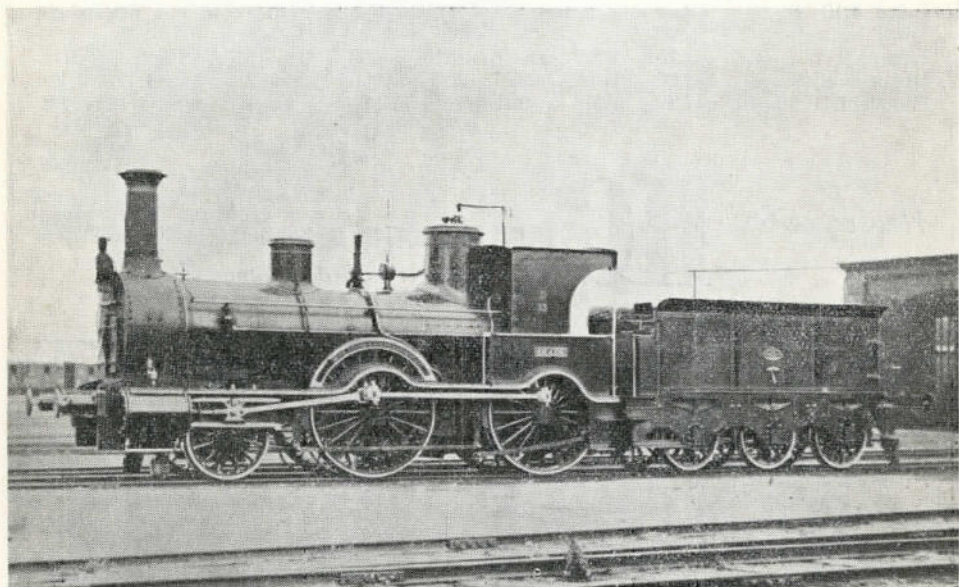


Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder



Lokomotiv D 13 »Skade«. — Bygget 1870 af Beyer, Peacock & Co., Manchester.
Første egentlige iltogsmaskine i Danmark. Maksimalhastighed: 100 km/t.

PRIS

1 kr.

2. ÅRGANG

FEBRUAR 1953

2

HOBBY CENTRALEN

ALT I MODELJERNBANER

Longs motorvogn	115,00	Løsele til litra MO:	EGCs byggesæt, litra			
Bodan S-maskine	120,00	Karosseri	10,00	CU personvogn	6,50	
i samlesæt	75,00	Boggie m. snekker	28,00	CM	»	6,00
Michs motorvogn	60,00	» m. slæbesko	10,00	CPE person- og rejse-		
» personvogn	9,75	Bund m. tandhjul	8,00	godsvogn	6,00	
Personvogn l. AT	9,00	Long motor	36,00	DJ postvogn	4,45	
Godsvogne, alle typer		Koblinger pr. stk.	0,60	QH godsvogn, lukket	1,50	
fra 4,40 til	9,00		*	PFR	»	åben 1,50
DMT signaler	8,90					*
Lysmast	3,75	HSV transformator	65,00	Omskiftet. ELsporskifte		
Blink-relais	2,00	HSV strømfordeler	7,50	til 2 sporskifter	8,00	
Egerhjul t. vogne	0,25	HSV kontaktpanel	12,00	til 4	»	12,90

Hen og se hos

HC

MØNTERGADE 10. København K. Byen 5714 x
(Provinsordrer ekspederes omgående)

FALSTERGARN-Spinderiet

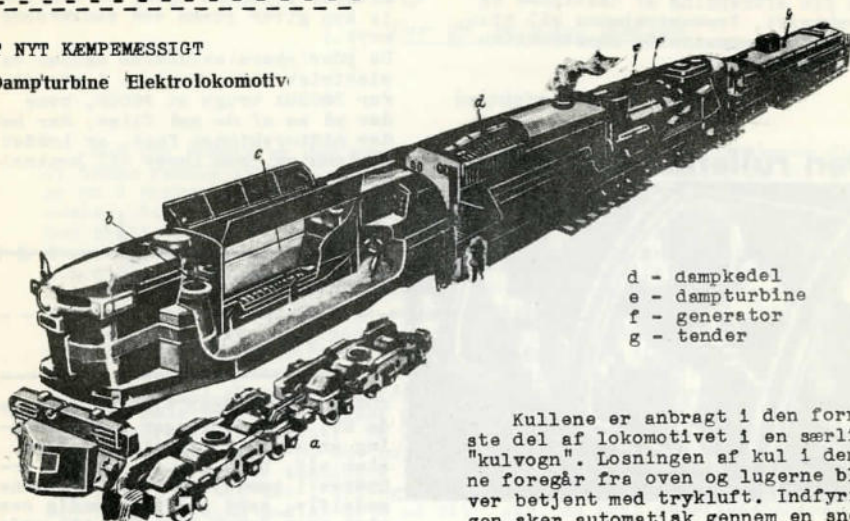
NYKØBING FALSTER

NYT

FRA NÆR OG FJERN

ET NYT KEMPESSIGT

Damp-turbine Elektrolokomotiv



d - dampkedel
e - damp-turbine
f - generator
g - tender

I september 1952 blev "JAWN - HENRY", den største lokomotivenhed i verden, sat i drift i USA.

Det drejer sig om et nyt kulfyret damp-turbine-elektrolokomotiv, bygget af Norfolk & Western Railway. Det er beregnet til at fremføre svære godstog, men det interessante ved denne konstruktion er, at man anvender kulfyring.

Loket har en længde af 54 meter 18 aksler (fordelt på tre dobbeltbogie) og en vægt på 600 tons, det giver et akseltryk på over 33 tons. Det er i sandhed et "kraftværk på hjul". Til dampfrembringelsen anvendes ikke en kedel med varmerør, men modsat af det sædvanlige derimod en vandrørskedel på 12 meters længde, som leverer en overhedet damp på 50 atmosfærers tryk. (Kedlen er konstrueret af firmaerne Babcock & Wilcox og Norfolk & Western). Fra overhøderen strømmer dampen ind i en 2,5 m lang damp-turbine på 4500 hk, der er direkte koblet til en dynamo. Kørstrømmen bliver overført til 12 store elektromotorer, der er anbragt over drivakserne på dobbeltbogierne. Således fremkommer muligheden for en god regulering af drivkraften, hvad der er en særlig fordel ved elektrificering.

a - forreste dobbelte motorbogie
b - indsugningskanal for blæser
c - "kulvogn" med transportsnegl

Kullene er anbragt i den forreste del af lokomotivet i en særlig "kulvogn". Losningen af kul i denne foregår fra oven og lugerne bliver betjent med trykluft. Indfyringen sker automatisk gennem en snække, der bringer kullene til en vandrørst under vandrørskedlen. Kultilførslen løber hen under lokførerpladsen, som ligger midtvejs. I den anden ende af loket er tenderen (med vand) anbragt sammen med et agregat til afhærdning af vandet. Tenderen er adskilt fra hoveddelen og forsynet med en specialkobling, således at man ved ændring af kørselsretning hurtigt kan koble den fra. Dette er nemlig nødvendigt, når loket skal vendes, thi denne kæmpe passer nemlig ikke engang på til den største af N & W jernbaneselskabets drejeskiver.

Til at bremse denne svære maskine bliver banemotorerne indkoblet som dynamoer; de forbruger da kinetisk energi. Den derved frembragte elektriske strøm bliver "tilintetgjort" i to kæmpemæssige luftkølede, foran og bagved indbyggede modstande. Loket har derved ingen bremseklodser nødige.

Førerpladsen er som tidligere omtalt anbragt midt i loket og er ligeså pinlig ren som på et diesellok. Alle funktioner (som f. eks. kultilførslen til fyret, regulering af turbinens omdrejningstal ved ændring af damptilførslen, hovedgeneratorens strømafgivelse til banemotorerne) bliver styret herfra gennem reguleringsagregater, der til dels er automatisk koordineret. →

Den mindste hastighed, som dette lok skal kunne fremføre et svært godstog med, skal andrage 2,5 km/t. "JAWN HENRY" sidder altså inde med en fin aftrapning af hastighed og trækraft. Prøvekørslerne vil vise, om denne sammensatte konstruktion kan betale sig.

(Fra VDI-Nachrichten)

Den rullende Osteklokke



KUPPEL-TOGET på prøvetur

"Den rullende osteklokke" har vitlekse amerikanere døbt det første "kuppel-tog", som er fremstillet af Pullmann-fabrikkerne for jernbaneselskabet MILWAUKEE ROAD.

Det er i to etager, nederst er der spisevogn, og øverst i domene er der plads til 68 passagerer, som under kuppelformet plexiglas har fri udsigt til himmel og jord. Udsigtsvognen er på demonstrationstur gennem Amerika og indsættes inden længe på mange hovedruter som en jernbanestruktion i konkurrencen med luftfarten.

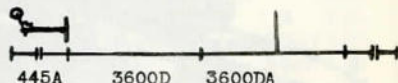
(Berlingske Tidende)

MBTIPSMBTIPSMBTIPSMBTIPSMBTIPSMBTIPSMBTIPSMBTIPSMBTIPSMBTIPSMBTIPSMBTIPSM

Bruger man Märklins signal 445A med automatisk stop på en enkeltsporet bane, har det den ulempe, at signalet for indkørsel skal vise "kør ind", når et tog skal forlade stationen. Ulempen kan let undgås ved at indskyde en tilslutningsskinne mellem signalets to skilleskinner. Tilslutningsskinnen forbindes med et kontaktbord (Märklin 475/4), og herfra gøres "mellemsstykket" strømførende ved udkørsel, medens signalet selv sørger for strømtilførselen ved indkørsel. (Märklin 474/4 - tryk-kontakt- kan også bruges i stedet for 475/4, men skal da blot holde

knappen nede, indtil man er sikker på, at lokomotivet har passeret sektionen. Til gengæld har man så den fordel, at man ikke glemmer at afbryde strømmen igen, da knappen jo kun giver strøm ved vedvarende tryk.)

Da yder(=køre)skinnerne danner et elektrisk hele, kan man i stedet for 3600DA bruge en 3600D, hvor der på en af de små flige, der holder midterskinnen fast, er loddet en ledning, som føres til kontrolbordet.



I N D U S T R I - N Y T

ODENSE HOBBYFORRETNING - Vestergade 89, Odense, bringer i sit katalog en alsidig oversigt over næsten alt, hvad der er værd at erhverve i svæveplaner, motordrevne modelfly, samt en fuldstændig oversigt over dansk tilbehør til modeljernbaner, deriblandt også de sidste nyheder (under overskriften: "Modelbane-Nyt"!!!!). Kataloget slutter med modelracere og tegninger og dele til bygning af skibsmodeller, samt frimærker.

BP.

RETTELSE!

I sidste nummer af ME-nyt omtaltes (side 3) DSB's skinneprofiler. Der har her indsejlet sig en fejl, idet DSB's profil VI ikke er taget i brug først i efteråret 1952 men allerede i 1939 er blevet anvendt på Statsbanernes strækninger. Det er forøvrigt et af de højeste profiler i Europa.

Dette er en modelbane sjældent udsat for.



Sneen truede med at standse toggangen..

(Jyllandsposten 6.januar 53)

Vi bygger en remise

for en mindre station

ved 

FOR DET FØRSTE må det bemærkes, at denne remise IKKE er nogen kopi af en i virkeligheden eksisterende remise. Jeg har lavet den, for at den skulle passe til mit eget lille HO-anlæg, og da resultatet er blevet godt, synes jeg, at andre skulle nyde godt af mine erfaringer ved bygningen af den. Og så lige en sikkerhedsforanstaltning, inden vi går over til bygningen. Remisen bygges på et underlag, hvori der er udkåret riller til skinneprofilerne, d. v. s. at hele bygningen ligger over skinneprofilets overkant. Gå ud fra dette, og mål højden på det højeste lok. De har. Passer tegningen ikke til dette, da tag det i betragtning, når De går i gang med at save ud til porte.

Man gør bedst i, inden bygningen påbegyndes, først at have sørget for underlaget. Dette laves af en finerplade, hvis mål man selv er herre over, kun skal minimum være selve bygningens længde og bredde plus et par millimeter.

Vi går nu i gang med "HUSET". - Det kan laves både af træ og pap. Jeg har valgt pap med en tykkelse af 1,5 mm. Det er for tyndt, vil nogen måske sige. Det kan de på en måde have ret i, da det er temmeligt bøjeligt i større flader, men når alle lister og afstivninger er sat på, har jeg alligevel fået en forholdsvis solid bygning. Den er i mit tilfælde tillige anbragt på et permanent anlæg, og det gør jo kun sagen bedre. Ved et transportabelt anlæg må alt være bygget til at kunne tåle den gentagne opstilling og nedtagning.

Har man valgt materialet, afmærker man sider og gavle, og hvis det er træ, tillige vinduer og døre. I

sidstnævnte tilfælde skræres disse ud først, ellers venter de til sidst. Ved bygning i pap gør man bedst i at afmærke de forskellige dele i hindens forlængelse (se fig. 1). Bygger man af træ, skræres man riller i, sårer de enkelte stykker ud og maler iem. De må ikke samles endnu. Det lader sig ikke gøre at "rille" med en kniv i papet, men vi får en mindst ligeså god virkning, hvis vi, efter malingen (der går for sig inden udskræringen) trækker alle stregerne i malingen med en spids blyant, husk blot at den skal tørre helt først. Hvad porte angår, har jeg helt strøget disse og nøjes med portåbningerne. Laver man dem, hvad jo nok de fleste gør, da skal overfladebehandlingen være magen til den øvrige bygnings.

Mens malingen tørrer, skal vi ikke sidde med hænderne i skødet, men vi går i gang med at skære lister ud. Disse er 2 x 2 mm tykke, når det ikke drejer sig om listerne omkring vinduer og døre, der er 1,5 x 1,5 mm tykke. Alle lister skræres ud i passende længder, idet man ved udmålingen sammenligner både originaltegning og perspektivtegning. Når det er gjort, males listerne. Har man til remisen valgt en forholdsvis lys farve, males listerne f.eks. sorte eller meget mørke.

Vi går nu i gang med vinduerne eller rettere ruderne. På et stort eller flere små stykker cellulid, afmærker man de enkelte vinduer med en indbyrdes afstand på 10 mm. Man lægger det nu ovenpå et stykke millimeterpapir, og ved hjælp af en lineal tegner man 1 mm brede tuschstreger for hver 5 mm både lodret og vandret. Derved opstår et stort kvadreret felt hvor hver lille kvadrat er en rude i vinduerne, dog med undtagelse af dem,



Fig. 1.

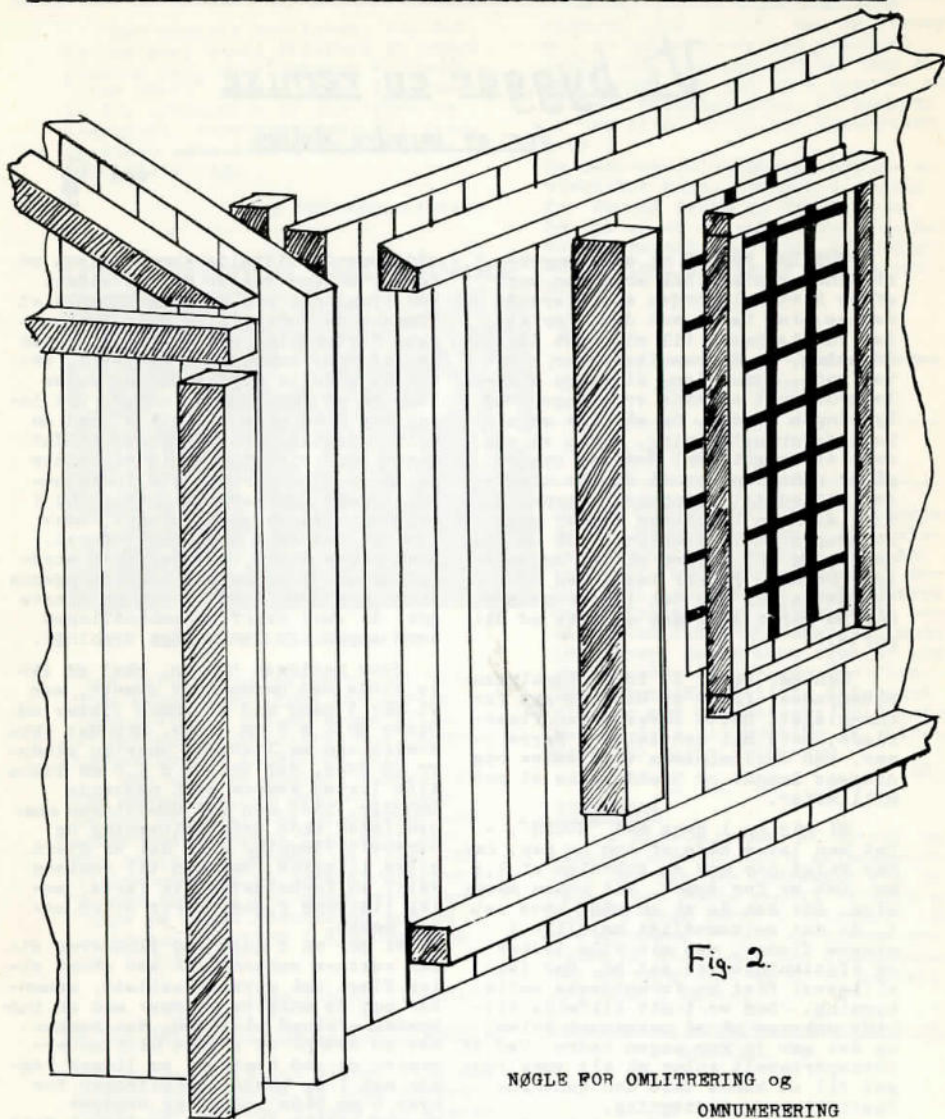


Fig. 2.

NØGLE FOR OMLITRERING og OMNUMERERING

der kommer til at røge udenfor, og som bruges til fastlimningen. Man kan forhåbentlig stadig finde sine mærker til de enkelte vinduer. Disse klippes derefter ud, når tuschen er tør, og der skulle gerne være en kant på ca. 5 mm til at lime på. Vinduerne lægges foreløbig til side. "papbyggerne" kan nu gå i gang med at skære alle vindue og døråbninger ud, og hvis de ikke allerede

(fortsættes side 24)

Da mange modelbyggere sikkert har liggende tegninger med den gamle litrering og nummerering, bringer vi her og i de 2 følgende numre af bladet, statsbanernes nøgle. De bringes i 3 ark og således, at alle tre til sin tid kan udtages af bladene og sættes i et selvstændigt hefte, hvor numrene da vil komme i den rigtige rækkefølge.

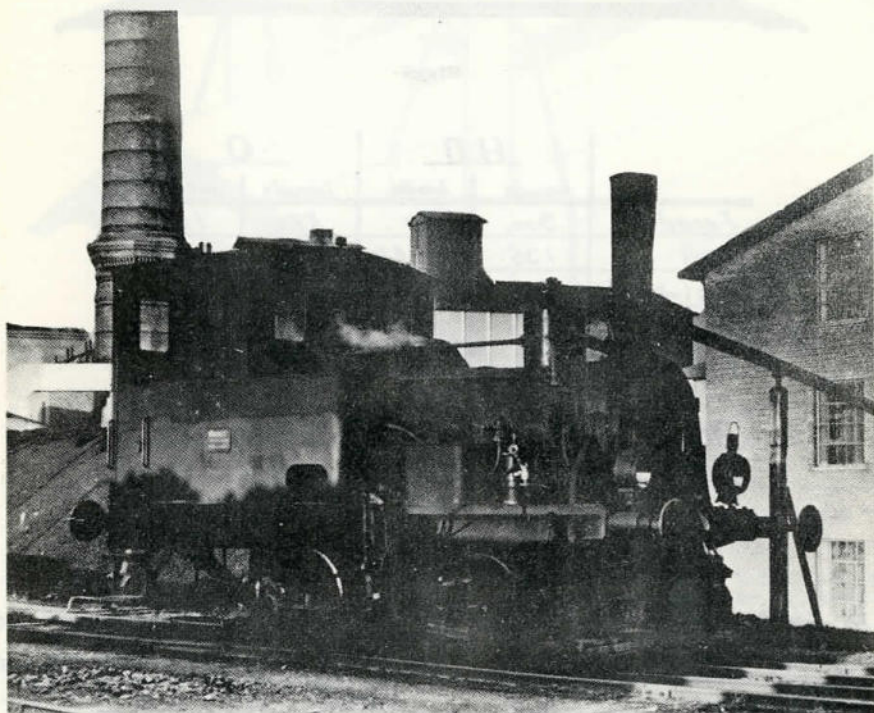
BP.

2. Nye		Tidligere		Nye		Tidligere		Nye		Tidligere	
Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.
MB	412	MB	14	Mo	560	Mo	268	MF	643	MF	64
"	413	"	15	"	561	"	269	"	644	"	65
"	414	"	16	"	562	"	270	"	645	"	66
"	415	"	17	"	563	"	271	"	646	"	67
"	416	"	18	"	564	"	272	"	647	"	68
				"	565	"	273				
AA	431	AA	911	"	566	"	274	MM	701	MM	501
"	432	"	912	"	567	"	275	"	702	"	502
"	433	"	914	"	568	"	276	"	703	"	503
				"	569	"	277	"	704	"	504
AB	434	AB	915	"	570	"	278	"	705	"	505
"	435	"	916	"	571	"	279	"	706	"	506
"	436	"	917	"	572	"	280	"	707	"	507
"	437	"	918	"	573	"	281	"	708	"	508
"	438	"	919	"	574	"	282	"	709	"	509
				"	575	"	283	"	710	"	510
FJ	446	FJ	947	"	576	"	284	"	711	"	511
"	447	"	948	"	577	"	285	"	712	"	512
"	448	"	949	"	578	"	286	"	713	"	513
"	449	"	950	"	579	"	287	"	714	"	514
"	450	"	951	"	580	"	288	"	715	"	515
				"	581	"	289	"	716	"	516
ML	501	ML	84	"	582	"	290	"	717	"	517
"	502	"	85	"	583	"	291	"	718	"	518
"	503	"	86	"	584	"	292	"	719	"	519
"	504	"	87	"	585	"	293	"	720	"	520
"	505	"	88	"	586	"	294	"	721	"	521
"	506	"	90	"	587	"	295	"	722	"	522
"	507	"	91	"	588	"	296	"	723	"	523
"	508	"	92	"	589	"	297	"	724	"	524
"	509	"	93	"	590	"	298	"	725	"	525
"	510	"	94	"	591	"	299	"	726	"	526
"	511	"	95	"	592	"	300	"	727	"	527
"	512	"	96	"	593	"	301	"	728	"	528
"	513	"	97	"	594	"	302	"	729	"	529
"	514	"	98	"	595	"	303	"	730	"	530
"	515	"	99	"	596	"	304	"	731	"	531
				"	597	"	305	"	732	"	532
MQ	521	MQ	207	"	598	"	306	"	733	"	533
"	522	"	208	"	599	"	307	"	734	"	534
"	523	"	209					"	735	"	535
"	524	"	210	MA	601	MA	48	"	736	"	536
				"	602	"	49	"	737	"	537
MR	531	MR	201	"	603	"	50	"	738	"	538
"	532	"	205					"	739	"	539
"	533	"	204	MC	611	MC	21	"	740	"	540
"	534	"	206	"	612	"	22	"	741	"	541
								"	742	"	542
MP	540	MP	251	ME	621	ME	31	"	743	"	543
"	541	"	252	"	622	"	34	"	744	"	544
"	542	"	253	"	623	"	36	"	745	"	545
"	543	"	254	"	624	"	38	"	746	"	546
"	544	"	255	"	625	"	39	"	747	"	547
"	545	"	256	"	626	"	41	"	748	"	548
"	546	"	257	"	627	"	43	"	749	"	549
"	547	"	258					"	750	"	550
"	548	"	259	MF	631	MF	51	"	751	"	551
"	549	"	260	"	632	"	52	"	752	"	552
				"	633	"	53	"	753	"	553
Mo	551	Mo	211	"	634	"	54	"	754	"	554
"	552	"	212	"	635	"	55	"	755	"	555
"	553	"	261	"	636	"	56	"	756	"	556
"	554	"	262	"	637	"	57	"	757	"	557
"	555	"	263	"	638	"	58	"	758	"	558
"	556	"	264	"	639	"	59	"	759	"	559
"	557	"	265	"	640	"	60	"	760	"	560
"	558	"	266	"	641	"	61	"	761	"	561
"	559	"	267	"	642	"	63	"	762	"	562

Nye		Tidligere		Nye		Tidligere		Nye		Tidligere 11	
Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.
Ec	6278	EM	2165	EF	6518	EA	1560	EH	6649	EH	1783
*	6279	*	2166	*	6519	*	1561	*	6644	*	1784
*	6280	*	2167	*	6520	*	1562	*	6645	*	1785
*	6281	*	2168	*	6521	*	1567	*	6646	*	1786
*	6282	*	2169	*	6522	*	1658	*	6647	*	1787
*	6283	*	2170	*	6523	*	1659	*	6648	*	1788
*	6284	*	2171	*	6524	*	1660	*	6649	*	1789
*	6285	*	2172	*	6525	*	1661	*	6650	*	1790
*	6286	*	2173	*	6526	*	1662	*	6651	*	1791
*	6287	*	2174	*	6527	*	1663	*	6652	*	1792
*	6288	*	2175	*	6528	*	1664	*	6653	*	1793
*	6289	*	2176	*	6529	*	1665	*	6654	*	1794
*	6290	*	2177	*	6530	*	1666	*	6655	*	1795
*	6291	*	2178	*	6531	*	1667	*	6656	*	1796
*	6292	*	2179	*	6532	*	1668	*	6657	*	1797
*	6293	*	2180	*	6533	*	1669	*	6658	*	1798
*	6294	*	2181	*	6534	*	1670	*	6659	*	1800
*	6295	*	2182	*	6535	*	1671	*	6660	*	1801
*	6296	*	2183	*	6536	*	1672	*	6661	*	1802
*	6297	*	2184					*	6662	*	1803
*	6298	*	2185	EG	6551	ED	1632	*	6663	*	1804
*	6299	*	2186	*	6552	*	1635	*	6664	*	1805
*	6300	*	2187	*	6553	*	1646	*	6665	*	1806
*	6301	*	2188	*	6554	*	1650	*	6666	*	1807
*	6302	*	2189	*	6555	*	1651	*	6667	*	1808
*	6303	*	2190					*	6668	*	1809
*	6304	*	2191	EH	6601	EH	1740	*	6669	*	1810
*	6305	*	2192	*	6602	*	1741	*	6670	*	1811
*	6306	*	2193	*	6603	*	1742	*	6671	*	1812
*	6307	*	2194	*	6604	*	1743	*	6672	*	1813
*	6308	*	2195	*	6605	*	1744	*	6673	*	1814
*	6309	*	2196	*	6606	*	1745	*	6674	*	1815
*	6310	*	2197	*	6607	*	1746	*	6675	*	1816
*	6311	*	2198	*	6608	*	1747	*	6676	*	1817
*	6312	*	2199	*	6609	*	1748	*	6677	*	1818
*	6313	*	2200	*	6610	*	1749	*	6678	*	1819
				*	6611	*	1750	*	6679	*	1820
ED	6401	EJ	2248	*	6612	*	1751	*	6680	*	1821
*	6402	*	2249	*	6613	*	1752	*	6681	*	1822
				*	6614	*	1753	*	6682	*	1823
EE	6451	EL	2001	*	6615	*	1754	*	6683	*	1824
*	6452	*	2002	*	6616	*	1755	*	6684	*	1825
*	6453	*	2003	*	6617	*	1756	*	6685	*	1826
*	6454	*	2004	*	6618	*	1757	*	6686	*	1827
*	6455	*	2005	*	6619	*	1758	*	6687	*	1828
*	6456	*	2006	*	6620	*	1759	*	6688	*	1829
*	6457	*	2007	*	6621	*	1760	*	6689	*	1830
*	6458	*	2008	*	6622	*	1761	*	6690	*	1831
*	6459	*	2009	*	6623	*	1762	*	6691	*	1832
*	6460	*	2010	*	6624	*	1763	*	6692	*	1833
				*	6625	*	1764	*	6693	*	1834
EF	6501	EA	1541	*	6626	*	1765	*	6694	*	1835
*	6502	*	1542	*	6627	*	1766	*	6695	*	1836
*	6503	*	1543	*	6628	*	1767	*	6696	*	1837
*	6504	*	1544	*	6629	*	1768	*	6697	*	1838
*	6505	*	1545	*	6630	*	1769	*	6698	*	1839
*	6506	*	1546	*	6631	*	1770	*	6699	*	1840
*	6507	*	1547	*	6632	*	1771	*	6700	*	1841
*	6508	*	1548	*	6633	*	1772	*	6701	*	1842
*	6509	*	1549	*	6634	*	1773	*	6702	*	1843
*	6510	*	1550	*	6635	*	1774	*	6703	*	1844
*	6511	*	1551	*	6636	*	1775	*	6704	*	1845
*	6512	*	1552	*	6637	*	1776	*	6705	*	1846
*	6513	*	1553	*	6638	*	1777	*	6706	*	1847
*	6514	*	1554	*	6639	*	1778	*	6707	*	1848
*	6515	*	1555	*	6640	*	1779	*	6708	*	1849
*	6516	*	1556	*	6641	*	1780	*	6709	*	1850
*	6517	*	1557	*	6642	*	1781	*	6710	*	1851

12. Nye		Tidligere		Nye		Tidligere		Nye		Tidligere	
Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.	Ltr.	Nr.
EH	6711	EH	1852	EH	6779	EH	1948	EK	6922	EF	2672
"	6712	"	1853	"	6780	"	1949	"	6923	"	2673
"	6713	"	1854	"	6781	"	1950	"	6924	"	2674
"	6714	"	1855	"	6782	"	1951	"	6925	"	2675
"	6715	"	1856	"	6783	"	1952	"	6926	"	2676
"	6716	"	1857	"	6784	"	1953	"	6927	"	2677
"	6717	"	1858	"	6785	"	1954	"	6928	"	2678
"	6718	"	1859	"	6786	"	1955	"	6929	"	2679
"	6719	"	1860	"	6787	"	1956	"	6930	"	2680
"	6720	"	1861	"	6788	"	1957	"	6931	"	2681
"	6721	"	1862	"	6789	"	1958	"	6932	"	2682
"	6722	"	1863	"	6790	"	1959	"	6933	"	2683
"	6723	"	1864	"	6791	"	1960	"	6934	"	2684
"	6724	"	1865	"	6792	"	1961	"	6935	"	2685
"	6725	"	1866	"	6793	"	1962	"	6936	"	2686
"	6726	"	1867	"	6794	"	1963	"	6937	"	2687
"	6727	"	1868	"	6795	"	1964	"	6938	"	2688
"	6728	"	1869	"	6796	"	1965	"	6939	"	2689
"	6729	"	1870	"	6797	"	1966	"	6940	"	2690
"	6730	"	1871	"	6798	"	1967	"	6941	"	2691
"	6731	"	1872	"	6799	"	1968	"	6942	"	2692
"	6732	"	1873	"	6800	"	1969	"	6943	"	2693
"	6733	"	1874	"	6801	"	1970	"	6944	"	2694
"	6734	"	1875	"	6802	"	1971	"	6945	"	2695
"	6735	"	1876	"	6803	"	1972	"	6946	"	2696
"	6736	"	1877	"	6804	"	1973	"	6947	"	2697
"	6737	"	1878	"	6805	"	1974	"	6948	"	2698
"	6738	"	1879	"	6806	"	1975	"	6949	"	2699
"	6739	"	1880	"	6807	"	1976	"	6950	"	2700
"	6740	"	1881	"	6808	"	1977	"	6951	"	2701
"	6741	"	1882					"	6952	"	2702
"	6742	"	1883	EHA	6851	EHA	1896	"	6953	"	2703
"	6743	"	1884	"	6852	"	1897	"	6954	"	2704
"	6744	"	1885	"	6853	"	1898	"	6955	"	2705
"	6745	"	1886	"	6854	"	1899	"	6956	"	2706
"	6746	"	1887	"	6855	"	1900	"	6957	"	2707
"	6747	"	1888	"	6856	"	1901	"	6958	"	2708
"	6748	"	1889	"	6857	"	1902	"	6959	"	2709
"	6749	"	1890	"	6858	"	1903	"	6960	"	2710
"	6750	"	1891	"	6859	"	1904	"	6961	"	2711
"	6751	"	1892	"	6860	"	1905	"	6962	"	2712
"	6752	"	1893	"	6861	"	1906	"	6963	"	2713
"	6753	"	1894	"	6862	"	1907	"	6964	"	2714
"	6754	"	1895	"	6863	"	1908	"	6965	"	2715
"	6755	"	1924	"	6864	"	1909	"	6966	"	2716
"	6756	"	1925	"	6865	"	1910	"	6967	"	2717
"	6757	"	1926	"	6866	"	1911	"	6968	"	2718
"	6758	"	1927	"	6867	"	1912	"	6969	"	2719
"	6759	"	1928	"	6868	"	1913	"	6970	"	2720
"	6760	"	1929	"	6869	"	1914				
"	6761	"	1930	"	6870	"	1915	EM	6981	EQ	2237
"	6762	"	1931	"	6871	"	1916	"	6982	"	2238
"	6763	"	1932	"	6872	"	1917	"	6983	"	2239
"	6764	"	1933	"	6873	"	1918	"	6984	"	2240
"	6765	"	1934	"	6874	"	1919	"	6985	"	2241
"	6766	"	1935	"	6875	"	1920	"	6986	"	2242
"	6767	"	1936	"	6876	"	1921	"	6987	"	2243
"	6768	"	1937	"	6877	"	1922	"	6988	"	2244
"	6769	"	1938	"	6878	"	1923	"	6989	"	2245
"	6770	"	1939					"	6990	"	2246
"	6771	"	1940	EJ	6901	EE	1682		6991	"	2247
"	6772	"	1941	"	6902	"	1686				
"	6773	"	1942	"	6903	"	1688				
"	6774	"	1943	"	6904	"	1690				
"	6775	"	1944	"	6905	"	1699				
"	6776	"	1945	"	6906	"	1700				
"	6777	"	1946								
"	6778	"	1947	EK	6921	EF	2671				

Lokomotiver fylder 75 Aar



PÅ NYKØBING PÅLSTER SUKKERFABRIK -
har man i år lokomotiv-jubilæum. Det er to roevognslokomotiver, der fylder 75 år. De, der 75 år. De er, såvidt vides Danmarks ældste aktive lokomotiver. Statsbanerne har dem i hvert fald ikke ældre. De to lokomotiver er begge bygget i München 1879 og 78 hos Krauss & Co.

Det må have været kram, de lavede dengang, for bortset fra en kedeludskiftning for et par år siden, har det ikke været nødvendigt at reparere dem i de 75 år.

Købssummen er imidlertid næsten det mest fantastiske ved det hele, idet de blev købt til sukkerfabriken for henholdsvis 2000 og 1500kr. (Se også billedet side 26)

10 forskellige

MODELJERNBANEBLADE

TYSKE FRANSKE ENGELSKE AMERIKANSKE

sendes portofrit

mod forud indsendelse

af kr.10,00 til

"MODELBANE - nyt"

B. Merkel Palsdorf, Kongevejen 128
Kgs. Lyngby

på postanvisning eller ved check.
- Omgående ekspedition -

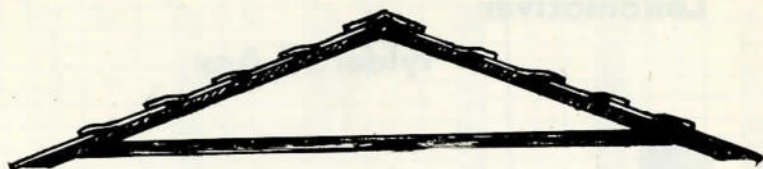


Fig.3

	H O		O	
	længde	bredde	længde	bredde
Facade	300.	54	580	104
Gavl	135	54 (87)	261	104 (162)
Tag (udfoldet)	360	156	695	30,5
Tagrytter	180	30	348	58
Vinduer (store)	32.	15	61,5	29
~ ~ (små)	15.	15	29	29
Dør	27	15	52	29
Porte	(57)	(42)	(110)	81

Mål i () angiver længde/bredde over midte.

Alle mål i mm.

VI BYGGER EN REMISE -- (fortsat fra side 18)

har gjort det, tillige sider og gavle.

Vi skulle nu være klar til samlingen af selve bygningen. En hjælp hertil er perspektivtegningen (fig. 2). Her kan De se, hvordan hvert enkelt hjørne samles. Det er ikke så svært, som det ser ud til, når blot man først samler "murene" og så, efter at selve "kassen" er samlet, sætter alle listerne på plads. Læg mærke til, at den side af vinduesglassene, der er tegnet med busch, skal vende udad. Resultatet af, at man maler alle dele inden samlingen, er, at man får en overflade uden pletter, hvor malingen ellers ikke har villet binde på lim o. lign. - Forneden på bygningen kan lægges en kant på ca. 10mm af småsten eller "cement". - Det pynter!

Så går vi i gang med taget. - Det laves af samme materialer som siderne. Først skæres det ud efter de opgivne mål og derefter beklædes det over det hele med fint sandpa-

pir, der er klippet i strimler af en bredde på ca. 20 mm. Man går frem på samme måde som når man lægger tagpap på sit sommerhus. Man begynder forneden på de to langsider med første strimmel. Anden strimmel lægges så ovenover og således, at den rager 5 mm henover den første (se fig. 3). Når hele huset

taget er beklædt med "tagpap" sætter man det løst over huset, for at prøve, om smiget er rigtigt. Efter at taget er rettet ind, så det passer, skæres lister til for at bevare smiget og afstive taget. (Se fig. 4) Det er klogt tillige at anbringe nogle langsgående lister, så det kan undgås, at taget slår sig.

Først nu kommer turen til tagrytteren. Sider og gavle laves ligesom nylig beskrevet ved selve bygningen og taget. Det er tilrådeligt at forstærke i hjørner og kanter med små lister. Først skal være som det øvrige hus.

Røgletterne laves af en rundstok af træ, der skæres i passende længder og snittes i smig forneden. Ovenpå sættes 4 søm med fladt hoved,

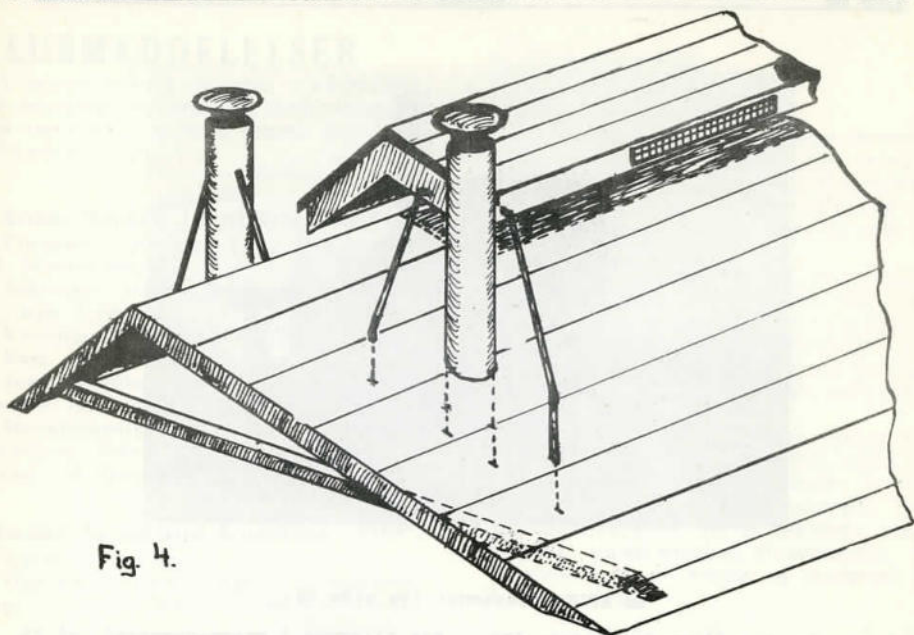


Fig. 4.

således at de rager 6-7 mm op. Ovenpå disse limes skiver af pap". Det hele gives først en gang sølvbronce, dernæst med en stiv pensel, der ikke maler pent, gives brunt på de 2/3 foroven og endelig sort på den øverste halvdel. "Skorstene" limes på taget og deres afstivninger sættes på. Disse er af ståltråd og sølvbronceres (se fig.4)

Vil man gøre noget ekstra ud af remisen, anbringer man et lille værksted med arbejdende folk, en kulgård, en vandkran med tilbehør, en vogn under reparation, o. lign. Alt dette skal vi i løbet af sommeren tage op til behandling i MB-nyt, - så De kommer ikke til at kede Dem med Deres remise. Skulle der være nogle små problemer angående bygningen, De ikke kan klare, da skriv til os om det. Vi skal så prøve at hjælpe Dem.



P.S. I næste nr. - marts nummeret - bringes foto af den færdige model.

L I T T E R A T U R - N Y T

Firmaet W. Böttcher i Tyskland påbegyndte nogen tid efter at "Modellbahnwelt" og "HO-Express" var gået ind, udsendelsen af et månedligt hefte for modeljernbanebyggere. Det hedder "Böttcher Bastel Briefe (BBB)" og er på ca. 20 sider. Abonnement (for et kvartal = 3 numre) kan tegnes gennem MB-nyt ved forud indbetaling af kr. 3,65. Bladet tilsendes da portofrit i kuvert. Prøvenummer kr. 1,25.
(Rubrikken fortsættes s. 27)

INTERESSEREDE FOR DANNELSE AF EN

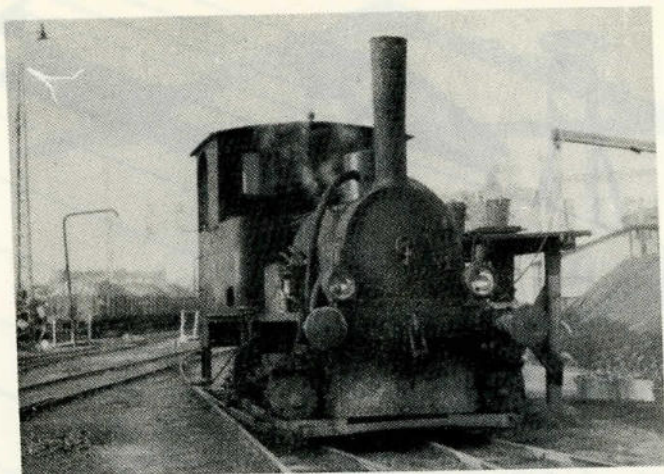
MRklin HO-klub

med stationært anlæg kan henvende sig til Hr. Christoffersen, RYvang 318 efter kl. 14.

K O N T A K T M E D

L E S E R N E

I denne rubrik giver vi ordet frit til vore læsere, idet vi her bringer forskellige indlæg, og især så-



En af jubilarener (Se side 23)

danne, der har almen interesse. Artikler og lign. bedes venligst indsendt senest d.12. i måneden forud.

red.

"Modelbane-nyt",
Lyngby.

Kunne det ikke tænkes, at bladet kunne bringe en saglig vejledning m. h. t. anlæg af udendørsanlæg. Der er mange spørgsmål, som det ville være rart at høre erfarne folk udtale sig om, bl.a. evtuel imprægnering af sveller. Da jeg har gjort den erfaring, at skinner, der er samlet på almindelig måde med langsveller, vil kaste sig, såsnart de bliver fugtige har jeg tænkt på, om det vil være at regne for formålstjenligt at lægge udendørs skinner på samme måde som de rigtige jernbaner, altså på sveller direkte i stenballast. Vil bladet bringe de erfaringer, som modelfolk har på dette område.

Jeg har set artiklerne om Anbybanen i Modeljernbanen igennem, men her ikke kunnet finde ting, der besvarer ovenstående.

På forhånd tak.

maskinarb. E.Ø.
Skagen

Vi takker for Deres brev og skal ved første lejlighed bringe en artikel om udendørsbanens problemer, må-

ske allerede i marts-nummeret, så vi kan få afviklet "påsketrafikken" på planmæssig måde. red.

Til MB-nyt!

Hermed følger den engang lovede byggetegning og beskrivelse af motoragregatet MK/PK og jeg håber, at det kan bruges. Jeg ligger også med MX, som hvås det har interesse, står til rådighed for MB-nyt.

Selve bladet er vi udmerket tilfreds med, det er holdt i et plan, som efter alle solemerker at dømme nok skal gå, og jeg havde nær sagt, bare Modeljernbanen havde holdt sig sig der og aldrig gået så langt ud, ja så havde vi ikke måttet undvære et blad i den bladløse tid. De sidste fem numre af MJ stod der jo ikke mere i, end der gør i MB-nyt nu, og en stadig læser af MJ var klar over, hvor det bar hen med bladet, så det var ingen overraskelse for os, da det gik ind.

M.V.N., Aarhus

Vi takker for tegning og beskrivelse, som vi skal forsøge at bringe i nær fremtid. Tegningerne er jo i hel størrelse "0", hvad der gør dem lidt svære at publicere, men det går nok! red.

(Gr. pladsmængel denne gang må de øvrige indlæg vente til næste nr.)

KLUBMEDDELELSER

I denne rubrik optages meddelelser fra nordiske mj-klubber. Meddelelserne må være os i hænde senest den 12. i måneden forud.

Dansk Model Jernbane Klub.

Formand: civiling. Poul E. Clausen, Gl. Strand 38¹, K.

Sekretær: fenrik O. Meyer, Glaciset, 27, Kgs. Lyngby.

Klublokale: Nørrebro Station.

Fast mødeaften: 1. mandag i hver måned. Mandag den 9. februar i Kegle banens lokaler i Tivoli kl. 20,00 pr.

Maskinmester A. Gregersen holder foredrag: Privatbanernes rullende materiel. (Medlemmer 1 kr.)

Model Jernbane Klubben „HO“.

Adresse: Nordkærvej 1.

Der kan endnu optages 3-5 medlemmer i klubben. Henvendelse Valby 5109.

Wilsbech.

PRC-Klubben.

Kongevejen 128, Lyngby.

Kørsel på banen afholdes d. 21. februar d. å. kl. 15,30-17,45. Fri adgang for abonnenter, gæster 50 øre.

Rubrikannoncer

pris pr. ord: 15 øre (minimum 10 ord). Annoncen må være indleveret senest d. 12. i måneden forud, for at kunne komme med i næste nr.

Brugt urværkslokomotiv, i god stand, af fabrikatet BING, købes. Billet mrk. nr. 1153 til MB-nyt.

12 fotos af danske lokomotiver i postkortformat og forsynet med tekniske data på dansk, engelsk og fransk. Sendes portofrit mod forud indbetaling af kr. 2,50 til B. Merkel Palsdorf, Kongevejen 128, Lyngby.

SØGES: Märklin vognbelysning 484/1, kontaktpult 474/4 og 475/4, gerne brugt. — Tilbud til dommerfuldmægtig *Alke Bentsen*, Thisted.

Har De noget De vil sælge?

Så benyt vore rubrikannoncer
Det er jo netop de mennesker,
som De ønsker at få i tale, der
læser dette blad.

Litteratur-nyt.

(fortsat fra side 25)

D.S.B.s nytårshæfte.

Statsbanearbejdet har mange former, både de mere udadvendte: den direkte kundtjeneste, ekspeditionen af rejsende og gods pr. bane, bil eller skib, og de hyppigt mindre kendte, der dog alle er et led i virksomheden.

En af de vigtigste af D.S.B.s arbejdsfronter er sikkerhedstjenesten, fordi det fra banernes første dag for over 100 år siden har været lov, at sikkerheden var det første. Man skulle helst køre hurtigt, rettidigt, hyppigt og bekvemt, men frem for alt sikkert.

I år har D.S.B. valgt i sin nytårs hilsen — foruden billeder af tog, skibe og biler i fart — at vise billeder fra de mindre kendte områder indenfor sikkerhedstjenesten: de to tekniske afdelingers undersøgelses-virksomhed og kontrol med, at anlæg og materiel er i fuld orden.



Modelbane-nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Kgs. Lyngby. — Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

Annoncer: Ole Jaeger, Strandvej 265, ØRdrup 2164.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Bladet udkommer med 12 numre om året. Arsabonnement 10 kr., udland 11 kr.

Bladet forhandles i løssalg af:

KØBENHAVN:

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.

Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.

ODENSE:

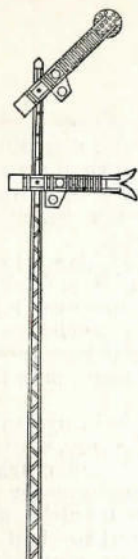
Odense Hobbycentral, Vestergade 89.

ÅRHUS:

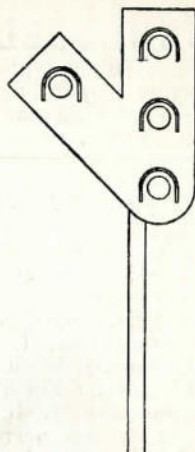
Berg Radio, Guldsmedgade 40.

ANNONCER: 1/1 side kr. 100,00 (bagside 125,00 kr.) 1/2 side kr. 50,00, 1/4 side 30,00 kr., 1/8 side kr. 20,00. — Rubrikannoncer 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.) Rubrikannoncer betales ved bestillingen.

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 12. i måneden forud.



IMPORT AF BØGER OG TIDSSKRIFTER FRA HELE VERDEN



Tidsskrifter

- Dansk: Modelbane-nyt 1 kr. pr. nr.
udk. hv. måned
Tysk: Miniaturbahnen 3,70 kr. pr. nr.
udk. hv. 3. uge
Engelsk: Model Railway News 1,40 kr.
pr. nr. udk. hv. måned
Engelsk: The Railway Modeller 2 kr.
pr. nr. udk. hv. måned
Amrk.: Railroad Model Craftsman
4 kr. pr. nr. udk. hv. måned

MÄRKLIN HO (ordre modtages på alle katalog-nr.)

Lige og runde skinner.....	kr. 2,40
Håndbetj. sporskifter.....	pr. stk. - 20,00
D-togsvogne (351 & 353)	- - - 18,00
354-pakvogn	- - - 21,50
Hovedkatalog	- 1,50

TRIX

Nyt katalog (1952)	kr. 1,00
TRIX Handbuch »1:90«	- 6,50

FLEISCHMANN

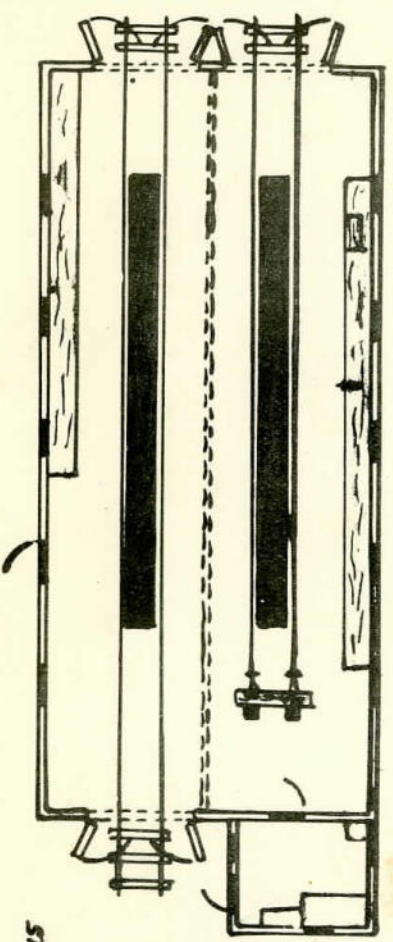
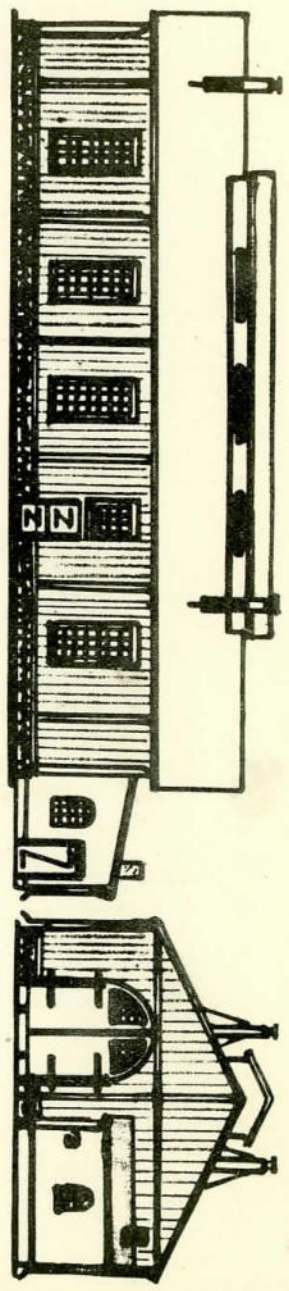
Katalog spor O	kr. 1,50
Katalog spor HO	- 1,00

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32, København K. - Postkonto 53761 - Telefon Byen 5703

Obs.! Forretningen er åben mand., onsd., torsd. kl. 10-17, fredag kl. 10-20. Lukket tirsd. & lørd.

MJ 2/1953



STORRÅSSEFORMÅL 1:3

Scala

EFTERTRYK FORBYDES.

KØBBERHAVN A	TEGN. NO.
7/8 - 52	1300
SKIFUM: HO.	
LOKOMOTIVET OG TILBEHØR:	
O. Brandstrup Jensen	