

Modeljernbanen

TIDSSKRIFT FOR

JERNBANER OG MODELJERNBANER



NR. 10

OKT. 1950

OFFICIELT ORGAN FOR DANSKE MODELJERNBANE KLUBBER

PRIS: Danmark . kr. 1,50
Sverige . . . kr. 1,50
Norge kr. 1,50

MODEL OG HOBBY

Isafjordsgade 16, København S.
Telf. Sundby 8152 — Giro Nr. 73521

BEMÆRK:

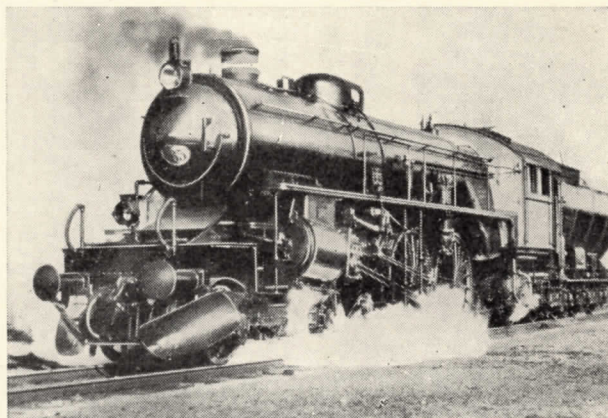
Aaben hele Dagen — Fredag til Kl. 20

English spoken — Man spricht deutsch.

Spor 0:

til Vognbygning	
Vanger 155 og 185 mm.....	0,40 og 0,50
Pufferplanke med Huller	0,25
— — faste Kurvepuffer	0,85
— — fjedrende Kurvepuffer	1,75
— — — Cylinderpuffer	1,75
— — — Pladepuffer	2,25
Samlet Understel med faste Puffer (QH)	2,75
— — — (HD)	3,00
Kurvepuffer, i Messing, faste pr. Stk.....	0,20
— — — fjedrende — —	0,75
Cylinderpuffer — fjedrende —	0,65
Pladepuffer i — fjedrende —	0,90
Komplet Understel med paamonterede Aksellejer og faste Puffer (QH)	5,75
Samme til HD	6,00
V og U-profiler i Messing 60 mm lange	0,15
Kantlister, indv. Maal 3 mm. anvendes ogsaa til Skydedøre, 0,15	
komplet Træmaterialesæt til Personvogn litra AC som omtalt i Modeljernbanen Nr. 5. 1950.....	5,95

NB. Husk den nye Adresse ISAFJORDSGADE 16, ved Linie 4's Endestation paa Islands Brygge - 6 Min. fra Hovedbanen.



DSB—Lokomotiv litra E.

Spor HO:

Lokomotiv litra E:

Keddel med Ringe og Frontspids samt paamonteret 2 Dome og skorsten - alt i Messing.....	8,00
ovennævnte i Løsdele pr. Sæt	6,00
Førerhus med udskaarne Vinduer i Messing.....	5,50
Lokomotivramme med Pufferplanke — Messing	8,00
flere Løsdele til Litra E fremkommer	
Pufferplanke i Messing med Huller pr. Stk.....	0,20
Vanger til Godsvogne — —	0,20
— — med Akselleje til PB. komplet Sæt	1,85
Træmateriale til aabne Godsvogne, rifede pr. 50 cm	0,50
Træmateriale til Personvogn litra AC komplet pr. Sæt	3,50
Bunde til Godsvogne	0,15
Cisterne til Shell og Esso i Messing	1,50
Stiger i Messing, 95 mm lange pr. Stk.	0,20

ABONNEMENT OG LØSSALG AF ALVERDENS MODELBYGGERBLADE OG BØGER

Katalog med Supplementer 40 Øre, sendes overalt.

STEDET, hvor alle Modelbyggere mødes og udveksler Erfaringer.



AKTIESELSKABET

DANSK SVOVLSYRE- OG SUPERPHOSPHAT-FABRIK
NØRRSUNDBY FREDERICIA KÅUNDBØRG KASTRUP



Besøg

Politikens „Hobby“ udstilling

den 14.—20. oktober i Politikens Hus

„Modeljernbanen“ foreviser sit demonstrationsanlæg.

Anlægget er opbygget med venlig assistance af følgende firmaer:

Snedkermester Eigel Georg Christensen,
Strandvej 141, Hellerup — snedkerarbejde.
Tekno. Rentemestervej, Brh. - Modelbiler etc.
Paul M. Preiser, Tyskland, Modelfigurer.

Tegn abonnement på

„Modeljernbanen“

kr. 15.00 årligt

Indsæt beløbet på GIROKONTO 74115
— og De får Skandinaviens eneste tidsskrift af denne art leveret lige ind gennem Deres brevkasse.



MODELJERNBANEN

TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

OFFICIELT ORGAN
FOR DANSKE
MODEL JERNBANE
KLUBBER

OKTOBER 1950

NR. 10 2. ÅRGANG

Nye vogne til DSB

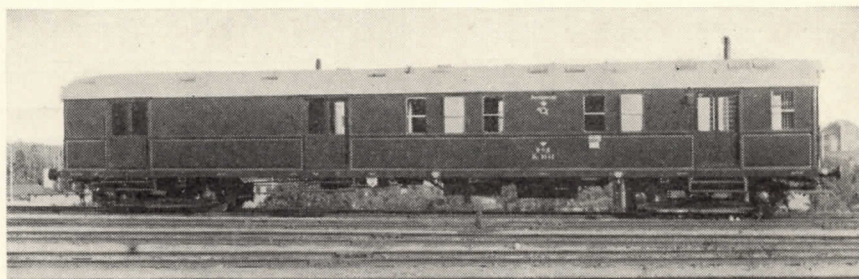


I martsnummeret er omtalt en serie på 8 AV-vogne, hvis levering da lige var begyndt. Disse vogne er forlængst alle afleveret og efterfulgt af for det første en serie på 6 rene fællesklassevogne litra CC, for det andet af 6 lignende vogne med børnekupe litra CD og endelig af en ny type post- og rejsegodsvogne litra DC, hvis ydre ses på billedet her.

CC-vognene har 9 fællesklassekupeer og er meget lig deres forgængere fra 1939, litra CB, men er lidt lettere — vognvægt 37 t mod CB's 40 t, hvilket motiverer det nye litra. De er udrustet med kursvognsudstyr og ses da også ofte i de internationale tog. Der er stærkere lamper overalt og derfor 2 batterikasser. Vognenes numre er 1109—14.

CD-vognene ligner CC-vognene, men har 2 kupeer indrettet særligt for kvinder og små børn. 2 pladser i hver af de 2 børnekupeer er inddraget til et særligt toilet — dog med indgang fra sidegangen.

I det ydre er der næsten ingen forskel, der er en ekstra ventilator på taget, men vinduesinddelingen er ikke ændret. Af hensyn til varmtvandsforsyningen, der om sommeren sker ved elektrisk vandvarmer, har vognene 2 dynamoer — een ved hver bogie — og ekstra batterikasse. Vognene løber på Sjælland i tog 23/58 København—Korsør og 235/250 København—Kalundborg, i Jylland i tog 23/58 Nyborg—Frederikshavn. Vognene



LITRA DC

overføres ikke på Storebælt, men er utvivlsomt en stor hjælp for rejsende med småbørn; hvis de overførtes ville de sandsynligvis kunne konkurrere med lyntogene om mødrenes gunst — og aflaste lyntogene for en ikke uvæsentlig del af deres nuværende publikum. Numrene er 1201—06.

I de to nævnte vogntyper er der intet særligt nyt — lige undtaget børnetoiletet, men den tredje vogntype, DC-vognen er delvis en nykonstruktion. Vognene skal afløse de kombinerede post- og rejsegodsvogne af litra DJ, hvoraf der er et billede på side 158, og nærmer sig også disse i indretning, men adskiller sig fra dem på flere punkter:

De er lige så lange som de øvrige nye stålvogne 21,72 m, og størstedelen af udvidelsen falder på rejsegodsrummet, der da også har fået 2 døre i hver side; alle døre er indvendige skydedøre, såvel post- som rejsegodsafdeling har ovenlys. Vognene bliver bygget efter internationale forskrifter, selv om de ikke får RIC-mærke.

Bogien er den sædvanlige 3,0 m

stålbogie. Taravægten er 30700 kg, Vv 40 t.

Vognene skal i første række anvendes i de lange løb i eksprestogene København—Frederikshavn, hvor de allerede har indtaget deres plads. Der skal komme ialt 12 af dem med numrene 5139—50. Et tilsvarende antal gamle, 2-akslede postvogne litra DM, DP, DQ m. fl. er i den anledning ved at blive ud rangeret.

De næste vogne, der skal komme, er en ny type pakvogn — stålvogn naturligvis — og når de er kommet, er der ialt i år kommet 38 store vogne, idet der foruden de her nævnte vogne er kommet de 6 AC-vogne, som omtalt i nr. 2.

I bestilling er 2 fællesklassevogne til reservelyntog samt 3 sæt dobbeltvogne AC-AV på fællesbogie til brug i den nye „Englænderen“, der skal køres med MK-FK fra sommerkøreplanen. For et par måneder siden er der yderligere bestilt 10 AC-vogne, 24 CC og 6 CD-vogne, og hermed er muligheden for at køre i alt fald de bedste indenlandske hurtigtog udelukkende med stålvogne vel så nogenlunde sikret.

Udenlandske vogne - de internationale sovevogne

Blandt de efterhånden mange fremmede vogne, der gæster Danmark, indtager „Det internationale Sovevognsselskab“s store, blå vogne vel nok førstepladsen med hensyn til størrelse og iøjnefaldende udseende.

De fleste, der interesserer sig for jernbaner, kender disse velholdte vogne med den karakteristiske gule stribe under vinduerne. Den type, vi bringer tegning af her, er en I og II klasses-vogn, hvoraf en serie blev bygget 1939—40 (serie 3800). Disse vogne bruges bl. a. til sovevognsløbene København—Hoek van Holland, i Skandinavien Holland-ekspressen, og Fredericia—Wien; i afvigte sommer tillige i ovennævnte eksprestogs assistancetog på strækningen Nyborg—Hoek, men før sommerkøreplanen 1949 var de enerådende i international trafik, idet WL kun havde 3. klasse på de danske ruter København—Ålborg og København—Esbjerg. Det var da også de danske repræsentanter på køreplanskonferencen i Krakow i 1948, der gennemtvang, at de internationale tog for fremtiden også skulle føre 3. klasse sovevogn. Sovevogn med 1., 2. og 3. klasse løber nu på de to virkelig imponerende ruter Stockholm—København—Rom og Stockholm—København—Paris, hvor man er 52 T. og 20 min. henholdsvis 38 T. og 30 min. undervejs, en præstation, der kræver, at alt er i orden inden man afgår, hvis man vil være sikker på at komme ordentligt frem.

Det er en af disse vogne, der ses på omstående fotografi, der er taget i København. Alle de ovenfor nævnte ruter skal efterhånden føre alle 3 klasser.

Vognene er inddelt i 11 kupeer, to og to adskilt ved „knækket“ væg + tjenestekupé samt 2 toiletter.

I det ydre er der først længden 23,452 m (afstand mellem bogiecenter 16,00 m); Statsbanerne har kun een vogn af den længde, nemlig salon 1 (kongevognen) og Frederiksværksbanen et par vogne af samme længde. Højden er også stor, 4,00 m (mod f. eks. de nye stålvognes 3,921 m), men det er især det meget hvælvede tag, der

giver indtrykket af højde og fylde. Bredden er til gengæld ret beskedent, 2,822 m (mod ovenfor nævntes 2,925 m), men det internationale profil sammen med længden gør her sin indflydelse gældende. Vægten er betydelig — op til 55 t.

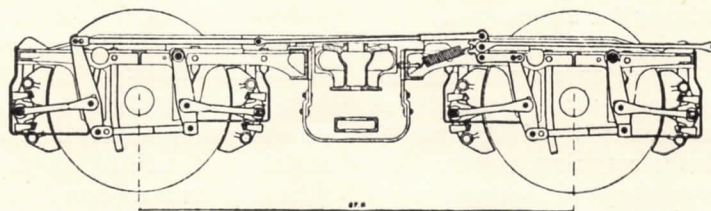
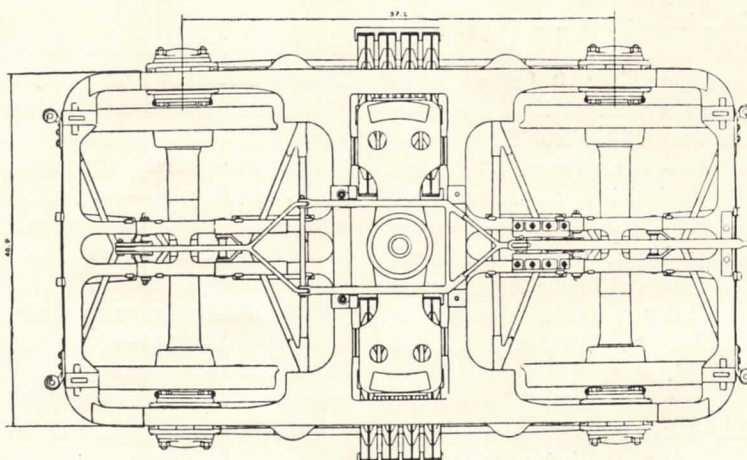
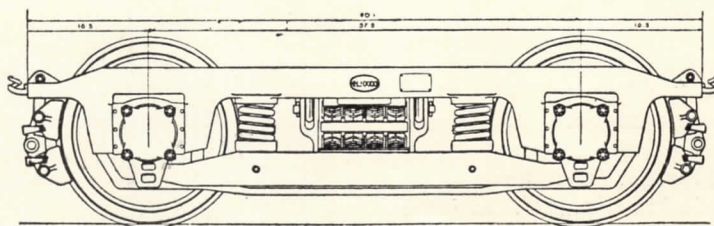
På tegning og fotografi er vist forskellige bogier:

Bogien på tegningen hører til serie 3800 og minder i princippet om den bogie, som bl. a. Statsbanerne nu bruger, på nye vogne. Bogien på fotografiet hører til de tidligere og senere serier og minder om den almindelige træbogier, men er ikke ganske lig, bl. a. er

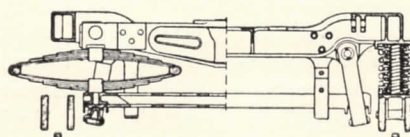
svanechalsene på balancen højere. Begge bogier er af stål og har 2,50 m's akselafstand.

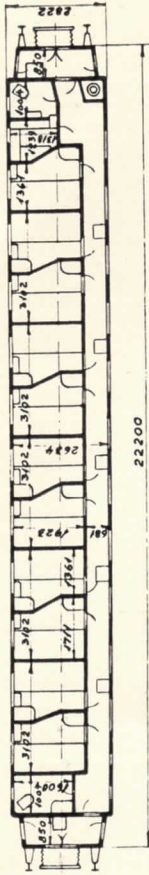
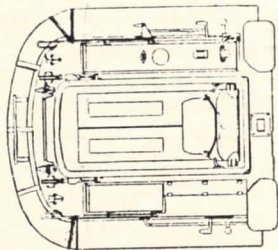
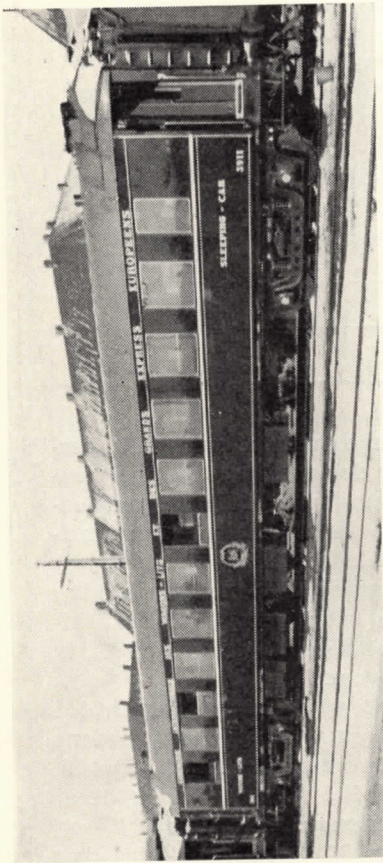
Vognen er naturligvis en stålvogn, og de fleste detaljer fremgår af tegningen. Her skal peges på enkelte ting.

Taget er nittet, men på nogen afstand synes det ganske glat, vinduerne er rundede i alle 4 hjørner, vognsiden er ikke ført helt ned, men har en fals langs underkanten. Undervognen bærer bl. a. dynamo, 4 store akkumulatorbatterier, apparatkasse, trykluftbeholder og en meget stor bremsecylinder. På gavlene ses foruden en stige, de

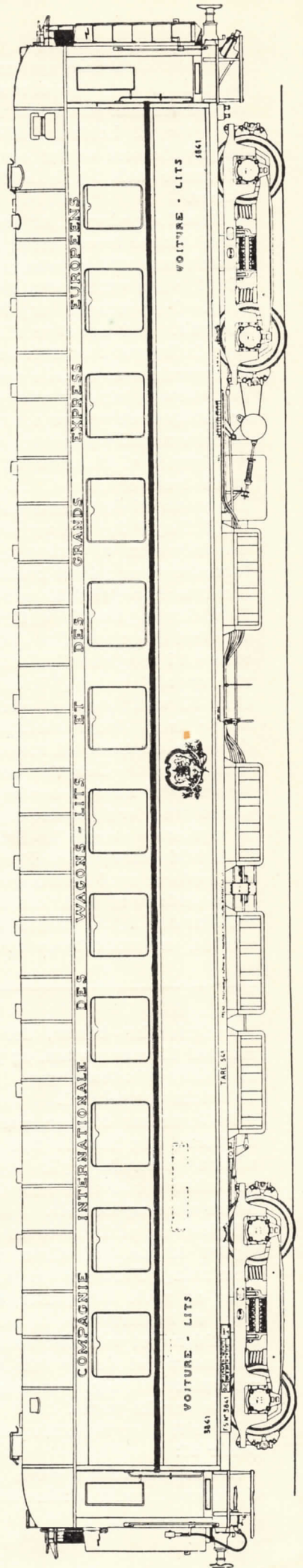
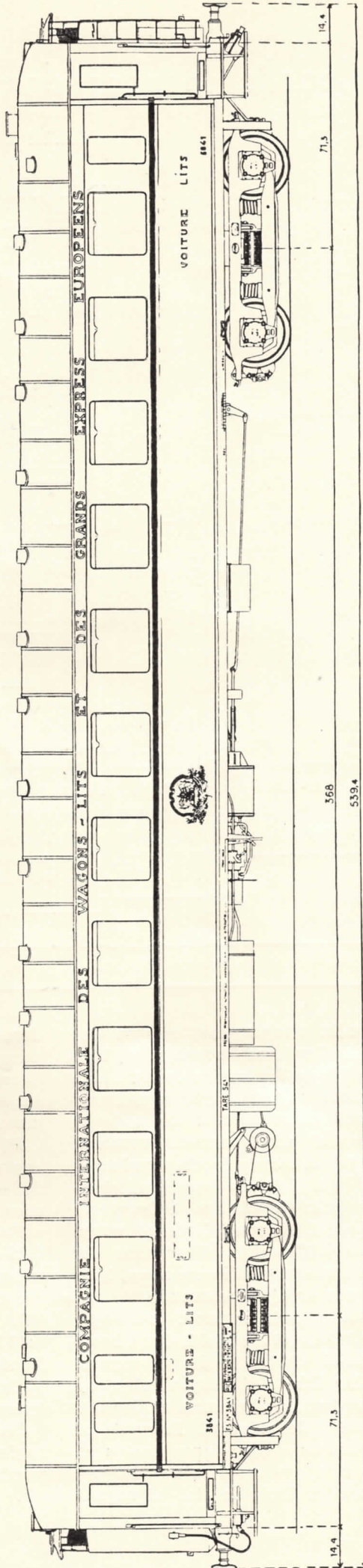


Størrelse
1/45,
Spor O.





Mål er virkelig ↑ ↓ Størrelse 1/87,



Til det elektriske system er udvalgt dele, der så vidt muligt findes i handelen. Visse steder har vi dog for at holde udgifterne så langt nede som muligt benyttet os af gamle dele fra tyske flyvemaskiner.

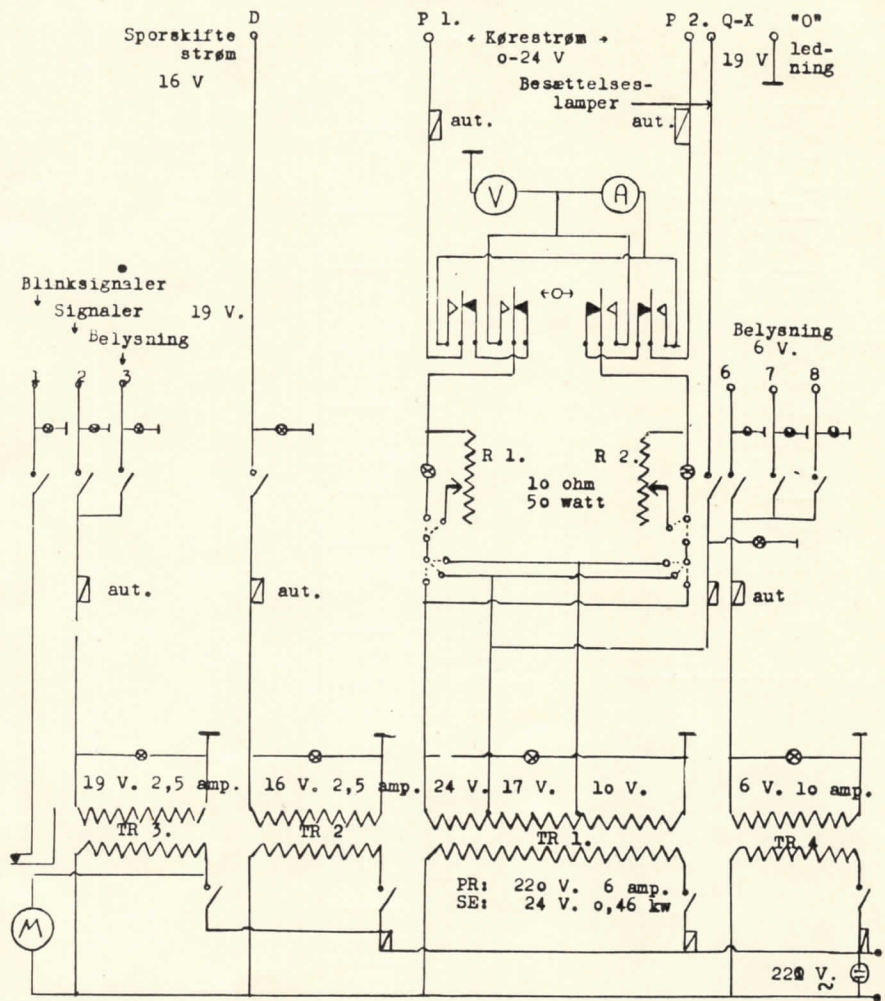
Strømforsyningen er opbygget til at kunne levere indtil 24 volts vekselstrøm som kørestrøm og indtil 19 volts vekselstrøm til belysning. Opbygningen er foretaget kompakt med samtlige tilhørende dele indbygget i en lille kasse, en kommandopost, og alle nødvendige betjeningshåndtag udenpå. Der er beregnet en senere overgang til kørestrøm med jævnstrøm.

Betragter vi diagrammet, ser vi, at en transformator TR 1 leverer kørestrøm til de to adskilte sektioner P 1 og P 2, der hver svarer til ca. halvdelen af anlæget. Transformatoren er yderst kraftig, idet den leverer omtrent 20 ampere ved 24 v. 3 udtag med 24 v, 17 v og 10 v er ført til en omskifter, der fører videre til reostaten R. Denne reostat er af fabrikat „Vitrohm“ (10 ohm, 50 watt) med et snekkeliggende træk langs modstandstråden. Da de fleste af motorerne i lokomotiverne benytter omkring 2,4 amp ved 24 volt, opnår vi med denne modstand, at det er muligt at regulere motorens hastighed fra 0 til fuld omdrejning. For at andre motorer med lavere spænding og strømforbrug også kan udnytte modstanden i det meste af sin længde, er omskifteren indskudt.

Modeljernbanens demonstrationsanlæg

Artikel 2.

TIL SPORAVLE.



karakteristiske kasser, der rummer kul til varmeovnen, og på disse sidder blindkoblingen for det elektriske varmekabel.

Pufferne har ofte en mærkværdig form, dog har de nye vogne næsten normale cylinderpuffer; pufferhovederne er i alle tilfælde meget store og kantede.

Maling og påskrift er et meget vigtigt kapitel af disse vognes fremtoning. Farverne er: tag gråt, sider og gavle blå, puffer, undervogn og bogier sorte, og vognene er altid meget velholdte som tidligere nævnt, så der er ikke så meget spillerum for farvevalg som ved de danske vogne.

Påskriften er ret omfattende og består af:

Øverst selskabets navn (over vinduerne), under vinduerne: voi-

ture-lit, sleeping-car, carrozza con letti eller hvad sovevogn nu hedder på de forskellige sprog; i den seneste tid er vogne med „sovevogn“ observeret. I de nederste hjørner står vognens nummer, men ikke nogen typebetegnelse eller lign. I falsen langs underkanten står forskellige oplysninger om vægt, bremse, el, varme m. m. samt RIC-skiltet; til venstre for dette mærke den banes navn, hvor vognen er hjemmehørende.

Til påskriften hører vel også selskabets våbenskjold, der i broncerelief sidder midt på vognen. Heller ikke stafferingen må glemmes; først og fremmest er der den brede gule streg på listen under vinduerne, under denne endnu en gul streg fra rammen om den nederunder liggende del af vognsi-

den, der danner et stort felt; desuden er der en streg lige over vinduerne under påskriften og en lodret streg langs kanten af vognsiden i hele højden.

På tegningen er med punktering angivet, hvor ruteskiltet skal sidde, samt de små skilte med 1., 2. eller 3. vogn.

Hovedtegningen er gengivet i 1:87 svarende til spor HO, medens målene svarer til fransk spor 0, der er 1:43,5, altså det dobbelte af HO. Differencen mellem 1:45 og 1:43,5 er 3,3 %, der skal trækkes fra det franske mål; det er alene på længderne 18 mm, altså ingenlunde en umærkelig forskel.

Omstående detailtegning viser bogien i 1:45. Man lægger bl. a. mærke til de dobbelte bremseklodser.

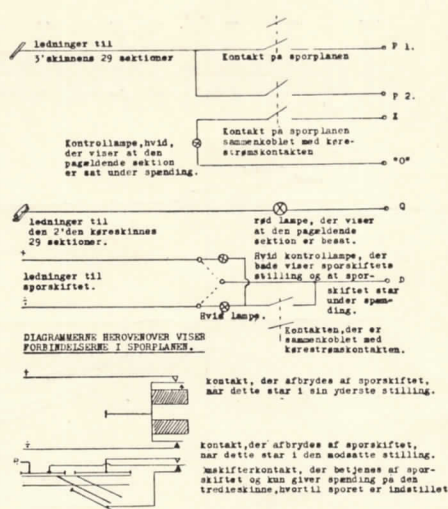
PEH.

Over reostaten er anbragt en kontrollampe, der ved tændt lampe og i stopstilling viser, at det pågældende område er besat. Begge kørestrømsledninger ledes over en vippeafbryder med tre stillinger til de automatiske sikringer. Med vippenøglen i venstre stilling vil strømforbrug og spænding for lok. i P 1 området vises og til højre det samme for P. 2. Midterstillingen er neutral for at spare lidt på instrumenterne.

Til belysning og sporskifter benyttes andre transformatorer. TR 4 leverer 6 volt til alm. belysning i bygninger o. l. TR 2 leverer strøm til sporskifterne med tilhørende kontrollamper, og TR 3 leverer 19 volts belysningsstrøm for signaler, sportavler o. s. v. Endelig leverer en lille motor med en omdrejning pr. minut den nødvendige blinkende strøm til anlægets vejoverskæringssignaler.

„0,-ledningen er fælles over hele anlæget. Alle udgående ledninger føres i flerkorede kabler frem til hvert enkelt bord, hvor der på undersiden er anbragt specielle tilslutningslister. Forbindelsen sker ved mangebenede stik. Til sikring af god forbindelse mellem skinner indbyrdes og 3. skinne indbyrdes i bordsammenføjninger, er ledninger fra hver skinne ført neden under bordet og med et mangebenet stik forbundet med ledninger fra det andet bord.

Sporskifterne drives af specielt til anlæget bygget motorer, be-



stående af to stærke magneter, der trækker en metalstang. Ved en lille speciel afbrydermekanisme opnås de forbindelser, der er vist på tegningen. Da alle tilstødende sektorer er ca. 2 m lange, opnås, at alle tog standser automatisk, såfremt sporskiftet er galt indstillet. En kontakt på sporplanen slås over i den ønskede stilling og skifter sporets stilling. Herved opnås, at opskæring af sporskifte umuliggøres. Den specielle anordning med kontrollamperne på sporplanen er yderst tilfredsstillende, og der spares ledninger ved ikke at benytte specielle tilbagemeldingsledninger.

Anlæget er opdelt i 29 strømsektioner, der hver sættes under spænding ved en kontakt direkte

anbragt på sportavlen. Samtidig lyser en hvid kontrollampe, og viser således, at denne sektion er under spænding. Sektionernes 2. køreskinne er ført til røde lamper på sporplanen og viser besættelse af sektionen.

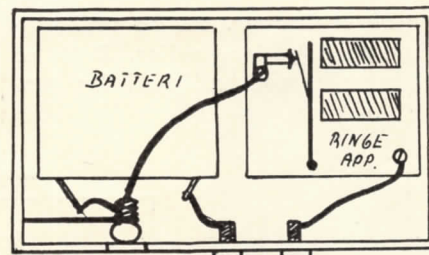
Sporplanen er opbygget som en kasse med et skråt forparti, hvor på hele banelegemet skematisk er optegnet som en bred hvid streg. Direkte i strengen er alle kontrollamper anbragt og ligeledes findes alle spændingskontakter anbragt i den. Sporskiftekontakterne findes umiddelbart under hvert sporskifte. Det er en meget kompakt sammenbygning, og hele systemet letter i høj grad betjeningen af anlæget. Alt er direkte anbragt, hvor man har brug for det, og kan således betjenes selv af ukyndige. I sporplanen er indbygget en relæmekanisme, der giver helautomatisk kørsel af 3 tog over hele anlæget. Dette er indført af hensyn til udstillingen, og kræver ingen betjening ved kontrolbordet. Alle udgående ledninger føres i 12—14 korede kabler ud til hvert bord, hvor der er anbragt en særlig tilslutningsliste.

Samtlige ledninger er af hensyn til det transportable meget hurtige at opsætte eller nedtage, ligesom de er anbragt solidt og godt.

I næste artikel håber vi at kunne bringe en opstilling over alle udgifterne m. v., ligesom vi håber at kunne nå at bringe flere detaljer fra anlæget.

„En brummer“ er det godt at have, når man bygger modelanlæg, enten til trækraften eller på anlæget. Det nødvendige materiale består af et 4,5 volts lommelampebatteri, et gammelt ringeapparat, en 2,5 watts pære og lidt ledning og træ, samt to banastik og bøsninger, to krokodillenæb og en fatning. Man laver en kasse på 110×95×65 mm. Bunden og siderne limes sammen og låget skrues på, så det kan tages af for at skifte batteri. I den ene bredside bores tre huller, hvor de to stikbøsninger fastspændes, og i de tredje huller limes et stykke rødt cellofan for.

Små konstruktioner



Batteriet lægges ned i kassen og ringeapparatet ned ovenpå. Begge spændes fast til kassen, efter at man har nappet vippearmen af helt inde ved spolen og ligeledes

den arm, som klokken sidder på. Fatningen gøres fast på den korte side, så den vender front mod det røde hul og pæren skrues i. Derefter forbindes det hele efter skemaet, og låget skrues fast. Et stykke almindelig lysledning påsættes banastikkene i den ene ende og krokodillenæbene i den anden. Ved at føre krokodillenæbene sammen kan man se og høre, om brummen virker.

„Mo.“

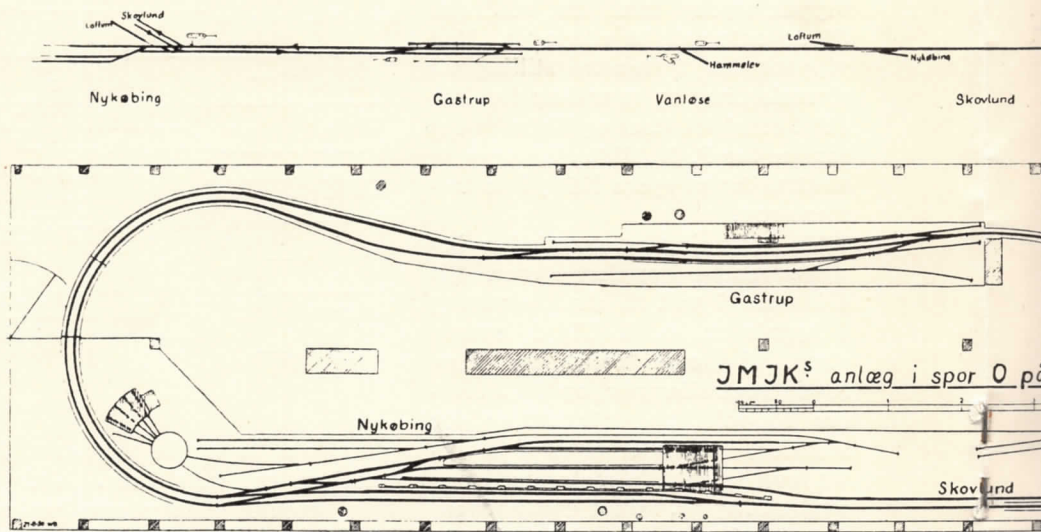
I disse dage for 5 år siden grundlagdes Jysk Model-Jernbane Klub i Århus som den første uden for Dansk Model-Jernbane Klub. Efter et ret begivenhedsløst år fik man gennem stor velvilje fra Statsbanerne lov at låne et 26 m langt loftlokale på Århus H. Ved en måneds intens arbejde lykkedes det at fastlægge en sporplan for et stort anlæg, en plan som man i de forløbne 4 år har fulgt nøje, og som nu er ført næsten helt igennem. Kun den store sækstation Nykøbing er endnu ikke fuldt udbygget, så tegninger og beskrivelse skal tages med et vist forbehold.

Efter de noget uheldige erfaringer med DMJK's anlæg på Nørrebro Station, hvor de alt for knebne pladsforhold i virkeligheden ikke tillod at bygge i spor 0, var der her i Århus rig lejlighed til at boltre sig over det lange lokale. Dog tillod lokalets bredde kun lige akkurat en dobbeltsporet cirkel, når man skulle holde sig til de engang fastsatte 2 m's radier, og man vel at mærke skulle holde sig i en fornuftig bordhøjde. Lokalet befinder sig nemlig umiddelbart under de skrå tagbjælker. Imidlertid var bordhøjden givet på forhånd, da der langs den ene langvæg ligger flere isolerede varmerør op i en højde af ca. 85 cm, så bordhøjden fastsattes til 90 cm, dog med enkelte stigninger.

Ved anlæggets projektering er der lagt megen vægt på fremtidig køreplanskørsel fra en endestation, Nykøbing, til en anden, Hammelev. Til brug for indkøring af rullende materiel samt til præsentationskørsel er der givet mulighed for kontinuert kørsel i en ring langs lokalets vægge.

Ved køreplanskørsel gennemkører togene strækningen som vist på den skematiske, udrettede plan, idet strækningen Nykøbing sporskifte—Gastrup—Vanløse gennemkøres 2 gange. Banen Nykøbing—Gastrup er dobbeltsporet, mens

Jysk Model Jernbane Klub's



hele resten er enkeltsporet. Dette sidste er ikke gjort af sparsommelighedshensyn, men udelukkende for at vanskeliggøre driften noget, et forhold vi venter os megen fornøjelse af.

Det er ganske betydelige strækninger, togene skal tilbagelægge, så med en nøje overholdt maksimalhastighed på 60 km/t for godstog og 120 km/t for person- og eksprestog (naturligvis skalafart), fås en køretid på henholdsvis 250 og 125 sekunder. Der skulle så være mulighed for en del rangering på endestationerne, mens toget gennemkører strækningen.

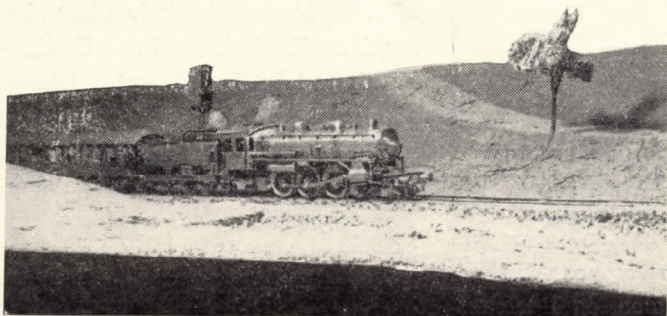
Det ene af Nykøbings perronspor benyttes af en lille „privatbane“, som fører ud af sækstationens „gale“ ende, ganske som Grenaa-banen gør det på selve Århus H.

Skinnerne er af messing og er anskaffet direkte fra Kabelfabriken. De er sømmet fast til fyresveller med messingstifter. Der er 50 sveller pr. m., og svellerne ligger alle på langsveller. Dette er en absolut nødvendighed for spo-

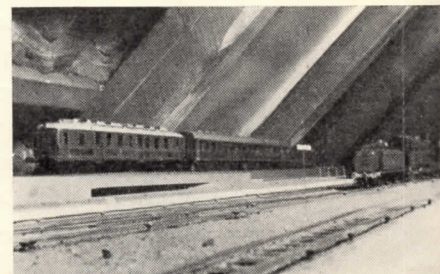
rets opretning. Denne er foretaget meget omhyggeligt med kiler under langsvellerne. Disse er så sømmet solidt fast til bordet, hvorefter hele banelegemet er udstøbt med sand blandet med våd koldlim. Øverst på ballasten er der limet grus i rette størrelse, så det illuderer som skærveballast. Rangerspor og privatbanen har dog kun sandballast. 3-skinnen, som ligger ved siden, er af messing HO-skinner, som klubben fik foræret af en dansk-amerikaner.

Lad os nu tænke os en køretur på den færdige bane!

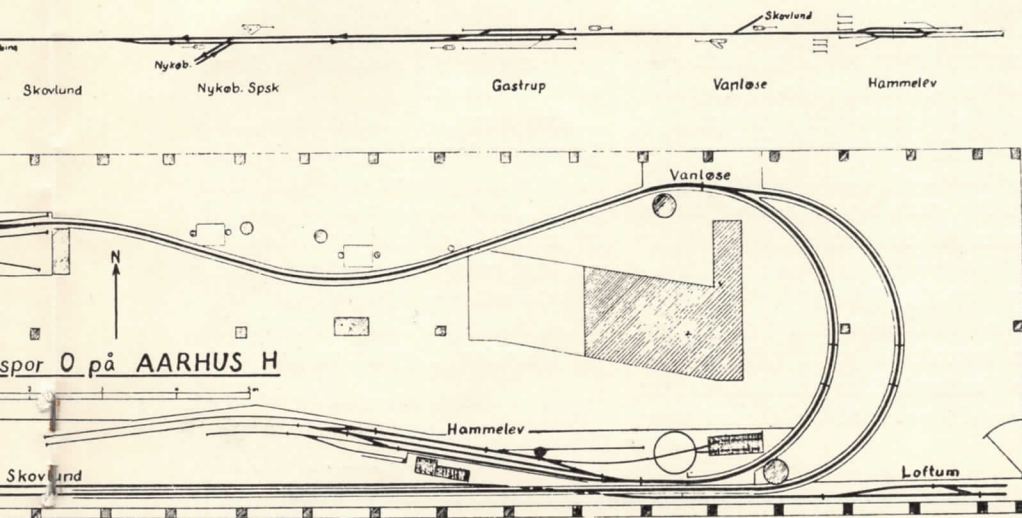
I den lille, jyske købstad Nykøbing er vi gået ned til den noget afsides liggende statsbanestation for at tage toget ud på det rigtige bøhland. Ved perronen står det lille persontog med dampen oppe. Ovre ved den anden perron brummer privatbanens motorvogn parat til at køre solo med nogle enkelte rejsende til markedsbyen Loftum. På de store markedsdage må privatbanens tog forstærkes op med statsbanevogne, og selv gen-



←
Endnu ufærdig
E-maskine.
→
Fra indvielsen
i 1948



b's anlæg i spor 0 på Århus H.



nemgående vogne Hammelev—Nykøbing—Loftum er ingen sjældenhed.

På godstogssporene hoster en F-gris frem og tilbage med tilsyneladende fuldkommen planløshed, men i dagens løb når den dog at skille ad, sortere og samle de mange godsvogne til banens 4 godstog, samt også at hjælpe til med oprangeringen af personvognsstammerne. Kort før vi kører, kommer grisen frem til perronen med dagens eneste eksprestog, så gives der afgang, og vi ruller ud af stationen.

Den dobbeltsporede bane til Gastrup er uden større seværdigheder, kun Nykøbings store remise, hvorfra ekspresens E-maskine just kommer ud, fanger vor opmærksomhed. Undervejs møder vi en enligt kørende motorvogn. Det er gerne her, krydsningerne lægges, da der er dårlig plads på Gastrup.

Vi kører ind på Gastrups spor 1. Der er 2 perronspor, 1 og 3, mens spor 2 bruges af gennemkørende tog. Læssesporet har en udløber til et kosangasanlæg og til en fjernereliggende tørvemose. De noget rustne skinner minder om en forgangen storhedstid under sidste krig. I læssesporet rangerer godstogets maskine, en høj D-er, mens selve godstoget står i spor 3.

Efter et kort ophold kører vi videre til Vanløse, og dette er den afgjort smukkeste del af turen. Banen er udhugget i en stejl (ikke helt jysk) klippbevæg, mens en no-

get højere liggende bilvej snor sig ud og ind gennem små vejtunneler. (Dette besynderlige landskab er nødvendiggjort af nogle gasrør, som i store bugter hindrer banens frie løb. Disse rør samt nogle store målere har iøvrigt givet navn til Gastrup). Lige før trinbrættet Vanløse (navnet skyldes en ekspansionsbeholder for husets vandvarmeanlæg) ses på højre side den store kraftstation, som leverer al strøm til banen. Vanløses hovedsignal er et forgreningssignal i daglysførelse. Det viser gennemkørsel lige ud.

Vi holder et øjeblik for at sætte 2 rejsende af, og fortsætter så videre mod Skovlund. Til højre grenes banen af til Hammelev, mens vi kører over en bro (dette er indgangen til lokalet), og nu ser vi til venstre den lille landsby Loftum, hvor privatbanen fra Nykøbing ender, mens vi til højre har Hamme-

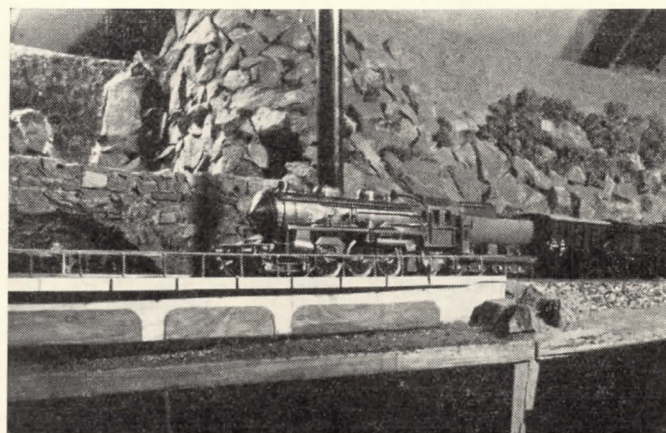
lev station. Der fortsættes på en bro over privatbanen, og nu begynder vi at køre ned ad bakken mod trinbrættet Skovlund. Det ligger meget idyllisk midt i en lille bevoksning og er et yndet udflugtssted for Nykøbingenserne, som dog helst bruger den direkte forbindelse med privatbanen herud.

Toget kører nu gennem et langt sporskifte (hældning 1:9), hvor banen bliver dobbeltsporet, og her er vi i en dyb udgravning (denne er lavet for at skjule banen bag Nykøbing). Så rumler vi over sporskifterne ved Nykøbings udkørsel og ind på den kendte strækning til Gastrup.

På Gastrup ruller vi atter ind på spor 1 for at afvente ekspresens overhaling. Godstoget er forlængst kørt til Nykøbing, men vi behøver ikke kede os længe. Vi går ud på perronen for at se på den pæne, helt nye stationsbygning og for at se ekspresen passere. Inden længe dukker den op. Den store E-maskine duver godt, idet den med 100 km's fart går igennem indkørselssporskiftets skrå del! Toget buldrer forbi i spor 2, og vi stiger hurtigt op i vor vogn. Så snart ekspresen har passeret Vanløse, får vi afgang, og så går det atter igennem klippelandskabet til Vanløse.

Denne gang drejer vi af tilhøjre for efter en skarp kurve at rulle langsomt ind på Hammelevs spor 1. Lige ved indkørslen så vi et glimt af maskindepotets fine, nye remise og 20 m drejeskive, mens vi her må nøjes med synet af en kedelig, gammel stationsbygning. Vort tog ruller kort efter ud i rangerhovedet for at give plads til ekspresen, som snart kan ventes.

M. W. Nielsen. W. Bay.



Fra den smukke strækning Gastrup-Vanløse

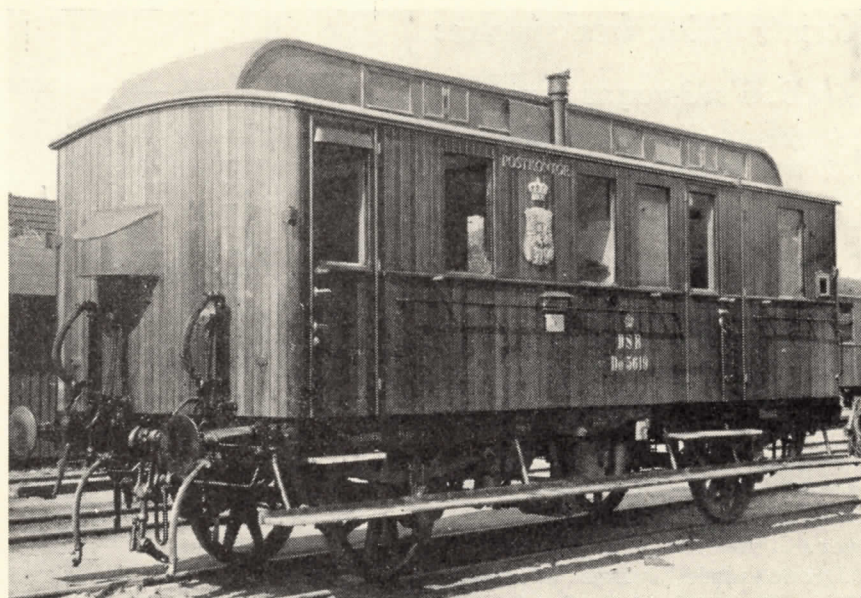
på, eller de kan skæres ud i et stykke 1 mm finér, der fældes ind i siden på rytteren. Bemærk, at rytteren ikke er flad ovenpå — heller ikke på de afrundede ender.

Vognen har dør og overgangsbros i den ene ende og i den anden en meget karakteristisk kasse, der dækker over skruebremsens håndtag; den må endelig med.

Man skal til aksellejer vælge en let type med lang fjeder og lille akselkasse, og man skal lægge mærke til, at hjulene er større end normalt i spor 0, 24,6 mm mod standardhjulenes 22 mm; forskellen er ikke så stor, men dog synlig. Nu kan man ikke redde situationen ved blot at dreje nogle større hjul, for det skal være egerhjul (stjernehjul) — aldrig skivehjul. Før krigen havde Hornby nogle særdeles passende hjul, det ville være rart at få dem eller andre engelske hjul frem igen.

Løbebrædder og håndbøjler er omtalt under EH-vognen. Skorstenen er et stykke rundstok, der files til.

Medens EH-tegningen var befriet for alle uvæsentlige detaljer, bringer vi denne gang en nedfotograferet hovedtegning, der forhåbentlig ikke vil bringe den uøvede på vildspor med sine mange i denne forbindelse overflødige mål. Nogle mål får man ikke brug for, og andre må man ændre; f. eks. må vangerne flyttes længere fra hinanden end svarende til det målestokstro af hensyn til de bredere hjul og



tykkere akselgaffler, men det kommer jo af sig selv, når man står med vognkassen i hånden og skal til at sætte hjul på.

De pladebeklædte vogne har samme hovedmål som de her beskrevne, men har buede sider.

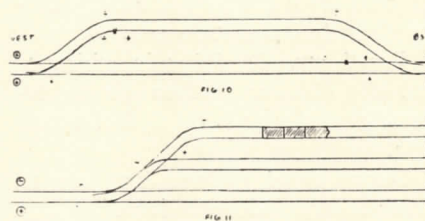
Mellem vinduerne øverst på vognsiden sidder nu påskriften „Postkontor“ over et kronet posthorn. For blot nogle få år siden sad her et skjold med rigsvåbenet; det anbefales stærkt at bibeholde denne tradition; skjoldet tager sig meget smukt ud, og hvorfor gøre alle vogne så ensartede.

DMJK's indkøbsafdeling havde i sine overføringsbilleder et sådant farvestrålende skjold; der må være

mange tilbage af dem, for der var et skjold for hvert sæt, og det betyder altså, at man får et skjold til overs, når man bygger andet end en postvogn. Sættes overføringsbilledet på et lille pap- eller celluloidskjold, der klippes til, er virkningen fuldendt.

JPJEVH.

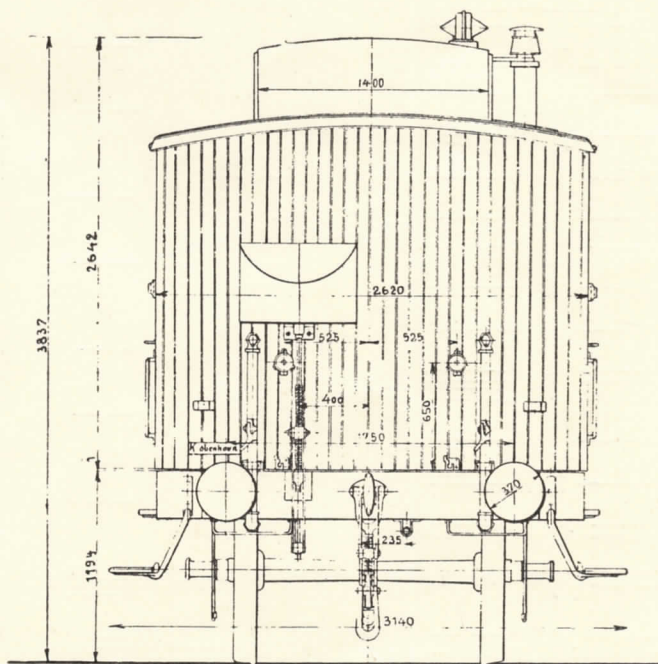
2-skinne drift



2. artikel.

Sidespor.

Figur 10 viser et sidespor, udlagt for højre-håndstrafik i begge kørselsretninger. Det vestlige sporskifte er sat således, at trafik mod øst benytter hovedsporet, hvorimod vestgående trafik over det østlige sporskifte vil køre ind på sidesporet. Når sidesporet er besat, skiftes østsporskiftet og hovedsporet er klar for det østgående tog. Bemærk, at de isolerende gab er anbragt i den fjerneste ende af hvert spor, således at et tog kan løbe farten af sig, inden det stopper, uden at komme over det næ-



Konstruktionsbeskrivelse:

DSB's 3-vogns lyntog

(Diselelektriske motortog
litra Ms-AA-Ms).

2. artikel.

2. Midterbogierne.

Til hver bogie anvendes 2 bogievanger, 2 hjulsæt, 1 standardstrømaftager, diverse messing og skruer, samt et lille stykke plexiglas til isolation. Alt kan fås i handelen.

Først gøres de 2 vanger færdige, idet der loddes en plade over hver, der følger vangers konturer for oven.

Denne plade lukkes udvendig med en messingkant, der loddes på. Alle mål tages fra tegningen. Dernæst fremstiller vi afstandsstykket mellem vangerne af 1 mm tykt messing. På dettes siders underkant loddes 2 stykker 8×4 mm mesingklodser til fastgørelse af vangerne. Den ene vange fastgøres med 2 skruer og den anden kun med en for at opnå tilstrækkelig bevægelighed. I afstandstykket borer vi to huller for 4 mm maskinskrue, og der skæres gevind for disse. Disse skruer an-

ste isolerende gab. Bemærk også, at „yderskinnerne“ er gennemgående, hvorimod de „indre“ skinner har de isolerende gab.

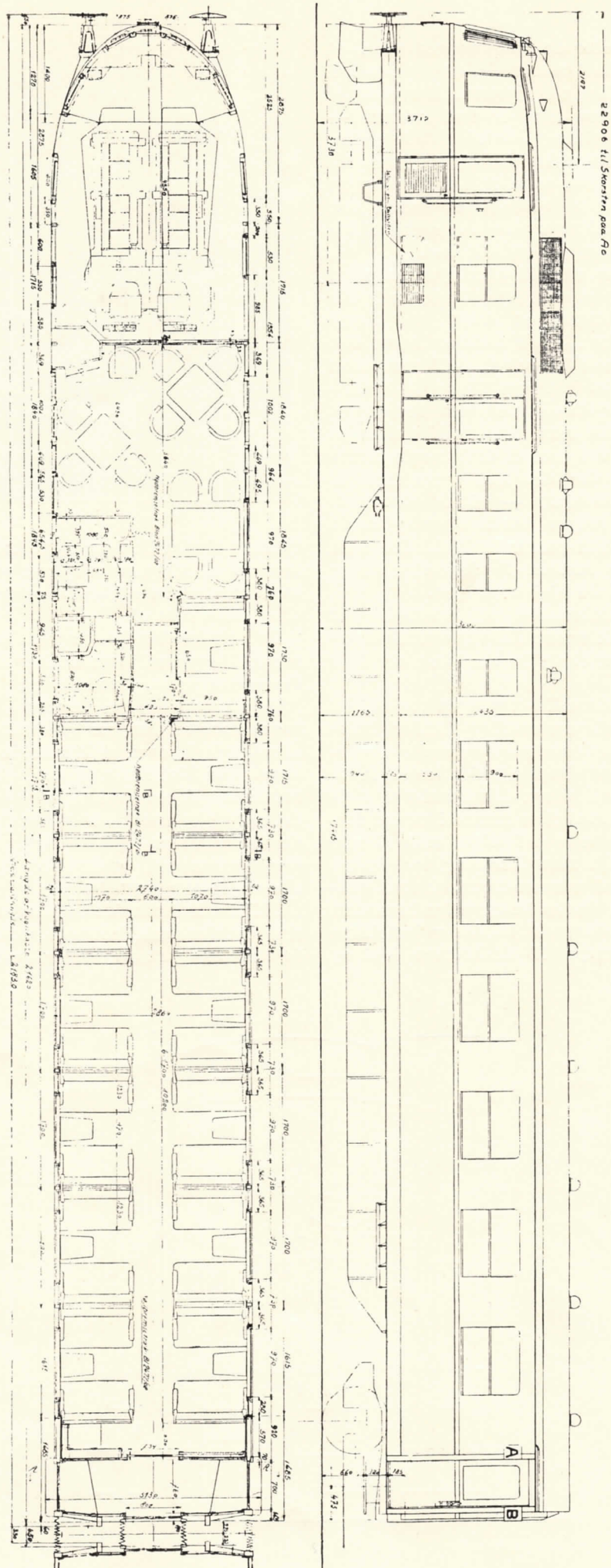
Regel nr. 3: På alle sidespor må alle skinner mellem de to udvendige skinner have et isolerende gab.

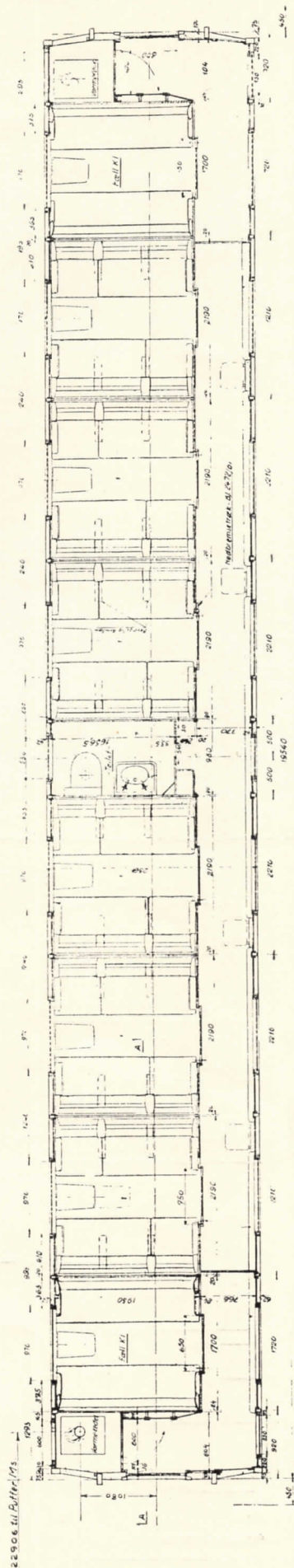
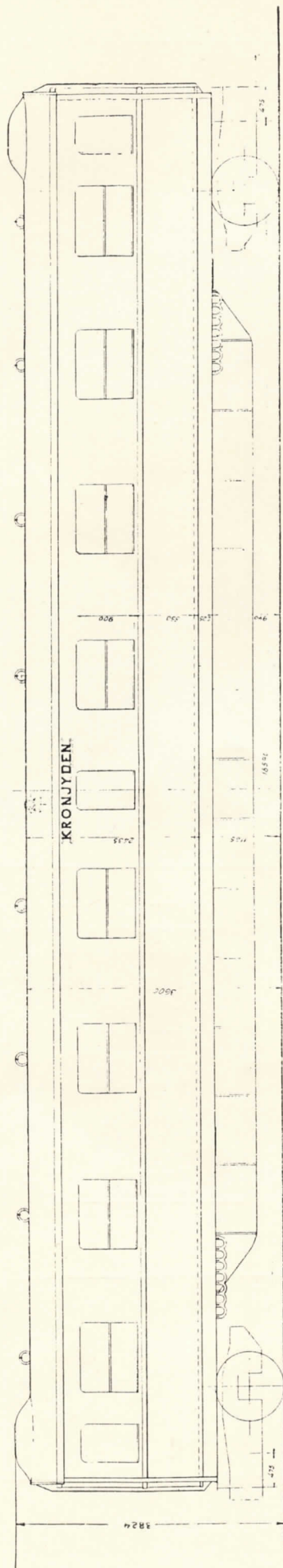
Denne regel gælder lige meget, hvor mange sidespor der er.

Blinde spor.

Figur 11 viser et spor endende i 3 blinde spor. Her behøves overheadet ingen isolerende gab. Som tidligere beskrevet vil polariteten bag hvert sporskifte blive bestemt af sporskiftets stilling. På figuren er skorskifterne indstillet til togvej til det øverste spor. For at lade et lok. holde der, behøver vi kun at skifte det første eller andet sporskifte og det øverste spor bliver strømløst. Skifter vi det første sporskifte, bliver alle skinner ovenover negative og intet kan bevæge sig. Det samme vil ske bag det andet sporskifte.

(Fortsættes).





bringes i en indbyrdes afstand, der svarer til vognenes omdrejningspunkter, og er de punkter, hvorom vognbunden drejer sig. I vognbunden indsætter vi samme sted en alm. telefonbøsning, hvori ovennævnte skruer kan dreje sig, derfor må den 4 mm maskinskrues mål overholdes. Ved denne metode opnås, at bogien let kan tages af, og 3-vognstoget hurtigt adskilles i sine 3 dele. Den ene af afstandsstykkets ender er forlænget ud til vangernes ende, og på denne fastgøres vi med maskinskruer et lille stykke plexiglas 25×17 mm. Herpå ophænges strømaftageren. Da strømaftagerens klods er for spinkel til at anbringe skruer i, fastlodder vi den til en lille messingplade 7×25 mm, som derefter fastskrues til plexiglasset. Strømaftagerens højde over skinneoverkant kan tilpasses ved at lægge små skiver mellem plexiglas og afstandsstykke. Følges de anførte mål, og flugter underkanten af afstandsstykkets klodser med underkanten af vangerne, bliver strømaftagerens højde rigtig.

Efter afpudsning og rengøring er bogien færdig og vi skal benytte 2 stykker heraf.

3. Vognkassen.

Vi begynder med motorvognene. For at fremstille næsen, der er så karakteristisk for lyntoget, er det nødvendigt at lave en „læst“ eller „lære“ af hårdt træ (eg el. bøg), hvorover vi tildanner den. Den læst skal have samme højde som vognsiden, og bredden skal være lyntogets bredde $\div 2$ gange materialets tykkelse. Vi saver klodsen ud og tildanner den nøjagtig glat med en rasp el. lign. efter tegningen. Læg mærke til, at vognkassen er lavere på næsens forreste punkt, og tag dette i betragtning ved fremstillingen af klodsen. Næsen fremstilles alene indtil en linie ca. 10 mm foran den forreste dør til bagagerummet. Materialet, der bør anvendes, er hvidblik, der er nemt at lodde og let at skære eller file i. Kan dette ikke skaffes, kan messingplade benyttes. Tykkelse ca. $\frac{1}{2}$ mm.

Materialet skæres ud i strimler, der passer med vognsiderne, og

←
Tegningen er en original tegning nedfotograferet til 1/87, spor HO.

bor der en blikkenslager i nærheden, så lad ham save det ud. En af strimlerne bøjes omkring næselæsten og fastgøres med skruer på den bagerste del, således at materialet sidder stramt rundt omkring den nederste del af læsten. Hvis der findes buler i metallet, rettes de ud ved små slag med en træhammer. Vinduernes underkant vinkles nu ind ved at lægge næsen over tegningen, eller ved at måle sig frem til dem. Næsens midterlinie måles også ind og indtegnes. Frontlygten aftegnes og udbores. Pladen tages af læsten og rettes ud. Vinduerne og hullerne til jalousierne indtegnes nu i deres fulde størrelse og udskæres. Da forpartiet skal gå skråt tilbage, skærer vi et vinkeludsnit ud mellem vinduerne, ca 1 mm åben foroven og spids nedefter, hvorefter det hele atter anbringes på klodsen. Metallet presses nu tilbage mod klodsen og loddes sammen. Vi laver plads til pufferplanken. Efter afpudsning og udglatning tages næsen af. Indvendig i næsen lodder vi en strimmel til forstærkning foroven og forneden, og yderligere en forstærkning over pufferklanken på tværs.

Der bores derefter med et 1 mm bor huller over og under frontvinduerne og flade heftetråde tildannes som gitterstænger og loddes i hullerne. Til sidst skæres næsen til i længde efter det angivne mål 10 mm foran forreste dør.

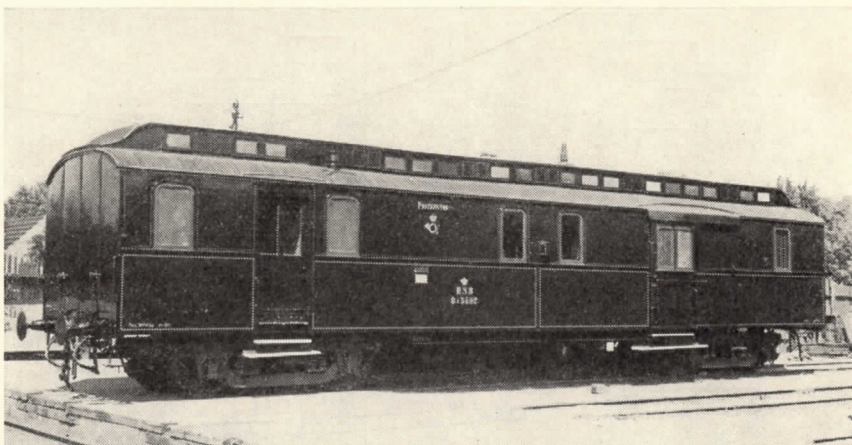
Vognkassens sider skæres til for vinduer og døre to og to ad gangen, idet den ene motorvogns vognside i den ene side passer i den anden motorvogns anden side, og omvendt.

Siderne loddes stumpet sammen med næsen og forstærkes på bagsiden med en påloddet strimmel hvidblik. Gavlene skæres til efter tegn. og påloddet sidst. Forstærkes ligeledes indvendig med en vinkel.

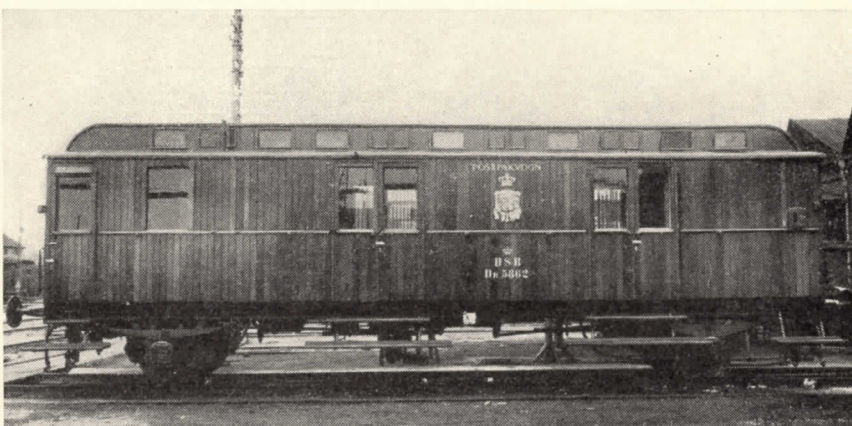
Vognbunden udskæres efter tegningen af 4 mm krydsfinér. De to yderste lags årer går på tværs. Bunden fastgøres til siderne gennem en række små vinkler, der er fastloddet til siderne hele karosseriet rundt. Vognbundens underkant er ca. 6 mm over sidernes underkant.

Næste gang fortsætter vi med tag, skorter, harmonikaer o. s. v. og foto af modellen.

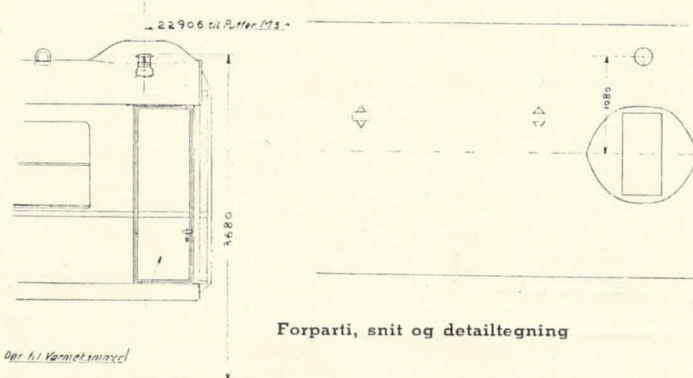
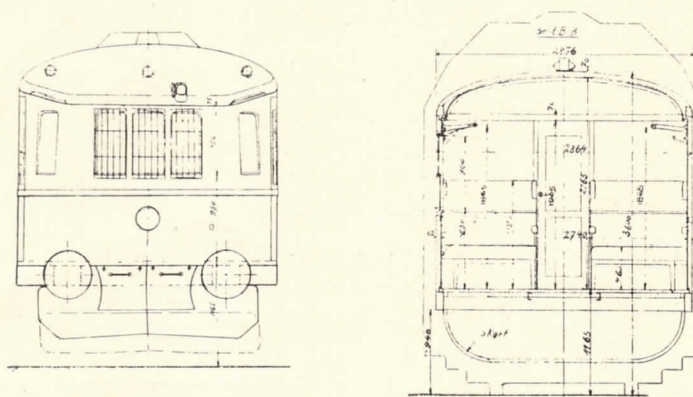
DSB's post- og pakvogne



Litra DJ



Litra DR.



Forparti, snit og detailtegning

KLUBMEDDELELSER

Dansk Model Jernbane Klub, København.

Formand Civilingeniør P. E. Clausen, Gl. Strand 37¹, K.
Næstformand: Tandtekniker M. Christensen.
Sekretær: Civilingeniør J. Svindt, Morsøvej 59, F.
Kasserer: Afd.chef Th. Kronholt, Vesterbro, 142, V.
Klublokale: Nørrebro Station. Anlæg i „0“.

Meddelelse nr. 41.

Der afholdes køreaften på Nørrebro station mandag d. 2. oktober og mandag d. 6. november kl. 20.

Mødeaftenen bliver i oktober måned afholdt mandag d. 16. kl. 20. Mødested: Signalvæsnets værksteder, Skolegade 16, Valby. Afdelingsingeniør Wessel Hansen vil holde et foredrag med demonstration: Statsbanernes moderne sikringsanlæg.

Da Voldmester har ønsket at blive fritaget for hvervet som maskinchef, er dette fra 1. september overtaget af O. Petersen.

P. E. Clausen.

/J. Svindt.

I tilslutning til ovennævnte foredrag vil der d. 21. oktober under sagkyndig ledelse være forevisning af sikringsanlægget og stationsområdet i Ballerup. S-tog ankomst Ballerup kl. 15,07.

KØB-SALG-BYTTTE

SÆLGES.

Et parti puffer og hjulsæt til spor 0 sælges. Alt i nøjagtigt skalamål og i fineste udførelse. Hjulsæt, kr. 1,10, løse hjul kr. 0,50, fjedrende cylinderpuffer (diam. 10 mm) kr. 0,50, faste puffer (diam. 10 mm) kr. 0,15.

Egon Leed, Frejsgade 7, Horsens.

Modellbahnen Welt.

Årg. 1947 og 1948 samt 3 første numre af 1949 købes.

Gyldenbo, Moselgade 2, eller M. J.s ekspedition,
Holmens Kanal 32.

Grundet pladmangel sælges til HO:

Personvogne 2. AT.

Bodan S-maskine, ikke helt færdigbygget.

Godsvogne: 1. IK, 2. IVK og 1. Q.

Daglyssignal. Skinner færdigbygget: 1 Sporskifte, 19 lige skinner, 14 buede skinner.

Stationsnavn og stationsbygning.

Billet mrk. 1001.

Modeljernbanen

1ste årgang (1949) nr. 1 og 2 søges.

Dommerfuldmægtig Atke Bentzen, Thisted.

Hillerød Modeljernbaneklub (Hi. M. J. K.).

Formand: Tandlæge Poul Hasserris, Slotsgade 16.
Tlf. 450.

Kasserer: Overpakk. V. M. Jørgensen, Møllebakken 25, st.

Sekretær: V. Beng, Tamsborgvej 25, Hillerød.

Klublokale: Kuhlmanns Have, Kælderen, blok B, Ndr. Banevej 3 B.

Anlæg: Spor HO, 2 skinne drift.

Mødeaften: Hver tirsdag kl. 19,30.

Klubben blev stiftet d. 15. august 1950, og har straks erhvervet sig et stort lokale paa 66 m², hvoraf et kælderrum er indrettet til værkstedslokale.

Enkelte aktive medlemmer kan endnu optages ved henvendelse til formanden, tandlæge P. Hasserris, Slotsgade 16, Hillerød, eller kassereren, V. M. Jørgensen, Møllebakken 25, st.

Jydsk Model Jernbane Klub, Århus.

Formand: M. W. Nielsen, Lyngsievej 4, 1., Åbyhøj.

Næstfmd.: Max Hansen, C. Blochsgade 25, 3., Århus.

Kasserer: G. Jakobsen, Lumbyesgade 7, Århus.

Sekretær: Viggo Dagø, O. Rudsgade 37, Århus.

og E. L. Jensen, Saltholmsgade 21, 1., Århus.

Referat af generalforsamlingen.

Formanden bød velkommen og til dirigent valgtes M. Hansen, der oplæste dagsordenen, som godkendtes. Formanden aflagde beretning, som også godkendtes, derefter oplæstes forhandlingsbogen, som efter nogen diskussion godkendtes med 15 stemmer mod 1. Regnskabet oplæstes og balancerede med kr. 0,00, det godkendes. Af indkomne forslag var der to. Det ene var angående en myndig leder på anlæget. Dette blev tilsidelagt til senere diskussion. Det andet forslag, at medlemmerne selv skulle betale hele abonnementet til „Modeljernbanen“ i stedet for som nu, hvor klubben betaler kr. 2,00 for hvert abonnement, vedtoges enstemmigt.

Klubbens nye love blev vedtaget med nogle få rettelser.

Under valg ønskede den gamle bestyrelse ikke at fortsætte, men på en kraftig opfordring af generalforsamlingen indvilgede formanden i at fortsætte, og de valgte blev som forannævnt. Revisorvalget blev genvalg af Koleth.

Under eventuelt blev der bl. a. diskuteret, hvorfor anlæget endnu ikke var brandforsikret. Formanden oplyste, at ensretterens ombygning havde taget for hårdt på klubbens økonomi, men at det snart skulle blive ordnet.

Mogens W. Nielsen.

Husk den 8. okt. foregår der noget på anlæget, alt, hvad der kan køre, må være med; derfor også de medlemmers materiale, vi endnu ikke har set. Alt prøvekørs om formiddagen kl. 10,00 og selve jub 5 er kl. 14,00 på anlæget.

M. W. N.

»MODELJERNBANEN«

Månedligt tidsskrift for jernbaner og modeljernbaner

Udgiver og redaktør: Kaptajn J. Rosenfeldt.
(ansv. overfor presseloven).

Redaktion: Østerbrogade 224, København Ø.

Teknisk redaktion: Baneing. P. E. Harby
og Civiling. W. Bay.

Henvendelse til redaktionen bedes så vidt muligt ske pr. brev.

Redaktionen slutter den 15. i hver måned.

Ekspedition: Holmens Kanal 32, København K.
åben 10—17.

Pris: Enkeltnumre kr. 1,50.

Årsabonnement (12 numre) 15 kr. Udland kr. 17,00.

Indbetaling på Girokonto 74115.

Trykkeri og annonceekspedition: Klostertrykkeriet,
Aaboulevard 32, København N. Tlf. Nora 6788.

Fotograf: Ole Borch, Vesterbrogade 67, København V.
Tlf. Eva 7329 v.

Arkiv: Østerbrogade 224, København Ø.

Demonstrationsanlæg: Indtil videre ikke tilgængeligt
for publikum.

Klichéanstalt: Illu'grafia, Studiestræde 32, Kbhvn. K.

Eftertryk af bladets indhold tilladt mod tydelig kildeangivelse.

Distribueres gennem De private Bladcentralers Landsdistribution.

Medlem af foreningen af Danske Ugeblade, Fagblade
Tidsskrifter.

Forhandlere i udlandet:

Tyskland: Fa. Werner Böttcher, 21 b, Bergkamen,
Westf. Frankrig: Documents et Collection d'Art, 61 rue
de Vaugirard, Paris. Loco-Revue, Montchauvet, Seine-et-Oise.
England: Percival Marshall & Co. Ltd. 23 Great
Queen Street, London, W. C. 2. Sverige: Wentzel's Appelbergsgatan 48, Stockholm. Norge: Modelbaneklubben,
Postbox 4024, Oslo A/S NARVESENS Kioskkompagni,
Postbox 125, Oslo. U. S. A.: Model-Craftsman, Ramsey,
New Jersey. Spanien: Jose Luis de Andres Casado, Pza
Marina Espanola 4, Madrid. Italien: Linse Tosi, via S.
Stefano 11, Bologna. Holland: H. de Herder, Geestersingel
20 a, Alkmaar. Østrig: Joseph Sperl, Wiedner Hauptstrasse
66, Wien IV/50. Schweiz: A. Francke, S. A. 6
Place Bubenbergr 6, Berne.

Rejs langt brug kort

benyt Statsbanernes billige

	1. kl.	flk.
8 dages kort	90 kr.	60 kr.
15 dages kort	135 kr.	90 kr.

DANSKE STATSBANER

Det førende tyske modeljernbanetidsskrift „Miniaturbahnen“ fås nu også i Danmark



1. Modeljernbanetidsskriftet »Miniaturbahnen«, 36 sider, kunsttrykpapir, indtil nu udkommet 24 hefter
pris pr. hefte kr. 2,75
2. Byggeplan »Holzingen«, 1. præmie i MIBA-konkurrencen, anlæg for spor HO, illustreret kr. 2,50
3. Det 3-sproget billedmagasin »Der MIBA-Reporter. (tysk - fransk - engelsk) beretter om små og store baner fra hele verden, 36 sider, kunsttrykpapir kr. 2,75

Kan alle bestille gennem Modeljernbanens ekspedition, Holmens Kanal 32, København K.

Relais til skiftespor	kr. 3,50
Relais til signalkiftning	- 4,85
Motortog	- 55,00
Tilhørende passagervogn	- 14,60
Messingskinner, spor O	- 1,50

Reparationer og fabrikationer udføres

Hobby Kælderen

NANSENSGADE 74. KØBENHAVN K. - BYEN 1974 x

Amager »HOBBY TEKNIK«

Flere deltagere søges . Fuldt moderne værksted med drejebænke, boremaskiner, skruestikke og alt nødvendigt værktøj . Kom og se.

Prisen er 2 kr, pr. aften fra kl. 19 til kl. 22.

Jeg har mange materialer for teknik og mekanik, bl. a. montage dele til rullende materiel, sporlægning, brobygning, stationsbygninger, panoramaer m. m.

Telefon Amager 5375

Chr. Jørgensen, Søren Norbys Allé 2
v. Amager Bio, linie 2 og 13 lige til døren.