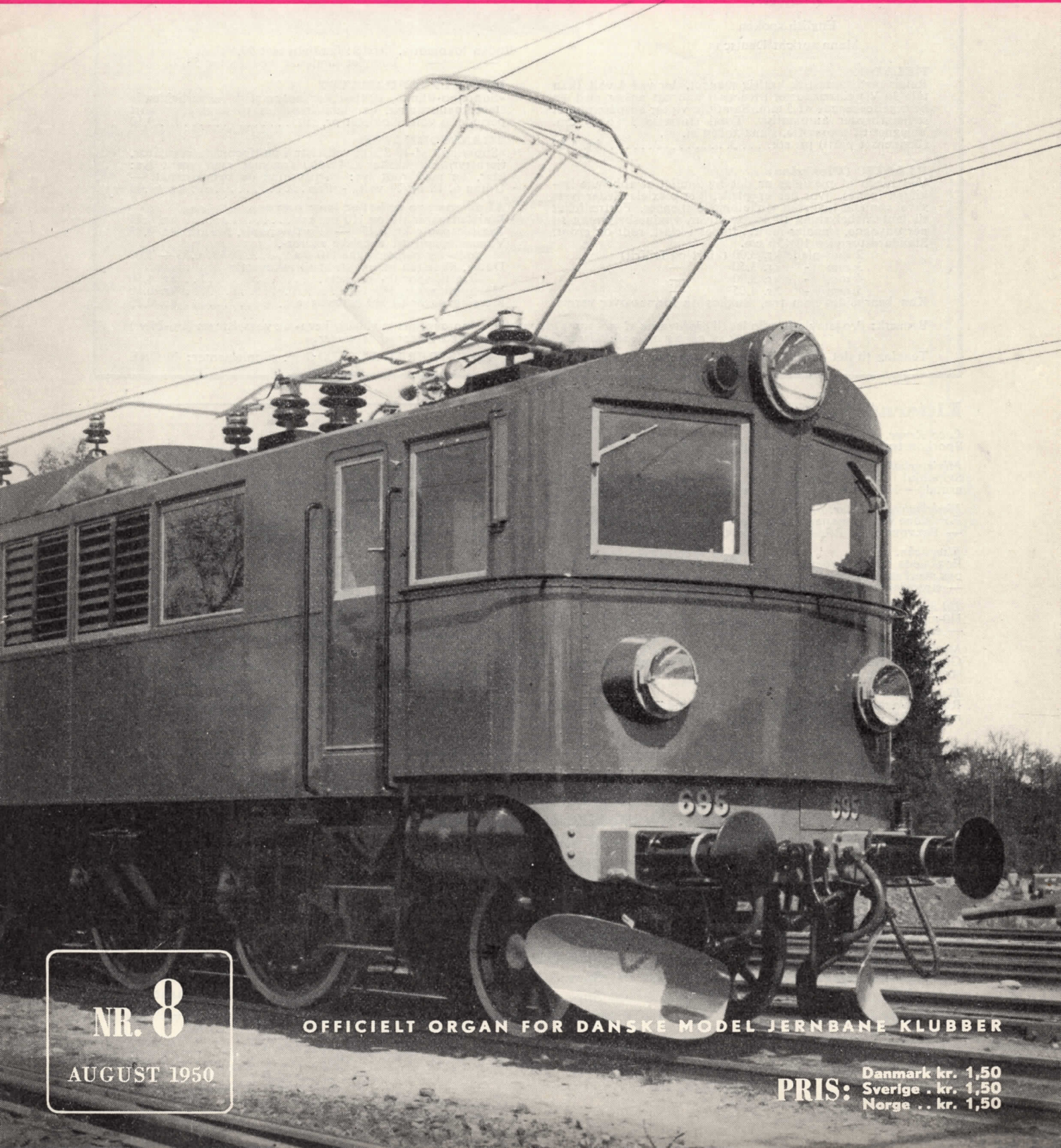


Modeljernbanen

TIDSSKRIFT FOR

JERNBANER OG MODELJERNBANER



NR. 8

AUGUST 1950

OFFICIET ORGAN FOR DANSKE MODEL JERNBANE KLUBBER

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

MODEL OG HOBBY

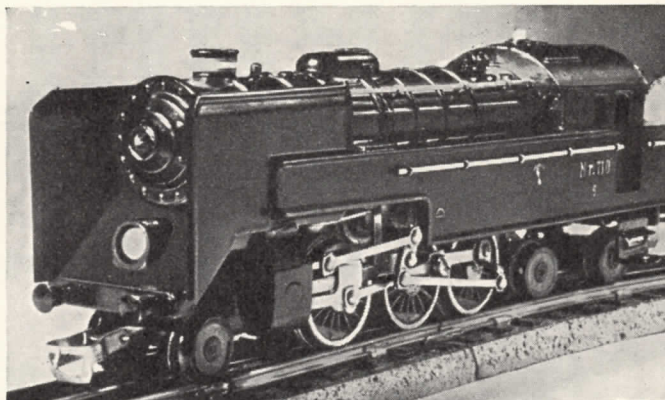
GUNLØGSGADE 23
KØBENHAVN S.
SU. 8152

Giro nr. 73521

Åben: 13-17½. 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

RELAIS

Relais med fantastisk kraftig magnet, der ved 4 volt (kan få 30 V.) tiltrækker et i hængsel anbragt anker med en bevægelseslængde af 5 mm. Samtidig virker en påmonteret strømafbryder automatisk. Total størrelse 3×6×6 cm. Velegnet til sporskifte, signalanlæg m. m. (Begrænset parti) pr. stk. kr. 5,50

PLASTIC (Plexiglas)

Ved hjælp af plexiglas er det nu muligt at anbringe lyskilden (pære), hvor der er plads, idet plexiglas leder lyset såvel gennem lige som vinkelbøjede stænger. Fortræffeligt til lanternebelysning til lokomotiver, vinduesbelysning til personvogne, signaler m. m., findes i klart, rødt og grønt. Standardstørrelse 10×30 cm.

2 mm plade kr. 3,00 (klart og fejlfrit)
3 mm - kr. 3,50 —
4 mm - kr. 3,90 —
5 mm - kr. 4,65 —

Kan bearbejdes som træ. Bukkes og formes over varme.

Bemærk: Prøvetavle forefindes til afprøvning af motorer i lokomotiver, motorvogne m.v. både jævn- og vekselstrøm (1½-24 v.)
Stort udvalg af modeltidsskrifter og udenlandske bøger og tegninger.

Tegning til det danske lyntog fremkommer i denne måned.

BLINKLYSAPPARATET

»Supremo-Blink«, driftssikker automatisk selvarbejdende staccatoanordning, der kan indstilles til lang eller kort periode. 6 volt. Komplet pr. stk. kr. 9,50

TRANSFORMATOR

»Supremo« M-18 220 v. vekselstr. i pultfacon m. regulator, fjernstyringsomskifter (24 volt) forsynet med grønt lys: klar, og med rødt lys: kortslutning på banelegemet. — Udtag 6, 18 og 24 volt. - Pris kr. 68,00

Af de mange nyheder kan nævnes

Murstenspapir i 0 og H0 pr. ark kr. 0,25
Tagstenspapir kr. 0,25 — Fortovspapir, pr. ark kr. 0,25
Vognsidepapir til engelske motor-, gods- og personvogne H0 fra kr. 0,35 — 1,00
Dome, Skorsten m. m., støbt til lokomotiv
litra E, spor 0 - pr. sæt kr. 4,50
Messingtigger til H0 kr. 0,10
Messingvanger til H0 godsvogne kr. 0,25

ILLUSTRERET KATALOG m. supplementer: 40 ØRE

Litteraturoversigt:

Loco Revue. Juli-August 1950.

Sporkonstruktion — Vognbygning i 0. Anlæg i 0.

Miniaturbahnen. Juli.

Svinghjul i lok — Tilbagemelding ved Märklin-sporskifter — Baggrund — H0 kobling — Bremsvejen — Kupevogn i H0.

Modelbahnenwelt, nr. 81.

Fordele ved permanentmagnet-motorer — jernbanesikringsvæsen — Pakvogn i H0 BRMSB-standards.

Eisenbahn. Juli.

Enakslede jernbanevogne — Italiensk lokomotivhistorie — Europas stærkeste 1'E lokomotiv — bygning af Bo'Bo for H0 fortsat — strømforsyning til modeljernbaner.

H0 monthly. Juni.

H0-anlæg — godsvogne — ballastlægning — ældre passagervogn — sceneri.

Model Railway News. Juli.

Gasturbine lok — passagervogn i H0 — 7 mm scale signaler — strømforsyning for 2 skinne-drift.

Eisenbahn-Amateur. Juli.

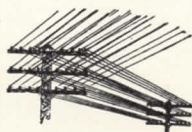
Russisk vognmateriel — mekanisk togsikring — det polariserede relæ — RE 4/4 1 SBB for H0.

GRIBSKOVBAKEN



Gilleleje
Raageleje
Tisvildeleje

NYT -



U. S. A.

Model Railroader har foretaget følgende »gallup-undersøgelse« af fordelingen af vor hobbys tilhængere i U.S.A. for året 1949.

Spor TT (10 mm)	1,7 %
Spor HO (16,5 mm)	69,3 %
Spor OO (19 mm)	2,1 %
Spor S (25 mm)	3,4 %
Spor O (32 mm)	22,2 %
andre skalaer	1,3 %

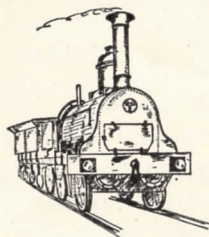
Man skelner endvidere mellem modelmateriel og »tin-plate« materiel (Lionel, Märklin, o. s. v.). Her er opdelingen:

Modelmateriel	82 %
tinplate	14,5 %
andet	3,5 %

Der omsattes i året 1949 for 9.000.000 \$ modeljernbanemateriel, sæt og byggedele o. s. v.

Leipziger Forårsmessen 1950

viste et stort udvalg af legetøj og jernbanemodeller. På undergrundsbanegården holdt den lokale MJ-klub udstilling og blev besøgt af 20.000 gæster. Indtægten gik til et nyt klubanlæg.



MODELJERNBANEN

TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

OFFICIELT ORGAN
FOR DANSKE
MODEL JERNBANE
KLUBBER

AUGUST 1950

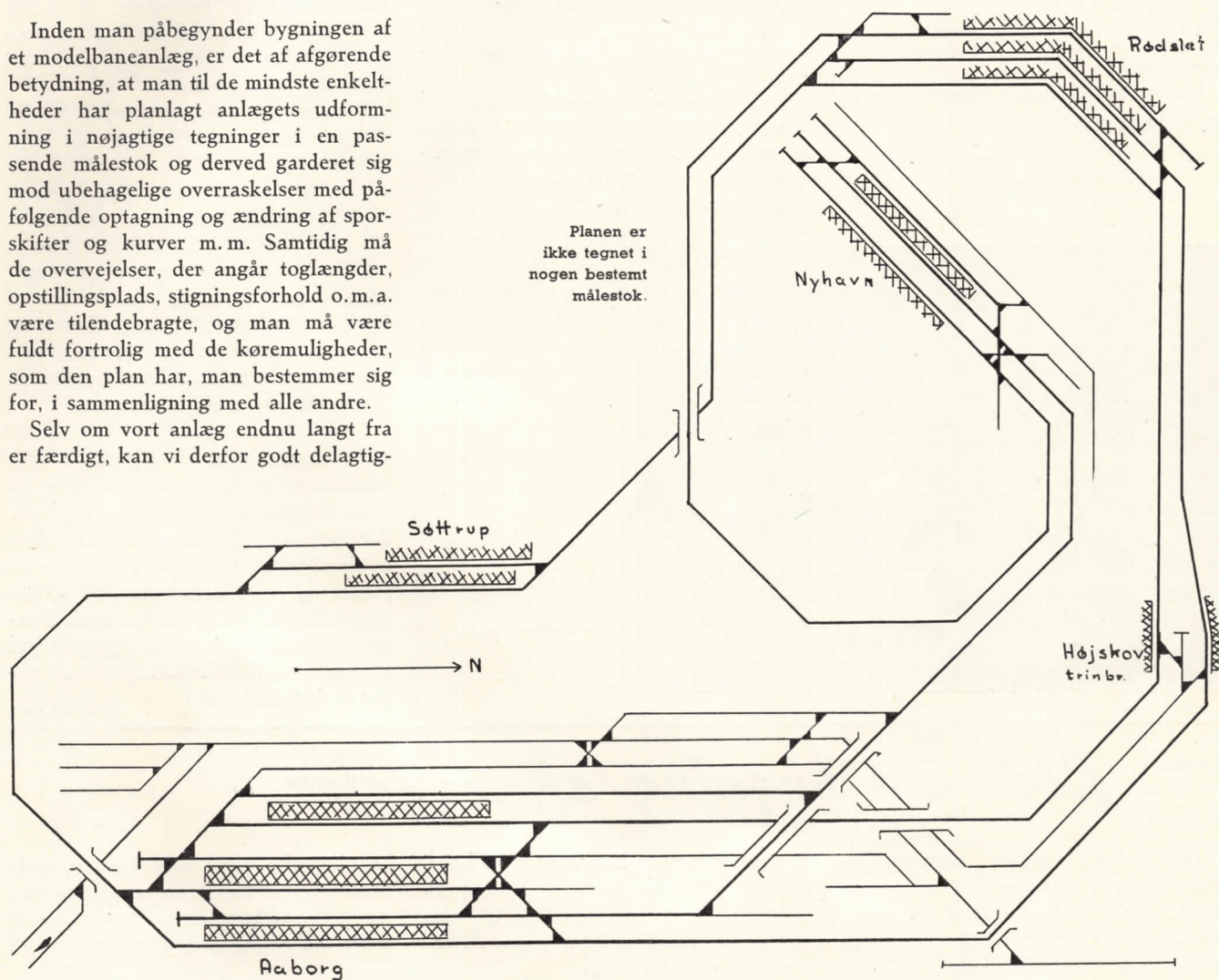
NR. 8

2. ÅRGANG

Ålborg Modeljernbaneklubs anlæg

Inden man påbegynder bygningen af et modelbaneanlæg, er det af afgørende betydning, at man til de mindste enkeltheder har planlagt anlægets udformning i nøjagtige tegninger i en passende målestok og derved gader sig mod ubehagelige overraskelser med påfølgende optagning og ændring af sporskifter og kurver m.m. Samtidig må de overvejelser, der angår toglængder, opstillingsplads, stigningsforhold o.m.a. være tilendebragte, og man må være fuldt fortrolig med de køremuligheder, som den plan har, man bestemmer sig for, i sammenligning med alle andre.

Selv om vort anlæg endnu langt fra er færdigt, kan vi derfor godt delagtig-



gøre interesserede læsere i de planer, der er udarbejdet for vort klubanlæg.

Ved projekteringen af anlæget, der er foretaget af baneafdelingen i samråd med sikringsafdelingen, har følgende synspunkt været afgørende: Vi ønsker et anlæg, der i virkemåde kommer »naturen« så nær som muligt, med adskilte stationsområder og passende lange strækninger fri bane. Togenes ekspedition skal udelukkende ske fra de faste stationer, sporskifter på fri bane forekommer ikke. Under hensyn til det til

rådighed stående rum har anlæget herefter fået følgende udformning (se fig.)

En ringbane forløber mellem 3 stationer. Fra 2 af disse går der sidebaner til en 4. station (rebroussementsstation). Den ene af de på ringbanen beliggende stationer betragtes som hovedstation og udgangspunkt for trafikken. Den skal derfor forsynes med de nødvendige driftsanlæg og depoter. Rebroussementsstationen udformes som en mindre hovedstation. Den anden med sidespor forsynede station bygges med

Laurbjerg station som forbillede. Den strækning, der skal bære den tætteste trafik, anlægges med dobbeltspor. Den sidste station, der på nærværende tidspunkt er færdig fra baneafdelingens side, er udformet som en almindelig typisk dansk landstation. Endelig indrettes på dobbeltsporet et trinbrædt i forbindelse med blokpost, hvor godsbanen tilsluttes.

Denne sporplan giver køremuligheder for virkelighedstro arbejde med de fleste togformer efter følgende plan:

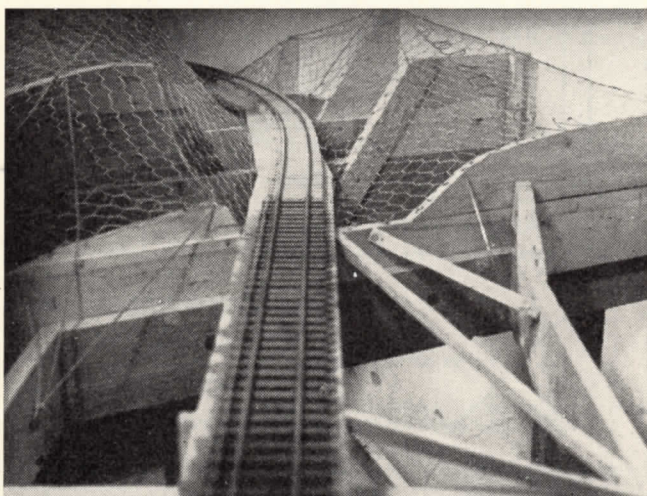
	E	E	P	P	L	L	HG	HG	LG	LG
af Aalborg (Ab)	a	a	a	a	a	—	—	—	—	—
af Ab godsbg (Ar)						—	ar	ar	ar	ar
af Højskov (Hs)				x	a	—			x	x
an Rødslet (Rd)		a	a	a	a	a		a	a	a
an Nyhavn (Nh)	—	f	f	a	f	a	—	f	f	a
af Nyhavn	—	f	f	—	—	—	—	f	f	—
af Rødslet		a	a	—	—	—		a	a	—
af Søttrup (Sø)			a	—	—	—		a	a	—
an Aalborg, sp III		a	a	—	—	—		ar	ar	—
an Rødslet	—	f	f	—	—	—	—	f	f	—
af Rødslet	—	f	f	—	f	a	—	f	f	—
af Aalborg, sp III		a	a	—	a	aIV		ar	ar	ar
an Nyhavn	a	a	a	—	a	a	a	a	a	a

og omvendt.

De store bogstaver betegner de almindelige togformer:

E eksprestog og lign. (f. eks. MI)
 P persontog
 L lokaltog

HG hurtige godstog
 LG langsomme godstog,
 a antyder, at toget holder ved den pågældende st. (ankomst el. afgang),
 f forbindelse ved togskifte,



Anlægget under bygning

x holder, hvis der »er rejsende el. gods at optage el. afsætte«.

Det ses, at der er muligheder for køreplansarbejde i ret stor udstrækning.

Ved bygningsarbejdet anvendes Dansk Modeljernbane Standard i så vid udstrækning som muligt, dog med den undtagelse, at kørestrømmen bliver 24 volt jævnstrøm (nogle af os anvender permanentmagnetmotorer), og gangskiftning finder sted ved ændring af strømretningen under rangering o. lign. De frie strækninger henligger under konstant spænding, og gangskiftning må her finde sted på lokomotivet eller motorvognen som normalt i standard bestemmelserne.

Til brug for bygningsarbejdet er der af baneafdelingen udarbejdet en slags »Sporregler«:

Bestemmelser og vejledning vedrørende bygning af spor m. v. ved A. M. J. K.s anlæg i skala 0.

Heri er opsummeret de erfaringer, som vi selv og navnlig andre for os har gjort angående bygning af spor og sporskifter m. m. m.; også for at få ensartede resultater, når flere bygger på samme anlæg, er de udarbejdet.

I »Modeljernbanen« vil fra tid til anden fremkomme beskrivelser af vore forskellige stationsanlæg, og der vil blive bragt omtaler af ting og forhold, der kan være af interesse for en videre kreds. Særlige tegninger af vore sporplaner og senere strømskemaer til sikringsanlægene vil af interesserede kunne fås til fremstillingspris (lystryk) ved henvendelse til klubben. (Adresse under klubmeddelelser.)

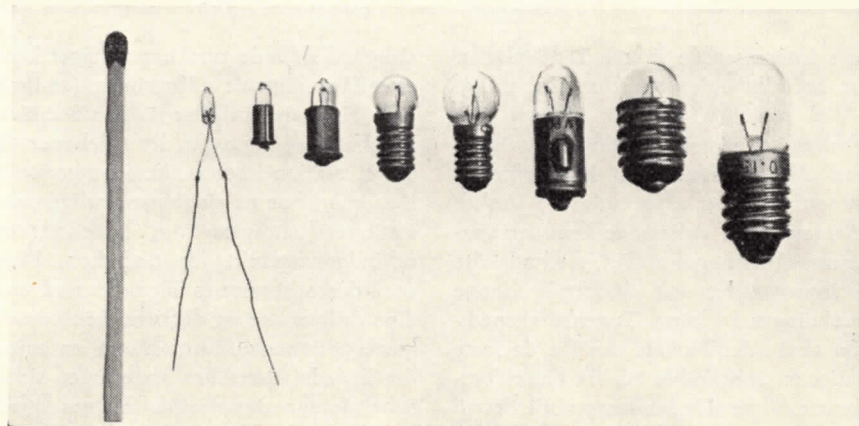
A. M. J. K.

Lidt om bygning af signaler -

Der findes for tiden i handelen ingen virkende signaler, der helt overholder målene til vore mest alm. størrelser, spor 0 og spor H0. På figuren nederst på siderne her ser vi DSB's signaler tegnet i forholdet 1/87, altså svarende til H0. Heraf ser vi bl. a., at de kendte Märklin-signaler i H0 passende kan anvendes til spor 0, de er ialt fald overdimensioneret til spor H0. Hovedårsagen til de gennemgående overdimensionerede signaler ligger i vanskeligheden ved fremskaffelse af tilstrækkeligt små lamper. Med de for tiden her i landet eksisterende mindste lamper kan der kun bygges signaler til spor 0, og det er endda med vanskelighed. På vort fotografi har vi vist de miniaturelamper, der er os bekendt, i

naturlig størrelse. Fra venstre til højre har vi 1) 3 volts lampe u. fatning, 2) 3 volt lampe m. stiksokkel, 3) 19 volts lampe m. stiksokkel 0,1 amp., 4) Märk-

lins 19 volts lampe med 6 mm gevind-sokkel 0,1 amp., 5) samme, men med større lampediameter, 6) Pope's 6 volts automobillampe med pinolsokkel 0,06

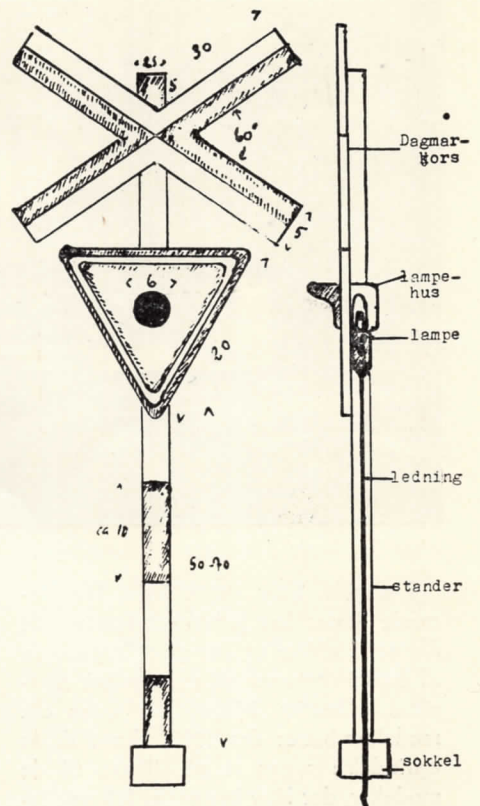


amp., og 7 og 8) alm. lamper m. dværgfatninger, der fås i næsten alle størrelser og spændinger. De 5 første og bedste er tyske og kan ikke købes her i landet i øjeblikket. Pope's automobil-lampe er den mindste, der kan fås, og det er den, vi må basere vore signaler på i »0«, hvis man ikke har gode forbindelser i Tyskland. Prisen for denne lampe er 85 øre, hvorimod vi må regne med at skulle give ca. 1—1,50 kr. for de tyske, hvis de engang kommer herop.

Selve opbygningen af signalerne skulle ikke volde så megen vanskelighed. Alle daglyssignaler har en »H0« skinne til stander. På denne lodder vi en tilskåret messingplade, med et, to eller tre huller, alt efter forholdene. På bagsiden af denne plade dækker vi åbningerne med farvet plexiglas, gul, grønt eller rødt. Popelampen anbringes lodret bagpå signalet og loddes med sin sokkel til messingpladen, således at selve glødetræden kommer lige ud for »linseåbningen«. En tynd monterings-tråd loddes til lampens »bund« og limes langs standeren ned til soklen. Lampehuset laves passende af en lille finérkasse el. lign. som vi limer på. Vi anbefaler alle at benytte denne form for anbringelse af lamperne. Selvfølgelig vil en rigtig linse gøre signalet endnu

finere, men plexiglas er udmærket. Metoden med at skrue lampen i signalet forfra og lade hele glaskuplen rage udenfor er uskøn og uvirkelig. Til sokkel anbefales en overskåret jack. Den gør signalet let udskifteligt og giver samtidig en fiks og let overgang til de elektriske ledninger under bordet. Da jacks imidlertid kun har tre isolerede dele, egner de sig kun til signaler med indtil to skin. Standeren loddes på ydersiden af den yderste del og virker som 0-ledning, ledningen fra lampen loddes til en af de andre indvendige isolerede dele. På tegningen af vejovergangssignalet ser vi hele denne bygningsmåde skitseret.

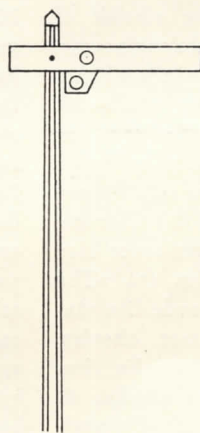
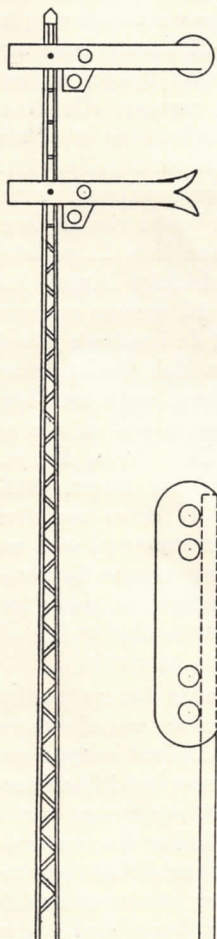
Til bygning af H0 daglyssignaler må vi anvende en hel anden metode som er skitseret på figuren. Metoden egner sig iøvrigt fint til alle størrelsesforhold, og med den kan der opnås nøjagtige signaler. Standeren er her et rør, der foroven afsluttes af en bøsning, hvorpå en messingplade med linseåbning er pålodet. Soklen er også en alm. bøsning. Standerrøret er så langt, at det går gennem hele underlagsbordet. I røret er anbragt en glasstang, eller plexiglasstang, der foroven er bøjet i en vinkel på 90°. En alm. lampe er anbragt under glasstangen, og denne vil lede lyset op til linsehullet. Forfra vil sig-



nalet illudere fuldstændig som et rigtigt signal, idet glasstangen giver en vis linsevirkning. En rød eller grøn skive, der af en magnet drejes ind mellem lampe og glasstang vil give rødt el. grønt lys. Metoden anbefales på det bedste.

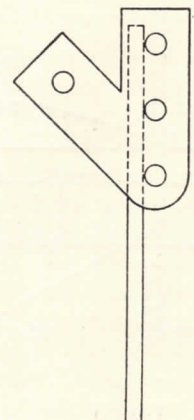
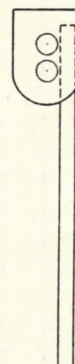
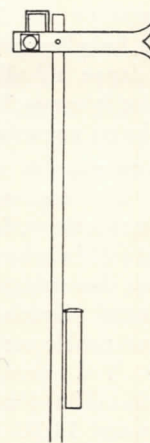
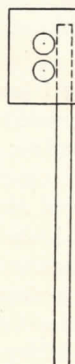
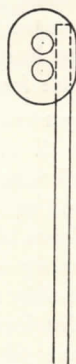
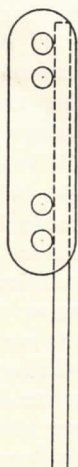
Til armsignaler må vi desværre benytte lamper. Opbygningen er forholdsvis let, men da systemet til at sænke og løfte armene rigtigt er ret indviklet, vender vi tilbage hertil i en senere artikel med en nøjagtig byggebeskrivelse. Normalt går armene på de alm. benyttede modelsignaler alt for hurtigt på plads, ved vor metode er bevægelsen dæmpet og blevet mere naturtro.

Skulle vore læsere efter dette have eller finde andre gode ideer til signalbygning, bringer vi dem med glæde videre.

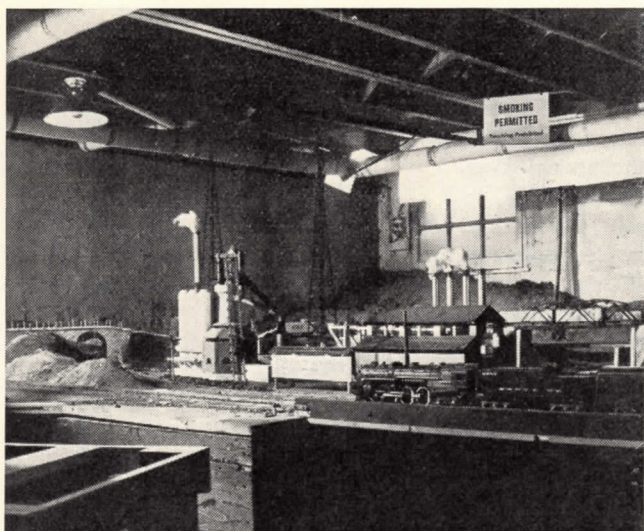


DSB's hovedsignaler, togvejssignaler og fremskudte signaler i 1/87, spor H0

Øverst th. ses et vejoverskærings-signal med mål i 1/45, spor 0



MODELJERNBANER I AMERIKA



Anlæg bygget af en forsikringsagent
i New York

I næsten hver større by i De forenede Stater har jernbaneinteresserede dannet klubber og har gjort bygningen af modeljernbaner til en populær amerikansk hobby. Meget lidt vides om modeljernbaner før 1919, skønt deres oprindelse synes at gå tilbage til de modeller, der blev bygget af lokomotivfabrikerne som forbillede for de originale lokomotiver. I dette år blev måske den første virkelige modeljernbane bygget af John Swartzell i Washington. Den havde alle de dele, som findes i hobby'en i dag. Lokomotiver og vogne, sceneri, bygninger, en dobbeltsporet hovedlinie, banegård, drejeskive, og remise.

Swartzells model var langt forud for sin tid. Lokomotivkedler og -cylindre var støbt af aluminium, dengang et meget dyrt metal, medens førerkabiner og smådelene var af messing. Sporet var inddelt i sektioner, som på moderne modeljernbaner, og alle sektioner var knyttet sammen, således at een person kunne dirigere hele jernbanen.

I 1924 begyndte en ny tidsalder for modeljernbanehobby'en, idet to englændere udgav det første nummer af magasinet »Modelmaker«. Et stort fremskridt blev nået adskillige år senere ved den første modeludstilling afholdt af »New York Society of Modelengineers«. Selv om adskillige slags modeljernbaner blev forevist, var der dog stadigvæk kun små tegn til, at det ville blive een af Amerikas mest populære hobby'er. 1930's store begivenhed var udstillingen for århundredets fremskridt i Chicago, hvor de udstillede modeljernbaner blev en stor sensation. Standen fra »The Pennsylvania Railroad« havde fire vinduer med en forårs, sommer, efterårs, og vinterscene synlig i hver. En fire-sporet hovedlinie løb fra vindue til vindue, og fine modeller af »Pennsylvania Railroad's tog løb på hver spor. »The Chesapeake and Ohio Railway Company« havde en stor banegård med kuludleveringsarrangementer. Efter denne udstilling begyndte mange at vise interesse for modeljernbaner, og hobby'en voksede hurtigt.

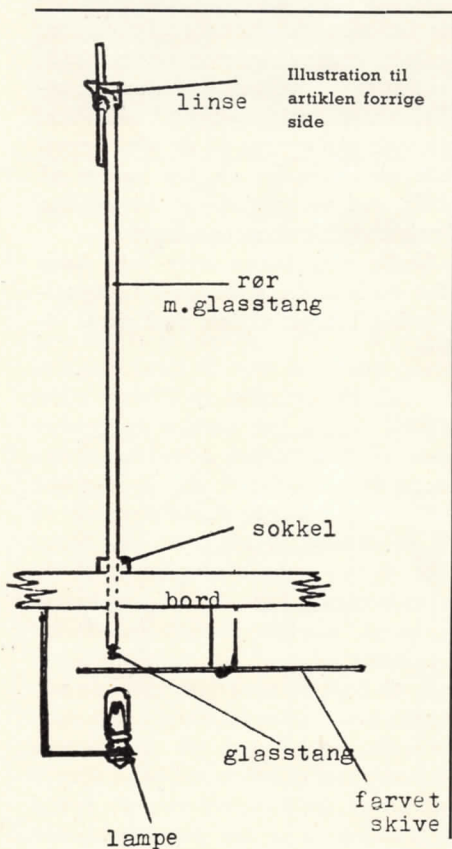
Lige efter en ny udstilling i januar 1934 blev det amerikanske modeljernbanemagasin »Model Railroader« udgivet i Milwaukee, Wisconsin, og et år senere dannedes »The National Model Railroad Association«, som hjalp sådanne problemer som standardisering, m.v. Ved slutningen af trediverne havde »The Model Railroader« nået mere end 13.000 læsere, og hobby-bu-

tikker begyndte at vise sig i enhver større amerikansk by.

På New York og San Francisco — verdensudstillingerne blev modeljernbaneanlæg, meget mere indviklede end dem fra Chicago-udstillingen, forevist.

Krigen gav en femårig afbrydelse i modeljernbaneudviklingen; men efter krigen var sluttet, vendte amerikanerne tilbage til deres normale klubliv. I New York findes mange jernbaneklubber, af hvilke de fleste afholder udstilling og kørsler for offentligheden. Een af de mest interessante er »The New York Society of Model engineers«. I et rum, 20×50 m, med 10 meter til loftet og ingen bæresøjler, er 2300 meter spor, som løber over floder og bjerge, nedlagt. Broer, banegårde, remiser, alle til en almindelig jernbane hørende lokaliteter forefindes i størrelsesforholdet 1/45. Betjent fra en kommandopost, synes denne jernbane at kunne yde alt, hvad en virkelig jernbane kan. Et praktisk værksted, hvor adskillige mænd kan arbejde på samme tid, optager rummets ene hjørne. Blandt de hundrede mænd, som tilhører denne klub, findes doktorer, ingeniører, lærere, sagførere, bogholdere, mekanikere, mænd af alle aldre og interesser. De arbejder der, enten fordi de ikke har nogen plads hjemme stor nok til deres modeller, eller fordi de nyder samværet med andre mænd, som har samme interesse. De kommer til klubben fra deres forskellige livsstillinger og finder her afslappelse for dagens hastværk.

To gange om ugen inviteres offentligheden til at se denne modeljernbane under konstruktion. Skønt boligmangel i New York begrænser modeljernbanemændenes aktivitet, har mange mænd små anlæg, som tillader dem at nyde deres hobby selv under dårlige omstændigheder. Een bygger således en modeljernbane på et bordtennisbord i spor



»ANBY« - BANEN

Tekst: Poul E. Clausen

Fig. 33

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

26. Sportavle, post A.

Sportavlen for ANBY viser en skematisk plan af hele stationsanlægget med såvel hovedspor som alle sidespor, drejeskive m. v. Selv om jeg har søgt at sammentrække sporene det mest mulige, er sportavlen alligevel blevet ret stor, 65×185 cm. Den er ophængt i husets loft foran kommandoposten ca. 1,50 m fra betjeningsstedet.

Her ved hovedstationen kan der gives kørestrøm til de enkelte spor samt sporskifteområderne S (sporskifterne ved ANBY syd) og N, idet samtlige sporskifter i området har fælles kørestrøm.

Som ved sportavlen på post U anvendes også her grønne lamper for kørestrøm og røde lamper for besættelse. Sporene markeres ved 5 mm brede striber, hvori alle kontrollamper vedr. spor er anbragt.

På sportavlen er tillige vist de to nabosektioner i det fri BROBY og GALTEN. Disse sektioner har ligesom hvert af sporskifteområderne S og N samt alle perronspor hver både kørestrømlamper og besættelseslampe. Kørestrømlamperne er her absolut nødvendige, fordi en del af perronsporene kan gives kørestrøm fra to af kommandotavlerne (I og III).

Ved denne sportavle er sporskifternes stilling vist med normalt en række hvide lamper i sporet, idet sporstykkerne før og efter et sporskifte er forsynet med hvide lamper med en afstand på 5—7 cm. Derved opnås at den togvej, der er indstillet, eller den vej et køretøj kan befare, viser sig som en ubrudt række tændte lamper. Dette arrangement giver en god oversigt, men kræver jo ret mange lamper; der er anvendt over 300 stk. i sportavlen.

Besættelseslamper og kørestrømlamper er 20 voltlamper og de hvide lamper er 12 volt. Alle lamper er med bajonetfatning og 5 mm i diameter.

Det er hensigten senere at anbringe kontrollamper for maximaler, strømart o. l. på tavlen.

27. Sportavlens konstruktion.

Selve tavlen er en 12 mm krydsfinérplade indsat i en træramme. Denne ramme er forsynet med to kraftige beslag, der danner et åbent øje over rammens kant. Ved hjælp af disse beslag kan tavlen hænges op på et par kraftige bolte, anbragt i tagets bjælker. Da alle ledninger er tilført gennem stik med indtil 30 ben, er tavlen nem at nedtage og opsætte.

Sporskifternes stilling vises ved hjælp af den ene omskifterkontakt på sporskiftedrevene, idet der til omskifteren ledes 12 volt og de to udtag føres til sportavlen. De tilførte ledninger er i 20 ledningers let bøjelige telefonkabler.

På stationens 4 »englændere« (dobbelt krydsningssporskifter) er tungerne styret således, at sporskiftet står til kørsel ad begge krumme spor samtidig (÷ stilling) eller begge lige spor samtidig (+ stilling). Dette princip anvendes normalt ikke på jernbaner, men rummer her den fordel at sporskiftet kan omlægges ved hjælp af et håndtag og et drev. På tavlen vises ÷ stillingen ved to tændte lamper i krydsningen. I + stillingen er disse lamper slukkede.

Da det både var svært og temmelig

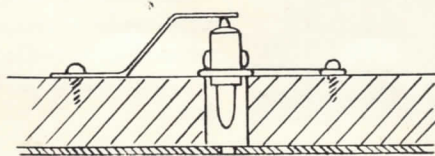
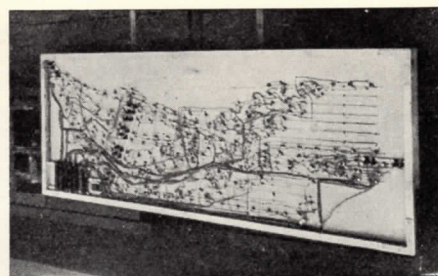


Fig. 32



bekosteligt at anskaffe fatninger til de mange pærer, har jeg fremstillet dem selv på en såre simpel måde. I den 12 mm tykke plade er boret 7 mm huller, hvor lamperne skal være. På pladens bagside er fastskruet et øje af messingtråd over hvert hul. Øjet er ca. 5 mm i diameter og heri sættes pæren, således at soklens to tapper lægger an mod øjet, der danner det ene kontaktsted. Af bronzevindueslister udklippes smalle strimler, der bøjes i Z-form og påskrues pladen, så de danner det andet kontaktsted og samtidig holder pæren trykket fast mod øjet, se fig. 32.

Da 7 mm huller i sporplanen synes lovlig store, er der på pladens forside lagt en 1 mm krydsfinérplade. Herpå er sporplanen tegnet og hullerne her er ca. 2 mm.

Det er meningen at forsyne forsiden med en glasplade og herpå tegne sporplanen. Sporene skal være hvide, så lamperne kan ses gennem sporriben. Men dette er dog ikke fuldført endnu.

På sporplanens bagside er spornettet også optegnet, for at lette orienteringen af de anbragte lamper, hvilket er nødvendigt, da bagsiden jo frembyder et tilsyneladende virvar af ledninger, se fig. 33, hvor tavlens bagside er fotograferet. Tavlen er her hængt op i det fri, og man ser øverst til højre stikdåserne, hvor ledninger tilføres når tavlen hænges på sin plads.

Desværre er det ikke endnu lykkedes at få et tilstrækkeligt godt foto af sportavlens forside, men det lykkes nok først, når den bliver malet i lidt kraftigere farver, f. eks. sort spor på gul bund.

H0, som er således konstrueret, at det kan adskilles og gemmes væk i et skab. En anden New Yorker anbringer sine hjemmelavede modeller under et teboards glasplade, som han selv har tegnet og bygget.

Chicago's modeljernbaneklub benytter sig af et stort rum, skænket af »Baltimore and Ohio Railroad Company«, og har et vel organiseret modeljernbanesystem. I Milwaukee er den lokale klub anbragt i en nedlagt jernbanestation. På denne måde spreder model-

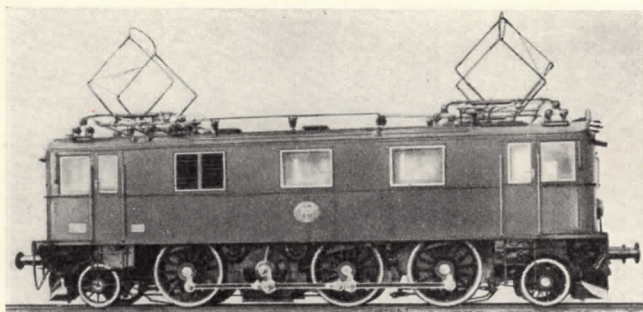
jernbaneklubber overalt i de forenede stater fornøjelse i en hobby som »bevæger sig og har liv.« Williamsson biblioteket i New York's city Grand Central Station har en voksende samling på mere end 5000 bøger, magasiner, køreplaner, billeder, kort og hundrede af numre af »The Official Guide«, jernbaneindustriens månedlige informationsmagasin. Bøger kan lånes af medlemmerne.

Der er ingen lunkne jernbaneentusiaster. Hvad enten en mand interesse-

rer sig for jernbanehistorie med fotografier, samler på billetter eller kort, bygger modeltog, eller driver en miniature-jernbane, er han dybt interesseret i sin hobby. Jernbaner åbner nye interessefelter og de uddanner lige så meget, som de giver fornøjelse. De er en nations livsnerve og viser deres plads i industrien og international handel. Mænd, som leger med jernbaner, er ikke begrænset i tanke eller syn til genstanden i deres hånd. Deres indre øje kan være mange kilometre borte.

SVENSKE JERNBANERS EI

Materiale og data venligst stillet til rådighed af



I den hosstående skematiske oversigt over SJ's elektro-lokomotiver og expresstog vil alle de vigtigste dimensioner og data fremgå. Om anvendelse af de enkelte er følgende at sige.

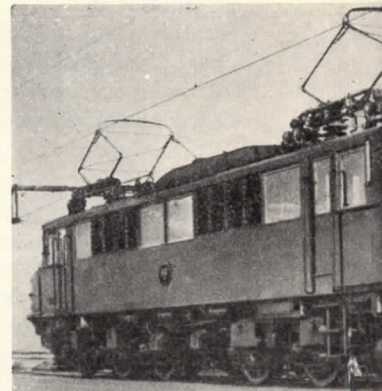
Litt Dg og Ds er de ældste af D-typen. De er nøjagtig ens bortset fra tandhjuludvekslingen, der bevirker, at Dg er godslokomotiv og Ds hurtigtogslokomotiv. Endvidere svarer de nøjagtig til udseendet af litt Dk, blot er yderbeklædningen af teaktræ i stedet for plade. D-lokomotiverne er udmærkede all-round lokomotiver. Det store hurtigtogslokomotiv litt F er konstrueret for en max. hastighed på 135 km/tim., men kører endnu ikke stærkere end 120 km/tim.

H-lokomotiverne er en serie lettere lokomotiver for blandet tog. Ha er den første og Hg den tilsvarende sidste variant. På disse har man lidt efter lidt opdaget svagheder, men Hg syntes at svare til forventningerne; thi den bestilles i ret store serier.

Litt M er en stor all-round maskine, bestemt for godstog og hurtigtog i Norrland. Den er meget effektiv, men går dårligt i sporet.

Litt Oa er det første malmtogslokomotiv på linien Luleå—Boden—Kiruna—Riksgränsen—Narvik. Det har ydet fin tjeneste deroppe, men er nu ret umoderne, og skal efter forlydende bygges om.

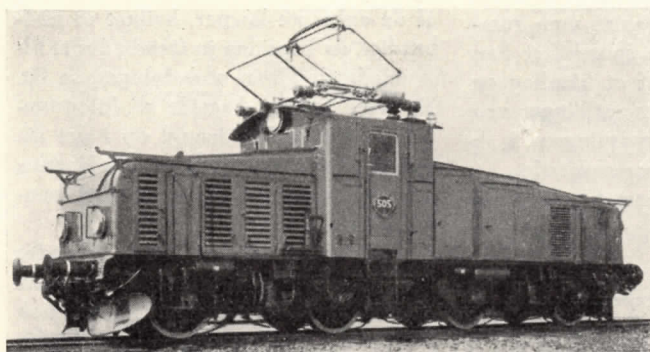
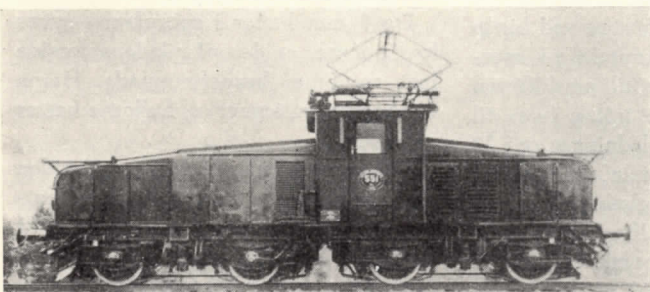
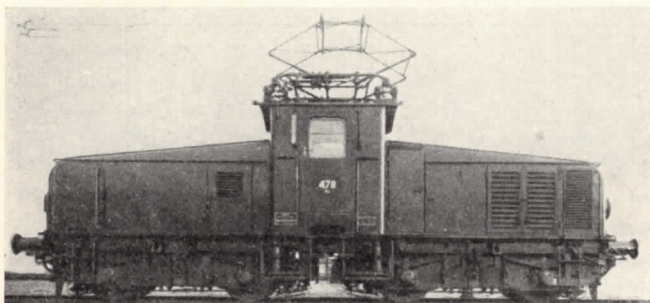
Litt Of 2 (oprindeligt litt Oe) er det mest moderne malmtogslokomotiv på samme linie som Oa. Det svarer til norske lokomotiver af lignende konstruktion.



- I Rækken til venstre ses fra
1. SJ litt DK 320 (Dg og Ds er beklædt m
 2. SJ litt Ha 478
 3. SJ litt Hd 851
 4. SDJ litt Hg 505, nu SJ litt Hg 2 755

Herover ses: SJ litt M 612 og ned

På forsiden ses: SJ L
 GBJ = Göteborg-Bora
 BJ = Bergslagens
 SDJ = Södra Dalerna



Jernbane	SJ	SJ	SJ	BJ	SJ	SJ	SJ	SJ	SJ	SJ
Lok litt.	Dg	Ds	Dk	Ds	F	Ha	Hb	Hc	Hd	Hg
Axelanordning	1' C1'	1' C1'	1' C1'	1' C1'	1'Do1'	Bo'Bo'	Bo'Bo'	Bo'Bo'	Bo'Bo'	Bo'Bo'
Drivhjulsdiameter	mm	1530	1530	1530	1530	986	986	1100	1100	1100
Afstand mellem bogiecentre	„	—	—	—	—	5350	5350	5700	5700	5700
Bogiehjulbasis	„	—	—	—	—	2500	2500	2800	2800	2800
Fast hjulbasis	„	5400	5400	5400	5400	6700	—	—	—	—
Total	„	9400	9400	9400	9400	11600	7850	7850	8500	85000
„ længde	„	13000	13000	13000	13000	15200	11720	11900	12500	12500
Antal drivmotorer	stk.	2	2	2	2	4	4	4	4	4
Effekt pr. motor	hk	830	830	1000	1000	875	400	400	400	440
Timehastighed	km/tim.	49,5	66	71,5	80	95	52	52	53	53
Maximalhastighed	„	75	100	100	110	135	70	80	80	80
Maximaltrækraft	kg	16000	12500	12500	12000	17000	11000	11000	15000	15000
Adhæsionsvægt	ton	51,0	51,0	51,0	50,6	69,2	50,6	51,2	60,0	62,2
Total vægt	„	80,4	80,4	80,4	78,9	101,2	50,6	51,2	60,0	62,2

Bemærkninger:

= SJ
 litt Dr2

SVENSKE JERNBANERS EL-LOK OG EXPRESTOG

Materiale og data venligst stillet til rådighed af hr. trafikchef Nils Ahlberg, Köping.

I den hosstående skematiske oversigt over SJ's elektro-lokomotiver og exprestog vil alle de vigtigste dimensioner og data fremgå. Om anvendelse af de enkelte er følgende at sige.

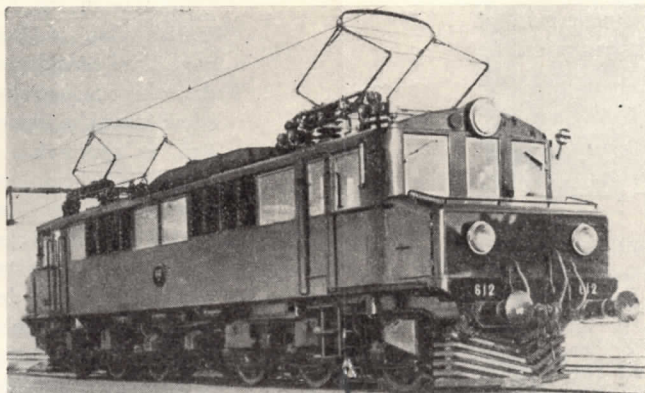
Litt Dg og Ds er de ældste af D-typen. De er nøjagtig ens bortset fra tandhjulsudvekslingen, der bevirker, at Dg er godslokomotiv og Ds hurtigtogslokomotiv. Endvidere svarer de nøjagtig til udseendet af litt Dk, blot er yderbeklædningen af teaktræ i stedet for plade. D-lokomotiverne er udmærkede all-round lokomotiver. Det store hurtigtogslokomotiv litt F er konstrueret for en max. hastighed på 135 km/tim., men kører endnu ikke stærkere end 120 km/tim.

H-lokomotiverne er en serie lettere lokomotiver for blandet tog. Ha er den første og Hg den tilsvarende sidste variant. På disse har man lidt efter lidt opdaget svagheder, men Hg syntes at svare til forventningerne; thi den bestilles i ret store serier.

Litt M er en stor all-round maskine, bestemt for godstog og hurtigtog i Norrland. Den er meget effektiv, men går dårligt i sporet.

Litt Oa er det første malmtogslokomotiv på linien Luleå—Boden—Kiruna—Riksgränsen—Narvik. Det har ydet fin tjeneste deroppe, men er nu ret umoderne, og skal efter forlydende bygges om.

Litt Of 2 (oprindelig litt Oe) er det mest moderne malmtogslokomotiv på samme linie som Oa. Det svarer til norske lokomotiver af lignende konstruktion.



I Rækken til venstre ses fra oven og nedefter:

1. SJ litt DK 320 (Dg og Ds er beklædt med teaktræ i stedet for plade)
2. SJ litt Ha 478
3. SJ litt Hd 551
4. SDJ litt Hg 505, nu SJ litt Hg 2 755

Herover ses: SJ litt M 612 og nedenunder: SJ litt Oa 1-2

På forsiden ses: SJ litt F 695
 GBJ = Göteborg-Borås-Järnväg
 BJ = Bergslagens Järnväg
 SDJ = Södra Dalernas Järnväg



Litt Ub er et meget effektivt rangerlokomotiv, og kan ydermere benyttes til lokalgodstog. Det har en uhørt kraftig bremse og afrevne trækstænger er ikke usædvanligt.

Litt »öd« drives af Jungner-akkumulatorer, som lades fra koreledningen, men kan også drives direkte fra denne. Lokomotivet anvendes mest sådanne steder, hvor opsætning af luftledning af en eller anden grund ikke er muligt.

Eksprestogene Xoa 5, Göteborgaren, m. fl. vil i en følgende artikel blive nærmere beskrevet.

BJ (Bergslagens Järnväger) (også GDJ og DJ)s lokomotiv litt Ds er af omtrent samme type som SJ's Dk. Det har imidlertid større udveksling og kan derfor køre hurtigere, men er til gengæld noget svagere. Kobbelstængerne, som er af fineste specialstål, er tyndere og lettere end SJ's.

BJ og SDJ (Södra Dalarnas Järnväg), litt Hg, som hos SJ fik litt Hg 2, er i hovedsagen af samme type som SJ's Hg, men på grund af et højere udvekslingsforhold går de 90 km/tim mod Hg's 80.

BJ litt 0 er en kraftig godstogstype, der imidlertid på grund af sin høje til-ladte hastighed kommer til anvendelse ved særligt tunge persontog.

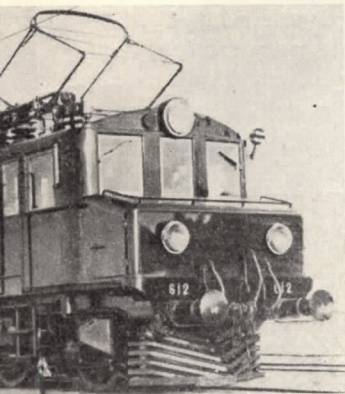
GDG ekspressen behøver vist ingen nærmere omtale.

GBJ (Göteborg-Borås-Järnväg)'s lokomotiv litt Bs for hurtigtog og Bg for godstog var de første el-lok med »hålaxlar« i Sverige. Den vedføjede oversigtstabel er så fuldkommen som det er muligt på det nuværende tidspunkt.

SJ	BJ	SJ	SJ	SJ	SJ	SJ	SJ	SJ	SJ	SJ	SJ	SJ	BJ	GBJ
k	Ds	F	Ha	Hb	Hc	Hd	Hg	M	Oa	Of	Ub	Öd	O	Bs
1' C1'	1' C1'	1' Do1'	Bo' Bo'	Bo' Bo'	Bo' Bo'	Bo' Bo'	Bo' Bo'	Co' Co'	1' C×C1'	1' C×C1'	C	Bo' Bo'	Bo' Bo'	Bo' Bo'
1530	1530	1530	986	986	1100	1100	1100	1100	1100	1530	1100	800	1200	1060
—	—	—	5350	5350	5700	5700	5700	8600	—	—	—	—	6050	5200
—	—	—	2500	2500	2800	2800	2800	4200	—	—	—	—	2950	2800
5400	6700	—	—	—	—	—	—	4200	4300	4900	4100	—	—	—
9400	11600	7850	7850	8500	85000	8500	12000	14600	16600	4100	—	—	9000	8000
13000	15200	11720	11900	12500	12500	12500	16800	18620	—	—	9600	—	12700	11900
2	4	4	4	4	4	4	4	6	2	4	1	4	4	4
1000	875	400	400	400	400	400	440	600	815	700	700	250	625	400
80	95	52	52	53	53	—	58	—	39	23	—	—	56	69
110	135	70	80	80	80	80	80	80	60	60	45	80	80	100
12000	17000	11000	11000	15000	15000	—	30000	20000	28000	15000	—	—	20000	13000
50,6	69,2	50,6	51,2	60,0	62,2	63,6	102,0	105	101,6	47,4	62,6	71,0	68,0	68,0
78,9	101,2	50,6	51,2	60,0	62,2	63,6	102,0	136,8	127,8	47,4	62,6	71,0	68,0	68,0

EL-LOK OG EXPRESTOG

hed af hr. trafikchef Nils Ahlberg, Köping.



ses fra oven og nedefter:
klædt med teaktræ i stedet for plade)

755

og nedenunder: SJ litt Oa 1-2

ses: SJ litt F 695
borg-Borås-Järnväg
lagernas Järnväg
Dalernas Järnväg



Litt Ub er et meget effektivt ranger-lokomotiv, og kan ydermere benyttes til lokalgodstog. Det har en uhørt kraftig bremse og afrevne trækstænger er ikke usædvanligt.

Litt »öd« drives af Jungner-akkumulatører, som lades fra køreledningen, men kan også drives direkte fra denne. Lokomotivet anvendes mest sådanne steder, hvor opsætning af luftledning af en eller anden grund ikke er muligt.

Eksprestogene Xoa 5, Göteborgaren, m. fl. vil i en følgende artikel blive nærmere beskrevet.

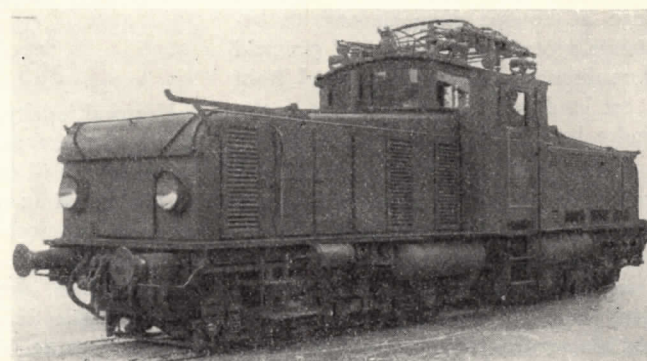
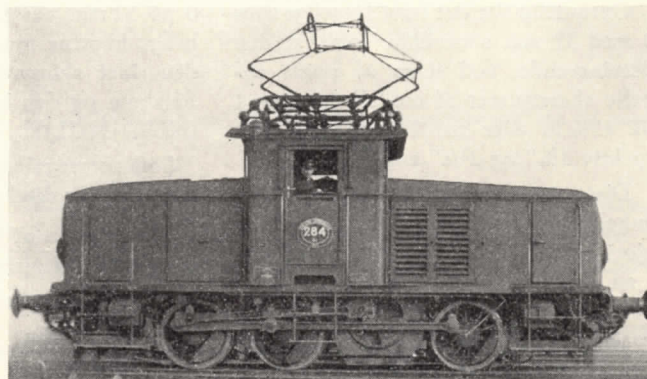
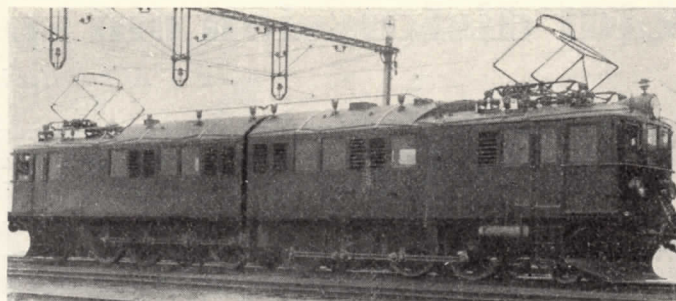
BJ (Bergslagens Järnvägar) (også GDJ og DJ)s lokomotiv litt Ds er af omtrent samme type som SJ's Dk. Det har imidlertid større udveksling og kan derfor køre hurtigere, men er til gengæld noget svagere. Kobbelstængerne, som er af fineste specialstål, er tyndere og lettere end SJ's.

BJ og SDJ (Södra Dalarnas Järnväg), litt Hg, som hos SJ fik litt Hg 2, er i hovedsagen af samme type som SJ's Hg, men på grund af et højere udvekslingsforhold går de 90 km/tim mod Hg's 80.

BJ litt 0 er en kraftig godstogstype, der imidlertid på grund af sin høje til-ladte hastighed kommer til anvendelse ved særligt tunge persontog.

GDG ekspressen behøver vist ingen nærmere omtale.

GBJ (Göteborg-Borås-Järnväg)'s lokomotiv litt Bs for hurtigtog og Bg for godstog var de første el-lok med »hållaxlar« i Sverige. Den vedføjede oversigtstabel er så fuldkommen som det er muligt på det nuværende tidspunkt.



Ovenover ses fra oven:

1. SJ litt O₂ (oprindelig Oe 57-59)
2. SJ litt Ub 284
3. SJ litt Öd 496

På næste side ses i øverste række:

BJ litt O 216 (nu SJ litt Bk 730) og GBJ litt Bs 1 (nu SJ litt Bs 567) og i nederste række: BJ ekspreståg litt XoA (nu SJ litt Xoa 8, GDG-expressen) og SJ ekspreståg litt Xoa 8, Göteborgaren, Östergyllen, Värmlänningen, Malardalen

SJ	SJ	SJ	SJ	SJ	BJ	GBJ	GBJ	SJ	BJ
M	Oa	Of	Ub	Öd	O	Bs	Bg	Göteborgaren	GDG-expressen
Co' Co'	1' C×C1'	1' C×C1'	C	Bo' Bo'	Bo' Bo'	Bo' Bo'	Bo' Bo'	2' Bo' + 2' 2' + Bo' 2'	2' Bo' + 2' 2' + 2' 2' + Bo' 2'
1100	1100	1530	1100	800	1200	1060	1060	900	900
8600	—	—	—	—	6050	5200	5200	18000	15610-17140
4200	—	—	—	—	2950	2800	2800	2800	2800
4200	4300	4900	4100	—	—	—	—	—	—
12000	14600	16600	4100	—	9000	8000	8000	68200	83870
16800	18620	—	9600	—	12700	11900	11900	72200	87610
6	2	4	1	4	4	4	4	4	4
600	815	700	700	250	625	400	400	340	300
58	—	39	23	—	56	69	46	98	96
80	60	60	45	80	80	100	67,5	135	115
30000	20000	28000	15000	—	20000	13000	16000	7600	8750
102,0	105	101,6	47,4	62,6	71,0	68,0	68,0	50-54	44-48
102,0	136,8	127,8	47,4	62,6	71,0	68,0	68,0	138-154	167,6-187

SJ
litt Bs

SJ
Litt Bg

Antal passagerer
30 2. kl. 22
148 3. kl. 190

Lidt diskussion om sporvidder og målestok

Af Ivar Harsheim, Oslo.

De fleste som har beskæftiget sig med modeljernbanebygning, har sikkert stødt på problemet: sporviddebetegnelse contra størrelsesforhold, og har vel også studset noget over uoverensstemmelse i enkelte bestemte størrelser, særlig hvis de har modtaget fagtidsskrifter fra forskellige lande.

Oprindelig var det hovedsageligt spor 0 med 32 mm sporvidde, som var den dominerende, ved siden af nogle enkelte eksemplarer af modeller i spor 1 på 45½ m eller nr. 2 på 54 mm (respektiv 1¾" og 2⅛" engelsk mål).

Disse størrelser blev for store for den enkelte, hvorfor der i flere lande blev gjort spredte forsøg på at komme ned i en noget mindre størrelse, der siden har udviklet sig således, at der nu kan varieres mellem 10–12 forskellige sporstørrelser. Dette er strengt taget lidt for meget af det gode, og man bør ved samarbejde de forskellige lande imellem søge at komme frem til enkelte bestemte sporstørrelser, og så til gengæld gøre disse så ensartet, at materiel, købt i eet land, vil kunne anvendes i alle andre lande.

For at hjælpe hertil er der i slutningen af denne artikel opsat en sammenlignings-tabel, således at man kan ændre f. eks. en tegnings mål til den størrelse, man selv bygger i, og jeg tror, at denne tabel vil være af megen interesse for alle modeljernbanebyggere.

Det er særligt størrelserne 00 og H0, der oftest er tvivl om, og vi vil derfor se lidt nærmere på disse.

I England — moderlandet for al modeljernbanebygning — blev udviklingen af den oprindelige 00 mere påvirket af selve udøveren, altså modeljernbanebyggeren i egen person. Man synes, at 0 på 32 mm var for stor til indendørs brug, hvorfor man omtrent halverede den, idet skinnevinden blev gjort til 16½ mm og den blev betegnet med 00 (NUL—NUL).

Som omregningsmålestok benyttede man sig ikke direkte af forholdet;

$$\begin{array}{r} \text{sporvidde} \\ \hline 1435 \text{ (normal sporvidde)} \\ \text{men i stedet for af forholdet:} \\ \hline \frac{3,5 \text{ mm}}{1 \text{ fod}} = \frac{3,5 \text{ mm}}{305 \text{ mm}} \\ \text{(den såkaldte »3,5 mm skala«).} \end{array}$$

Man kom derved frem til resultatet

$$\frac{3,5}{305} = \frac{1}{87}$$

Her skal indskydes den bemærkning, at de engelske modelbyggere tidligere har holdt sig til tommemål i stedet for til mm, samtidig med at de opererede med størrelsesforhold som tommemål i forhold til fod. F. eks. er 1/45 betegnet som ¼"-skala, idet alle mål er udregnet efter forholdet ¼" til en fod.

Da ¼" er lig 6,35 mm, har de »mo-

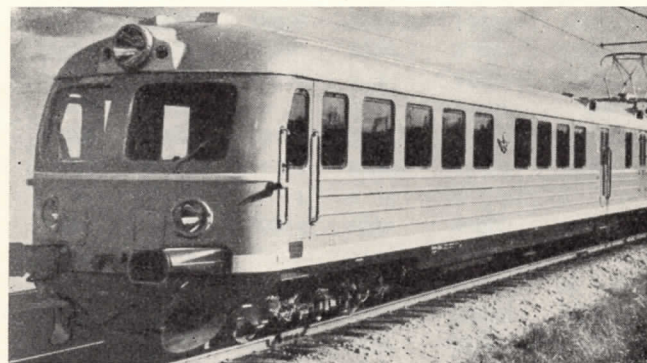
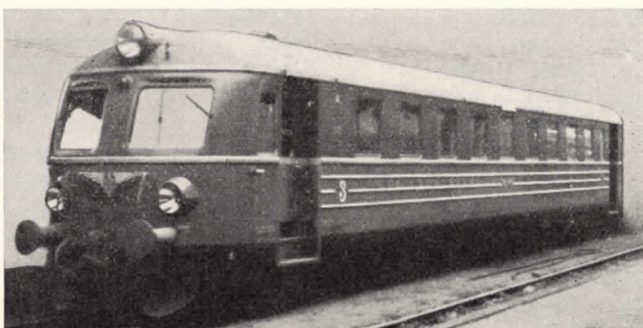
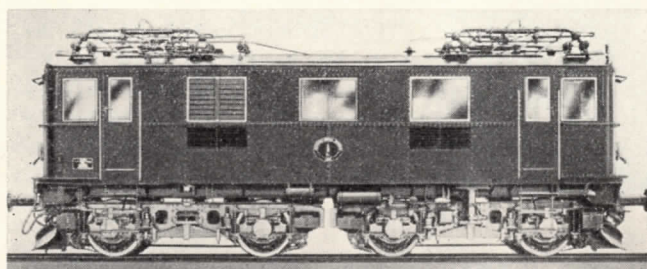
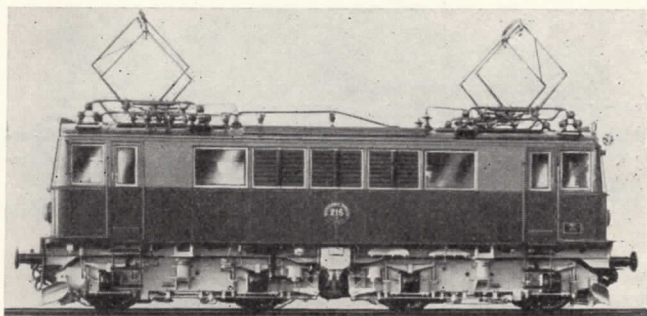
derniseret« betegnelsen til mm-mål, og kalder den samme størrelse i dag for »6½ eller 7 mm scale« (7 mm er oftest anvendt, men 6,5 mm er mere korrekt).

På dette tidspunkt opdagede man, at der endnu ikke fandtes nogen passende indbygningsmotor til den nye størrelse. Nærmest af denne grund gjorde man vognkarrosseriernes byggemålestok

større til $\frac{4 \text{ mm}}{1 \text{ fod}} = \frac{1}{76}$ (såkaldt 4 mm scale), men beholdt samtidig den oprindelige betegnelse 00 med 16½ mm sporvidde som tidligere.

Følgelig har altså England, som er det oprindelige hjemsted for korrekt modeljernbanebygning, den kuriositet at operere med en sporvidde efter 1/87, og ikke svarende hertil et størrelsesforhold af lokomotiv og vogne i 1/76. Dette har til følge at vogndimensionerne bliver forholdsvis større end den anvendte sporvidde.

Når man derfor hører tale om et anlæg i »4 mm scale«, forstår man et modeljernbaneanlæg med sporvidde 16½ mm med den i England gale betegnelse 00 (i stedet for H0 = halv nul). Denne såkaldte britiske sporvidde er altså en noget mislykket blanding mellem to målestokker. Selvfølgelig mangler der ikke på tilhængere til at finde en udvej af vanskelighederne ved helt at overholde målestokken kor-





Alstad-Farvig Jernbane og øens bane

Modeljernbaneanlæg, mærklin-spor H0, 16,5 mm

af DANIEL BARTH

4. DEL

I de to foregående artikler gav hr. Barth os en kort oversigt over sit Märklinanlæg i spor H0 og denne gang fortsættes med køreplanerne. Desværre tillader vort sideantal ikke, at vi bringer planerne i deres helhed — de fylder et havt hundrede tæt maskinskrevne kvartssider — men vi tager nogle af de mest karakteristiske steder, nærmest for at vise, hvad der kan fås ud af en modeljernbane.

Tjenestekøreplaner og Sejlplan m. m. gældende fra og med 5. maj 1949.

for

Alstad-Farvig Jernbane, Øens Bane og for samtrafikken mellem de 2 baner via færgeruten Colsted Færgehavn—Jyhavn Færgeleje med tilhørende ændringer og udvidelse gældende fra og med 14. maj 1950 og indtil videre.

fortsættes næste side

fortsat

rekt. Under bibeholdelse af forholdet 1/76 (4 mm scale), kom man i USA til sporvidde 19 mm, som er et resultat af forholdet $\frac{1435}{76} = 19$.

Denne sporvidde vandt imidlertid først anerkendelse i den senere efterkrigstid, og i dag er den samme størrelse blevet yderligere forandret i England, hvor man har fremstillet en ny sporvidde på 18 mm, som man har givet betegnelsen EM.

I Tyskland og Amerika i første række og i Sverige m. fl. blev 00 prøvet og varieret og fra den oprindelige »3½ mm scale« i målestoksforholdet 1/87 slog den nye sporvidde på 16½ mm igennem, først i Amerika og derfra videre til Europa, med opbygning af både skinner og vogne i samme størrelsesforhold 1/87, og skalaens oprindelige betegnelse er nu forandret derhen, at den kaldes for H0, medens 00 tilsvarende kun gælder for 19 mm sporvidde.

En anden afart, om man kan bruge en sådan betegnelse, findes i Tyskland, hvor et af de store firmaer har fremstillet sin egen sporvidde i H0 på nøjagtigt 16 mm (i stedet for 16½ mm); men bliver nu H0 indarbejdet i alle lande, så er det lidet troligt, at variationen på 16 mm vil kunne komme til at spille nogen rolle, imidlertid må købere være opmærksom herpå, og producenten af nævnte afart hedder TRIX.

Som følge af disse forandringer er denne nye H0 imidlertid ikke i alle detaljer blevet ens, og dette er særligt iøjnefaldende, når det gælder hjulene. Disses form og indbyrdes afstand har

de forskellige lande og respektive modeljernbaneklubber sat strenge normer op for, men som følge af førnævnte forhold, har nogle lande måttet bibeholde den oprindelige hjulstørrelse, medens andre igen har fundet det mere hensigtsmæssigt at øge visse mål noget, — det er nemlig ikke muligt at følge alle mål målestokstro helt ud til de mindste detaljer.

Medens hjulbredden i Amerika og England bl. a. er 2 mm med 0,85 mm flangehøjde, gøres hjulene i Europa noget større — bredden f. eks. 3 mm og hjulflangehøjden helt op til 1,5 mm for H0.

Hvilke fordele — respektive mangler — en sådan variation af hjulene indebærer, skal jeg i en senere artikel komme tilbage til.

Hosstående findes en sammenligningstabel over de mest kendte skalaer

med tilhørende data og udregnet forholdstal mellem disse, for derved at kunne beregne rigtige mål i den skala man selv bygger i, når der foreligger f. eks. tegninger i en anden målestok.

I stedet for betegnelsen af størrelsesforholdet som mm/fod bruges også tit den tilsvarende tommeværdi, f. eks. for spor 1: 3/8" i stedet for 9,5 eller 10 mm, og for spor 0: 1/4" i stedet for 6,5 eller 7 mm, for spor S tilsvarende 3/16", for spor EM: 5/32" o. s. v. Dette er imidlertid gamle engelske betegnelser, som lidt efter lidt vil dø ud. Det er ellers ganske morsomt at se, hvordan man i England blander to måleenheder som mm og fod sammen, og vi må håbe, at de efterhånden vil gå over til samme betegnelse som i andre lande, hvor størrelsesforholdet direkte er angivet som en brøk af normalstørrelsen, jvfr. tabellen.

Spor	Sporvidde		Størrelsesforhold		1/26	1/32	1/45 (48)	1/60	1/65	1/75	1/87	1/120	1/144
	mm	tommer	brøk	mm/fod									
2	54	2 1/8"	1/26	11,5	1,0	0,82	0,58	0,44	0,41	0,35	0,3	0,22	0,18
1	44 1/2	1 3/4"	1/32	9 1/2 (10)	1,21	1,0	0,71	0,53	0,49	0,42	0,37	0,26	0,22
O	32	1 1/4"	1/45	7 mm	1,70	1,41	1,0	0,75	0,7	0,6	0,52	0,37	0,31
Q	30	1 3/16"	1/48	6 1/2 mm	1,81	1,5	1,07	0,8	0,74	0,64	0,55	0,4	0,33
N	24	(ZO)	1/60	5 mm	2,27	1,88	1,33	1,0	0,93	0,8	0,69	0,5	0,42
S	22 1/4	7/8"	1/65 (64)	4,5 -	2,46	2,03	1,44	1,08	1,0	0,85	0,74	0,54	0,45
OO	19	3/4"	1/75 (76)	4 mm	2,83	2,35	1,67	1,25	1,16	1,0	0,86	0,62	0,52
EM	18	(eng.)	1/80	4 -	3,03	2,5	1,78	1,33	1,24	1,06	0,92	0,66	0,55
HO	16 1/2		1/87	3,5 -	3,3	2,7	1,93	1,45	1,34	1,16	1,0	0,72	0,6
	16	(TRIX)	1/90	-	3,4	2,8	2,0	1,5					
TT	12	1/2"	1/120	2,5 -	4,56	3,75	2,67	2,0	1,85	1,6	1,38	1,0	0,83
C	10		1/144 (150)	2 -	5,5	4,5	3,2	2,4	2,22	1,91	1,66	1,2	1,0
K	8	5/16"	1/180	1,7	6,8	5,63	4,0	3,0	2,77	2,4	2,07	1,5	1,25

De i parentes angivne data er variationer, som kan forekomme.

Tjenestekøreplan

Køreplanen indeholder: fortegnelse over rullende materiel, tjenestekøreplaner, togenes sammensætning og deponering, maximums toglængder, sporbenyttelsen på stationerne, hastighedsbestemmelser og signaltjenesten, x.tog ved supplementskørsel, materiel tilh. »Det internationale Sovevognsselskab« og plan for trafikken mellem Alstad—Farvig jernbane og Øens Bane via færgeruten Colsted Færgehavn—Jyhavn Færgeleje.

Efter at have givet en fortegnelse over benyttede forkortelser og en oversigt over det rullende materiel på AFJ følger tjenestekøreplanen.

Hovedkontor og hoveddepoter for rullende materiel i Alstad.

Personbanegårde i Bodal, Colsted, Dallund, Egeby og Farvig.

Ekspeditionssted i Colsted færgehavn.

Godsbanegårde i Colsted og Egeby.

Godsekspeditioner i Bodal, Garup, Dallund og Farvig.

Havnegodsekspedition i Colsted havn.

Remiser for damplok i Alstad og Farvig.

Remiser for ellok i Alstad og Colsted.

Materiellet er nummereret med sorte tal på gul grund.

Almindelige bemærkninger.

Personførende tog:

Pu = pullmantog, Ly = lyntog, It = iltog, MI = motoriltog, Pt = persontog og Mt = motortog.

Ikke personførende tog:

IGt = ilgodstog og Gt = godstog.

Vognklasser:

De personførende tog medfører to vognklasser: 1. og 3. kl. Undtaget er lokaltogene mellem Alstad og Colsted 14, 15, 17, 18, 19 og 20 samt nr. 40/41, der alle kun fører 3. kl., samt nr. 02/01, der kun fører 1. kl. (pullmanvogne).

Postbefordring:

Nr. 10/09 medfører avispost og alm. post og køres fortrinvis med post/pakvogne — én 1. og 3. kl. personvogn medtages i toget.

Nr. 08/07 og 06/05 medfører gennemgående post/pakvogne mellem Alstad og Kilholm (Øens Bane).

Nr. 12/11 medfører alm. brevpost i pakrum (enten pakvogn eller komb. vogn).

Nr. 15/14 medfører alm. lokal post i pakrummet i pakvognen. Post/pakvognene køres med ltr. 328 el. 344 vogne; pakvognene med ltr. 301, 341 p, 381 og 390 vogne; til pakkepost kan også ltr. 302 vogne anvendes.

Tognumre:

Lige nr. betegner fra Alstad udgående tog og ulige nr. mod Alstad ankommende tog.

Sporbetegnelse:

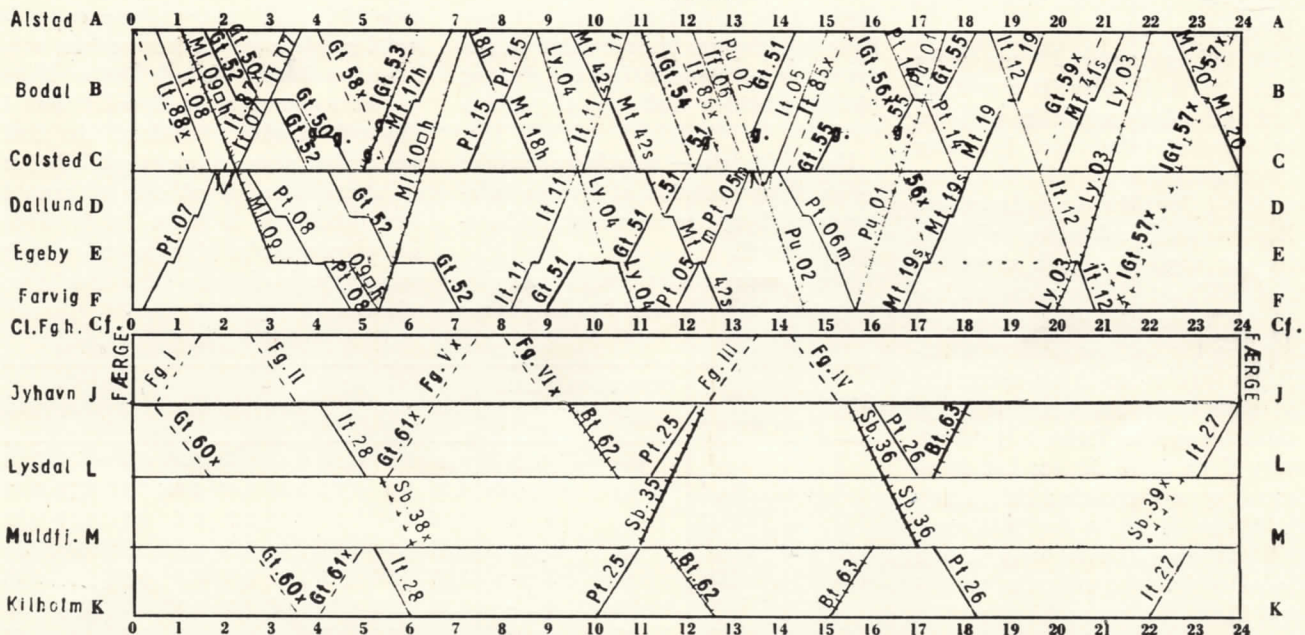
Spor, der anvendes i persontrafik har nr. med arabertal: 1, 2, 3 osv., spor til godstrafik har romertal I, II, III osv., og remisespor betegnes med bogstaver: a, b, c osv.

I sporbetegnelsen kendetegner det laveste tal det nærmest ved stationsbygningen (godsbaneg.) liggende spor.

Hv.: Nr. 50/51, 18/17, 04/03, 54/53, 52 og 55 køres kun på hverdage.

p: Nr. 20/19 køres på helligdage som persontog.

A. F. J.
og
Ø. B.



g. GARUP godsexp.

f. COLSTED færgehavn.

h. og GODSTOG KUN Hverdage

s. KUN Søndage

x. KUN efter behov.

□ . POSTTOG.

Nr 58-59 evt. tomt lok.

SOVEVOGNE i Nr 07/08. 27/28

SPISEVOGNE i Nr 02/01. 11/12. 25/26

PULLMANVOGNE i Nr 02/01

m. evt. Mt.

23 AUG 1949

Banens grafiske køreplan

Po.: Nr. 10/09 er fortrinsvis post- og avisposttog.

Pv.: Nr. 06/05 fører gennemg. personvogne mellem Alstad og Kilholm (Øens Bane).

So.: Nr. 08/07 fører sovevogne mellem Alstad og Kilholm (Øens Bane).

Sp.: Nr. 02/01 og 12/11 fører spisevogn mellem Alstad og Farvig.

w: Nr. 40/41 køres kun dage før helligdage og helligdage.

x: Nr. 58/59 køres efter behov som tomt ellok. (til nr. 15 og 08) eller som godstog mellem Alstad Gbg. og Colsted færgenhavn.

Strækningen *Alstad—Colsted—Colsted færgenhavn* er forsynet med el overledninger til kørsel med el lok og motorvogne; undtaget er spor 16, XVIII—XXIII i Alstad og spor VII—X i Colsted, hvor overledninger ikke findes.

De lokale il- og person(motor)tog mellem Alstad—Colsted—Colsted færgenhavn. køres med ellok og elmotorvogne, medens godstog og gennemgående tog til og fra Farvig køres med damplok, dieselmotorvogn eller diesel-lyntog.

Strækningen *Bodal st.—Garup godsekspektion* betjenes kun af godstog evt. tomme tog og må kun befares med 2-akslede lok.

Samtlige tog på strækningen *Colsted st.—Colsted færgenhavn* køres som rangertræk med nedsat hastighed.

Togenes sammensætning og deponering

Togordre for ALSTAD banegårde:

Maskintjenesten

I remisen for damplok:

1 ltr. D, 2 ltr. H, 1 ltr. P, 3 ltr. S = 7 damplok.

1 ltr. Mp = 1 motorvogn.

I remisen for ellok:

1 ltr. A og 1 ltr. Mx = 1 ellok, 1 motorvogn.

Samt derudover:

1 ltr. Lp og 1 ltr. Lx = 2 lyntog.

Ialt:

8 lok, 2 motorvogne og 2 lyntog.

Tur 1: nr. 50/51 køres af ltr. D, P el. S, kun hverdage.

Tur 2: nr. 10, 11/12 køres af ltr. H el. R.

Tur 3: nr. 04/05, 05/06 Fv—Cl—Fv køres af ltr. Lp el. Lx, kun hverdage.

Tur 4: nr. 52/53/54/55 køres af ltr. S, kun hverdage, overnatter i Colsted.

Tur 5: rangering køres af ltr. S.

Tur 6: nr. 40/41 køres af ltr. Mp, kun hld. og dag før hld.

Tur 7: nr. 08/07, (58x, 15/14) 06/05 (59x) køres af ltr. A; såfremt nr. 15/14 køres af ellok fra Colsted bortfalder turene i ().

Personførende tog:

Nr. 08/07, 06/05 iltog 1., 3. kl. Lok ltr. A Al—Cl—Al tur 7. 06/05: ltr. Lp/Lx Fv—Cl—Fv hverdage tur 3. 06/05: Lok ltr. S Fv—Cl—Fv helligdage tur 16.

Forbindelserne m/post og rejsende mellem Alstad og Øen; forb. i Colsted til og fra Egeby og Farvig med togbytte i Colsted. Gennemg. rejsende mellem Alstad og Dallund/Egeby/Farvig bytter for nr. 06/05's vedkommende tog i Colsted.

I *natturen*: 08/07 sovevogn og post/pakvogn mellem Alstad og Kilholm, i *dagturen*: 06/05 gennemg. personvogn og pakvogn mellem Alstad og Kilholm.

Vognstammen i lokalt løb Al—Cl—Al køres med ltr. 327k, 341, 341p el. 401 vogne. WL besørger sovevognsløbet

med ltr. 343J eller 353J vogne og Øens Bane besørger løbet med de gennemg. person- og post/pakvogne med ltr. 341 328 og 390 vogne. Togene køres direkte fra og til Colsted færgenhavn; rangeringen der besørges af toglok og evt. lok ltr. S fra nr. 52.

På tider med lille persontrafik kan ilgodsvognene til og fra færgen medtages.

Nr. 06/05 køres *Farvig—Colsted—Farvig* som motortog (med lyntog fra tur 3) på hverdage og som persontog (med lok fra Farvig) på søndage.

Depot spor 6 el. 7:

Afg. Alstad nr. 08 spor 4

» Alstad nr. 06 spor 2

» Colsted nr. 07 og 05 spor 2

» og ank. i Farvig nr. 06/05 spor 1 (Sø. spor 3)

» og ank. fra Farvig i Colsted nr. 05/06 spor 4.

Depot i Farvig motortog spor 1, persontog spor 4:

Ank. Colsted spor 5 nr. 08

» Colsted spor 2 nr. 06

» Alstad spor 4 nr. 07

» Alstad spor 1 nr. 05.

NB. Ved forsinket ankomst af færgen fra Øen senerelægges nr. 07 efter behov (evt. krydsning m. nr. 50 i Colsted) og nr. 05 ligeledes efter behov (evt. krydsning m. nr. 55 i Bodal). Mod Farvig afventer nr. 10 kun ½ times forsinkelse; nr. 06 kan senerelægges efter behov (evt. krydsning m. nr. 01 i Dallund eller Egeby).

Således fortsættes med togordre for alle numrene, og planen fortsætter med:

Maximums toglængder

Excl. lok eller motorvogn:

For iltog nr. 08/07, 10/09 og 11/12: 81,5 cm; iltog nr. 06/05: 85,0 cm. Motortog/persontog 05/06 og motortog nr. 40 og motor-iltog nr. 41: 45,5 cm; pullmantog nr. 02/01 og x.iltog ved supplementskørsel: 73,5 cm; persontog 14/15 (hld. 19/20) og x.persontog ved supplementskørsel: 65,0 cm; motortog nr. 17/18 og 19/20 hv.: 35,0 cm.

Ilgodstog må normalt tælle 16 vognaksler; godstog normalt 14 vognaksler. Ved færgetræk til Øens Bane bemærkes, at færgen normalt nummer 10 vognaksler godsvogne; af ltr. 301, 302, 305, 306, 307 og MDT kan dog kun overføres 8 vognaksler, såfremt færgetrækket består udelukkende af disse ltr. godsvogne.

Sporbenyttelsen på stationerne

ALSTAD personbanegård:

perronspor 1—2—3—4

omløbsspor og depotspor for lyntog spor 5

depotspor 6—7—8—15—16.

ALSTAD godsbanegård:

ankomstspor IX og XVII

læssespor X—XI—XII—XIII

pakkepost og avispost spor XIV

læssespor for ilgodsvogne spor XVIII—XIX—XX

depotspor XXI og XXII

rangerhovede spor XXIII

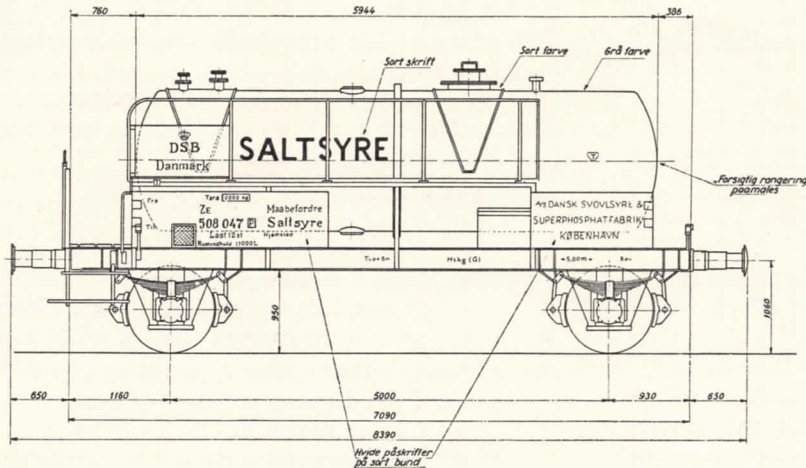
Remiser: damplok. spor a—b—c—d—e—f, ellok spor g og h.

Persontrafik:

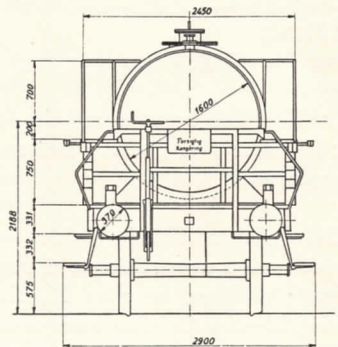
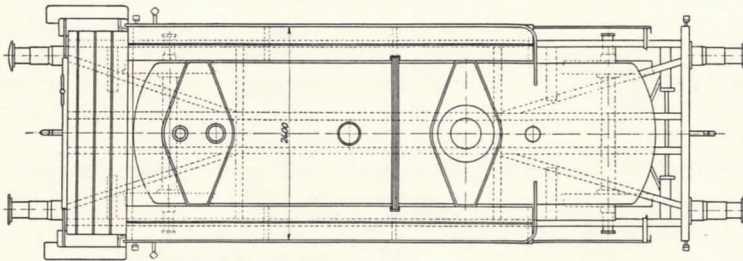
Lokaltog til og fra Colsted køres på spor 4,

fjerntog til og fra Farvig og Øen afgår fra spor 2 eller 3 og ankommer til spor 1 (2) — undtaget nr. 08/07, der køres på spor 4.

A/s Dansk Svovlsyre- og Superphosphat Fabriks tankvogne



Størrelse 1/87
Spor H0



Vi bringer denne gang atter en tankvogn til denne side, men flertallet af de private vogne er jo netop også tankvogne. Vognen tilhører A/S Dansk Svovlsyre- og Superphosphat Fabrik og er en afløser af den i nr. 8 1949 beskrevne krukkevogn. Krukkerne på krukkevognene går ved for hård rangering naturligvis tit i stykker og vognene udrangeres derfor efterhånden og erstattes af denne type tankvogne.

Udover det, der er fælles for alle tankvogne, har vognen her den ejendommelighed, at tanken er delt i 2 dele med en flange på midten af hensyn til den gummiforing, der er nødvendig, når man skal transportere saltsyre i en jerntank. Også udvendig omkring rørtilslutningen øverst på tanken og ned til tankens midte findes et par foringer af gummi (de sorte trekkanter). Iøvrigt er der intet usædvanligt ved vognen; både dimensioner og farver fremgår af tegning og fotografi.

Firmaet ejer ialt 5 tankvogne, der nogenlunde ligner hinanden, men dog ikke er ens. 508047, 48 og 51 må befordre saltsyre, nr. 49 og 50 svovlsyre. 508047 er den nyeste vogn, bygget 1948 hos Scandia.
P. E. H.



Fortsat fra forrige side

Godstrafik: Ankomst til spor IX eller XVII, derfra rangering til læssespor;
afgang fra læssespor; rangering og opdeling via spor IX el. XVII.

Afgang:

nr. 50 hv.	0.00 f. læssespor
» 08	0.30 » spor 4, depot 7
10	1.00 » » 3, » XIV
» 58x hv.	5.30 » læssespor
» 18 hv.	7.15 » spor 4
» 04 hv.	8.45 » » 3, depot 5
» 40 w	9.30 » » 3, » 8
» 54 hv.	11.00 » læssespor

» 06	12.00 » spor 2, depot 7
» 02	12.30 » » 3, » 16
» 14	16.15 » » 4, (» 6)
» 52 hv.	17.45 » læssespor
» 12	18.30 » spor 3, depot 15
» 20	22.30 » » 4

Ankomst:

nr. 09	3.30 t. spor 1, depot XIV
» 07	4.00 » » 4, » 7
» 53 hv.	5.30 » » IX el. XVII
» 17 hv.	7.00 » » 4
» 15	8.45 » » 4
» 11	11.00 » » 1, depot 15

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. 39.

Der afholdes køreaften på Nørrebro station tirsdag den 15. august kl. 20.

Fra og med september bliver køreaftenerne den 1. mandag i hver måned, første gang den 4. september, medens mødeaftenerne så vidt muligt afholdes den 3. tirsdag.

Før fremtiden gælder den ordning, at medlemmerne i begrænset omfang kan medtage gæster på de månedlige køreaftener, såfremt dette i forvejen meddeles sekretæren, og mod erlæggelse af 1 kr. pr. gæst.

P. E. Clausen.

/ J. Svindt.

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 Århus Gdbg. lørdag den 19. august kl. 15, hvor vi vil bese godsbaneterrainet under ledelse af stationsleder Willumsen. Vi mødes udenfor godsbanegården.

Sommerferien er forbi, og vi kan atter være på anlæget — lad os derfor få det klart så hurtigt som muligt, at vi kan blive færdig til 5 års dagen.

MWN.

HORSENS MODELJERNBANEKLUB 1950

Formand: C. Schmidt, Fælledvej 24, Horsens. Tlf. 270 og 960
Næstformand: E. Leed, Frejsgade 7, Horsens
Kasserer: H. Stabell, Stjernholm C. 3, Horsens. Tlf. 1582
Sekretær: Fr. Pedersen, Hovedgård og O. Fagerberg,
Fælledvej 24, Horsens. Tlf. 270

Som sikkert adskillige andre modeljernbaneklubber her i landet har også vi i Horsens haft vore vanskeligheder. Dette resulterede bl. a. i indkaldelse til 2 ekstraordinære generalforsamlinger med klubbens økonomi og fremtid som eneste punkt på dagsordenen. Det viste sig da, at klubben ikke fortsat kunne arbejde videre efter de hidtil da anvendte retningslinier. Den på møderne fremsatte kritik viste sig berettiget og klubbens fortsatte beståen var umuliggjort. Der var derfor ikke andet at gøre end at ophæve klubben pr. 30. juni 1950.

En kreds af medlemmer tilbød at overtage den gamle klubs aktiver og passiver og herunder at afvikle den gamle klubs gældsforpligtelser. Disse medlemmer ville, såfremt overtagelsen kunne godkendes af generalforsamlingerne, gå ind for oprettelsen af en ny klub.

Godkendelse om ophævelse af den gamle klub, overdragelse af aktiver og passiver til den nye klub blev enstemmig givet. Den nye klubs navn blev fortsat Horsens Modeljernbaneklub.

For at stabilisere den nye klubs økonomi enedes man om at tegne sig for et indskud på kr. 25.—, at indbetale inden den 1. oktober d. å. Kontingentet for tiden indtil 31. december 1950 fastsattes til kr. 5.— pr. måned. Den nye bestyrelse sammensattes som ovenfor anført.

I indeværende måned er der bl. a. tilgået den nye klub udmeldelser fra den tidligere formand, hr. E. Wehrs, og den tidligere kasserer, hr. K. Meinecke.

Bestyrelsen.

Fortsat fra forrige side

» 51 hv.	14.30 »	» IX el. XVII
» 05	15.00 »	» 1, depot 7
» 55 hv.	16.00 »	» IX el. XVII
» 01	17.30 »	» 1, depot 16
» 19	19.45 »	» 4
» 41 w	20.45 »	» 1, » 8
» 59x hv.	21.30 »	» IX
» 05 hv.	22.00 »	» 1, » 5

x.tog udover plantogene, se afsnittet om x.tog, ved højtider, ferier etc.

Alle øvrige stationer behandles på samme måde. Derefter følger et stykke om hastighedsbestemmelserne og signaltjenesten, X-tog og supplementstog ved højtider og ferietid, dyrskuer og markeder i Egeby eller Colsted, samt sove og spisevognsløb med vogne fra Wagon-lits.

Sluttes næste gang

KØB-SALG-BYTTTE

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

Märklin Skinner, spor »00«,
og sporskifter købes.

Palsdorf, Holmens Kanal 32, Telefon PALæ 2334.

»Modeljernbanen« nr. 2, årgang 1949, købes.
Henvendelse GE. 1060.

»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 Ugeblade, Fagblade og Tidsskrifter.



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 »O« – se her!

Vi fremhæver følgende nye ting:

Motor, 16 volt universal.....	17,50
Udboret forskydelig snekke 1:8 hertil.....	8,00
Trekslede 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 »HO« (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

Ryegade 72
Nora 5279

Postgiro 71662

Sommertilbud på „Modeljernbanen“

Kun gældende for juli og august måned. Så længe oplag haves sendes portofrit:

- Nr. 3-4-5-6-7-8 og 9 af 1. årgang 1949 for kr. 6,00
- Ved tegning af abonnement kr. 15,00 for et år begyndende med august 1950 leveres august og september nummeret gratis med. Abonnementet vil således først udløbe i sept. 1951.
- Ved bestilling af mere end 10 ældre numre af 1. og 2. årgang ydes 20 % rabat. Numrene 3-8/49 kr. 1,25 pr. stk. Nr. 9/49 kr. 2,25. Numrene 1-6/50 kr. 1,50 pr. stk.
- Endvidere sælges nedsat
»Vi bygger en modeljærnväg«..... kr. 4.75
12 fotos af danske lokomotiver..... kr. 1.00
5 standardblade i O, 1/45..... kr. 2.00
2 standardblade i HO 1/87..... kr. 0.75
Tegninger af litra ML, Ze, Za og QH i
1/87 pr. stk..... kr. 0.50
Tegninger af litra F og QH 1/45 pr. stk. . kr. 0.75
Det svenske hobby-tidsskrift »Hobby-folk«
Ved tegning af abonnement for 1950
leveres hele første årgang 1949 med for ialt kr. 8.50
Hele 1. årgang..... kr. 3.00
Hele 2. årgang..... kr. 7.50

Alt kun ved forud indsettelse af beløbet på
postgiro nr. 74115

(Sendes ikke pr. efterkrav)

Nedsættelserne gælder kun direkte fra vor
ekspedition.

Benyt ferien til at studere lidt mere om modeljernbaner

Modeljernbanen, Østerbrogade 224, Ø

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.

Gratis

til alle

Modeljernbane- byggere

Det nye 130 siderede, rigt illustrerede katalog over modeljernbaner, modelløyvere og modelskibe tilsendes på forlangende gratis.

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

JOSEPH SPERL, Wien IV, Wiedner Hauptstrasse 66

Østrigs førende fagforretning for teknisk modelbygning
(Auslandversand)