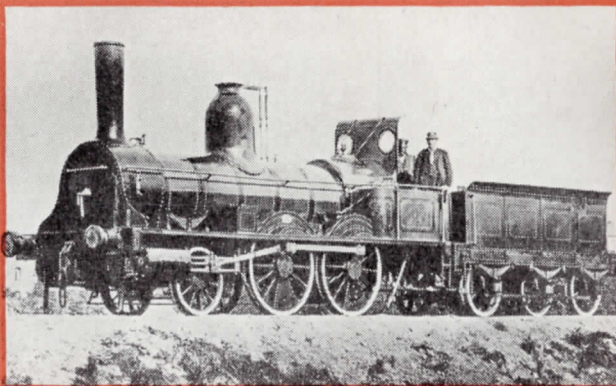


Lokomotiver

fra



NORGE

Øverst viser vi Norges første lokomotiv og nederst et mere moderne norsk højfjeldslokomotiv, type 26, 2-D-O. Lokomotivet har nr. 217. Det er 4-koblet, med 4 cylindre og max. hastighed 70 km/tim. Hjul diameter 1.350 mm, længde over puf-

ferne 17.850 mm. Største højde 4.100 mm. Type 26 har fire undertyper a, b, c, d. 215-216 og 217 er type 26 a. Lokomotivets vægt er: a: 55,6 t, b: 57,5 t, c og d: 62,2 t. Tenderens vægt er a-b-c: 16,6 t og for d: 17,8 t. Beholdning af vand 15 t, af kul 4 t for a, b, c, hvorimod d tager 18,2 t vand og 6 t kul.

hele
verden

Model JERNBANEN

TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

Pris:

Danmark 2,75 d. kr.
Norge . . 2,85 n. kr.
Sverige . 2,25 sv. kr.

Nr. 2

Februar 1952

Vognhjul med eger

HO (bakelit) pr. stk. 0,25 kr.
O (bakelit) på aksel pr. sæt 2,10 kr.
Isol. drivhjul til lok. E i HO pr. stk. 3,00 kr.
Tegn. m. originalmål til litra Mo i O 2,50 kr.
do. i HO 0,50 kr.
Alt i løsdele, tegninger og tidsskrifter.
Illustreret katalog med gruppe-inddeling tilsendes mod 1,00 kr.+porto.

Model og Hobby

ISAFJORDGADE 16, KØBENHAVN S.
SU 8152 · Postkonto 7352

Ved De, hvordan De tegner abonnement på Modeljernbanen?

De indsætter beløbet
kr. 25,00 på postgirokonto 74115
og modtager derefter bladet i et år (12 numre) med posten i et beskyttende omslag.
De kan også tegne kvartalsabonnement til kr. 7,00, direkte på det nærmeste posthus, der derefter selv hvert kvartal sørger for opkrævningen til fornyelsen.

Alle transformatorer fremstilles efter opgave

Hobby Kælderen
NANSENSGADE 74, KØBENHAVN K.
BYEN 1974 x

De nye kataloger fra

MÄRKLIN og TRIX
(pris kr. 1,50 og kr. 1,00)

samt

„**TRIX HANDBUCH 1:90**”
(kr. 6,50)

fås hos

BENT PALSDORF

Specialforretning i Modeljernbaner
Holmens Kanal 32 - Byen 5703 - Postk. 53761

OBS: Forretningen er lukket:
Lørdag d. 1. — lørdag d. 3. marts 1952
(begge dage incl.)

Alt materiale til

Modeljernbanen

Spor O & Spor HO

ODENSE HOBBYFORRETNING

Vestergade 89 · Odense
Giro 88161

Vort hefte

Tegninger og fotos af danske lokomotiver og vogne

52 sider med tegninger og fotos af lok og vogne, sporplaner og bygninger
findes endnu i et begrænset antal.
Alle MJ-byggere bør eje dette hefte.
kun 3,50 kr.

Tilsendes portofrit mod indsættelse af beløbet på giro 74115.

O-DELE I MESSING

Hjulsæt kr. 1,50
Løse hjul - 0,65
Faste puffer - 0,20
Fjedr. puffer. - 0,70

FREDE PEDERSEN
HYLKE

EGON LEED
FREJASGADE 7
HORSENS

Bogen

VI BYGGER EN MODELJÄRNVÄG

kr. 5,00

portofrit tilsendt

Giro 74115

Denne måned:

Sporudfletningen i Vigerslev har interesseret mange af de rejsende, der i det sidste års tid har passeret Vigerslev station, men kun få har været i stand til selv at finde ud af spornettets virvar. En af DSB's anlægsingeniører gennemgår derfor meget detaljeret de nye ændringer.

De nye lokomotiver fra Belgien har fået litra N — og vi håber også snart at kunne bringe detaljer om de nye DSB diesel-lokomotiver fra U.S.A.

Et overordentligt smukt HO anlæg fra Italien i en detaljeret beretning.

Et par artikler om vognbygning og „det lille anlæg“ vil uden tvivl glæde en masse af vore læsere.

Næste måned:

Sporudfletningen vest for Roskilde og Lejre station gennemgås.

Vor artikelrække om DSB signaler afsluttes.

Vi besøger Kalundborg modeljernbaneklub.

Lidt om Wagon-litx spisevogne og selskabets historie.

Også et besøg hos Aalborg modeljernbaneklub står for døren.

Og en hel del gode instruktive nji-tips.

Vort forsidefoto

viser jernbanen, der slynger sig gennem Romsdalen i Norge mod Andalsnes i baggrunden.

Fotoet er taget fra Romsdalsborn. Foto for- og bagsiden fra NSB.

Modeljernbanen

TIDSSKRIFT FOR JERNBANER OG MODELJERNBANER

FEBRUAR 1952

NR 2.

4. ÅRGANG

Indhold

De store . . .

Sporudfletningen i Vigerslev	30
Sporstoppere, stoppesko og hemsko	34
Nogle danske damplokomotiver 1847—1925 II	38

De små . . .

Med en klub på udstilling	36
Det lille anlæg for enhver	40
Villa d' Almé, HO anlæg	44
Vognbygning	49
Modeljernbanens demonstrations- anlæg 5	51

Forskelligt . . .

Tips	48
En villa til anlæget	54
Oversigt over danske MJ-klubber . .	54
Litteraturhjørnet	56
Industrinyt	56
Klubmeddelelser	56

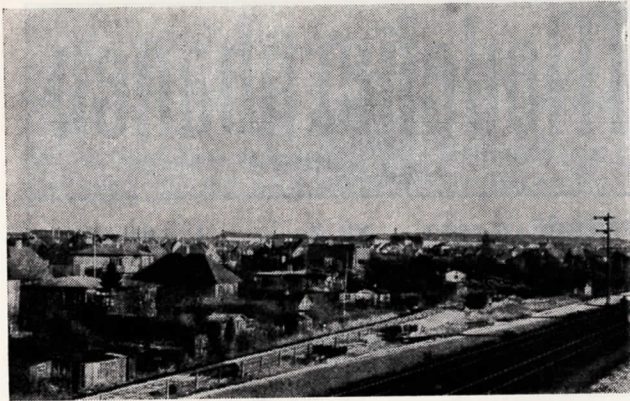
Månedens tegning . . .

Italiensk personvogn, Serie ABZ 1937

Udkommer den 5. i hver måned.

Udgiver og redaktør: Kajsa J. Rosenfeldt
(ansv. overfor prestatoren)
Redaktion: Østergade 224, København Ø.
Henvendelse til redaktionen bedes så vidt muligt ske pr. brev.
Redaktionen slutter den 15. i hver måned.
Pris: Enkeltnummer: 2,75 kr.
Årsabonnement (12 numre) 25,00 kr.
(1/2 årsabonnement, 6 numre) 13,00 kr.
(1/4 årsabonnement, 3 numre) 7,00 kr.
Udland: Årsabonnement 27,00 kr.
Indbetaling på Girokonto 74115.

Eftertryk af Månedens indhold tilladt med tydelig kildeangivelse
Medlem af foreningen af Danske Ugeblade, Fagblade
og Tidsskrifter.
Tyskland: Fv. Werner Böttcher, 21 h. Bergstrasse, Wenz.
Frankrig: Documents et Collection d'Art, 6 rue de l'Abbaye,
Paris; Loco-Boulevard, 10 rue de la Harpe, Paris.
England: Percival Marshall & Co. Ltd., 23 Great Queen Street, London, W.C. 2.
Sverige: Wenzel's Appelbergsgatan 48, Stockholm. Norge: MO-
BA, Box 124, Vinderen, Oslo.
Holland: H. de Herder, Vinkenstraat 149a, Rotterdam C. Österg. Josef
Speil, Windnet Hauptstrasse 66, Wien IV/30.



Tekst og klichéer : Vingehjulet.

Fig. 1. Udsigt fra sporudfletningen mod nordøst. De to hovedspor i forgrunden er de hidtidige hovedspor mellem Valby og Glostrup, og det krumme spor er forbindelsen fra Godsforbindelsesbanen til Vigerslev.

SPORUDFLETNINGEN

i Vigerslev

ved A. A. Jørgensen

Tirsdag den 27. november 1951 blev rejsen med Vestbanen til København en lille attraktion rigere.

3 km før Valby hæver toget sig nu over det gamle sporniveau, og en vid udsigt åbner sig over udstrakte forstads- og byområder. Mod nord ligger Rødovre som et hav af små tage og længere mod øst Vigerslev og Valby med Vanløse og Frederiksberg bakke i baggrunden. Mod syd Hvidovre og mere af Vigerslev og Valby med høje huse og lave huse og fabriker, så langt øjet rækker. På det højeste sted passerer man en 12 m høj bro over Vigerslevvej og en 80 m lang bro over to spor, og inden det igen går nedad, ser man et glimt af et sporområde, der har været skjult i mange år. Snart er toget nede igen og kører ind på Valby station ad et nyt spor syd for de gamle langs en næsten 700 m lang nyopført støttemur.

Det, der er sket, er, at sporudfletningen i Vigerslev eller den væsentligste del af dette anlæg er taget i brug.

Hidtil har Vigerslev krydsningsstation væ-

ret udformet, som den skematiske sporplan fig. 2 viser.

Spor 3 og 4 er Vestbanens spor, spor 5 og 6 godsbanen fra Vigerslev til Københavns Godsbanegård, spor 7 og 8 godsforbindelsesbanen fra Godsbanegården til Frederiksberg og over Lersøen til Østerport, spor 1 og 2 er forbindelsessporene mellem denne bane og Vestbanen, og spor 9 er ankomstspor for Vigerslev godsstation.

Godstog vestfra afgrenedes fra det indgående hovedspor — spor 4 — umiddelbart efter passagen af broen over Vigerslevvej og kørte enten ad spor 6 mod Godsbanegården eller ad spor 2 mod Frederiksberg eller Lersøen. Hvis der ikke kunne gives indkørsel til disse spor, måtte toget holde for stop foran Vigerslevvej, hvorved det indgående spor var spærret. Godstog fra Godsbanegården mod Roskilde krydsede spor 4 i niveau, hvilket medførte spærring af sporet mod København H.

Når tog fra godsforbindelsesbanen mod Vigerslev måtte holde for stop, fordi der ikke

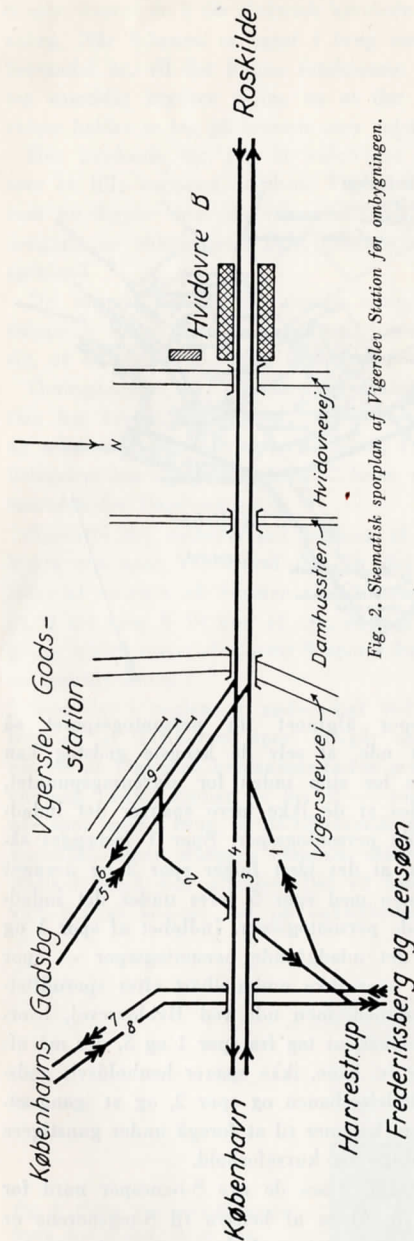


Fig. 2. Schematisk sporplan af Vigerslev Station før ombygningen.

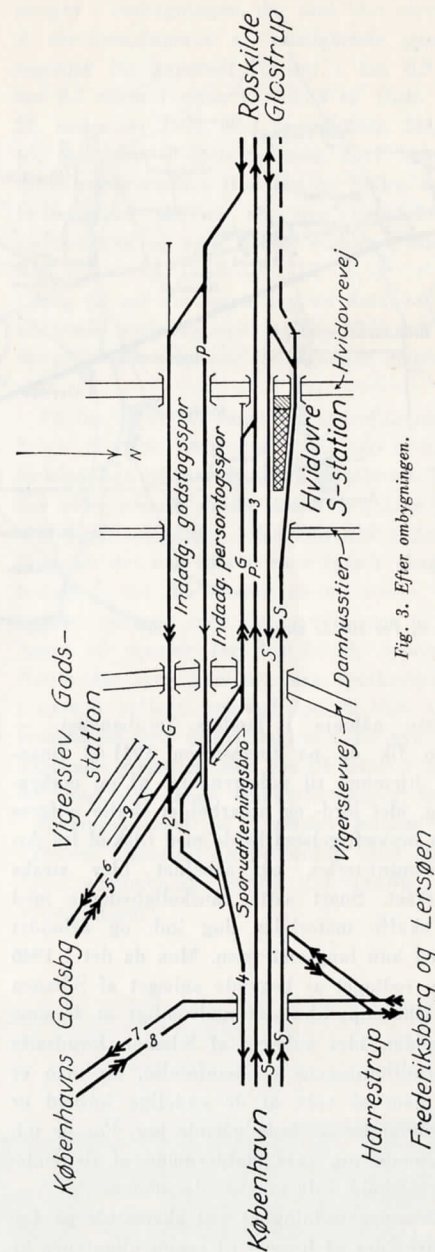


Fig. 3. Efter ombygningen.

kunne gives indkørsel til spor 3, spærrede de godsforbindelsesbanen, og det tog lang tid for togene at komme i fart igen som følge af, at spor 1 lå i kurve og med stor stigning.

Denne ordning var derfor ikke tilfredsstillende, og efterhånden som trafikken steg, blev Vigerslev krydsningsstation i mange tilfælde bestemmende for kapaciteten af banestrækningen København-Roskilde, der er det

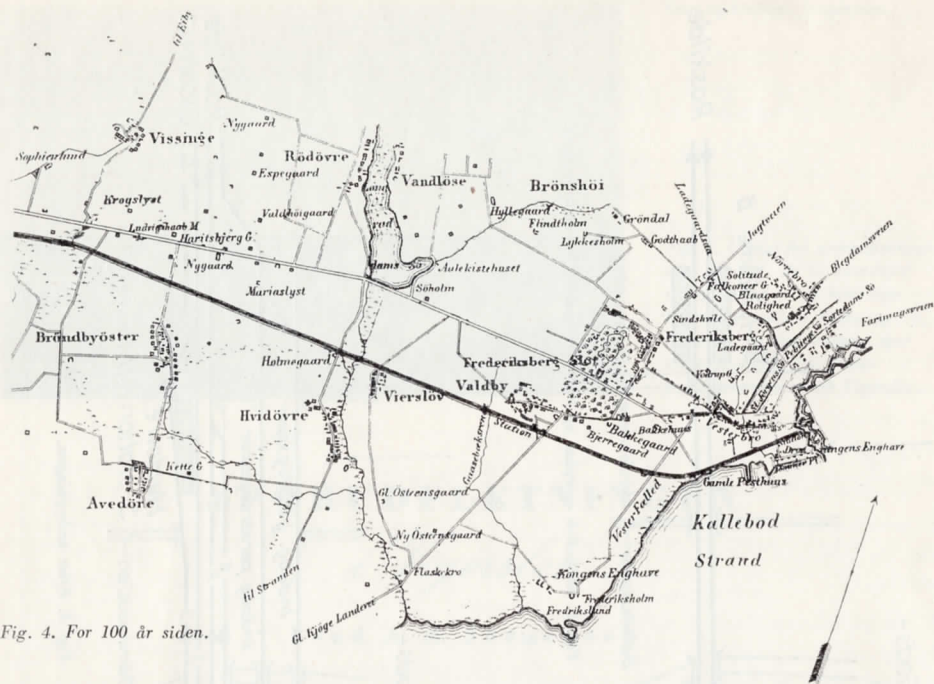


Fig. 4. For 100 år siden.

værste nåleøje i landets jernbanenet. — Man fik da på finansloven 1941-42 finansiel hjemmel til påbegyndelse af en ombygning, idet jord- og broarbejdet skulle udføres som beskæftigelsesarbejde med tilskud fra Arbejdsministeriet, og arbejdet blev straks iværksat. Snart satte vanskelighederne med at skaffe materialer dog ind, og arbejdet skred kun langsomt frem. Men da det i 1946 blev vedtaget at begynde anlæget af S-banen til Glostrup, blev det nødvendigt at fremme arbejdet, idet anlæget af S-banen forudsatte sporudfletningens gennemførelse, og man er nu nået så vidt, at de endelige forhold er etableret for de indadgående tog. For de udadgående tog sker etableringen af de endelige forhold i de kommende måneder.

Den nye ordning er vist skematisk på fig. 3, hvor der af hensyn til sammenligningen er anvendt en tilsvarende spornummerering som på fig. 2. Her er det indadgående persontogsspor — spor 4 — ført over udadgående godstogsspor, således at niveauskæringen er bortfaldet; endvidere er det indadgående gods-

togsspor afgrenet fra persontogssporet så langt ude, at selv de længste godstog kan holde for stop inden for afgreningspunktet, således at de ikke mere spærrer det indadgående persontogsspor. Spor 1 forlægges således, at det først følger spor 2 og dernæst sammen med spor 5 føres under det indadgående persontogsspor. Indløbet af spor 1 og 5 i det udadgående persontogsspor — spor 3 — sker ikke umiddelbart efter sporudfletningsbroen, men ude ved Hvidovrevej, hvorved opnås, at tog fra spor 1 og 5, der må afvente fri bane, ikke spærrer henholdsvis godsforbindelsesbanen og spor 2, og at igangsætningen kommer til at foregå under gunstigere stignings- og kurveforhold.

På fig. 3 ses de nye S-banespor nord for spor 3. Alene af hensyn til S-togsporene er det nødvendigt at forlægge spor 1 som beskrevet, da det med den gamle beliggenhed ville skære disse spor.

Det sted, hvor de nye anlæg har ændret gadebilledet mest, er ved Vigerslevvej. Her er der nu 3 broer i forskellig højde med ialt

6 spor, hvoraf de 2 får elektrisk køreledningsanlæg. Når S-banen er taget i brug om ca. halvandet år, vil det kunne forekomme at 4 tog samtidig krydser vejen, og at der endvidere holder to tog på broerne over vejen.

Her krydsede for 100 år siden eet spor over en lille sognevej, og hvor Vigerslev station nu ligger med sit virvar af spor, løb dengang en enkeltsporet bane gennem åbent agerland.

De mænd, der skabte denne bane, har næppe i deres dristigste fantasi forestillet sig, at en sådan udvikling skulle ske.

Ombygningen af Vigerslev krydsningsstation har krævet flytning af 140,000 m³ jord og udførelse af 3 enkeltsporede broer, 1 dobbeltsporet bro og forlængelse af 2 broer og af tunnelen for Damhusstien.

Sporarbejdet omfatter ialt lægning af godt 3 km nyt spor VI, hvoraf dog en del som følge af anlæget af S-banen til Glostrup, og ca. 3 km spor V Bt dels af nye, dels af brugelige ældre materialer samt 9 sporskifter og en sporkrydsning.

Som det i reglen er nødvendigt ved ombygning af trafikerede spor; foregår ombygningen af Vigerslev krydsningsstation gennem en lang række stadier — her 9 —, idet de nye spor tages i brug, og de tilsvarende gamle sporstrækninger aflægges etapevis, således at trafikken altid kan afvikles. Det vil føre for vidt her at komme ind på enkeltheder om

gangen i ombygningen, det skal blot nævnes, at overtrækningerne af indadgående persontogsspor fra gammelt til nyt i km 6,9 og km 3,7 skete i tiden kl. 13,55 til 15,45 den 27. november 1951, idet togene 350, 244 og 46, der løber i dette tidsrum, blev ført ad venstre spor mellem Glostrup og Valby, og at forbindelsen mellem det nye indadgående godstogsspor og spor 6 blev etableret samme dag mellem kl. 12,25 og 17,07.

Tog 50 var det første tog ad det nye indadgående persontogsspor og tog 2050 det første godstog ad det nye indadgående godstogsspor.

På fig. 5, der er taget fra sporudfletningsbroen den 26. november 1951, ser man, at forbindelsen til spor 2 udefra er afbrudt. Tog, der efter planen skulle denne vej, blev ført over Godsbanegården eller Hovedbanegården. Man ser det nye spor 6 ende blindt (bagved troljen); det blev som nævnt næste dag trukket sammen med det gamle spor 6, der ligger til venstre for den blinde sporende. Næste dag igen blev den nye sporkrydsning i spor 5 indlagt, hvorved spor 2 blev sat i forbindelse med det sporskifte i det nye indadgående godstogsspor, som ses til højre i billedet med det lange sporskiftetømmer foran.

Sikringsanlægget på Vigerslev station, signalernes placering og betydning samt stationens udstrækning ændres fuldstændig ved ombygningen.

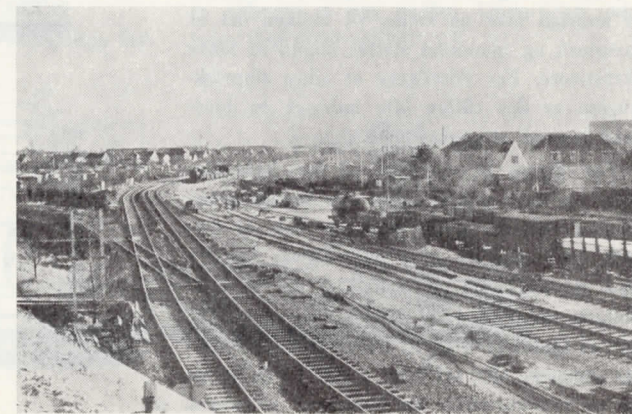


Fig. 5. Udsigt fra sporudfletningsbroen mod sydøst. De to spor, der fra forgrunden går ind i billedet er spor 5 og 6. det krumme spor til venstre er spor 2, og de spor, hvorpå vognene holder, er Vigerslev godsstation. Lokomotivet holder på spor 9.

Ved blindt endende spor på en station anbringes som regel for enden af sporet en *sporstopper* for at hindre i gang værende vogne eller en togstamme i at køre ud over sporet.

Konstruktionen af sporstopperne er højst forskellig afhængig af de krav, der stilles til dem — f. eks. af, at sporstopperen skal yde en eftergivende (forholdsvis blød) standsning af vognene, eller om en mere brat standsning måske kan tillades —, og valget af typen af sporstopperen er derfor i hvert enkelt tilfælde igen afhængig af, i hvilket spor på stationen sporstopperen agtes opstillet (f. eks. for enden af en blindt endende indkørselstogvej eller for enden af et kort depotspor), og iøvrigt afhængig af pladsforholdene på stationen, idet sporstopperne er af højst forskellig længde, eftersom kravene med hensyn til bremsevirkningen stilles mere eller mindre strenge.

Man skelner mellem *lave* og *høje sporstopper*, idet betegnelsen afhænger af, hvorvidt vognenes anslag mod sporstopperen sker med hjulflangerne eller med vognpufferne, og inden for disse grupper af sporstopper findes der igen en række af forskellige udførelsesformer.

De lave sporstopperer er enten *faste* eller *bevægelige*.

I konstruktioner fra ældre tid er den lave, faste sporstopper som regel fremstillet af et stykke tømmer — den såkaldte *stoppebom* —, der er lagt tværs over sporet. Tømmeret er anbragt over en svelle, til hvilken det er fastgjort, og tømmeret støttes bagud af korte skråstivere. For yderligere at sikre stopvirkningen er der tillige ofte anbragt en jordvold bagved stoppebommen.

Ved denne konstruktion af lave sporstopperer var bremsetøjet udsat for beskadigelse, hvorfor den nu i det store og hele er forladt, idet man er gået over til at benytte *lave stoppeklodser af støbejern*, der er fastboltede til skinnerne, således som det fremgår af figurerne 1 og 2. Klodserne hører parvis sammen, idet »et sæt« består af et højre- og et venstrestykke, og klodserne anbringes

OM SPORSTOPPERE, STOPPESKO OG HEMSKO

1. artikel

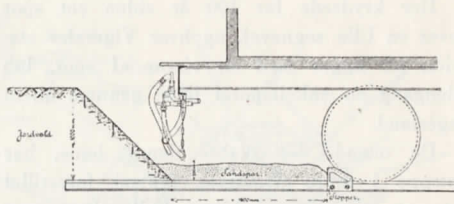


Fig. 1.

på sporets inderside, fastgjort til hver sin skinnestreg med to bolte. Formen af klodserne er afpasset således, at hængestangen *h* i vognens bremsetøj netop går fri af klodserne. Stopvirkningen beror på, at en vogn ved for stærk fart må løbe op med hjulflangerne på stoppeklodserne, således at forenden af vognen løftes. Skulle farten være for stærk, således at vognen løber over klodserne, er der som yderligere forholdsregel for

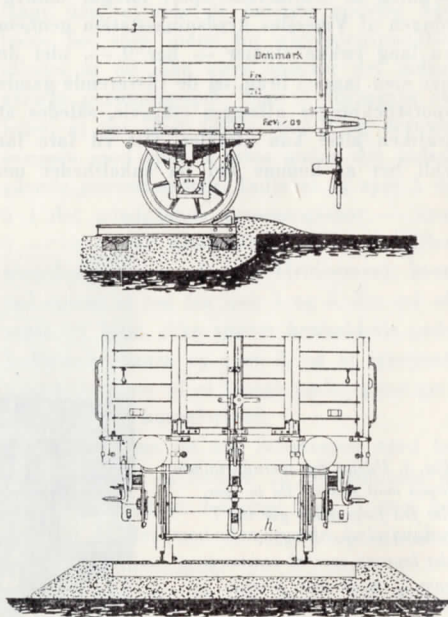


Fig. 2.

standsning af vognen, bagved stoppeklodserne anbragt et kort stykke sandspor, der afsluttes med en jordvold. Sandsporets længde afpasses således, at bremse- og varmeslanger ikke beskadiges af jordvolden. Hvor forholdene ikke tillader anbringelsen af sandspor med bagved liggende jordvold, som f. eks. for enden af spor i gader eller veje, kan man — hvis høj sporstopper ikke foretrækkes — afslutte sporet som vist i fig. 2.

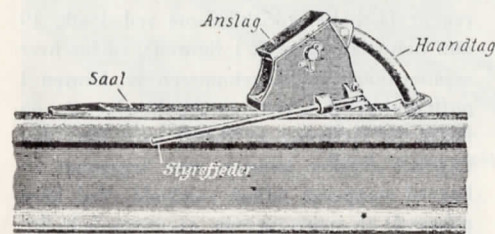


Fig. 3.

Hemsko er en slags *flyttelige, lave sporstopperer*, der kan anbringes hvor som helst på sporet for at bringe fritløbende vogne til standsning (f. eks. under rangering), eller for blot at *regulere* (sagtne) de fritløbende vognes fart. Hemsko benyttes også til sikring af, at henstående vognstammer ikke af en eller anden uvedkommende årsag skal komme i bevægelse.

Hemsko anvendes i mange forskellige for-

mer. En af de hyppigst benyttede typer til brug ved standsning af vogne er vist i fig. 3. Hemskoen er af jern og består af en (på skinnehovedet hvilende) sål, som bærer et anslag, hvortil der er fastgjort et håndtag. Sålen har en nedadvendende flig, den såkaldte *laske*, der ligger an mod skinnehovedets inderside (ses ikke i figuren), medens lasken iøvrigt trykkes ind mod skinnehovedet af en *styreffeder*, anbragt på den modsatte side. Kommer en vogn løbende mod hemskoen, vil hjulet med køreflader løbe op på sålen og støde mod anslaget, hvorefter hjulet vil slæbe hemskoen med sig hen ad skinnen, indtil gnidningsmodstanden mellem sål og skinne bringer vognen til standsning. En enkelt hemsko er tilstrækkeligt til standsning af en vogn, men helst bør der have to hemsko til rådighed, og den anden hemsko udlægges da som reserve ca. 10 m bagved den første, hvis den forreste hemsko skulle svigte.

I fig. 4 er vist en *høj sporstopper* af ældre konstruktion, delvis bygget af gamle skinner. Den består af to *stødbukke*, der hver især er dannet af en skinnebue *sb* (der danner en ligefrem fortsættelse af sporets kørestreg) og *skråstiverne ss*, som støtter buen bagtil. Forneden er skinnebue og skråstivere indbyrdes forbundet ved en *forplade f*. Bukkene bæres af to stykker langtømmer *l*, der hviler på et svelleunderlag i ballasten. Foroven er der til stødbukkene i pufferhøjde fastgjort et stykke tømmer, *stødbjælken s*, og på denne er anbragt et par puffer. Undertiden udelades dog disse puffer.

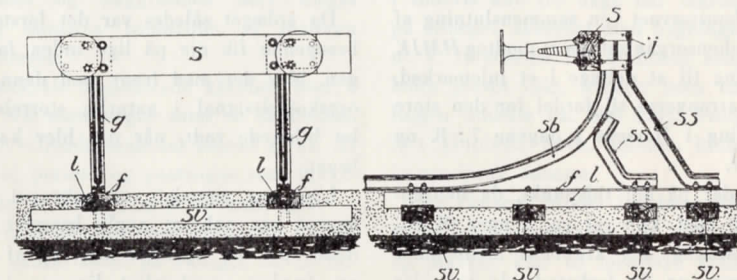


Fig. 4.

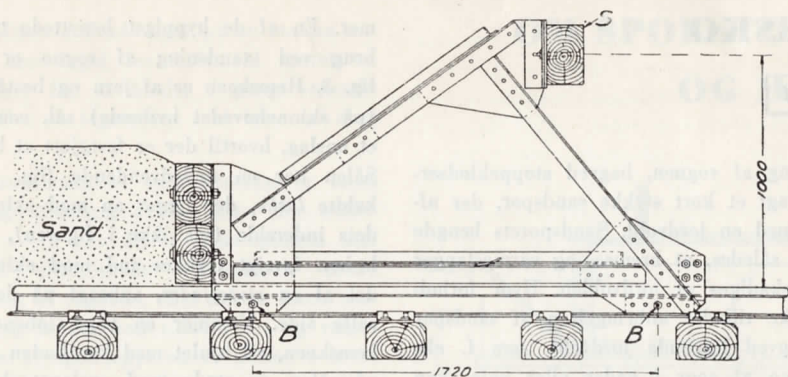


Fig. 5.

Ældre sporstopper af anden udførelse — med stødbukke af tømmer — forefindes også, men bygges nu ikke mere.

Høje sporstopper af den angivne type lider under den betydelige mangel, at de ikke i tilstrækkelig grad yder fjedrende modstand ved påkørsel, og man bruger derfor så vidt muligt kun sporstopper af den angivne konstruktion ved korte spor, hvor enkelte vogne skal henstilles (varehusspor), da det atter og atter har vist sig, at vognmateriellet lider skade ved at støde mod dem.

De høje sporstopper fremstilles nu om stunder som vist i fig. 5. Sporstopperen er bygget af profiljern, samlet ved knudeplader og nitte- og bolteforbindelser til en jernkon-

struktion, der hviler på sporet, idet stopperen er fastboltet til skinnerne ved 4 stk. 19 mm bolte (betegnet *B* i figuren), to for hver skinnestreg. Til sporstopperen er foroven i pufferhøjde fastgjort en stødbjelke *S*, og bagtil er fastboltet to lodret over hinanden liggende stykker tømmer, som begrænser en bagved stopperen udlagt sandvold. Ved hård påkørsel af sporstopperen overrives bolteforbindelserne *B*, og sporstopperen glider ind i sandvolden, som skydes sammen og herved bevirker en mere blød (eftergivende) standning af vognene, end tilfældet er med den ovenfor beskrevne sporstopper af ældre konstruktion.

Med en klub på Udstilling

Horsens Modeljernbaneklub

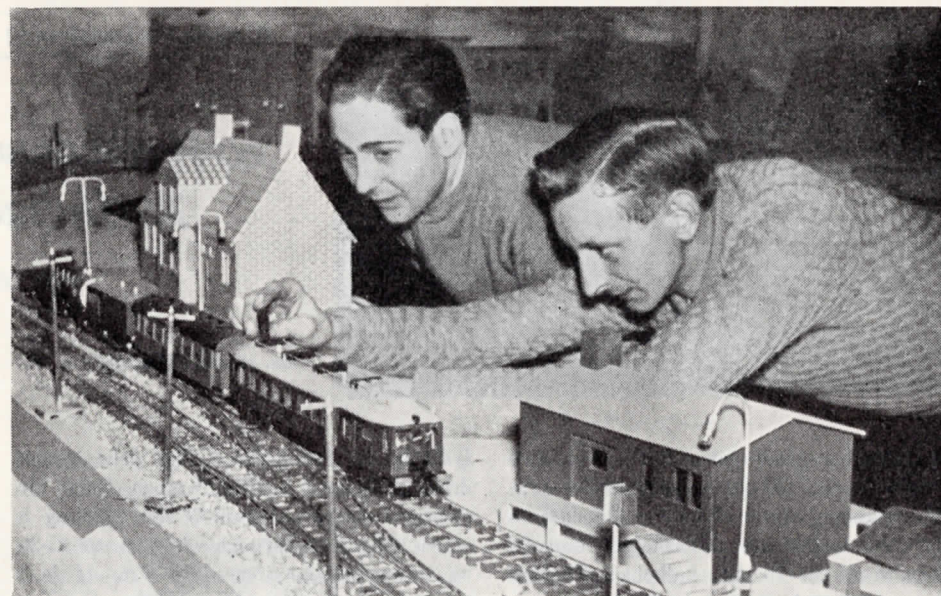
Fra ungdomsnævnet (en sammenslutning af lokale ungdomsorganisationer) modtog *HMJK* en opfordring til at deltage i et julemarked, der skulle arrangeres til fordel for den store juleindsamling i Horsens i dagene 7. og 8. december.

Selv om der på det tidspunkt, da henvendelsen fandt sted, kun var ca. 3 uger til udstillingens åbning, gik klubbens medlemmer ind for sagen, og de forberedende arbejder blev straks påbegyndt.

Julemarkedet afholdtes i forsamlingsbygningen i Kildegade, hvor man havde overladt klubben foyéren.

Da anlæget således var det første, som de besøgende fik øje på lige inden for indgangen, blev der med front mod denne rejst et overkørselssignal i naturlig størrelse. Signalet blinkede rødt, når der blev kørt på anlæget.

Lige bag signalet var opbygget et podie, hvorpå var anbragt nogle længder spor. På disse spor var opstillet materiel af forskellig art, færdigt og ufærdigt, ligesom der var op- hængt forskellige numre af nærværende blad.



Detail fra det smukke udstillingsanlæg.

Bag opstillingen af vogne m. m. blev indrettet et arbejdende hobbyværksted med fremstilling af vogne, og hvor reparationer blev udført.

Anlægget havde 2 stationer: Ejstrup (hovedstation med to gennemgående spor og spor til godsbanen og pakhus) og Hasnæs samt holdepladsen Holsted. Bag Ejstrup station var kontrolbordet anbragt, og herfra kunne hele anlæget dirigeres. Banen var cirkelformet og opdelt i ni sektioner. Signalerne blev betjent elektrisk, hvorimod man, for at opnå den største driftssikkerhed havde håndbetjente sporskifter. Arealet 6×5 meter.

Landskabet og baggrunden blev meget smukt og naturtro fremstillet af maleren Herluf Petersen.

Som trækraft disponerede klubben over 1 ML og 3 ME motorvogne samt en skinnebus. Det øvrige rullende materiel bestod af ca. 25 vogne, såvel person- og postvogne som lukkede og åbne godsvogne samt 1 tankvogn.

Aftalen med udstillingens arrangører gik ud på, at der skulle køres på anlæget ca. 10 minutter hver time. Men en så kort køretid viste sig fuldstændig utilstrækkelig, idet inter-

essen var så stor, at der faktisk blev kørt uafbrudt alle tre dage.

Pressen omtalte bl. a. udstillingen, der ialt var besøgt af ca. 5000 mennesker, således: »Det er vanskeligt at sige, hvad der interesserede førstedagens besøgende mest, men det er hævet over enhver tvivl, at modeljernbanefolkenes tog i foyéren og julemanden og hans familie stod børnenes hjerter nærmest. Hele dagen var der trængsel om modeljernbanen, et flot stykke arbejde, der taler til drenge i alle aldre.

Klubbens medlemmer har under udstillingen lagt mærke til adskillige besøgende, der i timevis alle tre dage har iagttaget kørslen på anlæget, arbejdet med bygningen af vogne m. v. Interessen for klubbens arbejde er således blevet vakt, hvorfor man under udstillingen uddelte ca. 500 kort, hvorpå var anført klubbens navn, adresse, klubaften samt bestyrelsens adresse.

For Horsens Model Jernbane Klub har det været tre interessante og udbytterige dage, og man er klar til med nye kræfter og nyt initiativ at tage fat på den videre udbygning af anlæget.

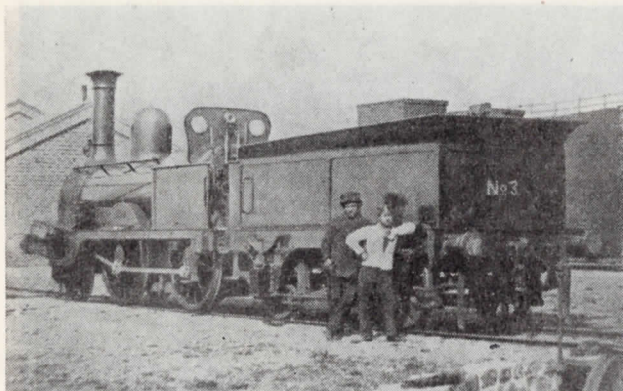


Fig. 17. Canada maskinen nr. 3.

Nogle danske damplokomotiver fra tiden 1847-1925

af J. KYSTER

I Jylland begyndte man først på jernbanerne i årene 1862-66, og den første statsbanestrækning Aarhus-Randers åbnedes i 1862. Her benyttedes de såkaldte *Canada-lokomotiver*, ialt 20 stk., indkøbt i England i årene 1862-66 hos »Canada Works«, en maskinfabrik oprettet af firmaet *Peto, Brassey og Betts*. Fabrikens navn stammede fra, at dens første store opgave var bygningen af en stor stambane i Canada. Fig. 17 viser Canada-maskinens oprindelige udseende. Det er nr. 3, bygget i 1862 som nr. 110. I 1879 fik den litra A, og den blev ophugget i 1883. Resten af Canada-maskinerne udrangeredes i årene 1884 til 1889.

Efter disse lokomotiver benyttede *Det Danske Driftsselskab*, som havde fået overdraget driften af banerne i Jylland, indtil de

Jydsk-fynske Statsbaner i 1867 selv overtog driften, maskiner af litra B typen. Heraf var 6 bygget hos *Stephenson* i året 1868 og 5 stk. i 1869. De 6 første havde numrene 21-26 og udrangeredes i årene 1907-1926. Af de 5 sidste havde den første nr. 45. Den blev udrangeret i 1927 og står nu i Langå, forbeholdt jernbanemuseet. Den anden, nr. 46, ses på fig. 18. Den havde byggenr. 1924 og udrangeredes i 1932 som den sidste af alle 11 litra B'er.

Samtidig med litra B anskaffedes 12 stk. litra E, også bygget hos *Stephenson*. De to sidste af disse, der oprindeligt havde numrene 27-36 og 43-44, omnummereredes i 1912 til nr. 37 og 38 og udrangeredes i 1929 og 1928.

I årene 1871-93 anskaffedes 29 stk. litra J lokomotiver bygget hos *Borsig, Nydquist,*

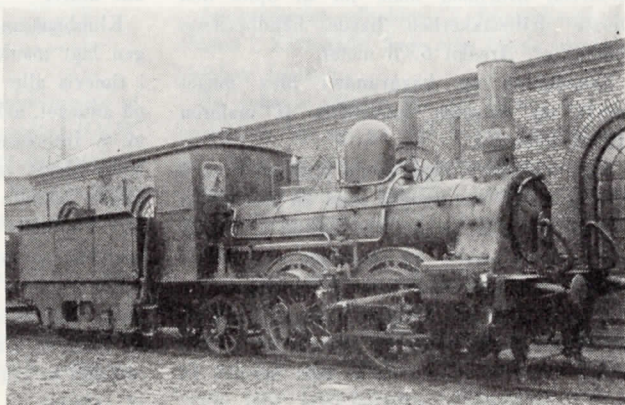


Fig. 19. Litra J. nr. 10.

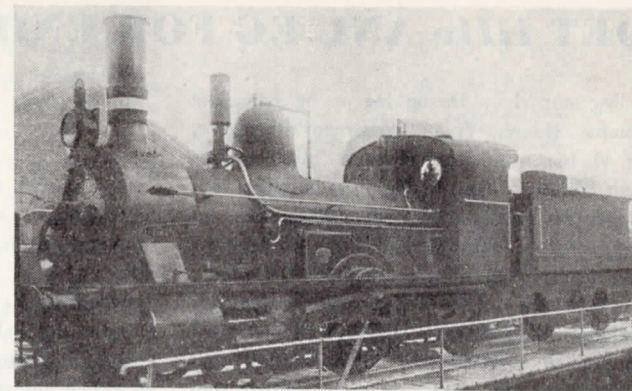


Fig. 18. Litra B. nr. 46.

Henschel og Kitson. Fig. 19 viser litra J nr. 10, bygget hos *Nydquist* i 1888. Maskinen er ombygget i 1926 og udrangeret i 1937. Fra 1875 til 1901 anskaffedes en lang række G-maskiner. I 1874-75 anskaffedes 4 stk. litra M, nr. 59, 60, 82 og 83, der nu alle er udrangerede. De var bygget hos *Fletcher, Jennings og Co.* i *Whetehaven*. Fig. 20 viser nr. 60, der blev udrangeret i 1923.

Yderligere anskaffedes i tidsrummet 1868-72 et antal maskiner af litra H og litra L, de såkaldte »kaffemøller«. Fra 1873 til 1880 anskaffedes yderligere maskiner af litra F, C, K, G, L, D og N. Senere P og A. Litra A, B, D, H, J, K, L og P var persontogslokomotiver, medens litra E og G var godslokomotiver.

Af rangermaskiner må også nævnes »gamle

Ole« med lodret kedel. Schrapbogen har også et billede af den. Det er vist på fig. 21. Maskinen brugtes bl. a. i Aarhus i 1869. Den var bygget 1868, og billedet er taget i 1929. Andre rangermaskiner var M, N og senere Hs og F og »høj« F samt T.

Ved DSB's overtagelse af banerne i 1880-92 blev maskinerne ens litrerede over hele landet, og den største part af de ovenfor nævnte typer er nu udrangerede.

I en følgende artikel skal vi blide videre i schrapbogen og mindes en række gamle mærkelige lokomotiver. Senere vil vi bringe tegninger med originalmål af litra Ls, Ds og As, og det er mit håb, at det vil lykkes mig med disse artikler at få læserne interesseret i også at beskæftige sig med de gamle lokomotiver som forbilleder for deres modeller.

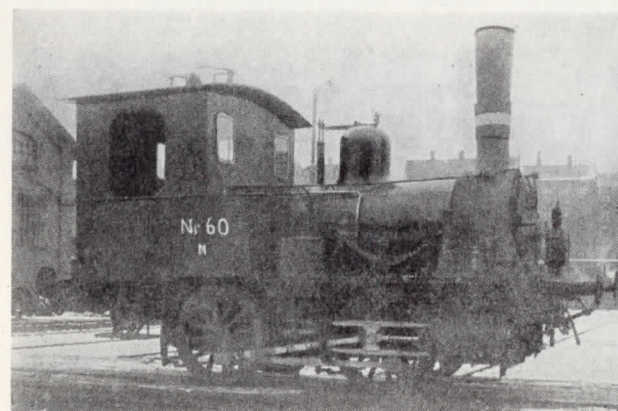


Fig. 20. Litra M. nr. 60.

Fig. 21. Se næste side.

DET lille ANLÆG FOR ENHVER

af H. B.

Der står vi — De og jeg — og kan ikke komme videre. Vi er ivrige mj'tilhængere, og vi har allerede med mere eller mindre godt resultat bygget nogle godsvogne, som vi har set køre på en bekendts smukke anlæg; men vi selv, vi kan ikke foretage os ret meget i den retning hjemme. Det mangler ikke på interesse for sagen, men der mangler plads. Måske har vi lejlighed til i en klub at beskæftige os lidt med mj i praksis og kan måske også en aften deltage som lokofører eller stationsforstander, men i vort eget hjem? Fuldstændig udelukket. Vi har kun et soveværelse og et køkken og har ledt forgæves efter en kælder eller et loft til vore jernbanetekniske planer. Er det ikke rigtigt? Dette er nemlig ikke tilfældet for os to alene, thi en meget stor skare af mj'venner kan ligesom vi heller ikke foretage sig noget. Gives der nu alligevel ikke en eller anden metode?

Jo, vi kan køre med vore selvbyggede eller færdigkøbte vogne, vi kan køre efter køreplan, vi kan rangere med vore godsvogne — faktisk alt, selv om vi ingen plads har i vor bolig. Her er ideen, der jo selvfølgelig alt efter det benyttede størrelsesforhold bliver mere eller mindre omfattende, men faktisk er den praktisabel i alle de mindre sporvidder.

Læseren vil sikkert straks tænke på omkostningerne, men lad os kaste et blik i pengepungen. Meget lovende ser den jo ikke ud, men vi vil sikkert nok skaffe det nødvendige. Vi er alligevel ikke i stand til at købe det hele på een gang, og vi må på grund af byggetiden gå skridtvis fremad. Vi er begge interesseret i at holde omkostningerne nede på et så lavt niveau som muligt, uden at det går ud over vort anlægs kvalitet. Det skal ikke alene være de finansielt bedre stillede mj'ere, der har eget anlæg, vi andre vil også.

Jeg vil her prøve at vise, at det faktisk er muligt at bygge »det lille anlæg for enhver«, og samtidig vise, hvorledes det bliver til et stort anlæg.

Først må vi gøre os klart, at der ikke kan blive tale om et anlæg med 2-sporede strækninger, bjerge, søer, viadukter o. s. v. Vore indskrænkede rumforhold, der forbyder kurver med store radier, medfører, at vi kun kan benytte 1-sporede strækninger — sidebaner. Iøvrigt er det slet ikke interessant at benytte dobbeltsporede strækninger. Den en-sporede byder på meget mere underholdning

ved køreplanskørsel, tænk blot på togsikringen. Og så koster den dobbeltsporede det dobbelte, og den kræver meget længere byggetid. Ikke bange, vor kørsel skal nok blive virkelighedstro, og landskabet også — det danske landskab egner sig iøvrigt fortrinligt til denne form for anlæg.

Hvor stor skal den flade være, vi kan bygge? Nu hjælper det ikke at se rundt i rummet. Vi har allerede talt derom og er blevet enige om, at De har lige så lidt plads som jeg for et »permanent anlæg«. Vi må straks vende problemet derhen, at hele historien må lade sig hurtigt opbygge og nedtage. Lad os derfor lige overveje, om det lader sig gøre i en kasse.

Det lyder da tiltalende. Det med at skille sporene ad i mange stykker, sætte ledninger til her og dér, opstille og nedtage signaler, huse o. s. v., alt det der samlearbejde af mange enkeltdele, det er ikke nogen god ide.

En kasse, hvor siderne klappes ned, og dér står det færdigmonterede anlæg, inclusive landskab og ledninger, lige til at sætte til stikkontakten, ville ikke være så galt.

Nogle vil nu sikkert mene, at denne kasse vil være for stor. Jeg giver læserne ret. En kasse på 2×1 meter vil være et klodset møbel. Og hvor skal den anbringes? Gør vi den mindre, vil den til rådighed stående flade selv for HO blive for lille. Det går altså ikke —

Og dog, det går. Hør her, hvordan De kan ordne det. Lad os antage, at en forretningsrejse eller en ferierejse fører Dem herved, hvor jeg bor. De vil benytte lejligheden til at vise mig Deres sidste HO-lokomotiv, som har gjort knuder under kørselen. Når De træder ind i min bolig, vil De se Dem forgæves om efter et modeljernbaneanlæg. Alligevel vil jeg sige: »O.K. vi prøver at sætte lokoet på forsøgsstrækningen.« Med forbavelse ser De mig trække en flad kasse på ca. 60×80 cm. ud under sofaen, sætte den på bordet og åbne den. Her foran Dem ligger nu min HO-forsøgsstrækning (fig. 1). Kassen består af to lige store plader B, kantlisterne L og hængslerne S samt eventuelt et simpelt lukketøj. Strækningen består af en ganske enkelt flad

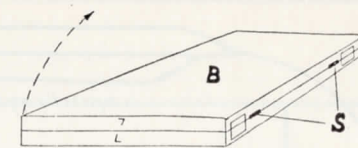


FIG 1.

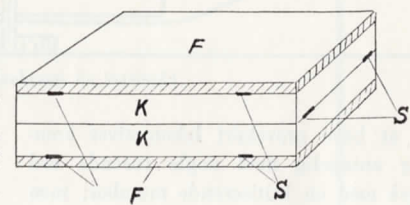
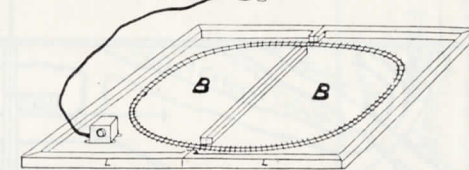
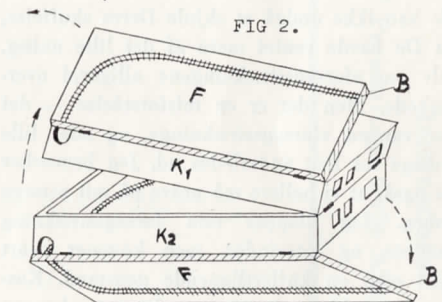


FIG 2.



Øverst den lille banes grundprincip og nederst anlægs-dobbeltkassen.

cirkel eller oval. Sporet er dels fastgjort til bordpladen direkte, dels med søm, dels med klammer og dels med og uden sveller. I og for sig ikke noget smukt syn, men her bliver kørsel på forskellige sporbygningsmetoder prøvet. Nogle sporungjagtheder findes også for at undersøge køretøjernes ømfindtlighed herfor. Transformator, ansretter og hastighedsregulator er fast anbragt ved siden af. Vi behøver kun at stikke ledningen i stikkontakten, og forsøget kan begynde.

Enhver mj'er, der selv bygger sine vogne og lokomotiver og ikke har et fast anlæg, bør have en sådan prøvestrækning.

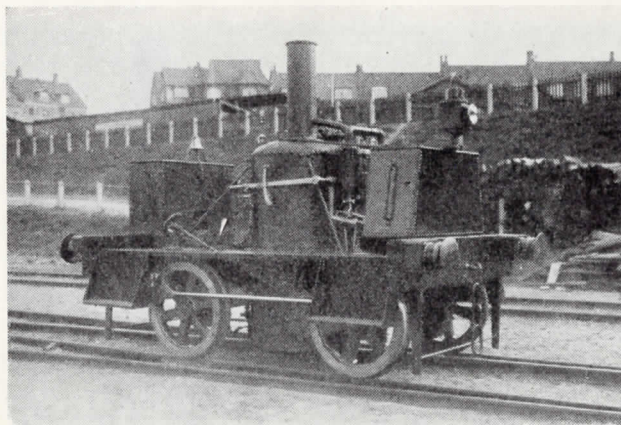
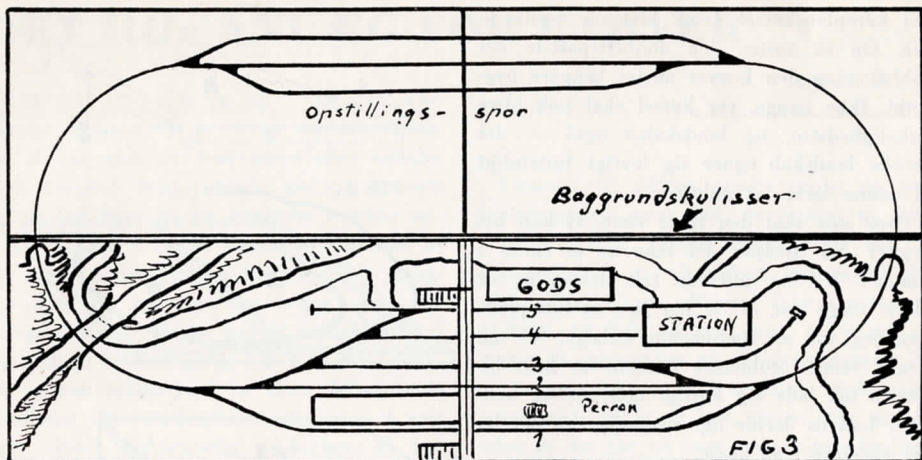


Fig. 21. til artiklen forrige side. „Gamle Ole“.



Eksempel på sporplan til den lille bane?

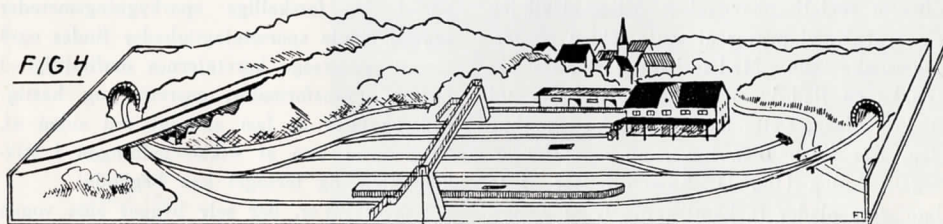
Efter at have prøvekørt lokomotivet kommer jeg antagelig med nogle rosende ord eller også med en kritiserende mumlen; men De kan ikke undgå at skjule Deres skuffelse, da De havde ventet mere af det lille anlæg, selv om »forsøgsstrækningen« alligevel overraskede. Men det er en misforståelse — det her var en »forsøgsstrækning«, og »det lille anlæg« ser helt anderledes ud, Jeg bemærker da også, at vi hellere må prøve på mit »store« anlæg. Jeg klapper min forsøgsstrækning sammen og forsvinder, men kommer snart igen med en kuffertlignende genstand. Kassen indeholder mit »store anlæg« og har en størrelse på 100×75 cm. med 20 cm.s højde. Kassen slås op på bordet og indeholder alt, hvad vi ønsker. Opbygningen tager knapt et minut (fig. 2). Anlægget består af den forreste dobbeltkasse K, som indeholder landskabet og den deri liggende hanegård, og de

bagerste plader F, på hvilke der ligger en halvcirkelformet strækning og nogle opstillingsspor.

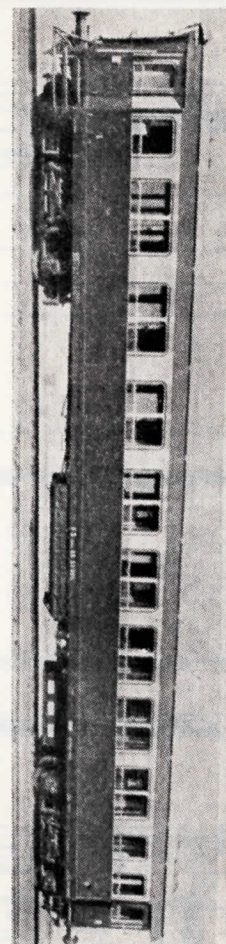
Lad mig lige kort opremse fordele og mangler ved en sådan kasse.

Fordele:

1. Ved et mindre anlæg finder kassen et fast underlag på ethvert normalt bord.
2. Samtlige elektriske forbindelser er fast anbragte. Kun stikkontakten må anbringes i husets installation.
3. Opbygning og nedtagning sker på meget kort tid.
4. Den lukkede kasse optager forholdsvis ringe plads.
5. Støvsikkert opbevaring.
6. Let transport til forevisning hos bekendte og venner.
7. Universel forbindelsesmulighed til stræk-



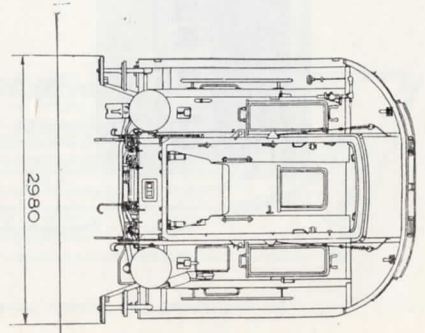
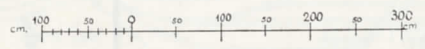
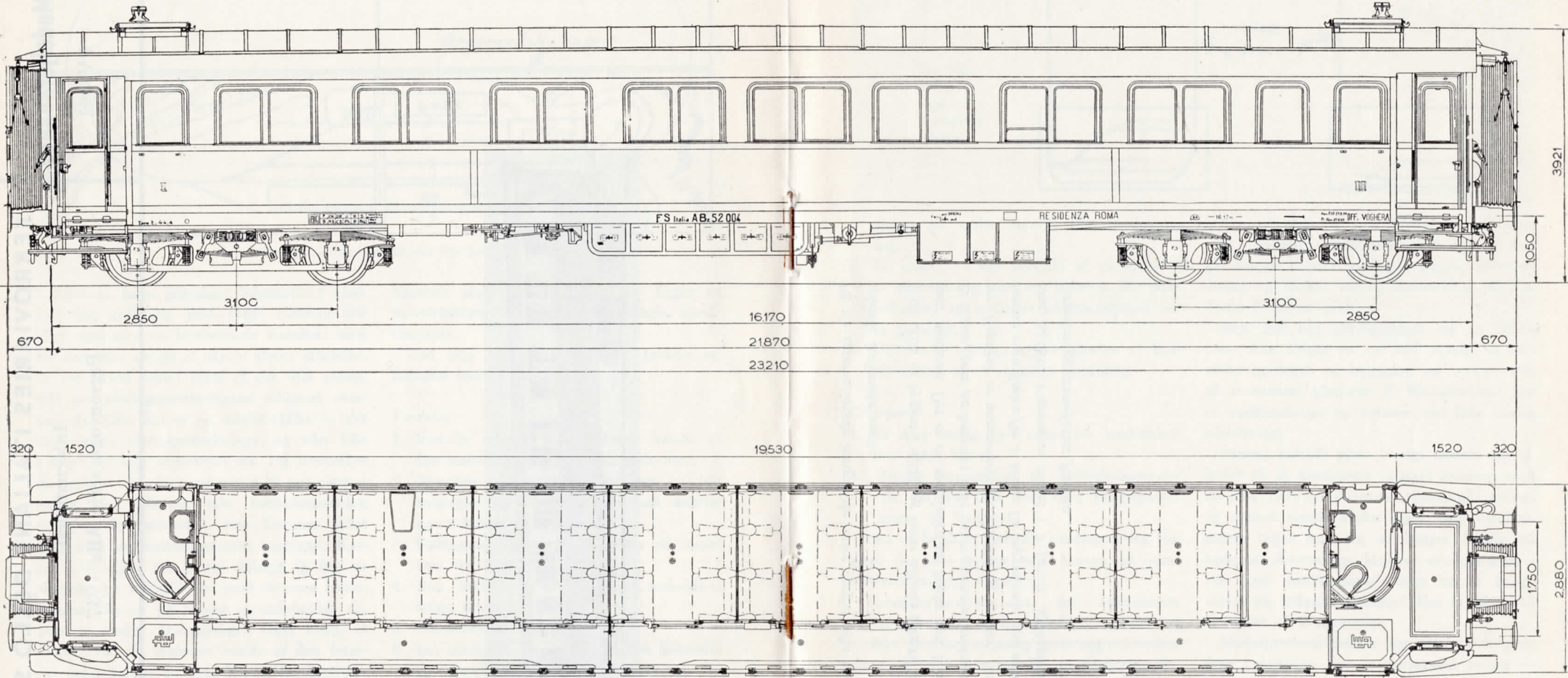
Ser det hele trods enkel og formålstjenlig opbygning egentlig ikke ganske godt ud?



Modeljernbanen
PV 401

FERROVIARIES ITALIANE DELLO STATO
International
Personvogn serie ABz 1937

Størrelse 1/87
Spor HO

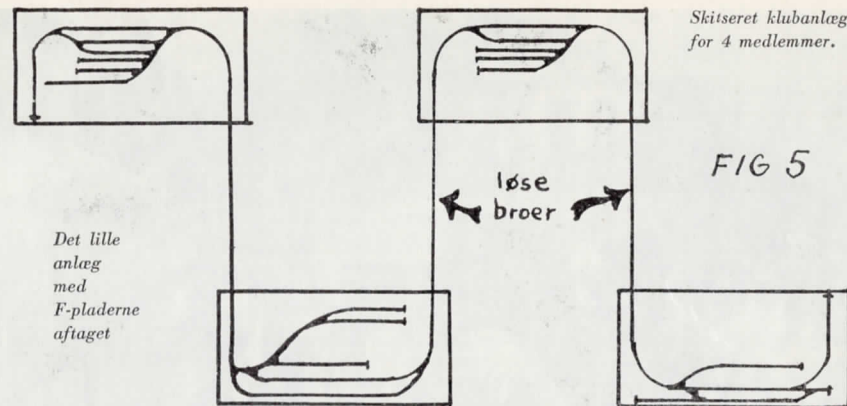


Størrelse 1/87
 Spor HO

Foto og tegning fra Modeles Ferroviaries

På de internationale europæiske ruter træffes ofte hos-
stående italienske vogne.

Serie ABz er bygget i 1937 og hører således ikke til de
mest moderne. Det er en metalvogn på bogier med 1. og
2. klasse, som de benyttes i de internationale forbindel-
ser. Vognene er nummereret fra 52.000 og opfter. Den
samme vogn findes for 3 klasse Cz begyndende med num-
rene 32.000. Vognen er malet i 2 farver, gyldebrun
forneden og cremefarvet foroven.



- ninger på andre mj'eres tilsvarende anlæg.
8. To kasser — ved bortfald af pladerne F — anbragt ryg mod ryg giver et fint dobbeltanlæg og muliggør køreplanskørsel for to personer.
 9. Universelle opbygningsmuligheder af kassesystemet til et virkeligt storanlæg.

Ulemper:

1. Er ikke særlig godt egnet for landskaber med høje bjerge.
2. Mindre anvendeligt til luftledningssystemer, da der ikke kan være fastmonteret master på fladerne..

Lad os betragte det lille eksempel, jeg har givet det lille anlæg med hensyn til jernbanestrækningen (fig. 3).

Hovedparten af det, der interesserer mj'eren, foregår på banegårdene, og her må vi ikke glemme, at netop godsrangertjenesten giver de mest interessante og problematiske momenter. Vi ordner derfor vor bane således, — som i virkeligheden — at godstogstrafiken er større end persontrafiken og lægger hele anlægets hovedpunkt på en mindre gennemgangsbanegård med enkel drift.

Stationen får een perron med to spor for persontrafiken og to spor for godstrafiken med et omløbsspor for rangerarbejdet. Denne lille station, skitseret i fig. 3 og 4, behøver kun 7 sporskifter og vil fuldstændig strække til til vort specielle »lille anlæg«. Stationsbygning og godsmagasin ligger som i virkelig-

heden på sådanne små banegårde tæt sammen. Stationens udkørsler mod øst og vest går begge i buer mod bagvæggen, igennem denne og slutter sig til halvcirklen på pladerne F til en oval.

Den, der har færdigbygget sig en sådan bane, kan bygge en ny med måske et helt andet landskab og banegård og benytte den til at erstatte pladerne F. Mulighederne her er udtømmelige og behøver vist ikke særlig uddybning.

Samme metode giver iøvrigt uanede muligheder til at kombinere anlæget sammen med en eller flere kammeraters tilsvarende anlæg, og derved opstår klubanlægget, som medlemmerne tager med sig og bygger færdig på hjemme. Hvormange klubber er ikke gået i stå, fordi medlemmerne ikke kunne bygge videre på anlæget hjemme? Her er ideen til forøgelse af klubantallet.

Modeljernbaneklubber kan altså — hvis de ikke i forvejen ejer et permanent anlæg — meget hurtigt komme til en fælles køreplansdrift, hvis medlemmerne arbejder efter dette system, hvor de på klubaftenerne forbinder de forskellige kasser med nogle dertil konstruerede sporbroer. Fig. 5 viser et simpelt eksempel. Det er altså kun den egentlige kasse, vi benytter i klubben. Når vi er hjemme, sætter vi pladerne F på igen og har da vor egen lille bane.

Mon ikke det vil lønne sig for mange af læserne at prøve at omsætte denne ide til praksis — det lille anlæg for enhver.

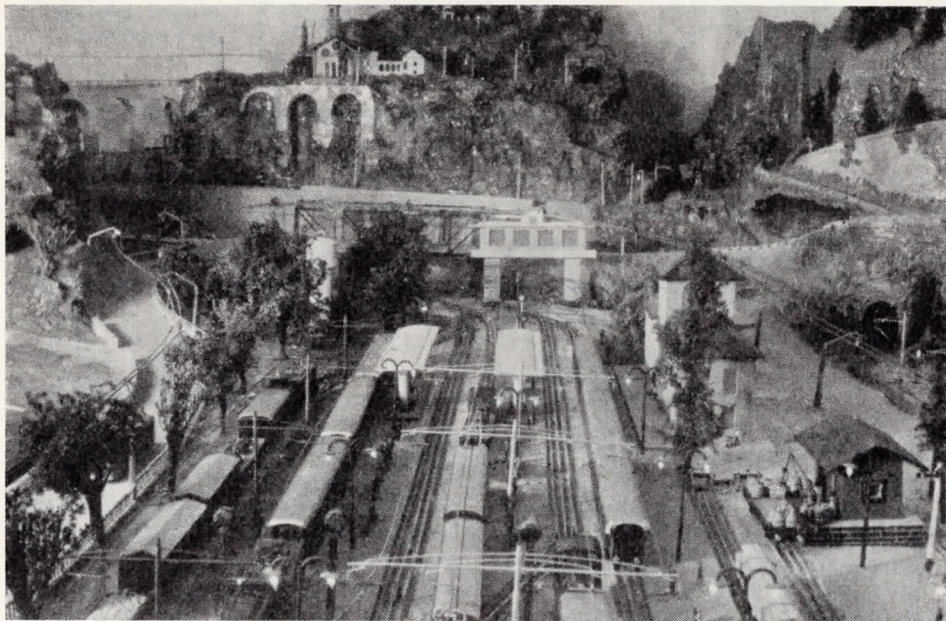


Fig. 1 viser „La Stazione Principale“, hovedstationen set fra øst. Trolleybussen kører på vejen til venstre, og man kan let følge den dobbelte luftledning over broen ned langs vejen til højre. Yderst tilhøjre forsvinder bjergbanen ind i sin første tunnel for at begynde stigningen op ad bjerget i baggrunden og videre over den høje bro til venstre.

VILLA d' Almé

ET HO-ANLÆG I BERGAMO, ITALIEN

af Rino Bernen

Under dette navn er et af Europas største og smukkeste konstruerede HO-anlæg kendt af alle norditalienske mjære. Anlægget er så særpræget og fikst konstrueret, at det har bud til mange danske mjære, selv om landskabet er af en noget anden karakter, end vi er vant til herhjemme. Det danske landskab egner sig næppe til ret meget af det italienske anlægs installationer. Derimod må der være meget for vore norske og svenske læsere.

Konstruktør og lykkelig ejer af anlægget er ingeniør Mario Boccalari, der er direktør for en stor norditaliensk tekstilfabrik. Med hjælp af en række frivillige, der i begyndelsen var komplet blottet for jernbaneviden, men snart blev grebet af mj-lidenskaben, frembragte ingeniøren et kunstværk, der overrasker ved

konstruktionernes mangfoldighed og detaljerigdom og med et fuldent landskab, skalatro indtil de mindste detaljer.

Anlægget er anbragt under hr. Boccalaris villa og har form som et omvendt U, støttet til lokalets 3 vægge. Den ene af disse er gennembrudt 4 steder, hvorigennem banelinien føres i tunneler til stationen, der er beliggende i naborummet.

Hele anlægget dækker en flade på 38 m². Konstruktøren har benyttet de to adskilte rum til at skabe to væsentligt forskellige landskaber. I det lille rum de høje, typiske lombardiske alper i vinterdragt og i det store rum alperne i overgangen til det flade landskab klædt i forårsdragt med blomstrende træer o. s. v. Landskabet i det lille rum giver een indtryk af, at man befinder sig på

et prominent vintersportssted med alperne dækket helt hvidt af nyfalden sne, hoteller og banegårde, transportstole for skiløbere, der ved et lille trick giver indtryk af at blive lastet fornedet og tømt foroven, og de store snevidder, hvor skiløberne sløjfer ned til hotellet igen.

Som det fremgår af sporplanen består anlægget af 3 forskellige baner. Jernbanen (de optrukne linier), bjergbanen (de stiplede linier) og trolleybuslinien. Da disse tre liniers forløb fremtræder tydeligt på sporplanen, er

der ikke nogen grund til at fordybe os nærmere i dem udover at de passerer en masse smukke og originale broer, viadukter, tunneler, bjergstrømme o. s. v.

Hovedbanegården — Stazione Principale — er beliggende foran i midten. Den har 3 peroner med 6 gennemgangsspor og 2 godsspor med varehus og lastekran. Godssporene er over drejeskiven forbundet med et vogndepot på 6 spor. Bag drejeskiven en 4-sporet remise.

Overalt er der anbragt elektromagnetiske

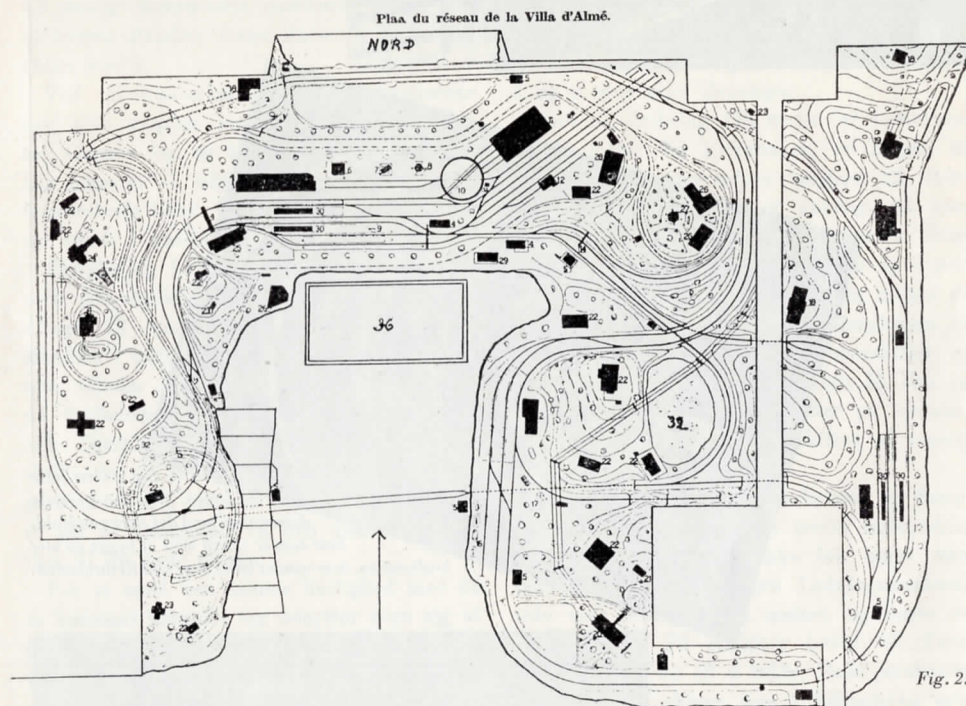


Fig. 2.

Nr.

- | | |
|---|--|
| 1. Hovedstationen, Stazione Principale. | 19. Station for skiløberbanen. |
| 2. Stazione Chaletz. | 20. Kraftværk. |
| 3. Stazione Saint Catherine. | 21. Vogterhus for søen og opstemningsbassinet. |
| 4. Kommandopost. | 22. Bolig — bondegård. |
| 5. Blokposter. | 23. Lille kirke og kapel. |
| 6. Godsmagasin. | 24. Kirke og kloster. |
| 7. Læsekran. | 25. Biograf. |
| 8. Vandtårn. | 26. Bolig- og forretningshuse. |
| 9. Vandpumpe for lokomotiver. | 27. Mindesmærke. |
| 10. Drejeskive. | 28. Fabrik. |
| 11. Lokomotivremise. | 29. Benzintank. |
| 12. Kulgrav. | 30. Perronoverdækning. |
| 13. Lystårn. | 31. Slot. |
| 14. Vingsignal. | 32. Stor sø. |
| 15. Daglyssignaler. | 33. Alpesø. |
| 16. Kullager. | 34. Oplagsplads. |
| 17. Brændeskur. | 35. Oplagsplads. |
| 18. Hotel. | 36. Manøvrebord. |

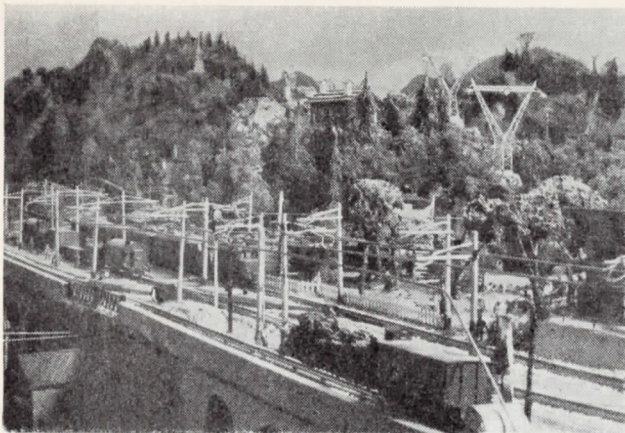


Fig. 3 viser „Stazione Challetz“ umiddelbart bagved kommandoposten. Foruden til venstre ses underføringen til broen tværs over lokalet. Læg mærke til højspændingsledningerne over de granklædte bjerge.

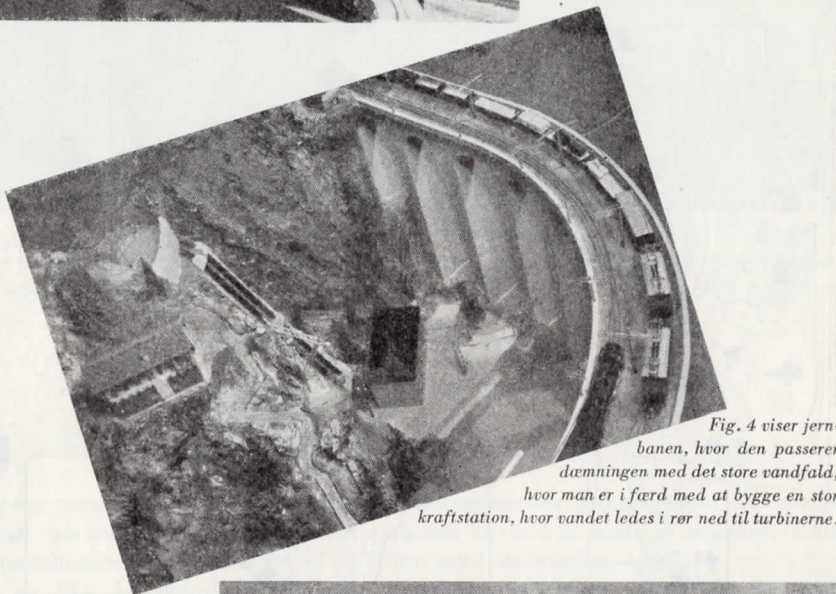


Fig. 4 viser jernbanen, hvor den passerer dæmningen med det store vandfald, hvor man er i færd med at bygge en stor kraftstation, hvor vandet ledes i rør ned til turbinerne.



Fig. 5 viser alperne i sne. „Stazione Sainte Catherine“ set fra syd op mod vintersportsstedet. Det elektriske motorvognstog holder på peronen og har lige bragt nye skiløbere ud til stedet.

afkoblingsramper, der tillader fjernstyret automatisk afkobling til rangering og formering af togstammer.

Alle de elektriske kredsløb er konstrueret og bygget af ingeniør Boccalari selv, og navnlig er de automatiske anordninger meget interessante. Trolleybuslinien og bjergbanen er fuldautomatiske og kører hele tiden, således at operatøren ved kommandobordet kun betjener den virkelige jernbane.

Trolleybussen, der kører uden skinner, styres automatisk gennem de to luftledninger. En snedigt konstrueret anordning sørger for, at bussen standser foran stationen og et par andre steder.

Ved niveauoverkørslen i hovedstationens ene side stopper busserne automatisk, når tog nærmer sig, og kører først over, når det har passeret — uden nogen indblanding af menneskelig hånd. Der kører konstant 2 busser rundt i gaderne.

Bjergbanen befares af to togsæt — nærmest sporvognslignende vogne med en strømaftager til luftledningen — der automatisk standser i endesløjferne og foran hovedstationen, således at passage nøjagtig finder sted på dobbeltsporet i de vestlige bjerges nordside. Bjergbanen stiger fra den laveste endesløjfe, der er anbragt 12 cm over hovedbanegårdens niveau, gennem mange sløjfer, hvoraf et par er helicoidale til den anden endestation 37 cm over niveau.

For at opnå den samme hastighed med de to konstant kørende tog benytter man sig af 6 reostater, tre til stigningen og tre til faldet. De 6 reostater indstilles og berøres derefter ikke mere under kørslen. Togsættene indsetter selv automatisk de rigtige reostater under sin kørsel fremad og får derved mere strøm under stigning og afbremses under nedstigningen.

Jernbanen kan fra kommandobordet betjenes med 6 reostater. Der kan altså køres 6 tog ad gangen, men dette tal kan forøges ved at lade flere tog køre på samme reostat i samme retning. De indsatte signaler og sikringsblokke stopper automatisk et tog, hvis det er kommet for tæt på det foregående. Det rullende materiel, der forøges kontinuerligt

ved gaver fra talrige beundrere, består for tiden af:

12 damplok — 11 elektrolok — 1 elektrisk motorvognstog på 4 vogne — 1 elektrisk motorvogn — 1 skinnébussæt — 33 passagervogne — 9 post- og bagagevogne og 52 godsvogne.

Alle stationer og veje er oplyste af enkelte og dobbelte lygtestandere og godsbanegården af tredobbelte tårnprojektorer, der tændes sammen med anlægets øvrige lys. Ialt er benyttet 200 små elektriske lamper. Ved hjælp af en reostat kan lokalets belysning dæmpes ned og helt slukkes. Synet af det oplyste landskab er af en imponerende virkning.

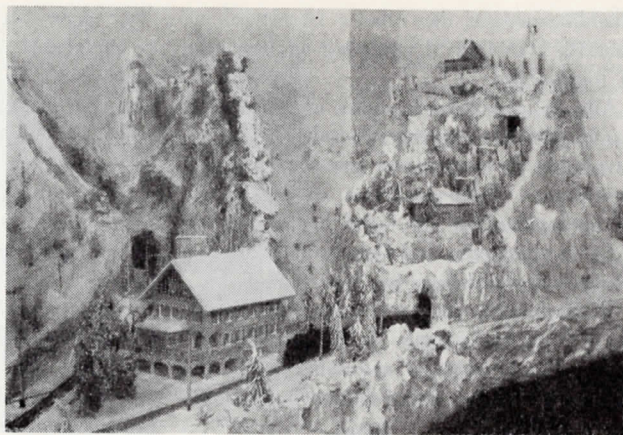
De to mindre banegårde er på henholdsvis 3 og 4 spor samt depotspor.

Sporene, omkring 115 meter for jernbanen og 22 meter for bjergbanen, er bygget af forniklede messingprofiler fastgjort til fibersvellemåtter, der atter er anbragt på træunderlag tilskåret efter banens kurver. Stigningen er på 5 pct. ved jernbanen og 7 pct. ved bjergbanen. Kurvernes største radius er på jernbanen 50 cm og på bjergbanen er mindste radius 38 cm. Alle sporskifter er selvbyggede og fjernbetjente, ialt 55 alm og 1 englænder. De fire sporskifter på bjergbanen er helautomatiske og skiftes af togene selv.

Der benyttes 20 volt vekselstrøm, og damplokomotiverne benytter en tredje midterskinne, hvorimod de elektriske lok kører med pantograf på luftledningen. Ledningsmasterne står ved dobbeltspor i midten og bærer to luftledninger. På stationer bærer de tilsvarende master op til 4 tråde. Hele jernbanen er såvel i 3. skinne som i luftledning sektionssinddelt, således at der kan standses og afsendes tog — indtil 6 — uafhængigt af hinanden. Banen har til disse sektioner 16 signaler af dagslys- og vingetype. Ved niveauoverkørsler er automatisk blinksystem.

Til køre- og signalstrøm er medgået ca. 7 km ledning, heri er ikke medregnet ledningerne til belysning. Alle ledninger er ført til kommandobordet, der står foran i midten. På dette findes 5 måleinstrumenter til kontrol af strømforbruget overalt på banen, 6 hastighedsregulatorer for jernbanen, 14 af-

Fig. 6. viser vintersportshotellet „L'Hotel Stella“ i forgrunden og skiløbertransportbanen op til højre til fløjet. I midten i baggrunden ser man skiløbere på vej ned ad bjergsiden.



brydere, 83 trykknapper, 10 sikringer og 12 transformatorer med forskellig ydelse.

De automatiske apparater til bjergbanen, 4 relæer og 6 reostater, til trolleybussen 4 relæer og mekanismen for den automatiske standsning, er anbragt i samme kasse.

En sportavle ophængt højt i baggrunden foran signalposten repeterer alle signaler og sporskiftstillinger samt besættelse af jernbanens sporsektioner.

I alt findes på anlæget 18 forskellige broer, 16 tunneler, 16 stationer, blokposter og kolonnehuse, 1 slot, 242 ledningsmaster, telegrafstænger og lygtestandere, 26 forskellige boliger, hoteller o. s. v., 1 kommandopost, 900 træer, buske o. s. v., 24 automobiler og diverse figurer.

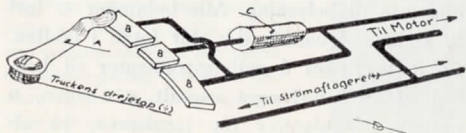
Anlægget blev færdigbygget i slutningen af februar 1951, og indtil den 15. juli havde

mere end 3500 aflagt besøg, heriblandt mange passionerede mj'ere, og udtrykt deres uforbeholdne beundring. Efter denne dato gik man i gang med at udvide anlæget med en stor endestation i u'ets midte. Stationens 16 spor, depotspor o. s. v. vil bringe det samlede antal sporskifter op i nærheden af de hundrede, total dækket overflade til 38 m² og samlet sporlængde for jernbanen til 220 m. Samtidig indføres helautomatisk bloksystem på hele strækningen. Kommandopult og sportavle bygges om, således at alle betjeningshåndtag anbringes i sporplanen på de steder, hvor de resp. signaler og sporskifter o. s. v. i virkeligheden befinder sig. Samtidig hæves pulten op på et podie, således at operatørerne kan overskue hele anlæget.

De ledsagende fotos er alle taget af ingeniør Boccari, der også er passioneret amatørfotograf.

TIPS

Den mekaniske kurvemodstand, som jo desværre er uundgåelig ved vore modelanlæg, er, især ved køreplanskørsel, et irriterende fænomen, idet den giver anledning til tidstab, som ikke lader sig beregne, især hvis man kører med vekslende vognantal på samme stykke trækraft. Den her viste konstruktion, egnet for Truckmotorvogne og -loko, tager sigte på til en vis grad at råde bod på denne kalamitet.



Nogen lang forklaring er ikke nødvendig. Se på figuren. På køretøjets ene truck er drejetappen forlænget op gennem vognbunden. På tappen er anbragt en fjedrende kontaktarm A af fosforbronce. Armen danner gennem truckstellet forbindelse fra skinnerne (—) til kontaktstykkerne B. Det midterste kontaktstykke har forbindelse til motoren gennem en modstand C, der kan være fast eller variabel. (På tegningen en fast). De yderste kontaktstykker danner direkte forbindelse til motoren, når trucken drejer sig i en kurve. Modstand og udvekslingsforhold dimensioneres således, at køretøjet holder skalafart ved ligeudkørsel, og accelerationen indtræder i kurver. På figuren ses armen A drejet helt ud i yderlinjen. Stykkerne B må anbringes isoleret fra hinanden på et stykke fiber- eller hartypulver. Målene på de forskellige dele må man eksperimentere sig til. V. D.

VOGNBYGNING —

endnu engang

Det er ikke alene den øvede mj'er, der beskæftiger sig med selvbygning af vogne, men også de mange ejere af Märklin og andre industrifærdige anlæg bygger i stor stil deres egne vogne. Det skyldes for de sidste mest vanskelighederne ved at fremskaffe materiale og de store omkostninger. De første gør det jo som sport og interesse for netop den side af vor hobby.

Vi har flere gange bragt beskrivelser af forskellige typer vogne, men emnet er langt fra udtømt, og den følgende artikel viser hovedgangen i almindelig vognbygning og giver flere små tips hertil.

Vognbygningen er vel nok den mest interessante og taknemmeligste beskæftigelse inden for vor hobby, og den medfører ikke alt for store besværigheder. Enhver kan her selv vælge sit byggemateriale alt efter pengepung, værktøj og færdighed. Papir, pap, træ, messing, zink, aluminium eller hvidblik er noget af det materiale, der kan benyttes. Med en lille smule omhyggelighed bliver der altid et brugbart køretøj ud af det, forudsat at der benyttes gode enkeltdele og, såfremt den praktiske erfaring mangler, også en god byggevejledning.

Endvidere må byggeren gøre sig klart, ud fra hvilke synspunkter de færdige vogne skal ses. Der findes mj'ere, der sætter hele deres færdighed ind på at få et rigtigt museumsstykke. D. v. s. de anbringer samtlige små detaljer på modellerne, fuldstændiggør undervognen samt en masse andre detaljer, der overhovedet ikke ses, når vognen farer hen over anlæget. Her tænkes f. eks. på døre, der åbnes og lukkes o. s. v. Hvor smukke disse vogne end kan være, anbefales det dog begyndere at stryge dem, og såfremt man ønsker materiel til at køre på banen, er der ingen grund til at tilføje detaljer, der kun ses, når vognen føjtes op og studeres nærmere. De fleste bygger deres vogne til frem for alt at kunne løbe upåklageligt over stræk-

ningerne og dér virke virkelighedstro for øjet. De ovenfor nævnte smådetaljer forlænger iøvrigt byggetiden betydeligt, og vi vil jo normalt ikke bygge een vogn, men mange. Helst et helt tog eller flere.

Den efterfølgende byggevejledning er opbygget med disse synspunkter for øje. Den er baseret på bygning af den letteste vogn af alle, nemlig en lukket godsvognstype, men grundprincipperne gælder for samtlige øvrige typer. Af samme grund angives ingen mål.

Princippet i byggebeskrivelsen er iøvrigt det samme som det, der ligger til grundlag for de kendte EGC modelbyggesæt. Disse byggesæt indeholder udover alle trædelene endvidere en tegning af modellens forbillede i et bestemt målestoksforhold. Denne tegning vil altid være nødvendig, og det anbefales at finde et fotografi af vognen i et blad, eller studere vognen nærmere i virkeligheden på den nærmeste banegård.

Byggemetoden kan bedst kaldes *Træ-metoden* og kan give meget smukke resultater. Dette foranlediger ofte mj'ere til straks at udtale, at det kan de bestemt ikke klare. Det er let, og selvom det ikke lykkes helt i første omgang, vil allerede den anden vogn være tilfredsstillende.

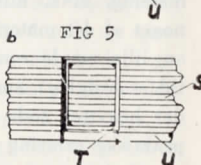
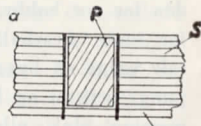
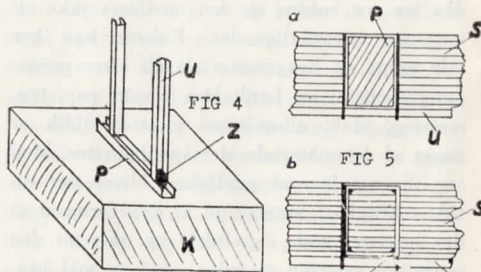
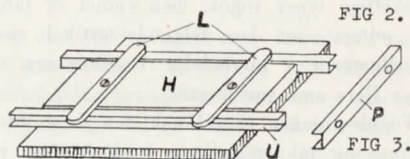
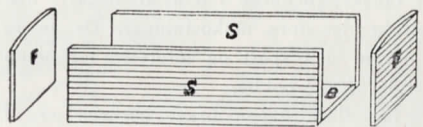
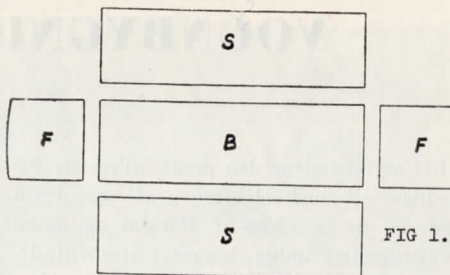
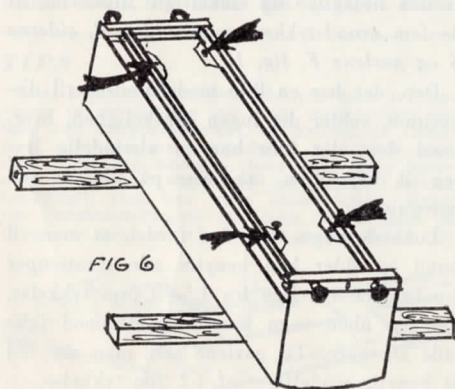
Det vigtigste arbejde for at det skal lykkes at få en korrekt og ikke vindskæv vogn er den nøjagtige og vinkelrette tilskæring af de fem grundstykker, *vognbunden B*, *siderne S* og *gavlene F*, fig. 1.

Den, der har en lille modelrundsav til disposition, volder det ingen vanskelighed, hvorimod den, der kun har en almindelig løvsag til disposition, må passe på allerede ved optegningen.

Lukkede vogne har den fordel, at man til bund og sider kan benytte alle træstumper fra brokkassen, lige fra 1,5—3 mm tykkelse. Ved en åben vogn kan dette derimod ikke lade sig gøre. Til gavlene står man sig ved at benytte modelfiner af 1-2 mm tykkelse.

1. byggeskridt består derfor i at optegne vognens 5 sider på de fundne træstykker efter en tegning. Ved benyttelsen af EGC byggesættene bortfalder dette fuldstændigt. Dernæst ridser man med en skrutrækker eller lignende, hvis vognen skal have det, mellemrummene mellem de mange små brædder i sider og gavle. De 5 enkeltdeler savs omhyggeligt ud — er gjort i EGC byggesættene — og klæbes sammen efter fig. 2. Syndetikon eller andet stærkt lim benyttes. Måske bør en enkelt lille stift slås i hist og her. Husk ved optegningen at regne med det benyttede træs tykkelse. F. eks er bunden ved en sidelængde på 30 mm og materialetykkelse 2,5 mm kun $30 \div 2 \times 2,5 = 25$ mm lang.

2. byggeskridt består i tilskæring af U-profilerne til undervognen og sammenlodningen af disse. Først tilskæres 2 pufferplanker af et U-profil, hvori man borer huller for puffer og tilfiler hul til kobling. Pufferne skrues, loddes eller nittes fast. 2 længdedragere af samme eller et lidt mindre U-profil tilskæres og loddes sammen med pufferplankerne. Før at holde de enkelte dele i rigtig indbyrdes stilling under lodningen fremstiller vi et hjælpeværktøj efter fig. 3. Bredden af det 3 mm tykke krydsfiner retter sig efter de benyttede hjulsæt (Märklin, andre industrihjulsæt eller modelhjulsæt). Pufferplanke med puffer anbringes på pufferne nedad i hjælpeklodsens (fig. 4). Den har to pufferhuller af rette størrelse og i rette afstand. Længdeprofilerne opsprændes i hjælpeværk-



tøjet og holdes lodret på klodsens med pufferne i hullerne, hvorpå vi lader loddet løbe ud i berøringskanterne. Den samme manøvre foretages med den anden pufferplanke, og hjælpeværktøjet spændes af ved at dreje listerne L. Rammen er færdig.

3. byggeskridt består i at fæstne vognkassen til rammen. Her har vi mange forskellige metoder, men en af de bedste er vist på fig. 6. Her har vi på rammen loddet 4 små stykker messing, hvori er boret et passende hul. Fire skruer igennem disse huller op i vognbunden fastholder rammen. Ved denne metode lettes adskillelsen af vognbund og vognkasse betydeligt, hvilket bl. a. har betydning under den senere bygning og under maling af modellen.

4. byggeskridt er påsættelsen af aksellejer, hvor vi henviser til vor artikel i nr. 1 1952. Fremgangsmåden er først med en blyant at markere det rigtige sted for aksellejernes anbringelse, og derefter anbringe disse, enten i vognrammen eller bunden, ved lodning, skruring eller limning. Vi husker at gøre det ene sæt lejer fast og at ophænge det andet løst.

5. byggeskridt består i anbringelse på vognkassen af alle de mange større detaldele, døre, evt. bremsehuse og tag.

På den lukkede godsvogn påsættes med lim alle de lodrette stræbere, hvis vi fremstiller dem af træ. Laver vi dem af profiler, må de stiftes fast. Det frie rum mellem de to midterste stræbere udfyldes med et stykke tyndt finer eller pap, se fig. 6. Udenpå denne klæbes atter et stykke tyndt finer skåret til efter dørens mål på tegningen, således at den ene lodrette stræber dækkes. Jernvinklerne kan fremstilles af påklæbet papir eller pap. Taget

kommer vi nemmest over (det findes i EGC sættene) ved at købe færdige tagprofiler, der stiftes eller limes fast på vognen. I personvogne eller bogievogne, hvor det er nødvendigt at komme ind i vognen for eventuelle skadeudbedringer, fastholdes taget af store metalskruer, der går gennem bund og op i taget. Er det en vogn med bremsehus, må dette ikke udsaves af en klods, men tildannes af flere stykker tyndt finer, efter at vinduerne er udsavede.

6. byggeskridt omfatter anbringelsen af håndgreb, stiger, trinbrædder, koblinger osv. Hertil anbefales det at benytte ståltråd eller bronzetråd på ca. 0,2—1 mm tykkelse. Koblingerne må selvfølgelig svare til de øvrige på anlæget benyttede koblinger.

Til sidst efterpudses vognen og adskilles i undervogn og vognkasse. De males hver for sig, og efter tørring samles modellen igen. Klar til prøvekørsel.

Modeljernbanens demonstrationsanlæg

Artikel 5

Efter at vi nu i fire foregående artikler har gennemgået de grundlæggende betragtninger for det nuværende anlæg, går vi over til en direkte gennemgang af anlægets praktiske opbygning. I nr. 9-10-11 årg. 50 bragte vi en indgående beskrivelse af det daværende anlægs opbygning, som det blev forevist ved de store udstillinger i efteråret 1950. Disse udstillingers succes medførte, at anlægets bygherrer besluttede at oprette anlæget som permanent anlæg — oprindeligt var det tanken at opmagasinere det hele. Det er stadigvæk transportabelt og adskilleligt, men det gøres kun meget nødt, for det er et kæmpearbejde, og der ødelægges meget hver gang. Anlæggets oprindelige sporplan (nr. 9, 1950) var konstrueret med udstilling for øje og til konstant kørsel i flere uger af een person. Da dette nu ikke var tilfredsstillende på et permanent anlæg, besluttedes det at udvide anlægets længde med 2 meter, fra 8 til 10, og samtidig fylde den store åbning i midten ud. Stejle stigninger blev jævnet,

landskabet ændret, og hovedstrækningen fik en enkeltsporet banes forløb fra endestation til endestation. Hele det elektriske system blev pillet ned og et nyt, bedre og mere simpelt, blev opsat. Alt dette blev mulig gjort ved, at det lykkedes at fremskaffe tilpas store lokaler i København. Lokalerne består af værksted, opholdsrum, anlægsløkkale med reservedelslager, og der er adgang til et modelsnedkerværksted og de nødvendige sanitære forhold. Anlæggets ejere, 9 ialt, mødes regelmæssigt to gange om ugen, og af og til tages hele helligdage i brug. Fra 19-22 og 23-24 arbejdes der på værksted eller på anlæg, — det hele er ikke færdigt endnu — og fra 22-23 drikkes der the i opholdsrummet, hvor anlæg etc. diskuteres. Denne afbrydelse i arbejdet er yderst velkommen hos byggerne og kan anbefales alle landets klubber. Af og til kommer da-

merne på besøg og giver en hjælpende hånd med på anlæget. Hver af de 9 har sin egen nøgle til lokalerne og kan derfor til enhver tid tage derud for at arbejde — også af mere privat natur, da alt privat værktøj er anbragt i lokalerne — eller også invitere familie og bekendte med ud for at demonstrere, hvad fritiden benyttes til.

Det første lokale, *værkstedet* — fig. 1 — har arbejdsplads til alle ni med skuffer til det private værktøj. Da der ofte lånes værktøj hos hinanden, har hver malet sit værktøj med en bestemt farve, der går igen overalt, hvor der er tale om privatejede ting. De fælles genstande har ingen særlige kendetegn. Over arbejdsbordene findes reoler med mange små skuffer til søm, skruer o. s. v., og store reoler til anbringelse af det rullende materiel og særlig store dele. Et arbejdsbord er specielt beregnet til malerarbejde, og et andet er indrettet til prøvebord og måletavle. Væggene dækkes med DSB plakater og modeltekniske tavler. Ud for hver arbejdsplads er en arbejdslampe og tilslutning for loddekolbe o. l.

Det andet rum — *opholdsstuen* — udfyldes af et stort bord med faste bænke og stole og to store skuffemøbler, hvori er anbragt tegninger, fotos og tegne- og skrivematerialer. Bordet kan benyttes til arbejdsbord ved aftagelse af en løs dækkeflade. Dekorationen er også her plakater. Selvfølgelig findes der også radio med tilslutning til højttalere i anlægsrummet, så der altid er mulighed for musik til arbejdet. Det tredje og største rum

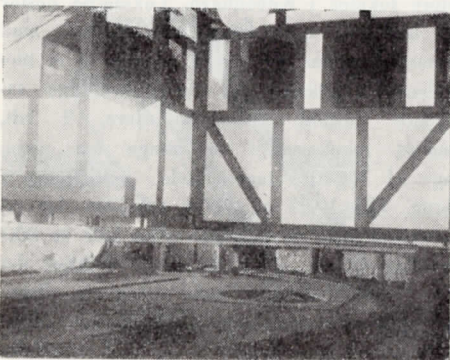


Fig. 2.



Fig. 1.

optages af selve anlæget og kommandotårnet med 1. sal og kælder. Fig. 2 viser kommandoposten set nede fra anlæget. Der findes her på første sal 3 lokomotivførerposter og i hjørnet en stræknings-centralpost. Kælderetagen optages af en kabel- og relækælder i hjørnet, og den øvrige del af et reservedelslager med reoler langs siderne.

Anlægget omfatter ialt 21 borde og dækker et areal på ca. 60 m². Landskabet blev af en journalist ved et københavnsk dagblad døbt *Lykkeland*, hvis byer, *Tværsted*, *Højbjerg* og *Søby* er banens hovedstationer. Anlæggets tekniske opbygning er beskrevet i artiklerne i 1950, dog fører nu alle kabler fra de enkelte borde direkte til kabelkælder i hjørnet.

Fig. 3 viser anlægets nye sporplan. Til begrundelse for jernbanens placering i Lykkeland ligger følgende kendsgerninger: Tværsted er Lykkelands hovedstad og ligger midt i landet. Højbjerg H er en større havneby, hvorfra al søværts trafik til og fra hovedstaden foregår.

Det medfører megen gods- og personkørsel, ligesom de internationale forbindelser

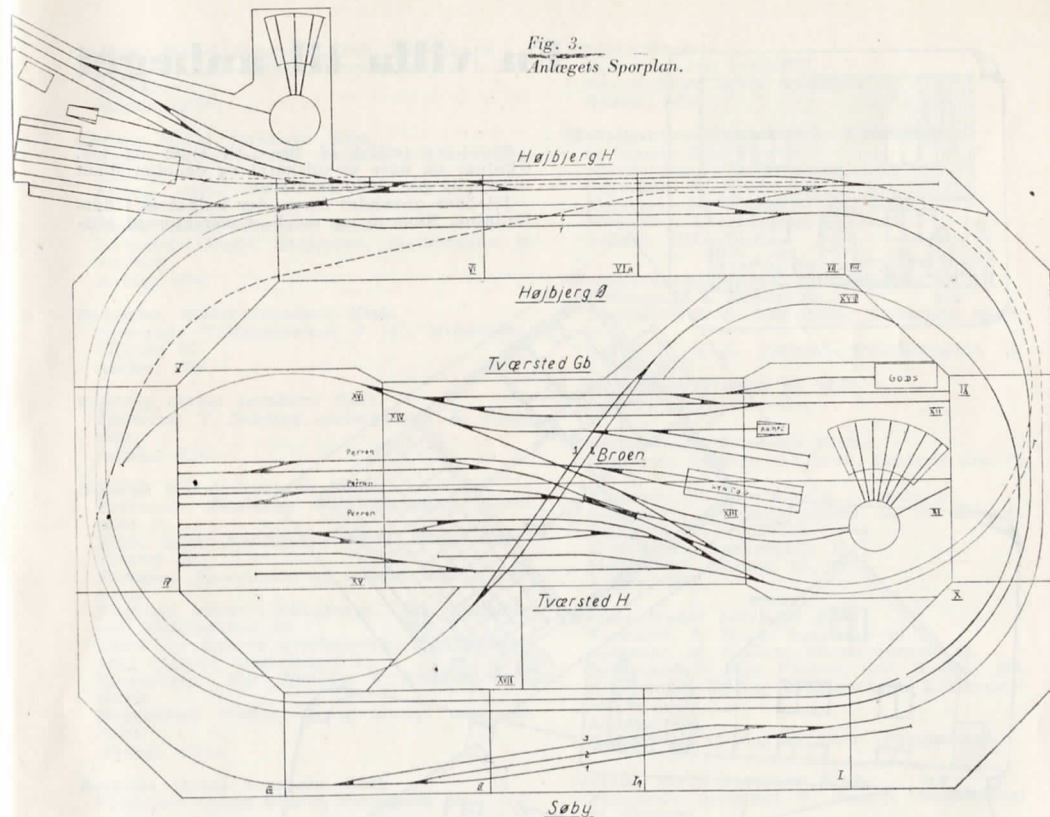


Fig. 3.
Anlæggets Sporplan.

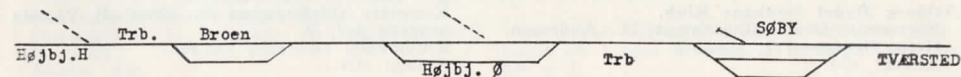
via færge til Højbjerg H går denne vej. Ved Højbjerg ligger iøvrigt nogle store sukkerfabriker, der navnlig i kampagnen giver en masse særtog. Ved Søby findes store grusgrave og et større benzinlager, der skaffer banen megen kørsel både til hovedstaden og til Højbjerg Ø og H. Jernbanens strækningsplan er vist skematisk på fig. 4. Den punkterede transversal er indsat for at muliggøre prøvekørsel af een mand på anlæget uden at skulle rangere om i den ene ende af strækningen.

Tværstedes banegård betjenes af 2 lokale centralposter og Højbjerg H af 1, hvorimod hele den mellemliggende strækning fjernstyres fra stræknings-centralen i kommandotår-

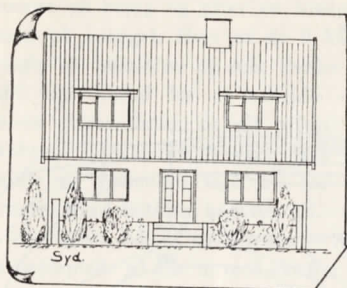
nets hjørne. Med 3 lokoførere i kabinerne kræves altså 7 mand til betjening af anlæget, men da de to lokale poster kan omstilles til fjernstyring fra strækningscentralen og omvendt, kan anlæget med fint resultat betjenes af 2 mand.

Anlæggets elektriske system er delt i to dele, *stærkstrømsdelen* og *svagstrømsdelen*, der begge udgår fra strækningspostens betjningsborde og tavler med hovedsikringerne.

I næste nummer gennemgår vi opbygningen heraf.

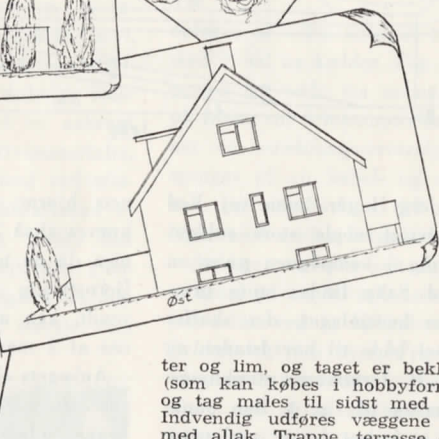
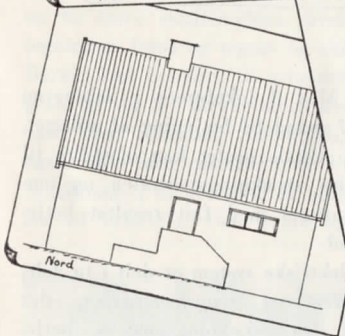
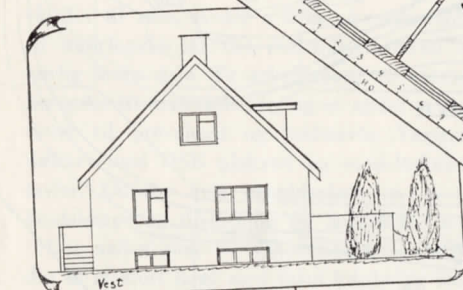
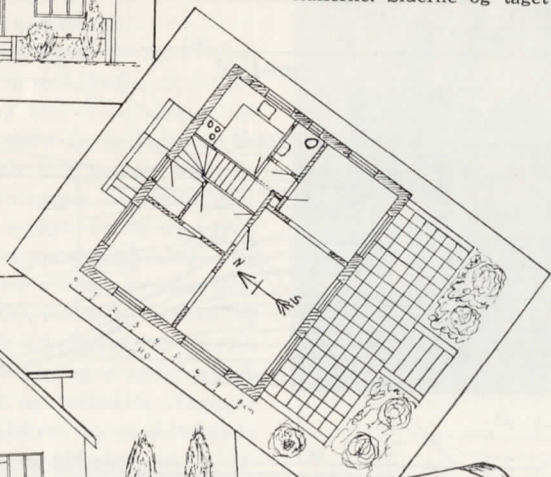


En villa til anlæget



Huset er udført af finer til sider og tag. Vinduer og døre er udkåret og cellofan limet indvendig på vindueshullerne.

Til døre anvendes finer, der indpasses i dørhullerne. Siderne og taget er samlet med stif-



ter og lim, og taget er beklædt med tagpapir (som kan købes i hobbyforretningerne). Sider og tag males til sidst med gul og rød allak. Indvendig udføres væggene i finer og males med allak. Trappe, terrasse og kviste er lavet af trærester, træer og buske af islandsk mos og rensdyrlav.

OVERSIGT OVER DANSKE KLUBBER

pr. 1. januar 1952

Aalborg Model Jernbane Klub.

Formand: Overtrafikassistent E. Andresen, Kong Georgsvej 2, Hasseriis.
Anlæg: »O«.

Dansk Model Jernbane Klub, København.

Formand: Civilingeniør P. E. Clausen, Gl. Strand 37, 1. sal, K.
Næstformand: Tandtekniker M. Christensen.
Sekretær: Civilingeniør J. Svindt, Carl Baggers Allé 11, Charlottenlund.
Kasserer: Afdelingschef Th. Kronholt, Vesterbrogade 142, V.
Klublokale: Nørrebro Station.
Anlæg: »O«.

Enghave Model Jernbane Klub, København.
Formand: Joh. Delhi, Matthæusgade 9, 2. sal, København.
Anlæg: »HO«.

Esbjerg Model Jernbane Klub.
Henv.: Maskinmester Frikke, Klarisværket, Esbjerg.
Anlæg: »HO«.

Faaborg Model Jernbane Klub.
Formand: Svend Jørgensen, Mellemgade 8, Faaborg.
Anlæg: »O«.

Haderslev Model Jernbane Klub.
Formand: Trafikassistent J. P. Kristensen, Ribevej 66.
Anlæg: »O«.

Hjørring Model Jernbane Klub.
Formand: V. Binding, Østergade 7 A, Hjørring.
Anlæg: »Q«.

Hillerød Model Jernbane Klub.
Formand: Tandlæge Poul Hasseriis, Slots-gade 16.
Tekn. leder: Kontorassistent V. Beng, Tamsborgvej 25.
Kasserer: Formanden og teknisk leder i forening.
Elektrisk leder: Civilingeniør Oliv. Christensen, Møllebakken 23.
Leder for banens overbygning: Civilingeniør Jørn Carlsen, Slotsvænget 22.
Klublokaler: Ndr. Banevej 3, Blok B, kælderen.
Byggeaften tirsdag — og iøvrigt når som helst.
Anlæg: »HO«.

Roskilde Model Jernbane Klub.
Formand: Georg Blume, Hersegade 8.

Skanderborg Modelbaneklub HO.
Formand: Trafikassistent R. Medici, Bane-gårdsvej 25, 2. sal.
Anlæg: »O«.

Holbæk Model Jernbane Klub.
Formand: Niels Andersen, Riffelhavevej 18.

Horsens Model Jernbane Klub.
Formand: Knud Aage Nielsen, Amaliegade 25.
Næstformand: Niels Madsen, Sønderbrogade 10.
Kasserer: C. Schmidt, Fælledvej 24.
Sekretær: C. Tønnersen, Allégade 5.
Anlæg: »O«.
Klubaften hver tirsdag og fredag kl. 19,00.

Jydsk Model Jernbane Klub, Aarhus.
Formand: Max Hansen, C. Blochsgade 25, 3. sal, Aarhus.
Kasserer: E. K. Jakobsen, Lumbyesgade 7, 3. sal, Aarhus.
Sekretær: V. T. B. Dagø, O. Rudsgade 37, Aarhus.
Ib Eriksen, K. Sørensen og suppleant: H. F. Jensen.
Ledelsen af klubbens arkiv- og tegningsafdeling varetages af I. Eriksen og K. Sørensen.
Der bygges på anlæget hver onsdag aften og lørdag eftermiddag.
Anlæg: »O«.

Kalundborg Model Jernbane Klub.
Formand: C. O. Pedersen, Sct. Jørgensbjerg 44, stuen.
Anlæg: »O«.

Modeljernbanen.
Strandvej 141, Hellerup.
Henvendelse: MJ's redaktion!
Anlæg: »O«.

Modeljernbaneklubben HO, København.
Formand: Poul Hegner.
Næstformand: E. Gyldenbo.
Sekretær: A. Neermann.
Kasserer: E. Wilsbech, Va. 5109.
Mødeaften hver onsdag kl. 19,30.
Anlæg: »HO«.

Modeljernbaneklubben Signalposten.
Rothesgade 4, København.
Formand: H. C. Henriksen, Birkegade 27 A, N.
Sekretær: Aage Pallesen, Silkeborggade 30, 3. sal, Ø.
Mødeaften: Tirsdag kl. 19,30.
Anlæg: »HO« og »O«.

Kolding Model Jernbane Klub.
Formand: Ingeniør O. Holck, Frederik den 7's vej 2, 2. sal.
Kasserer: Overpostbud A. Jørgensen.
Sekretær: Oversignalmontør E. D. Eliassen, Falkevej 22, Fredericia.
Klublokale: Læssøegade 13.
Mødeaften: Onsdag kl. 20.
Anlæg: HO.

Odense Model Jernbane Klub.
Formand: A. Hove, Baggesensvej 3.
Kasserer: M. Nielsen, Munkebjergvej 47.
Sekretær: P. Juul Nielsen, Sdr. Boulev. 136.
Klublokale: DSB's rutebilgarager, Kildemosevej.
Anlæg: »O«.
Mødeaften: Tirsdag kl. 19,30 (byggeaften).

Slagelse Model Jernbane Klub.
Formand: Assistent P. Jensen, Skelskørvej 14, Slagelse.
Anlæg: »O«.

Sønderborg Model Jernbane Klub.
Formand: Edwin Jørgensen, Sønderborg 1122.
Anlæg: »HO«.

Tølløse Model Jernbane Klub.
Formand: Georg Larsen, Tølløsevej 40.

Valby Model Jernbane Klub.
Formand: Ole Jacobsen, Beatevej 30, Valby.
Anlæg: »HO«.

Vanløse Model Jernbane Klub.
Formand: Stud. jur. H. K. Mikkelsen, Borrebyvej 12
Anlæg: »HO«.

Vejle Model Jernbane Klub.
Formand: Leo Andersen, Sønderbrogade 32..
Kasserer: Gartner Erik Rasmussen, Mølholm.
Anlæg: »O«.

Nykøbing Falster Model Jernbane Klub.
Oplysninger mangler.

Østebro Model Jernbane Klub.
Formand: Mogens Ankerstad, Gothersgade 91.
Kasserer: Ole Aaberg, Rørholmegade 4.
Anlæg: »HO«.

Da mange oplysninger savnes, anmodes klubberne om i egen interesse at indsende ændringer o. l.

LITTERATURHJØRNET

Nye bøger.

Trix 1:90 Handbuch des Eisenbahnbetriebes. VIII udgave 1951. 160 sider. 3,50 DM.

Bogen går med sine 5 kapitler — 1) jernbanebygning, 2) signal- og sikkerhedsvæsen, 3) det rullende materiel, 4) planlægning og drift, 5) tre eksempler på køreplaner — ud fra »store« jernbaner (Deutsche Bundesbahn) og overfører det derpå til Trix-anlæg.

I første og fjerde kapitel gives en fremstilling af, hvordan man planlægger og opbygger en modelbane, og ved fotografier og skitser er der vist en del eksempler på anlæg og den elektriske installation. Andet kapitel omhandler DB's signalsystem (sikkerhedstjenesten), der på en del punkter afviger fra D. S. B.'s signalsystem, og tredje kapitel beskriver D. S. B.'s lokomotiver og vogne i Trix's udførelse (der kan tilfredsstille selv den mest kræsne) og giver oplysning om de forskellige vogntypers litra og numre (banernes »hemmelige sprog«). Sidste halvdel af kap. 4 og hele kap. 5 indeholder udførlige oplysninger om selve kørslen på en modelbane og anvisning på køreplaner efter mødetid.

Selv om bogen fortrinsvis er skrevet for ejere af Trix anlæg, vil den med samme udbytte kunne læses af Märklin-ejere, men også selvbyggere vil kunne læse den med udbytte.

Atter i år har D. S. B. udsendt sin nytårshilsen til en del af sine kunder. Ligesom de tidligere fremtræder den som et smukt hæfte med et væld af billeder fra forskellige sider af D. S. B.'s virke. I år er det navnlig godsbeholdningen, der ellers fører en mere upåagtet tilværelse, som er taget op til behandling. For selvbyggere blandt modelbanefolk giver hæftet et fortrinligt supplement til byggetegningerne m. v.

A. B.

Rubrikannoncer:

Pris for enkelt annonce: Indtil 20 ord kr. 3,00.

Bedes forudbetalt på **giro 74115**.

20 m messingskinne HO (engl.) 1 Bodan S maskine, 1 motorvogn, 8 vogne og transformator sælges eller byttes med „O“. Ordrup 4345.

Her er Deres chance til at få kompletteret Deres samling af „Modeljernbanen“ ...

12 stk. af de her nævnte ældre numre sælges så længe lager haves for kr. 15.-, 18 stk. for kr. 20.- portofrit tilsendt ved indsættelse af beløbet på giro 74115.

Hvert nummer er nyt, indtil De har læst det!

INDUSTRI NYT

Firmaet LONG, der hidtil har fabrikeret fær-dige skinner i HO, har nu fremstillet D. S. B. tømmerovgn litra TF, ligeledes i HO. Den særdeles nydelige vogn, der fremtræder i 2 udgaver — dels med og dels uden sideplanker — er fremstillet helt af metal og forsynet med den nye kobling, som passer fuldstændig til Märklins automatiske kobling. Vognen måler 141 mm. over pufferne og har en akselafstand på 95 mm. Vognkassens længde er 124 mm. For fingernemme, som ønsker at udføre — i hvert fald noget af — arbejdet selv, findes den tillige i byggesæt. Man må ønske, at den må blive efterfulgt af andre D. S. B. vogne i samme smukke udførelse.

KLUBMEDDELELSER

Danmark

Dansk Model Jernbane Klub, København.

Formand: Civiling. P. E. Clausen, Gl. Strand 37, 1. sal, K.

Næstformand: Tandtekn. M. Christensen.

Sekretær: Civiling. J. Svindt, Carl Baggers Allé 11, Charlottelund.

Kasserer: Afd.chef Th. Kronholt, Vesterbro-gade 142, V.

Klublokale: Nørrebro Station. Anlæg i »O«.

Der afholdes køreaften på Nørrebro Station den første mandag i hver måned kl. 20.

P. b. v.

J. Svindt.

Modelbaneklubben HO, København.

Formand: P. Hegner.

Næstformand: E. Gyldenbo.

Sekretær: A. Neermann.

Kasserer: E. Wilsbech.

Det går stadig rask fremad. Anlægget begynder nu at tage form, og interessen er stor. Mødeaften er som sædvanlig onsdag kl. 19.30.

Der kan endnu optages 3 medlemmer over 21 år. Henvendelse kan ske til kasserer E. Wilsbech. Tlf. Va. 5109.



— benyt statsbanernes hurtigrute over Kalundborg — Århus ...

Fire timers hurtigsejls. Nyd udsigten fra de store motorskibes lukkede promenadedæk. Billige sovekabiner. Den ideelle rute for folk med børn eller for børn, der skal rejse alene.

— sejl og se med DSB

O LOKOMOTIVHJUL

støbt i bronze

rå mål 27mm 35mm 42mm 45mm 49mm

pris: 1,05 1,85 2,00 2,15 2,75

Afdrejet pris: 1,80 2,70 2,85 3,00 3,60

Sendes pr. efterkrav ved bestilling til

MODELJERNBANEN

Østerbrogade 224, København Ø.

Forhandlere af Modeljernbanen i løssalæg:

Model og Hobby, Isafjordsgade 16, S

Palsdorf, Holmens Kanal 32, K

Hobby Shop, Vesterbrogade 175, V

Hobby Kælderen, Nansensgade 74, K

Hovedbanegårdens Aviskiosk, V

Odense Hobbyforretning, Vesterlg. 89, Odense
Henning Clausens Boghandel, Rådhuspladsen, Aarhus

og ved forud indsættelse af kr. 2,75 på giro 74115 modtager De det ønskede nummer tilsendt portofrit i konvolut.

Det er en

EGC

mod-1

BYGGESÆTTIL VOGNE bestående af

A-sæt

2 sider med udfræsedede vinduer, 1 bund, 1 udhulet tag med underlag, mellemvæg, 2 gavle samt tegning.

B-sæt

Sæder og vægge til WC samt andet inventar.

DSB personvogn litra CM.	Pris	
	HO	O
A-sæt	kr. 4.50	9.80
B-sæt	kr. 1.50	3.00

DSB personvogn litra CU.	Pris	
	HO	O
A-sæt	kr. 4.50	6.50
B-sæt	kr. 2.00	3.00

DSB pak- og postvogn litra DJ.	Pris	
	HO	O
A-sæt	kr. 4.00	7.50
B-sæt	kr. 0.45	0.90

Tagprofiler til træ- og stål- vogne pr. 1/2 m	Pris	
	HO	O
	kr. 0.80	1.50
Bunde til træ- og stålvogne pr. 1/2 m		
	kr. 0.30	0.80
Underlag til HO-skiner, lige, pr. 1/2 m		
	kr. 0.35	
Underlag til HO-skiner, buede pr. stk.		
	kr. 0.35	
Sveller til O pr. 1/2 m		
	kr. 0.10	

Fås i alle førende hobbyforretninger eller direkte ved indsendelse af beløbet gennem Modeljernbanen, giro 74115, ved beløb under kr. 8.00 tillægges porto kr. 0.35, over kr. 8.00 portofrit.