

Modeljernbanen



TIDSSKRIFT FOR

JERNBANER OG MODELJERNBANER



NR. 6

JUNI 1950

OFFICIELT ORGAN FOR DANSKE MODEL JERNBANE KLUBBER

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

MODEL OG HOBBY

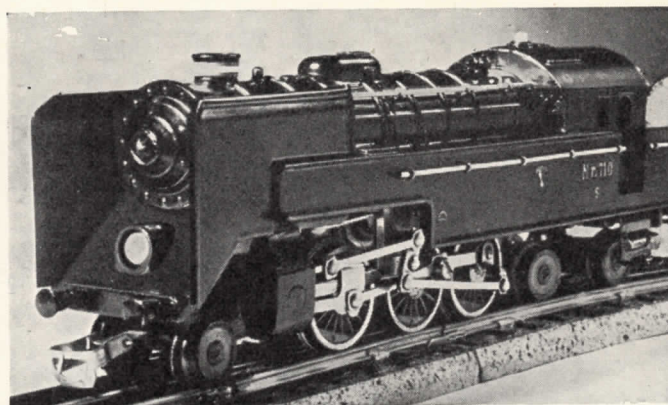
GUNLØGSGADE 23
KØBENHAVN S.
SU. 8152

Giro nr. 73521

Åben: 13-17^{1/2}. Fredag 13-20. Lørdag 12-14

Stedet, hvor alle
modelbyggere mødes og udveksler
erfaringer.

English spoken
Mann spricht Deutsch



Bodan lokomotiv, litra S: færdigbygget 97,50 kr.
— — komplet samlesæt med motor 58,50

BENYT DERES FERIE

til at aflægge et besøg i Model og Hobby for at se de
mange forskellige modelting til opbygning af spor-

Forhandler bl. a. for
følgende firmaer:

Josef Sperl, Østrig
Walkers & Holzappfel, England
Pocher, Italien
Universal General Corp., U. S. A.
Kalmbach Publishing Co., U. S. A.
Fox-Shulman Publications, U. S. A.
Percival Marshall & C. Ltd., England
Bud Morgan, England
Erg Ltd, England
Miba-Verlag (tysk)
Mantua, U. S. A.

Blade: Eisenbahn (Østrig)
Modelbahnenwelt (tysk)
Model Railroader (amerikansk)
Train (amerikansk)
Model Railway News (engelsk)
Loco-Revue (fransk)
Rail et Traction (belgisk)
The Model Mechanic (engelsk)
Eisenbahn-Amateur (Schweiz)
Miniaturbahnen (tysk)
Miba-Reporter (billedmagasin fra
alverdens modelbaneanlæg)

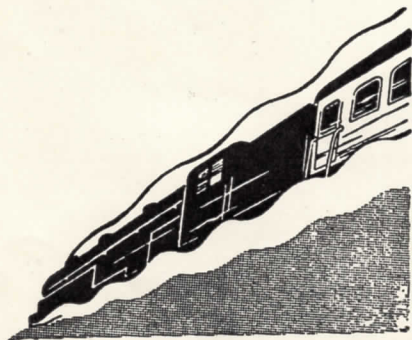
NB. Speciel klubservice.

Nyt: Plexiglas (lysleder) til belysning i lokomotiver, vogne, signaler m. m.

Husk: 5 minutter fra Hovedbanen med linie 4 til Islands Brygge. — Ill. Hovedkatalog med supplementer 40 øre



H. F. H. J.



Spor H0, 1/87

Samlesæt til DSB litra S..... kr. 58,50
Tagprofiler pr. m kr. 1,80
Svenske aksellejer i plastik til godsv. pr. sæt kr. 0,75
8 forskellige tegn. af svenske godsv. pr. stk. kr. 0,75

Hobby Kælderen

NANSENSGADE 74, KØBENHAVN K
BYEN 1974 x

Amager »HOBBY TEKNIK«

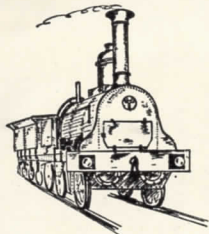
Flere deltagere søges. Fuldt moderne værksted med
drejbænke, boremaskiner, skruestikke og alt nød-
vendigt værktøj. Kom og se.

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.



MODELJERNBANEN

TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

OFFICIELT ORGAN
FOR DANSKE
MODEL JERNBANE
KLUBBER

JUNI 1950

NR. 6

2. ÅRGANG

I 1814 konstruerede George Stephenson, søn af en fyrbøder fra Wylam i Newcastle, det første lokomotiv. I løbet af en generation begyndte den store opfindelse at revolutionere verdens transportsystemer. England, opfinderens hjemland, har bibeholdt førerskabet i lokomotivproduktionen og disse kostbare og komplicerede lokomotiver er en vigtig del af landets eksport til alle verdensdele.

Vor serie af fotografier viser bygningen af et lokomotiv lige fra tegnebordet til prøvestanden. Det er en betretning om dygtigt ingeniørarbejde af højeste kvalitet, med kontrol på ethvert trin af produktionen. Fotografierne er taget på Springburn fabrikerne tilhørende North British Locomotive Company, den ene af de tre fabriker selskabet driver i Glasgow distriktet. Det er den største organisation af denne art i Europa, og dets erfaringsmængde er uden sidestykke noget steds. Det nuværende selskab blev oprettet i 1903, men er oprindelig baseret på sammenslutningen af tre ældre firmaer af lokomotivbyggere, hvis grundlægningsår går helt tilbage til 1833.

Lokomotiver varierer meget bemærkelsesværdigt i størrelse og type. De kan være damp-, diesel- eller elektrisk drevne. Gennemsnitlig tager det 16—18 uger at bygge et lokomotiv. North British Locomotives har bygget 26000 siden 1903; kun 9000 blev fremstillet for jernbaner i England, resten gik til Syd-Afrika, Australien, New Zealand, Indien, Ceylon, Canada, Argentina, Brasilien, Chile, hele Europa. Faktisk findes næppe et land i verden som ikke har købt et antal af disse 17.000 lokomotiver, som blev eksporteret.

Damplokomotivet (af den type fotografierne illustrerer) koster gennemsnitlig omkring 450.000 kr. og et diesel-elektrisk lokomotiv på 1800 hk koster op til 850.000 kr. Den omtrentlige gennemsnitlige levetid for et damplokomotiv kan blive 50 år eller mere forudsat at der foretages udskiftning med visse mellemrum af særlige dele, men den normale levetid regnes at ligge mellem 30 og 35 år, efter hvilket tidsrum mere

moderne typer sædvanligvis indkøbes til erstatning.

Lokomotiverne, der er vist under bygning, er en del af en ordre på 50 stk. type 19D passager- og godstogs-

Engelske lokomotiver over hele verden

ET LOKOMOTIV BLIVER TIL

lokomotiver til Syd-Afrika med sporvidde 1067 mm, det såkaldte kappspor. Lokomotiverne skal benyttes på forskellige strækninger af SAR South African Railway. Lokomotiverne er ikke konstrueret for høje hastigheder, da mange af de strækninger, hvor de skal benyttes, har en hastighedsbegrænsning på omkring 65 km/tim., men na-

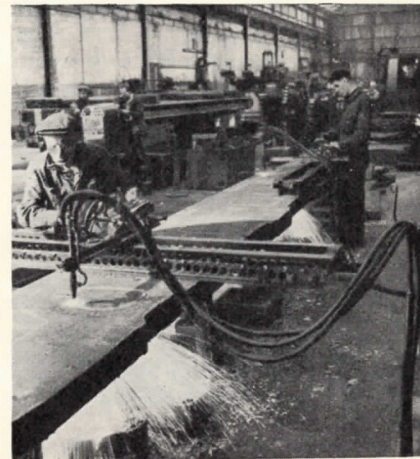
- 1 Cheftegneren ved North British Locomotive Company diskuterer nogle af detaljerne på de indviklede tegninger med sine mænd. Alt tegnearbejde udføres af en stab på 130 mænd og kvinder på tegnestuerne i Springburn, Glasgow og tegningerne omfatter ikke alene damplokomotiver, men også elektriske og diesel-elektriske typer.



turligvis er meget højere hastigheder mulige, hvor skinnelægget tillader det. Den særligt store tender har en vandbeholdning på omtrent 30 t og er konstrueret til at tillade lokomotivet at arbejde i områder hvor vand er sjældent.

Fabrikerne beskæftiger omkring 5000 mænd og kvinder af alle håndværk og har en produktionskapacitet på 5—7 tunge damplokomotiver om ugen, men ved siden af bygger kompagniet alle andre typer lokomotiver.

Henimod 450 tegninger skal laves af de forskellige dele til et lokomotiv; de gennemgås nøje og produktionen planlægges. Hovedprocesserne i lokomotivbygning er fremstilling af rammen, bygning af kedlen, fremstilling af hjul og aksler, støbning og bearbejdning af cylindrene, fremstilling af styring og gangtøj, samling af lokomotivet og afprøvning af dette.

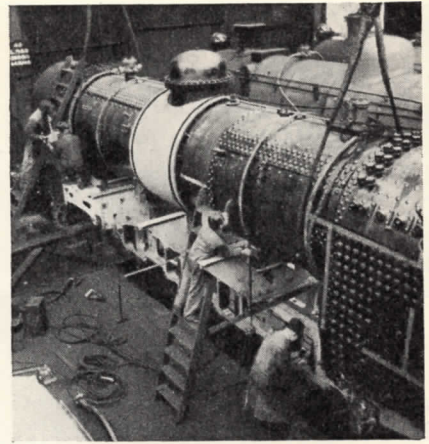


- 2 Rammerne fremstilles enten af stål på 10—12 mm's tykkelse, stålplader på 20 mm el. mere, eller de består af stål-gods. Billedet viser en 100 mm tyk stålplade, hvor de ønskede profiler bores ud med en skæreflamme. Stålet tilskæres til 10 mm større end den endelige størrelse og finbearbejdes over det hele ned til de nøjagtige mål. Hver 4 tons rammeplade danner sidestykket i rammen, der er lokomotivets ryggrad.



3

Den færdigfræste rammevange bliver derefter opmærket og boret i en mangespindel boremaskine. Disse huller er boltehuller for påsætning af kedelbeslag, akselporte, o. l.

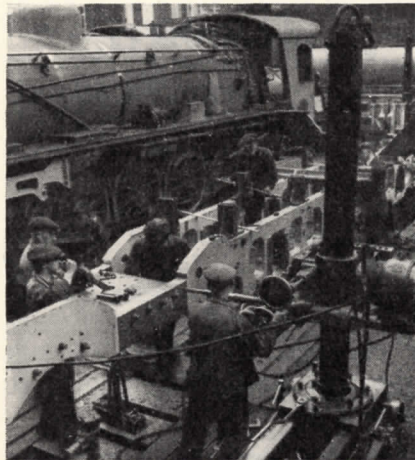


7

Når kedlen er påsat, kontrolleres rammens nøjagtige stilling, før montagen fortsættes. Værkmesteren (med hat på) kontrollerer rammens mål for at være sikker på, kedlens vægt ikke har ødelagt rammernes nøjagtige opretning.

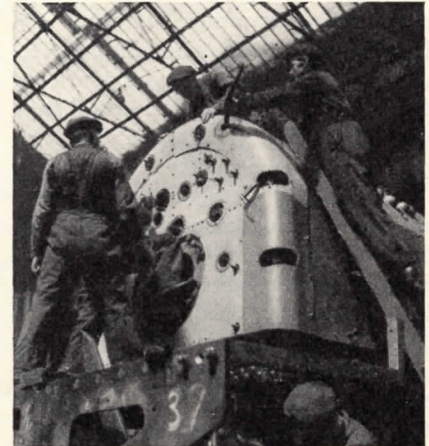
4

Rammerne rejses i deres rette indbyrdes stilling i montageværkstedet som det første skridt til lokomotivets samling. Tilbehør boltes på og rammen bores horisontalt med omhyggelig nøjagtighed til montagen af cylindrene.



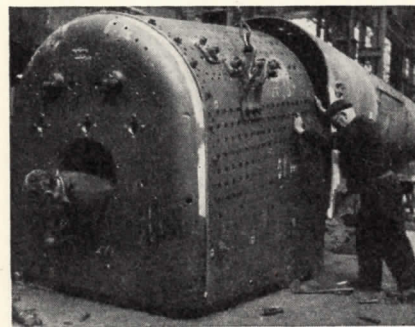
8

Når kedlen er anbragt på plads i rammen skal den beklædes med en tynd dækplade. Det er de plader, vi normalt ser, når vi betragter et lokomotiv. Under dem findes der asbestmåtter.



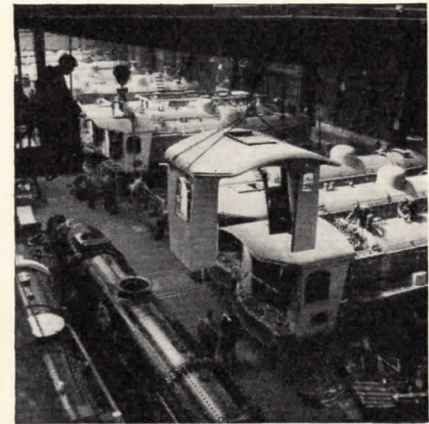
5

De borede plader boltes sammen og fyrkassens udvendige plader samles råt og boltes til rundkedlen. På billedet er kedelsmedene ved at samle fyrkassens yderste plader, medens rundkedlen til hvilken fyrkassen skal nittes er ophængt i en kran i baggrunden.



9

Udsyn over montagehallen. I forgrunden løfter en kran førerhuset fra et lokomotiv. Det færdige lokomotiv, der ses på billedet, er klar til prøvestanden. Det er en del af en ordre til South African Railways.



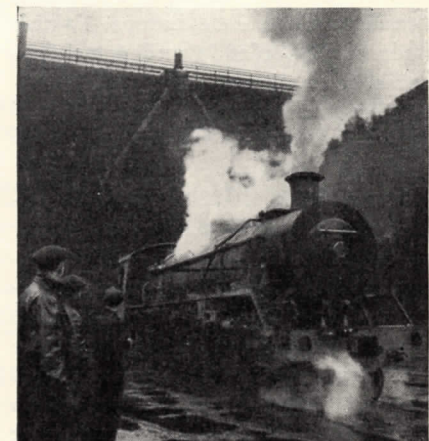
6

Et hjørne af hjulsamlingsværkstedet viser hjul på de forskellige trin af montagen. Samlingen består af påsætning af aksler, kobbeltappe som presses på under hydraulisk tryk og endelig drejning og indsmøring.



10

På prøvestanden efterprøver dygtige teknikere »opførselen« af hvert enkelt lokomotiv under virkelige arbejdsforhold. Damp sættes på kedlen, og lokomotivet kører rundt på prøvestandens gård i Springburn fabrikerne.



Statsbanernes sommerkøreplan i 1950

1) Den elektriske nærtrafik.

De vigtigste ændringer er her, at driften udvides med et tog indenfor hvert 20. minut på strækningen Vanløse—Hellerup, hvorhos kørehastigheden sættes op. Endelig er overgangstiden i Vanløse, der tidligere var meget dårlig (18 minutter), nu blevet meget fin (kun nogle få minutter).

Forøgelsen af kørehastigheden gælder dog ikke strækningen Vanløse—Ballerup, hvor køretiden bliver 16 minutter mod tidligere 14 minutter. Dette kan i alt fald for strækningen Herlev—Ballerup, hvor køretiden forøges fra 6 min. til 7 min., ikke forklares med krydsningsvanskeligheder i Herlev og forholdet må derfor set i sammenhæng med den øvrige hastighedsforbedring på S-banen undre.

2) Nord- og kystbanen.

Her er det i hovedsagen Nordbanen, der har været genstand for forbedrin-

af

ekspeditionssekretær
E. WIETH-KNUDSEN

ger. Køretiden København H—Hillerød og omvendt er nedsat fra 56 til 52 minutter, hvilket må hilses med glæde, idet navnlig kørslen Holte—Østerport virkede meget langsom ved rettidig afgang fra Holte (21 minutter om 16 kilometer). Yderligere er overgangstiden i Hillerød bl. a. på grund af indførelsen af de i Maj-nummeret af MODELJERNBANEN omtalte styrevogne litr. CRS nedsat betydeligt.

For kystbanens vedkommende er ændringerne meget små, men køreplanen i det hele ret tilfredsstillende. Dog ventter man med længsel på at trækraft- og personalsituationen vil gøre det muligt at indføre fast timedrift for lokal-togene (med supplementstog i myldretiderne), og således at lokal-togene videreføres til Humlebæk, hvorved en tiltrængt fremskyndelse af Helsingør-

togene vil kunne opnås, idet disse da kan gøres gennemkørende, også mellem Rungsted og Humlebæk.

Overvejes kunne det måske også, om ikke det ville have sine fordele, om kystbanetogene fik standsning i Hellerup i stedet for i Klampenborg. Herved ville rejsende ad Frederiksberglinien og til Nordbanen kunne spare et togskifte og derved vinde tid. Dertil kommer, at Hellerup ligger bedre for igangsætning end Klampenborg, hvor navnlig kørslen mod nord med de store damp-tog er ret ugunstig.

Imod taler formentlig kun hensynet til de rejsende til Ordrup, Charlottenlund og Klampenborg, som måtte benytte Hellerup som omstigningsstation, samt de rejsende fra Klampenborg, der foretrækker fjern-togene for S-togene, men alt ialt ville undertegnede mene, at fordelene er størst.

3) Fjerntrafikken.

Som allerede omtalt i dagspressen gøres der nu en yderligere indsats for at skaffe ruten over Kalundborg til Aarhus forøget popularitet. Ved ind-sættelsen af et ikke standsende hurtig-tog København H.—Kalundborg ned-sættes rejsetiden til Aarhus til seks timer samtidig med, at der ikke læn-gere kræves hurtigtogsbillet for rej-sende til Aarhus Havn.

Forskellen i billetprisen bliver her-efter på en dobbeltbillet ca. 12 kroner ved at vælge Kalundborg-ruten i ste-det for at tage over Fredericia og vil, når de nye billetpriser formentlig til 1. juli d. år træder ikraft, blive endnu betydeligere. Det må formodes, at denne store prisforskel i forbindelse med den gode rejsehastighed endelig vil føre til, at ruten over Kalundborg vil få et passende antal rejsende.

Iøvrigt er forandringerne for fjern-trafikken ikke så store. Nævnes må det dog, at lyntogene ULDJYDEN og SØNDERJYDEN begge kommer til at løbe daglig, idet togene følges ad til Fredericia og derefter deles i en afde-ling til Sønderborg H. og en til Struer.

Et nyt motoriltog Fredericia—Es-bjerg forbedrer også eftermiddagslyntog-sforbindelsen fra København H. be-tydeligt.

Endelig indlægges der i sommertiden forskellige assistancetog til udlandet over Padborg ligesom Scandiapilen i tiden 10. juni til 27. august 1950 kom-mer til at køre daglig i stedet for som nu tre gange ugentlig.

SKINNEBUSSER

Til artiklen i forrige nummer om skinnebusser var følgende fortegnelse faldet ud:

Fortegnelse over skinnebusserne

Bane	Banens mærke	Motorvogn	4-akslet bivogn	2-akslet bivogn
Aalborg	FFJ APB AHB AHJ	SM 2-4 SM 5 6	SP 2-4 5	
Hammel	AHTJ	7	SP 1	
Bornholm	DBJ	30-32	30-32	
Gribskov	GDS	S 1-3	T 1, 2	
Frederiksværk	HFHJ	SM 1, 2	SP 1	
Hornbæk	HHGB	1, 2	1, 2	
Odder	HHJ	1	1	
Hjørring	HP	MS 30, 31	DS 64, 65	
Tølløse	HTJ	SM 18	SP 37	SB 54
Kalvehave	KB	3		1
Langeland	LB	1	SP 11	
Lolland	LJ	2, 3	1	SB 94
Mariager	MFVJ	10, 11	11	
Nordfyn	NFJ	2, 3	1, 2	SB 1
Kragenæs	NKJ	7	8	22
Præstø	NPMB	1, 2	51, 52	
Rødby	NRJ	6	45	SB 83
Odsherred	OHJ	15	225	240
Hadsund	RHJ	51, 52	61	
Ørnholm	RØHJ	1, 2	1, 2	
Kjellerup	SKRJ	81-83	91, 92	
Nysted	SNNB	10, 11	10, 11	
Vestsalling	SVJ	7	7	
Fjerritslev	TFJ	4, 5	10	
Troldhede	TKVJ	7-9	31, 32	SB 41
Varde-Grindsted	VaGJ	5, 6	1	
N. Nebel	VNJ	1, 2	1	SB 1
Vandel	VVGJ	4, 5		

Jernbanernes hastighedspræstationer

6. Ulykkesåret 1939, sammendrag af de seneste udviklinger samt krigsårene 1940-1945

Af TRAFIKCHEF NIELS AHLBERG

Med denne artikel slutter Nils Ahlberg gennemgangen af hastighedspræstationerne fra jernbanens barndom op til nutiden.

De engelske og tyske jernbaner forandrede sig ikke i 1938, og nogle nævneværdige forøgelse i køreplanshastighederne forekom ikke i året 1939, udover at positionerne blev holdt.

I U. S. A. fortsatte man imidlertid på den vej, man var slået ind på. *Hiawathas* køretid mellem Sparta og Portage, 126,0 km, 1 time 3 min. blev 120,0 km/tim. Det begyndte at blive for meget for lokomotiver af type 2-B-1, og strømlinieformede 2-C-2 begyndte at vise sig.

New York Central og *Pennsylvania* konkurrerede stadigvæk. St. Louis—New York kørtes på den førstnævnte en 1861,0 km lang vej af toget *Knickerbocker* på 21 timer 15 min. = 87,6 km/tim., medens der på sidstnævnte bane kørtes 1690,4 km på 20 timer ligeud = 84,5 km/tim. Strækningen New York—Chicago som begge konkurrenterne havde afviklet på nøjagtig samme tid, kørtes af de hurtigste tog på 16 timer, hvilket over New Yorks Centrals 1541,4 km gav en gennemsnitshastighed på 96,3 km/tim. og *Pennsylvanias* 1456,1 km blev 91,0 km. Hertil er der at bemærke, at New York Centrals linie praktisk talt er plan, medens *Pennsylvanias* krydser Alleghanybjergene med højeste punkt 670 m over havet ved Gallitzin. New York Central havde nye strømlinieformede *Hudson*lokomotiver for *Twentieth Century Limited*, medens *Pennsylvanias Broadway Limited* blev trukket af elektrolokomotiver til Harrisburg og derefter af K4s og K5. På begge linierne fandtes dag-

lig 43 tog med gennemsnitlig ca: 18 timers køretid, og af disse havde 14 en gennemsnitshastighed på 17½ time.

Chicago—Denver kørtes også over to forskellige strækninger. På *Chicago—Burlington & Quincy Railway* kørte *Overnite Denverite* 1663 km på 17 timer 20 min., en gennemsnitshastighed på 95,9 km/tim. Over *Chicago & North Western* og *Union Pacific* kørte *Columbine* 1688 km på 17 timer 20 min. = 97,4 km/tim. Omaha—La Salle, 826,4 km, kørtes på 8 timer 3 min. = 102,7 km/tim. Lane—Lockwood, 198,3 km på 1 time 44 min. = 114,5 km/tim. og Rogers—Silver Creek, 65,8 km, på 31 min. = 127,3 km/tim. Chicago & North Western anvendte 2-C-2 og *Union Pacific* 2-D-2 lokomotiv. Et dieselelektrisk letvægtstog, *City of Denver*, kørte ovennævnte strækning Lane—Lockwood på 1 time 38 min. = 121,4 km/tim.

På New York Central havde man ved det berømte *Empire State Express* mere lagt an på det elegante end på spørgsmålet om høj hastighed. Efter sommerkøreplanen 1939 kørtes New York—Buffalo og vice versa, 701,4 km, på 7 timer 55 min. = 88,6 km/tim. og New York—Cleveland, 999,2 km, på 11 timer 25 min. = 87,5 km/tim. Vinterkøreplanen mindskede køretiden på den første strækning til 7 timer 45 min. = 90,5 km/tim. I dette tog indsattes sam-

me dag, U. S. A. inddrog i krigen, nye togsæt med al ydre beklædning af rustfrit stål. Disse byggedes på fire måneder og hvert af dem kostede \$ 2.500.000.

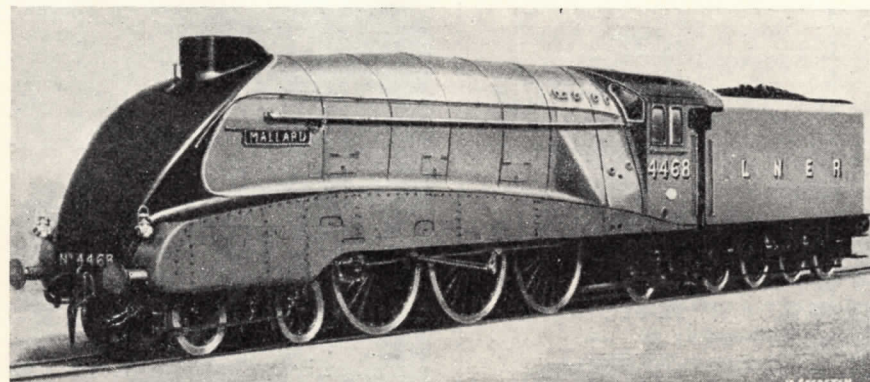
I Belgien havde man ganske vist kørt hurtigt tidligere, men nogle rekordhastigheder blev det ikke til. I sidste minut før krigen indsatte man imidlertid hurtige forbindelser mellem Bryssel og Ostende.

Lokomotivet var et stort originalt strømlinieformet Atlantic-lokomotiv med indvendige cylindre og i visse konstruktionsdetaljer mindede det om både SJ litra A og BJ litra H3, og vognvægtene var kun 163 ton. Krigen afbrød hurtigt disse virkelig hurtige tog.

I Danmark kørtes de nye »lyntog«, dieselelektriske letvægtstog af tysk type. Den hurtigste kørsel præsterede Østjyden mellem Roskilde og Slagelse, 61,6 km, som tilbagelagdes på 35 minutter, gennemsnitshastighed 105,6 km/tim. Med samtlige disse tog, Nordjyden, Østjyden, Midtjyden, Kronjyden, Engländeren og Vesterhavet kørtes der pr. dag 2023 km med 93,3 km/tim. og 1141 km med 96,5 km/tim.

De italienske statsbaner havde allerede i flere år gennemført elektrificering i stor stil. De hurtigste tog på middellange og lange strækninger ifølge 1939's køreplan fremgår af nedenstående skema.

Strækning	km	Køretid		Gennemsnitshastighed km/tim.
		tim.	min.	
Rom—Neapel	210,0	1	48	116,7
Bologna—Milano	219,0	1	53	116,2
Milano—Neapel	857,6	7	59	105,5
Milano—Rom	632,0	6	—	105,3

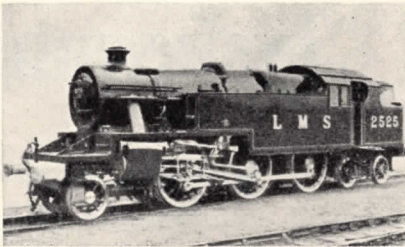


MALLARD nr. 4468, L N E R rekordlokomotiv, som kørte 202,7 km/tim.

Næst efter de amerikanske, som stadigvæk kørte efter 1935 køreplanshastigheder med højeste gennemsnitshastighed 119,8 km/tim. var disse de hurtigste elektriske tog i verden. Selv »bredden« var bemærkelsesværdig, idet 10 tog med 1910 km kørestrækning pr. dag kørte gennemsnitshastighed på over 112,6 km/tim. 34 tog med 5792 km lå over 103,0 km/tim. og ikke mindre end 101 tog med 11500 km oversteg 96,5 km/tim. i gennemsnitshastighed, alle elektriske.

Hermed er 1939's mere sensationelle køreplansnyheder gennemgået.

Et elektrificeret jernbanenet, som



London, Midland & Scottish hurtigløbende lokaltoglokomotiv klasse 4 P

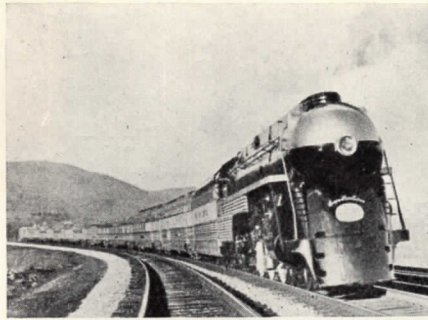
ikke lod høre så meget fra sig, var det franske. En ganske bemærkelsesværdig prøvetur udførtes imidlertid år 1939 på de franske nationalbaner af det elektriske lokomotiv nr. 704, type 2-Do-2 bygget af Schneider-Westinghouse. Strækningen Blois—St. Pierre—Corps, 20,1 km, kørtes af et tog med 173 tons vognvægt med en gennemsnitshastighed på 169,7 km/tim., hvoraf 2,0 km kørtes med 170,2 km/tim. og 1,0 km med 185,0 km/tim.

De amerikanske topnoteringer var der ikke mange af, men ganske sensationelle. På *Chicago, Milwaukee, St. Poul & Pacific* kørtes med 2-C-2 lokomotiv et prøvetog på 1800 ton på horisontal bane med en konstant hastighed af 112,6 km/tim., og på samme bane opnåede Hiawatha under indhentning af tid med et 500 ton tungt tog mellem Chicago og St. Poul en maksimalhastighed på 202,7 km/tim.

De franske strømlinieformede tog med ældre ombyggede lokomotiver kørte ret hurtigt. Det gamle Atlantic-lokomotiv 221 — B18 (PLM) kørte Laroche—Dijon, 159,3 km, på 1 time 31 min. 40 sek., gennemsnitshastighed 104,3 km/tim. og 221 — B20 kørte samme togvægt 225 ton Lyon—Dijon, 196,6 km, på 1 time 50 min. 30 sek. = 106,7 km/tim. Et Pacific-lokomotiv fra 1912, 231 — G240, kørte sidstnævnte strækning med 350 ton på tiden 1 time 48 min. 56 sek. = 108,3 km/tim.

Til slut har vi de engelske præstationer, som dette år slog rekorder på flere forskellige og originale måder. På *London & North Eastern* kørte det strømlinieformede lokomotiv nr. 2512 *Silver Fox* et tog på 265 tons vognvægt Kings Cross—Darlington, 373,8 km, på 3 timer 14 min. 39 sek., gennemsnitshastighed 115,7 km/tim., højeste hastighed 154,5 km/tim. og nr. 4467 *Wild Swan* gjorde samme tur på 3 timer 15 min. 3 sek. = 114,5 km/tim., resp. 160,9 km/tim.

Alle hidtil beskrevne hurtigkørsler blev udført med lokomotiver med høje hastigheder for øje. Fra 1939 findes imidlertid nogle eksempler om tilfælde, hvor varmtløbne ekspreslokomotiver har måtte erstattes med udprægede lo-

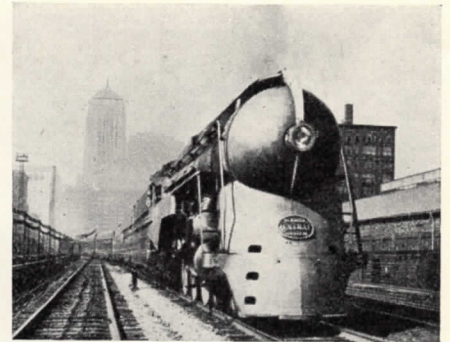


Empire State Express, bygget af rustfrit stål 1941

kallokomotiver, som derefter satte farten betydeligt op.

På *London, Midland & Scottish* kørtes med et tenderlokomotiv 1-C-2 klasse 4P et tog på 95 tons vognvægt Luton—Radlett, 24,1 km, på 13 min. 50 sek., gennemsnitshastighed 104,7 km/tim. højeste hastighed 144,8 km/tim. En fænomenal kørsel med 1752 mm høje drivhjul. På *Great Western* kørtes med et noget mindre tenderlokomotiv af 6100-klassen type 1-C-1 med 285 tons vognvægt Banbury—Wolvercut Junction, 31,9 km, på 20½ min. = 92,9 km/tim. højeste hastighed 120,7 km/tim. Med den noget større vognvægt er måske denne præstation endnu bedre. Men spørgsmålet er, om ikke *London & North Easterns* 0-C-1 lokomotiv klasse N7 med 1473 mm drivhjul, oprindeligt lavet til *Great Eastern Railway* i perioden 1914—1921 gjorde de mest sensationelle kørsler. Med tenderen forrest fremførtes et tog med 240 tons vognvægt Bishops Stotford—Northumberland Park, 37,8 km, på 26½ min. = 85,8 km/tim. Et lokomotiv af samme type vendt den rette vej tog et tog på 235 tons vognvægt Bishops Stotford—Brimdown, 31,7 km, på 22 min. = 86,8 km/tim., hvorved strækningen Saw Bridgeworth—Brox Boorne Junction, 13,4 km, passeredes med 102,2 km/tim. i gennemsnitshastighed.

Og alligevel kan man spørge om ikke et af Iwatts gamle Atlantic-lok fra århundredskiftet kørte alle tiders kørsel. Det blev sat for et 380 tons tungt tog i stedet for et varmtløbet A3 i Grantham og trak det til Kings Cross på 1 time 44 min. = 97,4 km/tim. Med det tunge tog blev farten i begyndelsen selvfølgelig noget langsom, og indtil



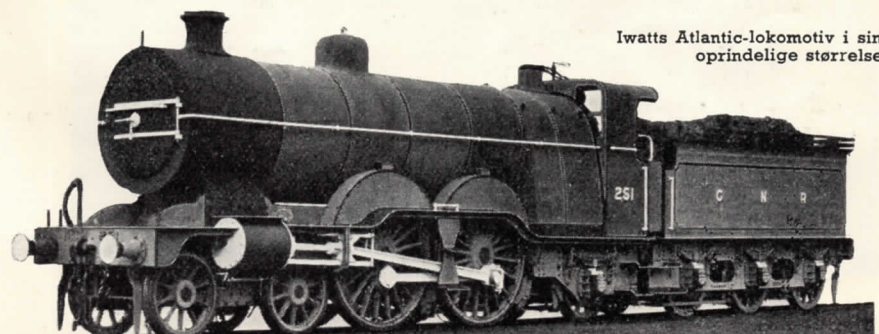
Twentieth Century Limited forlader la Salle station i Chicago

Kings Cross blev der flere langsomme kørsler foran signalerne. Strækningen Stoke—Finsbury Park, 157,0 km, passeredes med 105,1 km/tim. og Huntington—Arlesey, 35,2 km, med 120,2 km/tim. i gennemsnitshastighed. Lokomotivet var ganske vist ombygget til overheder, men kørslen er i alle tilfælde storslået, kun på grund af togets vægt kom højeste hastighed ikke op til mere end 129,5 km/tim.

Af artiklerne kan man drage følgende slutninger. U. S. A. var under en enorm fremgang, der i modsætning til de andre lande knapt nok har været afbrudt af krigen. De dieselelektriske letvægtstog syntes at være de konkurrencekraftigste ved meget høje hastigheder, idet dampen syntes at være på vej til at blive trængt ud og elektriciteten endnu har svært ved at gøre sig gældende.

Under krigen har det været meget svært at få oplysninger. I de europæiske lande har ingen hurtigkørsler kunnet finde sted. Fra Amerika sivede det ud, at befolkningen i almindelighed irriteredes af de temmelig mange ulykker som bl. a. skyldtes den altfor voldsomme indkørsel af tabt tid.

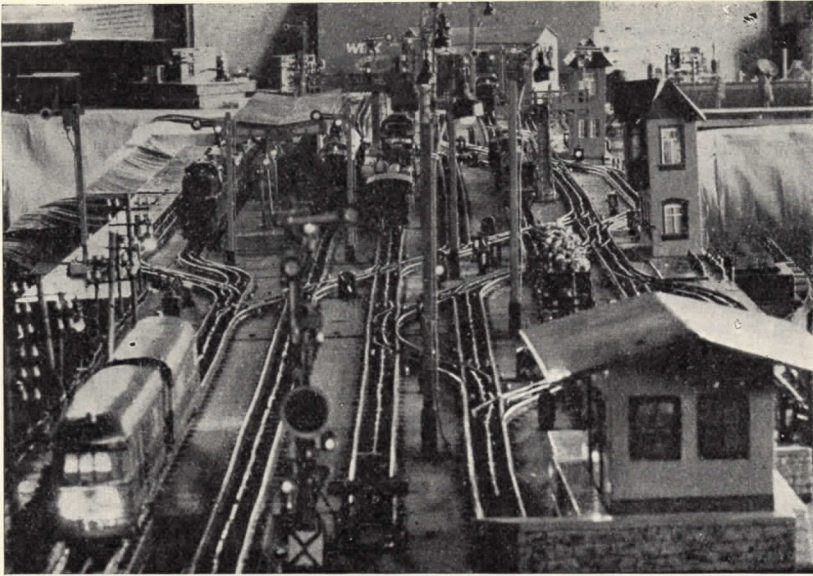
En oplysning om, at et strømlinietog med lokomotiv og 14 vogne, på strækningen Milwaukee—Chicago skulle være kørt med en gennemsnitshastighed af 168 km/tim., hvorved 205 km/tim. skulle være opnået, virker lovende for udviklingen. At dette skulle være gjort med dampkraft og damplokomotiv komplicerer mulighederne for at bedømme hvilke veje udviklingen kommer til at tage. At det bliver fremgang, må man vel tage for givet.



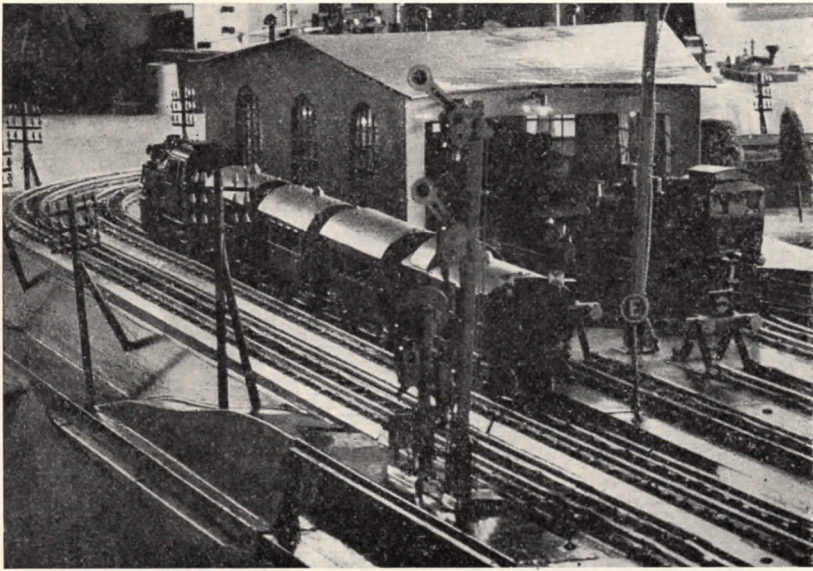
Iwatts Atlantic-lokomotiv i sin oprindelige størrelse

Tyske modelj

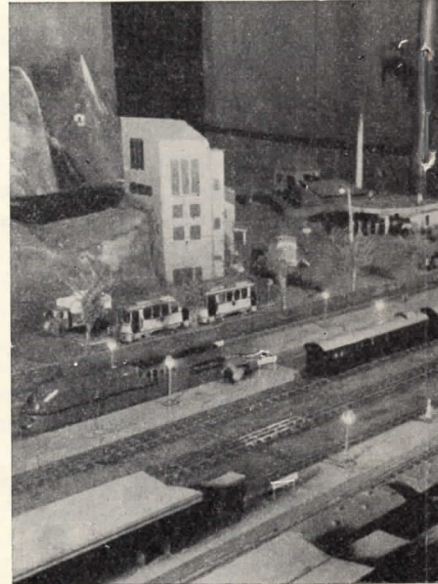
Vi viser her en række fotos fra modelanlæg er præget af det store, men fotografierne viser tydeligt, at digkøbte, men selv lader fantasi smukke anlæg ud af det. Ved læserne kunne få mange ideer.



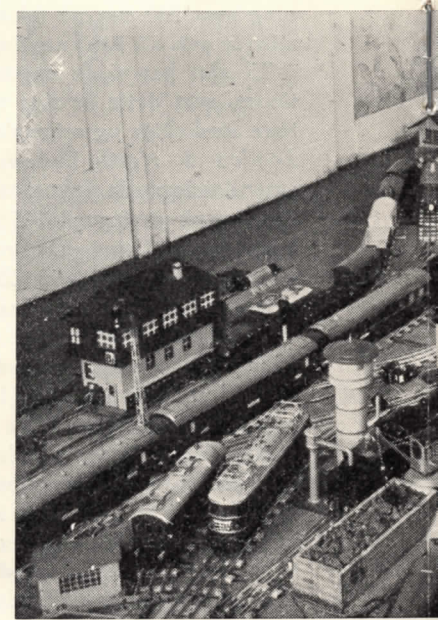
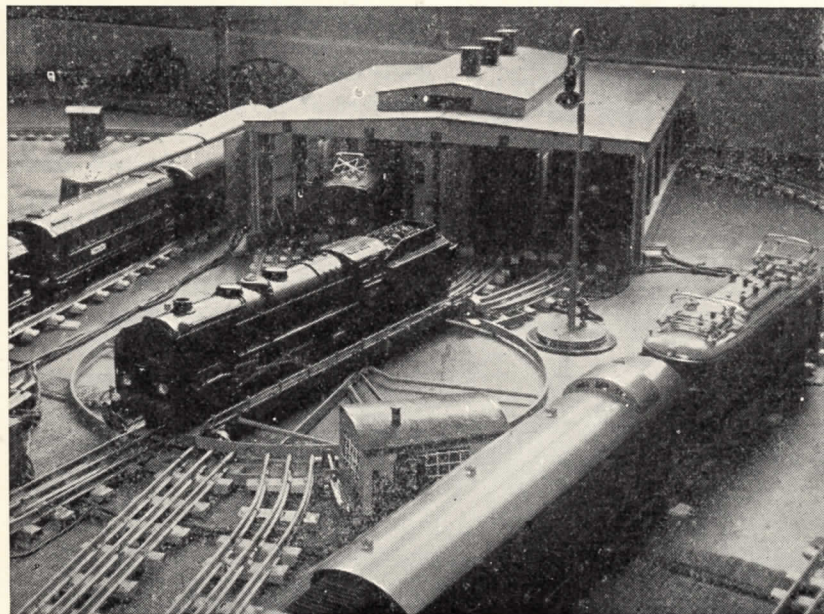
Spor 0, Herman Schemmel, Reichenbach/Vogtl.



Spor 0



H0 anl



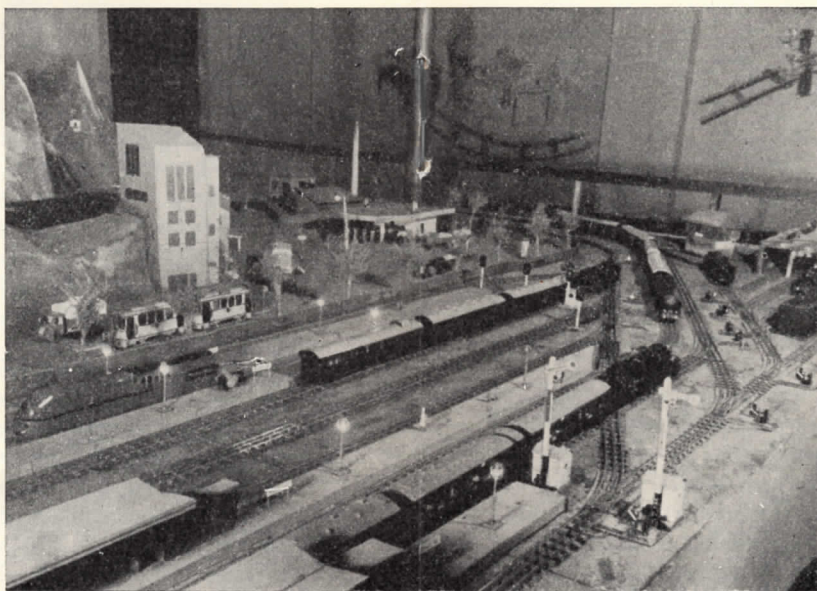
Tyske modeljernbaneanlæg

Vi viser her en række fotos fra kendte tyske anlæg. De tyske modelanlæg er præget af det store opbud af industrimateriel, men fotografierne viser tydeligt, at man ikke nøjes med det færdigkøbte, men selv lader fantasien råde, og derved får virkelig smukke anlæg ud af det. Ved nøje studium af billederne vil læserne kunne få mange ideer.

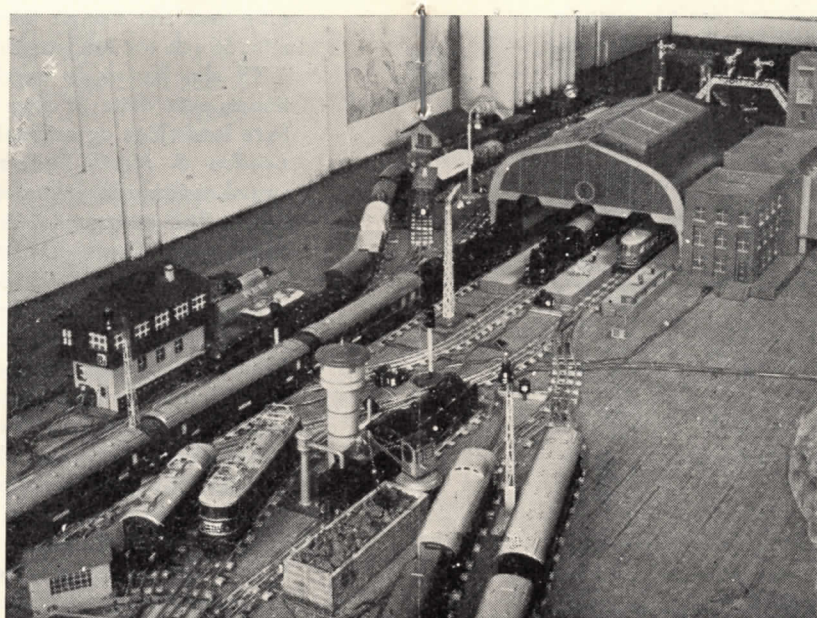
Klicheer: Modellbahnenwelt



Spor H0, transpo



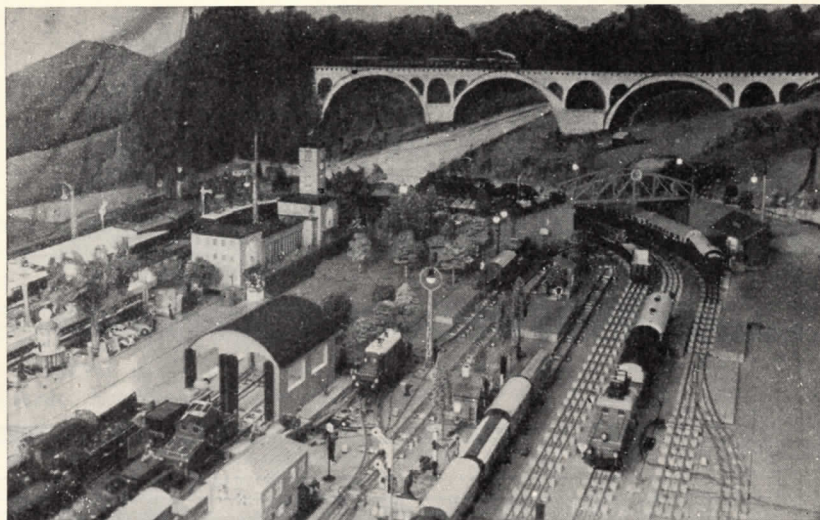
H0 anlæg



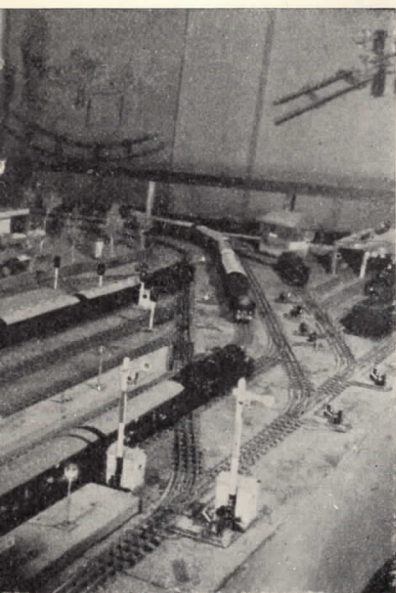
ernbaneanlæg

kendte tyske anlæg. De tyske
store opbud af industrimateriel,
at man ikke nøjes med det fær-
en råde, og derved får virkelig
nøje studium af billederne vil

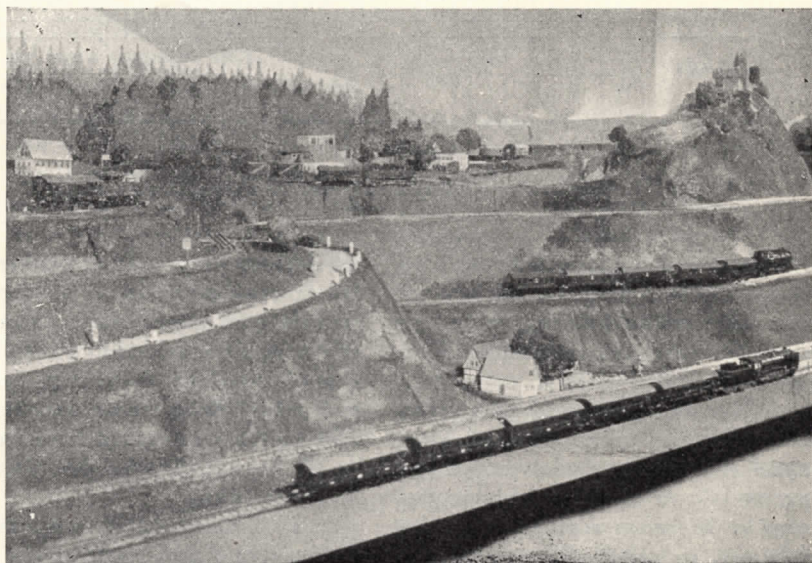
Klicheer: Modellbahnenwelt



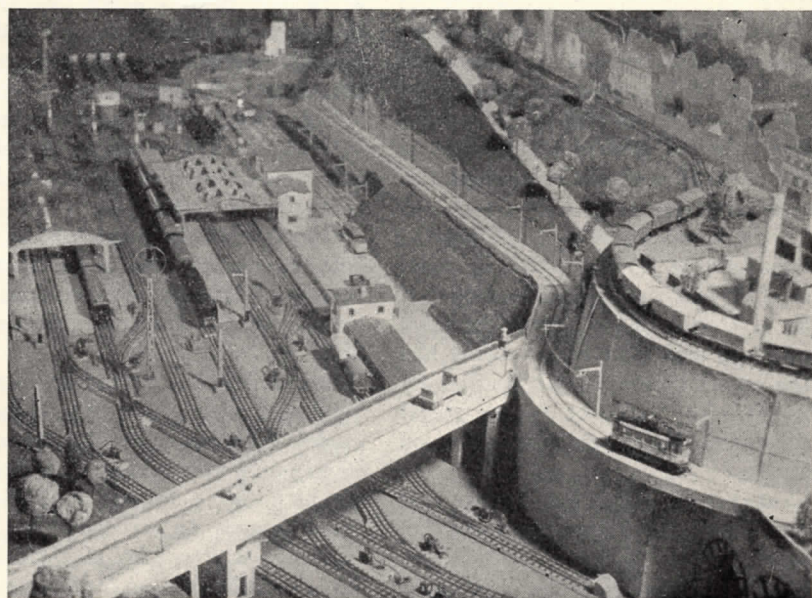
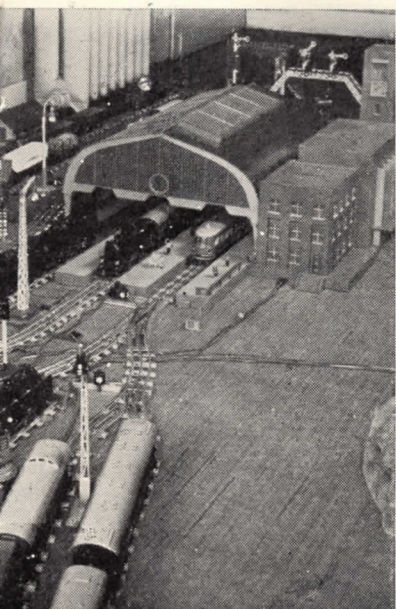
Spor H0, transportabelt anlæg, på en udstilling i Sachsen-Anholt tilhørende Hans Otto Voigt



læg

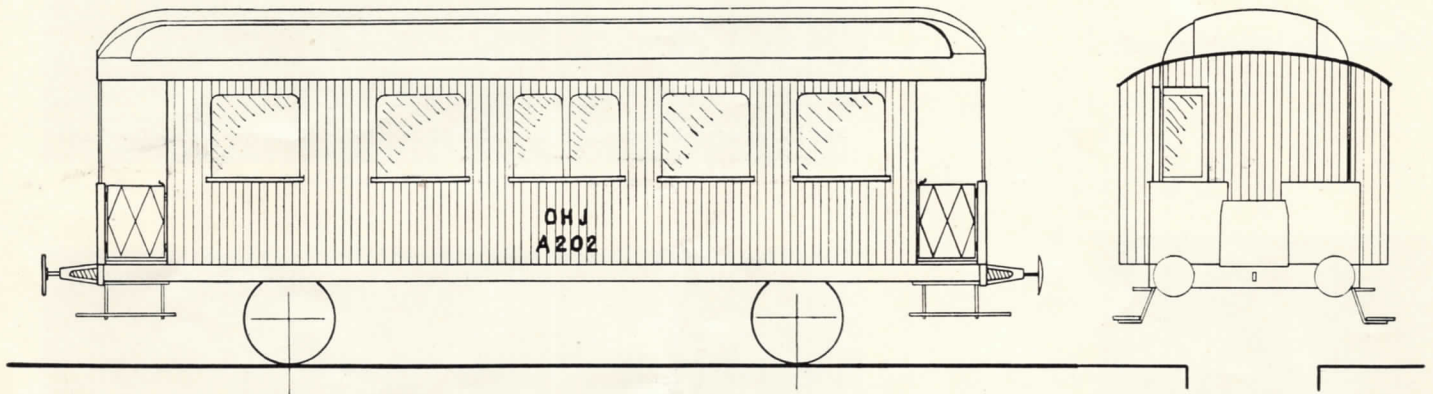
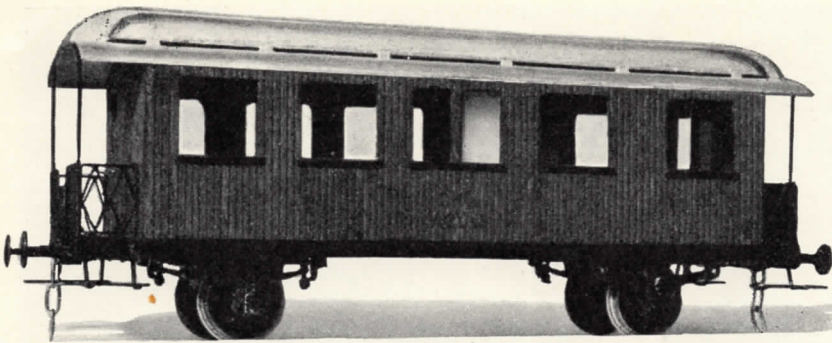


Spor H0



**Odsherreds jernbanes
toakslede personvogn A 202
for spor 0 ¹/₄₅**

af Ebbe Falck



Tegningen er i størrelse 1,87, spor H0 16 mm. For »0« ganges alle mål taget på tegninger med 1,933

Vognen er den eneste af denne type og den bliver O. H. J.s ældste personvogn, når den udskiftning af personvognsmaterialet, der i øjeblikket foregår, er fuldført.

1. Vognkassen. Bunden laves af en 10 mm tyk træklods, siderne af 2 mm krydsfiner; vinduerne udsaves med løvsav, og rillerne trækkes med en passerspids, hvorefter man gør dem dybere med en nålefil. Siderne og vindueslisterne, der laves af 1×1 mm træliste beidses med cedertræsbeidse et par gange. Derefter limes og stiftes siderne på bunden og vindueslisterne pålimes. Vinduerne kan laves af celluloid, men da man kan risikere, at de slår buler, har jeg foretrukket at lave dem af gamle fotografiske 9×12 plader. Dette glas er tilstrækkeligt tyndt til ikke at virke massivt. Toiletvinduet er af materet glas.

Bogstaverne og tallene, 14 ialt, er 4 mm høje og 2,5 mm brede; de saves ud af 0,3 mm nysølvplade med løvsav. Det er et stort tålmodighedsarbejde at lave dem, men efter et par forsøg kan man opnå et ganske pænt resultat, og de plastiske bogstaver pynter meget på vognen. Bogstaverne limes fast på siderne.

Vognkassen lakeres 4 til 5 gange med klar celluloselak, bogstaverne med sort matlak.

2. Taget laves af 1 mm krydsfiner,

der dampes i facon. Først bukkes man det sammen og vikler et stykke snor en halv snes gange rundt om, og så holder man det hele ind over en kedel kogende vand. Et indre tag, der har samme længde og bredde som bunden, samt tagets overbygning høvles og files til, hvorefter de tre dele limes og skrues sammen.

Da friskluftsventilerne over kupeerne viste sig at være utætte, måtte man sætte de ikke videre pyntende »paraplyer« på taget. I model laves de af træklodser, der høvles og files til. For at få dem til at illudere hule, hæver man dem ca. 1 mm over taget; i denne åbning presser man nogle små stykker træ, der »bærer« paraplyerne.

Taget males med aluminiumsbronze.

3. Understellet består af tre dele: to bøjler med aksellejer og hjul, og længdedragere med platforme.

Understellets konstruktion er tidligere beskrevet i Modeljernbanens 1. årg. nr. 3, hvorfor der her kun skal omtales de for denne model specielle dele.

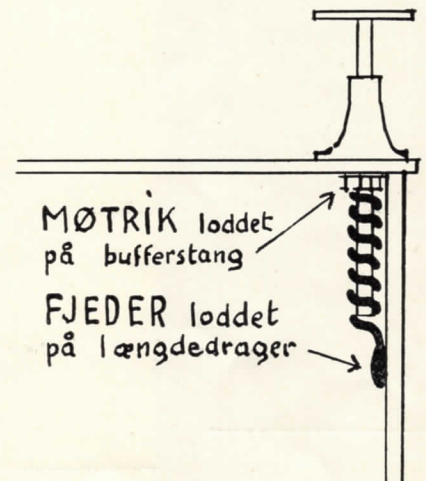
Længdedragerne skrues fast i vognbunden, hvorefter pufferplankerne pålodes. Forinden er der dog boret huller til pufferne og koblinger. Anbringelsen af pufferne ses på fig. 1. Platformene bygges op af hvidblik, 1 mm tykt, og dørene laves af fladt hefte-tråd. Først bukkes og loddessammen;

derefter bukkes »indmaden« i eet stykke, og det hele loddessammen. Stængerne, der bærer taget er af 1 mm messingtråd.

De øverste trin loddess direkte på længdedragerens underside, medens de nederste trin hver loddess på to stykker messingtråd, der igen loddess til længdedragerne. For at konstruktionen ikke skal blive for svag, stikkes tråden op i huller, der bores i dragerne.

Understel og platform lakeres med sort matlak.

Taget fastgøres til vognkassen med to ³/₁₆ maskinskruer, der går gennem bunden til to beslag i tagets underside.



»ANBY« - BANEN

Tekst: Poul E. Clausen

5. artikel * Modelbane i spor 0 (1:45)

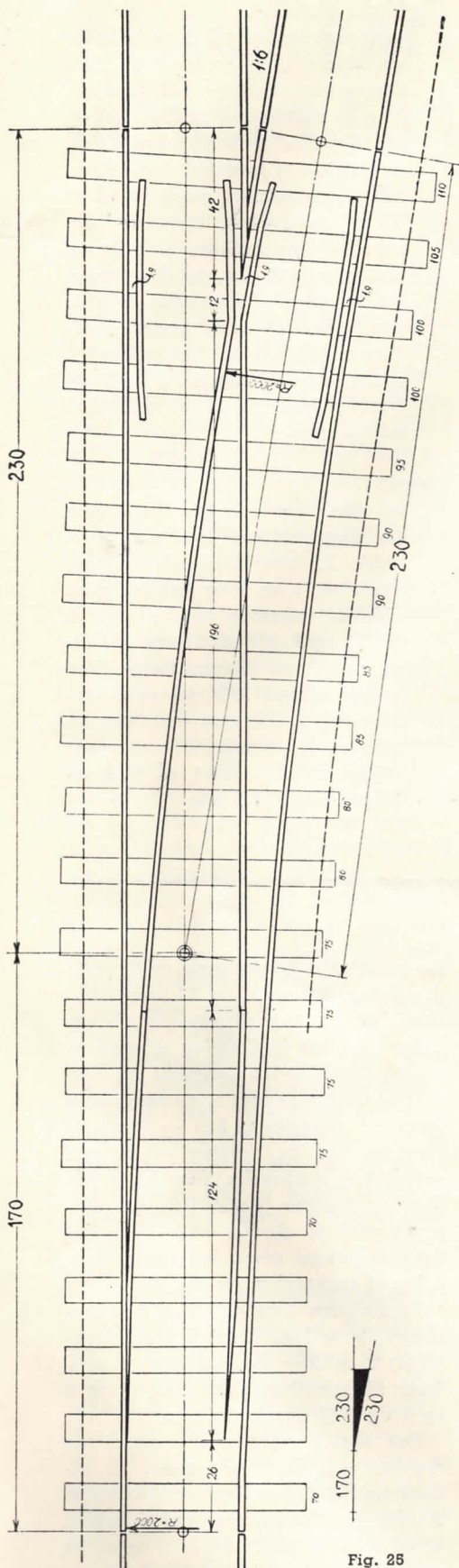


Fig. 25

Tegning i 1/90 (Halv størrelse for Spor 0)

17. Spor

Til sporet på ANBY centralstation er som ved det øvrige sporanlæg anvendt messingskinner med vignoleprofil, men

skinnerne er her en smule mindre end på den udendørs bane. Også her er sporets sveller monteret på langsveller, hvilket tydeligt fremgår af billederne (se f. eks. forsiden på bladets nr. 3). Spor i kurver er fremstillet af lige sporstrenger, hvor langsvellerne med 3—4 svellers mellemrum er savet igennem, hvorefter sporstrengen nemt kan bøjes til den ønskede kurve. Skinnerne bør sømmes fast på hver svelle og afbrydningerne i langsvellerne bør være fortsat for hinanden. Sporets underlag er et fast bord af 1" brædder på svære stolper og tværliggere samt revler på tværs af brædderne. Brædderne ligger vinkelret på sporenes retning, hvilket giver det bedst liggende spor.

Sporlægningen er foretaget efter den i bladets nr. 4 fig. 22 viste plan, der i originalen er i målestok 1:20. Alle sporafstande er normalt 10 cm eller et multiplum heraf. Med hensyn til tegning og udformning af en sporplan kan jeg henviser til Harby's artikel i bladets nr. 3 1950 side 37 »Betragtninger over en sporplan«, idet der også her er arbejdet efter de anførte retningslinier. Jeg kan ikke stærkt nok anbefale at udarbejde nøjagtige og vel gennemtænkte planer for man påbegynder bygningen af et anlæg.

18. Perroner

Perronerne er lavet af hård isoliteplader eller krydsfiner sømmed på perronforkanten, således at pladen rager ca. 5 mm udover perronforkanten. Selve perronforkanten er lavet af 10x10 mm lister, der er sømmed ovenpå hinanden. Perronerne skal selvfølgelig holde sig udenfor fritrumsprofilen (se standardblad 0—3 i bladets nr. 6 1949). Statsbanernes lave perroner er 26 cm over skinneoverkanten (s. o.); i spor 0 bliver det ca. 6 mm, medens de høje perroner er 87 cm over s. o., der i spor 0 svarer til ca. 19 mm. Her ved ANBY er udelukkende anvendt høje perroner.

19. Sporskifter

Alle sporskifter er bygget med hældningen 1:6 og radius 2000 mm og selvfølgelig også monteret på langsveller. De er færdigbygget ved arbejdsbordet og derpå indlagt i sporet. I fig. 25 er vist et normalsporskifte 1:6, hvor de påskrevne mål er for spor 0. Da der

her i bladet vil komme udførligere artikler om sporskifter skal jeg kun omtale et par enkeltheder.

Sporskiftetungens befæstelse — tungeroden — sker efter mange forskellige principper, dog ikke alle lige gode. I fig. 26 er vist en metode, jeg med held har anvendt, og som jeg roligt kan anbefale — den er ikke patenteret. På

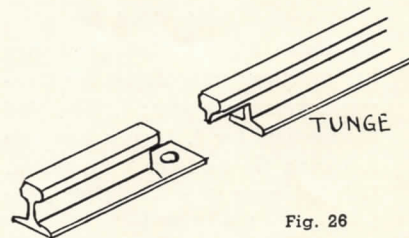


Fig. 26

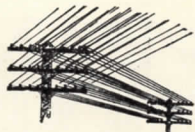
tungen bortfiles på 4 mm længde krop og hoved, og foden (tungeroden) forsynes med et hul passende til en messingskrue af mindste tykkelse f. eks. 1/4" x 0. Tungeroden fæstes til svellen, således at også den tilstødende mellemskinne kan fastgøres på samme svelle. I denne mellemskinne er foden og kroppen bortfilet på et tilsvarende stykke. Ved isolerede skinnestrenger gennem sporskifter skal mindst en mellemskinne og tilsvarende yderskinne isoleres, og ved den her angivne tungekonstruktion har man netop en isolation i tungeroden. Isolationen i yderskinnerne udføres som vist i fig. 11 bladets nr. 2, side 26.

På tungespidsen er fastlodet en laske, der påskrues trækstangen, der er en almindelig svelle, der kan glide på langsvellerne mellem to normale sveller. Denne træksvelle er til den ene side forlænget lidt for at kunne bringe sporskiftets træk.

Foruden normalsporskifter er der indlagt 4 krydsnings-sporskifter, »englændere«, samt to krydsninger.

20. Sporskiftedrev

Jeg har eksperimenteret en hel del for at finde frem til et både billigt og pålideligt sporskiftedrev og i fig. 27 er vist en principskitse af det sporskiftedrev jeg nu anvender og som helt opfylder betingelserne, såvel til billighed som til driftssikkerhed. Af hensyn til det elektriske anlæg (der vil blive omtalt i senere artikler) skal der ved sporskiftene være mindst en og som



HO — OO

Den kendte tyske betegnelse OO for 16,5 mm spor er af modeljernbanetidsskrifterne i Tyskland blevet udryddet og vil for fremtiden blive kaldt HO. Märklin, Trix o. a. firmaer indfører HO-betegnelsen i deres efterårskataloger.

Hobby Folk

er et svensk hobby-blad der går i sin anden årgang. Modeljernbanen har overtaget udsendelsen for Danmark. Årsabonnement: 7,50 kr. Ved abonnement for 2. årgang, kan hele 1. årgang fås med for 1 kr. ekstra. Hele 1. årgang alene — ialt 300 sider leveres for kun 3,00 kr.

Modeljernbanens sværgestur i maj blev den helt store succes. I næste nummer bringer vi en detaljeret gennemgang af det, vi fik at se.

Litteraturnyt

Fra og med næste nummer vil vi hver måned bringe en oversigt over indholdet i det sidst udkomne nummer af samtlige verdens eksisterende modeljernbaneblade. Priserne på disse blade gør det vanskeligt for mange at holde dem. Ved at bringe indholdet skulle vi kunne give læserne mulighed for at fremskaffe netop det nummer, hvori der findes noget, der interesserer dem.

Ændring i redaktionen

Da vor tekniske redaktør, civiling. P. E. Clausen, er blevet formand for DMJK, trækker hr. Clausen sig midlertidigt ud af redaktionen for helt at hellige sig sit nye hverv. Vi håber dog, at der kan blive tid til en artikel ind imellem.

Hobby udstilling

blev afholdt i Esbjerg 28.—30. april. En lille stand med et smukt anlæg i Märklin HO med moderne materiel tilhørende hr. Frikke, Esbjerg, vakte berettiget interesse.

Dagbladet Politiken

påtænker ligeledes i år at afholde en større Hobby-udstilling. Successen fra sidste år har bevirket, at man rykker ind på Bellahøj og alt lige fra radiostyrede planer, motorbåde til modeljernbane vises. »Modeljernbanen« møder med et 75 m² stort anlæg, hvorom vi senere bringer artikler. Udstillingsarrangementet for enkelte modeller overtages af dagbladet, hvorfor der herom senere vil komme meddelelse. Men man kan roligt gå igang med at bygge. Norge og Sverrig inviteres til at deltage i udstillingen.

Spor S

er den internationale betegnelse for byggemålestok 1:64 med sporvidde 23 mm. Den har allerede bredt sig i en lang række lande. Den er væsentlig mindre end O, (1:45) og kan derfor komme i betragtning ved hjemmeanlæg. Den er større end HO, så motorproblemerne i lokomotiverne kan løses lettere. Nærmere om denne målestok vil i løbet af vinteren følge i standardblade.

(fortsat fra forrige side)

regel to slutte—bryde kontakter (relais), der påvirkes af sporskiftets stilling. Drevet er monteret på en 3/4" træplade og trækket kommer fra to elektromagneter A, der i de fleste tilfælde er magneter fra gamle retningsvisere. Den bevægelige jernkerne B er

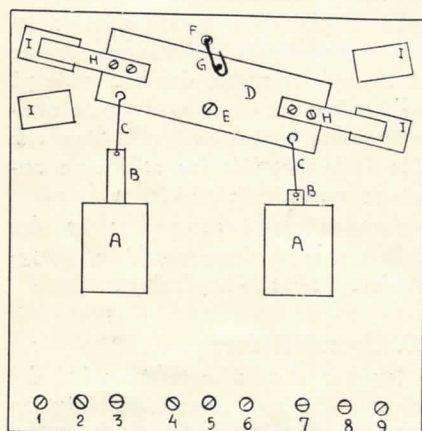


Fig. 27

ved en mellemstang (fastgjort til en 5 mm pertinaxplade). Denne plade er med en 1/8" bolt E med kontra-motriker fastgjort til bundpladen, idet et rør k (eller mellemlagsskiver) holder pladen en ca. 6—8 mm fra bundpladen. Pertinaxpladen må fastgøres så den er letbevægelig, uden at den derfor kan vrikke. På pertinaxpladen er med 3/32" udklippet af bronzelister. Disse konkskruer fastskruet to kontaktstykker H, taktstykker er ved den fri ende ombøjet og hjørnerne affilet, så de ved pertinaxpladens bevægelser kan glide henover bundpladen og i yderstillingerne danne kontakt med de påsømmede plader I, der er af nysølv. Gennem en bøsning i hullet F er ført en halv hård 3 mm messingtråd, med en 90° bøjning, der er formet som et

langstrakt øje. Herigennem er til pertinaxpladen påskruet en 1" lang 3/32" skrue, således at pertinaxpladens bevægelser udvirker en drejning af messingtråden. Bundpladen fastgøres på bordets underside således at messingtråden føres op gennem et hul — ligeledes forsynet med en bøsning — tæt ved sporskiftets træksvælle. Her bøjes tråden 90° indover træksvællen, der forsynes med to skruer, således at trådens drejninger giver den rigtige vanding af træksvællen, se fig. 28.

Bundpladen forsynes med 9 klemmskruer, hvor 1 er fælles 0 for magneterne; 2 og 3 + for magneter. 4 og 7 fører til kontaktstykkerne og 5 og 6 og 8 og 9 til nysølvpladerne.

Det skal bemærkes at magneterne trækkes med 20 v jævnstrøm. Et sådant sporskiftedrev kræver tilførsel af 9 ledninger, der her sker ved to kabler, et på 3 ledninger til trækket og et på 6 ledninger til relais.

I næste artikel fortælles lidt om den elektriske opbygning.

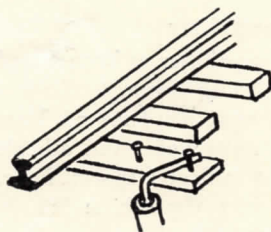


Fig. 28

Alsted-Farvig Jernbane og øens bane

Modeljernbaneanlæg,
märklin-spor 00, 16,5 mm
af DANIEL BARTH

Tredie del

Da ØB i 1945 fik sit eget materiel, omlakeredes samtlige personvogne, post- og pakvogne og en fra »Mitropa« overtaget spisevogn til ØBs farver: grøn/gult med jedefarvet tag og ØB i gult på siderne. Der blev endvidere anskaffet 2 kombinerede person- og pakvogne fra Dansk modelbane service; disse vogne fik også ØB farver. Al materiellet er type Märklin.

Persontrafikken på Øens Bane er meget sæsonbestemt; i vintersportssæsonen på høifjeldet ved Lysdal og Muldfjeldet dec.-marts og i ferietiden juni-aug. er trafikken ret stor med ekstratog som supplement for de ordinære dag- og natforbindelser med fastlandet. Den øvrige tid er persontrafikken, bortset fra den gennemgående til og fra fastlandet, ret ringe; som følge af disse forhold er det nødvendigt at have en del personvogne i reserve.

ØB stiller vogne til det gennemgående vognløb i dagforbindelsen med AFJ samt post- og pakvogne til både dag- og natforbindelsen.

ØB råder over ialt 18 stk. personpost- og pakvogne.

Godstrafikken råder over de i 1945 fra AFJ overtagne vogne samt nogle i 1947 og 1948 anskaffede vogne af dansk fabrikat DSB ltr. 301, 302 og 305 samt i 1949 ltr. 307. Ialt 46 stk.

I løbet af 1949 er bygget 2 skinnerepairsningsvogne, delvis af gamle materialer.

2. Drifts- og belysningsmateriel.

Øens Bane drives med skinnestrøm (20 volt), der leveres af en på bestilling bygget transformator, der tillige afgiver strøm til elektriske sporskifter. Banen er delt i 3 sektioner med hver sin regulator, og den ene af sektionerne kan reguleres fra enten Kilholm eller Jyhavn, ligesom 5 el-sporskifter kan betjenes fra begge disse stationer.

Belysningsstrømmen afgives af en på bestilling bygget transformator, der tillige giver strøm til Colsted personbanegårds og færgehavns belysning; hver station har sin sektion og derudover findes 1 sektion for fyrtårnet og 1 for færgen.

HAVNE- og FÆRGEANLÆG

Øens Bane og Alstad-Farvig Jernbane er som omtalt adskilt af et »vand«, der er forsænket 4,5 cm i forhold til banesporene og som er ca. 2 meter bredt og 175 cm langt.

I havnene Colsted, Jyhavn og Kilholm er indrettet havnekajer med bolværker og i Colsted og Jyhavn er indrettet færgelejer med særlige sporkonstruktionsanordninger til at forbinde færgens spor med sporene i land.

Colsted havn omfatter foruden færgelejet med tilhørende færgespor, peronspor og depotspor ca. 105 cm kajplads med havnespor og høj kørekran. Da færgehavnen ligger et stykke fra Colsted banegård udgør den en egen station med perronhal, hvortil person(il)togene i forbindelse med færgen køres. Godsvogne køres som rangertræk mellem færgehavnen og godsbanegården.

Jyhavn har foruden færgelejet, der ligger umiddelbart op til stationen, ca. 100 cm kajplads, og ca. 65 cm ude i havnen et fyrtårn, der er 21,5 cm højt. Havneanlægget i Kilholm har ca. 117 cm kajplads med en fast, drejelig havnekaj.

Til havneanlægene hører 4 sejlskibe, 1 hollandsk kuf, 1 fiskerbåd, 1 lystsejler og 1 bugserdamper.

Havne- og færgeanlæg samt fyrtårn er bygget i novbr./dec. 1943.

Færgeforbindelsen besørges af fær-

gen »DAN«, hvis mål er:

Længde 50,5 cm, effektiv sporlængde 48,5 cm.

Bredde på midten 11 cm, over enderne 9,5 cm.

Overbygningens længde 16 cm, promenadedækkens længde 15,5 cm.

Mastehøjde 20 cm. Afstanden mellem masterne 19 cm.

4 redningsbåde, hver 7 cm lange og 2,5 cm brede.

Trapper fra promenadedæk til spor-dæk; stoppebomme ved sporudløbene.

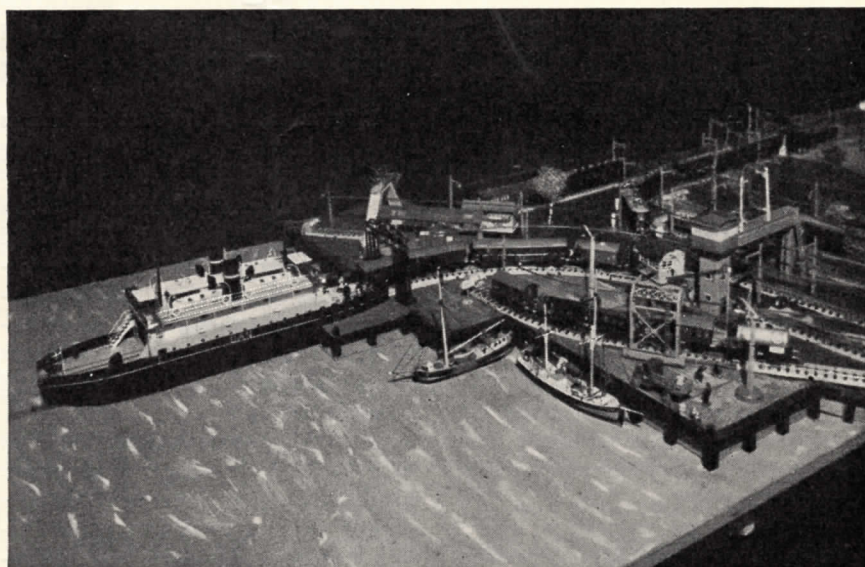
Belysning: 2 buelamper i kahytshus, 4 røde/grønne lamper på kommandobroerne.

Færgens skrog er sort med gul overbygning; styrehuse, kommandobro og dækshus er brune og trapper og nedgange sorte.

Drivkraften til færgen leveres ved et håndsving, der trækker en ledning fastgjort i begge ender af færgen, som løber på 4 gummihjul. Ved indsejlingen i færgelejerne leder disses bolværk færgen på plads foran sporene i land. Lysledningen til færgens belysning er ophængt og afbalanceret således, at den følger færgen frem og tilbage. »Vandet« består af pap, der er blåmalt med hvide skumstriber imellem.

Ifølge køreplanen varer det 2 modeltimer for de hurtigste tog (Pullmantog nr. 02 og 01) at gennemkøre strækningen Alstad-Farvig uden stop, altså reelle 15 minutter; men i virkeligheden er togene kun 1½ à 2 reelle minutter om turen — de overskydende ca. 12—13 minutter er beregnet til rangering, der jo på en modelbane tager omtrent samme tid som i stordrift.

Inden tog 02/s afg. fra Alstad henter et rangerlok vognstammen på spor 16,



COLSTED færgehavn

kører den ud på hovedsporet og derefter ind på spor 3 — rangerloket køres derefter bort (til spor XXIII) og togloket tilkøres fra remisen. Ved ankomsten af nr. 01 sker samme bevægelser i modsat rækkefølge (togloket kan dog først køres til remise efter vognstammens bortkørsel).

Den bedste illustration til omfattende rangerbevægelser er ekspeditionen af nr. 08/07 på *Colsted station og færgehavn*.

Nr. 08 ank. til spor 5 — toglok kobles fra og køres til spor F-1 for at være parat ved færgens ankomst — rangerlok med 2 godsvogne til overførsel med færgen køres fra spor VIII ind på spor 5 (nr. 09 ank. fra Farvig til spor 2 i korrespondance med nr. 08) — nr. 08s vognstamme + de 2 godsvogne rangeres så til spor F-2, hvor vognene i lokalt løb bliver holdende ved perronen, godsvognene og den gennemg. post/pakvogn og sovevogn frakobles og køres tilbage på sporet ved havnepladsen og holder her — *færgen ankommer* og togloket på spor F-1 kører de ankommande vogne fra borde og rangerer dem til vognstammen ved perronen (spor F-2) og er nu tog nr. 07.

(Nr. 10 ank. til spor 4 og nr. 09 afg. på spor 2) — Nr. 07 køres så til spor 2 — godsvognene frakobles og rangeres ind på spor VIII og togloket køres tilbage til vognstammen parat til afgang. Rangerlok på havnepladssporet kører derefter sit vogntræk ind på færgen — loket køres tilbage til godsbanegården og *færgen afsejler*. Nr. 07 afgår.

Alle disse mange rangerbevægelser tager sin tid og denne tid er altså inkluderet i togets køretid og i færgens sejltid. Rangeringen over de skarpe kurver mellem station og færgehavn må naturligvis foregå meget omhyggeligt, da loket jo er bagest i toget og skubber vognstammen foran sig — frakørslen fra færgehavnen er straks hurtigere, da loket her kører først og trækker vognene efter sig.

På øens bane er rangeringen med de gennemgående tog meget enkel — ank. til spor 4 — loket frakobles og køres via spor 3 udenom vognstammen tilbage til spor 4 — de gennemg. vogne frakobles og køres ind på spor 5 og videre + evt. godsvogne ind på færgen. Ved færgens ankomst holder lok parat på spor 5 og rangerer de gennemg. vogne til vognstammen på spor 4 — derefter afgang.

Rangeringen må naturligvis holdes indenfor rimelige grænser; en medvirkende årsag til strækn. Farvig—Col-

stedts fuldstændige omlægning i jan. 1948 var bl. a. at Farvig station var anlagt som Alstad med lutter blindspor, der medførte altfor megen omflytten af togstammer og lok og næsten umuliggjorde ekstratog efterhånden som trafikken steg. Sporene 15—XXII og XXIII i Alstad, der anlagdes i 1945 og 1947 lettede også rangeringen på denne station meget; den stigende godstrafik nødvendiggjorde også indretningen af ilgodsspor (XVII—XX).

Sammensætningen af vognstammerne har jo også sin betydning: ØB's tog nr. 26 og 25 fører *spisevogn*, som nemt skal kunne nås af de rejsende i den gennemg. vogn fra fastlandet; derfor må denne vogn ved ilandsætningen fra færgen kunne placeres lige op til den holdende vognstamme — postpakvognen skal være forrest.

Godsvognene køres altid ud på færgen foran de gennemg. post- og personvogne, således at de ved ilandsætningen kommer umiddelbart efter loket, der skal køre dem ind på gods-spor uden overflødig rangering.

Den stigende trafik i højsæsonerne har medført, at det overvejes på disse tider at dele de gennemgående tog, således at de lokale vogne køres i et tog og de gennemgående vogne i et tog for sig; en sådan ordning ville spare en del rangering, men ville til gengæld helt beslaglægge færgeturene til personvogne, hvilket godstransporten ville lide under — og denne er stadig så omfattende, at det er betænkeligt at give plads på færgen til flere personvogne på godsvognenes bekostning.

I sommeren 1949 kørtes ekstra lyn-tog mellem Alstad og Colst. færgehavn i forbindelse med dagtogene 06 og 05 og i sommeren 1950 planlægges i tiden juli-sept. ekstra motor-iltog i samme rute som supplement til plantogene.

På week-ends i højsæsonen køres ekstratog bestående af 2 sovevogne og 1 pakvogn fra Alstad lørdag eftm. — med ekstrafærge til Jyhavn og derfra som ekstratog direkte til Muldfjeld holdeplads, hvorfra loket som tom maskine køres til remisen i Kilholm. Toget returnerer mandag eftm. og de rejsende bor altså lørdag og søndag nat i sovevognene (à la SJ/s hoteltog i Sverige).

Indtil 1948 bestod iøvrigt AFJ's nr. 06/05 af 3 afdelinger: 1) gennemg. vogne til øen, 2) *spisevogn* Alstad—Colsted og 3) gennemg. vogne til Farvig; men *spisevognsløbet* var urentabelt (forbindelsen har restaurant på

færgen og *spisevogn* på øens bane) og hovedstrømmen af rejsende gik til og fra øen, så kørslen Colsted—Farvig var også urentabel, derfor er den sidste forbindelse nu omdannet til motor-tog; rangeringen i Colsted forenkledes herved en del.

Som al færgefart er også ØB's et usikkerhedsmoment i togdriften: stormvejr, stærk tåge (færgen har endnu ikke radar) eller is kan medføre forsinkelser (der foregår ved at lade færgen ligge stille midt i sejlløbet) og togkon-toret i Alstad får i sådanne tilfælde travlt med at udarbejde krydsningsforlæggelser, overhalinger etc. — ved enkelte lejligheder, hvor forsinkelserne er formidable køres nr. 07 og nr. 05 i planturen, men uden de gennemg. vogne, der så til sin tid køres som ekstratog.

På øens bane forårsager om vinteren snestorme ved Muldfjeldet og Lysdal ofte store forsinkelser; snerydning foregår ved at der forud for plantoget køres et ekstratog med en vogn til rydningsmandskabet og efterhånden som linien ryddes følger plantoget efter — men derved opstår selvfølgelig betydelige forsinkelser. På ØB's anskaffelsesprogram står derfor også en roterende sneplov øverst. Da ØB kun ejer een *spisevogn*, lejer den hos det intern. sovevognsselskab en *spisevogn*, når dens egen går til eftersyn, hvilket iøvrigt sker lige efter påsketrafikken — den lejede vogn køres fra depotet i Alstad i godstog via færgen til Jyhavn og indsættes i løbet der.

Ved forsinkelser og krydsningsforlæggninger (overhalinger) gås frem efter visse regler: ufravigelig forkørsel for alle andre tog har pullmantogene (nr. 02 og 01), der er AFJ's fineste tog, derefter kommer iltog og så kontor- og forretningstogene Alstad—Bodal—Colsted (nr. 14 og 15), der meget nødtigt må forsinkes. (I modsætning til DSB, der ofte synes at lade Korsortog gå forud for Roskildetog, lader AFJ sine lokaltog gå forud for sine fjern-tog, idet langtvejsrejsende menes bedre at kunne tåle mindre forsinkelser end lokale rejsende).

Ligesom i stordrift går også AFJ's og ØB's materiel regelmæssigt til eftersyn; i fortegnelsen over materiellet har hver maskine og hver vogn sin side med alle data og oplysninger om reparationer etc., for et omhyggeligt vedligeholdt materiel er en hovedbetingelse for en regelmæssig og vellykket kørsel.

Næste gang slutter vi så denne interessante beskrivelse med gennemgang af køreplanerne.

KLUBMEDDELELSER

DANSK MODEL JERNBANE KLUB, København

Formand: Civilingeniør P. E. Clausen, Gl. Strand 38¹, K.
Næstformand: Tandtekniker M. Christensen.
Sekretær: Civilingeniør J. Svindt, Morsøvej 59, F.
Kasserer: Afdelingschef Th. Kronholt, Vesterbrogade 142, V.
Klublokale: Nørrebro Station. Anlæg i »0«.

Meddelelse nr. 37.

På klubbens ekstraordinære generalforsamling den 8. maj 1950 valgtes P. E. Clausen til formand. Til bestyrelsen genvalgtes P. E. Harby og J. Svindt, hvor sidstnævnte varetager hvervet som sekretær.

Desuden valgtes M. Christensen og Th. Kronholt, der varetager hvervne henholdsvis som næstformand og kasserer. Til suppleanter valgtes P. Høeg Albrethsen og E. Falk. E. Wieth Knudsen, der blev valgt til revisor på den ordinære generalforsamling den 29. marts 1950 fortsætter.

De i meddelelse nr. 35 nævnte afdelingschefer fortsætter alle som hidtil.

Der afholdes køreaften på Nørrebro station tirsdag den 20. juni kl. 20.

Der foretages udflugt til Clausens anlæg i Snekkersten tirsdag den 13. juni. Afgang kl. 18²⁵ fra Hovedbanegården. Vi mødes ved togets sidste vogn, og deltagerne køber selv billetter.
P. E. Clausen/J. Svindt

Ekstraordinær generalforsamling i D. M. J. K. d. 8. maj 1950.

Formanden, T. Nellemann, åbnede den ekstraordinære generalforsamling og foreslog Gynther Nielsen som dirigent. Dette godkendtes af generalforsamlingen, og dirigenten konstaterede derefter den ekstraordinære generalforsamlings lovlighed, og formanden fik ordet til dagsordenens punkt 1.

Formanden gav oplysning om sine motiver for ikke at ville samarbejde med den på den ordinære generalforsamling d. 29. april valgte bestyrelse og forklarede hvorfor indkaldelsen til den ekstraordinære generalforsamling var sket på 15 medlemmers foranledning. Han henstillede til generalforsamlingen utvetydigt at give sit mandat til klubbens bestyrelse og udtalte, at han kun ville fortsætte med en bestyrelse, der passede ham. Iøvrigt angreb han Clausen og Harby for deres holdning overfor klubben i anledning af en hobbyudstilling, hvor han mente, de havde forbigået klubben. Clausen henviste til en trykt udtalelse, som var uddelt til alle tilstedeværende, og som begrundede bestyrelsens holdning ved nægtelse af indkaldelsen til ekstraordinær generalforsamling under de foreliggende forhold. Han redegjorde for sin og Harbys stilling til omtalte hobbyudstilling, og denne redegørelse blev støttet af Rosenfeldt.

Man gik derefter over til dagsordenens punkt 2: Drøftelse af »Modeljernbanens« stilling overfor klubben. Nellemann fik ordet og angreb meget kraftigt bladet og dets udgiver.

Rosenfeldt forsvarede sig kraftigt, og der opstod en længere diskussion hovedsagelig mellem Nellemann og Rosenfeldt. Da påstand stod mod påstand, fastslog Arendrup, at man ikke kunne komme længere i diskussionen, og henstillede, at man fortsatte dagsordenen. Wilh. Knudsen udtalte med hensyn til referatet af generalforsamlingen i »Modeljernbanen«, at dette ikke var objektivt, hvad et referat bør være, og udtalte iøvrigt, at der ikke var noget at bebrejde Clausen og Harby i anledning af Nellemanns angreb på »Modeljernbanen«.

Man gik derefter over til dagsordenens næste punkt: Valg af bestyrelse.

Nellemann foreslog en bestyrelse bestående af Albrethsen, Jæger, M. Christensen og Zimmermann.

Brix foreslog, at der blev opstillet to lister, og Poul Nielsen udtalte, at den foreslåede bestyrelse lider af manglende kendskab til jernbaner.

Dancker Jensen udtalte, at da bestyrelsen var valgt for kun en måned siden, kunne der ikke være sket store ændringer i generalforsamlingens mening, og han ville derfor foreslå en bestyrelse bestående af Svindt, Kronholt, Harby og Falk.

»MODELJERNBANEN« Månedligt tidsskrift for jernbaner og modeljernbaner

Redaktion og ekspedition: Østerbrogade 224, København Ø.
Udgiver og redaktør: Kaptajn J. Rosenfeldt.
(ansv. overfor presseloven)

Tekniske redaktører: Baneingeniør P. E. Harby
og Civilingeniør W. Bay.
Fotograf: Ole Borch.

Henvendelse til redaktionen bedes venligst ske pr. brev.
Redaktionen slutter den 15. i hver måned.

Abonnementspris: Enkeltnummer kr. 1,50. Årsabonnement
(12 numre) kr. 15,00. Medlemmer af DMJK, SØMJK,
VMJK og JMJK, årsabonnement kr. 13,00.
Udland: Kr. 17,00 årlig.

Indbetaling på gironummer 74115 . Eftertryk af bladets indhold er tilladt mod tydelig kildeangivelse

Klicheer: Illu'grafia. - Bogtryk: Winkelhorn & Co.
Distribueres gennem De private Bladcentralers Landsdistribution. - Medlem af Foreningen af Danske Ugoblade, Fagblade og Tidsskrifter.

M. Christensen foreslog, at man ligesom sidst opstillede en blanded liste, hvorefter Clausen udtalte, at dette krævede at alle ville samarbejde, uden hensyn til den sammensætning bestyrelsen ville få. Alle bestyrelsesemnerne samt formandsemnerne, Nellemann og Clausen, blev forespurgt, og de var alle villige til at samarbejde undtagen Nellemann.

Man gik derefter over til afstemningen, og resultatet blev, at Harby, Svindt, M. Christensen og Kronholt blev valgt til bestyrelsesmedlemmer, medens Albrethsen og Falk blev suppleanter.

Med denne bestyrelse ønskede Nellemann ikke at lade sig opstille til formand, hvorfor Clausen som eneste emne blev valgt.

Steffensen takkede den afgående formand for det arbejde, han havde gjort, og Clausen sluttede med at underrette forsamlingen om, at han i forvejen havde meddelt Rosenfeldt, at såfremt han blev valgt til formand, ville han, for at undgå enhver misforståelse, fratræde som teknisk medarbejder ved »Modeljernbanen«.

Iøvrigt takkede han for valget og udtalte ønsket om godt samarbejde i fremtiden.
J. S.

ENGHAVE MODEL JERNBANE KLUB, København

Stiftet 1. april 1950. Anlæg i H0.

Et par enkelte medlemmer kan endnu optages. Henvendelse til klubbens formand: John Dehli, Matthæusgade 9², C. 13090 (helst 13-14) el. kasserer: Vagn G. Christensen, Ullerupgade 5.

FAABORG MODEL JERNBANE KLUB

Interesserede i start af en model jernbane klub i Faaborg bedes henvende sig til købmand Boje Degener, Torvegade 10, Telefon 8.

HILLERØD MODEL JERNBANE KLUB

Interesserede i start af en klub bedes henvende sig til lokomotivfører William Carlsen, Bakkedraget 11¹, Hillerød.

HORSENS MODELJERNBANEKLUB 1950

Formand: E. Wehrs, Fugholm 17. Tlf. 1672 kan benyttes

Næstformand: E. Leed, Frejsgade 7.

Sekretær: Fr. Pedersen, Hovedgård.

Kasserer: K. Meineche, Fjordvangsallé 22.

Lokale: Nørretorv 13. Anlæg bygges i 0 og H0.

Kubmeddelelse nr. 3. Juni 1950

Der er rigtig fart i sagerne, ialtfald m. h. t. istandsætning af lokalet; men vi mangler endnu fuld mødeprocent. Der er møde- og byggeaften hver tirsdag og torsdag fra kl. 19. Det varer ikke længe, inden vi kan begynde at lægge det første spor, dog er en betingelse herfor, at medlemmerne betaler deres indskud og kontingent; vi har endnu alt for meget tilgode.

Nye medlemmer optages stadig, passive og interesserede er velkomne.
Bestyrelsen.

JYDSK MODEL JERNBANE KLUB, Aarhus

Formand: Gartner M. W. Nielsen, Lyngsievej 4¹, Aabyhøj
Næstfmd.: Maskinarb. J. Måberg, Chr. Wintersvej 49.

Sekretær: Maskinarb. E. Andersen, Fiskegade 100, Aarhus.
Klublokale: Aarhus banegård, opgang E⁵. Anlæg i »0«.

Klubben har tur til Fredericia først i juni. Se herom på anlæget.

Spor 65 er nu ved at være i orden. Strømtilførslen fra »Vanløse« er flyttet til »Skovlunde« og er nu variabel fra 12—24 V = med 8 amp. Menes at være færdig til brug 15. juni.

For at få trækraft til anlæget er der oprettet en konkurrence for bedst bygget model. Afsluttes 1. september 1951 med præmiering.

Konkurrencebetingelserne for »Nykøbing« kan afhentes på anlæget onsdag den 7. juni mod erlæggelse af 1 kr.



Først med bådtoget – så til søs over KALUNDBORG – AARHUS

Til Aarhus fra København for kun 17,40 kr.

Skal De til Jylland på forretningsrejse eller på ferie – så tag med det gennemgående bådtoget fra Københavns Hovedbanegaard kl. 10.

DANSKE STATSBANER

Modelbyggere i skala »0« – se her!

Vi fremhæver følgende nye ting:

Motor, 16 volt universal.....	17,50
Udboret forskydelig snekke 1:8 hertil.....	8,00
Treakslede bogier kompl. u/hjul.....	4,50
Hjulsæt i nøjagtigt skalamål.....	1,50
Dagslyssignal i meget smuk udførelse med 4 18 volts skalapærer.....	25,00
Overskæringssignal med 1 rød pære 18 volt	9,25
Tegning til lok. litra E og Q bestående af 4 udførlige blade, deraf 1 snittegning.....	6,00

I skala »H0« (1:87)

fører vi alle de forskellige dele, der er på markedet.
Deraf nævnes:

Tegninger til lokomotiv litra E, H, Q, R og S 2 blade + 1 specialtegning.....	2,25
--	------

HOBBY SHOP

Vesterbrogade 175
Eva 7825

Rymsgade 72
Nora 5279

Postgiro 71662

Gratis til alle

Modeljernbanebyggere

Det nye 130 sidede, rigt illustrerede katalog over modeljernbaner, model-flyvere og modelskibe tilsendes på forlangende gratis.

Kommer De til Østrig i Deres ferie, da aflæg os et besøg. Vi fører alt i byggedele, samlesæt og hele modeller for alle størrelser og sporvidder.

JOSEPH SPERL

Østrigs førende fagforretning for teknisk modelbygning
WIEN IV, WIENER HAUPTSTRASSE 66
(Auslandversand)

G
R
I
B
S
K
O
V
B
A
N
E
N



Gilleleje
Raageleje
Tisvildeleje

KØB-SALG-BYTTE

Pris for enkeltannonce:
Indtil 20 ord kr. 3.00 - hvert yderligere ord kr. 0.15
Bedes forudbetalt: Giro nr. 74115

Märklinskiner, spor »00«,
og sporskifter købes.
Palsdorf, Holmens Kanal 32, Telefon PAæ 2334.

Østrigsk lokomotivfører søger brevvæn med udveksling af lokomotivfotografier for øje. Korrespondance på tysk.
Lokführer Joh. Schapelwein
Wien XV/101, Goldschlagstrasse 58/25, Østrig