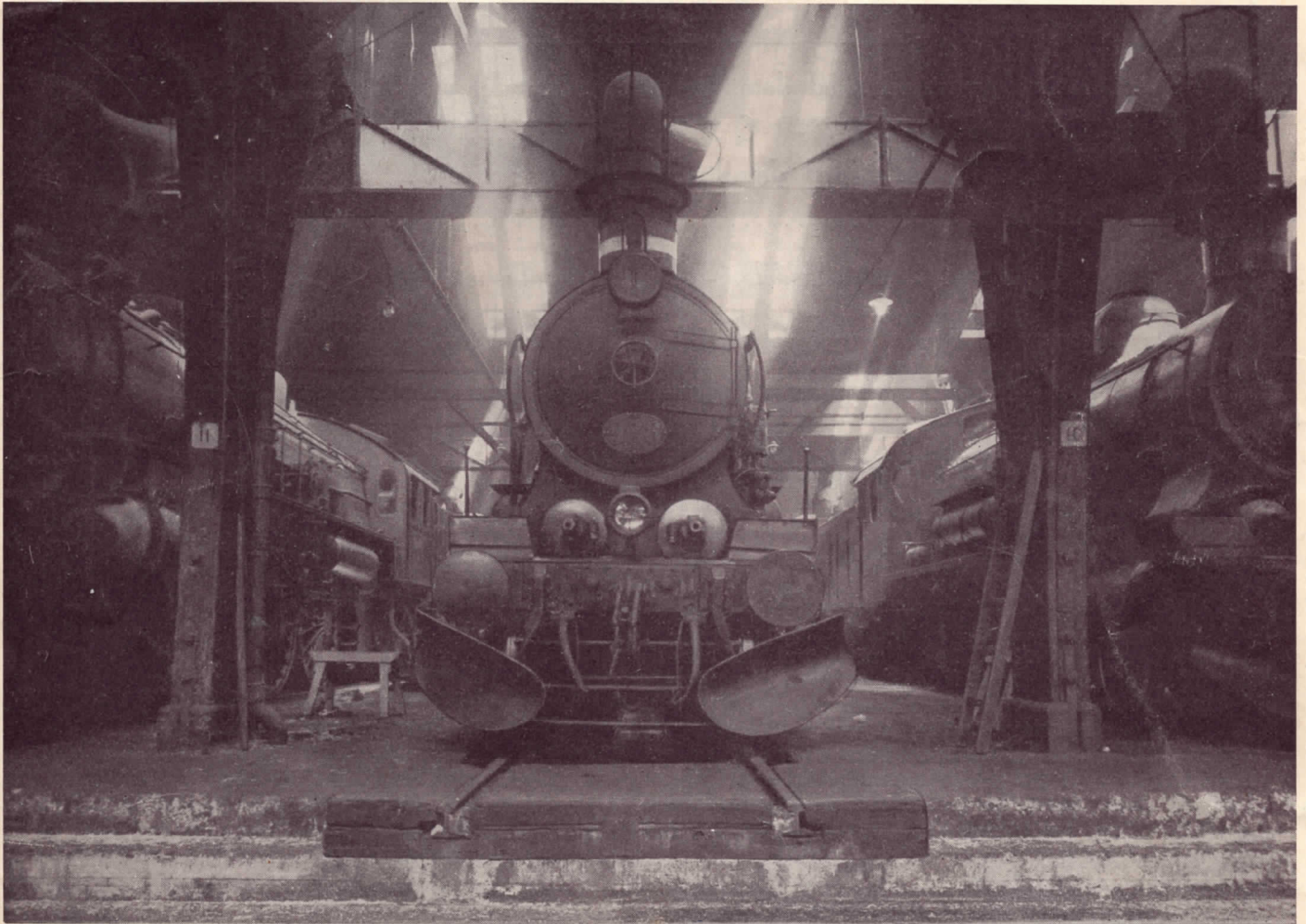


# Modeljernbanen

TIDSSKRIFT FOR

JERNBANER OG MODELJERNBANER



Danske Statsbaners maskindepot på Københavns Godsbanegård. Tilvenstre ses et litra E lokomotiv, i midten et litra P., nr. 906, og tilhøjre endnu et litra P.

Foto udlånt af DSB

NR. 7

OKT. 1949

OFFICIELT ORGAN FOR DANSKE MODEL JERNBANE KLUBBER

PRIS: Danmark kr. 1,25  
Sverige . kr. 1,25  
Norge .. kr. 1,35

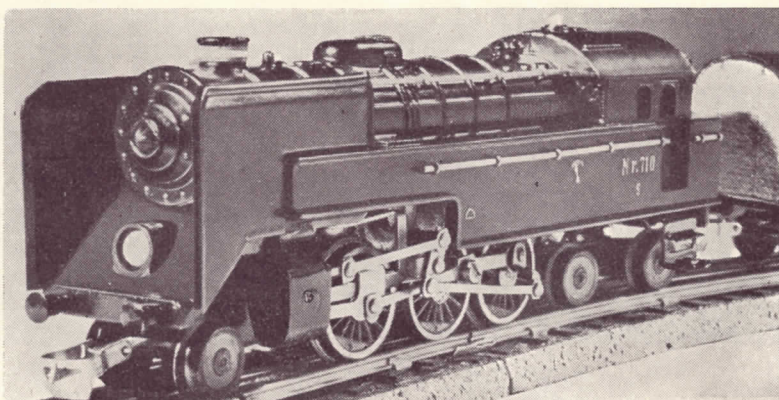
# MODEL OG HOBBY

GUNLØGSGADE 23  
KØBENHAVN S.

Giro nr. 73521

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

Stedet, hvor alle  
modelbyggere mødes og udveksler  
erfaringer.



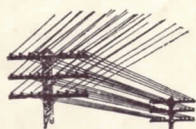
## NYHED

Arbejdstegninger med detailtegninger i størrelse H0 til DSB lokomotiverne litra S-E-H-R-Q ..... pr. sæt kr. 2,25.

Arbejdstegninger med detailtegninger i størrelse 0 til DSB lokomotiverne litra E..... pr. sæt kr. 4,80.

Iøvrigt fås alt i løsdele. - September-salgsliste mod 20 øre.

**Kom og se - skriv og spørg**



## NYT

— ude og hjemme

### Italien:

Den italienske modeljernbane-sammenslutning *Associazione Italiana Modellisti di ferrovie in Miniatura* har nu udsendt det første nummer af sit officielle kluborgan, *Ferrovie, rivista tecnica di modellismo ferroviario*. Det er et ualmindeligt smukt og godt model-tidsskrift i format lidt større end A 4 og med 34 sider. Udkommer hver anden måned. Desværre er sproget jo ikke særligt udbredt herhjemme, men findes der eventuelle liebhavere, kan bladet bestilles i abonnement på vor redaktion.

### U. S. A.:

Udover de herhjemme godt kendte amerikanske modeljernbaneblade er for nylig udkommet endnu et, der udelukkende beskæftiger sig med størrelsen H0. Det hedder da også *H0 MONTHLY* og er på størrelse med »Model Railroader« med tilsvarende papir og udstyr. For den H0-interesserede må dette tidsskrift være det absolut bedste. Kan bestilles i abonnement på vor redaktion.

### El-sporskifte

Så kom den rigtige elektriske sporskifte-motor til den rigtige pris: 5,90 kr. - Forsendes overalt.

**TRYFA - BRØDREGADE 26 - RANDERS**

*Tyskland:* Med enkelte undtagelser er produktionen af lokomotiver kun småt begyndt. *Henschel* leverede i 1948 et mindre antal 52'er, men er iøvrigt travlt beskæftiget med at holde US-zonens lokomotivpark ved lige. Maskinfabriken *Esslingen*, der sidst leverede 42'er til den tyske stat, fabrikkerer elektriske lokomotiver til Stuttgart til brug ved oprydningen.

*Krigslokomotiver.* Da man tit hører tale om krigslokomotiver, bringes her en lille oversigt over, hvad de enkelte lande byggede under den 2' verdenskrig. Tyskland.

1 E, reihe 52. (15 t aksetryk, 1942)

1 E, — 42. (17 t — , 1943)

U. S. A.

1 D (16 t aksetryk, 1942)

C tenderlokomotiv (15 t aksetryk) 1942.

England.

1 D Stanier (15 t aksetryk, 1940—42)

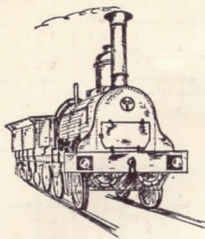
1 D Austerity (16 t aksetryk, 1942)

1 E Austerity (13 t aksetryk, 1943)

C tenderlokomotiv, (15 t aksetryk, 1944)

Endvidere byggede England i 1945 for UNRRA en 1 D type »Liberation«, som den kan findes i Grækenland, Luxembourg, Tjekkoslaviet og Polen. Ofte bliver det amerikanske 1 D lok. betegnet som UNRRA lokomotiv, men det er ikke rigtigt.

*Polen.* Ved siden af nybygninger af den kendte reihe 42 blev der fra USA indført 100 stykker 1 E godstogslokomotiver. Bestillingen er sandsynligvis forhøjet til 500.



# MODELJERNBANEN

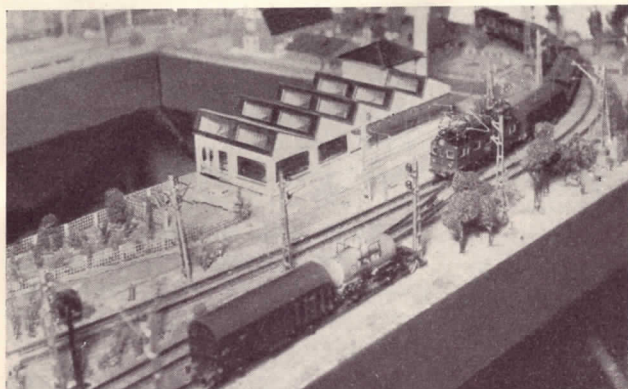
TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

OFFICIELT ORGAN  
FOR DANSKE  
MODEL JERNBANE  
KLUBBER

OKTOBER 1949

NR. 7

1. ÅRGANG



Linien er klar og persontoget fortsætter ind på stationsområdet. På rangerbanegården står en S. J. overdækket godsvogn samt en af Svenska Sockerfabriks A. B.s tankvogne.

Malmö Modellklub er ikke særlig gammel. Den er oprettet i 1943 af nogle sejlere, som mødtes for at diskutere modelbådsbyggeri. Det var ikke meningen at danne nogen stor klub, hvorfor fordringerne til medlemsskabet blev stillet ret høje. Medlemsantallet begrænsedes til et bestemt antal, og for at blive optaget fordredes dels indførelse gennem et eller andet medlem og dels, at man kunne dokumentere prøver på færdigheder i modelbyggeri. Klubben er siden vokset og udviklet, og det begrænsede medlemsantal er også forøget lidt, således at klubben nu består af en snes medlemmer. Der bygges imidlertid ikke alene modelbåde, men også modeljernbaner og modelfly er repræsenteret. Modeljernbanebyggerne er for tiden de mest aktive, selv om de ikke tæller mere end 5—6 medlemmer.

Formand for klubben lige siden starten har været hr. Conny Sundström. Hr. Sundström har i mange år været en ivrig modelbygger, og om han har det eller sin forretning som »hobby«, ved vi ikke; thi han virker lige interesseret i begge dele. Et er imidlertid sikkert, laver han sko lige så godt, som han bygger modeller, kan hans kunder ikke klage. Sit ry som modelbygger har hr. Sundström fået stadfæstet gennem mange præmier og udmærkelser på hobbyudstillinger, hvor hans både har vakt berettiget opmærksomhed. Der findes for tiden ingen modeljernbaneanlæg til demonstration, idet det i Malmö ligesom alle andre steder er uhyre vanskeligt at skaffe lokaler. Derimod har et af medlemmerne, hr. Ragnar Sjöo, i Arlöv sit eget private anlæg. Hr. Sjöo er altid villig til at vise sit anlæg og vi tager med



Til venstre:  
R. Sjöo studerer en detalje i sit modeljernbaneanlæg  
T. v. ses en overdækket godsvogn samt en af S. S. A.s »Melassevogne«.

Til højre:  
Svenska Sockerfabriks A. B.s sukkervogn.

Sverige:

## Malmö

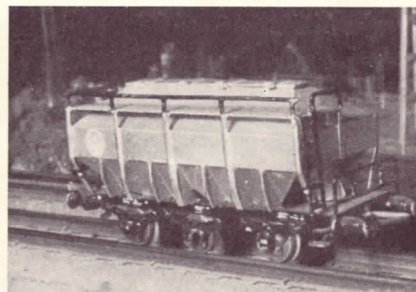
### MODELLKLUB

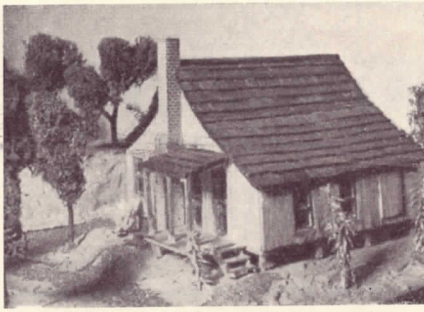
I Sverige er interessen for modeljernbaner stor og der findes mange klubber og private anlæg. Vi har valgt først at aflægge den nærmeste svenske by et besøg og håber så siden at kunne fortælle lidt om de øvrige svenske anlæg.

en af SJ's motorvogne ad strækningen Malmö—Lund til den første station Arlöv. Vi finder frem til hr. Sjöos villa, som ligger i Hamngatan, hvor fru Sjöo tager imod os og viser os ned til den »underjordiske« bane med en høflig henstilling om at passe på ikke at slå hovedet mod trappen.

Hernede under villaen havner vi et fuldstændigt anlæg i spor H0, 1/87. Cirka 35 meter spor er nedlagt som en dobbeltsporet ring i ca. 3,5 meters længde og 2 meters bredde. På den ene langside ligger en station med banegård, sporskifter o.s.v., langs den ene korte ende er meget fikst anbragt en tunnel med helautomatisk signalanordning for gennemkørsel. Anlægget er fuldstændig elektrificeret med 2 køreskiner og luftledning, og alle lokomotiver er el-lok. Lokomotivparken består af 1 stk. littra F og 2 rangerlok. Vognparken består af 5 stk. personvogne og en halv snes godsvogne.

I Arlöv ligger en af Svenska Sockerfabrikenas (SSA) store sukkervognfabrikker. Selvfølgelig har hr.

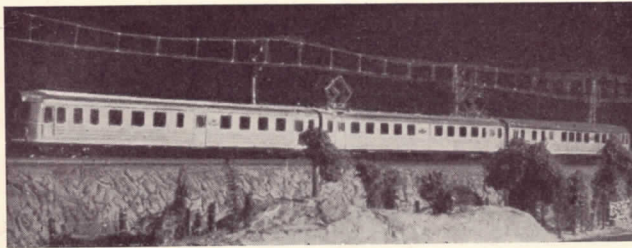




Detaille fra R. Sjöös anlæg; gammelt hus ved jernbanelinien.

Sjöö i sin vognpark nogle eksemplarer af disse fabrikkers specielle vogne. Der er en sukkervogn og to melassevogne (cisternevogne).

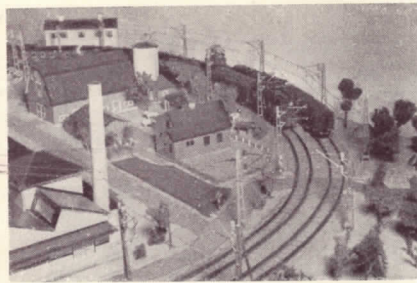
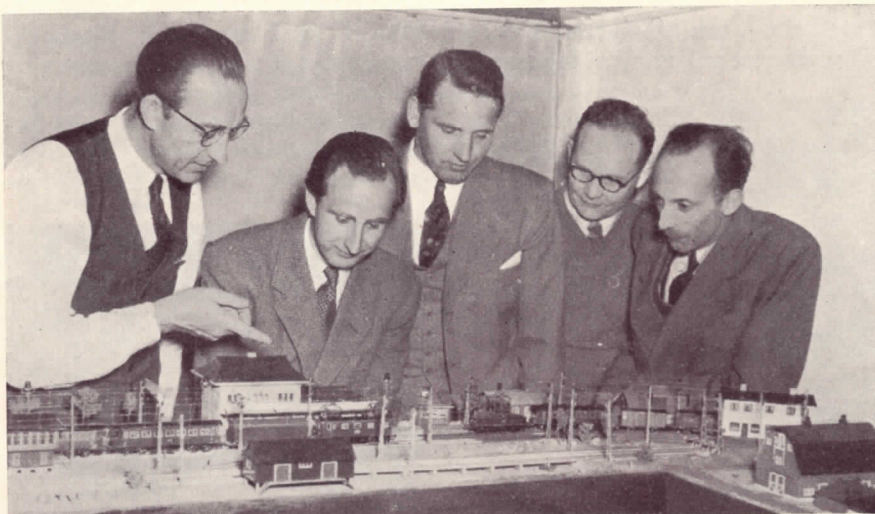
Det, der gør anlægget så imponerende, er imidlertid det enorme arbejde, der er gjort for at få landskabet så naturligt som muligt. I hvert eneste lille hus ligger mange timers arbejde. De ledsagende fotografier viser langt bedre end ord,



Svenske Statsbaners elektrificerede lyntog

hvor smukt og naturligt det hele er bygget op.

Hr. Sjöö demonstrerer gerne sit anlæg, og det viser sig at fungere upåklageligt, men som hr. Sjöö selv siger, der er meget endnu at bygge og ændre, for at han kan få anlægget helt i orden. Det er jo netop en af modeljernbanehobbyens store fordele. Det bliver aldrig færdigt. Der er altid noget nyt at tilføje. Har man sit eget anlæg, har man aldrig ledige stunder, hvor man ikke ved, hvordan man skal få tiden til at gå.



S. J. F.-lokomotivet møder i kurven et godstog.

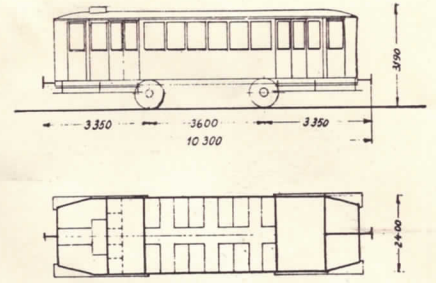
I omtrent 5 år har Sjöö arbejdet på dette anlæg og sammenlagt er der sikkert ofret mange timer herpå. Det bekræfter hans kone også, idet hun påstår, at hun altid ved, hvor han er. Det er sikkert ikke alle koner, som kan sige det samme om deres mænd.

Udover selve anlægget viser hr. Sjöö os også en model af SJ's nye hurtigtog, og denne model er lige så smukt udført som alle de øv-

rige. På grund af banens begrænsede omfang kan det store tog desværre ikke køre på anlægget, men står kun som en udstillingsmodel.

EM-CE.

Vi glæder os til senere at kunne bringe flere beskrivelser fra de svenske modelbaner, og vi benytter her lejligheden til at minde de svenske — og iøvrigt også de norske — læsere om, at grundet det store salg af Modeljernbanen i de 2 lande, er det også deres blad. Breve, fotos og beskrivel-



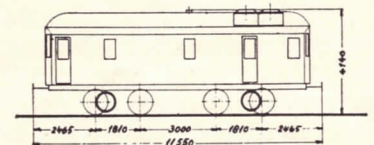
Sønderborg Amtsbaner, SAJ, M. 1-2, 1925

### 7. Renault-vognene.

I 1925 købte de smalsporede Alsbaner 2 stk. 2-akslede, benzinkemekaniske vogne i Frankrig hos *Société Scmia*, Paris. De havde en 4-cylindret Renault-motor, som ved 1250 omdr/min ydede 58 hk. Motoren var anbragt i vognens ene ende og trak over kobling og gearkasse på det ene hjulsæt. Vognene havde førerrum i begge ender og vejede ca. 7,5 t.

### 8. DEVA-personvogn.

Hillerød-Frederiksværk Bn. anskaffede i 1926 en diesel-elektrisk bogiemotorvogn fra det føromtaltte, svenske Diesel Elektriska Vagn A/B DEVA i Västerås. Denne vogn er af en type, som fabriken udviklede fra deres første, til en svensk privatbane (Mellemsta Södermanlands Jernväg) i 1913 leverede vogn på 75 hk. Hillerød-vognen har en 6-cylindret, svensk Atlas-motor, som yder 90 hk ved 580 omdr/min. Dieselmotor og generator står i vognen over løbebogien, mens de 2 banemotorer er anbragt på normal måde i den anden bogie. Vognen vejer 31 t.



Hads-Ning Herreds Jernb., M. 1, 1926

### 9. De første Scandia-Frichs lokomotiver.

I 1926 afleverede vognfabriken Scandia de første motorkøretøjer

ser er hjerteligt velkomne, ligesom klubmeddelelser og nyt også har interesse.

R. Sjöö demonstrerede villigt sit anlæg for Modeljernbanens fotograf. På billedet ses fra venstre: R. Sjöö, A. Svensson, Nordin, Malmö modelklubbs formand, Conny Sundström samt Model-Crafts værkfører, R. Lindsjö.

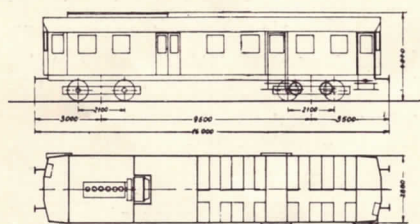
# Træk af motortrafikkens udvikling ved de danske jernbaner. - 3.

af civilingeniør W. Bay

med dieselmotor fra A/S Frichs i Aarhus. Det var diesel-elektriske lokomotiver med 4 lænkeaksler. De første var til *Hads-Ning Herreders Jb.* (Aarhus—Odder—Hou) *M 1* og *Ringkøbing—Ørnhøj—Holstebro Jb. M 1* og *M 2*. De har en 6-cylindret Frichs-motor, som ved 500 omdr./min. yder 210 hk. Hovedarrangementet svarer nøje til de under 3 omtalte DEVA-lokomotivers. De elektriske maskiner og apparater leveredes af Siemens i Tyskland. Lokomotiverne vejede ca. 38 t.

I 1927 leveredes et lignende lokomotiv til *Næstved—Præstø—Mern Bn. nr. 6*, dog var motoren her på 240 hk.

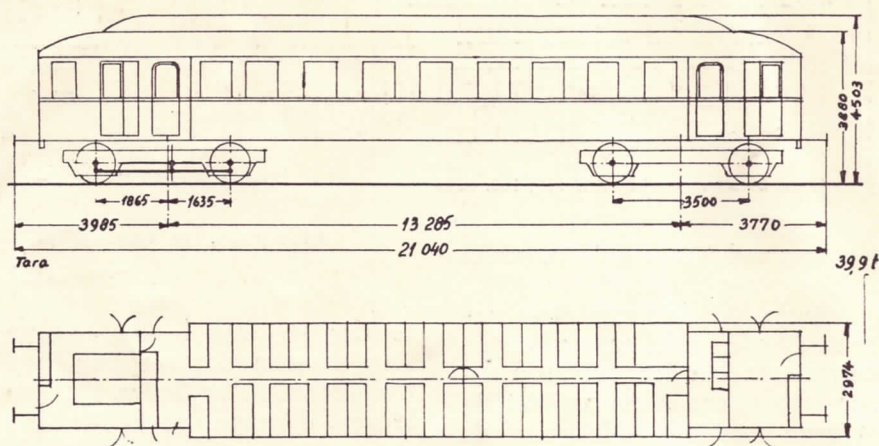
Samme år leveredes de første dieselmotorer til Statsbanerne, 6 stk. *litra MT nr. 101—106*. Det var bogielokomotiver med 2 banemotorer drivende de 2 yderste aksler, altså hjulsætning (A1)—(1 A). Dieselmotoren var en 6-cylindret Frichs-motor, som ydede 230 hk ved 525 omdr./min. Lokomotiverne blev bygget af Scandia og vejede 45 t. De er under krigen udrangeret, dog blev vognkasserne anvendt som redningsvogne for udrykningstogene.



Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane, TKVJ, M. 1, 1926.  
Hirtshalsbanen, HB, M. 31, 1917.

## 10. Scandias Kieler-vogne.

Imidlertid begyndte Scandia at bygge motorvogne efter kielerprincippet, se under 1. De første afleveredes i 1926, 1 til *Silkeborg—Kjellerup—Rødkjærsgade Jb.*, 1 til *Trolldhede—Kolding—Vejen Jb.* og 1 til *Nordfynske Jb.* (Odense—Bogense). Vognene var kraftige personvogne af et ganske andet tilsnit end de tyskleverede kieler-vogne. De vejede da også ca. 30 t. Benzinmotoren var anbragt på en særlig drager, som var ophængt over bogiernes kugleskåle. Motorens, gearets og kardanakslernes vibrationer bliver herved i høj grad holdt borte fra vognkassen.



Mariager-Faarup-Viborg Jb. M 1-2, 1927.

I 1927 leveredes ialt 9 sådanne vogne, i 1928 een og i 1929 endnu een til forskellige privatbaner.

## 11. Maybach-vognene.

I 1927 indkøbtes i Tyskland 4 diesel-mekaniske vogne, 1 til *Hillerød—Frederiksværk Jb.*, 1 til *Skagensbanen* og 2 til den dengang helt nye *Mariager—Fårup—Viborg Jb.* Det var fabrikken *Eisenbahn-Verkehrsmittel A/G (EVA)* i Wismar ved Berlin, der byggede disse Danmarks første nittede stål-vogne, mens dieselmotorerne og gearene fremstilledes af *Maybach Moterenbau* i Friedrichshafen ved Bodensøen. Motoren var 6-cylindret og ydede ved 1400 omdr./min. 175 hk. Plejstangslejerne havde rullelejer, og disse i forbindelse med det meget høje omdrejningstal gav straks meget store vanskeligheder i driften.

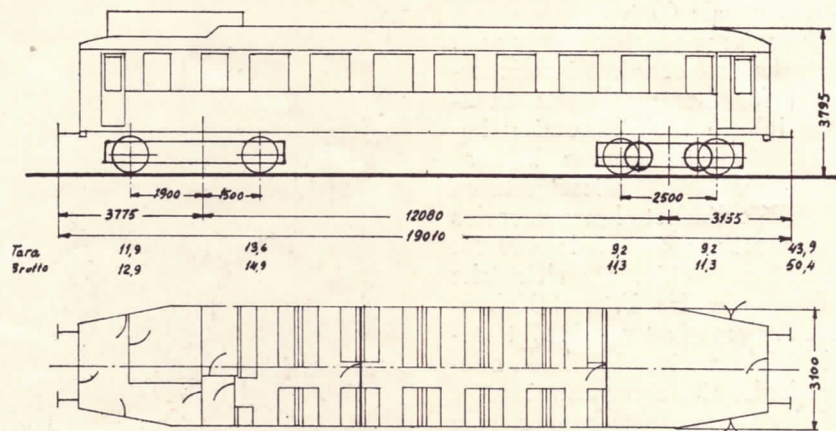
Motoren var ophængt lavt i bogien og trak gennem en kobling den ligeledes i bogien anbragte gearkasse. Denne havde 4 gear og vendegear. Dette sidste trak blind-

akslen, som ved kobbelstænger trak de 2 hjulsæt i maskinbogi. Mariager- og Skagen-vognene var meget lange og vejede ca. 40 t, mens Hillerød-vognen var noget kortere og vejede ca. 35 t.

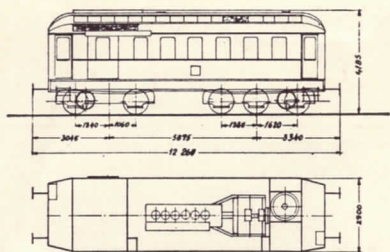
Skagensbanen fik i 1931 endnu en vogn med Maybach-motor, det var en personvogn, som ombyggedes til motordrift af Scandia.

## 12. De første Scandia-Frichs motorvogne.

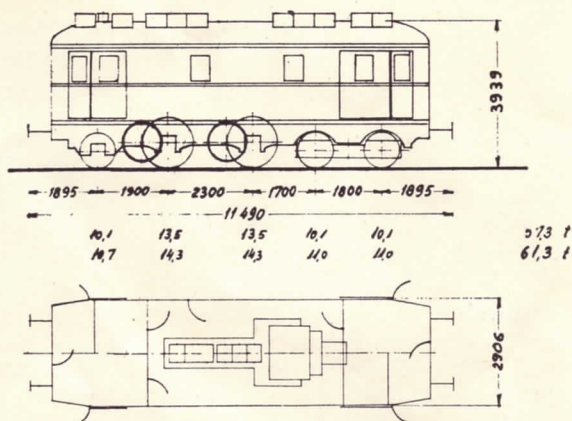
I 1928 leverede Scandia de første diesel-elektriske motorvogne med Frichs-motor. Det var 6 stk. *litra MR nr. 201—206* til Statsbanerne og eet stk. *M 2* til *Trolldhede—Kolding—Vejen Jb.* Den 6-cylindrede motor, som var anbragt sammen med generatoren lavt nede i den ene bogie, var beregnet til at yde 180 hk ved 1200 omdr./min. Dette høje omdrejningstal lykkedes det ikke at holde, så de 4 første vogne måtte gå med motoren på 925 omdr./min., så at der kun var 140 hk til rådighed. De 3 sidste vogne fik en større mo-



Statsbanerne MR 531, 532, 1928.



Statsbanerne DSB MW 117, 118. 1929.



Statsbanerne  
DSB MV 115, 116. 1929.

tor, som ved 900 omdr./min. ydede 180 hk. Vognene vejede ca. 45 t.

Alle de hidtil nævnte dieselmotorer havde trykforstøvning, en komplikation af det mekaniske apparat, som senere hen har vist sig at være overflødig. Mange af de gamle motorer er da også siden ændret til at have direkte indsprøjtning af brændstoffet i cylindrene.

Alle MR-vognene (bortset fra 2, som er havareret ved brand) samt TKVJ M 2 har fået helt nye motorer 1931—38.

### 13. *Mv* og *Mw*.

Da *Burmeister* og *Wain* i 1928 optog diesellokomotiver i produktionen, bestilte Statsbanerne 2 lokomotiver med B og W-motorer og 2 med Frichs-motorer. B og Ws *Mw* 117 og 118 og Frichs' *Mv* 115—116 blev færdige næsten samtidigt i 1929, og da de var leveret under samme betingelser, blev konkurrencen mellem dem ganske åbenlys.

*Mw* var et bogielokomotiv med en 3-akslet og en 2-akslet bogie, hver med en banemotor (hjul-sætning (A1)-(2A)). Overbygningen bestod af en stålundervogn med trævognkasse. Dieselmotoren var en 6-cylindret 2-takts-motor, som ydede 450 hk ved 550 omdr./min. De elektriske maskiner leveredes af *Thrige i Odense*. Lokomotivet vejede 60 t.

*Mv* var et rammelokomotiv med 2 drivaksler fast lejret i rammerne, en forløber og bagest en 2-akslet løbebogie (hjul-sætning 1—B—2). Overvognen var helt af aluminiumsplade. Dieselmotoren var en 6-cylindret, kompressorløs 4-taktsmotor, som ydede 420 hk ved 600 omdr./min. De elektriske maskiner var fra *Titan* i København. Lokomotivet vejede 57 t. Alle de 4 lokomotiver havde en olie-fyret kedel til togopvarmning.

Ved de langvarige prøver, som foretoges med lokomotiverne, vi-

ste der sig ved begge typerne mangler, men det var dog især *Mw*, der voldte bryderier. De blev da også udrangeret i 1939 efter i lange perioder at have været ude af drift. *Mv* er i 1947 blevet forsynet med nye dieselmotorer på 500 hk.

### 14. *Benzin*vognenes senere udvikling.

Statsbanerne anskaffede i årene 1927—29 17 stk. *ME*-vogne og 18 stk. *MF*-Vogne, 2-akslede, benzinkmekaniske motorvogne af Odenses normale type. Forskellen mellem *ME* og *MF* er blot, at der er 3 gear i *ME* og 4 i *MF*. Vognene vejer ca. 14,5 t. Mange af disse vogne er senere solgt til privatbanerne, mens nogle af de resterende nu skal forsynes med nye, amerikanske *Hercules*-dieselmotorer.

Odense leverede også mange lignende vogne til privatbanerne.

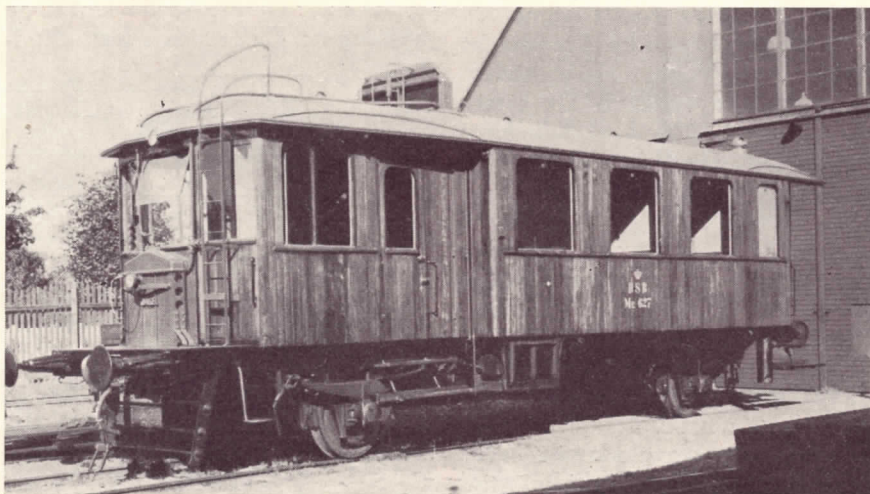
Også benzinvogne med 2 aksler under motorenden blev der bygget nogle af, den første hos Scandia i 1929 til *Aalborg Privatbaner*. Dette var dog en personvogn, der blev ændret. Odense byggede i årene 1930—39 ialt 12 sådanne

vogne, hvoraf flere dog var ombyggede personvogne.

I 1929—30 anskaffede Statsbanerne fra Odense 16 stk. *benzin*-elektriske bogiemotorvogne litra *ML* 84-99 (efter omnummereringen nr. 501—515, 1 stk. havareret ved brand). Vognene havde 2 stk. 6-cylindrede, amerikanske *Continental*-motorer anbragt på tværs i vognen bagved det ene førerrum. Motorerne ydede hver 140 hk ved 1600 omdr./min, dog leveredes nogle af vognene med 120 hk motorer. Generatorerne er koblet direkte til motorerne, og hver leverer strøm til sin af de 2 banemotorer i bogien under den modsatte vognende. Vognene vejede ca. 43 t. I årene 1939—42 er alle vognene blevet forsynet med nye *Büssing-NAG*-dieselmotorer.

I 1928 leverede Odense en 2-akslet, *benzin*elektrisk motorvogn til *Køge—Ringsted Bn.* M2, og i 1930 en lignende til *Mariager—Fårup—Viborg Jb.* M3.

I tiden 1925—32 anskaffede forskellige privatbaner ialt 6 benzintraktorer og en dieseltraktor til rangerbrug. Statsbanerne anskaffede også flere af forskellige typer.  
W. Bay.



DSB litra ME 627 - Foto udlånt af DSB.

Hermed afslutter formanden for Jydske Model Jernbaneklub, hr. M. W. Nielsen, sin beskrivelse af den ombyggede ML for spor O, størrelse 1/45.

## KONSTRUKTIONSBESKRIVELSE:

# Danske Statsbaners Motorvogn Litra ML Nr. 514

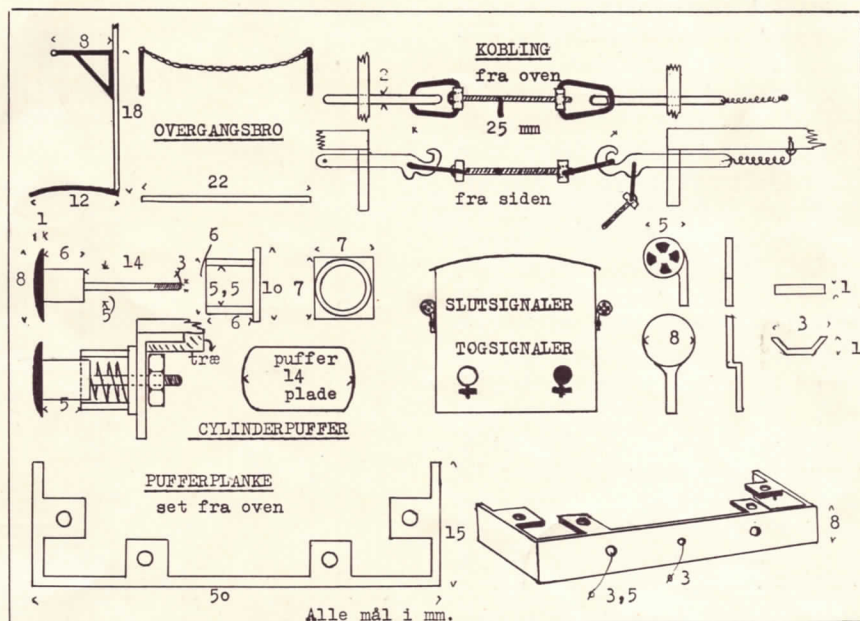
4.

Til de mange detaljer hører også overgangsbroerne. De laves af 0,5 mm messingplade 22×12 mm. Det vil være tilrådeligt at klappe den bagerste op af hensyn til tilkobling af vogne.

Koblingerne laves af en 1/16" maskinskrue. En møtrik, hvor gevindet er boret ud påsættes. I den anden ende påskrues en tilsvarende møtrik med gevind. I hver af disse møtrikker bores 2 stk. 1 mm huller, hvori et stykke messingtråd indsættes og bøjes rundt, så det danner et kædeled. (Se fig.) Midt på skruen loddes en lille rund messingtråd 8 mm lang.

Trækkrogene er af 2 mm messing og filet til efter tegningen. I dem er der boret et 1 mm hul, hvorigennem koblingens ene led går. Denne kobling har den fordel, at den ligner en virkelig kobling, og at den kan spændes efter behag. Pufferne kan man købe færdige, eller man kan selv dreje dem. De kan enten være fjedrende eller faste. Vil man selv dreje dem, kan det gøres af et stykke rundmessing, 15 mm i diameter. Pufferkiven drejes til 14 mm i diameter og 1 mm tyk. Derefter drejes et bryst på 5 mm tykkelse og 6 mm langt. Endelig drejes stangen ind til 3 mm tykkelse og 14 mm længde. På stangen skæres 1/8" gevind 9 mm ind og pufferfladen files ned til 8×14 mm. (Se fig.)

Af et andet stykke messing, 10 mm i diameter, drejes den inderste cylinder. Først drejes et bryst med 10 mm tykkelse og 1 mm bredt og derefter et stykke 6 mm langt og 6 mm tykt, hvorigennem der bores et 5,5 mm hul. Det 10 mm brede bryst files firkantet, så



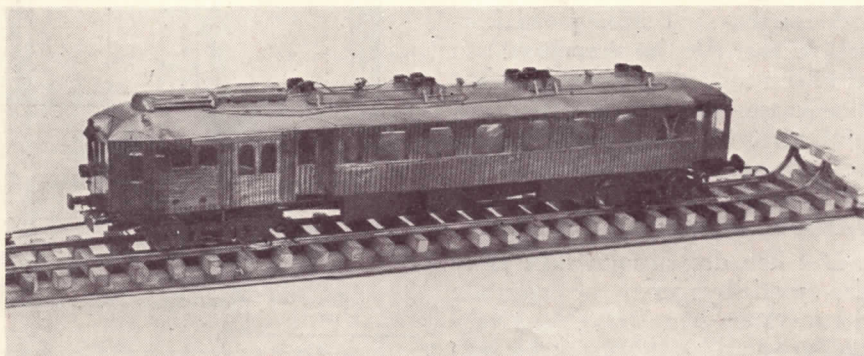
der fremkommer en kvadrat på 7 × 7 mm, der loddes på pufferplanken. I cylinderen anbringes en fjeder, der presser mod pufferplanken og pufferpladens bryst og derved holder en afstand mellem pufferplade og cylinder på 5 mm. (Se fig.)

Pufferplanken er af 1 mm messingplade og formes efter figuren. Højden er 8 mm og bredden 50 mm. I midten af planken bores et 3 mm hul til trækkrogen og 20 mm til hver side bores et 3,5 mm hul, hvorigennem puffernes gevinstykke anbringes og fastspændes med en møtrik, der loddes fast til stangen. For at hindre pufferen i at dreje rundt, klæbes et lille stykke træ mellem vognbunden og møtrikkens flade side. Vognbunden, boggiene og alt under vognen samt rør og tagkøler på taget males matsort. Enderne og siderne

males med en brunlig farve. Denne sidste fås ved at blande lidt linolie og en anelse brun farve sammen. Prøv først på et stykke træ, indtil den rigtige farve er fundet. Taget males gråt, og når det og siderne er tørre, lakeres de med klar lak. Derved bliver vognen mere modstandsdygtig mod støv og de altid uundgåelige fingeraftryk.

Vil man have endnu flere detaljer, kan man til slut sætte signalholdere på vognen. De laves af metal eller 1 mm krydsfiner, hvor de 2 lag er skåret væk i midten. Signalholderne er 3 mm lange og 1 mm brede. Slutsignalerne kan laves af tynd folioplade 5 mm i diameter og males røde. Særtogs- og arbejdstogspuladerne har en diameter på 8 mm og er henholdsvis hvide og røde.

Og så er vognen klar til at sættes på anlægget. MO.



Den i artiklen beskrevne model, tilhørende hr. M. W. Nielsen, JMJK.

Efter at vi i de første numre af bladet har beskrevet Statsbanernes rangerlokomotiv litra FII som et eksempel på enkle damplokomotiver, som forholdsvis let lader sig fremstille i model, vil vi nu beskrive et mindre diesel-elektrisk lokomotiv, som er særdeles velegnet til udførelse i model — både i O og H0.

Lokomotivet tilhører den private *Thisted-Fjerritslev Jb* og har betegnelsen *TFJ ML 3*. Der findes ialt 4 lokomotiver af denne type, nemlig *Varde-Nr. Nebel Bn VNTJ 11*, *Odsherreds Jb OHJ 20* og *Nordfynske Jb. NFJ MT 4* foruden det ovennævnte. De er alle bygget af Frichs i Aarhus i 1932—37.

Lokomotivet er rammebygget, d. v. s. med en gennemløbende, solid rammekonstruktion i hvilken drivakserne er fast lejret. Der er 2 drivhjulssæt, hver drevet af sin »næseophængte« elektromotor. I hver ende er der et enkelt løbehjulssæt, som kan forskydes i lokomotivets tværetning.

Lokomotivets kraftkilde er en dieselmotor, som ved et omdrejningstal på 750 pr. minut yder 275 hk. Kraftoverføringen til drivhjulene er elektrisk, idet dieselmotoren er fast koblet til en elektrisk generator. Dette rullende elektricitetsværk leverer strøm til bane-motorerne samt til de forskellige hjælpeapparater, som forefindes i lokomotivet samt eventuelt lys til toget.

Det er ikke meningen her at give en indgående beskrivelse af lokomotivet i alle enkeltheder, men blot at fremhæve de detaljer, som især vil have modelbyggerens interesse. Iøvrigt vil vi lade tegningerne tale selv!

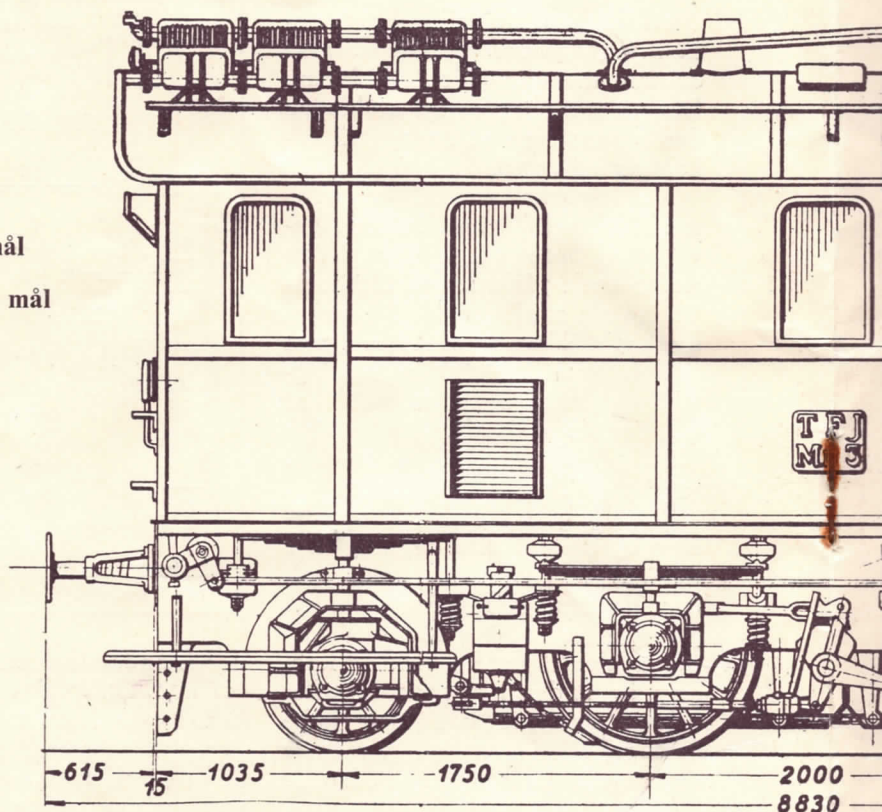
Lokomotivets bærende led er rammerne, 2 svære jernplader, som her — i modsætning til ved damplokomotiver — befinder sig uden for hjulene. Netop denne omstændighed gør lokomotivet særdeles velegnet til modelbygning, da de meget enkle rammer forholdsvis nemt lader sig udføre nøjagtigt og med mange detaljer og tillige giver meget bedre plads til elektromotoren end damplokomotivets indvendige rammer.

Den nemmeste løsning af det ellers ofte så vanskelige problem, indbygning af motoren, er her simpelthen at sammenbygge motor og udveksling i et chassis med ind-

# Danske privatbaners 275 hk

af civilingeniør

Anførte mål  
er virkelige mål  
i mm

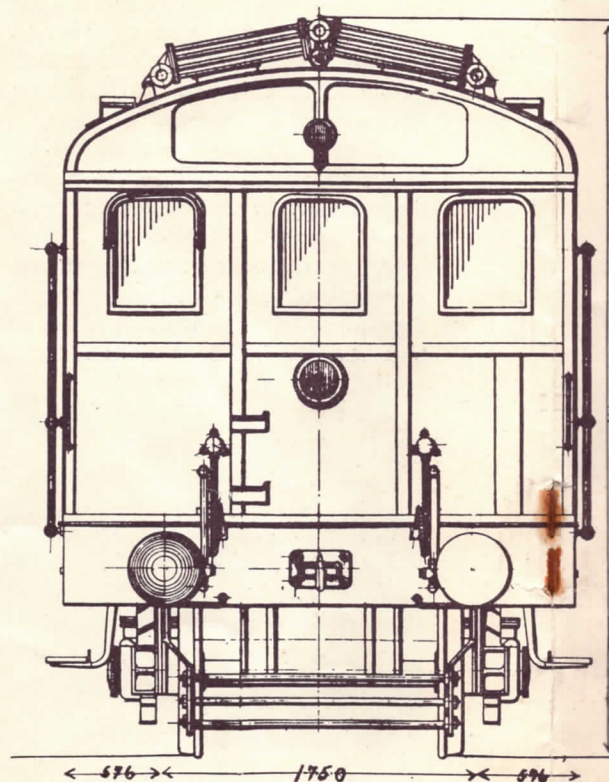


vendige lejer til drivhjulene. Hele dette kraftaggregat kan ved 2 skruer fastgøres til overbygningen, og er derfor nemt at demontere. Lokomotivets rammer med fjederhængeværk og akselkasser sidder da som attrap uden for hjulene uden at have forbindelse med disse.

På lokomotivet er de 2 løbeakser udført efter det såkaldte »Adams-princip«. De ganske normale akselkasser er fastgjort i nogle store akselkasser med særligt udformede, lodrette slidflader. De er cylindriske med centrum i lokomotivets midtakse, og således konstrueret, at hjulet indstiller sig i den rette, skrå stilling ved kørsel i kurver. Ved et simpelt system af kiler i toppen af den udvendige akselkasse tvinger bærefjederen hjulsættet tilbage i midterstilling ved kørsel på lige spor. Dette »Adams-system« er også anvendt ved E-lokomotivernes bagløber.

Det kan dog absolut ikke tilrådes modelbyggeren at anvende dette system her. Dels er det vanskeligt at udføre tilstrækkelig nøj-

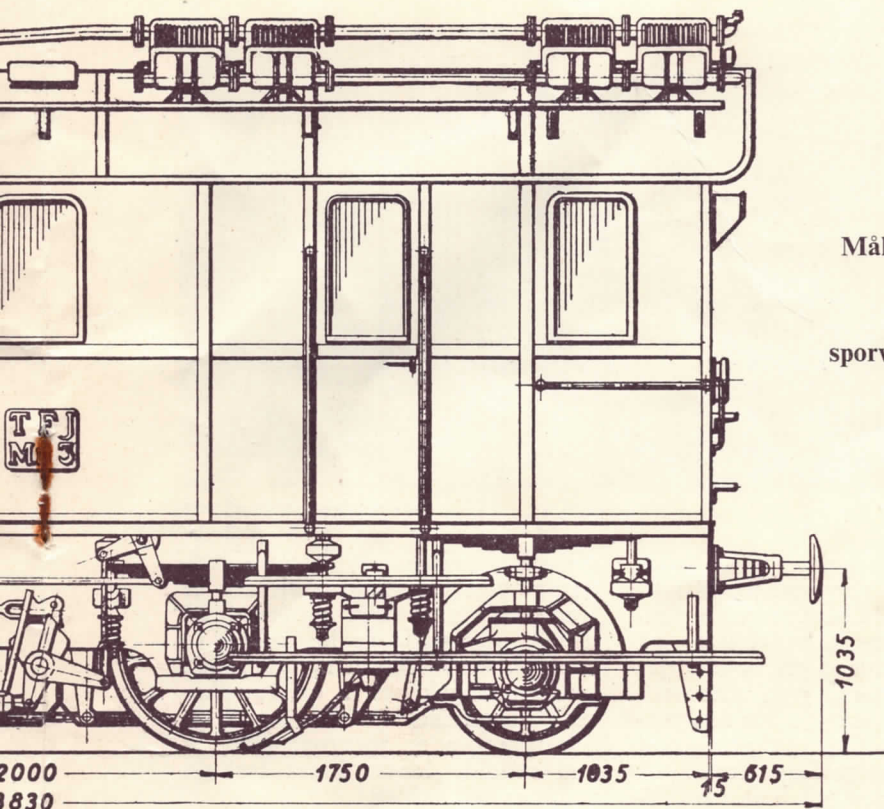
Originaltegninger venligst udlånt af A/S Frichs





# k diesel-elektriske lokomotiv

ingeniør W. Bay



Målestok 1/45,  
spor 0,  
sporvidde 32 mm

s Frichs.

Lokomotivets hovedmål fremgår af tegningerne, og her følger de øvrige tekniske data om det:

Dieselmotor: Frichs type 6215 CL; antal cylindre 6; cylinderdiameter 215 mm; slaglængde 280 mm; omdrejningstal 750 omdr./m.; hestekræfter 275/300.

Elektriske motorer og generatorer: Titan.

Lokomotivet: drivhjulsdiameter 1200 mm; løbehjulsdiameter 934 mm; maks. hastighed 75 km/time; brændolieforråd 600 l; kølevandsforråd 430 l; tjenestevægt 38,8 t; adhæsionsvægt 21,2 t.

Byget af A/S Frichs i 1936, bygge nr. 252.

agtigt og dels vil selv et nøjagtigt udført løbersystem efter dette princip næppe virke tilfredsstillende på de relativt små kurveradier, som er almindelige på modelbaner. Brug i stedet for det almindelige »Bissel-system« med en svingbjælke drejelig i lokomotivets midtakse. Men husk at anbringe godt med ekstra vægt ved løbehjulene, ellers vil de være årsag

til 99 % af lokomotivets sporaførelse!

Det er naturligvis et spørgsmål om modelbyggerens personlige psyke — i dette tilfælde dovenskab eller flid — hvor meget af de synlige detaljer på rammerne, der bør udføres. Noget afhænger vel også af målestokken; det er nu engang ikke så nemt at lave bremsesøj o. lign. i størrelse 1:87 som i 1:45. Som absolut nødvendigt vil vi dog foreslå akselporte med akselkasser, bladfjedre og sandkasser foruden naturligvis trinbrædder. Den dygtige og ihærdige modelbygger vil nok også lave skruefjedre, bremsesøj og sandrør, men husk nu: mal det med en meget tynd og mat lak, ellers er det hele skønne spildte kræfter!

Direkte oven på rammerne er vognkassen anbragt. Dens meget simple form og udsmykning gør den meget velegnet til modelbrug, ja, i virkeligheden burde alle modelbyggere begynde med et sådan diesel-lokomotiv, som er en overkommelig opgave i stedet for de meget vanskeligere damplokomoti-

ver. Vognkassen loddes sammen af tynde messing- eller blikplader, brug aldrig zink. Det er ganske vist nemt at arbejde i, men alle lodninger vil arbejde sig op med tiden og vil før eller senere kunne ses gennem malingen. De på tegningen viste »lister« — det er i virkeligheden de vigtigste elementer i stålkonstruktionen — udføres nemmest som smalle strimler af tykt papir, der limes med celluloselim fast på sidefladerne. Sørger man blot for en solid limning, så skal denne i forbindelse med malingen nok holde listerne fast. Rammerne omkring vinduerne, jalousierne og hjemstedsskiltet udføres på lignende måde. Lokomotivet har kun 2 yderdøre, een i hver side, og de bør forsynes med håndstænger og dørhåndtag. På gavlene anbringes lygter, lys- og luftkoblinger og trin, samt over førerens vindue solskærmen.

Ved udførelsen af taget må man huske, at dette på en måde er den vigtigste del af modellen, idet man næsten altid ser modellerne halvt fra oven. Taget må laves af tynd plade, da det skal rage ud over gavlene. Bemærk det store hul i gavlene. Bagved dette er der anbragt en skrå plade, som leder luften op mod undersiden af de yderste køleelementer. Også på taget er der lister, nemlig der, hvor det er delt i forskellige stykker. Når dieselmotoren eller generatoren skal løftes ud af lokomotivet, må nemlig dele af taget først afløstes.

På taget er de 7 dobbelte kølelementer anbragt, og disse elementer er meget vigtige for lokomotivmodellens udseende, selv om de fleste modelbyggere vel helst ville undvære dem. Endnu har vi ikke fået nogen til at påtage sig denne opgave, så enten må man se at få dem støbt efter »egen« model, eller også bygge dem op af smådele. Det sidste har været gjort på nogle enkelte modeller her i Danmark, og gøres det omhyggeligt, er resultatet meget fint, men det kræver megen fingernemhed og også stor tålmodighed.

På taget findes tillige skorstenen, 2 ventilationslemme over maskinrummet, løbebrædderne på hver side af kølelementerne, kølevandsrørene og togfløjten. I den ene ende sidder tillige et elektrisk horn, som anvendes, hvis tryklufften svigter.

W. Bay.

## D. S. B.s rejsegodsvogn, litra EH, for spor »0« i størrelse $\frac{1}{45}$

Denne type er D.S.B.s almindeligste rejsegodsvogn. Der findes for tiden 209 stk. EH 6601 — 6808 samt 28 stk. EHA 6851 — 6878, der kun adskiller sig fra EH ved at være forsynet med batteri til togbelysning. EH-vognene er bygget i årene 1895—1930.

Den på fotografiet viste EH 6783 har sammen med en del andre fået fornyet trinbrædderne under krig; af sparehensyn blev det til delte trinbrædder, der dog senere vil blive udskiftet med gennemgående trinbrædder.

Og så er der udkigskassen; den er — eller måske snarere var — karakteristisk for alle danske toakslede rejsegodsvogne, men den bliver efterhånden fjernet og erstattet med vindue, men det gør ikke vognen kønnere; så bygger De en EH-vogn, da glem ikke at lave udkigskasserne.

Endnu er der enkelte vogne, der ikke har endedør og overgangsbros, men efterhånden indrettes det på dem alle.

Dansk Model Jernbane Klub har udarbejdet en detaljeret tegning af denne vogntype i størrelse 0, 1:45, nr. 6215.

Har man bygget en QH-vogn, er det en let sag at bygge den her beskrevne rejsegodsvogn.

Undervognen bygges som beskrevet i artiklen om QH i *Modeljernen* nr. 3 (juni 1949), idet der dog anvendes personvognsakselgafler, der har længere fjedre end godsvognsakselgafler. Bemærk at akselkasserne ikke er anbragt i samme afstand fra vognenderne.

Opbygningen af vognkassen er også beskrevet tidligere. Her må man dog inden udskæringen og ridsningen indtegne vinduerne og skære dem ud med en løvsav. Vognens sider og gavle er af 2 mm krydsfiner, medens skydedørene er udskåret i 1 mm krydsfiner.

De små udkigskasser, der ganske svarer til de kendte gadespejle, kan udelades, da de efterhånden fjernes fra alle vognene, men de pynter og kan fremstilles af 0,2—0,3 mm hvidblik eller messing, der udsaves som vist på tegningen med en metalløvsavsklinge. (Størrelse 2/0 eller 3/0, hvorefter de bukkes og loddes sammen. Fligene stikkes ind i vognen gennem det udskårne vindue (lidt mindre end selve udkigskassen) og bukkes tæt ind til vognsiderne.

Forinden vognkassen samles bejtses alt træværk ind- og udven-

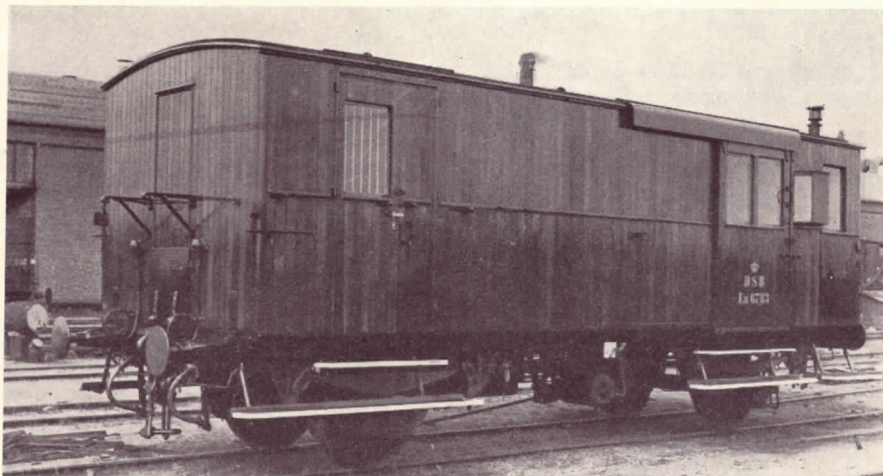


Foto venligst udlånt af DSB

dig. Hvis man bejtses efter sammenlimningen af vognkassen, risikerer man at få skæmmende pletter, idet bejtsen ikke »bider« på de limede steder. Den bejtses, der kommer teaktræsfarven nærmest, er cedertræsbejtses, der om nødvendigt påstryges flere gange, for at få den helt rigtige farve frem.

Når træværket er helt tørt, limes vognkassen sammen og lakeres med hårdttørrende lak.

Stigerne har vi fremstillet af tynd flad heftetråd, som anvendes til heftning af blade og tidsskrifter. Der laves over en lære bestående af en lille træplade, hvorpå stigen aftegnes. Heftetråden bukkes med en tang, således at der fremkommer en ramme bestående af stigens vanger samt øverste og nederste trin. Denne ramme lægges på læren og fastholdes med små stifter. Med tang bøjes en flig på hver ende af trinene, og disse flige loddes på rammerne. Stigerne loddes forinden fast til puffer-

planken, medens de foroven loddes på det lille trinbrædt, der er fremstillet af 1 mm messing. På trinets underside er fastloddet to knægter, der fastgøres i gavlen med små messingskruer, f. ex. rundhovedede i størrelse  $\frac{1}{4}$ —0.

Vinduerne er forsynet med  $\frac{1}{2}$  mm celloid, der er limet fast på vognens indersider.

De vandrette lister på vognen og indfatningen om dørene er fremstillet af tynde lister, der kan fås i handelen. Når de lægges på en plan flade, kan de høvles ned til den rigtige tykkelse i spor O ca. 0,5×0,7 mm med en almindelig høvl, hvor jernet er sat meget fint. De bejtses inden pålimningen.

Håndlisterne er fremstillet af ca.  $\frac{3}{4}$  mm messingtråd, der stikkes ind i borede huller. Tråden skal passe stramt i hullerne.

Løbebrædderne er fremstillet af 1 mm messing. Holderne påloddes vangerne eller bedre fastgøres til vognens underside og føres gen-

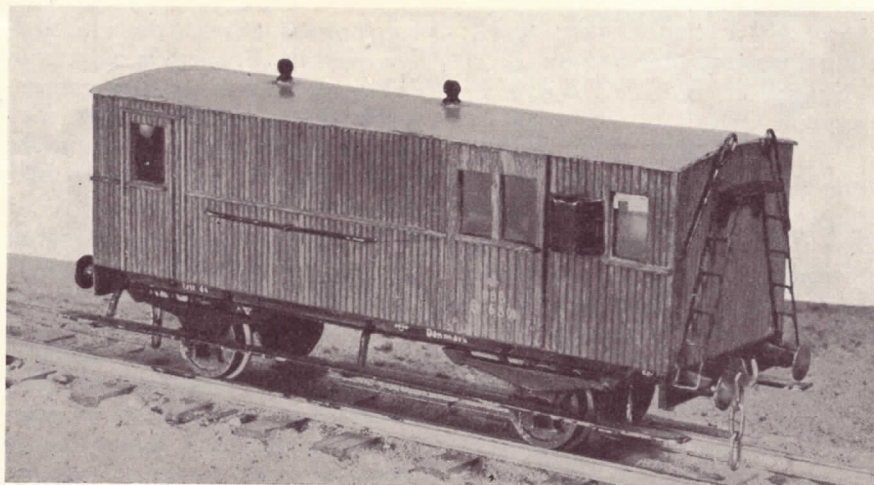
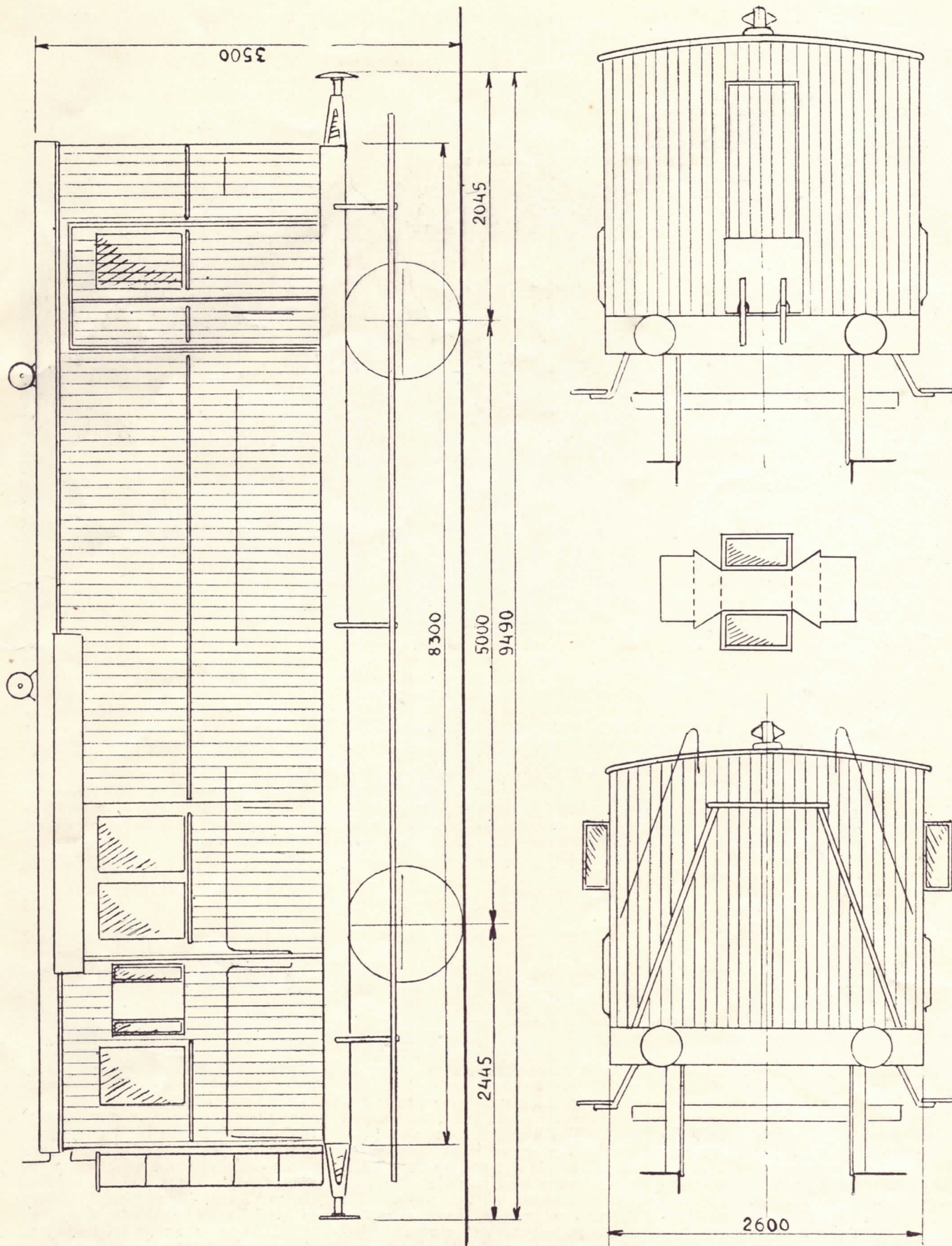


Foto: Borch



nem huller i vangerne og bøjes i den rigtige facon, hvorefter de fastloddes på løbebræddernes underside.

Taget udføres som tidligere be-

skrevet. Skærmen over skydedøren er lavet af 0,2 mm messing og stiftet fast på tagets overside.

*Clausen og Voldmester.*

# POLITIKEN'S hobbyudstilling 1949

blev den helt store succes. I alt blev udstillingen i de 4 dage den varede — den blev forlænget med en dag — besøgt af ca. 6000 mennesker, mere end der nogensinde har været til udstillinger i Politikens Hus. Der var både gamle gråhårede mænd og ganske unge drenge og kvinder i alle aldre, og alle udviste de en overordentlig interesse for de forskellige stands. Det skete flere gange, at en kone ringede til udstillingen for at bede ledelsen finde hendes mand eller dreng og sende dem hjem, da de havde været derinde hele dagen. At nævne alle de forskellige hobbyer, der var repræsenteret, er ugorligt, men der var næsten alt. Modelracerbiler, modelmotorcykler, modelfly, modelteatre og meget meget andet, men det var Modeljernbanens kørende anlæg, der var den store attraktion. Så mange mennesker stod konstant foran anlæget, at redaktionens døre i etagen nedenunder blev trykket skæve og derfor ikke kunne lukkes. Yderligere faldt en lampe ned og redaktionen blev konstant forstyrret af lyden af de kørende tog og de mange fødders tramp.

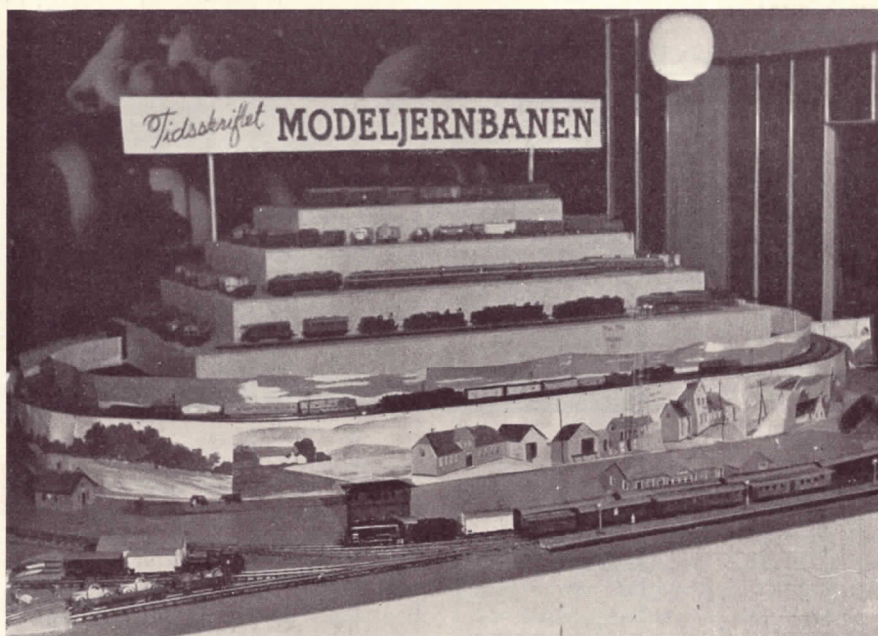
I betragtning af den ualmindelig korte tid, der var levnet til anlægets opstilling, blev det er virkelig godt anlæg. På 1½ døgn blev — fuldstændigt fra grunden, men godt tilrettelagt — opbygget en bordflade på 5×6 m, hvor der yderst blev lagt en ring i spor 0, med en station på hver langside med henholdsvis 3 og 2 spor. Længere inde og i et 30 cm højere plateau blev der lagt en ring i 00 (19 mm) og en ring i H0 (16,5 mm). I alt er medgået ca. 150 meter skinne og ca. 3500 sveller og et utal af skinnesøm, ledninger o. s. v. Anlægget var forsynet med såvel jævn- som vekselstrøm for spændinger indtil 24 volt. Omkring skinnelegemerne var anbragt stationsbygninger, lystårne, signaltårne, vogterhuse o. s. v., ligesom en baggrundsdekoration blev sat op.

Der fandtes det nødvendige værktøj, således at modeller og skinnelegemer kunne udbedres på stedet. Det hele bar præg af virkelig at være en modeljernbane i arbejde og ikke blot et udstillingsanlæg, der passede sig selv. Det var ikke mindst dette, der interesserede tilskueren og betog ham.

Antallet af det rullende materiel til anlæget (de udstillede modeller kørte selvfølgelig ikke på anlæget), må skrives med et 3 cifret tal og spændte lige fra amerikanske kæmpelokomotiver og vogne til små danske motorvogne.

Anlægget blev på udstillingens 4 dage betjent af Modeljernbanens redaktion suppleret op med en lille, men virkelig dygtig og interesse-rettet skare af københavnske modeljernbanebyggere. Vi vil ikke nævne navne, men lige indføje, at Slagelse, Aarhus og Viborg også tog del i dette arbejde, og vi benytter her lejligheden til at takke alle hjælperne for den beredvillighed, hvormed de tog del i arbejdet. Uden dem var succesen ikke hevet så fint i land. Det var jo ikke noget ringe arbejde at holde standen

»rullende« fra 10—22 i fire dage. På samme måde var det heller ikke nogen ringe præstation, modellerne måtte udføre. De kørte næsten uafbrudt, og de erfarings Modeljernbanen her



har høstet, har været mange, og vi vil vide at drage fordel heraf ved fremtidige udstillinger og ved beskrivelser af modeller. Det udstillede materiel var opstillet på et ret højt stade i midten af anlæget. Af klubber deltog Slagelse Model Jernbane Klub og Aarhus Model Jernbane Klub med samlet materiel og endvidere fandtes en lang række private udstillere. Der var mange smukke arbejder imellem og diplomer blev til- delt følgende:

Otto Jensen, Haraldsgade 14 B, Kbh. (Lyntog i 0).

P. E. Jensen, Slagelse (O-maskine i 0).  
Johnson Andersen, Silkeborg (EH i 0).

J. Voldmester, København (Sneplov i 0).

P. V. Andersen, Livjærggade 13, Kbh. (E-maskine i H0).

Værdig til præmie var desuden et ualmindeligt smukt og godt udført litra E i størrelse 1/45 udført af hr. Maaberg fra JMJK, men da lokomotivet endnu ikke var prøvekørt og malet, blev det ikke medtaget ved bedømmelsen. Af andre ting bør endvidere nævnes nogle fint udført vogne fra hr. Johnson Andersen i Silkeborg, ligesom en landstation udført af hr. civilingeniør Raabæk og et lystårn fra Slagelse Model Jernbane Klub bør nævnes. Da det er meningen, at denne udstilling skal gøres til en permanent årlig begivenhed, påbegynder Modeljernbanen i nær fremtid bygningen af et virkelig stort, solidt og interessant anlæg, transportabelt til udstillingsbrug. Det rullende materiel til dette anlæg vil blive specielt bygget, og skal selvfølgelig være så godt, at det

står som forbillede for alle modelbyggere. Såvel anlæget som modellerne vil, efterhånden som anlæget skrider frem, blive nøje beskrevet her i bladet.

Allerede nu vil vi foreslå læserne at tænke på næste udstilling, men gå kun igang med opgaver, De er sikker på at kunne magte. En svær, men dårligt bygget model er værre end en let, men

fint udført, og måske det her var på sin plads at komme med et par gode råd, som der netop på denne udstilling havde været god brug for. For det første malingen af modellerne. Der var alt for mange modeller, der var godt håndværk, men hvor malingen var under al kritik. Malingen og påskriften er prikken over i'et. En nok så fint udført model kan total odelægges ved dårlig maling. Kan De ikke selv magte det, så få hellere hjælp af en kollega eller en fagmand, og lær ham kunsten af. Husk også at undervognen skal være i orden. I alt fald skal den være malet. Det virker nedslående, når en dommer har fundet en smuk vogn, tager den op i hånden for at se i bunden, hvem der har lavet den, og så opdager, at den overhovedet ikke er malet eller fuldført i bunden. En model må være komplet fra top til bund.

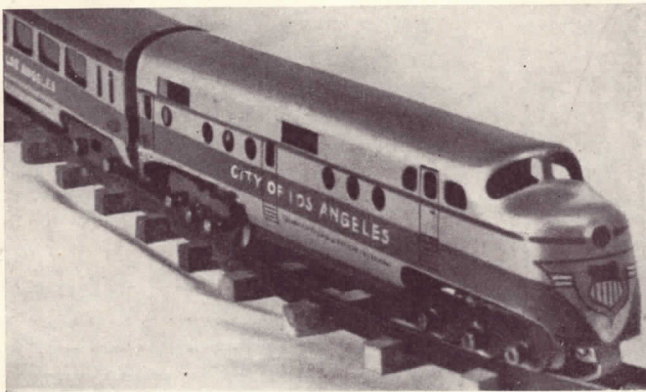
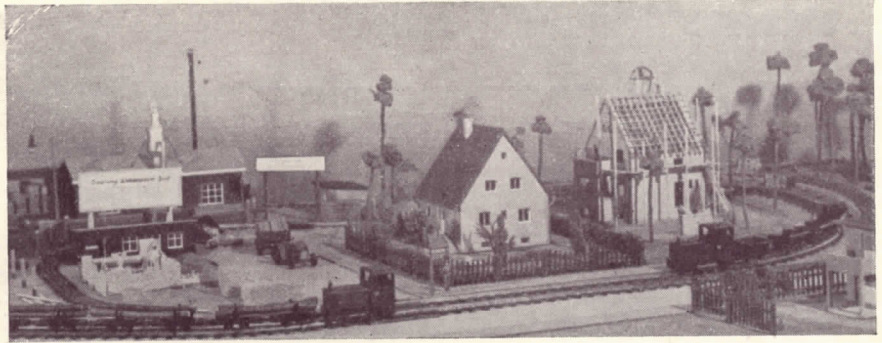
Indpakningen er et specielt problem for sig, og den rigtige modelbygger bygger en speciel kasse til sine modeller. Sådan en kasse kan rumme lige fra et enkelt lokomotiv til et helt tog. I disse kasser står modellerne på skinner understøttet på de rigtige punkter af filtpuder på sider og låg beskyttet mod alle rystelser og stød. At indpakke modeller i savsmuld og træspåner, avispapir o. s. v. må bestemt frarådes. Vi skal i nær fremtid bringe en speciel artikel om dette emne.

Endelig var det med beklagelse, at vi ikke så endnu flere modeller på udstillingen Bl. a. glimrede en masse københavnere ved deres udebliven. Vi ved, at der findes mange fine modeller, men vi så dem ikke alle. Nok uddeltes der diplomer på udstillingen, og det afholdt måske nogen fra at del-

# INDUSTRI-NYT

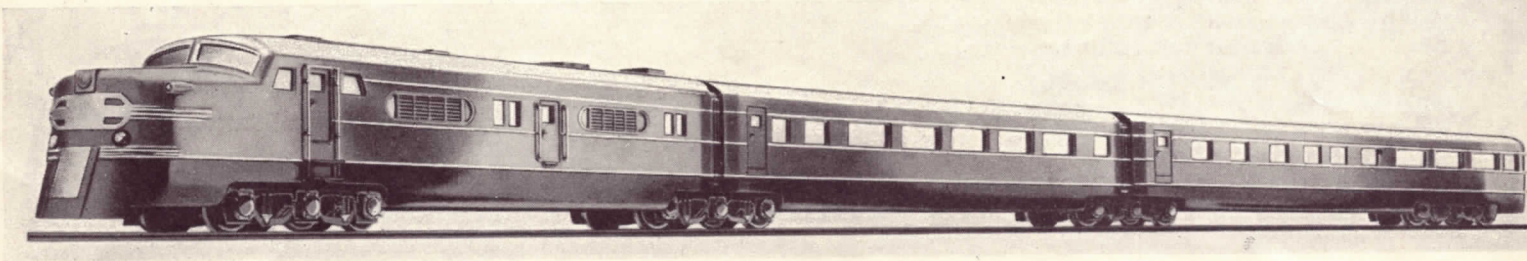
## Tyskland

Firmaet *Mekanos G.m.b.H.* i Berlin-Charlottenburg har fremstillet en smalsporet model-jernbane for 16,5 mm spor men i målestok 1:45. Lokomotivet er en afbildning af det internationalt kendte Henschel-Diesel Type DG 39. Det er forsynet med en kraftig motor for 20 volt jævn- eller vekselstrøm, som ved snekkedrev trækker på begge drivaksler med en omsætning på 1:30. Lokomotivet vejer 600 gr, er sprøjtestøbt og leveres efter ønske i grøn eller sort farve. Ved hjælp af tipvogne og små fladvogne kan her fremstilles havnebaner, bjergværksbaner, teglværksbaner o. s. v., der naturligt passer ind i et «O» anlæg.



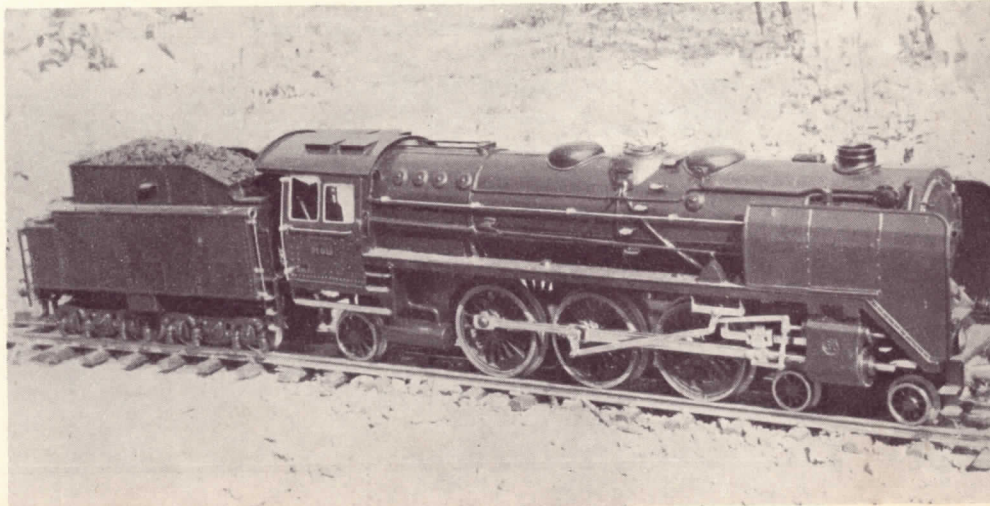
Firmaet »*Technikus-Express Rudolf Schmidt* i Berlin-Schöneberg, har sendt et amerikansk diesel-tog for spor 00 (tysk), på markedet i Tyskland. Lokomotivet er forsynet med 2 banemotorer, en i hver af de treakslede bogier. Motorerne er bygget for 24 volts vekselstrøm. Lokomotivet kan benyttes såvel på tre-skinne- som på to-skinne-systemer, og da det er beregnet til at køre på eksisterende industriskinner med skarpe kurver, er vognene afkortede en del, hvorved det model-tro er bortfaldet til fordel for legetøjet.

ψOgså *Märklin* fabrikerne har udsendt en model af et amerikansk dieseltog. Modellen, som ses her, er konstrueret med sædvanlig Märklin-grundighed og omhu, har nummer ST 800, en længde på 570 mm, er for spor 00 (tysk) og koster 125,- DM, cirka 150 danske kroner.

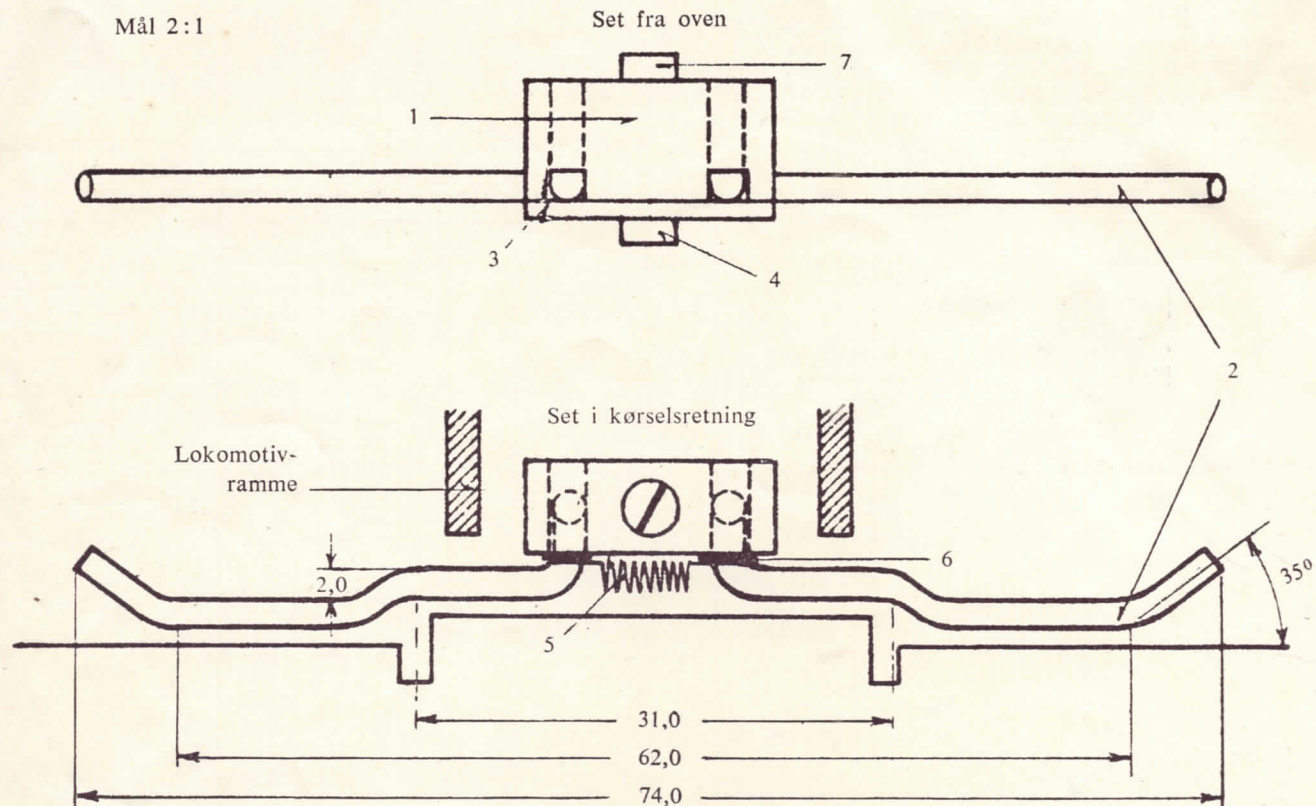


tage, fordi de mente, at deres modeller var for fine til at deltage, men det er en gal indstilling. Udstillingens formål var ikke konkurrencen; det var reklamen for hobbyen, der var hovedformålet; det var for at vise offentligheden og kolleger, hvad der virkelig kan præsteres. Så lad os håbe næste gang, at der kommer mange flere udstillere.

Til slut bringer vi en tak til alle deltagere i udstillingen og vel mødt til næste år, hvor vi må håbe, at alle de, der i år ingen diplomer modtog, til næste år har bygget modeller, der er værdige til et diplom. R e d.



## Strømaftager



### Beskrivelse:

Strømaftageren består af en messingklods (1) med 2 udfræsedede riller og 2 gen-nemborede huller, hvori den ombøjede del af armene (2), der er af 2 mm klaver-tråd, stikkes ind. Armene holdes inde af pladen (3), der igen holdes på plads af skruen (4). Kontaktrykket fås ved en spiralfjeder (5), der har fat i den lodrette del af armene under en skive (6), (7) er befæstelsesskruen.

### Regler for anbringelse:

Strømaftageren skal monteres således, at den vandrette underkant er 1,0 mm over S. O. (tolerancer + 0,5 mm, ± 0). Kontaktrykket på en tredieskinne i normal højde skal være mindst 30 g.

En strømaftager må ikke anbringes mere end 40 mm foran eller bag en fast aksel, hvis hjul deltager i køretøjets styring. Ved boggievogne skal strømaftagerne anbringes på boggiene.

For at undgå stødvis gang skal der i ethvert tog være to virksomme strømaftagere, hvis afstand, målt i togets længderetning, såvidt muligt bør være mindst 150 mm. Forreste strømaftager må højst befinde sig 400 mm bag forreste aksel i toget.

### Standard for spænding m. v.:

Kørespændingen skal være enten 12 volt jævnspænding eller 20 volt veksel-spænding. På fri bane skal tredieskinnen i førstnævnte tilfælde altid være positiv i forhold til køreskinnerne.

Såfremt der i et tog findes ubenyttede strømaftagere, må disse ikke være i elek-trisk forbindelse indbyrdes.

Omstyring af kørselsretningen skal kunne foretages på selve toget. Omskifteren skal have en mellemstilling, hvor motorstrømløbet er afbrudt; hvis omskifterbevægelsen foregår på tværs af køretøjet, skal højre yderstilling svare til fremadkørsel.

## 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. 27

Mandag den 17. oktober kl. 20 mødeaften i Tivoli Keglebanes selskabslokaler, Bernstorffsgade 7 (vis a vis Hovedbanegården). På mødet vil der blive lejlighed til drøftelse af fælles problemer, foreningens anliggender m. v., og medlemmerne opfordres til eventuelt at medbringe modeller eller andet materiale.

Ovennævnte mødeaften, der foranstalles forsøgsvis, er det bestyrelsens hensigt, såfremt ideen vinder medlemmernes bifald, skal indlede en række mødeaftener — een gang hver måned — til supplerung og aflastning af de hidtidige køre- aftener den første tirsdag i hver måned. Medlemmerne opfordres derfor til at møde talrigt frem.

I næste nummer af »Modeljernbanen« bekendtgøres den fremtidige ordning m. h. t. klubbens faste mødeaftener.

Køreaftenen tirsdag den 4. oktober finder sted som sædvanlig i klubbens lokale på Nørrebro station.

København, den 16. september 1949.

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«.

Den ordinære generalforsamling afholdtes den 12. september kl. 19<sup>00</sup> i studieværelse 15, Århus H. Der var mødt 14 medlemmer og dagsordenen var på 9 punkter. Til dirigent valgtes Henning Jensen. Efter at forhandlingsprotokol og regnskab var oplæst og godkendt, gav formanden en kort oversigt over arbejdet i det halve år, der var gået. Fra bestyrelsen forelå forslag om at lade anlæget brandforsikre. Bestyrelsen fik bevilling til at fremme dette mest muligt. Et forslag om at afholde en prøve med medlemmerne, før end disse fik tilladelse til at betjene stationerne på anlæget, blev ligeledes godkendt. Bestyrelsen blev genvalgt med Per Sørensen som suppleant. Der blev valgt et baneudvalg på 3 mand, C. L. Jensen, H. F. Jensen og J. Måbjerg. Til revisor valgtes værkfører Setto. Under »eventuelt« blev bl. a. ført en lang og livlig debat om vinterens arbejde, og man enedes om at bygge driftsmateriel på anlæget hver onsdag og fredag aften, viderebygning på anlæget hver lørdag eftermiddag og søndag formiddag, samt at afholde køreaften den første tirsdag i hver måned.

Klubben har fået tilladelse til at bese Centralværkstedet lørdag den 8. oktober kl. 15<sup>00</sup>. Mødested: portnerbolgen, Jægergårdsgade. Der fremvises af hr. ingeniør Andersen.

Husk at restancefristen er nedsat. Betal derfor kontingentet med regnskabsårets begyndelse 1. september 1949 og send det på indbetalingskort.

Der er nu plads til nogle enkelte medlemmer og indmeldelsen kan ske til bestyrelsen.

P. B. V.

Århus, den 13. september 1949. Mogens W. Nielsen

### VALBY MODEL JERNBANE KLUB, København

Formand: Ole Jacobsen, Beatevej 30, Valby, tlf. Valby 6676.  
Klublokale: Blankavej 35, Valby. Anlæg i »H0«.  
Mødeaften: Hver onsdag kl. 19,00.

### AALBORG MODEL JERNBANE KLUB, Aalborg

Formand: Ing. H. Gelsing, Samsøgade 35<sup>3</sup>, Aalborg  
Næstform.: stud. jur. Hulegaard, Jernbanegade 4, Aalborg.  
Sekretær: Trafikassistent P. Madsen, Aalborg.  
Klublokale: Ålborg lufthavn. Anlæg i »0«.

Anlæg i spor »0« efter Dansk Standard, men med 20 V jævnstrøm påbegyndes til efteråret.

### HADERSLEV MODEL JERNBANE KLUB »0«.

Formand: Trafikass. Jens P. Kristensen, Ribevej 66.  
Sekretær: Stationsleder Andr. Skourup, Vestergade 31.  
Kasserer: Mejerist Henrich Krebs, Østergade 5.  
Klublokale: Skt. Severin Skolen. Anlæg i »0«.

Til fremskaffelse af de fornødne midler til opbygningen af anlæget afholdes gåsespil på Højskolehjemmet i Haderslev, søndag den 23. oktober.

## »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.

Baneteknisk medarbejder: Civilingeniør A. Raabæk.

Fotograf: Ole Borch.

Henvendelse til redaktionen bedes venligst ske pr. brev.

Redaktionen slutter den 15. i hver måned.

Abonnementspris: Enkeltnummer kr. 1,25. Årsabonnement

(12 numre) kr. 14,00. Medlemmer af DMJK, SømJK,

VMJK og JMJK, årsabonnement kr. 12,00.

Udland: Kr. 15,00 årlig.

Indbetaling på gironummer 74115.

Annoncepriser:  $\frac{1}{1}$  side kr. 250,  $\frac{1}{2}$  side kr. 135,  $\frac{1}{4}$  side

kr. 75,  $\frac{1}{8}$  side kr. 40,  $\frac{1}{16}$  side kr. 25,  $\frac{1}{32}$  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, Malmö. 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.

### HJØRRING MODEL JERNBANE KLUB, Hjørring

Formand: V. Binding, Østergade 7 a, Hjørring.

Kasserer: Lokomotivfører S. Sørensen, Hyldtoftevej 1, Hjør.

Klublokale: Hjørring Station. Anlæg i »0«.

### HORNE JUNIOR MODEL JERNBANE KLUB

Formand: Svend Jørgensen, Mellemgade 8, Fåborg.

Klublokale: Horne præstegård. Anlæg i »0«.

Mødetid: Lørdag eftm. og søndag eftm. og aften.

Flere medlemmer og besøgende er velkomne.

### KALUNDBORG MODEL JERNBANE KLUB,

#### Kalundborg

Formand: C. O. Petersen, Sct. Jørgensbjerg 44st.

Kasserer: H. E. Svendsen, Valdemarsgade 8.

Klublokale: Loftetagen i depotbygningen, Klbrg. banegård.

Anlæg: str. »0«.

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

Dele til salg: Tagventiler — alle arter — støbt i bly —

P. K. V.

C. O. Petersen

### ODENSE MODEL JERNBANEKLUB

Formand: Tegner Ric. Juul Jacobsen, Fyns Stiftstidende.

Klubben er oprettet. Nærmere følger i oktober meddelelsen.

### SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB, Slagelse

Formand: Assistent P. E. Jensen.

Næstformand: Montør V. Schou.

Sekretær: Bogholder H. Jørgensen, Herluf Trollesvej 57,

Slagelse. Telefon Slagelse 1734.

### SØNDERBORG MODEL JERNBANE KLUB,

#### Sønderborg

Formand: Edwin Jørgensen.

Sekretær: Tandtekniker A. Schmidt, Ringgade 83, Sdb.

Telf. Sønderborg 1122.

Mødeaften: 1. og 3. mandag i hver måned kl. 20,00.

Klublokale: Sønderborg Statsskole.

## KØB-SALG-BYTTE

### KØBES

Märklinskiner, spor 00 købes.

Palsdorf, Holmens Kanal 32, PALæ 2334

## Modeljernbanebyggere!

Då Ni reser till Malmö bör Ni besöka oss.  
Vi har kanske den detalj som Ni saknar för  
Eder hobby.

Allt för Jernväg - Båtar - Flyg m. m.



Skolgatan 5

Malmö

Spårvägslinje 3 från Centralstationen stannar vid  
Skolgatan

## Hobby folk

har opdaget vor shop  
fordi vi kun leverer det bedste  
jernbanemateriel - både i  
skala 0 og H0

Udførlig prisliste sendes mod indsendelse af 20 ore i frimrk.

Tlf. Nora 5279  
Postgiro 71662

**Hobby shop**  
Ryesgade 72,  
København Ø.

- og så har vi åbent hele dagen -

## Billige maskiner

bygges let og billigt efter vore tegninger.  
Til at træde eller til motor; decupørsav,  
rundsav, båndsav, trædrejbænk - 2.50 kr.  
pr. tegn. Til motor: boremaskine 2.00 kr. -  
metaldrejbænk 3.50 - koldsav (automatisk  
metalsav) 2.50 kr. - Kombineret bånd- og  
skivepudser 2.50 kr.

Til Danmark og Norge pr. Efterkrav.

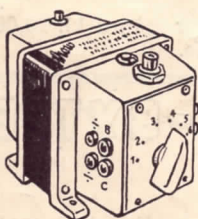
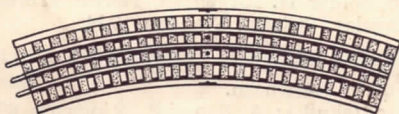
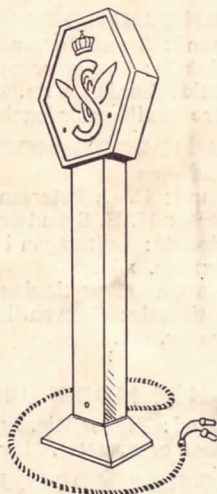
**TRYFA** BRØDREGADE 26 - RANDERS

**Arrow**  
OR 4141

**EL-TOG**  
Spør 00

Serie 14  
NEONSØJLE  
Kr. 7,50

Serie 11  
RUSTFRI STÅLSKINNER  
på plasticunderlag  
Kr. 1,20 - 3,00



Serie 100  
TRANSFORMER  
50 V. A ①  
Volt 4 og 18  
" 10-18 variabel  
" 24 choker  
Kr. 87,00

## MODELLBAHNEN- WELT

fra

firma Werner Böttcher, Tyskland

Månedligt tidsskrift for  
modeljernbaner

Årsabonnement: 15<sup>00</sup>

bestilles på Modeljernbanens redaktion

Kan købes i løssalg hos „Model og Hobby“, Gunløgs-  
gade 23, S. - Brdr. Tønder, Fiolstræde 28, K. og  
Tryfa, Brødregade 26, Randers.