

# Modeljernbanen

TIDSSKRIFT FOR

JERNBANER OG MODELJERNBANER

G  
O  
D  
T  
N  
Y  
T  
Å  
R

NR. 1

JAN. 1950



OFFICIELT ORGAN FOR DANSKE  
MODEL JERNBANE KLUBBER

PRIS:

Danmark kr. 1,50  
Sverige . kr. 1,50  
Norge . . kr. 1,60



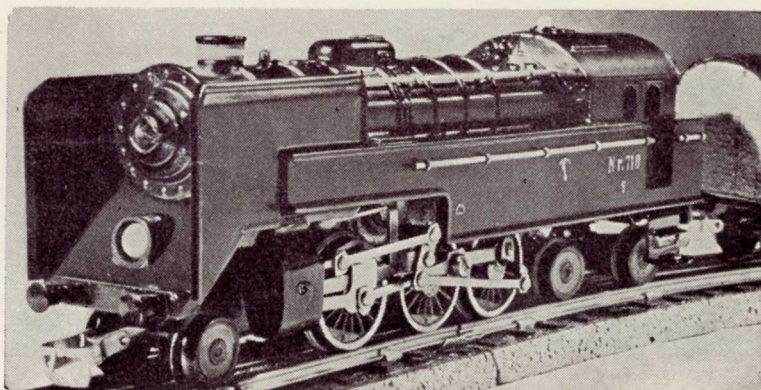
# MODEL OG HOBBY

GUNLØGSGADE 23  
KØBENHAVN S.  
SU. 8152

Giro nr. 73521  
Åben: 13-17<sup>1/2</sup>. Fredag 13-20. Lørdag 12-14

Stedet, hvor alle  
modelbyggere mødes og udveksler  
erfaringer.

English spoken  
Mann spricht Deutsch



Bodan lokomotiv, litra S: færdigbygget 135,00 kr.  
Færdigbehandlet samlesæt 38,00 kr.  
Motor 12-24 V m/ tandhjul og relais 39,50 kr.

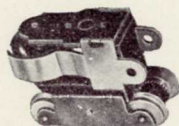
H0



Akselleje  
Pris 20 øre



Boggie  
Pr. sæt 1,20



Jævnstrømsmotor 4-16 V  
2 skinnedrift . . . 26,00 kr.  
Uden hjul . . . 18,00 -

## Nyhed!

Den elektriske glødesav »PYRO« (form som en almindelig løvsav) 6 v., 2,5 amp., anvendes til udskæring i krydsfinér, plexiglas, pertinax, pap m. m. - Meget handy.  
Pris kr. 11,50

## Nyhed!

Glødekniv, efter samme princip som glødesaven »PYRO«, velegnet til udstikning og gravering.

Pris kr. 12,50 Løse klinger kr. 0,25

## Nye priser:

Ny modelprofil i skinner: »H0« pr. længde kr. 1,05 og i »0« pr. længde kr. 1,50.

## Alle udenlandske tidsskrifter og håndbøger føres

Forhandler i Norge:

Modelbaneklubben, postbox 4024, Oslo

Forhandler i Frankrig:

M. René Claude, Maison J. Grellier, 21 rue Charles Sanglier, Orleans

## TIL VORE LÆSERE

NYTÅR er jo tiden, hvor man rekapitulerer det gamle år og lægger planer for det nye, og da vi ved årskiftet slutter vor første årgang, føler vi også anledning til at komme med nogle betragtninger i den retning.

Da vi i begyndelsen af året planlagde Modeljernbanen, var det med ret stor optimisme for fremtiden, men virkeligheden har oversteget alle forventningerne, og vi har nu den glæde, at vort tidsskrift regnes blandt de bedste i den europæiske „hobby-fagpresse“, både indholdsmæssigt, udstyrmæssigt og rent journalistisk set. Selvefølgelig har vi også haft nogle skuffelser, som ikke berører læserne, men skuffelser gør jo som bekendt stærk, og de erfaringer, vi har høstet i løbet af vore første 9 numre, er mange, og de skal blive benyttet flittigt i den kommende tid.

Vore ønsker for 1950 går først og fremmest ud på at kunne forøge Modeljernbanen's sideantal som vort december nummer i 1949, og dernæst på at udgive en række håndbøger om dansk jernbanemateriel. Vi vil råde bod på den store mangel på lettilgængelige oplysninger vedrørende disse ting. Forarbejde er gjort, og vi har sikret os alle autoriteters medvirken hertil, men vi kan ikke i øjeblikket fuldføre planerne, idet en sådan udgivelse koster penge, mange penge. Men måske dukker der en skønne dag en virkelig interesseret jernbanetilhænger op og forsyner os med den nødvendige kapital dertil. Endelig har vi ønsker om udstillingsanlæg, dannelse af landssammenslutningen og andre ting på vor liste.

Det har været os en stor glæde at se de mange rosende tilkendegivelser, vi har modtaget fra nær og fjern, og vi håber også i fremtiden at modtage breve med såvel ros som dadel, dog mindst af det sidste, ligesom artikler, fotografier o. s. v. fra vore læsere. I modsætning til andre tidsskrifter er vort jo et fælles organ, der skal give den samhørighed, som modeljernbanehobbyen er berømt for; vi skal alle føle, at vi hører sammen, at det er hver enkelt's eget tidsskrift, som han også har et ansvar overfor. De mere erfarne og dygtige må hjælpe de nye. Det gælder også vore svenske og norske læsere. Modeljernbanen er det eneste i Skandinavien, og vi vil i den kommende tid jævnligt bringe artikler fra Sverige og Norge på lige fod med de danske, ligesom vi eftersøger en svensk og norsk redaktion til vort tidsskrift, sådan at det virkelig bliver et nordisk tidsskrift.

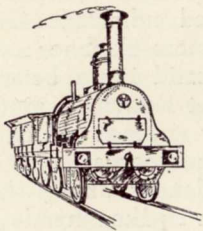
Vi takker alle medarbejdere og læsere fra nær og fjern for den tid, der er gået, og ønsker Dem et godt nytår med håbet om et fortsat godt samarbejde i tiden, der kommer, til gavn for vort tidsskrift og for vor hobby.

København, d. 1. januar 1950.

J. ROSENFELDT

P. E. CLAUSEN — P. E. HARBY — W. BAY





# MODELJERNBANEN

TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

OFFICIELT ORGAN  
FOR DANSKE  
MODEL JERNBANE  
KLUBBER

JANUAR 1950

NR. 1 2. ÅRGANG

G.D.S.

Den 18. juli sidste år fejrede Gribskovbanen 25-års dagen for åbningen af banens sidste tilføjelse – strækningen til Tisvildeleje. Med venlig assistance af banens driftsbestyrer, cand. polyt. G. Thage, omtales her Gribskovbanens yderst interessante historie i korte træk.

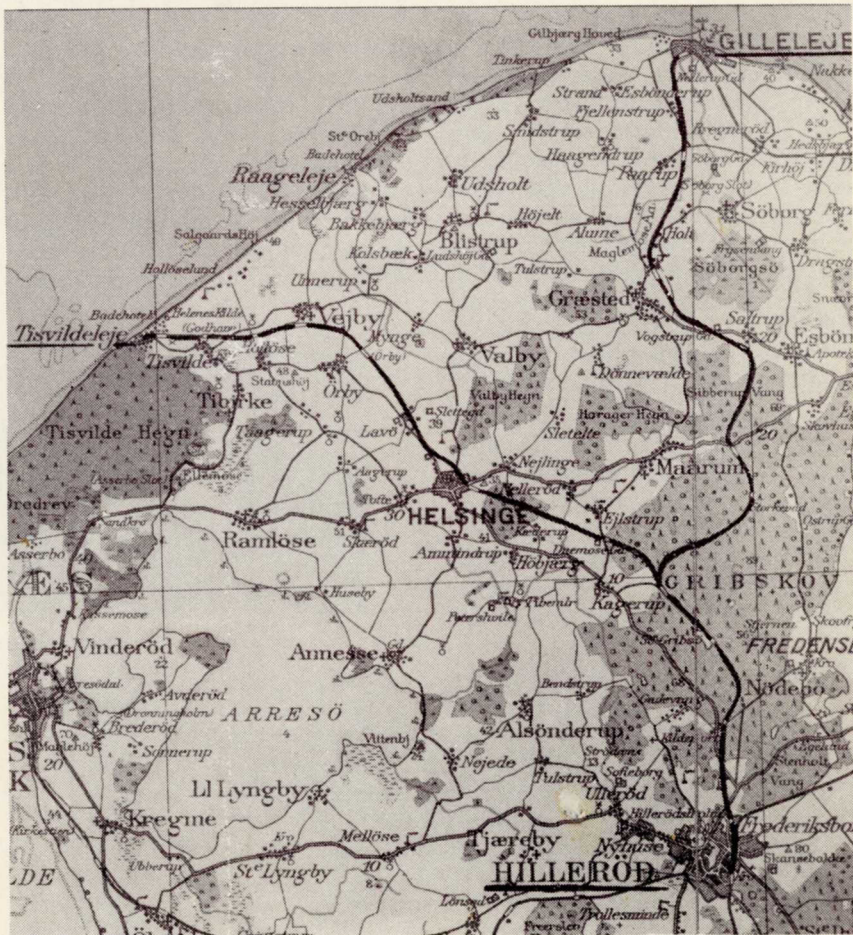
DANSKE PRIVATBANER

## GRIBSKOVBANEN

I.

For at finde grunden til banens oprettelse skal vi helt tilbage til slutningen af det 18. århundrede. Gribskov havde lige fra Christian d. 4's tid leveret en stor part af hovedstadens brænde, som blev transporteret ad den kunstigt anlagte Esrom kanal til Kattegat for at videre transporteres ad søvejen. Denne transport var af forskellige grunde, som vi ikke skal komme ind på, ret dyr, og allerede da man var ved at realisere den i lov af 16. februar 1856 nævnte jernbane fra København over Dyrehaven og Frederiksborg til Helsingør, stillede skovvæsenet forslag om at banen i stedet for at gå over Fredensborg førtes gennem Gribskov, nord for Esrom sø, men dette førte dog ikke til noget resultat. Det Sjællandske Jernbaneselskab androg i 1861 om koncession på en bane fra København til Helsingør, der nogenlunde svarede til Nordbanens endelige beliggenhed, men foruden indeholdt forslag til anlæg af en 3600 fod lang hestebane fra hovedbanen mellem Fredensborg og Frederiksborg gennem Stenholtsvang til Esrom Sø. Skovvæsenet fandt ikke, at denne løsning var god, og 10. oktober 1861 blev Nordbanen approberet med en linieforlægning bort fra Esrom sø.

Ved Nordbanens ibrugtagning den 9. juni 1865 blev en sporforbindelse fra Hillerød til Gribskov atter aktuel, og anlæget af den

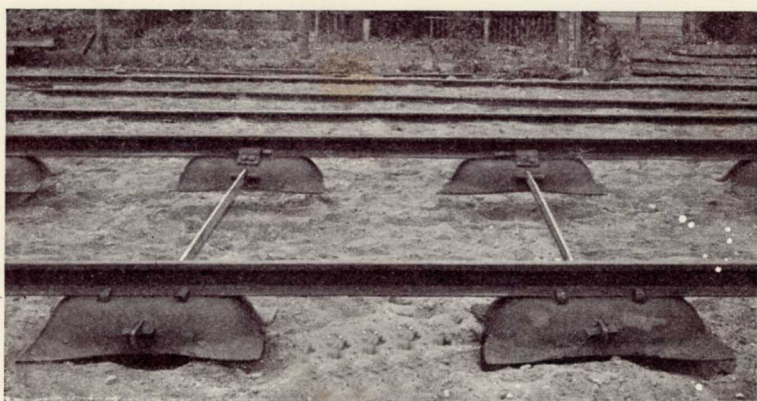


Autoriseret reproduktion

tidligere omtalte hestebane kom igen på tale, men blev endnu engang forkastet. Der indkom i den følgende tid også andragender om baner til Græsted, Helsinge og Maarum, og Det Sjællandske Jernbaneselskab blev med bidrag fra statskassen anmodet om at lade udarbejde planer og overslag for disse baner. Resultatet heraf blev,

at selskabet anbefalede linien Hillerød-Maarum-Helsingør som den, der ville opfylde såvel behovet til skovvæsenet som til egnens tarv. Det var imidlertid ikke muligt at forene egnens beboere til et fælles forslag til banen, og indenrigsminister Fonnesbech forelagde da den 18. februar 1873 et forslag til lov om bemyndigelse for regering-





Det første grydespor

Cliché: GDS

gen til at meddele koncession på forskellige jernbaneanlæg på Sjælland og Falster. Som nr. 2 var optaget en jernbane fra Hillerød gennem Gribskov til Helsingør eller Grædsted. Landstinget vedtog forslaget den 20. maj og den 23. maj 1873 blev loven underskrevet af Kong Christian d. 9. Det havde da fået følgende affattelse: en jernbane fra Hillerød gennem Gribskov til en punkt nord eller nordvest for skoven. Muligheden for anlæget af Gribskovbanen var da tilvejebragt, men det kneb med at få det økonomiske grundlag i orden.

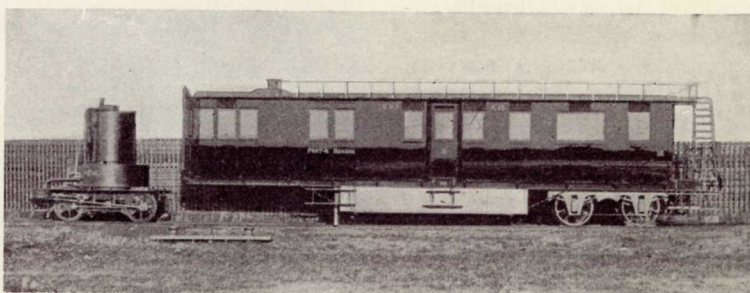
I disse år opstod, ved drøftelser rundt i landet af de forskellige egne jernbaneprojekter, begrebet »letbyggede sekundære localbaner«, hvorved man forstod baner, der med anvendelse af den yderste sparsommelighed på alle punkter skulle kunne bringes til udførelse i selv tyndt befolkede egne. Dette system kulminerede med det

såkalde Rowanske Dampsporvognssystem, hvortil tanken var udkastet af den engelske ingeniør W. R. Rowan i 1877. Princippet i systemet var, at udnytte vægten af de befordrede passagerer og gods som adhæsiionsvægt ved at bygge lokomotiv og vogn sammen i et køretøj. Teorien vakte stærk opsigt herhjemme, hvor den af mange blev anset for at være den eneste overkommelige udvej til at realisere de forskellige jernbaneprojekter, der da var på tale. Trods en advarende røst fra overmaskinme-

ster Busse i København, der med sjældnen klarhed udmalede Gribskovbanens senere skæbne, nærede man imidlertid ingen betænkning ved, at det Rowanske system forsøgsvis blev anvendt ved en lokalbane, frilandssporvej, når det iagttoges, at dennes anlæg skete således, at den i påkommende tilfælde kunne optage almindeligt jernbanemateriel.

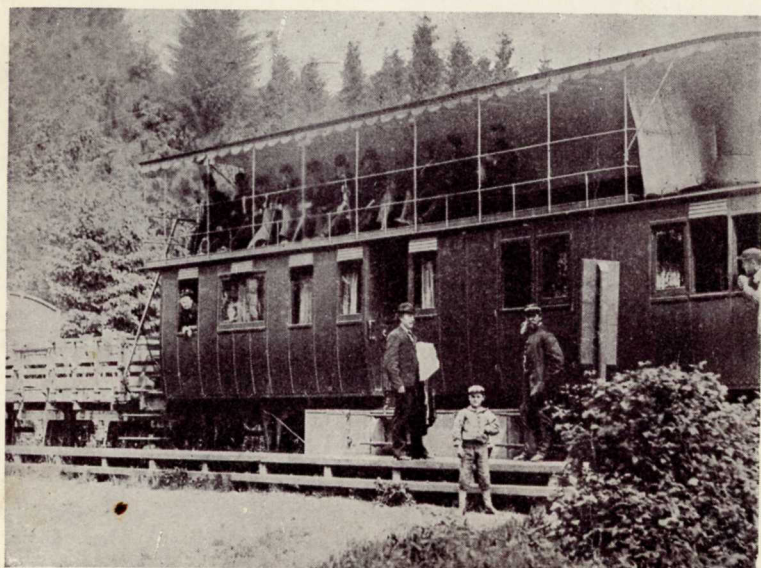
Den 6. januar 1879 var den private aktiekapital fuldt tegnet og den 17. januar blev koncession meddelt til »komiteen for anlæg af en jernbane fra Hillerød til Grædsted«. Banelinien, der var projekteret af ingeniør P. B. Obel, afveg kun på et punkt fra den endelige beliggenhed af banen, nemlig strækningen mellem Fredensborg og Helsingørvejen.

Efter at besigtigelsen af banen var foretaget, og dennes retning og længdeprofil var fastslået, sluttede koncessionsindehaverne kontrakt med »Scandia« om overtagelse af banens anlæg med bygninger, materiel og alt tilbehør. Scandia forpligtede sig til at fuldføre banen senest den 1. august 1886.



Dampvogn med dampmaskine

Cliché: GDS



Dampsporvognen med den åbne tagetage

Cliché: GDS

I maj 1879 sluttedes overenskomst med Det Sjællandske Jernbaneselskab om tilslutning til stationen i Hillerød.

Anlæget af jernbanen vakte navnlig på grund af en særlig hidtil uprøvet spor konstruktion stor opmærksomhed ikke alene herhjemme, men også blandt svenske jernbanefolk, som hyppigt aflagde besøg på den nye bane. Endnu mere opsigt vakte dampvognene, både på deres vej som ekstratog gennem landet fra fabrikken i Randers, og efter at de i december 1879 var ankommet til Hillerød. En overenskomst om forpagtning af driften blev sluttet med Scandia, der derpå antog det fornødne personale og ansatte ingeniør Obel som driftsbestyrer. Den 5. januar



1880 afleverede Scandia formelt banen med tilbehør til koncessionshaverne og den 7. januar overgik koncessionshaverne til aktieselskabet Gribskovbanens Drift-Selskab, GDS.

Den 20. januar 1880 åbnedes banen for offentlig drift uden særlige festligheder.

I banens første køreplan var køretiden mellem Hillerød og Græsted 70 minutter mod de nuværende 33 minutter. Der var 5 minutters ophold på mellemstationerne, men man var imidlertid ikke forvænt med hensyn til hurtig befordring dengang. Dog betød banen i den retning et fremskridt, og hvis overleveringen har ret, bidrog private øludsalg på mellemstationerne til at forkorte opholdet for de rejsende.

Den 31. marts 1884 udløb Scandias kontrakt og Gribskovbanen var nu altså overladt til sig selv, og, som det viste sig, til kampen for tilværelsen. Det blev snart indlysende, at den var dårligt rustet hertil.

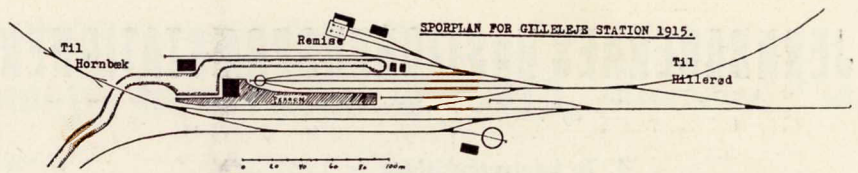
Banen var på alle punkter så vidt forskellig fra den tids jernbaner, idet den i virkeligheden var en dampsporvej. Ingeniør Rowan stred til det yderste for, at end ikke navnet måtte indeholde nogen hentydning til en jernbane. Han havde ønsket, at banen skulle have været kaldt »Gribskov Damp Sporvej«, således som mange stadigvæk tyder banens ejendomsmærke på vognene: GDS.

Banens driftsmateriel bestod af 1 10 tons lokomotiv, 2 dampvogne, 2 6-hjulede personvogne, 15 6-hjulede og 5 4-hjulede åbne godsvogne, og alt var af en meget let konstruktion.

Dampvognene bestod af en ca. 13,5 m lang vognkasse, der bagtil hvilede på en almindelig bogie og fortil var understøttet af et lille 2-akslet lokomotiv (dampmaskinen), med en opretstående kedel, som var omsluttet af vognkassen. Dampvognen kunne køre bort fra vognen gennem forpartiet til eftersyn o. l. Indvendig rummede den 32 rejsende og ovenpå taget yderligere 60 rejsende.

I stedet for drejeskiver var der på endestationerne anbragt såkaldte »Snurrer« eller »Trekanter«, d. v. s. trekantspor, hvorigenem vognene blev rangeret.

Sporoverbygningen var udført efter et herhjemme ukendt sy-



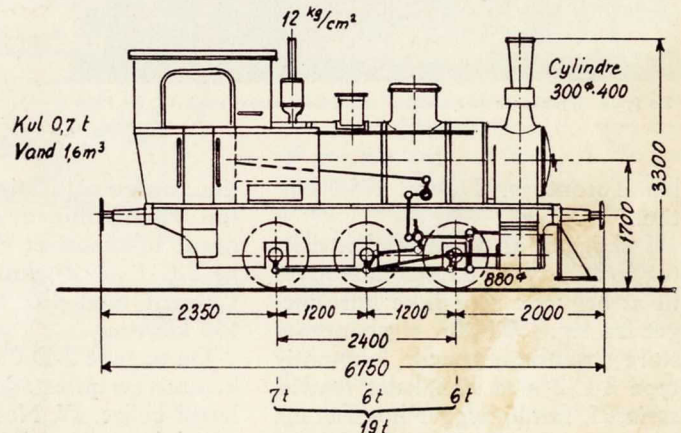
Stationen er kun ændret lidt i tidens løb, bl. a. er remisen udvidet og et af Gribskovbanens spor til drejeskiven ved stationsbygningen taget op. Det blinde spor yderst til højre var beregnet til den påtænkte forlængelse af HHGB til Tisvildeleje. Stationen er iøvrigt et glimrende forbillede for en middelstor station på et modelanlæg, der f. eks. kan opstå ved blot at forbinde de to baner med hinanden udenom stationen.

stem, Liwesey's. I stedet for svelter hvilede skinnerne, der vejede 15 kg pr. m, på gryder eller potter af pressede stålplader, hvortil de var fastgjort ved kiler. Gryderne, 7 sæt pr. skinnelængde à 7,3 m, var indbyrdes forbundne 2 og 2 med tværstænger af fladjern. Gryderne var understoppet med grus og for at forhindre sideforskydninger af sporet var der uden om hver gryde anbragt en lille bunke grus. Banens planum havde en

anbragt togmeldingsklokker, hvorved der blev givet signal, når togene afgik fra Hillerød eller Græsted.

Dampvognene viste sig hurtigt uegnede, hvorfor banen i 1889 anskaffede sig et 11 tons 2-akslet lokomotiv. Samtidig blev den ene dampvogn omdannet til personvogn alene. I 1896 omdannedes den anden dampvogn til selvstændig personvogn og dampmaskinen til et selvstændigt lokomotiv. Be-

GDS 3 - 1905  
Vulcan 18  
  
GDS 4 - 1910  
Henschel 9881  
  
Hedeflade 31,5 m<sup>2</sup>  
  
Rist 0,69  
  
Max.-hastighed:  
30 km./tim.

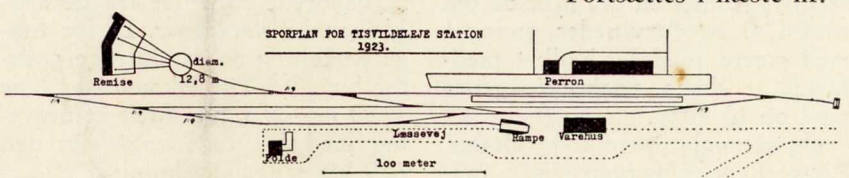


bredde af kun 10 fod, og mindste kurveradius på fri bane var 1000 fod. Banens driftsform var den enklest mulige. Dampvognen blev passet af en mand, der både var lokomotivfører og fyrbøder, og toget var iøvrigt kun ledsaget af togføreren, der solgte billetterne i toget. På stationen i Græsted fandtes en stationsforvalter, der nærmest var en altnuligmand. Kagerup, Maarum og Saltrup blev passet af de såkaldte »Holdeplads-koner«, medens banelinien skulle efterses af »Holdeplads-konernes« mænd.

Banen var forsynet med telegrafledning, men kun med telegrafapparater i Hillerød og Græsted. På holdepladserne var der

timeligheden af denne foranstaltning bekræftes af de frasagn, der endnu går, om den følelse af livsfare, der var forbunden med en køretur på Gribskovbanen i de bragende og skrاملende vogne, hvor de rejsende blev generet af røg og damp fra de stønnende og prustende dampmaskiner og af vognenes sitren hidrørende fra maskinernes arbejde. Og var det galt med røg inde i vognene, var det endnu værre for de 60 passagerer, der kunne være på vognenes tag. Disse siddepladser blev da også fjernet i 1896-97. Det ene af de til lokomotiver omdannede dampmaskiner havnede senere som rangerlokomotiv i en kulfortretning i København.

Fortsættes i næste nr.





# JERNBANERNES HASTIGHEDSPRÆSTATIONER

af trafikchef Nils Ahlberg

## 4. To begivenhedsløse år 1930-31, tre forsøgsår 1932-34 og de store gennembrudsår 1935-36

II.

(Fortsat fra forrige nummer)

Men selv på andre steder end i »Old England« begyndte man »at røre på sig«.

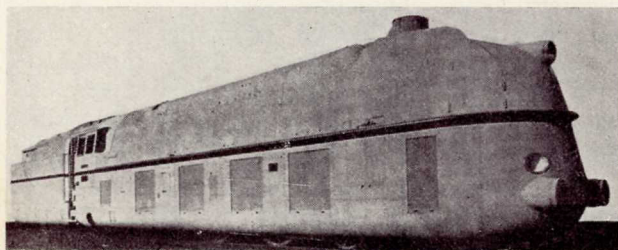
Canadian Pacific's store Atlantic-lokomotiv nr. 3000 opnåede mel-

byggede og strømlinede Atlantic-lokomotiv *PLM 221 - A 14* afviklede strækningen Les Laumes—Melun, 212,6 km, på 1 time 46 m., gennemsnitshastighed 120,3 km/

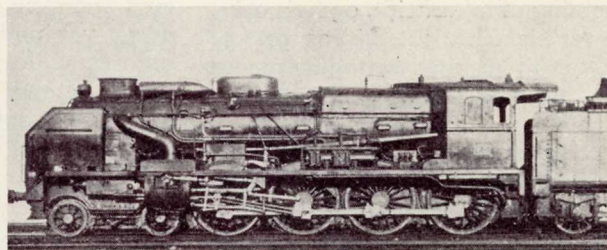
ton—Cape Town på 54 min. Gennemsnitshastighed 80,5 km/tim., højeste hastighed 108,6 km/tim.

Med drivhjulsdiameter 1371 mm var denne kørsel noget af en bedrift. Det store pacific-lokomotiv *16 E*, gigantisk på 1067 mm sporvidde og 1828 mm drivhjul, blegner ved sammenligningen med sine 112,7 km/tim.

Selv 1936 medførte en del sensationelle prøveture. London, Midland & Scottish udførte den 16.—17. november en tur og returrejse med lokomotivet nr. *6201 Princess*



De tyske Rigsbaners strømlinede rekordlokomotiv, serie 05, fra 1935



Det ombyggede franske lokomotiv P0 nr. 4521 af samme type som nr. 3705 og 4607

lem Toronto og Detroit 175,0 km/tim.

I skyggen af de dieselelektriske tog lod de tyske damplokomotiver til at begynde med ikke høre meget fra sig. 1935 blev rigsbanernes store strømlinieformede lokomotiv type 2-C-2 med femakslet tender, serie 05, færdigbygget hos *Borsig*. På prøveturen Berlin—Magdeburg opnåedes 181,0 km/tim. og mellem Berlin og Hamburg med 200 tons vognvægt 192,0 km/tim. En ny verdensrekord for damplokomotiv.

De franske damplokomotiver gennemgik i årene 1907—1913 en kraftig nydannelsesproces, og specielt for hurtigtog anskaffede flertallet af banerne lokomotiver af typerne 2-B-1 og 2-C-1, som i sin tid ansås som værende førsteklases. Da de franske baner for det meste udmærkede sig med en dårlig økonomi, havde man i begyndelsen af 1930 ikke råd til at bygge nye lokomotiver, men måtte bygge om på de gamle. Disse fire-cylindrede compoundlokomotiver forsynet med effektive overhedere, ventilstyring, og andre finesser, byggedes i en del tilfælde om til 2-D-0 og forsynedes endogså med større tendere, hvilket medførte, at deres effekt forøgedes med op til 40 %.

Og så nogle prøvetursresultater. *Paris—Lyon—Mediterranæ's* om-

tim.; maksimalhastighed 145,0 km/tim. På *Chemin de Fer d'Etat* opnåede lokomotivet *P0 231—724* type 2-C-1 på strækningen Vernon—Chouzu med 405 tons vognvægt 156 km/tim.

De til type 2-D-0 ombyggede lokomotivers præstationer var imidlertid bedre. På Nordbanen opnåede lokomotivet *P0 nr. 4707* følgende resultat med 646 tons vognvægt:

Calais—Amiens 166,5 km; køretid 1 tim. 25 min. 32 sek.; gennemsnitshastighed 116,8 km/tim.

Amiens—Paris (La Chapelle) 129,5 km.; køretid 1 tim. 19 min. 53 sek.; gennemsnitshastighed 109,8 km/tim.; maksimalhastighed 146,00 km/tim.

Opholdet i Amiens var 9½ min.

Et andet lokomotiv af samme type, *P0 nr. 3705*, opnåede med 153 tons vognvægt en højeste hastighed af 160,0 km/tim.

Disse franske præstationer betegnede i den engelske fagpresse som »epic«.

Fra 1935 kan også nævnes nogle smalsporede rekorder fra de sydafrikanske statsbaner. Et for tunge persontog og for hurtige godstog bygget 2-D-1-lokomotiver type *19 D nr. 2463*, fremførte et prøvetog med 131 tons vognvægt den 72,9 km lange strækning Welling-

*Elizabeth* som nedenstående opstilling:

Euston—Glasgow 645,9 km; køretid 5 tim. 53 min. 38 sek.; gennemsnitshastighed 109,8 km/tim.; højeste hastighed 153,7 km/tim.; vognvægt 230 tons.

Glasgow—Euston, 645,9 km.; køretid 5 tim. 44 min. 15 sek.; gennemsnitshastighed 112,7 km/tim.; højeste hastighed 152,9 km/tim.; vognvægt 260 tons.

Fører var *T. J. Clarke* fra *Crew*. De opnåede hastigheder er bemærkelsesværdige med hensyn til den lange non-stop-kørestrækning.

I Tyskland opnåede det for nævnte damplokomotiv, serie 05, 200,4 km/tim., og et dieselelektrisk tog 205 km/tim., begge mellem Berlin og Hamburg.

Den franske Nordbanes *Super-Pacifique* opnåede med 6 bogievogne, 2 franske, 2 belgiske og 2 tyske, under undersøgelsen af disses gang, 162 km/tim.

Endelig prøvekørtes de østrigske statsbaners store 1-D-2 lokomotiv type *214 - -10* med tog op til 156 km/tim.

Nedenstående dimensionstabel giver en opfattelse af de vigtigste af ovennævnte lokomotivers størrelsesforhold.

De amerikanske lokomotivers tyngde- og kedelkapacitet er påfal-



KONSTRUKTIONSBESKRIVELSE:

DSB's hurtigtogslokomotiv litra E, for spor H0, størrelse 1/87

Foto: Borch

★

Tekst: J. R.

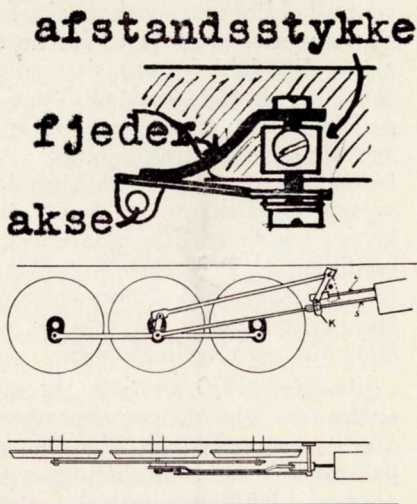
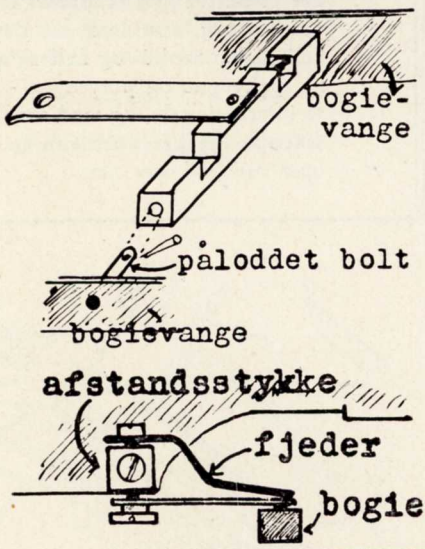
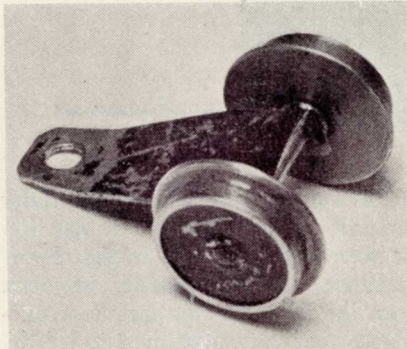
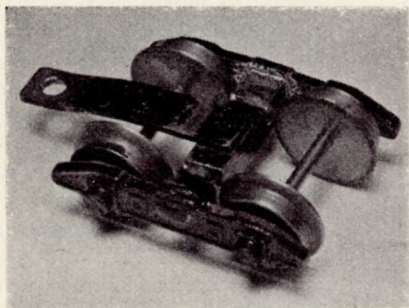
Efter at vi i forrige artikel omtalte bygningen af rammen, fortsætter vi her med den forreste og den bageste løbegogie.

Foran på maskinen er anbragt en bogie. Den fremstiller vi nemmest ved i handelen at købe de 2 vanger færdestøbte. I disse vanger findes i mid-

ten en aflang udskæring. Nøjagtig i dennes midte pålodder eller nitter vi en bolt. Se tegning og fotos. Et messingtværstykke saves ud som tegningen og gennembøres for vangerens bolte. Efter påsætning af begge vanger og hjulsæt, (som vi også køber færdige), sættes en split i huller boret i boltene for at fastholde disse til messingstykket. Herved opnår vi en ret bevægelig bogie, der altid vil holde hjulene på skinnerne. En arm af 1 mm messing sættes på bogien og fastgøres til rammens forreste tværstykke. En fjeder af pianotråd fastgøres samme sted for at presse bogien ned mod sporet. Se tegningen.

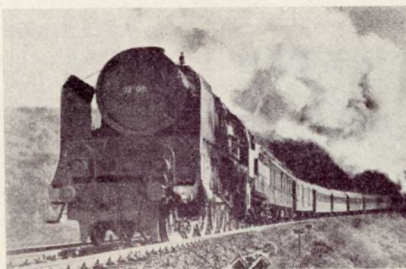
Den bageste bogie er her kun fremstillet af et stykke messing, der fastholder et hjulsæt, og er fastgjort til rammens bageste tværstykke, ligeledes med en fjederpåvirkning. For den der vil gøre lidt mere ud heraf, findes der i handelen meget smukt støbte sider hertil. De fastsættes på akselen med et tværstykke af 0,5 mm tykt messing. Kobbelstængerne har vi haft fat i tidligere. Nu filer vi dem meget nøjagtigt til. De fæstnes til drivhjulene med en 1-1,5 mm gevindskrue med flat hoved, idet vi sørger for, at de er fuldstændig bevægelige. Styring kan vi lave af samme materiale som kobbelstængerne, og vi benytter oversigttegningen til at tage målene direkte fra. Linealen laves bedst af et stykke 1 mm rundmessing, der stikkes ind i et boret hul i cylinderen. Stempelstangen fremstilles ligeledes af en 1 mm messing, hvis ene ende bankes ud til pålodning i krydshovedet. Krydshovedet laver vi af plade og et lille stykke rør. Studerer De detailtegninger og fotografier af styringen, skulle denne ikke volde nogen vanskelighed. Næste gang overdelen.

Se fotos side 16.



dende, men selv de europæiske bygninger at blive ganske fuldvoksne.

Vi står nu midt i en periode af sydende udvikling, som strakte sig til anden verdenskrigs begyndelse, og herom mere næste gang.



Det østrigske hurtigtog med lokomotiv af type 214

Jernbane	New York Central	Great Western	Chicago, Milwauk., St. Paul & Pacific	London & North Eastern	Tyske Rigsbaner	Paris-Orleans	Østrigske Statsbaner		
Lokomotiv	»Hudson« 464 s 350	Castle-klassen	14-46-2/4 D.1	A1	A3	A4	Serie 05	4707	214-
Byggeår	1927	1923	1919	1922	1928	1935	1935	1907-1933	1936
Hjulnordning	2-C-2	2-C-0	2-C-2	2-C-1	—	—	2-C-2	2-D-0	1-D-2
Cylinderdiameter mm	635	4×406	660	3×508	3×483	3×470	3×450	2×440	650
Slaglængde mm	711	660	711	660	—	—	660	2×640	720
Drivhjulsdiameter mm	2007	2044	2007	2032	—	—	2300	1800	1940
Damptryk kg cm <sup>2</sup>	15,75	15,8	15,8	12,6	15,5	17,5	20,0	20,0	15,0
Hedeflade, total, m <sup>2</sup>	390,0	174,2	355,0	250,0	254,2	217,5	256,0	215,9	257,0
Overhedningsflade m <sup>2</sup>	181,0	24,3	170,0	48,8	65,6	69,7	90,0	60,6	91,0
Risteflade m <sup>2</sup>	7,56	2,82	7,43	3,83	—	—	4,70	3,76	4,72
Tjenestevægt, ton	158,6	81,0	170,5	94,0	99,6	103,0	126,7	106,2	118,0
Adhæensionsvægt, ton	84,5	59,8	86,2	60,9	68,2	67,0	56,3	75,5	72,0
Tendervægt, ton	127,9	41,6	131,0	57,5	57,5	64,0	85,7	77,0	57,0
Trækraft, kg	14625	10930	15850	10300	11450	12240	11330	14200	15290



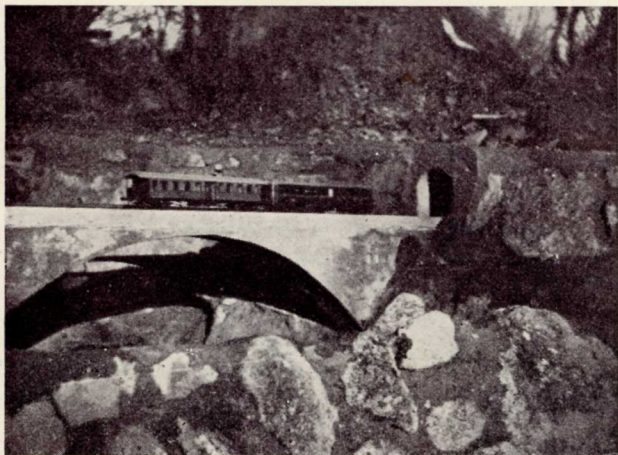


Fig. 2.  
Lokaltog passerer  
BROBY.

### 1. Indledning.

Mange af os modeljernbanebygere er begyndt i vor drengetid med de simpleste færdigkøbte legetøjstog på blikskinner. Med tiden steg ens krav om lighed med de virkelige jernbaner, og man forbedrede sin bane ved køb af mere livagtige og velproportionerede lokomotiver og vogne. For de fleste af os har fabrikater som Märklin og Hornby ydet en væsentlig støtte for at tilfredsstille vore krav.

»Bliktogene« har optaget mange af mine timer i drengeårene — og vel også efter man var blevet voksen. Man må vel også indrømme, at et Märklinanlæg med modelskinner og de store lokomotiver (GR, hjulstilling 2C og HR, C1) og vogne kan give megen fornøjelse og noget af den særprægede stemning, der findes på et modelanlæg og hos dets ejer.

Men man føler alligevel, at der mangler noget, for at det kan betegnes som et modelanlæg. Sporskifterne er for skarpe, vognene kan ikke kobles tæt sammen, pufferne er underdimensionerede, centralkoblingerne virker alt for skæmmende, vognene er for korte o. s. v. En del af disse skavanker søgte jeg at råde bod på. Vognene blev forsynet med nye puffer og almindelig krog-kobling. Af blikskinner og senere af hjemmavalsede profilskinner af aluminium lavede jeg sporskifter med mindre hældning (1:5 og 1:6) på træsveller, ligesom hovedsporene blev lagt på træsveller, så jeg fik en mere naturtro svelleafstand.

Omkring 1930 flyttede jeg mit anlæg ud i haven om sommeren. Om vinteren flyttedes det tilbage på vort loft, men efterhånden som anlæget blev større, var den flytning noget besværlig, og jeg byg-

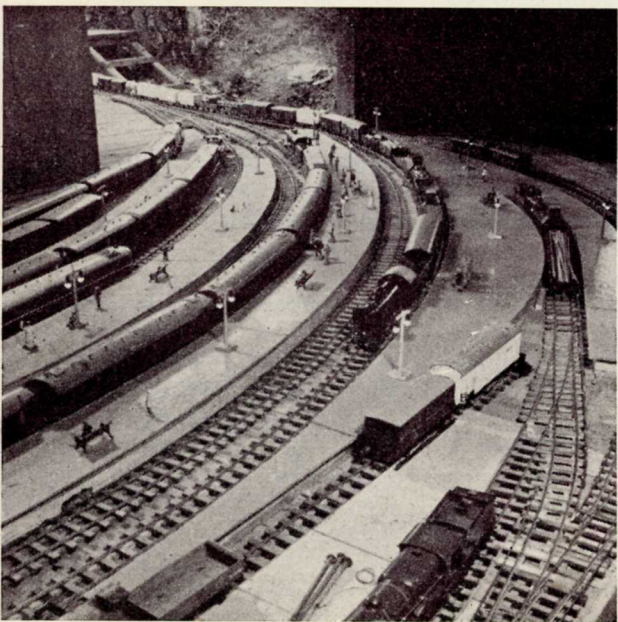


Fig. 3.  
ANBY S  
med sine  
10 spor.

# »ANBY« -

## 1. artikel

Her præsenterer vi for vore læsere den første af en serie artikler, som en af bladets redaktører, civilingeniør Poul E. Clausen, har skrevet om sit modelanlæg. Det er så vidt vi ved, ikke alene Nordens men kontinentets største private modeljernbaneanlæg i spor 0. Det er en udendørsanlæg, der spænder over et areal på mere end 400 m<sup>2</sup> med en meget stor hovedstation på ca. 40 m<sup>2</sup>. Mængden af rullende materiel (25 lokomotiver og motorvogne og over 200 vogne) omfatter danske vogne af snart alle typer, og der er derfor god mulighed for at oprangere tog, som man ser dem i virkeligheden med 1. og fællesklassevogne, pakvogne og postvogne — og også internationale tog med sove- og spisevogne. Et par amerikanske tog har også fundet husly her.

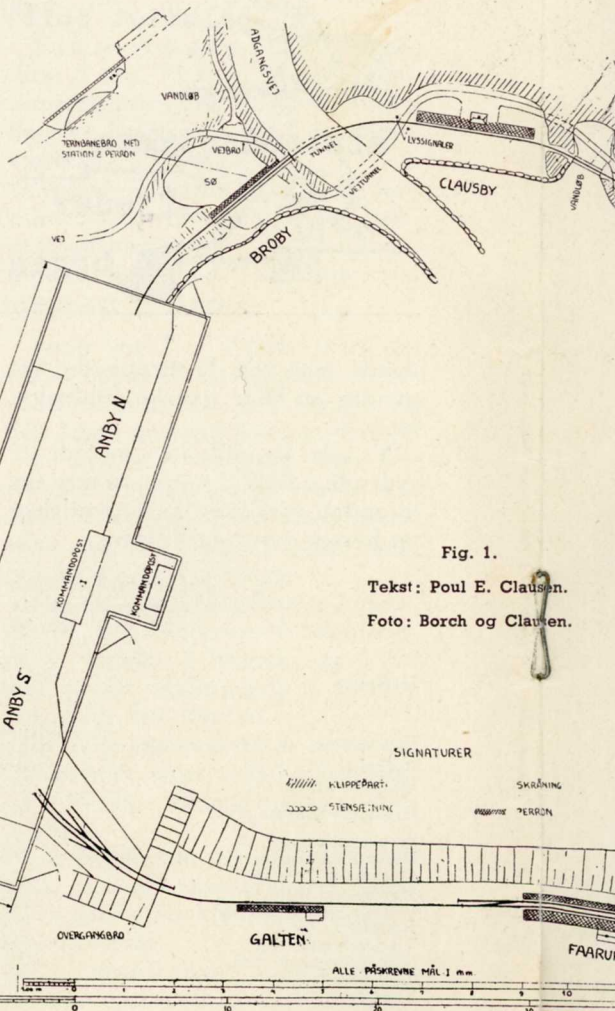


Fig. 1.  
Tekst: Poul E. Clausen.  
Foto: Borch og Clausen.



# - BANEN

Modelbane i spor 0 (1:45)

Af det faste anlæg kan man ikke undgå at blive imponeret af hovedstationens anlæg. Står man på den, kan man godt føle sig hensat til en af vore store, virkelige stationer, f. eks. Fredericia. Banen kan betjenes på to måder: enten fra kommandoposten i karnappen eller — som en rigtig jernbane — af de to landstationer med hver sin betjening. Hvilken betjeningsform, man anvender, afhænger af mængden af betjeningspersonale; det er jo givet, at een mand ikke kan betjene det hele (måske ved prøvekørsel med et enkelt tog) og et anlæg af den størrelse nærmer sig i det hele taget til grænsen, for hvad en enkelt person kan magte.

Vi giver ordet til civilingeniør Clausen:

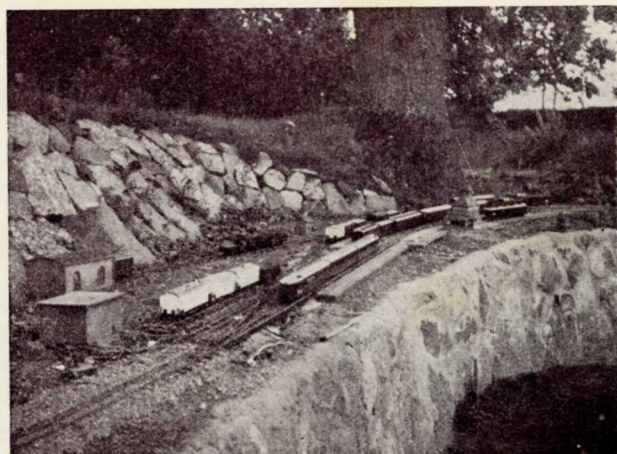
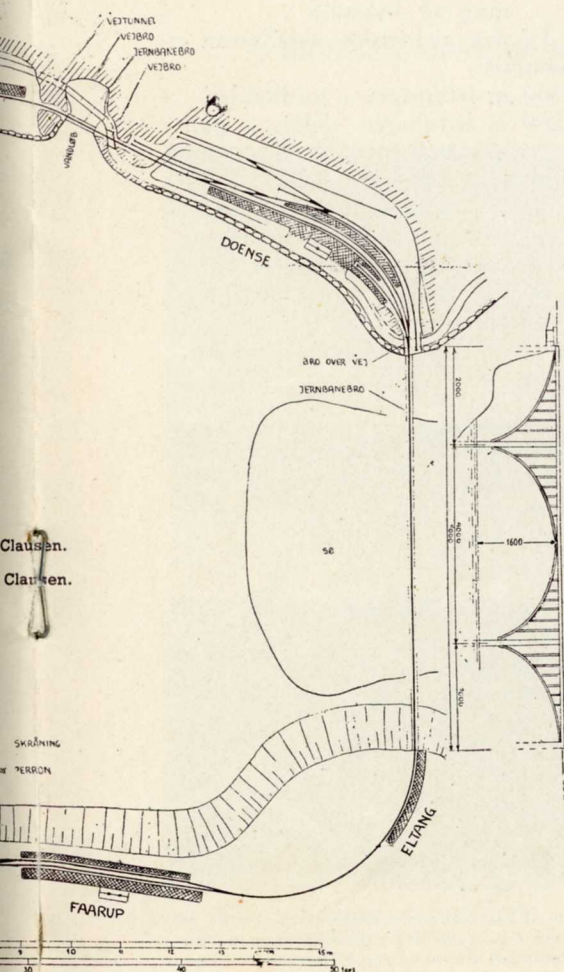


Fig. 4.  
DOENSE  
med alle spor besat.

gedede da et træskur til hovedstationen, så anlæget blev et fast udendørsanlæg. Fra hovedstationen gik banen ca. 30-40 m ud i haven til en endestation, der ligesom hovedstationen var udformet som sækstation.

Allerede på dette tidspunkt var anlæget ret stort. Af rullende materiel havde jeg efterhånden foruden det færdigkøbte materiel ca. 150 hjemmebyggede vogne i 1:50 og adskillige lokomotiver.

Til de udendørs spor blev anvendt engelske stolskinner af messing, og til de indendørs spor forsøgte med de hjemmevaldsede aluminiumsskinner med vignoleprofil. Banen blev efterhånden udvidet og sporet ført tilbage til husets anden side, hvorved sækstationerne blev omdannet til gennemgangsstationer. Tilfredsstillende var anlæget nu ikke.

For fem år siden fandt kommunen på, at en 30 cm vandleddning absolut skulle lægges lige gennem mit anlæg og gennem huset. Hele anlæget blev pillet op — en proces, der tager forbløffende lidt tid, i forhold til arbejdet med at op-

bygge anlæget. Og så blev der taget fat. Det gik ud over nattesøvnen, men jeg ville have anlæget i orden igen hurtigst muligt. Spor og sporskifter blev bygget i messingskinner med vignoleprofil, og jeg fik bygget ordentlige borde til anlæget inde i huset. Denne store ombygning har resulteret i, at jeg nu har et anlæg, der opfylder de krav, man stiller til et virkeligt modelanlæg.

Helt færdigt er det endnu ikke, men det bliver en god modelbane aldrig; der vil altid være nok af forbedringer og nykonstruktioner. Mit gamle anlæg var forsynet med både formsignaler og dagslyssignaler, men signaler er endnu ikke anbragt på mit nye anlæg; det er også det eneste væsentlige, jeg endnu ikke har nået. Signaler pynter jo meget på et anlæg, men for driftens skyld er de ikke strengt nødvendige.

## 2. Beskrivelse af anlæget.

Anbybanen er en udendørs elektrisk dreven modeljernbane i spor 0 (1:45). Banen er anlagt som en ringbane med to langsider



Fig. 5.  
Broen med 40-akslet  
eksprestog trukket af  
en P-maskine.



i skråningerne af en nu nedlagt gennemskæring for den oprindelige Nordbane. Forbindelsen mellem de to langsider sker dels gennem hovedstationen og dels over en 8 m lang bro. Banen er enkeltsporet.

Anlæggets driftsspænding er 20 volt vekselstrøm, regulerbar fra 10 til 20 volt ved 5 regulatorer, idet anlæget med hensyn til spændingsregulering er opdelt i 5 sektioner, nemlig 2 for udendørsbanen og 3 for Anby. Der benyttes direkte udtag fra transformatorerne (10-12-14-16-18-20 volt) og ikke modstande. Endvidere kan der ved et enkelt kontaktagreb omstilles til 18 volt jævnstrøm.

Der er gjort udstrakt brug af stik og samledåser, således at sporskiftedrev, kommandotavler o. s. v. kan aftages, hvilket har stor betydning ved udbedring af eventuelle fejl.

I en følgende artikel skal der fortælles lidt nærmere om anlæggets elektriske opbygning.

### 3. Stationer.

Foruden den store hovedstation ANBY findes to større stationer DOENSE og FAARUP med krydsningsspor samt 4 holdepladser, BROBY, CLAUSBY, ELTANG og GALTEN uden sidespor. En oversigtplan af anlæget er vist på side 8—9.

Hovedstationen er beliggende i et træskur på 12 × 3 m. Ved sporenes udgang af huset er der anbragt store lemme, der holdes oplukkede under kørsel på banen. Der er iøvrigt anbragt lemme i hele husets facade, således at man udefra kan overse det meste af

stationen, når lemmene er åbne. Huset er forsynet med trægulv, og spornettet er anbragt på træflager på bukke. Skinnehøjden over trægulvet er ca. 90 cm, hvilket nok er lovlig lidt. Stationen betjenes fra en kommandopost med en vandret pult på 116 × 26 cm og en lodret pult på 116 × 23 cm. Stationen rummer godsbanegård, opstillingsbanegård (for persontog), remiseanlæg med kulbro m. v. samt 9 perronspor (med 5 perroner) og 3 postperroner.

Af de udendørs stationer er kun de to udbyggede med flere spor. På DOENSE findes 4 hovedspor samt en del gods- og rangerspor. Stationen kan betjenes fra en lokal kommandopost, men kan også betjenes fra kommandopost U, der er anbragt i husets karnap. Benyttes post U er det dog kun de to af hovedsporene, der kan benyttes. Af de 4 hovedspor, der alle er perronspor, er det ene et blindspor beregnet for motorvogne, der bruger DOENSE som endestation på strækningen ANBY-FAARUP-DOENSE. Største fri længde af hovedspor er 4,50 m. Af bygninger er der forløbig kun hovedbygning, varekur og motorvognsremise, og ingen af dem er særlig gode.

I FAARUP er der mulighed for krydsning og overhaling, men der findes udover et afløbsspor for spor II mod ANBY ikke yderligere sporanlæg. Betjeningen kan foregå fra en lokal kommandopost, men sker normalt fra post U i husets karnap. Den frie længde af krydsningssporet er ca. 4,00 m. Af bygninger findes kun en

stationsbygning. Sporene har hver sin perron.

De øvrige stationer (eller rette holdepladser) er forsynet med perron og en stationsbygning. I BROBY ligger stationsbygningen i selve bropillen ved den krydsende vej.

I en senere artikel vil stationsanlægene blive nærmere beskrevet.

### 4. Lidt talmæssige oplysninger.

Ringbanens længde er ca. 60 m. Sporlængden på ANBY er ca. 190 m, på DOENSE ca. 40 m og på FAARUP ca. 8 m. Af sporskifter (hældning 1:6) er der på ANBY 65, hvoraf 4 er »englændere«, på DOENSE 12 og på FAARUP 3.

Til opbygning af dette sporet på ca. 300 m er der medgået følgende omtrentlige bl. a. mængder:

- 800 m langsveller
  - 10.500 stk. sveller
  - 25.000 søm til fastgørelse af sveller
  - 40.000 messingstifter til fastgørelse af skinner
  - 350 m 2,5 mm messingtråd til 3-skinne
  - 3.500 messingskruer til fastlodning af 3-skinne
  - Til den elektriske installation er medgået:
  - 2.500 m ledninger i jordkabler
  - 5.000 m ledninger, delvis i gummikabler
  - 80 stk. vippetapnøgler
  - 40 stk. afbrydere eller omskifter
  - 16 stk. maksimalafbrydere
  - 50 stk. 6-20 polet stik
  - 30 stk. flerpoled trykknapper
  - 400 stk. pærer
- foruden et stort antal samleskinner m. m. (fortsættes)

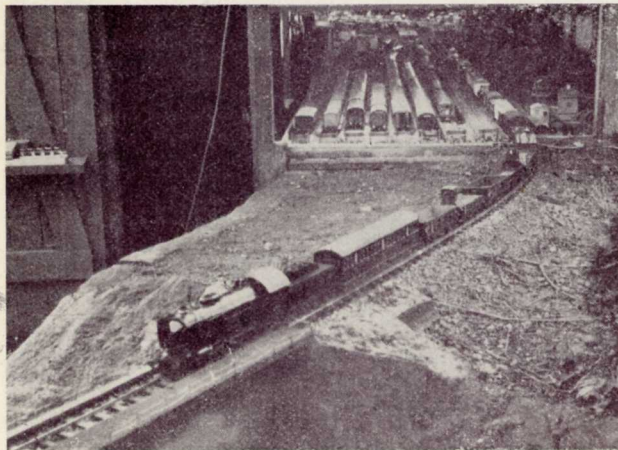


Fig. 6.

Godstog med R-maskine forlader Anby N.

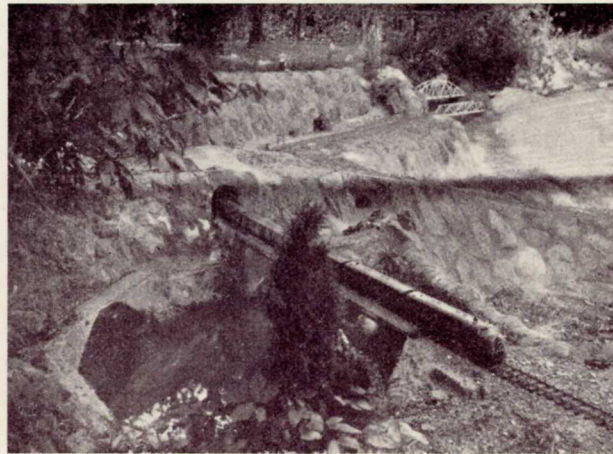


Fig. 7.

Amerikansk Dieseltog »City of San Francisco« passerer Broby på vej til Anby. Man ser endvidere Clausby, de to gitterbroer og indkørslen til Doense. I forgrunden ses den lille sø og yderst til venstre vejbroen



### Lokomotivrammen:

Rammens langsider er af 1,5 mm messingplade, der er tilskåret med nødvendig hensyntagen til motorens anbringelse. Rammens udvendige mål er 26 mm, lejerne rager 1 mm frem, og der bliver således et slør til drivhjulene på 0,8 mm. Rammens tværafstivninger er af samme materiale og er fastgjort ved at skære halvt ned i langsiderne og lodde sammen efter endt tilpasning af motor, tandhjulsudveksling og lignende.

Drivhjulenes lejer er af bronze. Hele lejeklodsen er tilpasset udskæringen i rammen, hvorefter der er boret 2 stk. 1,7 mm huller op igennem klodsen, der er skåret op med en 3/32" tap. Disse gevindhuller er beregnet til senere sammenspænding af det færdige leje. Derefter er lejeklodserne savet

### KONSTRUKTIONSBESKRIVELSE:

## Danske Statsbaners litra O, størrelse 1/45, spor 0

Tekst: P. E. Jensen

over i midten på langs og afpudset. Den del, der skal fast anbringes i rammen, loddes på. I den aftagelige halvdel af lejet er gevindhullerne boret op med et 2,2 mm bor. Hele lejet er derefter samlet. I rammen er boret 2 stk. 2,2 mm huller til cylinderboltene og et tilsvarende hul i rammens bagende. Begge langsider spændes nøjagtig sammen, hvorefter lejerne bores op med et 5,1 mm bor. Denne udboring er foretaget på elektrisk planboremaskine for at få udboringerne tilstrækkelig nøjagtige.

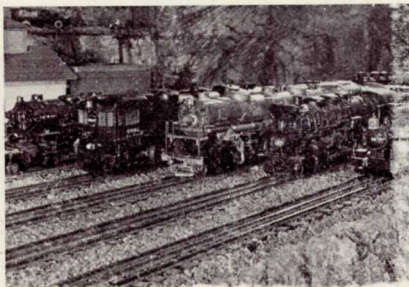
Motorens og tandhjulsudveks-

lingens anbringelse er vist på fig. 1. Motoren (1) er anbragt i førerhusets bageste del, så langt tilbage som muligt og fastholdes af en bøjle, der er fastspændt på barrierepladen. Motorens akse er boret ind i svinghjulet (2), der er en afdrejet messingklods, og fastspændt med en kærvmøtrik i svinghjulets midte. I dette møtrikhul er fastskruet en messingtap med bryst, som har en 3,0 mm udboring for en stålaksel, der løber i et kugleleje (med 3 mm akselhul). Kuglelejet fastholdes af en lejeholder, fig. 2, der er fastskruet indvendigt i rammen. På

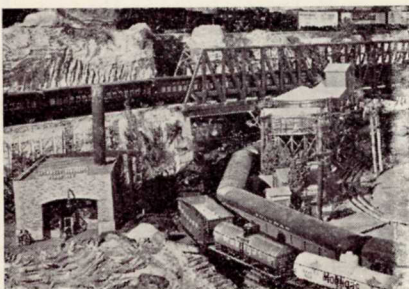
# Centinella Valley Railroad

## Californisk modeljernbaneklub

Da vi besøgte Toluca Lines Railroad fornylig, aflagde vi også besøg i en klub umiddelbart syd for Los Angeles, nemlig Centinella klubben i Hawthorne, der er et lige så imponerende anlæg.



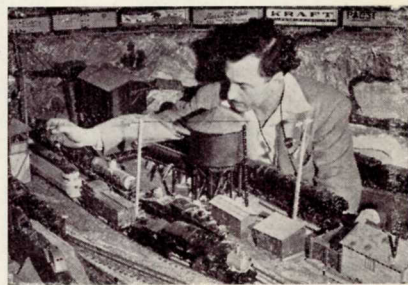
Lokomotivparken: et 2660, et »cab-forward«, et class 3900 Pacific, et Berkshire og et Camel Back rangerlokomotiv.



Sidste vogn passerer en træbro over Dead Flag Canyon.

Centinella Valley Railroad benytter en blanding af model- og finere legetøjsmodeller (tinplate). Det er et meget stort anlæg, og der er lagt uhyre vægt på scenariet, og hvor pragtfuld resultatet er blevet, viser de ledsagende fotografier tydeligt. Der er et gennemført sikringssystem og alle tog løber efter køreplan efter skatid. Klubben er yderst gæstfri, og præsenterer man sig som tilhørende modeljernbane-broderskabet og udviser en lille smule interesse for kørslen, vil disse drenge give en station at passe, og så gælder det om at være på stikkerne hele tiden. Togene slipper løs fra den ene kontrolpost til den anden og kommer tit meget hurtigt efter hinanden. Man skal da være på sin post for at modtage dem på ens eget kontrolbord, når de kommer ind i ens sektion og atter, på det rigtige tidspunkt, sende dem videre til næste sektion.

Banen benytter 3' skinne, med tredie-skinnen i midten, og er bygget med sporvidde O.



Mr. Howard W. Moore på banegården i Thornwood.



Dette rangerlokomotiv kan med lethed trække 30 vogne og opererer på Thornwood station under køreplanskørslen.



aksens frie ende er anbragt et drev, et spidstandhjul (3). Dette tandhjul driver et tilsvarende, der sidder på en tværgående aksel, der også ligger i kuglelejer. Disse kuglelejer fastholdes af lejeholdere som fig. 3. På førnævnte aksel

sidder et tandhjul (4), med 8 tænder. Dette driver tandhjulet (5) med 30 tænder. Dette sidste tandhjul er anbragt på en 3 mm aksel, der har lejer i lejeholderne på fig. 3. Af slidtagehensyn er dette forsynet med et ekstra leje af bronze, der er påloddet. På sidstnævnte aksel sidder tandhjulet (6) med 12 tænder, der driver det på drivhjulsakslen anbragte tandhjul (7) med 50 tænder.

Udvekslingen er udregnet således.

$$\frac{\text{ca. } 7000 \cdot 6 \cdot 12}{30 \cdot 50} = \text{drivhjulsomdrejning pr. minut.}$$

Dette svarer til en hastighed af ca. 110 km/tim.

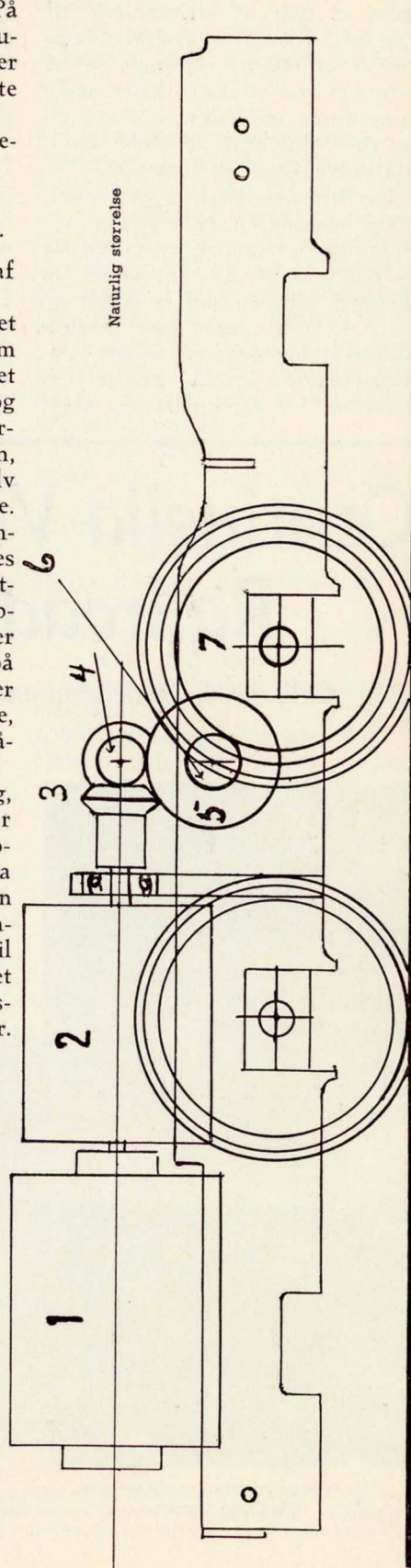
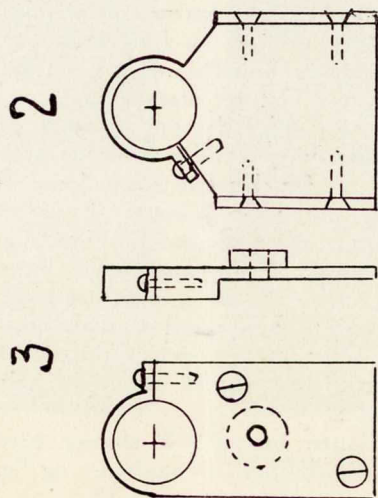
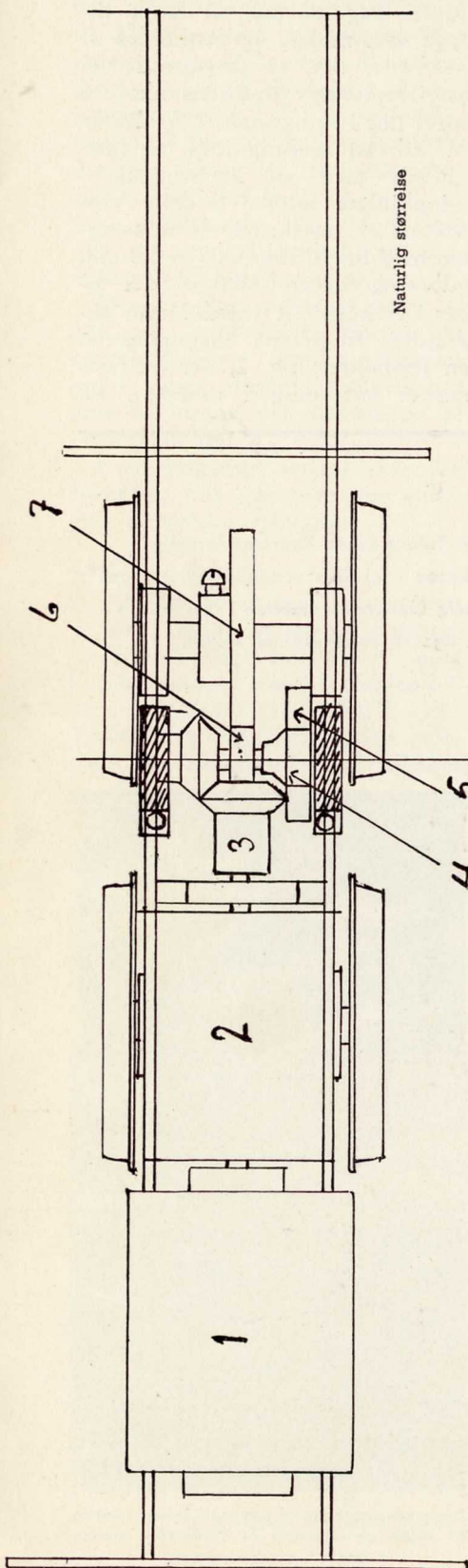
Pufferplankerne er ligesom det øvrige plademateriale af 0,4 mm blød messingplade, der er loddet på rammen efter at trækkrog og »luftslanger« er påloddet. Pufferne er af »gammel« konstruktion, nemlig kurvepuffer. Man kan selv lave dem, eller købe dem færdige.

Banerømmerne er påloddet rammens indvendige side. Pladernes indvendige kant er loddet til »luftslangerne«, der er af 1,5 mm kobbertråd. På bageste pufferplanke er endvidere anbragt to små skruer på hver side. Redskabskasserne, der er anbragt under bageste vandkasse, er en vinkelbøjet plade, der er påloddet.

Barrierepladen er af messing, der er udskåret således, at der er den nødvendige plads for motor, hjul og cylindre. 0,5 mm fra pladens yderkant er påloddet en firkantet tråd, der skal illudere vinkeljern. Pladen er skruet fast til rammen. Trinene til førerrummet er loddet på en tværplade, der desuden bærer bageste strømaftager.

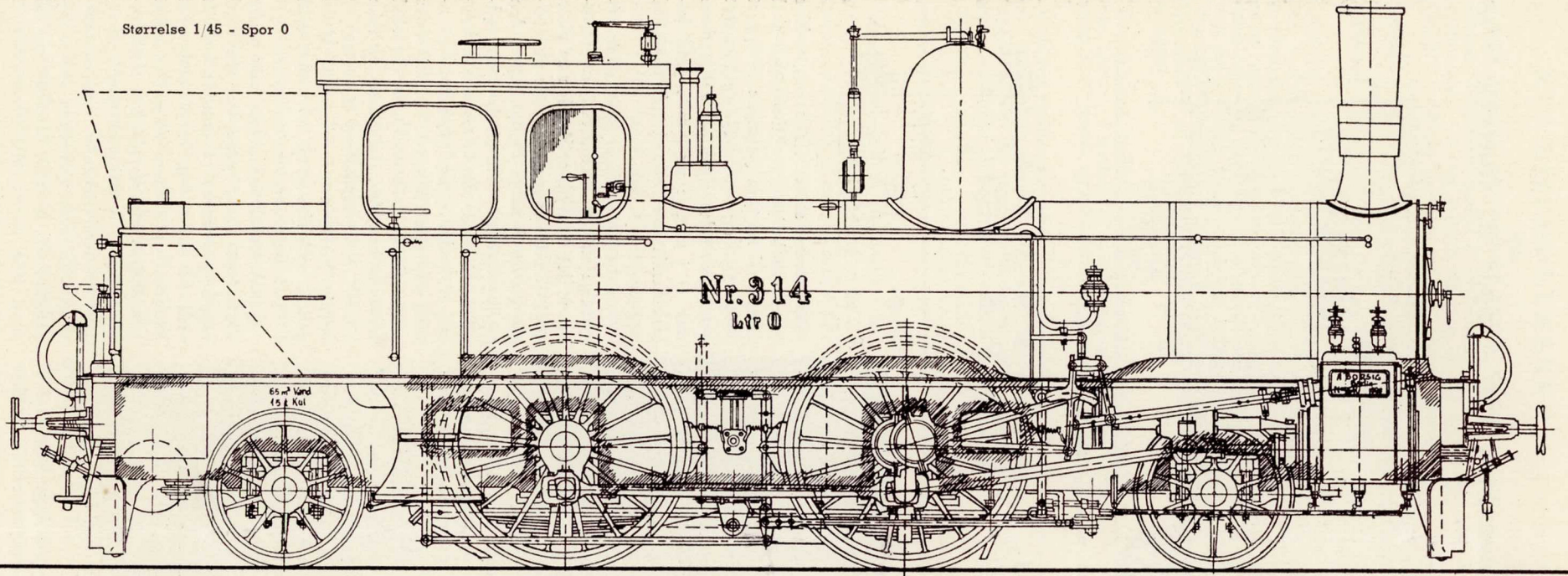
Forreste tværplade bærer ligeledes en strømaftager og endvidere linealernes ene ende, der er skruet i med 1/16" gevind.

Næste gang fortsætter vi med cylindre, gangtøj og styring, samt trucker.

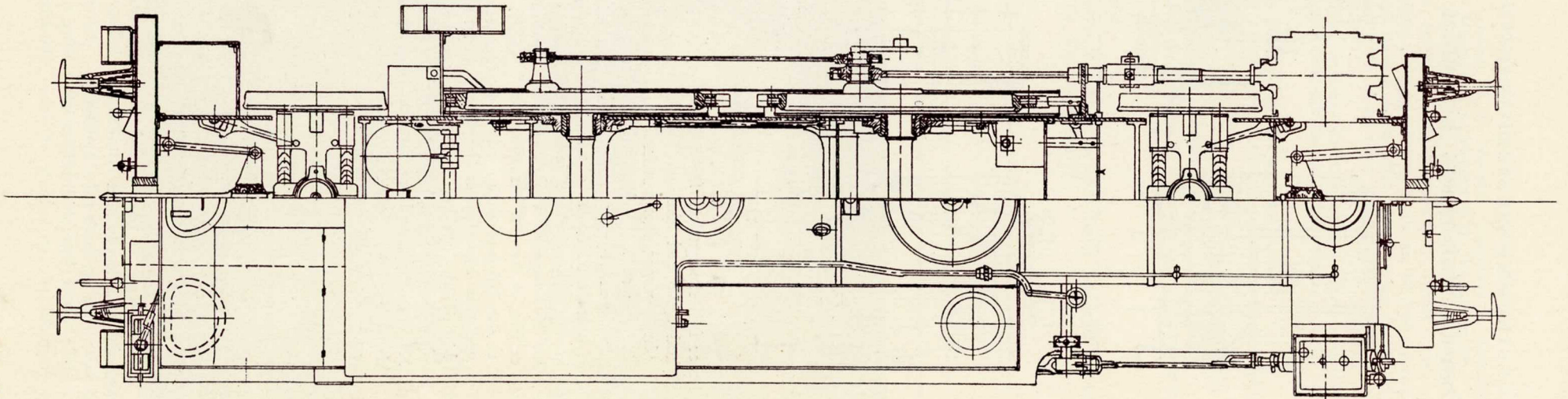




Størrelse 1/45 - Spor 0

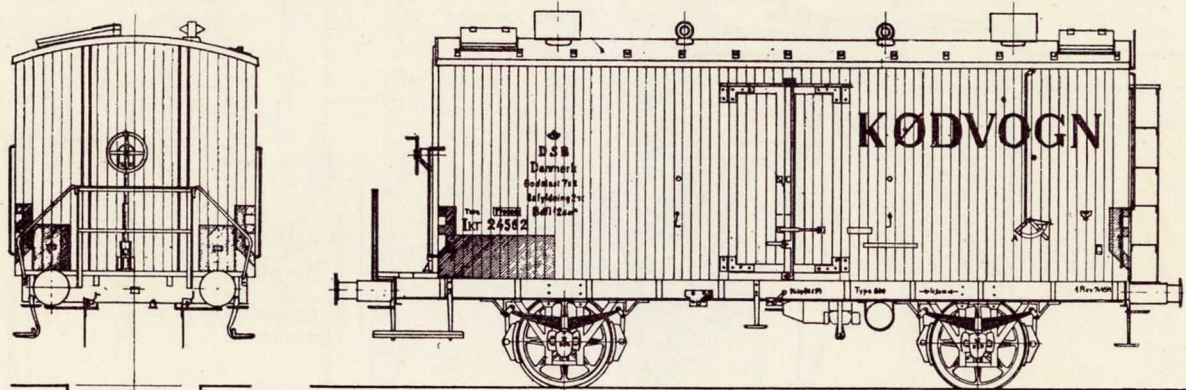


Stor Kulkasse paa 315-336





Danske Statsbaners hvidmalet kødvogn litra IKT - Spor 0, størrelse 1/45



Tegningen: Størrelse 1/87 - Spor H0

IK er fællesbetegnelsen for hvidmalede kødvogne med iskøling (I er litra for hvide vogne overhovedet). Disse vogne gør sig bemærkede ved en større højde af vognkassen end sædvanligt hidrørende fra, at oksekroppe skal kunne hænge i kroge under loftet. For IKT-vognens vedkommende, som er den, vi her vil beskæftige os med, er der 104 kødkroge fordelt på 13 tværgående bærestænger, beregnet til en last på ialt 7.500 kg.

Til at holde kødet afkølet bruges is. En IKT-vogn kan medføre 2700 kg is foruden de 7500 kg nyttelast, altså en ganske stor procentdel, med en sådan isfyldning kan den også holde et godt stykke ned i Sydtykland. Isen opbevares i et par kasser ved gavlene under de lemme, der ses på taget, og igennem isen cirkulerer luften i vognen eller frisk luft, der tages ind gennem de store ventilatorer på taget, idet den brugte suges ud gennem torpedoventilatorerne.

Som kølevogne er vognene dobbeltvæggede og isolerede med alfol både på sider, i tag og under gulv. Dobbeltvæggede vogne kan altid kendes på, at vægplankerne er lodrette, medens

de ellers plejer at være vandrette. Også lukkeøjene til dørene er af en særlig beskaffenhed, man lægger især mærke til den særlige vandrette stang til at vriste døren op med.

Alle IKT-vogne er tidligere IKF-vogne, der er ombyggede, hvilket har stået på siden 1936. Ombygningen har bestået i, at akselafstanden er forøget fra 4,2 m til 4,5 m og at såvel vakuumbremserne som den gamle trykluftbremse er fjernet og erstattet af en ny trykluftbremse system Hildebrand-Knorr. Sideløbende hermed er bremsehuse fjernet og skruebremser indrettet til betjening fra platformen (rangerskruebremse).

Vognene findes i et antal af 101 med nr. 24562—662 (enkelte vogne er dog endnu ikke ombyggede); nr. 24613 er forsøgsvogn og har 6 roterende ventilatorer på taget i stedet for det sædvanlige ventilatorarrangement.

Til model er vognen velegnet. Dens rene linier uden for mange detaljer er lette at få frem, men man skal vide, hvordan vognen ser ud. IK-vognene kan, i modsætning til de fleste andre vogne, skilles i vognkasse og undervogn, og denne egenskab benytter man sig naturligvis af ved bygning af modellen.

Først undervogn. Den består af 2 vanger og 2 pufferplanker, der loddes sammen. Pufferne er cylinder-puffer

med mindste skivediameter, og volder ingen vanskeligheder. Til akselleje skal vælges en let type (vognene er bygget 1911—14), og der skal også meget gerne anvendes egerhjul; begge disse ting er i ganske afgørende grad bestemmende for helhedsindtrykket af vognen.

Vognkassen er meget ligetil uden uønskede stolper eller profiljern, navnlig er det en dyd, at bunden er plan, altså at sidevæggene ikke går ned under gulvet; bemærk taggrundingen, den er lidt kraftigere end på de fleste vogne med »fladt« tag. Kassen kan bygges af f. eks. 4 mm krydsfinér, eventuelt med sværere gavle. Det anbefales at trække de lodrette linier, der skal forestille brædder, i malingen og ikke i træet. Når vognkassen (incl. tag) er færdig, males den 3—4 gange, sidste gang med lakfarve, og heri ridses med f. eks. en passerspids fine ridser.

Som ovenfor nævnt kan man træffe vogne med såvel bremsehus som med rangerskruebremse. Tegningen er vist med det sidste, og hertil kræves et håndhjul og 2 u-jern på gavlen og et rækværk over pufferplanken. Rækværket består af en firkantet ramme af ca. 1,5×1,5 mm firkantet tråd (monteringstråd) (eller vinkeljern som i virkeligheden), hvortil håndbøjlerne af rund tråd fæstes. Platformen har et gulv af 1,5 mm krydsfinér.



## KLUBMEDDELELSER

### DANSK MODEL JERNBANE KLUB, København

Formand: Landsretssagfører T. Nellemann.  
Næstformand: Civiling. Poul E. Clausen, Gl. Strand 38<sup>1</sup>, K.  
Sekretær: Fuldmægtig, cand. polit. P. Høeg Albrethsen,  
Hoffmeyersvej 2, København F.  
Kasserer: Civilingeniør P. E. Harby, Lindevænget 10,  
Ballerup.

Klublokale: Nørrebro Station. Anlæg i »0«.

Meddelelse nr. 30

Københavns kommunes praktiske ungdomsskole påtænker efter aftale med klubbens bestyrelse at iværksætte et særligt kursus, tilrettelagt for jernbane-modelbyggere. Der gives undervisning i anvendelse af værktøj m.v. af en faglærer, værkfører Preben Johansen. Indmeldelse er gratis, men deltagerne må betale det materiale, de anvender. Henvendelse om deltagelse må rettes til Københavns kommunes praktiske ungdomsskole, Nyropsgade 21, tlf. Byen 6804, kontortid kl. 17.30-18.30 (lørdag undtagen).

Som tidligere meddelt bortfalder mødeaftenen mandag d. 2. jan. 1950. — I henhold til nyordningen afholdes køreaften tirsdag d. 17. januar og mødeaften mandag d. 6. februar.

Klubbens medlemmer har modtaget opfordring til at deltage i udstillingen »Teknik i miniatyr« i Stockholm i marts. Anmeldelse skal ske senest d. 15. januar 1950. Anmeldelsesblanket vil kunne fås ved henvendelse til klubbens sekretær.

<sup>19</sup>/12-49.

T. Nellemann | P. Høeg Albrethsen

### JYDSK MODEL JERNBANE KLUB, Aarhus

Formand: Gartner M. W. Nielsen, Lyngsievej 4<sup>1</sup>, Aabyhøj  
Næstfmd.: Maskinarb. J. Måberg, Chr. Wintersvej 49.  
Sekretær: Maskinarb. E. Andersen, Fiskegade 100, Aarhus.  
Klublokale: Aarhus banegård, opgang E<sup>5</sup>. Anlæg i »0«.

Der afholdes køreaften tirsdag d. 17. jan. 1950 på anlæget. Der vil blive forsøgt kørsel efter køreplan, tag derfor modellejerne med, men husk: uden gyldigt medlemskort ingen adgang.

Jydsk Model Jernbane Klub ønsker alle sine medlemmer glædeligt nytår med tak for året, der svandt.

Bestyrelsen

### ODENSE MODEL JERNBANEKLUB

stiftet på en generalforsamling d. 23. november 1949.

Formand: Ingeniør A. Hove, Sadolinsgade 130<sup>1</sup>.  
Kasserer: Kontorassistent M. Nielsen, Rødegaardsvej 40<sup>2</sup>.  
Sekretær: K. Nielsen, Nansensgade 12<sup>1</sup>.

Nye medlemmer optages. — Nærmere om anlæg og sporvidde bestemmes i de kommende måneder.

### HORSSENS

Interesserede i start af en klub bedes henvende sig til K. Meineche, Fjordvangsallé 22.

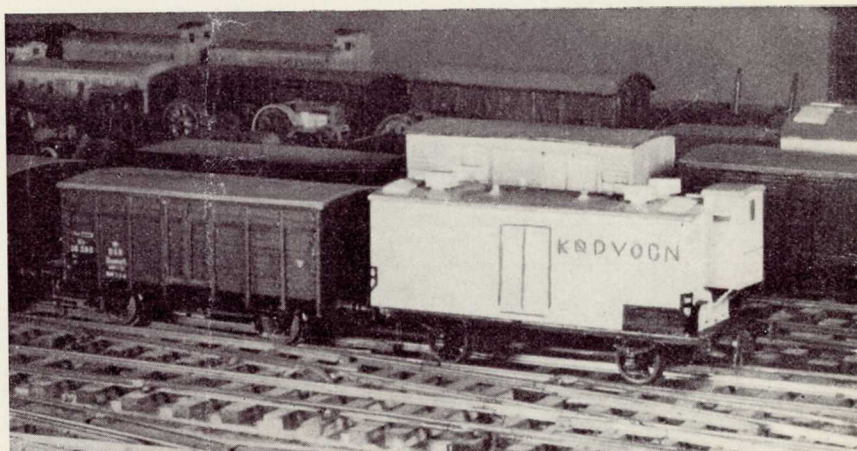
De øvrige klubber - se tidligere numre!

Lemmen på taget er små stykker finér, der er limet på; de store ventilatorer er skåret ud af træ og skruet på taget indefra, inden vognen blev samlet. Af bremsedelene under vognen er det i det væsentlige kun den tværstillede trykluftbeholder, der er synlig; styreventil og bremsecylinder kan uden skade udelades.

Påskriften er sort undtagen ordet »Kødvogn«, der er rødt. På fotografiet af modelvognen er vist en anden anbringelse af påskriften end på tegningen (al påskrift på modellen er forøvrigt rød); det skyldes, at modellen er malet efter det tidligere system, medens tegningen angiver det nu gældende. Hjørnemærkerne er ganske som på andre vogne hvide firkantede eller nedadtil spidse felter. For at man kan se hvide felter på en hvid vogn, er disse imidlertid rammet ind med sort, men det er ikke det sorte, der er det egentlige hjørnemærke. De sorte firkantede felter foruden på gavlene er anbragt af hensyn til de hvide skiver, hvormed man signaliserer særtog.

Modellen af vognen er bygget 1940 og har kørt på DMJK's anlæg på Nørrebro station i København og Slagelse modeljernbaneklubs anlæg. Den har desuden været med på Berlingske Tidendes hobbyudstilling i 1942 og på Statsbanernes 100 års jubilæumsudstilling som kørende model og sidst på »Modeljernbanen«s stand på hobbyudstillingen fornylig.

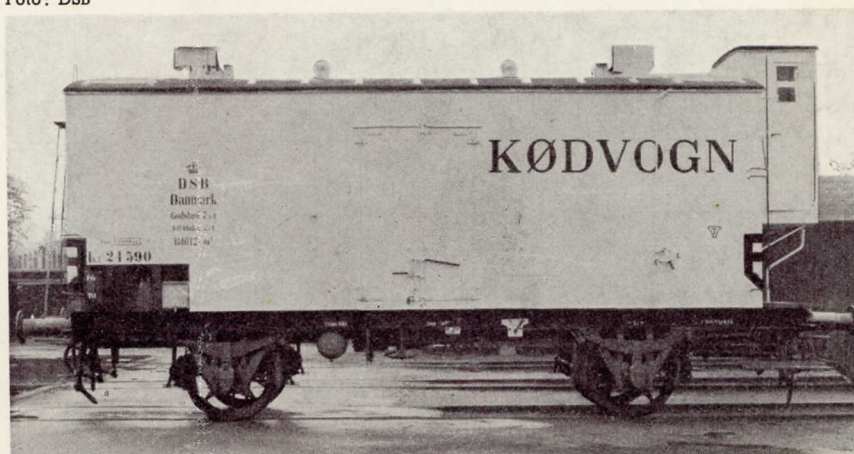
Hjul, lejer, puffer og kobling er en-



Den beskrevne model ved siden af en OH vogn

Foto: Borch

Foto: DSB



gelske (danske fandtes overhovedet ikke i 1940), og vognen er endnu i udmærket stand, omend lejerne er lidt slidte. Maling. (dørene er malet på) og

påskrift er lidt slidt, som det ses, men vognen er iøvrigt fotograferet i den stand, den er i. Dens vægt er 290 g.  
P.-E. H.



## Hobby folk har opdaget vor shop

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

Udførlig prislister sendes mod indsendelse af 20 øre i frimrk.

Tlf. Nora 5279  
Postgiro 71662

## Hobby shop

Ryesgade 72,  
København Ø.

– Vi har åbent hele dagen –

De bør have en af disse bøger  
– eller dem begge – i Deres bibliotek

### VI BYGGER EN MODELLJÄRNVÄG

af Sven Lingö  
Vejledning i bygning af modeljernbaner.  
Pris: 5,25 kr. frit tilsendt.

### HOBBY BOKEN 1950

af Lennart Sundström  
Pris: 5,25 kr. frit tilsendt.

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

**MODELJERNBANEN**  
Strandvej 4 X, København Ø.

Skal Deres model ikke fotograferes?

### OLE BORCH

TEKNISK FOTO

Holstebrogade 6 - Øbro 6957 u

## KØB - SALG - BYTTE

**KØBES**

Märklinskiner, spor »00«,  
og sporskifter købes.

Palsdorf, Holmens Kanal 32, Telefon PA1æ 2334.

SÆTTERNISSEN drillede os i nr. 9. Fig. 3 og 4 side 136 byttede han om, ligesom han vendte fotografiet nederst til venstre side 140 på hovedet.

★

Grundet overvældende stofmængde udgår læsernes egen side til næste gang.

## »MODELJERNBANEN«

MÅNEDLIGT TIDSKRIFT FOR JERNBANER  
OG MODELJERNBANER



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

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

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

Abonnementspris: Enkeltnummer kr. 1,50. Årsabonnement  
(12 numre) kr. 15,00. Medlemmer af DMJK, SØMJK,  
VMJK og JMJK, årsabonnement kr. 13,00.  
Udland: Kr. 17,00 årlig.

Indbetaling på gironummer 74115.

Annoncepriser: 1/1 side kr. 250, 1/2 side kr. 135, 1/4 side  
kr. 75, 1/8 side kr. 40, 1/16 side kr. 25, 1/32 side kr. 15.  
Ved 6 indrykninger 5 % rabat, ved 12 indrykninger 10 %

Eftertryk af indholdet er tilladt mod tydelig kildeangivelse.

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

Køber De

## MODELJERNBANEN

i løssalg?

Har De tænkt på fordelene ved et abon-  
nement? Portofrit lige ind ad døren, blot  
ved at indsætte beløbet på

**GIROKONTO 74115**

De kan selv bestemme, alt efter hvor me-  
get De har tilovers, når skattevæsen, hus-  
ejerens o. s. v. har taget deres part, om De  
vil have det kvartårlig (4,50 kr.), halv-  
årlig (8,00 kr.) eller helårlig (15,00 kr.)

Bestil det hellere idag end imorgen.

**Modeljernbanen, Strandvej 4 X, Kbhvn. Ø.**

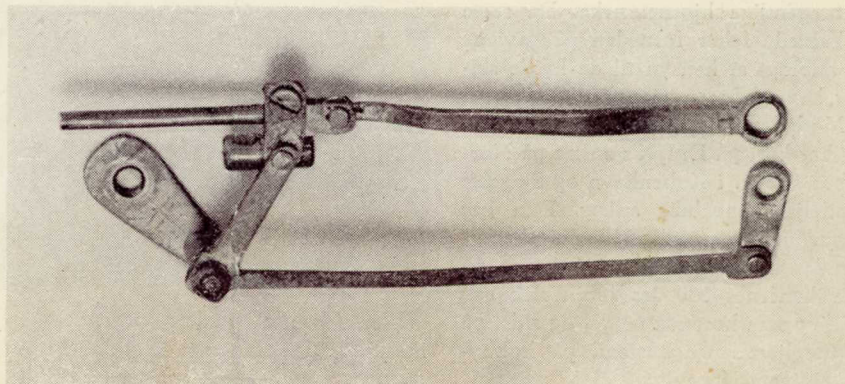


Illustration til artiklen side 7.