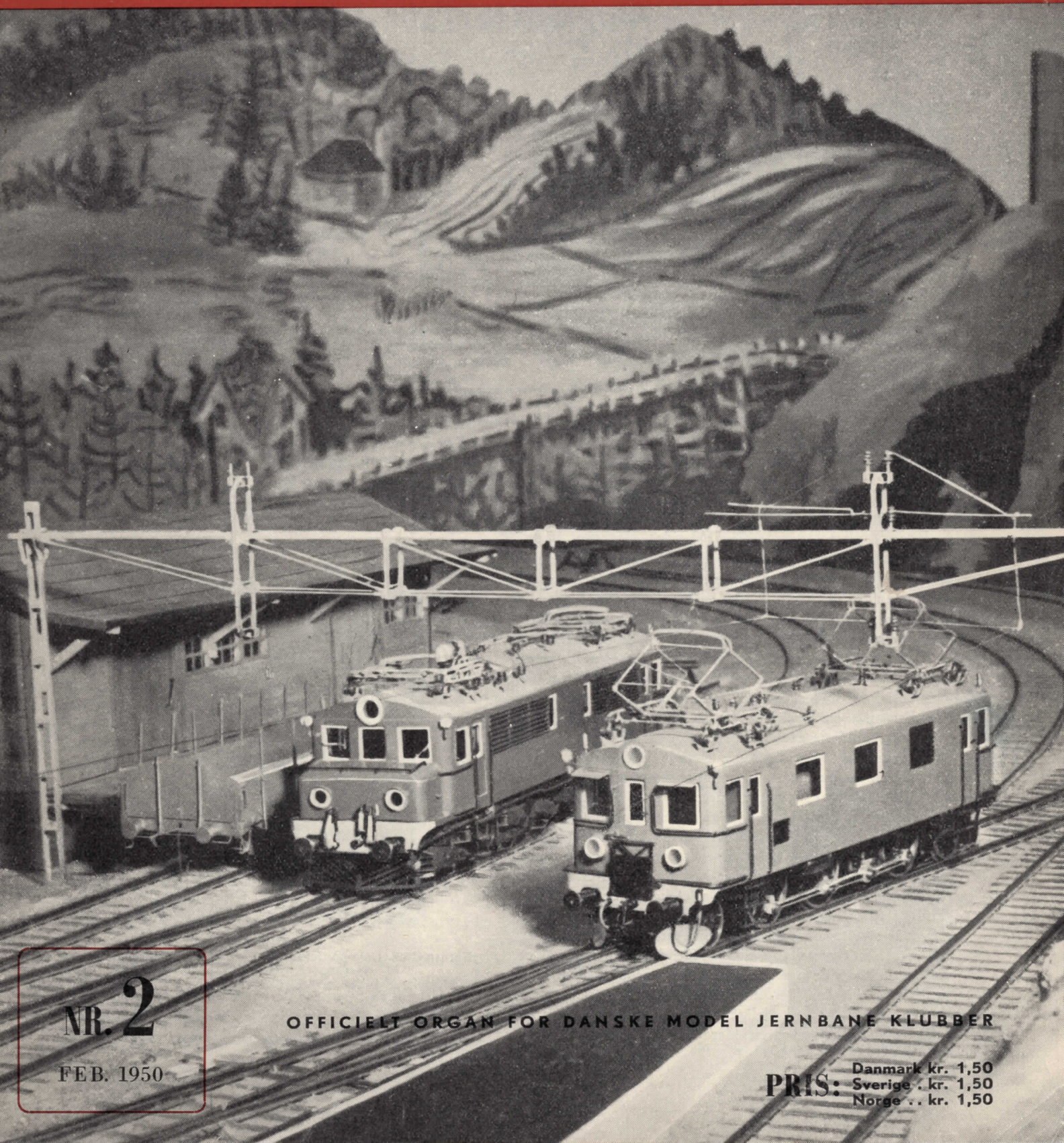


Modeljernbanen

TIDSSKRIFT FOR

JERNBANER OG MODELJERNBANER



NR. 2

FEB. 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. 8152

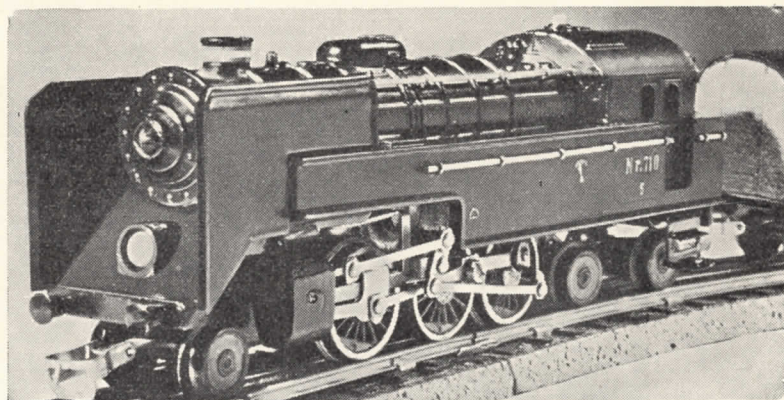
Giro nr. 73521

Åben: 13-17½. Fredag 13-20. Lørdag 12-14

Stedet, hvor alle
modelbyggere mødes og udveksler
erfaringer.

English spoken

Mann spricht Deutsch

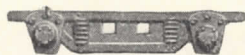


Bodan lokomotiv, litra S: færdigbygget 135,00 kr.
Færdigbehandlet samlesæt 38,00 kr.
Motor 12-24 V m/ tandhjul og relais 39,50 kr.

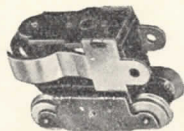
H0:



Akselleje
Pris 20 øre



Boggie
Pr. sæt 1,20



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

Spor 0:

Skiner pr. yard	1,50
Længdedragere pr. lgd. ...	0,40
Puffeplanker	0,20

Byggedele til lokomotiv, litra E:

Motor, universal, 8-18 volt	17,50
Drivhjul i messing, pr. stk.	2,50
Lokomotivramme i messing	12,00
Kedel i kobber	4,00
Førerhus i messing	6,50

Sidste nyt!

Spor H0:

Skiner pr. yard	1,05
Skinneholdere pr. pose	1,00
Svellematte, pr. lgd.	0,75
— lys, pr. lgd.	0,85

Samlesæt til åben godsvogn

med tegning

Ny elektrisk glødesav

Løvsavsmaskine

med indstillelig bordplade. 28,00

Nyt illustreret katalog fremkommer i løbet af indeværende måned,
tilsendes mod 20 øre i frimærker.

Litteratur nyt!

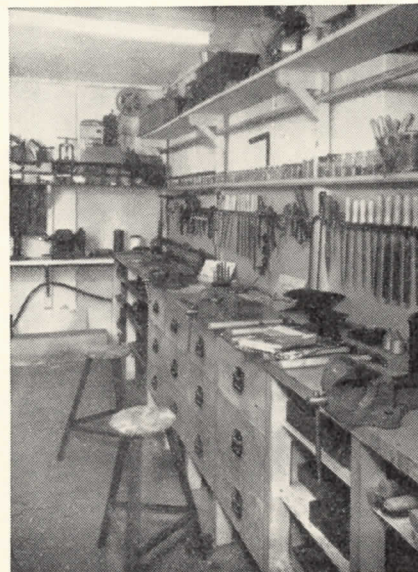
Aage Aagesen: GEOGRAFISKE STUDIER OVER JERNBANERNE I DANMARK. 240 sider, Hagerup. 15 kr.

En statistisk og geografisk behandling af Danmarks jernbaner kan man karakterisere denne doktordisputats som, men tro så ikke, det blot er kedelige facts!

Bogen er delt i 7 afsnit plus en engelsk oversigt. Afsnit III, udviklingen af Danmarks jernbanenet, giver på en klar og koncis måde næsten alle historiske data om liniernes anlæg, man kan ønske sig. Dette gælder ikke mindst de mange smalsporede baner i Sønderjylland. I afsnit IV behandles bl. a. stationsbyerne, disse for landet så talrige og betydningsfulde bydannelser, som skylder netop jernbanen deres eksistens. Grindsted og Brande undersøges meget detaljeret, men mange andre stationsbyer er også undersøgt. I afsnit V er givet en mængde kort over banernes transporter af forskellige, vigtige varer som kul og landbrugsprodukter. Forbavsende er kortet over DSBs transporter af æg i 1938—39, hvor en meget bred stribe viser massetransport over Fredericia-Nyborg-Korsør-Gedser til Tyskland. I afsnit VI gives bl. a. et kort, der viser, hvor kullene føres hen med jernbanerne. Her ses, at Hurup i Thy får størsteparten af sit kul fra Aarhus. Endelig er der i sidste afsnit omtalt »jernbanelignende skinneveje«. Det er sporveje og de her i landet talrige roebaner (560 km) og de før i tiden så almindelige mergelbaner. Overalt i bogen findes meget tydelige kort, næsten alle i samme målestok, hvilket giver en klar oversigt over de berørte

emner. Kun på 2 af kortene er der nogle fejl, således mangler der på kortet side 79 over banenettet i 1935 ikke mindre end 6 banestrækninger. Alt i alt må værket dog siges at være endog yderst konsist.

W. B.



Fotoet viser et nyoprettet hobby-værksted på amager hos hr. Jørgensen, Søren Norbys Allé 2. Her findes alt ønskeligt værktøj til 10 personer, og hr. Jørgensen vil for rimelige penge leje værkstedet ud til hobby-folk. Der bliver sikkert rift om dette hobby-værksted.

Se iøvrigt annoncen på bagsiden!



MODELJERNBANEN

TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

OFFICIELT ORGAN
FOR DANSKE
MODEL JERNBANE
KLUBBER

FEBRUAR 1950

NR. 2 2. ÅRGANG

Göteborgs modelljärnvägssällskap

I anledning af

Göteborg Model Jernbane Klubs

5 års jubilæum

bringer vi i en artikel af klubbens formand

lidt om arbejdet i disse år.

I tråd med vore ønsker bringes

den på svensk.

fylder 5 år den 8 februar 1950

Af RUSTAN LANGE

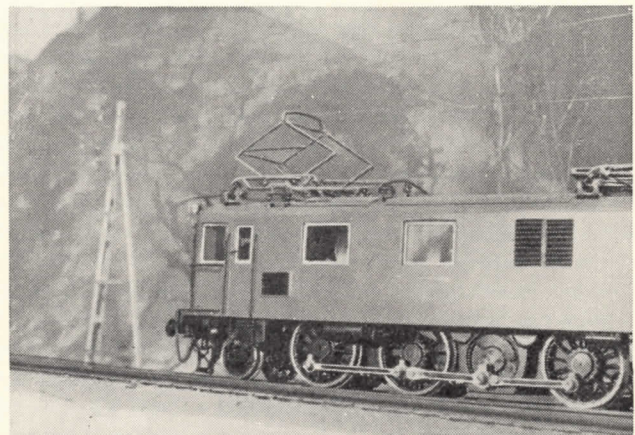
Forsidebilledet er fra GMJS

När Göteborgs Modelljärnvägssällskap den 8. februari 1950 fyller fem år rullar samtidigt invigningståget på sällskapet anläggning Torggatan 5—7. Det är ganska unikt att anläggningens fullbordande sammanfaller med tiden för jubileét. För en utomstående kanske det förefaller mindre imponerande att det tagit hela fem år att fullborda denna minimala modelljärnväg, med mindre än 100 mtr total spårlängd på ett utrymme av knappt 40 kvm. Men GMJS anläggning är inte byggd med hjälp av färdiga amerikanska delar. Och de spår som äro lagda, trafikeras nästan utan urspåringar. Växlarna är inga »dummies» utan manövreras från kontrollbord.

Men låt oss ta det från början. Intresset för bildandet av en MJ-klubb hade tydligen funnits under en längre tid, att doma av det antal anmälningar som strömmade in då undertecknad tog initiativet. Genom en annons i en numera tyvärr nedlagd modell-tidsskrift söktes kontakt med likasinnade. Och det dröjde inte länge förrän 10 intresserade personer hade lämnat namn och adress, vilket ansågs tillräckligt för utlysande av ett konstituerande sammanträde. Detta hölls som sagt var den 8. februari 1945, varvid Göteborgs Modelljärnvägssällskap bildades. Sedan jag nu berättat om denna tilldragelse använder jag mig i fortsättningen av pronomet »vi» då jag talar om sällskapet.

Vårt mål var i princip identiskt med de flesta andra modelljärnvägsklubbar,

Mannen bakom detta mästerverk är lokförare och känner till allting på loket lika väl som sin egen ficka



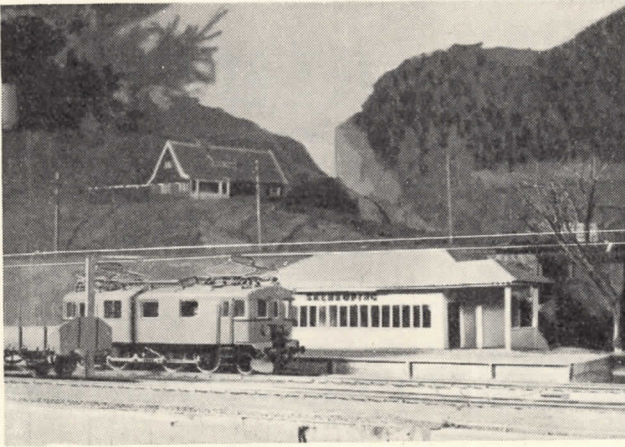
nämligen att få till stånd en anläggning så fort som möjligt samt att befrämja järnvägsintresset i allmänhet. Det sistnämnda fordrar ju inga andra anordningar än ett bord med stolar omkring där man kan sitta och prata järnväg, så det problemet löste sig själv. Men vad som inte löste sig själv var lokalproblemet, vilket inom parentes sagt inte är löst ännu. Vi fick emellertid redan efter en månad korn på en mycket dålig lokal, som vi trots kvaliteten bestämde oss för. Och där bor vi ännu. Vi har inte lyckats få tag i något bättre trots att vi har sökt i fem år.

Lokalen är en utdömd bostadslägenhet om 2 rum och kök på tillsammans ca 40 kvm. Det tog oss över en månad att göra lokalen beboelig för modelljärnväg. Detta inkluderade nedtagning av väggen mellan de båda rummen, målning av alle väggar, rivning av en kakelugn och uppsättning av en mindre skrymmande kamin i stället. Vi knackade dessutom hål mellan rummet och köket så att vi kunde draga igenom tre spår där. Att intresset intet slocknade under detta slavarbete är förvånansvärt. Ja i sanningens namn skall erkännas att av de 10 personer, som vore närvarande den 8 februari 1945, är i dag endast 3 st fortfarande medlemmar. Detta gör

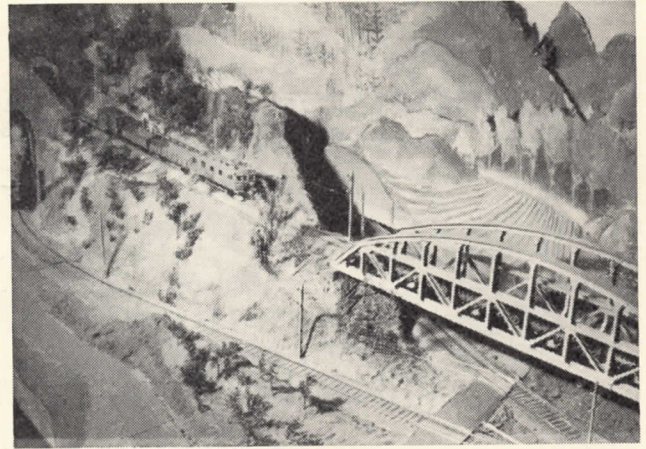
oss emellertid intet ledsna på något sätt. Tvärtom! Medlemsantalet är nu uppe i 15 st varav 8 aktiva vilket är alldeles lagom. Och intresset hos de arbetande medlemmarna är sannerligen inte att klaga på. Jag undrar om någon annan MJ-klubb i världen kan uppvisa sådana genomsnittstider för arbetets upphörande på anläggningen som GMJS. På ordinarie arbetskvällar upphör arbetet nämligen sällan före klockan 1 på natten. Vanligen slutar vi vid 2—3 tiden och rekordet är klockan halv 9 morgonen därpå! Och detta trots den miserabla lokalen. Den första som anländer till lokalen måste ägna nära en timma av sin dyrbara arbetstid att göra upp eld. Vintertid blir



För att bli aktiv medlem i GMJS fördras att man går som aspirant ett år. Här målar aspiranten Jack Fast landskapet vid Annorlunda, som inom parentes är byggt av en kvinnlig gäst



Stationshuset byggdes över en week-end av två medlemmar och deras damer



På denna del av anläggningen saknas endast bommar vid järnvägsövergången. Bron är skalenligt 80 meter lång

det ändå inte riktigt varmt i lokalen förrän efter två timmar.

Vi var alltså redan från första dagen medvetna om att anläggningen skulle flyttas varför vi har byggt den i sektioner, som bultas ihop.

Landskapet och spåren hänger emellertid ihop och måste brytas upp, vilket emellertid kommer att ske utan minsta bitterhet när det nu en gång blir av. Faktum är att nu när anläggningen står på gränsen till fullbordan börjar ett litet hopp om flyttning skymta på avstånd, men det är för tidigt att uttala sig om vart det blir.

Jag kanske skulle tala om att en nästan rörande enighet om val av skala uppstod på det första sammanträdet. Detta beslut ha vi aldrig senare haft anledning att ångra. Om någon nämnt HO har det mest varit på skämt. Vi är mycket roade av att bygga detaljrikt, vilket ju mycket lätt låter sig göra i skala 1/45. Tyvärr har kurvradierna på grund av utrymmet blivit så små som 150 cm men det får man ta som en prövning. Huvudsaken är att det fungerar och inget lokomotiv har ännu spåret ur annat än på grund av fällagd växel, vilket ju t. o. m. händer i skala 1/1.

Anläggningen består av en huvudstation (»Annorlunda«) med 5 spår

som i vardera ändan är förbundna med ett enkelspår lagt i en vikt åtta. Från en växel på detta enkelspår går ett spår till en säckstation (»Skenköping«) med två spår. Denna säckstation består av två delar varav den ene är fast i den övriga anläggningen och den andra kan hissas upp i taket då vi inte har trafik.

Vi brukar skämtsamt säga att GMJS valspråk är »Verktyg till varje pris«. Med detta menar vi att även om det är väldigt trevligt att bygga modelljärnväg med dess små detaljer, som skall mångfaldigas 1, 2, 3 eller flera gånger så skall man inte driva det till en sport att pröva sitt tålamod genom att göra exempelvis 300 isolatorer till luftledningsbryggor för hand på 50 timmar när man med ett enkelt verktyg kan göra det på 4 timmar.

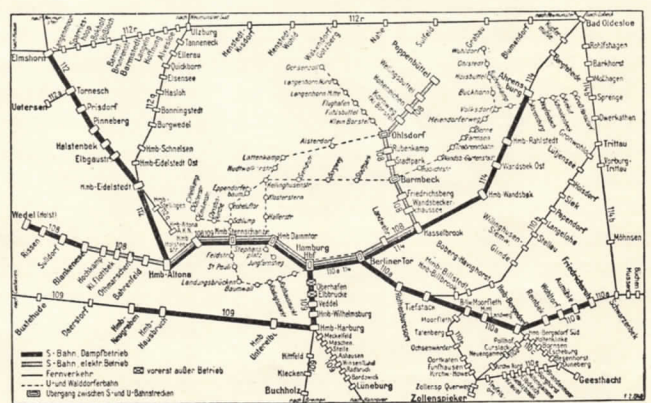
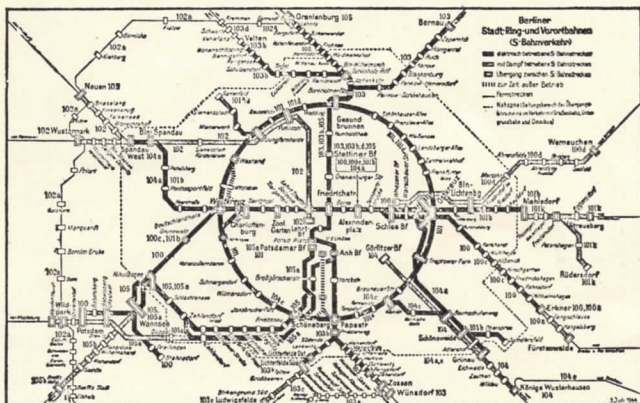
Verktygstillverkning för massfabrikation har tillämpats i särskilt hög grad för kontaktledningsbryggorna som ju består av standardiserande delar. Vi ha gjort profilbockningsverktyg och profildragningsverktyg för inte mindre än 4 olika profiler, stansverktyg för flera olika sorters knutplåtar, borrjigg och lödjigg etc. etc. Det enda som köpts är rent råmaterial. Såväl verktyg som detaljer har vi tillverkat själva

Spåren är lagda på ett underlag av 12 mm plywood som ger skalenlig ban-

vallstjocklek. På detta limmar vi slippers av skalenlig bredd 5 mm, men vi fuskar med tjockleken eftersom denna ändå inte syns då ballasten kommer dit. Ballasten består av sand, som vi knycker i stadens offentliga sandlådor när det är mörkt. Sanden limmas fast. Överflödigt sand skrapas bort före linningen är torr. Rålsen spikas fast med fyra spik i varje sliper. Växlarna byggs för hand på plats. Manövreringen är tills vidare manuell med gardinspiral och piano-tråd, vilket visat sig synnerligen effektivt.

Anläggningen är medlemmarnas gemensamma egendom, men den rullande materien är enskild medlems. Lokparken består av två maskiner, vilka syns på bilderna. 1 litt D och 1 litt. M. Båda äro försedda med svenska motorer av Ecliptics fabrikat som går på 24 volt likström. För fram- och backkörningen användas hemmagjorda hyper-effektiva polariserade reläer som slår om på 2 volt. Till ingetdera av loken har använts några som helst färdiga delar som synas utvändigt, inte ens hjulen på D-loket där ekrarna är filade för hand.

Då bilderna togs var loken inte fullt färdiga och anläggningen endast delvis elektrifierad. På Skenköpings station är luftledningen provisorisk.



Illustrationer til artiklen næste side

I Tyskland findes 3 byer, der betjenes af særlige nærtrafikbaner, de såkaldte S-baner, nemlig Berlin, Hamburg og Stuttgart. S-banerne er væsentlig forskellige fra undergrundsbanerne i Berlin og Hamburg og svævebanen i Wupperthal, fordi disse sidste tilhører private transportselskaber med egne baner, hvorimod S-bane systemerne tilhører De Tyske Rigsbaner.

Det største af disse 3 S-banesystemer findes i Berlin og er udviklet fra dampdrevet jernbanesystem på by- og forstadsbanerne. Skønt der fandtes planer for elektrisk drift af nogle strækninger allerede i 1899, blev der kun foretaget eksperimenter, og først i 1924 åbnedes den første elektrificerede strækning mellem Stettiner Bahnhof og Bernau med ialt 5 tog på hver 5 vogne. Disse elektriske tog blev en stor succes, så der blev yderligere bygget 17 tog, og adskillige andre strækninger, specielt i den nordlige del af byen blev udvidet med en tredje skinne til den elektriske kraft efter samme principper som undergrundsbanerne.

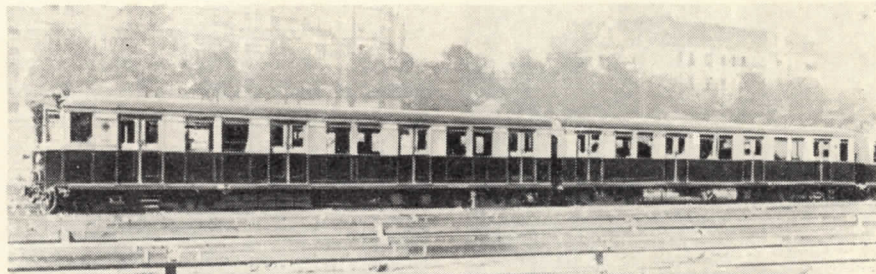
I 1925 blev det rullende materiel forøget med en helt ny type vogne (fig. 1). Siden da er næsten alle vigtige strækninger på Berlins by- og forstadsnet hurtigt blevet elektrificeret, og i 1935 benyttedes 1570 køretøjer til afvikling af trafikken, 777 motorvogne, 515 styrevogne og 278 bivogne. I 1936 foretoges en vigtig udvidelse af det berlinske S-banesystem ved oprettelsen af en underjordisk forbindelse fra nord til syd, således at tog fra de nordlige baner kunne løbe under den indre by til den sydlige bydel. Den øst-vestlige forbindelse havde allerede eksisteret lige siden oprettelsen af den første dampbybane. Åbningen af denne undergrundsforbindelse fandt sted kort før de olympiske lege, således at den store trafik af turister i sommeren 1936 til legene kunne foregå gennem den nye strækning. (Se kortet).

Berlins S-bane har været i en udmærket forfatning såvel i operation som i teknisk henseende indtil udbruddet af sidste verdenskrig. Et stort antal nye tog med moderne udrustning blev sat i drift (se fig. 2), og ældre materiel blev udrangeret. Afstanden mellem tog var 1 min. på bylinierne, 5 min. på forstadslinierne og fra 10 til 30 min. på andre linier med forbindelse til andre baner, som skiftede køreplan efter behov. Ekspeditionen på stationerne foregik meget hurtigt ved brug af automatisk døråbning og -lukning og højtalesystemer.

Sikkerheden på S-banelinierne garanteredes ved helautomatiske blokstræk-

TYSKE S-BANER

Den tyske specialist i jernbanehistorie, GÜNTHER STETZA giver her en kortfattet oversigt over tyske S-baner.



S-bane tog bygget i Berlin 1925.

ninger og lyssignaler på enhver linie, hvorfor uheld har været meget sjældne. Antal af passagerer i det sidste fredssår beløb sig til omtrent 1.400.000 daglig.

Desværre led Berlins S-bane store tab under krigen. Udover det store antal tog og spor, er et stort antal vogne — hovedsagelig af moderne typer — efter sammenbruddet blevet transporteret østpå af russerne, således at man havde stor vanskelighed ved at oprette trafikken igen efter krigen. Såvel det rullende som det faste materiel er nu meget forsømt, og siden 1939 har fornyelser ikke fundet sted, kun provisoriske reparationer o. l. På næsten alle forstadslinierne blev det ene spor fjernet efter russisk ordre, hvorved trafikken vanskeliggjordes endnu mere. Nu er det andet spor dog atter lagt på enkelte linier.

I 1946 var antallet af befordrede passagerer 950.000 om dagen, på trods af at man kun benyttede ca. halvt så meget materiel som før krigen. De vanskelige politiske forhold i Berlin umuliggør fornyelser, således at den nuværende tilstand af forsømmelse af denne forhenværende udmærkede elektriske jernbane fortsættes.

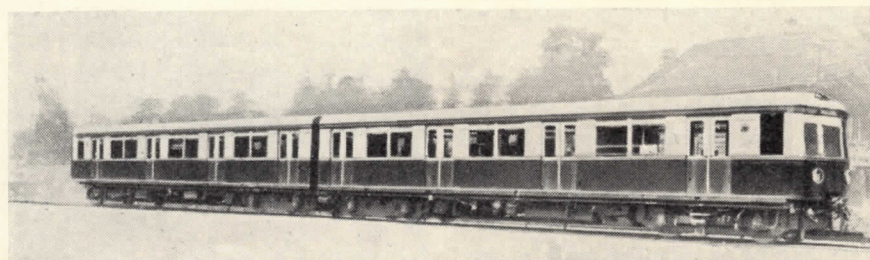
Hamburgs S-bane er mærkværdigt nok mindre, skønt elektrificeringen begyndte allerede i 1906. Den består kun af

den 32,4 km lange strækning Blankenese-Poppenbüttel (se kort) og et stort antal dampdrevne linier på ialt 116,3 km. Medens den elektriske S-bane løber tværs gennem den indre by, oprettholder damptogene forbindelserne fra forstadsbanerne. Åbningen af den elektriske drift fandt sted på linien Blankenese-Oldorf den 5. Dec. 1906, medens udvidelsen til Poppenbüttel fulgte i begyndelsen i 1918.

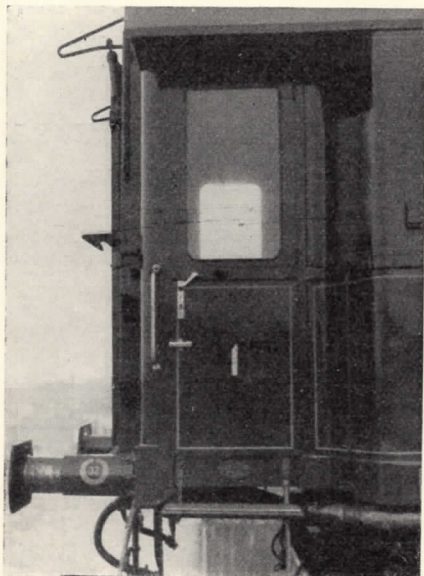
Det rullende materiel bestod i begyndelsen af 14 dobbelttog sammensat af trævogne med tagrytter. I lang tid benyttedes pantograf og luftledning til strømforsyningen, men — følgende det vellykkede berlinsystem — skiftedes senere over til benyttelse af tredje skinne. I henholdsvis 1925 og 1928 forøgedes det rullende materiel med 52 dobbelttog med stålvogne, men til trods herfor blev de gamle trævogne i tjeneste grundet på den stærke trafik. Først i 1940—42, da 43 moderne halvtog på hver tre vogne var blevet bygget og sat i tjeneste, kunne ældre typer udrangeres; de benyttes nu kun rent undtagelsesvis. Luftledning for brug af pantograf vil derfor stadig opretholdes.

Endelig skal Stuttgart's S-bane omtales. Den udgår fra de tyske rigsbaners elektrificerede jernbane-distrikt i Wür-

(Fortsættes nederst næste side)



2-vognstog fra Berlins S-bane, 1940

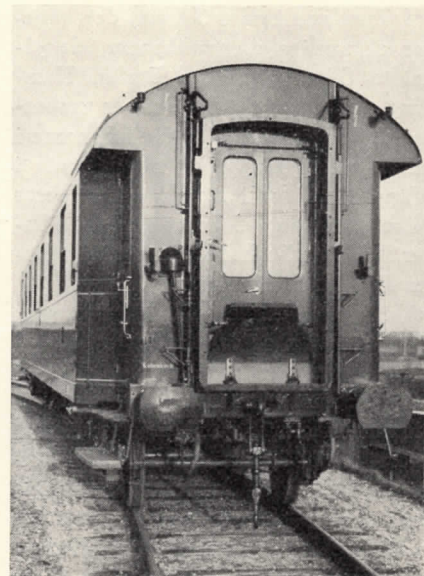


De nye Ac-vogne

dringer i det store, er der til gengæld en del småændringer, der her skal peges på. Allerede på afstand kender man dem på taget: Wendlersugerne er erstattet af kuck-kuckventilatorer, der er kommet sikker, de langsgående forstærkninger, på taget og vandtankene er ikke mere så fremtrædende.

De i artiklen om AC-vogne i nr. 9 bebudede nye vogne er nu sat i drift. Vognene har numrene 37—42 og er indrettet som forgængerne med 7 kupéer med 1. klasse. Er der ingen æn-

For den rejsende, der skal benytte vognen, vil bl. a. de nye dørhåndtag være noget usædvanligt, man ikke kan undgå et lægge mærke til. Det nye er, at det øverste håndtag er indrettet til også at låse ganske som på udenlandske vogne (f. eks. svenske og tyske), og ændringen skyldes da også, at disse vogne først og fremmest skal bruges i de internationale tog. I denne anled-

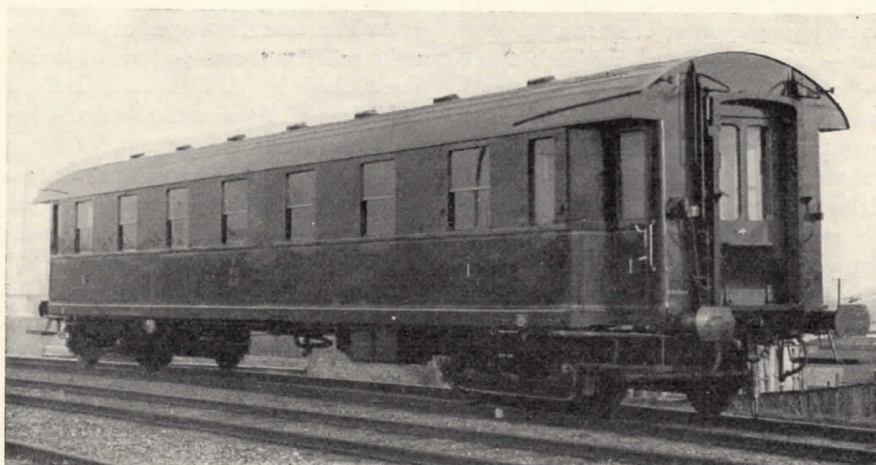


ning er der også i hver kupé anbragt en blå lampe, der ikke kan slukkes sammen med den normale belysning, således som påbudt i den internationale overenskomst.

Endvidere skal nævnes, at alle vinduer er afrundede i alle fire hjørner, som det tydeligt fremgår af fotografierne, og som en sidste detalje, at harmonikaerne i sammenfoldet tilstand holdes på plads ved hjælp af en klinke med 2 hak i stedet for med en forvrider; herved opnås, at hvis harmonikaen f. eks. på grund af sne ikke kan trykkes helt ind på plads, kan den dog holdes fast i det yderste hak i klinken, og hænger ikke helt løst, som det er tilfældet, hvor man kun har forvrideren.

Vognenes vægt er 32 t mod de gamle vognes 35 t. Ansat vognvægt (Vv) er stadig 37 t.

P.-E. H.

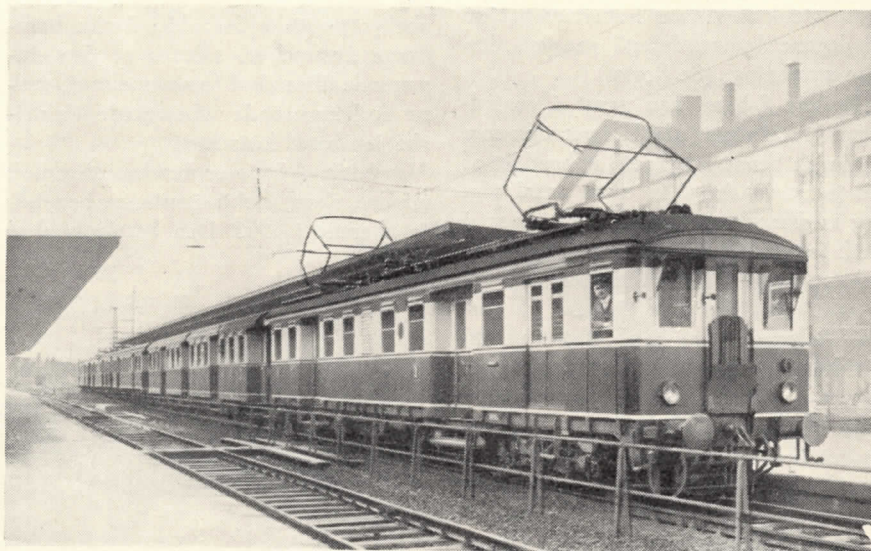


Tyske S-baner

(fortsat)

temberg. S-banen består af en hurtigtogsline mellem Ludwigsburg og Plochingen (over Stuttgart Hovedbanegård og Esslingen) med tog for hvert 20 minut som forbinder et stort antal forstadskommuner med bymidten og hovedbanegården. I modsætning til Berlin og Hamburg, der har eget rullende materiel, betjenes Stuttgarts S-bane (se fig. 3) af motorvogne, der også benyttes af andre linier i de tyske rigsbaners Würtembergdistrikt. S-banetogene består alt efter togenes hyppighed af 4 eller 6 vogne. De strømforsynes fra luftledning gennem pantograf. Med disse tog tilbagelægges den 37 km lange strækning på 59 minutter med 14 stop.

G. S.



Tog på Stuttgart S-bane ved Ludwigsburg station.

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

Tekst: P. E. Jensen

III

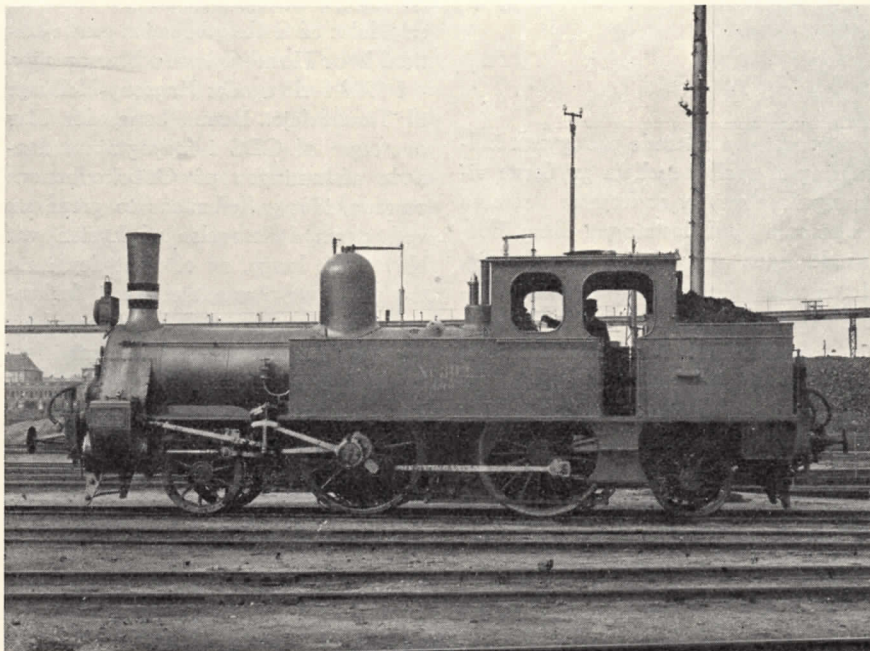


Foto: D. S. B.

Truck.

For- og bagtruck er af eens konstruktion. For at gøre trucken så tung som muligt er den monteret på en blyklods 16×17×18 mm. (Fig. 4). I klodsen er skåret en rille, hvori der sidder to arme, som kan drejes om to bolte i blyklodsen. Armens anden ende kan drejes om to tappe, der er fastloddet på rammens inderside. På tappenes nederste ende er skåret gevind, således at en møtrik kan holde armene på plads. Armenes omdrejningspunkter har forskellig afstand, dette vil bevirke at hjulakslens midterlinie drejes i kurver, således at den altid peger imod kurvens centrum.

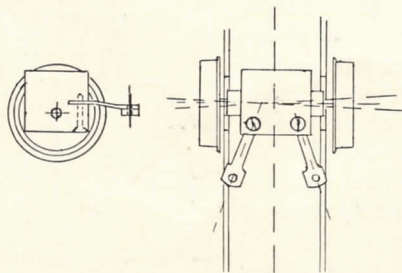


Fig. 4.

Cylindre.

Hver cylinder er samlet af 10 dele foruden de to Patrick smøreapparater, der sidder ovenpå cylindrene. På fig. 5 ser man cylinderen i snit.

Selve cylinderblokken (1) er filet ud af en messingblok. I cylindrens centrum er boret et 5,0 mm hul, hvori er tilpasset et stk. 5,0 mm rundmessing med 2,0 mm udboring for stempelstang og afdrejning af pakdåse. Ringene 3, 4, 5 er afdrejet og tilpasset, hvorefter de er påloddet. Dækpladere (6) og (7) er efter tilpasning påloddet, disse plader skal illudere gliderkassens dæksel. Til slut er boret huller og skåret $\frac{3}{32}$ gevind til iskruning af to smøreapparater, der også er afdrejede i håndboremaskine ved hjælp af diverse file ligesom de øvrige småting. Ligeledes er der boret huller og skåret $\frac{3}{32}$ gevind for bolte til fastspænding af cylinderblokken på rammen. Pakdåserne for gliderstok er afdrejede og tilfilet på sædvanlig måde og drevet ind i de dertil borede huller. Disse pakdåser har 1,5 mm udboring.

Gangtøj og styring.

Drivtappene (8) er 3,0 mm messingtappe med et 0,3 mm tykt bryst, der med $\frac{3}{32}$ gevind er skruet i drivhjulene. Kobbeltstangen (9) er af blødt stål, ligesom de øvrige dele hertil, har 3,1 mm

udboring for tappene og er tilfilet og afpuddet med sletfil og smergellærred. Drivstang (10) er fremstillet på samme måde, dog kun med 1,5 udboring for en $\frac{1}{16}$ skrue i krydshovedet.

Krydshovedet (11) er fremstillet i 2 stykker; et uformet hvori rillen passer ned over linealen, og en lidt »pæreformet«, hvori der er udboring for stempelstang, der er drevet i og loddet, en 1,8 mm udskæring for drivstangen og en udboring for $\frac{1}{16}$ undersænket skrue. Denne pæreformede del passer nøje op i den u-formede dels rille, således at det sammenloddede krydshoved glider let over linealen. Linealen (12) er efter tilfiling og afpuddning tilpasset med $\frac{1}{16}$ gevind i tværpladen, og en 2 mm tap, der passer ind i et dertil boret hul i cylinderblokken, således at denne skubbes ind over linealen, hvorefter fastspænding til rammen kan finde sted. Vingearmene (13) er med $\frac{3}{32}$ gevind skruet fast på den forreste drivtap. Vingearmen bærer 2 eksentrikskiver (14), der er afdrejet med flange på de sider, der vender fra hinanden. Eksentrikskiverne er tilpasset og afpuddet, fastspændt med $\frac{1}{16}$ skrue til vingetappen. Den inderste eksentrikskive er loddet til vingetappen, og skruet hovedet er loddet til den yderste skive. Denne konstruktion har vist sig at være ret holdbar, idet maskinen nu har kørt hos os i ca. 8 måneder og på hobby-udstillingen i København september 1949 uden uheld af nogen art.

Eksentrikbøjlerne (15) er filet ud af et stykke stål og har en gaffel til anbringelse af kvadranten (16). På denne er anbragt gliderstangens gaffel (17), der i samme gaffel har styringsakslens hængeskinne (18) anbragt. Denne hængeskinnes anden ende er anbragt i omstyringsakslens vægtstang (19), i hvis anden ende er anbragt 2 andre hængeskinner (20). I deres anden ende hænger kvadranten med sin nederste ende sammen med inderste eksentrikbøjles gaffel. Gliderstangens anden ende danner også en gaffel, hvori gliderstangens tap er anbragt. Gliderstokken (21) er 2,0 mm svejsetråd, der er afdrejet til 1,4 mm. Alle bevægelige samlinger i styremekanismen er nittet sammen med 0,9 mm jerntrådsnagler.

(Næste gang fortsættes med kedel og førerhus.)

Fortsættes i næste nr.

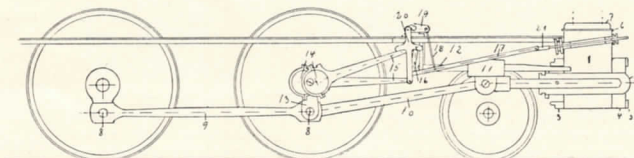


Fig. 5

GRIBSKOV



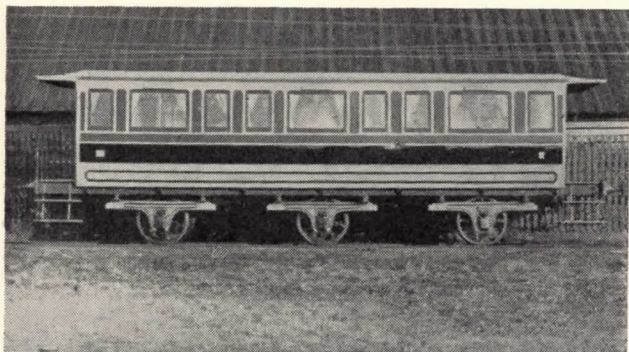
Toget på den gamle Hillerød station med gl. 3-koblet maskine

I forrige artikel hørte vi lidt om GDS banens tilblivelse i starten og de mange vanskeligheder, der skulle overvindes. Vi sluttede med at omtale dampvognene, der blandt de mange andre ulemper også havde den, at de var meget brandfarlige ved kørslen gennem Gribskov og gav anledning til adskillige skovbrande. Derfor blev der i 1885 indført særlige gnistfangere på banens lokomotivskorstene.

Med den anden af banens særegenheder, sporet, fik oberst Brummer, der var tiltrådt som driftsbestyrer i 1883, også vanskeligheder. Det viste sig snart, at den ringe ballastmængde under og omkring gryderne ikke var tilstrækkelig til at forhindre sporets sideforskydninger. Regeringens kontrol påtalte da også, at sporet efterhånden var »jævnt ujævnt«. I årene 1887–90 blev hele banelinien forsynet med store mængder ballast, men efterhånden som trafikken tog til, viste dette sig ikke tilstrækkeligt, hvorfor man i årene 1893–96 ændrede de svævende stød på hele banelinien fra Hillerød til Græsted til faste stød ved indlægning af træsveller.

Banen blev forlænget til Gilleleje i 1896, og Kagerup—Helsingør banen blev anlagt i 1897 (overtaget af GDS i forpagtning). Gilleleje havde forøvrigt fra 1884 haft forbindelse med Græsted ved dagvogn, ligesom Helsingør havde diligence ind til Hillerød.

Under den næste driftsbestyrer, fhv. stationsforstander Stub, der tiltrådte 1. april 1900, fik banen for alvor vrøvl



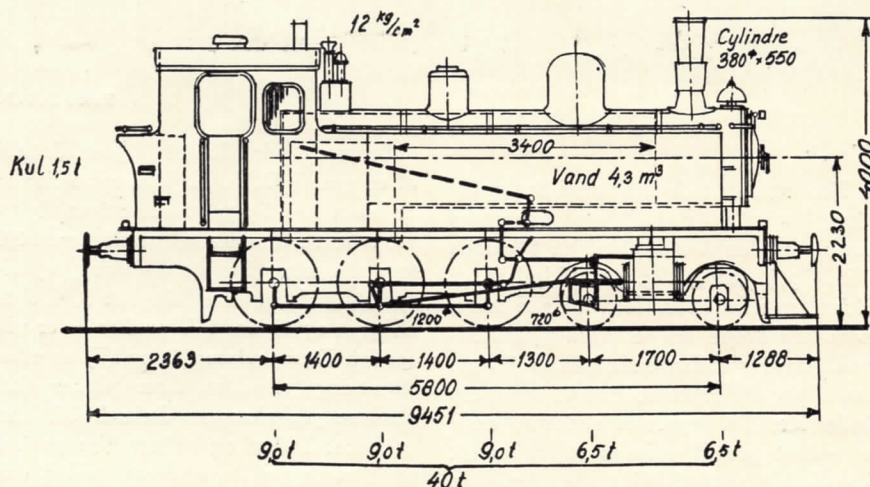
En af de gamle 3-akslede personvogne (II og III klasse). Den midterste aksel er forskydelig i vognens tværretning og styrer de to yders aksler, der er drejelige; herved mindskes modsanden ved kørsel gennem kurver. En af disse vogne står endnu på Tisvildeleje station

med sporet. En allerede påbegyndt indlægning af sveller mellem gryderne viste sig ikke muligt at fremme i samme tempo som hjulbelastningen tiltog. Foranstaltningen var tilmed ikke heldig, idet modstanden mod sporets nedsynken i ballasten ikke var ens under gryderne og svellerne. Sporet fik derfor et meget uroligt leje, som i høj grad vanskeliggjorde dets vedligeholdelse. I 1908 skred man derfor til en fuldstændig fornyelse af sporet ved at erstatte de gamle grydespor med 22,5 kg skinner på træsveller, men denne fornyelse blev

man dog enedes om en fællesstation, en udvidelse af Gribskovbanens gamle station, hvor Hornbækbanen blev optaget.

I 1924 forlængedes Kagerup-Helsingør til Tisvildeleje. Denne bane, der blev overtaget af GDS i forpagtning, dannede afslutningen på Gribskovbanens område, idet gaffelbanens to grene nu ved deres forlængelse til kysten var blevet lige lange, og efter at den i sin tid planlagte Raagelejebane i forlængelse af Hornbæk-Gilleleje-banen blev opgivet, blev banens to grene sat i forbindelse med hinanden ved automobilruten Vejby-Raageleje-Gilleleje, på hvilken banen har bevilling.

I 1945 sammensluttedes Gribskovbanen, Kagerup-Helsingør banen og Helsingør-Tisvildelejebanen til et selskab.

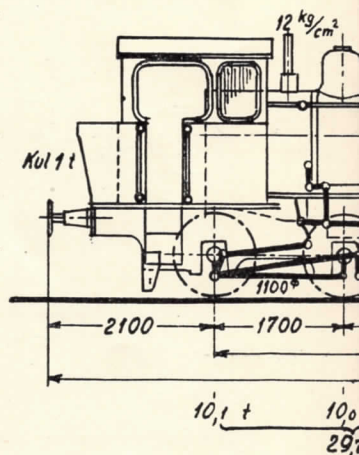


GDS 11 Hedeflade 85,3 m²
Ristareal 1,47 m²
Max. hastighed 60 km/T

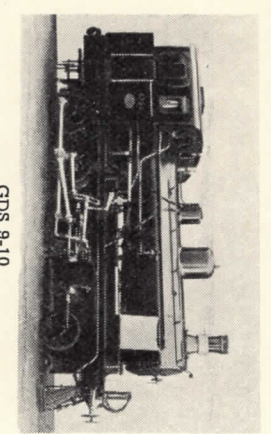
1907 Henschel
nr. 8142
Købt 1940 fra HHGB (nr. 4)

på grund af den første verdenskrig først afsluttet i 1924. Først da forsvandt Liweseys grydespor fra banens hovedspor, men endnu findes sidespor på enkelte af banens stationer med grydespor. I årene 1900 til 1918, da driftsbestyrer Stub efterfulgtes af den nuværende driftsbestyrer, cand. polyt. G. Thage, anskaffedes en del rullende materiel, såvel lokomotiver som person- og godsvogne.

Ved åbningen af banen fra Helsingør til Hornbæk i 1906 skabtes der fra den ene kant udsigt til en konkurrence til Gribskovbanen i Gilleleje ved muligheden af førstnævnte banes forlængelse dertil. Muligheden blev virkeliggjort ved koncession af 1915 om anlæg af banen fra Hornbæk til Gilleleje, hvor

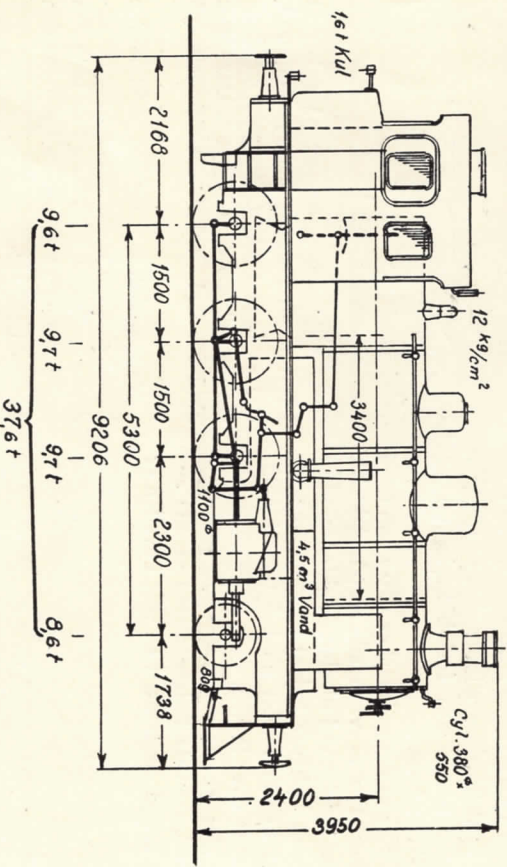


GDS 5 Hedeflade 59,0 m²
Ristareal 1,1 m²
Max. hastighed 48 km/T



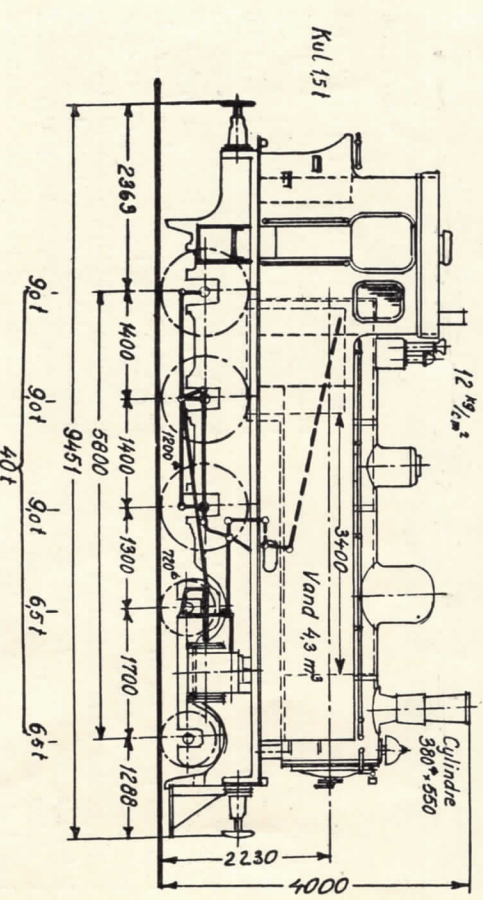
Motorvogne	5
Skinnebussur	3
Personvogne	16
Påhængsvogne til skinnébussur	3
Post- og bagagevogne	6
Lukkede godsvoerne	25
Åbne godsvoerne	25
Sneplow og snemæse	2
Lastautomobiler	7

Ruteautent
I 1924
der at b
dette ly
baneme
nogle a
vogne (1
lerede d
ment m
med de
havn i
forlade
disse, e
i Statsb
vanskel
Gribsko
rød, fal
det ikke
de son
led i sø
det for
befordr
rejsende
i disse
I dette
brydelse
men fre
led i k
dringsm
tydelig
alene u
mer-søn
fiken.



GDS 9-10 Hedeblade 88,0 m²
Risteareal 1,47 m²
Max. hastighed 60 km/T
1924 Henschel
nr. 20030-31

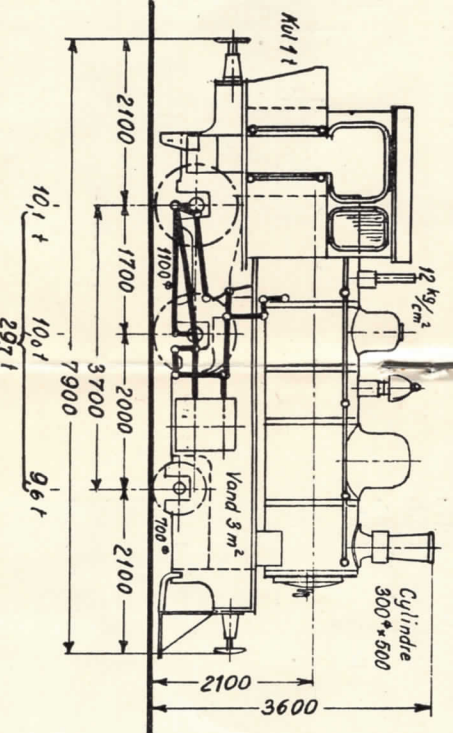
område, idet gattebanens to grene nu blev deres forlængelse til kysten var blevet lige lange, og efter at den i sin tid planlagte Raagelejebane i forlængelse af Hornbæk-Gilleleje-banen blev opgivet, blev banens to grene sat i forbindelse med hinanden ved automobilruten Vejby-Raageleje-Gilleleje, på hvilken banen har bevilling.
I 1945 sammensluttedes Gribskovbanen, Kagerup-Helsingøerne og Helsingø-Tisvildelejebanen til et selskab.



GDS 11 Hedeblade 85,3 m²
Risteareal 1,47 m²
Max. hastighed 60 km/T
1907 Henschel
nr. 8142
Købt 1940 fra HHGB (nr. 4)

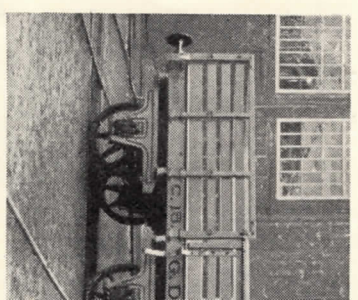
på grund af den første verdenskrig først afsluttet i 1924. Først da forsvandt Livesej's grydespor fra banens hovedspor, men endnu findes sidespor på enkelte af banens stationer med grydespor. I årene 1900 til 1918, da driftsbestyrer Stub efterfulgtes af den nuværende driftsbestyrer, cand. polyt. G. Thage, anskaffedes en del rullende materiel, såvel lokomotiver som person- og godsvoerne.

Ved åbningen af banen fra Helsingør til Hornbæk i 1906 skabtes der fra den ne kant udsigt til en konkurrence til Gribskovbanen i Gilleleje ved muligheden af forshævnede banes forlængelse dertil. Muligheden blev virkeliggjort ved koncession af 1915 om anlæg af banen fra Hornbæk til Gilleleje, hvor



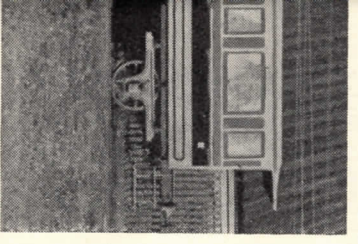
GDS 5 Hedeblade 89,0 m²
Risteareal 1,1 m²
Max. hastighed 45 km/T
1925 Henschel
nr. 20488
Købt 1934 fra KB (nr. 5)

gik få år, inden der til »Gribskovs Damp-sporevej« blev stillet de samme krav som til en jernbane. Udviklingen blev ganske den samme, som Busse havde antydret, nemlig at det ville volde stort besvær at gennemføre overgangen til jernbane. Det har voldt banen store vanskeligheder, men der er dog anledning til samtidig at pege på, at de store summer, banen i årenes løb har haft til rådighed, udelukkende er tilvejebragt af denne selv ved en samvittighedsfuld sparsommelighed og uden tilskud af nogen art fra stat, amt eller kommuner. Om Gribskovbanens rullende materiel skal udover det ovenfor omtalte følgende oplysninger gives.
Driftsmateriellet den 31. december 1948.
Lokomotiver



En af de gamle 3-akslede godsvoerne fra 1879. De 3 aksler var oprindeligt til trods for at den samme udsæendet er st

III klasse). Den midterste og styrer de to yders og mods anden ved kørsel endnu på Tisvildeleje station



ovl
h.
ved
fili-
fra
or-
lev
e i
ste
ne-
en-
ke-
en-
der
ele
vnt
da
in-
og
og
art,

tempo som hjulbelastningen tiltog. Foranstaltningen var filmed ikke heldig, idet modstanden mod sporets nedsynken i ballasten ikke var ens under gryderne og svellerne. Sporet fik derfor et meget uroligt leje, som i høj grad vanskeliggjorde dets vedligeholdelse. I 1908 skred man derfor til en fuldstændig fornyelse af sporet ved at erstatte de gamle grydespor med 22,5 kg skinner på træsveller, men denne fornyelse blev

område, idet gattebanens to grene nu blev deres forlængelse til kysten var blevet lige lange, og efter at den i sin tid planlagte Raagelejebane i forlængelse af Hornbæk-Gilleleje-banen blev opgivet, blev banens to grene sat i forbindelse med hinanden ved automobilruten Vejby-Raageleje-Gilleleje, på hvilken banen har bevilling.
I 1945 sammensluttedes Gribskovbanen, Kagerup-Helsingøerne og Helsingø-Tisvildelejebanen til et selskab.

gelse i 1877 er gæet i opfyldelse med profetisk nøjagtighed, idet der kun hen-

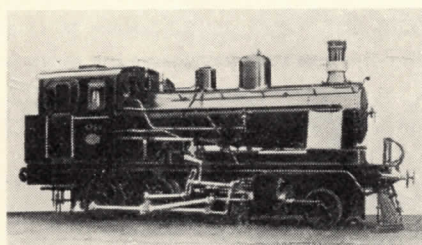
Ruteautent
I 1924
der at b
dette ly
baneme
nogle a
vogne (1
lerede d
ment m
med de
havn i
forlade
disse, e
i Statsb
vanskel
Gribsko
rød, fal
det ikke
de son
led i sø
det for
befordr
rejsende
i disse
I dette
brydelse
men fre
led i k
dringsm
tydelig
alene u
mer-søn
fiken.

En af de gamle 3-akslede godsvoerne fra 1879. De 3 aksler var oprindeligt til trods for at den samme udsæendet er st

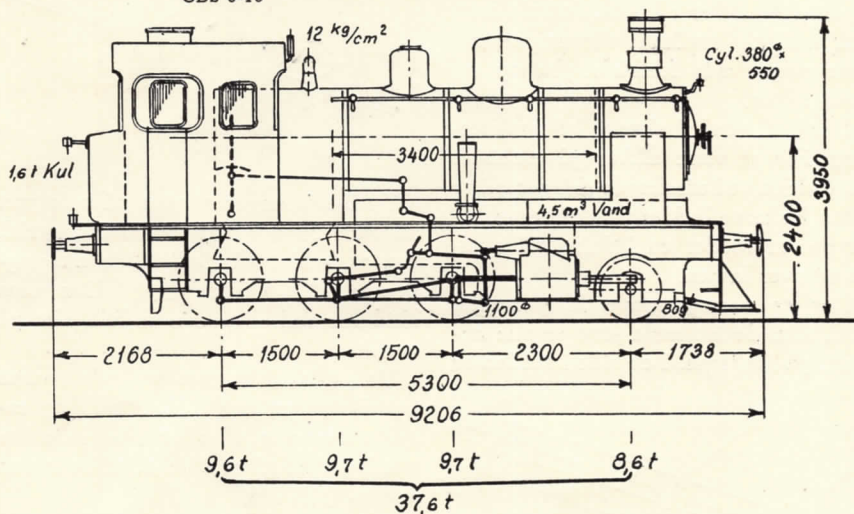
VBANEN

Når man ser tilbage på de svundne år, har hele banens omdannelse fra dampsporvej til jernbane tilfulde bevist omfanget af det fejltrin, der blev begået ved Gribskovbanens tilblivelse i den skikkelse, den fik.

Overmaskinmester Busses forudsigelse i 1877 er gået i opfyldelse med profetisk nøjagtighed, idet der kun hen-

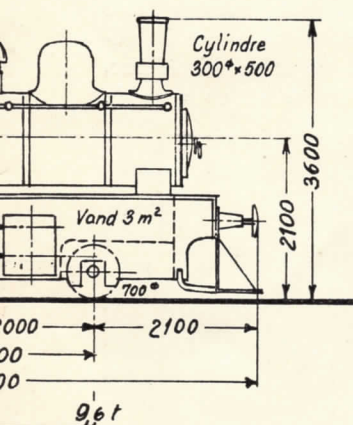


GDS 9-10



GDS 9-10 Hedeflade 85,0 m²
Ristareal 1,47 m²
Max. hastighed 60 km/T

1924 Henschel
nr. 20030-31



1925 Henschel
nr. 20485
Købt 1934 fra KB (nr. 5)

gik få år, inden der til »Gribskovs Damp-sporvej« blev stillet de samme krav som til en jernbane. Udviklingen blev ganske den samme, som Busse havde antydnet, nemlig at det ville volde stort besvært at gennemføre overgangen til jernbane. Det har voldt banen store vanskeligheder, men der er dog anledning til samtidig at pege på, at de store summer, banen i årenes løb har haft til rådighed, udelukkende er tilvejebragt af denne selv ved en samvittighedsfuld sparsommelighed og uden tilskud af nogen art fra stat, amt eller kommuner.

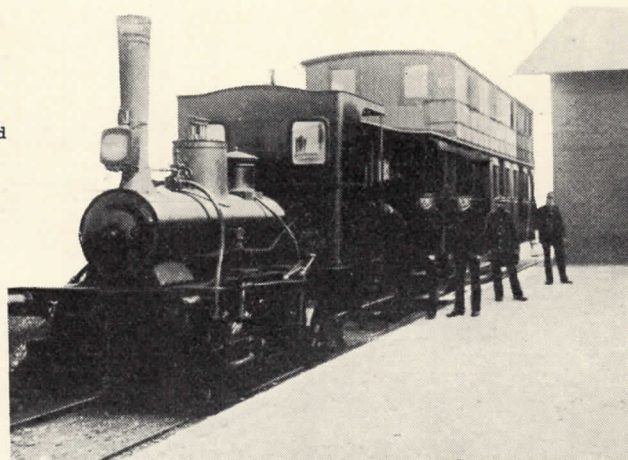
Om Gribskovbanens rullende materiel skal udover det ovenfor omtalte følgende oplysninger gives.

Driftsmateriellet den 31. december 1948.
Lokomotiver 6 stk.

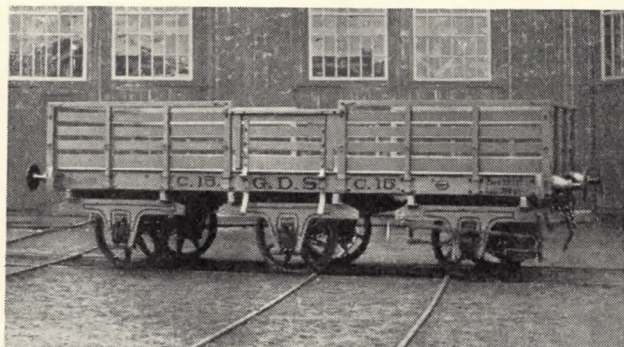
Motorvogne	5 »
Skinnebusser	3 »
Personvogne	16 »
Påhængsvogne til skinnebusser	3 »
Post- og bagagevogne	6 »
Lukkede godsvogne	25 »
Åbne godsvogne	23 »
Sneplov og snenæse	2 »
Lastautomobiler	7 »

Ruteautomobiler 2 »

I 1924 voldt det banen vanskeligheder at befordre de søndagsrejsende, og dette lykkedes kun ved hjælp fra statsbanerne med tilskud af personvogne; nogle af disse var endda kun bænkevogne (»kreaturvogne«). Dette førte allerede den 3. august 1924 til et eksperiment med i Hillerød at lade vognene med de rejsende gå videre til København i stedet for at lade de rejsende forlade kupeerne og atter tage plads i disse, efter at vognene var indrangeret i Statsbanernes tog. Til trods for de vanskelige sporforhold, der rådede på Gribskovbanens gamle station i Hillerød, faldt eksperimentet så godt ud, at det ikke alene blev gentaget de følgende søndage, men fra 1925 blev et fast led i samtrafikken med Statsbanerne. I det første således gennemgående tog befordredes i 6 små kupévogne ca. 200 rejsende, men allerede i 1925 var tallet i disse tog nået op over 800 rejsende. I dette forhold bragte krigstiden en afbrydelse, som dog atter er ophævet, men fremtiden vil, som et nødvendigt led i konkurrencen med andre befordringsmidler, forhåbentlig bringe en betydelig udvikling af denne trafik, ikke alene under spidsbelastningen på sommer-søndage, men også i hverdagstrafikken.



Tog bestående af 2-koblet lokomotiv med en af de til personvogn omdannede dampvogne, holdende på Græsted station



En af de gamle 3-akslede godsvogne nr. C 15. Revisionsdatoen ses at være 15/9-79. De 3 aksler var ordnet på samme måde som på personvognene til trods for at den samlede akselafstand ikke er særligt stor. Udseendet er stærkt engelsk præget

»ANBY«-BANEN

2. artikel * Modelbane i spor 0 (1:45)

Tekst: Poul E. Clausen

Foto: Borch

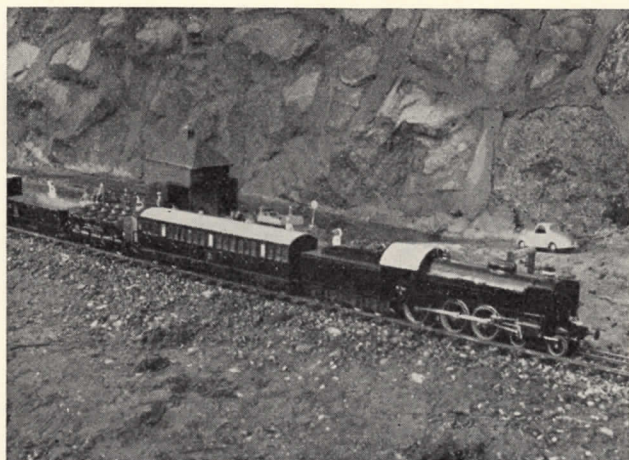


Fig. 8.
Godstog med R-maskine
ved CLAUSBY.

5. Udendørs spor.

Sporet er opbygget med messingskiner på træsveller monteret på langsveller. Svellerne er normalt 70 mm lange af 5×10 mm trælister, der er gennemvædet med bruntjære eller karbolineum. Disse lister er også benyttet til langsvellerne, der er sømmed på svellerne med tynde tråddykkere. $\frac{8}{13}$ (fig. 9).

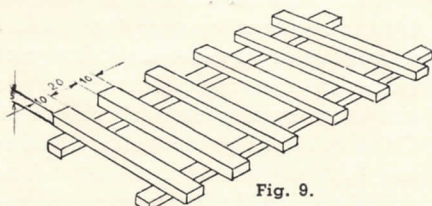


Fig. 9.

Sporene er lavet i længder på op til flere meter og ved samlingen af disse længder er der som lasker anbragt et par 30–40 cm lange sveller mellem langsvellerne og fastsømmet på svellerne. Herved danner spornettet et samlet hele.

Ved kurverne er benyttet den fremgangsmetode, at svellerne først sømmed på den ene langsvelle, hvorefter svellemåtten bøjes efter skabelon eller nedtegnede kurve, og den anden langsvelle fastsømmes, idet svellemåtten fastholdes i den rigtige kurve ved hjælp af stifter. For at svellemåtten skal beholde den rigtige kurveform, er det nødvendigt at indlægge en tredje langsvelle, der krummes til modsat side af de to oprindelige og fastsømmes til alle sveller. For at denne tredje langsvelle kan få tilstrækkelig krumning, må den indlægges i korte stykker. (fig. 10).

Der er til de udendørs spor anvendt en massiv messingskinne med 5 mm højde, der har været i handelen de sidste par år. Skinnefoden synes egentlig

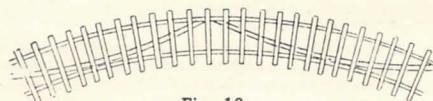


Fig. 10.

lidt for smal, men den viser sig at være tilstrækkelig bred til at opnå en god og solid befæstelse. Med denne skinne er der opnået et virkeligt godt og naturtro spor.

Skinnerne er fastgjort med rundhovedede messingstifter $\frac{9}{9}$ (vinduesstifter). Det er jo en gammel erfaring, at jo tyndere stifterne er, desto bedre holder de. Med tykke stifter eller som opnår man kun at flække svellerne eller se sømmed efter nogen tids forløb krybe op og grine ad en.

Der er anvendt lasker af 0,5 mm messing. For at være sikker på elektrisk forbindelse ved uisolerede skinnestød er enten laskerne loddet på skinnerne, eller der er loddet en ledning på skinnerne over lasken.

Der er normalt anvendt svævende stød, men de isolerede stød er alle anbragt på svellerne. I en rille i svellen er

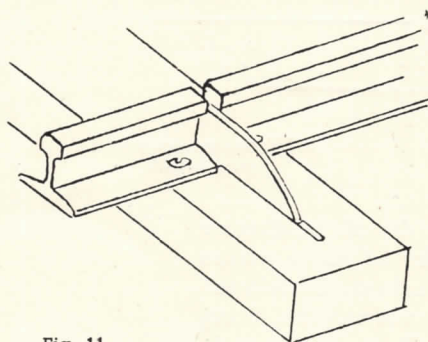


Fig. 11.

indsat et tyndt stykke isolerende plade, der fastholdes med en stift. Op til pladen støder begge skinner, og for at fastholde dem tilstrækkeligt godt, er de fastgjort til sveller med en stift eller skrue gennem huller borede i skinnefoden. (fig. 11).

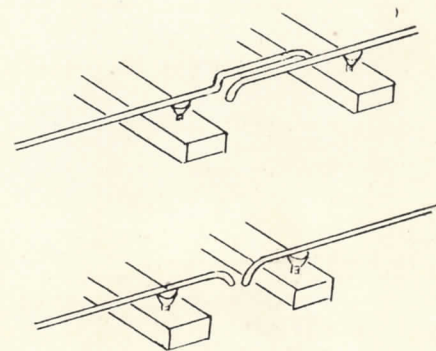


Fig. 12.

Til 3-skiner er overalt på anlægget anvendt 2,5 mm halvård messingtråd, der er loddet på fladhovedede messingskruer $\frac{1}{2} \times 3$ eller $\frac{1}{2} \times 4$. Der bores altid for ved skruernes anbringelse på svellerne.

Ved adskillelse mellem sektionerne kan 3-skinen enten bides over og enderne nedbøjes, eller man kan lade den ene 3-skinne gå et stykke ind over den anden. (fig. 12).

Hele sporet er lagt i stenballast. Her er anvendt den slags småskærver, der anvendes ved asfaltarbejder. Under hele sporet er gravet en ca. 20 cm dyb rende, der er fyldt med perlesten. Selve skærverne er lagt løse på sporet. På udden blive spredt noget ud til siderne, men så må man rense lidt op og fylde

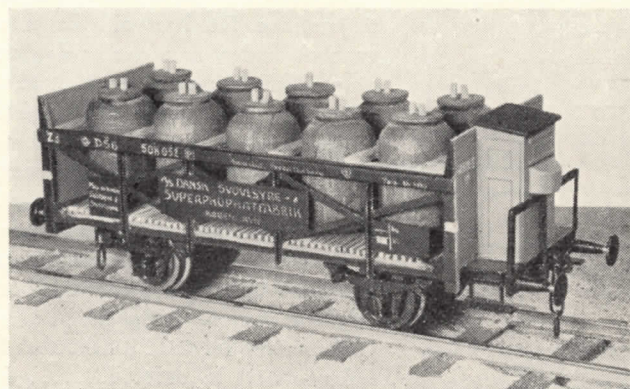
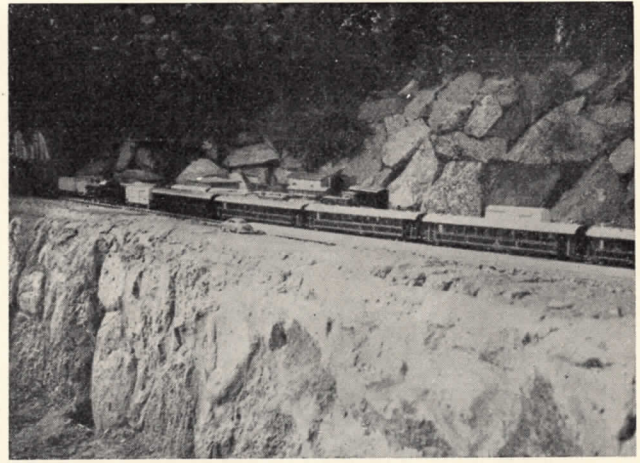


Fig. 13.
Krukkevogn
DSB Zs 508 052
(beskrevet i nr. 8, 1949)

nye skærver på, og denne proces kan udmærket foregå fra arbejdstog med selvtømmende ballastvogne. Sporet ligger fast, og dets højde forandrer sig kun sjældent, og da kun på grund af frostskafer.

Det udendørs sporanlæg ligger faktisk godt, og sporafløb forekommer kun af ydre årsager, som f. eks. blade eller grene. Ved kørsel efter mørkets frembrud sker det dog ikke sjældent, at et tog løber af sporet, og årsagen til afsporingen er — en frø. Frøerne kan få et elektrisk stød, når de foretager en lille spadseretur på banelegemet og bliver så liggende bevidstløse på sporet, satte steder kan de selvfølgelig med ti og en sådan hindring er ikke nem for toget at klare. Frøerne tager dog som

Fig. 14.
Kystbanetog passerer
DOENSE.



regel ingen skade; fjerner man dem fra sporet, kommer de hurtigt til sig selv.

I næste nr. følger lidt om broer og tunneller.

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

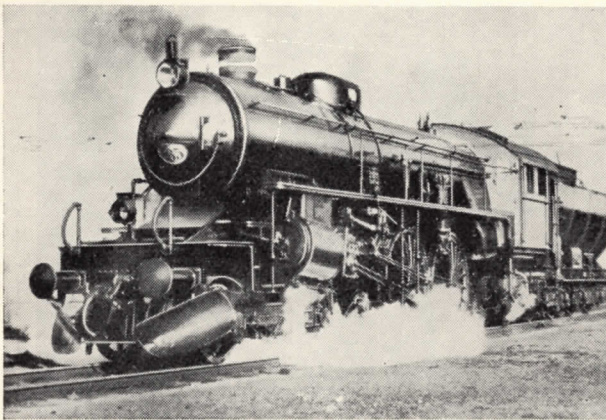


Foto: Borch

3.

Tekst: J. R.

rette linier og vinkler hele tiden kontrolleres. Tagpladen klipper vi af 0,5—0,8 mm messing, der loddes på. Detailerne er ligeledes påloddede messingstykker.

Under kedlen fastsættes askekassen som vist på billedet. Når kedel og førerhus er færdigt, anbringes de på rammen og justeres til at passe nøjagtigt til cylindre og ramme. Igennem vinklerne på rammens bageste del bores huller op i førerhusets bundflade. Heri drejes gevind for fastgørelsesskruer.

Foran på keddelen underside — mellem 1 og 2 sæt drivhjul iskrues en lang skrue uden hoved, der ved hjælp af en lille messingplade fastholder kedlen til rammens underste del.

Keddel og ramme skal nu udgøre en kompakt masse og skal kunne bevæge sig roligt og jævnt ved omdrejning af akslen i gearkassen. Det hele skilles til slut ad og rengøres omhyggeligt med sprit, varnolene eller et andet rengøringsmiddel samt tilpudses og efterfiles, således at alle loddesteder og sammenføjninger står fuldstændig glatte og rene. Maskinen samles igen, og næste gang fortsætter vi med tenderen. I en sidste artikel omtaler vi motor og strømaftager samt maling af modellen.

Kedel og førerhus.

Modellen, hvoraf vi i de to foregående numre har bragt beskrivelse af ramme og løbebogier, er bemærkelsesværdig ved at kedel, askekasse og førerhus er bygget i et.

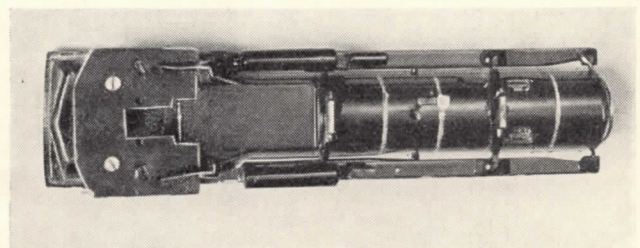
Kedelen består af en 20 mm tyk massiv messingcylinder (et messingrør kan evt. benyttes) og tildrejes efter tegningen. Er man særlig dygtig drejes samtidig de smalle bånd omkring kedlen

Andre foretrækker at klippe dem af plade og lodder dem på. I bunden udsaves (se foto) og files et passende hul for gearkassen. En centerlinie tegnes foroven på langs af kedlen for at få de forskellige dele på rigtig plads. Skorstenen drejes af 8—7 mm messingrør el. bolt, der skrues eller loddes fast på kedlen. Dørene fremstilles af tilfilede messingklodser og anbringes på samme måde. Sandrør, gangjern og håndtag laves af messingtråd, der loddes eller stikkes fast. Ventiler, fløjte o. s. v. tilfiles af små messingstykker. Ledestængerne langs kedlen og førerhuset fremstilles af 0,5 mm pianotråd og holderne

hertil fremstiller vi af messingtråd, der stikkes i huller boret i kedlen og loddes fast. Til gangbroerne langs siden benyttes 0,8—1 mm messing. De loddes fast til hus og kedel ved små støtter. Frem- og tilbagereguleringen laves af messingtråd og -rør, der påloddet gangbroen. Tryklufstuds styres drejes og tilfiles af små stykker messing.

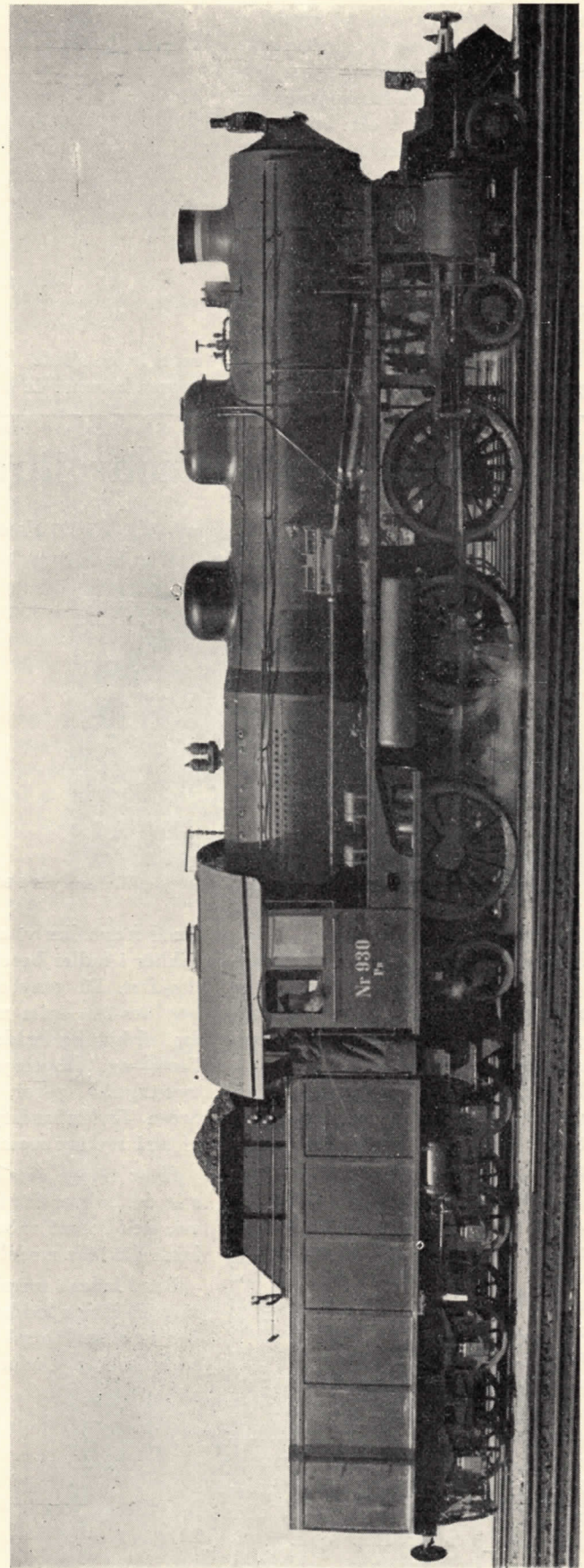
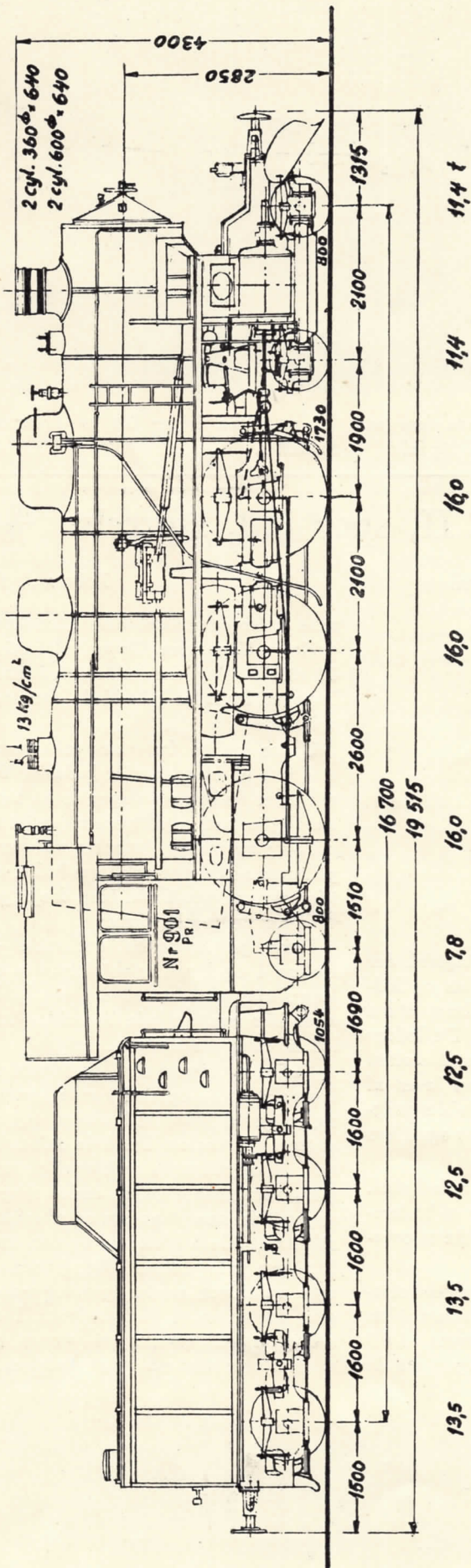
Hvor mange detaljer, der skal med, står det enhver frit for selv at bestemme, men det må anbefales ikke at overløse den lille model.

Bundfladen i førerhuset er 1 mm messing. På denne loddes førerhusets sider, der er ridset op på og udsavet af 0,5 mm messing. Under lodningen må de



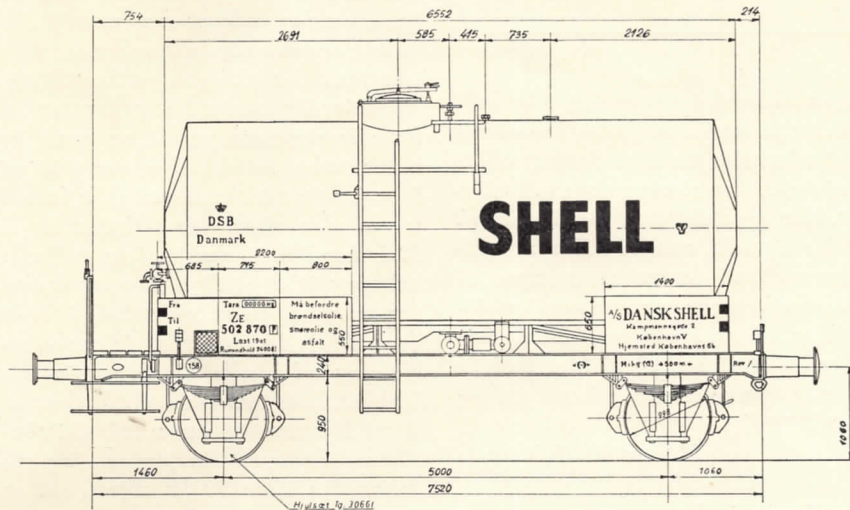
Overdel
set fra neden.

D.S.B. litra PR 930

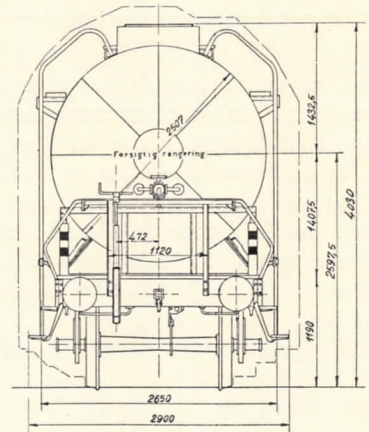


Privatejede danske gods- og cisternevogne

Cisternevogn, tilhørende A/S Dansk Shell



Målestok 1:87 - Spor H0



A/S Dansk Shell har i 1948/49 fået leveret en ny type tankvogne. Vognene er bygget hos Scandia i Randers og udmærker sig ved at være isolerede, hvorved de får et mere kantet udseende end normale tankvogne. De er i første række tænkt anvendt til transport af asfalt, men må iøvrigt også anvendes til benzin, brændselolie, smørelolie, petroleum og sprit. De har alle trykluftbremse og ranger-skruebremse.

Når serien er færdigleveret vil den bestå af numrene 502850—502879.

For modelbyggeren vil den ikke bringe vanskeligheder, men husk at undervognen ved tankvogne skal være detailleret. De ledsagende tegninger vil give alle oplysninger herom.

Vognens data:

Akselafstand: 5,00 m.

Længde over puffer: 8,63 m.

Rumindhold: 24 m³.

Last: 21 t.

Taravægt: ca. 10,5 t.

Farve: sort over det hele med hvid påskrift.

P. E. H.

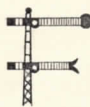


DANSKE STATSBANERS LITRA PR

4 stk. 4-cylindrede compound 2'C1 persontogslokomotiver litra PR nr. 901, 905, 908 og 930, bygget 1908—1910 hos Linden og Schwartzkopff, ombygget på Centralværkstedet i København 1944—1946.

Cylinderdiameter 2×360 og 2×600 mm	Store rør	24 à 106/114	Adhæsion	48,0 t
Slaglængde	Overhederør	96 à 28/36	Kulforråd	6,0 t
Drivhjulsdiameter	Rørlængde	4800 mm	Vandforråd	23,0 m ³
Løbehjulsdiameter	Fyrkasse	17,5 m ²	Tender tjenestevægt	52,0 t
Kedeltryk	Rør	132,5 m ²	Maks. hastighed	100 km/tim.
Ristareal	Overheder	46,6 m ²		
Små rør	Tjenestevægt	78,6 t		

LÆSERNES EGEN SIDE



Vi fortsætter her diskussionen om dannelsen af en modeljernbaneunion og har piller et brev ud fra en klub og et fra en læser, der ikke er medlem af nogen klub. Det må blive en noget ensidig diskussion, da alle breve er for unionen. Er formanden for DMJK den eneste, der er imod denne sammenslutning? Lad os høre lidt, også fra DMJKs medlemmer, om de er enige med formanden:

Først fra formanden for Jysk Model Jernbane Klub:

Jeg forstår ikke DMJKs syn på en union. Hvad har man imod den? De synspunkter formanden i sit indlæg kommer med, er jo ikke nogen alvorlige indvendinger. De virker nærmest som et forsvar for hans egen stilling som formand i frygt for, at den skal bortfalde ved dannelsen af en union. Han siger bl. a. at unionens opgaver er løst? Nej, langt fra, der er mange opgaver tilbage. Standardiseringen er ikke færdig. (»Modeljernbanen« er begyndt herpå med tillæg for spor HO.) Og hvad med støtte til de nye klubber? Har de fået den? Efter Haderslev-indlægget, ser det ikke ud dertil. Det må være en unions fornemste opgave. Hvad med en indkøbscentral for ordentlig materiale, en komite til godkendelse af de dele, der forhandles offentligt, sådan at alle, der bor i provinsen, også ved postbestillinger, kan sikre sig at få de helt rigtige dele til billigste pris? DMJK har nedlagt sin — de skulle tværtimod have udvidet den til at gælde hele landet. Således kunne vi blive ved, men bladets spalter skal ikke benyttes dertil.

Skal vi have et samarbejde klubberne imellem, — der har ikke været ret meget hidtil, — så lad det blive indenfor en union, og angående det økonomiske er jeg ikke bange. De nævnte delegationsrejser kan holdes nede til rejseudgifterne alene, for de, der påtager sig et sådant hverv, må selv ofre lidt i starten; det ved vi jo så godt fra klubarbejdet, at det er nødvendigt. Alle andre hobbyer har deres sammenslutninger og de er glade for dem. Før vi har vor, kan vi heller ikke få noget samarbejde med disse. Et samarbejde som vi gang på gang ser i udlandet, og som fører til stor fremgang for hver enkelt hobby.

Derfor lad os få dannet sammenslut-

ningen så hurtigt som muligt, eller i det mindste få nedsat et forretningsudvalg til at udarbejde nærmere forslag, sådan at vi senest kan starte unionen til efteråret. Der er faktisk kun DMJK, der vil stå for sig selv, men vi håber at medlemmerne ved generalforsamlingen til foråret vil forene sig i kravet om tilslutning til unionstanken. Ellers forudser vi, at vi andre må tage initiativ og selv danne sammenslutningen — uden DMJK.

Mogens W. Nielsen.

og et fra en »enlig« læser:

Det var med virkelig glæde at man gennemlæste oberstløjtnant Arendrups indlæg i unionsdiskussionen. Når den, der oprindeligt startede DMJK og nu må være nået lidt længere op i alderen i forhold til alle os unge, stadigvæk nærer samme interesse for hobbyen og oven i købet også føler at tiden kræver dannelsen af en union, føler jeg mig foranlediget til, som repræsentant for disse unge, at støtte oberstløjtnanten med al kraft.

Efter hr. Nellemanns indlæg umiddelbart efter ovennævnte, må vi betragte ham som vor hobbyes fjende nr. 1; thi det står sikkert klart for enhver nybegynder, at en union er en nødvendig og naturlig udvikling efter de sidste års store fremgang og udbredelse af modeljernbanehobbyen. Hr. Nellemann er langt bagud for sin tid, og man undres over ikke at høre noget fra DMJKs øvrige bestyrelse. Har den virkelig samme tankegang? Så er DMJKs fremtid virkelig mørk.

Som tidligere medlem af eksperimenterende Danske Radioamatører ved jeg, hvad en landssammenslutning betyder for den enkelte og navnlig for nybegynderne. Er der nogen af DMJKs bestyrelse, der har hjulpet Dem i starten? Det er vist meget få. Hr. Nellemann skriver at DMJK er moderklub. Sikken noget sludder. Det er den første og banebryderen men udover det er den ikke anderledes end de andre. Dette spørgsmål vil jeg dog overlade til klubberne og her nøjes med at diskutere alle os andre, nemlig dem, der ikke er medlem af nogen klub. Jeg var for nogen tid siden med en kammerat ude i DMJKs anlæg på Nørrebro for evt. at blive

medlem af klubben og få den vejledning, jeg manglede og ikke kunne få. Det var en stor skuffelse. I et diminutivt lokale var der fyldt med unge mennesker, som ikke syntes at kende noget til hinanden udover en enkelt lille klike, formodentlig bestyrelsen og dens nærmeste, der gik og »legede med tog«, i bogstavelig forstand som drengen og hans legetøjsbane, rundt og rundt og rundt, uden formål. Der var intet at lære, og da min kammerat ikke kendte nogen den aften, var udbyttet lig 0. 10 år har DMJK eksisteret og endnu er anlægget ikke færdigt. Der var ingen, der arbejdede på manglerne. Og det er den ledelse, der påstår, at de er moderklub og vil hjælpe og dirigere andre klubber. Hvis øvrige danske klubber er ligeså lidt foretagsomme, står det sløjt til med hobbyen herhjemme. Jeg gik derfra den aften 30 kr. rigere, det er nemlig DMJKs kontingent. Et enormt beløb i forhold til det klubben byder sine medlemmer. Hvad mon pengene benyttes til? Nu er jeg altså atter ene og må forsøge selv at trænge ind i modeljernbanernes mysterier og undrer mig over, at DMJKs medlemmer ikke for længe siden har forsøgt at få en ny bestyrelse.

Vi enlige savner i uhyre grad en union, hvor vi kan få råd og dåd. »Modeljernbanen« har i meget stor grad udbredt kendskabet til hobbyen, men vi mangler det, der direkte kan samle os alle. Økonomien som hr. Nellemann nævner kan ikke afskrække. Jeg vil gerne ofre den daler, der skal til, når jeg så samtidig ved, at der bliver gjort et godt arbejde for os. Vi må håbe på, at det lykkes de andre klubber at skabe unionen og derved gavne os alle. Som det er nu, kan vi ikke være det bekendt. Heller ikke overfor udlandet.

Bent Jacobsen.

Det var jo hårde angreb, hvortil vi på indeværende tidspunkt kun skal henlede opmærksomheden på kommentarerne til hr. Nellemanns artikel i decembernummeret, hvori det anførtes, at der både blandt DMJKs medlemmer og bestyrelsen findes tilhængere af og forkæmpere for unionstanken.

Red.

Husk at forny Deres abonnement!

Abonnementer fra bladets start udløber med næste nummer. Vil De lette os arbejdet, da vær venlig at forny abonnementet i god tid.

KLUBMEDDELELSER

DANSK MODEL JERNBANE KLUB, København

Formand: Landsretssagfører T. Nellemann.
Næstformand: Civiling. Poul E. Clausen, Gl. Strand 38¹, 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. 31

Den internationale modeludstilling »Teknik i miniatyr« i Stockholm i marts. Efter forhandling med udstillingens arrangører (Tekniska museet m. fl.) er fristen for anmeldelse af deltagelse i udstillingen forlænget for de danske deltagere. Anmeldelsesblanketter, der som nævnt i meddelelse nr. 30, kan fås ved henvendelse til klubbens sekretær, skal tilbagesendes denne i udfyldt stand inden den 7. februar. Arrangørerne indestår for modellerne, sørger for forsikring og betaler fragten for tilbagesendelsen. Efter aftale med udstillingskomiteen skal alle anmeldelser fra medlemmer i danske model-jernbane klubber fremsendes gennem D. M. J. K.

De ugentl. byggeaftener, der hidtil har været hver tirsdag, er efter henstilling fra chefen for baneafdelingen ændret til hver fredag. Baneafdelingen efterlyser påny arbejdskraft til anlæget i klublokalet, såvel med hensyn til sporlægning som til den kunstneriske udsmykning. Interesserede medlemmer bedes henvende sig til banechefen, Ebbe Falk, Taga 4194 v. Klubtaften i »Tivoli keglebane« selskabslokaler: Køreaften i lokalet på Nørrebro station:
mandag den 6. februar og tirsdag den 21. februar og
— 6. marts. — 21. marts.

På klubaften den 6. marts vil afdelingsingeniør ved D.S.B., V. Voldmester, holde foredrag, og den ordinære generalforsamling vil blive afholdt den 29. marts. Nærmere om begge møder vil fremkomme i næste meddelelse.

København, den 18. januar 1950.

T. Nellemann / P. Høeg-Albrethsen

MODELJERNBANEKLUBBEN H0, København

Formand: O. E. Schön, Christianshøj 58¹, Søborg.
Kasserer: Aage Neermann, Borups Allé 245².

Klubben er siden starten 16. nov. 1949 vokset og tæller nu 11 medlemmer. Da vi har tænkt os at ville være 15, er der plads til endnu 4 medlemmer.

Interessen er stor for vor hobby, men desværre har vi ikke fået noget lokale endnu, men vi er om os, så vi håber, at det snart lykkes.

Generalforsamling afholdes onsdag d. 9. febr. 1950 kl. 20 hos kassereren, med følgende dagsorden:

1. Vedtagelse af love.
2. Valg til bestyrelsen.
3. Eventuelt.

JYDSK MODEL JERNBANE KLUB, Aarhus

Formand: Gartner M. W. Nielsen, Lyngsievej 4¹, Aabyhøj
Næstfmd.: Maskinarb. J. Måberg, Chr. Wintersvej 49.
Sekretær: Maskinarb. E. Andersen, Fiskegade 100, Aarhus.
Klublokale: Aarhus banegård, opgang E⁵. Anlæg i »0«.

Klubben afholder køreaften tirsdagene den 7 — 28 februar kl. 19,30, men der er endnu meget arbejde at udføre på anlæget, så vi ser gerne medlemmerne deroppe også udenfor køreaftenerne.

Nye medlemmer der har interesse for modeljernbanen er velkommen på anlæget og formanden træffes hver onsdag fra kl. 20,00 — 22,00.

Bestyrelsen

SØNDERBORG MODEL JERNBANE KLUB

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.

Mandag den 9. december 1949 afholdt Sønderborg Model Jernbane Klub sin årlige generalforsamling i klubbens lokaler på statsskolen. Bestyrelsen blev genvalgt og består altså stadig af H. C. Christiansen, Padborg, tandtekniker Andr. Schmidt, Ringgade 73 samt Edwin Jørgensen, Dybbølgade

»MODELJERNBANEN«

MÅNEDLIGT TIDSKRIFT FOR JERNBANER
OG MODELJERNBANER

Redaktion og eksedition: Østerbrogade 224, København Ø.
Udgiver og redaktør: Kaptajn J. Rosenfeldt.
(ansv. overfor presseloven)
Tekniske redaktører: Civiling. Poul E. Clausen og P. E. Harby.
Maskinteknisk medarbejder: Civilingeniør W. Bay.
Fotograf: Ole Borch.

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

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

Indbetaling på gironummer 74115.

Eftertryk af indholdet er tilladt mod tydelig kildeangivelse.

Forhandlere i udlandet: Tyskland: Fa. Werner Böttcher, 21 b, Bergkamen, Westf. Frankrig: Documents et Collection d'Art, 61 r. de Vauvairard, Paris. Loco-Revue, Montchauvet, Seine-et-Oise. England: Percival Marshall & Co. Ltd. 23 Great Queen Street, London, W. C. 2. Sverige: Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö. Wentzel's Appelbergsgatan 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. Østrig: Joseph Sperl, Wiedner Hauptstrasse 66, Wien IV/50. Schweiz: A. Francke, S. A. 6 Place Bubenbergr 6, Berne.

15A. På generalforsamlingen vedtoges, trods det, at et håb om et større lokale var bristet, snarest at påbegynde et anlæg i 0, hvorfor klubbens hidtidige anlæg 00 må gennemgå en gennemgribende rekonstruktion, ligesom det nye anlæg vil blive opbygget for klubbens midler i modsætning til tidligere, da de enkelte medlemmer byggede hver sin del. Indskudet blev efter forslag forhøjet til 5 kr., medens et forslag om ændring af kontingentet blev forkastet. Der er begrundet håb om, at klubbens arbejde nu vil komme ind i mere faste rammer.

E. J.

VEJLE

Interesserede i start af en modeljernbaneklub bedes henvende sig til:
Leo Andersen, »Fiskebørsen«, Sønderbrogade 32, tlf. 1292.

KØB-SALG-BYTT

KØBES

Märklin Skinner, spor »00«,
og sporskifter købes.

Palsdorf, Holmens Kanal 32, Telefon PALæ 2334.

ØNSKES

Mindre anlæg Märklin, Trix e. lign., spor 00 16,5 mm. Udførlige oplysninger om pris, antal skinner, vogne etc. til mrkt. 101 til Modeljernbanen.

SÆLGES

Amerikanske skalamodeller i spor 0. Nogle meget fine, detaljerede modeller i spor 0 ønskes solgt samlet eller delt, hvis rimeligt bud opnås. Det drejer sig bl. a. om et »Hudsonlok« (2-C-2) med 6-akslet tender, et gult 5-vogns dieseltog, 9 eksprestogsvogne med indmad og 17 godsvogne af forskellig type.

Interesserede købere kan få nærmere oplysning ved henvendelse til redaktionen.

SALG

Ny køreklar S-maskine, 14 selvbyggede amerikanske godsvogne, ca. 200 mtr. skinner, selvbyggede, m. m., alt H0.
John Arnkilde, Torvegade 62 A⁵, København, bedst kl. 17—19.



Statsbanerne har nu rejsebureauer i

København
Tlf. C. 1126

Aalborg
Tlf. 206

Aarhus
Tlf. 13777

Esbjerg
Tlf. 3346

Odense-rejsebureauet er under forberedelse

— men enhver statsbanestation er en rejsebureau-filial

Til vore svenske og norske læsere!

Ved indsættelse af kr. 17,00 (danske) på ethvert
posthus i Norge og Sverige på girokonto
74115 Danmark

kan De tegne helårsabonnement på Modeljernbanen
og får det da direkte tilsendt med post.

STANDARDBLADE

Enhver klub og enhver modeljernbaneinteresseret
bør anskaffe Modeljernbanens standardblade, der
er godkendt af danske modeljernbaneklubber. Sen-
des portofrit mod indsendelse af beløbet på vor
girokonto 74115.

SPOR 0, 1/45

- 0-1 Hovedmål
- 0-1 Konstruktionsprofil
- 0-3 Fritrumsprofil
- 0-4 Elektriske standards
- 0-5 Vognpuffer

SPOR HO, 1,87

- HO-1 Hovedmål
- HO-2 Konstruktions- og fritrums-
profil.

Pris pr. stk. 0,50 kr.

Modeljernbanen, Østerbrogade 224, Ø.

Hobby folk har opdaget vor shop

*fordi vi kun leverer det bedste
jernbanemateriel — både i
skala 0 og HO*

Udførlig prisliste sendes mod indsendelse af 20 øre i frimrk.

Tlf. Nora 5279
Postgiro 71662

Hobby shop

Ryesgade 72,
København Ø.

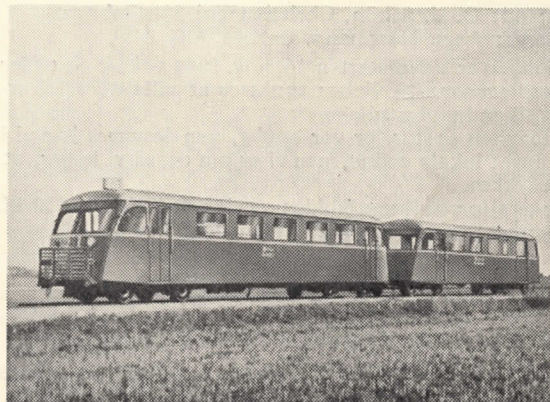
— Vi har åbent hele dagen —

Her er det rigtige

Hobby Værksted

Her kan De forarbejde alt i metal og træ. Drejebænk,
elektriske boremaskiner og al slags værktøj fore-
findes. Materiale og faghjælp tilstede. Pris: 2 kr. pr.
aften fra kl. 19,00-22,00 ved tegning for 6 aftener.
Enkelttimer 1 kr.

Chr. Jørgensen, Amagers elektriske Sliberi,
Søren Norbys Alle 2, København S.
Telefon: AM. 5375



Skinnebus til privatbaner

JERNBANEVOGNE
MOTORVOGNE
SPORVOGNE
SKINNEBUSSE

MASSEFREMSTILLING AF
SÆNKSMEDEGODS
INDTIL 25 KG STYKVÆGT

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S RANDERS