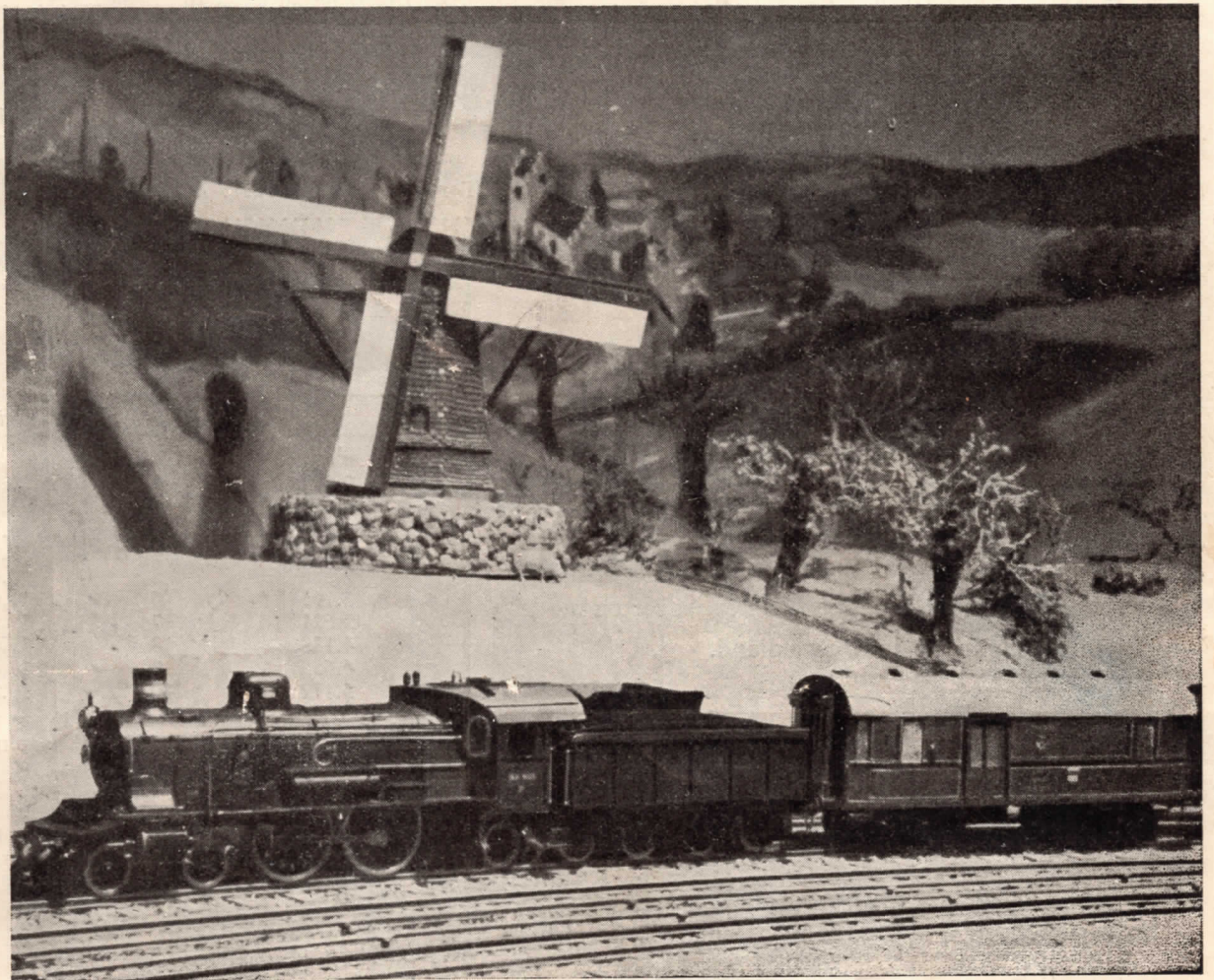


Modeljernbanen

TIDSSKRIFT FOR

JERNBANER OG MODELJERNBANER



Dansk Model Jernbane Klub, Nørrebro Station, litra P nr. 901 med togstamme.

NR. 2

MAJ 1949

OFFICIELT ORGAN FOR DANSKE MODEL JERNBANE KLUBBER

PRIS: 1,25 KR.

MODEL OG HOBBY

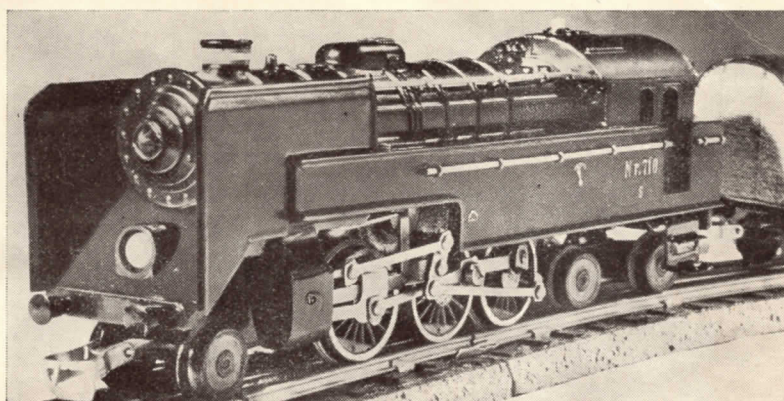
GUNLØGSGADE 23
KØBENHAVN S.

Giro nr. 73521

Åben: 13-17^{1/2}. Fredag: 13-20

Lørdag: 12-14

Stedet, hvor alle
modelbyggere mødes og udveksler
erfaringer.



»Bodan« modeljernbane H0 (00) 16,5 mm:

Lokomotiv, DSB litra S, alle dele forarbejdet,	Kr.
komplet samlesæt	38,00
Motor hertil, 12-24 volt med tandhjul	33,00
Relais med omskifter hertil	6,50
Motorboggie med hjul, 4-12 volt jævnstrøm	26,00
Køreklar motorvogn, rød do.	49,00
Støbte boggiestel m. hjul	2,85
do. m. isolerede hjul og købling ..	3,75
Støbte hjulsæt på aksel til vogne	0,30
Messing do.	0,75
Messingpuffer pr. stk.	0,12
Skinner pr. meter	1,25
Svellemåtter pr. længde	1,50

Svejsiske nålefile i forskellige profiler pr. stk.	kr. 0,90
Lille metalsav	kr. 1,40
Lille håndboremaskine, engl. fabrikat.	kr. 9,80

Spor 0, størrelse 1/45, sporvidde 32 mm:

Lokomotiv, DSB litra E, keddel med førerhus..	Kr. 18,00
Lokomotiv, do. understel	10,00
Løse drivhjul med eger pr. stk.	1,20
Motor, 4-12 volt jævn- og vekselstrøm	18,00
Samme motor i samlesæt	10,50
Tandhjulssæt	2,10
Hjul i messing på aksel til vogne	1,50
Hjul do. til boggievogne	1,00
Messingpuffer pr. stk.	0,24
Skinner pr. meter	1,65
Lister til sveller pr. meter	0,12

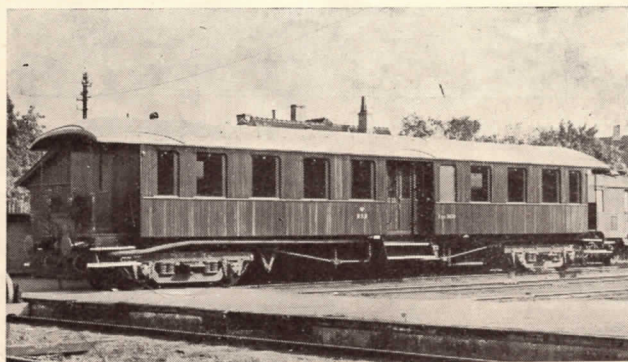
Iøvrigt værktøj for modelbyggere på lager.

Alt indenfor hobbyindustrien.
Katalog mod 20 øre i frimærker.

Modeljernbanen

er et fuldkomment upolitisk fagtidsskrift, hvis formål er at fremme kendskabet til jernbaner og modeljernbaner. Det giver sine læsere muligheder for orientering indenfor hele verdens jernbanevæsen og lejlighed til at dyrke modeljernbanehobbyen. Det bringer konstruktioner og tegninger, samt samarbejder med offentlige jernbaneselskaber og modeljernbaneklubber i ind- og udland.

DANSKE PERSONVOGNE



DSB's litra Crm.

OMREGNINGSTABELLER¹ for modeljernbaner

SKALA 1/45		SKALA 1/87	
1/87	1/45	1/87	1/45
0.517	1	1.933	
1.034	2	3.867	
1.552	3	5.800	
2.069	4	7.733	
2.586	5	9.667	
3.103	6	11.600	
3.621	7	13.533	
4.138	8	15.467	
4.655	9	17.400	
5.172	10	19.333	

Eks. I: Vi har besluttet os til at bygge tankvognen side 27 i størrelse 0. Vi måler på tegningen en bestemt afstand til 28,5 mm og vil nu vide, hvor lang denne afstand skal være i vor 0-model. Vi går ned i tabellens midterkolonne og finder til højre for 2 tallet i 1/45 3.867, altså er 20 lig 38.67, 8 findes på lignende måde og 0,5 ligeledes. Vi noterer:

$$38.67 = (20)$$

$$15.467 = (8)$$

$$0.967 = (0,5)$$

$$55.104 = (28,5)$$

Den søgte afstand er altså lig 55 mm i »0«

Eks. II: Vi vil bygge F-maskinen side 24 men i H0. Vi har målt en længde på 127 mm på tegningen. Hvor stor er den i H0? Vi går ind i midterkolonnen til 1, og denne gang ud til venstre. 1 er lig 0.517, altså er 100 lig 51.72. 20 findes på samme måde og til sidst 7. Vi skriver:

$$51.72 = (100)$$

$$10.34 = (20)$$

$$3.62 = (7)$$

$$65.68 = (127)$$

Den søgte afstand er altså lig 65,7 mm i »H0«.



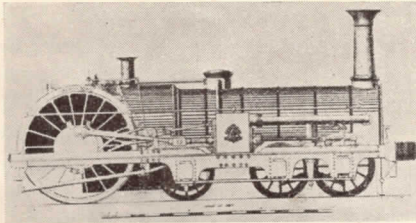
MODELJERNBANEN

TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

OFFICIELT ORGAN
FOR DANSKE
MODEL JERNBANE
KLUBBER

MAJ 1949

NR. 2 1. ÅRGANG



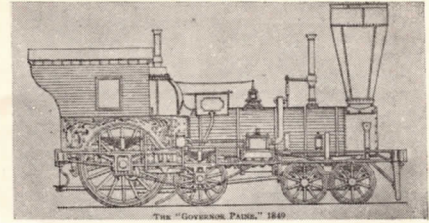
Sejrherren i sporviddestriden.
Liverpool. 1848.

JERNBANERNES HASTIGHEDSPRÆSTATIONER

Af trafikchef Nils Ahlberg.



Trafikchef *Nils Ahlberg* fortsætter her den anden del af sin første artikel om jernbanernes rekorder.



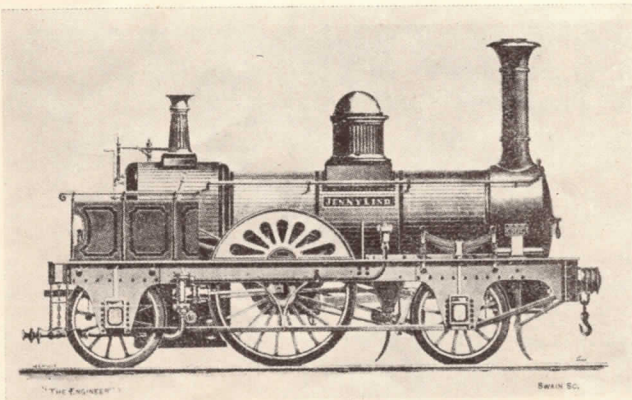
Governor Paine. 1849

Efter de i forrige artikel nævnte og beskrevne rekorder, fremkom ingen nye før året 1846. Det er imidlertid ganske interessant at kaste et blik på den engelske køreplan for året 1845, altså for godt 100 år siden. Resultatet fremgår af denne tabel:

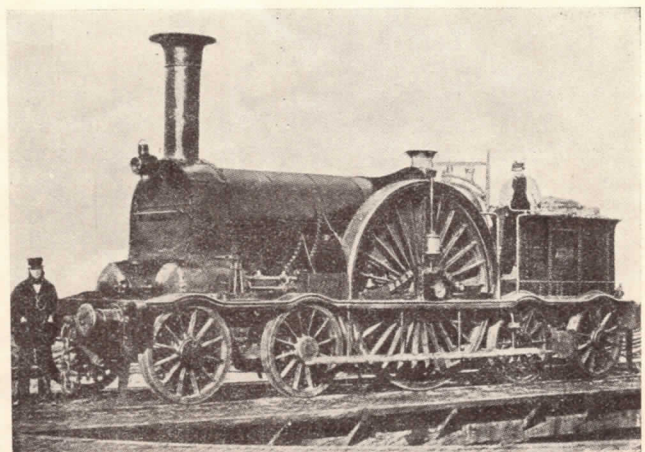
Jernbane:	Lokomotivtype:	Strækning:	Afstand: km	Køretid: tim. min.	Gennemsnits- hastighed: km/tim.
Great Western Railway	Star	Swindon-Bath	47,9	37	77,6
	Vulcan	Paddington-Didcot	85,4	1 7	76,4
	Fire Fly	Taunton-Bristol	72,0	57	75,9
Eastern Counties Railway.	Nr. 1-26, 51-67	London-Broxborne	30,6	26	70,5
London & Birmingham Railway.	Bury	Wolverton-Coventry	66,8	57	70,3

Lokomotiverne fra Great Western Railway er omtalt i det foregående. På *Eastern Counties Railway* fandtes dels mindre lokomotiver af Bury typen med hjulanordning 1-A-0 og dels store lokomotiver af type 1-A-1, og alle hurtigtog på *London & Birmingham Railway* fremførtes med små Bury lokomotiver af samme type som på Eastern Counties Railway. Nedenstående dimensionstabel giver et godt overblik over lokomotivernes størrelsesforhold.

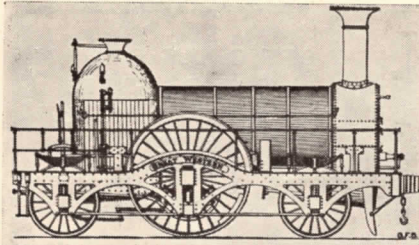
Jernbane Lokomotiv	Great Western Railway			Eastern Counties Railway					London & Birmingham
	North Star	Hurricane	Ixion	Nr. 1-8	Nr. 9-26	Nr. 41-47	Nr. 51-60	Nr. 61-67	Type Bury
Hjulanordning	1-A-1	1-A-1-3	1-A-1	1-A-0	1-A-1	1-A-1	1-A-1	1-A-1	1-A-0
Cylinderdiameter mm.	406	406	381	330	356	381	381	381	356
Slaglængde mm.	406	508	457	467	457	559	559	559	457
Drivhjulsdiameter mm.	2133	3047	2133	1676	1676	1828	1866	1879	1678
Damptryk kg/cm ²	3,5	3,5	5,25	3,5	3,5	6,0	6,3	6,3	3,5
Hedeflade m ²	60,0	58,0	58,9	43,0	55,2	75,0	75,1	61,7	55,2
Risteflade m ²	1,25	1,58	1,25	0,60	0,70	1,10	1,11	1,28	0,70
Tjenestevægt, ton	21,0	—	24,0	12,0	15,0	23,0	22,5	22,0	15,0
Adhæsvægt, ton	10,0	6,0	11,0	8,0	9,0	10,0	9,7	10,0	9,0
Tendervægt, ton	—	—	—	—	—	—	18,0	—	—
Trækraft, kg	714	625	1060	675	786	1760	1820	1820	786



Lokomotivet »Jenny Lind« fra Midland Railway. 1847



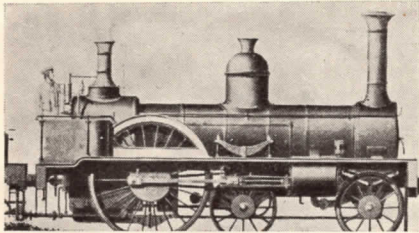
Bristol & Exeter, tenderlokomotiv af Pearson typen. 1853



Bredsporet lokomotiv »Great Western«
1846

North Star-klassen blev bygget af Robert Stephenson i årene 1837-1841, Hurricane af R. & W. Hawthorne i 1838 og Fire Fly-klassen af ikke mindre end syv forskellige bygherrer fra 1840-42. Eastern Counties Railway's lokomotiver nr. 1-8 byggedes af Braithwaite, Milner & Co. 1839, nr. 9-26 af Bury, Curtis & Kennedy, som også byggede London & Birmingham's lokomotiver af samme type fra 1835, nr. 41-47 af Stothert & Slaughter, de sidstnævnte år 1845.

Af dimensionstabellen fremgår det, at adskillige lokomotivtyper var omtrent ens, hvilket i reglen skyldtes, at lokomotiverne fremstilledes efter fabrikanternes og ikke efter jernbanernes hensigter.



London & North Western, longboiler,
hurtigtogslokomotiv fra 1846.

Man kan ikke undgå at undres over de høje køreplanshastigheder og måske endnu mere over, hvordan disse kunne holdes med de små lokomotiver, som stod til rådighed. Særligt de små Bury lokomotivers præstationer forekommer een næsten utrolige, selv om togvægten var lille. Man må i denne forbindelse også huske på, at lokomotivets hjulring var smedet, og at skinnerne var af blødt jern. På denne tid udbrød den såkaldte sporviddestrid, en uhørt styrkeprøve mellem Stephenson's sporvidde, 1435 mm, som blev kaldt »den smalle«, og Brunels, 2139 mm, »den brede«. Denne strid gav sig udtryk i afkortede køreplanstider, rekordkørsler, avisartikler, parlamentsdebatter, lovforslag m. m., af hvilke her kun de to førstnævnte i korthed skal behandles.

Bredsporets første argument var lokomotivet *Great Western*, som

stort set var en meget forstørret Fire Fly-type. Dette lokomotiv fremførte år 1846 to sensationelle prøvetog. Med en vognvægt på 100 t gennemkørte det ene strækningen *Paddington-Swindon*, 124,3 km, på 1 time og 18 min., hvilket svarer til en gennemsnitshastighed af 95,6 km/t, og det andet strækningen *Paddington-Exeter*, 312,1 km, på 3 timer og 28 min. med en gennemsnitshastighed på 90 km/t. De »smalsporedes« aktier sank. Kort efter disse bedrifter gik *Great Western's* foraksel itu, hvorefter lokomotivet ombyggedes til type 2-A-1.

Fra den anden lejr kom adskillige svar på denne præstation med hovedsagelig tre forskellige typer lokomotiver, dels den ortodokse 1-A-1 type, dels *Crampton* lokomotiver af typerne 2-A-0 og 3-A-0 med drivhjulssættet bagved fyrstedet og sidst Stephenson's *longboiler* type, 2-A-0, med overhængende ildsted.

Det første *Crampton*-lokomotiv *Namur* fra *Namur-Liége* banen, opnåede under en prøvetur 1846 på *Grand Junction Railway* en hastighed af 120 km/t, hvilket stimulerede de »smalle« noget.

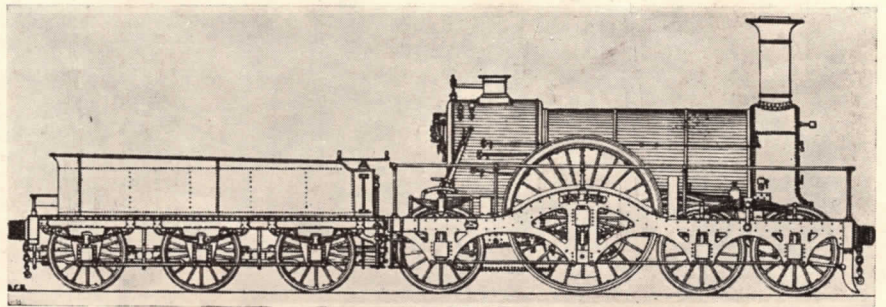
Efter at Gooch med godt resultat havde prøvekørt det ombyggede *Great Western*, begyndte han i *Swindon* at bygge *Iron Duke*-klassen, en af de længste lokomotivtyper som fandtes. Med lokomotivet *Lightning* af denne klasse opnåedes år 1847 en hastighed på 125 km/tim. De »brede« lå igen over.

Til *London & North Western Railway* byggede *Crampton* lokomotivet *Liverpool*, som definitivt skulle give »de smalle« overtaget, og med dette opnåedes i begyndelsen af året 1848 126,4 km/tim. Hermed ansås sejren for at være vundet af smalsporstilhængerne, hvilket man jo nok nu kan se er forkert, fordi bredsporslokomotivernes konstruktion var mere overlegen. At smalsporet eller normal-

sporet tilsidst sejrede, skyldtes, at det var mere økonomisk i såvel bygning som drift.

Yderligere nogle oplysninger er værd at notere. År 1848 fandtes på *GWR* et eksprestog, som iflg. køreplanen tilbagelagde strækningen *Didcot-Paddington*, 85,4 km, på 55 min., hvilket giver en gennemsnitshastighed på 93,1 km/tim. Den 11. Maj samme år var dette tog dog forældet. Det bestod af lokomotivet *Great Britain* af *Iron Duke*-klassen og 10 vognaksler. Tiden pressesedes ned til 47½ min. med en gennemsnitshastighed på 107,9 km/tim. Præstationen er fortræffelig og var næppe mulig på anden bane end *GWR*. Brunels højtflyvende drømme var virkeliggjorte.

Men selv på den »smalle side« udførtes fine præstationer. Samme år bestilte avisen *Times* et eksprestog til transport af en avisensending med en sensationel parlaments tale fra *London* til *Glasgow*. Toget startede på *London & North Western Railway* fra endestationen med et Stephenson's *longboiler* lokomotiv af type 2-A-0, og strækningen til *Wolverton* tilbagelagdes på præcis 1 time, hvilket giver en gennemsnitsfart på 84,3 km/tim. I *Wolverton* udskiftedes lokomotivet med et tilsvarende, hvorefter strækningen til *Rugby* tilbagel. med en gennemsnitsfart på 82,7 km/tim. Her kobledes *Midland Railway* et lokomotiv af *Sharp, Robert & Co.'s* standardtype for, der klarede sin strækning til *Derby* med 84,5 km/tim, hvorefter det berømte lokomotiv *Jenny Lind* gjorde den 102,4 km lange strækning til *Altofts Junction* på 1 time 8 min., hvilket svarer til 90,2 km/tim. *North Eastern Railway* fuldførte løbet til *Glasgow* med en gennemsnitshastighed på 80,5 km/tim. Den 757,4 km lange strækning tilbagelagdes på 10 tim. 22 min., altså en rejsehastighed på 73,1 km/tim, medens kørehastigheden incl. 2 flodtransporter gik op til 79,5 km/tim. Med



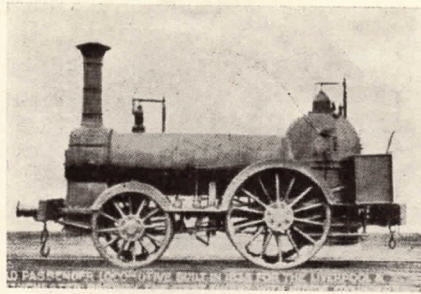
Iron Duke fra 1847

hensyntagen til den efter engelske forhold så slyngede og bakkede linie, specielt på Midland Railway, er løbet ganske fænomenalt.

Førernes job på de for sin slingrende gang kendte longboiler lokomotiver var sikkert ikke misundelsesværdigt, 1-A-1 lokomotivet klarede sikkert sine opgaver med større elegance.

Fra Amerika var ingen større fartsensationer blevet meddelt i løbet af de svundne 20 år efter Rainhill. Men år 1849 blev tavsheden brudt. På *Vermont Central Railroad*, en forgænger til *Pennsylvania Railroad*, tilbagelagde dette år et af *Baldwin* bygget lokomotiv af Crampton-type, *Governor-Paine*, en engelsk mil med en gennemsnitshastighed på 134,6 km/tim, og denne verdensrekord holdt sig i omkring 40 år. Samtidig meddeltes det, at der med de af *Norris* i Philadelphia, for *Camden & Amboy Railroad* byggede loko-

motiver nr. 28-34 af Crampton type, antagelig de grimme, som nogensinde har eksisteret, kunne opnås »enhver ønsket hastighed«. Men siden blev der ganske stille fra den anden side af atlanten lang tid fremefter.



Lokomotiv af Bury typen fra London & Birmingham jernbane.

Til *Bristol & Exeter Railway* i England, bredsporet ligesom GWR, byggedes efter maskinchefen *Pearson's* anvisninger en serie ekspres-togslokomotiver, som udformedes stik imod al datids praksis. Ukob-

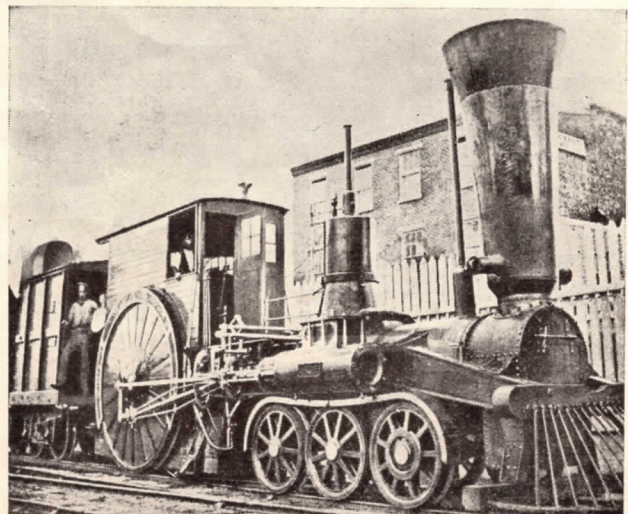
lede tenderlokomotiver, med en forreste og en bagerste 2-akslet boggie, turde være en ganske enestående lokomotivtype. At den ikke var fuldstændigt vellykket, fremgår af, at de i år 1853 byggede lokomotiver allerede ansås for at være kassable i midten af 1860. Med et af disse opnåedes imidlertid i sidste sekund i den stejle stigning 1:81 udfor Willington Bank år 1854 den anselige fart af 131,6 km/tim.

Til sidst kan nævnes, at under perioden 1847-1856 opnåedes på *Great Western Railway* med ordinære tog mellem Swindon og Paddington ofte 115 km/tim, medens der på *Eastern Counties Railway* i årene 1845-46 på strækningerne London-Norwich og Park-Waltham opnåedes 111,0-113,4 km/tim.

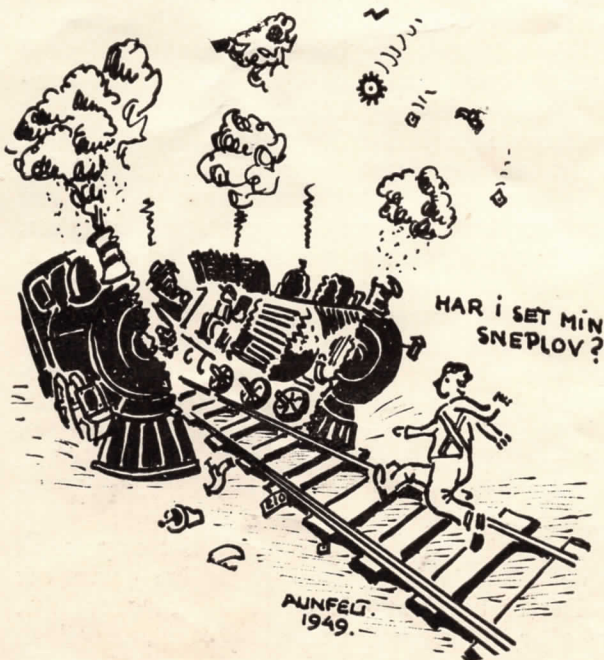
De i den sidste del af ovennævnte omtalte lokomotivers hoveddimensioner fremgår af nedenstående tabel:

Jernbane	Great Western Railway		London and North Western		Midland	Vernon Central Governor	Camden & Amboy	Bristol & Exeter
	Great Western	Iron Duke	Liverpool	Longboiler	Jenny Lind	Paine	Nr. 28-34	Pearson
Lokomotiv	1-A-1	2-A-1	3-A-0	2-A-0	1-A-1	3-A-0	3-A-0	2-A-2
Hjulorden	1-A-1	2-A-1	3-A-0	2-A-0	1-A-1	3-A-0	3-A-0	2-A-2
Cylinderdiameter mm	457	457	457	381	381	438	330	419
Slaglængde mm	610	610	610	610	508	508	864	610
Drivhjulsdiameter	2438	2438	2438	2134	1828	1981	2438	2742
Damptryk, kg/cm ²	7,0	7,0	8,4	7,0	8,4	—	6,0	7,0
Hedeflade, m ²	146,3	151,2	193,2	79,2	67,4	—	51,9	92,0
Risteflade, m ²	2,10	2,37	2,00	1,07	1,27	—	1,86	1,80
Tjenestevægt, ton	34,0	36,1	36,0	24,5	24,5	21,3	25,0	42,0
Adhæsionsvægt, ton	12,5	12,5	12,2	13,3	10,2	10,9	—	16,0
Tendervægt, ton	22,0	22,0	—	—	—	—	—	tank
Trækraft i kg	2380	2380	2850	1890	2200	—	1500	1780

Great Western Railways lokomotiver byggedes på egne værksteder i Swindon, lokomotivet *Liverpool* af *Bury, Curtes & Kennedy*, longboiler-lokomotivet af *Robert Stephenson & Co.*, *Jenny Lind* af *E. B. Wilson & Co.*, de amerikanske byggere er tidligere blevet nævnt, og endelig blev *Pearson-lokomotivet* fremstillet af *Rotbwell*. Gennembrudsperioden var slut. En ganske lang tid af relativt få nyheder fulgte efter og blev ikke brudt førend omkring 1880.



Crampton lokomotiv, Philadelphia.



ET PAR ORD

med på vejen —



Man hører af og til nødråb fra enkelte af vor hobbys udøvere, senest kom det frem på DMJK's generalforsamling i marts måned, hvor vedkommende klagede sin nød om hjælp til at komme i gang med at bygge et eller andet.

Når man hører noget sådant, tænker man et øjeblik på, om verden skulle være gået tilbage siden 1935-36, da hobbyen for mit eget vedkommende blev en realitet, eller om nye medlemmer af klubberne virkelig ikke får den støtte fra disses medlemmers side, som de naturligt møder med håb om.

Lad os sammenligne forholdene mellem dengang og nu.

Det sted, man dengang hentede sin inspiration og sin støtte i det hele taget, var England. Medens der herhjemme kun var få aktive modeljernbanefolk, var hobbyen i England fuldt udviklet med mange klubber og mange fabrikker, der fremstillede modeldele, f. eks. Basset-Lowke, Bonds, o. a. Også flere modeljernbaneblade fandtes dengang, f. eks. »The Model Railway news«, der nu går i sit 25. år. Dette sidste skal nævnes af hensyn til de, der frygter, at et blad som „Modeljernbanen“ skal gøre klublivet overflødigt. Det har ikke været tilfældet i England, og bliver det forhåbentligt heller ikke her til lands, tværtimod må man håbe, at dette blad kan være med til dannelser af nye klubber, som måske tøver med at etablere sig på grund af manglende støtte i starten.

For at vende tilbage til hvad man fik fra England før krigen, var det allerede dengang sparsomt, hvad der kom af varer, såsom hjul, aksellejer osv., og det der kom, passede ikke altid til danske forhold, men der kom een ting, som mangan modeljernbanebygger af i dag kan takke sin gode »uddannelse« for, og det var de ganske fortrinlige, rigt illustrerede kataloger, som alle de store modellfirmaer sendte ud. I disse kataloger var alt, hvad hjertet kunne begære, både hele lokomotiver, vogne og bygninger, og ikke mindst byggedelene til disse ting var det lærerigt at se, og da de fleste dele var afbildede, kunne man næsten ikke undgå at lære - blot ved gennemsyn af et sådant katalog - hvordan en godsvogn f. eks. var bygget op i model. Var man heldig at få nogle få dele til bygning hjem, voldte det ingen større kvaler at få dem sat sammen til en vogn - selv om det ikke altid var en modelvogn i strengeste forstand.

Den glæde at få et katalog fra England ind ad døren har modelbyggeren i lang tid ikke kendt; men hvad har han da fået i stedet? Efter vor første klub DMJK's stiftelse i 1938, fik den så stor en tilgang, at den ved krigens udbrud kunne stå på egne ben. Det lidt, der hidtil var kommet fra England, blev grundigt studeret, og så gik man hen og fremstillede de tilsvarende dele her i landet, naturligvis tilpasset efter danske forhold. Jeg tænker

her nærmest på dele som aksellejer, boggiesider, hjul o. l., altså de dele, der er relativt lette at fremstille en masse og som netop er svære at fremstille for den enkelte. Samtidig påbegyndte nogle få af klubbens medlemmer at tegne dansk rullende materiel, således at man nu har en hel pæn samling tegninger i målestoksforholdet 1:45, altså passende direkte til bygningen af materiel i spor 0.

Denne udvikling er trods de friere forhold efter krigen fortsat, optaget af andre af landets klubber og suppleret med samarbejde med udlandet.

Således ligger landet i dag, og når begynderen har svært ved at komme i gang, tror jeg, det mere skyldes manglende oversigt over de mange muligheder, end manglende duellighed. Der savnes utvivlsomt en liste over, hvad man kan få for sine penge, og det skal være et illustreret katalog over de dele, der nu findes i handelen, så den, der aldrig har set de enkelte dele i virkeligheden, ikke står som en fremmed overfor nogle navne i en prisliste. Dette gælder navnlig modelbyggerne i provinsen.

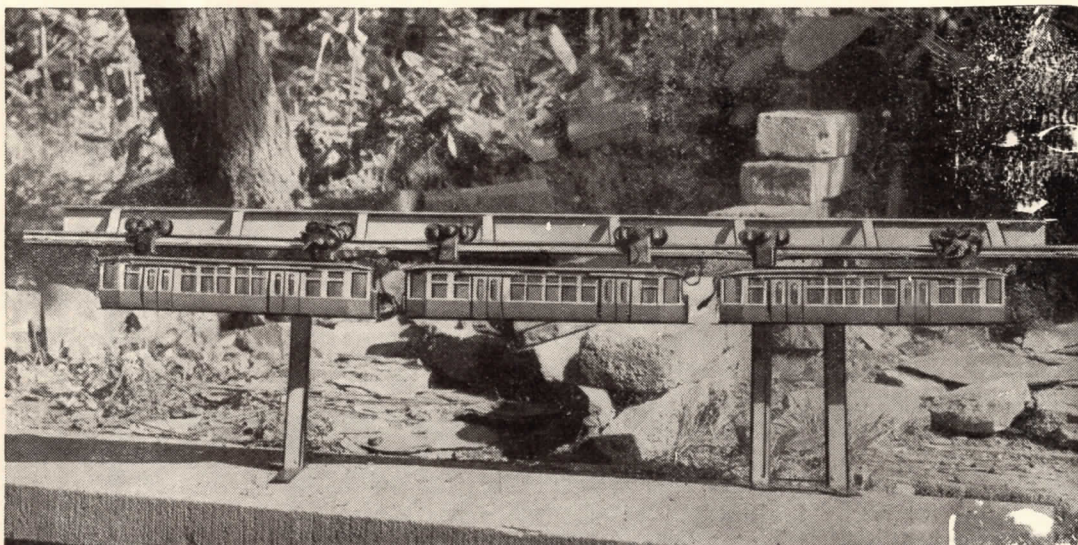
Desuden savnes der litteratur på dansk om virkelige jernbaner. Uden kendskab til store jernbaner er modeljernbanehobbyen ikke mulig, men her træder klubberne atter til og forsøger ved udflugter og foredrag m. m. at delagtiggøre medlemmerne i jernbanernes mysterier.

Man ser desværre tit en modelvogn, som ganske tydeligt røber, at dens bygmester har siddet ved sit arbejdsbord med en tegning foran sig og arbejdet løs uden at have ulejliget sig ned til en jernbanestation for at se på et forbillede for den vogn, han bygger. Det er trist, at noget sådant kan finde sted, og det er ikke noget svar at sige, at tegningen ikke viste det og det. Tegningerne viser hovedmålene og visse detaljer, men nogle af disse og andre detaillens nærmere anbringelse må byggeren selv finde ud af, og han kan ikke undgå det ved blot at se på sit forbillede i fuld størrelse nogle få gange.

Til sidst en trøst til de, der er bange for ikke i første forsøg at nå det helt fuldendte. Der findes modelbyggere, der gennem mange års arbejde er i stand til at præstere det rent utrolige i retning af vogn- og lokomotivbygning. Dem havde vi ikke til at sammenligne med for 10 år siden, og at standarden på det selvbyggede materiel som helhed er steget, bør ikke holde begynderen tilbage; heller ikke fra at vise deres sager frem. Tag blot fat, men lad være med at gabe over mere, end De kan magte. Jeg kender flere eksempler på begyndere, der er begyndt på at bygge E-maskiner, men som enten helt har opgivet, eller som efter de skete fremskridt må antages at være mindst 5 år om opgaven. Til den tid står så højst sandsynligt en E-maskine på sporet, men samtidig ligger der materiale til 4, kasseret efterhånden og hele tiden erstattet med andre. Var disse ivrige mennesker begyndt med noget mindre krævende, havde de sandsynligvis fået bygget et par mindre lokomotiver og alligevel E-maskinen inden for de samme 5 år.

Derfor, gå igang med en tilpas let opgave, så kan det ikke slå fejl. Spørg de, der har prøvet det før. Det er bedre at tale med en erfaren om det, man efter forgæves forsøg ikke magter, end at blive proppet med gode råd på forhånd. P. E. H.

DER BYGGES - UDE -



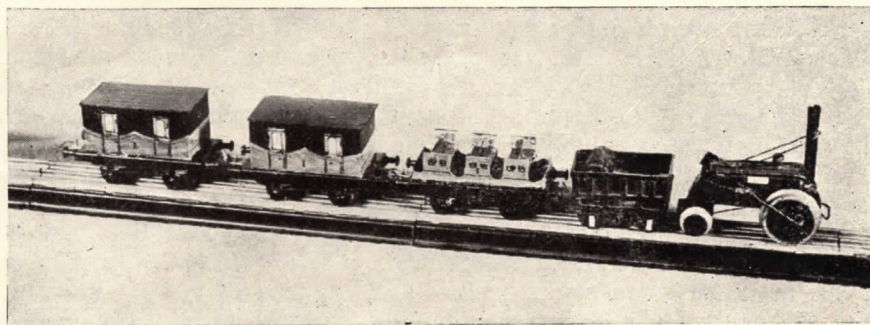
Modelbahnenwelt

En helt ny løsning af problemet om 2-, 3-, midt- eller sideskinne.

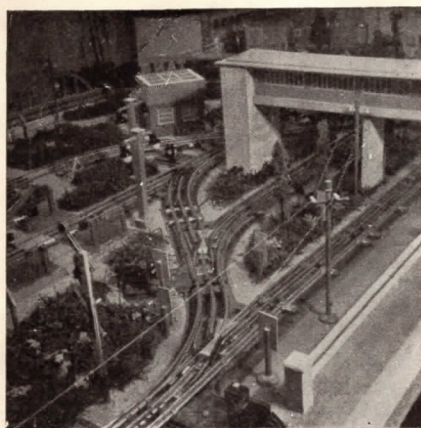
Model af den berømte Wuppertaler svævebane i en målestok, der vil svare til spor 0 ¹/₄₅

Bygning af historiske modeller er desværre ikke så almindeligt.

Billedet viser en model af Stephensons berømte Rochet i målestok ¹/₉₀.



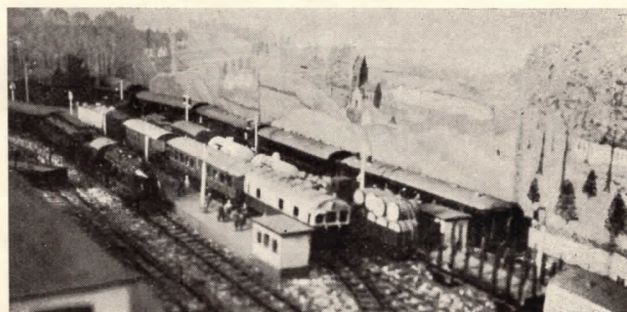
Modelbahnenwelt



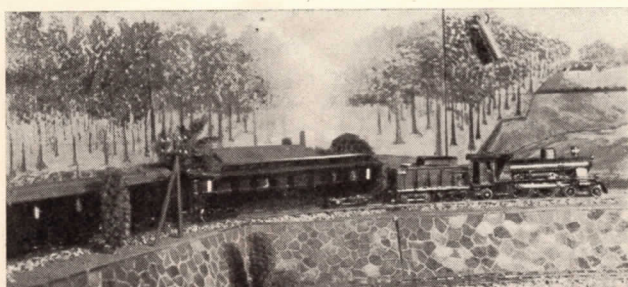
Modelbahnenwelt

og et fabriksfremstillet Märklinanlæg i spor 0.

OG HJEMME -



Anlæg i »0« tilhørende hr. Poul Nielsen i Brønshøj.



DSB.s RANGERLOKOMOTIV LITRA F.

2.

F-maskinens enkelte dele kan opdeles i visse grupper, og vi vil her beskrive hver gruppe for sig.

1. Ramme med pufferplanker, træk- og stødapparater.
2. Hjulset med akselkasser og fjederhængeværk.
3. Kedel med røgstammer og askekasse.
4. Fodplade, førerhus, vand- og kulkasser.
5. Cylindre.
6. Gangtøj og styring.
7. Bremsedrustning.
8. Træk og rør.

1. Ramme med pufferplanker, træk- og stødapparater.

Det egentlige bærende led, ryggraden, i lokomotivet er *rammerne*, som her ved F-maskinen består af 2 stk. 22 mm tykke jernplader, ca. 800 mm høje og næsten 8 m lange. De holdes sammen i en indbyrdes afstand på 1250 mm ved flere, solide tværafstivninger samt *pufferplankerne*.

Tværafstivningerne er af 13 eller 16 mm jernplade, mens pufferplankerne er af 30 mm svære plader. Der er her en væsentlig afvigelse fra de tidligere leverede F-maskiner, hvis pufferplanker var af langt svagere, valsedede U-profiler. Da imidlertid netop rangermaskiner er udsat for særlig kraftige pufferstød, kræves der her ekstra kraftige pufferplanker. Her er de tillige forsynet med nogle meget svære hjørneafstivninger.

Alle tværafstivningerne er boltet fast til rammepladerne med svære pasbolte, d. v. s. bolte, hvis skaft er glat afdrejet, og som passer stramt i de finbearbejdede huller. Som overalt på jernbanekøretøjer er møtrikkerne sikret mod at gå løse og falde af. Her er det klaret ved en split umiddelbart udenfor møtrikken.

På rammepladerne sidder *akselgafferne*, som består af store, stålstøbte porte med føringer for akselkasserne. Medens alle statsbanernes damplokomotiver og også alle Mo-motorvognene er forsynet med kiler for efterspænding af slidet mellem akselbakker og -kasser, er de nye F-maskiners gaffler lodrette i begge sider. Man har gjort dette, fordi det har vist sig, at bakkens slid ved de relativt korte rangerbevægelser, som maskinerne er udsat for, er forsvindende lille. Det er så hensigten ved revisionerne i centralværkstederne at »lejne« slidstykkerne på akselkasserne op, d. v. s. at lægge tynde plader under dem.

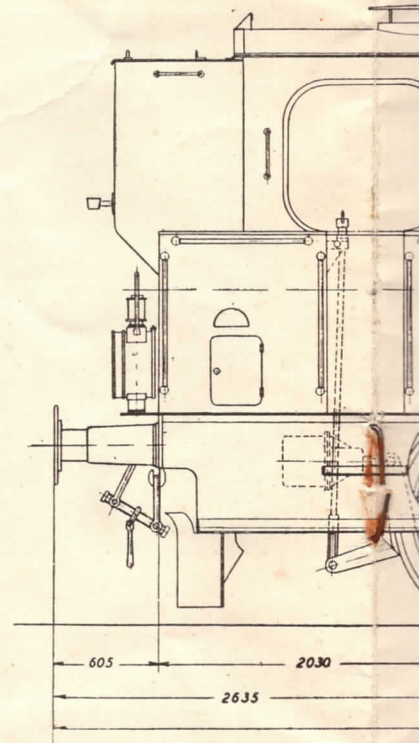
Nederst på akselgafferne er de kraftige forbindelsesstykker fastboltet. Disse afstiver rammepladerne i akselportene, hvor der ellers er et svagt punkt. Hver gang rammerne skal løftes af hjulene, skal forbindelsesstykkerne tages af. Ved rammernes ender er der anbragt *sporrommere*, hvis nederste ende befinder sig umiddelbart over skinnemidten. På rommerne er der anbragt lodrette plader, *snerommere*.

På pufferplankerne sidder de meget solide *cylinderpuffere*, som anvendes ved alle nye vogne. De er næsten umulige at ødelægge ved selv meget hårdhændet rangering. Til gengæld vil det nok gå alvorligt ud over »modstanderen«, hvis denne er af den gammeldags kurvtype. Inde i pufferen sidder de såkaldte ringfjedre: ringformede, hærdede stålfjedre, som trykker mod hinanden, og som giver pufferen en jævnt stigende modstand mod sammentrykningen.

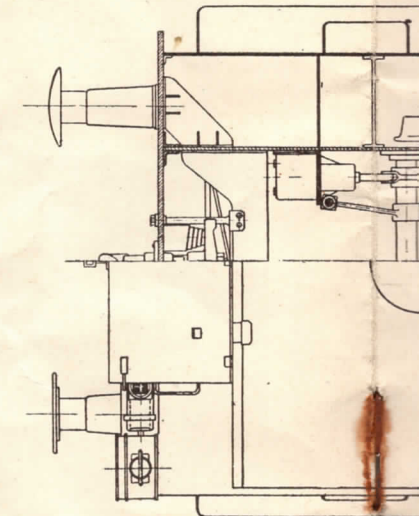
På pufferplankerne sidder også *trækkrogene*, som er styret i en tværafstivning bag planken og affjedret i forhold til den ved evoluttfjedre.

2. Hjulset med akselkasser og fjederhængeværk.

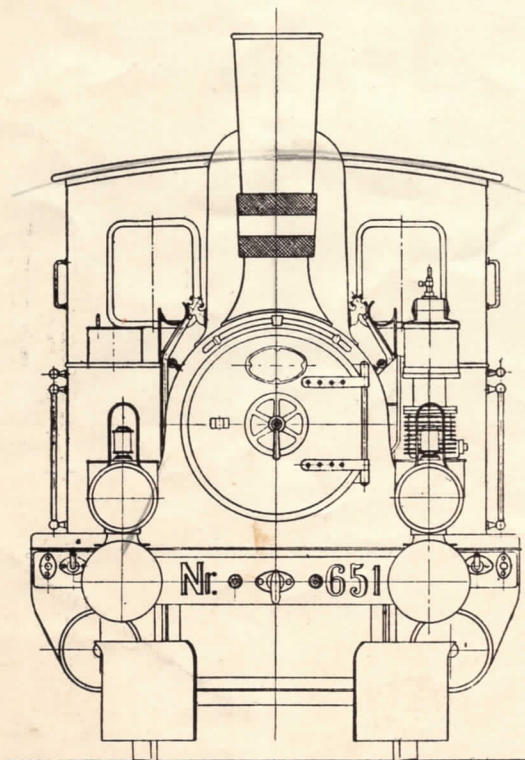
Af F-maskinens 3 hjulset er det midterste drivhjul, som trækkes af drivstangen fra krydshovedet, medens de 2 yderste er kobbelhjul, der trækkes fra drivhjulets drivtap af kobbelstængerne. Da alle hjulsættene er fast lejrede i ram-



Målestok $\frac{1}{45}$, spor 0, sporvidde
Anførte mål er virkeligt mål i mm



Originaltegninger venligst udiånt a



vi vil her beskrive

er.

er, som her ved
m høje og næsten
m ved flere, solide

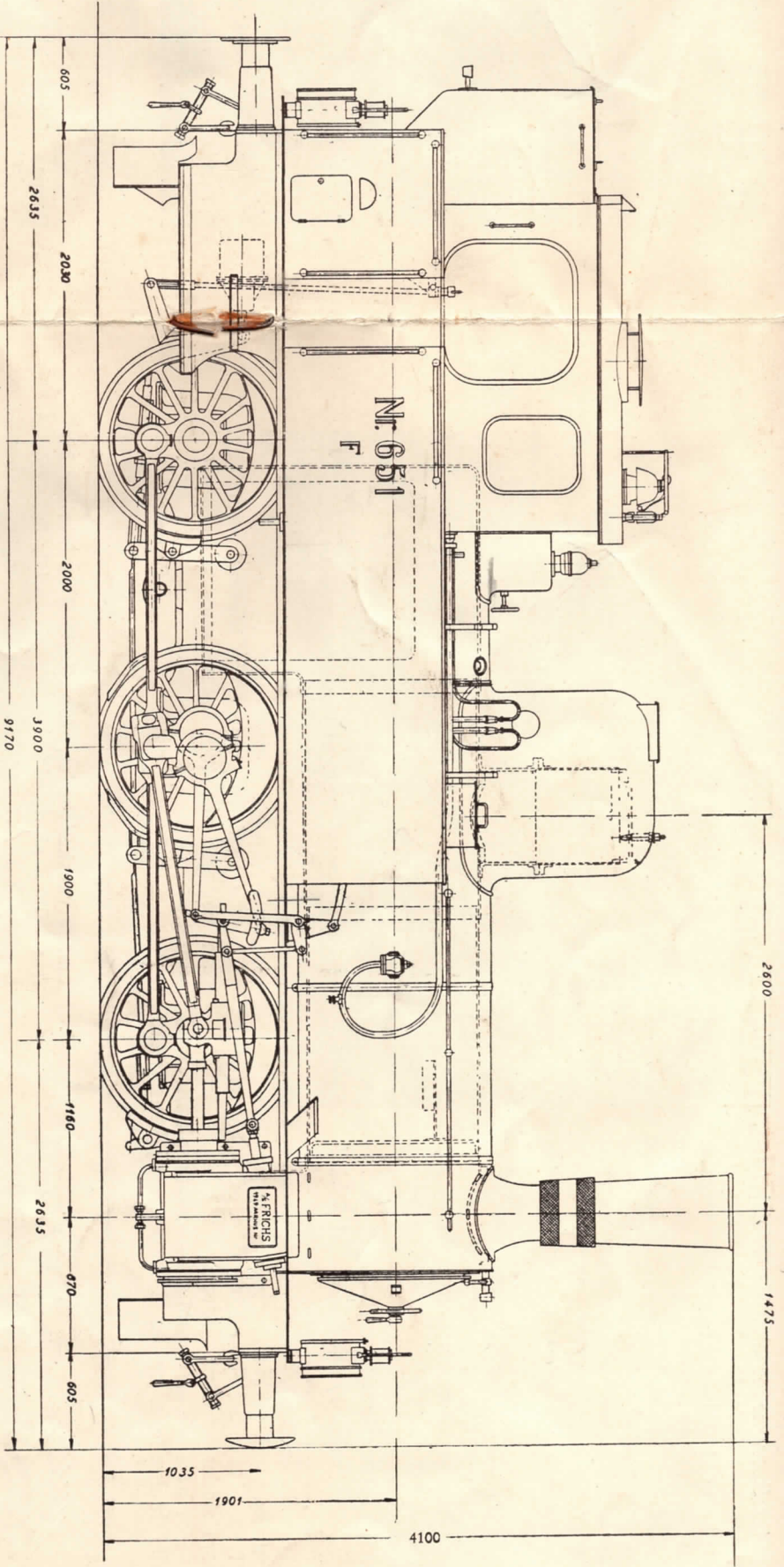
flerplanker er af
ligere leverede F-
ler. Da imidlertid
ves der her ekstra
et svære hjørneaf-

ed svære pasbolte,
de finbearbejdede
nod at gå løse og
tiken.

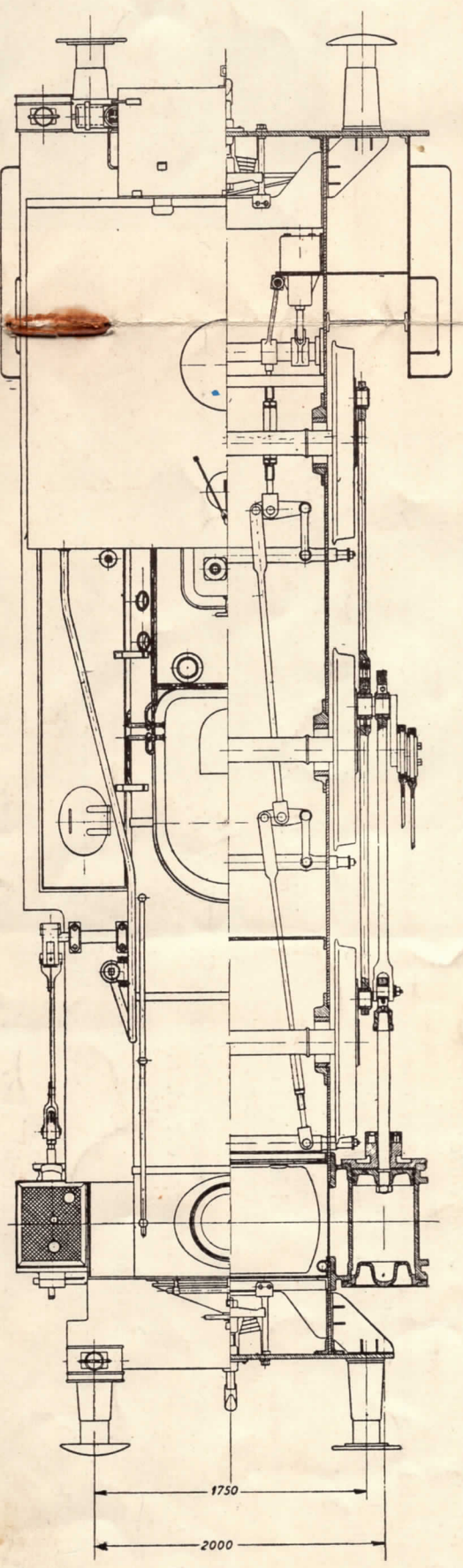
e, stålstøbte porte
komotiver og også
af sliddet mellem
begge sider. Man
aktivt korte ranger-
et er så hensigten
akselkasserne op,

stboltet. Disse af-
punkt. Hver gang
skes af hjulene, skal
ne tages af. Ved
r der anbragt spor-
erste ende befinder
over skinnemidten.
er anbragt lodrette

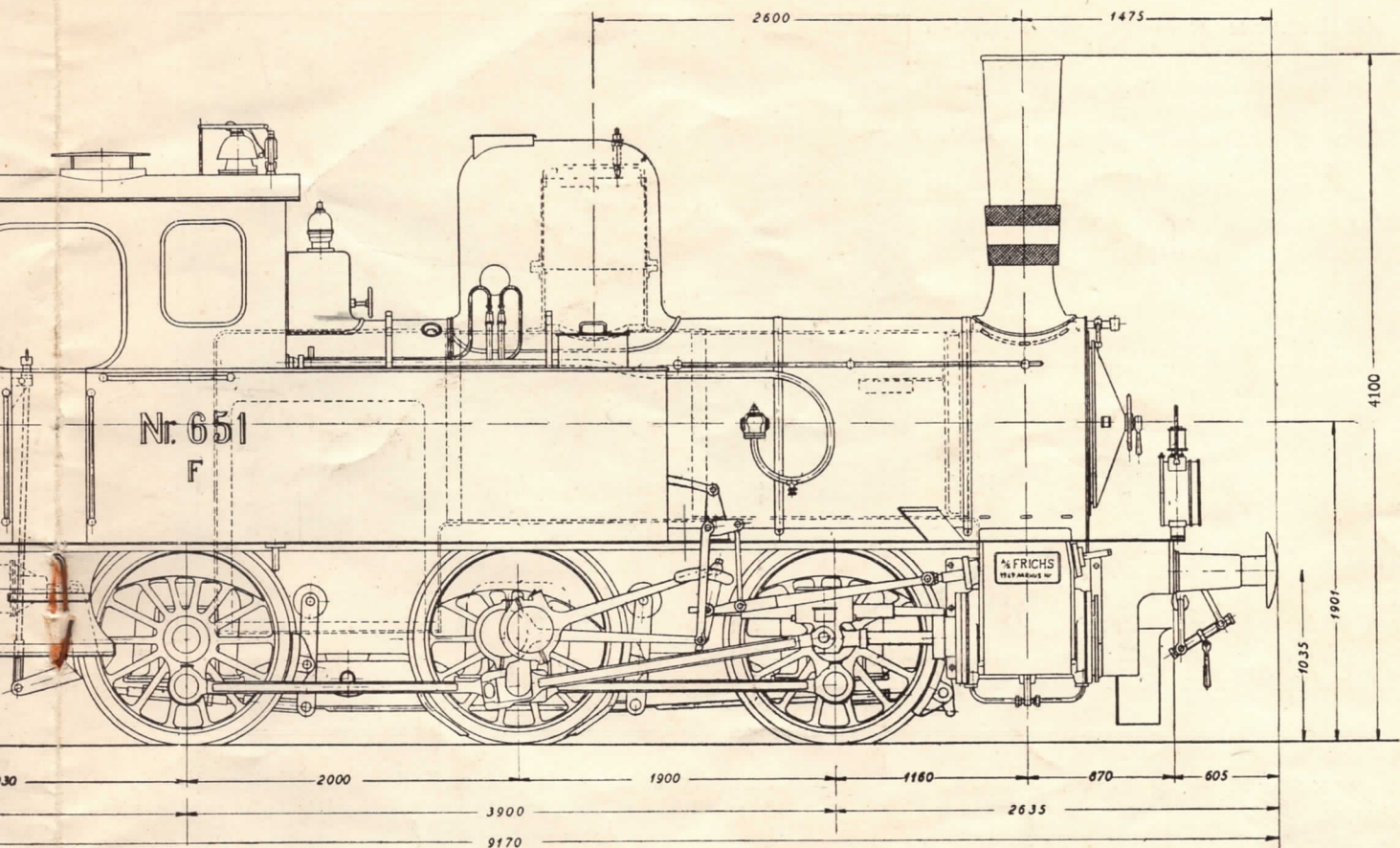
ne sidder de meget
ere, som anvendes
ne. De er næsten
ge ved selv meget
ring. Til gengæld
rligt ud over »mod-
ne er af den gam-



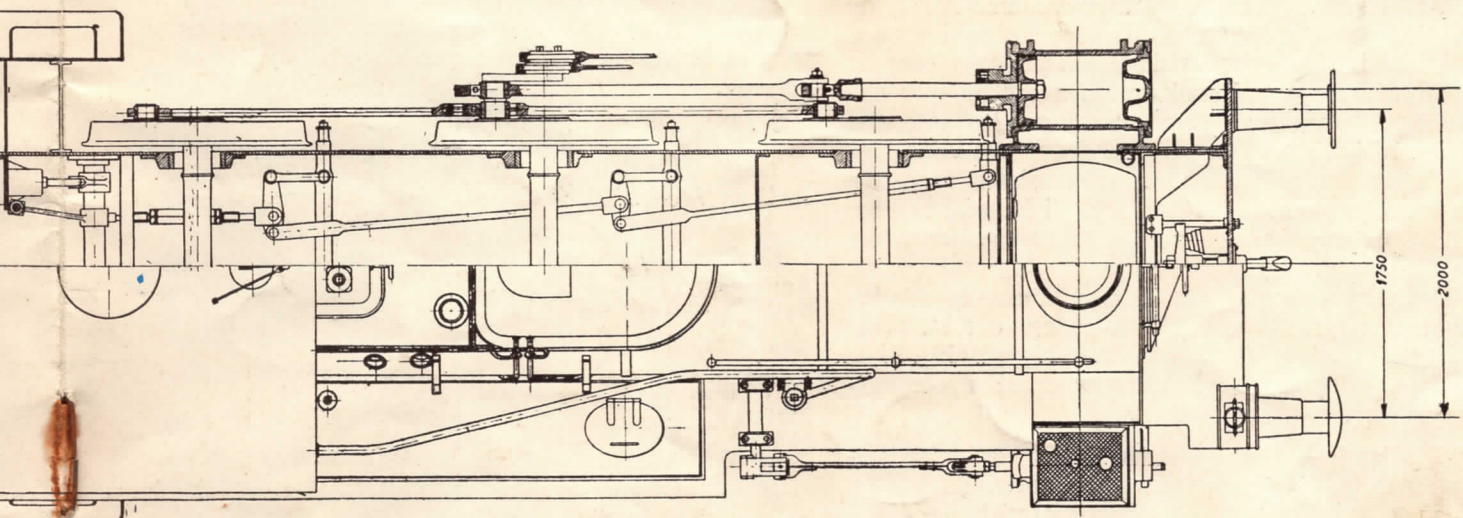
Målestok 1/45, spor 0, sporvidde 32 mm.
Anførte mål er virkeligt mål i mm.



Originaltegninger ventligst udiakt af A/S Frichs



sporvidde 32 mm.
mål i mm.



st udlånt af A/S Frichs.

merne og altså ingen sideforskydelighed har, er drivhjulssættets styrekanter 10 mm smallere end kobbelhjulenes. Dette tillader tvangfri kørsel i kurver med 90 m radius.

Hjulsettene består af følgende dele:

En aksel af smedet specialstål med stor brudstyrke (50-60 kg/mm²) og stor sejhed (brudforlængelse mindst 18 ‰).

2 hjulstjerner af stålgoods, disse er forsynet med de velkendte segmentformede kontravægte, støbt i eet med hjulstjernen, til afbalancering af sidestængerens vægte.

2 hjulringe af valset specialstål med ekstra høj

brudstyrke (75-85 kg/mm²). Til orientering oplyses, at almindeligt stål har en brudstyrke på ca. 37 kg/mm².

2 sprængringe af smedjern til fastholdelse af hjulringene i tilfælde af, at disse går i stykker.

2 kobbel- eller drivtappe af specialstål.

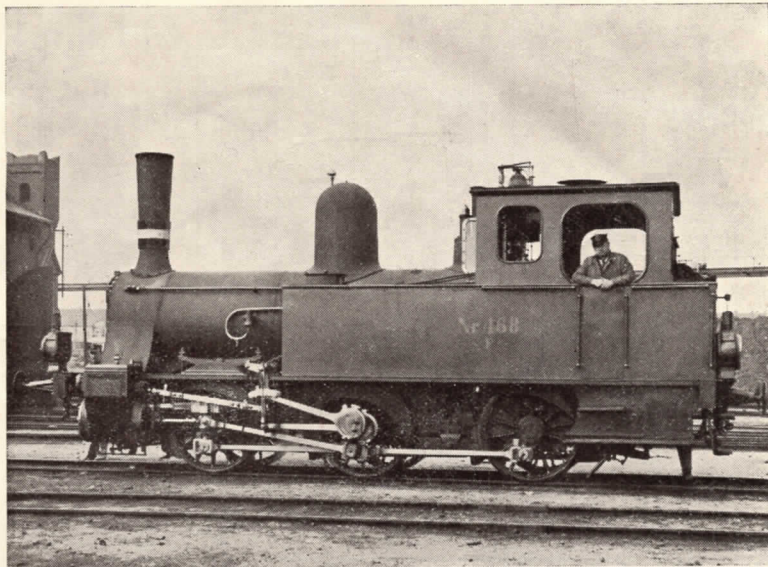
Hjulstjernerne trykkes på akslerne med et tryk på fra 80 til 135 t i kold tilstand, medens hjulringene sættes på stjernerne ved en meget kraftig opvarmning af førstnævnte (krympning). Efter krympningen lægges sprængringen ind i en afdrejet rille i hjulringen, og denne vales ned uden for sprængringen.

Akselkasserne er simple glidelejer u-middelbart indenfor hjulstjernerne. De består af et stålgodshus med en ipresset halvpande af bronze og er påskruet slidsko af bronze dér, hvor de glider op og ned ad akselportene. Panden smøres dels fra oven gennem smørerør med væger, dels nedefra, hvor en smørepude suger olien op af en særlig støbejernskasse.

Folk, der har prøvet at køre på et damplokomotiv, kan godt tro, at det slet ikke er affjedret. Det er tit en meget kraftig rystetur, ikke mindst på lokomotiver uden løbehjul. Det er imidlertid ikke tilfældet.

F-maskinens rammer bæres af 6 *blad-fjedre*, en over hver af akselkasserne. Hver fjeder består af 11 blade af hærdet fjederstål, og bladene holdes sammen af en påkrummet fjederkurv, d. e. en firkantet ring, som sidder midt på fjederen.

For at sikre et nogenlunde ensartet akseltryk på alle hjulsættene, er de 2 bagerste hjulsæts fjedre



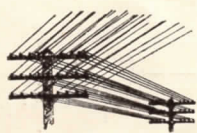
DSB litra F 468 bygget 1909.

DSB

forbundet med en balance, en toarmet vægtstang, som bevæger sig ved kørsel over ujævnheder i sporet.

W. Bay.

(Fortsættes).



NYT

— hjemme og ude.

Aalborg. Trafikassistent *B. Andreassen* har 1. og 2. påskedag haft sit modeljernbaneanlæg i spor 0 udstillet i Slotsgades selskabslokaler. Selv om det gode påskevejr trak folk væk fra byerne, var udstillingen pænt besøgt. Aalborgensernes interesse for modeljernbaner er gennem denne udstilling blevet øget betydeligt, og det er hensigten at danne en modeljernbaneklub i Aalborg. Vi håber, at denne klub snart må være en realitet og ønsker den lykke og fremgang.

Hr. Andreassen vil i næste nummer af *Modeljernbanen* fortælle lidt om sit anlæg, der bl. a. er udstyret med et fuldt udbygget signalanlæg efter samme principper som Statsbanernes nyere sikringsanlæg.

Tyskland. I den tyske west-zone vokser modeljernbane klubberne op som paddehatte. Klubberne lider selvsagt af stor mangel på materiel, men med sædvanlig tysk energi har der allerede kunnet afholdes flere store specialudstillinger af hjemmebygget materiel. Tyskerne foretrækker spor 1 og 0, men da flere fabrikker leverer fint materiel i 00, er mange af klubanlæggene med 16,5 mm spor, tysk 00.

Den 14.-15. maj 1949 er alle klubber kaldt sammen i Hannover for officiel dannelse af »Verbandes Deutscher Modell-Eisenbahn-Club«, en fællessammenslutning af alle klubberne, i forbindelse med den store Hannover Messe, hvor der er store modeljernbaneudstillinger.

Italien. I Italien er hobbyen endnu i sin barndom, kun få dyrker den, og hvor der kæmpes med

mange vanskeligheder, bl. a. findes kun fabrikker for fremstilling af decideret legetøjsmateriel. Selv selvbyggere har det vanskeligt, hvilket følgende viser. For at bygge et italiensk lokomotiv skrev en italiensk selvbygger til de italienske statsbaner og bad om tegninger. Næste dag blev han afhentet af politiet og anklaget for spionage. Man har endnu i Italien den opfattelse, at jernbanemateriel kun er for »de indviede« og ikke noget, der skal dyrkes af »civile«.

En landssammenslutning af modeljernbanebyggere er netop dannet i Bologne, den hedder *Associazione Italiana Modellisti di Ferrovie in Miniatura*.

England har modtaget sin hidtil største ordre på *Beyer-Garrat* lokomotiver. Det drejer sig om en nykonstruktion for de sydamerikanske jernbaner. Lokomotiverne er de stærkeste man har bygget til 27 kg skinner. Det har 8 sammenkoblede drivhjul, og for at tillade større kul- og vandmængde, er hjulene arrangeret 4-8-2 + 2-8-4. På de ældre typer *Beyer-Garrat* lok. har hjulanordningen været 2-8-2 + 2-8-2. Drivhjulene har en diameter på 1,22 m og boggiehjulene 0,76 m. Bemærkelsesværdigt er den store belastning på de drivende hjul, 15,24 t. Hjulbasis er 3,96 m. Lokomotiverne er »selvforsynende« med vand, men om nødvendigt kan en reservetank tilsluttes. Tenderen tager 10,16 t kul.

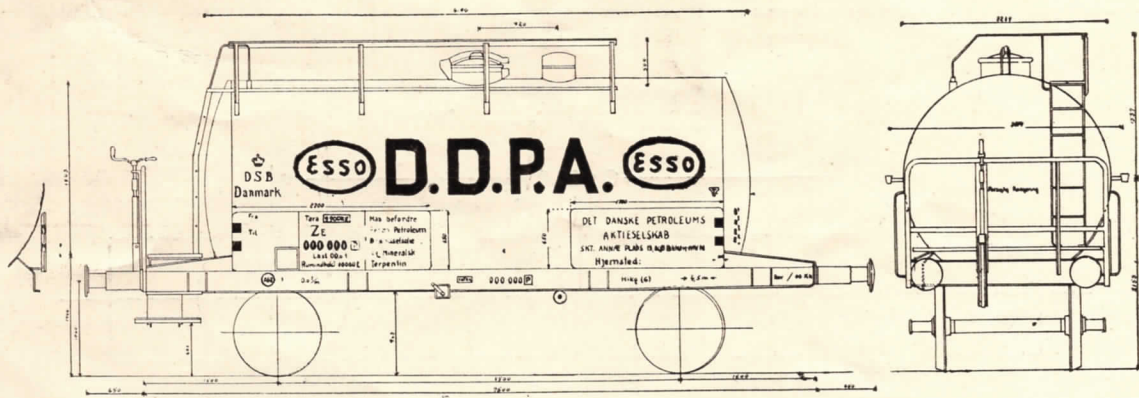
Belgien forhøjede i 1948 antallet af de i USA bestilte universallokomotiver 1D fra 220 stk. til 300. Heraf fremgår det, at man vil kassere alle de typer, hvoraf man kun har nogle enkelte. Herimellem også 3 stk. tyske 52'er.



Annoncørerne støtter vor hobby
støt dem, der støtter os!



Det Danske Petroleums Aktieselskab's nyeste cisternevogn



Målestok 1/87 - spor H0. Alle mål i mm. virkelig.

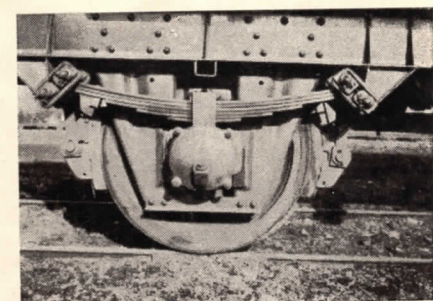
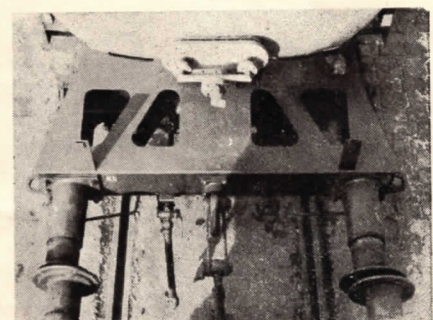
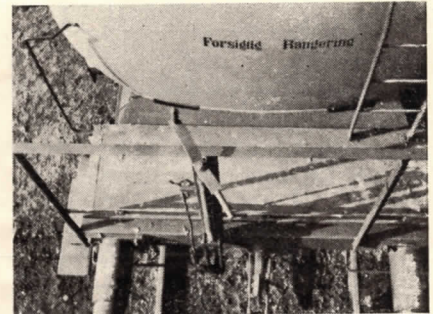
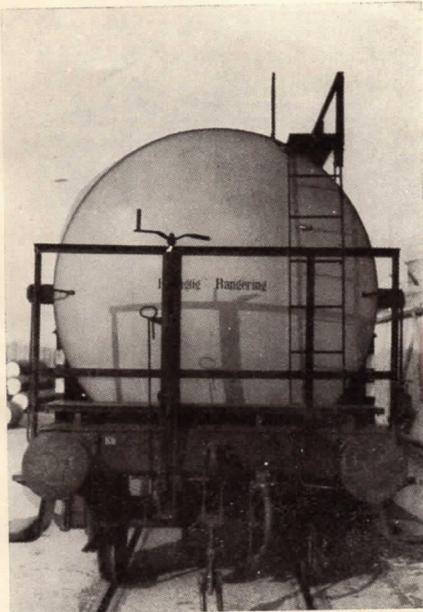
Til udligning af besættelsestidens tab af jernbanemateriel modtog D.D.P.A. i maj 1948 20 nye cisternevogne på hver 24.000 liter fra Tatraværkerne i Tjsekkoslovakiet. Vognene er helsejeste og moderne konstrueret.

Data:

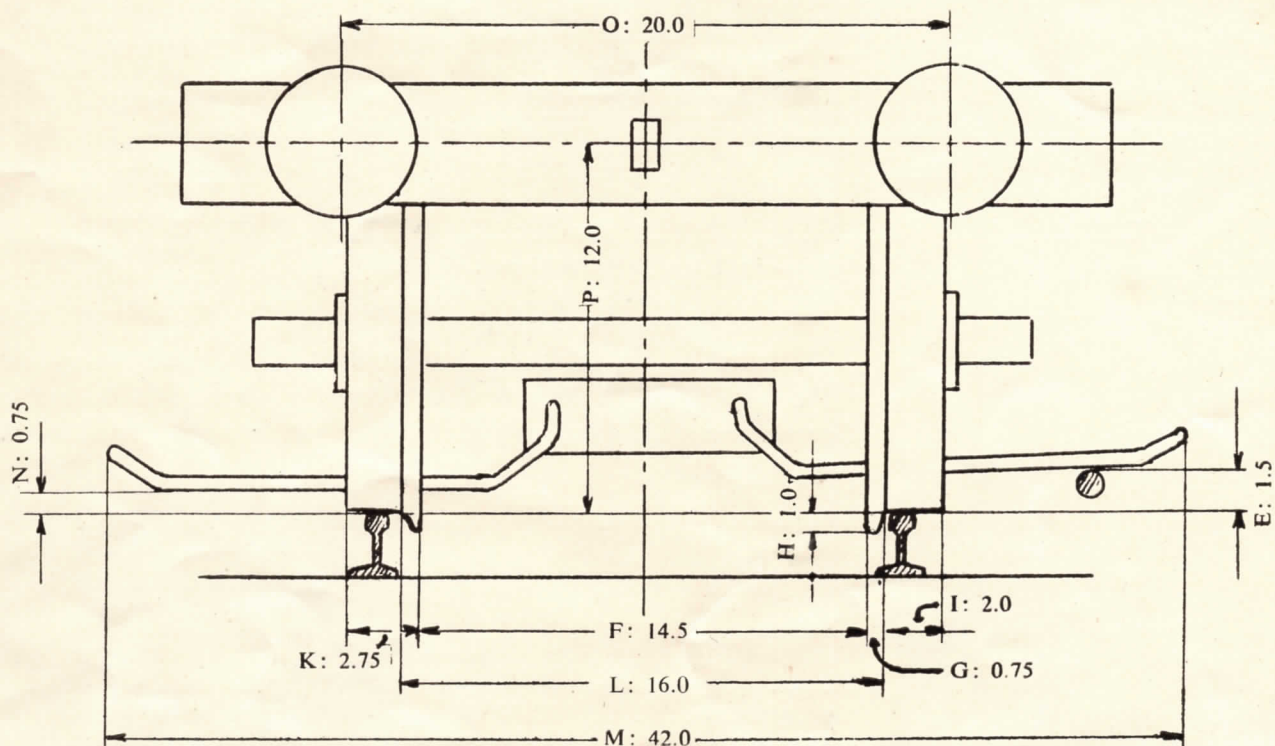
Tara	9.900 kg.
Tankkapacitet.....	24 m ³
Last	19.000 kg
Lastegrænse	22.100 kg
Lastet vogn	32.000 kg
Akseltryk	16 t
Metervægt	3,6 t
Hjuldiameter	1000 mm
Fjedre, 6 blade 120x16	1200 mm
Total højde	3690 mm
Bredde over trin	2700 mm
Tanks diam.	2284 mm
Platformens bredde..	700 mm
Total længde over puffer	8800 mm
Tryklufsbremse	
Hånd- og nødbremse på platformen	
Transit vogn	
Nr. fra Ze 502218 - Ze 502237	

Maling:

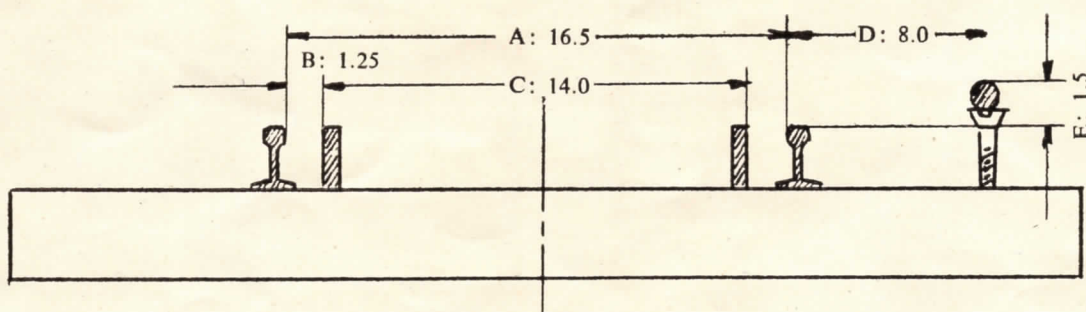
Tanken: Aluminium
 Påskrift på tank: Sorte bogstaver
 Essomærket: Blå-hvid-rød
 Nødbremsehåndtag: Rødt
 Kanten af alle skilte: Hvid
 Bogstaver på skiltene: Hvid
 Understel, tavler, håndgreb,
 stiger: Sort



RULLENDE MATERIEL



SPOR



A. Sporvidde	16,5	I. Hjuls køreflade	2,0
B. Sporrille	1,25	K. Hjuls samlede bredde	2,75
C. Afstand mellem tvangsskiner	14,0	L. Afstand mellem køreflader	16,0
D. 3. skinnes afstand fra køreskinne ..	8,0	M. Strømaftagerens samlede bredde ..	42,0
E. 3. skinnes højde over køreskinne ..	1,5	N. Strømaftagerens højde over køresk.	0,75
F. Afstand mellem hjuls inderflader ..	14,5	O. Pufferafstand	20,0
G. Flangetykkelse	0,75	P. Pufferhøjde	12,0
H. Flangehøjde	1,0	Q. Aut. koblingers højde over køresk.	10,0

Alle mål i mm

Vi bygger en Modeljernbane -

Sidste gang omtalte vi valget af skala og sporvidde og lad det være nok denne gang. Specielle artikler vil komme nærmere ind på problemerne.

2. Stedet for anbringelsen af anlæget

må udvælges meget omhyggeligt, hvis man altså har noget valg. *Kælderrum* er sædvanligvis de bedste egnede lokaliteter. Selvfølgelig er fugtighed farligt for en modeljernbane, men er kælderen tør nok, er den langt at foretrække for et loft. Temperaturen i en kælder er mere konstant, og temperaturforskelle er meget ubehageligt for skinnerne. De slår sig og det medfører en frygtelig masse kørselsbesværligheder; og husk så også, at den bedste anbringelse af anlæget er i en højde af ca. 85 cm. over gulvet. Snavs og støv er modeljernbanens største fjende, og hvis der i denne retning er forskel på loftet og kælderen, tages der stort hensyn hertil.

Til modeljernbaner i baggårde og haver egner sig kun de store størrelser fra spor »0« og opefter. Her er regn den største fjende, og særlige forholdsregler må tages herimod.

Som så meget andet i modeljernbanehobbyen spiller her den personlige smag overordentlig stor rolle for det rigtige valg og den rigtige start. Den bedste måde at ordne spørgsmålet om valg af sted, er at ridse det ønskede anlæg op i de rum, man har at vælge imellem, gennemgå fordele og ulemper, og så vælge det bedste.

3. Anlæggets formål.

Efter at vi nu har truffet bestemmelse om størrelsesforhold, sporvidde og fundet et lokale, må vi tage endnu en tredje og vigtig bestemmelse før vi begynder med den egentlige bygning: hvad kræver vi af vort anlæg?

Det er jo ikke sikkert, at et anlæg, der passer mig, netop også passer Dem.

Standardblade.

I dette nummer begynder vi udgivelsen af *standardblade* for modeljernbaner med blad H0-1, der indeholder hovedmålene for spor H0. I næste nummer følger blad H0-2, der viser konstruktionsprofil og fritrumsprofil for H0, og i de følgende numre vil der komme flere standardblade, både for spor 0 (DMJK.s standard), 00 og H0, senere andre størrelser. De i disse blade optagne mål vil for fremtiden blive betegnet som **Dansk Modeljernbane Standard**.

Standardbladene nummereres med et indexnummer, der angiver sporstørrelsen, samt et løbenummer, således at standardbladene for hver sporstørrelse får fortløbende numre. Standardbladene kan købes som særtryk for en pris af 0,75 kr. pr. stk. frit tilsendt ved henvendelse til redaktionen, Strandvej 4x, København Ø.

Det er ikke disse blades formål at diktere modelbyggeren, hvorledes han skal bygge, men at være et hjælpemiddel i planlægningen af og til at simplificere bygningen af modeljernbaner og disses materiel. Vi vil meget indtrængende henstille til alle modeljernbanebyggere nøje at overholde disse standard, der er fremkommet på grundlag af mange års erfaringer ligesom vi håber, at også modeldelsfabrikanterne vil overholde dem. Herved får man ikke alene de mest driftsikre anlæg, men opnår den store fordel, at rullende materiel uden vanskeligheder kan køre på alle anlæg bygget efter disse standard.

Her opstiller vi svaret på spørgsmålet i tre punkter:

1. *Den mekaniske nødvendighed, at det rullende materiel løber glat og effektivt.*
2. *Der skal kunne udføres togbevægelser, rangeringer o. l., der kommer så nær virkelig praksis som muligt.*
3. *Scenerier skal være så nær virkeligheden som muligt.*

Det bedste anlæg vil selvfølgelig være det, der indeholder kombinationen af alle tre punkter, men måske er et af punkterne tilstrækkeligt for Dem. De kan måske kun lide at bygge lokomotiver? Da er en sporoval tilstrækkelig. En anden ønsker måske at udføre virkelig jernbaneoperations-praksis og samtidig have en perfekt kørsel. Så må han have flere lige strækninger, flere sløjfer, flere sporskifter, banegårde for rangering osv.

Det nemmeste er i dette tilfælde at kopiere en virkelig banegård i ens nærhed, men den mere fremskredne kan selv konstruere og opbygge en virkelig god sporplan.

4. Kraftkilde.

Valget af kraftkilden - *spænding og strømart* - er afhængig af mange ting og hører til et af de spørgsmål, modeljernbanebyggerne kan diskutere i timevis uden at blive enige. Herhjemme benyttes mest *vekselstrøm* med en spænding på 20 volt, hvorimod man i udlandet hovedsagelig benytter 12 volts *jævnstrøm*. Måske kender De ikke forskel på vekselstrøm og jævnstrøm? I vekselstrøm findes ingen positive eller negative poler. Den eneste måde at skelne de to ledninger fra hinanden på er ved at kalde den ene 0 og den anden +. Strømmen pulserer frem og tilbage ca. 50 gange i sekundet, ligesom ankeret på en elektrisk klokke. I jævnstrøm har vi en + og en ÷ ledning, og strømmen flyder roligt i een retning. Den går fra + til ÷, siger vi. Hvis en motor nu indeholder en *permanentmagnet*, vil den altid løbe rundt »med« strømmen. De mere teknisk begavede ser den anden vej et minut, medens jeg forklarer det. Giver vi den nu jævnstrøm, kan vi få den til at løbe den anden vej ved blot at vende strømmen, bytte om på batteriets poler. Modeller med permanentmagnet motorer får vi altså til at løbe baglæns ved at slå et håndtag ned. Det er det, vi kalder fjernstyring. Giver vi den derimod vekselstrøm, vil den selv prøve at skifte retning 50 gange i sekundet, men den opnår blot at ødelægge sig selv komplet i få sekunder. Den brænder sammen.

Næsten alle H0 anlæg benytter 6 eller 12 volt jævnstrøm, der giver tilstrækkelig trækraft for disses små lokomotiver. Desuden er det den letteste form for energi at få fat i. En *akkumulator* er en forholdsvis billig ting, og med et ladeapparat kan den holdes i konstant funktion uden ret meget besvær. Selvfølgelig kan vi også benytte torbatterier, men det er

meget dyrt, da batterierne hurtigt bruges op og da må kastes væk. Har vi i vort hjem vekselstrøm på lysnettet, kan vi *transformere* strømmen ned til den ønskede spænding - stadig vekselstrøm, men vil vi køre vore tog på jævnstrøm, må denne vekselstrøm *ensrettes*, før vi kan bruge den. Der er forskellige ulemper forbundet med en ensretter, og den er endvidere ikke billig. Har vi jævnstrøm på vort lysnet, er der ingen tvivl, for da er metoden med opladeren og akkumulatoren den absolut billigste og mest driftsikre.

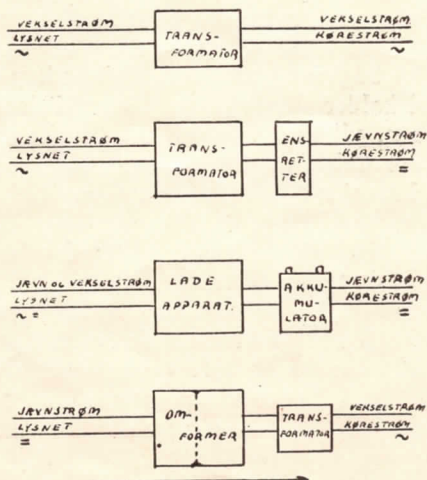
Benytter vi motorer med *elektromagnet - beviklet feltmagnet* - kan vi benytte såvel jævn- som vekselstrøm, men vi kan ikke fjernstyre vore tog uden særlige og ret bekostelige anordninger. For billigt at vende kørselsretningen må vi have en omskifter på selve lokomotivet.

Hele problemet er her i landet vanskeligt at tage stilling til, da de små motorer, der findes i handelen, alle har hver sin spænding og er forsynet med feltmagnet. I USA har man standardiseret såvel spænding som strømart, og det skal ikke nægtes, at det er til stor lettelse for såvel fabrikanter som modelbyggere.

Når vi nu står overfor valget ved bygningen af vort anlæg, må vi gøre os klart, om vi selv vil bygge vore motorer, eller vi vil købe dem færdige. I første tilfælde kan vi vælge frit, hvad vi vil, af såvel veksel- som jævnstrøm af alle spændinger. I sidste tilfælde må valget bero på, hvad vi kan få i handelen. Spørgsmålet om strømforsyning til relæer, lamper o. l. rundt på anlæget er lettere, idet denne ikke behøver at være den samme som til lokomotivernes motorer, men kan bestemmes efter de elektriske lamper o. l., man vil benytte.

Hele spørgsmålet står som ovenfor nævnt til diskussion og kan ikke færdigbehandles i en enkelt artikel. Det skal dog nævnes, at motorer til modeltog i 90 % af udlandets modelfabriker fabrikeres for 12 Volt jævnstrøm i såvel H0, 00 og 0 størrelserne. Størrelser herover er ikke standardiseret. Märklin, Trix o. a. fabrikeres for 20 volt vekselstrøm, men efter krigen, da hovedparten eksporteredes til USA, blev fabrikerne tvunget til at kunne levere motorer også til 12 volt jævnstrøm. Alt i alt kan man nu hos de fleste udenlandske fabriker bestille motorer til spænding og strømart efter ønske.

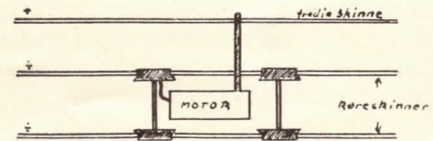
De i ovennævnte omtalte strømforsyningsmetoder er skitseret her:



For H0's vedkommende vil herhjemme uden tvivl *standard* blive fastsat til 12 volt jævnstrøm, men indtil vi kan få tilstrækkeligt gode permanentmagnetmotorer, må vi klare os på bedste besked. For 0, syntes jeg selv, idealet må være 12 eller 24 volts jævnstrøm, men der vil nok gå et stykke tid, før end vi finder frem til den rette standard.

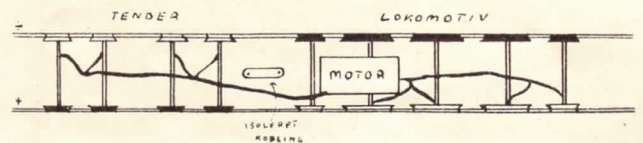
5. Strømtilførsel.

Det næste spørgsmål må nu blive, hvordan vi får strømmen op i maskinerne. Den letteste metode ville jo nok være at sende den trådløst pr. radio, og en eller anden fyr finder vel også nok ud af det engang. Af de i øjeblikket kendte sikre metoder, er den ene *luftledningen*, men det betyder *ingen damplokomotiver*, og det er en skam. Desuden er luftledning svær at sætte op og vedligeholde. For at få damplokomotiverne til at køre må vi have en *tredie skinne*. Vi kan lægge denne mellem de to køreskinner, men det ser ikke godt ud og rejser store vanskeligheder ved bygningen af sporskifterne. Anbringer vi den derimod lidt ved siden af sporet, ser det helt godt ud, og det er meget lettere at installere. I de smaa størrelser H0 og 00 vil man dog få megen besvær med driftsikker kontakt mellem strømaftager og tredieskinne. Det er derimod en ideel metode for 0 og større størrelser. Princippet er groft skitseret her.



Strømmen går fra + gennem strømaftageren til motoren og herfra tilbage til - gennem hjul og køreskinner.

Hvad er der tilbage? *2 skinne systemet*. Det betyder, at de 2 skinner overalt er isoleret fra hinanden. Ligeledes alle vognhjulene. Lokomotivernes hjul er isoleret på den ene side og tenderens på den anden. En ledning mellem dem gør resten.



Sorte hjul er isoleret. Motoren er på den ene side forbundet til lokomotivet og på den anden til tenderen. Koblingen mellem lokomotiv og tender er isoleret.

2-skinnedrift giver ikke alene meget større realisme med kørsel med damplokomotiver, men det er også bedre, billigere og lettere at installere end 3. skinnen. Ved siden af giver det automatisk *togvejsforregling* og gør kollisioner umulige, idet strømmen i skinnerne følger den vej, sporskifterne er indstillet, og fjendtlige togbevægelser umuliggøres ved de strømløse skinner. Til gengæld besværliggøres og fordyres oprettelsen af *signalsystemer* og *automatiske sikringsanlæg* noget. Her i Danmark er der kun få, der har erfaringer med 2-skinnesystemer på hovedparten af alle anlæg, men i udlandet og navnlig i USA findes 2-skinnesystemer på hovedparten af alle anlæg. Alt nyt materiel bygges og konstrueres for 2 skinner. Der er næppe nogen tvivl om, at også vi herhjemme i fremtiden vil tænke noget mere på kun 2 skinner. (Fortsættes)

J. R.

KLUBMEDDELELSER

DANSK MODEL JERNBANE KLUB, København.

Formand: Landsretssagfører T. Nellemann.

Sekretær: Fuldmægtig, cand. polit. P. Høeg Albrethsen, Hoffmeyersvej 2, København F.

Kasserer: Civilingeniør P. E. Harby, Lindevænget 10, Ballerup.

Klublokale: Nørrebro Station. Anlæg i »0«.

Mødeaften: Første tirsdag i hver måned kl. 20,00.

Meddelelse nr. 24.

Søndag den 8. maj 1949 foranstaltet - under forudsætning af tilstrækkelig tilslutning - **fællesudflugt til Nykøbing S. og Holbæk.**

PROGRAM:

Kl. 8,05 (senest) Samling på Hovedbanegårdens afgangsperron nr. 5, hvor perrontaget hører op (perronbillet eller S-togsbillet må løses).

Kl. 8,19 Afgang med tog nr. 1721 til Hillerød.

Kl. 9,23 Afgang fra Hillerød til Hundested m. tog nr. 121.

Kl. 10,50 Afgang fra Hundested med færge til Rørvig. Med ruteautomobil til Nykøbing S. Ophold i Nykøbing S., hvor medbragt frokost nydes. Efter frokosten forevisning af stationen ved Odsherredsbanens direktør.

Kl. 14,10 Afgang fra Nykøbing S. til Holbæk m. tog nr. 14

Kl. 15,53 Ankomst til Holbæk. Forevisning af værksted og maskindepot. Kaffe på jernbanerestauranten.

Kl. 18,05 Afgang fra Holbæk med eksprestog nr. 250 til København.

Kl. 19,10 Ankomst til Københavns Hovedbanegård.

Prisen for deltagelse i udflugten bliver 15 kr. (omfatter alene billet og hurtigtogsbillet, men ingen måltider).

Anmeldelse om deltagelse, der er bindende, og indbetaling af ovennævnte beløb må ske til kassereren, P. E. Harby, Lindevænget 10, Ballerup, snarest og senest onsdag d. 4. maj, til hvilket tidspunkt de 15 kr. må være kassereren i hænde og ikke blot afsendt (af hensyn til bestilling af rabatbefordring). Indbetaling pr. giro, nr. 54578, kan senest ske d. 3. maj. Tirsdag d. 3. maj modtages anmeldelse og indbetaling om aftenen i lokålet på Nørrebro Station.

Der vil så vidt muligt blive skaffet samlet plads til deltagere på hele turen.

Medlemmer, der endnu ikke har betalt **kontingent for 1949/50**, 20 kr. for medlemmer boende i København samt Københavns og Frederiksborg amter og 10 kr. for øvrige medlemmer, opfordres til snarest at gøre brug af det med meddelelse nr. 23 fremsendte giroindbetalingskort (Girokonto 54578). Det bemærkes, at medlemskortet for 1949/50 er gråt.

København, den 11. April 1949.

T. NELLEMANN / P. HØEG ALBRETHSEN

JYSK MODEL JERNBANE KLUB, Aarhus.

Da formanden og sekretæren har forladt Aarhus, blev der på en ekstraordinær generalforsamling d. 23. april valgt ny bestyrelse:

Formand: Gartner M. V. Nielsen, Lyngsiesvej 4, Aabyhøj. Næstfmd.: Maskinarb. J. Måberg, Chr. Wintersvej 49, — Sekretær: Maskinarb. E. Andersen, Fiskegade 100, Aarhus Klublokale: Aarhus banegård, Opgang E. Anlæg i »0«. Nærmere Meddelelse følger.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB, Slagelse.

Formand: Bogholder H. Jørgensen.

Sekretær: Kasserer H. H. Larsen, Herluf Trollesvej 1 B, Slagelse.

Klublokale: Slagelse banegård. Anlæg i »0«.

Mødeaften: Hver tirsdag kl. 19,30 og lørdag kl. 15,00.

Om besøg på anlæget for ikke-medlemmer må rettes henvendelse til bestyrelsen.

Hjørring Model Jernbaneklub, Kallundborg Model Jernbane Klub og Odense Model Jernbaneklub under dannelse.

»MODELJERNBANEN«

MÅNEDLIGT TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

Redaktion og ekspedition: Strandvej 4 x, København Ø.

Udgiver og redaktør: Kaptajn J. Rosenfeldt.
(ansv. overfor presseloven)

Tekniske redaktører: Civiling. P. E. Clausen og P. E. Harby.

Maskinteknisk medarbejder: Civilingeniør W. Bay.

Baneteknisk medarbejder: Civilingeniør A. Raabæk.

Signalteknisk medarbejder: Civilingeniør Johs. Næser.

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

Abonnementspris: Enkeltnummer kr. 1,25. Årsabonnement (12 numre) kr. 14,00. Medlemmer af Dansk Modeljernbane Klub, Sønderborg Modeljernbane Klub og Valby Modeljernbane Klub, årsabonnement kr. 12,00.

Indbetaling på gironummer 74115.

Annoncepriser: $\frac{1}{4}$ side kr. 150, $\frac{1}{2}$ side kr. 80, $\frac{1}{4}$ side kr. 45, $\frac{1}{8}$ side kr. 30, $\frac{1}{16}$ side kr. 20, $\frac{1}{32}$ side kr. 15. Ved 6 indrykninger 5 % rabat, ved 12 indrykninger 10 %

Når det gælder annoncer for byggesæt, dele, hele modeller o. l., ser redaktionen gerne, at den får forhåndslejlighed til eftersyn af varerne.

Eftertryk af indholdet er tilladt mod tydelig kildeangivelse.

Forhandlere i udlandet: Tyskland: Fa. Werner Böttcher, 21 b, Bergkamen, Westf. Frankrig: Documents et Collection d'Art, 61 r. de Vaugirard, Paris. Loco-Revue, Montchauvet, Seine-et-Oise. England: Percival Marshall & Co. Ltd., 23 Great Queen Street, London, W. C. 2.

Sverige: Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö. Norge: Finn Stubergh, Liomveien 15, Bekkestua, Oslo. U.S.A.: Model-Craft, Ramsey, New Jersey. Spanien: Jose Luis de Andres Casado, Pza Marina Espanola 4, Madrid. Italien: Linse Tosi, via S. Stefano 11, Bologna.

VALBY MODEL JERNBANE KLUB, København.

Formand: Ole Jacobsen, Beatevej 30, Valby, tlf. Valby 6676.

Klublokale: Blankavej 35, Valby. Anlæg i »H0«.

Mødeaften: Hver onsdag kl. 19,00.

Klubben modtager i øjeblikket ikke yderligere tilgang af medlemmer, men besøgende er velkomne. Henvendelse til formanden.

Den 7. april 1949 er stiftet en klub i Haderslev under navnet **HADERSLEV MODEL JERNBANE KLUB.** »0«. Bestyrelsen er sammensat således:

Formand: Trafikass. Jens P. Kristensen, Ribevej 66.

Sekretær: Stationsleder Andr. Skourup, Vestergade 31.

Kasserer: Mejerist Heinrich Krebs, Østergade 5.

Klubben har endnu ingen lokaler, men har gode chancer for at få nogle. Indtil man er klar over lokalespørgsmålet, er klubbens medlemstal begrænset til 10 medlemmer.

PALSDORF'S RAILWAY CLUB, Lyngby,

meddeler, at der den 9. maj 1949 fra kl. 19,15 afholdes sædvanligt klubmøde med kørsel på hele anlægget, og at der den 21. maj 1949 afholdes ekstraordinær generalforsamling med følgende dagsorden:

1. Formanden aflægger beretning og foreslår klubben opløst i henhold til klubbens love § 5.
2. Punkt 1 sættes under afstemning.
3. Forslag om dannelse af en ny klub til afløsning af den gamle med deraf følgende valg af ny bestyrelse og vedtagelse af love.

SØNDERBORG MODEL JERNBANE KLUB, Sønderborg

Formand: Edwin Jørgensen.

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

Mødeaften hver mandag kl. 20,00. Klubben har plads til endnu et enkelt medlem.

Klublokale: Sønderborg Statsskole.

*Byggedeile til
modeljernbaner
i overensstemmelse
med dansk
standard for
modeljernbaner
leveres*

**DANSK MODEL JERNBANE KLUB
INDKØBSAFDELINGEN**

v/ Th. Kronholt, Vesterbrogade 142, Kbhvn. V

THE MODEL RAILWAY NEWS
Månedligt modeljernbanetidsskrift.
Årsabonnement: 12,00 kr.

RAILWAYS

Månedligt tidsskrift om jernbaner.
Årsabonnement: 15,00 kr.
England.

**THE MODEL RAILROADER, TRAINS,
MODEL CRAFTSMAN,
RAILROAD MAGAZINE,**
USA.

TRAINS,
Belgien.

EISENBAHNAMEATEUR,
Schweiz

LOCO REVUE,
Frankrig.

MODELBAHNEN WELT
fra
firma *Werner Böttcher, Tyskland.*
Månedligt tidsskrift for modeljernbaner, 32 sid.
Årsabonnement: 15,00 kr. (nedsat)

**MODÈLES FERROVIAIRES og
CHEMINS DE FER**
Månedlige tidsskrifter for modeljernbaner og
virkelige jernbaner.
Årsabonnement: 20,00 kr.

Bestilles gennem:

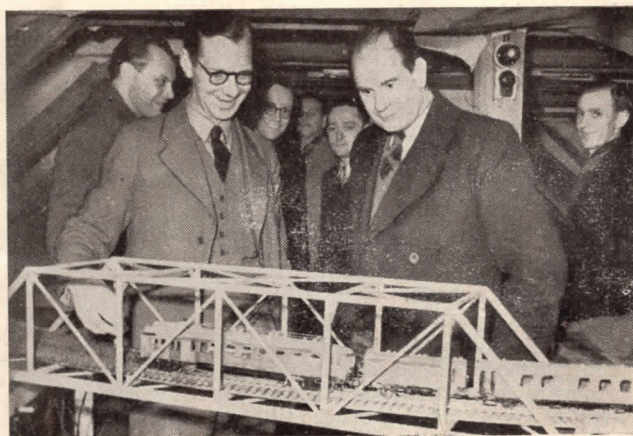
»MODELJERNBANEN«

DANSK LUFTTAXA

^A/_S Scanaviation

Københavns Lufthavn

Kastrup 1770



Formanden for DMJK, Landsretssagfører T. Nellemann, og Formanden for JMJK, civilingeniør A. Raabæk, betragter JMJK's anlæg i Aarhus. Desværre forlader såvel formand som næstformand JMJK til den 1. Maj, idet de flytter til Sjælland.

FRA BOGHYLDEN —

Frankrig: Foruden det i forrige nummer omtalte nye modeljernbane tidsskrift findes endnu et, som oven i købet går i sin 12. årgang. Det hedder **LOCO REVUE** og udgives af J. Fournereau, Montchauvet. Bladets format er en mellemting mellem A 4 og A 5 og er på 32 sider, hvoraf de 8 dog er annoncer, men til gengæld udelukkende modeljernbaneannoncer. Der findes åbenbart mange fabriker af modeljernbandedele i Frankrig. De benyttede størrelser er 0 og H0, henholdsvis i skala $1/43$ og $1/86.5$. *Loco Revue* indeholder gode tegninger og beskrivelser af modeller og bygning af alle slags dele. For den, der kan fransk og interesserer sig lidt for andre modeller end danske, er bladet til stor nytte.

Rettelser til nr. 1. I en del af oplaget fandtes et par meningsforstyrrende trykfejl. Billedet side 7 skulle være litra F i stedet for P. Side 9 2. spalte linie 27 skulle stå 12, 4 og 54. Klublokalet for DMJK skulle være Nørrebro Station. Endelig side 13 1. spalte linie 16 skulle have stået » — være så let, at man slet ikke kunne få det til at holde sig på sporene«.