Mærklin (BR03) m/pantograf, 4 Mærk-lin (K), 6 Mærklin (B3), 2 Mærklin (B1), 2 Long (Bo3), 2 Trix (ABO3) 22 Mærklin godsvogner og 4 Long godsvogner. FJ's litra forklares slik: A = 1. kl. vogn. B = 2. kl. vogn. K = Konduktør og reisegods-vogn, R = Spisevogn, WL = Sovevogn. O = Boggievogn. l = Vogn med tverr-gående kupeer med dør for hver kupe. 2 = Vogn med sidegang. 3 = Vogn med midt-gang. Passasjervognene er inn-rettet med innbelysning og delvis med benker og kupeer. Det ene die-selloket skal ombygges til motor-vogn, idet det får Mo-overbygg. Den ene Long vogn er ombygget til styrevogn, og disse 2 sammen med den andre Longvognen skal kjøres som ett toget. Av nyanskaffelser ventes i løpet av vinteren det nye Mærklin E-18 samt 2 av Mærklins nye personvogner. Desuten ventes ett My-lok til erstatning for det ombygde V200. FJ skal selv bygge et forstadstogsett for elektrisk drift. (S-tog).

(Fortsattes i neste nummer)

FIG. 1.

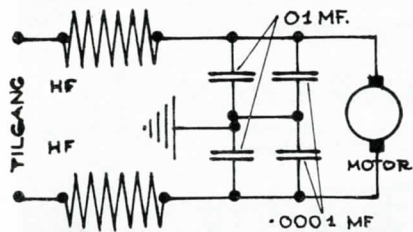


FIG. 2.

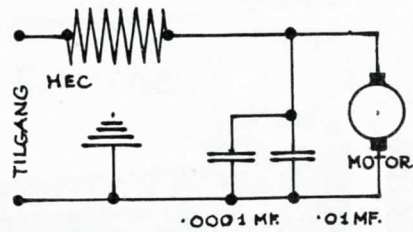
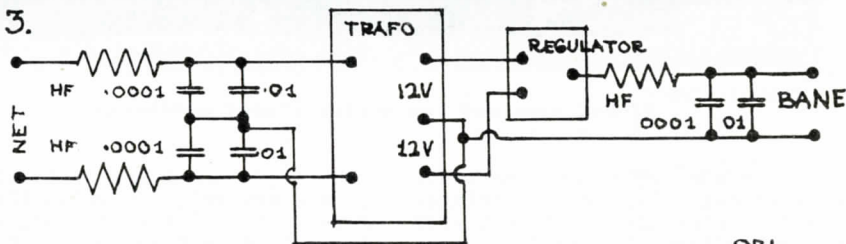


FIG. 3.



Generer De naboen?

Støj i radio og fjernsyn forårsaget af modeltog er altid egnet til at vække folks irritation mod "dem der leger med tog". Det er derfor af interesse for enhver at sætte sig ind i, hvad der forårsager disse forstyrrelser, og hvordan de kan fjernes. Der er dog sjældent to tilfælde, der er ens, men visse generelle midler kan anvendes, og det er disse, vi vil diskutere her.

Der er stor forskel på den almindelige radio's bølglængder og fjernsynets, og vi må derfor anvende komponenter af forskellige værdi i de to tilfælde. M.h.t. jordning af komponenterne, så er en effektiv jordforbindelse af anlægget meget vigtigere ved fjernsynsstøj end ved alm. radiostøj.

Det er gnisterne ved hjul og slæbesko og i lokomotivernes motorer, der virker som små støjsendere og

en grundig renholdelse af disse dele er derfor af stor betydning. Ved motorer er det kommutatoren, gnisterne opstår ved. Men selv en pinlig renlighed her kan ikke fuldstændig eliminere disse. Derfor må vi her gribe til andre midler. Støjen kan spredes på to måder, og derfor viser vi også diagrammer for afhjælpning af begge støjtyper. Støjen kan nemlig enten spredes ved direkte udstråling gennem luften, eller den kan løbe langs den elektriske installation, telefonledninger etc. og spredes derved over et større areal.

Vi kan nu forsøge at "kvæle" gnisterne ved motorerne ved hjælp af kondensatorer og spoler koblet som vist i fig. 1 og 2.

Kondensatorerne kan købes færdige, medens spolerne kan laves blot ved at spole tilledningerne jævnt over en pap- eller plastikform på ca. 6 mm's diameter, og ca. 6 vindin-

ger er passende. Spolen skal være ca. 2 cm. lang. Det er naturligvis vigtigt at spoleledningerne er tilstrækkeligt tykke til at bære motorstrømmen.

Det er tillige vigtigt, at monteringen sker så tæt ved støjkilden som mulig. Det betyder, at et aggregat må anbringes på hver lokomotiv, for at systemet skal blive effektivt. Et støjfilter, der kan ned sætte kontaktstøjen mellem tog og skinner er vist i fig. 3.

De viste hf-spoler i fig. 1, 2 og 3 er beregnet for fjernsyn. Hvis det kun drejer sig om radio-støjdæmpning, kan hf-spolerne og 0,0001 mf kondensatorerne udelades.

Til slut blot dette. Undersøg naturligvis grundigt, før De installerer noget, om det nu er Deres modelbane, der forårsager støjen, hvilket bedst gøres med en person ved radioen og een ved anlægget. Toget startes og stoppes da f.eks. hvert andet minut, og resultatet vil da let vise sig.

B.P.

DAMPTOGS - FOTO - UDFLUGT

Søndag den 18. september 1960 arrangeredes på HILLERØD-FREDERIKSVÆRK-HUNDESTED JERNBANE en damp-togsudflugt for alle jernbaneinteresserede med familie.

Til deltagerne er der reserveret vogn i toget fra København H. kl. 7.59 og kl. 9.00 damper vort tog afsted fra Hillerød efter banens ordinære iltog.

Særtoget køres med banens store kraftige lokomotiv nr. 9 og består iøvrigt af 3-4 flotte rød- og gulmalede personvogne og en ditto postpakvogn. Turen vil iøvrigt foregå efter samme retningslinier som Kalvehaveturen den 22.3.59 og den meget vellykkede Østsjællandsturen den 26.6.60, idet vi dog vil anvende en ny fremgangsmåde ved de mange fotostop. Dels for at spare tid og dels for at undgå de situationer hvor nogle er klar til foto-

grafering mens andre er de første i vejen idet de forlader toget, og atter andre tøver med at forlade toget for ikke at være i vejen for nogen, vil toget først standse ved det sted hvorfra det bedst kan fotograferes; når de fotointeresserede er støget ud lyder et fløjtesignal hvorefter toget straks rykker 50-200 meter tilbage og derefter kører frem under pæn røg- og dampudvikling - denne fremgangsmåde skulle både være hurtigere og give bedre billeder til alle.

Undervejs foretages 3 togkrydsninger og både i Frederiksværk og Melby overhales vi på udturen af ordinære tog. Dette giver mulighed for at nå frem til f.eks. den fine kurve før Melby og/eller til det pæne kupperede terrain ved Ullerup før damptoget så man kan få fine naturlige billeder når toget kommer, og det er derfor aftalt at de 2 pågældende tog samt den skinnibus som afgår fra Hundested lige før eller efter særtoget kan benyttes for kun 50 øre pr. næse uanset afstanden. Billet til sådan kørsel fås hos pågældende togs personale mod fremvisning af den særlige kontrolbillet til særtoget, som vil blive tilsendt deltagerne (tilligemed et mere detaljeret program for turen, så man på forhånd har overblik over hvilke fotomuligheder der byder sig).

I Frederiksværk vil der være lejlighed til at fotografere nogle af Stålvalseværkets damplokomotiver (som i dagens anledning er kørt frem på et sidespor ved stationen) og i Hundested (hvor vi ankommer ca. kl 13) vil såvel medbragt mad, som en god rimelig middag kunne nydes på Hundested Kro 2-300 meter fra stationen. Under middagen vil vi ligesom i Faxegøre rede for eventuelle nyheder om veteranbanen samt om den kommende jernbaneklub og dens virke.

Efter en forhåbentlig god og vellykket tur ankommer vort tog til Hillerød kl. 17.12 og der er reserveret vogn i toget fra Hillerød kl. 17.50 til København.

Prisen for turen fra Hillerød til Hundested og retur er kr. 10,- men af hensyn til de der tager familien med kører hustruer og børn

under 16 år til halv pris og børn under 6 år gratis.

Skulle De være interesseret i at deltage i denne tur (og derved støtte veteranbanen) bedes De venligst og senest den 12. september sende beløbet til en af nedenstående arrangører pr. postanvisning og på bagsiden heraf anføre om De ønsker middag på kroen.

Mogens Bruun (Tlf. Da. 3717) Lindehøjen 10, Vanløse.	Svend Jørgensen Blichersvej 5 I, Helsingør.
---	---

FRÅ VETERANBANEKOMITEEN.

Meddelelse vedrørende veteranjernbaneplanen og dannelse af en dansk jernbaneklub.

En tak til alle deltagerne i den vellykkede damptogsudflugt på Østsjællandbanen den 26 juni og til alle givere af små og større beløb til veteranjernbanen.

Siden vor sidste meddelelse er sommeren kulmineret og går nu på hæld, og tiden er nu snart inde for dannelse af den påtænkte klub. Der vil senest den 18. september blive givet meddelelse om tid og sted samt dagsorden for den stiftende generalforsamling.

Der har i sommerens løb været ført orienterende forhandlinger om benyttelse af et passende spor, ligesom vi for tiden forhandler med de norske statsbaner om mulig erhvervelse af et par vogne fra Aurskog-Hølandsbanen. Endnu er der dog intet resultat af disse forhandlinger.

Der skal også snarest indledes forhandlinger om anskaffelse af lokomotiv, bl.a. for at undgå op-hugning blandt de få lokomotiver, der endnu findes i reparerbar eller køreklar stand i den rette sporvidde.

Det er vor agt i løbet af vinteren at arrangere nogle film- og foredragsaftener, men herom senere.

Ligeledes henledes opmærksomheden på, at vi foruden den i

vedlagte cirkulære omtalte H.F.H. J.-tur vil forsøge i marts måned 1961 - eventuelt i samarbejde med Dansk Model Jernbane Klub - at arrangere et "afskedsdamptog" på Næstved-Præstø-Mern Jernbane, som indstiller driften pr. 1. april 1961.

Veteranbaneplanen, såvel som planerne om en dansk Jernbaneklub har vakt interesse vidt omkring og bl.a. ser Jernbanemuseet og Teknisk Museum med megen velvilje på vort initiativ, der som tidligere nævnt også er blevet omtalt i et par aviser.

I forbindelse med den nye klub vil det sikkert være af stor interesse for foto- og småfilmiteressererede at søge oprettet en meldetjeneste med privatbanerne, således at disse, så snart der køres med damploko, melder det til os, hvorefter vi lader meldingen gå videre til interesserede pr. telefon, telegram eller dagbladsannonce. A'propos denne meldetjeneste kan vi allerede give et praj om at en af Roskilde's 2 reserve-loko (K.582 eller C.718) gennem 2-3 dage kommer til at køre kul-tog Køge-Roskilde om en lille uges tid.

Det er iøvrigt tanken fremover efter behov at udsende disse meddelelser om vort arbejde og vi vil også gerne bringe korte meddelelser af interesse fra D.S.B. og privatbanerne samt andet af jernbanemæssig interesse, og vi beder derfor de, der måtte have stof til disse meddelelser, om venligst at sende stoffet til Svend Jørgensen.

Der vises i denne tid flere steder i biograferne en svensk film! "Frøken Chick"; i slutningen af denne film ses en del helt gode og morsomme optagelser fra en svensk tømmertransportbane med sporvidden 750 mm, beliggende ved Strömsnäsbruk cirka 90 km nordøst for Helsingborg. Banen er nu helt eller delvis nedlagt men et par af dens lokomotiver er bevaret i Strömsnäsbruk, og personvognen som ses i filmen er af filmselskabet foræret til "Svenska Järnvägsklubben"s "Östra Södermand-

land Järnväg" ved Södertälje.

I løbet af efteråret skal Lollandsbanens sidste damprangerlokomotiv (nr.20) hovedrepareres og atter være køreklart.

En del af lokomotiverne fra Gørlev Sukkerfabriks nu nedlagte roebanenet er havnet på Lolland, hvor de skal erstatte ældre og mindre lokomotiver.

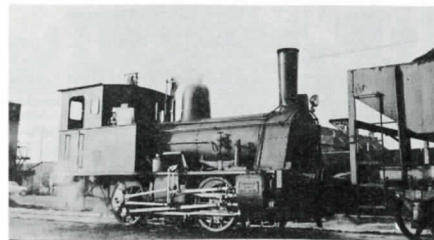
Som ovenfor nævnt hører vi gerne fra Dem, når som helst De måtte have nyheder af interesse, da disse nyheder ofte kan "opsnuses" af den enkelte.

Poul Adamsen, Mogens Bruun,
Svend Jørgensen,
Blichersvej 5 I,
Helsingør.

P.S.: Det oplyses nu fra anden side, at ovennævnte svenske banes sporvidde ikke er 750 men 640 mm.

Nogle københavnske industri-lokomotiver

Flere Københavnske industrivirksomheder har i tidens løb benyttet såvel smal som normalsporede damplokomotiver til intern transport, og enkelte, f.eks. Østre gasværk, Valby gasværk og Valby rangerstation har endnu et antal lokomotiver i drift.



Valby gasværks loko nr. 6, tidligere DSB ltr. HS 382

"Valby rangerstation", er navnet på en sammenslutning af forskellige fabrikker, med indbyrdes forbundne rangerspor, der i fællesskab selv varetager den interne rangering. Til dette brug råder man over en lille OBO(T) maskine, nemlig forhenverende D.S.B. litra N-186, der har hjemme i en lille remise ca. 200 m. fra Trekronergade langs D. S.B.'s godsbanespor fra Vigerslev. Pudsigt nok, så er N-186 foruden at være den sidste af denne type i drift, identisk med Kalvehavebanens første lokomotiv - KB-nr. 1, idet der til KB i 1899 blev anskaffet 3 stk. af denne type fra Esslingen, nemlig nr. 2874, 2875 og 2876 - (KB-1 - 2 og 3) alle bygget i 1897-98. At maskinerne ikke var helt nye, skyldtes at de først havde tilhørt en lille nordtysk privatbane, men her, ligesom det blev tilfældet ved Kalvehavebanen, hurtigt havde vist sig at være for små. Disse maskiner havde ret store hjul og var beregnet som togmaskiner for små tog på korte strækninger; men ved fuldt belastning var de, grundet de meget små kedler, vanskelige at holde damp på, hvorfor der ofte måtte gøres holdt grundet dampmangel. Allerede efter det første år ved K.B., blev disse maskiner solgt til D.S.B. hvor de i mange år, tillige med 12 andre af samme type, gjorde god fyldest som rangerlokomotiver. I 1937 blev så nr. 186 solgt til Valby rangerstation, til afløsning af en mindre, nemlig litra M-83 fra 1875 som man i 1916 havde købt af D.S.B. - Den bar navnet "Jakob" - ikke at forveksle med "Jakob" fra V.V.G.J., der nu er på jernbanemuseet, - og havde iøvrigt intet nummer. Nr. 186 beholdt både sit nr. og sit litra og bærer stadigvæk sin nummerplade på røgekammerdøren - kun er der over nummeret malet "Valby rangerstation" og skorstensbåndet er malet rødt. Maskinen er iøvrigt meget velholdt og i tip top stand, - fik i 1959 stort eftersyn på D.S.B.'s centralværksted, og arbejder iøvrigt til alles tilfredshed, også og ikke mindst rent økonomisk!! Valby gasværk, der henter sine kul i havnen, har til denne transport

en hel jernbane, ca. 3,5 km. lang, ca. 40 vogne af special selvlossende type, samt 5 køreklare normal-sporede damplokomotiver. Gasværket, der blev startet i 1907, fik da til kultransporten 3 stk. OBO(T) lokomotiver, bygget af Hanomag 1906 - byggenr. 4725-27. Lokomotiverne, der vejer os. 201 og er på 150-170 hk. er således omtrent af størrelse som et litra Hs, - de har nr. 1-3.

Om V.G. nr. 4 har det ikke været muligt at få fyldestgørende oplysninger, enten har det været en lille OBO(T) eller en IBO(T), muligvis kan der være tale om begge typer; men de er i hvert fald for længe siden udgået af V.G.'s lokomotivpark. I 1928 købte V.G. en temmelig stor OBO(T) maskine fra Orenstein og Koppel, der fik nr. 5, fabriksnummeret er 10247. Det er en meget kraftig maskine (180 hk.) og tillige den største af denne type herhjemme - den vejer 26,5 tons. Kedeltrykket er på denne, ligesom på de øvrige, 12 atm. Den har rundglidere og udvendig Heusingerstyring. I 1932 købte V.G. sit lokomotiv nr. 6, nemlig en Hs'er fra D.S.B. - nr. 382, bygget i England 1894 - nr. 4751. Denne maskine har

endnu, som den sidste Hs, den oprindelige cylindriske domebeklædning uden indbygget sandkasse. Skorstenen er blevet udskiftet med en tykkere og mere klodset. Maskinen er tillige med de øvrige forsynet med en turbodynamo anbragt ved venstre side af skorstenen. Foruden disse lokomotiver har V.G. på værkets eget område haft et ret stort sporet med 600 mm. spor og hertil anskaffede man i 1907 fra W. og G. Bagnall i England, det mindste damplokomotiv vi har haft i landet, nemlig en lille saddeltankmaskine, OBO(T) fabriksnummer 1845, med en vægt på kun ca. 4 t. Maskinen har 10 hk. og 10 atm. kedeltryk. Den har en drivhjulsdiameter på 430 mm., akselafstand på 760 mm. og måler i total længde kun 3260 mm. Over kedlen ligger en lille sadeltank til vand, og mellem kedlen og understellet er der, grundet den ret højtliggende kedel, næsten 35 cm. luft. Fyringen på så lille en maskine kan, da fyrkassen går næsten helt tilbage mod bagvægen i førerhuset, ikke ske på normal måde, men må ske udefra gennem et hul i bagvægen af førerhuset, når maskinen holder stille. Til det brug havde man rundt om på værkets

Valby rangerstation:

Nr. 186 - bygget 1897 - nr. 2874 - Esslingen - købt af DSB i 1937. (tidl. KB nr. 1.)

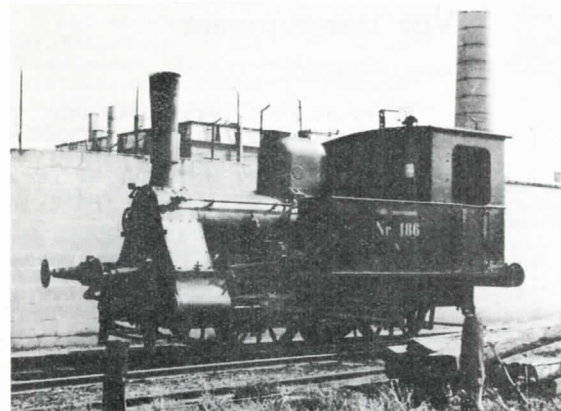
Valby gasværk:

Nr. 1 -	Hanomag	1906	nr. 4725	
" 2 -	"	1906	nr. 4726	
" 3 -	"	1906	nr. 4727	
" 4 -	?	?	?	udrangeret.
" 5 -	Orensteiner og Koppel	1928	nr. 10247	
" 6 -	Nielson og Co.	1894	nr. 4751	- tidligere DSB - HS -382.

0,600 m sporvidde: Wag G. Bagnall - 1907 - nr. 1845 - nu forbeholdt teknisk museum.

Østre gasværk:

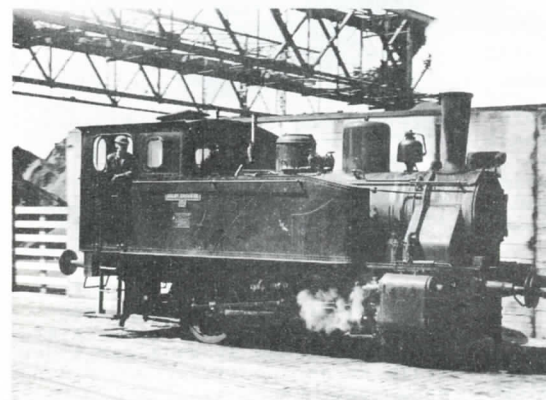
Nr. 1 -	Hudswell Clarke og Co.	1899	nr. 498.
" 2 -	" " " "	1899	nr. 499.
" 3 -	" " " "	1902	nr. 622.



Valby rangerstations loko, fhv. DSB ltr. N 186 - KB nr. 1



"Gasværksekspresen" ved Trekronegade



Valby gasværks loko nr. 5, bygget af Orenstein og Koppel i 1928 (største OBO loko i Danmark.)

område langs sporet liggende små bunker kul. Denne lille morsomme maskine er nu erstattet af bl. a. gaffeltrucks, men den er fint gjort i stand og er forbeholdt vort tekniske museum. Den var i drift indtil 1954. Til sidst skal lige nævnes, at der er planer om en udvidelse af Østre gasværk, og som følge deraf bl. a., en fuldstændig nedlæggelse af Valby gasværk.

Østre gasværk, der byggedes i 1899, henter ligesom V.G. sine kul ved havnen, som oftest losset direkte fra skib, men her er afstanden ikke nær så lang, derimod er rampen til retorterne grundet pladsforholdene ikke så lidt stejlere end på V.G. Specielt med dette for øje var de maskiner man i 1899 anskaffede meget robuste og velegnede netop til dette job. De var bygget af Hudswell Clorke og Co. i England med byggenumrene 498 og 499 og var især i England var meget populære. Allerede i 1902 anskaffede man endnu en maskine af denne type fra samme fabrik - nr. 622; den fik Ø.G. nr. 3, og siden da har disse særprægede maskiner med hæder klaret trafikken med kul fra havnen til Østre gasværk.

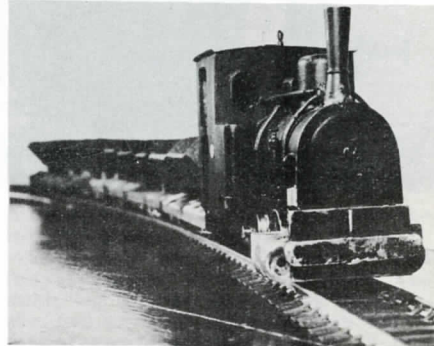
Ligesom på V.G. benytter man her en speciel type selvlossende vogne, og maskinerne klarer her 6 lossede vogne, mod V.G. - 10 stk. Et fantastisk syn er det at se disse små slidere starte i havnen for fuld damp med røgen stødt mange meter tilvejs, og uden på nogen måde at tabe pusten, sikkert og hurtigt skyde de 6 vogne tilvejs på den høje rampe. Ikke mange lokomotiver af tilsvarende størrelse kan gøre dem det efter. Man kører som regel med 2 tog her, mod V.G. 3 tog - og her ligesom V.G. især, bloksignaler af egen konstruktion. Også disse maskiner er i fin stand og bærer deres alder fint.

S. Jørgensen.

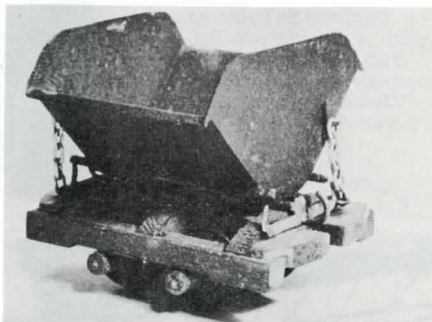
Vor læser mener

Modelbane Nyt.

Efter at De i Deres blad har bragt adskillige artikler om smalsporede baner sender jeg hermed nogle billeder af modeller af forskellige smalsporsloko og vogne.



Frederiksholms teglværker, mindste loko. Størrelse 1:45, sporvidde 16,5 mm



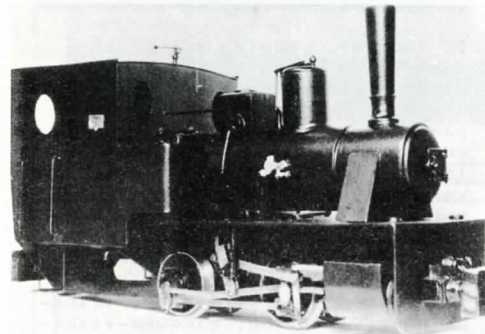
Tipvogn med træundervogn

Størrelsen er 1:45, 16,5 mm. sporvidde. Maskinerne er beregnet til 2-skinne drift, 6 - 12 volt jævnstrøm ved hjælp af Rivarossimotor med permanent magnet.

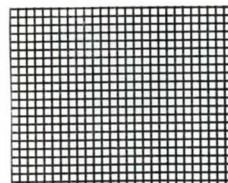
Begge maskiners virkelige forbilleder har tilhørt Frederiksholms Teglværker. Det mindste er fra dengang man gravede ler i den lille sø der nu ligger ved P.Kundsensgade i København.

Det andet lokomotiv er det af Sv. Jørgensen omtalte, der i 1958 blev solgt til Frederiksværk Stålvalseværk, nemlig Frederiksholms Teglværks nr. 8, fra Hamersholt teglværk.

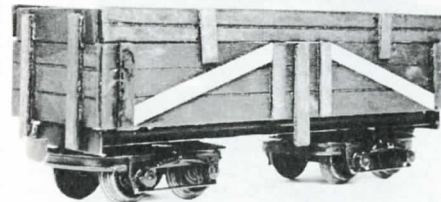
Bogievognen er en af sukkerfabrikkernes almindelige åbne roevogne, medens de to tipvogne, for trævognens vedkommende er en af de ved teglværkerne meget almindelige, og jernvognen en af entreprenører meget anvendt type.



Frederiksholms teglværkers loko nr. 8. 1:45, sporvidde 16,5 mm

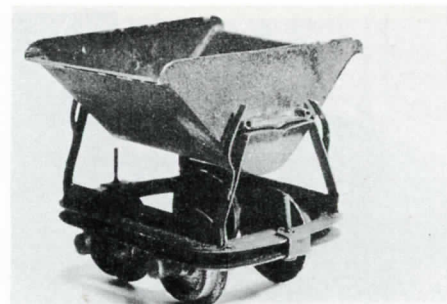


Åben godsvogn



Det var lidt om nogle af de billeder De af og til har efterlyst i spalten "Læserne bygger".

Erik V. Pedersen.

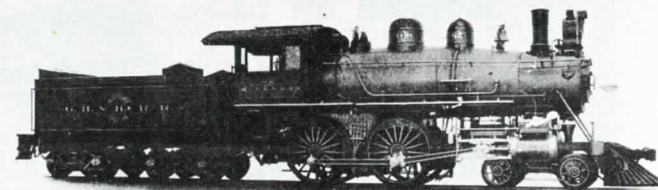


Jerntipvogn

Til Modelbane-nyt

Hermed sender jeg Dem et enkelt foto af en amerikansk 2Bo-maskine; SFJ's "amerikanere" har jo tidligere været omtalt i MB-nyt, så måske kunne læserne have interesse i at se en typisk maskine fra omkring århundredeskiftet. Foto: Baldwin Locomotive Works.

Med venlig hilsen
O.W.L.

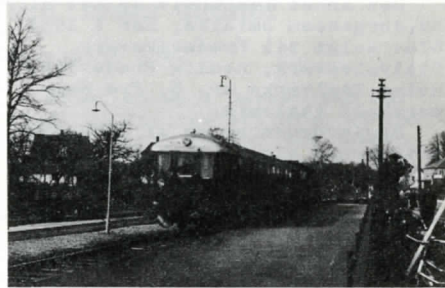
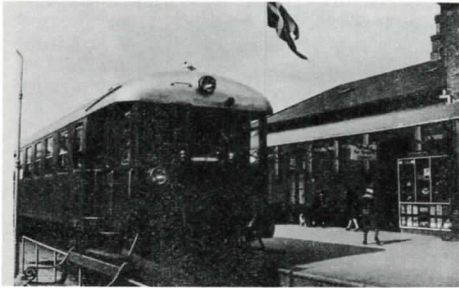


MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

er en aktualitet: Statsbanernes nye styrevogne litra CLS nr. 1701-1712, som er blevet leveret i løbet af sommeren.

Den nye vogntype svarer til standard-nartrafikvognen CL og skal efterhånden afløse de nu 30 årige, fra CR-vogne ombyggede styrevogne litra CRS (som vi senere bringer tegning af). Det må hilses med glæde, at de ganske vist beh gelige men som styre-





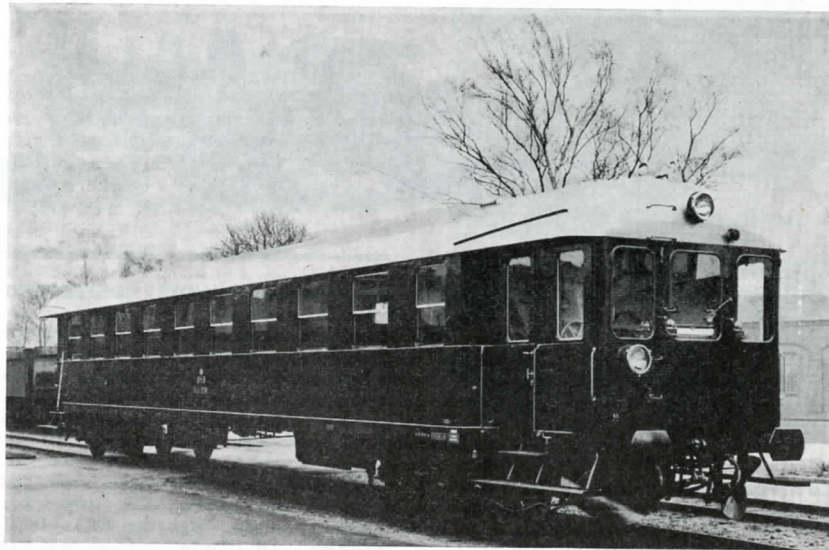
vogne alt for skrøbelige CRS-vogne udskiftes med stålvogne. Udseendemæssigt hævder den nye vogn-type sig dog ikke. CL-vognen er pæn nok, men den er "født" i 1943, og det kan den ikke løbe fra. Styrerummet er derimod en typisk 1960 frembringelse, ude af harmoni med CL-vognens klassiske linier.

Bortset fra styrerummet ligner CLS-vognene udvendig som indvendig de nye CL-vogne; kun er de forsynet med 2,5 m jernbogier (berlinertruck) i stedet for de sædvanlige træbogier. På den forreste bogie er monteret sneskærm

og sandrør. Læserne vil altså også kunne bygge en almindelig CL-vogn efter vor tegning. I næste nummer bringer vi en supplerende tegning af rejsegods-enden på familiens tredje medlem litra CLÉ, således at De bliver i stand til at bygge et helt nærtrafiktog.

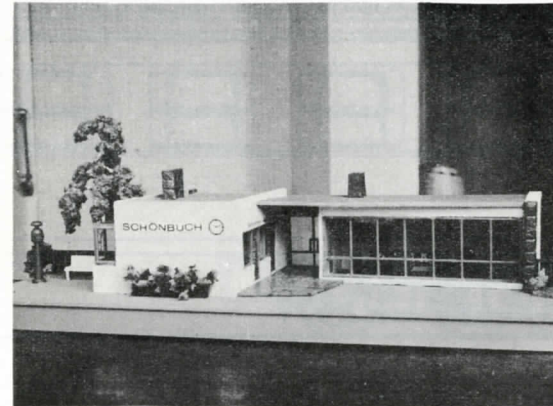
Læg ved modeltegning af styrevognen mærke til gummilisterne om gavlvinduerne (markeres med tuschstreg), de to lygter, trine-ene på gavl og tag, vindues-viskeren og den ekstra tagventil over førerrummet.

I.N.



Den første CLS-vogn, fotograferet i centralværkstedet, København

MB-NYT



WIAD

MODEL
HUSE
I
TOP
KLASSE

SKALA- & NATURTRO
MODELLER

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH
Bredgade 25 A, København K.
Telf. 9117 - 9118



Kr. 138.00

For dette dejlige Dobbelt Diesel-lokomotiv

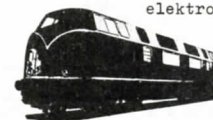
Stort udvalg i reservedele til lokomotiver. Model-huse i samlesæt og færdigsamlede, bl. a. FALLER - Heljan - Airfix - G-O - Remo - Wiad. Løsdele for modelbygning, for eks. træer, døre, vinduer, murstens-papir, stakitter, figurer.

A/S MARTIN PEDERSEN Gammel Kongevej 36

-- SENDES OVERALT PR. EFTERKRAV --

A/S MARTIN PEDERSEN Gothersgade 29

Märklin eller Fleischmann katalog kr.2.00
transformatorer fra kr.28.-
elektrodele til alle formål

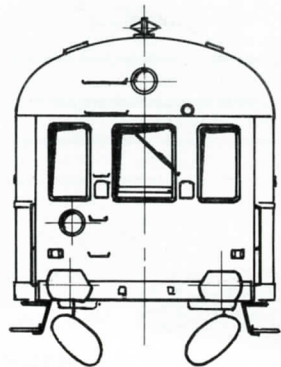
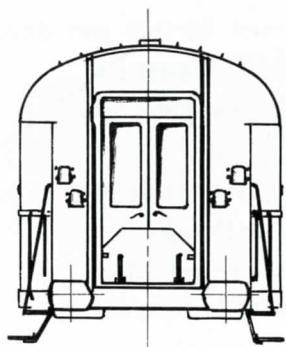
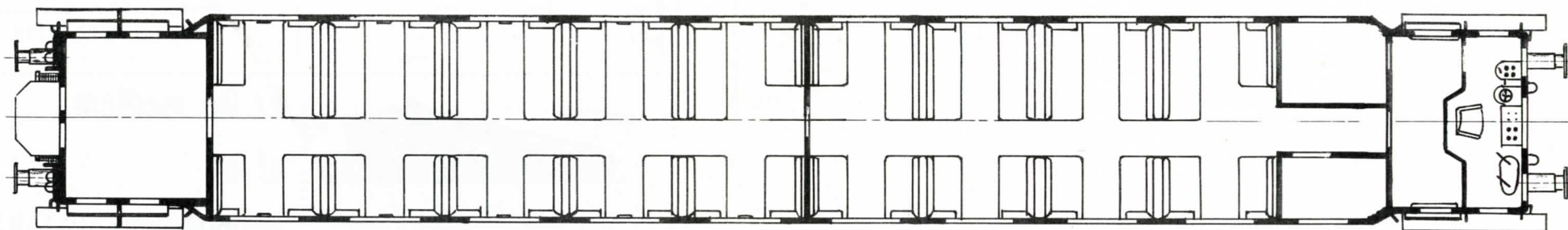
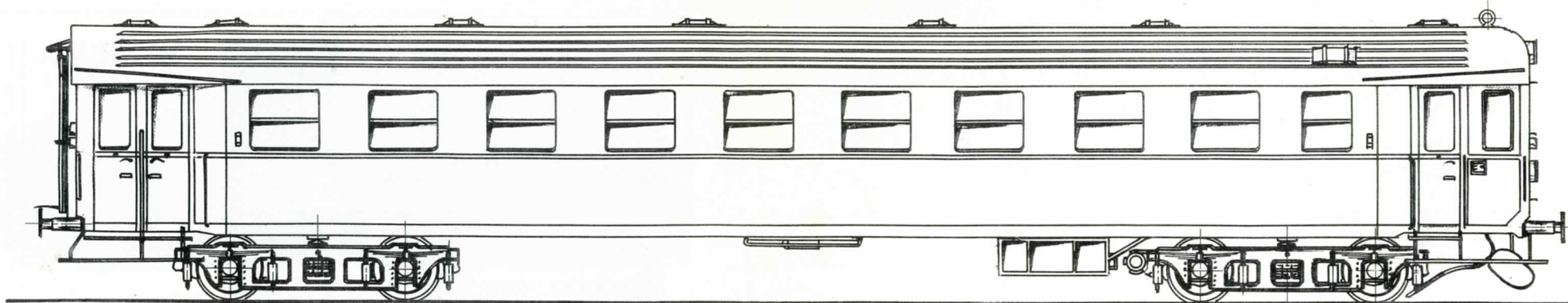


Diesellokomotiv
byggesæt kr.72½
samlet kr.88.-

MÄRKLIN

**Er De medlem
af en
modeljernbaneklub?**
— Så skriv til os
og fortæl os lidt om den,
eller bed eventuelt
formanden gøre det.
Vi får stadig
mange henvendelser
fra modelbyggere,
som søger en klub —
så DERES oplysninger
er velkomne!

Redaktionen



D.S.B.'s Styrevogn Litra CLs 1702 -

<i>Tegnet:</i>	<i>A. Hansen</i>	<i>Dato:</i>	<i>19-6-60</i>	<i>Skala</i>	<i>H.O. 1:1</i>
----------------	------------------	--------------	----------------	--------------	-----------------

VOLT - AMPERE - OHM - WATT.

Disse fire benævnelser går igen stadigvæk, når man arbejder med elektricitet. I vor tid, hvor alt materiel i fabrikker, i husholdningen, inden for trafik og nu også i forbindelse med legetøj, er drevet eller styret elektrisk, er det næsten en nødvendighed at kende betydningen af disse benævnelser.

Volt = spændingen - Ampere = strømstyrken - Ohm = modstanden og Watt = effekten er knyttet til hinanden og afhængige af hinanden efter ganske bestemte regler, og nedenstående formel, den samme på tre forskellige måder, viser hvordan:

$$1: \text{Volt} \times \text{Ampere} = \text{Watt. (eller Voltampere).}$$

$$2: \text{Ampere} = \frac{\text{Watt.}}{\text{Volt.}}$$

$$3: \text{Volt} = \frac{\text{Watt}}{\text{Ampere}}$$

Man kan således, på en nem måde, finde den ene af disse tre, når man kender de to andre. Hvis man f.eks. ønsker at vide, hvor mange Ampere en automobilpære bruger, ser man efter hvad der er angivet på pæren og ser f.eks.: 6v.35 Watt, dette bliver efter formel 1: Ampere = $\frac{35}{6} = 5,83$ Ampere.

Ønsker man, i forbindelse med en modeljernbane, at vide hvad 60 minilamper kræver, får man efter formel 1: Watt = 18 Volt x 0,05 Ampere x 60 (antal) = 54 Watt, og efter dette kan man så beregne indkøb af transformere eller batteri. Med disse udregninger som basis, har man også mulighed for at konstatere, om den transformer der benyttes til modelbanen svarer til belastningen. Materiellet kan f.eks. bestå af: 1 stk. lokomotiv 18 Volt 0,6 Ampere + 1 stk. lokomotiv 18 Volt 1 Ampere + 1 stk. perron m. 10 minilamper = 18 Volt 0,05 Ampere + 4 el. sporsk. m. lamper = 4 x 18 Volt 0,6 Ampere + 6 huse m. minilamper = 18 Volt 0,3 Ampere. Efter formel 1: Watt = 10,8 + 18 + 9 + 10,8 + 5,4 = 54 Watt.

Når man regner med, at de 4 sporskifter ikke benyttes samtidigt og kun periodevis, kan denne sammensætning altså drives med en transformer på 50 Watt. Man vil efter samme formel se, at en transformer på 50 Watt. uden vanskelighed kan drive 4-5 lokomotiver, men at man ikke også kan belaste med lamper og andet materiel uden at overbelaste sin transformer.

Også belastningen ved kortslutning af en transformer kan til dels beregnes efter formel 1: Ved kortslutning af kørestrømmen afgives en strøm på ca. 10 Ampere og man får da Watt = 18 Volt x 10 Ampere = 180 Watt. Det vil således sige, at transformeren yder ca. 3½ gange så meget som den er beregnet til.

Ved beregning af transformerstørrelse til en modelbane kan nedenstående tabel over Watt-forbrug benyttes. (Dog kun gennemsnitsværdier).

Lille lokomotiv.	9W. m. tilh. vogne
Stort lokomotiv.	15-18 Watt.
Sporskifte m. lys.	5 Watt.
Afkobler	5 Watt.
Drejeskive	10 Watt.
Kran.	10 Watt.
Minilamper pr. stk.	0,9 Watt.
Huse m. 3,5V. lamper	0,7 Watt.
Huse m. 18V. lamper	0,9 Watt.
Vogne m. lys.	0,9 - 1,8 W.

Begrebet modstand (Ohm) har vel ikke den samme interesse, men i forbindelse med modelbanen kommer denne faktor dog jævnligt ind i billedet, idet det er den ohmske modstand i skinner og ledninger, der jævnligt har uheldige virkninger. Alle metaller yder modstand mod strømmens gennemgang, men nogle mere end andre. Størst modstand har man i jern, stål og nikkel samt i de trådtypeper, der kaldes modstandstråd: Kanthal, nikkelin, wolfram o.l. - Mindst modstand har man i sølv, kobber, messing, bly, tin og aluminium, og skal man overføre stærk strøm over stor afstand, bør man derfor benytte kobbertråd og så svær ledning som muligt. Beregning af den nøjagtige modstand er ret vanske-

lig, idet den, f.eks. ved skinnesamlinger, ikke er konstant, men beregninger med modstanden som faktor har man som regel heller ikke brug for, man må blot gøre sig det klart, at der er modstand til stedet alle ledninger, skinnesamlinger, skinner (navnlige jernsk.) og i alt materiel, og at denne modstand forårsager spændingstab, og jo større strømforbruget er, des større bliver spændingstabet, jo tyndere ledningerne er jo større bliver spændingstabet.

Formlen siger: strømstyrken i $\frac{\text{spændingen i Volt}}{\text{modstanden i Ohm}}$
Ampere =

Hvis der i et skinne-anlæg med tilhørende tilledninger er en samlet modstand på 2 Ohm, vil spændingstabet, på det sted der ligger længst væk fra transformeren, være ca. 2 Volt (lokomotiv m. 1 Amperes forbrug), og det vil altså sige, at der er 15 Volt i stedet for de oprindelige 17 Volt, og for chokerspændingen gælder det samme. For at forebygge disse uheldige virkninger, benytter man den udvej at føre een eller flere ledninger ekstra til skinnerne, man forhindrer dette spændingstab ved at føre svære kobberledninger til forskellige punkter på skinneleget i stedet for at lade skinnerne lede strømmen alene.



MODELBANE-tips

Små kæder er for det meste af sølv, og farven egner sig ikke til modelbrug. Giver vi derimod kæden en gang jod, ser den ud, som om den var af jern.

Saltvands-variabel modstand.

En forældet men effektiv reostat kan i en nødsituation laves af et glas med saltvand, en metalplade i bunden af glasset og en metalspiral, der er fastgjort således, at den kan bevæges op og ned og der-

ved variere afstanden mellem den og pladen i bunden. En ledning forbindes til pladen, en anden til spiralen, og det hele forbindes i serie med det, der ønskes kontrolleret. Spændingen reguleres ved bevægelsen op og ned, idet saltopløsningen giver modstanden. Jo mere salt i opløsningen, jo mindre bliver modstanden for en bestemt afstand mellem de to metalstykker. Medmindre man kan sin elektricitetslære til bunds, advares det mod at benytte modstanden for kredsløb over 24 volts spænding.

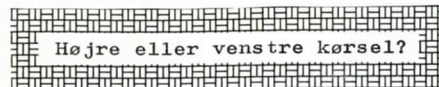
Kul i model.

Det synes, som om vi alle har hver sin metode til at efterligne kul på i lokomotiver, tendere, tipvogne, kulgrave o.s.v. Korkstumper, fint grus, groft malet kaffe og meget andet benyttes her til, og de, der benytter dem siger, at virkningen er meget effektiv.

Men det allerbedste materiale for alle størrelsesforhold er - mærkeligt nok - kul. For at få kul ned i den rigtige størrelse pakkes et stykke ind i en sæk og lægges på et cementgulv. Med en hammer bankes det godt på det. Når man har knust det tilstrækkeligt, pakker man det ud og borttager alle under- og overstørrelser. Resten lægges i et syltetøjsglas til senere brug.

Når vi vil anbringe kul i tendere eller vogne, skærer vi et stykke pap eller finér til, så det nøjagtigt passer til vognen. Vi smører et lag plastisk træ på for at opnå den uregelmæssige overflade. Når massen er tørret, kommer vi et godt lag lim over det hele og strør vore små kulstykker på. Når limen er tør, kan vi sætte det hele i vognen. Hvis der er enkelte "helligdage", kan det dækkes ved maling med sort tusch. Lad være med at komme lak eller maling på kullene. Det ligner ikke. Benyttes kul i vognladninger i godsvogne, må man ikke anvende kul af en bestemt størrelse, men variere lige fra pulver til temmelig store stykker.

(fortsættes side 101)



Den første dobbeltsporede jernbane i verden åbnedes allerede i 1930 fra Manchester til Liverpool i England. Togene kørte her på venstre spor, en praksis som senere blev optaget af alle jernbanerne i Storbritannien. Efterhånden som flere andre lande fik dobbeltsporede jernbaner, optog man ofte denne praksis med venstrekørsel, her i Europa af Frankrig, Belgien, Schweiz, Italien og Sverige. I næsten alle de engelske kolonier bruges ligeledes venstrekørsel.

Det er her interessant at bemærke, at i de første år af jernbanernes tid var trafikken på landevejene og byernes gader så ringe at man ikke behøvede at have nogen fast regel for venstre- eller højrekørsel her! Da vejtrafikken senere blev større, var det imidlertid naturligvis nødvendigt, og man valgte da næsten overalt højrekørsel, selv om jernbanerne havde venstrekørsel. Af lande med venstrekørsel på veje kan nævnes Storbritannien og Eire, de engelske kolonier og Sverige. I Italien har man indtil fornyligt haft venstrekørsel i nogle af de store byer (bemærk flere af de ældre, italienske biler har højrestyring). Man har da nu venstrekørsel på banerne og højrekørsel på vejene i Frankrig, Belgien, Schweiz og Italien.

Der er dog flere interessante undtagelser. Således har man i Frankrig højrekørsel på banerne i



- Hva' fa'en venter De på, mand?
- Næste nummer af Modelbane-nyt, sø'følig!



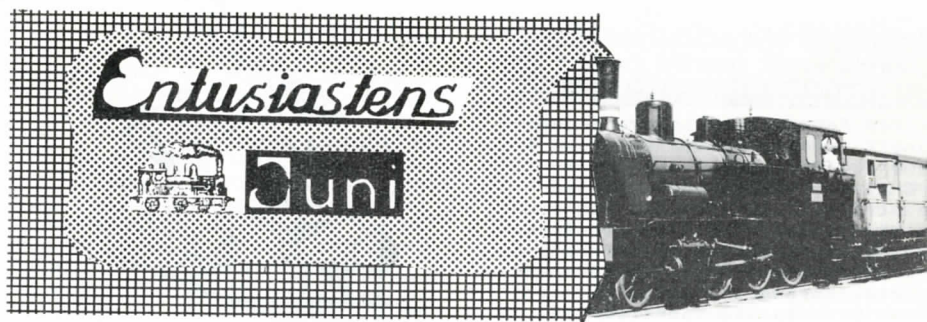
det nord-østlige distrikt, som dækker Alsace og Lorraine. Her var banerne i den tyske tid 1870-1918 stærkt udbygget og forsynet med signaler for højrekørsel, som det nu vil være for kostbart at ændre til venstrekørsel. Også den underjordiske bane i Paris, Metroen, har højrekørsel af hensyn til gadetrafikken oven over. Af samme grund er naturligvis alle sporvejene i højrekørselslande også med højrekørsel, her bør især nævnes det over 4000 km. store net af smalsporede sporveje i Belgien.

I USA bruges overalt højrekørsel, dog har ejendommeligt nok den store jernbane Chicago and North Western Railroad venstrekørsel.

Lokomotiverne på banerne med venstrekørsel har altid føreren stående i venstre side. Derfor måtte de 11 svenske F-lokomotiver (nu E 964-974) ombygges til højrestyring, da DSB købte dem i 1937. Den engelske Western Region (tidl. Great Western Railway) har dog højrestyrede lokomotiver, hvilket altså kræver, at lokomotivføreren skal se ud ad højre frontindue og foran kedlen ud til venstre side af sporet for at følge signalerne!

Endelig kan nævnes som et kuriosum, at den smalsporede Festiniog Railway i Wales, som ganske vidst var enkeltsporet, men som havde lange krydsningsspor på nogle af stationerne, altid anvendte højrekørsel på disse krydsningsspor.

William Bay.



På prisværdigt initiativ af D.M.J.K. og d'herrer Mogens Bruun og Svend Jørgensen, har juni måned kunnet opvise to entusiast-udflugter: En tur med Amagerbanen (København G.- Kastrup - Amagerbro), som fandt sted søndag d. 19. juni, og en udflugt med Østsjællandsske-Jernbaneselskab i det dejligste foto-vejr søndag d. 26. juni.

Amagerbaneturen, der til manges sorg foregik med MaK-diesellok'et

(dog F-maskine fra G.B.- Amagerbro) gav især deltagerne indtryk af den betydelige godstrafik. Af banens oprindelige materiel er der jo- jfr. artiklen i nr. 3/60- ikke meget levnet.

Heldagsturen på Ø.S.J.S., som også indbefattede et besøg på Faxe Kalkbrud, tilfredsstillende derimod i fuldt mål både damp- og naturelskere. Vi lader billederne fortælle.

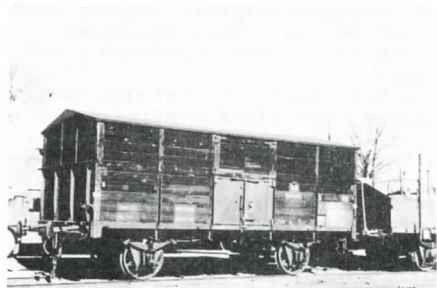


Fig. 1.

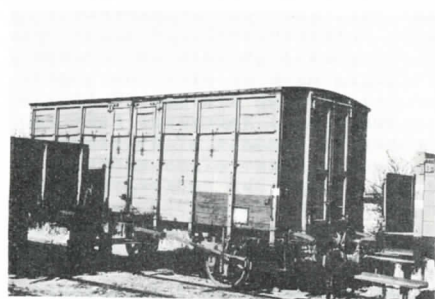


Fig. 2.

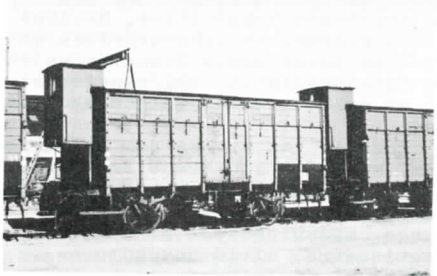


Fig. 3.



Fig. 4.

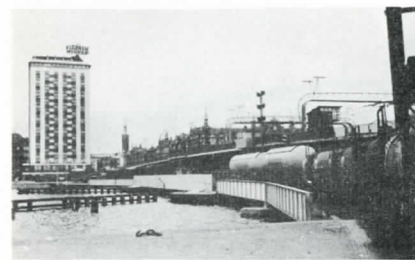


Fig. 5.



Fig. 6.



Fig. 7.



Fig. 8.



Fig. 9.



Fig. 10.

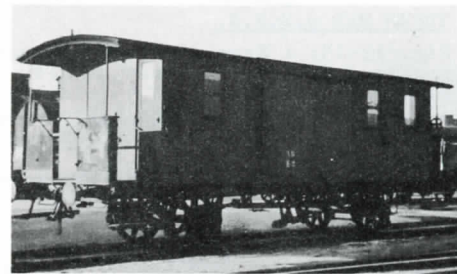


Fig. 11.

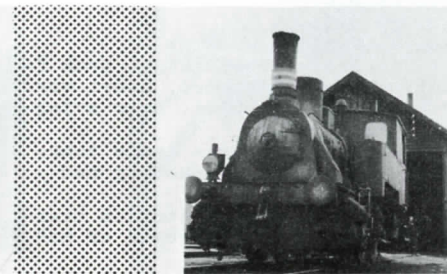


Fig. 12.

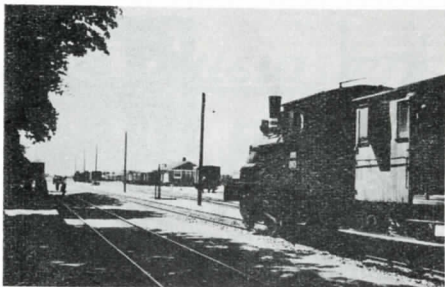


Fig. 13.

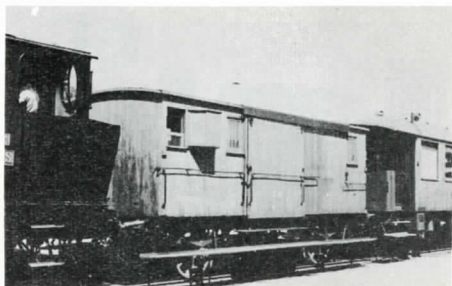


Fig. 14.

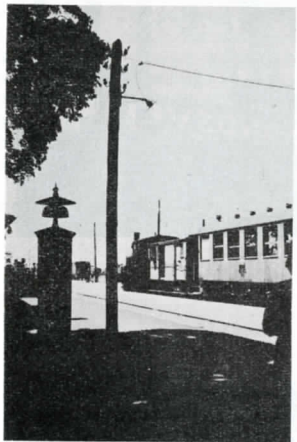


Fig. 15.

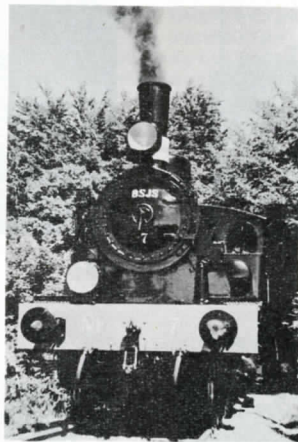


Fig. 16.

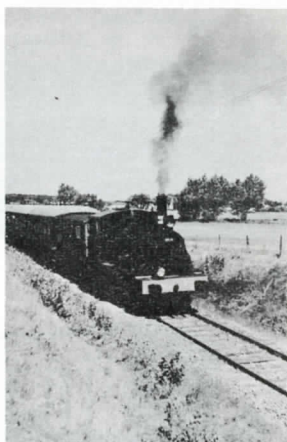


Fig. 17.



Fig. 18.

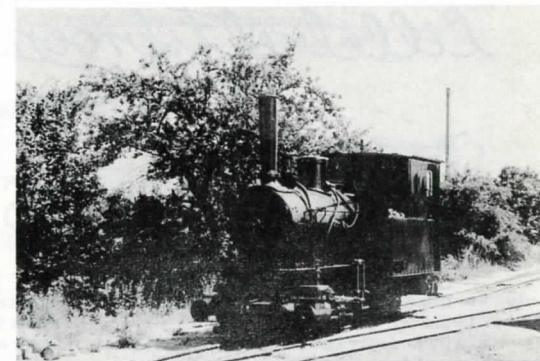


Fig. 19.

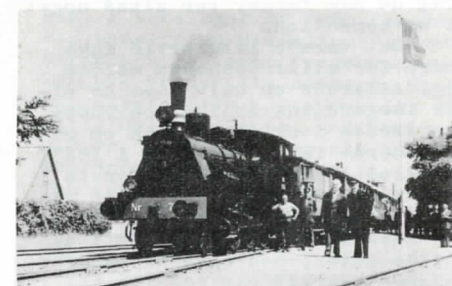


Fig. 20.

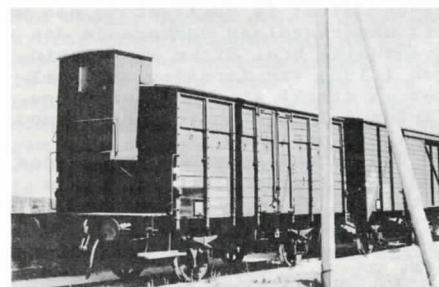


Fig. 21.

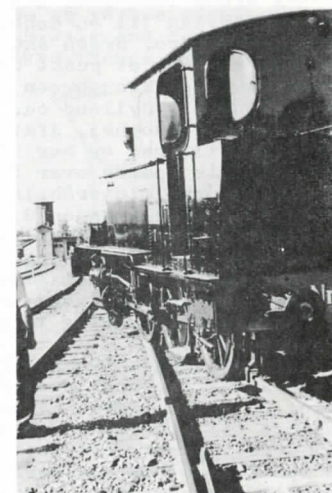


Fig. 22.

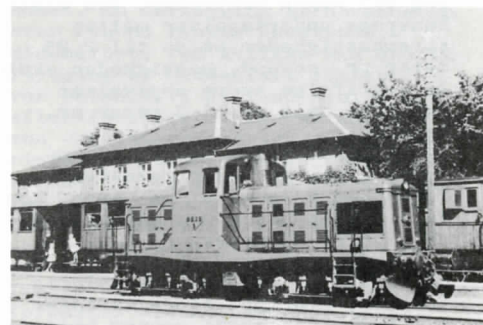


Fig. 23.

TUREN MED AMAGERBANEN.

Fig. 1-4: Forskelligt A.B.-materiel
Fig. 1: Ombygget åben vogn I 46.
Fig. 2: Q 61.
Fig. 3: Q 51.
Fig. 4: P 111.
Fig. 5: Fra godsbanegården trak F-maskinen rangertrækket, hvori vores Cv-vogn var indkoblet, over svingbroen til Amager.
Fig. 6: Der befordres mange tankvogne til Pyrolyseværket og benzinen.
Fig. 7: På Amagerbro station overtages vores "udflugtsvogn" af MaK-lok'et.
Fig. 9: Undervejs blev der lejlighed til at studere lok'et.

Fig. 10: Kastrup - rejsens mål.
Fig. 11: A.B.-rejsegodsvogn, E 2.
Fig. 12: Loko. nr. 6 - trukket frem af remisen til vor ære.

TUREN MED Ø.S.J.S.

Fig. 13-15: I Køge vendtede udflugts-toget, der var oprangeret af det fint lakerede loko. nr. 7 (tidligere Kolding Sydbaner), en pakvogn og tre personvogne i stil fra omkring 1915.
Fig. 16-18: Der var masser af foto-stop undervejs.
Fig. 19: I Faxe var der arrangeret fælles frokost, og efter maden begav man sig til Faxe Kalkbrud, hvor smalsporloke ene forevistes. Lok'et fortsættes side 102.

Lillebæltsbroen



BROENS FORHISTORIE

I dette nummer omtales broens forhistorie.

I 1872 indviedes jernbanefærgeruten mellem Strib og Fredericia. I Danmark havde man ikke tidligere haft færgeforbindelser af denne art; de nye færger var altså noget af en sensation.

Det varede imidlertid ikke længe før utilfredsheden meldte sig. Allerede en halv snes år efter færgerutens åbning, begyndte den første forsigtige snak om mulighederne for en bro, og i 1883 foreslog statsbanerne de første grundige undersøgelser. Disse viste bl.a., at bællet på sit smalleste sted målte dybder på helt op til 40 meter, men også at bundforholdene overalt var ideelle til brobygning; bunden bestod hovedsageligt af fast bæredygtigt ler.

I årene 1884-1886 udarbejdedes et forslag til en dobbeltsporet jernbanebro. Broen skulle strække sig fra et punkt ca. 400 meter vest for Kongebroen på Fyn, til et punkt i Jylland ca. 200 meter vest for Snoghøj. Afstanden fra bred til bred er her 850 meter. Broen skulle spænde over fem åbninger, hvoraf midteråbningen var 200 meter. Totallængden d.v.s. afstanden fra landpille til landpille, ville blive 840 meter, og gennemsejlingshøjden fastsattes til 33 meter. Hele projektet ansloges at ville koste omkring 14 mill. kroner.

I slutningen af 90erne kom anlæggelsen af 2. spor over Fyn på tale. På dette tidspunkt var kendskabet til stålets egenskaber og til dets virkning betydeligt større end i 1886, da det første broforslag fremkom. Stål med større

styrke og ensartethed kunne nu fremstilles hvilket muliggjorde større spændvidder. På fig. A ses to forslag fra 1899 sammen med forslaget fra 1886. I projekterne fra 1899 foresloges bl.a. en ændring af broens frie gennemsejlingshøjde fra 33 meter til 42 meter. Disse projekter led imidlertid en sørgelig skæbne, idet ingen af dem kom længere end til tegnebordet.

Først i finansloven 1923/24 lykkedes det at få bevilget 50.000 kr. til undersøgelser vedrørende den eventuelle bro. Efter genforeningen i 1920 var færdslen over bællet så stærkt stigende, at færgefarten til tider havde besvær med at klare presset.

Ved undersøgelserne arbejdedes med to foreslåede brolinier, en østlig og en vestlig (se fig. b.). Af de mange resultater, man nåede frem til, skal kun nogle få nævnes.

Som omtalt havde man ved undersøgelserne i 1883 fundet bundforholdene særdeles stabile. Imidlertid var strømforholdene årsag til nogen bekymring. Ved statsbanernes undersøgelser målte strømhastigheder på op til 2,25 meter pr. sekund, hastigheden skulle dog ifølge andre opgivelser kunne nå helt op på 3 meter pr. sekund.

Skibstællinger viste, at omtrent 1.000 fartøjer passerede farvandet i løbet af en måned, kun få af disse havde dog en mastehøjde på over 33 meter.

Undersøgelserne af isforholdene viste, at isskrudninger aldrig forekom, hvorimod store isflager til tider passerede gennem bællet.

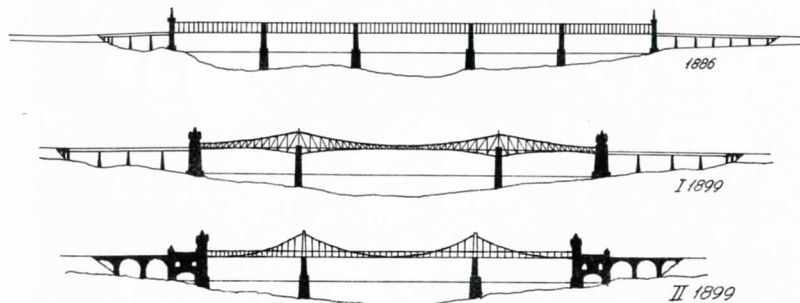


Fig. a. Tidligere broforslag.

Efter at undersøgelsesresultater var sammenfattet, viste den østlige brolinie sig bedst egnet.

I 1923 fremlagde D.S.B. projektet til en dobbeltsporet jernbanebro. Man foreslog en cantileverbro, som skulle spænde over 7 åbninger, hvoraf midterspændet var på 222 meter. Broens samlede længde skulle være ca. 940 meter, den frie højde blev, som ved første forslag, fastsat til 33 meter, da ingen af marinens skibe krævede større højde. Af de 6 strompiller ville ingen efter dette forslag blive placeret på større vanddybde end 29 meter. Jernkonstruktionernes samlede vægt anslog man ville blive omkring 11.400 tons.

I forbindelse med det nye broanlæg havde man udtænkt forskellige flytninger, udvidelser og andre forandringer af det bestående banenet. En forlægning af hovedbanen over Fyn på linien Kauslunde - Middelfart, ved hvilken man undgik flytning af Middelfart station, var påtænkt. I Jylland skulle der efter forslaget anlægges en person- og rangerbanegård nær Fredericia, man undgik herved rebroussering, (d.v.s. at tog kører samme vej ud af, som ind på stationen) for mere end to retninger (Kolding- og Nyborgretningerne). Mange andre ændringsforslag kom frem, de fleste af disse måtte imidlertid forkastes blankt, grundet på deres store kapitalmæssige fordrin-

ger. I forslaget af 1923 forudsattes banelinien Middelfart - Strib, Strib station samt færgeoverfarten Strib - Fredericia nedlagt. Broprojektet ville koste omkring 17 mill. Hele projektet med forlægninger, brobygning og alt andet iberegnet, anslog man ville koste den nette sum af 32 mill. kroner.

Som tidligere nævnt, var den projekterede bro en "ren" jernbanebro. Imidlertid var antallet af landevejens motorkøretøjer omkring 1923 meget stærkt stigende, følgelig kom forudseende personer med bemærkninger om, at en kombineret jernbane- og vejbro måske var mere hensigtsmæssig end den foreslåede jernbanebro. Mange ideer blev luf-

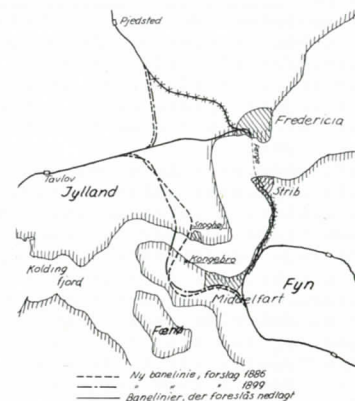


Fig. b. De to brolinier.

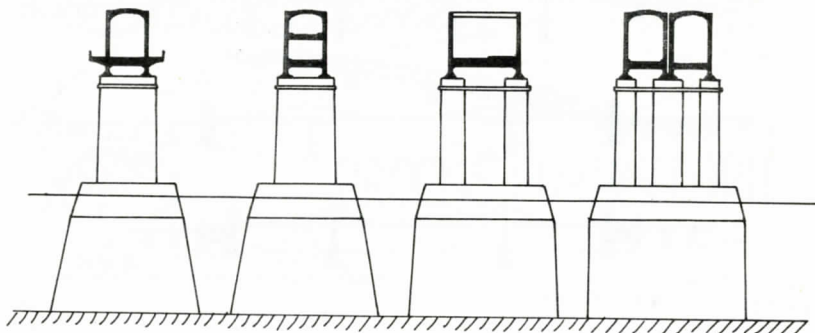


Fig.c. Forskellige forslag 1923.

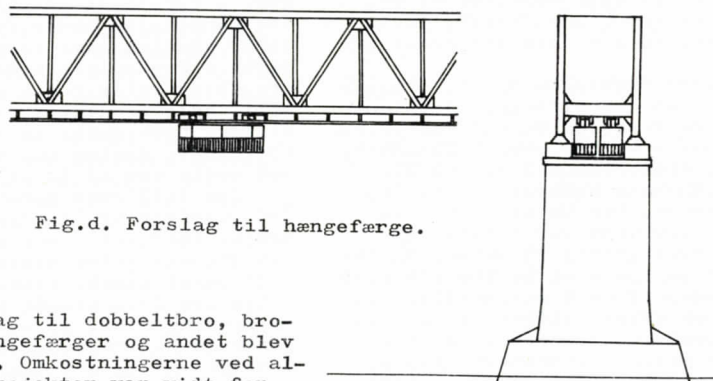


Fig.d. Forslag til hængefærge.

tet, forslag til dobbeltbro, broudhæng, hængefærger og andet blev udarbejdet. Omkostningerne ved alle disse projekter var vidt forskellige.

I november 1923 kom broforslaget: "dobbeltsporet jernbanebro med hængefærge", til behandling i Rigsdagen, og i 1924 blev loven om "tilvejebringelse af en dobbeltsporet jernbanebro over Lillebælt" underskrevet.

Efterhånden voldte den stigende biltrafik over bæltet D.S.B. store kvaler. I løbet af 1925-26 fremkom flere forslag til kombinerede vej- og jernbanebroer, og atter kom broen til rigsdagsbehandling. I 1927 besluttede man at bygge en dobbeltsporet jernbanebro med færdselsbro. For licitation og udbydelse var 1. februar 1927 i loven af 1924 sat som sidste frist; denne sag var dog allerede bragt i orden året før.

I loven af 1927 stod skrevet, at broen skulle opføres med 2 spor samt en 6 meter bred vejbane indenfor hoveddragerne; udenfor disse skulle anlægges et fortov.

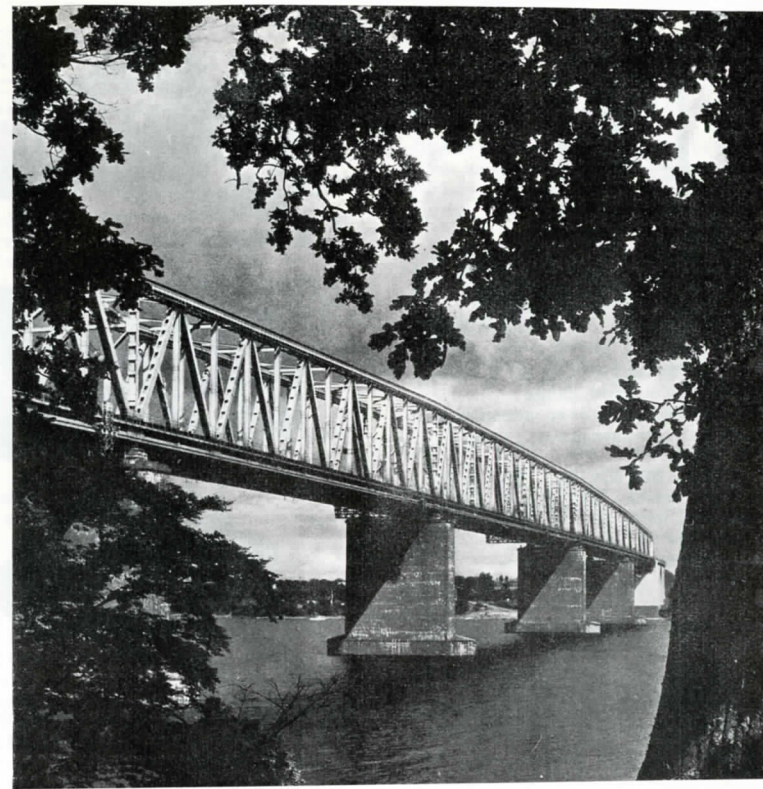
Kurt Wessel Hansen

I næste artikel omtales broens bygning. I et senere nummer vil konstruktion og bygning af større eller mindre bromodeller blive beskrevet.

Hvis specielle spørgsmål ønskes besvaret står redaktionen gerne til disposition.

Red.

MB-NYT



LILLEBÆLTSBROEN (The Little Belt Bridge) foto: DSB.

MODEL BANE - T I P S

.....
(fortsat fra side 92)

Holder til loddekolber.

En god holder for loddekolben kan laves af en gammel farvebåndsrulle fra en skrivemaskine eller bedre af en tom spole fra et hæfteplaster. Det gøres ganske enkelt ved at bøje den ene sides plader ud til siden for at undgå, at spolen ruller eller tipper over.

Et water-pås.....

Når vi bygger et anlæg og lægger spor, er det ofte nødvendigt at få at vide, om to punkter i hver side af rummet er i samme højde. Som regel vil landskab, broer o.s.v. forhindre os i at

benytte det normale waterpas med snor. I disse tilfælde anskaffer vi os en tilstrækkelig lang gummislange og indsætter et lille glasrør i hver ende. Det hele fyldes med vand. Den ene ende fæstnes til den kendte faste højde, og den anden lægger vi over landskabet, under broerne, igennem tunneler o.s.v. over til det sted, hvor vi ønsker at få den samme højde. Vandoverfladen i det ene glasrør vil altid have nøjagtig samme højde som vandoverfladen i det andet, og de rette højder kan nu let findes. En vandslange kan også benyttes, men den er meget mere uhandelig.

RAIL



NEWS

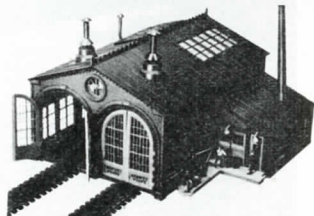
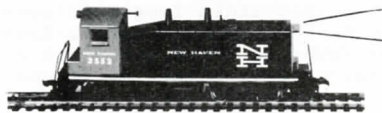
FJELLAND JERNBANER I. - A Norwegian layout in HO with organized traffic.
RADIO & TV NOISE. - How to omit it.
DAMP TOGS FOTO UDFLUGT - A "steamhorse" excursion to two old private railways.
News about the establishing of a OLD-TIMER RAILWAY in narrow gauge.
KØBENHAVNS INDUSTRILOK - An article about industrial steamengines in the Copenhagen area.
MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING - The scale drawing of the month. DSB class CLS.
VOLT AMPERE OHM WATT - Some electrical problems and how to solve them.
MODEL TIPS - Hints for modellers.
LILLEBELTSBROEN - The little Belt Bridge.

Sorry! Some letters from readers must wait untill the next issue.

INDUSTRI-nyt

REVELL

Lige før redaktionens slutning fik vi kendskab til, at det kendte amerikanske firma REVELL nu også er kommet på det danske marked med sine HO-modeller. Det er særdeles fint detaljerede ting, som her er præsteret og mange nye modeller i vogne, som ikke har været med i andre firmaers sortimenter. Også i tilbehør er der et righoldigt udvalg, hvoraf vi viser et lille udpluk. Tilbehørstingene er allerede kommet her



til landet, medens vi må vente endnu et par måneder, før det rullende materiel er fremme.

BP.

fortsat fra side 96.

nr. II fra 1874 var kørt frem i lyset.
 Fig. 20: Godsvogne med bremsehus er efterhånden en sjældenhed.
 Fig. 21: Direktør, stationsforstander og lok-personale.
 Fig. 22: Frichs dieselloko - forstudie til M.T.
 Fig. 23: Nr. 7 nød sin uvante frihed. Undervejs antændte det en granplantage, og efter endt tjeneste nægtede det pure at gå i remisse og stillede sig i stedet på tværs i et sporskifte.

Fig. 1-3 foto Niels E.M.Christensen.
 Fig. 4-12 " Heine Wessel Hansen.
 Fig.13-23 " Kurt Wessel Hansen.

Red.

MB-NYT

KLUBMEDDELELSER

I disse spalter kan også nye klubber optages, jævnfør meddelelsen nederst på siden.

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB (AARHUS)

Klubanlæg i spor 0 på Aarhus H. Bestyrelsen: Formand - M.W. Nielsen, St. Blichersvej 67 A, Aabyhøj samt R. Mikkelsen, H.F. Jensen og E. Skriver. - Nye Medlemmer (må være fyldt 16 år) kan optages.
 Kontingent: Aktive 20 kr. og passive 5 kr. pr. år.

MODELJERNBANEN

Anlæg i spor 0.

Henvendelse: ØBro 1374x.
 Enkelte nye medlemmer kan optages.

Hg.-Mjk.
 HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Lokale: Klubvognen Hg. station
 Anlæg i HO.

Mødeaften: Onsdag.
 Formand: J. Hansen, Bovænget 6, Aalsgaarde, tlf. Hellebæk nr.9
 Næstformand: Kurt F. Nielsen, Peder Skramsvej 10, tlf.(03)213104.
 Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedamsvej 78, tlf.(03)212438
 Bestyrelsesmedlem: trafikass. Holger Christiansen, Hg.st.tlf.(03)212276. Klubbens adr. Bovænget 6 Aalsg.

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften: mandag
 Klubhus: Forchammersvej 3,
 Formand: Disp. Finn Ankeråa, tlf. 2 12 79.

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0
 Klublokale: Nørrebro Station
 Formand: E. Albrechtsen, 87 54 62
 Næstformand: J. Steffensen, HE 852
 Kasserer: E. Lehmann, ØB 3334
 Sekretær: A. Gregersen, Rafftevej 6 Lyngby.

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebil garager på Kildemosevej.
 Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46
 Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40
 Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11 14 77.

Byggeaften: Tirsdag kl.20,00
 Nye medlemmer kan optages, henvendelse i lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

Nordkærvej 1, Hvidovre, Valby.
 Formand: Alf Rasmussen, Urtehaven 89, Valby. tlf. 30 06 31.
 Næstformand og kasserer: Erik Bugge, Hovedvejen 178, Glostrup.
 Sekretær: Bent Starmose, Dansborg Allé 5. Hvidovre. tlf. 78 29 92.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i "0" på Slagelse banegård.
 Byggeaften: Tirsdag
 Formand: P.E. Jensen, "Lundehus", Valbyvej, Slagelse, tlf. 2789
 Kasserer: Preben Madsen, Herluf Trollesvej 25, Slagelse.
 Næstformand: H.H. Larsen, Herluf Trollesvej 1B, tlf. 2180.

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

Anlæg i spor HO.

Lokale: Kastrup.
 Formand: Ole Mortensen, Horsebakken 74, Bella 1821.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO 56"

Smedegade 11, kld., Nørrebro
 Klubben bygger på et dansk anlæg i "HO/2-skinndrift", køreaften første tirsdag i hv. md. sept.-april
 Passive medlemmer optages, 15 kr. årlig, gæstekort a kr.1.50. Henvendelse, Jensen, Blegdamsvej 40, N04998y

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUBBER er velkomne til optagelse under rubrikken KLUBMEDDELELSER med tekst i det på gældende lands eget sprog. Klubber, som ønsker at blive optaget i rubrikken, skal blot indsende kr.8,00 i gebyr samtidig med bestilling af et abonnement til klubben, d.v.s. for eks. for danske klubber bliver prisen 1 årsabonnement kr.15,00 + kr.8,00 for optagelsen i rubrikken. (Andre skandinaviske klubber kr.16,50 + kr.8,00).

MODEL BANE-nyt

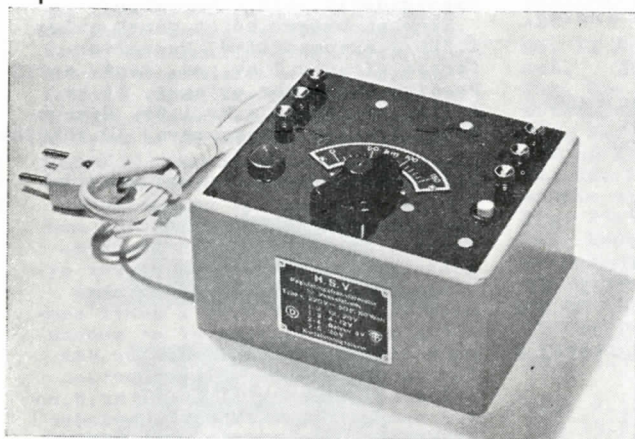
Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad —

TT ROKAL

er modelbanen for enhver!

HSV



Fagfolk kender den tekniske Forklaring paa, at H. S. V. Transformatorer yder mere end andre Transformatorer, Ikke-Fagfolk konstaterer ved Brug, at de gør det.

At de samtidig er billigere, betyder at H. S. V. Transformatorer besidder 2 store Fordele, som sjældent forenes:

BEDRE OG BILLIGERE

VED DE -

... hvor mange byggetips og tegninger, artikler og beskrivelser, der er at finde i de tidligere numre af MODEL BANE-nyt?

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

Obs.! Kun få eksemplarer af følgende blade:

- 1. årg. 1952 (1 og 4) kr. 1,00
- 2. årg. 1953 (÷ nr. 5,9,11) kr. 8,00
- 3. årg. 1954 (÷ nr. 6-7-8) kr. 11,00

Men De kan endnu få følgende årgange komplet:

- 4. årg. 1955 (12 numre) kr. 18,00
- 5. årg. 1956 (12 numre) kr. 19,75
- 6. årg. 1957 (12 numre) kr. 21,00
- 7. årg. 1958 (12 numre) kr. 21,00
- 8. årg. 1959 (6 numre) kr. 15,00

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

OBS! I sommertiden — indtil 25. september — giver vi 25% rabat på ældre numre af MODEL BANE-NYT.

PROPAGANDAPAKKER

5 forskellige numre af MODEL BANE-nyt (før 1956) - kun 4 kr. portofrit. Vælg selv pakke B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

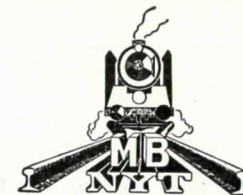
- Og et årsabonnement koster 15 kr.

MODEL BANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056

Tlf. (01) 94 48 68



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

REDAKTION: Breumvej 28, Herlev.
Medarbejdere og korrespondenter m. fl.: Sv. Jørgensen, Helsingør, O. W. Laursen, Silkeborg, Ib Nielsen, samt Kurt Wessel Hansen, København.
Modelbane-nyt går ud fra, at tilsendt materiale som breve, nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til bladets rådighed i vor fælles hobby's interesse.

EKSPEDITION: Postboks 184, København K.
Telefonisk henvendelse:
Bedst mandag, onsdag og fredag kl. 9—12 på
★ 94 48 68.

Eftertryk kun tilladt efter skriftlig aftale.

Bladet udkommer med 6 numre om året.

Årsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr.
Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

KØBENHAVN:
Københavns Telefonkiosker samt
Valby Hobbyforretning, Molleallé 16, Valby.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østervort Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Nora Hobby, Griffenfeldtsgade 3, N.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupvej 109, Charl.
C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axeltorv V.
Legetøjsæskan, Jernbaneallé 92, Vanløse.
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.
BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.

LYNGBY:
Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:
Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.
Berg Radio & Hobby, Guldsmædgade 40.

ODENSE:
Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:
Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

ENGLAND:
Robert Spark (European Railways),
146 New Cavendish street, London, W. 1.

FINLAND:
U-B Hagelin, Prästgårdsväg 5 A 12, Hoplaks.

FRANKRIG:
Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

ITALIEN:
Ho-Rivarossi, Como.

NORGE:
Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:
Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Vasagatan 22, Göteborg C.

Nr. 5 - 1960 udkommer ca. den 30. sept.