

# Modeljernbanen

TIDSSKRIFT FOR

JERNBANER OG MODELJERNBANER



NR. 9  
SEPT. 1950

OFFICIELT ORGAN FOR DANSKE MODEL JERNBANE KLUBBER

PRIS: Danmark . kr. 1,50  
Sverige . . kr. 1,50  
Norge . . . kr. 1,50

# MODEL OG HOBBY

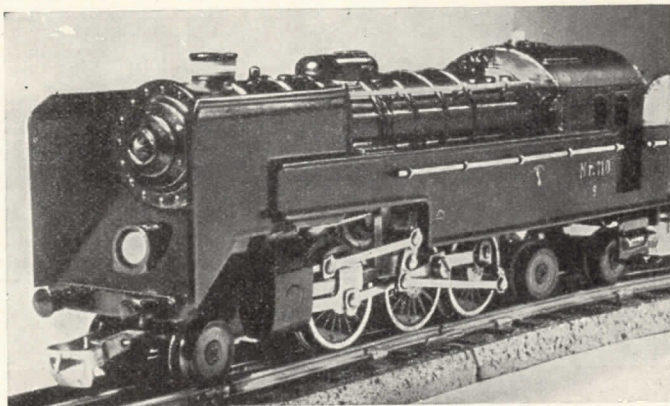
GUNLØGSGADE 23  
KØBENHAVN S.  
SU. 8153

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 97,50 kr.  
— — komplet samlesæt med motor 58,50

## HVAD SAVNER DE MEST?

Mange modelbyggere fremstiller enhver lille detalje selv, såsom fine egerhjul, små stiger o.s.v.

Men der skal stor tålmodighed til selv at fremstille disse ting. Derfor opstår der ofte et ønske hos modelbyggeren med hensyn til både det ene og det andet, som man ønsker at kunne erhverve. For at efterkomme modelbyggerens ønsker, beder vi Dem derfor tilsende os Deres specielle ønske indenfor modeljernbanebygning, både med hensyn til, hvad De ønsker af materialer, værktøj og værktøjsmaskiner m.m.m. De vil derved hjælpe ikke alene Dem selv, men tusind andre modelbyggere. Skriv til os eller send en tegning af det, De ønsker, og som vil være til hjælp også for andre modelbyggere, vi vil da forsøge at få det frem.

Stort udvalg af modeltidsskrifter fra hele verden, samt bøger og tegninger

Illustreret katalog med supplementer 40 øre

**NYT** til E.lokomotivet i O: Frontnæse messing med oplukkelig dør og detaljer - 3 vogns lyntog tegning med orig. mål, pris 2,00 (spor O)

**NYT** til arbejdsbordet: MINI-FLEX roterende fræsere på 3 mm skaft fra 1 kr. pr. stk.

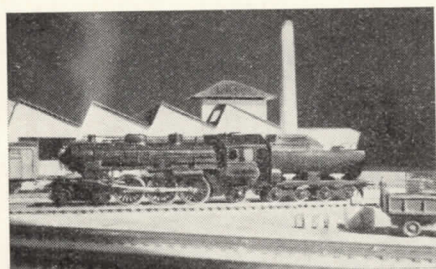
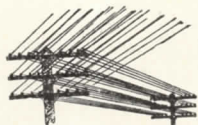
Formslibestene i alle faconer fra pr. stk. 85 øre  
Rundsav-High speed 10×0,4 mm 2,35 kr.

— 20×5,5 mm 3,25 -

Dette universelle værktøj anvendes til stål og alle slags metaller samt træ, glas, plastic, læder, ben o. m. a.

Demonstreres i forretningen.

## NYT



HO E-lok.

Vore konstruktionsbeskrivelser af litra E for HO er blevet stærkt benyttet af læserne. Herover vises to, et fra Danmark og et fra Sverige. Det øverste er bygget af hr. C. O. Henriksen i Lyngby. Hr. Henriksen fortæller, at han har bygget maskinen både af træ og af messing, gangtøjet er nedfilede skinner. En tysk 5 polet motor er

anbragt i tenderen og hele modellen kører let og lydløs. På 10 volt trækker den et anseligt antal aksler.

Den anden er bygget af hr. E. Fremmig i Göteborg til 12 volt 2-skinne drift. Hjul og motor er de eneste købte ting. Hr. L. Bernström fra Göteborg Modeljärnvägsklub har fotograferet.

I tilslutning til ovenstående bilde har Hobby-kælderen bedt os meddele, at de udlover et komplet amerikansk hjulsæt med aksler for 2 skinne drift til litra E, som opmuntring for den modelbygger, som bygger det smukkeste HO-lokomotiv litra E inden d. 1. dec. Bedømmelsen vil finde sted ved afstemning. Hjulene og akslerne vil være udstillet i forretningens vindue fra 1/9—15/9.

For at give provinsen lejlighed til at være med, vil hjul og aksler blive tilsendt provinsklubberne såfremt interesse haves.

Märklin

viste mange nyheder på den tyske legetøjsmesse i Nürnberg 1950. Nyhederne vil først være fremme

til forhandling julen 1950. Bl. a. vist i HO et godstogslokomotiv 1-E uden afdrejede hjulflanger, et Schweitzerlokomotiv E-44, et elektro-lok tysk reihe 24 og et todelt motorvognssæt. Mange andre firmaer udstillede lige fra spor O til 12 mm spor og mange smukke anlæg vist. En trolleybus med luftledning og fuld styrbar vakte opsig.

### Hobbyudstillingen

på Bellahøj er af økonomiske grunde opgivet. I stedet afholder A/S Dagbladet Politiken den samme udstilling, men stærkt nedskåret, i Politikens Hus på Rådhuspladsen i København i dagene 14.—22 oktober. Modeljernbanens demonstrationsanlæg, som er beskrevet andetsteds her i bladet, vil blive opstillet i sin helhed.

### Forsinkelse!

har vore læsere ikke kunnet undgå at bemærke ved de 2 sidste numre af „Modeljernbanen“. Forskellige ændringer i vor organisation har medført dette, men vi håber med næste nummer at være på ret køl igen.



# MODELJERNBANEN

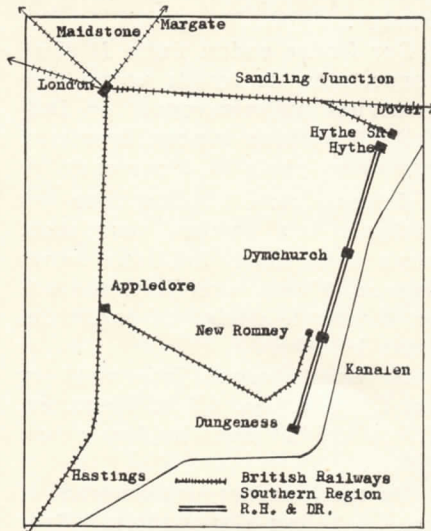
TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

OFFICIELT ORGAN  
FOR DANSKE  
MODEL JERNBANE  
KLUBBER

SEPTEMBER 1950

NR. 9

2. ÅRGANG



## Verdens mindste offentlige jernbane

af **Loumann Nielsen**

og den tages i een dosis, idet jeg ganske skal henstille, hvorvidt det skal være før eller efter et måltid.

Fremgangsmåden er den, at man rejser til England via Ostende—Dover, hvor man efter ankomsten til Dover lader være med straks at tænke på at fare op til den enorme samling huse, der fællesbetegnes London.

Nej, man bliver i Dover, hvor man, da det er ret sent på dagen, finder sig et passende logi for så næste morgen frisk og udhvilet at sætte sig i een af de kendte to-etages busser, der også — og på fortræffelig måde — betjener grevskabet Kents på særegen natur-skønhed rige kyststrækning.

Anbragt i en sådan bus kører man via Folkestone til den lille by Hythe, hvor vor bane har sit ene endepunkt (se kort).

På den tid, da det var enhver velmenende rigsdagsmands ædlestestræben — og det gjaldt også i England — at skaffe sin valgkreds en jernbane, rejstes der overfor det daværende Southern Railway kompagni krav om en jernbane mellem Hythe og New Romney.

Jernbaneselskabet overvejede sagen, men kom til det resultat, at der savnedes basis for anlæg af en jernbane.

Men selskabets direktor ville nødig svare definitivt nej, og han fremsatte derfor et næsten genialt forslag:

„Byg en letvægtsjernbane i sådanne dimensioner, at den får karakter af legetøj, så er dens succes sikret, men byg den samtidig sådan, at den kan bestride et faktisk foreliggende trafikbehov.“

Hvorvidt direktøren — Sir Herbert Walker — selv havde været offer for den i indledningen beskrevne tragiske udvikling, vides ikke, men vor bane blev bygget efter de af ham skitserede retningslinier, og den 5. august 1926 kunne den daværende hertug af York — nu Englands konge Georg VI lade det første tog sætte sig selv i bevægelse fra New Romney mod Hythe, idet majestæten højst egenhændig betjente det toget fremførende lokomotiv „Green Goddess“ som lokotivfører.

I løbet af 1929 blev banen forlænget fra New Romney til Dungeness, således at dens samlede længde blev meget nær 22 km.

Banen blev fra første færd udstyret med dobbeltspor, hvor man selvsagt — i overensstemmelse med traditionen — kørte venstre-kørsel.

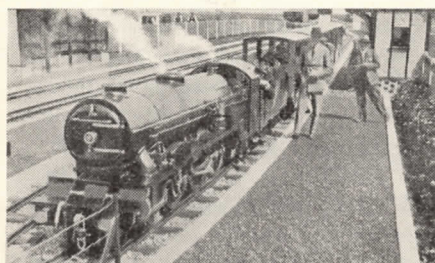
Sporvidden er 381 mm, og de anvendte skinner, der er af det almindelige vignoleprofil og vejer 11,94 kg pr. m, er i længder på 9,14 m lagt på træsveller med 56 cm mellemrum i ballast, der vist nærmest må betegnes som singels.

På den oprindelige strækning fra New Romney til Hythe er banen anlagt i et udpræget moseter-ræn, hvorfor man måtte slå bro af

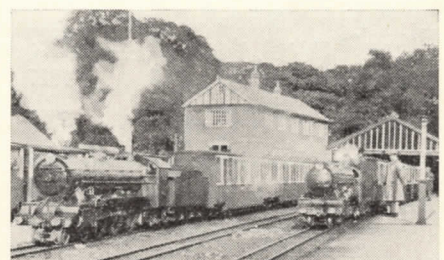
Den klassiske beretning om den stolte far, der forærer sin jernbaneinteresserede søn et legetøjs-tog og derefter, når drengen rigtig skal til at lege med herlighederne, til ubeskrivelig sorg for drengen og almindelig rædsel for ægtehalvdelen selv kaster sig ud i en for ham ubeskrivelig morsom leg med toget, ladende hånt om ethvert hensyn til værdighed, er formentlig dette blads læsere særdeles velkendt, og det eneste, der savnes, for at familieoverhovedets triumf kan være fuldkommen, er egentlig, at han selv kunne sætte sig op at køre.

Denne artikel er skrevet for sådanne af ødelæggelse af familielivet truede hjem, idet jeg mener at have fundet en medicin, der vil kunne bringe nogen hjælp.

Denne medicin hedder Romney — Hythe & Dymchurch Railway



„GREEN GOODESS“



HYPHE Station

over talrige grøfter og kanaler, og man måtte bl. a. bygge en jerngitterbro i et spand på 17,70 m; derimod ligger banen på strækningen fra New Romney til Dungenes så at sige på strandbredden, et forhold, der bliver mere og mere udpræget, jo nærmere man kommer Dungenes, hvor endestationen ligger i klitterne ikke langt fra stedets fyrtårn.

Der findes 47 ubevogtede private overkørsler og 3 skæringer med offentlige veje, hvor vejen i alle tilfælde er ført over banen.

Der findes 4 egentlige togfølgestationer på strækningen, nemlig Hythe, Dymchurch, New Romney og Dungenes, hvorved banen bliver inddelt i 3 bloksektioner.

Desuden findes der 6 trinbrætter.

Hythe, hvorfra og hvortil det store antal rejsende rejser, henholdsvis ankommer, er som sækbanegård udstyret med 4 perronspor og et maskinspor for ankomende maskiner, og er desuden udstyret med en 9,15 m drejeskive, remise, vandforsyningsanlæg og overdækkede perroner.

Dymchurch's særlige kendemærke er en de to perroner forbindende luftbro.

New Romney, hvor det administrative apparat har til huse, er udstyret med to overhalingsspor (et for hver kørselsretning), værksted, depotspor, remise indeholdende alle fornødne bekvemmeligheder til at betjene 9 lokomotiver, samt signalhus indeholdende et centralapparat med 24 håndtag!

I Dungenes findes ingen drejeskive, idet togene efter ankomst

blot kører rundt i en halvcirkel, der fører tilbage i det andet strækningsspor.

Men det efter min mening altoverskyggende interessante ved R. H. & D. R. er dog lokomotiverne, hvoraf antal og vigtigste tekniske data vil fremgå af nedenstående.

Tenderne til de nævnte maskiner løber på 2 toakslede trucker, og de rummer ca. 1600 l vand. Vægten af de enkelte maskiner (med tender) er ca. 8 t.

Prikken over 'et vedrørende disse små vidundermaskiner, til hvilke selv den mest koldhjertede jernbanekender må tabe sit hjerte, er, at de alle er nøjagtige kopier i skala 1:3 af maskiner, der nævnes med ærefrygt blandt folk med indsigt i lokomotivvæsen.

Nr. 1, 2, 3, 7 og 8 er således bygget efter Sir Nigel Gresly's berømte Pacific maskiner, der den dag i dag yder fine præstationer på strækningen London (KingsCross) — Edinburgh, mens nr. 9 og 10 er kopier af Canadian Pacific maskiner, hvorfor de to sidstnævnte maskiners vandtank er cylinderformet.

Af let forståelige grunde betjenes maskinerne kun af een mand (der er simpelthen ikke plads til to på førerpladsen).

De her nævnte maskiners maksimalhastighed menes at være ca. 65 km/t, men i almindelighed kører togene ikke over 30 km/t.

Banen råder endvidere over et motorlokomotiv udstyret med en 50 HK. Rolls-Royce benzinmotor og en med en 7 HK. Austin benzinmotor forsynet inspektionsdraisine.

Af hensyn til de mange ubevogtede overkørsler er maskinerne udstyret med kraftige acetylngas projektører.

Det rullende materiel var oprindeligt åbne truck-vogne, men da det, som bekendt, regner en del i England, fandt man hurtigt ud af, at bygge tag på vognene, og hele beholdningen udgør nu 54 vogne, alle hvilende på hver 2 toakslede trucker.

Der findes endnu nogle få åbne vogne, men de nyeste vogne, der benævnes pullman-vogne, er inddelt i 3 adskilte kupeer, hver med udmærket plads til 4 personer.

Gennem store vinduer, der naturligvis kan sænkes, har man, mens man med fødderne hævet kun ca. 10 cm over jordsmonnet, en glimrende udsigt ud over det flade landskab.

De nyeste vogne, hvis vægt er ca. 2,5 t, er ca. 4,9 m lange, ca. 1,7 m brede, mens højden er ca. 1,4 m.

Da maskinernes trækkeevne er ca. 65 t, kan der medgives hver enkelt maskine ca. 20 vogne, der altså vil have siddeplads til ca. 240 voksne rejsende.

Godsbefordringen er der, ganske vist noget karrigt, også tænkt på, idet der disponeres over 2 stk. truck rejsegodsvogne med tilsvarende data som personvognene.

Maskiner og vogne er naturligvis udstyret med vakuumbremse, for det er jo i England, kørslen foregår.

Banen trafikeres hele året rundt, men sommerkøreplanen er selvsagt den mest fyldige, og på de helt store Dage køres der så tæt,

Navn	Nr.	Bygningsår	Type	Antal cylindre	Cylindre diameter cm	Slagl. cm	Drivhjul diameter cm.	Kedeltryk kg/cm <sup>2</sup>	Bygget af
Green Goddess.....	1	1925	2-C-1	2	13.34	21.59	64.75	12	Davey-Paxman Ltd.
Northern Chief.....	2	1925	2-C-1	2	13.34	21.59	64.75	12	—
Southern Maid.....	3	1927	2-C-1	2	13.34	21.59	64.75	12	—
Hercules.....	5	1927	2-D-1	2	13.34	21.59	49.52	12	—
Samson.....	6	1927	2-D-1	2	13.34	21.59	49.52	12	—
Typhoon.....	7	1927	2-C-1	2*)	13.34	21.59	64.75	22	—
Gurrianc.....	8	1927	2-C-1	2*)	13.34	21.59	64.75	12	—
Dr. Syn.....	9	1931	2-C-1	2	13.34	21.59	64.75	15	Yorkshire Engine Co. Ltd.
Black Prince.....	10	1931	2-C-1	2	13.34	21.59	64.75	15	—

\*) oprindeligt bygget med 3 cylindre.

# Danmarks jernbaner

W. Bay

Det er en kendt sag, at Danmarks jernbaner er mere end blot *Dansk Statsbaner*, idet et næsten lige så stort privatbanenet trafikere store dele af landet. Statsbanerne har således 3012 km bane, mens privatbanerne har 2266 km eller 43 % af det samlede net. Da Statsbanernes strækninger er meget mere befærdede end privatbanernes, fører de sidstnævnte gerne en hensygnende tilværelse i offentlighedens bevidsthed. Kun når en af dem møder op med et rekordunderskud, værdiges den en lille notits i aviserne.

Det er meningen her at give en letoverskuelig oversigt over samtlige Danmarks jernbaner, både stats- og privatejede, både nuværende og nedlagte.

På kortet er vist alle disse jernbaner, og ud for hver delstrækning er vist årstallet for banens åbning og eventuelt for dens nedlægning eller eventuelle overtagelse af staten. Er det en privatbane, er dens kendingsbogstaver anført foran årstallet, og det er vel at mærke banens kendingsbogstaver ved anlægningen, da flere baner ved senere forlængelser har fået ændret kendingsbogstaverne.

Også alle jernbanefærgeruter er vist, og årstallet her angiver ibrugtagningen af færge med jernbanespor.

Statsbanestrækningerne Oreho- ved—Gedser og Viborg—Aalestrup er i virkeligheden private, men drives helt af staten. Det samme gjaldt Silkeborg—Herning og Sorø—Vedde, men de er overtaget af staten i 1879, hhv. 1933.

som hensynet til sikkerheden tillader.

Da England i 1939 gik ind i verdenskrig nr. 2, overtog militæret banen, der løber lige op ad en af de kyster, hvor man i de mørke dage i 1940/41 ventede invasionen, og man byggede og anvendte særlige lilleputpansertog, udstyret med antitankskyts og antiluftskyts, af hvilket især det sidste fra tid til anden skal have beredt naziflyvere „a nasty surprise“.

Ved udførelsen af de berømte „Pluto“ operationer spillede den lille bane en betydelig rolle, men det gik hårdt udover såvel materiel som sporanlægget; så hårdt,

Følgende statsbanestrækninger har oprindeligt været private, men er senere overtaget af staten:

til normalspor i 1924 og Horsens—Tørring og Horsens—Bryrup er ombygget i 1929.

Randers—Grenaa, Aarhus—Ryomgaard, overtaget 1881.

Vejle—Give, overtaget 1912.

Løgumkloster—Hellevad, smalsporet, overt. og omb. til normal 1926.

Sønderborg—Mommarmark, smalsporet, overt. og omb. til normal 1933.

Faaborg—Mommarmark færgeren, overtaget 1948.

Sydfynske Jb., overtaget 1949.

Det omvendte: Statsbanestrækning, der drives privat, gælder Harboør—Thyborøn på Vemb—Lemvig—Thyborøn Jb. og gjaldt også for den sydfynske bane Nyborg—Ringe—Faaborg, men for sidstnævntes vedkommende overtog staten også driften i 1949.

Flere jernbanestrækninger trafikeres kun af godstog. Hertil hører mange havnebaner (her bør nævnes den 3 km lange Hobro havnebane) og de københavnske godsbaner samt også baner, hvor persontrafikken er indstillet. Det er Sorø—Vedde (fra 1933), Tønder—Højer (fra 1935) og Amagerbanen (fra 1947).

Om de smalsporede baner gælder, at sporvidden er 1000 mm. De eneste tilbageværende er de bornholmske. Alle de sønderjyske samt Kolding—Egtved Bn. er nedlagt, mens Skagensbanen er ombygget

Et særlig ejendommeligt forhold findes ved strækningen Stubberup—Fakse Ladeplads på det Østsjællandske Jernbaneselskab. I 1868 åbnedes en smalsporet (sporvidde 790 mm) godsbane fra Fakse Kalkbrud til Fakse Strand. Der anlagdes i 1880 normalspor „uden om“ smalsporet på strækningen Stubberup—Fakse Ladeplads i forbindelse med den i 1879 åbnede privatbane Østsjællandske Jernbaneselskab, og i mange år kørtes med de smalsporede lokomotiver foran de normalsporede vogne på denne strækning. Banelegemet ejes stadigvæk af Fakse Jernbane.

Motorfærgeren „Sønderjylland“ på Assens—Aarøsund overfarten har smalspor, som stod i forbindelse med den i 1938 nedlagte Haderslev—Aarøsund bane, ejet af Haderslev Amtsbanner. Færgeren anvendes endnu som jernbanefærge til at overføre smalsporede godsvogne med sukkerroer til Assens sukkerfabrik i kampagnen. Denne fabrik har således hele 3 sporvidder i drift, nemlig normalsporet for DSB-vogne, 1000 mm spor for godsvogne fra færgeren og 700 mm spor for fabrikkens egne roebaner.

Faaborg—Mommarmark færgeren havde oprindeligt både normal- og smalspor, banen fra Sønderborg til Mommarmark var jo smalsporet. Efter at denne bane i 1933 blev ombygget til normalspor, kan der nu kun overføres normalsporede vogne.

at da jeg i efteråret 1948 kørte med banen, der efter krigen åbnedes igen d. 1. marts 1946, var kun det ene spor farbart mellem New Romney og Dungenes.

Til slut skal jeg lige nævne, at man omgås med planer om at fremstille spisevogne til indsættelse på banen, og hertil er der kun at bemærke, at jeg ikke helt er i stand til at forestille mig, hvordan det skal blive muligt at servere i et sådant køretøj, og man må i hvert fald på forhånd have den dybeste medlidenhed med de tjenere, der skal præstere det arbejde.

J. Loumann Nielsen.

Forsidefoto viser tog nr. 601 Oslo—Bergen forlade Hønefoss.

Kendings- bogstaver	Banens navn	længde km	damploko	dieselloko	motor- vogn	bemærkninger
AAJ	Aabenraa Amtsjernbaner ... ..	65				nedlagt
AB	Amagerbanen ... ..	12	4			Amagerbro—Dragør
AGJ	Almindingen—Gudhjem Jb. ... ..	18				se DBJ
AHB	Aalborg—Hvalpsund Bn. ... ..	65	2	1	3	
AHJ	Aalborg—Hadsund Jb. ... ..	56	3	1	2	
AHTJ	Aarhus—Hammel—Thorsø Jb. ... ..	46	3	1	1	
ANSJ	Aars—Nibe—Svenstrup Jb. ... ..	40				se AHB
DBJ	De Bornholmske Jb. ... ..	90	5	4	7	
ETJ	Ebeltoft—Trustrup Jb. ... ..	23	1		2	
FFJ	Fjerritslev—Frederikshavn Jb. ... ..	135	15	3	7	
FHJ	Frederiksværk—Hundested Jb. ... ..	13				se HFHJ
FJ	Fakse Jb. ... ..	4				se ØSJS
GDS	Gribskovbanens Driftsselskab ... ..	42	6		8	
HA	Hjørring—Aalbæk ... ..	17				navn ændr. HB
HAI	Haderslev Amtsjernbaner ... ..	209				nedlagt
HAI	Hammel—Aarhus Jb. ... ..	38				se AHTJ
HB	Horsens—Bryrup ... ..	38				se HBS
HB	Hirtshalsbanen ... ..	17	2	1		
HBS	Horsens—Bryrup—Silkeborg ... ..	61	3		4	
HFHJ	Hillerød—Frederiksværk—Hundested Jb. ... ..	36	5	2	5	
HFJ	Hillerød—Frederiksværk Jb. ... ..	23				se HFHJ
HH	Hjørring—Hørby ... ..	35	2	1	1	
HHB	Helsingør—Hornbæk Bn. ... ..	13				se HHGB
HHGB	Helsingør—Hornbæk—Gilleleje Bn. ... ..	25	3	2	2	
HHJ	Hads-Ning Herreders Jb. ... ..	36	3	1	2	Aarhus—Odder—Hou
HJJ	Horsens—Juelsminde Jb. ... ..	31		3		
HLA	Hjørring—Løkken—Aabybro ... ..	55	1	2	4	
HOJ	Horsens—Odder Jb. ... ..	34	4		2	
HT	Horsens—Tørring ... ..	28				se HV
HTJ	Høng—Tølløse Jb. ... ..	38	2	1	3	
HV	Horsens Vestbaner ... ..	74	4		4	
HVJ	Hørve—Vørslev Jb. ... ..	21	2	1	1	
KB	Kalvehavebanen ... ..	22	2	1	1	
KEJ	Kolding—Egtved Jb. ... ..	28				nedlagt
KHB	Kagerup—Helsing Bn. ... ..	6				se GDS
KRB	Køge—Ringsted Bn. ... ..	33			3	
KS	Kolding Sydbaner ... ..	57				nedlagt
KSB	København—Slangstrup Bn. ... ..	35				overtaget af DSB
LB	Langelandsbanen ... ..	33	4		5	
LJ	Lollandske Jb. ... ..	78	13	4	2	
LNJ	Lyngby—Nærum Jb. ... ..	9			6	
LTJ	Lemvig—Thyborøn Jb. ... ..	29				se VLTJ
LVJ	Lyngby—Vedbæk Jb. ... ..	13				se LNJ
MBJ	Maribo—Bandholm Jb. ... ..	8				se LJ
MFVJ	Mariager—Faarup—Viborg Jb. ... ..	59	5	1	3	
MTJ	Maribo—Tørrig Jb. ... ..	19				nedlagt
NFJ	Nordfynske Jb. ... ..	38	4	2	2	Odense—Bogense
NKJ	Nakskov—Kragenæs Jb. ... ..	27	2		1	
NPMB	Næstved—Præstø—Mern Bn. ... ..	33	3	1	4	
NRJ	Nakskov—Rødby Jb. ... ..	37	1	1	1	
NTJ	Nørre Nebel—Tarm Jb. ... ..	30				nedlagt
OHJ	Odsherreds Jb. ... ..	49	4	2	4	Holbæk—Nykøbing S.
OKDJ	Odense—Kerteminde—Dalby Jb. ... ..	27				se OKMJ
OKMJ	Odense—Kerteminde—Martofte Jb. ... ..	31	2		2	
OMB	Nordvestfynske Jb. ... ..	61	5		4	Odense—Middelfart, Brenderup—Bogense
ONFJ	Odense—Nr. Broby—Faaborg Jb. ... ..	51				overtaget af DSB
PNB	Præstø—Næstved Bn. ... ..	23				se NPMB
RAJ	Rønne—Allinge Jb. ... ..	30				se DBJ
RFB	Ringø—Faaborg Bn. ... ..	29				overtaget af DSB
RGB	Ryomgaard—Gjerrild Bn. ... ..	31				se RGGJ



# Modeljernbanens demonstrationsanlæg

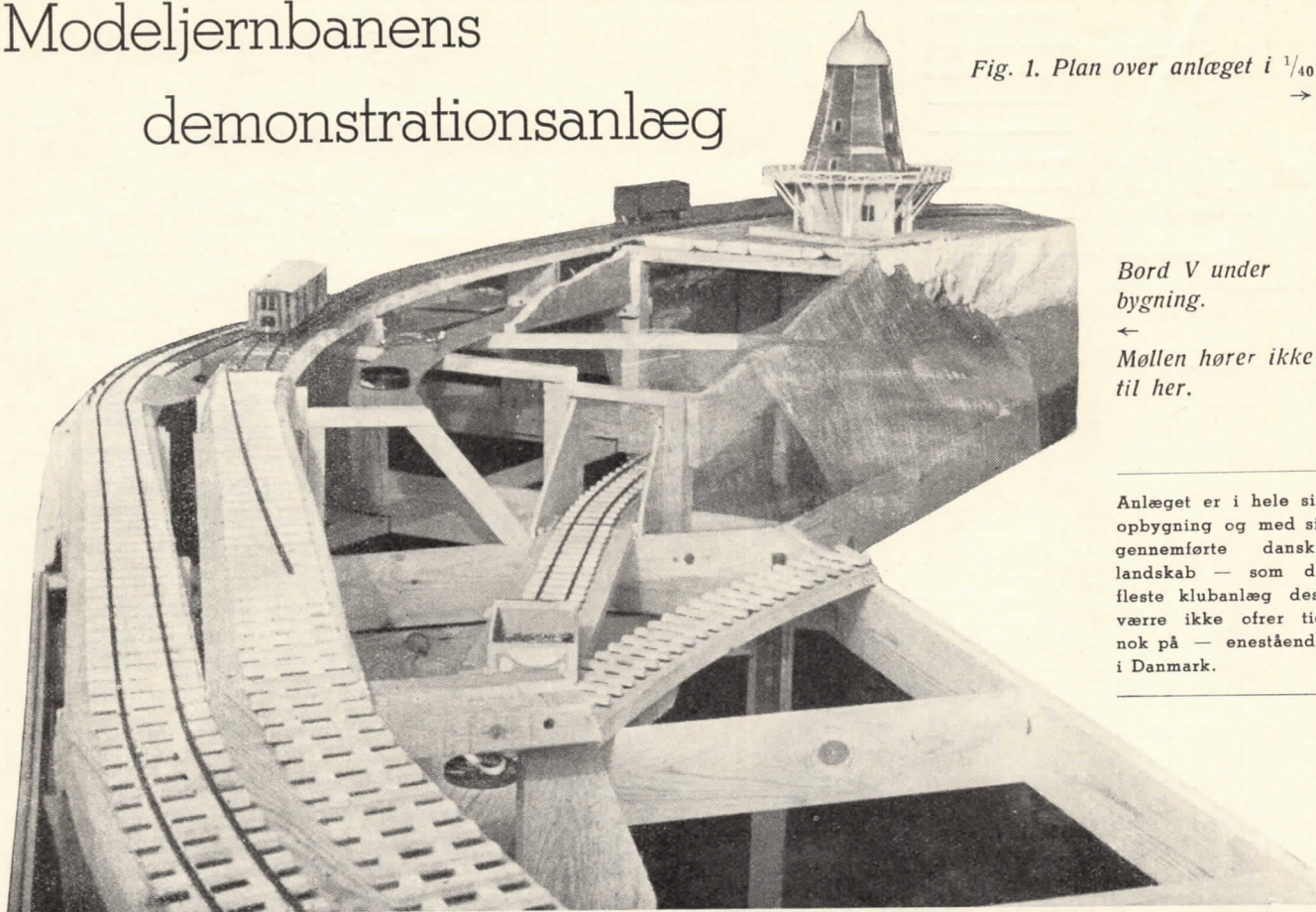


Fig. 1. Plan over anlæget i  $\frac{1}{40}$

Bord V under bygning.

← Møllen hører ikke til her.

Anlægget er i hele sin opbygning og med sit gennemførte danske landskab — som de fleste klubanlæg desværre ikke ofrer tid nok på — enestående i Danmark.



I begyndelsen af 1950 påbegyndte Modeljernbanen fremstillingen af et demonstrationsanlæg i størrelse  $\frac{1}{45}$  spor 0, og anlæget får sin debut på en udstilling i København i oktober måned. I en række artikler giver vi her vore læsere et indblik i, hvordan et sådant anlæg bliver til.

De første spørgsmål, der rejste sig, var, hvilke krav anlæget skulle opfylde, og de blev formuleret således:

1. Det benyttede gulvareal måtte ikke overstige 70 m<sup>2</sup> incl. afspærring.
2. Anlægget skulle være letadskilleligt og transportabelt.

3. Den effektive sporlængde skulle være så lang som mulig og ikke under 100 m. Dette betød, at en togstamme ved gennemkørsel af banen i dens helhed med en skalahastighed på ca. 60 km/tim. først ville passere det samme punkt igen efter 4—5 min. forløb.

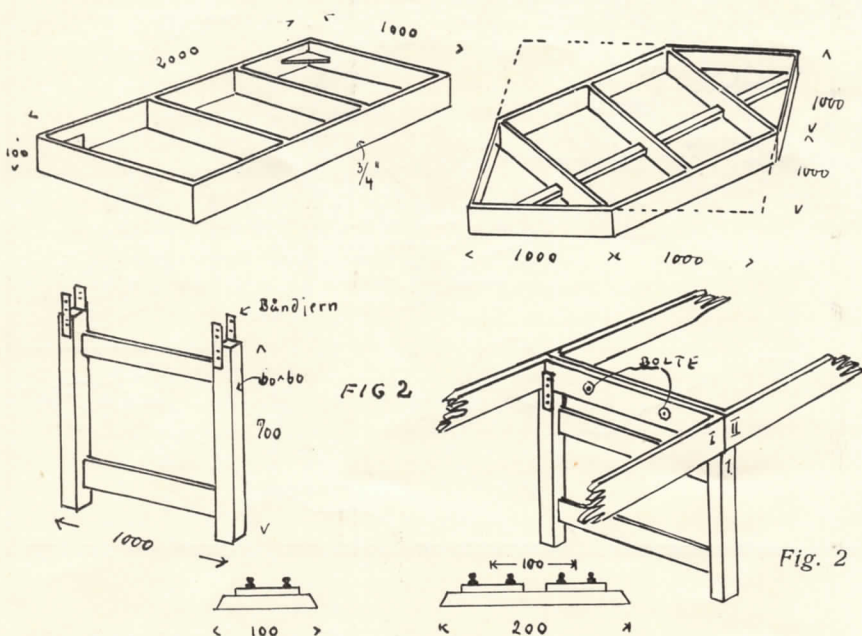
4. Anlægget skulle opbygges som et dansk landskab med alt vedr. jernbanen efter DSB's forbilleder. Der skulle i første omgang lægges mere vægt på interessante og smukke panoramaer end på virkelig jernbanedrift.

5. Anlæggets drift skulle kunne betjenes af max. 2 personer — heraf den ene ukendt med jernbanedrift —, og anlæget skulle lejlighedsvis kunne passe sig selv.

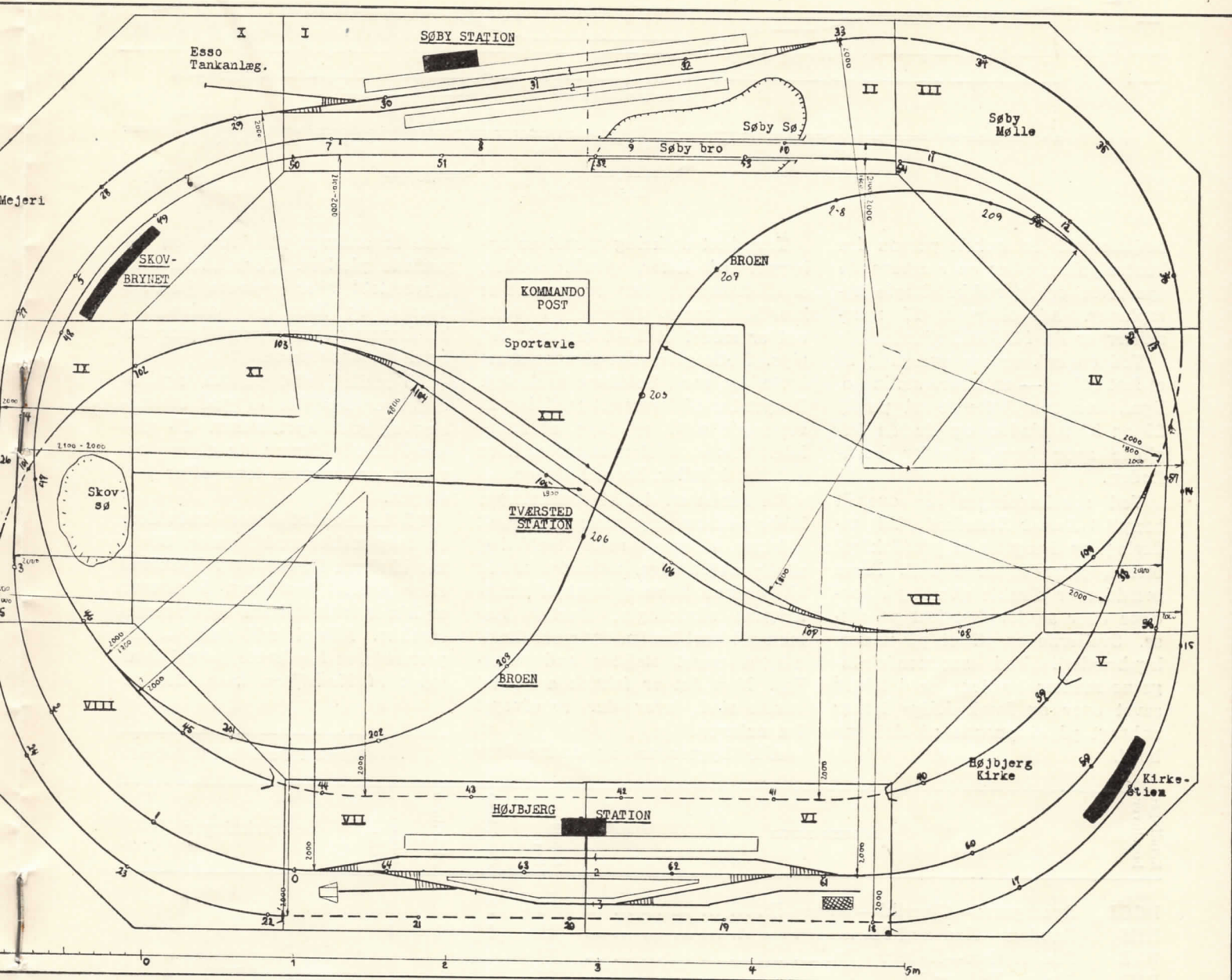
6. Endelig skulle der ved konstruktionen tages hensyn til senere udvidelser og en eventuel tilknytning til et fast bestående klubanlæg.

7. Udgifterne holdes nede på et minimum.

Byggestaben kunne efter disse krav straks beslutte, at sporlegeme og det rullende materiel blev bygget i størrelsesforholdet  $\frac{1}{45}$







(spor 0), hvorimod alle faste genstande, terrain o. s. v. skulle bygges i størrelsesforholdet 1:50, der virker mere naturligt. Punkt 2 medførte, at anlæget blev bygget på små borde, og punkt 5, at ringbanen nødvendigvis måtte være den eneste løsning.

Herefter fik planen for anlægets udformning udseende som vist på fig. 1.

Hele anlæget består af ialt 13 borde, nummereret fra I—XIII, samt en lang bro. Alle borde består af en ramme af  $\frac{3}{4}$ " træ, 10 cm høj, holdt i vinkel af tværstivere. Se fig. 2. 8 af bordene er ens, nemlig  $2 \times 1$  m, 4 er hjørneborde, hvis rektangulære sider danner et kvadrat på  $2 \times 2$  m og endelig et midterbord på  $2 \times 2$  m.

Alle borde er understøttet af

bukke under sammenføjerne og i hjørnerne, som giver bordoverkanterne en højde af 80 cm over gulvfladen. 5 mm håndjern er påsat bukkene for at gribe op omkring bordene, der samles to og to med 2 bolte med vingemøtrik.

Ved denne konstruktion er opnået en virkelig solid konstruktion og et let adskilleligt anlæg, ligesom der forholdsvis let kan foretages udvidelser eller tilføjelser ved indsættelse af et eller flere borde.

Banen er grupperet om de 2 byer Søby og Højbjerg. Søby ligger i bordniveau og Højbjerg ca. 30 cm over. Mellem disse 2 byer ligger holdepladserne Kirkestien og Skovbrynet. Tværsted benyttes til oprangering af togstammer,

men er senere tænkt udvidet til en større station med remise, depoter, o. s. v. Landskabet grupperes ligeledes naturligt om disse to byer, og det mellemliggende terrain opfyldes af skov og marker.

Banen, der skematiseret ses på fig. 3, er enkeltsporet i hele sin udstrækning, men ser på visse steder ud som en dobbeltsporet bane, og har to endesløjfer, der dog er forbundet med hinanden således, at der kan køres rundt i lukket ring. Herved opnås enkelt betjening og let udskiftning af togstammer på station Tværsted uden gene for den øvrige færdsel. Den lukkede ring betyder iøvrigt, at anlæget lejlighedsvis kan passe sig selv.

Ved benyttelse af faste togstammer opnås, at hele anlæget kan



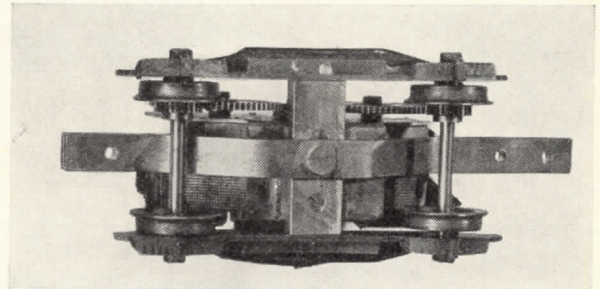
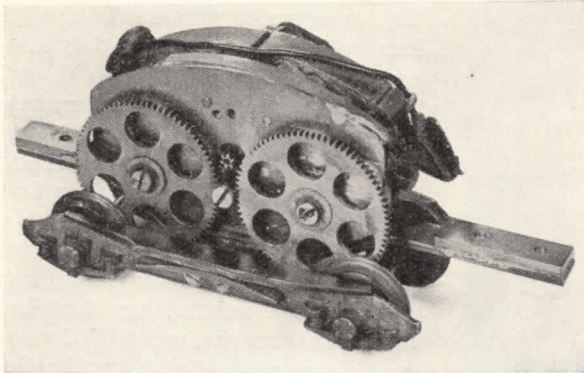
# Konstruktionsbeskrivelse:

## DSB's 3-vogns lyntog

(Dieselelektriske motortog  
litra Ms-AA-Ms).

I en række artikler beskriver vi her fremstillingen af et lyntog for spor 0, størrelse  $\frac{1}{45}$ . Der er intet i vejen for, at vejledningen kan overføres til bygning i HO.

Første artikel omhandler motorbogien, der må anses som det sværeste og mest centrale i bygningen.



Til motorbogien skal anvendes følgende materiale: 2 bogiesider, som vi køber delvis færdige i handelen, 2 standardhjulsæt, som købes færdige, 1 motor, som i dette tilfælde er en Bosch 2 polet 12 volts vinduesviskermotor, diverse messingstykker og tandhjul.

Først tager vi de to bogievanger, hvorpå vi lodder de vandrette liggende plader på overkanten. Målene tager vi fra detailtegningen. Dernæst forbindes vangerne med en svær messingklods ved hjælp af 2 messingskruer i den ene vange og 1 i den anden, således at klodsens underkant er plan med vangerens underkant. Klodsen anbringes nøjagtig midt imellem akslerne. Ved kun at anbringe en skrue i den ene vange, opnås at bogien bliver ekvibreret.

Dernæst skiller vi motoren ad. Den ramme, hvorpå motoren fra fabrikkens side har været samlet, danner et „hus“ omkring tandhjulsvækslingen og transmissionen til vinduesviskerne. Huset skæres bort med en nedstryger og

alle høje punkter i bunden af rammen files væk. Dernæst fremstiller vi af en 1 mm messingplade et bærestykke for motoren med samme form som bundrammen (se tegningen). Som det fremgår af denne, er bærestykket forsynet med et  $25 \times 40$  mm vinkelbøjet stykke, der er beregnet til fastgørelse af motoren på forbindelsesklodsens. I bærestykket udbores et hul til ankerets aksel, der danner et tandhjul m. 6 tænder, modul  $\frac{1}{2}$ . Under dette hul anbringes på en skrue et dobbelt tandhjul, som vist på fotoet. Vi samler nu atter motoren og fastgører den med  $\frac{3}{32}$  skruer på bærestykket. På hjulenes aksler er anbragt 2 små tandhjul, husk, at tandhjulenes underkant skal være mindst 2 mm over skinneoverkant efter fritrumsprofilet. Endelig anbringes 2 store tandhjul på bærestykket som forbindelse mellem dobbelttandhjulets mindste hjul og hjulakslernes tandhjul.

Til sidst fremstiller vi et op-hængningsstykke af 2 mm mes-

sing, 10 mm bredt, der bøjes efter tegningen og anbringes på undersiden af forbindelsesklodsens med de to bøjede arme ragende ud over hjulakslerne til fastgørelse i vognkassens bundflade.

Den fra fabriken benyttede forbindelse mellem anker og feltmagnet kan ikke benyttes her. For at kunne vende strømmen på motoren, og derved kørselsretningen på toget, må vi serieforbinde feltmagnet og anker. De to feltmagneter skal dog forbindes parallelt. Se strømdiagrammet.

Hvorefter motorbogien er færdig.

Motorbogien i den anden ende af toget, der er en løs løbende bogie, fremstilles på samme måde som ovenfor beskrevet, idet forbindelsesklodsens kun fastgøres med en skrue i hver vange.

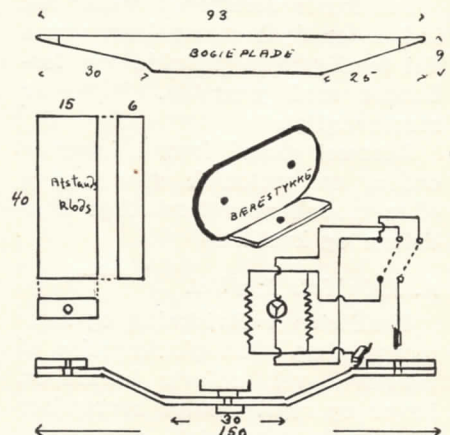
I næste artikel fortsætter vi med de 2 midterbogier, der er af en noget anden konstruktion, og hvorpå strømaftagerne sidder.

præsenterer firmaet i Skandinavien. Endvidere benyttes en lang række biler og vogne, venligst stillet til rådighed af firmaet Tekno. Disse små modeller har et størrelsesforhold, der passer nogenlunde til spor 0 og er meget smukt udførte.

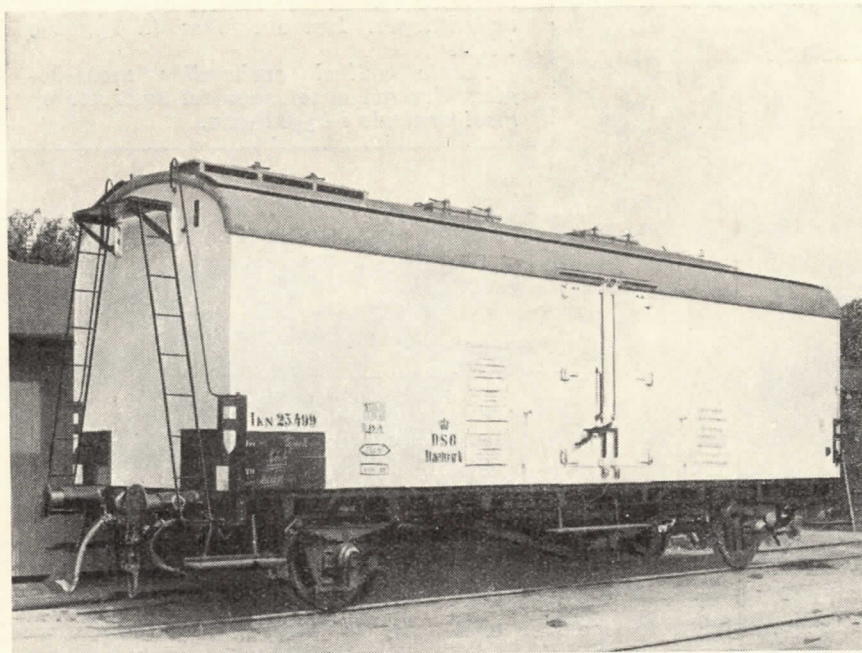
Af de ledsagende tegninger og fotoet vil læserne få et godt begreb om det endnu ikke færdige anlæg. I næste artikel gennemgår vi hele det elektriske system, signalsyste-

met, og det benyttede rullende materiel og endelig, hvad anlæget har kostet, og hvor meget tid, der er medgået hertil.

Alle modeller, såvel rullende, som bygninger, træer, o. s. v., vil enkeltvis blive bragt som konstruktionsartikler her i bladet i løbet af vinteren. Vi begynder allerede i dette nummer med *Lyn-toget*, og det kan altså ses færdigt kørende på anlæget.



# NY KØLEVOGN



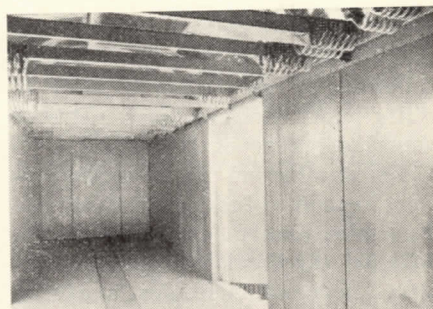
Statsbanerne har i august måned fået en ny kølevogn, litra IKN nr. 25499. Da den er forsøgsvogn, findes den foreløbigt kun i dette ene eksemplar. Den er i det ydre omtrent som litra IKS, men har flere lemme på taget og en ny låsemekanisme samt bremseplatform som IAR. Indvendig er den be-

klædt med rustfri stålplade over det hele — også gulv og loft — og er altså meget nem at holde ren. Til køling bruges ikke is, men kulsyresne, der har en temperatur af  $\div 80$  grader og altså rummer meget mere kulde, end vandis. Der er plads til 600 kg kulsyresne, og det skulle kunne holde en vognladning

af f. eks. fisk afkølet helt til Italien. Da vognen er så let at gøre ren, skulle den kunne tage f. eks. frisk frugt med tilbage, men det er naturligvis en forudsætning, at Italienerne gør den ordentlig ren, fiskelugt er ikke godt til frugt.

Vognen har en meget stor last, 18,5 t, og vejer selv ca. 18 t; den har rullelejer og automatisk lastomstilling på alle 4 hjul.

Påskriften er i overensstemmelse med de seneste internationale vedtagelser, bl. a. er bundflade 21,5 m<sup>2</sup> kommet i ramme og last 18,5 t anbragt som man tidligere så det på f. eks. de tyske vogne. Som den første danske vogn, har den fået SS-mærke, og den har ikke transitmærke, men RIV i ramme. Vognen har maksimalhastighed 120 km/t og er stationeret i Esbjerg.



Det rustfrie indre af forsøgsvognen

## INTERNATIONAL MODELBEDØMMELSE

Vi nærmer os nu snart efteråret, hvor der erfaringsmæssigt kommer mange småudstillinger rundt omkring i landet. Vi kommer let ud for på disse udstillinger at skulle bedømme indsendte arbejder og for at lette „dommerne“ og indføre en nogenlunde ens bedømmelsesmåde, gives nedenfor en rettesnor i modelbedømmelse.

Det første dommeren sætter sig ind i, er de bestemmelser, som i det foreliggende tilfælde er forbundet med præmien. Dette er meget vigtigt.

Dernæst går vi frem i følgende orden, en metodisk gennemgang efter modellernes forskellige kendetegn og kvalitet.

### A. Arbejdets kvalitet.

Kvaliteten i tilvirkning og sammensætning. God planlægning af arbejdet, vel udførte lodninger, jævne og regelmæssige bevægelser på de arbejdende dele, o. s. v.

### B. Arbejdets kvantitet:

En model kan have taget mere tid end en anden.

### C. Udseende:

Maling, polering og andre detaljer. F. eks. trækker det fra, hvis et hjørne, der skulle have været skarpt, er blevet rundt grundet på for megen tilfilning. En model kan ødelægges af dårlig maling. En model kan have et ydre, der ikke ligner prototypen.

### D. Formgivning:

Point for formgivning gives kun, hvis det er et originalarbejde, eller en model, som så nær som muligt skal følge en bestemt prototype. I sidste tilfælde kan næppe gives pluspoint, men minus for ikke at følge prototypen, for galt materiale og dele. Ved frie modeller kan gives points for god udformning.

### E. Opfindsomhed i konstruktion:

Her gives points efter opfindsomhed ved benyttelse af værktøj, i metoder for opbygning af modellen, materiale, gode ideer o. l.

### F. Arbejdets karakter:

Dækkes delvis af de øvrige punkter, men har sin berettigelse, hvor 2 eller flere modeller har fået samme pointstal i de foregående punkter. Har det været sværere eller lettere at udføre? Små modeller er sværere end store, noget materiale sværere end andet. Arbejdet omfatter fræsning af tandhjul, skruer o. s. v. Nøjagtig udformning og tilpasning må veje tungt ved denne sidste afgørelse.

Til ovenstående seks punkter fremstiller dommeren før bedømmelsen en talskala som neden-

# „ANBY“-BANEN

Tekst: Poul E. Clausen

8. og sidste artikel \* Modelbane i spor 0 (1:45)

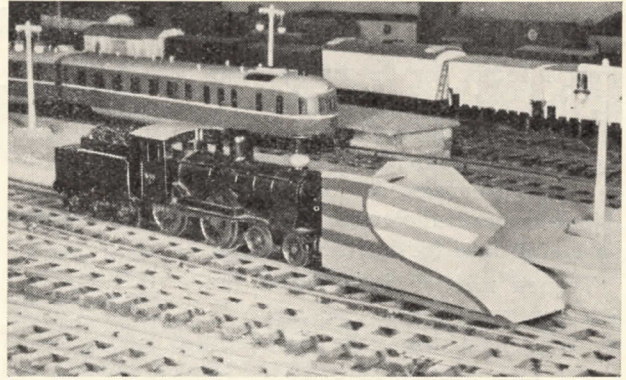


Fig. 34  
C'er med sneplov

## 28. Rullende materiel.

På et så stort anlæg er der plads for et stort rullende materiel, og mængden af dette er faktisk også stor. Materiellet undergår stadig forandringer; der kommer nyt til og gamle ting bliver udrangerede. Det falder naturligt at dele det nuværende materiel i tre dele: I) normalt modelmateriel, II) halvskalamodeler, og III) ældre mangelfulde modeller. De to sidste grupper forsvinder efterhånden, således er med undtagelse af kupévogne, alle personvogne i halvskala udrangeret. Ved halvskalamodeler forstår jeg mine gamle modeller bygget i 1:50, medens mine normale modeller er i 1:45.

Materiemængden er for øjeblikket: 15 lok., 2 motorlok., 4 motorvogne, 2 lyntog, 66 person-, post- og pakvogne, 69 godsvogne samt ca. 80 halvskalavogne. Det samlede antal aksler er knap 800.

## 29. Trækraften.

### Lokomotiver:

danske: litra C (2 stk.) —E—P (2 stk.) — R—S—F (2 stk.) tyske: Reihe 03 (2 stk.) og 38, amerikanske: type Hudson (2—C—2) og Mallet (1—C—C—1), begge med seksakslet tendere, og engelske: type 2—B—1.

### Motorlokomotiver:

danske: Mx og privatbane OHJ (1—C—1).

### Lyntog:

danske: 3-vognstog og am. dieseltog med to motorvogne + 3 vogne.

### Motorvogne:

danske: Mo (2 stk.) — ML — ME.

Flere af lokomotiverne er meget kraftige, f. eks. kan P—R—S—Mx og de am. lok. hver trække over 20—25 bogievogne, så der kan udmærket køres med lige så lange stammer som ved rigtig jernbanedrift.

## 30. Vogne.

I () angives vognaksler.

### Personvogne:

danske: 1(4) sovevogn, 20 (4) + 5 (3) personvogne, 3 (4) + 2 (2) postvogne, 4 (4) + 4 (2) pakvogne samt 3 (4) + 5 (2) halvskala kupévogne. Amerikanske: 74 (4) + 2 (6) personvogne incl. spise- og sovevogne, 1 (6) + 2 (4) post- og pakvogne.

### Godsvogne:

danske: 17 (2) lukkede HD, IA, IK, IG, QG, QH, QR — 21 (2) åbne KA, PC, PB, PF, PFR, PJ, PS, PT, PTR, TF — 4 (4) åbne TGC, TGS, TGT — 2 (2) benzinvogne ZE — 1 (2) krukkevogn ZS — 1 (4) DSB beholdervogn til ukrudts-

bekæmpelse — 1 (3) sneplor samt ca. 60 halvskalavogne, bl. a. kranvogn, hjælpevogn m. v. Svenske: 2 (2) S.J. litra G og O. Tyske: 2 (4) selvlossere. Amerikanske: 18 (4), heraf 2 caboose. Engelske: 20 godsvogne.

Med denne materielbestand er der mange muligheder for sammensætningen af togstammer. Har jeg været på rejse, morer det mig at sammensætte togstammer mage til dem, jeg har rejst med, såvidt det da er muligt. Tilsvarende er det også nærliggende, når et godstog passerer Nordbanen, der jo ligger nogle få m fra huset, da at oprangere et godstog så nær det passerede som muligt.

Ofte står det danske personvognsmateriel opstillet som:

- 3 eksprestog à 6—7 vogne,
- 1 kystbanetog 6 vogne,
- 2 persontog à 5 vogne,
- 3 motortog med 1-2 vogne samt 1 lyntog.

En del af materiellet er bygget af mine kammerater og det er et ikke ringe arbejde, at holde materiellet i orden. Det skal smøres og der skal også til tider udskiftes dele, særlig på lokomotiver — de kommer jo nemt til at køre mange kilometer og er derfor udsat for et stort slid.

Egentlig er anlæget alt for stort — i hvert fald for een mand — og det tager faktisk også alt for meget af min tid. Desværre er det ikke muligt at fremvise anlæget til alle, der gerne vil se det; lidt privatliv skulle der jo også gerne blive tid til.

I denne — måske lidt langtrukne — beskrivelse har jeg forsøgt at berette lidt om nogle af de erfaringer, jeg gennem de mange år har høstet. At lave en modelbane kræver jo tid, penge, viden om jernbaner og erfaringer indenfor modeljernbanesporten.

Poul E. Clausen.

stående, idet den dog revideres med højere eller lavere max.tal for at indføre de bedømmelses-

nytte 2—3 dommere, der hver for sig foretager afgørelser efter skemaet, hvorefter dommerne vote-

A. Arbejdets kvalitet ....	Indtil 100 points.
B. — kvantitet ...	— 100 points.
C. Udseende ... ..	— 50 points.
D. Formgivning ... ..	— 50 points.
E. Opfindsomhed ....	— 50 points.

Maximalt: ... .. 350 points.

F. Arbejdets karakter afgør bedømmelser med ens pointsantal.

grunde, efter hvilken præmien skal uddeles.

Man bør ved bedømmelser be-

rer. Særskilte eksperter bør tilkaldes, hvor det er muligt.

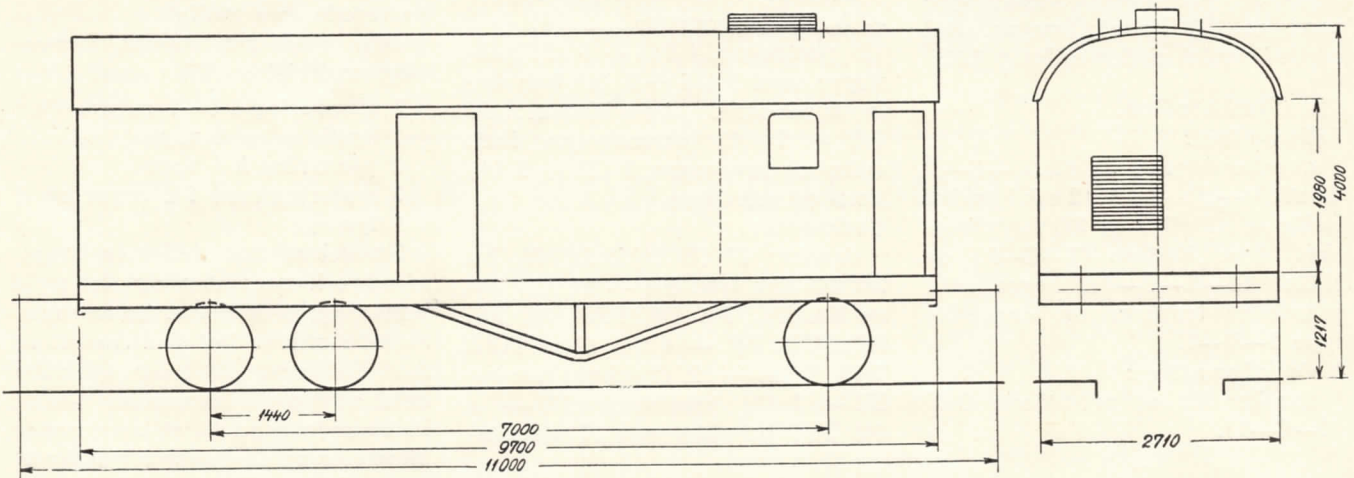
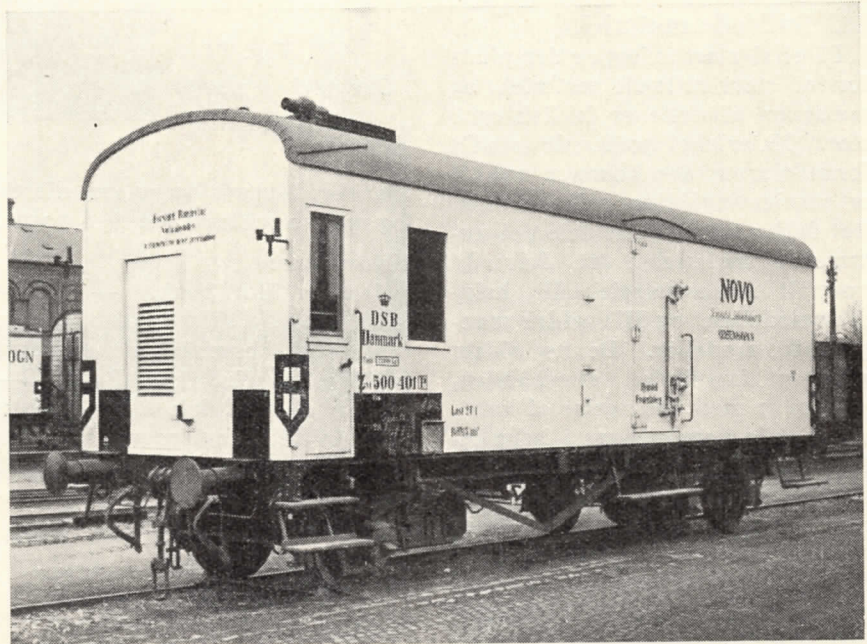
Næst efter tankvognene er kølevognene den mest fremtrædende gruppe inden for de private vogne. Ved velvilje fra „Novo terapeutisk laboratorium“ har vi lånt tegninger og fotografier af en af de mest særprægede kølevogne: „Novo“s maskinkølevogn til transport af frosne kirtler, ZM 500401.

Vognen minder i størrelse om Statsbanernes nyeste kølevogne litra IKS, men kan tage betydelig større last, nemlig 24 t (IKS 12,5 t); den har derfor 3 aksler og er allerede af den grund værd at se lidt nøjere på. 2 af akslerne sidder tæt sammen under den ene ende af vognen og bærer lasten, den tredje aksel sidder i den anden ende, så den samlede akselafstand bliver 7,0 m. Foruden lastrum har vognen nemlig også et maskinrum, hvor kølemaskine m. m. står opstillet, idet opbevaring af bugspyt-kirtler til fremstilling af Insulin kræver lavere temperatur, end der kan opnås med is, og vognen her er nærmest et køleskab på hjul. Kølemaskineriet består af en dieselmotor, der trækker en dynamo, der giver strøm til motorerne for

## Privatejede danske gods og cisternevogne

# Maskinkølevogn litra ZM

500401



kølekompressorerne, luftcirkulationsblæserne for køleelementerne, blæser for køling af kondensatoren samt belysning af køle- og maskinrum.

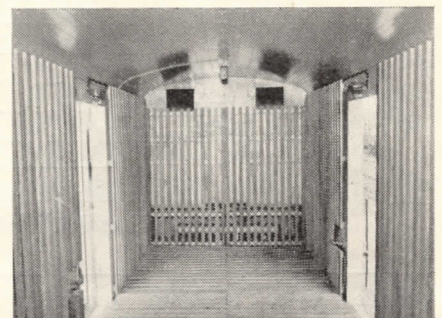
Vognen bruges til at bringe kirtler til fabrikken i København. Den har for øjeblikket jævnligt ture til udlandet, og regelmæssige ture til Odense, hvortil kirtler fra slagterier på Fyn og i Jylland samles pr. kølebil.

På grund af maskineriet i vognen skal den altid være ledsaget af en mand, hvad der naturligvis fordyrer dens benyttelse, der er også derfor af betydning, at den kan

medtages i de hurtigste godstog, og den har nu lov til at gå i 90 km-tog. Det var oprindeligt meningen, at den skulle kunne gå i 100 km-tog, men selv om den har over 6 m's akselafstand, har den alligevel ikke fået tilladelse til det — velsagtens på grund af urolig gang, der kunne tænkes at stamme fra de to tætsiddende akslers ret store sideværts slør, der er nødvendigt af hensyn til vognens gang i kurver (specielt i de skarpe kurver på færger).

Vognen er bygget i 1943 hos Scandia og har hjemsted på Frederiksberg.

Størrelse 1/87 (spor HO), mål i mm for vognen i virkeligheden



Maskinkølevognens kølerum

# KLUBMEDDELELSER

## Dansk Model Jernbane Klub, København.

Formand Civilingeniør P. E. Clausen, Gl. Strand 37<sup>1</sup>, K.  
Næstformand: Tandtekniker M. Christensen.  
Sekretær: Civilingeniør J. Svindt, Morsøvej 59, F.  
Kasserer: Afd.chef Th. Kronholt, Vesterbrog. 142, V.  
Klublokale: Nørrebro Station. Anlæg i „0“.

### Meddelelse nr. 40.

Der afholdes køreaften på Nørrebro station mandag d. 4. septbr. og mandag d. 2. oktbr. kl. 20.

Tirsdag d. 19. septbr. kl. 20 afholdes mødeaften i Tivoli Keglernes selskabslokaler, Bernstorffsgade 7. Sekretæren vil give en oversigt over udviklinger i konstruktionen af jernbanevogne.

P. E. Clausen.

/J. Svindt.

## Jydsk Model jernbane Klub, Århus.

Formand: Gartner M. W. Nielsen, Lyngsiev. 4<sup>1</sup>, Aabyhøj.  
Næstfmd.: Maskinarb. J. Måberg, Chr. Wintersvej 49.  
Sekretær: Maskinarb. E. Andersen, Fiskeg. 100, Århus.  
Klublokale: Århus banegård, opgang E<sup>5</sup>. Anlæg i „0“.

Ord. generalforsamling afholdes torsdag den 14. sept. kl. 19,30 i Folkets Hus, værelse nr. 15.

Af dagsordenen kan fremhæves: Nye love, såvel klub- som banemæssigt.

Køreaften afholdes den 26. sept., hvor vi vil prøve at køre julekøreplanen.

Klubbens Jub. 5. vil blive fejret søndag den 8. okt. kl. 14 på anlæget. Af hensyn til fælles kaffebord og til de indenbys og udenbys klubkammeraters deltagelse deri, skal indmeldelse ske til bestyrelsen inden 1. oktbr.

P. B. V.

Mogens W. Nielsen.

## Faaborg Modeljernbaneklub.

Formand: Svend Jørgensen, Mellemgade 8, Faaborg.  
Sekretær: Materialist Mogens Christensen, Vester-  
gade, Faaborg.

Kasserer: Materialist Bøje Degener, Torvet, Faaborg.  
Klubben blev stiftet d. 10. maj.

## Kalundborg Model-Jernbane Klub.

Formand: C. O. Petersen, Sct. Jørgensbjerg 44 st.  
Næstformand: Guldsmed Johs. Møller, Kordilgd. 29.  
Kasserer: H. E. Svendsen, Valdemarsgade 8.  
Klublokale: Loftetagen i depothbygningen, Klbrg. bane-  
gård. Anlæg: str. „0“.

Mødeaften: Hver tirsdag kl. 19 og lørdag kl. 15.

Klubben påbegynder vintersæsonen fra og med 1. tirs-

dag i sept. md. og fortsætter med byggeaftener hver tirsdag fra kl. 19 til 21.

Da vi ved bygning af DSB.s gitterbro har udarbejdet visse specialværktøjer, er vi i stand til at levere et fuldt færdigt byggesæt til kr. 20,00. Sættet er lavet i stål med færdige U-bjælker og nødvendige lasker — ialt 210 stykker. Sættet loddes sammen.

## Tølløse Modeljernbaneklub.

Anlæg spor 0. Byggeaften hver mandag og torsdag kl. 19,00. Lokale: Tølløse centralskole, loftlokalet i den nye skolebygning.

Aktive og passive medlemmer optages ved henvendelse til formanden, Georg Larsen, Tølløsevej 40, eller kassereren, Simon Hansen, Vestergade 20.

## Horsens Modeljernbaneklub 1950.

Formand: C. Schmidt, Fælledvej 24, Horsens.  
Tlf. 270 og 960.

Næstformand: E. Leed, Frejsgade 7, Horsens.  
Kasserer: H. Stabell, Stjernholm C, 3, Horsens.  
Tlf. 1582.

Sekretær: Fr. Pedersen, Hovedgård, og O. Fagerberg,  
Fælledvej 24, Horsens. Tlf. 270.

Så er ferien forbi, og vi tager fat på arbejdet igen. Først og fremmest med den vedtagne ændring i anlæget, hvorefter vi kun bygger i 0. Foreløbig bygger vi på anlægget som hidtil tirsdag og torsdag. Senere kan vi tage lørdag eftermiddag til hjælp. Medlemmerne erindres samtidig om, at den første tirsdag i måneden er gjort til fast klubaften. Da mødes vi hos Torbensens, lægger planerne for den kommende månedens arbejde, berigtiger kontingentet, samler ordrer til indkøb af materialer, samt drøfter øvrige foreliggende forhold. Disse månedlige klubaftener skulle gerne styrke klubbens sammenhold, og vi vil forsøge, om vi til disse aftener også kan fremskaffe films, som kan have medlemmernes interesse. Til en sådan filmsaften kan vi også invitere gæster m. v.

10 af medlemmerne var torsdag d. 3/8 -50 i Århus for at se den derværende klubs anlæg. Vi blev modtaget på det bedste, selvom vi mødte med altfor kort varsel. Turen var absolut udbytterig, og vi takker Århus for god modtagelse og beredvillig forevisning af anlægget.

Der kan fortsat optages såvel aktive som passive medlemmer ved henvendelse til klubbens bestyrelse.

Den gamle klubs forhold er endnu pr. 15. august ikke helt afviklet, idet vi trods adskillige henvendelser til den tidligere kasserer endnu ikke har fået forelagt fornøden bevis for den endelige afslutning.

Bestyrelsen.

## »MODELJERNBANEN« Månedligt tidsskrift for jernbaner og modeljernbaner

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

Redaktion: Østerbrogade 224, København Ø.

Teknisk redaktion: Baneing. P. E. Harby  
og Civiling. W. Bay.

Henvendelse til redaktionen bedes så vidt muligt ske pr. brev.

Redaktionen slutter den 15. i hver måned.  
Ekspedition: Holmens Kanal 32, København K.  
åben 10—17.

Pris: Enkeltnumre kr. 1,50.

Arsabonnement (12 numre) 15 kr. Udland kr. 17,00.

Indbetaling på Girokonto 74115.

Trykkeri og annonceekspedition: Klostertrykkeriet,  
Aaboulevard 32, København N. Tlf. Nora 6788.

Fotograf: Ole Borch, Vesterbrogade 67, København V.  
Tlf. Eva 7329 v.

Arkiv: Østerbrogade 224, København Ø.

Demonstrationsanlæg: Indtil videre ikke tilgængeligt for publikum.

Klichéanstalt: Illu'grafia, Studiestræde 32, Kbhvn. K.

Eftertryk af bladets indhold tilladt mod tydelig kildeangivelse.

Distribueres gennem De private Bladcentralers Landsdistribution.

Medlem af foreningen af Danske Ugeblade, Fagblade  
Tidskrifter.

### Forhandlere i udlandet:

Tyskland: Fa. Werner Böttcher, 21 b, Bergkamen,  
Westf. Frankrig: Documents et Collection d'Art, 61 rue  
de Vaugirard, Paris. Loco-Review, Montchauvet, Seine-et-  
Oise. England: Percival Marshall & Co. Ltd. 23 Great  
Queen Street, London, W. C. 2. Sverige: Wentzel's Ap-  
pelbergsgatan 48, Stockholm. Norge: Modelbaneklubben,  
Postbox 4024, Oslo A/S NARVESENS Kioskkompagni,  
Postbox 125, Oslo. U. S. A.: Model-Craftsman, 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, Geestersin-  
gel 20 a, Alkmaar. Østrig: Joseph Sperl, Wiedner Haupt-  
strasse 66, Wien IV/50. Schweiz: A. Francke, S. A. 6  
Place Bubenbergrasse 6, Berne.

# Rejs langt brug kort

benyt Statsbanernes billige

	1. kl.	flk.
8 dages kort . . . . .	90 kr.	60 kr.
15 dages kort . . . . .	135 kr.	90 kr.

**DANSKE STATSBANER**

## SPOR HO:

Skinneunderlag 1 m. . . . .	0,60
Svellemåtter (gule) - . . . . .	1,00
Sv. Skinner - . . . . .	1,05
Eng. „ (90 cm) . . . . .	1,05
Hjertestykke til sporskifte plastic . . . . .	1,75
Tunger - - - - -	0,50
Omskifter - - - - -	1,50
U, blik for eng. skinnør pr. pose . . . . .	1,00
- - - sv, - - - - -	1,20
Skinnesamlere for eng. skinner pr. pose . . . . .	1,00
- - - sv. - - - - -	1,20
Skinnemål HO: for sv. og eng. skinner . . . . .	1,50

## Hobby Kælder

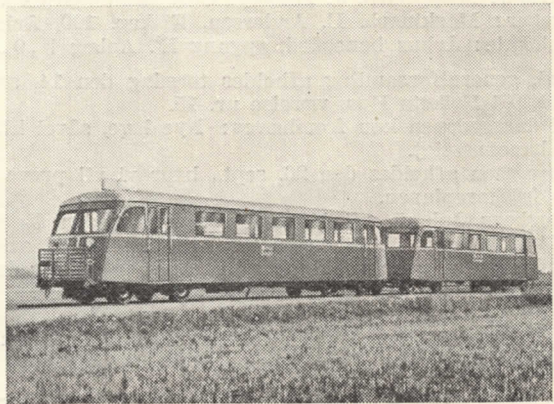
NANSENSGADE 74. KØBENHAVN K. - BYEN 1974 x

## KØB-SALG-BYTTE

Pris for enkeltannonce:  
Indtil 20 ord kr. 3.00 - hvert yderligere ord kr. 0.15.  
Bedes forudbetalt: Giro nr. 74115.

**Märklintransformator, HO, købes.**  
O. Josephsen, Strandvej 155, Hellerup.

Märklinskinner, spor „00“,  
og sporskifter købes.  
Palsdorf, Holmens Kanal 32, Telefon PALæ 2334.



JERNBANEVOGNE  
MOTORVOGNE  
SPORVOGNE  
SKINNEBUSSER

MASSEFREMSTILLING AF  
SÆNKSMEDEGODS  
INDTIL 25 KG STYKVÆGT

VOGNFABRIKKEN

**SCANDIA** <sup>A/S</sup> RANDERS

## Amager »HOBBY TEKNIK«

Flere deltagere søges . Fuldt moderne værksted med drejebænke, boremaskiner, skruestikke og alt nødvendigt værktøj . Kom og se.

Prisen er 2 kr. pr. aften fra kl. 19 til kl. 22.

Jeg har mange materialer for teknik og mekanik, bl. a. montage dele til rullende materiel, sporlægning, brobygning, stationsbygninger, panoramaer m. m.

Telefon Amager 5375

**Chr. Jørgensen**, Søren Norbys Allé 2  
v. Amager Bio, linie 2 og 13 lige til døren.

## Gratis

til alle

**Modeljernbane-  
byggere**

Det nye 130 sidede, rigt illustrerede katalog over modeljernbaner, modelflyvere og modelskibe tilsendes på forlangende gratis.

Kommer De til Østrig i Deres ferie, da aflæg os et besøg. Vi fører alt i byggede, samlesæt og hele modeller for alle størrelser og sporvidder.

**JOSEPH SPERL**, Wien IV, Wiedner Hauptstrasse 66

Østrigs førende fagforretning for teknisk modelbygning  
(Auslandversand)