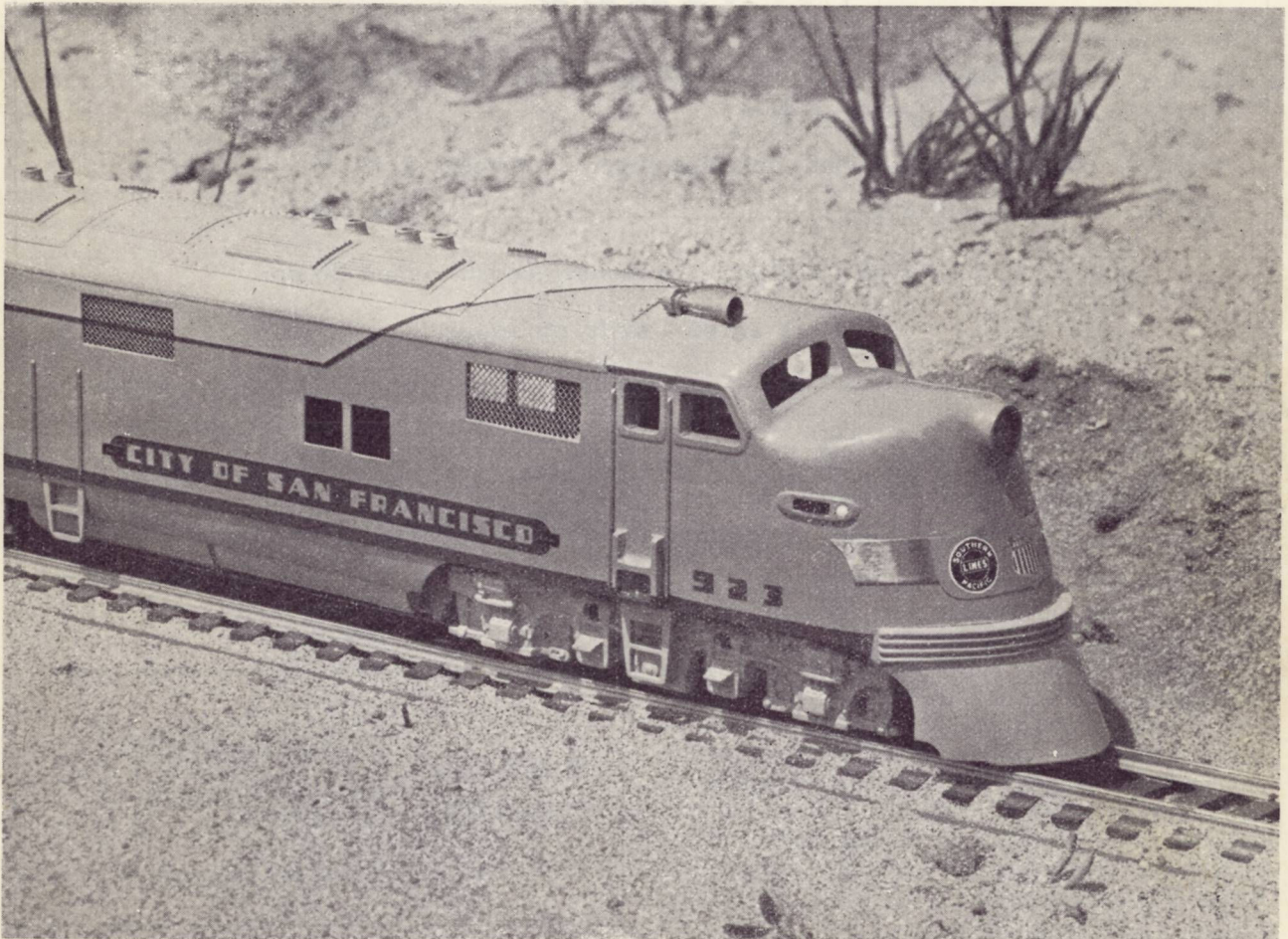


Modeljernbanen

TIDSSKRIFT FOR

JERNBANER OG MODELJERNBANER



Amerikansk diesel-elektrisk lokomotiv i model O af *Southern Pacific Lines* »City of San Francisco«, udført af hr. W. C. Tayloe, Hollywood. Se artiklen side 115

NR. 8

NOV. 1949

OFFICIELT ORGAN FOR DANSKE MODEL JERNBANE KLUBBER

PRIS: Danmark kr. 1,25
Sverige . kr. 1,25
Norge .. kr. 1,35

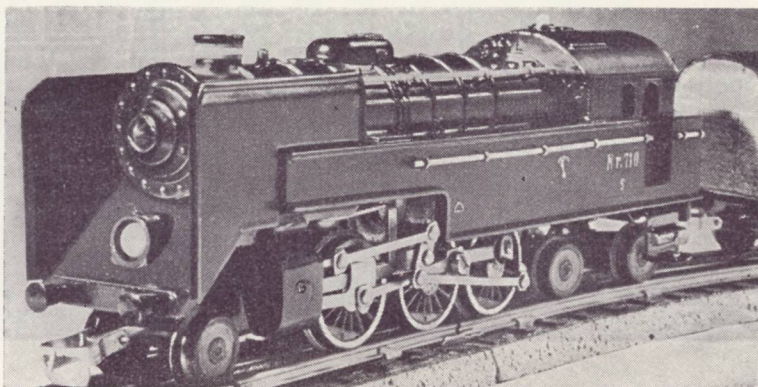
MODEL OG HOBBY

GUNLØGSGADE 23
KØBENHAVN S.

Giro nr. 73521

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

Stedet, hvor alle
modelbyggere mødes og udveksler
erfaringer.



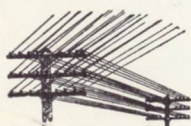
NYHED

Arbejdstegninger med detailtegninger i størrelse H0 til DSB lokomotiverne litra S-E-H-R-Q pr. sæt kr. 2,25.

Arbejdstegninger med detailtegninger i størrelse 0 til DSB lokomotiverne litra E pr. sæt kr. 4,80.

Løvrigt fås alt i løsdele. - September-salgsliste mod 20 øre.

Kom og se - skriv og spørg



NYT

— ude og hjemme

Frankrig. Efter krigen overtog SNCF 218 stykker tyske 44'er, der nu betegnes som 150 x. Bygningen af de ældre 141 P blev genoptaget og forhøjet til 200 stykker. Af disse sidste findes efter endt leverance fra Canadiske og Amerikanske fabrikker ialt 1340 stykker. Udviklingen af diesel-lokomotiver er langt fremskreden. Oplivet af den vel gennemførte ombygning af et 2 D 1 4-cylindret hurtigtogslok. til et 2 D 2 tre-cylindret, arbejder den franske lokomotivkonstruktør Chapelon på en lang række udkast til et 3 cylindret-kompound lokomotiv. Herimellem findes bl. a. et 1 C og et 1 E 1.

Holland. Også i Holland satte man i 1948 trillinglokomotiver i tjeneste. Således fik de hollandske statsbaner fra Nydquist & Holm i Sverige 35 stk. D godstogslokomotiver og 20 stk. 2 C persontogslokomotiver. For et D godstogslokomotiv er dette en sjælden cylinderanordning.

Rusland. I 1948 fortsattes byggeriet af typerne S0 (1 E med 17 t aksetryk) og LK (1 D 2 med 17 t aksetryk). Det førstnævnte byggedes første gang af Baldwin i 1944. Mellem Moskva og kurstedet Kislowask og Sotschu indsattes moderne diesel-lokomotiver, udrustet efter de mest moderne principper. Hvert tog består af 2 gennemgangsvogne, 3 anden klasses vogne, 5 sovevogne og 1 spisevogn,

Hobby folk har opdaget vor shop

fordi vi kun leverer det bedste
jernbanemateriel — både i
skala 0 og H0

Udførlig prisliste sendes mod indsendelse af 20 øre i frimrk.

Tlf. Nora 5279
Postgiro 71662

Hobby shop

Ryesgade 72,
København Ø.

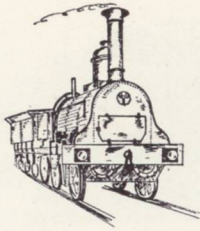
— Vi har åbent hele dagen —

El-sporskifte

Så kom den rigtige elektriske sporskifte-motor
til den rigtige pris: 5,90 kr. - Forsendes overalt.

TRYFA - BRØDREGADE 26 - RANDERS

samt frisørsalon, badeværelser og skrædderi. Toget er på sin 50 timers lange tur forsynet med automatisk telefon og radioforbindelse. Endvidere blev et nyt strømliniet lokomotiv sat i tjeneste, et 2 C 2 trilling-persontogslokomotiv for overophedet damp.



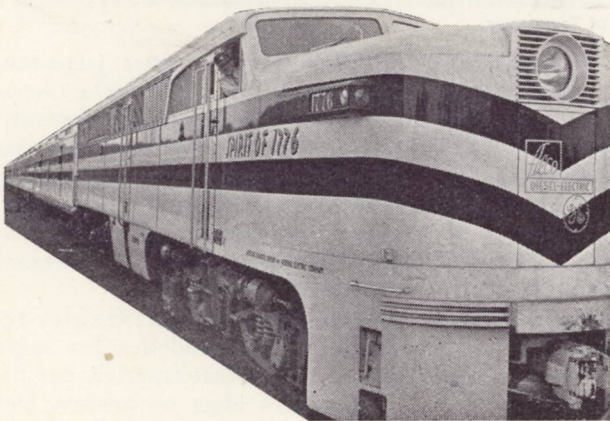
MODELJERNBANEN

TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

OFFICIELT ORGAN
FOR DANSKE
MODEL JERNBANE
KLUBBER

NOVEMBER 1949

NR. 8 1. ÅRGANG



Et ALCO — (American Locomotive Co.) — diesellokomotiv, trækkende et specielt tog, forlader Cameron, Virginia, på vej til Philadelphia

Fremtidens tog i USA

Et lille causeri om
moderne amerikanske diesel-lokomotiver
og luksustog

Fotografier og materiale venligst udlånt af den amerikanske ambassade

En af de virkelig store revolutioner i amerikansk jernbanekonstruktion skyldes »Electro Motive Division« fra »General Motors Corporation« med dennes diesel-elektriske lokomotiver.

For 15 år siden fandtes i U.S.A. kun cirka 100 diesellokomotiver i tjeneste, og disse var alle beregnet til rangering på banegårde. I dag betjener alle Amerikas store jernbaner sig af mere en 3000 diesellokomotiver, af hvilke næsten en fjerdedel er konstrueret for såvel gods- som passagertrafik.

For 27 år siden fandtes i et minutivt kontor i Cleveland, Ohio, en mand med en idé og en lille stab. Det var en forhenværende lokomotivfyrbøder *H. C. Hamilton*, der ville bygge benzinelokomotiver. I dag er han direktør for verdens største lokomotivfabrik, »Electro Motive Division« fra »General Motors Corporation« og råder over en mægtig fabrik i La Grange, Illinois. Hans EMD lokomotiver er ved at fortrænge alle damplokomotiverne i U.S.A., og de trækker allerede alle Amerikas fornemste tog, som f. eks. *New York Central's* »20th Century« og *Santa Fe's* »Super Chief«, samt et hav af godstog.

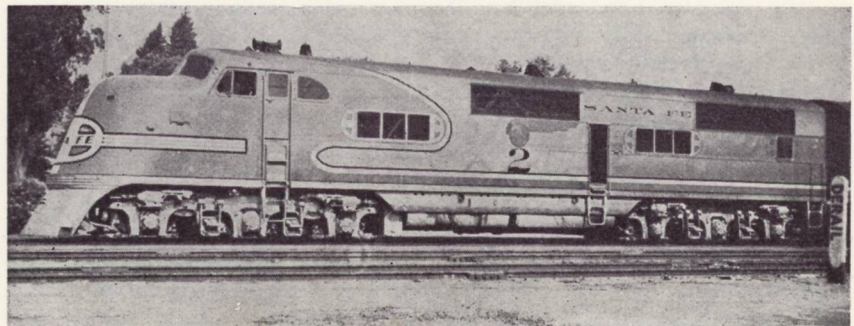
Allerede i 1923 begyndte Electro Motive Compagniet fabrikationen af benzinelektriske jernbanevogne. Dets første tog »Bluebird« tilhørende *The Chicago & Great*

Western Line blev bygget i 1929, og de første dieseltog omfatter berømte navne som »Zephyr«, »The City of Portland«, »The flying Yankee«, »The Royal Blue« og »Super Chief«.

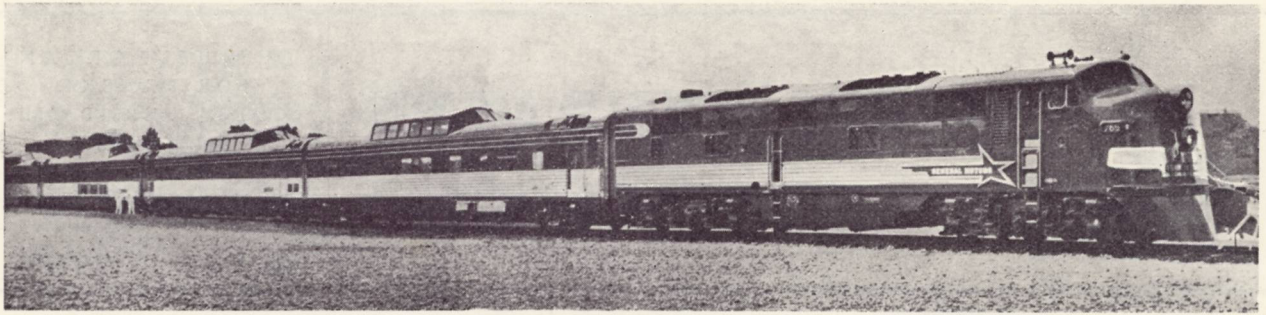
Det nuværende strømlinede dieseltogs udseende stammer fra 1937, men en lang række forsøg gik forud og navnlig en enorm reklame. Fabriken har endnu ikke givet overskud, idet det hele er gået til reklamer og udvidelser, således at det nu er verdens største lokomotivfabrik. EMDs reklamering har ikke noget lignende sidestykke i hele USA's jernbanehistorie. Reklamen gik lige fra smaa papmodeller af lokomotivet beregnet for børn og til en komplet udgave af et helt drømmetog, *The Train of*

Tomorrow, toget af imorgen, der på jubilæumsdagen i 1947 blev sendt alle staterne rundt til genemsyn. Farver har været en af EMD's store venner og alle lokomotiver og vogne er malet i strålende kulører.

Hovedårsagen til dieseltogenes store succes ligger bl. a. i besparelsen af kul; manglen på damplokomotivstandardisering og røgplagen i de store byer har sikkert også spillet en stor rolle. Diesellokomotiverne indeholder flere dele end damplokomotiverne, men da de ligesom biler er bygget på samlebånd med masseproduktion for øje, erstattes itubrudte eller defekte dele meget hurtigt, og diesellokomotivet holdes da lettere i konstant drift end dets kære damp-



Santa-Fé-jernbanens smukke strømlinede diesellokomotiv »The Super Chief« er et af Amerikas hurtigste. Det trafikerer linien Chicago — Los Angeles. På 39 tim. 45 min. tilbagelægges den 3886 km lange strækning mellem byerne. I året 1936 var Super Chief verdens hurtigste tog. Største hastighed opnåede toget på den 328 km lange strækning mellem byerne La Junta og Dodge City, som toget ifølge køreplanen udførte på 2 tim. 25 min. Gennemsnitshastigheden lå på 133 km/tim.



General Motors »Train of Tomorrow«

kollega. Store forsøg har godtgjort, at et diesellokomotiv er lidt dyrere i driften end damplokomotivet, men det opvejes stærkt af de fordele det nye tog frembyder, og kun fremtiden kan vise os, om oliepriserne og USA's oliereserver vil bringe en fuldkommen dieselsisering af USA's jernbaner. Electro Motives 2 berømteste diesellokomotiver er *F-3* og *E-7*. *F-3* lokomotivet består af indtil 4 enheder, eller motorvogne, der kobles sammen og alle kan kontrolleres fra førerens plads forrest foroven i den strømlinede næse. Den forreste enhed er 22 meter lang og vejer omkring 142 tons. Den har en tank med 4500 liter dieselolie, 3500 liter vand og $\frac{1}{2}$ kubikmeter sand. Lokomotivet kan trække en vognstamme på 21 passagervogne 800 kilometer med maksimalhastighed uden stop for påfyldning. Motorerne yder tilsammen 6000 HK, idet kraften dannes af en 1500 HK V formet 16 cylindere dieselmotor i hver af de 4 enheder. Hver af dieselmotorerne er koblet til en generator og disse generatorer leverer elektrisk kraft til 4 banemotorer, to på hver af de 2 treakslede bogier. Det er muligt at betjene toget med store kraftforskelle, lige fra de 6000 HK og ned til 1500 HK. Større alsidighed opnås ved at skifte gear. Hver enhed har 7 gear. Det vil sige at et lokomotiv på fire enheder kan omstilles 28 gange og altså erstatte lokomotiver til 28 forsk. formål. Omskiftningen sker ret hurtigt, og det kan efter behag trække meget tunge godstog eller overtage eksprespassagertogs-forbindelser. Der kan opnås en hastighed på ca. 160 km i timen ved passagerbefordring og fra 80—100 km i timen ved godstrafik.

E-7 modellen repræsenterer det sidste nye i udviklingen af diesellokomotiver beregnet for passagertrafik. Disse enheder kan benyttes enkeltvis eller indtre tre. Hver

enhed er udstyret med et stk. 2000 HK 12 cylindret V formet dieselmotor med hver 4 gear. Det giver for de tre enheder atter 6000 HK. Den maximale hastighed er 185 km i timen. Trækkekraften for et 2 enheders lokomotiv ligger omkring 45 tons ved 15 km i timen og 4,5 tons ved 190 km i timen.

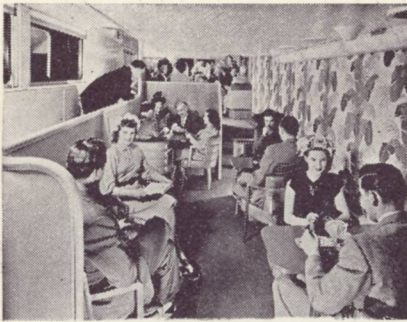
Der er taget enhver forholdsregel, som kan bidrage til at øge lokomotivpersonellets årvågenhed, komfort og bekvemmelighed. Behagelige polstrede drejelige armstole i lokomotivets næse mindsker trætheden. Den korte næse og de brede front- og sidevinduer giver personellet et fuldstændigt uhindret overblik fremefter og til siderne. Førerrummets vinduer er udstyret med frostruder og vinduesviskere. Rummet er lydsoleteret i en sådan grad, at føreren og fyrbøderen kan snakke med hinanden med næsten normal stemeføring.

Da vicepræsidenten M. C. R. Osborne fra General Motors i 1944 var ude på en prøvekørsel med et af disse diesellokomotiver gennem Colorado bjergene, sad han i førerkabinen højt hævet over skinnerne. Han blev så slået af den pragtfulde udsigt, der var heroppe fra operationsrummet i lokomotivets næse, at han tilbragte hele natten med at tegne skitser af vogne, som ville give den samme vidunderlige udsigt til passagererne. Den meget opreklamerede *Astra Dome* var den grundlæggende ide for toget og blev udviklet sammen med en masse andre nyheder til et klassisk eksempel på, hvad fremtidens tog kræver af bekvemmeligheder for passagererne. For at vise jernbaneselskaberne (og for reklamens skyld), hvordan et moderne tog skulle se ud, blev Electro Motives *styling section* beordret til at tegne et helt tog, som ville give passagererne uhindret panoramaudsyn og på samme tid indføje alle bekvemme-

ligheder, der ville gøre jernbanerejser til en fornøjelse. Da General Motors kun bygger lokomotiver og ikke havde noget ønske om at bygge passagervogne, overtog Pullmann Standard Car Manufacturing Company denne side af sagen, idet det benyttede General Motors tegninger.

Fra februar til juni 1945 blev resultatet vist i modeller for mere end 350 jernbaneeksperter, der tilføjede deres ideer og ønsker. Det himmelblå og sølvfarvede *Train of Tomorrow*, der blev sendt hele Amerika rundt som reklame, er fuldbyrdelsen af disse eksperter mange tegninger, syner og drømme. Det er Amerikas luksus-lyntog. I de kommende år vil toget med dets revolutionerende fordele i komfort og behagelighed være i køreplansdrift overalt i USA, og hør her lidt om, hvad det indeholder.

Forrest det ovenfor omtalte *E-7* diesellokomotiv med een enhed og derefter fire stålvogne på specielt affjedrede bogier, slingren og skinnestød nedbringes til det mindst mulige. Totallængden er 125 meter med plads til 216 passagerer. Udvendig er det holdt i blå og sølv, men indvendig er benyttet 37 farver. Hele toget er tætkoblet, hvorved ryk i vognene ved start og stop undgås. Luftkonditionering, afkøling, elektrisk kraft og frigidair findes i hver vogn. Der er telefon i alle vogne og selvstændige kupeer, hvorfra restaurant, bar, tjener o. s. v. kan kaldes, ligesom højtalere overalt varskoer passagererne om spisetider, hvad der passerer o. s. v. Endvidere er alle selvstændige kupeer forsynet med indbygget radio, hvor man selv kan vælge, om man vil høre på radioprogrammerne el. det lokale stålbandanlæg. Ruderne i *Astra dome*erne består af 2 stk. specielt splintfrit glas, stærkt som stål, med varm eller kold luft imellem, alt efter den ud-



Salonvognen »Moon Glow« i »Train of Tomorrow« har fire forskellige gulvhøjder. Her ses bar og salon

vendige temperatur. Start og stop foregår ved en særlig anordning let og elegant, men hurtigt. Alle sæderne er stilbare og hver kupé har sine farver i gardiner, persiener, polstring, tæpper o. s. v.

Den forreste vogn kaldes *Star Dust* og er en salonvogn til 72 passagerer. Lænestolene er polstrede og stilbare i 9 stillinger og kaldes »sleepy hollow«. De 72 pladser er fordelt med 24 i *Astra Domen*, 28 i den forreste og den bageste kupé samt 20 i rummet under *Astra Domen*. Dette sidstnævnte består af tre halvprivate kupeer med plads til 6—7 personer hver. Den forreste kupé har 16 stole parvis på hver side ad gangen og den bageste kupé 12 stole anbragt på lignende måde. I den forreste del af vognen findes 2 toiletter og i den bageste del 2 påklædningsrum el. dameværelser, der er indrettet til lidt »make up«, pudring o. l. og som børnehavn, med særlige i væggen indbyggede puslebørde til babyerne. Bag udgangen findes et rum, hvori en drager løser al håndbagagen ind gennem en lem, så man undgår at blokere gangene med bagage. Vognen vejer fuldt belagt omkring 80 tons.

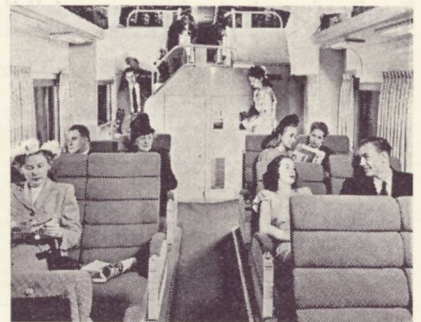
Den næste vogn kaldes *Sky View* og er en spisevogn med bordbetjening i tre etager, og der kan ialt rummes 52 spisende personer. Hovedafdelingen ligger bagest med 24 personer. På den ene side er anbragt trekantede borde til 2 og på den anden normale borde til 4. Der er sæder indbyggede i vognens vægge og løse stole. Imellem hvert andet bord er anbragt et indbygget anretterbord. *Astra domen* kan indeholde 18 og bordene er ligesom nedenunder til 2 i den ene side 4 i den anden. Forrest har den et lille anretterrum med fryseskab, varmeplader, kaffekoger m. v.

Der er indbyggede lamper på alle bordene. Nedenunder *Astra domen* findes 2 private spisestuer til 5 personer hver. Denne afdeling kommer man til ad en illumineret glastrappe. Vognen har komplet elektrisk køkken, fryseskabe, komfur, tallerkenskabsmaskine . s. v. Vægten er fuldt besat 90 tons.

Den tredje vogn kaldes *Dream Cloud* og er en luksus sovevogn. Konstruktionen af denne vogn har givet 50 % mere gulvareal i kupeerne om dagen end i de tidligere kendte sovevognstyper. Der er 20 sengepladser og 24 sæder i *Astra domen*. I midten findes 3 sovekupeer med hver 2 senge, forrest 2 luksussaloner med 2 senge og bagest 8 små kupeer med en enkelt seng. Alle senge er anbragt i togets længderetning, således at man ikke falder ud af køjen ved hurtige opbremsninger. De tre soverum er anbragt i den underste midterste del af vognen. Om dagen er den ene seng slået op til en sofa og den anden slået ind i væggen. Endvidere er der et bord og en lænestol. Som synlig hjælp til at finde den rette dør til sit soveværelse er dørene malet i hver sin farve. Den forreste del indeholder de 2 luksussaloner, hver med 2 lænestole, toiletbord og 2 senge, hvoraf den underste slås op til sofa. Hver salon har eget garderobeskab m. vægsspejl, toilet og vaskerum m. koldt og varmt vand. I vognens bageste en-



I året 1941 lod Santa Fé-banen bygge det første diesel-elektriske godstog i USA på 8400 hk. Baltimore & Ohio-jernbanen lod i 1942 bygge et tilsvarende. Hvert lokomotiv bestod af 4 enheder, hver med to stk. 2-akslede bogier. Det havde en totallængde på 59,5 m og en max.-hastighed af 112 km/tim. Med et prøvetog mellem Chicago og Twin Oakes, en strækning på 1466 km, trak dette tog 8300 t og foretog kun 5 standsninger for personaleafløsning



Den forreste vogn »Star-Dust« med de behagelige lænestole. I baggrunden ses trappen op til »Astra Domen«

de findes de 8 små kupeer til enkeltsovende. Alle senge er her konstrueret således at de ingen hjælp kræver fra tjeneren, men hives opredte ud af væggen. Skydedøre giver adgang til rummene.

Den sidste vogn kaldes *Moon Glow* og det ligger egentlig i navnet, hvad den bruges til. Mere end halvdelen af de 68 lænestole i denne vogn er bevægelige, hvorved der gives de rejsende større frihed til at samle sig i grupper. Herved opnås en hjemme- eller klublignende atmosfære. 24 lænestole er anbragt i *Astra domen*.

Der er indbyggede reoler til magasiner og bøger, skrivepulte i hyggelige diskrete hjørner og telefon, hvorfra man kan ringe på det permanente net. Den bageste runde observationsende giver et pragtfuldt udsyn over det hastigt skiftende landskab gennem store brede vinduer. Baren er installeret i den laveste del under *Astra domen*, og den er kombineret med 2 cocktailrum, hvor der kan sidde 10 personer. I indhold og udstyr ligner den meget sine tilsvarende brødre i New Yorks luksusrestauranter. Går man fremad og nogle få trin op, kommer vi til vognens forreste salon, hvor der er faste lænestole beklædt med nylon.

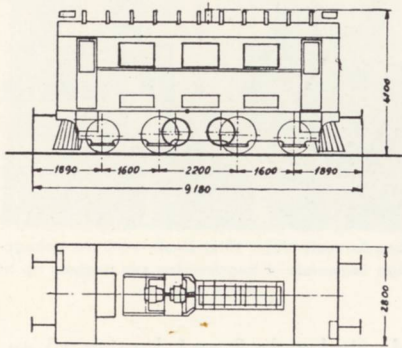
Og så ville man jo nok til sidst høre lidt om, hvad det koster at køre med et sådant tog. At det ikke er billigt, siger sig selv, ved at fortælle at en tur i den forreste og billigste vogn fra Chicago til San Francisco koster 250 kroner, vil jeg overlade det til læseren selv at finde ud af prisløbet i de øvrige vogne. Men husk så også at tage i betragtning, at priserne på en færdig vogn ligger mellem 500—750.000 kroner, og hvad lokomotivet koster i anskaffelsespris, har jeg efter dette slet ikke turdet efterforske.

J. R.

Træk af motortrafikkens udvikling ved de danske jernbaner. - 4.

af civilingeniør W. Bay

I de forrige artikler havde indsnæget sig et par trykfejl. I teksten til fig. side 101, spalte 1, skulle stå 1927 i stedet for 1917. Samme tekst skulle endvidere have været byttet om med teks en til fig. side 87, spalte 1.



Kolding Sydbaner, KS, M3, 1931

15. B. og W.-lokomotiverne og motorvognene.

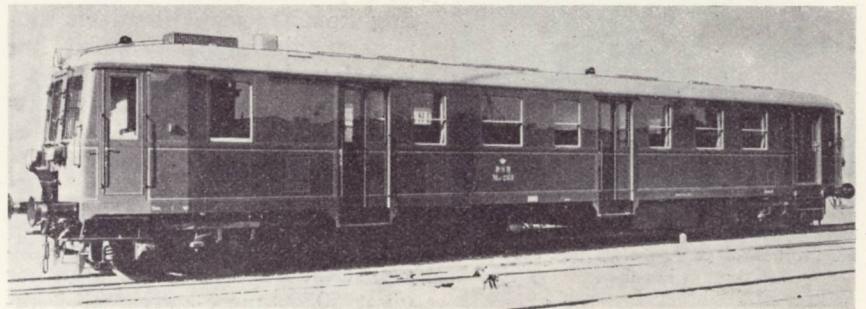
I 1930 leverede B og W 2 stk. 200 hk diesel-elektriske 1-Bo-1 lokomotiver M1 og 2 til København—Slangerup Bn. Vognkassen var bygget af Scandia. De har kun eet førerum, som er anbragt nærved midten af lokomotivet og rager op over motorhuset med udsyn i begge retninger. Lokomotivet vejer ca. 38 t.

I årene 1931—33 leveredes ialt 5 stk. B og W-lokomotiver til privatbanerne, nemlig i 1931 Kalvehavebanens M1 paa 250 hk og 27 t og Kolding Sydbaners M3 paa 300 hk og 38 t og i 1933 Hornbækbanens M2 paa 300 hk og 48 t (bogi-lokomotiv 3-Bo') og endelig Slangerupbanens M3 og 4 paa 300 htk og 49 t.

I 1934 leverede B og W dieselmotoren til en 250 hk motorvogn, som Scandia byggede til Skive-Vestsalling Jb.

I 1932 leverede Odense 13 stk. dielelektriske bogiemotorvogne, 8 til Sydfynske Jb., 2 til Nordvestfynske Jb. og 3 til Vemb-Lemvig-Thyborøn Jb. Disse var indrettede som almindelige bogiepersonvogne, men mellem bogierne var der indskudt en 2 akslet maskinbogie. På denne var — under vognulvet — den 8-cylindrede B og W-motor med generator og de 2 banemotorer anbragt. Motoren ydede 350 hk ved 1000 omdr/min. Vognen vejede 55 t.

Rent mekanisk svarede dette arrangement nøje til en i 1930 af Odense bygget diesel-mekanisk motorvogn til Odense—Kerteminde—Martofte Jb. M2. Denne var dog mindre med en 200 hk MAN-motor og vejede 40,5 t. Gearet var et svejtsisk SLM (Winterthur)-gear.



Danske Statsbaner, Litra Mo 288.

Foto DSB

I 1935 afleverede Scandia til Statsbanerne 2 stk. diesel-elektriske M0-vogne 211 og 212 (nu 551 og 552) med hver 2 sk. 250 hk B og W-motorer. Den elektriske udrustning var fra Thrige. Vognene var — bortset fra maskinaggregatet — ganske som 10 stk. samtidigt leverede M0-vogne med Frichs-motorer. B og W-motorerne, som var 2-takts og løb 1200 omdr/min., viste sig imidlertid ikke driftsikre nok, hvorfor vognene under krigen blev forsynet med nye maskinbogie med dieselmotorer og generatorer fra Frichs.

16. Frichs diesel-elektriske lokomotiver siden 1929.

Lokomotiver af samme type som de under 9 nævnte leveredes i de følgende år til følgende privatbaner: 1928 Skive—Vestsalling M5, 1931 Ringkøbing—Ørnvej—Holstebro Jb. M3 og Mariager—Faarup—Viborg Jb. M4. Det sidste

var dog et bogielokomotiv med de 2 banemotorer i den ene bogie (hjulsætning 2-Bo').

I 1932 afleveredes 2 stk. 900 hk 2-D0-2' lokomotiver litra Mx nr. 131 og 132 til Statsbanerne.

Samme år fik Hjørring Privatbaner 2 stk. 300 hk lokomotiver og Hillerød—Frederiksværk Jb. et 375 hk lokomotiv. Mens de førstnævnte ligesom Mx var rammebyggede og helt udført af Frichs, blev Hillerød-lokomotivet bygget som et bogielokomotiv (3-Bo') af Scandia.

Endelig leveredes i slutningen af 1932 og begyndelsen af 1933 2 stk. 375 hk og 1 stk. 205 hk lokomotiv til Holbæk Privatbaner, 1 stk. 375 hk til Trolldhede—Kolding—Vejen Jb. og 3 stk. 375 hk til Horsens—Juelsminde Jb.

Mens Statsbanerne ikke havde særligt held med deres lokomotiver, opnaede de mindre privatbanelokomotiver stor popularitet, og

Danske Statsbaners litra Mx 132, 1932

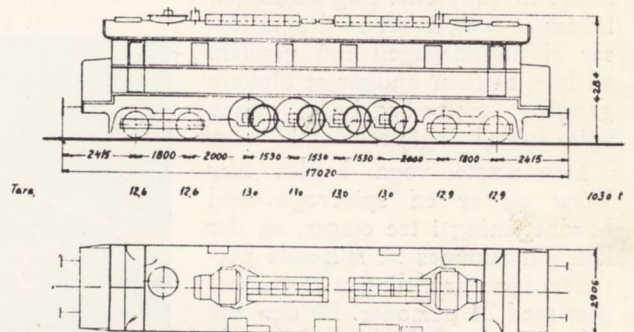
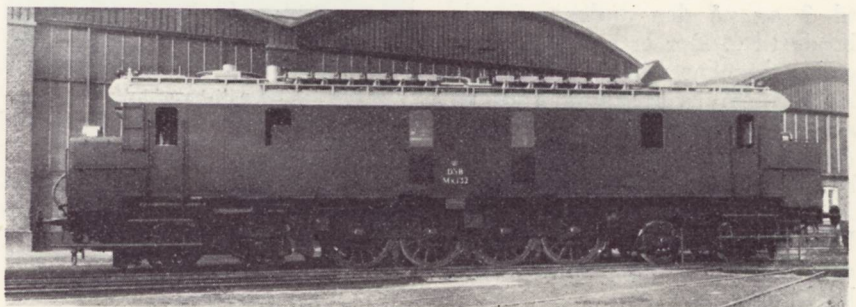
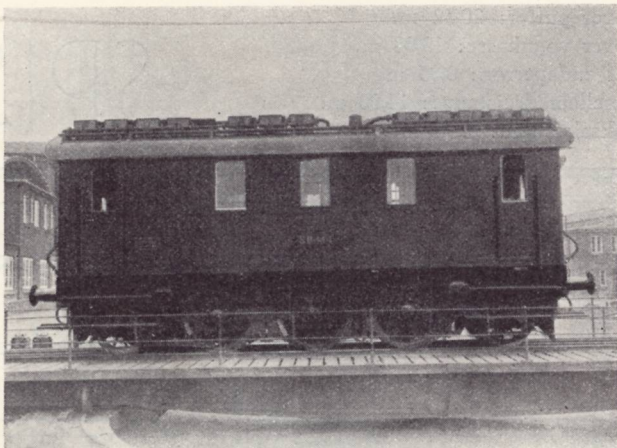


Foto A/S Frichs





Skagensbanen SB M4, 1935

der er da også i årenes løb leveret ialt 22 af disse rammebyggede lokomotiver i størrelse op til 500 hk.

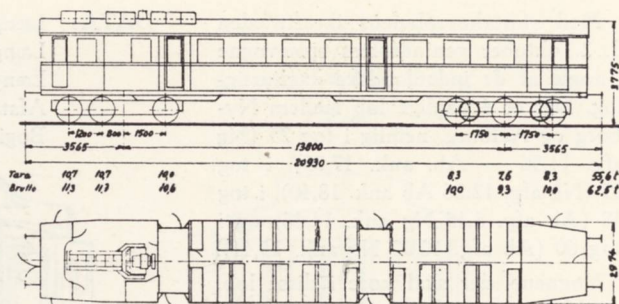
17. Frichs diesel-elektriske vogne siden 1928.

Som følge af de i afsnit 12 omtalte ulemper ved de hurtigtgående motorer med trykforstøvning gik Statsbanerne over til at bestille 4 nye motorvogne litra Mq 207—210 (nu 521—524) med langsomtgående, kompressorløse dieselmotorer. Disse vogne byggedes helt af Frichs, idet dog Scandia leverede det indvendige udstyr. Vognen har en 3-akslet maskinbogie med motoren stående højt på bogien og en 3-akslet motorbogie med 2 banemotorer. Den 6-cylindrede dieselmotor yder 250 hk ved 700 omdr/min. Vognens maksimale hastighed er 100 km/time. Mq-vognene vejer 55,6 t.

I 1932 afleveredes 6 lignende motorvogne til forskellige privatbaner.

I 1934 fik Statsbanerne 10 stk. 500 hk diesel-elektriske motorvogne litra Mp nr. 251—260 (nu 540—549). Disse var i mange henseender et væsentligt fremskridt. De 2 dieselmotorer var anbragt side om side højt oppe på maskinbogie, og de havde et omdrejningstal på 1000. Man havde herved valgt en mellemvej mellem de hurtigtgående, ikke driftsikre motorer, og de langsomtgående, men for tunge motorer. Vognenes maksimale fart var sat op til 120 km/time, endnu en betydningsfuld forøgelse. De vejer 54,6 t.

De 10 Mp-vogne — ofte kaldet *lyntogsforløberne* — afgav udmærket prøvemateriale for de første lyntog, de fire *trevognstog* litra Ms AA-Ms, som afleveredes i 1935 og sattes i drift samtidigt med lillebæltsbroen.



Danske Statsbaners litra Mq 521-524, 1932

gik over til motorvogne, og slet ikke har fået diesellokomotiver siden hen, har privatbanerne ikke anskaffet mange motorvogne.

Kun Bornholms smalsporede privatbaner har fået ialt 5 motorvogne, hvoraf 2 dog købtes fra de i 1939 nedlagte Haderslev Amtsbanner. Endelig har Mariager—Faarup—Viborg Jb. i 1935 fået en 290 hk 'lokovogn', det er en ca. 13 m lang bogievogn med et stort bagagerum og en passagerafdeling til kun 20 rejsende. Dieselmotoren er anbragt oppe i vognkassen.

18. Skinnebusser.

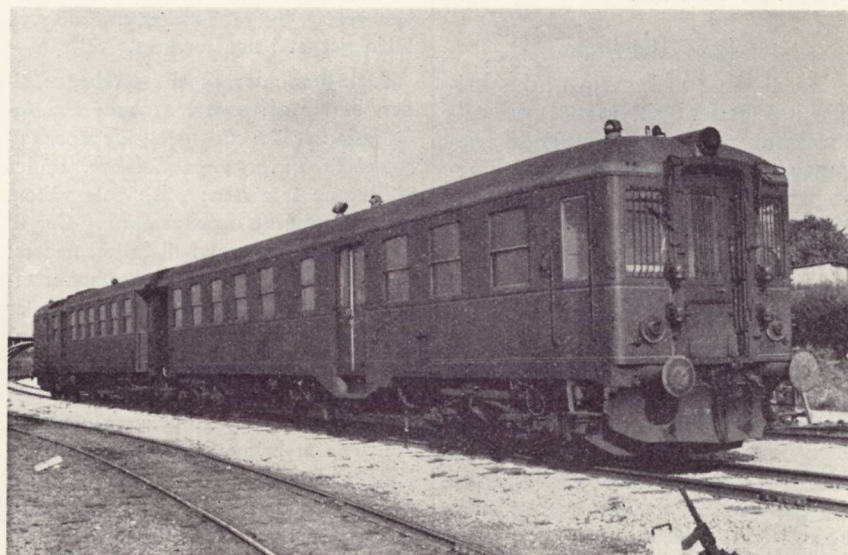
Under sidste verdenskrig anskaffede nogle faa privatbaner ialt 6 meget smaa motorkøretøjer, i virkeligheden vejbusser, som blev ændret til jernbanedrift. Disse »skinnebusser« med kun 37 siddepladser havde en let bogie under motoren og en enkelt drivaksel bagest. De fleste af dem er efter krigen ændret til landevejsbrug.

De efter svensk mønster byggede, nu så talrige bogie-skinnebusser er så godt kendte, at de pe behøver nærmere omtale. Dog skal her nævnes, at de 10 første leveredes med svensk Scania-Va-

Da imidlertid disse lyntog og de senere fremkomne Mo-vogne og 4-vogns-lyntog er saa velkendte, vil vi ikke ofre dem nøjere omtale her. Blot vil vi gøre opmærksom på, at alle lyntogene, de 10 Mp-vogne og de 10 første Mo-vogne er udført med vognkasser helt fra Scandia, bogier og kraftaggregater fra Frich mens de resterende 37 Mo-vogne er bygget helt af Frichs, dog med indvendigt udstyr fra Scandia.

Endelig blev i 1942 det diesel-elektriske motorvognsaggregat litra Mk—Fk nr. 675—676 afleveret. Denne 2-vogns-type, som siden krigen har kørt på strækningen Nyborg—Aalborg, har ialt 1000 hk, hvilket er ligeså meget som lyntogene, men den kan trække op til 6 store bogievogne, således at toget kan have ialt 578 siddepladser imod 4-vognstogets 222. Statsbanerne har for tiden yderligere 4 af disse aggregater i ordre hos Frichs-Scandia.

Mens Statsbanerne fra 1932 helt



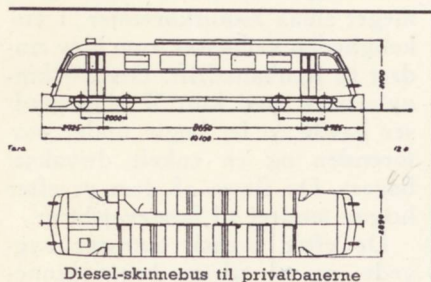
Danske Statsbaners litra MK-FK 675-676

Foto DSB

Med vinterkøreplanens ikrafttræden d. 2. oktober genindførtes spisevogne i nogle af de indenlandske daghurtigtog. Der er 4 daglige løb mellem Nyborg og Aalborg, nemlig i tog 23 (Ng afg. 11,36 — Ab. ank. 17,05), i tog 25 (Ng afg. 12,26 Ab ank. 18,40), i tog 58 (Ab afg. 8,45 Ng ank. 14,46) og i tog 60 (Ab afg. 10,00 Ng ank. 15,44).

Vognene, der skal køre i disse løb, er ikke nye vogne, det er nemlig de samme, der for krigen kørte her i landet. Ifølge overenskomst har *Det internationale Sovevognsselskab (Wagons-Lits)* driften af sove- og spisevogne, herunder restaurationen i lynetogene, her til lands, og skal altså også sørge for de nye spisevognsløb.

Det drejer sig om de 4 vogne nr. 1975—77 og nr. 2138. De har siden krigen stået ubenyttet hen, men er sluppet fra besættelsen uden mén. Vognene er bygget omkring 1910 og har det for den tids vogne karakteristiske udseende. Det er trævogne med teaktræsbeklædning, der er udført med en mængde lister og forsænkede afrundede felter, og de udmærker sig ved ikke at være så forfærdelig lange, 20,32 m over pufferne.



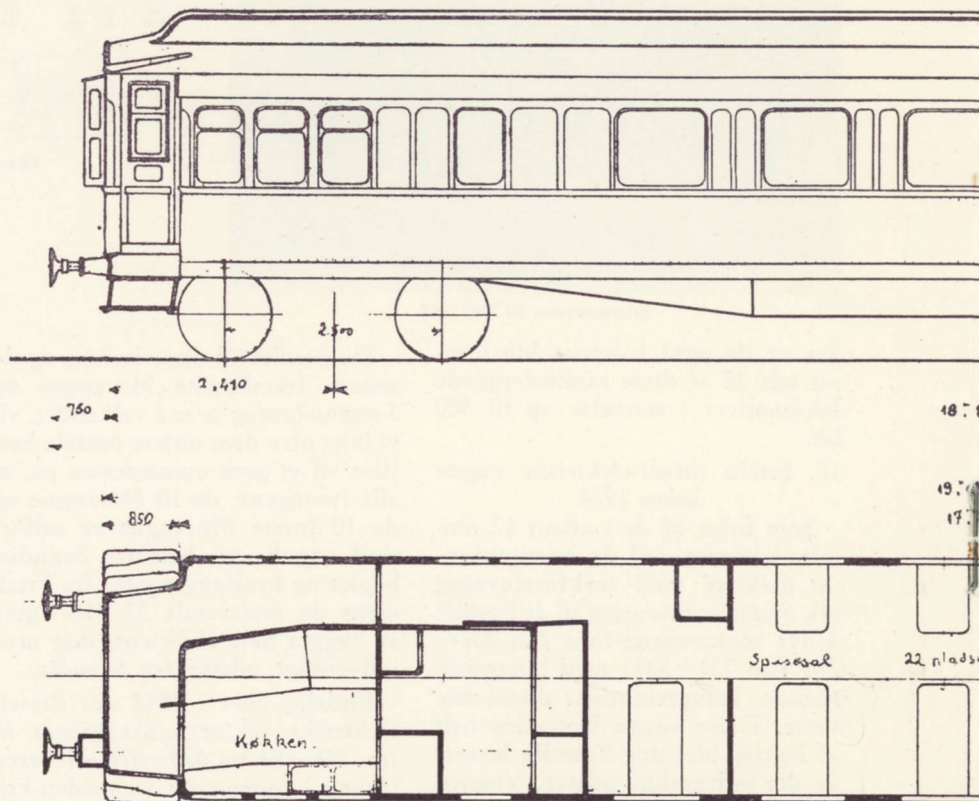
bis dieselmotorer, mens de øvrige, hidtil 39 leverede alle har *Frichs* dieselmotorer. Alle vognene er bygget af Scandia.

19. Gasdriften.

Da al brug af benzin under krigen stoppedes, gik man i vid udstrækning over til at anvende trægeneratororgas på de mindre motorvogne. Enkelte store lokomotiver (*Næstved—Præstø—Mern nr. 6* og *Mariager—Faarup—Viborg M4*) fik også store generatoranlæg. Også den frederikshavnske naturgas har været anvendt dels af Statsbanerne i nogle *Mf*-vogne, dels af *Aalborg Privatbaner* i et stort diesel-elektrisk lokomotiv. Her stod der gasflasker udvendigt langs hele den ene side af lokomotivet, som lignede et helt orgel! Og dog kunne det kun køre ca. 20 km på een fyldning. W. Bay.

DATA: Længde over puffer: 20,32 m.
Længde over vognkasse: 19,08 m.
Længde af endeperron: 0,85 m.
Afstand mellem drejetappe: 14,00 m.
Bogiers akselafstand: 2,50 m.

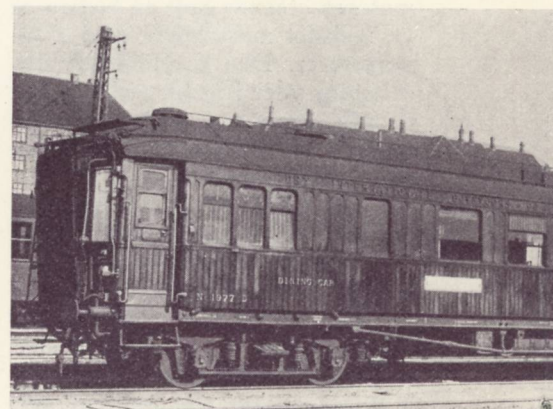
SPISEV



Som det fremgår af tegningen, er de indrettet med et beskedent køkken, en anretning samt en spisesalon med 40 pladser. Bemærk at de to endeperroner ikke er ens. Vognene er udrustet med 2,5 m stålboгийer af samme type som »Berlinertruck« (se artiklen om DSB's bogietyper i nr. 5) og har desuden under vognen dynamo og akkumulatorkasse, samt bremseudrustning, som består af både vakuum- og trykluftbremse, hvoraf førstnævnte dog vil blive fjernet i den nærmeste tid.

Påskriften, der er ens på begge sider, består af: øverst ordene: *Det internationale Sovevogns- og de store europæiske Eksprestogs Selskab*, under vinduerne i midten: selskabets våben, og ved enderne ordene: *Dining-Car* til venstre og *Spisevogn* til højre, nederst ved begge ender: vognens nummer efterfulgt af et *D*. Nævnte påskrift er dannet af messingbogstaver. På vangen, der er synlig, forskellig mindre påskrift.

Det var hensigten med denne artikel, dels at bringe nyt om spisevogne i almindelighed, dels at skaffe materiale til modelbygning. De tegninger, vi bringer, er de eneste, der findes af vognen, men de lader desværre lidt



tilbage at ønske hvad angår detaljer og à jour-føring. De skal derfor betragtes som et grundlag, men absolut et pålideligt grundlag, for nøjere studier, hvortil også de viste fotografier skulle tjene.

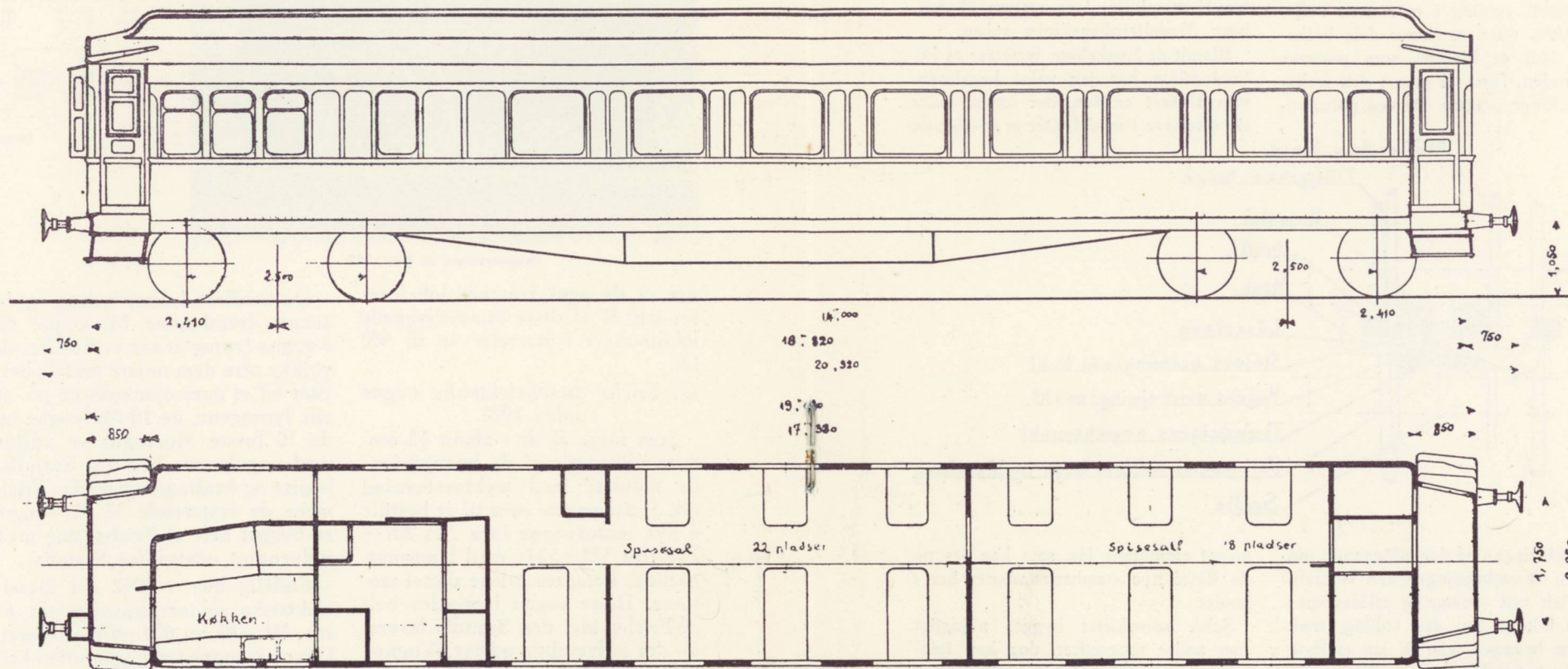
Spisevognene sættes nu i løb Aalborg—Nyborg—Aalborg, som nævnt i indledningen. Denne rute har vognene ikke altid fulgt, og for at klarlægge de indenlandske spisevognes løb, har vi gransket i gamle køreplaner og ved dens hjælp skaffet følgende historiske oversigt:

I Danmark indførtes spisevogne først efter 1. verdenskrig, nærmere bestemt

DATA: Længde over puffer: 20,32 m.
 Længde over vognkasse: 19,08 m.
 Længde af endeperron: 0,85 m.
 Afstand mellem drejetappe: 14,00 m.
 Bogiers akselafstand: 2,50 m.

SPISEVOGNE

Bredde over vognkasse: 2,77 m.
 Bredde over tagrytter: 1,51 m.
 Total højde: 4,03 m.
 Højde til tagliste: 3,20 m.
 Vægt ca.: 45,6 t.



Som det fremgår af tegningen, er de indrettet med et beskedent køkken, en anretning samt en spisesalon med 40 pladser. Bemærk at de to endeperroner ikke er ens. Vognene er udrustet med 2,5 m stålbogier af samme type som »Berlinertruck« (se artiklen om DSB's bogietyper i nr. 5) og har desuden under vognen dynamo og akkumulatorkasse, samt bremseudrustning, som består af både vakuum- og trykluftbremse, hvoraf førstnævnte dog vil blive fjernet i den nærmeste tid.

Påskriften, der er ens på begge sider, består af: øverst ordene: *Det internationale Sovevognselskab* og de store

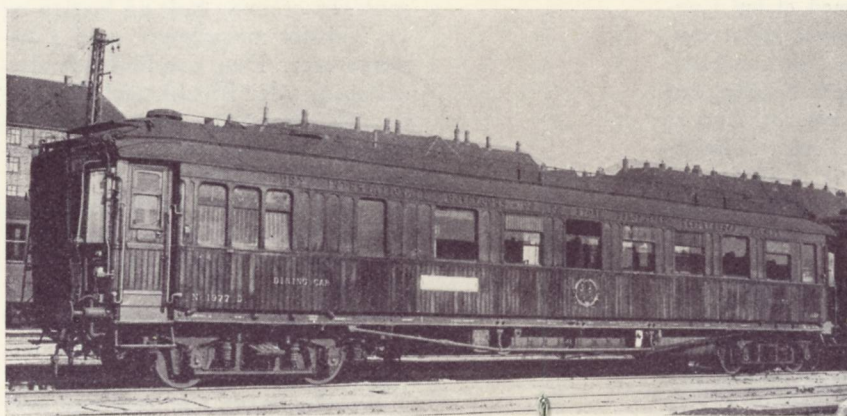


Foto DSB

Foto DSB

H0 - 16,5 mm
 Målestok 1/87

Tegning venligst udlånt af Det internationale Sovevognsselskab

Spisevogn nr. 1977 D



rende tog 70). Yderligere udvidelse skete 15. maj 1931 med et løb Fredericia—Randers i tog 947 (nuv. 23) og omvendt i tog 940 (nuv. 58). Med udvidelsen af 15. maj så planen

Ovenstående udvidelse hidtil har brat afsluttet indvielse af 15. maj 1931. Da skærpede:

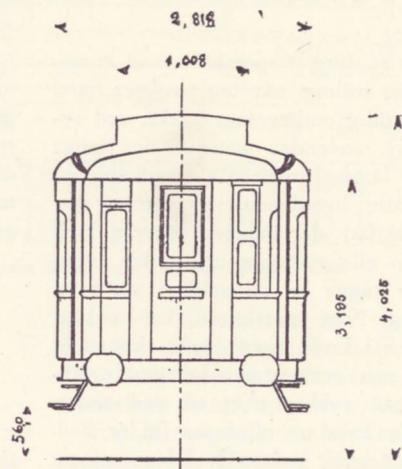
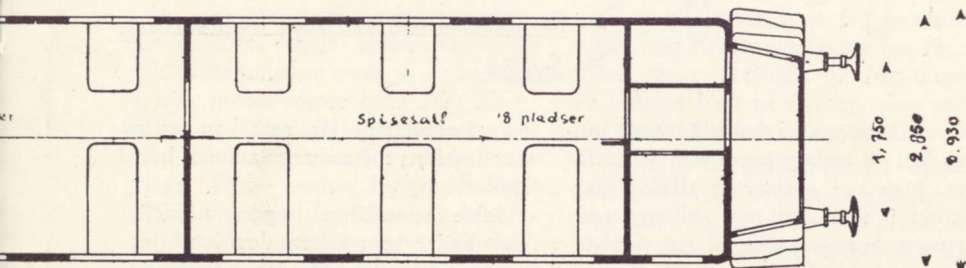
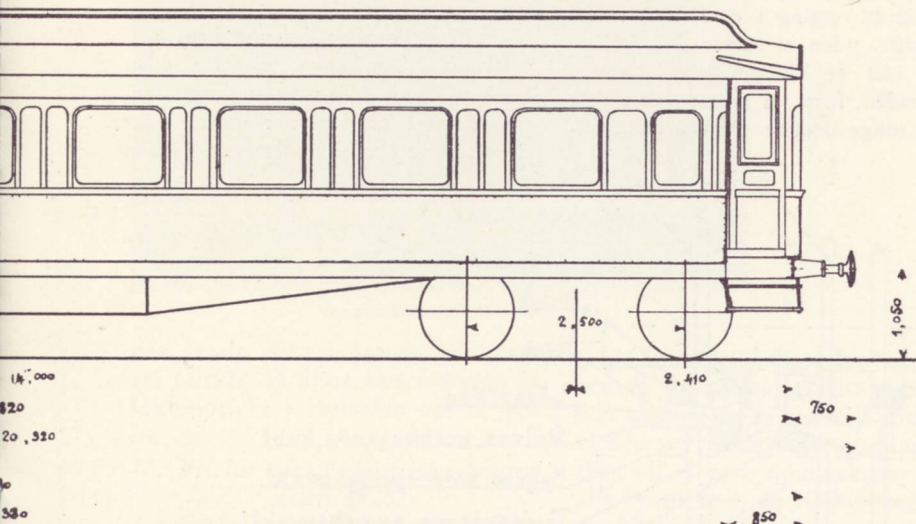
Nybor Padbo Aarhus—M Aalborg—

For førstnevnte spisevogn på bane. Siden denne gamle, og blev til strækningen. Ved provindvielse maj 1937 til Odense 55/50 slett

Den 27. dse Storstrø fik for første spisevogn dato til d. og sovevogn stående løb Kh—Geds Ng—Ab

VOGNE

Bredde over vognkasse: 2,77 m.
 Bredde over tagrytter: 1,51 m.
 Total højde: 4,03 m.
 Højde til tagliste: 3,20 m.
 Vægt ca.: 45,6 t.



Ovenstående betegnede den mest udvidede kørsel med spisevogn, der hidtil har fundet sted, men den fik en brat afslutning ved Lillebæltsbroens indvielse og lyntogenes indsættelse d. 15. maj 1935.

Da skar man kørslen ned til følgende:

- Nyborg—Aarhus tog 55
- Padborg—Aalborg tog 949—25
- Aarhus—Nyborg tog 50
- Aalborg—Padborg tog 60 — 942

For første gang fik man herved spisevogn over Fyn og for anden gang spisevogn på den sønderjydske hovedbane. Sidstnævnte viste sig heller ikke denne gang at svare til forventningerne, og blev fra 15. maj 1936 omlagt til strækningen Nyborg—Fredericia. Ved provinslyntogenes tilkomst d. 22. maj 1937 blev bl. a. tog 55 afkortet til Odense og spisevognsløbene i tog 55/50 slettet.

Den 27. september samme år indviede Storstrømsbroen, og fra den dato fik for første gang Gedserekspressen spisevogn. Man havde da fra denne dato til d. 20. sept. 1939, da alle spise- og sovevogne blev inddraget, nedenstående løb:

- Kh—Gedser tog 121
- Ge—Kh tog 132
- Ng—Ab tog 25
- Ab—Ng tog 60

Det var som tidligere nævnt vogne af den ovenfor beskrevne type, der anvendtes, dog med den undtagelse, at Gedserekspressens vogn en del af tiden var en større og nyere vogn, nr. 4071, en tidligere sovevogn, der var ombygget.

Efter krigen, da Nordekspressen begyndte at køre d. 7. oktober 1946, sattes spisevogne atter i drift i Danmark, men kun til glæde for rejsende i de udenlandske forbindelser; først nu er vi atter tilbage i førkrigsforhold også hvad indenlandsk betjening angår.

P. E. H.

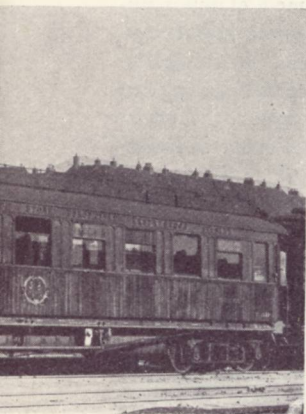


Foto DSB

H0 - 16,5 mm
 Målestok 1/87

Tegning venligst udlånt af Det internationale Sovevognsselskab

Spisevogn nr. 1977 D

Foto DSB



rende tog 70). Yderligere udvidelse skete 15. maj 1931 med et løb Fredericia—Randers i tog 947 (nuv. 23) og omvendt i tog 940 (nuv. 58).

Med udvidelsen af 15. maj så planen derefter ud som følger:

- Fa—Ab tog 927 (95)
- Fa—Ab tog 949 (25)
- Fa—Ra tog 963 (55)
- Fa—Es—Str tog 1036
- Ab—Fa tog 942 (60)
- Ab—Fa tog 954 (70)
- Ab—Skanderborg tog 970 (20)
- Str—Es—Fa tog 1017

Sidstnævnte løb kørtes dog kun i ferietiden 1. juli—20 aug.

Vognen i tog 20 til Skanderborg lukkedes af hensyn til det sene tidspunkt, men kørte tom videre til Fredericia af hensyn til returløbet.

fra 1. oktober 1923 med et dagligt løb Tinglev—Aalborg—Tinglev i daghurtigtoget. Da den sønderjydske strækning ikke viste sig rentabel, omlagdes løbet fra 1. oktober 1925 til Esbjerg—Fredericia—Aalborg og omvendt i togene 1017/949 hhv. 942/1036 (daghurtigtogene).

Den 2. oktober 1927 udvidedes dette løb til at omfatte strækningen Struer—Esbjerg—Fredericia—Aalborg og omvendt i de samme tog som ovenfor, og fra 15. maj 1930 suppleredes de med turene Fredericia—Randers i tog 963 (svarende til nuværende tog 55) og Randers—Fredericia i tog 954 (nuvæ-

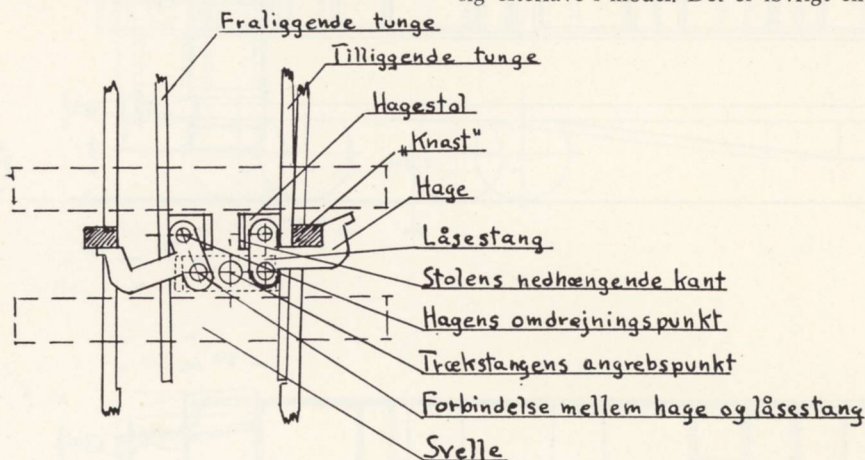
Sporskiftelås til modeljernbaner

For at sikre et sporskifte mod at ændre sin stilling, når tog passerer imod det (tidig omlægning, f. eks. ved rystelser), anvender man på de rigtige baner låsemekanismer af forskellig art ved alle betydende sporskifter, specielt skifter, der indgår i togveje. Fælles for alle systemer er, at den tilliggende tunge er fastholdt i sin rette stilling. Når sporskiftet skal omlægges, skal låsen først åbnes, hvorefter de to med tværstangen forbundne tunger kan rykkes over til den anden stilling, hvor ny aflåsning finder sted. Ved et ældre system er låsen gennem trådtræk i forbindelse med centralapparatets afhængigheder og betjenes herfra, medens omlægningen sker ved håndkraft på stedet. Et andet system betjener ved trådtrækket både frigørelse, omlægning og aflåsning på een gang (betjeningslås), og man har her forskellige anordninger til rådighed, hvis funktioner i korthed kan sammenfattes i tre tempi:

1. Den fraliggende tunge bevæger sig et stykke indad mod den faste skinne og åbner herved den tilliggende tungs lås.
2. De to tunger følges ad — men nu med større afstand mellem sig — til den nye stilling.
3. Den nu tilliggende tunge aflåses, medens den fraliggende bevæger sig yderligere bort fra den faste skinne.

Hele funktionen udføres altså af trækstangens bevægelse fra den ene endestilling til den anden. Disse systemer anvendes også, når sporskiftet be-

tyjenes ad elektrisk vej. Indretningen tillader opskæring, d. v. s. kørsel i medgående retning i et forkert stillet sporskifte, uden at låsens dele beskadiges, idet et hjulsæt, som passerer tungeroden, først vil presse den fraliggende tunge udefter. Derved påbegyn-



des oplåsningen af den tilliggende tungs lås, så omlægningen kan videreføres. Men ved opskæring aflåses sporskiftet ikke i den nye stilling, trækstangen bevæges ikke til sin endestilling, og kontrolstrømmen, som angiver sporskiftets endestilling, forbliver afbrudt, hvorved betjeningspersonalets opmærksomhed henledes på kalamiteten.

Nu er en sådan låseanordning ikke nødvendig ved modelsporskifter, hvor der ikke står værdier og menneskeliv på spil; men for den, der agter at bygge et modelanlæg og udstyre det

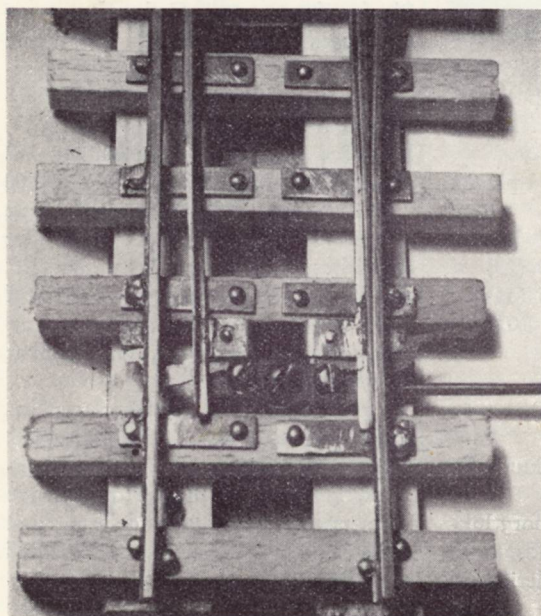
med alle sikringstekniske finesser, kan sporlås nok have sin berettigelse; og i det følgende skal gives en beskrivelse af indretning og bygning af en sådan sporlås, som er fremstillet i 4 togvejs-sporskifter i en station til Aalborg Modeljernbaneklubs anlæg.

Blandt de forskellige systemer af betjeningslås har jeg valgt hagelåsen, som sikkert er den, der lettest lader sig efterlave i model. Det er iøvrigt en

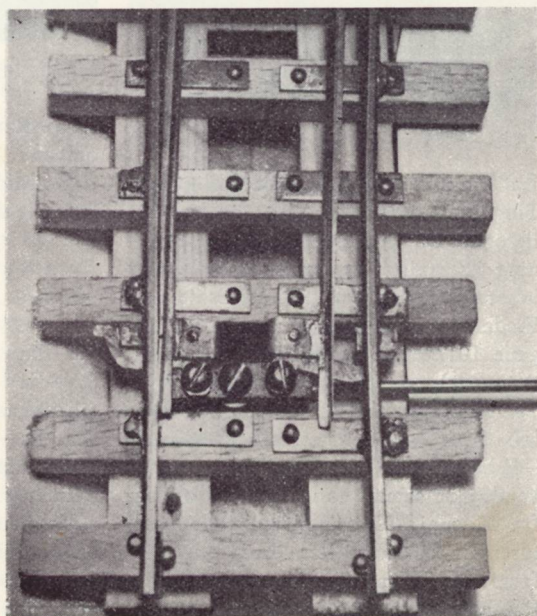
meget almindelig lås, som kan ses på de fleste nye statsbanestationer her i landet.

Selve sporskiftet bygges nøjagtigt som andre sporskifter, dog kan fjedrende tunger ikke tilrådes. I stedet har jeg loddet en plade med et hul i under tungeroden og gennem hullet fæstnet den med en skrue i den underliggende svelle, så den er bevægelig, men dog sikker mod at vælte og mod at rykkes frem, hvad en løstet laskeforbindelse er tilbøjelig til at tillade.

På hver tunge er fastlodet en hagestol, hvortil hagen ved en nitte er



Sporskiftet i de to aflåste stillinger



LÆSERNES EGEN SIDE

Da der i den senere tid har været indsendt en mængde forespørgsler af såvel mere almindelig art som tekniske, har vi besluttet fra og med dette nummer at oprette en særlig spalte for besvarelser af de af læsernes breve, som vi skønner har almen interesse for modeljernbanebyggere. Indlæg til denne side sendes til modeljernbanens redaktion.

Det er jo altid en opmuntring for redaktionen at se de mange breve og forespørgsler vi modtager fra vore læsere. Kontakten mellem læserne og bladet er jo absolut nødvendig for stadig at kunne udgive et godt og interessant blad for alle modeljernbanebyggere og jernbaneinteresserede. Vi har brug for Deres assistance og medarbejderskab. Lad os høre lidt om det, De arbejder med, og om de modeller, De har frembragt.

Vi indleder med et brev fra Haderslev Model Jernbane Klub og forventer at få mange indlæg i den diskussion, hr. Skourup lægger op til.

»Allerførst vil jeg herved gerne have lov til på dette sted at takke de mænd, som har taget initiativet til at modeljernbane-hobbyen har fået sit eget blad, som er et ganske enestående blad til den lave pris, hvilket selvfølgelig også kun er mulig, når medarbejderne udfører deres arbejde for sagens skyld.

Så er der en ting, som jeg kunne tænke mig at røre lidt ved; nemlig klubsystemet, som efter min ringe mening (jeg er jo ikke så gammel i tjenesten endnu) er lidt uheldig.

Jeg har ikke noget imod, at Københavnsklubben anser sig for moder-klub for de øvrige klubber, men

fastgjort, dog således, at den kan dreje sig. Dens bevægelse ind mod spormidte hindres af en nedbøjet kant på stolen, mens dens bevægelse i modsat retning styres af en tap eller knast, som er fastloddet under den faste skinnes fod, og som hagens ombøjede spids hviler imod under bevægelsen ind mod den faste skinne. Når tungen med hagen under bevægelsen imod skinnen har nået sit leje, er hagen samtidig fri af knasten og drejer sig ved trækstangens videre bevægelse i indgreb omkring knasten. Tungen er nu fastlåst. Ved trækstangens bevægelse i modsat retning drejer hagen sig fri af knasten, går i anlæg mod stolens nedhængende kant og trækker tungen med væk fra den faste skinne. Ved den videre bevægelse i samme retning foregår de fornævnte bevægelser ved den anden tunge. Låsedelens udformning fremgår iøvrigt af hosstående skitse.

Justering af låsen foretages ved ændring af knastens stilling; man understøtter den med en træpind af passende tykkelse, opheder loddestedet med loddekolben, hvorpå man med en pin-

cet kan flytte knasten i den rette stilling i den tiltrukne hages greb. Det er en delikat operation, som det betaler sig at ofre en del omhu på.

Trækstangen er naturligvis fremstillet af isolerende materiale. Hagerens lige arm forbindes med den ved et par små skruer, som skrues ned i materialet.

Sporskiftedrevet kan være et almindelig solenoidetræk, men da jeg mener, at det med sin pludselige bevægelse er lovlig hårdt ved materialet, har jeg selv anvendt en almindelig billig Tekno-motor med permanent magnet; denne motor trækker gennem en passende udveksling en friktionsskive, hvorimod det led, der overfører bevægelsen til trækstangens forbindelse med drevet, presses af en fjeder af passende styrke. Denne friktionskobling er nødvendig for at undgå at tungerne ved opskæring skal trække udvekslin-

gen og motoren med rundt. Endvidere opnår man den fordel, at motoren bliver ved med at løbe og ikke brænder af*), hvis skiftet under en omlægning skulle være blokeret af snavs el. andre fremmedlegemer. Den skal nemlig standses af kontrolstrømløbet, som først slutes, når tungerne er i indgreb i deres respektive stillinger.

Omstyring af motoren foregår selvfølgelig ved tilførsel af + eller - strøm, og i returstrømløbet fra den er indskudt de fornødne afhængigheder: spærre mod utidig omlægning, mens skiftet befares, samt »togvejsspærre«, så det ikke kan omlægges, når der er sat signal for en togvej, som vedrører dette skifte.

Herluf Jensen.

*) Motoren er beregnet til 6—8 volt, men da den normalt kun skal gå et øjeblik ad gangen, og der fordres relativ stor kraft, plejer jeg at anvende 10—12 volt.

Andr. Skourup, Haderslev.

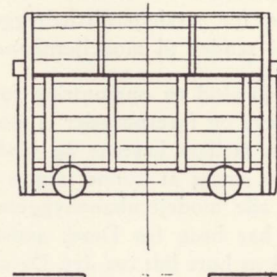
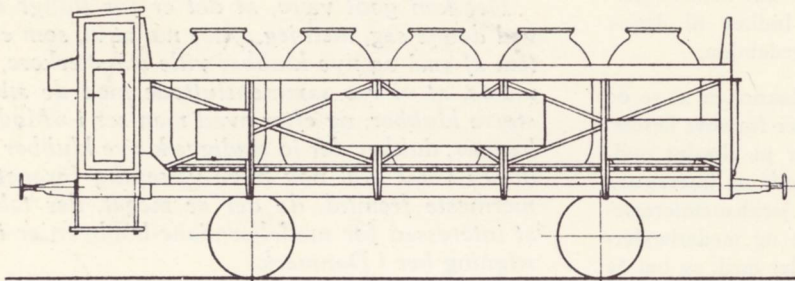
Da vi arbejdede med planerne om et modeljernbaneblad, var vort egentlige udgangspunkt dannelsen af en modeljernbaneunion, med et medlemsblad, der dog skulle være af en sådan art, at bladet kunne opnå en videre udbredelse såvel i Danmark som i udlandet. Dengang lykkedes det ikke at få dannet en union, men »Modeljernbanen« opstod som et officielt organ for danske modeljernbane-klubber og danner som sådan et bindeled mellem klubberne. Flere af vore læsere har siden berørt spørgsmålet om dannelse af en modeljernbaneunion, og vi offentliggør her et indlæg i denne sag, og hører derefter gerne læsernes mening om dette spørgsmål.

KØB-SALG-BYTT

KØBES Märklinskiner, spor »00«, købes. — Palsdorf, Holmens Kanal 32, Telefon PA1æ 2334.

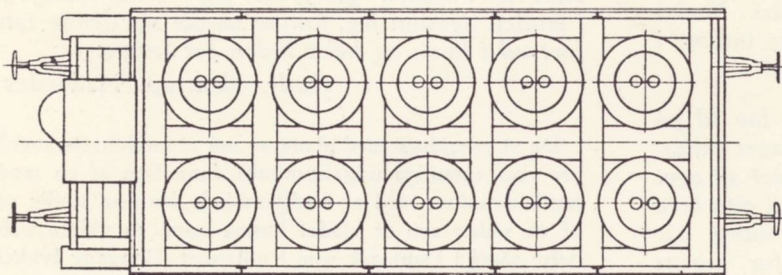
SÆLGES Nyt »H0« lokomotiv, DSB litra S, med omskifter og spænding 12—24 volt, til salg. Pris 80 kr. — Erik Lykke, Løkkegade 13, Aalborg.

A/s Dansk Svovlsyre- og Superphosphatfabrik's krukkevogne



Spor H 0 - 16,5 m. Målestok 1:87.

Tegning og foto venligst udlånt af vognens ejer.



En af de mest særprægede godsvognstyper er denne krukkevogn. Sådanne vogne findes i de fleste lande, og herhjemme repræsenteres typen af 11 stk. Zs tilhørende A/S Dansk Svovlsyre- og Superphosphatfabrik.

Vognene bruges til transport af syre og er almindelige åbne vogne med bremsehus, men uden sidevægge, hvorpå stenkrukker med rumindhold 1000 l er stillet op.

Der findes 2 forskellige typer med 12 henholdsvis 10 krukker, og der har desuden eksisteret en type med kun 8 krukker, som nu er

udrangeret. Den her afbildede vogn Zs 508053 er ganske som 508052; de er bygget 1939, d. v. s. de er ombygget hos Scandia til deres nuværende formål af åbne 15 t godsvogne tilhørende Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted jernbane (tidligere nr. 210 og 205).

Ved ombygningen er sidevægenes beklædning fjernet, men stolperne af T-jern bibeholdt (bemærk de forskellige afstande), medens gavlene er forhøjet. På gulvet er lagt en blyplade dækket af en rist; på fotografiet ses den umbøjede kant af blypladen som

en hvid streg under listerne i risten. Krukkerne, der er af stentøj, står på risten og fastholdes foruden hver af 4 tildannede klodser og foroven af et system af 80 mm tykke planker mellem og udenfor krukkerne. Plankerne er anbragt i højde med listen i overkant af vognside, og ligger i 2 lag med plankerne på tværs øverst. Akselgaflerne er af den nye lukkede type.

Vognene har skruebremse og trykluftledning.

Bemalingen: sort for undervogn puffer, sider og skilte, grå for gavle og bremsehus, og hvid for al påskrift. Krukkerne er rødbrune som almindelige syltekrukker.

Foruden disse vogne ejer firmaet 4 tankvogne litra ZE til transport af syre, samt en lukket vogn litra Zr til forskelligt gods. Alle vognene har hjemsted på Frederiksberg.



Til læserne!

December-numret af »Modeljernbanen« udsendes som julenummer på 24 sider og vil indeholde en mængde gode artikler til at fordrive helligdagene med.

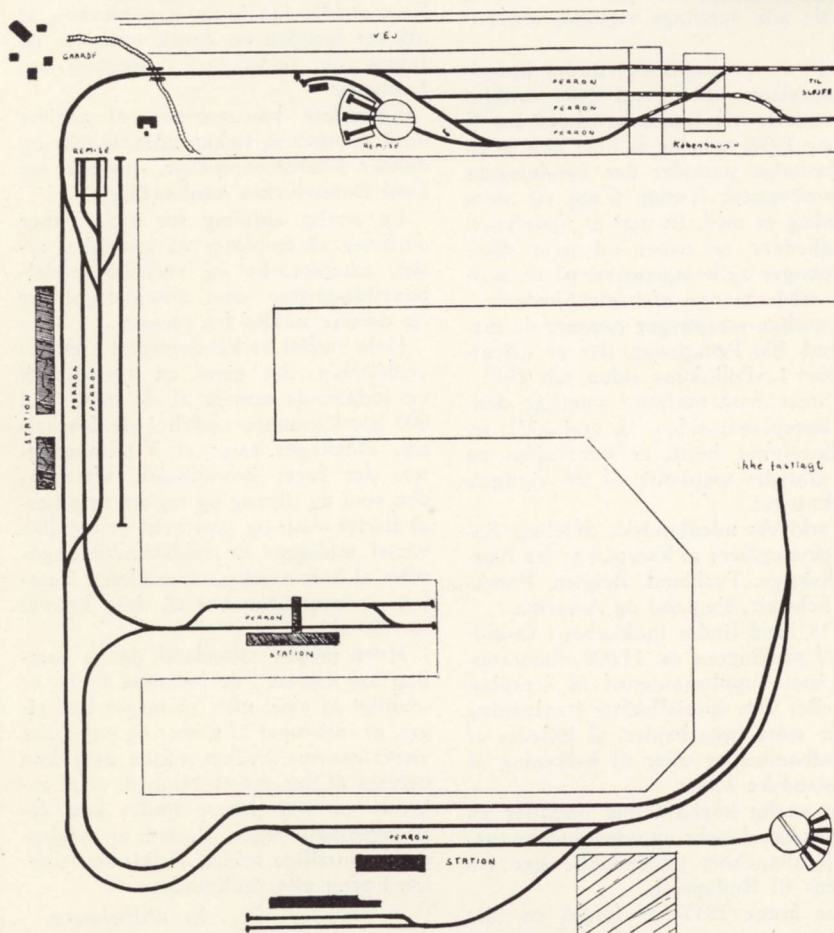
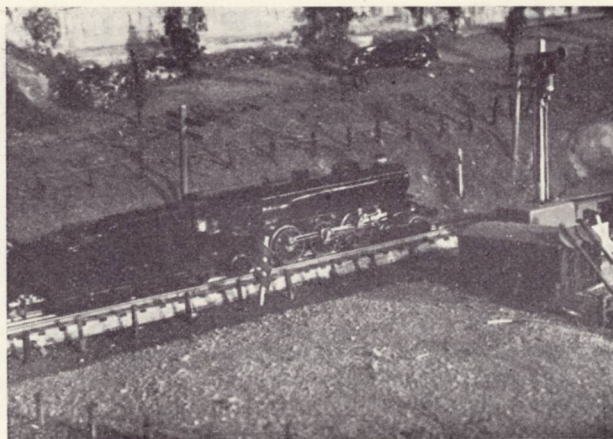
Bestil det i god tid hos Deres forhandler og benyt det som gave til venner og bekendte.

Pris for julenummeret kr. 2.25
(Direkte abonnenter ingen ændring)

Sønderborg

MODEL JERNBANE KLUB

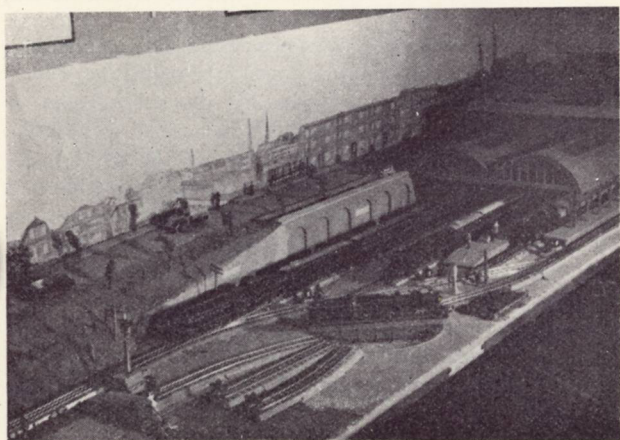
Formentlig er SøMJK den først oprettede danske klub med lille sporvidde. Den er oprettet i 1946 og fik i løbet af 1946—47 fat i et rum på Sønderborg Statsskole, 4×4,5, hvor man opbyggede et anlæg i H0, idet man hovedsagelig baserede sig på Märklin materiel, spor 00. På grund af det lille lokale begrænsede man medlemstallet til 10.



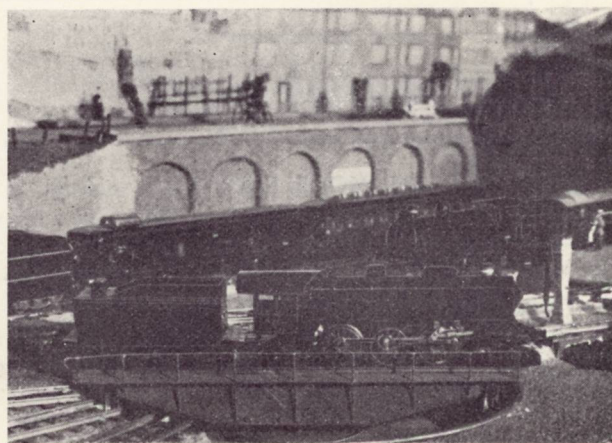
Ved opbygningen af anlæget fik hvert medlem sit lille stykke at fuldføre. Klubben forsøgte først at benytte grus som ballast for skinnelegemet, men det viste sig upraktisk i H0, hvorfor man gik over til at benytte træliter beklædt med sandpapir 2½. Ovenpå sandpapiret klæbedes sveller udskåret af finer, hvilket så meget naturtro ud. På sporplanen og fotografierne får vi et lille indtryk af det smukke anlæg. Sporplanen viser den endelige udformning, der indtil dato er halv færdig. Det er en typisk punkt til punkt konstruktion, og bag stationen »København H« sluttes de punkterede spor i en ring udenfor lokalet. Det er en meget almindelig metode, hvorved man undgår den megen rangering på en endestation. Det rullende materiel består hovedsagelig af Märklin materiel, samt fire hjemmebyggede litra S, et litra P og et litra E og en del danske vogne.

Klubben har fornylig vedtaget, udover H0 anlæget, også at bygge et »0« anlæg, men endnu har man ikke fundet lokale dertil.

Formand siden oprettelsen har været hr. E. Jørgensen.



»Københavns H« med et tog, forspændt en Märklin maskine, i midten et tog med et litra P, til højre et litra S og på drejeskiven et litra E



Litra E maskinen på drejeskiven, bygget af lokomotivfyrbøder Christiansen fra Padborg; bagved skimtes formandens P'er

ET JERNBANE-ARKIV

Efter at der nu gennem »Modeljernbanen« er skabt et samlingssted for danske jernbaneinteresserede, ville det sikkert være interessant at få belyst, på hvilke forskellige måder denne hobby dyrkes herhjemme. At modeljernbanebyggeriet efterhånden har en del udøvere også herhjemme, vidner »Modeljernbanen« jo tydeligt om, og man har fra tid til anden hørt om mænd, der interesserede sig for jernbanekøreplaner og andre enkeltområder inden for jernbanens brogede verden.

Jeg skal i det følgende i store linier fortælle om min egen form for jernbane-entusiasme gennem en kort omtale af mit jernbane-arkiv i håb om derigennem at lokke andre — og måske større — samlere af »jernbanestof« frem, idet jeg tror, at der findes adskillige sådanne herhjemme, og for derigennem også på denne måde at kunne udveksle erfaringer og måske bringe vor kærlighed til jernbanens verden ud til en større kreds.

At det er svært at anlægge en samling af jernbanelitteratur, når hovedvægten vel at mærke ønskes lagt på danske jernbaneforhold, kender alle danske jernbaneinteresserede vist alt for godt, men netop den kendsgerning, at der ikke som f. eks. for filatelister findes »banede stier«, har gjort arbejdet mere tillokkende for mig, og jeg valgte derfor den fremgangsmåde, da jeg i 1931 begyndte min samling, selv at indsamle stoffet som udklip af aviser og Blade af alle — store og små — begivenheder ude og hjemme og derpå systematisk at behandle det i Scrapbøger og specialhæfter suppleret med de få bøger, der af og til dukkede op, samt ved imødekommenhed fra statsbanernes side at erhverve en række værdifulde værker, der ellers ikke findes i handelen (f. eks. Statsbanernes store jubilæumsbog »Danske Statsbaner 1847—1947«, Aarsberetninger, »Vingehjulet« fra dets første nummer

i 1943, »Statsbanernes Tjenestemænd« m. m.)

Resultatet af mere end 18 års samlevirksomhed er da blevet et jernbane-arkiv, der pr. 1. aug. 1949 bestod af 35.947 sider — 15.055 illustrationer — og 1.098 jernbanekort katalogiseret og ordnet i 15 kassetter, i scrapbøger og hæfter eller indbundet i papbind, således at der er opnået en systematisk opdeling af dette meget forskelligartede stof, der ville svare til et værk på 60 bind af 600 sider.

I det følgende skal jeg kort søge at omtale min samlings vigtigste afdelinger:

I 12 store scrapbøger findes hovedstadspressens mere end 2400 artikler og notitser om jernbaneforhold fra 1. januar 1934, således at hele den begivenhedsrige periode, der kendetegnes af brobyggeri, lyntog, S-tog og store nyanlæg er med. Et utal af »jernbanevittigheder« er strøet ud over disse scrapbøger og kommenterer på en morsom måde mange af begivenhederne.

2 særlige scrapbøger rummer de mere end 200 licitationer, der er offentliggjort i »Politiken« siden juli 1933.

8 store bind omfatter samtlige danske køreplaner siden 15. maj 1931, og i tilknytning hertil er udarbejdet en del grafiske togplaner af de vigtigste strækninger.

I arkivets udenlandske afdeling findes eksemplarer af køreplaner fra Norge, Sverige, Tyskland, Belgien, Frankrig, Schweiz, England og Amerika.

I 18 bind findes indklæbet i tusindvis af samlingens ca. 15.000 illustrationer som supplementsstof til scrapbøger eller som specialhæfter i anledning af de store broarbejder, til billeder af modelbaneanlæg eller til belysning af udenlandske baner.

En særlig kort-afdeling omfatter en lang række danske og udenlandske speciel-jernbanekort (spændende lige fra Assens til Budapest).

For årene 1935—37 findes en lille

jernbane-avis »Blokposten«, der »udkom« 2 gange ugentlig i denne fem-årige periode. »Avisen« er med sin 2.300 sider, der er skrevet i hånden, en samlers referat og indtryk af en stor tid i de danske jernbaners levetid.

Den udenlandske afdeling omfatter — foruden de omtalte køreplaner — en række tyske, engelske og amerikanske bøger, tidsskrifter, f. eks. »Trains« (U.S.A.), »Railways« (England), hæfter og artikler, der belyser jernbanerne over hele jorden, ligesom alle danske avisartikler fra hovedstadspressen fra 1. jan. 1945 vedrørende udenlandske baner findes i en speciel scrapbog med særlige afsnit for de vigtigste lande. Som et lille kuriosum kan nævnes, at arkivet foruden en dansk omfatter en fransk og amerikansk børnebog om jernbaner.

Endvidere kan nævnes, at arkivet også rummer en række udenlandske og danske jernbane-romaner, -noveller og Emil Bønnelyckes jernbanedigte.

En særlig afdeling for modelbaner omfatter eksemplarer af engelske, tyske, amerikanske og svenske modelbanetidsskrifter samt arbejdstegninger og diverse udklip fra pressen.

Hele stoffet er katalogiseret i et hovedkatalog, der giver en systematisk og indgående omtale af de mere end 600 katalognumre opdelt i de forskellige afdelinger samt af 3 tal-oversigter, der føres kronologisk, efterhånden som ny tilgang og registrering heraf finder sted, og som med et øjeblikks varsel muliggør en fuldstændig opgørelse af hele samlingens omfang. Katalog og oversigter har til dato krævet ca. 400 sider.

Hvor megen arbejdstid denne samling har krævet i de forløbne 18 år, er umuligt at sige, men så meget kan siges, at forbruget af klister og papir har været enormt, hvilket måske også kan belyses af den omstændighed, at af arkivets ca. 600 numre findes kun ca. 50 egentlige bøger. Resten er udklippet fra utallige kilder, indklæbet, samlet, hæftet eller indbundet.

E. Wilhelmsen.

Litteratur nyt!

VI BYGGER EN MODELJÄRNVÄG, tilsendt af Lindqvists forlag, Stockholm. Pris 5 kr. Bogen er i øjeblikket den eneste skandinaviske bog om modeljernbaner, og selv om den ikke kan måle sig med den engelske og amerikanske modeljernbanelitteratur, vil den dog være til stor hjælp for nybegyndere og de, der har vanskeligheder ved at læse ikke-skandinaviske sprog. Bogen er i håndbogsformat og indeholder 100 sider. Den spænder over områder som planlægning, standardmål, sporplaner, opbygning af banelegemet og landskabet, skinne- og spor-skittebygning, samt driftssystemer. Et specielt afsnit er

helliget luftledning og dennes opsætning, og et andet signalsystemer. Endelig afsluttes bogen med vejledning i bygning af lokomotiver og vogne. Da det selvfølgelig er umuligt i en lille håndbog til fuldkommenhed at beskrive alle emnerne, vil bogen, suppleret op med de artikler, der har været og vil komme i *Modeljernbanen*, kunne blive til megen nytte. Den, der ikke har tid til at vente på, at alle emner bliver detaljeret beskrevet i vort tidsskrift, eller på, at vi skal udsende den første modeljernbanebog på dansk, vil i bogen få en hurtig og klar oversigt over, hvad det hele egentlig drejer sig om.

Bogen er godt illustreret — hovedsagelig med tegninger for HO — med mange gode fotografier, og for at den ikke skal virke for tør og kedelig, findes flere morsomme tegninger.

Se iøvrigt annoncen på bagsiden.

KLUBMEDDELELSER

DANSK MODEL JERNBANE KLUB, København

Formand: Landsretssagfører T. Nellemann.
Næstformand: Civiling. Poul E. Clausen, Gl. Strand 38¹, K.
Sekretær: Fuldmægtig, cand. polit. P. Høeg Albrethsen,
Hoffmeyersvej 2, København F.
Kasserer: Civilingeniør P. E. Harby, Lindevænget 10,
Ballerup.
Klublokale: Nørrebro Station. Anlæg i »0«.

Meddelelse nr. 28

I meddelelse nr. 27 bebudedes en nyordning af klubbens faste møder for medlemmerne. Der indføres herefter indtil videre den ordning, at der hver måned vil være en fast *klubaften den første mandag i måneden* og en fast køreaften den tredje tirsdag i måneden (de hidtidige mødeaftener den første tirsdag i måneden ophører hermed). På klubaftenerne vil der under mere selskabelige former blive lejlighed til drøftelse af fælles problemer, klubbens anliggender m. v. Køreaftenerne tænkes anvendt til kørsel (også prøvekørsel) på anlæget på Nørrebro station og medlemmerne opfordres indtrængende til at medbringe rullende materiel. Det er hensigten i et vist omfang at etablere organiseret kørsel på anlæget på disse aftener og evt. at give interesserede medlemmer instruktion i betjening af anlæget. De faste klub- og køreaftener bliver følgende: Klubaften i Tivoli Keglernes selskabslokaler, Bernstorffsg. 7, mandagene den 7. november og 5. december kl. 20 og køreaften på Nørrebro station, tirsdagene den 15. november og 20. december kl. 20.

For at undgå at blive slettet af medlemslisten må medlemmer, der endnu ikke har betalt kontingent for året 1949-50 snarest indbetale dette på klubbens girokonto 54578. Ifølge lovenes § 2 slettes medlemmer, der ikke har betalt kontingent senest 8 måneder efter regnskabsårets begyndelse, af medlemslisten efter at være erindret om nærv. bestemmelse.

T. Nellemann / P. Høeg Albrethsen

VALBY MODEL JERNBANE KLUB

Formand: Ole Jacobsen, Beatevej 30, Valby, tlf. Valby 6676.
Klublokale: Blankavej 35, Valby. Anlæg i »H0«.
Mødeaften: Hver onsdag kl. 19,00.

VANLØSE MODEL JERNBANE KLUB

Formand: stud. jur. H. K. Mikkelsen, Borrebyvej 12, telefon Damsø 812.
Klublokale; Aadalsvej 50. Anlæg i »H0«, 2 skinne.
Mødeaften: Fredag kl. 19,30.

Klubben er nylig startet og har påbegyndt et anlæg i »H0« for 2-skinne drift. Foreløbig er der ikke plads for flere medlemmer, men besøgende er velkomne.

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 Grenå en søndag i november, se nærmere på tavlen i lokalet. Vi beder medlemmerne om at indbetale kontingentet så hurtigt som muligt på indbetalingskort.

P. K. V. Mogens W. Nielsen

AALBORG MODEL JERNBANE KLUB

Formand: Ing. H. Gelsing, Samsøgade 35³, Aalborg
Næstform.: stud. jur. Hulegaard, Jernbanegade 4, Aalborg.
Sekretær: Trafikassistent P. Madsen, Aalborg.
Klublokale ved Ålborg lufthavn. Anlæg i »0«.

Der arbejdes på anlæget tirsdag aften og lørdag eftermiddag. Mødetider på rutebilstationen ved lufthavnbusen: tirsdag kl. 19,00 og lørdag kl. 15,00, ved lokalet 20 min. senere.

ESBJERG MODEL JERNBANE KLUB

Henv. til hr. maskinmester Frikke, Klarisværket, Esbjerg.

HADERSLEV MODEL JERNBANE KLUB »0«.

Formand: Trafikass. Jens P. Kristensen, Ribevej 66.
Sekretær: Stationsleder Andr. Skourup, Vestergade 31.
Kasserer: Mejerist Henrich Krebs, Østergade 5.
Klublokale: Skt. Severin Skolen. Anlæg i »0«.

HJØRRING MODEL JERNBANE KLUB

Formand: V. Binding, Østergade 7 a, Hjørring.
Kasserer: Lokomotivfører S. Sørensen, Hyldtoftevej 1, Hjør.
Klublokale: Hjørring Station. Anlæg i »0«.

»MODELJERNBANEN«

MÅNEDLIGT TIDSKRIFT FOR JERNBANER
OG MODELJERNBANER

Redaktion og ekspedition: Strandvej 4x, København Ø.
Udgiver og redaktør: Kaptajn J. Rosenfeldt.
(ansv. overfor presseloven)

Tekniske redaktører: Civiling. Poul E. Clausen og P. E. Harby.
Maskinteknisk medarbejder: Civilingeniør W. Bay.
Baneteknisk medarbejder: Civilingeniør A. Raabæk.
Fotograf: Ole Borch.

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

Abonnementspris: Enkeltnummer kr. 1,25. Årsabonnement
(12 numre) kr. 14,00. Medlemmer af DMJK, SØMJK,
VMJK og JMJK, årsabonnement kr. 12,00.

Udland: Kr. 15,00 årlig.

Indbetaling på gironummer 74115.

Annoncepriser: $\frac{1}{4}$ side kr. 250, $\frac{1}{2}$ side kr. 135, $\frac{1}{4}$ side
kr. 75, $\frac{1}{8}$ side kr. 40, $\frac{1}{16}$ side kr. 25, $\frac{1}{32}$ side kr. 15.
Ved 6 indrykninger 5% rabat, ved 12 indrykninger 10%
Eftertryk af indholdet er tilladt mod tydelig kildeangivelse.

Forhandlere i udlandet: Tyskland: Fa. Werner Böttcher,
21 b, Bergkamen, Westf. Frankrig: Documents et Collec-
tion d'Art, 61 r. de Vaugirard, Paris. Loco-Revue, Mont-
chauvet, Seine-et-Oise. England: Percival Marchall & Co.
Ltd. 23 Great Queen Street, London, W. C. 2. Sverige:
Model-Craft, Skolgatan 5, Malmø. Wentzel's Appelbergs-
gatan 18, Stockholm. Norge: Modelbaneklubben, Postbox
4024, Oslo. U. S. A.: Model-Craft, Ramsey, New Jersey.
Spanien: Jose Luis de Andres Casado, Pza Marina Espanola
4, Madrid. Italien: Linse Tosi, via S. Stefano 11, Bologna.
Holland: H. de Herder, Geestersingel 20a, Alkmar.

HORNE JUNIOR MODEL JERNBANE KLUB

Formand: Svend Jørgensen, Mellemgade 8, Fåborg.
Klublokale: Horne præstegård. Anlæg i »0«.
Mødetid: Lørdag eftm. og søndag eftm. og aften.
Flere medlemmer og besøgende er velkomne.

HORNSLET MODEL JERNBANE KLUB

Klub i »H0«, nærmere i december nr.

KOLDING MODEL JERNBANE KLUB

Formand: Legetøjshandler K. Moltrup, Brandorfsvej 17.
Kasserer: Sadelmager E. C. Willum, Christoffer d. 2.s vej 48.
Sekretær: Kontorass. Johs. Thomsen, Bakkevej 38.
Klublokale: Læssøgade 13, Kolding.
Mødeaften: Hver tirsdag kl. 20,00.

Klubbens anlæg vil blive bygget i spor »0« med luftled-
ning, dog også med mulighed for 3die skinne ved siden.

SØNDERBORG MODEL JERNBANE KLUB

Formand: Edwin Jørgensen.
Sekretær: Tandtekniker A. Schmidt, Ringgade 83, Sdb.
Telf. Sønderborg 1122.

Mødeaften: 1. og 3. mandag i hver måned kl. 20,00.
Klublokale: Sønderborg Statsskole.

KALUNDBORG MODEL JERNBANE KLUB

Formand: C. O. Petersen, Sct. Jørgensbjerg 44st.
Kasserer: H. E. Svendsen, Valdemarsgade 8.
Klublokale: Loftetagen i depotbygningen, Klbrg. banegård.
Anlæg: str. »0«.
Mødeaften: Hver tirsdag kl. 19 og lørdag kl. 15.

Dele til salg: Tagventiler — alle arter — støbt i bly —
10 øre pr. stk. P. K. V.
C. O. Petersen

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Formand: Assistent P. E. Jensen.
Næstformand: Montør V. Schou.
Sekretær: Bogholder H. Jørgensen, Herluf Trollesvej 57,
Slagelse. Telefon Slagelse 1734.

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Formand: Tegner Ric. Juul Jacobsen, Fyns Stiftstidende.
Klubben er oprettet. Nærmere følger.

Modeljernbanebyggere!

Då Ni reser till Malmö bör Ni besöka oss.
Vi har kanske den detalj som Ni saknar för
Eder hobby.

Allt för Jernväg - Båtar - Flyg m. m.



Skolgatan 5

Malmö

Spårvägslinje 3 från Centralstationen stannar vid
Skolgatan

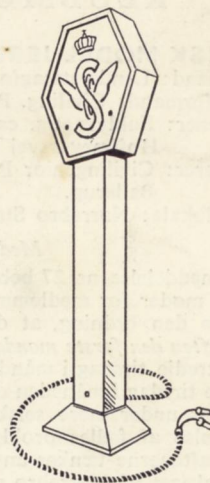
Arrow

OR 4141

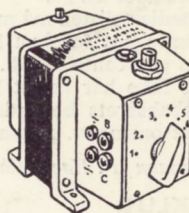
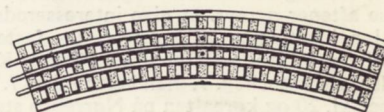
EL-TOG

Spor 00

Serie 14
NEONSØJLE
Kr. 7,50



Serie 11
RUSTFRI STÅLSKINNER
på plasticunderlag
Kr. 1,20 - 3,00



Serie 100
TRANSFORMER
50 V. A Ⓢ
Volt 4 og 18
- 10-18 variabel
- 24 choker
Kr. 87,00

Billige maskiner

bygges let og billigt efter vore tegninger.
Til at træde eller til motor: decupørsav,
rundsav, båndsav, trædrejbænk - 2.50 kr.
pr. tegn. Til motor: boremaskine 2.00 kr. -
metaldrejbænk 3.50 - koldsav (automatisk
metalsav) 2.50 kr. - Kombineret bånd- og
skivepudser 2.50 kr.

Til Danmark og Norge pr. Efterkrav.

TRYFA BRØDREGADE 26 - RANDERS

De bør have en af disse bøger

- eller dem begge - i Deres bibliotek

VI BYGGER EN MODELLJÄRNVÄG

af Sven Lingö

Vejledning i bygning af modeljernbaner.

Pris: 5,00 kr. frit tilsendt.

HOBBY BOKEN 1950

af Lennart Sundström

Pris: 5,00 kr. uindb., 7,50 kr. indb. frit tilsendt.

De sender os beløbet, bedst ved indsættelse på vor girokonto 74115 med angivelse af, hvilken bog De ønsker, og postbudet bringer den da lige til Deres dør. Nemt og bekvemt.

MODELJERNBANEN
Strandvej 4X, København Ø.

POPULÆR MEKANIK

MAGASIN
skrevet for enhver

Næste nummer, der udkommer den 15. november,
indeholder bl. a.:

Atomets uanede muligheder

De første 1950-modeller

Prøvestation for raketter

I afsnittet **BYG SELV** er der arbejds-
anvisninger på:

En spisestue

En sjov modelflyver

Keglespil

Foto-laboratorium o. m. a.

- der er noget for enhver hobby i -

POPULÆR MEKANIK

128 sider

Kr. 2,50