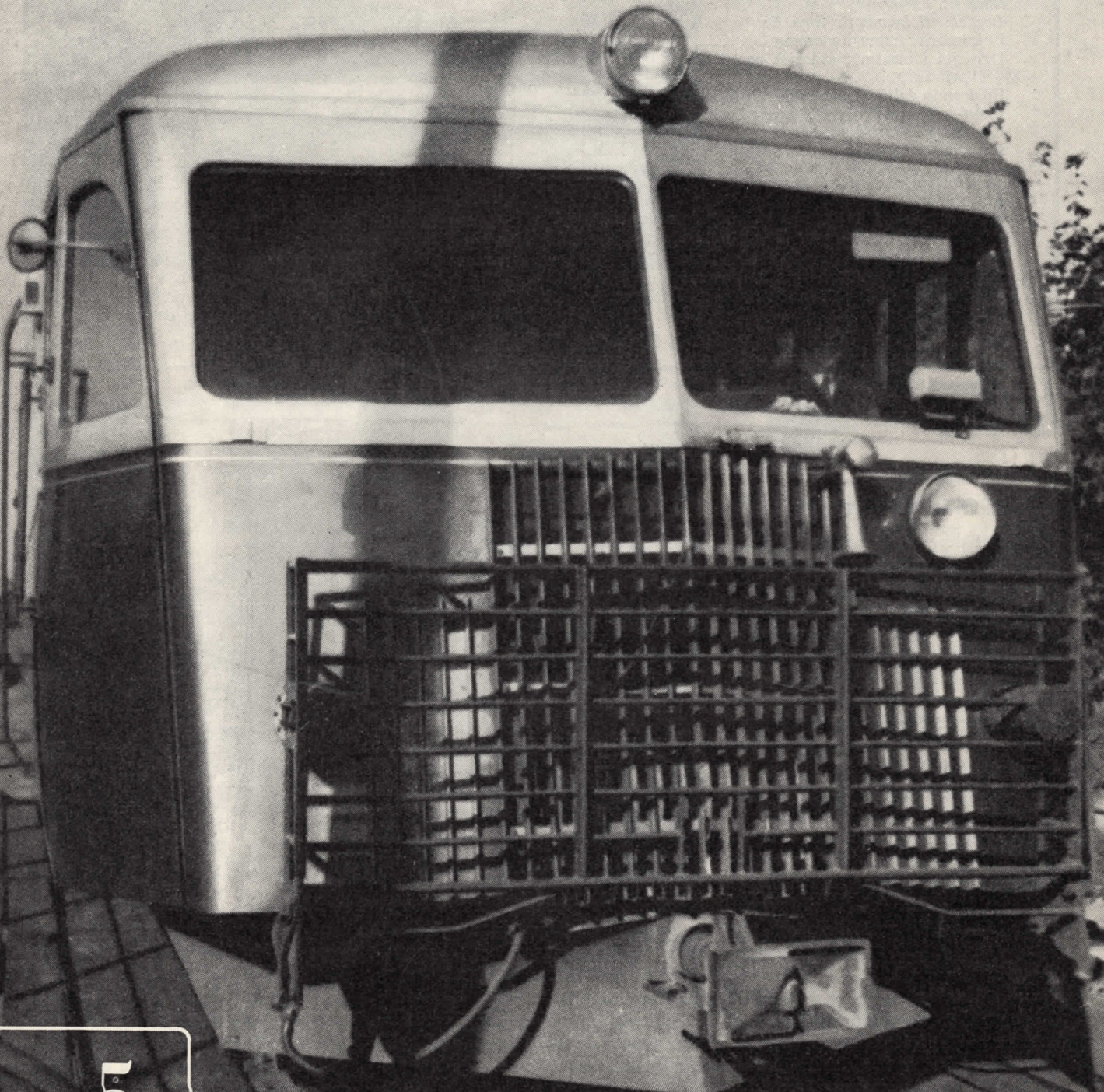


Modeljernbanen



TIDSSKRIFT FOR

JERNBANER OG MODELJERNBANER



NR. 5

MAJ 1950

OFFICIELT ORGAN FOR DANSKE MODEL JERNBANE KLUBBER

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

MODEL OG HOBBY

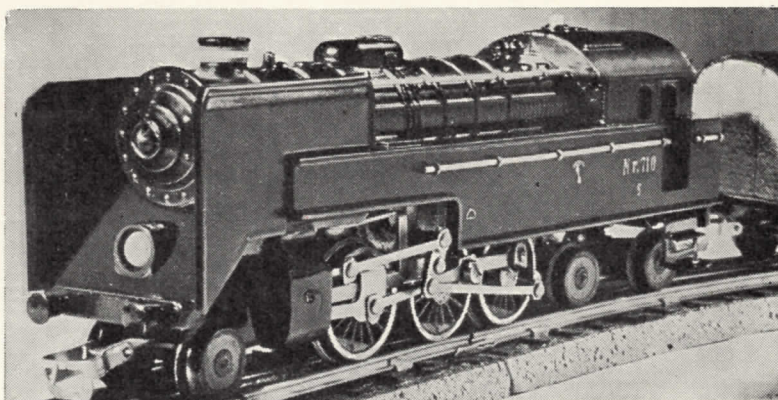
GUNLØGSGADE 23
KØBENHAVN S.
SU. 8152

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

Spør 0:

Løsdeler til lokomotiv litra E:

Lokomotivramme i messing.....	12,00
Drivhjul i messing, afdrejet og monteret på aksel.....	pr. sæt 5,00
Fjedrende drivhjulslejbukke til kuglel. pr. stk.	2,50
Løbe- og tenderhjul m. eger på aksel pr. sæt	4,00
Kedel i kobber.....	4,00
Førerhus i messing.....	6,50

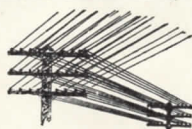
Vognbygning:

Materialer til personvogne bestående af over- og underlister med not til indsætning af vinduesmellestykke, der ligeledes er forsynet med not til rude:	
Over- og underlister pr. 50 cm.....	0,25
Vinduesmellestykke br.: 28, 19 og 6 mm ..	0,10
Profilmellestykke til overgang fra vognside til vognøre.....	pr. stk. 0,35

Tagprofil m. eller u. fals.....	pr. stk. 1,50
Vognbunde.....	0,75
Profilmessing i U og V.....	pr. stk. 0,15
Spormål, 3-punktsystem (messing)....	- - 1,25
Spør H0:	
M-701 støbt, færdigbehandlet overdel til tysk eksprestoglokomotiv 4-6-2.....	20,00
For- og efterløber, komplet henh. ...	4,50 og 3,50
Drivhjul støbt m. messingbøsning....	pr. stk. 1,00
Pufferplanke i messing.....	- - 0,10
Materialer til personvogne, samme system som nævnt under spør 0:	
Over- og underlister pr. 50 cm.....	0,25
Vinduesmellestykke br.: 15, 11 og 6 mm ..	0,10
Bund- og tagprofil.....	0,30 og 0,50
Vognlak til person- og godsvogne ...	pr. ds. 1,25
Murstenspapir m. m. fremkommer: 25 øre pr. ark.	

Illustreret katalog med supplement 40 øre

NYT -

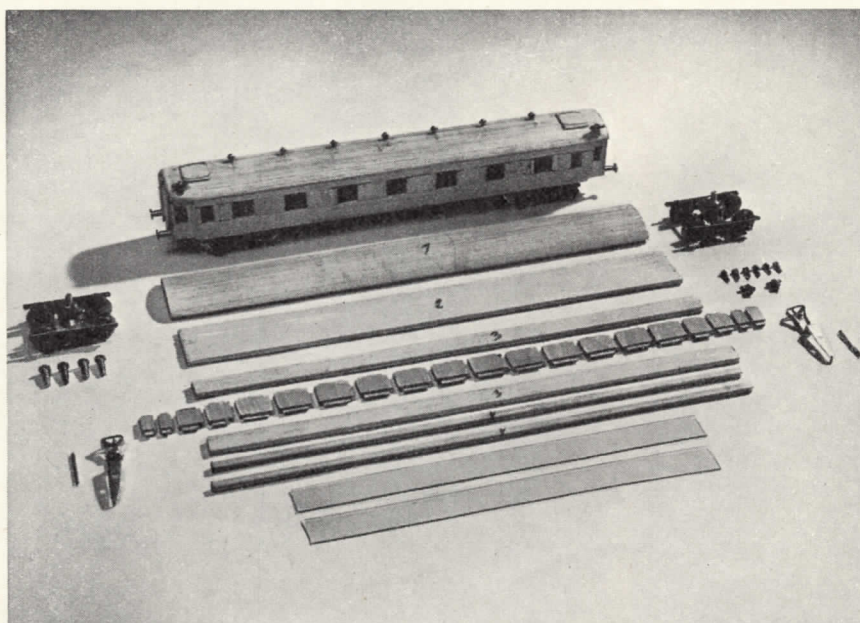


Bygning af

H0-personvogne

Efter at der nu i handelen er fremkommet tilskårne tagprofiler, bundstykker, mellemstykker og sider med noter til H0-personvogne, er der mulighed for hurtig bygning af smukke og solide vogne, der kan komme forbilledet meget nært. Ved hjælp af disse dele kan faktisk alle typer ind- og udenlandske vogne bygges. For de, der har sat sig i besiddelse af et sådant byggesæt, skal her gives et par gode råd.

Først tilskæres tag og bund og side-stykke i rette længder og endestykkerne skæres til, hvis vi skal have tilbageskudte døre. (Det eneste værktøj, vi skal benytte under hele samlingen, er lim, fint sandpapir, en skarp kniv og en lille fil). Dernæst skærer vi alle vinduesmellestykkerne til og pudser dem nøjagtig ens høje. I et af de nederste sidestykker kommer vi derefter lim og anbringer mellemstykkerne et efter et ved flittig kontrol med tegningen. Når limen er tør skæres et passende antal celluloidstykker til og presses ned i rillerne for vinduerne — helt

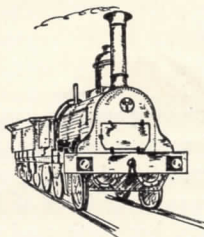


i bund. Lim smøres på hele overkanten og øverste side-stykke presses på plads. Efter tørring finpudses og evt. revner udfyldes med en blanding af limen og det finpudsede træstøv. Nu er den ene side færdig og vi laver den modsatte på nøjagtig samme måde. Bund, sider og tag limes sammen — meget nøjagtigt. Endeperronnernes sider skæres til, vinduesåbninger udskæres, celluloid

klæbes bagpå og det hele limes på plads. Gavlstykkerne skæres til sidst til og limes på. Efter tørring finpudser vi hele vognen, så den er helt fri for ujævnheder.

Vi vil gøre en bogie-vogn helt færdig sætter vi harmonika for gavlene.

Fotoet viser de benyttede dele og en samlet Ac-vogn klar til at køre til maleren.



MODELJERNBANEN

TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

OFFICIELT ORGAN
FOR DANSKE
MODEL JERNBANE
KLUBBER

MAJ 1950

NR. 5

2. ÅRGANG



På flere strækninger med lokalpræget trafik, hvor tog fremføres af en enkelt motorvogn ltr. Mo tilkoblet et antal vogne, som oftest ltr. CRM, er der visse ulemper på endestationerne, idet der bliver en hel del rangering, blandt andet ved omløb af motorvognen.

Da rangeringen på disse strækninger, f. eks. Roskilde—København—Rungsted Kyst, Hillerød—Helsingør og Ballerup—Frederikssund, med forholdsvis tæt trafik på endestationerne skal foretages mange gange daglig, er den til stor ulempe for de pågældende stationer.

Det blev derfor i foråret 1949 foreslået at ombygge et antal CRM-vogne til styrevogne, således at der blev indrettet et førerrum i den ene ende. Vognene skulle have betegnelsen ltr. CRS.

Da alle personvogne ltr. CR og CRM efterhånden ombygges med lukkede endeperroner, var det naturligt, at der for ombygning til styrevogne blev valgt vogne, som endnu ikke havde fået lukkede endeperroner. Desuden skulle vognen udtages blandt CRM-vogne med tjenestekupé. Til ombygningen blev udtaget 6 stk. CRM-vogne nr. 3670—3675.

Førerrummet, der er anbragt i den ende, hvor skruebremsen er monteret, er udbygget i hele vognens bredde og er i det store og hele indrettet som ved ltr. Mo. Der er dog ikke dør og overgangsbro i gavlvæggen; men den indadgående dør i venstre side er beholdt.

I førerrummet er anbragt en kørekontroller og startkontroller af samme type som i ltr. Mo, en førerbremseventil til tryklufftbremsen og en hastighedsmåler. På frontvinduene, som er af splintsikkert glas og forsynet med gitre, er monteret en tryklufftvinduesviser.

For at forøge friktionen mellem hjul og skinner ved start eller bremsning er det ofte nødvendigt at anvende sanding. Denne foretages på disse vogne ad elektrisk vej, idet der ved et tryk på en kontakt åbnes for en i førerrummet monteret sandkasse, hvorfra sandet ved hjælp af trykluft ledes gennem sandrør ned på skinner foran hjulene.

Ved brug af sandingskontakten påvirkes en tilsvarende ventil i Mo-vognen, som således sander samtidig med styrevognen.

På styrevognens forende er anbragt to frontlanterner som på ltr. Mo. og på taget en fløjte.

Frontlanternerne og loftbelysningen i førerrummet anvender en spænding på 65 volt, som leveres af Mo-vognens hjælpedynamo, medens vognens lysanlæg er et normalt 24 volt anlæg.

I førerrumsenden er monteret sne-skærme, og i den modsatte ende de nødvendige koblingsdåser til fjernstyring, sanding og brummere. I endeperronen modsat førerrummet er monteret brummertryk til brug for togføringen.

Da styrevognen ikke selv er forsynet med luftkompressor til tryklufftbremsen, er der i vognenden modsat førerrummet anbragt et ekstra sæt tryklufftkoblinger til en fødeledning, som leder trykluft fra motorvognens tryklufftanlæg til styrevognens førerbremseventil, sanding, fløjte m. m.

Styrevognens maksimale hastighed er 90 km/tim.

Det har været nødvendigt at foretage visse ændringer på de motorvogne ltr. Mo, der skal anvendes i forbindelse med styrevognene. Man har således måttet montere en ekstra koblingsdåse og forsyne vognene med den tidligere nævnte elektriske sandingsanordning

DSB Styrevogne ltr. CRS

af J. Svindt

samt med ekstra tryklufftkoblinger til fyldeledningen.

Foreløbig er 7 stk. ltr. Mo (nr. 593—599) ombygget for kørsel med styrevogne.

Som mellemvogne til anbringelse mellem Mo-vognen og styrevognen er foreløbig ændret 10 stk. vogne ltr. CRM (nr. 3620, 3623, 3624, 3628, 3631, 3632, 3636, 3637, 3647 og 3649) samt 4 stk. rejsegodsvogne ltr. EH (nr. 6782—6785). Disse vogne er blevet forsynet med de nødvendige koblingsdåser for styreledninger og fødeledning for trykluft.

Styrevognene er fra sommerkøreplanens ikrafttræden sat i drift på strækningen Hillerød—Helsingør; men en udvidelse til andre strækninger bl. andet Ballerup—Frederikssund er sikkert at forvente.

Som første led i en række udenlandsture for jernbane- og modeljernbaneinteresserede, som vi i de kommende år påtænker at arrangere i samarbejde med vore udenlandske forbindelser, arrangerer vi i samarbejde med SJ, Stockholms Sporveje og Roslagens Järnväg en

Rejse til Stockholm i dagene 17.-21. maj

Rejse, ophold og forplejning (med undtagelse af lørdag aften) til den meget billige pris af 200,- kr., delt op i 120,- danske kroner, der indbetales ved indmeldelsen og 80,- svenske kroner, der afleveres ved ankomsten til svensk grund.

Programmet ser i hovedtrækkene således ud:

17. maj Afrejse fra Københavns Hovedbanegård kl. 21¹⁵. (Fra Malmö en sovevogn, der bliver vort hjem i alle fire dage og stationeres på sporarealet i Tomtebodas).

18. maj Kl. 8-18. SJ-museum, Tomtebodas-museum (lok og vognhaller), Alvsjö elektr. laboratorium. Aften: Stockholms Modelljärnvägsklub.

19. maj Kl. 8-18. Stockholm—Roslagens Järnväg. Smalsporet jernbane, der gennemgås fra A til Z for til sidst at lade deltagerne foretage ture i førerkabinerne ud ad linierne. Aften: SJ viser film.

20. maj SJ's store anlæg, remiser, værksteder m. v. i Hagalund gennemgås. Stockholm Centralbanegård gennemgås. Fri fra kl. 13,00.

21. maj Kl. 9-13. Stockholms Sporvejs anlæg og museum forevises. Kl. 13 afgang med tog 87 fra Stockholm C. Kl. 24 ankomst til Havnegade i København.

Turen er tilrettelagt af erfarne og dygtige folk, og den vil blive en lækkerbiidsken for enhver af os. Der er givet tilladelse til fotografering overalt, så der bliver en del at tage med hjem.

Turen er desværre kun beregnet til 30 deltagere. Indmeldelse inden den 10. maj kl. 24 til redaktionen, hvor også nærmere oplysninger kan fås.

MODELJERNBANEN

På næsten alle Danmarks privatbaner er der i de sidste år kommet et nyt trafikmiddel, almindelig kendt under navnet skinnebusser. Her har man for første gang fået et ensartet materiel på de mange, små privatbaner, og det er da ganske naturligt, at vi her giver tegninger og en kortfattet beskrivelse af skinnebusserne.

De første skinnebusser af den her anvendte type fremkom i Sverige kort før sidste krig. Før dem havde man haft meget lette, 2-akslede vogne, men da disse — selv på de meget svagt trafikerede strækninger, hvor de brugtes — hurtigt viste sig at være for små, gik man over til en 4-akslet type. Under og efter krigen byggedes ialt over 600 sådanne skinnebusser, så det er en meget stor del af den svenske jernbanetrafik, der bestrides af dem.

Det var da også naturligt, at de danske privatbaner straks efter krigens ophør ønskede at anskaffe sådanne vogne. Under krigen havde banernes motormateriel nemlig lidt meget stærkt under den forcerede kørsel med generator, og hertil kom også den gode finansielle stilling, banerne da var i. Der var vel også en mulighed for konkurrence med vejbusserne.

Det skal da i sandhed indrømmes, at skinnebusserne har mange fordele frem for de hidtil kendte, tunge dieselmotorvogne og -lokomotiver. Den meget ringe egenvægt i forbindelse med den kraftige, hurtiggående dieselmotor giver en høj kraft pr. vægt — endnu højere end lyntogene. Følgelig kan skinnebusserne hurtigt komme op på stor hastighed, selv ved de korte stationsintervaller. Dette giver naturligvis en kortere køretid. Vognene er dels på grund af deres lette konstruktion, dels på grund af dieselmotorens og den mekaniske transmissions udførelse (som til lastvogne) billige i anskaffelse. Vognenes ringe akseltryk giver mindre vedligeholdelse af banelegemet og en behagelig kørsel. Endelig kan vognene anvendes også på så stærkt trafikerede baner som f. eks. Frederiksværkbanen, når man bruger skinnebusserne som opsamlingsstog for alle de små mellemstationer, mens et stort tog tager det store rykind uden at standse ved mellemstationerne.

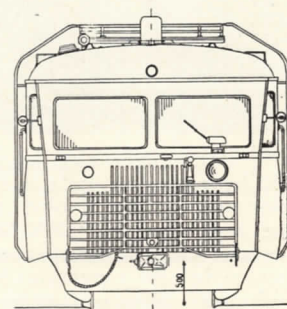
At der også er mangler ved vognene er en selvfølge. Her bør især navnes de store vedligeholdelsesomkostninger. Fra Danmark foreligger ganske vist ikke nogle oplysninger herom endnu,

men svenskerne opgiver, at en skinnebus koster dobbelt så meget pr. togkilometer i vedligeholdelse som et af de store, elektriske lokomotiver, der kan trække 15 gange så mange rejsende. Selv om disse lokomotiver er meget robuste i konstruktionen og derfor ganske særligt billige i driften, giver oplysningen dog et fingerpeg. En anden fejl ved skinnebusserne skyldes også deres meget lette konstruktion. I tilfælde af kollision med et damp- eller diesellokomotiv, vil der meget nemt kunne ske en katastrofe for skinnebussens rejsende. Dette er i hvert fald en af de vigtigste grunde til, at Statsbanerne ikke har villet anskaffe skinnebusser. De mange sammenstød med automobiler ved ubevogtede overskæringer her i landet har allerede nu vist disse vognes svaghed. For privatbanerne var der imidlertid tale om en nødsituation efter krigen, og man må absolut indrømme, at skinnebusserne har tilført alle deres ejere betydelige mængder af rejsende.

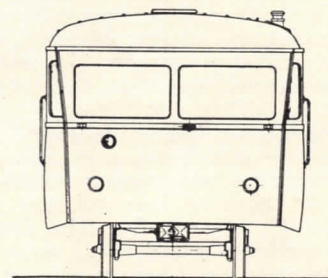
De svenske skinnebusser er bygget af Hilding Carlsson i Umeå, og herfra kom i 1946 den første på prøve på Præstøbanen. Vognfabriken Scandia i Randers havde imidlertid indhentet licens fra Carlsson, og begyndte nu at bygge skinnebusser her. Der er for tiden 54 motorvogne, 40 bogiebivogne og 9 2-akslede bagagevogne i drift, og heri er indbefattet den svenske motor- og bivogn på Præstøbanen.

De danske vogne er tilsyneladende ganske som de svenske, men konstruktivt er der en forbedring, idet de danske har stålskelet og således er 100% stålvogne, mens de svenske har træskelet. Vognkassens form og indretning fremgår af tegningerne. Vi kan dog for tydeligheds skyld bemærke: De udvendige beklædningsplader under vinduerne er buede, idet de holdes stramt ind imod stålskelettets søjler. Herved undgås en eventuel vibreren af pladerne under kørslen. Tagbeklædningspladerne er af samme grund forsynet med langsgående sikker, d. v. s. buler trykket ud i pladen. Yderdørene er foldedøre, som åbnes og lukkes af motorføreren ved hjælp af trykluft. Alle vinduerne er faste bortset fra den øverste halvdel af 2 henholdsvis 1 i hver side af motor- og bivognen. Disse kan af de rejsende sænkes og løftes med et lille, roterende håndtag. Vinduet lige ved siden af føreren kan dog sænkes helt ned.

Næsten alle motorvognene er ganske som tegningen viser, kun nogle enkelte har den store projektør siddende over vinduerne. Bivognen er derimod af forskellige typer. Den her viste med bagagerum til 2000 kg gods er den almindeligste. 2 bivogne (OHJ SP 225 og HHJ SP 1) har slet ingen bagagerum, mens 7 vogne har postrum. Nogle af bivognene har blændet gavlvinduerne i bagagerummet og i stedet et vindue i hver af skydedørene. Når motorvognene kører alene, kan bagagen opbevares på »bagagebæreren« på taget, på de nedklappelige do. på gavlene eller i det ene førerrum. Den store kasse på taget over det ene førerrum er et dækselet over de 2 indsugningsfiltre til dieselmotoren.



Bogierne er af meget simpel konstruktion. Vognkassen er ophængt i lange bladfedre med et stort gummimellemlæg, og dette er så elastisk, at det foroven er i fast forbindelse med vognkassen, forneden med de på bogien anbragte vognkassfedre. Når bogierne drejer, deformeres gummiklodserne. Hjulsættene har indvendige lejer, og hjulene er kun 600 mm i diameter. Herved fås den meget lave gulvhøjde af 820 mm. Vognens totale højde er kun knapt 3 m.



Dieselmotoren er for den svenske og de 10 første danske vognes vedkommende af svensk fabrikat: Scania-Vabis. Alle de senere leverede er danske fra Frichs i Aarhus. Hovedmålene er dog ens. Det er en 8-cylindret motor, som ved 2000 omdr./min yder 160

hk. Cylinderdiameteren er 115 mm, slaglængden 140 mm. Motoren er op-hængt i vognkassens ene førerrum, og direkte på den sidder koblingen og gearkassen. Denne har 4 hastigheder den ene vej. Med en kardanaxsel træk-kes der til en vendegearkasse, som er anbragt nær ved vognmidten. Herfra trækkes med kardan- og teleskopaksler til spidshjulskasser på de 2 »inderste« aksler, 1 i hver bogie.

Vognene er udstyret med trykluft-bremse af et amerikansk fabrikat, Clay-ton-Dewandre.

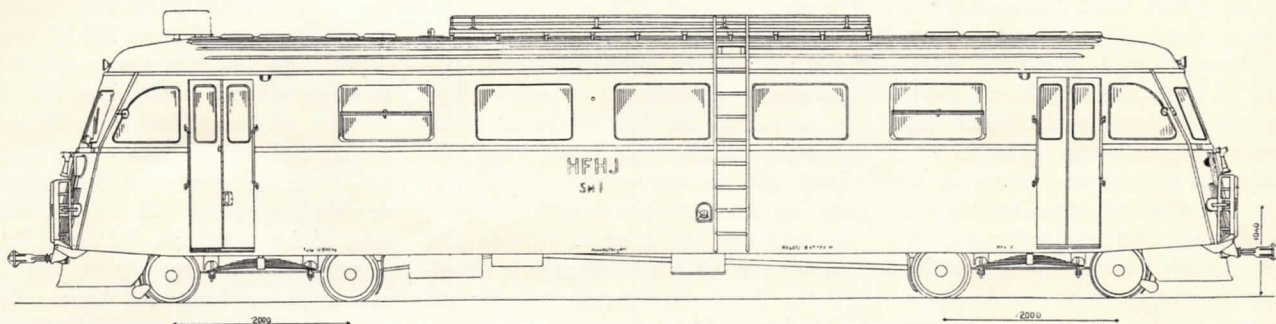
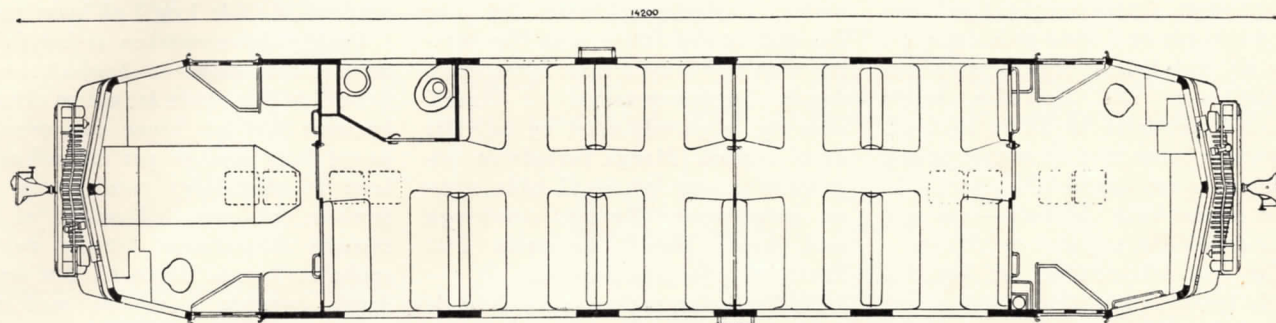
Vognene har særlige, automatiske

koblinger, hvilket i høj grad letter be-tjeningen. Skal 2 vogne kobles sam-men, køres den ene forsigtigt mod den anden. Når koblingerne mødes, træ-der en mekanisme i funktion, hvorved koblingerne låses sammen. Luftslange og lysledning kobles derefter sammen med hånden.

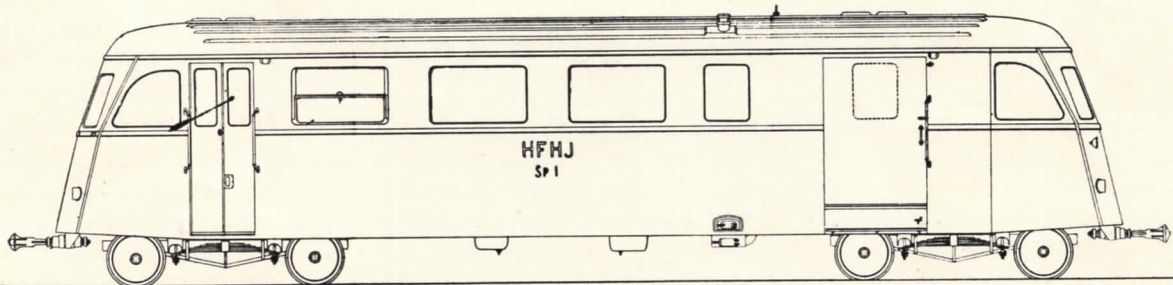
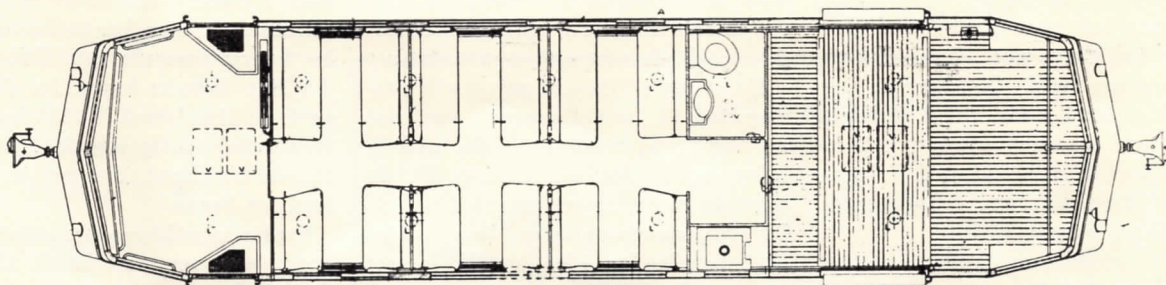
Skønt alle vogne er så godt som ens, har man ved malingen af dem haft rig lejlighed til at vise sin individualitet! Størstedelen af vognene har ganske vist den lyse, røde farve, som DSB an-vender til lyntog og vejbusser. Taget er aluminiumsfarvet og bogierne sorte.

Præstøbanen har dog siderne malet helt lysegule, Frederiksværkbanen røde for nedent og lysegule for oven, Ods-herredsbanen blå for nedent og alumi-nium for oven, Tølløsebanen rød for nedent og aluminium for oven. Flere andre farvesammensætninger findes.

Vi har hidtil kun omtalt de 4-akslede vogne. Der findes imidlertid også 2-akslede bagagevogne, meget korte vogne, hvis tomvægt er 3 t. Motorvog-nenes tomvægt er 12850 kg, bogievog-nenes 8150 kg.

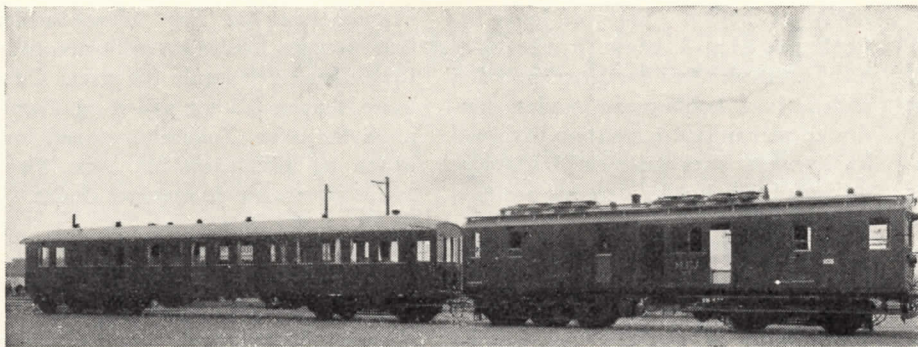


MOTORVOGN



BIVOGN

Tegning i 1/87, Spor H0



Motorvogn og personvogn 1932.

Hillerød – Hundested

H F

Materiale og fotos venligst udlånt af HFHJS

HFHJ begyndte med en megen beskeden anskaffelse af materiel: 3 små lokomotiver, 5 personvogne, 1 pakvogn og 4 lukkede og 6 åbne godsvogne, det var alt, som tydelig viste, at man kun ventede en såre beskeden trafik. D.S.B.s ingeniører havde da også udregnet, at banen med sit snævre opland mellem Arresø og Roskilde Fjord ikke ville kunne bære sin drift — en spådom som aldrig er gået i opfyldelse.

De små lokomotiver, der kun kostede 16.000 kr. pr. stk., og som senere foragteligt blev betegnet som spinderokker, gjorde imidlertid god tjeneste gennem mange år — ikke mindst var de, forsynet med svenæsere, udmærkede til at forcere snedriver. Personvognene blev ved anskaffelsen meget beundrede, de havde både 2. og 3. klasse, var gennemgangsvogne og havde på de åbne perroner nedfaldsklapper, så man kunne gå fra den ene vogn til den anden. Man må huske, at Nordbanens vogne dengang var de små toakslede kupévogne med sidedørene, hvorfor Frederiksværkbanens vogne var det nyeste fremskridt.

I årenes løb anskaffedes med den stigende trafik nyt materiel mere overensstemmende med fordringerne og svarende til de i årene 1908-12 anlagte privatbaners materiel, således at man ved 25 års jubilæet stod med 7 lokomotiver, 14 personvogne, 3 bagagevogne og 51 godsvogne.

Frederiksværkbanen kom i motorvognsspørgsmålet til at blive foregangsmand for den hjemlige industri. De forenede Automobilfabriker i Odense havde opgivet deres forsøg på Fyn med at få en brugelig motorvogn ved at indlægge en motor i en almindelig toakslet personvogn, men havde som prøve sat jernbanehjul under en lille gammel bus. Denne gav Frederiksværkbanen ideen til et samarbejde på busbasis. Banen stillede sine jernbanemæssige krav, som automobilfabrikerne skulle overveje og imødegå, hvis kravene bragte dem udover deres buser-

faringer, og man kom da tilsidst til en konstruktion, som tilfredsstillede begge parter. Frederiksværkbanen led dog den tort, at den første vogn blev leveret til en jysk bane i 1923. Disse første danske benzinmotorvogne på 72 HK viste sig at gå udmærket og udfyldte deres mission. Mange forbedrede udgaver er senere leveret til både stats- og privatbaner. Banens motorvogn med bivogn blev i sommeren 1926 knust ved et togsammenstød.

Da Frederiksværkbanen havde gode forbindelser i Sverige, lykkedes det allerede i efteråret 1926 at få en DEVA diesel-elektrisk bogie-motorvogn herved, som straks gjorde glimrende fyldest og endnu løber i de mindre tog. I sommeren 1927 fik banen en EVA diesel-mekanisk motorvogn fra Tyskland, som da repræsenterede det nyeste og dristigste på motorbygningens område, selv hos B. og W. rystede man på hovedet af den hurtiggående dieselmotor. Trods børnevanskeligheder gik den dog i 16 år, men nu er det ikke muligt at holde den i drift, da man ikke kan komme i forbindelse med Maybachfabrikerne i Tyskland ved Bodensee, der har fremstillet motorerne.

Da staten i 1930-32 gav moderniseringslån til privatbanerne, var det navnlig Frichs-motorvogne, der anskaffedes, og Frederiksværkbanen fik da også sin store motorvogn på 400 HK. På personvognsområdet blev banen også banebryder, idet den fik leveret fra Scandia i 1932 en bogievogn med salon, 1. kl. kupé og fællesklasse efter en skitse, banen selv havde tegnet. Vognen vakte en del opsigt og blev vittigt benævnt Kuhlman-car. Den havde en længde på 22,22 m og var den største personvogn herhjemme, 1. kl. kupeen var 4 cm bredere end DSBs nyeste. I de følgende år har banen fået flere bogievogne. De nyeste bogievogne er således indrettet, at der på hver side af midtergangen er plads til godt og vel 2½ rejsende, derved kommer alle til ved normal benyttelse til på et

2 mandssæde at have god plads, og kun ved overfyldning henvises de rejsende til at sidde 3 og 3 på hvert sæde.

Også godsvognsparken er betydeligt udvidet i de sidste år. Frederiksværkbanen har i de sidste år indført skinnibusserne. Vel har banen som ovenfor nævnt kørt med et par skinnibusser lavet af almindelige rutebiler sat på jernbanehjul, men indførelsen af de svenske skinnibusser betyder en ny epoke for banen. Banen fik den første dansk byggede skinnibus med påhængsvogn fra Scandia. Banens ønsker for fremtiden er imidlertid, foruden flere bogievogne, 2 store 750 hk dieselvogne, i så fald kan den se fremtiden fortrøstningsfuld imøde. Det skal lige nævnes, at banen for nogle år siden gik over til trykluftbremse i såvel person- som godstog, en foranstaltning der var nødvendig ved D.S.B.s indførelse af denne bremse. Til det rullende materiel må også henregnes biler. Fra alle stationer kører nu banens biler godset ud til modtagerne og afhenter gods hos afsenderne, og samtlige rutebiler i banens opland er overgået til banens drift; man har under banen 216 km koncessionerede rutebillinier.

I 1916 åbnedes banen fra Frederiksværk til Hundested. I 1917 kom ruten Hundested-Rørvig og i 1934 ruten Hundested-Grenå, der gav et nyt opland for banen.

Frederiksværkbanens nuværende lokomotiv og vognpark består af følgende enheder:

Lokomotiver.

- 2 stk. toakoblede (nr. 4 og 5)
- 2 - trekoblede (- 6 og 8)
- 1 - firekoblet (- 9)

Motorvogne og -lokomotiver.

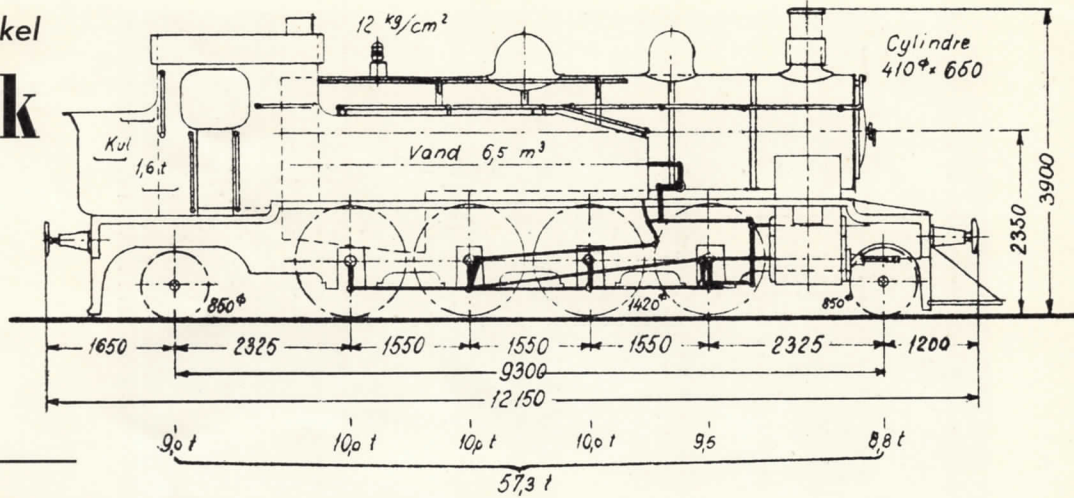
- 1 stk. motorvogn (ML 2) 50 siddepl. flk.
- 1 - motorlokom. (- 3)
- 1 - motorvogn (- 7) 86 - -
- 2 - skinnibusmotorv. (Sm 1 og 2)
48 siddepl. flk. + 42 ståpl.

Frederiksværk Jernbane

H J

driftsbestyrer, civilingeniør C. Kuhlman.

2. artikel



Vogne.

Personvogne - 2 akslede		
nr.	Antal I	Siddepl. flk.
12	10	16
13	8	38
14	8	36
15	8	36
24		50
25		45
26		56

Personvogne - 4 akslede		
nr.	Antal I	Siddepl. flk.
50	12	48
51	12	58
52	17	73
53	8	70
54	16	58 (85)
55	16	58 (85)
60*)		71(103)
61*)		71(103)
5	9	60

*) 60, 61, typen som DSB litra CI, dog med den undtagelse at sæderne på hver side af midtgangen er lige brede. Tallene i parentes for 54, 55, 60, 61, angiver 3 siddepl. på hvert sæde.

Personpåhængsvogn til skinnebus

sp 1	30 og 30 ståpl.
------	-----------------

Post- og pakvogne nr. 71 - 72 - 73

E-vogn nr. 80

Godspåhængsvogn til skinnebus nr. Sb 1

Godsvogne

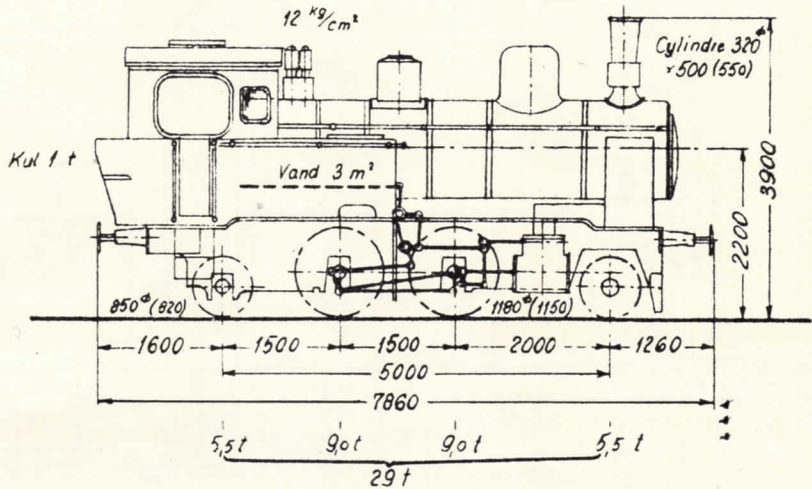
12 stk. lukkede ltr. Q bæreevne	12,5 t.
21 - åbne - P	12,5 t.
4 - - - P	20 t.
30 - - - K	20 t.

Som illustration til artiklen side 68-69 vises her en svensk Rålsbuss fotograferet på

Abisko station i Lapland 1928

HFJ 9

Hedeflade . . . 89,6 m² SNB 28 - 29, Svendborg—Nyborg, Henschel 1910:
Overheder . . . 27,0 m² 10033, 10034 28 solgt i 1933 til HFJ i Hillerød.
Rist 1,65 m² SFJ 31 Sydfyn, SFJ 1914 : 4.
Maks. hastighed 75 km/t. SFB 32 - 33, Svendborg—Fåborg, Henschel 1917: 14298, 14299



HFJ 4

Hedeflade . . . 70,2 m² Hillerød HFJ 4, 1908, Borsig 8570
Rist 1,2 m² HFJ 8, 1910, Henschel 10056
Maks. hastighed 68 km/t. Mål i parentes gælder HFJ 8

SKINNEBUS

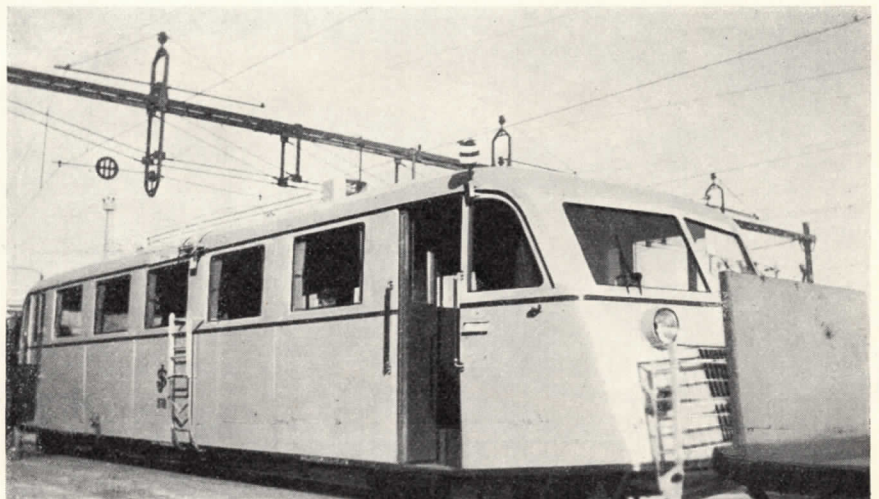


Foto: Daniel Barth

Danske Statsbaners Benzin-mek

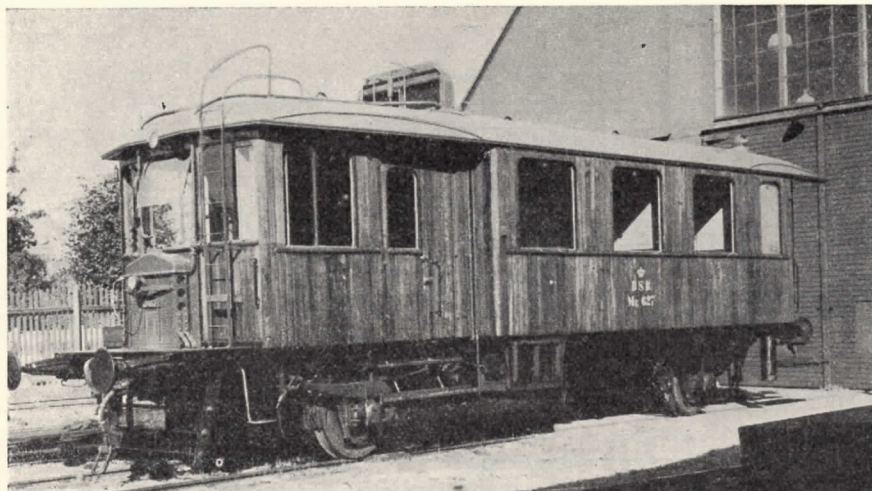
Af M. W. Nielsen

Størrelse 1/45

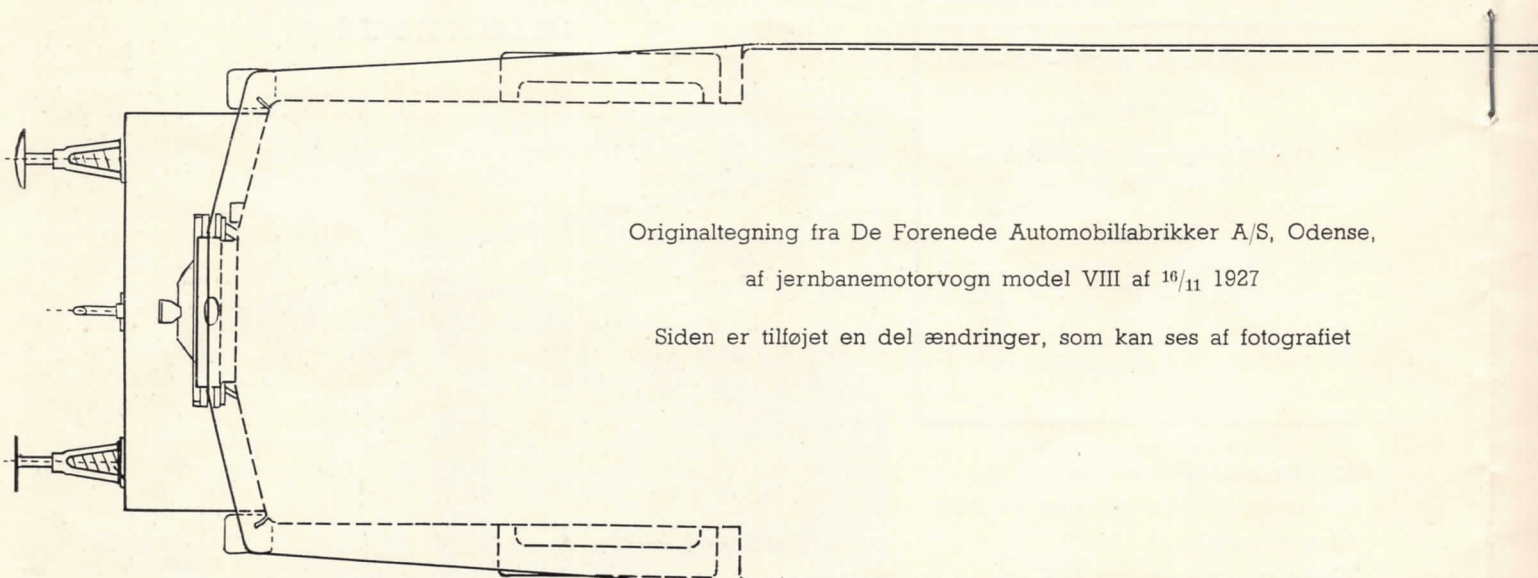
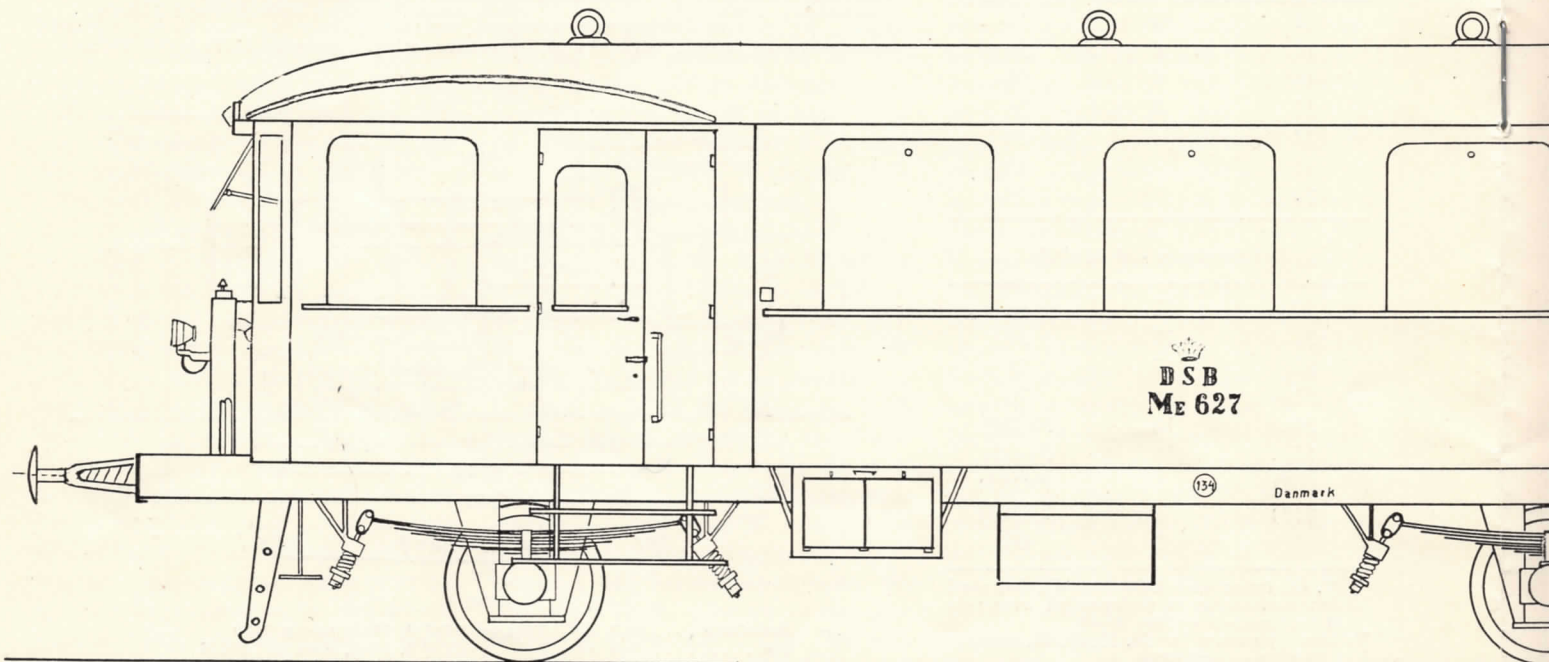
HOVEDMÅL

Længde over puffer	11,600 m
Længde over pufferplanker	10,370 m
Største højde	3,620 m
Akselafstand	5,900 m
Afstand fra forreste pufferplanke til 1. aksel	2,190 m
Afstand fra bagerste pufferplanke til bagerste aksel	2,280 m
Største bredde	3,000 m

Ved omsætning til H0 ganges alle mål tag



DSB - Litra ME 627



Originaltegning fra De Forenede Automobilfabrikker A/S, Odense,
af jernbanemotorvogn model VIII af 16/11 1927

Siden er tilføjet en del ændringer, som kan ses af fotografiet

IONSBEKRIVELSE:

n-mekaniske motorvogn litra ME

M. W. Nielsen.

45 - Spor 0

	»O«	»HO«
11,600 mm	258 mm	133 mm
10,370 mm	230,5 mm	119 mm
3,620 mm	80,5 mm	41,5 mm
5,900 mm	131 mm	68 mm
2,190 mm	48,5 mm	25 mm
2,280 mm	50,5 mm	26 mm
3,000 mm	66,5 mm	34,5 mm

alle mål taget fra tegningen med 0,51724

ME er en to-akslet motorvogn bygget i Odense 1927—29 og er fortrinlig egnet til modelanlæg, nem at bygge, ret kort og derfor egnet til skarpe kurver i hjemmeanlæg. Ydermere kører der mange af dem på privatbanerne.

Bundrammen udskæres af 1 mm messingplade, der bukket i U profil efter tegningen og derefter loddes på pufferplanker. Pufferplankerne fremstilles af messing og påsættes puffere. Såvel puffere som planke kan købes færdige, eller vi kan selv fremstille dem efter mål tidligere fremkommet her i bladet. Aksellejerne, der er fjedrene, drejes på en drejebænk eller ud-

skæres af 8 mm tykt messing, der files til efter tegningen. Vi borer lejehul til hjulakslen 0,2 mm større end akseldiameteren. Lejerne sættes i gafflerne, som vi skærer ud af et stykke 1 mm messing og lodder på rammen, hvorefter standardhjulene, alm. vognhjul, sættes på plads i lejerne. Et lille stykke messing loddes forinden på akselgafflerne, således at hjulene ikke kan falde ud. En tynd plade loddes over det borede hul i lejet. Fjedrene fremstilles af 2 mm lommeur-fjedre klippet i forsk. længder og fastholdt på midten af en foliostrimmel på 2 mm bredde. Hver fjeder er gjort fast i to runde fjedre,

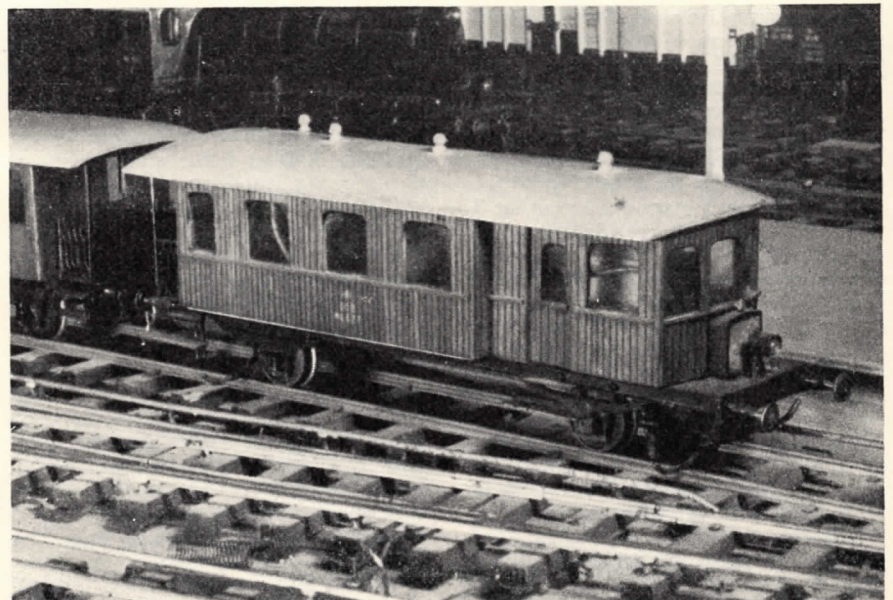
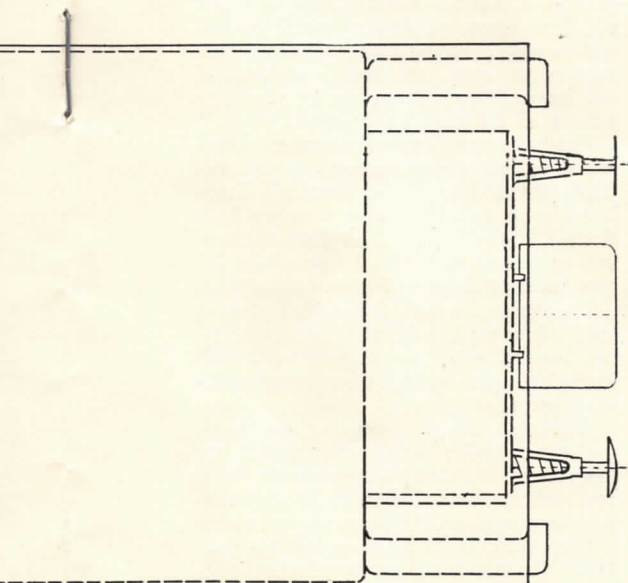
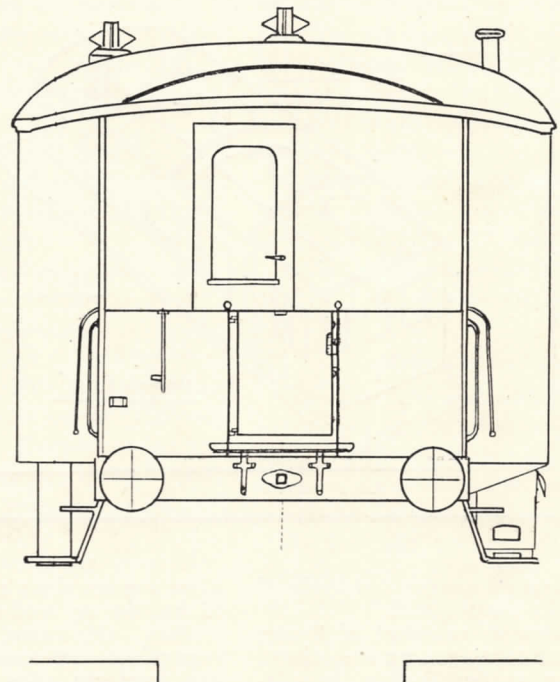
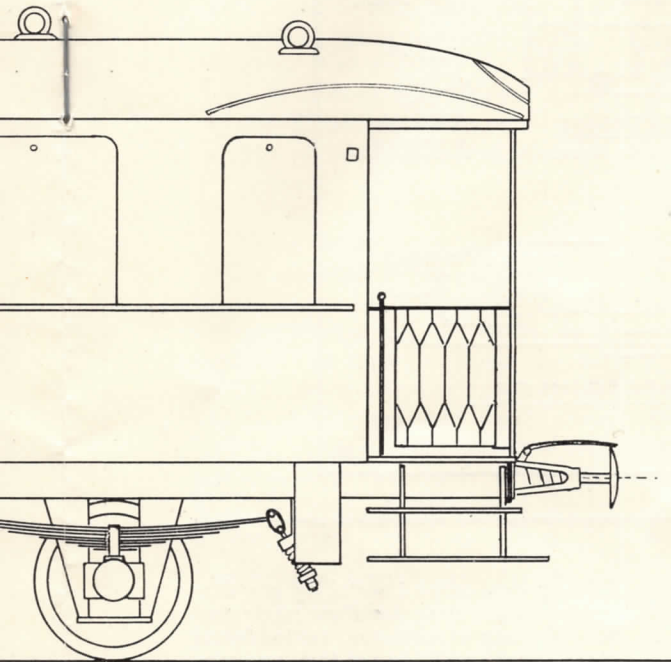
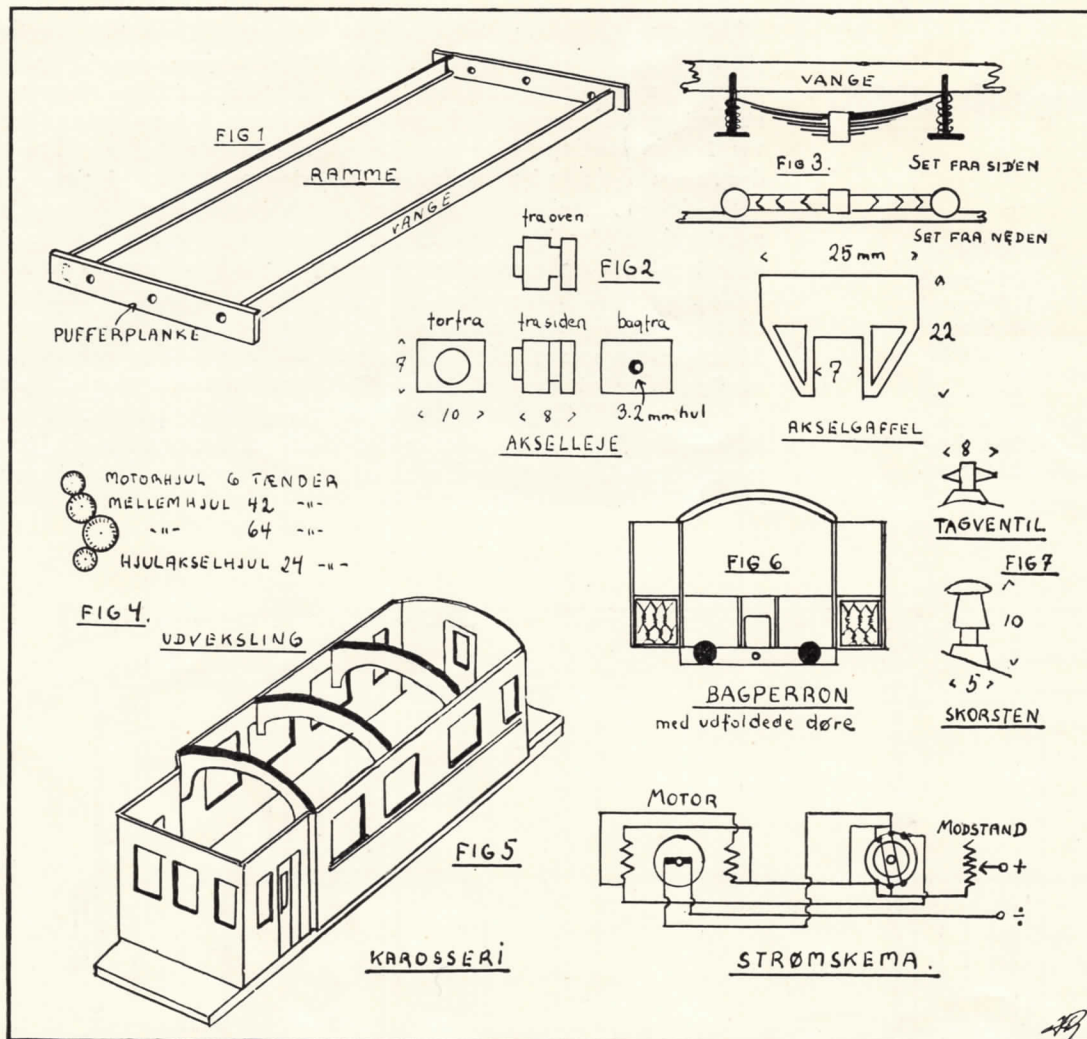


Foto af modellen



FORTSAT

der sidder fast på vangen ved hjælp af et lille stykke messingtråd.

Vognbunden er udskåret af 8 mm tørt træ efter tegningen og som ekstra forstærkning er der imellem længde- og tværdragerne indsat et stykke 6 mm finert træ, der er spændt til vognbunden. Rammen er skruet til forstærkningsstykket. Platformen foran på rammen er udført i 0,5 mm messingplade. I bunden udskæres hul til tandhjulene.

Motoren er en alm. 12 volt Lucasvisker med ca. 1000 omdr. pr. minut, hvor vi, for at få den til at løbe 1800 omdr., har ændret på strømtilførslen.

Motoren har 2 magnetfelter og et 3-polet anker med serieforbindelse. Ledningerne klippes over og forbindes efter strømskemaet, så der ialt bliver 4 ledninger fra motoren, 2 fra kul og 2 fra magnetterne. Som det fremgår af skemaet er der kun det ene magnetfelt i funktion ad gangen, og motoren vil som følge heraf løbe de 1800 omdr. Den kan tåle helt op til 24 V kørestrøm uden at lide overlast og bruger ca. 0,5–0,75 amp. Motoren løber lige godt på jævnstrøm som vekselstrøm. Den benyttede tandhjulsoverførsel til drivakslen er vist på tegningen. Mellemhjulenes tandantal har ingen betydning i dette tilfælde blot forholdet mellem ankerets tandhjul og drivaxlens tandhjul er rigtigt, nemlig 1:4, der

giver vognen alene en hastighed på ca. 85 km/tim og med 6–8 akser ca. 50 km/tim. (Motorens anbringelse på vogngulvet og tandhjuludvekslingen kan foretages uden videre vanskeligheder). Omskifter og modstand (ca. 20–30 ohm) fås i en radioforretning. Strømaftagerne er efter Dansk Standard og anbragt så langt fra hinanden som muligt, ca. 180 mm, 15 mm foran det forreste og 35 mm bag det bagerste hjulsæt.

Overbygningen er uafhængig af underdelen, hvilket letter eftersyn m. v. af motor og lys. Vognsiderne og den forreste gavlf er af 1 mm aeroplanfiner, der udskæres efter oversigttegningen. Bagerste gavlf af 3 mm krydsfiner. Afstivningsprofilerne inde i vognen er af ca. 5 mm krydsfiner. Alt limes sammen. Vinduesglassene er af celluloid, der pålimes indvendig fra.

Taget tilskæres af 1 mm finer og bukkes over profilerne. For at få tagenderne rundede udskærer vi små spidse vinkler og snører enderne sammen. Det hele smøres godt ind i lim, flere gange efter endt tørring, benyt helst snedkerlim, og presses fast.

Bagperronen er af 1 mm finer, der limes sammen med vognkassen. Stiver til tag og låger er små lister. Gitteret er tynd metaltråd, der er flettet som tegningen viser. Det hele kan jo selv-

følgelig også laves i metal og gør dermed vognen mere holdbar mod stød o. l. Køleren er af 6 mm træ indskåret foran, hvor tyndt fluenet fastlimes som kølervæv. Tagkøleren er af 4 mm brede trælister og her benyttes også fluenet til køler. Tagventilerne er tilfilet af 4 mm rundstokke, der er limet på. Den første er dog af metal og benyttes som frem og bak kontakt. Skorstenen er også af træ. Vandrørene, der ligger uden på vognen og stigen er udført af 0,7 mm kobbertråd.

Kakkelovnen, batterikasserne, dynamoen m. m. under vognen er små tilfilede træklodser, der er limet på. Trinbrædderne er af 0,5 mm messing loddet på 1 mm kobbertråd. Banerømmen er udført af 2 stk. 1 mm plade 2,5 mm bred og 3 stk. 1,5 mm kobbertråd.

Frontlanterne kan fremstilles af små træklodser med indklæbet sølvpapir eller fremstilles af messingrør med indlagt glaskugle og bagved anbragt elektrisk pære.

Malingen. Efter rengøring og finafpudsning males vognbund, køler og bagperron matsort. Vognsiderne beitzes teaktræsfarvet efter at bræddemellemrummene er ridset med en skarp skruetrækker eller lign. og lakeres derefter. Bogstaverne er overføringsbogstaver. Taget males gråt.

MO



Alstad-Farvig Jernbane og øens bane

Modeljernbaneanlæg, märklin-spor 00, 16,5 mm

af DANIEL BARTH

2. DEL

Almindeligvis anvendes maskinerne således:

- Ltr. A og Mm til iltog og persontog Alstad-Colsted (fgh)
- » H og R til pullmantog, iltog og ilgodstog (gennemgående)
 - » D og P til godstog
 - » S til godstog og rangering
 - » Mp til motor-iltog
 - » Mx til lokale motortog Alstad-Colsted
- og
- » Lp og Lx til lyntog (motor-iltog).

Motorvognene er forsynet med kobling, så vogne kan medtages; ved endestationerne skal lok ltr. D, H og R vendes — de øvrige maskiner kan køres både forlæns og baglæns med vogne. De lokale tog Alst.-Colst. køres med ltr. A, Mm og S maskiner eller motorvognssæt, bestående af ltr. Mx og 1 styrevogn, der ikke skal vendes på stationerne.

Personvogne, kombinerede person- og pakvogne og post/pakvogne. omfatter ialt 27 stk. personvogne og 10 stk. post- og pakvogne.

Godsvogne:

Ialt 107 stk.

Skinnerensningsvogne:

I løbet af 1949 blev af 4 ældre, ud-rangerede vogne bygget en skinnerensnings-vognstamme bestående af: 1 vogn m/vædskebeholder, 2 vogne til rensning og 1 vogn med kran.

2. Drifts- og belyningsmateriel.

AFJ drives med *skinnestrom* og for strækningen Alstad-Bodal/Garup-Colsted færgehavn også med *luftledningsstrøm*. (1941-1948 blev hele banen drevet med både skinne- og luftledningsstrøm, men ved omlægningen i 1948 af strækning. Farvig-Colsted blev luftledninger nedtaget på denne strækning).

I remisen for damplok og på spor 16-XXIII på Alstad banegård samt på spor VII-X på Colsted banegård findes dog *ikke luftledning*; i remisen for

ellok i Colsted findes *ikke skinnestrom*.

Strømmen (20 volt) leveres af 6 transformatorer, 4 Märklins og 2 bygget på bestilling; der findes 7 adskilte strømsektioner, 4 for skinnestrom og 3 for luftledningsstrøm med ialt 6 regulatore.

62 strømafsnit kan strømisoleres fra kontaktbetjening.

Luftledningsnettet omfatter ca. 85 meter ledning og bæretråd, der foruden i bygninger og perroner er ophængt i 101 luftledningsmaster.

Strøm til elektriske signaler, sporskifter og drejeskive leveres af en særskilt Märklin transformator.

Belysningen er delt i 3 sektioner: I omfatter Alstad og Bodal, II Garup og Colsted godsbanegård og III Dallund, Egeby og Farvig. Derudover leverer Øens Banes belynings-transformator strøm til Colsted personbanegård, remise og færgehavn.

2 særlige transformatorer leverer belyningsstrømmen.

ØENS BANE

er som omtalt i indledningen en *rundbane* med to endestationer Jyhavn og Kilholm udenfor rundkredsen, en mellemstation Lysdal og en lille sidebane fra Lysdal til Muldfjeldet indenfor rundkresen.

Både hoved- og sidebane er *enkeltsporede*; hovedbanen føres i en *tunnel* på ca. 1 meter gennem bjerget (Muldfjeldet). Da toggangen på banen er ret enkel findes ingen blokposter. Ved Lysdal findes elektrisk signal ved indkørslen fra tunnelen.

I Jyhavn findes *færgeleje* lige udenfor stationen og ved Kilholm et større *havneanlæg*. I indsejlingen til Jyhavn er anbragt et *fyrtårn*.

Da der ikke findes drejeskive eller vendesløjfe på banen, køres lokomotiverne den ene vej med *tenderen forrest*, en kørselsmåde, der ikke er ualmindelig i U.S.A. og som fungerer udmærket på Øens Bane. Sidebanen til

Muldfjeld trafikeres med en *skinnebus*.

Strækning. Kilholm-Jyhavn og færgeruten anlagdes i november/december 1943 og blev åbnet for driften 1. jan. 1944, og alle stationerne er rummelige og praktiske for både kørsel og rangering. Indtil 15. jan. 1945 trafikerede AFJ banestrækningen, men fra og med 16. jan. 1945 overtog ØB selv driften med egne lok og vogne.

Strækning. Lysdal-Muldfjeld turistholdeplads anlagdes i april/maj 1945 og åbnedes for driften 25. maj 1945.

I 1947 omlagdes Kilholm godsbanegård og Jyhavn læssespor udvidedes.

1. Rullende materiel.

ØB råder over 6 damplok og 1 skinnebus; lok er alle af type Märklin og blev i 1945 omlakeret til grønne og sorte — *skinnebussen* er grøn/gul med initialerne ØB i gult på siderne.

Da den lille sidebane til Muldfjeld projekteredes i 1945, blev spørgsmålet om en motorvogn til kørsel på så lille og stærkt krummet en strækning aktuelt, og Dansk modelbane service i Søborg påtog sig da at bygge en *skinnebus* i størrelsen 1:90 efter model af SJs rälbusser. Skinnebussen begyndte driften i august 1945 og har siden kørt sin rute støt og godt — for at give den længere kørestrækning køres dagturene igennem til og fra Jyhavn.

Det er den *første skinnebus* af denne type, der har kørt på nogen dansk bane (stor eller model, idet den første skinnebus i stordrift indsattes i driften af *Næstved-Præsto-Mern banen* i efteråret 1945, og det var svensk bus, lånt af S.J.).

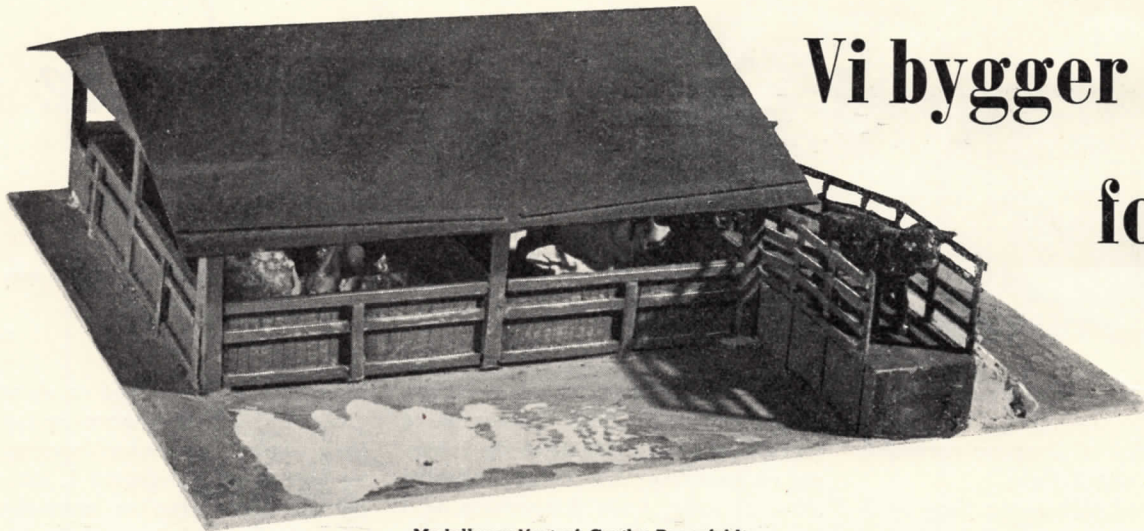
Ltr. K lok er håndomskiftede, ltr. C, Sb og T lok og skinnebus er perfektomskiftede.

Ltr. C og T anvendes til iltog, persontog og ilgodstog,

- » K er blandede tog og godstog
- og

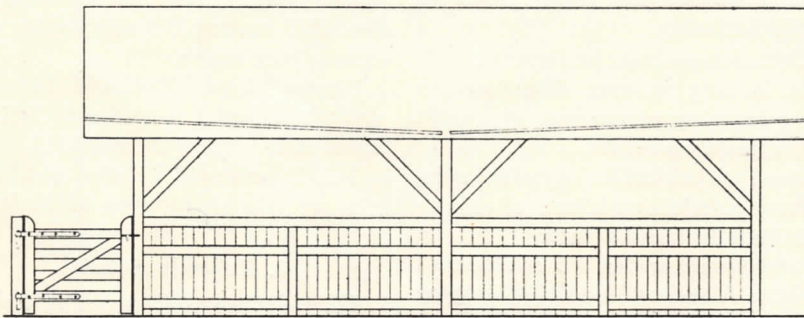
- » Sb til skinnebustog.

Artiklen fortsættes



Vi bygger en fold

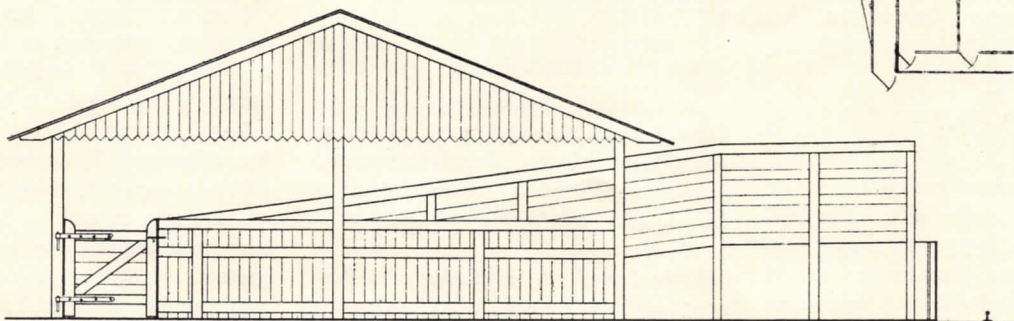
Modellen udført af Grethe Rosenfeldt



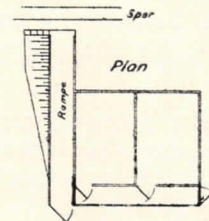
Forside

Svinefold m. fast rampe

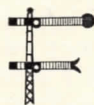
Bygningen af denne fold kræver ikke ret megen beskrivelse. Der er benyttet små lister og 1 mm krydsfinér til sider og tag. Bunden i folden er smurt med gips for at illudere halm. Dyrene er limet på plads. Sider og rækværk er malet brune og taget sort. Til rampens jordvold er benyttet gips.



Gavl



LÆSERNES EGEN SIDE



Emnet »union eller ikke« har været diskuteret her i bladet tit nok, men er emnet uddebateret?

Skal man se sagen fra den side, at en union er overflødig, hvad jeg personligt ikke tror, så må der i hvert fald

være et vist samarbejde de forskellige klubber imellem. Men dette kræver selvfølgelig en indsats fra de forskellige klubbers ledelser. Der må korresponderes mellem klubberne, enten skriftligt eller, hvor det kan lade sig gøre, tele-

fonisk. Personlige drøftelser er også af stor værdi, men hvorledes får man anledning til at træffe sammen med andre interesserede end ved tilfældige møder i en af de forretninger som forhandler materiel og løsdele til vor hobby.

Jeg skal ikke her forfægte, at alle klubledelser er lige vage i dens behandling af henvendelser fra andre klub-

GENERALFORSAMLING I DMJK

Yderst bevæget møde, der ikke var „moderklubben“ værdigt

Egentlig ville vi have bragt et ordret referat, men aftenen fik et sådant forløb, at vi helst skåner vore læsere for at stifte nærmere bekendtskab hermed.

Efter at en tjener havde opnoteret bestillinger på smørrebrød, øl, kaffe o. s. v. valgte man herr civilingeniør W. Bay til dirigent, som straks gav ordet til formanden herr ldrsf. Nellemann. Herr Nellemann startede med at omtale dagsordenen, idet han præciserede, at han ikke stod bag det punkt, der omhandlede reorganisering af klubben og gik derefter over til at omtale årets begivenheder. De fleste af møderne var os bekendt, også ændringer i bancheftstillingen og indkøbsafdelingen vidste vi i forvejen fra DMJK's meddelelser. Nyt var det derimod, at foreningen havde korresponderet med en italiensk og en svensk klub. Formanden afsluttede sit indlæg med endnu en gang at meddele, at han ikke ville godkende nogen ændring efter det af d'herrer Clausen og Harby indleverede forslag.

Kassereren redegjorde for kassen, hvoraf fremgik en nedgang i medlemsantallet. Til en diskussion om grunden hertil, som mange iøvrigt mente skyldtes de dårlige forhold i klubben, følte sekretæren herr Albrethsen sig foranlediget til at spørge kassereren, om han nu havde ringet rundt til alle medlemmerne og krævet kontingentet indbetalt. Da kassereren hertil svarede nej, udlagde sekretæren det til, at det var herr Harby, der var skyld i nedgangen, og at der intet var i vejen med klubben. Civilingeniør Clausen, næstformanden, redegjorde derefter for sit forslag til en reorganisering af klubben. Dette gik hovedsagelig ud på en inddeling af klubbens medlemmer i grupper med hver sit anlæg. Bl. a. for også at give Ho tilhængerne lejlighed til at

dyrke hobbyen. Det var synd at sige, at dette forslag bifaldtes i sin oprindelige ordlyd, men efter megen parlamentering og diskussion — i diskussionen deltog hovedsagelig kun de ikke-aktive — blev forslaget ændret noget og det blev vedtaget, at den nye bestyrelse skulle undersøge mulighederne for en reorganisation af klubben og et forbedret samarbejde med andre klubber. Herr Nellemann rejste sig straks og bekendtgjorde, at såfremt han igen blev valgt til formand, ville han ikke godkende denne beslutning, ej heller høre tale om nogen form for union. Der var nu megen uro i salen og herr Nellemann blev betydet, at formanden måtte rette sig efter generalforsamlingens vedtagelser. Dirigenten havde efterhånden helt tabt tråden i det hele og kunne ikke finde ud af noget. Formanden og en del andre forlangte under jubel valg af ny dirigent. Dirigenten lod derefter stemme om en ny dirigent, og blev selv valgt igen. Så var vi endelig kommet til valg af formand. Herr Nellemann holdt en mægtig valgtale godt med valgflask — såsom løfter om nye lokaler, større anlæg (hvem vil bygge det, blev der råbt) o. s. v. Han fortalte os bl. a., at herr Harby og herr Clausen intet havde bestilt i det svundne år. Han selv (og formentlig også sekretæren) var den eneste, der havde bestilt noget. Clausen og Harby's forslag var komplet ødelæggende for klubben og det ville han ikke være med til. Så ville han gå. Da der ved dirigentens forespørgsel ikke var nogen, der ønskede at være formand, var Nellemann valgt. Det gik yderst smertefrit. Herr Nelleman foreslog nu Albrethsen, Jäger og M. Christensen til den øvrige bestyrelse. Fra anden side blev foreslået Clausen, Harby, Svindt og Ebbe Falck, hvorpå Nel-

lemann atter rejste sig op og kundgjorde, at han aldeles ikke ville have sidstnævnte bestyrelse. Han kunne ikke samarbejde med Clausen og Harby, Svindt kendte han ikke og Falck var for grøn. Såfremt denne bestyrelse ville blive valgt, ville Nellemann omgående nedlægge hvervet som formand. Først nu gik det op for den øvrige del af medlemmerne, hvilken diktatorisk formand, de havde, og der blev direkte forespurgt formanden om han ville rette sig efter generalforsamlingen eller ej. Sagt med omsvøb fremgik det, at det ville herr Nellemann ikke. Et vitigt hoved foreslog nu, at man kunne stemme hemmeligt på alle ovennævnte medlemmer til bestyrelsen, så var der jo en fair chance for at herr Nellemann kunne få den bestyrelse, han ønskede. Dirigenten uddelte da bon'er og vi stemte. Optællingen foregik under mægtig larm. Resultatet blev, at til bestyrelsen valgtes Clausen, Harby, Svindt og Falck. Altså medlemmerne havde nu bekendtgjort hvilke kammerater, de ønskede, der skulle varetage deres interesser, hvorfor herr Nellemann rejste sig og foreslog, at det var klubbens ruin og at han ville stille spørgsmålet med hensyn til sin bebudede afgang i bero nogle dage.

En taler foreslog nu, at man stemte for ophævelse af mødet, og det vakte vild tilslutning. Der var sket meget mere på mødet, bl. a. bebudede formanden, at han ville gå af, såfremt man stemte for nedsættelse af kontingentet, og han ville også gå, såfremt aldersgrænsen blev ændret. Klubben var ikke for unge mennesker.

Og det var »moderklubben«s møde, som herr Nellemann mener kan lære alle de øvrige klubber en masse. Det tror vi også den kan, spørgsmålet er blot, om klubberne er interesseret i at få herr Nellemann's tone indført. Ved redaktionens slutning erfarer vi, at herr Nellemann med tilhængere bestormer DMJK's medlemmer for at få dem til at skrive under på en erklæring om afholdelse af en ny generalforsamling i begyndelsen af maj med følgende dagsorden »valg af ny bestyrelse, DMJK's forhold til »Modeljernbanen«.

Hertil er blot at sige, at iflg. lovene er bestyrelsen valgt for et år — så det bliver vanskeligt at vælte den. Og med hensyn til »Modeljernbanen«, er vi meget spændte, da vi absolut intet »forhold« har til DMJK.

J. R.

ber om samarbejde i form af gensidige besøg o. l., men min opfattelse er, at særlig interesse for at få samarbejde klubberne imellem er der ikke. DMJK som er modstander af en union og som kalder sig »moderklub« burde først af alle vise sin moderkærlighed ved at udvise særlig interesse for samarbejde, men det har desværre vist sig ikke at være tilfældet. Efter telefonisk henvendelse til moderklubbens formand forventede jeg tilsagn om besøg i moderklubbens lokaler for min klubs med-

lemmer, men den er ikke indløbet endnu efter 2 måneders forløb.

Dette eksempel burde ikke være den gængse måde at fremme samarbejdet på, thi alle nystartede klubber har stort behov for råd og dåd, og hvem skal lære dem op andre end dem, som påstår at ligge inde med erfaringerne. Lad os få et effektivt samarbejde og lad det ske omgående.

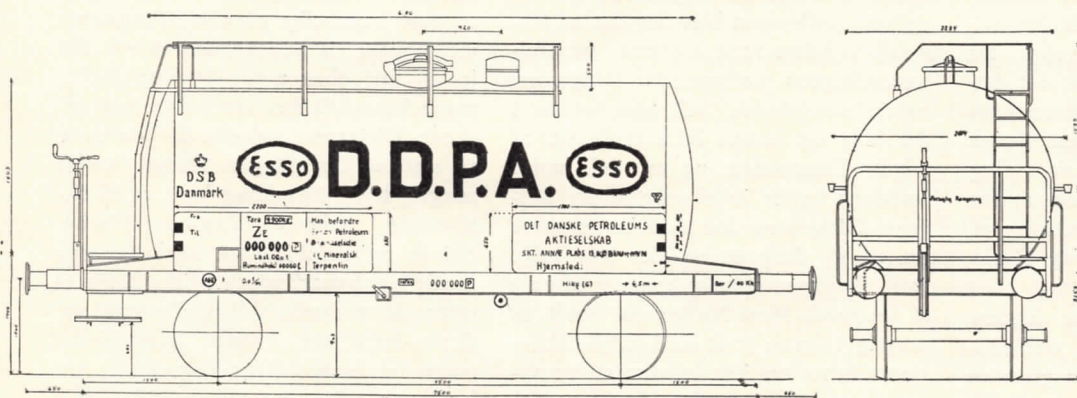
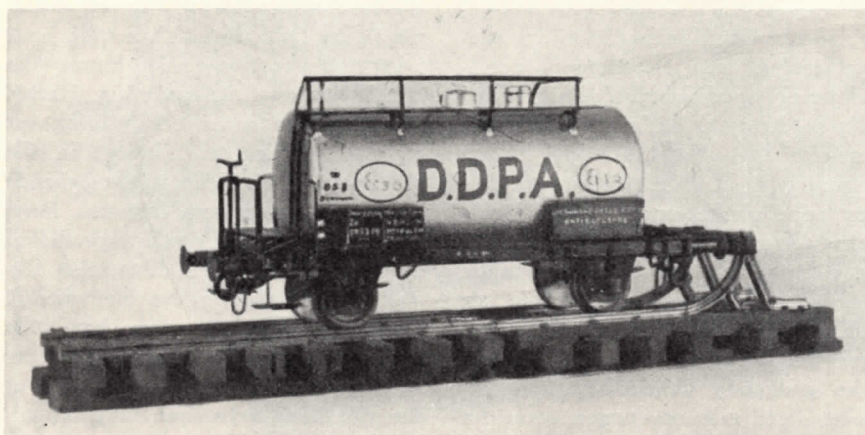
O. E. Schön,

formand for modeljernbaneklubben HO København.

Byggebeskrivelse af D.D.P.A. Cisternevogn ZE no. 502219

for spor 0, størrelse 1/45

Af P. E. Jensen



Målestok 1/87 - spor H0. Alle mål i mm virkelig

Stigen, der fører fra bremseplatformen til tankens løbebro, er lavet i en lære. Trinene med en ca. 1 mm ombøjet flig er lagt i savede revner i en træliste, der har samme mål udvendig som stigen indvendig. Stigens ræk, der ligesom trinene er af fladbanket kobbertråd, er derefter loddet på. Stigen loddes på bremseplatform og løbebro. Gelænderbøjlen på løbebroen modsat gelænderet er loddet under løbebroen og på tanken.

Navnepladerne har en ombukket flig på underkanten og een på det hjørne, hvorpå de hvide hjørnemærker skal påmales. Pladerne loddes på vangsens overkant.

Trinbrædderne er anbragt på sædvanlig måde.

Under vognen er anbragt de til bremsesystemet hørende beholdere, cylindre og rørledninger.

Tanken er malet med aluminiumsfarve. undervognen med sort, mat spritlak, løbebro og navnepladerne ligeledes med sort spritlak, firmanavn på tank med rød oliemaling, Essomærket er hvidt papir med påskrift i blåt og rødt. Firmanavn og øvrig påskrift på de sorte navneplader er skrevet med hvid tusch.

Vognen er kun beregnet til kørsel på indendørs anlæg.

P. E. J.

Vi skal her beskrive en cisternevogn efter skitse og foto her i bladet (Nr. 2).

Cisternen, eller tanken som den i daglig tale oftest kaldes, er lavet af 0,4 mm zinkplader, der ved ca. 50° varme er lukket om et rør og loddet sammen på langs. Endebundene er lavet af ca. 1 mm zinkplade, og er banket med en nittehammer til den passende runding er opnået, hvorefter de er pålodet »røret«. Tanken renses for overflødig loddetin og afpuddes således, at den har fået den rette runding i overgangen fra tankvæg til endebund.

Vognens vanger, der ligesom det øvrige ydermateriale er af 0,5 mm messingplade, er bukket over en 5,0 mm firkantet messingstang, således at de får den rigtige vanges form. Vognen har affjedrende lejer (som beskrevet her i bladet i nr. 5) med den ændring, at den flig, der er beregnet til påskruining under en almindelig vogns bund, kun er bukket ca. 45°. Aksegaflerne er pålodet vangerne på sædvanlig måde, og den skråtstillede flig er pålodet tanken.

Pufferplanke og afstivningsplade til tankens endebund er udskåret efter fo-

to og skitse her fra bladet. I pufferplanken er boret huller til puffer, trækrog og tryklufsledning. Efter den nødvendige bukning og øvrige tilpasning er pufferplankestykket pålodet tank og vanger.

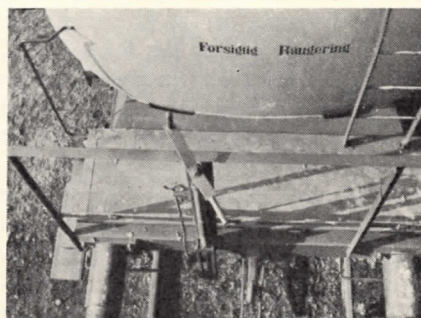
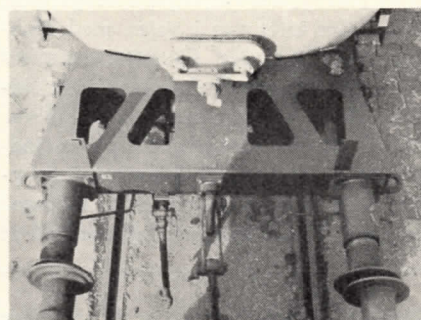
Vognens cylinderpuffer, trækrog og tryklufsledning er anbragt på sædvanlig måde.

Tankens store dome er af massiv messing, der ligesom dens lukkemekanisme er loddet fast. Den lille domes øverste halvdel er en skrue, hvis hoved har den nødvendige form, den underste halvdel er en rund møtrik, som er loddet på tanken, efter at der boret et ca. 5 mm hul, således at man kan fylde vædske i vognen, hvis man ønsker det.

Gelænderet til tankens løbebro er af 2,0 mm fortinnet kobbertråd, der er banket firkantet (afskrædet el. ledning).

Gelænderets lodrette stiver er bøjet ind under løbebroens bund, og er her dobbelt, således at stiverens nederste ende danner skråstiver til afstivning af løbebroen. Alle stivere er pålodet tankens side.

Endebroen med gelænder og skruebrems er anbragt på lignende måde. Skruebremsens spindel har gevind.



KLUBMEDDELELSER

DANSK MODEL JERNBANE KLUB, København

Formand: Landsretssagfører T. Nellemann.
Næstformand: Civiling. Poul E. Clausen, Gl. Strand 38¹, K.
Sekretær: J. Svindt, Morsøvej 59, F.
Kasserer: Civilingeniør P. E. Harby, Lindevænget 10,
Ballerup.
Klublokale: Nørrebro Station. Anlæg i »0«.

Meddelelse nr. 35.

På klubbens ordinære generalforsamling, den 29. marts 1950, genvalgte i henhold til klubbens love § 4 T. Nellemann til formand. Til bestyrelsen genvalgte P. E. Clausen og P. E. Harby, der som hidtil varetager hvervne henholdsvis som klubbens næstformand og kasserer.

Desuden valgtes til bestyrelsen J. Svindt og Ebbe Falk, hvor førstnævnte varetager hvervet som sekretær.
Til suppleanter valgtes P. Høeg Albrethsen og M. Christensen.
Til revisor genvalgte E. Wieth-Knudsen.

Chefer for de i lovenes § 8 nævnte afdelinger fortsætter som følger:

1. Baneafdelingen: Ebbe Falk
2. Elektrisk afdeling: J. Steffensen
3. Trafikafdelingen: T. Nellemann
4. Maskinafdelingen: J. Voldmester
5. Tegningsafdelingen: L. A. Kisby
6. Bibliotek: A. Gregersen

Indkøbsafdelingen er som tidligere meddelt ophævet, og lovene ændret i overensstemmelse dermed.
Der afholdes køreaften på Nørrebro station tirsdag d. 16. maj.
København, den 13. april 1950.

T. Nellemann/J. Svindt.

Meddelelse nr. 36.

Herved indkaldes til ekstraordinær generalforsamling, mandag den 8. maj 1950 kl. 20 pr. i Tivoli keglebanes selskabslokaler, Bernstorffsgade 7, med dagsorden som nedenfor anført:

Undertegnede medlemmer af Dansk Model Jernbane Klub begærer i henhold til lovenes § 4 snarest muligt indkaldt til ekstraordinær generalforsamling med lovlig varsel og med følgende dagsorden:

1. Stillingtagen til den efter den ordinære generalforsamling den 29. f. m. opståede situation.
2. Drøftelse af tidsskriftet »Modeljernbanen« stilling overfor klubben.
3. Valg af: a) bestyrelse b) formand c) suppleanter
4. Eventuelt

Under hensyn til, at den på den ordinære generalforsamling valgte formand, hr. landsretssagfører T. Nellemann, har tilkendegivet, at han agter at nedlægge sit hverv på den ekstraordinære generalforsamling, og da den øvrige bestyrelse har nægtet at efterkomme formandens begæring om indkaldelse af en sådan ekstraordinær generalforsamling, begæres denne herved indkaldt.
Da formanden for klubben skal vælges af generalforsamlingen i henhold til lovenes § 3, er alene af den grund afholdelse af en ekstraordinær generalforsamling absolut nødvendig.

Udsendelse af meddelelse om ekstraordinær generalforsamling må fremmest mest muligt og generalforsamlingen afholdes inden udgangen af indeværende måned, idet formanden kun har indvilget i at fungere i indeværende måned.

A. Arendrup A. Lyngkilde T. Nellemann E. Wieth-Knudsen
E. Zimmermann O. Petersen A. Gregersen E. Jæger
B. Ehlers P. Høeg Albrethsen E. Gynther Nielsen
M. Christensen V. Foght S. Petersen Aa. Poulsen
E. Beyer P. Rybøl W. Dancker Jensen

Da formanden mener ikke at kunne tage medansvar for klubbens fremtidige ledelse efter de linier, som må antages at blive fulgt af den nuværende bestyrelses majoritet, er det formandens agt på den ekstraordinære generalforsamling at nedlægge det ham på generalforsamlingen den 29. marts d. å. overdragne mandat.

Bestyrelsens majoritet mener ikke, at punkt 3a. »Valg af bestyrelse« uden lovændring kan behandles på den ekstraordinære generalforsamling. jfr. lovenes § 3, hvorefter bestyrelsen er valgt for et år ad gangen, med mindre de enkelte bestyrelsesmedlemmer stiller deres mandater til rådighed.

Formanden mener, at det er nødvendigt på dagsordenen at medtage dette punkt.
København, d. 13. april 1950
T. Nellemann/J. Svindt

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Formand: Assistent P. E. Jensen. Tlf. Slagelse 2789.

Næstformand: Montør V. Schou.

Sekretær: Bogholder H. Jørgensen, Herluf Trollesvej 57,
Slagelse. Telefon Slagelse 1734.

ROSKILDE MODEL JERNBANE KLUB

Formand: G. Bluhme, Hersevej 8. Telefon 967.

Kasserer: Gunnar Balster, Platanvej 1, Roskilde.

Klubben blev startet d. 1. april og tæller kun få medlemmer. Nye medlemmer er velkommen, også fra omegnen. Anlæg påtænkes opbygget i spor »0«.

MODELJERNBANEKLUBBEN HØ, København

Formand: O. E. Schön, Christianehøj 58¹, Søborg.

Kasserer: Aage Neermann, Borups Allé 245².

Lokale: Smallegade 46, o. g.

Møde hver torsdag aften kl. 20,00.

Vort lokale er nu ved at tage form. Efter en gennemgribende reparation og en god gang kalk og maling er vi nu ved at føle os hjemme. Værkstedsborde og hylder er opsat og den elektriske installation i orden. Vi skal nu til at gå i gang med selve anlæget i spor H0.

Et par interesserede medlemmer kan optages. Henvendelse i lokalet.
O. S.

KALUNDBORG MODEL JERNBANE KLUB

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

Næstformand: Guldsmed Møller, Kordigade 29.

Kasserer: Mekaniker H. E. Svendsen, Valdemarsgade 8.

Klublokale: Depotbygn., Klbrg. banegård. Anlæg str. »0«.

Mødeaften: Fra 1. maj—1. sept. den første tirsdag i måneden.

Den 4. april 1950 afholdtes den årlige generalforsamling i klublokalet med dagsorden iflg. vedtægten. Det vedtoges at udvide bestyrelsen med en næstformand og at fastsætte det fremtidige månedskontingent til kr. 2.00 pr. medlem.

Klubben tæller nu 17 aktive og 5 passive medlemmer. Fra en kreds af lokale lokomotivf. og -fyrbødere samt depotpersonalet har klubben fået tilsagn om passivt medlemskab, hvorfor det vedtoges, at det fremtidige kontingent for passive medlemmer skulle fastsættes til kr. 5.00 årligt. Det blev overdraget bestyrelsen at udarbejde ændringer til klubbens vedtægter til forelæggelse for medlemmerne ved en påtænkt ekstraordinær generalforsamling i sept. md. d. å.

p. b. v. C. O. Petersen.

Under hensyn til, at den på den ordinære generalforsamling valgte formand, hr. landsretssagfører T. Nellemann, har tilkendegivet, at han agter at nedlægge sit hverv på den ekstraordinære generalforsamling, og da den øvrige bestyrelse har nægtet at efterkomme formandens begæring om indkaldelse af en sådan ekstraordinær generalforsamling, begæres denne herved indkaldt.

Da formanden for klubben skal vælges af generalforsamlingen i henhold til lovenes § 3, er alene af den grund afholdelse af en ekstraordinær generalforsamling absolut nødvendig.

Udsendelse af meddelelse om ekstraordinær generalforsamling må fremmest mest muligt og generalforsamlingen afholdes inden udgangen af indeværende måned, idet formanden kun har indvilget i at fungere i indeværende måned.

A. Arendrup A. Lyngkilde T. Nellemann E. Wieth-Knudsen
E. Zimmermann O. Petersen A. Gregersen E. Jæger
B. Ehlers P. Høeg Albrethsen E. Gynther Nielsen
M. Christensen V. Foght S. Petersen Aa. Poulsen
E. Beyer P. Rybøl W. Dancker Jensen

Da formanden mener ikke at kunne tage medansvar for klubbens fremtidige ledelse efter de linier, som må antages at blive fulgt af den nuværende bestyrelses majoritet, er det formandens agt på den ekstraordinære generalforsamling at nedlægge det ham på generalforsamlingen den 29. marts d. å. overdragne mandat.

Bestyrelsens majoritet mener ikke, at punkt 3a. »Valg af bestyrelse« uden lovændring kan behandles på den ekstraordinære generalforsamling. jfr. lovenes § 3, hvorefter bestyrelsen er valgt for et år ad gangen, med mindre de enkelte bestyrelsesmedlemmer stiller deres mandater til rådighed.

Formanden mener, at det er nødvendigt på dagsordenen at medtage dette punkt.
København, d. 13. april 1950
T. Nellemann/J. Svindt

Under hensyn til, at den på den ordinære generalforsamling valgte formand, hr. landsretssagfører T. Nellemann, har tilkendegivet, at han agter at nedlægge sit hverv på den ekstraordinære generalforsamling, og da den øvrige bestyrelse har nægtet at efterkomme formandens begæring om indkaldelse af en sådan ekstraordinær generalforsamling, begæres denne herved indkaldt.

Da formanden for klubben skal vælges af generalforsamlingen i henhold til lovenes § 3, er alene af den grund afholdelse af en ekstraordinær generalforsamling absolut nødvendig.

Udsendelse af meddelelse om ekstraordinær generalforsamling må fremmest mest muligt og generalforsamlingen afholdes inden udgangen af indeværende måned, idet formanden kun har indvilget i at fungere i indeværende måned.

A. Arendrup A. Lyngkilde T. Nellemann E. Wieth-Knudsen
E. Zimmermann O. Petersen A. Gregersen E. Jæger
B. Ehlers P. Høeg Albrethsen E. Gynther Nielsen
M. Christensen V. Foght S. Petersen Aa. Poulsen
E. Beyer P. Rybøl W. Dancker Jensen

Da formanden mener ikke at kunne tage medansvar for klubbens fremtidige ledelse efter de linier, som må antages at blive fulgt af den nuværende bestyrelses majoritet, er det formandens agt på den ekstraordinære generalforsamling at nedlægge det ham på generalforsamlingen den 29. marts d. å. overdragne mandat.

Bestyrelsens majoritet mener ikke, at punkt 3a. »Valg af bestyrelse« uden lovændring kan behandles på den ekstraordinære generalforsamling. jfr. lovenes § 3, hvorefter bestyrelsen er valgt for et år ad gangen, med mindre de enkelte bestyrelsesmedlemmer stiller deres mandater til rådighed.

Formanden mener, at det er nødvendigt på dagsordenen at medtage dette punkt.
København, d. 13. april 1950
T. Nellemann/J. Svindt

Under hensyn til, at den på den ordinære generalforsamling valgte formand, hr. landsretssagfører T. Nellemann, har tilkendegivet, at han agter at nedlægge sit hverv på den ekstraordinære generalforsamling, og da den øvrige bestyrelse har nægtet at efterkomme formandens begæring om indkaldelse af en sådan ekstraordinær generalforsamling, begæres denne herved indkaldt.

Da formanden for klubben skal vælges af generalforsamlingen i henhold til lovenes § 3, er alene af den grund afholdelse af en ekstraordinær generalforsamling absolut nødvendig.

Udsendelse af meddelelse om ekstraordinær generalforsamling må fremmest mest muligt og generalforsamlingen afholdes inden udgangen af indeværende måned, idet formanden kun har indvilget i at fungere i indeværende måned.

A. Arendrup A. Lyngkilde T. Nellemann E. Wieth-Knudsen
E. Zimmermann O. Petersen A. Gregersen E. Jæger
B. Ehlers P. Høeg Albrethsen E. Gynther Nielsen
M. Christensen V. Foght S. Petersen Aa. Poulsen
E. Beyer P. Rybøl W. Dancker Jensen

Da formanden mener ikke at kunne tage medansvar for klubbens fremtidige ledelse efter de linier, som må antages at blive fulgt af den nuværende bestyrelses majoritet, er det formandens agt på den ekstraordinære generalforsamling at nedlægge det ham på generalforsamlingen den 29. marts d. å. overdragne mandat.

Bestyrelsens majoritet mener ikke, at punkt 3a. »Valg af bestyrelse« uden lovændring kan behandles på den ekstraordinære generalforsamling. jfr. lovenes § 3, hvorefter bestyrelsen er valgt for et år ad gangen, med mindre de enkelte bestyrelsesmedlemmer stiller deres mandater til rådighed.

Formanden mener, at det er nødvendigt på dagsordenen at medtage dette punkt.
København, d. 13. april 1950
T. Nellemann/J. Svindt

Under hensyn til, at den på den ordinære generalforsamling valgte formand, hr. landsretssagfører T. Nellemann, har tilkendegivet, at han agter at nedlægge sit hverv på den ekstraordinære generalforsamling, og da den øvrige bestyrelse har nægtet at efterkomme formandens begæring om indkaldelse af en sådan ekstraordinær generalforsamling, begæres denne herved indkaldt.

Da formanden for klubben skal vælges af generalforsamlingen i henhold til lovenes § 3, er alene af den grund afholdelse af en ekstraordinær generalforsamling absolut nødvendig.

Udsendelse af meddelelse om ekstraordinær generalforsamling må fremmest mest muligt og generalforsamlingen afholdes inden udgangen af indeværende måned, idet formanden kun har indvilget i at fungere i indeværende måned.

A. Arendrup A. Lyngkilde T. Nellemann E. Wieth-Knudsen
E. Zimmermann O. Petersen A. Gregersen E. Jæger
B. Ehlers P. Høeg Albrethsen E. Gynther Nielsen
M. Christensen V. Foght S. Petersen Aa. Poulsen
E. Beyer P. Rybøl W. Dancker Jensen

Da formanden mener ikke at kunne tage medansvar for klubbens fremtidige ledelse efter de linier, som må antages at blive fulgt af den nuværende bestyrelses majoritet, er det formandens agt på den ekstraordinære generalforsamling at nedlægge det ham på generalforsamlingen den 29. marts d. å. overdragne mandat.

Bestyrelsens majoritet mener ikke, at punkt 3a. »Valg af bestyrelse« uden lovændring kan behandles på den ekstraordinære generalforsamling. jfr. lovenes § 3, hvorefter bestyrelsen er valgt for et år ad gangen, med mindre de enkelte bestyrelsesmedlemmer stiller deres mandater til rådighed.

Formanden mener, at det er nødvendigt på dagsordenen at medtage dette punkt.
København, d. 13. april 1950
T. Nellemann/J. Svindt

»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: 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 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.

Modelbyggere i skala »0« — se her!

Vi fremhæver følgende nye ting:

Motor, 16 volt universel.....	17,50
Udboret forskydelig snekke 1:8 hertil.....	8,00
Treakslede bogcier kompl. u/hjul.....	4,50
Hjulsæt i nøjagtigt skalamål.....	1,50
Dagslyssignal i meget smuk udførelse med 4 18 volts skalapærer.....	25,00
Overskæringssignal med 1 rød pære 18 volt	9,25
Tegning til lok. litra E og Q bestående af 4 udførlige blade, deraf 1 snittegning.....	6,00

I skala »H0« (1:87)

fører vi alle de forskellige dele, der er på markedet.
Deraf nævnes:

Tegninger til lokomotiv litra E, H, Q, R og S 2 blade + 1 specialtegning.....	2,25
--	------

HOBBY SHOP

Vesterbrogade 175
Eva 7825

Ryesgade 72
Nora 5279

Postgiro 71662

HOBBY-katalog 1950

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

Vore tegninger er nu blevet erstat-
tet med nye, helt omarbejdede. Om-
bytningsret for gamle tegninger.

Hobbyforretn. **TRYFA** Brødregade 25
RANDERS

KØB-SALG-BYTTE

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

GOD BETALING gives for »Modeljernbanen« nr. 2, maj 1949
— Nr. 1. april 1949, i bytte fra mig.

Nils Bugge-Andersen
Florsgade 71, København N
Telf. Nora 4514 v. (aften)

Märklin Skinner, spor »00«,
og sporskifter købes.
Palsdorf, Holmens Kanal 32, Telefon PALæ 2334.

JERNBANEVOGNE
MOTORVOGNE
SPORVOGNE
SKINNEBUSSER

MASSEFREMSTILLING AF
SÆNKSMEDEGODS

INDTIL 25 KG STYKVÆGT

VOGNFABRIKKEN
SCANDIA A/S RANDERS

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, spørlægning,
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 Kælderen

NANSENSGÅDE 74, KØBENHAVN K
BYEN 1974 x

Alle løsdele til:

MODEL { JERNBANER
FLYVERE
RACERE

Reparationer og fabrikationer udføres