

Modeljernbanen

TIDSSKRIFT FOR

JERNBANER OG MODELJERNBANER



NR. 4

APRIL 1950

OFFICIELT ORGAN FOR DANSKE MODEL JERNBANE KLUBBER

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

MODEL OG HOBBY

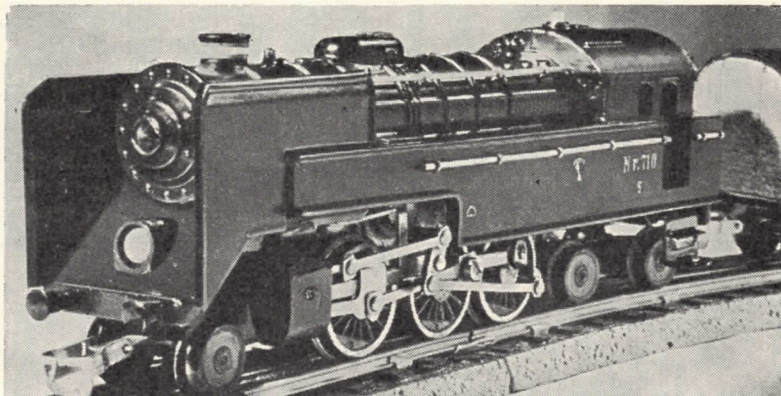
GUNLØGSGADE 23
KØBENHAVN S.
SU. 8152

Giro nr. 73521

Åben: 13-17^{1/2}. Fredag 13-20. Lørdag 12-14

Stedet, hvor alle
modelbyggere mødes og udveksler
erfaringer.

English spoken
Mann spricht Deutsch



Bodan lokomotiv, litra S: færdigbygget 97,50 kr.
komplet samlesæt med motor 58,50

Spør 0:

Kraftig motor, 9-20 v. universal med omskifter	17,50
— — — — uden	16,50
— — — — samlesæt	13,50
Bogie til S-tog	1,00
3-akslet bogie, komplet samlesæt	4,50
Fjedrende cylinderpuffer	0,65
— — — — med plade	0,90
Længdedragere 13 cm	0,40
Tegning til lokomotiv litra F	1,00
Lokomotivramme i messing til litra 0	7,50
Driv- og løbehjul, råstøbt bronze fra Godsvognunderstel	1,00
med påsatte faste puffer	2,25
Pufferplanke med faste puffer	0,85
Spormål i messing med 3-punktstyring	1,35
Bogie, amerikansk type	1,50

Spør H0:

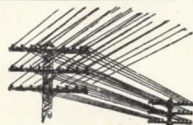
Færdigmonterede messingskinner på sveller og underlag, isol. 3-skinnedrift, 25 cm lange, buede	pr. stk. 1,95
- - - - - lige	- - 1,65
Der rote Pfeil, schweizisk modelskinnebus til 3-skinnedrift, 9—20 volt	60,00
Bogie til Mitropavogne	1,50
Bund, riflede sider samt længdedragere i træ til godsvogn litra PB	0,50
Motorvogn, 4—12 volt jævnstrøm, 2-spors drift	49,00
Råstøbt personvognsskal til bogievogn	3,00
Samlet bogie med hjul (Fürst)	1,90

Diverse:

Totalit skruetrækker, 1,5 mm klingebredde	0,60
Råstøbte skilte til panorama	0,45

Løvrigt mange nyheder i såvel materiel, værktøj som transformatorer, ensrettere o. lign. Nyt 16-sidet illustreret katalog 40 øre.

NYT -



LEJEVAGNE

Man ser i denne tid af og til en tysk kølevogn, der ved nærmere eftersyn viser sig at bære et skilt, som billedet viser, anbragt over nummer og ejendomsmerke. Det er vogne som Statsbanerne har lejet på grund af mangel på danske kølevogne; der findes 39 af dem (litra Li 1—39). Ejeren er »Eisenbahn Verkehrs A/G« (EVA), og vognene er lejet indtil udgangen af 1950.

Iøvrigt findes også lejede vogne af andre typer f. eks. lukkede godsvogne tilhørende Trolldhede—Kolding—Vejen—Jernbane, og en overgang så man også åbne vogne fra forskellige danske privatbaner med skilt på. P. E. H.

Fra civiling. S. Abildgaard, Vognfabriken Scandia har vi modtaget følgende korrektion til oplysningerne i sidste nummer om AV og i blad 2 om SHELL-vognene.

Der skulle stå 8 AV-vogne i stedet for 12, og ordet »ikke« foran klapsæder må være sluppet med ved en fejltagelse, idet der netop er klapsæde i disse vogne, hvilket tegningen forøvrigt også viser.

Endvidere kan jeg oplyse, at de på side 44 omtalte nye læse hedder Kiekertlæse efter det tyske firma Arn. Kiekert Söhne, som først har lanceret disse læse.

Endelig skal jeg påpege, at kun de 10 sidste — nr. 502870—502879 — af de på side 29 i nr. 2 nævnte Shell-tankvogne blev isoleret, medens de 20 første — nr. 502850—502869 — er uisolerede tankvogne af den moderne type uden særlig undervogn.

De i bladet anførte data gælder for disse 20 vogne, medens de 10 isolerede vogne har taravægt 13,8 t og last 19 t.



Med dette nummer har »Modeljernbanen« eksisteret et år. Fødselsdagen fejres i stilhed, men det er morsomt at se, at antallet af klubber herhjemme på denne tid er vokset fra 6-7 stykker til 21 og at udøverne af hobbyen er vokset

fra ca. 2-300 til 3-4000. Sverige var lige efter krigen længere fremme end vi, men nu er forholdet byttet om.

Forsidefoto: Færge og færgeanlæg på Alstad-Farvig jernbane

Oversigt over

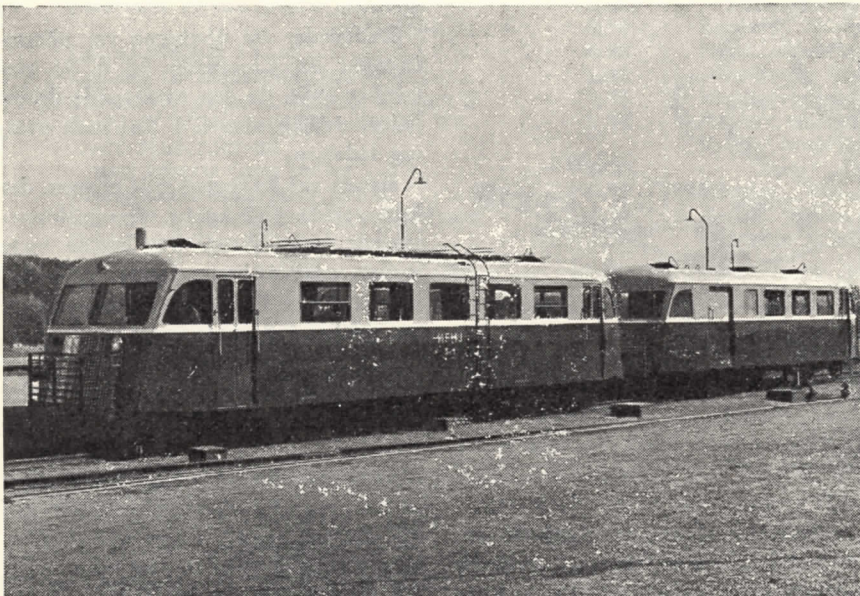
Danske Modeljernbaneklubber

pr. 25. marts 1950

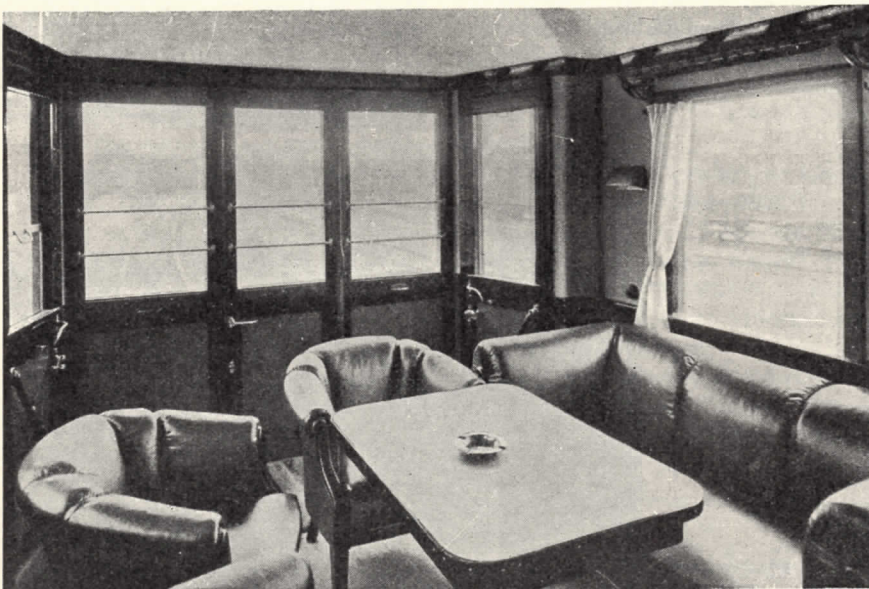
- Dansk Model Jernbane Klub, København
- Modeljernbaneklubben »H0«, København
- Jysk Model Jernbane Klub, Aarhus
- Sønderborg Model Jernbane Klub Vejle (under oprettelse)
- Horsens Model Jernbane Klub 1950
- Roskilde (under oprettelse)
- Odense Model Jernbane Klub, Odense
- Hølbæk (under oprettelse)
- Kalundborg Model Jernbane Klub
- Valby Model Jernbane Klub, København
- Aalborg Model Jernbane Klub, Aalborg
- Haderslev Model Jernbane Klub
- Hjørring Model Jernbane Klub
- Slagelse Model Jernbane Klub, Slagelse
- Horne Junior Model Jernbane Klub
- Vanløse Model Jernbane Klub, København
- Esbjerg Model Jernbane Klub, Esbjerg
- Hornslet Model Jernbane Klub, Hornslet
- Kolding Model Jernbane Klub, Kolding
- T.F.A. Model Jernbane Klub, København
- Enghave (under oprettelse)



Skævinge station



Skinnebus 1947



Personvogn 1932, »Kuhlman Car«, 1. klasse

foregår idelig rangering, blev udvekslet i 1920.

I 1925 udveksledes sporet fra lokalstationen til Skævinge med 32 kg skinner og i 1931—32 udveksledes strækningen Skævinge—Frederiksværk med 33,4 kg skinner, 18 m lange. Banen står derfor med et rigtigt godt spor på hele strækningen, som yderligere for nogle få år siden har fået en værdifuld forøgelse ved anbringelsen af skærveballast.

Forbindelsen til Statsbanerne har gennem alle årene trykket og voldt mange vanskeligheder; det er således en kedelig ting, hvis et søndagstog med 7—800 rejsende kører i stå i den stigende kurve, og sliddet på materiellet og kulforbruget er betydeligt. Derfor har man, som naturligt er, stadig spekuleret på, hvordan en forbedring kunne opnås, også fordi forbindelsessporet generede Hillerød by, der ligesom et træ er vokset ud over en generende jernring. Ideen til løsningen dukkede ret tilfældigt op lige før krigen, da Amtsvejvæsenet af hensyn til sine veje i nærheden af Hillerød ønskede nogle forlægninger af såvel Gribskovbanen som Frederiksværkbanen, og ved drøftelse af dette spørgsmål udkastedes den idé, om man ikke kunne lave en større forlægning af banen og benytte noget af den midtsjællandske jernbane. Der var jo trafikmæssigt set ikke så meget ved strækningen Skævinge-Hillerød, hvis blot Borup Teglværk blev bevaret for banen. Harløses betydning for banen har altid været meget lille, og Freerslev Hegns trinbrædt er det det rene tilsæt at holde ved og lokalstationen med forbindelsessporet er et smertensbarn. En forlægning fra Skævinge syd om Borup til Gørlose by, der to gange før er blevet narret for jernbaneforbindelse, videre over Attemose til Nr. Herlev by, hvor den midtsjællandske jernbanes dæmninger lå fiks og færdige, ville være en exceptionel god løsning, der måtte bringe banen større trafik og på grund af stignings og kurveforholdene ville blive langt billigere i drift. Ideen udformedes nærmere og mødte alle vegne, hvor den blev forelagt, fuld tilslutning. Igennem de sidste år er der arbejdet på denne forlægning, således at der nu kun mangler lidt jordarbejde inden fuldførelsen, men krigen har jo lagt mange hindringer i vejen. En anden heldig ændring af banens profil arbejdes der i øjeblikket på, nemlig bygning af en landevejsviadukt ved Kregme, hvorved banen vil blive sænket ca. 6 m, altså få kappet det øverste af stigningen fra Ølsted til Kregme bort. (I næste artikel omtaler vi HFHJs rullende materiel.)



Alstad-Farvig Jernbane og øens bane

Modeljernbaneanlæg, märklin-spor 00, 16,5 mm

af DANIEL BARTH

I et par artikler vil hr. Barth her beskrive sit Märklin-modelanlæg, som sikkert er et af landets største. Hidtil har vi bragt en del om konstruktionen af de forsk. dele på modeljernbaner, men denne gang er alt dette færdigt og banen klar til drift.

Artiklerne vil i dette nummer omhandle

beskrivelse af bane- og færgeanlæg og næste gang tjenestekøreplan og sejlplan m. m. for disse.

Men lad hr. Barth selv fortælle:

Det er mit indtryk, at mange mj-folk, når de er færdige med at opbygge et anlæg (forsåvidt vi mj-folk nogensinde bliver færdige), står lidt rådvilde overfor organiseringen af kørslen og ofte savner lidt vejledning her. Da driften af baner, den daglige, regelmæssige trafik og organiseringsarbejdet, som ligger bagved denne, altid har haft min særlige interesse, har jeg helliget mig dette felt, og det er lykkedes mig, ved fantasiens hjælp, for den er nødvendig, at tilrettelægge en trafik-udformning på mit anlæg, som meget nøje følger stordriften.

Særlige tekniske raffinementer og selvbyggede ting i større skala har jeg ikke, da som sagt kørslen og køreplanlægning er nummer eet for mig, dog mener jeg, at mit færgeanlæg foreløbigt er det eneste, virkeligt arbejdende model-anlæg af den art her i landet og i hvert fald det ældste (fra 1944).

Også med skinnibusdrift mener jeg at være den første, idet min skinnibus bev sat i drift i maj 1945, ca. ½ år før Næstved-Præstø-Mern banen, som den første bane i Danmark, satte en fra SJ lånt rälsbuss i drift.

Jeg ved meget vel, at tilkørslen til Alstad station er overordentlig ukorrekt, idet bortkørsel eller tilkørsel af persontogsstammer blokerer hovedsporet og sligt er utilstedeligt. Det hjælper mig lidt, at al rangering med godsvog-

ne sker udenfor hovedsporet ved hjælp af spor IX, hvorfra der er tilkørsel til alle maskin- og godsspor over sløjfen. Det er derfor en fremtidssyssel at søge rangerspor XXIII og tilkørsel til gods- og maskinspor lagt ud af niveau og ført under — eller over hovedsporet, men pladsforholdene gør det vanskeligt, og jeg vil hellere køre end bruge for megen tid til sporomlægninger.

Derimod er jeg blevet komplimenteret af DSB-folk for Colsted stationsanlæg, og det strør lidt sukker på den skarpe kritik min hovedbanegård møder.

BANE- og FÆRGEANLÆG

Ialt omfatter baneanlægene ca. 250 meter spor; det ene anlæg AFJ Alstad-Farvig Jernbane er på ca. 175 meter, det andet anlæg ØB Øens Bane ca. 75 meter spor. Anlægene er forbundne med en færge, hvis rute er ca. 2 meter lang.

Alstad-Farvig Jernbane er et åbent anlæg med 2 endestationer og 4 mellemstationer, medens Øens Bane er en rundbane med to endestationer uden-

for rundkredsen og en mellemstation og en lille sidebane indenfor kredsen.

På AFJ fører et godsforbindelsesspor fra Bodal til Garup godsexpedition, hvorfra det atter forbindes med hovedsporet og fra Colsted station fører et sidespor til sporene i færgehavnen.

Banelinier: Alstad—Bodal—Colsted—Dallund—Egeby—Farvig og Bodal—Garup.

Færge: Colsted fgh—Jyhavn.

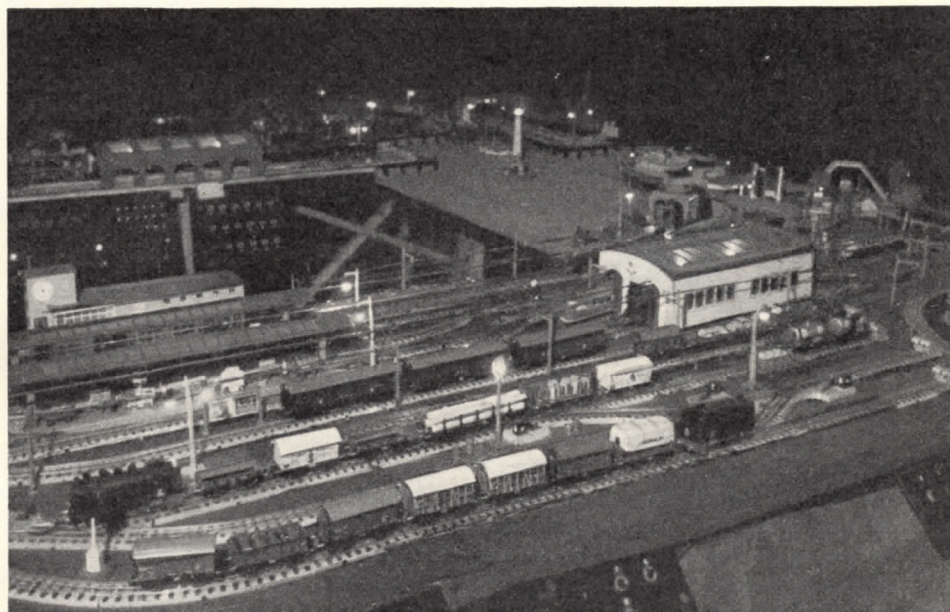
Banelinier: Kilholm—Lysdal—Jyhavn og Lysdal—Muldfjeldet.

AFJs skinnemateriel er for størstedelens vedkommende af Märklins fabrikat OO — dog er en række sekundære spor på Alstad og Egeby banegårde forsynet med de i 1947 fremkomne danske skinner på træunderlag.

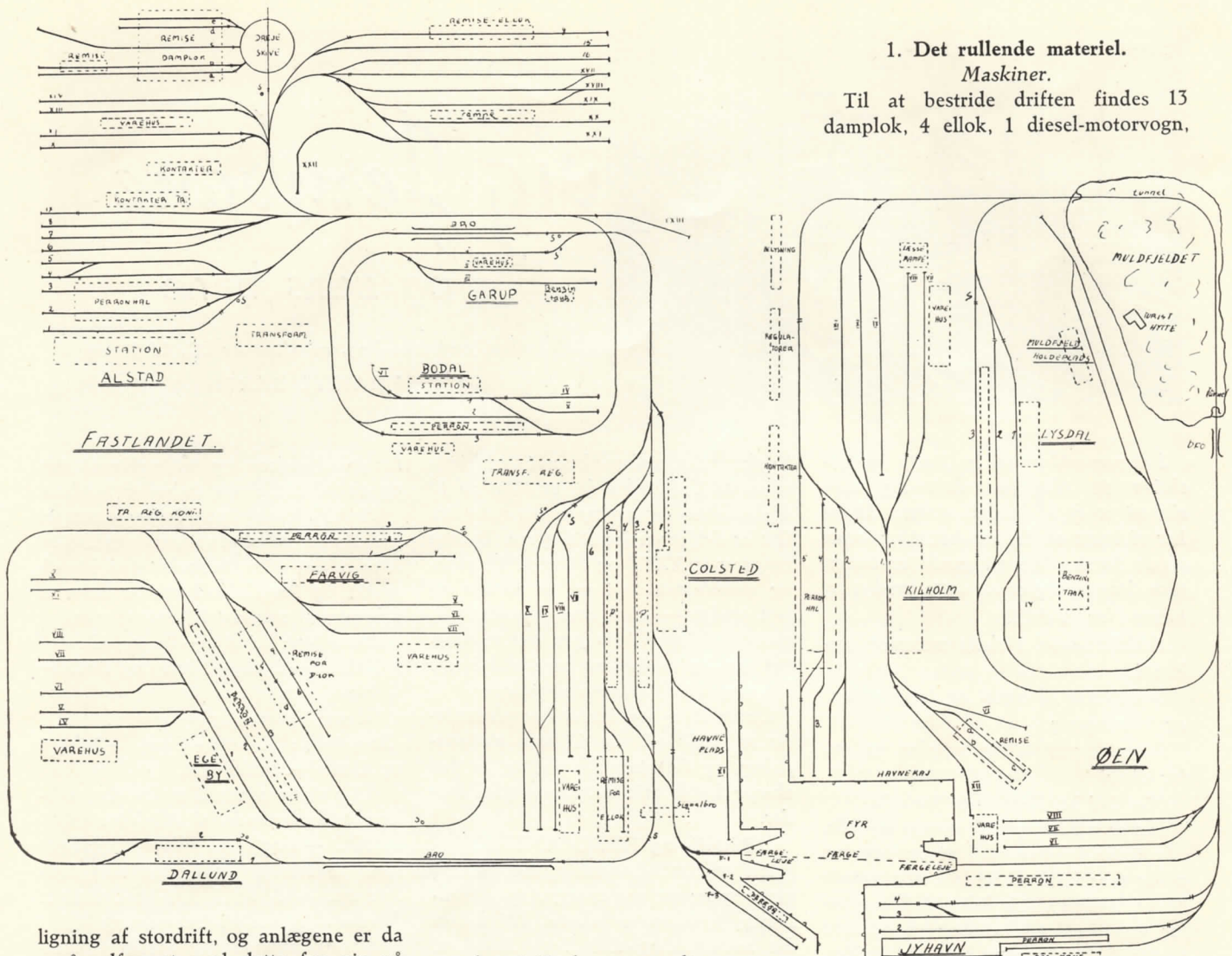
ØBs skinnemateriel består udelukkende af Märklins skinner.

Samtlige sporskifter er type Märklin med undtagelse af 2 stk., der er danske.

Kørslen på og driften af disse to anlæg med mellemliggende færgerute indebærer mulighed for en nøje efter-



Colsted godsbanegård.



1. Det rullende materiel. Maskiner.

Til at bestride driften findes 13 damplok, 4 ellok, 1 diesel-motorvogn,

ligning af stordrift, og anlægene er da også udformet med dette for øje på bekostning af landskabets udsmykning.

På Øens Bane er dog anlagt et bjerg, hvorigennem banen føres i en tunnel; Bjerget er ca. 3½ meter i omkreds og ca. 0,70 meter højt og er forsynet med en lille, oplyst turisthytte. Endvidere er havneanlægene og færgelejerne meget nøjagtigt udført — på begge anlæg findes træer og andet udstyr.

De to anlæg trafikeres siden 1945 med hver sit materiel; nummerering, litrering og for lokomotivernes og personvognenes vedkommende tillige farverne er forskellige for begge baner. Udveksling af vogne mellem dem kan kun ske via færgen, der ikke kan overføre lokomotiver.

ALSTAD-FARVIG JERNBANE

Som omtalt er AFJ en »åben bane«, således at lokomotiverne — med visse undtagelser — må vendes ved ankomststationerne og vognstammerne borttrænges (tilkøres). På Alstad station sker vending af maskiner på en elektrisk drevet drejeskive eller på en vendesløjfe og på Farvig station på en vendesløjfe, enten gennem remisen eller via Egeby. Ved visse tog, der ikke

standser i Egeby, er vendingen overflødig, idet toget efter endt expedition på Farvig fortsætter fra denne station til det påny kører ind på hovedsporet mod Dallund.

Banelinien er enkeltsporet, men på samtlige mellemstationer kan et eller flere tog krydse eller overhale hinanden; mellem stationerne findes elektriske blokpostsignaler til regulering af toggangen. Langs linien er derudover anbragt afstandsmærker, forsignaler og hovedsignaler, broer over banen og overgange med vogterhus og bomme.

I sin nuværende udformning anlægges AFJ i 1941; siden da er adskillige udvidelser og forandringer foretaget, især ved Alstad station. I 1948 omlægges banen Farvig-Colsted fuldstændigt, og stationerne Dallund, Egeby og Farvig nyanlægges på mere hensigtsmæssig måde.

På Alstad, Colsted og Egeby stationer findes særlige godsbanegårde med varehuse og rummelige læsse- og rangerspor, og stationsanlægene er efter de i 1945 og 1948 foretagne udvidelser nu fuldt tilstrækkelige til den øjeblikkelige drift og eventuelle udvidelser af denne.

2 elmotorvogne og 2 diesel-lyntog, ialt 22 maskiner.

Fra starten i 1937 trafikeredes det daværende anlæg kun med håndomskifter-maskiner, daværende litra R (nu K), litra E (nu D) og litra H samt motorvogn litra M (nu Mp) og litra Mo (nu Mm).

I marts 1939 begyndte anskaffelsen af perfekt-omskifter maskiner og i august 1941 indgik de første luftledningsmaskiner i driften; samtidig indførtes den nuværende litrering og nummerering af maskinmateriellet.

Da den overvejende del af materiellet er af type Märklin, er Märklins type-betegnelser anvendt som litra betegnelse for vogne og tilbehør. Hvor materiellet er af dansk fabrikat eller bygget på bestilling som færge- og havneanlægene, bygningerne på Øens Bane og skinnebussen samt remiser og andet tilbehør er dette anført. Litra-betegnelsen for lokomotiver, motorvogne, skinnebus og lyntog er banernes egne.

(Fortsættes i næste nummer)

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

Foto: Borch

4.

Tekst: J. R.

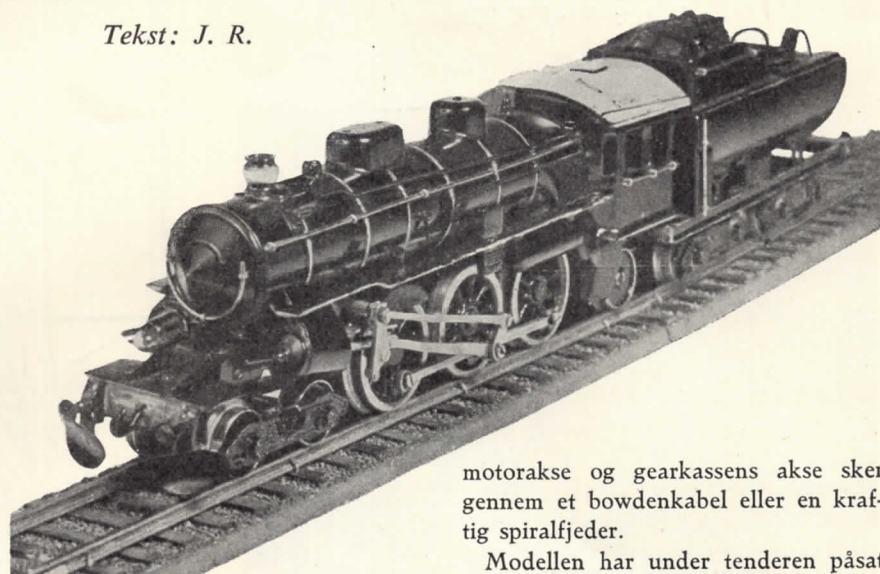
Hermed afslutter vi beskrivelsen af den lille model af DSB's litra E. Desværre er der ikke nået at fremkomme en passende motor i mellemtiden, hvorfor vi har anbragt originalmodellen hos en af bladets annoncører, Model og Hobby i Gunløsgade. Her vil alle interesserede kunne undersøge den nærmere.

Tenderen.

Bygges af metal, helst messing. Rammen laves af tynd plade, der bøjes i u-profil eller af et stykke H0-skinne til de ydre rammer. Files til efter tegningen.

Et par møtrikker fastloddet ved x, til at fæstne bogierne i. Puffergavlen med puffere og kobling fastloddet. Mål på oversigtstegningen. Bogierne laves som den forreste løbebogie beskrevet i nr. 1 1950, idet den lange arm dog erstattes af et boret hul til fastgørelse af bogien. Bogierne påsættes med en mellemlægsskive.

Vandtanken laves af 0,3—4 mm messingplade. Før bukningen markeres nitterne ved at kørne på et blyunderlag. Den bøjes omkring et rør, men kan også laves af et stykke messingrør, der udskæres. Gavlene laves af en 1 mm plade og fastloddet. En tværstiver fastloddet i midten. Låget af en 1 mm plade med påloddede sider til kulkas-



sen påskruet tværafstiveren. Det hele påloddet rammeværket.

Håndtag og ledestænger af 0,5 mm pianotråd stikkes ned i udborede huller og loddes.

Koblingsbøjle til fastgørelse på lokomotivet fastsættes og diverse detaljer påsættes, men husk ikke for overlæst.

Motoren er på modellen anbragt i tenderen med sin akse ragende ud i gavlen, der hvor kulkassens åbning skulle forefindes.

Magnetvindingerne rager op i selve kulkassen — der altså er skåret ud — og dækkes af et stykke papir beklædt med pålimede kulstykker. Ved at afskrue overdelen kan man nemt komme til motoren. Imellem de to bageste håndtag er anbragt en enkelt køreretningsomskifter, der blot vender strømmen til motoren. Forbindelsen mellem

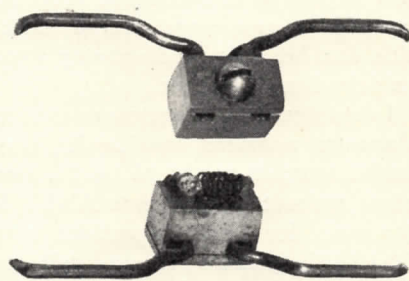
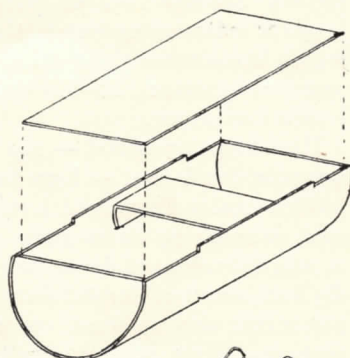
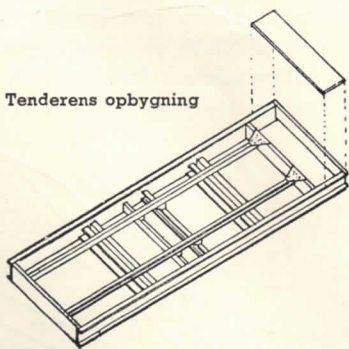
motorakse og gearkassens akse sker gennem et bowdenkabel eller en kraftig spiralfjeder.

Modellen har under tenderen påsat strømaftager for 3'skinne-midtskinne, som kan købes færdige, men vil man køre med 3'skinne-udvendig, anbefales den på fotoet viste strømaftager bygget efter Dansk Model Jernbane Standard. Ved 2'skinne-drift, hvor alle hjul er isolerede, forbindes ledningerne på motoren til lokomotivets hjul på højre side og tenderens hjul på venstre side. Her må vi endelig huske at isolere koblingen mellem tender og lokomotiv.

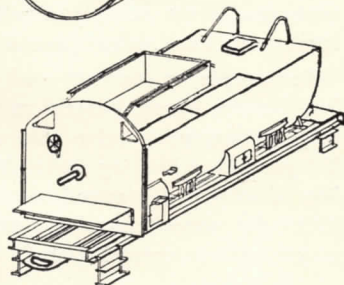
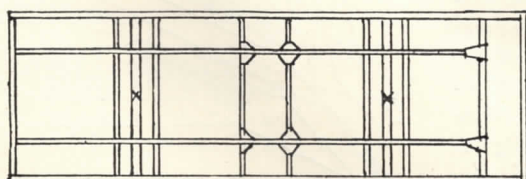
Til sidst rengøres tenderen ligeså fint som lokomotivet og det hele males efter endt prøvekørsel — bedst sprøjtemales — med en matsort lak. Skorstens rød-hvide bånd og andre detaljer påmales.

Og så håber vi, De har fået en smuk model til Deres anlæg. Redaktionen ser meget gerne fotos, også af ikke helt færdige modeller.

Tenderens opbygning



H0-strømaftager



I sidste nummer omtalte vi ændringen af tyske jernbaner fra DR til DB. Nu har vi både set vogne og fotografier med den nye påskrift — nogle endog med det hele — *Deutsche Bundesbahn* påskrevet.

»ANBY« - BANEN

Tekst: Poul E. Clausen

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

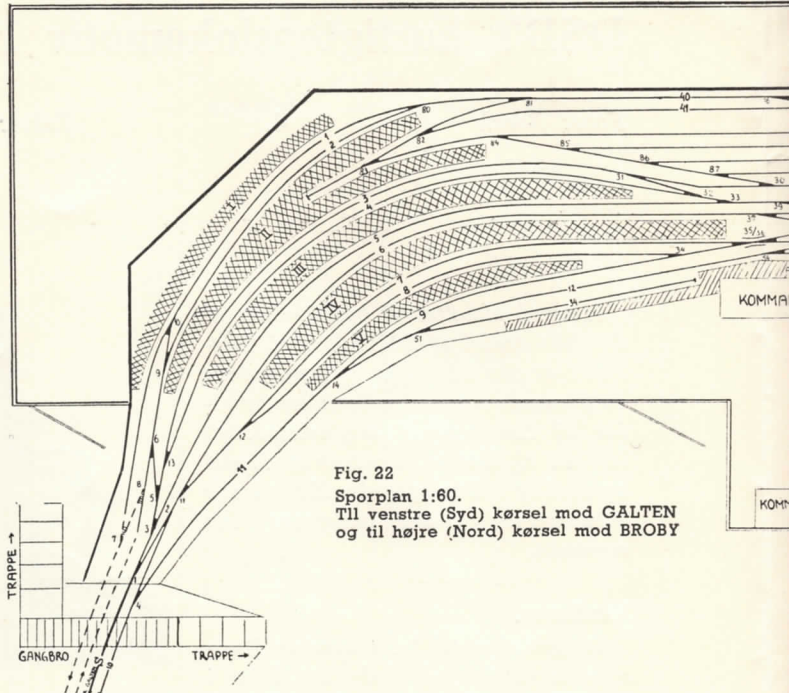
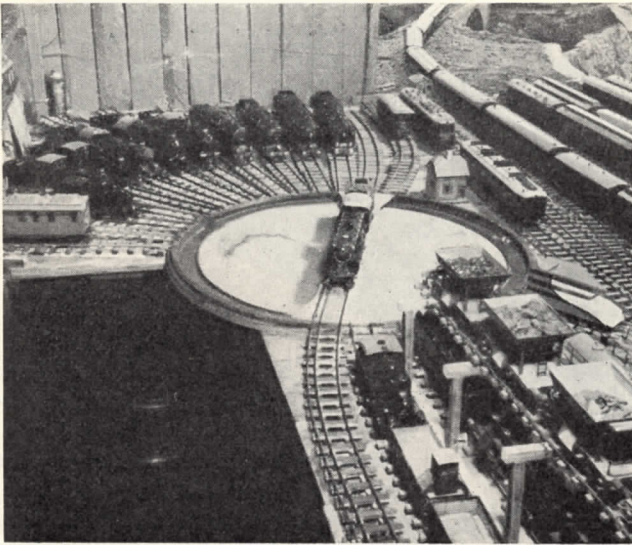


Fig. 22
Sporplan 1:60.
Til venstre (Syd) kørsel mod GALTEN
og til højre (Nord) kørsel mod BROBY

Fig. 21
Lokomotivdepotet

10. Anby centralstation

For en modelbygger er det at udforme en større station et stort problem, der kræver en meget nøje og grundig gennemtænkning. Den skal jo allerede i starten anlægges således, at senere udvidelser ikke kræver hele ombygninger af stationen. Her ved denne hovedstation ønskede jeg at få en stor banegård, der indeholdt alle de samme sporgrupper som en tilsvarende virkelig banegård, som personbanegård (perronspor, perroner, hovedbygning m. m.), post- og ilodsbanegård, opstillingsbanegård, godsbanegård, hjælpetogsspor, lokomotivanlæg, motorvognsdepot o. s. v. Der er dog ikke taget nogen eksisterende banegård som forbillede, men skulle en virkelig station bygges på et tilsvarende areal og med den samme meget stærke trafik, ville den her valgte udformning være særdeles hensigtsmæssig.

I det følgende skal stationens enkelte elementer nærmere omtales. En skematisk sporplan er vist på fig. 24. Der bliver anvendt betegnelserne ANBY S (= syd) for sporskifteområdet mod GALTEN (planens venstre del) og ANBY N (= nord) mod BROBY samt ANBY NU for selve udkørsels-sporet mod BROBY.

11. Perronsporene

Der er ialt 9 perronspor (spor 1—9), hvoraf spor 1—8 kan benyttes gennem ANBY S og spor 3—9 gennem ANBY N. Spor 1—2 er egentlig beregnet til en fremtidig dobbeltsporet S-bane, men benyttes foreløbig på lige fod med de

øvrige perronspor. Den normale sporbenyttelse er følgende:

Spor 3—6: Indkørsel fra nord og udkørsel mod syd,

Spor 5—8 Indkørsel fra syd og udkørsel mod nord.

Spor 9: Indkørsel fra og udkørsel mod nord.

Spor 3 benyttes endvidere af godstog i begge retninger; dette spor kan i forbindelse med spor 13 tage op til 8 m lange tog, hvilket svarer til 35—40 godsvogne. Spor 1—2 kan også benyttes af godstog, dog normalt kun til og fra syd, men deres mulighed for kørsel til og fra nord. Foruden som normale togveje til kørsel gennem syd benyttes disse spor også som omløbsspor for maskiner mellem syd og lokomotivdepotet. Sporene 1—2 er velegnet til brug for motortog og lyntog, idet disse tog da kan komme til og fra deres depotspor (sporene 54—55) uden at krydse hovedspor.

Hovedbygningen skal — når jeg engang får den bygget — ligge ved spor 1. Den skal udføres med kun facade mod perroner og de to gavle, således at arbejdsbordet ved denne perron stadig kan benyttes. Forbindelsen mellem perronerne skal etableres ved en perrontunnel, hvor selve tunnelen ikke laves, men kun nedgangene til den.

Perronerne er forsynet med perronlys, bænke, perronkærter, mennesker o. l., hvilket giver selve stationen liv. Til perronlys har jeg anvendt Märklins dobbelte lygtestandere til spor HO, idet deres størrelse egentlig er meget mere naturtro i spor O.

12. Post- og ilodsbanegård

Enhver større station har specielle spor til postvogne og ilodsvogne. Ved denne station her er sporene 31—34 beregnet til dette formål. De ligger alle ved specielle perroner, der ikke er i forbindelse med de øvrige perroner. Det er meningen at anlægge en større postbygning med en facade til spor 31, således at kommandopost I (for selve stationen) helt vil ligge i denne bygning, der lige som hovedbygningen skal være åben bagtil.

13. Opstillingsbanegården

En opstillingsbanegård er det stationsområde, hvor persontogsstammerne henstilles og behandles, d. v. s. omrangeres, rengøres, forvarmes, suppleres med forsyninger o. s. v. Her er også depoter for sove- og spisevogne samt eventuelle vognremiser (for salonvogne), vaskehaller o. l.

I ANBY er opstillingsbanegården beliggende øst for det nordgående ho-

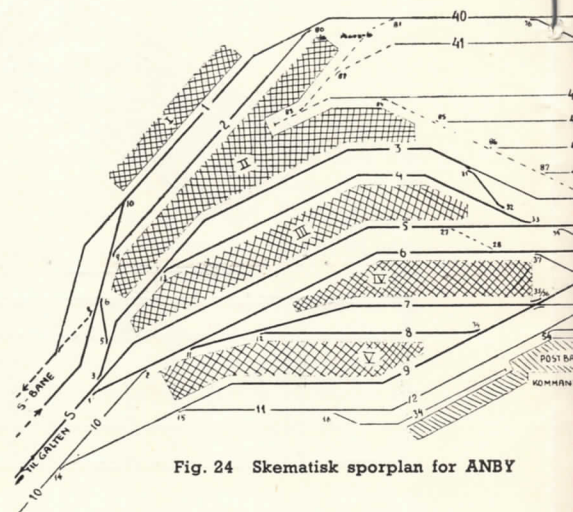


Fig. 24 Skematisk sporplan for ANBY

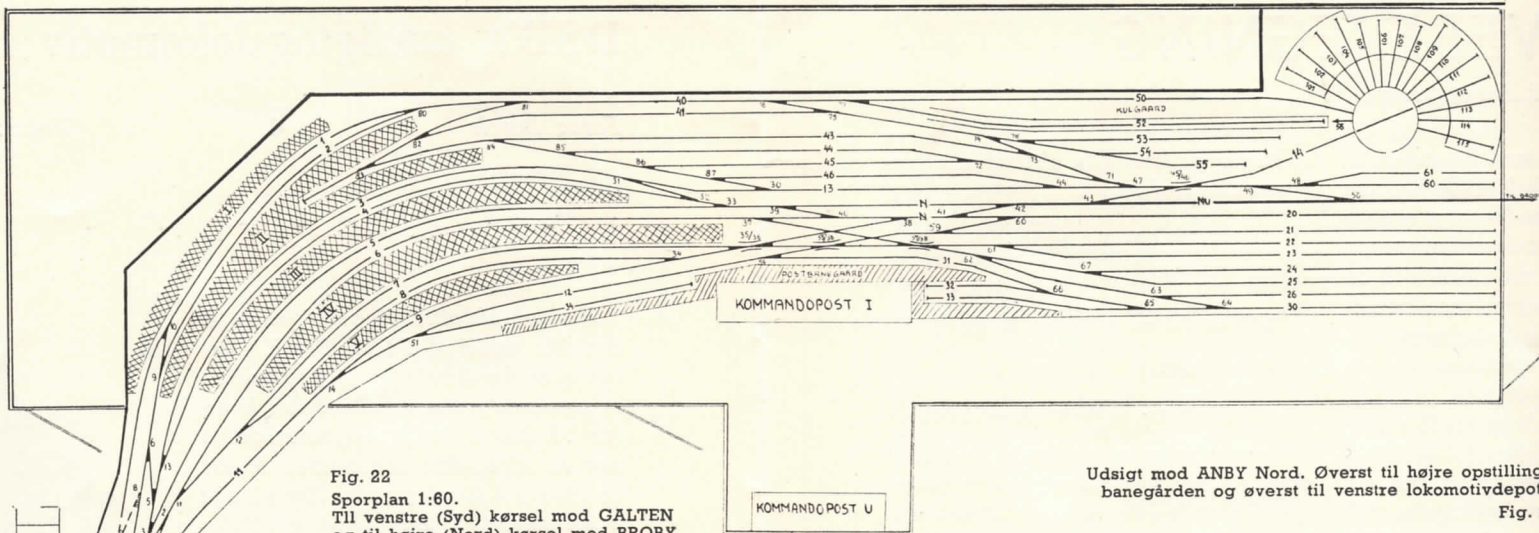


Fig. 22
Sporplan 1:60.
Til venstre (Syd) kørsel mod GALTEN
og til højre (Nord) kørsel mod BROBY

Udsigt mod ANBY Nord. Øverst til højre opstillingsbanegården og øverst til venstre lokomotivdepotet
Fig. 23

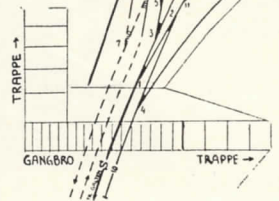


Fig. 21
Lokomotivdepotet

12. Post- og ilgodsbanegård

Enhver større station har specielle spor til postvogne og ilgodsvogne. Ved denne station her er sporene 31—34 beregnet til dette formål. De ligger alle ved specielle perroner, der ikke er i forbindelse med de øvrige perroner. Det er meningen at anlægge en større postbygning med en facade til spor 31, således at kommandopost I (for selve stationen) helt vil ligge i denne bygning, der lige som hovedbygningen skal være åben bagtil.

13. Opstillingsbanegården

En opstillingsbanegård er det stationsområde, hvor persontogsstammerne henstilles og behandles, d. v. s. omrangeres, rengøres, forvarmes, suppleres med forsyninger o. s. v. Her er også depoter for sove- og spisevogne samt eventuelle vognremiser (for salonvogne), vaskehaller o. l.

I ANBY er opstillingsbanegården beliggende øst for det nordgående hovedspor.

vedspor. (Ses øverst til højre i fig. 23). Spor 21—26 benyttes som opstillingsspor, medens sporene 20—30 benyttes som rangerspor. Fra perronsporene 6—9 kan man komme direkte til opstillingssporene, men fra sporene 3—5 må man først ud i spor 20. Herfra kan man via udtrækssporet 10—11—12 komme til opstillingssporene. Det lyder måske lidt besværligt, men det går udmærket, og lidt rangering gør jo kun kørslen mere interessant. Det havde ganske vist været muligt at komme fra alle perronspor (undtagen spor 1 og 2) direkte til opstillingssporene, men så skulle der indlægges »englændere« (dobbelte krydsningssporstifter) både i spor 5 og 6, de mest trafikerede hovedspor, så her efterligner jeg også de virkelige jernbaner ved at undgå englændere i hovedspor.

Selve opstillingssporenes længde er ialt ca. 20 m og det længste af dem 4,10 m, hvilket svarer til 9—10 bogievogne.

14. Godsbanegården

Den ligger på vestsiden af hovedsporet og består af opstillingssporene 44—

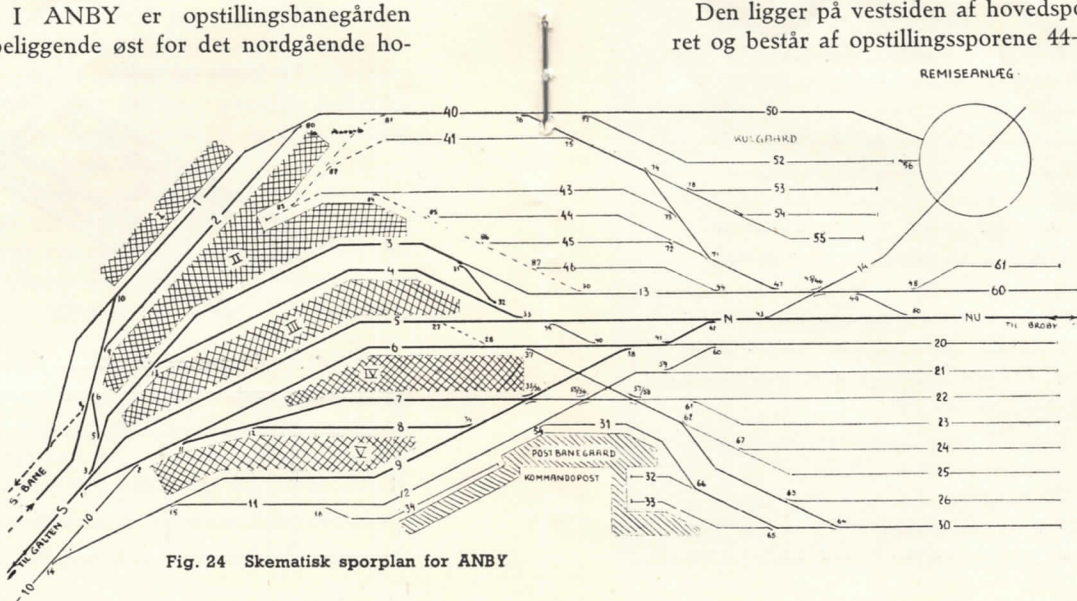


Fig. 24 Skematisk sporplan for ANBY

46 og læssesporene lemliggende læsseveplanen fig. 22 er rangering fra spor De sydlige sporskifter indlagt på det tidsp fjerne blev taget.

Spor 3 + 13 er togspor, men ved k kan man endvidere 46 med forlængelse sporskifter som res

De nævnte godss for frisporsmærker 13 er ialt på 7,5 m o tog på 35-40 vogne.

Desværre har de til enderampe, vareh

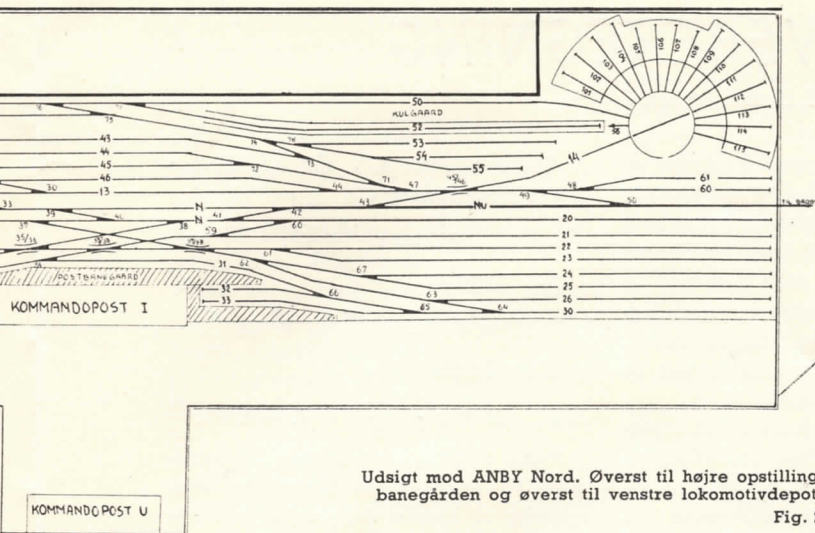
15. Lokomotivanlæget

Dets centrale del tilhørende halvrunder selve remisen endn get, men det komme var oprindelig en n ve, med en længde jeg har et par am ver bl. a. et Malle 72 cm lang, er den skive 73 cm svarende skive. Den er meg ses en E-maskine den syner jo ikke når den står på en gen til drejeskiven ne 14 og 50. Der er ser samt et spor til skiven jo er stor r ploven sammen me helst dansk maskine 56 ført til drejeski ad dette spor kan kulbroen for indtag

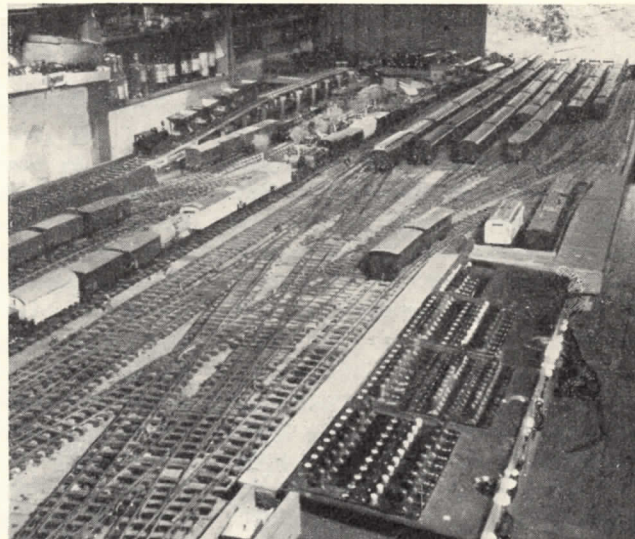
Selve maskindepo læg som vandtårn, mangler dog endnu

Den normale sporle: kørsel fra nord og udkørsel fra syd og udkørsel fra og udkørsel videre af godstog disse spor kan i første tag op til 8 m svarer til 35—40 2 kan også benyt normalt kun til og mulighed for kørsel uden som normale anem syd benyttes en omløbsspor for syd og lokomotiv-2 er velegnet til lyntog, idet disse til og fra deres de (54—55) uden at

skal — når jeg en — ligge ved spor s med kun facade e to gavle, således denne perron sta forbindelse mellem oleres ved en perr ve tunnelen ikke gangene til den. synet med perronkærre, mennesker selve stationen liv. jeg anvendt Märkstandere til spor ørrelse egentlig er i spor O.



Udsigt mod ANBY Nord. Øverst til højre opstillingsbanegården og øverst til venstre lokomotivdepotet
Fig. 23

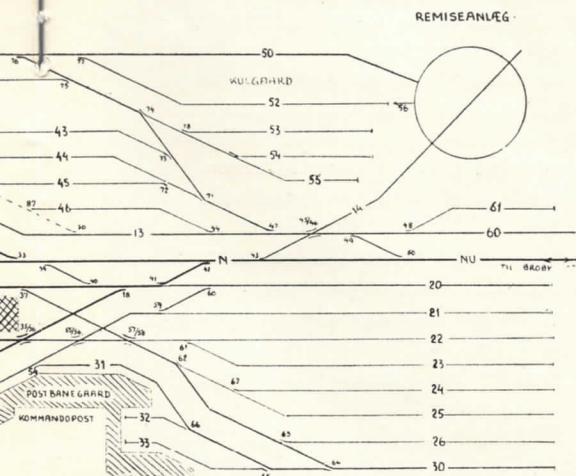


vedspor. (Ses øverst til højre i fig. 23). Spor 21—26 benyttes som opstillingsspor, medens sporene 20—30 benyttes som rangerspor. Fra perronsporene 6—9 kan man komme direkte til opstillings-sporene, men fra sporene 3—5 må man først ud i spor 20. Herfra kan man via udtrækssporet 10—11—12 komme til opstillings-sporene. Det lyder måske lidt besværligt, men det går udmærket, og lidt rangering gør jo kun kørslen mere interessant. Det havde ganske vist været muligt at komme fra alle perronspor (undtagen spor 1 og 2) direkte til opstillingssporene, men så skulle der indlægges »englændere« (dobbelte krydsningssporstifter) både i spor 5 og 6, de mest trafikerede hovedspor, så her efterligner jeg også de virkelige jernbaner ved at undgå englændere i hovedspor.

Selve opstillingssporenes længde er ialt ca. 20 m og det længste af dem 4,10 m, hvilket svarer til 9—10 boggievogne.

14. Godsbanegården

Den ligger på vestsiden af hovedsporet og består af opstillings-sporene 44—



46 og læssesporene 41 og 43 med mellem-liggende læssevej. Som det ses på planen fig. 22 er der mulighed for rangering fra sporenes begge ender. De sydlige sporskifter er dog ikke alle indlagt på det tidspunkt, hvor fotografierne blev taget.

Spor 3 + 13 er det normale godstogsspor, men ved kørsel gennem nord kan man endvidere benytte sig af spor 46 med forlængelse gennem de sydlige sporskifter som reserve.

De nævnte godsspor rummer indenfor frisporsmærkerne ca. 14 m og 3 + 13 er ialt på 7,5 m og kan tage et godstog på 35-40 vogne.

Desværre har der ikke været plads til enderampe, varehus o. l.

15. Lokomotivanlæg

Dets centrale del er drejeskiven med tilhørende halvrund remise — dog er selve remisen endnu ikke blevet bygget, men det kommer nok. Drejeskiven var oprindelig en normal 20m-drejeskive, med en længde på 44 cm, men da jeg har et amerikanske lokomotiv bl. a. et Mallet-lokomotiv, der er 72 cm lang, er den nuværende drejeskive 73 cm svarende til en 33 m drejeskive. Den er meget stor; på fig. 21 ses en E-maskine på drejeskiven, og den syner jo ikke nær så meget, som når den står på en 20m-skive. Adgangen til drejeskiven sker gennem sporene 14 og 50. Der er 14 lokomotivpladser samt et spor til sneplov, idet drejeskiven jo er stor nok til at tage sneploven sammen med en hvilken som helst dansk maskine. Endvidere er spor 56 ført til drejeskiven, så maskinerne ad dette spor kan komme ind under kulbroen for indtagelse af kul.

Selve maskindepotets forskellige anlæg som vandtårn, vandkran, fyrgrav mangler dog endnu.

Fra spor 50 går spor 52 ad en 35 ‰ stejl rampe til en kulbro, medens spor 56 fra drejeskiven går ind under denne kulbro. Denne er dog ikke helt færdig endnu, men skal forsynes med nogle siloer til maskinernes forsyning med kul. Siloerne fyldes med kul fra selvtømmende vogne, der tømmer deres kulladning til siderne. For øjeblikket rådes over 4 toakslede vogne af Ps typen og 2 fireakslede 50 t vogne af den type, der anvendes i Tyskland og England (Midland Region).

16. Øvrige spor

Spor 53—55 var egentlig beregnet til henstilling af godsvogne, f. eks. kulvogne, specialvogne etc., samt som reserveopstillingsspor, men nu benyttes kun spor 53 som depotspor for vogne med kul o. l. medens spor 54 og 55 anvendes som motorvognsdepot. En særlig lyntogsremise har der desværre ikke været plads til.

Spor 61 er udelukkende beregnet til hjælpetog med kørekran, ambulancevogne, belyningsvogn m. m. Ved et uheld vil man altid, fordi banen er en ringbane, kunne komme til assistance med hjælpetog, og kørekranen vil jo kunne placeres det rigtige sted i forhold til de afsporede vogne. Det virker iøvrigt altid dramatisk, når hjælpetoget rykker ud. Giver togheldet anledning til kortslutning, så strømmen er afbrudt på en del af banen, rykker hjælpetoget ud med en urværksmaskine, der er beregnet netop til dette brug.

Spor 60 er et udtræksspor for godsbanegården. Af planen fremgår det, at al rangering både på godsbanegården og på opstillingsbanegården ved hjælp af udtræksspor kan ske uden benyttelse af eller krydsning med hovedsporene.

I næste artikel skal fortælles lidt om selve bygningen af spor og anlæg.

LIDT OM KURVEBEREGNING

af AMJKs banechef Herluf Jensen.

Samtlige nedenfor nævnte beregninger anvendes ved Aalborg Modeljernbanklubs anlæg, og de er således afprøvede med henblik på deres egnethed for modelbaner. Vi håber, at også andre vil få fornøjelse af disse formler.

I de færreste tilfælde kan man anlægge såvel en modelbane som en rigtig bane i en lige linie fra eet punkt til et andet. Kurver med temmelig lang radius bliver nødvendige til formidling af en retningsændring. Kurverne kan have form som en del af en cirkelbue, undertiden som en del af en parabel.

I det følgende skal gives nogle tips for modelbanelæggere, som ønsker at beregne kurvernes placering nøjagtigt på deres anlæg. Fremstillingen er nok baseret på de metoder, der anvendes i virkeligheden, men dog tillempet for modelbyggerbrug. — Der forudsættes kendskab til almindelig matematik i en vis udstrækning, samt trigonometriens grundbegreber.

Inden bygningen af anlæget påbegyndes, må man på en nøjagtig tegning (f. eks. 1:10) fastlægge linieføringen gennem det område, der er til rådighed for banen, og herunder tage hensyn til kurvernes radier og fritrums profilet. Man tegner kun een linie, der betegner sporets midtlinie.

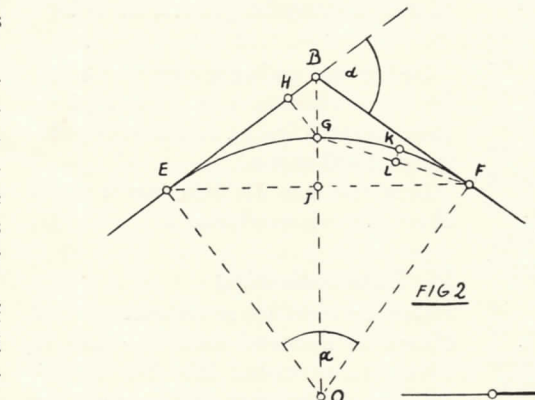
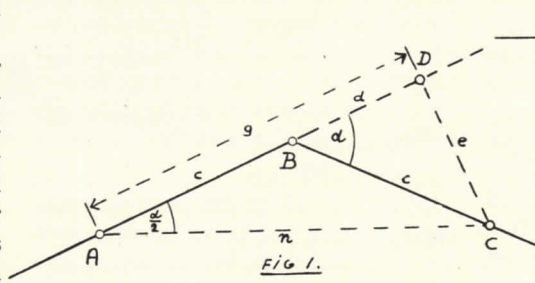
En kurves udformning bestemmes af de to retninger, banelinien skal have i buens endepunkter, altså de to tangenter til buen, samt dens radius.

Efter på tegningen ad geometrisk vej at have fundet centrum for buestykket er det let at tegne selve kurven med passer. Denne fremgangsmåde kan naturligvis også anvendes på selve anlæget, når man betjener sig af en stor »passer« (stram snor, ståltråd, bedre: en træliste), hvis længde = radius, men kun hvis centrum kan fikseres i sporets plan, og der intet opstående er i vejen for passerens bevægelse i planet. Dette er sjældent tilfældet ved større anlæg og andre fremgangsmåder må benyttes. Man vil kunne opnå nøjagtige resultater ved afsætning (udstikning) af kurvepunkter i et koordinatsystem, hvor afstande ud ad tangenten betegnes som abscisser og kurvepunkternes afstand fra denne som ordinater.

Tangenterne fra kurvens endepunkter skærer hinanden i tangentvinkel-

punktet. De danner med hinanden en vinkel, hvis nabovinkel er = kurvens centervinkel. Det er nødvendigt at have kendskab til den eller dens funktioner. Man kan naturligvis måle den med en transportør på tegningen, men nøjagtigere er dog følgende fremgangsmåde, der giver vinkelens funktioner ved en simpel længdemåling. (Fig. 1)

Ud fra tangentvinkelpunktet B afsættes et vilkårligt stykke $AB=BC=c$. Fra C nedfældes den vinkelrette på den anden tangents forlængelse ud over B, til D. I den retvinklede $\triangle BDC$ er nu c kendt, og de to andre linier



d og e måles. Der prøves efter med Pythagoras, og nu har vi et udmærket mål for vinkelen α , idet $\text{tg } \alpha = \frac{e}{d}$.

Vinkelens gradantal findes herefter i en tangentstabel.

Trækkes linien $AC = n$, fås en ny retvinklet trekant ADC med siderne n, e og g. e er kendt, $g = d + c$, som også er kendte størrelser, og liniens længde er nu

$$AC = n = \sqrt{g^2 + e^2}.$$

Vi bliver nu i stand til at finde alle de værdier, vi har brug for, til afsætning af kurvens hovedpunkter. Størrelserne udtrykkes alle ved et produkt af radius og et forhold mellem nogle af de liniestykker, der nu angiver vinkelens funktion. (Fig. 2)

Tangentlængden:

$$BE = BF = r \cdot \frac{e}{g} = r \cdot \text{tg } \frac{\alpha}{2}$$

Buetoppunktet G's afstand fra tangentvinkelpunktet:

$$BG = r \cdot \frac{n-g}{g}.$$

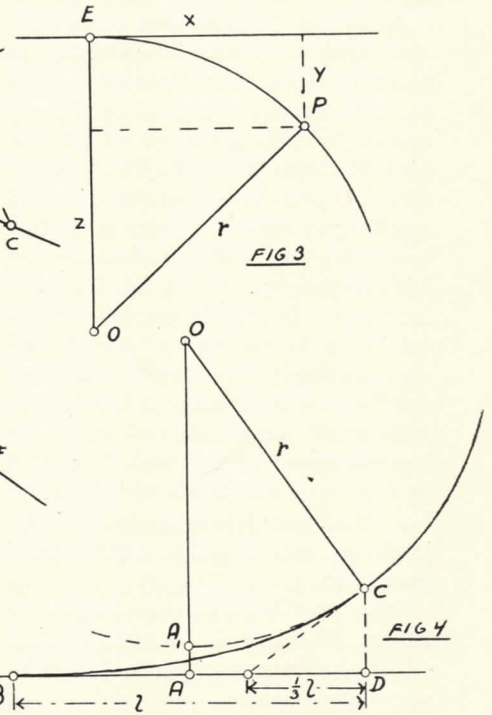
G's abscisse:

$$EH = EJ = r \cdot \frac{e}{n} = R \sin \frac{\alpha}{2}.$$

G's ordinat:

$$HG = GJ = r \cdot \frac{n-g}{n} = R - R \cos \frac{\alpha}{2}$$

Mens vi efter ovenstående får kendskab til kurvens hovedpunkter uden egentlig at kende vinkelen α er dette kendskab nødvendigt, når buens længde skal beregnes:



$$\text{EGF} = r \cdot \frac{\pi \cdot \alpha}{180}.$$

I vort modelbyggerarbejde vil opgivelsen af buens endepunkter og topunkt ved en given radius kun være tilstrækkelige, når det drejer sig om et ret kort buestykke. Ved længere buestykker bliver det da nødvendigt at stedfæste andre punkter i kurven.

Det kan så være gavnligt at vide, at pilhøjden KL på korden GF er meget nær $\frac{1}{4}$ af pilhøjden GJ, der svarer til korden EF. Målet er som nævnt tilnærmeth, det bør ikke anvendes ved vinkler over $20^\circ - 30^\circ$.

Endelig kan ganske vilkårlige buepunkter bestemmes (fig. 3).

Punktet P har abscissen x og ordinaten y. Radius kendes, og vi vælger at udregne størrelsen y for en vis værdi

af x . Vi kan da betragte en retvinklet trekant, hvor radius og x kendes:

$$z = r + y = \sqrt{r^2 + x^2}$$

$$y = r + \sqrt{(r+x)(r-x)}$$

Herefter kan man fremstille sig et helt sæt ordinatorer for stigende værdier af x til den pågældende radius og opskrive dem i tabelform.

Ved korte flade buer, f. eks. sådanne, der efter et sporskifte drejer skråsporet tilbage parallelt med den oprindelige retning, kan følgende nemme lille formel anvendes:

$$y = \frac{x^2}{2r}$$

Når sporet skal bygges, er det værd at erindre sig, at den inderste skinnestreg i en kurve er kortere end den yderste. Forskellen x mellem deres længder bestemmes af

$$x = \frac{s}{r}$$

hvor s er sporvidden, r radius. (Også tilnærmet mål, men nøjagtigt nok til vort brug.)

Ved overgang fra lige til krumt spor med lille radius kan det meget anbefales at indlægge et kurvestykke med større (f. eks. dobbelt) radius. Endnu bedre er det dog at fremstille en *overgangskurve*, d. v. s. et kurvestykke, der er formet som en del af en parabel og hvis radius aftager jævnt fra ∞ i det punkt, hvor den tilsluttes det lige spor, til en størrelse, der svarer til den øvrige kurves i det andet tilslutningspunkt (kubisk parabel.) Overgangskurvens indretning fremgår af følgende figur 4.

Her ses det, at man for at skaffe plads til overgangskurven må rykke

hele cirkelbuens forløb en vis afstand bort fra det lige sporstykkets forlængelse (kurvens indrykning AA_1). Overgangskurvens længde BC fordeler sig med halvdelen til hver side fra det oprindelige røringpunkt A , og tangenten fra C , som er det sted, hvor den egentlige kurve begynder, vil dele BD i stykker, der forholder sig som 2 til 1. Desuden vil overgangskurven gå igennem midten af AA_1 .

Naturligvis kan man for kurver med overgangskurver i sin helhed anstille lignende beregninger som ovenfor anført under alm. cirkelbuer, når hensyn tages til indrykning og stykket BA . Det vil dog her føre for vidt at komme ind herpå, men De skal lige få et par formler til beregning af selve overgangskurven.

Ligningen for parablen ser således ud:

$$y = \frac{x^3}{6 \cdot r \cdot l}$$

x og y er som før abcisse og ordinat, $r =$ radius i C , og $l =$ stykket BD . 6 er en erfaringskonstant.

Stykket CD , der er ordinaten til cirkelbuens begyndelsespunkt, findes af ligningen

$$CD = \frac{l^2}{6r}$$

Den indrykning man skal anvende ved en overgangskurve af en given længde og radius, findes af

$$AA_1 = \frac{l^2}{24r} \left(= \frac{1}{4} \cdot CD \right)$$

Herefter vil De kunne beregne overgangskurvens form til punktet C , hvorfra der fortsættes som alm. cirkelbue.

Som bekendt modvirker man i kurver centrifugalkraftens træk i togmassen ved at hæve den yderste skinnestreg

i forhold til den inderste. Højdeforskellen mellem skinnestregene kaldes *overhøjden* og beregnes efter kurvens radius og den højeste fart, som strækningen i almindelighed gennemkøres med. Ved modelbaner er overhøjde ikke strengt nødvendige, da hverken fart eller togvægt er betydelige størrelser. Men for udseendet kan en passende overhøjde være meget virkningsfuld, og vi anvender en overhøjde på indtil 2 mm i kurver med $r = 2000$ mm.

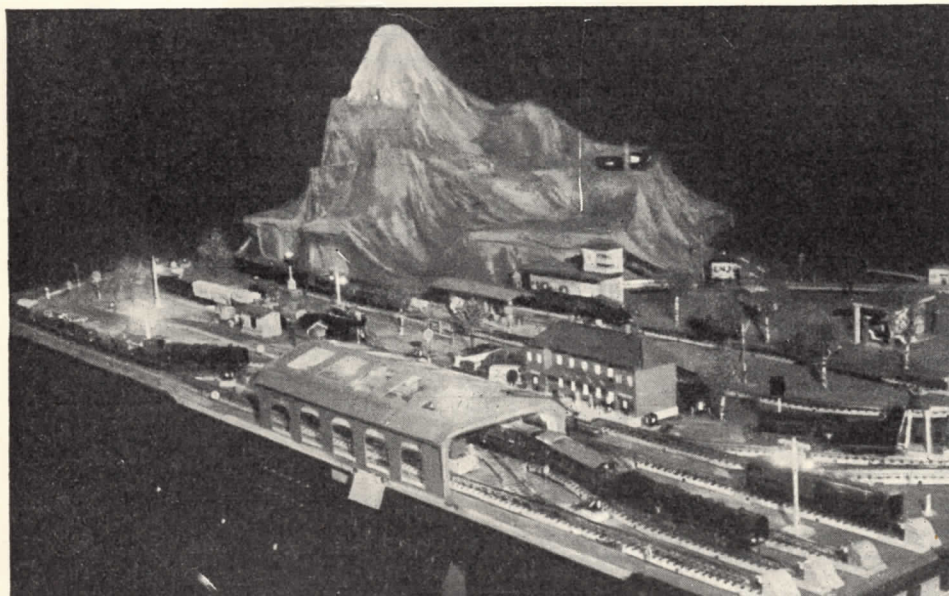
Anvendelsen af overhøjde nødvendigvis gør en rampe i den ydre skinnestreg mellem lige spor og kurve, og rampen falder da ganske naturligt sammen med overgangskurven.

Hvis kurven består af 2 eller flere stykker med forskellig radius, beregnes de enkelte stykker lettest hver for sig. Det er også mest praktisk at opdele kurver, der spænder over mere end 90° , i mindre stykker og altså anlægge hjælpetangenter forskellige steder i kurvens forløb.

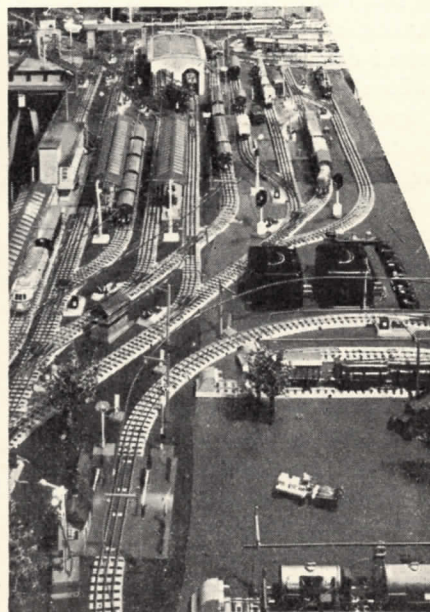
Ved afsætning af kurven på banens planum kan man anvende små stifter, hvis plads findes ved sigte vinkelret ind fra tangentlinien på de respektive afstande. Tangentlinien fastlægges også med et par større søm, der fungerer som landmålerstokke.

Hvis der på anlæget ikke skulle være plads til en længere tangentlinie, kan den naturligvis parallelforskydes ind mod centrum. Man beregner så kurvepunktets plads i forhold til denne sekant som forskellen mellem afstanden til den oprindelige tangent og ordinatorerne. Når denne forskel bliver negativ, har kurven skåret sekanten.

Illustrationer til artiklen side 53. Kilholm station.

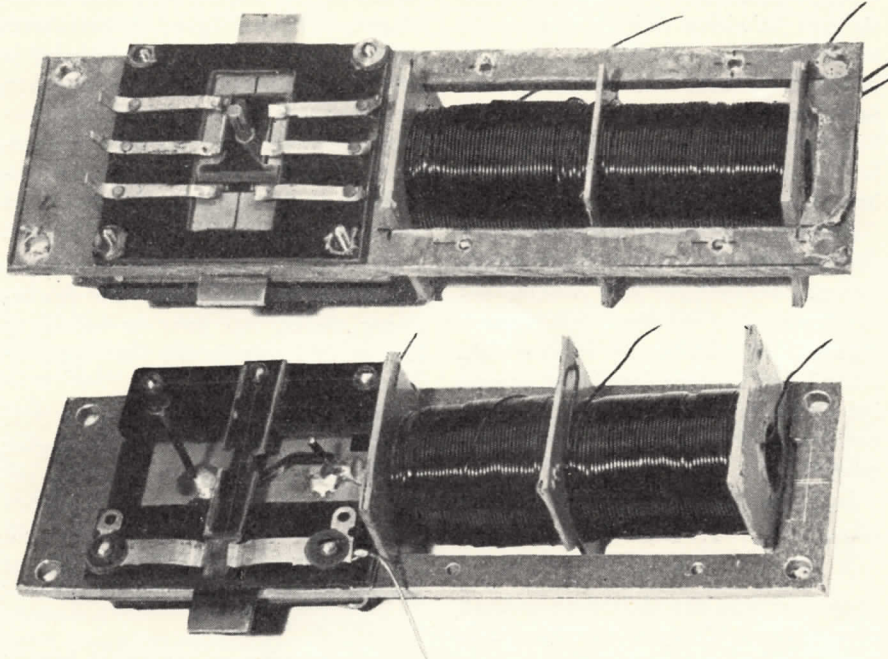


Colsted personbanegård.



SPORSKIFTEMOTORER

Af Erling Beyer.



afklippes stifterne, ca. 8 mm over sporstykket.

Til ankeret anvendes et stykke 8 mm blødt rundjern, der slibes glat, hvorefter der saves den på tegningen viste slidse i den ene ende, og et hul 1 mm laves, således som den punkterede linie angiver. Nu kan ankeret og sporstykkets »hals« så langt ind i ankerslidsen, at halsstykket er mindst 16 højst 17 mm langt, derefter bores igennem med et 1 mm bor, og stift drives ind. Forbindelsen skal kunne bevæges, da der ellers opstår »binding« under driften.

Spolen laves lettest af et stykke pertinaxrør (10 mm udvendigt), der rives op med 8,5 mm bor, hvorefter de 3 endestykker »K« af 1 mm pertinaxplade limes fast som vist på fotografiet, og det hele lakeres med celluloselak eller lign., også indvendig. Når lakken er tør vikles ca. 500 vendinger 0,5 mm laktråd på hver spolehalvdel. Der medgår ca. 25 m. Denne vikling passer til 10–20 V.

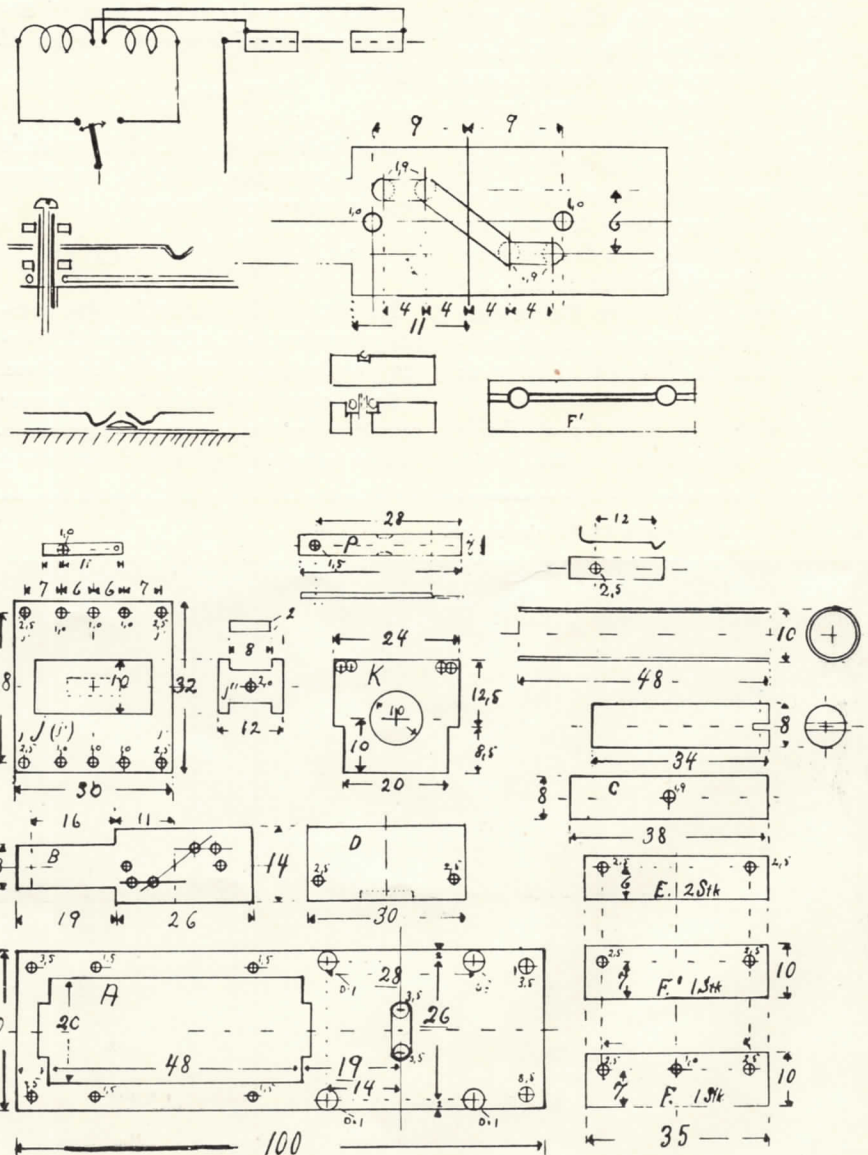
Enhver, der tænker på at bygge en jernbane, støder på problemet — bevægelse af sporskiftetunger. Der er heldigvis mange løsninger, og kun een af dem, den elektriske motor, skal omtales her.

Den motor, der er beskrevet nedenfor, er ikke nogen opfindelse, men blot en sammensætning af ideer »lånt« fra forskellige modeljernbaneblade, fortrinsvis »Model railroader«.

Motorens hoveddele er en ramme a, en dobbelt spole, et anker, et sporstykke b, en glider med styrtap d, og et kontaktstykke j.

Rammen udsaves af 2 mm zink, hvorefter hullerne bores som vist på tegningen. (De understregede mål er vigtige) de små hak i enderne af den store udkæring skal sikre ankrets frie bevægelse i dets yderstillinger. I de 1,1 mm huller skæres 1/16 gevind.

Sporstykket b tilfiles af en 1 mm messing, hvorefter de afmærkede huller bores, og sporet udsaves med løvsav. Efter udsavningen glattes sporets kanter med en lille meget fin fil og poleres til sidst med meget fint smergelpapir. Under udfilingen prøver man efter med et stk. 2 mm meterstål, og filer kun så meget bort, at stykket kan bevæges frit, men med ringe slor. I de to 1 mm huller drives to små jerntrådstifter eller lignende, kun lidt mere end spidserne skal ses på den anden side, så loddes stifterne fast på den modsatte side (kraftig lodning), spidserne klippes af, og de endnu udragende stumper files i plan med sporstykket. Til sidst



Glidestykket laves af 1 mm messing og i hullet drives en 2 mm tyk og 14 mm lang stålstift således, at den på den ene side er ca. 10 mm lang. Husk at hullet skal være ca. 0,1 mm mindre end stiften.

Til styring af disse dele anvendes stykkerne f-f¹-d og e. e og d laves af 1 mm messing eller pertinax, f af ca. 3 mm pertinax. Placeringen af stykkerne fremgår af fotografierne, hvad man særlig skal bemærke er, at der *under* stykkerne d og *over* stykkerne e er anbragt nogle stykker tykt papir. Meningen hermed er at sikre stykkerne c og b fri bevægelighed, disse stykker er jo af samme tykkelse som styrestykkerne. (Naturligvis kunne man også vælge forskellige pladedetykkelser, men dette er vanskeligere at få).

Motorens selvfrydende mekanisme består af armen p, der på det yderste stykke er filet til ca. 0,5 mm tykkelse, endvidere er kanterne filet skrå, så tværsnittet nærmest er en meget flad ligebenet trekant. (Se tegning). Armen anbringes på f og en 1/16 skrue eller lign., sørg for at armens hul passer godt til skruen og skær gevindet i f med en spidstap uden at skære det helt op, så vil skruen låses fast, når den

skrues helt i. Kontaktfjedrene laves af bronze eller messing 0,3—0,4 mm tykt, de fastgøres med 1/16 skruer, idet der først skubbes 5 mm 2,5 mm flex over skruen, derefter anbringes i rækkefølge en pertinaxskive diameter 5 mm hul 2,5 mm, fjederen og endnu en skive. (Se tegning).

I stykket f¹ udbøres hullerne med et 4 mm bor til ca. 0,5 mm dybde. (Pas på det bliver på den rigtige side). Derefter saves en godt 1 mm slidse fra kant til kant (se tegning) også omkring 0,5 mm dyb. Et stykke 1 mm messing eller kobbertråd tildannes og nedlægges i slidsen. Derefter stikkes skrueerne med fjedre og flex igennem trådens øjer, og kontaktstykket er samlet. (Dette kontaktstykke må ikke forveksles med det nedenfor omtalte).

Kontaktstykket j udsaves af 1 mm pertinaxplade, og samtidig udklippes j¹ af hård karton, prespan eller meget tynd pertinaxplade (ca. 0,2 mm). j¹ er næsten lig j, men har *kun* de 4 hjørnehuller og den punkterede viste udskæring i midten. j¹ udsaves og tilfiles under stadig afprøvning i j, og to små messingstykker tilpasses til udskæringerne i j¹.

j¹ med indlagte messingstykker skal glide let uden for meget slør i j's ud-

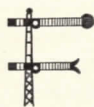
skæring. De små fjedre klippes af 0,2 mm messing eller bronze og gives et »kontaktpunkt« med en stump kørner og et 1 mm hul. De nittes fast med nitter af 1 mm kobbertråd.

Inden man samler det hele slibes alle mod hinanden sig bevægende kanter med meget fint smergelpapir. Forbindelsen til tungerne kan for eksempel ske med et stykke fjederståltråd, der fastgøres til gliderens styretap. Hvis afstanden fra rammen til sporskiftet er ca. 20 mm, kan man bruge 0,7—0,8 mm pianotråd, der giver en passende hård kobling. Hvis afstanden er større, må man forsøge sig med tykkere tråd.

Når det hele er samlet skal styrestykkerne justeres så sporstykket og glideren går frit med meget lidt sidebevægelse, hvorefter de 4 1/16 skruer spændes til og derefter de 4 møtrikker, der holder kontaktstykket.

Til sidst justeres afbrydermekanismen. Kontaktarmens tynde stykke skal netop kunne være mellem fjedrenes opadbøjede ender (se tegning), uden at løfte nogen af enderne, dernæst skal der files hak i armen udfor sporstykkestifternes berøringspunkter, således at armen netop er midt under en fjeders kontaktpunkt, når sporstykket er i den dertil svarende yderstilling.

LÆSERNES EGEN SIDE



Fra Kolding Model Jernbane Klub har vi modtaget følgende:

Som et led i den stående diskussion ang. sammenslutning af klubberne til en union skal jeg her tillade mig at fremkomme med nogle betragtninger på K M J K's vegne.

I princippet tiltaler tanken os meget, men og der er et stort men, hvor kommer pengene fra.

Ja, jeg går lige til sagen og nævner her den væsentligste grund til vore betænkeligheder.

Vi har jo også her i Kolding været klare over, at der var kræfter i gang for at få denne union ført ud i livet, og vi ser som sagt også på den med velvilje og har også drøftet det flere gange og herunder vejet fordele og ulemper mod hinanden.

Fordelene, som er nævnt fra flere sider, skulle være:

1. Samarbejdet klubberne imellem.

2. Fremskaffelse af billigere Materiel.

ad 1. Når man ser ganske uhildet på det, bliver s så ganske automatisk bedre, fordi der bliver dannet en union?

Ja, det gjorde det i tilfælde af, at vi ikke havde haft det ganske udmærkede blad »Modeljernbanen«, for så havde unionen været tvunget til at starte et sådant, men nu har vi jo »Modeljernbanen«, som efter min mening er eller i hvert fald kan blive det organ, hvor igennem samarbejdet kan fremmes også uden unionen.

Udover dette samarbejde, som vi altså har og som må udbygges mest muligt ved klubbernes indsats (indsendelse af artikler, meddelelser, beskr. af deres resp. anlæg m. m.), kan der kun være tale om een yderligere form, hvorpå samarbejdet kan forøges, nemlig ved personlig kontakt f. eks. delegeretmøder, men her er også vor an-

stødssten, for dette koster penge, som klubberne skal udrede og kan de det?

Efter vort skøn består de fleste nyoprettede klubber af mellem 8 og 15 medlemmer, og de fleste klubbers økonomi er vist ikke strålende, så det kan vist have sine vanskeligheder at skrabe penge fra til rejse og ophold for 1 à 2 delegerede, for at lade disse selv betale, må vist siges at være uholdbart, idet man så risikerer, at der kunne være en og anden, som ikke havde råd til at tage denne tur.

ad 2. Fremskaffelse af billigere materiel.

Er dette nu ikke en ret grov underkendelse af de bestående hobbyforretninger og virksomheder, der forhandler og fremstiller vore løsdele?

Hvorledes havde unionens forkæmper egentlig tænkt sig at gribe denne sag an?

Bygge en fabrik?

Lad os nu ikke tro, at man lige sætter sig hen og laver disse løsdele, nej, der skal sandelig mange penge (og tid) til, idet der skal gøres forsøg og skaffes lokaler, kraft, værktøj, forme, arbejdskraft m. m. Forøvrigt står det jo klubberne frit for at købe deres tegninger og løsdele i D M J K's indkøbsafdeling,

som jo ikke er nogen forretning i den forstand, og således lade være med at støtte de »dyre« forretninger.

Så har der været slået på, at unionen kunne støtte nye klubber. Hvorledes kan den det?

Give dem penge — skaffe dem lokaler og medlemmer? Intet af dette kan den, og det er dog dette de nye klubber mangler i begyndelsen.

Den kunne give dem råd og vejledning, siges der så, nej, det kan unionen ikke, medmindre den råder over en rejsende konsulent.

Er der endelig noget, klubben er i tvivl om, så ville et spørgsmål til »Modeljernbanen« (brevkasse) eller til en naboklub sikkert også give svar.

Ang. spørgsmålet om køb af ordentligt materiel.

Se »Modeljernbanen« nr. 9, side 134.

Som det vil forstås af nævnte betragtninger, mener vi endnu ikke, at tiden er inde til dannelse af nogen union, men vi ser gerne, at der bliver nedsat et udvalg, som kan drøfte sagen nærmere.

Noget helt andet er, om ikke alle klubberne kunne give et tilskud til bladet (evt. som betaling for 2 sider til interne meddelelser) for på denne måde ligesom lidt bedre at kunne sige, at det er vort blad og derigennem forøge sammenholdet.

På K M J K's vegne
K. Moltrup,
formand.

De to følgende indlæg blev af hensyn til D.M.J.K.s generalforsamling den 29. marts udsendt som særtryk til D.M.J.K.s medlemmer.

Fra formanden for D.M.J.K., hr. landsretssagfører T. Nellemann har vi modtaget følgende indlæg:

Medens saglig Kritik altid skal være velkommen, synes det paa Grundlag af to Indlæg i Februar Nummeret at være nødvendigt at imødegaa uunderbygget Kritik, som de paagældende næppe var fremkommet med, hvis de havde skaffet sig Kendskab til de faktiske Forhold.

Hr. Mogens W. Nielsen maa forhaabentlig have været ubekendt med, at Hr. Skovrup fra Haderslev, inden denne Klub blev stiftet, var i København, hvor jeg personligt foreviste ham Anlægget og besvarede alle hans Spørgsmaal, hvorfor han takkede. Der er ikke siden rettet yderligere Spørgsmaal fra dent Kant. M. H. t. Indkøbsafdelingen er det publiceret, at den for at kunne virke i udvidet omfang, er erstattet med et Samarbejde med »Model & Hobby«, Gunløsgade 22, der raadfører sig med

Klubben ved Udformning af nye Artikler og Genstande.

Bent Jacobsens Udtalelse om, at jeg må betragtes som Hobbyens Fjende Nr. 1 maa staa for hans egen Regning, og jeg tilskriver hans Ungdom Skylden for denne Opfattelse. Indsenderen er også galt orienteret, når han troer, at en enkelt Person kan blive Medlem af en Union; denne maa netop forudsættes at være en Organisation bestaaende af Klubber — altsaa stadig manglende Kendskab til Fakta fra Indsenderens Side. Kunde han virkelig ikke finde paa at rette Spørgsmaal, da han havde skaffet sig Adgang til Klublokalet på Nørrebro. Dette maa vel være den simpleste Forudsætning for at kunne faa Svar.

Løvrigt skal jeg ikke komme ind paa Enkeltheder. Imødegaaelse af Injurier har ikke deres Forum i et Fagblads Spalter — men for Domstolene — hvis de er det værd; det er Bent Jacobsens næppe.

T. Nellemann.

Fra D.M.J.K.s næstformand, civilingeniør Poul E. Clausen og D.M.J.K.s kasserer, civilingeniør P. E. Harby er fremkommet følgende indlæg:

Ikke som bestyrelsesmedlemmer, men som almindelige modeljernbanefolk vil vi gerne knytte et par bemærkninger til de fremkomne indlæg her i bladet.

Hr. Nellemann har absolut ret i, at indlæggene skal være saglige — men er de ikke det? At nogle bemærkninger i de bragte indlæg skulle være injurerende, kan vi nu ikke se.

Endvidere mener hr. Nellemann, at Mogens W. Nielsens (formanden for Jysk Model Jernbane Klub) bemærkninger om Haderslevklubben skyldes uvidenhed. Hr. Nellemann anfører, at denne klub ved hr. Skovrups besøg på DMJK's anlæg har fået støtte i sit arbejde. Skourup har utvivlsomt været glad for at se anlæget og selvfølgelig sagt pænt tak, men at et sådant besøg kan give vor klub anledning til at mene, at man virkelig har gjort noget alvorligt for at hjælpe Haderslevklubben, kan vi nu ikke se. Den støtte, HMJK har fået, er kommet ved forbindelse med enkelte personer tilknyttet »Modeljernbanen«, hvilket hr. Nellemann tilsyneladende ikke har vidst.

At Bent Jacobsen skulle være galt orienteret er vist noget diskutabelt; han er i hvert fald næppe mere galt orienteret end hr. Nellemann. Så længe der ikke eksisterer en union, og der ikke er drøftet nærmere enkeltheder om denne, kan man ikke udelukke mulig-

heden af, at en union kan optage enkeltmedlemmer, specielt sådanne modelfolk, der bor for langt fra en af de eksisterende klubber. Netop ved at optage sådanne enkeltmedlemmer, vil unionen kunne medvirke til at føre disse sammen og få dannet nye klubber. At Bent Jacobsen ikke har spurgt Nellemann om oplysninger om en union, der ikke er dannet eller udformet, kan vel ikke bebrejdes ham.

Men de her nævnte ting er jo kun enkeltheder. For DMJK's vedkommende bør man se lidt på formålsparagraffen, der bl. a. siger, at formålet er at virke til fremme af interessen for modeljernbaner og de egentlige jernbaner. Spørgsmålet er, om DMJK kan siges at opfylde denne del af formålsparagraffen, eller om der er muligheder for et bedre resultat på dette område.

Personligt mener vi, at DMJK i langt højere grad kan medvirke til samling om modeljernbanehobbyen og til udbredelsen af denne. På den kommende generalforsamling den 29. ds. vil vi foreslå generalforsamlingen nøjere at overveje 1) forslag til en reorganisation af klubben, 2) om klubbens stilling til landets øvrige klubber kan bedres og 3) under hvilket former et samarbejde bør føres.

Det principielle i vore ønsker er, at man skal undersøge disse spørgsmål nærmere og ikke som det er sket gennem hr. Nellemanns indlæg på forhånd at afvise nye synspunkter.

Spørgsmålet om dannelsen af en union må undersøges i samarbejde med landets øvrige klubber, og man må gøre sig bekendt med samarbejdsformerne i andre lande.

Det er derfor af stor betydning, at DMJK's medlemmer møder på generalforsamlingen og deltager i den drøftelse, der må finde sted, således at DMJK's stilling kan få et klart udtryk gennem generalforsamlingen, og ikke som nu, hvor de fremkomne opfattelser alle må stå for indsenderens egen regning.

Det er rigtigt, at bestyrelsen ikke er helt enige om de her nævnte spørgsmål, men vi er selvfølgelig ubetinget enige om at lede klubben efter de retningslinier, som generalforsamlingen — og det vil sige medlemmerne — vil vedtage; det kræver kun, at medlemmerne ved generalforsamlingen tager stilling til problemerne.

P. E. Clausen og P. E. Harby.

Vi afventer nu med spænding DMJK's generalforsamling og håber at kunne bringe resultater allerede i næste nummer.

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. 34

Fra 1. april d. a. er prisen på tegninger i normalformat 1,50 kr. (priserne for andre formater fastsættes i forhold hertil).

Fra samme dato forhandles tegningerne foruden af klubbens tegningsafd. v. L. A. Kisby også af »Model og Hobby«, Gunløgsvej 23.

Møder i april: den 3. (klubaften) og 18. (køreaften).
København, den 17. marts 1950.

T. Nellemann | P. Høeg-Albrethsen

ENGHAVE MODEL JERNBANE KLUB, København

Formand: John Dehli, Matthæusgade 9, V.
Anlæg i H0. Interesserede bedes henvende sig til formanden.

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«.

Klubmøde onsdag den 13. april kl. 19,30 i »Folkets Hus« Amaliagade, værelse nr. 15. Der vil blive drøftet oprettelsen af et »H0« anlæg, ligesom betingelserne for konkurrencen om »Nykøbing« vil blive offentliggjort. Aftenen slutter med et par små film.

Søndag den 23. april har vi fået tilladelse til at bese Århus H.s remiseafdeling og Horsens MJK er indbudt til at deltage. Vi mødes i forhallen kl. 9,45.

Grundet på omlægning af spor 65 og svigtende strømtilførsel fra »Vanløse« er al regelmæssig drift aflyst på anlæget indtil videre. Driften vil blive genoptaget antagelig sidst i april (nærmere på anlæget).

Privatbanen nærmer sig snart sin fuldførelse; men vi ser gerne klubkammeraterne være med, når det sidste søm slås i.

[På bestyrelsens og baneudvalgets vegne
Mogens W. Nielsen

KOLDING MODEL JERNBANE KLUB

Formand: Legetøjshandler K. Moltrup, Brandorfsvej 17.
Kasserer: Sadelmager E. C. Willum, Christoffer d. 2.s vej 48.
Sekretær: Kontorass. Johs. Thomsen, Bakkevej 38.
Klublokale: Læssøgade 13, Kolding.
Mødeaften: Hver tirsdag kl. 20,00.

Meddelelse nr. 1

KMJK afholdt tirsdag den 14. februar 1950 i klublokalet Læssøgade 13, ekstraordinær generalforsamling med kontingentspørgsmålet som eneste punkt på dagsordenen. Generalforsamlingen vedtog at sætte kontingentet til 5 kr. pr. måned. Klubbens medlemsantal er 16. Klubben har været heldig at

erhverve 10 vaskekommoder, der skal indgå i anlæget som fundament for dette, og samtidig skal de bruges af klubbens medlemmer til opbevaring af værktøj, rullende materiel m.m. Til den internationale udstilling »Teknik i Miniatur« i Stockholm i marts deltog et af klubbens medlemmer, hr. ingeniør Osborn Holk med et elektrisk lokomotiv beregnet for luftledning.

K. Moltrup | Erik C. Willum

T. F. A. MODELJERNBANEKLUB (Teknik for Alle)

Klubben er stiftet 16. januar 1950.
Klublokale: T.F.A.s lokaler, Vesterbrogade 136.
Mødeaften: Hver mandag fra kl. 19—22.
Prøveanlæggene bliver udført i »0« og »H0«, men det er tilladt at bygge i andre størrelser.
Kontingent: Senior kr. 3,00 pr. måned + kr. 3,00 i indskud.
Junior kr. 2,00 pr. måned + kr. 1,50 i indskud.
Bladet »Teknik for Alle« er indbefattet i kontingentet.
Formand: Værkfører H. C. Henriksen, Birkegade 27 A¹, N.
Kasserer: Maskinarbejder K. Dideriksen, Højdevej 33², S.
som besvarer alle spørgsmål.

Klubbens fornemste opgave vil være at støtte medlemmerne med såvel økonomiske som tekniske spørgsmål, så de virkeligt får det fulde udbytte af deres modeller.

P. b. v. H. C. Henriksen

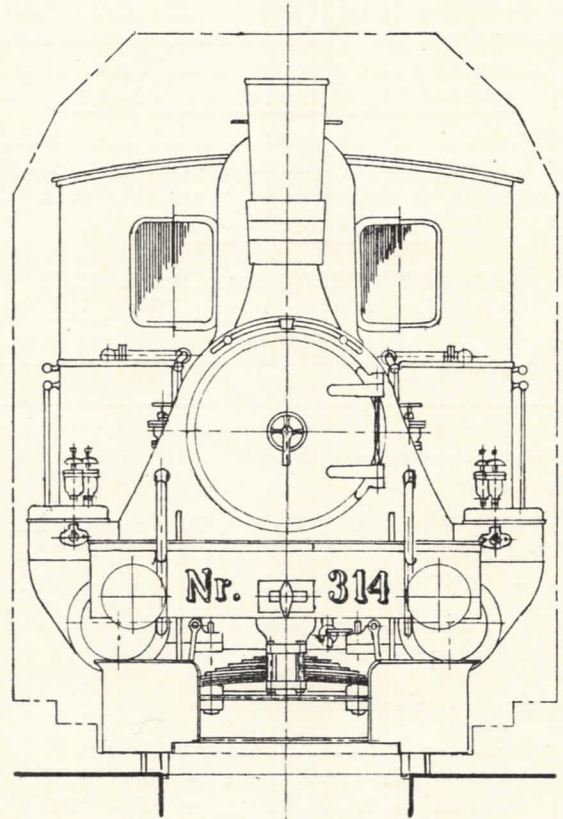


Illustration til byggeartiklen af litra O i forrige nummer

»MODELJERNBANEN« Månedligt tidsskrift for jernbaner og modeljernbaner

Redaktion og ekspedition: 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: Enkelnummer 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 bladets indhold er tilladt mod tydelig kildeangivelse

Klicheer: *Illu'grafia*. - Bogtryk: *Winkelhorn & Co.*

Distribueres gennem De private Bladcentralers Landsdistribution. - Medlem af Foreningen af Danske Ugeblade, Fagblade og Tidsskrifter.



Haster det – Send som banepakke!

Det er nemt og bekvemt med en banepakke. — Ingen udfyldning af papirer eller andre dikkedarer.

Pakker sendes straks med først afgående tog til bestemmelsesstationen og udbringes gratis lige til døren.

DANSKE STATS BANER

Amager »HOBBY TEKNIK«

er nu kommet i gang . Flere deltagere søges . Fuldt moderne værksted med drejebænke, boremaskiner, skruestikke og alt nødvendigt værktøj . Kom og se.

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

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

Telefon Amager 5375

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

HOBBY-katalog 1950

omfattende modeljernbaner, fly, skibe, racerbiler, tegninger, trylleri, akvarier, værktøj m. m. **35 øre**

Vore tegninger er nu blevet erstattet med nye, helt omarbejdede. Ombytningsret for gamle tegninger.

Hobbyforretn. **TRYFA** Brødregade 25
RANDERS

Følgende numre af »Modeljernbanen« haves endnu på lager:

Årgang 1949: Nr. 3, 4, 5, 6, 7, 8 pr. stk. 1,25
- 1949: - 9 - - 2,25
- 1950: - 1, 2, 3 - - 1,50

Kan bestilles gennem Deres bladhandler eller direkte fra vor ekspedition.

TEGNINGER

DSB, litra FII 1/45, spor 0 kr. 1,00
- - ML 1/87, - HO - 0,75
Cisternevogn, litra Ze .. 1/87, - HO - 0,50
Ølvogn, litra Za 1/87, - HO - 0,50
DSB, godsvogn, litra QH 1/45, - 0 - 0,75
- - - - 1/87, - HO - 0,50

STANDARDBLADE

Enhver klub og enhver modeljernbaneinteresseret bør anskaffe Modeljernbanens standardblade, der er godkendt af danske modeljernbaneklubber. Sendes 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 standarder
0-5 Vognpuffer

SPOR HO, 1/87

HO-1 Hovedmål
HO-2 Konstruktions- og fritrumsprofil.

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 –

Vi bygger en modelljærnvæg

af Sven Lingö

Vejledning i bygning af modeljernbaner

Pris kr. 5,25 frit tilsendt

MODELJERNBANEN Østerbrogade 224, Kbhv. Ø