



# MODELBANE *Nyt*



PRIS  
125

3. ÄRGANG

MARTS 1954

3

# HOBBY CENTRALEN

## ALT I MODELJERNBANER

BB modelsporskifte på svellemåtte. Messingprofil HO 10,50	E.G.C.'s byggesæt til:	
Sporskifterelais, Lyco ..... 5,50	Litra PB .....	1,00
Svellemåtter m. huller pr. m. 0,75	Litra QH og Litra PFR .....	1,50
Fint hovedsignal (dagslys) nøjagtigt 1:87 .....	Litra IKS .....	2,00
		kr. 6,75

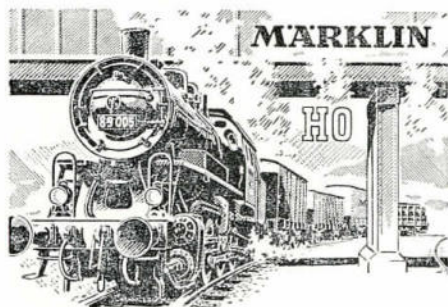
FALLERS modelhuse, stationer m. m. haves på lager  
Se priserne i vor detaljerede prislister,  
der tilsendes mod kr. 0,40 i frimærker.

*Kom hen og se hos*

# HC

MØNTERGADE 10. — København K.  
Byen 5714 x

*(Provinsordrer ekspederes omgående)*



*Drejer det sig om modeljernbaner - saa besøg*

# MÄRKLIN

*Specialisten*

# BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32, København K. - Postkonto 53761 - Telefon Byen 5703

Obs.! Forretningen er åben 10-17, fredag kl. 10-18.

# Modelbane<sup>2</sup>-nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

3. årg.

Marts 1954

Nr. 3

## DSB's MY.

Prøvekørslerne med det første af DSB's nye, store dieselelektriske lokomotiver af amerikansk type er nu afsluttet, og lokomotivet er endeligt overtaget af Statsbanerne. I de kommende måneder vil yderligere tre sådanne lokomotiver blive leveret til DSB, og i dette års sommerkøreplan vil alle de fire nye diesellokomotiver, der får litrabetegnelsen MY, være i drift for DSB's tog.

Lokomotiverne kommer da til at køre på strækningerne Århus—Fredericia, Fredericia—Nyborg og Fredericia—Padborg og vil fremføre såvel store godstog som ilgodstog og eksprestog.

Under prøvekørslerne, der i den sidste tid har fundet sted på de jyske strækninger, er lokomotivet blevet prøvet i tog af alle de nævnte arter, og der er foretaget omhyggelige målinger, ikke alene af de opnåede køretider og toghastigheder og af de af kraftaggregatet udviklede hestekræfter, men bl. a. også af temperaturerne, der under driften opstår i maskineriets forskellige dele som banemotorer m.v., idet man herved har villet kontrollere, at delene ikke overanstreges, så at de i det lange løb ville kunne beskadiges ved sådan kørsel.

Tilsvarende målinger er gennem årene blevet foretaget, når Statsbanerne modtog nyt materiel, som f. eks. de dieselelektriske MO-motorvogne, hvor-

af så mange er leveret i de senere år, men da MY-lokomotivet har så alsidigt et anvendelsesområde, at samme lokomotiv skal kunne anvendes til tog af så forskellig karakter, som det største godstog, der kan forekomme hos os, og vore allerhurtigste eksprestog, er de prøver, der her har måttet foretages, selvsagt blevet af mere omfattende karakter, end det tidligere er forekommet.

De opnåede resultater har på alle punkter været tilfredsstillende. Lokomotivet har ikke alene kunnet yde mere, end det forventede med hensyn til at fremføre selv meget store tog i hurtige planer, men det har også ved de foretagne målinger vist sig, at dette har kunnet gøres på en sådan måde, at tilsvarende resultater fortsat må kunne forventes opnået i den daglige drift.

De tungeste tog, hvormed der blev kørt under prøvekørslerne, var eksprestog med 15 store personvogne med togvægt ialt 500 t samt godstog med 60 vogne, dels læssede, dels tomme, hvis togvægt ialt var 1000 t.

Kørslen med disse tog foregik på strækningen mellem Nyborg og Frederikshavn, hvor de største stigninger, der findes på DSB's hovedbaner, skal overvindes, og det må yderligere bemærkes, at der fandtes ugunstige vejrforhold med sne og stærk blæst. Ved

(fortsættes side 46)

### VORT FORSIDEBILLEDE

viser det på denne side omtalte nye statsbane lokomotiv litra MY — det første af de fire, som foreløbig er bestilt hos NOHAB i Göteborg. (Foto — DSB.)

## Lidt om spor TT.

Sporvidde 12 mm, skala 1:120 (12 volt =).

Den mindste sporstørrelse med nogenlunde udbredelse er det såkaldte spor TT. Betegnelsen er amerikansk og betyder »table top«, d.v.s. en størrelse så lille, at man kan have en bane selv på en bordplade.

Her i landet er der ikke ret mange, der beskæftiger sig med bygning i 1:120. Sin væsentligste udbredelse har skalaen i USA, Belgien og Tyskland. I England er den ved at vinde indpas, og her benævnes den ved den gamle engelske betegnelse 2 mm scale, hvorved menes: En skala, hvor en engelsk fod svarer til 2 mm.

Sporvidden er 12 mm, og man klarer sig med kurver på 60 cm i diameter. Når man desuden hører, at sporene kan ligge med en indbyrdes afstand af 4,5 cm, forstår man den amerikanske betegnelse. Da det i så lille en sporvidde vil være temmelig besværligt med en tredieskinne, er det naturligt, at man arbejder med 2-skinne-drift. Kørselsretningen reguleres nemmest ved brug af jævnstrøm, hvorfor dette også er tilfældet ved industrielt fremstillet materiel. Dermed er ikke sagt, at vekselstrøm er uanvendelig. Det gør jo de for jævnstrøm/2-skinne-drift nødvendige skinneafbrydere overflødige. Men man gør ikke noget nemmere, uden at noget andet bliver besværligere, og i dette tilfælde får man vrøvl med omskiftningen. Ja, det er selvfølgelig ikke umuligt at bygge en perfekt omskifter, men dens stabilitet bliver temmelig ringe. Det sikreste er derfor at anvende en lille håndomskifter.

Industrielt fremstilles en smule i Tyskland og en hel del i USA. Det første er værd at omtale nærmere, da det er fra den kant, vi herhjemme har mulighed for at få noget. Fabrikken, der fremstiller materiellet, hedder ROKAL, og den har hidtil bragt 3 lok-typer på markedet. Nemlig en maskine koblet

0-B-0, et tenderlok koblet 1-B-1 og en maskine med tender koblet 2-C-1. Førstnævnte fremstilles så vidt vides ikke mere. Motoren er dog bibeholdt i tendermaskinen, der er en kraftig og handy maskine. Det store lok er overordentlig godt udført og fremtræder stærkt detaljeret og med en smuk styring som en tro kopi af de tyske Bundesbanes type 03. Vognmateriellet er lige så godt lavet, så der er virkelig mulighed for at få en smuk vognpark selv i så lille en målestok.

Det materiel, der fabrikeres i Amerika, er noget mere varieret. Der fås lok fra en lille 2-koblet tendermaskine helt op til en mægtig mallet-maskine koblet 2-C-C-2, også med detaljeret styring.

I de sidste par måneder er der desuden i England fremkommet et par byggesæt til vogne. Det øvrige materiel er baseret på brug af ROKAL.

Hvad nu med selvbygningen? Ja, for selvbyggere bliver det største problem uden tvivl anskaffelsen af hjul og aksellejer. Er man tidligere HO-bygger, har man sikkert et og andet, der kan bruges, såsom forløberhjul og lign. De mindste hjul, der i øjeblikket er fremme, er Märklins forløberhjul, men selv de er lidt for store. Jeg har dog selv benyttet dem med godt resultat. Ja, de vogne, jeg har bygget med disse hjul, kører faktisk langt bedre end mine ROKAL-vogne. Det er dog ikke helt umuligt at fremskaffe lok, vogne, hjul og boggiar i skala TT, idet enkelte hobbyforretninger ligger inde med en smule ROKAL materiel.

Til orientering for selvbyggeren vil vi i et af de kommende numre af MB-nyt bringe tegning og byggevejledning til et par vogne. I øvrigt henvises til artiklen om sporskiftebygning i dette nummer.



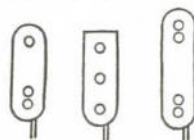
# Vi hygger os stadig..



pr. stk. 9,30

**DMT-signaler**  
20 volt — skala HO.

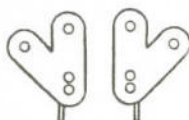
**Løs blinkrelais**  
til indstilling, 2,00



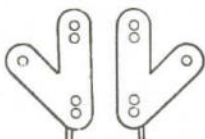
11,70

11,70

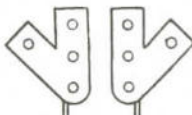
15,30



pr. stk. 15,30



pr. stk. 18,60



pr. stk. 15,30



**Perronlampe** 6,30



**Akselleje**  
pris 0,20



**Stige** 0,35



**Boggie**  
Pr. sæt 1,20



**Kul og børste**  
pr. sæt 1,20



**Pufferpl. m. p.** 0,60



**Sporskifte** 9,50

**Samlesæt til bro:**

Lgd. 125 cm, hd. 5 cm,  
15 dele, ..... 4,85

**Metalvanger** .... 0,25

**Pufferpl.**..... 0,25

**Diverse:**

Til automatisk signal-  
lys m. v. lydløs jævnstr.  
motor (måler) 1,5—12 v.  
m. snekke og tandhjul  
langsom kørsel... 6,50

**Universalmotor** 220 v.  
1/10 hk — 10000/omd., i  
bakalithylster ... 36,00

**Gravfræsere** i stort

udvalg, fra... 0,50-3,50

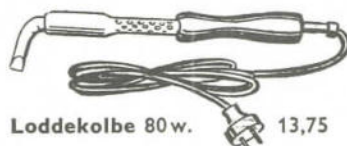
**Løs borepatron** . 8,50



**Boremaskine** 6 mm 7,85



**Juniorsav** 1,50  
**Løse klinger** 0,35



**Loddekolbe** 80 w. 13,75

**Fryolux**, bedste loddepasta. På-  
smøres og opvarmes-pr. glas 7,50

**Transf.** 6-8-10-12-14  
16-18-24 v..... 28,00

**Sikringsrelais** .. 2,00



**Motorbogie** 6-18 volt  
= el. ~-strøm. 30,00



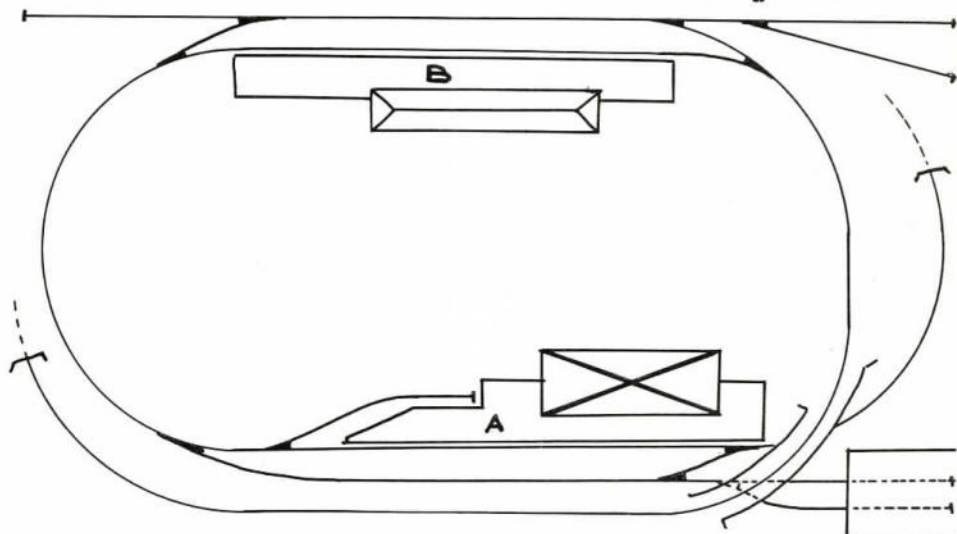
**Cisterne** til alle typer  
1,65 — 1,85 — 1,95  
til bogietype .... 2,75  
**Dome** ..... 0,35

Man glæder sig til Deres hobby eller modelbyggeri, så henvend Dem trygt til Løvstræde 2, København K.  
**MODEL OG HOBBY** Tlf. Byen 3010 - Postkonto 73521. — Illustreret katalog i samlemappe kr. 1,- + porto.  
Kom og se - ring og hør - skriv og spørg.

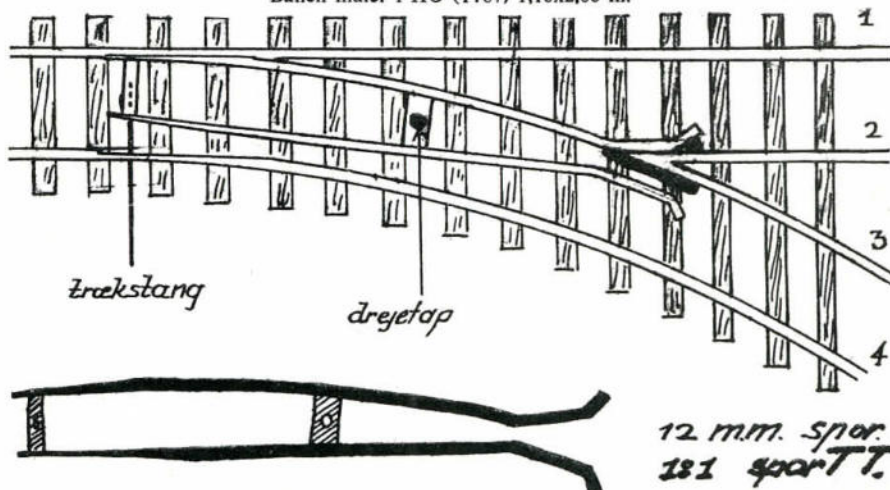
**MODEL OG HOBBY** LØVSTRÆDE 2 - KØBENHAVN K.  
(ved Købmagergades Postkontor) Tlf. Byen 3010  
*STEDET, hvor alle modelbyggere mødes og udveksler erfaringer*

# Månedens sporplaner

ved „dublo“



Plan 3: viser et såkaldt 8-tal. Vi har valgt at »lægge det sammen«, således at den ene cirkel går under station A i en tunnel. Herved har man opnået en lang bane på et forholdsvis lille område. Banen måler i HO (1:87) 1,10x2,00 m.



## Sporskiftebygning i spor TT.

I de små skalaer som HO og TT kommer man ofte ud for, at vogne og lok giver nogle gevaltige bump ved passage af sporskifterne. Det er jo ikke af det gode, og særlig slemt er det i TT. Denne skala, der benytter jævnstrøm/2-skinnedrift, stiller derfor 2 krav til skorskifterne: 1) en jævn passage af hjertestykket, 2) at tungerne virker som kontakt for strømmen.

Med den her viste konstruktion er begge fordringer tilfredsstillet. For det første »lukkes« hjertestykket for det spor, der ikke skal benyttes, hvad der giver en jævn overgang til det andet spor, og for det andet virker tvangsskinnen ved berøringen af hjertestykket som kontakt. Det sidste forstærkes ved anbringelsen af en messingplade, der skal rage mindst 2 mm ud under hjertespiden, som vist med tyk streg på tegningen.

Ved bygningen anbringes først de to yderskinner (1 og 4) »løst« på underlaget. Ved »løst« menes, at man ikke slår stifterne helt i bund, således at skinnen kan pilles af og på, uden at man behøver at fjerne dem. Man filer hak til tungerne efter tegningen.

Anbringelsen af hjertestykket lettes ved, at man med en blyant tegner to

linier i stedet for skinnerne 2 og 3 parallelle med 1 og 4 i afstanden 12 mm. Hvor linierne skærer hinanden, skal hjertespiden være. Man filer så 2 skinnestykker til, så de danner en spids. Denne loddes fast på førnævnte messingplade.

De centrale dele, d.v.s. tunger, mellemstykke og tvangsskinner, er lavet i eet stykke, således at hele stykket drejer sig om en tap i sporskiftets midte. Denne bevægelige del laves af 2 stykker skinner, der bukkes og files efter detailtegningen og loddes på 2 små messingstykker. I disse bores huller til drejetap og trækstang. Så prøver man, om det hele passer således, at tvangsskinnen lukkes helt, når tungerne er i stilling.

Som drejetap benyttes et fladhovedet søm, skrue eller lign. Trækstangen føres til magnet eller motor. Som skinne er der en 2,8 mm høj jernprofil fremme, og den er ganske fortrinlig til formålet.

Til slut skal bemærkes, at der jo intet er i vejen for at bruge denne byggemåde i HO og O. Det giver i alle tilfælde en bedre kørsel.

O. B. J.

## Kontakt med Læserne.

For et års tid siden sendte LONG sin motorvogn, DSB litra MO, på markedet. Med sin ret store vægt — lidt over 500 gr — sin kraftige motor og gummibelægning på to af motorboggens hjul har den en meget stor trækraft (på en meget stærkt kurvet bane med få og korte lige strækninger trækker den 46 vognaksler = 23 to-akslede vogne). Den kører — ligesom Märklins lokomotiver — allerede ved en spænding på 6 volt, og selv med

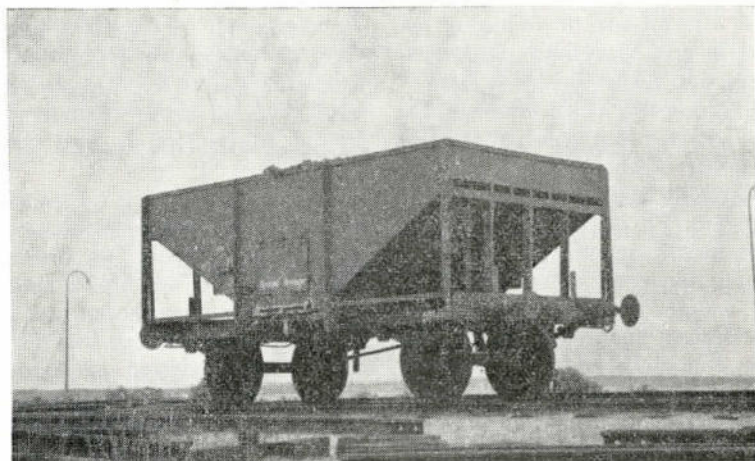
en kørespænding på 16 volt klarer den Märklins kurve fint. Da den ydermere er forsynet med SIKKER-koblingen, kan den koble og afkoble automatisk med Märklins kørende materiel. Det ville være ønskeligt, om Long anvendte sine erfaringer fra denne vogn til at give sine mange kunder et DSB lyn-tog og en privatbane skinnebus.

A. B.

Hvorfor ikke et af de nye »amerikanske« diesellokomotiver?

Red.

## Vi bygger en kulvogn.



Kulvogn, litra Pv.

Til brug for færgernes kulforsyning i Helsingør har DSB siden 1951 ombygget 7 Pu-vogne. Efter ombygningen har vognene fået litra Pv. På midtersiden bringer vi denne gang en tegning af vognen i skala 0 (0-HG-2).

Som det fremgår af tegningen, består vognen af en pladejernskasse, der i hver ende hviler på et trekantet stativ af I-profiler. I kassens længderetning er i midten anbragt et omvendt T-profil, og på dette er svejst to ligeledes skråtstillede jernplader med fald mod de to sidelemme, således at kullene fra alle sider af vognen har fald mod disse lemme.

Det vil altså sige, at hvis man ser mod vognen fra pufferplanken, kan man se helt igennem en trekant med

spidsen opad. De øvrige detaljer skulle fremgå af tegningen.

Vognens data er følgende: Hjemsted: Helsingør, akselafstand: 3500, tara: ca. 8100 kg og last 15 t. Vognen er malet med normal brun farve på vognkassen og sort på undervognen.

Byg hellere denne vogn, medens der er tid til det, der bliver god brug for den, når vi til efteråret har bygget en kort, tosporet færge (sandsynligvis »Fenris«).

Der findes desværre ikke tegning af undervognen, men denne er fuldstændig som på ældre åbne vogne, f. eks. Pc.

NB. Vær omhyggelig med udmålingen af de skrå flader, man kan let tage fejl, da disse jo er projiceret ind i plan.

V. L.

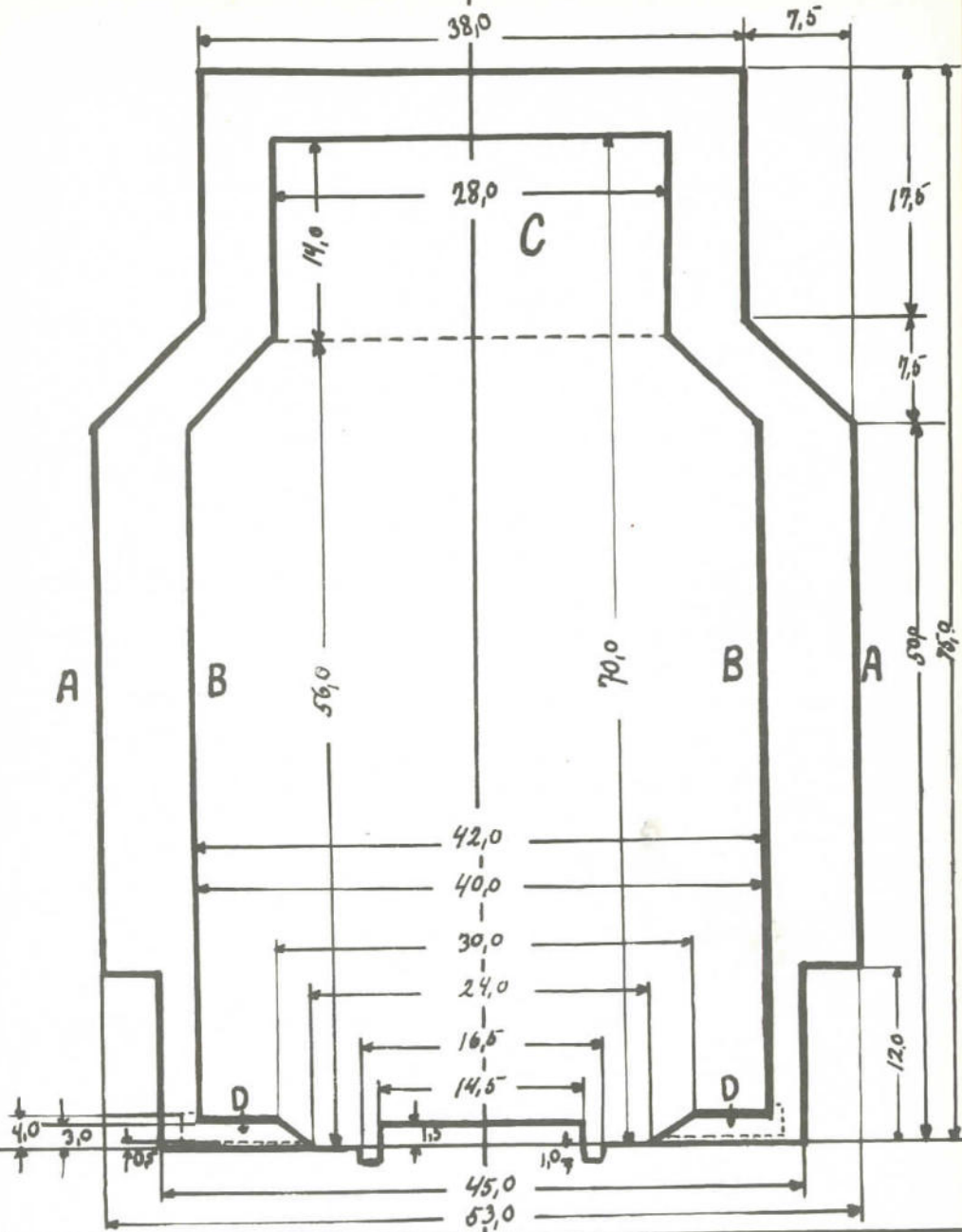
## 1. Vi bygger en modeljernbane.

Jeg vil her i bladet i nogle artikler skrive lidt om bygning af modeljernbaner. Jeg vil beskæftige mig med HO, da det jo er den størrelse, der for tiden bygges mest i.

Vi skal først beskæftige os med planlægning og tegning af banen. Inden vi

starter, skal vi være klar over, hvilken slags bane vi vil have. For langt den overvejende del af vore modelbyggere spiller pladsforholdene en stor rolle. Den økonomiske side af sagen er heller ikke uvæsentlig, men det kan vi selvsagt ikke beskæftige os med her.



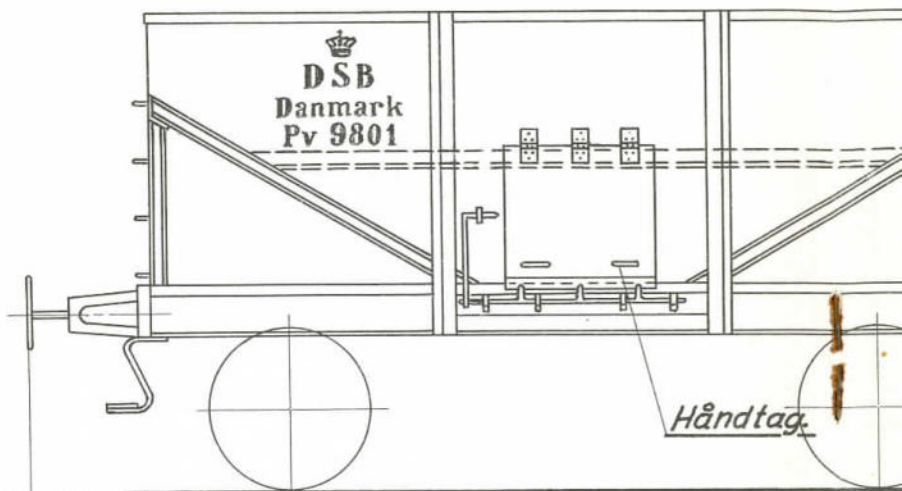


KONSTRUKTIONS - OG FRITRUMSPROFIL.

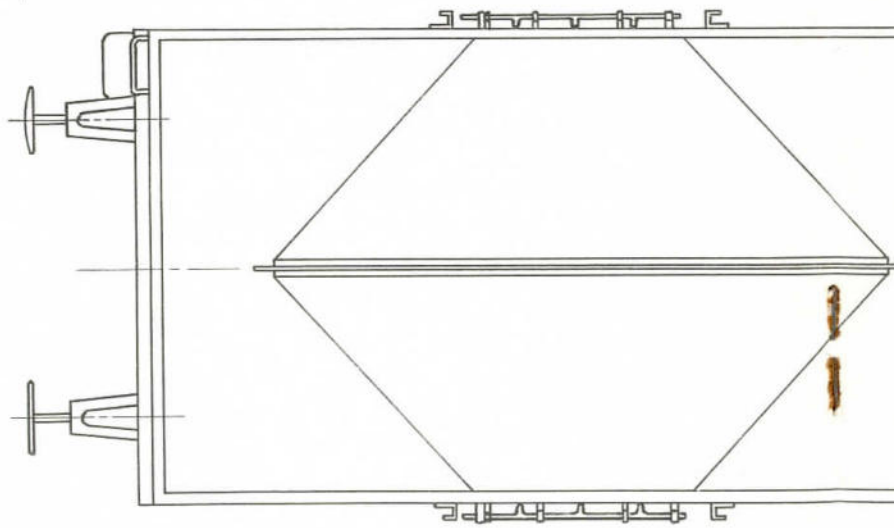
HO. 1:87

- A. Fritrumsprofil. Alle faste genstande skal holdes uden for dette.
- B. Konstruktionsprofil. Alt rullende materiel skal kunne passere indenfor dette.
- C. Pantograf. Materiel med strømftager på taget.
- D. Strømftager til sideskinne.

Afstand mellem spor på lige skinne og i kurver:



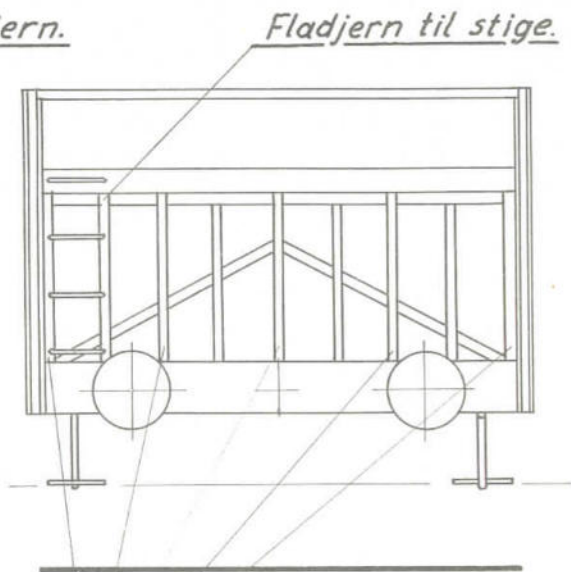
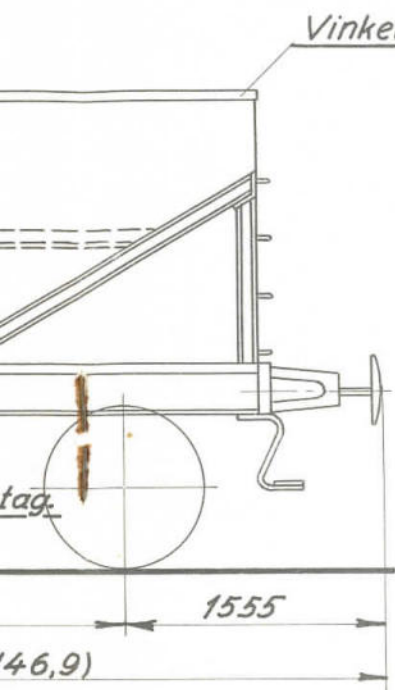
1555      3500  
6610 (Skala 0: 146,9)



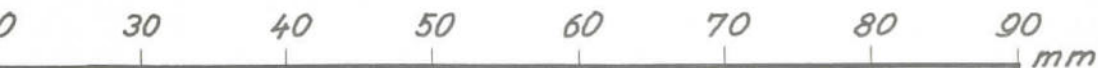
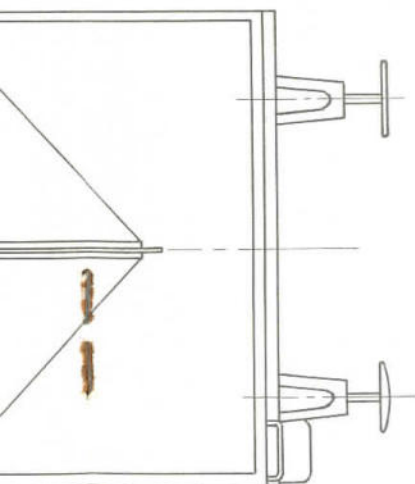
1:87 (HO)



Skala	Teg
0 - (HO)	Mo



Lodret afstivning findes kun her,  
skrå afstivning alle 9 steder.



(HO)	Tegn. 7-2-54	Y. Larum	Kulvogn.	O-HG-2
	Målestok: 1:45	Litra Pv 9801-07		



fig 1.



fig 2.

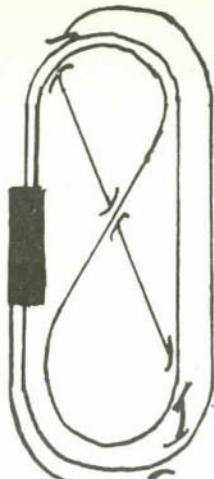


fig 3.



fig 4.

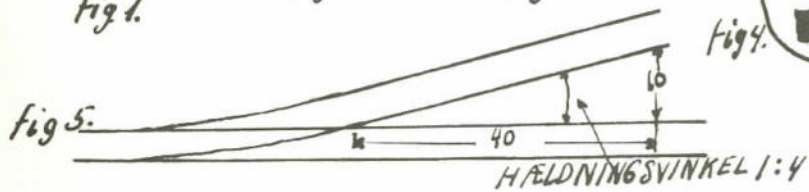


fig 6

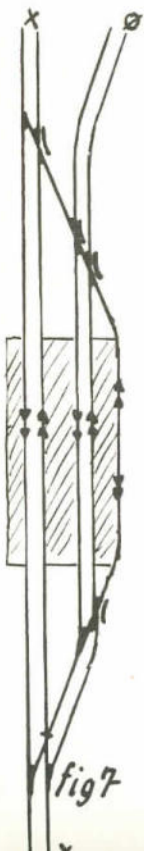


fig 7

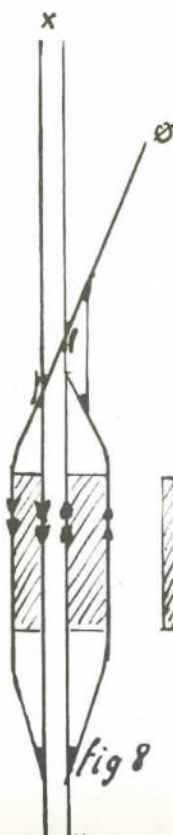


fig 8

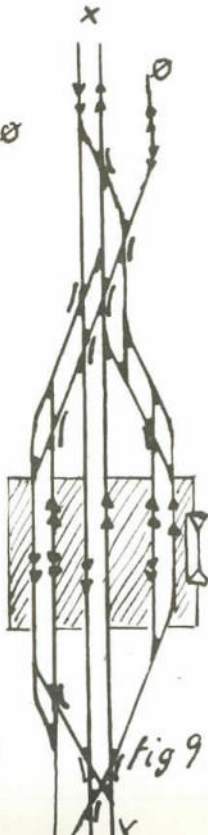


fig 9

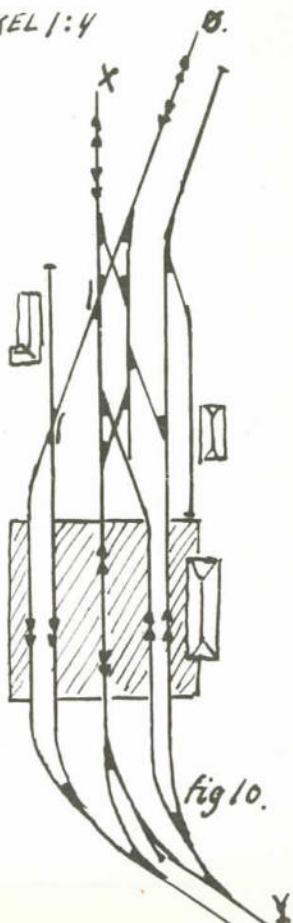


fig 10.

Har man så megen plads til rådighed, at man kan bygge et anlæg med flere kontrolpulte, er det så absolut at foretrække, da man i så fald kan være flere til at køre. Et sådant anlæg kan bruges til køreplanskørsel, hvad der efter min mening er det mest morsomme ved kørsel med modeljernbaner.

Det stationære anlæg er jo det ideelle, men det er de færreste, der har plads til det. De fleste må nøjes med et mindre, der slås sammen og gemmes væk.

Nå, hvad enten anlægget er stort eller lille, vil de efterfølgende vink kunne bruges.

Vi planlægger først anlægget. Vi begynder med at tegne en skitse i *størrelsen 1:10*. Her tegner vi banen med strækninger, stationer med hovedspor, rangerspor, havne- og fabrikkspor, lokomotivdepot, drejeskive, ogstillingsspor for person og godstog og i øvrigt, hvad man kan få plads til eller har lyst til at få med på anlægget. *Lad være med at overfylde anlægget med spor*. Der skal også være plads til stationsbygninger, huse, veje og anden udsmykning. Det er nemlig det, der pynter. Tegn nogle skitser med forskellige muligheder, inden den endelige bestemmelse tages.

Har man nu fået udarbejdet en skitse, der er tilfredsstillende, skal den egentlige arbejdsstilling laves. Man bør lave denne tegning i *størrelsen 1:5*, d.v.s. at 1 m på anlægget er 20 cm på tegningen. En sådan tegning fylder ikke overvældende. Den kan samtidig laves så detailleret, at man kan få alle enkeltheder med på tegningen. Man skal være omhyggelig med tegning af kurver, sporskifter og lign., især hvis det kniber lidt med pladsen. Man kan meget let blive ubehageligt overrasket, når man skal bygge skinnenettet op på anlægget, og det viser sig, at der ikke er plads til det, man så let havde fået plads til på tegningen.

Kurvernes størrelse må afhænge af den plads, man har til rådighed. Man

bør lave dem så store som muligt. Jo større kurver man har, jo mere kommer anlægget til at ligne forbilledet, de rigtige jernbaner.

Man bør aldrig gå under 500 mm i kurveradius. Kører man med materiel fra »Märklin«, kan man gå ned til 375 mm, men det frarådes at gøre det. Hvis man vil opnå god rangering og skal støde togstammer af en nogenlunde længde, bør man ikke gå under de 500 mm i kurveradius. Der er også udseendet at tage hensyn til. Kører man med lange vogne, ser det ikke godt ud, når et tog kører gennem en skarp kurve.

Sporskifternes hældningsvinkel bør være 1:4. Denne findes på følgende måde: Man måler en afstand på 40 mm ad et lige stykke spor. Fra det ene af yderpunkterne rejser man en vinkel på 90° og måler 10 mm. Fra det andet yderpunkt trækkes en streg, og man har nu hældningen 1:4. Det er iøvrigt vist på tegningens fig. 5.

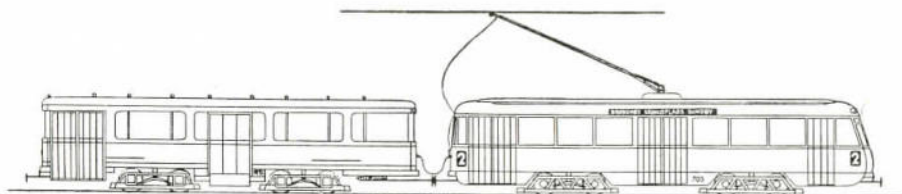
Sporskifter med den hældningsvinkel ser naturlige ud uden at fylde for meget. Vi kommer i senere artikler tilbage til bygning af sporskifter.

Ønsker man krydsningssporskifter, bør disse have en hældningsvinkel på 1:5. Ved denne vinkel har de kurvede tunger inde i skiftet en radius på 500 mm. *Det tilrådes dog kun at lave halve krydsningssporskifter til at begynde med*. Hele krydsningssporskifter skal have 8 tunger anbragt inde i skiftet og er således ret komplicerede at bygge.

På mit anlæg bruges 500 mm kurver og halve krydsningssporskifter med de omtalte hældningsvinkler. Dem har jeg gode erfaringer med.

Skal der være stigninger på anlægget, må disse ikke være for stejle. Jeg bruger stigninger på 1:50, d.v.s. 20 mm på 1 m. Denne stigning kræver noget plads. Stigningerne kan godt laves mere stejle, men 1:30 må dog være absolut maksimum.

Efter dansk modeljernbane standardmål skal man op i en højde af 57,5 mm, (fortsættes side 45)



# Fra kapervogn til den nye linie 2

v/ Leif Bang og John Lundgren. Som kilde er delvis benyttet Sporvejenes festskrift

## Rettelse til artiklen i februar-nummeret:

På side 29, linie 10 f. o., spalte 1, står: »1909, holdt sig o. s. v.«, skal være 1901.

## Bivognene.

Det var oprindeligt meningen, at sporvognstrafikken i København så at sige udelukkende skulle bestrides ved motorvogne, idet bivognskørslen skulle indskrænkes til få timer om dagen og bestrides med nogle ombyggede hestesporvogne, men denne beslutning blev dog hurtigt opgivet, da trafikken var stærk nok til i større udstrækning at kunne bære den mere økonomiske bivognsdrift.

Fordele ved bivogne er indlysende. De fordrer ingen vognstyrer, og man kan ved hjælp af dem afpasse en línies befordringsevne efter de krav, trafikken stiller på de forskellige tider i døgnet. Da de ikke skal bære den samme tunge elektriske udrustning som motorvognene, kan de bygges med betydelig mindre vægt pr. passagerplads, hvorved deres strømforbrug bliver mindre.

Af de tre bivognsgrupper, som fandtes i de første år efter el-driftens indførelse, de 65 bedste hestesporvogne, de store lukkede og de åbne bivogne, udgjorde den førstnævnte en ret broget samling af forskellig størrelse og udstyr. (Numrene lå spredt i 200'erne, senere nr. 1001—1065 (fig. 1) nu museumsvogn). De ældste stammede fra halvfjerdsenerne og de yngste fra midten af halvfemserne. De havde næsten alle det fælles kendetegn, at undervognen kun bestod af to hjulsæt, affjedret med skruefjedre på akselkasserne, akselkasseaflet til foring af kasserne samt et meget simpelt bremsesystem med 4 bremseklodder. De blev alle udrangeret i 1933.

De lukkede bivogne, der blev bygget til elektrisk drift, udgjorde en gruppe, der kan deles op i underafdelinger efter affjedring o. l. Fælles for dem alle var den i forhold til motorvognene ret store akselafstand 2, 5 å 3 m. Overvognen byggedes med 24 siddepladser, altså med en noget længere vognkasse end motorvognene og med fire lige store vinduer i hver side. Vognkassen var ved en midtervæg delt i to kupeer, således at begge endedøre kunne stå åbne, uden at der blev gennemtræk i vognen. Perronerne var helt åbne. De ældste vogne

af denne slags (nr. 301—320 og 336—345, nuværende nr. 1186—1215 (fig. 2)) karakteriseredes ved, at der kun fandtes eet sæt fjedre, nemlig de bladfjedre, der sad på akselkasserne. Vognene benævnedes da også »enkelt affjedret, lukkede bivogne« for at skelne dem fra de nyere med dobbelt affjedring. Undervognens længdedragere var fast forbundet med vognkassen, så nogen egentlig undervogn var der strengt taget ikke på disse vogne. Den »enkelte affjedring« kan endnu ses på bivogn nr. 1186 (fig. 3).

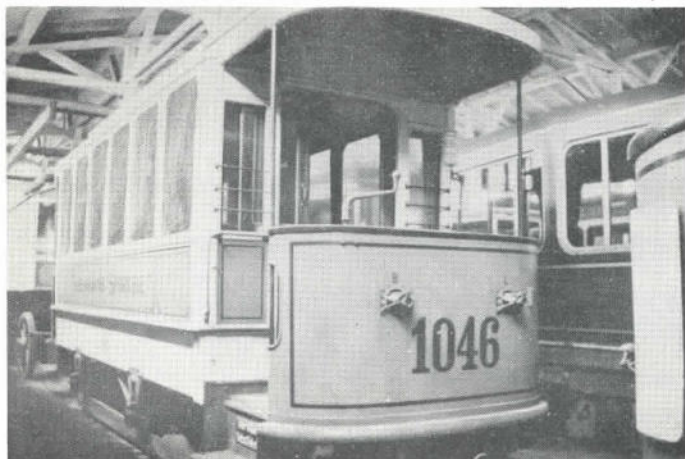
Konstruktionen med den enkelte affjedring blev ved senere vogne uændret, idet man med motorvognenes Düsseldorffer-undervogn som forbillede lavede en særlig undervogn med dobbelt affjedring og to sæt bladfjedre. (Fig. 4) (nr. 346—50 og 357—61, nuværende nr. 1216—20 og 1221—25, 362—71, senere NESA 961—70 og 372—81, 402—11, nuværende nr. 1236—55).

De åbne bivogne (numrene lå spredt i 200'erne, senere nr. 1100—54 og 1165—84 samt NESA 951—60) (fig. 5) var gode til sommerdrift; de var billige at anskaffe og brugte ikke meget strøm, men udgifterne til remiseplads og vognenes anskaffelse skulle udelukkende forrentes i sommermånederne, da vognene ingen nytte gjorde om vinteren, og ved pludseligt indtrædende regnvejr måtte de ombyttes med lukkede, hvilket gav forøget rangering i gaderne, og de udrangeredes i 1938. 30 stk. af dem ombyggedes til 1 m spor og blev solgt til »Helsingfors Spårvåger«. (Fig. 6.) Nr. 1172 er nu museumsvogn.

Desuden forefandtes en fra Tyskland anskaffet halvåben langsedet bivogn (nr. 271, senere 1185) populært kaldet »Thingvalla« (fig. 7). Foranlediget af den megen træk, der opstod i vognen, så man sig imidlertid nødsaget til at indsætte ruder i vognkassen. Vognen blev udrangeret 1938.

Fortsættes med: Kommunens overtagelse af driften.

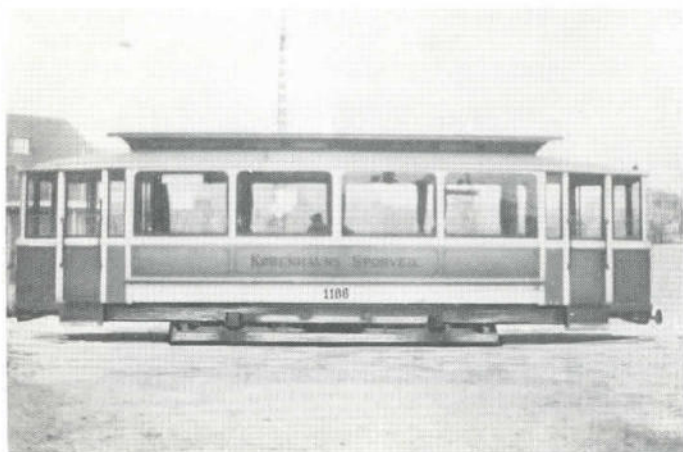
**OB.S!** Artiklerne om privatbanebogievognene og om modelanlægget i Hieflerup må vi desværre vente med til næste nr.



*Fig. nr. 1*  
Gammel hestesporvogn ændret til bivogn efter elektrificeringen. (Nu museumsvogn).



*Fig. nr. 2*  
Første til elektrisk drift bygget bivogns type. (enkelt affjedret).



*Fig. nr. 3.*  
Bivogn, hvor den »enkelte affjedring« stadig er bibeholdt.

Fot. Jan Walter.

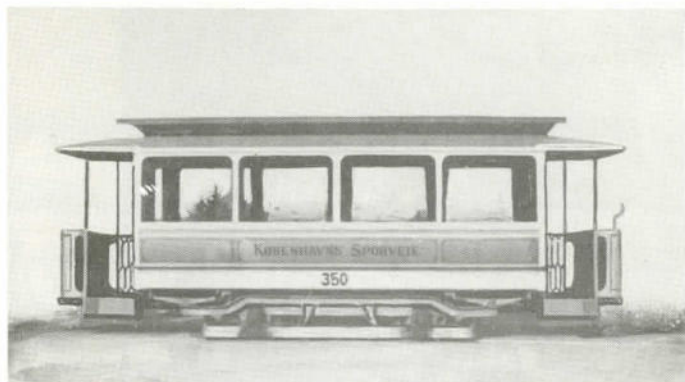


Fig. nr. 4. Bivogn med »Düsseldorf«-undervogn og dobbelt affjedring.

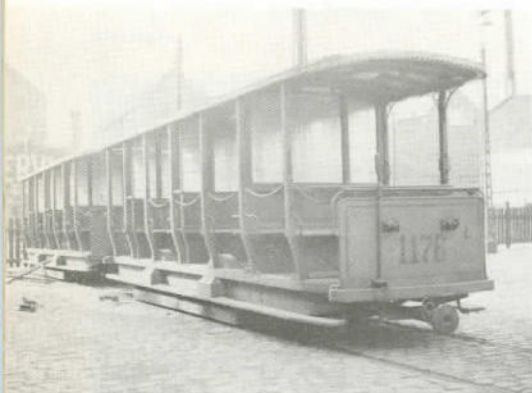


Fig. nr. 5. Åben bivogn.



Fig. nr. 7. Halvåben, langsædet bivogn. (»Tingvalla«). Fot. Jan Walter.



Fig. nr. 6. Åbne bivogne bliver lastet til »Helsingfors Spårvägar«.



(fortsat fra side 41)

for der er fritrum, og man kan tænke på at føre skinnerne ind over underliggende skinner. Kører man med pantograf, d.v.s. strømaftager på taget, skal man op i 75 mm's højde. Kører man med materiel fra »Märklin«, tilrådes det at gå op til henholdsvis 70 og 90 mm. Det kan altid betale sig at beregne alle højder på anlægget til pantograf.

Jeg er i færd med at opbygge et anlæg i et rum på 4,80×2,60 m. Da jeg ikke kunne tage hele rummet til jernbane, byggede jeg anlægget på 2 plader. Den ene plade er stationær, og på denne er der endestation for banen, lokomotivdepot, havnespor, opstillingsspor m. v. Den anden plade, der måler 3,20×1,70 m, hviler i den ene side på kanten af en 25 cm bred hylde i 80 cm's højde. Når anlægget ikke er i brug, slås denne plade op ved hjælp af hængsler og står lodret op ad væggen. Når anlægget til sin tid er færdigt, beklædes undersiden af denne plade og vil således falde sammen med væggen.

I næste nr. af bladet vil der være en tegning af mit anlæg med en nærmere beskrivelse af det.

Jeg vil i senere artikler skrive om opbygning af anlægget, herunder om sporskifter, krydsningssporskifter, kørestrom, signaler, sikringsanlæg og udsmykning.

Den medfølgende tegning af fritrums- og konstruktionsprofiler må nøje studeres, inden man begynder at bygge modelbane. De nævnte mål skal overholdes. Det skal bemærkes, at man efter standardmålene kræver 55 mm fra spormidte til spormidte overalt på anlægget, hvor der er tale om parallelløbende spor. Dette mål er for kurvers vedkommende med minimum 500 mm i kurveradius. Kører man med skarpere kurver, må man i kurver forøge afstanden mellem sporene, især hvis man tænker på at køre med lange modelvogne i skala.

Fig. 1—4 på tegningen viser nogle

anlæg, der kan udvides. Man kan begynde med fig. 1 og udvide til 2, 3 og 4.

Fig. 6 viser en almindelig landstation med dobbeltsporet bane og overhalingsspor.

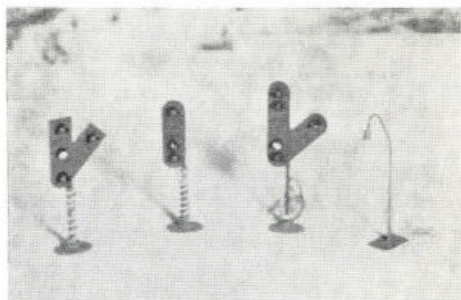
Fig. 7. Station med dobbeltsporede forgrenede gennemkørselstogveje samt overhalingsspor.

Fig. 8. Krydsningsstation med dobbeltsporet bane og enkeltsporet sidebane.

Fig. 9. Større krydsningsstation med dobbeltsporet bane og 2 enkeltsporede sidebaner. Der er på denne station kun benyttet alm. sporskifter og halve krydsningssporskifter. Sporene 2 og 5 har kørsel i begge retninger beregnet for sidebanerne.

Fig. 10. Krydsningsstation, hvor dobbeltsporet bane bliver til 2 enkeltsporede baner. Stationen beregnet som endestation for nærtrafik. Derfor perroner på begge sider af spor 3, hvilket spor nærtrafiktogene benytter.

H. J. Andersen.



## DMT's signaler

bringer vi her et billede af. Ja, d. v. s. nogle af dem, idet sortimentet faktisk næsten dækker, hvad MB-nyt i nr. 6, 7 og 9 1953 omtalte af lyssignaler. Endvidere fremstilles den viste naturtro perronlampe og et perronup på stander og forsynet med lys (ikke afbilledet).



(Fortsat fra side 35.)

de foretagne målinger konstateredes, at der i de elektriske banemotorer, som driver hjulene frem, og hvor der erfaringsmæssigt kan opstå store temperaturstigninger, ikke for persontogenes vedkommende fremkom forøgelse i temperaturen på mere end tredjedelen og for godstogenes vedkommende ikke mere end godt halvdelen af det for motoren og den anvendte isolation maksimalt tilladelige.

Samtidig opnåedes meget gunstige køretider, der viser, at det nye lokomotiv vil kunne få de store godstog og persontog hurtigere frem end noget af DSB's eksisterende damplokomotiver. Ved igangsætning med det store godstog på nogenlunde flad bane viste det sig, at toget kan nå op på en hastighed af over 40 km/time, inden den sidste vogn endnu har forladt perronen.

I eksprestog med 9 store personvogne og togvægt 300 t opnåedes køretider, der viser, at tog af denne størrelse, der har over 500 siddepladser, vil kunne fremføres i tider, der svarer til lyntogenes.

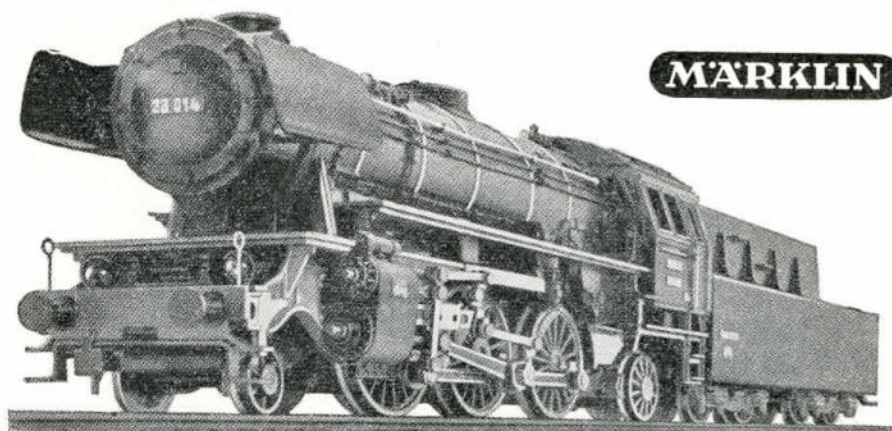
Foruden de ovennævnte fordele må det også tages i betragtning, at der ved brugen af sådanne alsidigt anvendelige diesellokomotiver kan påregnes opnået væsentlige besparelser i driften, bl. a. fordi lokomotiverne kan udnyttes i højere grad end damplokomotiverne, idet de kan være i tjeneste en større del af døgnets timer end disse, der med mellemrum må have ophold for rensning af fyret o.s.v.

Besparselsen på udgiften til brændsel ved anvendelsen af olie til dieselmotoren i stedet for kul til damplokomotivets fyr kan efter de ved prøvekørslerne opnåede resultater anslås til ca. 180.000 kr. om året for hvert lokomotiv, og alene det beløb, der indtjenes på denne måde, vil i løbet af få år opveje anskaffelsesudgiften for lokomotiverne.

Det må nu vise sig, om de nye MY-lokomotiver fortsat vil svare til de nærede forventninger, og såfremt håbet herom går i opfyldelse, må det siges, at der er opnået en værdifuld forøgelse af DSB's lokomotivpark.

*E. Therkelsen.*

## INDUSTRI-nyt.



Märklin præsenterede på den lige afholdte legetøjsmesse i Nürnberg bl. a. det ovenfor afbildede lokomotiv i spor

HO, en model af det tyske Reihe 23, en blandet gods- og persontogsmaskine, som bl. a. er tænkt som afløser for

# Valby Hobbyforretning

Mølle Allé 16

K. ELMBORG

Valby 2266

Alt indenfor Hobby

Fabrikation af Tilbehør og specielle Modeller

Alt fremstilles på vort moderne Værksted

de gamle P 8'ere (Reihe 38). Märklin følger nøje det store forbillede, ja går endda så vidt, at de lader det nye lok. (DA 800) afløse det P 8-lignende RM 800, som så ikke vil blive fremstillet mere.

B. P.

PS! En nærmere omtale af Nürnberg-messen vil følge i april og maj-nummeret af MB-nyt.

## Rubrikannoncer

pris pr. ord: 15 øre (minimum 2 kr.). Annoncen må være indleveret senest d. 10. i måneden forud, for at kunne komme med i næste nr.

»S«-maskine sælges. Forsynet m. modelhjul og vekslede for- og baglys. Både til midterskinne- og sideskinne-drift. Pris 80 kr. — E. Gyldenbo, Moselgade 2 sl., København S.

O-anlæg bestående af 2 lokomotiver, 1 lyntog, 3 Ac-vogne, 7 diverse vogne, remise med elektrisk drejeskive, ca. 25 m spor m. m. indsat til salg, ialt kr. 500,00. — Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40, Aarhus.

Miba nr. 2/11 søges omgående. — Jørgen Ibsen, Gammeloftsgade 4, K. Telefon Byen 5264.

12 fotos af danske lokomotiver i postportformat og forsynet med tekniske data på dansk, engelsk og fransk. Sendes portofrit mod forud indbetaling af kr. 2,50 til B. Merkel Palsdorf, Kongevejen 128, Virum.

April-nummeret er i handelen  
ca. 12. april.

## Klubmeddelelse.

Jydsk Model-Jernbane Klub, Aarhus.

Formand: Lokomotivfyrbøder H. F. Jensen, Marstrandsgade 23, Aarhus.

Næstformand: Gartner M. W. Nielsen, St. Blichersvej 76, Aabyhøj.

Kasserer: Ekspedient H. J. Villsen, Engparken 7, Aabyhøj.

Bestyrelsesmedlem: Maskinarb. J. Maa-berg, S. Frichsvej 81, Aabyhøj.

Bestyrelsesmedlem: Chauffør R. Mikkelsen, Herredsvej 24, Hasle.

Anlæg i spor O. Byggeaften mandag og onsdag kl. 19,30—23. Passive og aktive medlemmer optages.



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.  
Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.  
Annoncer: Ole Jaeger, Strandvej 265, ORdrup 2164.  
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.  
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —  
Arsabonnement 12 kr., udland 14 kr. — Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

Bladet forhandles i løssalg af:

KØBENHAVN:

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.  
Hobby-Kældereren, Nansensgade 74, K.  
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.  
K. Elmborg, Mølle Allé 16, Valby.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22, Skive.

ARHUS:

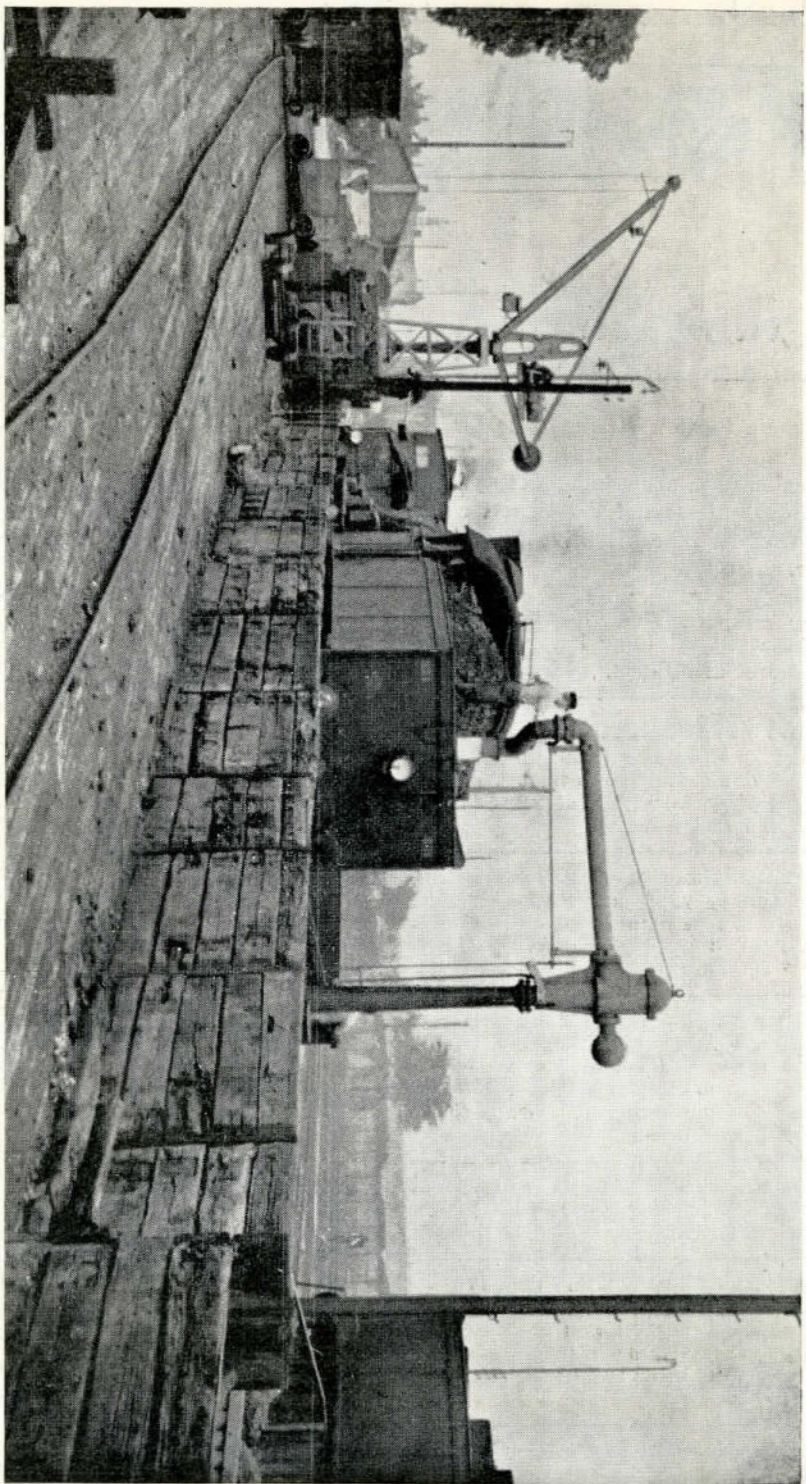
Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40.  
Legetøjsmagasinet, Frederiksgade 17.

NORGE:

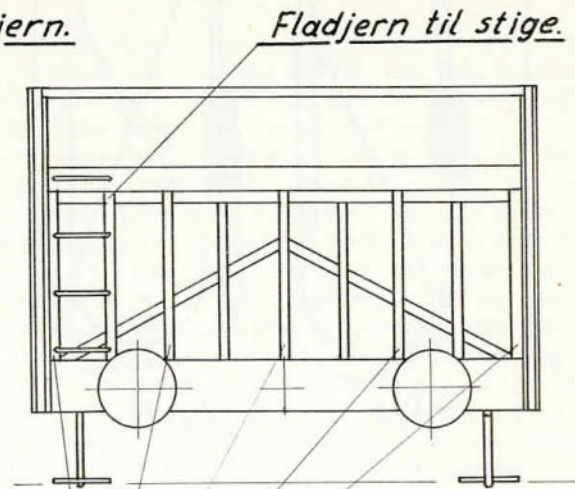
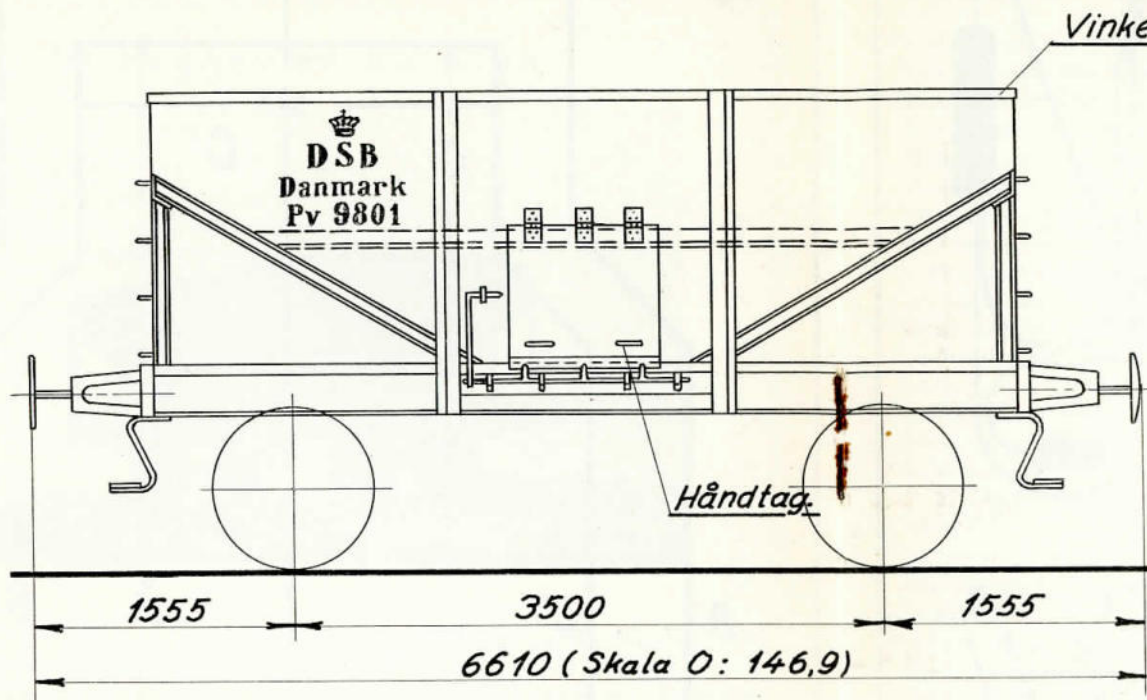
Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo. — (Også abonnement).

ANNONCER: 1/1 side kr. 100,00 (bagside 125,00 kr.), 1/2 side kr. 50,00, 1/4 side kr. 30,00, 1/8 side kr. 20,00. — Rubrikannoncer 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.). Rubrikannoncer betales ved bestillingen.

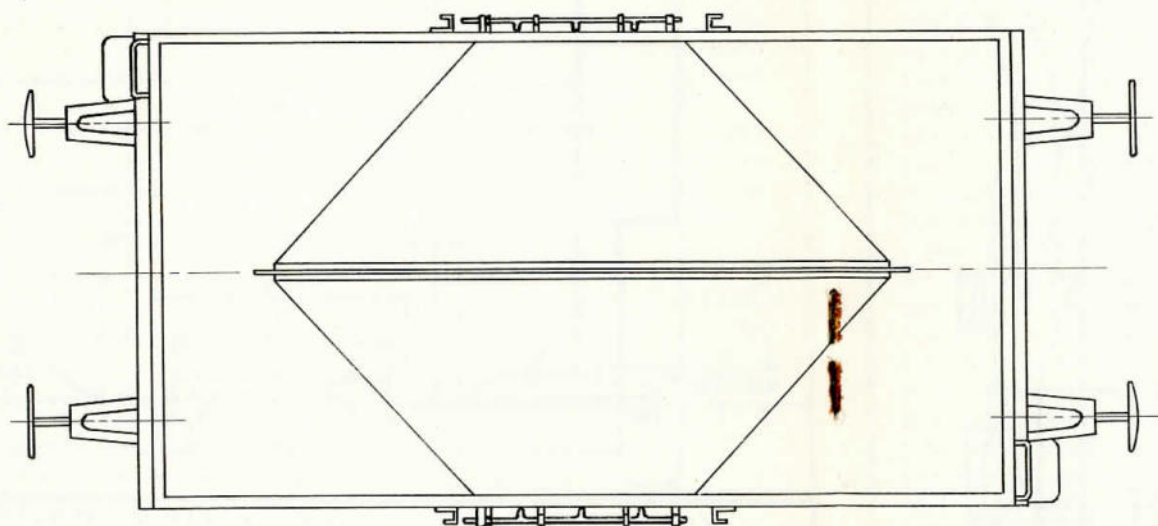
INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 10. i måneden forud.



Lokomotiverne gør »tollettek«.  
Stemningsbillede fra remiseplassen i Helsingør, hvor maskinerne gøres klar til dagens arbejde.



Lodret afstivning findes kun her,  
skrå afstivning alle 9 steder.



1:87 (HO)      0      10      20      30      40      50      60      70      80      90      mm

Skala	Tegn. 7-2-54	Y. Larsen	Kulvogn.	0-HG-2
0 - (HO)	Målestok:	1:45	Litra Pv 9801-07	