

## VED DE -

... hvor mange byggetips og tegninger, artikler og beskrivelser, der er at finde i de tidligere numre af MODELBANE-nyt?

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

**Obs!** Kun få eksemplarer af følgende blade:

- 1. årg. 1952 (1 og 4) kr. 1,00
- 2. årg. 1953 (÷ nr. 5 og 11) kr. 9,00
- 3. årg. 1954 (÷ nr. 6-7-8) kr. 11,00

**Men De kan endnu få følgende årgange komplet:**

- 4. årg. 1955 (12 numre) kr. 18,00
- 5. årg. 1956 (12 numre) kr. 19,75
- 6. årg. 1957 (12 numre) kr. 21,00
- 7. årg. 1958 (12 numre) kr. 21,00

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

**OBS!** På ordrer på de tidligere årgange gives ved samlet køb over kr. 20,— yderligere 10 % rabat.

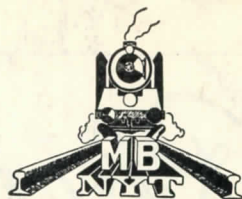
### PROPAGANDAPAKKER

5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) - kun 4 kr. portofrit. Vælg selv pakke B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

- Og et årsabonnement koster 15 kr.

## MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.  
Postkonto 35056



### Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

REDAKTION: Breamvej 28, Herlev.  
Medarbejdere og korrespondenter: Sv. Jørgensen, Helsingør, O. W. Laursen, Silkeborg, Ib Nielsen, København.

Modelbane-nyt går ud fra, at tilsendt materiale som breve, nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til bladets rådighed i vor fælles hobby's interesse.

EKSPEDITION: Postboks 184, København K.

Telefonisk henvendelse:

Kun mandag, onsdag og fredag kl. 9-12 på

★ 94 48 68.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Bladet udkommer med 6 numre om året (den 25. i alle ulige måneder).

Arsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr.

Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

—o—  
**Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:**

**KØBENHAVN:**

**Københavns Telefonkiosker** samt  
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.  
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.  
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.  
Hobby-Kældereren, Nansensgade 74, K.  
Kiosken, Østerport Station, Ø.  
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.  
Hovedbanegårdens Bladkiosk.  
Kiosken, Ciassensgade 18, Ø.  
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.  
Nora Hobby, Griffenfeldtsgade 3, N.  
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrup, 109, Charl.  
C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axeltorv V.  
Legetøjsæsken, Jernbaneallé 92, Vanløse.  
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.  
BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.  
Bauch, Aaboulevarde 40, N.

**LYNGBY:**

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

**ÅRHUS:**

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.  
Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40.

**ODENSE:**

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

**RØNNE:**

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

**ENGLAND:**

Robert Spark (European Railways),  
15, St. Stephen's House, Westminster,  
London, S.W. 1.

**FINLAND:**

U-B Hagelin, Prästgårdsväg 5 A 12, Hoplaks.

**FRANKRIG:**

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

**ITALIEN:**

Ho-Rivarossi, Como.

**NORGE:**

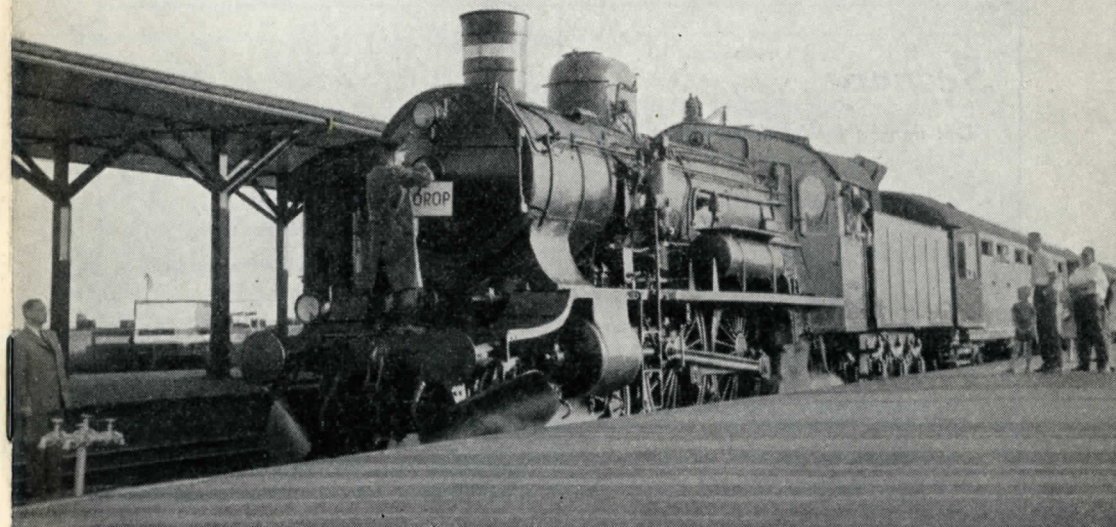
Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

**SVERIGE:**

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.  
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,  
Vasagatan 22, Göteborg C.



# MODELBANE *Nyt*



5

• (7 år) •

8. ÅRGANG

SEPT.-OKT. 1959

PRIS

2 50

## KØRER DE 2-SKINNE/JÆVNSTRØM ELLER 3-SKINNE/VEKSELSTRØM

Det danske  
MY-lokomotiv  
uovertruffen i  
styrke og kvalitet  
Kr. 143,00

Vil De køre DANSK og  
forlanger De KVALITET?  
Svaret bliver i begge tilfælde:

### LONG

## LONG

København N

Det righoldige  
skinne- og vogn-  
sortiment ses  
i kataloget hos Deres  
forhandler

**Scenery** Urtehaven 40  
Valby 3551

Det danske landskabsortiment

- Gran- og løvtræer i mange typer
- „Idyller“ i naturtro udførelse
- Buske i poser
- „Levende hegn“
- Strømateriale i alle nuancer
- Sortimentet udvides stadig
- Graner nu på naturtro plasticfodder

En gros: BENT PALSDORF, Postbox 184, Kbh. K.

## VALBY HOBBY

Mølle Allé 16 . VA 22 66

Alt i **MÄRKLIN**  
også reservedele ..

**FALLER** byggede  
og samlesæt

**AIRFIX** samlesæt

Forlang **DMI-kataloger**  
fly, både og huse

**SCENERY** - træer

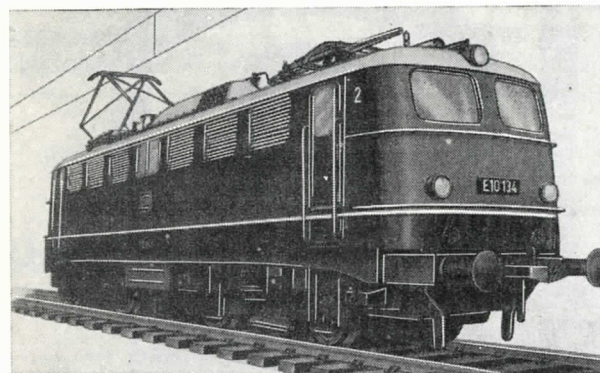
## EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

Dette blad giver sine læsere en dobbelt glæde i form af gode billeder og aktuelle artikler om europæiske jernbaner i stort og småt.

Årsabonnement: 12 kr. (6 nr) løs nr. 2 kr.

Distribution:  
MODELBA NE-nyt, VIRUM



**Fleischmann**

NYHED!

Model af DB  
el-loket  
litra E 10<sup>1</sup>

Længde over  
puffere:  
200 mm

VÆLG RIGTIGT -  
VÆLG

**Fleischmann**  
HO



## Modelbaner

SPOR 1: Hjulsæt efter NEM i drejet  
messing, pr. par kr.3.50, akselle-  
jer kr.1,00 pr. stk. Specielle de-  
le fremstilles efter opgave.

SPOR 0: Stort udvalg i aksellejer,  
bogiesider, puffere, hjulsæt m.m.  
samt skinnestreg i bruneret jern  
5mm høj, pr. meter kr.1,65.

SPOR HO: WIAD og POCHEr nyheder er  
fremme i oktober.

SPOR TT: ROKAL nyheder i oktober.

Bemærk!

åbningstider: Ma-Ti-On 16-17.30

To:14.00-17.30

Fr:14.00-20.00

Lø:10.00-14.00

**BP-TOG** NY KONGENSGADE 11, K. TLF. BYen 5703



— det interessante italienske modelbaneblad —

# TT ROKAL

*er modelbanen for enhver!*

De er på rette spor med —



Den elegante skinne i skala H0 - bøjelig til enhver kurve - den helt rigtige skinne for selvbyggeren.

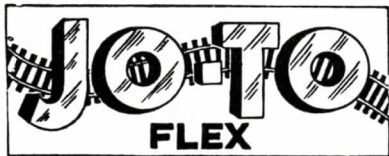
Prisen er:

**Pr. meter kr. 5,00**

Stort sortiment i løsele for sporskilt og kryds, korkballast m m.

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

**Er De medlem af en modeljernbaneklub?**  
— Så skriv til os og fortæl os lidt om den, eller bed eventuelt formanden gøre det. Vi får stadig mange henvendelser fra modelbyggere, som søger en klub — så DERES oplysninger er velkomne!

*Redaktionen*

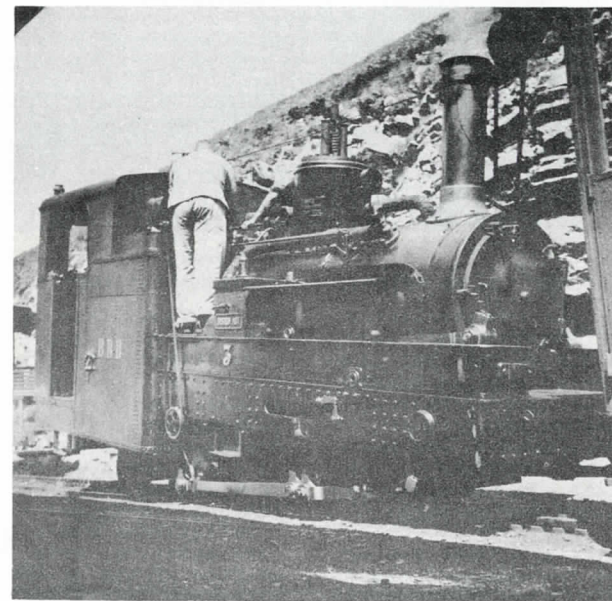
# MODELBANENYT

DET SKANDINAVISKE MODELBALEBLAD

8. årgang september-oktober 1959

TIDSSKRIFT FOR JERNBANER I ALLE SPORVIDDER

EN SCHWEIZISK TANDHJULSBANE MED DAMPDRIFT



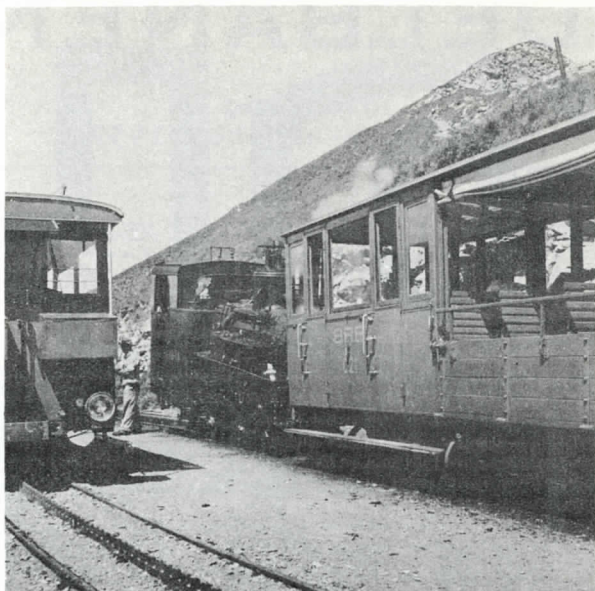
BRB's lok nr.3 på Rothorn Kulm station. (Fotos ved forfatteren).

I Schweiz er der som bekendt mange tandhjulsbaner, og alle disse er med undtagelse af 2, elektriske. MONTE GENEROSO BANEN ved Lugano er i 1957 gået over til diesel-mekaniske motorvogne, men Brienzler Rothorn banen kører endnu med de gamle

le damplokomotiver, hvor kedlen står skråt.

BRIENZER ROTHORN BANEN er åbnet i 1892, men var i årene 1915-30 lukket for al drift. Siden har den været i drift hver sommer, i år fra 6. juni til 27. september. Sporvid-

viser MOROP's særtog forspændt P 916 klar til afgang i Korsør. (The MOROP Special ready for departure from Korsør station). Foto: Palsdorf.



BRB's lok nr.2 med tog på Rothorn Kulm station (bemærk Abt-tandstangen).

den er 800 mm, og tandstangen er af system Abt, d.v.s midt i sporet står der oprejst en ret smal tandstang, som dog på enkelte steder som sporskifter og drejeskiver samt broer suppleres med endnu en tandstang ved siden af, men med tænderne forsat i forhold til den anden tandstang. Herved opnås et blødere træk end med en enkelt tandstang.

Banen starter i Brienz, som er en station på Forbundsbanernes metersporede strækning Luzern-Interlaken. Lige over for SBB-stationen møder der turisten et fornøjeligt syn: - på gadens modsatte side står der et lille damplokomotiv i "knælende stilling", idet kedlen skræner ca. 24°, som er banens middelhældning. Herved undgås blottelse af fyrkassens loft, hvilket jo er meget farligt. Bag lokomotivet, lige op ad den meget stejle bjergskråning er der opstallet en mængde store kulbriketter, hver med navnet Cardiff i-støbt, altså importeret fra Wales.

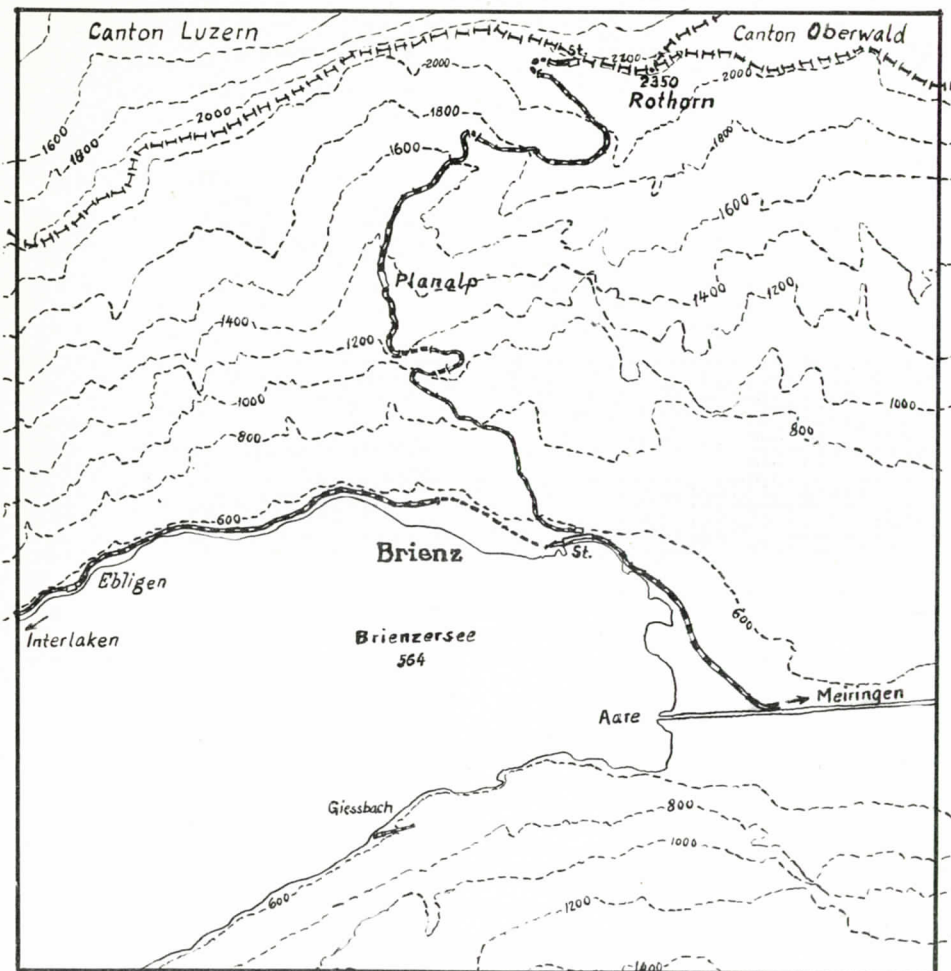
Banen har for tiden 6 stk. damplokomotiver BRB nr.2-7, alle byg-

get af Winterthur, de 2 ældste i 1892 og den sidste i 1936. De er grønlakerede, og alt stål og messing skinner som nyslåede kronestykker! Også vognene er noget ejendommelige, enten helt åbne i siderne, men dog med "markiser" til at rulle ned i dårligt vejr, eller også med en lukket kupé i den ene ende og "skovvogn" i den anden.

Billetterne købes i den fornøjelige pavillon, hvor smukke fotografier af tog og ban, samt et glimrende, farvelagt panorama af udsigten fra Rothorn findes. Prisen er 14 fr. for en dobbeltbillet d.v.s. kr. 22,40, men om søndagen koster den kun fr.10,50 d.v.s. kr. 16,80.

For de mere energiske folk anbefales det at tage en rundbillet til samme pris og køre med Forbundsbanernes fine tog over Meiringen til Brünig-Hasliberg og så gå den ca. 4 timers ret nemme fjeldtur til Rothorn og ned med tandhjulsbanen.

På grund af sommervarmen valgte jeg nu Rothorn-banen begge veje, og det fortrød jeg ikke! I løbet



Kort over Brienz Rothorn banen.

af en time arbejder det lille hid-sige damplokomotiv sig op fra 568 m over havet til 2.249 m, og mens man beundrer banebyggernes svimlende arbejde med at hænge banen fast på klippekanter og bore den igennem tunneller, åbner der sig stadig videre udsyn over Brienzersøen og de pragtfulde sneklædte bjerge i Berner Oberland.

Selve banens omgivelser skifter fra haver omkring de karakteristi-

ske schweizerhuse til løv- og gran-skov. I ca. 1400 meters højde når man op over trægrænsen, hvor de sortbrogede køer græsser, og hvor vi også har et mindre ophold på halvvejsstationen, Planalp. Her krydser vore 3 opadgående tog (hver med 2 vogne foran maskinen) 2 nedadgående, og vor maskine får sig en "tår vand" og en solid omgang smøreolie i alle det indviklede gangtøjs mange smørekopper.

Så går turen videre opad over en træbro, som tages ned om vinteren af hensyn til sne- og stenskred! Den sidste kilometer kravler banen med 25 % stigning op langs højderyggen Brienzler Grat, hvis højeste og østligste punkt er Rothorn. Til sidst vender toget i en tunnel og ruller langsomt ind på endestationen, Rothorn Kulm.

Herfra er der en ganske let vandring op til selve Rothorns top, 2350 m over havet. Af kendte bjergtoppe ses Rigi, Pilatus i nord og

mod syd Finsteraarhorn, Faulhorn og Jungfrau.

Desværre er banens nuværende driftsform med 3 mand til hvert tog temmelig uøkonomisk, så man taler om at bygge en svevebane om nogle år. Hvis det sker, har Schweiz mistet en turistattraktion af de virkelige fornøjelige, men lad os håbe at så mange turister som muligt vil besøge og benytte denne morsomme bane, så at den endnu har mange år at leve i.

William Bay.

## SIGNALLYS PÅ KONTROLBORDET

Modeltogsentusiaster, som benytter Märklins signaler eller fabrikater af lignende konstruktion, kan have vanskeligheder med at installere signallys på kontrolbordet, der skifter sammen med signalerne.

Som bekendt for de fleste Märklintilhængere, er der to kontakter i signalerne. Den ene er beregnet til underledning og den anden, gennem de to bøsninger i bagsiden af signalet, til overledning. Ofte benyttes denne sidste kontakt ikke, og den kan derfor passende bruges til en lysveksel på kontrolbordet.

Som det ses af figurerne 1 og 2, kan problemet løses på to måder.

Hvis man har flere udtag fra transformatoren, vil den i fig. 1 beskrevne måde være at foretrække. Har man derimod kun ét udtag, må man benytte sig af fig. 2's diagramprincip.

På fig. 1 ses, at de to pærer er forbundet i serie; og parallel med den grønne pære er anbragt en modstand.

Tænker man sig, at signalet viser stop, hvorved strømmen fra 12 volts udtaget er afbrudt af signalkontakten, vil strømmen fra 16 v udtaget gå gennem den røde pære, forgrene sig videre gennem den grønne pære og modstanden og tilbage til transformatoren.

Vælger man en modstand af passende værdi, vil kun den røde pære lyse, hvorimod den grønne er slukket eller måske lyser ganske svagt. Stilles signalet herefter på kør, vil overledningskontakten i signalet blive sluttet, og der vil komme 12 volt fra transformatoren ind midt imellem den røde og grønne lampe. Spændingsfaldet over den røde pære bliver derved for lille til, at den kan lyse; over den grønne pære derimod bliver spændingsfaldet så stort, at den lyser.

På fig. 2 er der kun sket den ændring, at 12 volts udtaget er blevet erstattet med en modstand, således at spændingen over modstanden er faldet fra 16 volt til 12 volt.

Det ønskelige er hermed opnået, nemlig at få et lyssignal på kontrolbordet, der skifter sammen med signalet ude i terrænet, og altså viser dets stilling.

I det efterfølgende udredes det, hvorledes man kan beregne modstandenes værdier. Hertil må man kende de tre formler, der siger, at spændingsfaldet er lig med strømstyrken gange modstanden (Ohms lov), eller teknisk betegnet

$$U = I \cdot R \quad (1)$$

og at effekten er lig med spændingsfaldet gange strømstyrken, eller

$$P = U \cdot I \quad (2)$$

samt

$$\frac{1}{R} = \frac{1}{R_1} + \frac{1}{R_2} \quad (3)$$

hvor  $R_1$  og  $R_2$  er to parallelle modstande og  $R$  er erstatningsmodstanden for de to modstande. Den sidste formel kan iøvrigt udledes af Ohms lov.

Man må gøre sig klart, hvilke udtag man har til rådighed, ved hvilken spænding man vil have sine pærer til at lyse og hvilken til "tomgangsspænding".

Med et 16 volts udtag vil det være passende med 12 volt som lys-spænding, hvorved pærene ikke kommer til at stjærne, og altså 4 volt som mørkespænding. Hvis man så også har et 12 volts udtag til rådighed sammen med et 16 volts udtag, vil det være at foretrække.

En glødelampe har den skavank, at jo større spænding, der sættes over den, desto større bliver den indre modstand.

Dette betyder så meget, at det må tages med i beregningerne. De følgende værdier, der er for en 19 volts patronpære, må tages med et vist forbehold, da tolerancerne er ret store fra pære til pære. Ved et spændingsfald over pæren på

1 volt er modstanden	100 ohm
2 - - - - -	140 -
3 - - - - -	170 -
4 - - - - -	190 -
5 - - - - -	208 -
6 - - - - -	224 -
7 - - - - -	238 -
8 - - - - -	250 -
9 - - - - -	261 -
10 - - - - -	272 -
11 - - - - -	283 -
12 - - - - -	293 -
13 - - - - -	303 -
14 - - - - -	313 -
15 - - - - -	323 -
16 - - - - -	332 -
17 - - - - -	341 -
18 - - - - -	350 -
19 - - - - -	359 -
20 - - - - -	368 -

Først betragter vi fig. 1. Vi

tænker os, at signalet viser stop, hvorved strømmen er afbrudt fra 12 volts udtaget. Spændingsfaldet over den røde pære skulle helst være 12 volt, medens spændingsfaldet over den grønne pære og modstanden skulle være 4 volt. Ved at se på tabellen fås, at modstanden i en pære er 293 ohm ved et spændingsfald på 12 volt og 190 ohm ved 4 volt.

Vi ønsker at finde en passende værdi for den parallelle modstand. Forandres modstanden  $R$ , og strømstyrken  $I$  holdes konstant, bliver spændingsfaldet  $U$  tilsvarende ændret ifølge Ohms lov. Dette kalder man ligefremproportionalitet, og denne viden er grundlaget for de følgende beregninger.

Spændingsfaldet over den røde pære skal være 3 gange større end over den grønne og modstanden. Altså må modstanden i den røde pære være 3 gange større end den samlede modstand i den grønne og modstanden, eftersom strømstyrken er den samme.

Idet vi benytter 3. formel, får vi

$$\frac{3}{293} = \frac{1}{190} + \frac{1}{x};$$

hvor  $x$  er den søgte modstands værdi.

$$x = \frac{293 \cdot 190}{190 \cdot 3 - 293} = 201 \text{ ohm.}$$

Vi har altså opnået at få en pære til at lyse, når signalet viser stop. Hvis signalet stilles på kør, vil der gå strøm fra 12 volts udtaget gennem kontakten i signalet til midt imellem pærene. Nu er der sket det, at spændingsforskellen over den røde pære kun er 4 volt, medens spændingsforskellen over den grønne er 12 volt. Den grønne pære lyser, medens den røde er slukket.

Vi har opnået at få et lyssignal i forbindelse med et vingesignal.

En modstand på 201 ohm kan ikke købes i forretningerne, men en på 200 ohm, der er standardværdi er lige så god.

Ohm's lov omskrives til

$$I = \frac{U}{R}$$

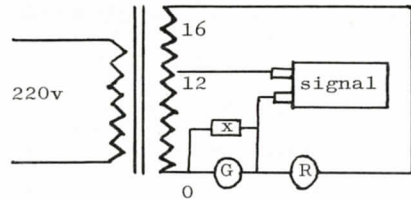


Fig.1

og indsættes denne værdi af I i 2, formel fås,

$$P = U \cdot \frac{U}{R} \text{ eller } P = \frac{U^2}{R}$$

Den højeste spændingsforskel over 200 ohms modstanden er 12 v. Indsættes disse værdier i den udledte formel fås

$$P = \frac{12 \cdot 12}{200} = 0.72 \text{ watt.}$$

For at modstanden ikke skal blive for varm, skal der benyttes en på 200 ohm,  $\pm 10\%$  tolerance, 1 w.

I fig.2 er der kun den forskel, at der i stedet for 12 volts udtaget, er benyttet en modstand, således at spændingen over denne falder fra 16 volt til 12 volt. Man finder frem til modstandens værdi, der sidder over den grønne pære på samme måde som tidligere. Udregningen af den anden modstands værdi er mere kompliceret.

Vi kan sige, at den strømmængde, der passerer den grønne pære og 200 ohms modstanden, er lig den strømmængde, der har passeret den røde pære og den ukendte modstand y, når signalet viser kørsel.

Vi udtrykker strømstyrken ved spændingsfaldet og modstanden, idet vi omskriver Ohms lov til

$$I = \frac{U}{R}$$

Vi har altså:

$$\frac{12}{200} + \frac{12}{200} = \frac{4}{190} + \frac{4}{y} \text{ eller}$$

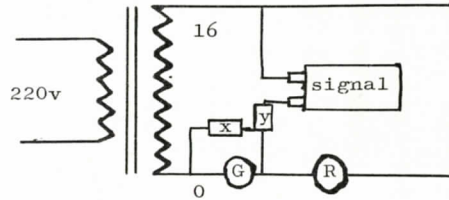


Fig.2

$$y = \frac{293 \cdot 200 \cdot 190 \cdot 4}{200 \cdot 190 \cdot 12 + 293 \cdot 190 \cdot 12 + 293 \cdot 200 \cdot 4}$$

$$y = 50 \text{ ohm}$$

I handelen kan købes en modstand på 51 ohm. Modstandens effektforbrug er, idet vi endnu engang benytter den udledte formel

$$P = \frac{U^2}{R}; P = \frac{4 \cdot 4}{51} = \frac{16}{51} \text{ eller ca. } \frac{1}{3} \text{ w.}$$

Vi kan bruge en modstand på 51 ohm,  $\pm 10\%$  tolerance,  $\frac{1}{2}$  watt.

Det må bemærkes, at Märklins transformator ved normal belastning har en udgangsspænding på 17-19 volt. Først ved fuld belastning afgives 16 volt.

Man kan selvfølgelig ikke med fordel vælge en lille spænding til mørkespænding, for eks. 1 volt og så 15 volt til lysspænding. Der skal være et vist forhold mellem de to spændinger på omkring 1:3. Hvis man nemlig bruger et større forhold, vil man også bruge mere strøm, idet modstanden x skal have en mindre værdi.

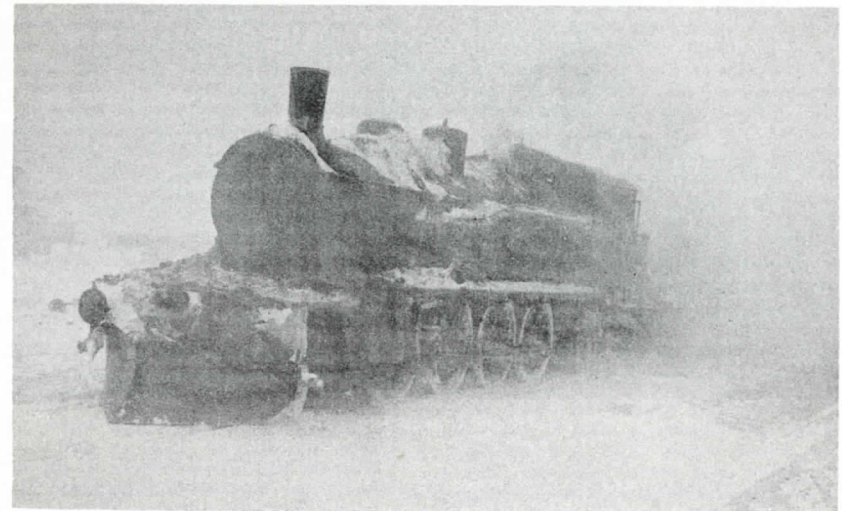
Der vil altså gå mere strøm igennem modstanden, når signalet står på grønt.

B.P. Jensen.

NB! Ovenstående artikel er måske mere "teknisk" end hvad vi normalt bringer i MB-NYT og må derfor betragtes som et eksperiment. Derfor beder vi vore læsere om at skrive blot et par ord på et postkort, om De synes om artiklen eller De ikke ønsker mere af samme slags.

red.  
MB-NYT

## LIDT OM DF'ERNE OG DERES "BRØDRE"!



SFJ nr.31 fotograferet i Faaborg ca.1935, (Kørende snedrive), Nu omlitteret til DSB - DF 131. (Foto: S. Jørgensen).

Omkring århundredskifter, ja helt op til første verdenskrig, var SFJ (sydfynske jernbaner) et blomstrende foretagende og uden tvivl den mest moderne privatbane her i landet, med den hurtigste trækraft og de bedste vogne - end ikke DSB kunne helt være med her. Under ledelse af maskiningeniør Milling var i 1896 anskaffet de fire 2-B-0 loko, nr.12-15, der var en forminsket udgave af Busses så succesfulde K-maskiner. I 1900 kom de amerikanske 2-B-0 loko, nr.17 og 18, og endelig i 1906 ved Nr. Broby-banens åbning, de fire store, og på alle måder vellykkede maskiner nr.23-26, ligeledes af 2-B-0 typen. Man havde imidlertid stadig de gamle 0-B-1 maskiner fra 1876 og 82 i drift, og for at få en virkelig god og kraftig maskine til godstogene konstruerede Milling i 1909-10 det

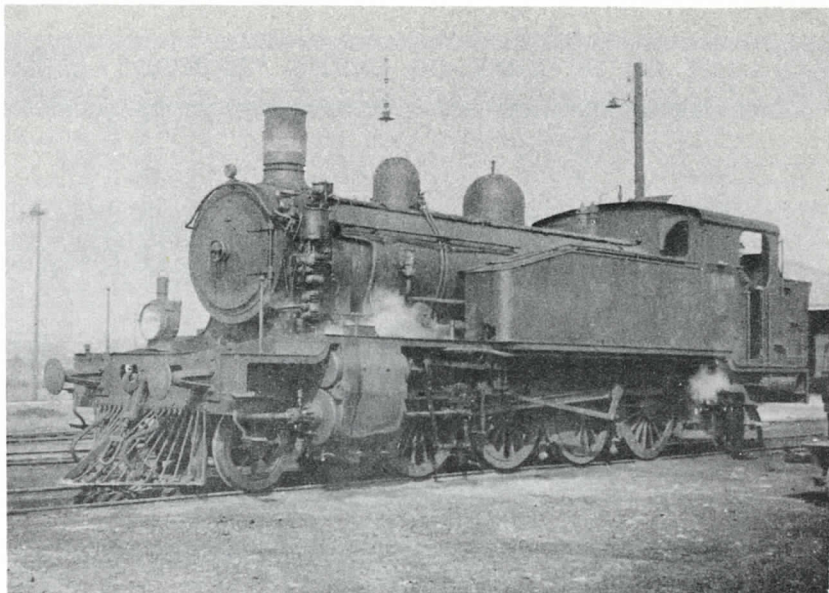
1959

største og stærkeste damplokomotiv nogen dansk privatbane nogensinde har haft, nemlig den nuværende DF maskine, som DSB overtog sammen med de sydfynske baner i 1949.

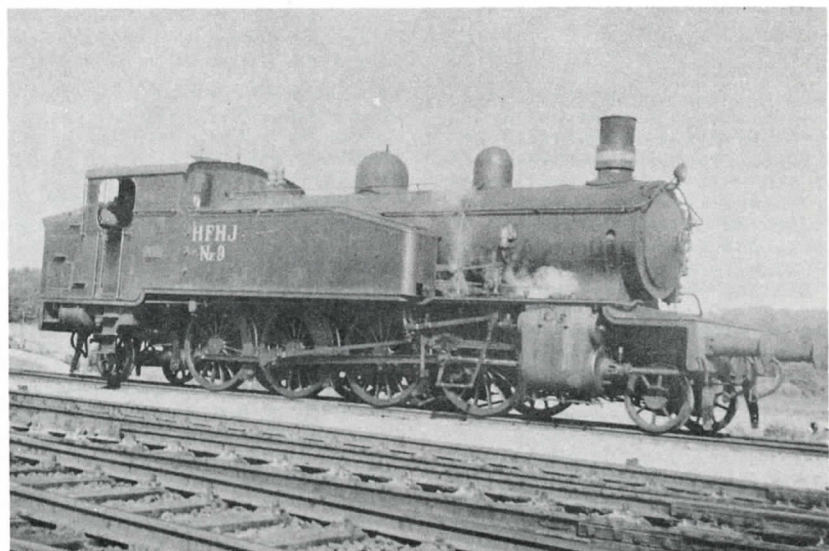
I sammenligning med andre privatbaners lokomotiver fra samme tid, ser man tydelig, hvilken gigant denne type var, og med hensyn til DSB, så var jo ganske vist P-maskinen dengang lige kommet og DSB's "kæmpelokomotiv"; men en mængde små og gamle typer var jo stadig i drift.

DF typens to første eksemplarer nr.28 og 29 blev bygget i 1910 hos "Henschel und Sohn" og viste sig så vellykkede, at der senere blev bygget endnu 2 stk. ved Henschel, samt 1 stk. ved SFJ. Det store 1-D-1 koblede tenderlokomotiv var som nævnt bygget som godstogslokomotiv, men klarede og kan stadig nemt klare store persontog.

111



SFJ nr. 33 i Faaborg 1949, omlitr. til DF 130 - bemærk kofangeren. Fot@SJ



HFHJ nr. 9 i Hillerød 1956, tidligere SFJ nr. 28 - bemærk cylinderpuffere.

Drivhjulsdiameteren på 1420mm til-  
lod uden vanskelighed 75-80 km/ti.

Efter successen med nr. 28 og 29 konstruerede Milling nu efter amerikansk mønster et malletlokomotiv nr. 30 med hjulstillingen 1B + B1, der til en vis grad i det ydre havde lighed med 1-D-1'erne; men dette lokomotiv var noget af et eksperiment, og da Milling døde ved den frygtelige "Titanic"-katastrofe i 1912, savnede man stærkt hans medvirken til yderligere eksperimenter med dette lokomotiv, som derfor allerede i 1912 blev udrangeret. Loket skal ikke nøjere omtales her, men nævnes skal det dog, at SFJ selv byggede det på de nye værksteder i Odense.

I 1913-14 byggede SFJ ligeledes selv nr. 31 magen til de øvrige 1-D-1'ere, idet dog forskellige dele, blandt andet hjul skaffedes fra Henschel. SFJ er således den eneste privatbane, der selv har bygget lokomotiver; men de nye værksteder i Odense, der var bygget i 1906 var også yderst moderne. (I dag er der rutebilgarager).

Med de 5 store godstogslokomotiver, samt de kraftige persontogslokomotiver stod SFJ således i 1917 godt rustet, og en udrensning af de gamle 0-B-L lokomotiver kunne nu finde sted. 1-D-1'erne var nu i fast løb i godstog og var som sagt fortrinlige ikke mindst på de mange stigninger på flere af SFJ's strækninger. Om søndagen og ved mange andre lejligheder klarede de også de store persontog, især på Odense-Svendborg-strækningen.

Ved ombygningen af de 4 små 1-B-0 maskiner fra SNB, der allerede siden kort efter starten havde været forpagtet af SFJ, - til de kraftige 2-B-0 lokomotiver, nr. 19-22, samt ved anskaffelsen af 7 nye lette persontogslokomotiver af typen 1-B-1 i 1923 og senere også anskaffelsen af 7 nye lette persontogslokomotiver af typen 1-B-1 i 1923, og senere også anskaffelsen af motormateriel, blev trods udrensningen af ialt 7 gamle maskiner, et par af 1-D-1'erne overflødige, og nr. 28 blev derfor i 1932 solgt til HFHJ, hvor den endnu lejlighedsvis er i drift.

(En af dem var en overgang udlånt til gruskørsel ved bygningen af midtsjællandsbanen). Selvom disse maskiner således en overgang, måske ikke var overflødige, så dog for store, havde SFJ megen nytte af dem ikke mindst om vinteren i snevanskeligheder. De blev ligesom de øvrige maskiner om efteråret forsynet med sneaeser og klarede alene med denne et godt lag sne, når det virkelig var galt og de måtte ud med sneploven, kom de som regel også igennem - der skulle i hvert fald meget til at stoppe dem, og det var sjældent, at SFJ gav op i snestorm.

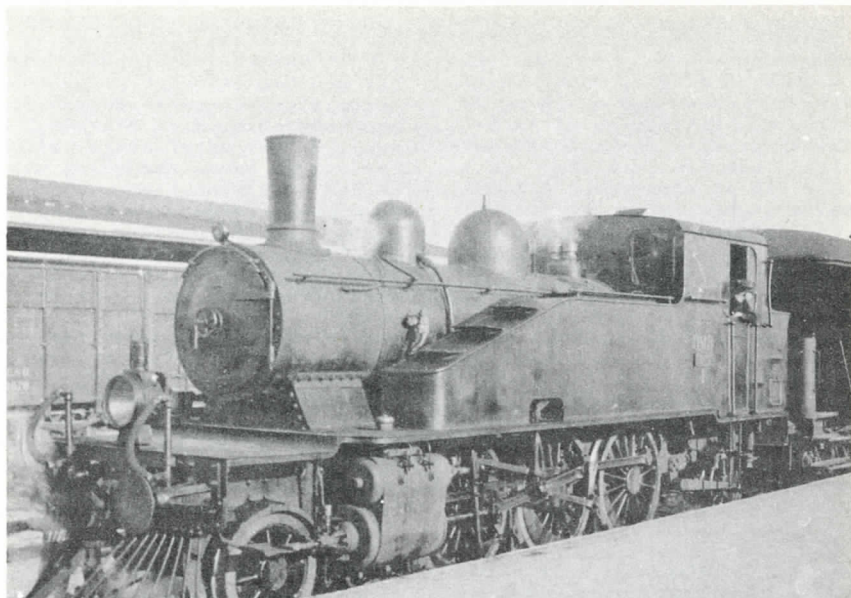
Samtidig med den store 1-D-1-type, blev der til flere andre privatbaner, bl.a. OKMJ og OMB tegnet en mindre 1-C-1 koblet type, en "lillebror" til de store. Disse maskiner havde arvet flere af 1-D-1 typens gode egenskaber, men naturligvis knapt så stærke; men til gengæld mere anvendelige til mindre tog. Af denne type blev ialt bygget 7 stk., hvoraf 1, nemlig OMB nr. 3 i 1932 blev solgt til HFHJ (nr. 8), hvor den ligeledes endnu lejlighedsvis benyttes.

Til TFJ blev i 1915 bygget 3 lignende maskiner, men dog med en meget større kedel, der naturligvis gør disse maskiner meget tungere og kraftigere og giver dem et vist kraftoverskud i forhold til de mindre.

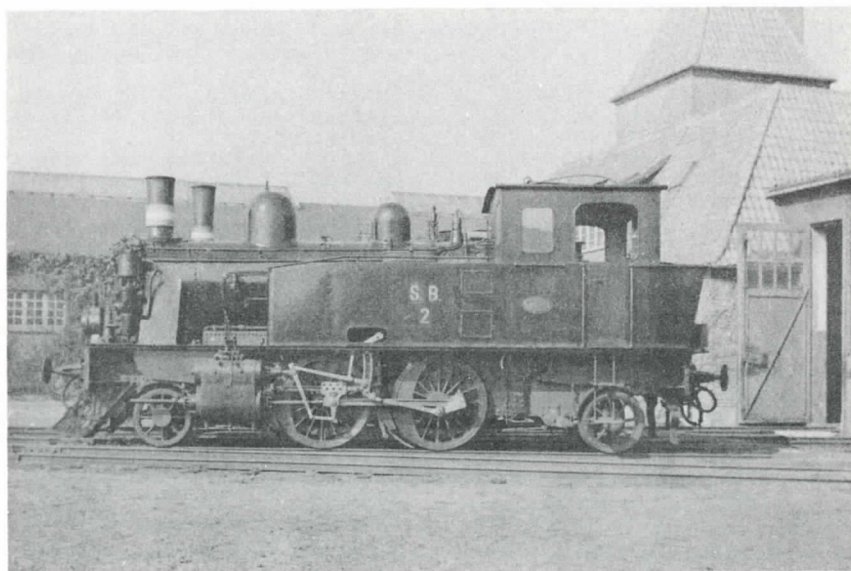
I 1923 besluttede SFJ, som et modtræk mod den stigende konkurrence fra bilernes side, at anskaffe 7 lette persontogslokomotiver til mindre tog, og man valgte damp, da den motoriserede trækraft i form af motorvogne dengang var alt andet end stabil. De nævnte maskiner blev tegnet som 1-B-1 maskiner, men blev desværre aldrig nogen succes. Dels var kedlerne alt for små, og dels var materialerne grundet den kort forinden sluttede verdenskrig ikke så gode som de burde være. Allerede i 1938 blev de første fire, nr. 3, 5, 6 og 7 ophugget.

Ved DSB's overtagelse i 1949 havde man kun nr. 1 & 2 og 4 tilbage, og de blev straks udrangerede.

Var SFJ's 1-B-1 maskiner mislyk-



Skagensbanen nr.2 ved remisen i Skagen 1956. (Foto: O. W. Laursen).



OMB nr.1 i Odense. (Foto: O.W. Laursen).

kede, så var til gengæld S.B.(skagensbanens) 1-B-1'erne vellykkede. Men de havde også en ca. 50% større kedel og var på mange måder meget mere gennemførte. De tre maskiner nr.1-3 er da også endnu i dag i køreklar stand, forsynet med trykluftbremseudstyr. Havde SFJ fået sine 7 maskiner magen til SB's havde det nok kunnet rette en del op på det efterhånden stigende underskud.

Ved DSB's overtagelse i 1949 blev i løbet af 4-5 år alle andre maskiner end DF'erne, som de nu blev døbt, udrangerede, selv om for eks. de store 2-B-0 maskiner nr.23-26 både blev hovedreparererede og iøvrigt var udmærkede maskiner. DF'erne fandt imidlertid nåde for DSB's kritiske blik, blev hovedreparererede, forsynet med trykluftbremseudstyr og benyttet bl.a. på Assensbanen, hvortil de egnede sig fortrinlig, da de løb lige godt forlæns som baglæns, og derved undgik at skulle vendes i Tommerup. De afløste her J-maskinerne. Et par af dem blev også en overgang benyttet i Sønderjylland. Men iøvrigt blev de stadig anvendt på den sydfynske strækninger.

At DF'erne ikke var dårlige maskiner viser en lille hændelse i november 1958. - Et særtog fra Fredericia med MK-FK samt en Motorvogn som trækraft for 8 bogievogn var brækket ned i Tommerup og efter en forsinkelse på ca. 3/4 time blev DF nr.131, der netop kom ind fra Assens med et roetog, sat for toget og klarede nu turen til Nyborg i den tid, der var afsat til motortoget, og det var et 100 km-tog! Det er en præstation, der fortjener den aller-

højeste beundring og viser, at de gode gamle damplokomotiver kan være med endnu, og at Milling's 1D1-maskiner virkelig var gode og både kunne trække og løbe.

Lad os håbe, at de trods dieseldriftens fremtrængen må køre mange år endnu!

Svend Jørgensen.

Nogle sammenligninger mellem SFJ 1-B-1 og 1-D-1 lokos samt OMB's 1-C-1 lokomotiver.

SFJ - 1-D-1	SFJ 1-B-1	OMB 1-C-1
ialt 5stk.	ialt 7 stk	ialt 6 stk
Henschel 1911 og 17 samt SFJ-nr.31 i 1914	Henschel i 1923.	(+ 1 til OKMJ) Henschel i 1911
cyl.ø 410mm	300mm	340mm
slagl.650mm	500mm	550mm
drivhj.ø 1420mm	1420mm	1300mm
kedeltryk 12 atm.	12 atm.	12 atm.
hedefl. 89,62m <sup>2</sup>	32,94m <sup>2</sup>	41,62m <sup>2</sup>
overheder 27,00m <sup>2</sup>	10,00m <sup>2</sup>	11,35m <sup>2</sup>
rist 1,65m <sup>2</sup>	0,9 m <sup>2</sup>	1,00m <sup>2</sup>
tomvægt 45,3t	26,5t	30,8t
tjenestevægt 57,5t	33,6t	38,0t
adhæsionsvægt 39,0t	18,3t	24,6t
vandbeholdning 6,5t	4,0t	4,0t
kulforråd 1,7t	1,2t	1,0t

(tekniske data: W. Bay).

## LITTERATURHJØRNET

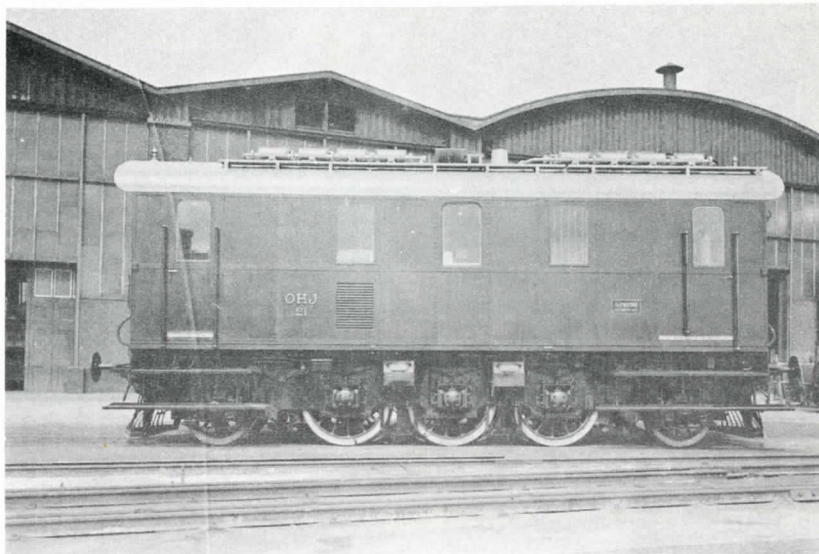
"ODIN OG ROESKILDE" Dansk Lokomotivmandsforening, 1952.

Umiddelbart kan det måske synes mærkeligt at anmelde en bog fra 1952 i 1959, men der er en særlig anledning hertil. Dette udmærkede billedværk med op imod 100 fotografier af danske damplokomotiver og motorvogne fra forrige århund-

rede og til idag - var tidligere kun solgt til private fra Lokomotivmandforbundet direkte og prisen var dengang kr.15.00, hvilket bogen også er værd. Imidlertid kan bogen nu fås i handelen (eventuelt gennem Deres boghandler) og prisen er kr.10.00, men restoplaget er begrænset, så det lønner sig at sikre sig bogen snarest.(Modelbane-nyt har bogen i kommission). (fortsættes side 128).



## MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING



Denne måneds midtersidetegning er Frichs 1-C-1 privatbanediesellok, som man kan træffe på mange privatbaner herhjemme. Øverste billede viser OHJ's udgave, billedet derunder viser TKVJ's M4 og nederst ses FFJ's ML 1209 med persontog 31 mod Frederikshavn. Dette sidstnævnte eksemplar er bygget i 1934 (byggenr. 202) med en tjenstfærdig vægt på 48 t.

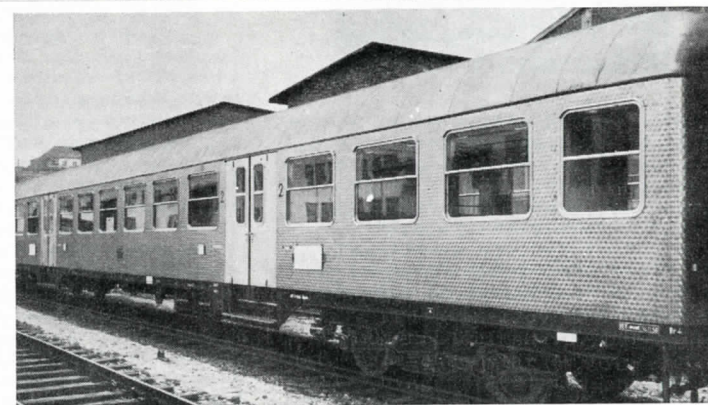
Vi ved, at det har været et længe næret ønske blandt vore læsere at få tegninger til netop dette lok, og vi ved, at mange vil gå i gang med at bygge det nu. Dog vil vi derfor i den anledning med det samme nævne, at vi i næste nr. - altså vort nr. 6/59 vil bringe en byggebeskrivelse til loket i spor 0, da visse detaljer kræver lidt ekstra vejledning udover selve tegningen. Denne kommende byggevejledning vil dog også kunne komme HO-byggere til gavn.



## NYT fra NÆR og FJERN



Den første bil i den nye skandinaviske-tyske bil-i-tog-forbindelse ruller ud på perronen i München. (DB-foto).

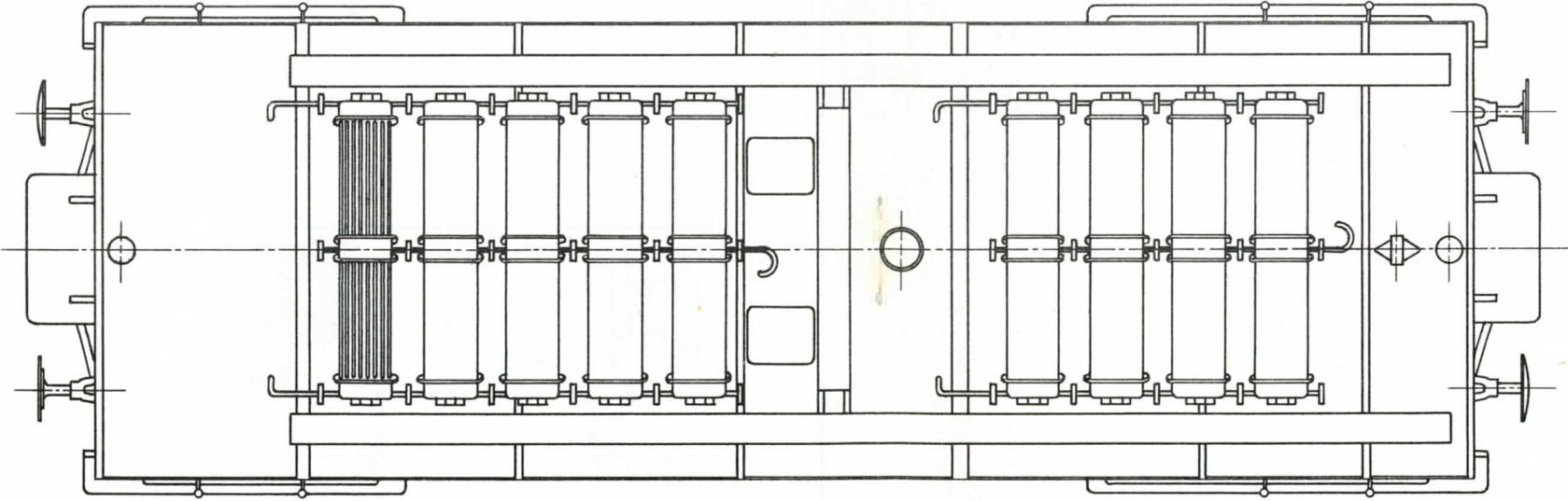
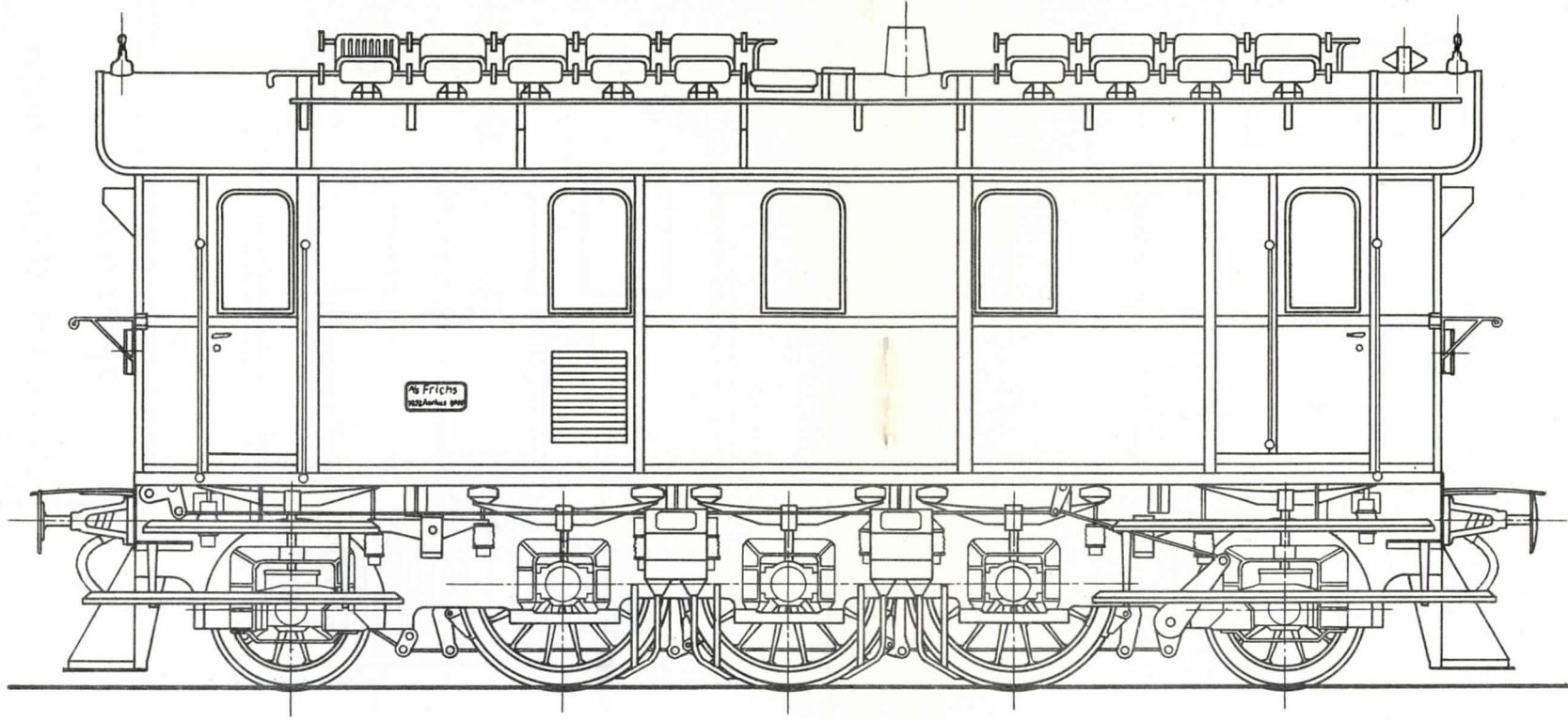


Den tyske nærtrafik får nye moderne vogne. (DB-foto).

### MODERNE TRANSPORT

forbinder mange mennesker med bil og fly, men ikke med jernbaner, men efterkrigstidens store og også nødvendige moderniseringer af de forskellige jernbaner ikke mindst her i Europa gør denne opfattelse til skamme. Som man ser på øverste billede kan man idag tage sin egen bil med toget og starte sin ferie i denne, frisk og udhvilet i en moderne sovevogn

og den daglige transport til og fra arbejde kan idag foregå i lyse og luftige nærtrafiksvogne som for eks. den her afbildede nye tyske forsøgsvogn af letmetal med automatiske døre og alle moderne indretninger. - Der er således ingen grund til at rynke på næsen vore dages jernbaner, som til stadsighed forbedres i takt med udviklingen og tidens stigende krav. BP.



*AG Frichs's*

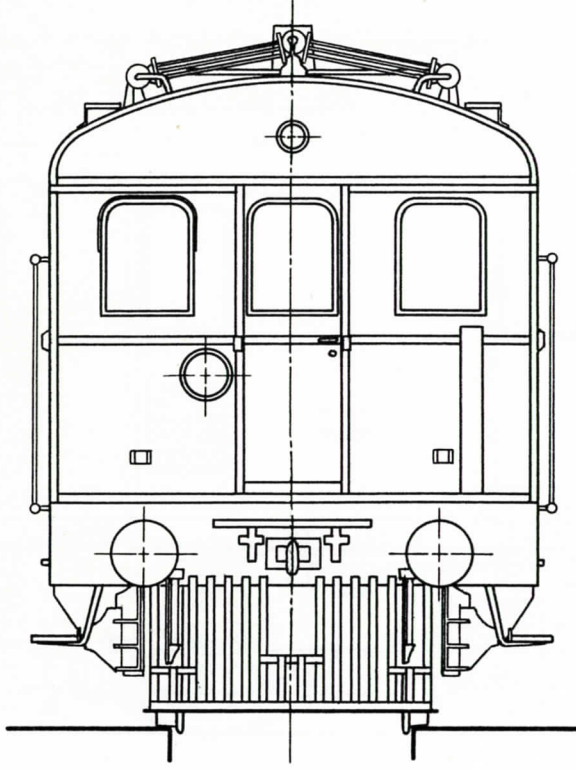
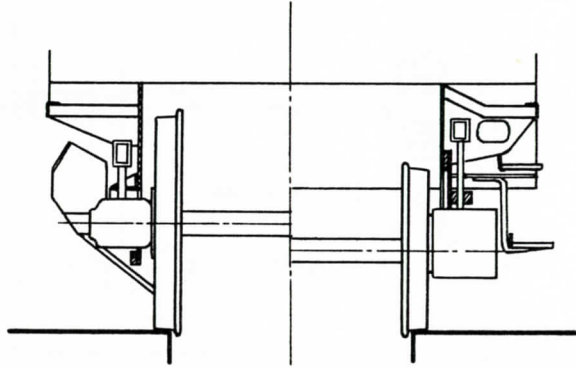
*375 HK dieselloko*

1:45

9-9-59

*J.B. Nielsen*

A.



*Als Frichs's*

*375 HK dieselloko*

*1:45 9-9-59*

*J.B. Kiehn*

*b.*

POUL ERIK CLAUSEN  
8.11.1915 - 27.7.1959



Ved civilingeniør Poul Erik Clausen's pludselige bortgang i en alt for ung alder har modeljernbanebevægelsen mistet en såre aktiv støtte og Dansk Model-Jernbane Klub en fremragende formand.

Til trods for den sukkersyge, som havde plaget ham fra hans unge år, havde Clausen en arbejdsævne og foretagsomhed, som mange måtte misunde ham. Han indtrådte i Dansk Model-Jernbane Klub i 1945 og tog straks del i foreningsarbejdet, fra 1946 til 1949 som banechef, fra 1949 til 1950 som næstformand og fra 1950 som formand. Hans indgående viden om modeljernbaner og virkelige jernbaner, parret med hans evne til at omgås folk, gjorde ham til den ideelle formand for en klub, der beskæftiger sig med begge disse grene af jernbaneinteressen.

Hans praktiske kendskab til modeljernbane problemer byggede på egne erfaringer, bl.a. fra hans store friluftsanlæg i Snekkersten. Da dette anlæg måtte demonteres,

fordi ejendommen overgik på andre hænder, tog Clausen uforknyttet fat på at opbygge et nyt, stort anlæg, ligeledes i spor 0, i kælderen på hans nye bopæl i Charlottenlund.

Hans arbejde for Dansk Brandværs Komité, hvor han var ansat fra 1949, medførte talrige rejser over hele landet, hvilket gav ham rig lejlighed til at udbygge sin viden om de virkelige jernbaner og følge med i, hvad der skete på det jernbanemæssige område. Fra sine ferierejser i udlandet hjembragte han ligeledes altid et væld af nye oplysninger og fotografier, der omgående blev indarbejdet i hans usædvanlig velordnede samlinger.

Clausen gik tidligt ind for et aktivt samarbejde mellem modeljernbaneklubber, dels inden for landets grænser og dels udover disse, og som et led i sine bestræbelser fik han i 1954 etableret sammenslutningen "Danske Modeljernbane Klubber" (DMK), der udadtil optræder som medstifter og medlem af MOROP.

I tilrettelæggelsen og gennemførelsen af den fornyligt afsluttede MOROP-kongres i København havde Clausen lagt et kæmpearbejde, som han nåede at høste frugterne af, og han var træt men lykkelig, da han om aftenen den 21. juli tog afsked med de mange kongresdeltagere og indkasserede deres ærligt mente hyldelse.

Kun seks dage efter kongressens afslutning døde Clausen stille af en blodprop i hjertet. Undertegnede var på dette tidspunkt på rejse i Sydfrankrig og kunne desværre ikke være tilstede ved bisættelsen, men Dansk Model-Jernbane Klub's æresmedlem og første formand, oberstløjtnant A. Arendrup, holdt en smuk tale ved bårnen, og klubben har modtaget talrige kondolenceskrivelser fra ind og udland. Klubben og Clausen's forældre vil gerne herved udtrykke en varm tak for alle sympatitilkendegivelser.

Poul Erik Clausen vil blive husket ikke blot som en god og trofast ven og kammerat, men også for sin store indsats for vor hobby.

James Steffensen  
Næstformand i DMJK

# MOROP

MOROP-Kongressen i København 1959

# 1959

Selvom kongressen først begyndte den 16. juli, så skal dagen før også omtales. En udstilling af modeller i adgangstunnelen til perron 5 åbnede og de smukt arrangerede modeller samlede fra begyndelsen mange interesserede (billeder og yderligere omtale i nr. 4/59 - red. anm.). Endvidere åbnede MOROP-informationskontoret i ankomsthallen på hovedbanegården. DSB havde sørget for en virksomhedsfuld besikttning, således at ikke alene deltagerne i MOROP nemt fandt kontoret, men det kom til at virke som alment oplysningsbureau.

Talt anmeldte 310 sig til kongressen og selv om ikke alle kom, således det ikke deltagerne Tjekkoslovakiet at få rejsetilladelse, så oversteg deltagelsen alle forventninger. Deltagerne kom fra følgende lande: Sverige, Norge, Øst- og Vesttyskland, Holland, Belgien, Frankrig, Italien, Schweiz Østrig og Ungarn.

Som det vil være bekendt havde man i år gennemført en nyordning af programmet for kongressen, således at de 2 første dage var helligt møderne i det ledende og tekniske udvalg. Disse møder blev afholdt på Søpavillonen.

I det ledende udvalg var Danmark repræsenteret af DMJK's afdøde formand P.E. Clausen. Der blev opnået enighed om en MOROP-plakat, hvis motiv er en hånd, der holder et model-lok op. Det nederste felt på plakaten er beregnet til påtryk for de lokale klubber. Endvidere blev man enige om fremstillingen af et emblem i størrelsen 15 x 24 mm. Motivet er også her det schweiziske lok Ae 6/6. Arbejdet med MOROP-legitimationskortet fortsatte, men endnu mangler en del forhandlinger med de forskellige landes jernbaneledelser. Finansielle forhold blev også drøftet; således frembragte ingeniør P.E. Clausen spørgsmålet om et kongresgebyr, som den arrangerende organisation skulle have til delvis dækning af sine

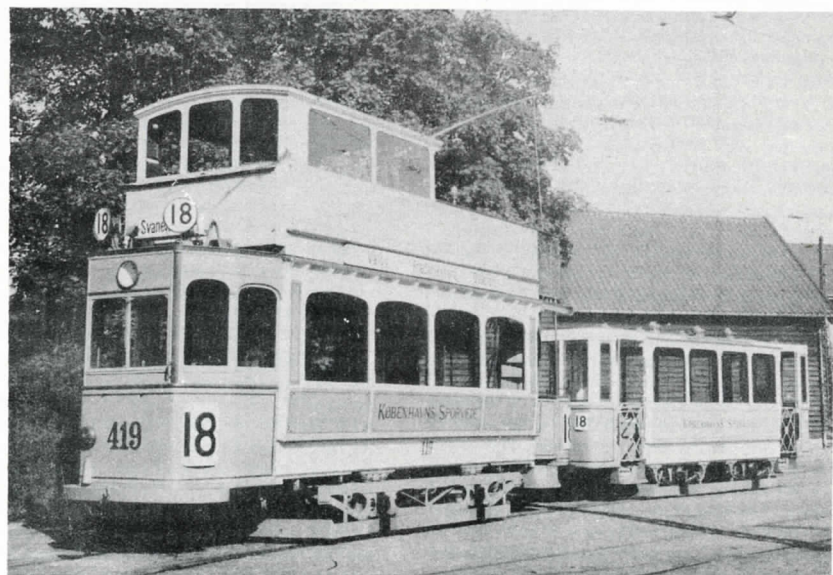
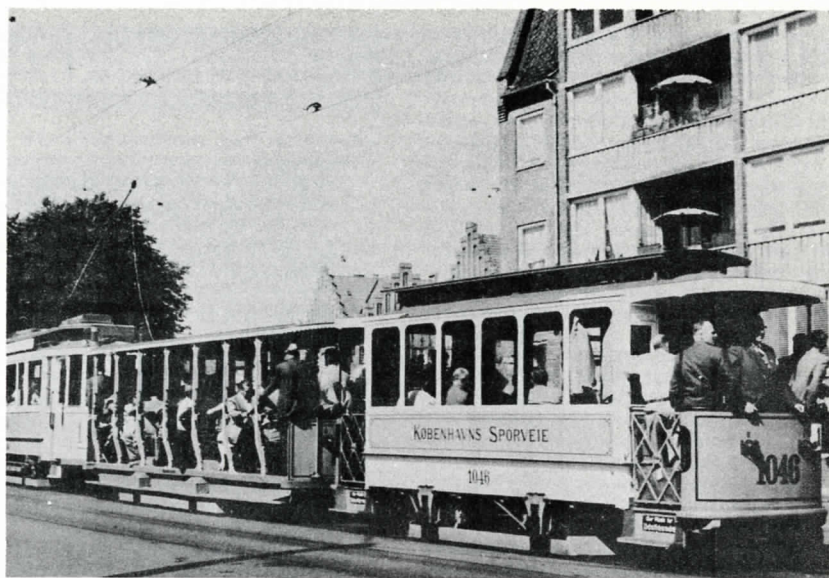
udgifter ved arrangement af kongressen.

Næste år's kongres gav anledning til lange diskussioner. Hidtil havde det været bestemt, at næste år's mødested skulle være Hamburg, men fra fransk side blev der gjort indvendinger herimod, idet man anførte, at man så tre år i træk skulle rejse ad de samme strækninger. Efter lange og seje møder blev det bestemt at opfordre Østrig til at påtage sig værtskabet og holde kongressen i Graz i dagene omkring søndag den 10. september 1960. (Efter oplysninger vi senere har modtaget fra Østrig bliver mødestedet nok Klagenfurt i stedet for Graz). Det blev herefter bestemt, at kongressen i 1961 afholdes i Hamburg, og man vil herefter bestræbe sig på at veksle mellem byer i det nordlige Europa eet år og så næste år i det sydlige Europa.

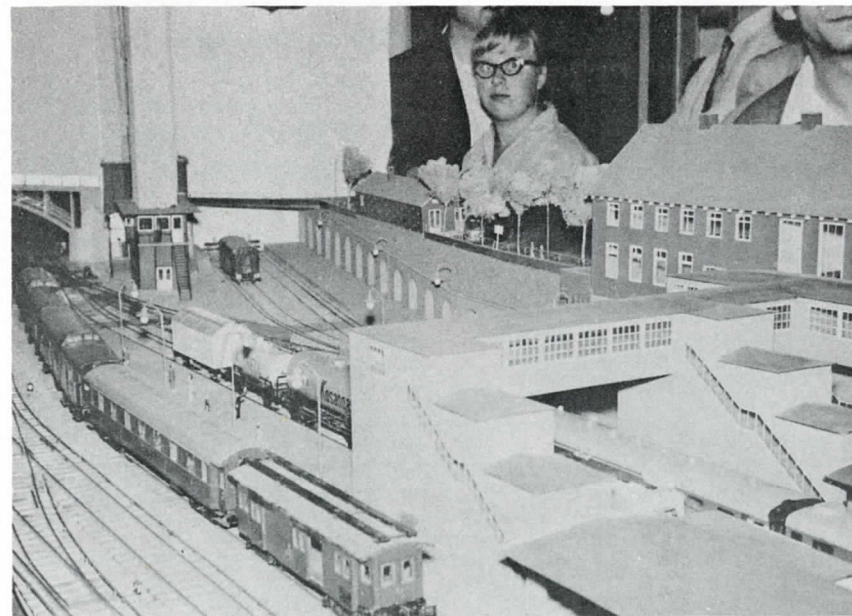
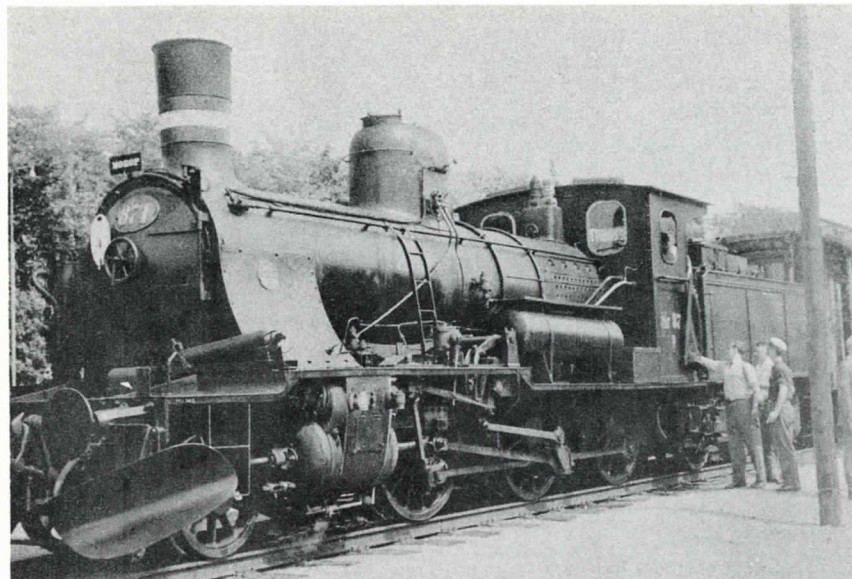
TEKNISK UDVALG, hvor de danske klubber var repræsenteret ved sektionsingeniør P.E. Harby, havde foruden en gennemgang af forholdene vedrørende normernes optagelse i de officielle franske normer (AFNOR) og de tyske normer (DIN) følgende fire punkter på programmet denne gang:

- NEM 004 Symboler
- NEM 112 Kurveradius
- NEM 125 Dobbelt hjertestykker
- NEM 351 Holdere til koblinger i sporvidde 16,5 mm

Man skulle ikke på forhånd tro, at et spørgsmål som symboler til anvendelse på sporplaner og dertil hørende ledningsplaner kunne afføde særlig megen diskussion, og det var da heller ikke de sædvanlige tegn for vekselstrøm, relæer, afbrydere o.s.v., der var strid om, men derimod spørgsmålet om at opstille internationale, letfattede symboler for de almindeligst forekommende signalformer. Motiveringen herfor skulle være ønsket om, at alle umiddelbart skulle være i stand til at "læse" en sporplan med signa-



Øverst: Det historiske sporvognstog med MOROP-deltagerne på rundtur i København. - Nederst: Gammel to-etagers linie 18 med bivogn i dagens anledning trukket frem i lyset på Svanemøllen remise. (Foto:L.Bang).



Øverst: D 871 under opholdet på Ullerslev station. Nederst: Et udsnit af Slagelse-klubbens O-anlæg, som også besøgt.

ler. Når henses til, at de symboler, der skal bruges til ledningsplaner, nøje skal angive signalets mekaniske og elektriske funktion, synes en sammenfatning af de europæiske landes meget forskellige signalformer på forhånd næppe mulig. Fra dansk side blev endvidere hævdet, at en sådan serie stiliserede signaler endda ikke var ønskelig, idet den kun ville gøre det vanskeligt at lære den signalordning (det signalreglement), som signalerne er opstillet efter, og at sporplaner med signaler indtegnet med nogenlunde korrekt udseende altid ville være forståelige.

Man enedes derfor om at udskytte spørgsmålet til næste år, idet alle de deltagende lande inden da til formanden skal indsende et uddrag af det pågældende lands signalreglement. Man vil således gå helt til bunds i problemet, men det gør næppe løsningen lettere.

Det næste blad, NEM 112, kurveradius, er nu ved at tage form. Det kommer i hovedsagen til at bestå af tre tabeller:

1) En tabel, der inddeler køretøjerne i 6 grupper efter den mindste radius, de kan befare (gruppe I for sporvogne op til gruppe VI for museumsmodeller).

2) En tabel, der angiver normalradius for de forskellige ovenfor nævnte grupper af køretøjer og

3) En tabel over sporafstande i kurver.

Modelbyggeren skulle hermed have et redskab til at fastlægge forholdet mellem vognlængde og kurveradius - og det har længe været savnet.

I NEM 125 fastlægges alle mål på dobbeltkrydsningerne i en spor-krydsning og i krydsningsspor-skifter.

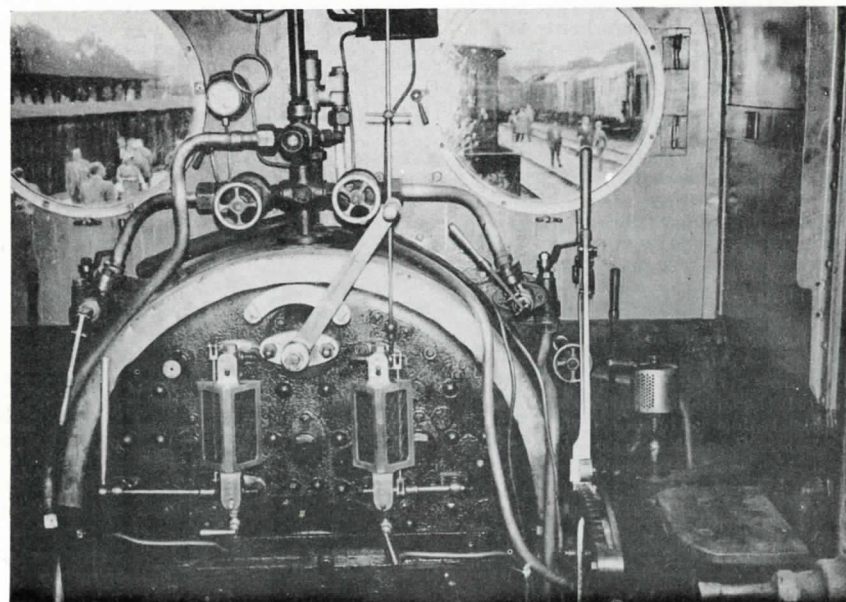
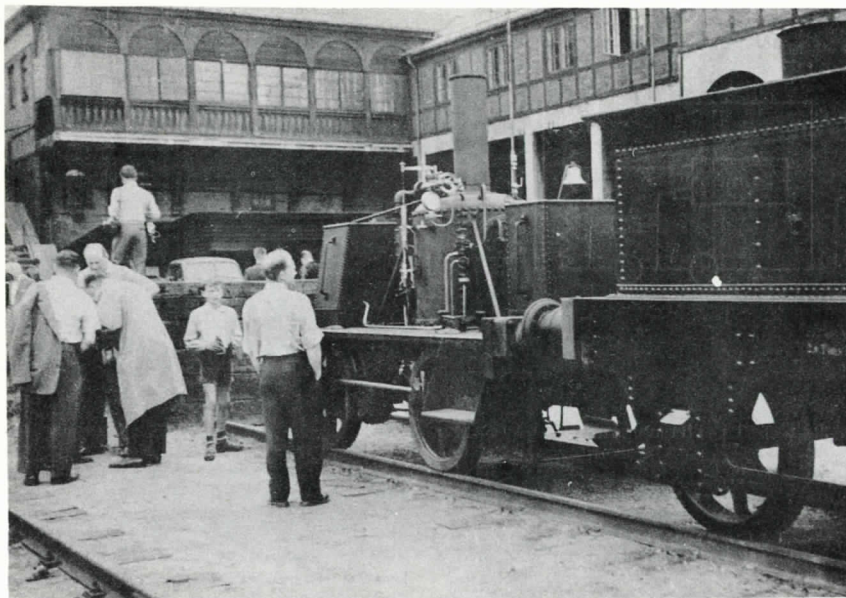
Udarbejdelsen af dette normblad kræver et meget sikkert kendskab til såvel den teoretiske som den praktiske side af sagen, og det er ikke mærkeligt, at dette blad er blevet et af de sidste. Det er nu vedtaget til alles tilfredshed.

Det sidste normblad i denne omgang, NEM 351, omhandler holdere til koblinger i sporvidde 16,5mm - almindeligvis HO. Dette blad

har gennem nogle år været lagt på is, idet man ikke har været klar over, om man skulle forsøge at standardisere hele koblingen eller nøjes med at standardisere en holder, således at man let kunne udskifte koblingerne. Man er ved mødet i år ikke kommet ret langt med spørgsmålet, idet man forløb i tiden indtil næste års møde vil gøre forsøg med en "enhedskobling", der er konstrueret af Østrigs repræsentant. Resultaterne af disse forsøg, der skal udføres i så mange lande som muligt, må da først drøftes i 1960 før man kan komme videre.

Lørdag formiddag kl. 10.30 mødtes man så i adgangstunnelen til perron 5, og det var en stor og interesseret skare, der tog denne udstilling i øjesyn og kritisk gennemgik de forskellige modeller samt de mange billeder fra forskellige klubanlæg. Der var enighed om, at det var en nydelig ramme Statsbanernes reklameafdeling havde givet dette skue af modeller.

Man må håbe, at det efterhånden kan blive en fast tradition, at sightseeing i kongresbyerne kommer til at foregå med sporvogn. Da deltagerne mødtes kl. 14 på Jarmers Plads vakte de tre sporvognstog berettiget opsigt, ikke mindst sporvejenes oldtimers, og der var da også hurtig fuldt besat i de gamle vogne. Turen gik over Rådhuspladsen og fulgte linie 2's rute og i sløjfen i Skånegade kørte man ind på linie 5's rute og fulgte den tilbage til Centrum og overalt, hvor sporvognstogene kom frem, standsede folk op og kiggede. Ved Grundtvigskirken gjorde man holdt, og kirken blev besat. Efter at sporvognene havde vendt i Søborg, fulgte man linie 19's rute til Åboulevarden, hvor man svingede ned ad Blaagaardsgade og fulgte linie 3 til Trianglen for der at svinge ud ad Strandvejen. Ved Svanemøllens remise gjorde man holdt, og der blev lejlighed til at bese Københavns Sporvejes øvrige museumsmateriel, der i dagens anledning var kørt frem, så man kunne fotografere, ligesom der blev mulighed for en kort køretur på en 2-etages



Øverst: "Gamle Ole" på udstillingen på Østerport station. Nederst: Et kik ud igennem førerhusets "øjne" på "JACOB".

gammel motorvogn. Så steg deltagerne til vogns igen, og man fulgte linie 1's rute indover Kongens Nytorv, og ad linie 10's rute til Enghaveplads blev der lejlighed til at bese Hovedbanegården fra Tietgensbroen. Fra Enghave Plads fulgte man linie 16 tilbage til Jarmers Plads, og herfra gik det til fods til Søvavillonen..

Her fandt det officielle fællesmøde sted, og efter at civilingeniør P.E. Clausen havde budt velkommen, rettede Statsbanernes generaldirektør P.E.N. Skov på fransk og tysk en velkomst til kongresdeltagerne. Derefter gik man over til MOROP's egentlige generalforsamling, hvor MOROP's præsident Herr K. Fücksel redegjorde for arbejdet i det ledende og tekniske udvalg, bistået af herr Staegemeir. Udover det, der allerede er nævnt, omtalte Herr Fücksel, at man ved fremtidige kongresser ville sørge for tre simple sporanlæg i TT, HO og O, og opfordrede deltagerne til at medbringe modeller efter NEM, ligesom man ville opfordre den stedlige industri til at stille modeller til rådighed. Desuden ønskede præsidenten gerne privatanlæg gjort tilgængelige for andre interesserede og nævnte, at man i USA havde en liste på 60 sider over privatanlæg, hvor gæster modtages.

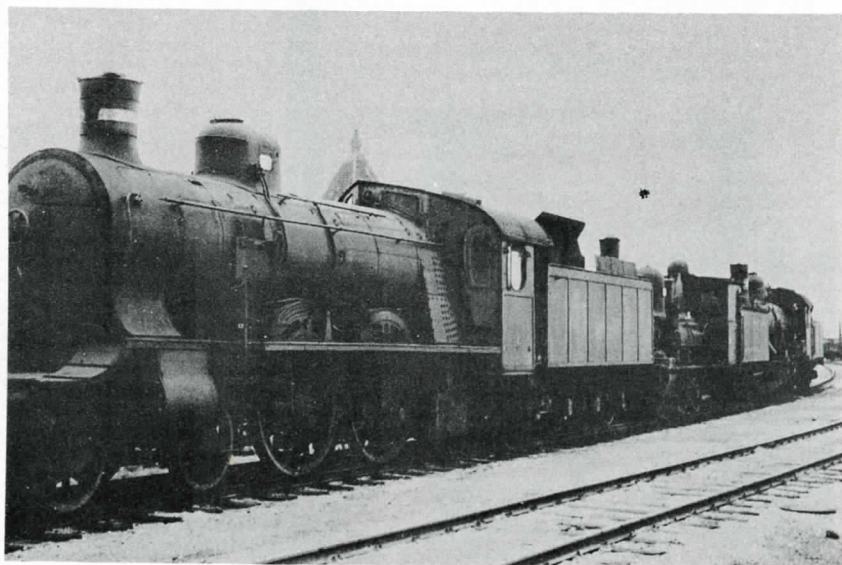
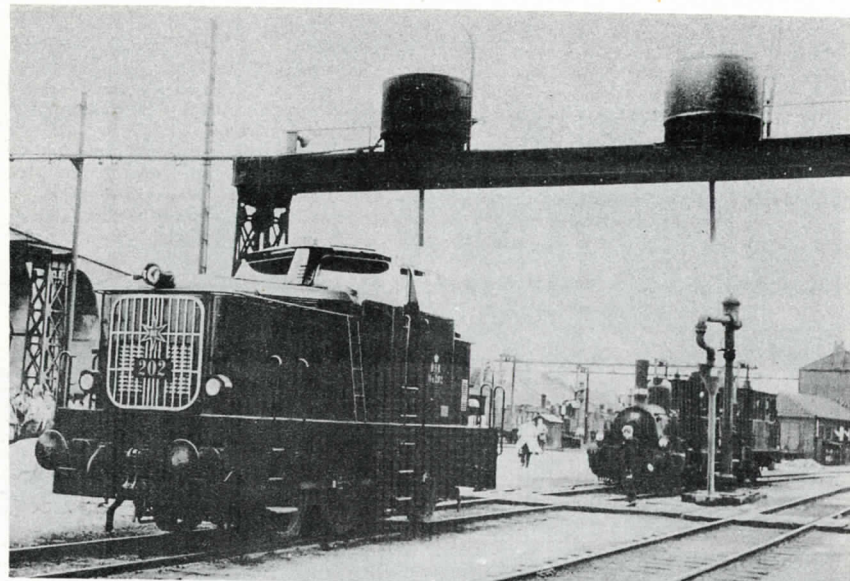
MOROP har opstillet 6 anlægsgrupper og et kodesystem, således at anlæggets omtrentlige karakter kan ses af det pågældende kodenummer. Ejere, der er villige til at vise deres anlæg frem opfordres til til at tilskrive det stedlige mj-forbund med oplysninger om anlæggets karakter, hvorefter disse omsættes i kode og videregives til MOROP. - Som tolke virkede Herr Rabary fra Paris og ingeniør J. Steffensen.

Efter generalforsamlingen var der spising og senere blev vist film fra tidligere kongresser.

Selvom det lørdag aften var blevet sent, før man brød op, samledes man søndag morgen på hovedbanegården i København og med Nord-expressen startede deltagerne på udflugten til Fyn. I fire reserve-rede vogne samt på MY-loket blev der plads til turens 250 deltagere,

og i strygende fart gik det til Korsør, hvor der var lejlighed til at betragte ombordrangeringen. Efter ankomsten hastede man til særtoget, som trukket af D-maskine nr.871 hurtigt bragte os til Ullerslev st., hvor man steg ud og betragtede det automatiske bomanlæg og det automatiske anlæg for publikumsbeskyttelse. Der var god lejlighed til at fotografere de gennemkørende tog, og man ikke især lufttrykket fra det gennemkørende tog fra Odense overraskede mange. Så snart sporet atter var frit, gik det videre til Odense.

Opholdet i Odense var kun kort, men tiden blev udnyttet godt, kommandoposten med fjernstyringscentralen og DSB's og privatbanernes maskindepot blev beset. Deltagerne måtte deles op i hold og et af disse spadserede til H.C. Andersen's museum. I syv store busser kørte deltagerne derefter gennem det skønne fynske landskab til Ladby-skibet, hvor man gjorde ophold. Derefter begyndte et race til Nyborg, men vi var forsinkede, og det var ikke til at indhente. Færgen "Prinsesse Benedicte" sejlede, da den første bus ankom, så vi måtte med færgen "Broen" og det var naturligvis en skuffelse. De udenlandske deltagere, som spiste på restaurant Halskov, havde god lejlighed til at betragte færgetrafikken. Fra Halskov blev særtoget rangeret til Korsør damplok P 916 for at trække os til Slagelse. Selv om pladsen var knap på Slagelse Klubbens anlæg, og der var ulideligt varmt, så var alle begejstret for det nydelige anlæg. - Og så gik det tilbage til København. Alle var trætte, men da vi udenfor Roskilde havde holdt for stop, kom der liv i alle, thi her var arrangeret en drabelig dyst mellem damp og diesel, og da vi gled forbi MY-lokomotivet, var jubelen stor. Turen vil sent blive glemt, ikke mindst af de to 2 italienerne, der gjorde turen med på maskinen. Også en af de danske deltagere var med på maskinen, og da toget rullede ind på København H. og hans sorte hoved dukkede frem frem fra maski-



Øverst: Gammelt og nyt mødes i Centralværkstederne i København  
Nederst: Gamle litra P og G med flere, som sikkert har kørt sidste tur.



Øverst: Frokost hos DSB på Centralværkstederne i København. (Foto:BP.)  
Nederst: Det moderne svenske vognvaskeanlæg demonstreres (Foto:E.B.Jonser)

nen, kunne alle få syn for sagen - at den havde fået "en ordentlig spand kul" på det sidste stykke.

Mandagens program begyndte med besøget på udstillingen ved Østerport St., og de mange lokomotiver fra gamle Ole til E-maskinen blev studeret med stor interesse og det samme var tilfældet med den gamle salonvogn, pakvognen fra Korsørbanen og den 2-etages skovvogn (tegning i nr.5/54 af MB-NYT). Med DSB-busser gik turen gennem byen til Centralværkstedet, hvor DSB var vært ved en vellykket frokost. Derefter blev remisen grundig gennemgået og MY-værkstedet vakte almindelig beundring. Aftenen blev brugt til besøg på de forskellige københavnske modelbaneanlæg.

Tirsdag den 21.juli - på kongressens sidste dag - foretog deltagerne en udflugt til Skåne for at få lidt nærmere indblik i driftsformen ved Statens Järnvägar (SJ). Der kørtes København-Helsingør med tog 421, som fremførtes af 2 Mo; denne "blanding" af motorvogne og almindelige personvogne vakte de udenlandske deltageres udelte interesse. I Helsingør var der individuel besigtigelse af banegård og færgehavn indtil færgens afgang mod Hålsingborg. Efter en solid lunch stod deltagerne godt rustet til den 1 time og 20 minutter lange færd til Malmø. SJ havde generøst stillet et særtog til MOROP's rådighed - oprangering: (skinnebusser) YBo6-UBFo6y-UBFo6y-YBo6. På turen havde deltagerne lejlighed til fra toget, at se den nye store rangerbanegård i Ramlösa uden for Hålsingborg.

Under kørslen opstod visse vanskeligheder med motorerne, det knob for busserne at "holde tid", og for at nå Malmø rettidigt, måtte de planlagte 5 minutters ophold i Eslöv og Lund desværre indskrænkes til halve minutter. I Malmø opdeltes deltagerne i tre grupper efter sprog (fransk, tysk og skandinavisk) og grupperne var i de næste tre timer i stadig aktivitet. I Centralstationens kungliga väntsal bød stationsinspektør Eric Björklund deltagerne vel-

kommen til SJ og Malmø og holdt et lille foredrag om Malmø's banegårde og deres historiske udvikling. Der afsluttedes med forevisning af filmen om den nye rangerbanegård i Ånge i Norrland: Rätt fart på rätt spår". - Mellem banegårdshallen og de øvrige forevisningssteder gik skinnebusser i pendultrafik med deltagerne - til "lokstationen", hvor maskiningenjör G. Weiborn viste frem; (Maskindepotet er hjemstation for over 80 el-lokomotiver, 30 rangertraktorer og en snes damplokomotiver); stor interesse vakte "Rapidloket" - og så de gamle "dampheste", to poler i udviklingen, som entusiastene tabte lige meget hjerte til - og videre til tvättmaskinen", en moderne amerikansk vaskemaskine, hvor hundreder af SJ personvogne får deres daglige røgt og pleje; dette anlæg og en række moderne person-, sove- og restaurantvogne forevistes af underinspektør R. Öttersvik.

Kl.18 samledes alle holdene i den store banegårdshal, og her takkede - MOROP's præsident Konrad Fücksel og DMJK's formand ingeniør Poul Erik Clausen - SJ i almindelighed og stationsinspektør Björklund og dennes medarbejdere i særdeleshed for den overmåde interessante eftermiddag. Der afrejstes fra Malmø kl.18.30 med Øresundsbad, og overfarten benyttedes til spisning og afskeds tagen. Klokken 20.05 gik m/s "Gripen" til kaj i Havnegade, og en i alle måder vellykket "MOROP-kongres i København 1959" var til ende.

(Refereret v/Albrechtsen og Harby samt E.B. Jonsen (sverigesturen))  
OBS! OBS! OBS! OBS! OBS! OBS!  
.....

Den i forrige nummer annoncerede fotokonkurrence om det bedste billede fra MOROP-kongressen er fra flere sider ønsket ændret, således at billedet kan indsendes (mærket MOROP-FOTO) til MODELBANENYT til og med den 15. oktober dette år i stedet for, at indsendelsesfristen var sat til 1. september.

Altså alle er velkomne til at deltage og have chancen for at vinde en præmie. red.





## Rail Mail

### SUMMARY IN ENGLISH

En schweizisk tandhjulsbane med dampdrift - A Swiss Rack-and-Pinion Railway still worked by steam. The Brienzler-Rothorn Railway.

Signallys på kontrolbordet - Signalindication lights on the control panel. An instruction, how to make it yourself.

Lidt om DF'erne og Deres "brødre". A historical review on a Danish private railway steam engine class DF.

Månedens midtersidetegning - The

drawing of the month is a Danish private railway diesel traction engine made by Frichs.

NYT fra nær og fjern - News from home and abroad.

Poul Erik Clausen. - The chairman of DMJK (Danish Model Railway Club) has died only 44 years old.

MOROP 1959 - A report of the recent held congress in Copenhagen, which was most successful in all respects.

LITTERATURNYT - "Odin and Roeskilde" a book filled with pictures of Danish engines - and other books.



Modern Finnish diesel-electric engine (CICE)

## LITTERATUR

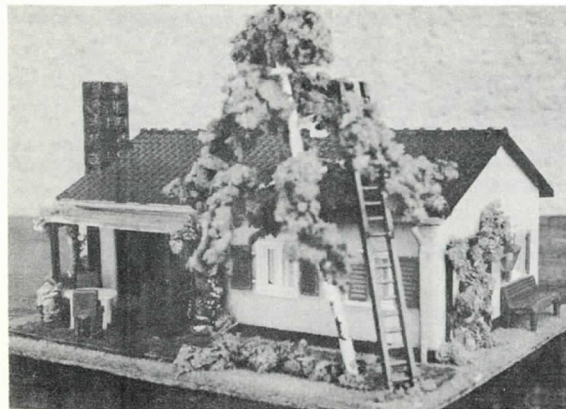
(fortsat fra side 117)

Kleine Eisenbahn-Bücherei: Band 2 LOKOMOTIVEN UND WAGEN DER DEUTSCHEN EISENBAHNEN af Erhard Born. 120 fotos. (Hüthig & Dreyer GmbH.)

Denne 180 sider tykke bog er en

dejlig ting til en overkommelig pris, når man ønsker orientering om tysk rullende materiel både på DB og andre baner. Det er en moderne overskuelig bog, som uden tvivl vil finde mange læsere også her i Skandinavien. (ca. 16kr.)

## WIAD



MODEL  
HUSE  
I  
TOP  
KLASSE

SKALA- & NATURTRO  
MODELLER

Generalagentur:

**NIELSEN & CURTH**

Bredgade 25 A, København K.

Telf. 9117 - 9118

Til HO-stationen: 24 HO-Figurer med trucks etc., umalede kr.4,85  
PLASTIKSAMLESET: Signalbro 4,85, overgangsbro fra perron til perron kr.7,50.

### Model & Hobby

Løvstræde 2, Kbh. K. Byen 3010.

Stort 88 siders billedhefte med DSB's damplokomotiver og motormateriel kr.10.00 (provinsordrer ekspederes).

### Rubrikannoncer (20 ere pr. ord).

Byg selv vogne efter Poul Erik Harby's bog: Vognbygning i skala HO. med arbejdstegninger og beskrivelser for alle typer. kr.12,75. (Provinsordrer ekspederes). Model og Hobby, Løvstræde 2, København K.

Fleischmann-læg, 164 dele med transformator, 2 lok, katalogpris kr.1000,00, sælges for 400 kr. eller byttes med Märklin materiel.

Märklin-skinmemateriel med midter skinne: 2 elsporskifter a 12,00, 1 hånsporskifte a 7,00, 14 lige a 1,- 11 buede a 1,00, 15 lige 1/2 a 0.75

11 1/4 a 0.50 8 buede 1/4 a 0.50, 3 lige kontakt a 2,50, 6 buede kontakt a kr.2,50.

Hornby skinmemateriel i 0 med midterskinne. 200 stk. let rustne a kr.0.10, 13 sporskifter a kr.1.-. John Hansen Bovænget 6, Aalsgaarde, tlf. Hellebæk 9 efter kl.1700.

### Har De noget De vil sælge

Så benyt vore rubrikannoncer. Det er jo netop de mennesker, De ønsker at sælge til, der læser dette blad.

## KLUBMEDDELELSER

I disse spalter kan også nye klubber optages, jævnfør meddelelsen nederst på siden.

### JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB (AARHUS)

Klubanlæg i spor 0 på Aarhus H. Bestyrelsen: Formand - M.W. Nielsen, St. Blichersvej 67 A, Aabyhøj samt R. Mikkelsen, H.F. Jensen og E. Skriver. - Nye Medlemmer (må være fyldt 16 år) kan optages.

Kontingent: Aktive 20 kr. og passive 5 kr. pr. år.

### MODELJERNBANEN

Anlæg i spor 0.

Henvendelse: ØBro 1374x.  
Enkelte nye medlemmer kan optages.

### Hg.-Mjk. HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Lokale: Klubvognen Hg. station  
Anlæg i H0.  
Mødeaften: Onsdag.  
Formand: J. Hansen, Bovænget 6, Aalsgaarde, tlf. Hellebæk nr.9  
Næstformand: Kurt F. Nielsen, Peder Skramsvej 10, tlf.(03)213104.  
Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedamsvej 78, tlf.(03)212438  
Bestyrelsesmedlem: trafikass. Holger Christiansen, Hg.st.tlf.(03)212276. Klubbens adr. Bovænget 6 Aalsg.

### AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften: mandag  
Klubhus: Forchammersvej 3,  
Formand: Disp. Finn Ankeraa, tlf. 2 12 79.

### DANSK MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.  
Klublokale: Nørrebro station  
Formand: James Steffensen (kst.)  
Næstformand: James Steffensen  
Kasserer: Th. Kronholt  
Sekretær: E. Albrechtsen, Amundsensvej 18, Lyngby, tlf. 87 54 62

### ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebil garager på Kildemosevej.  
Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46  
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40  
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11 14 77.  
Byggeaften: Tirsdag kl. 20,00  
Nye medlemmer kan optages, henvendelse i lokalet.

### MODELJERNBANEKLUBBEN "H0"

Nordkærvej 1 - Hvidovre, Valby.  
Tlf. 30 06 31 og RYvang 5942y.  
Formand: Harry Larsen  
Næstformand: Alf Rasmussen  
Kasserer: Hans Hundstrup  
Medlem af bestyrelsen: Erik Bugge.

### SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i "0" på Slagelse banegård.  
Byggeaften: Tirsdag  
Formand: P.E. Jensen, "Lundehus", Valbyvej, Slagelse, tlf. 2789  
Kasserer: Preben Madsen, Herluf Trollesvej 25, Slagelse.  
Næstformand: H.H. Larsen, Herluf Trollesvej 1B, tlf. 2180.

### KØBENHAVNS MÄRKLINKLUB

Anlæg i spor H0.

Lokale: Kastrup.  
Formand: Ole Mortensen, Horsebakken 74, Bella 1821.

1 á 2 nye medlemmer kan optages.

### MODELJERNBANEKLUBBEN H0.56

Smedegade 11, kld., nørrebro.  
Klubben bygger på et dansk anlæg i H0, "toskinnedrift". Interesserede er velkomne. Klubaften tirsdag.

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUBBER er velkomne til optagelse under rubrikken KLUBMEDDELELSER med tekst i det på gældende lands eget sprog. Klubber, som ønsker at blive optaget i rubrikken, skal blot indsende kr. 8,00 i gebyr samtidig med bestilling af et abonnement til klubben, d.v.s. for eks. for danske klubber bliver prisen 1 årsabonnement kr. 15,00 + kr. 8,00 for optagelsen i rubrikken. (Andre skandinaviske klubber kr. 16,50 + kr. 8,00).

# Rheinmetall



Kontormaskiner til ethvert formål . . .

## REJSESKRIVEMASKINE

Danmarks mest solgte rejseskrivemaskine

**Velegnet til  
såvel kontor-  
som privat brug**



*Maskinen er i besiddelse af de mest moderne tekniske finesser, som tabulator, typeudløser, besparende båndskift.*

Ring til MI 39 eller 304 efter uforbindende demonstration eller få anvist den nærmeste forhandler.

# 595.-

Koster med tabulator og kuffert kun kr.

## A/S OLE BENTZEN

Øster Søgade 32

Rheinmetall . . . . . Supermetall