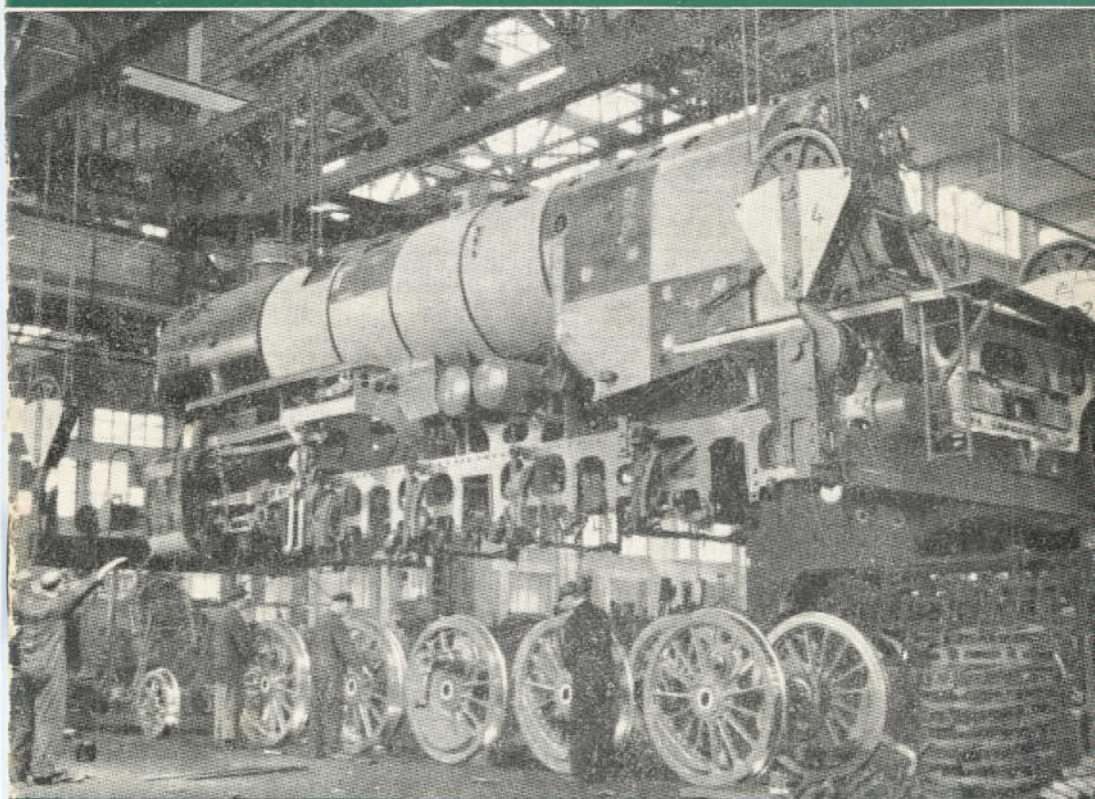




MODELBANE *Nyt*



3

4. ÅRGANG


MARTS 1955

PRIS

150

HOBBY CENTRALEN

ALT TIL MODELJERNBANER

Med  modeljernbaner har man nu alle betingelser for at bygge et naturtro anlæg til rimelige priser f. eks.:

skinner.....	kr.	0.90
lokomotiver.....	fra -	45.00
godsvogne.....	- -	3.00
personvogne.....	- -	4.50
samt alle løsele til skinne- og vognbygning.		

Kom hen og se hos

HC

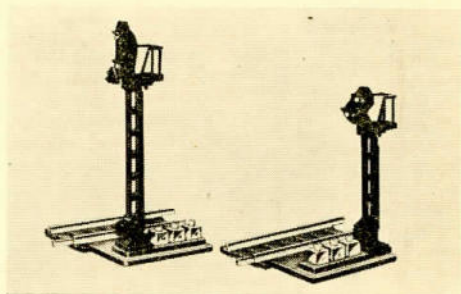
MØNTERGADE 10. — København K.
Byen 5714 x

Prisliste tilsendes mod
40 øre i frimærker

(Provinsordrer ekspederes omgående)



Den store succes!



De viste **Fleischmann-signaler** er modeller af de mest moderne signaler, som nu anvendes på jernbanerne. Og så er de nøjagtige til mindste detalje.

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 91 17 - 91 18

Long El.-Modeljernbaner

Førende danske kvalitetsmærke



Bogie med „Sikker“-kobling.

Denne bogie — forsynet med en kobling, som også passer til Märklin, Rivarossi m. fl. — er den absolut førende på det danske marked og velegnet for selvbyggere. — Og så er prisen kun **kr. 3,50.**

Se den hos Deres forhandler!

Long Skotterupgade 5 — København N.
Telefon Taga 2440 y — Taga 3158 u

HO Rivarossi

— det nye italienske modelbaneblad — med interessante sporplaner, konstruktioner, tekniske serier — udgives af »Rivarossi«, som fabrikere elektriske tog i HO. — (Trykt på italiensk.)

Udkommer med 6 numre om året.

Pris kr. 1.75 pr. nr., årsabonnement kr. 10.00

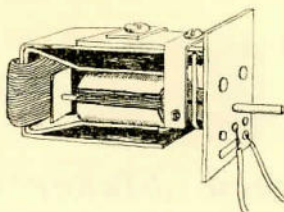
Distribution:

Modelbane-nyt, Virum.

FRIIS

ELEKTROMOTOR

**DEN MINDSTE!
DEN KRAFTIGSTE!**



med viklet anker
kr. 16,70
almindelig
kr. 14,40

6—12 v. universalmotor
ca. 8000 omdr. min.
strømforbrug: 210 mA
vægt: ca. 20 gr.

Bygge- og samlesæt m. tegning,
som enhver fingernem model-
bygger kan samle og vikle.

Se den hos Deres forhandler!

FRIIS

KØBENHAVN — BRØNSHØJ

LYCO-Nyheder

Byg Deres Bane med LYCO Modeljernbanedele og De faar et naturligt og driftsikkert Anlæg.

Af Nyheder kan nævnes:

Armsignal med helautomatisk Sektionsrelæ	Kr. 17.00
Dagslyssignal med helautomatisk Sektionsrelæ	Kr. 18.75
Dagslyssignal uden Relæ	Kr. 8.50
Forsignal med indbygget Blinkrelæ, virker i Forbindelse med Hovedsignalet	Kr. 13.50
Blinkrelæ 20 Volt med indbygget Blinker i Box	
med 1 Blinker	Kr. 3.00
med 2 Blinker	Kr. 5.00
Sektionsrelæ som kan tilsluttes løse Signaler	Kr. 12.00

Af andre Dele kan nævnes:

LYCO Motoren	Kr. 28.00	
LYCO Perfektomskifteren	Kr. 12.00	
LYCO Sporskifterelæ	Kr. 5.50	
LYCO Perronlamper	enkelt	Kr. 6.00
	dobbelt	Kr. 9.00

Bemærk at Pærerne i alle LYCO Dele er let udskiftelige!

Firma LYCO
Taga 358 ydun

Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

Marts 1955

nr. 3

DEN »VOKSENDE« MODELBANE

Af red. Hans Jørgen Pedersen

Da jeg for et årstid siden skulle begynde at bygge min egen modelbane i spor „HO“ efter i adskillige år at have beundret andres anlæg og været misundelig, fordi de havde så sjældne gaver som at pusle med småting som huse i 1/87 og spor filet til af messing m. v., meldte det første problem sig: Hvordan skal din første station se ud.

Meget hurtigt meldte sig følgende krav, som jeg syntes, den skulle opfylde, for at jeg senere kunne have glæde af visse små omlægninger, der kunne sættes i rigtig „banestil“, uden at jeg af den grund skulle pille hele arbejdet op:

1. Der skulle være en endestation. Der skulle gå en hovedbane (enkeltsporet) og en sidebane ud fra den.

2. Sidebanen skulle ganske vist have endestationer her, men først fravige hovedsporet ved næste station, sådan som man ser det uhyre mange steder.

3. Sidebanen skulle have depot ved sin egen endestation altså kun komme hertil og vende tilbage.

4. Sidebanen skal betjenes af skinnebus og — for godstogenes vedkommende — af tenderlokomotiver. Så undgås i første omgang en drejeskive.

5. Stationen skal senere kunne laves til en gennemgangsstation på strækningen kun med endespor for privatbanen.

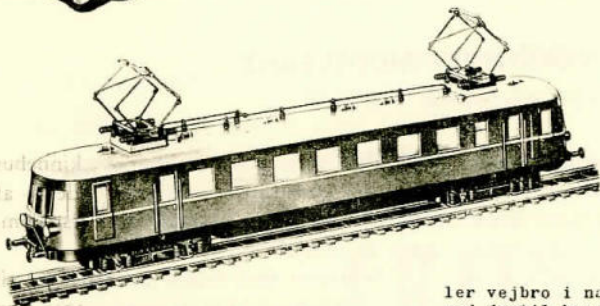
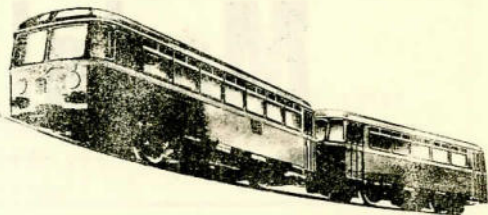
Alle disse betingelser selvfølgelig for at gøre denne min første station så enkelt som mulig dog uden senere at tage glansen af den, når jeg kunne bygge større og flottere ting. Til den helt rigtige endestation med det store sporanlæg og remise m. v. skulle der mere erfaring til, syntes jeg, og når sidebanen fik endestation her med afvigelse fra statsbanen ved næste station, blev der mulighed for større trafikintensitet på min første strækning.

Jeg fandt hurtigt frem til følgende sporplan (se skitsen) som den helt ideelle. Der er to perroner til betjening af passagererne for hovedlinien, og endvidere virker perron I som perron for privatbanen.

Strækningen kommer fra højre med mest
(Fortsættes side 57).

VORT FORSIDEBILLEDE

viser et lokomotiv (Reihe 50), som »sættes på hjulene« i et af Deutsche Bundesbahns mange store reparationsværksteder. Disse værksteder beskæftiger tilsammen ikke mindre end 53.000 mennesker.



Den "6. DEUTSCHEN SPIELWAREN-FACHMESSE" blev ligesom sine forgængere fuld af en mængde overraskelser og forbedringer. Vi kan denne gang kun bringe nogle få pluk af de mange ting, og vi starter øverst på siden med Märklins nye skinnebustog, en virkelig nydelig ting, som med anhænger kommer på ca. 100 kr. Nedenunder ses et rangerrysignal, også fra Märklin. Fleischmann laver imidlertid også et sådant, men ikke som selvstændigt signal, men i forbindelse med afkoblingsskinnen.

Til venstre for signalet er vist den nye motorvogn fra FLEISCHMANN, pris 135 kr. Denne vogn leveres både som elektrisk type (den afbildede) og som dieselmotorvogn. Der fås endvidere en til denne motorvogn passende personvogn. - Det er selvfølgelig ikke de eneste nyheder fra disse firmaer, men vi skal bringe flere næste gang.

Nederst på siden ses et par af WOLLMER's nyheder, nemlig en jernbane-el-

ler vejbro i natursten og et kedelhus med dertil hørende fabrikksskorsten. I det hele taget bragte Wollmer mange morsomme industriagregater frem i år, og denne tendens var også fremme hos andre fabrikanter. Kedelhuset koster ca. 35 kr., medens skorstenen kan erhverves for lidt over 4 kr. Broen koster godt 30 kr.

Ja, det var jo kun en mundsmag, men næste gang kommer der som sagt mere.

VI BRINGER NU:

En klubmeddelelse!

Modeljernbaneklubben "HO", Nordkarvej 1 har afholdt generalforsamling den 16. februar og til bestyrelsen valgtes: formand: Harry Larsen, BY 5942y næstformand: Alf Rasmussen, 30 06 31 kasserer: Hans Hundstrup Christensen bestyrelsesmedlem: Erik Bugge suppleant: Jørgen Spøhr. Nye medlemmer optages - mødeaften: onsdag kl. 20.



KENDER DE

The RAILWAY MODELLER ?

Både dette og mange andre udenlandske blade finder De hos

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32 - K.
BYen 5703 giro 53761

Industrinyt

De schweiziske firmaer „HAG“ og „BUCO“, der hidtil kun har fremstillet modelbaner i spor O, er nu også begyndt at interessere sig for spor HO og har fremstillet forskellige modeller af vogne.

HAG har en modeltro „Roter Pfeil“ — SBB's berømte „skinnebus“ — og en kollektion på 10 forskellige godsvogne, åbne som lukkede.

BUCO møder med dels et 2-akslet elektrisk lokomotiv (legetøjstype) og en model af SBB's nyeste dobbelt-motorvogn, dels et sæt personvogne til internationale tog (Wagon-Lits sovevogn og spisevogn, rejsegodsvogn og almindelig 4-akslet personvogn), 2-akslet personvogn og rejsegodsvogn til lokaltog, samt 10 forskellige godsvogne. Yderligere møder BUCO med punktkontaktskinner til den billige pris af 1,- schw.fr. for en skinne på 191 mm længde. Endvidere har BUCO en transformator, bygget med førerpladsen på „Roter Pfeil“ som forbillende.

Bege firmaer oplyser, at dette kun er en begyndelse, og at der snart vil følge mere efter.

AB.

FRIIS ELEKTROMOTOR

Det er dejligt at se, hvor de danske fabrikanter fremkommer med flere og flere nyheder, for eks. denne lille motor, der kommer på markedet om kort tid. Det er en ting, mange har savnet længe. Den måler 17×21×31 mm og kan altså være i så godt som alle HO maskiner, ja selv i skala TT kan den bruges.

Motoren fremkommer først og fremmest som samlesæt til en pris af henholdsvis 14,40 kr. og 16,70 kr. Forskellen er, at ankeret i det sidste tilfælde er beviklet fra fabriken. Selvfølgelig kræves der en vis fingernemhed ved samlingen af så fin en lille ting. Jeg vil i hvert fald ikke råde nybegyndere til at springe lige ud i det. Å, til alt held kommer den også færdig-samlet, om end der går lidt længere tid. Den fremkommer i tre typer: type I til 12 volt universal, type II til 12 volt jævnstrøm og type III til 3 volt. Den sidste er mest anvendelig til flyvemaskiner o. lign., hvor trækraften spiller mindre rolle. Prisen for alle færdigsamlede motorer kommer på ca. 25 kr.

Jeg har haft en motor af type I til afprøvning og fundet den forholdsvis kraftig. Dermed mener jeg, at den ikke vil kunne bruges til de største HO maskiner, hvis de skal kunne trække noget af betydning. Til mindre person- og rangerløk er den derimod fortrinlig, dog vil jeg råde Dem til at bruge svinghjul; thi ankeret er ikke mere end 9 mm tykt, så der bliver ikke noget særligt friløb. — Samlesættet består af anker, magnet, kommutator, skruer, isolationsstykker samt diverse skruer og bøjler til monteringen og det er til at samle type I.

Det skal tilføjes, at samtlige dele er meget fint udførte, hvad der vidner om, at det er fagfolk, der har haft med det at

gøre. Alt i alt er FRIIS-motoren noget af det bedste, der er kommet frem herhjemme. Nu vil jeg blot håbe, at fabrikanten vil kunne klare den efterspørgsel, der uden tvivl vil komme.

DATA: Type:

serie 9—12

parallel 6—9 volt

universal

forbrug ved 9 volt: ca. 210 mA

omdrejn./min. ca. 8000

vægt ca. 20 g

største mål: 17×21×31 mm.

Br.

2-SKINNEDRIFT

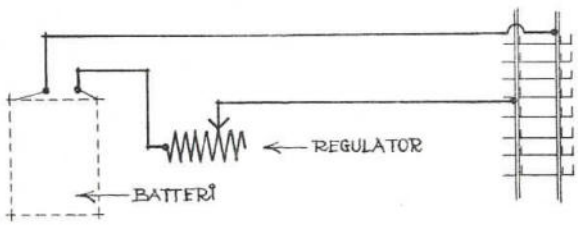
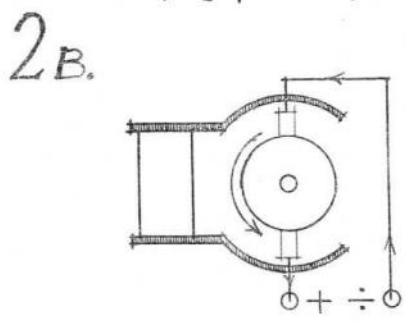
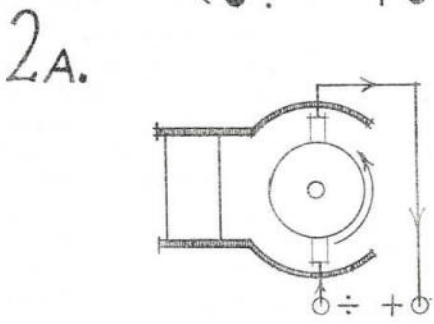
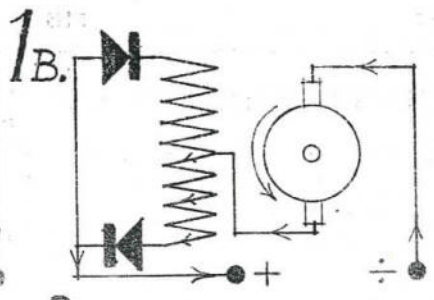
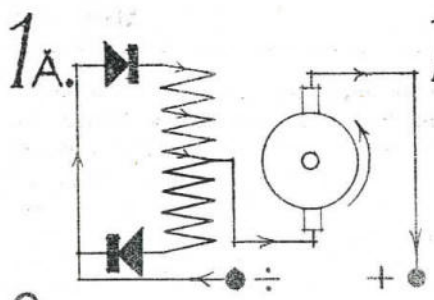
9—12 V jævnstrøm

Som Rivarossi, Fleischmann og Rokal vinder mere og mere frem, vokser interessen for 2-skinne-drift med jævnstrøm som strømkilde. Det skal imidlertid straks slås fast, at disse 2 ting ikke nødvendigvis hører sammen. 'Hornby dublo' betjener sig f. eks. af 3-skinne/jævnstrøm, og det fungerer overmåde godt.

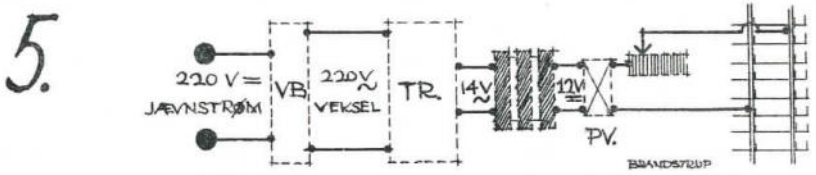
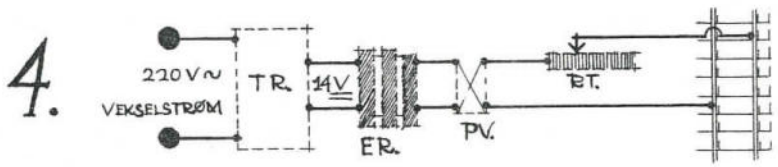
Motoren: Det er almindeligvis 2 typer motorer, der finder anvendelse i industrien. Een med beviklet magnet og een med permanent magnet. Den første er oftest universal, d. v. s. at den kan bruges til både jævnstrøm og vekselstrøm. En sådan motor kan imidlertid ikke skifte retning ved vending af polerne. Derfor indskydes 2 ensrettere som vist på fig. 1. Formålet med dette er, at vi skal holde samme strømretning i magneten, selv om vi vender polerne. Jævnfør fig 1a og 1b. Gør man ikke det, skifter anker og magnet strømretning og dermed poler samtidig, hvad der ikke får ankeret til at skifte omløbsretning. Ensrettere er sådan indrettede, at de kun tillader strømmen at passere i een retning igennem dem. Derfor må vi bruge 2 stk.

I tilfælde af, at man bruger permanent-magnetmotorer, og det er det almindeligste, stiller sagen sig meget lettere. Den faste hestekomagnet giver konstant nord- og sydpol, hvad der svarer til, at vi i en beviklet magnet holder strømmen i magneten konstant. Ved polvending er der kun ankeret, strømmen kan vende i, hvorved dette skifter omløbsretning. Jævnfør fig. 2a og 2b.

Strømkilden: Den simpleste måde at skaffe sig jævnstrøm på i så små spændinger, er ved hjælp af batterier el. akkumulatorer. I sådanne tilfælde forbindes efter fig. 3. Mere økonomisk og mere almindeligt er det dog at bruge en transformator og en ensretter. Det forudsætter, at man har *vekselstrøm* som netspænding (jævnf. fig. 4). Ved netspænding forstås den strøm De har i Deres belysningskontakter. Har man *jævnstrøm* som netspænding må man skyde en vibrator eller omformer ind mellem transformator og lyskontakt. (Fig. 5). En almindelig transformator til modeljernbaner er indrettet som vist på fig. 6. De 220 V vekselstrøm løber ind i primærviklingen, hvor de fremkalder vekslende magnetisme i de jernplader, som kernen består af. Magnetismen fremkalder igen strømme i sekundærviklingen. Denne består kun af få viklinger, så spændingen bliver mindre her end i sekundæren. Vi skal nu have lavet den svage vekselstrøm om til jævnstrøm. Dertil skal der anvendes en ensretter plus kondensator. De forbindes som vist på fig. 7. Mellem bane og ensretter skal der så indskydes en regulator og en polvender. Det er vist i fig. 8. I denne figur er endvidere vist en anden anbringelse af ensretteren el. rettere der er anvendt 4 stk. I fig. 9 ser man princippet i en selvbygget polvender. Man kan imidlertid også bruge en dobbeltpolet omskifter, der kan fås i (Fortsættes side 57).



3.



STATSBANERNES LITRA MY (III)

Vi ser denne gang på de sidste to tegninger (HO - HM - 3. II og III).

Efter de indlagte snit A—E i pos. 4—6 kan den omtalte form bygges op af træplader. Frontens vinduer udskæres også efter disse tre skitser, idet den desværre ved en beklagelig fejl er tegnet forkert på den første tegning.

Arrangementet af ventilatorerne i taget fremgår af pos. 10 øverst, de anbringes på en lille plade, som loddes indvendig på taget.

Som motor har vi valgt „LONG“s og arrangementet af denne fremgår af pos. 11. Vi bringer senere en artikel om ændring af vekselstrømsmotorer til jævnstrømsdrift. Som kardanaksel anvendes et lille messingrør med en rille i hver ende. Længden afpasses til sidst, når både motor og bogie er på plads.

Til motorbogien anvendes samme bogiesider som til den anden bogie. Det vil dog give bedre trækraft, såfremt de midterste aksler hæves en smule ($\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$ mm), så hele vægten kommer på de to drivaksler.

Derimod udformes midterstykket efter pos. 7—9, som er baseret på forskellige detailler fra „LONG“s motorbogie. Som aksler anvendes 2 mm fodstål. De to snekker og det midterste tandhjul monteres på stedet og loddes fast ved mærkerne „L“.

Som det fremgår af pos. 8, er hullerne, hvor bogiesiderne skrues på, gjort aflange med 1 mm udvidelse til hver. Herved er det muligt at tilpasse afstanden mellem snekker og snekehjul under montagen. For det øverste tandhjuls vedkommende kan dette gøres ved, at man bøjer pladen, det sidder i, lidt op eller ned; men det er vigtigt at overholde målene nøje. Bundpladen i vognkassen får en udskæring, som passer til bogiens tandhjul og kardandrev. Pas

på, at hullet ikke bliver så stort, at bogien kan dreje nok til de skarpe kurver. De dele, som anvendes fra „LONG“s motorbogie, er følgende: 2 snekker, 2 snekehjul, et tandhjul til snekkeaksel og et nylon-tandhjul monteret med kardanled. Disse dele har „LONG“ indvilget i at levere særskilt i pose.

Som hjul anvendes „LYCO“s nye hjul, der fremstilles til MY. (Meddelelse om disse fremkomst vil komme her i bladet).

Farverne er følgende: taget gråt, vognkassen personvognsrød, stafferinger og påskrifter gule samt undervogn, pufferplanke og bogier sorte.

Næste gang vender vi tilbage til vognparken og starter med en postvogn.

HVORDAN BELÆSES—? (IV)

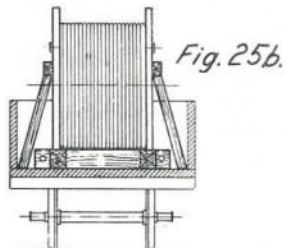
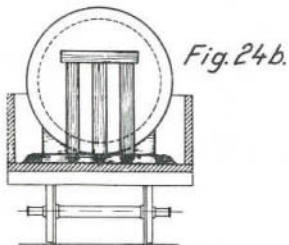
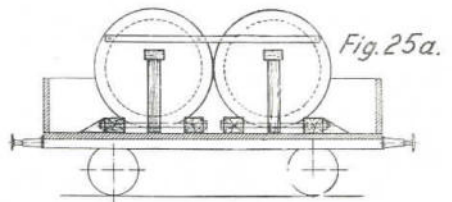
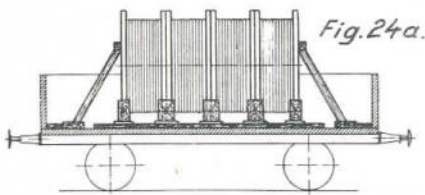
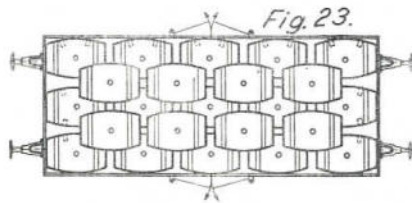
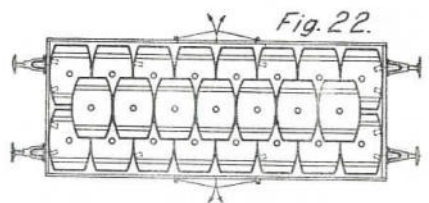
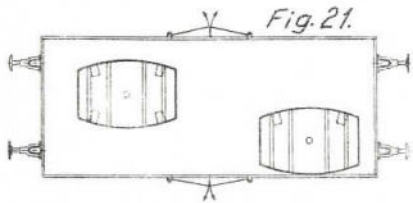
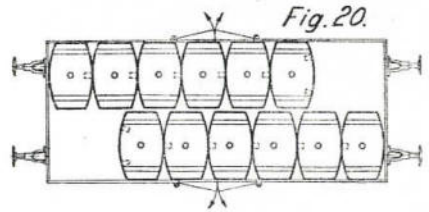
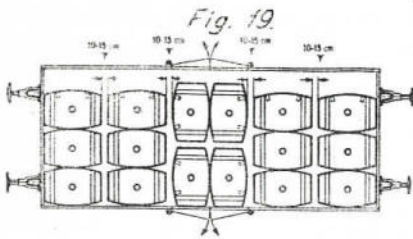
Som vi lovede sidste gang, går vi nu over til de våde varer, i øl- og vinfade. Det fremgår af tegningen, at der sættes støtteklodser under fadene (de små punkterede firkanter). De metoder, der er vist i fig. 19—21, egner sig kun for model, hvis fadene er sat fast i vognene eller er anbragt på løse vognbunde. Såfremt man ønsker helt løse fade, må man holde sig til fig. 22 og 23.

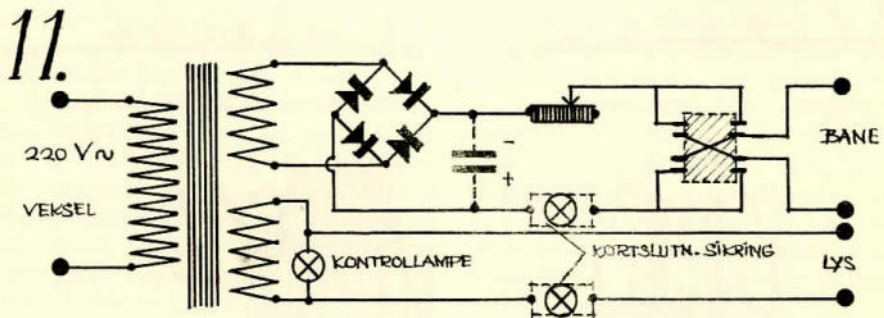
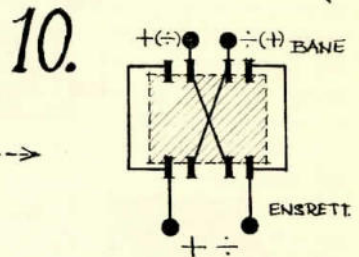
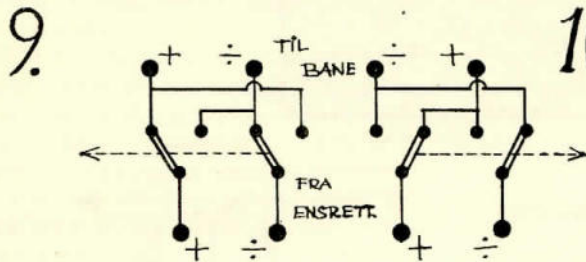
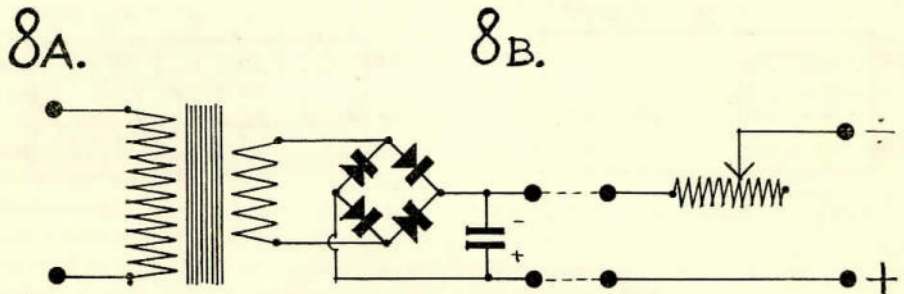
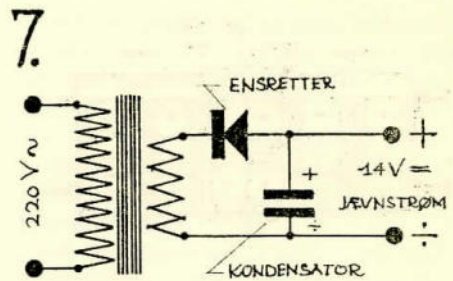
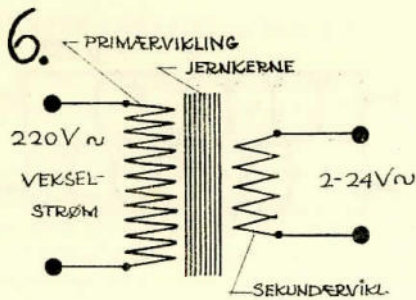
Fadene snittes til af en rundstok, derefter slås et lille som midt i den ene ende, dette anbringes i boremaskinens patron, og der slibes efter med fint smergellærred.

De to sidste figurer viser kabeltromler. Her gør man også klogt i at anbringe det hele på en los indsats.

Da der er så rig lejlighed til at se sådanne kabeltromler i virkeligheden, bør man ikke lave modellerne, før man har overbevist sig om deres farve og øvrige udseende. Husk bl. a. at nye tromler er „pakket ind“ med tværbrædder.

Næste gang slutter vi denne serie med at læsse stenplader, træ- eller papirballer og lang-tommier (på to vogne).





Den 'voksende' modelbane

(Fortsat fra side 51).

lige løb ind i spor 1, altså det spor der under alle omstændigheder anvendes som ankomstspor for tog på hovedbanen. Endvidere anvendes det så vidt som muligt som afgangsspor for disse tog. Spor to kan dog tages i anvendelse ved skarp krydsning, og det bruges endvidere som omløbspor for trækraften.

Spor O bliver privatbanens eget, hvor de små skinnestog og forholdsvis korte godstog kan ankomme og afgang. Ved ankomst af privatbanens godstog vil man dog nok i vid udstrækning benytte spor to. Derimod er spor O fortræffeligt til oprangering af godstog.

Spor 3a og 3b bliver stationens eneste ladespor i første omgang, måske lidt småt for en endestation, men der er mulighed for senere at lægge et spor til mellem spor 2 og spor 3a.

Spor 3a bliver for vogne til varehus plus henstående vogne til afgang, færdigtlæsedde. Spor 3b bliver spor til læssemrampe, svinfold og vogne, der læses direkte fra biler og landmænds hestekøretøjer.

Denne sporplacering giver lejlighed til ekstra omløb gennem spor 1—2 med deponering af vogne i spor O på de stille

tider af døgnet, omkring middag og om natten. Måske ikke særligt praktisk i virkeligheden, men godt til et mindre anlæg, og trods alt ikke så langt fra virkeligheden, som de fleste vil tro.

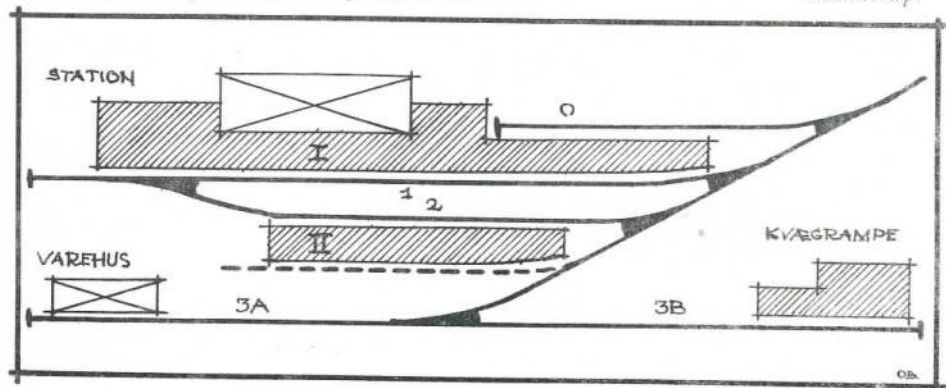
Når anlægget til sin tid skal forlænges til v., føres spor 1 videre i sin strækning, og man har den herligste krydsnings- og overgangsstation (til privatbanen).

2-SKINNEDRIFT

(Fortsat fra side 52).

handelen. Denne forbindes som vist i fig. 10. Endelig er der i fig. 11 vist hele systemet, som det er koblet sammen i de fleste industrielt fremstillede transformatorer med indbyggede ensrettere. Læg mærke til, at der er anvendt vekselstrøm til belysning, sporskifter o. lign., at den kommer fra en særlig bevikling på sekundærsiden. Derved undgår man, at ensretteren tager skade ved kortslutninger i sporskifter o. lign.

Det var en gennemgang af motor og strømkilde. Jeg vil i en senere artikel gøre nærmere rede for de forhold, der gør sig gældende for hjulenes og sporenes vedkommende.

Brandstrup.

Litteraturnyt

Nu har De bygget et anlæg og sat strøm på, — så mangler De blot lokomotiver og vogne.

Hvad enten De bygger dem selv eller køber dem færdige, vil De have fornøjelse af Sv. Petersens tredje modeljernbanebog „Rullende Materiel“. Har De ikke følt glæden ved at genkende et stykke musik? På samme måde føles det at se et lokomotiv eller en vogn, „man kender“. Bogen lærer Dem ikke blot at bygge 'rullende materiel'. — Den fortæller samtidig dettes historie og ejendommeligheder. Næste gang, De står på en station, er det ikke 'et lokomotiv', som kører forbi på vej mod Helsingør', det er 'en S-maskine'. For selvbyggere er der meget at lære.

Der er en kort beskrivelse af fremgangsmåden ved bygning af lokomotiver og motorvogne. Hvis De er fingernem, er det tilstrækkeligt.

Mere detaljerede byggevejledninger er der til en godsvogn og en bogievogn.

For hver afdeling er angivet, hvilke dele man kan købe færdige.

Koblingerne har fået en — velfortjent — særlig omtale.

De to sidste kapitler hedder „Lys i vognene“ og „Køreplanen“.

Begynd i morgen at bygge en vogn — det er meget lettere, end De tror — og „Rullende Materiel“ vil være en god hjælp.

peter journals.

LINIE »UD I DET BLÅ«

indviet i Rom

Rom er blevet en stor forbløffende attraktion rigere. En undergrundsbane i marmor og neon, som er kommet til verden under antagelig forholdsvis lige så store bekostninger og anstrengelser som Colosseum for snart 2000 år siden, er blevet indviet. 16 år har det taget at bygge den, og den har kostet 140 millioner kroner!

Det var Mussolini, der startede arbejdet i 1939. Han agtede at rejse et „Ny-Rom“ af marmor og grønne træer syd for den gamle by, og samtidig planlagde han en verdensudstilling her i 1942.

Krigen hindrede udstillingen. Byen voksede nordpå i stedet, men banebyggeriet fortsatte så småt, og nu har præsident Einaudi foretaget den første 11-minutters tur med den. Det er sikkert den mærkeligste togindvielse, som nogensinde har fundet sted. Køreturen ender nemlig mellem lutter ubeboede udstillingshuse. Andre tog, der samtidig er sat i regelmæssig drift på banen, ender på en øde mark, hvor kun får og geder med undren iagttager det fine trafikmiddel.

Og nu spekulerer de romerske kommunalmyndigheder på, hvordan de skal få folk flyttet ud til banens endestation og derved skabe et behov for den

(Pol.)

ET AMBULANT ANLÆG

med international trafik

Det i 1951 påbegyndte og i „Modelbanenyt“ 2. årg. hft. 3 og 5 omtalte anlæg er nu udbygget og især baseret på køreplan-

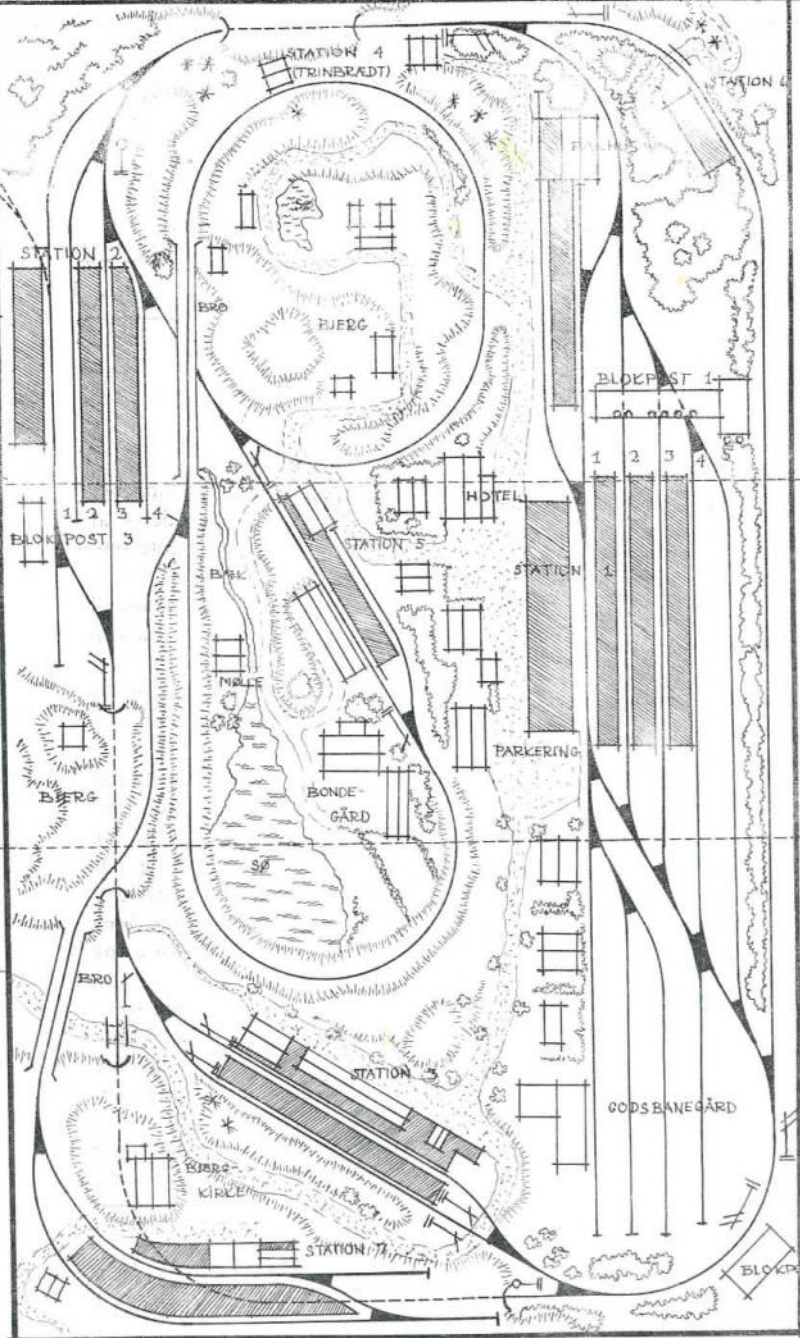
kørsel.

Anlægget er, som før nævnt, på 2,0 × 3,25 m² og på grund af pladsmangel am-

SEVERE UDVIKSEL
SE (23.000 BÅNE
GÅRD 2)

KON-
TROL-
BORD 2

KON-
TROL-
BORD 1



p. 57

bulant. De punkterede linier viser anlæggets opdeling i 3 pladser, som er beregnet til at tages fra hinanden, når anlægget ikke benyttes. Kun tungere bjergdele er ambulante, det øvrige „terrain“ er af plastisk masse og anbragt på pladerne. Opbygningen tager ca. 2½ time, idet alle tilslutninger til lys- og magnetartikler er opdelt i 3 sektioner og fastmonteret på pladernes underside. Den store yderkreds samt bane-gårdene 1, 2 og 3 er forsynet med overledning.

Mens det tidligere omtalte anlæg stort set lå i eet plan, går det nuværende flere steder ud af niveauet, således at direkte krydsninger undgås. Det kan nævnes, at f. eks. station 4 ligger 6 cm, og station 7 ca. 13 cm over niveau.

Største delen af *skinnematerialet* er Märklin, deriblandt alle sporskifter og magnetartikler. Kun et fåtal af Bodanskiner bruges endnu som rangerspor af 2. kategori. Der anvendes en Märklin 280A og en HSV transformator, en tredje transformator er udelukkende forbeholdt belysning af huse, perroner m. m. Skinnematerialet omfatter nu 48 buede, 80 lige Märklinskiner, 28 Märklinspor, 1 krydsnings sporskifte samt 15 Bodan skinner.

Signalsystemet er endnu ikke helt udbygget. Foreløbig findes der 3 forsignaler, 6 hovedsignaler og 12 dagslyssignaler, halvdelen af sidstnævnte er monteret som blinklys.

Banegårde. For at kunne gennemføre international køreplanekørsel har de forskellige stationer fået bestemt karakter. *Station 1* svarer til en hovedbanegård af internationalt tilsnit, *st. 2* til en alm. provinsbanegård, *st. 3* til en dansk stationsbybanegård og *st. 4* til et trinbræt i de sydlige bjergegne, *st. 5* har fået navnet „Lidenlund“, hvilket siger alt, *st. 6* „Talkirchen“ (Schwarzwald-landsby med tilsvarende pa-

norama) og *st. 7* svarer til en italiensk bjergby i Dolomiterne. Kørslen til *st. 4* og *7* bliver udelukkende gennemført med italienske Rivarossivogne.

Rullende materiel:

damploks: Märklin HR 800N, RM 800, TM 800, F 800
el-loks: Märklin SE 800, CE 800
motorvogne: 1 DSB Long-vogn

Vognmateriel:

5 Märklin hurtigtogsvogne (serie 341—44)
6 Märklin hurtigtogsvogne (serie 346)
2 Long CD-vogne, der indgår i international trafik

Til personvognstrafik:

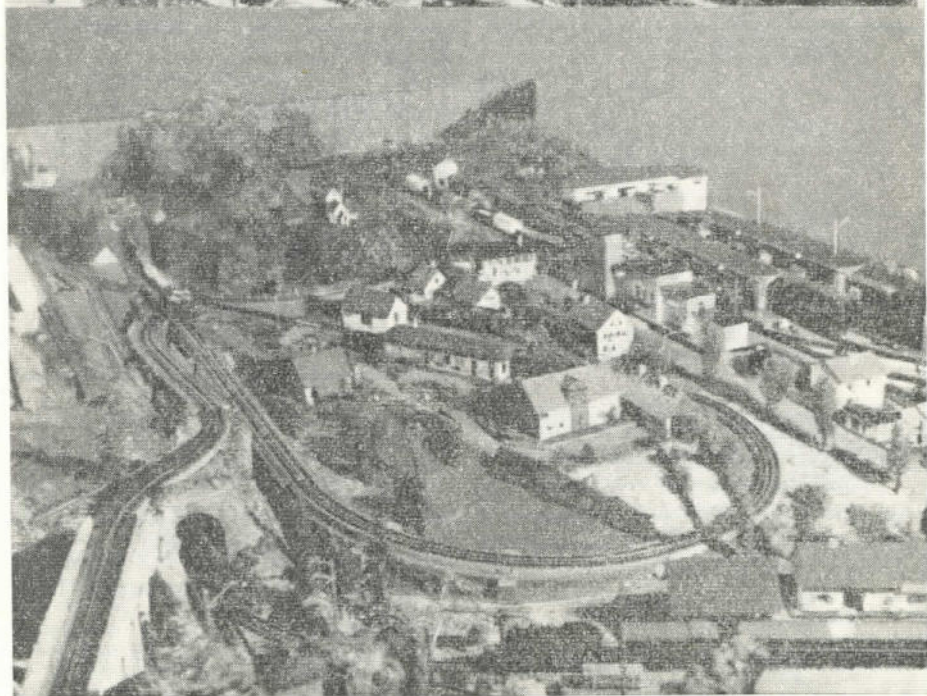
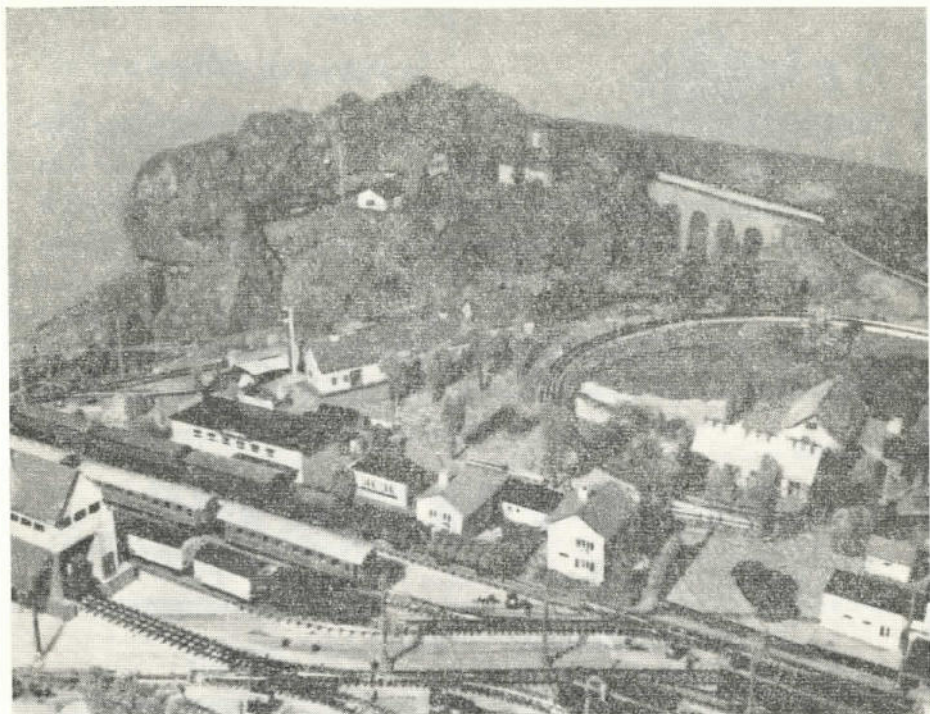
3 Trix hurtigtogsvogne (serie 171/73)
3 Märklinvogne (serie 327/28)
5 Märklinvogne (serie 329/30)
1 Rivarossi rejsegodsvogn VDi
1 Rivarossi personvogn VCiy
Danske personvogne: disse er alle selvbyggede og omfatter 1 CA, 2 CU, 2 CM, 1 CPE, 2 CC, 1 DJ samt en ombygget 4-akslet Bodanvogn
1 svensk CF04

Godsvogne:

20 Märklinvogne
15 selvbyggede modeltrafikvogne
4 Bodanvogne, 1 Long Tømmervogn
4 selvbyggede 4-aksl. godsvogne til fjerntrafik
5 2-aksl. Rivarossi vogne.

Med dette materiel som grundlag køres der efter en grafisk køreplan, der omfatter kørsel inden for de danske hovedruter, samt fjernkørsel gennem Tyskland (med de nødvendige skift fra damp- til el-drift) til Italien (Venezia og Roma) og en tværforbinding Ostende—Wien.

Som det er vist på tegningen er der projekteret en ny godsbanegård i tilslutning til station 2. — Anlægget er udført af Anders Wirth & Fader.



Nyhed!

SCENOFIX* — den ideelle plastiklim til landskabsbygning, ved fremstilling af træer og buske o. lign. SCENOFIX størkner ikke med det samme, men tørrer langsomt og farveløst op. SCENOFIX fortyndes med vand efter behov. — — **Pr. tube kr. 2,00.**

* Sælges også en gros.

Det nye PIKO-lokomotiv (2 skinne/jævnstrøm)

model af Reihe 80 med 2 frontlys — lige hjemkommet **kr. 48,00.**

NB! Kører på Fleischmann-anlæg.

BENT PALSDORF

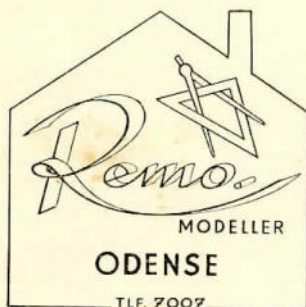
Holmens Kanal 32

Telefon BYen 5703

København K.

Postkonto 53761

Obs.! Forretningen er lukket hver tirsdag.



Tyrolerhus

*Vandmølle — Rækkehus
Remise — Blokpost — Station
Kiosk — Perron — Broer
og mange andre som byggesæl
eller færdige modeller til Deres
modeljernbane.*

**Fyldigt katalog
50 øre i frimærker**

**Robert Mortensen - Glentevej 51
ODENSE**

Scenery's

birk- og løvtræer
til HO koster kun
kr. 1,25 pr. stk.

Obs.!

Ved bestillinger af blade og hele abonnementer bedes beløbet indbetalt på postkonto 35056 **samtidig** med bestillingen. — De sparer **både** porto og tid.

Ekspeditionen af MB-nyt,
Kongevejen 128, Virum.

De kan bestille de numre af
Modelbane-nyt
som De mangler.

1. årg. 1952 (1-2-3-4) kr. 3,50
2. årg. 1953 (12 nr.) kr. 12,00
3. årg. 1954 (12 nr.) kr. 17,00
1 års abonnement (12 nr.) kr. 16,00

*Sendes omgående pr. efterkrav
eller ved forud indbetaling på
postkonto 350 56.*

Modelbane-nyt
Kongevejen 128
Virum

RUBRIKANNONCER

pris pr. ord: 15 øre (minimum 2 kr.). Annoncen må
være indleveret senest d. 10. i måneden forud, for
at kunne komme med i næste nr.

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,
Virum.

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.*



MODELBANE-tips

Til de model-jernbane-byggere, der
selv bygger loks og vogne, vil jeg anbefale
gamle grammofonplader som materiale
til tage, kedler o. l., da de, når de
er opvarmede til ca. 40°, er meget lette
at arbejde med, nemme at forme og,
når de er monteret, let kan påmonteres
diverse detaljer, der bare opvarmes og
presses fast. *S. Hastrup.*



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.
Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
Medarbejdere: Ole Brandstrup Jensen og Verner
Larsen.

—O—

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —
Årsabonnement 16 kr., udland 18 kr. Abonnement
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

—O—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker,
samt:

KØBENHAVN:

Boghallen, Politikens Hus, Rådhuspladsen, V.
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Hobby-Shop, Vesterbrogade 175, V.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
Sporvejskiosken, Hans Knudsens Plads.
Thorngreen ½, Vimmelskaflet 46—48, K.

ALBORG:

Alborg Hobby Service, Vesterbro 43.

ÅRHUS:

Arhus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.
Berg Radio & Hobby, Guldsmedegade 40.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

—O—

ITALIEN:

»HO-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Västra Hamngatan 22, Göteborg C.

—O—

ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsætningen af Deres annonce i MB-nyt og giver Dem tilbud uden forbindende (tilf. BY 5703, alle hverdage undt. tirsdag). Rubrikannoncer betales ved bestillingen og koster 15 øre pr. ord (minimumstak 2 kr.).

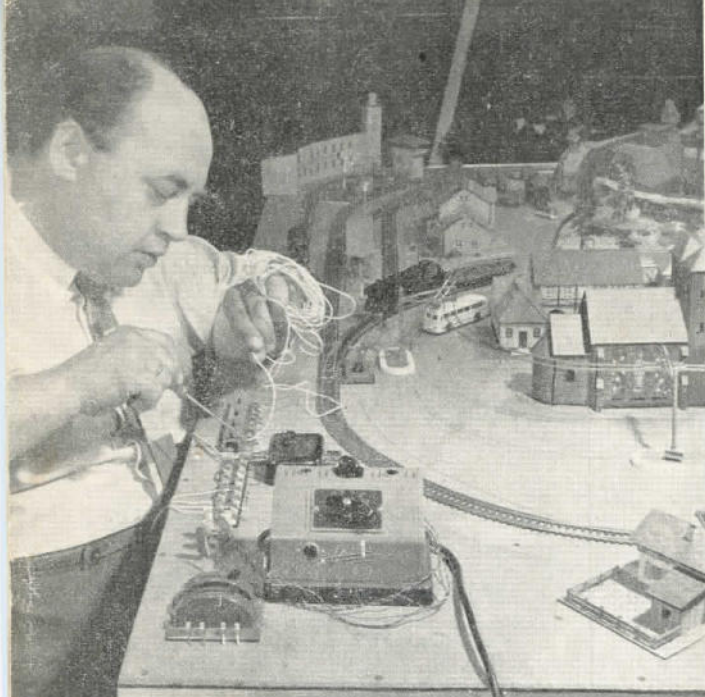
—O—

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 5. i måneden.

P. E. LARSENS BOUTRYKKERI - (OLE LARSEN) KØBENHAVN K

MEMLEAF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER





— se bøgerne

hos Deres

boghandler

eller

modelbane-

forhandler

pr. bd. kr. 4.25

Svend Pedersen

MODELBANEN 1-4

1. På sporet

★

2. Strømmen sluttes

★

3. Rullende materiel

★

4. Landskab og bebyggelse

Populært, men først og fremmest sagligt, videregiver Svend Pedersen her de erfaringer, som han selv har høstet. — De fire bøger danner tilsammen en fuldkommen vejledning i, hvordan man bygger sit eget anlæg. For begyndere er de uundværlige, for viderekomne bringer de en mængde gode råd og vink.

C. A. REITZELS FORLAG

Axel Sandal

Normer for Europæiske Modeljernbaner Skinneprofiler

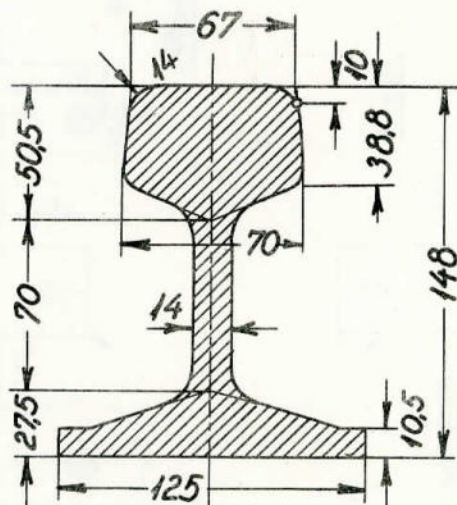
NEM
121

Dansk affattelse

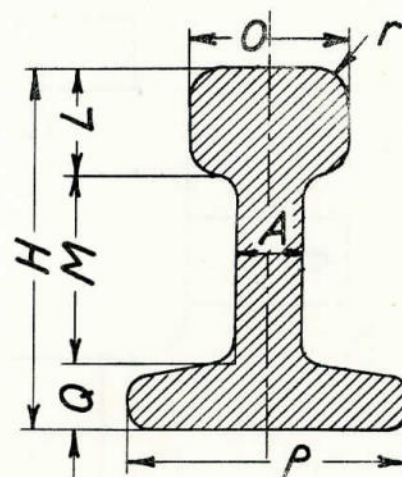
Udsendt august 1954

Mål i mm

Skinnemål for forbilledet
(tysk profil S 49)



Modelskinneprofil

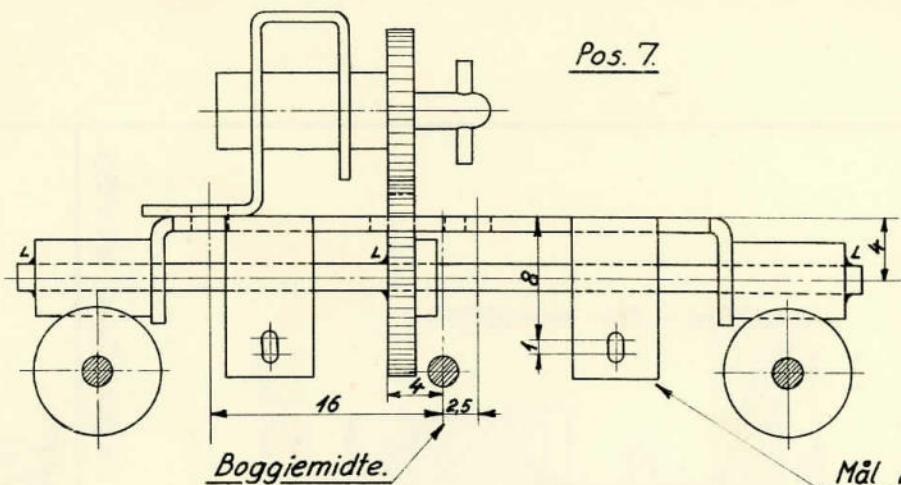


	H	P	O	L	M	Q	A	r ³⁾
Forbilledet	148	125	67(70)	50,5	70	27,5	14	14
TT	2,0 ^{+0,1}	2,1 ^{+0,1 2)}	1,0 ^{+0,1}	0,6	1,0	0,4	0,3	0,2
HO	2,5 ^{+0,1}	2,1 ^{+0,1 2)}	1,3 ^{+0,1}	0,8	1,2	0,5	0,4	0,3
S ¹⁾	2,5 ^{+0,1}	2,1 ^{+0,1}	1,3 ^{+0,1}	0,8	1,2	0,5	0,4	0,3
O	3,5 ^{+0,15}	3,0 ^{+0,15}	2,0 ^{+0,15}	1,0	1,8	0,7	0,5	0,4
I	5,0 ^{+0,2}	4,8 ^{+0,2}	2,4 ^{+0,2}	1,5	2,5	1,0	0,8	0,5

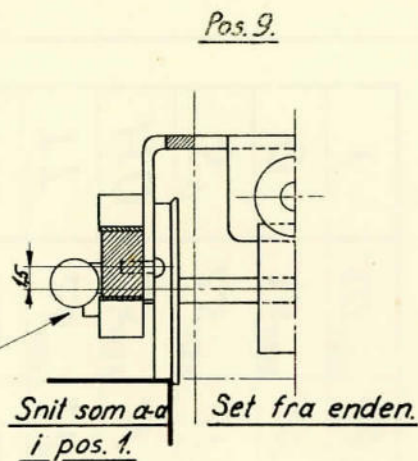
1) For at formindske antallet af skinnetyper benyttes samme skinne ved sporene HO og S.

2) For at formindske antallet af skinnebefæstelsesmidler er skinnefodens bredde den samme ved sporene TT og HO/S.

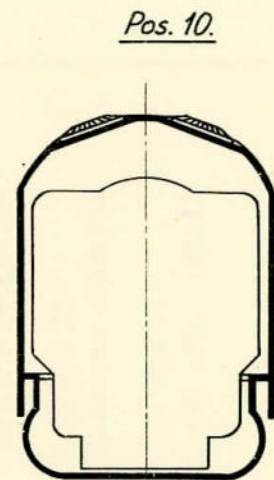
3) Der benyttes samme afrundingsradius ved skinnehoved og hjulflange (jfr. NEM 312).



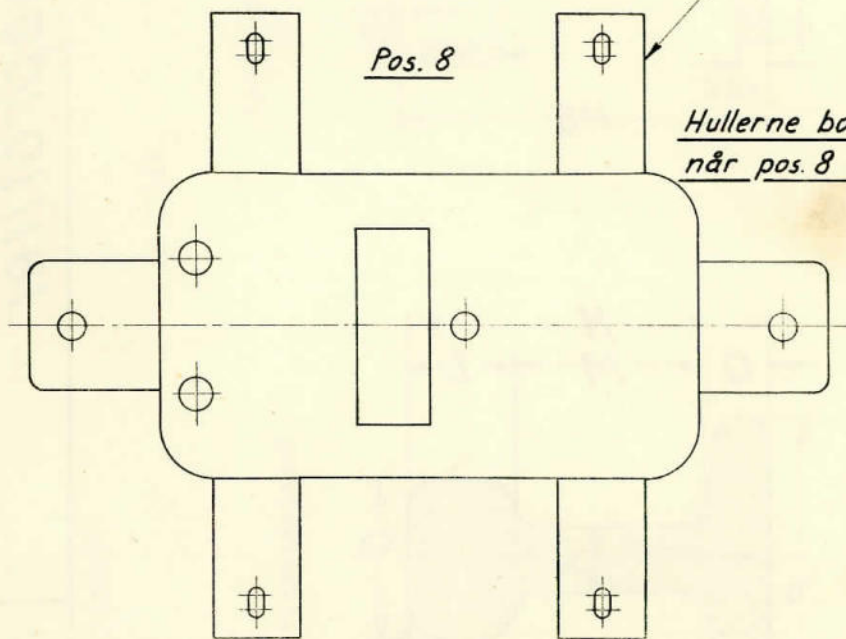
Pos. 7.



Pos. 9.

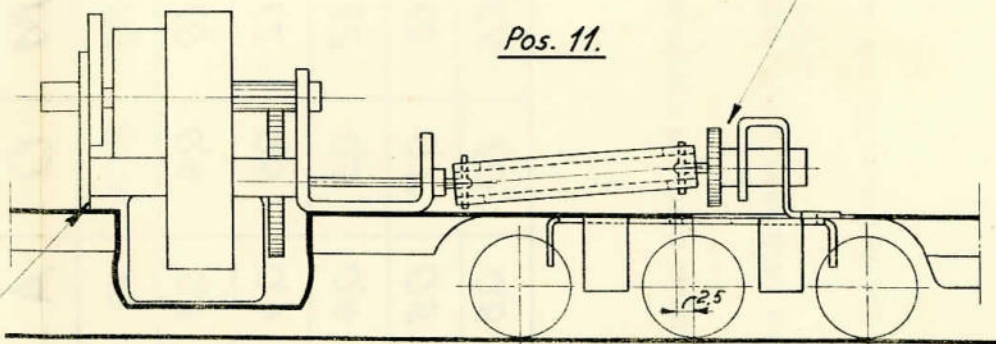


Pos. 10.



Pos. 8

Hullerne bores efter målene i pos. 7, når pos. 8 er bukket i form.



Pos. 11.

Denne flig skæres til, så den hviler på bundpladen.

Mål 1:1.