



MODELBANE *Nyt*



9


— (3 år) —

4. ÅRGANG SEPTEMBER 1955

PRIS
150

HOBBY CENTRALEN

BYG SELV DERES VOGNE

 i E.G.C. Byggesæt!

godsvogne litra Pb ... kr. 1,65

QH, PFR, ZA, IKS..... kr. 2,20

IVK..... kr. 2,75

person- og pakvogne CPE, CM,
CR, AC, DC, DJ, CD.. kr. 6,60
CU (2-akslet)..... kr. 7,15

KØRER DE I SPOR HO

så er



det rigtige grundlag for at bygge et naturtro anlæg til rimelige priser. Vi har alt i skinner, gods- og personvogne, lokomotiver, samt alle løsele til skinner og vognbygning.

Kom hen og se hos

HC

MØNTERGADE 10. — København K.

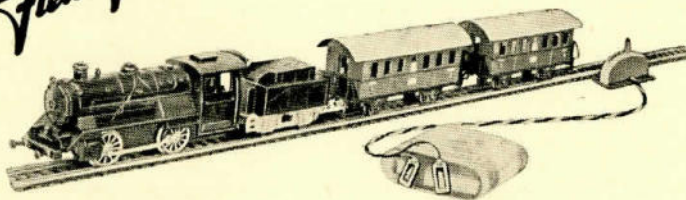
Byen 5714 x

Prisliste tilsendes mod
40 øre i frimærker

(Provinsordrer ekspederes omgående)



BATTERIBANE!



Den nye Fleischmann batteribane i HO er nu ved at blive leveret til forhandlerne, og det fiksede togsæt, der drives ved almindeligt lommebatteri, kan både fartreguleres og køre frem og bak.

Generalagentur:

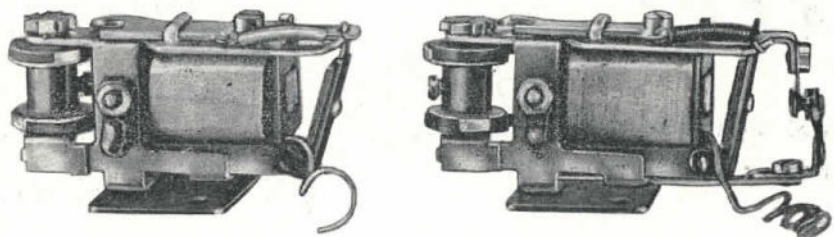
NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 9117 - 9118

Long's nye perfektomskifter



fås med og uden platinkontakter.

Prisen er kr. 15,00 og 12,00

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

HO Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad — bringer i letfattelige artikler med gode illustrationer mange morsomme idéer for modelbyggeren. Bladet — som udgives af »RIVAROSS I«, der fabrikkerer elektriske tog i HO — udkommer med 6 numre om året og er trykt på italiensk.

Pris pr. nr. kr. 2.25 — årsabonnement kr. 12.00

Ældre numre (1954/ 1. — 2. — 3. — 4. — 5.)
pr. stk. kr. 1.90

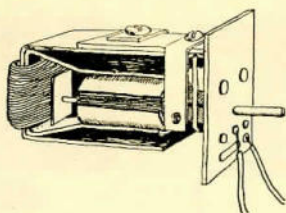
Distribution:

Modelbane-nyt, Virum.

FRIS

ELEKTROMOTOR

**DEN MINDSTE!
DEN KRAFTIGSTE!**



med viklet anker
kr. 17,50
almindelig
kr. 14,40
færdig motor
kr. 26,00

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!

En gros:

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32, København K.

FRIS

KØBENHAVN — BRØNSHØJ

Det ny

Jo-To Modelskinneprofil

er kommet!

Skala H. O. — Højde 2,8 mm, Skinnefod 2,6 mm

— *Skinneprofilen for den kræse Modelbanekonstruktør!*

Fås hos alle førende forhandlere

Fab. & en gros.: John Sv. Petersen, Grønnevej 270 — Virum.

HO-Tilbehør:

Træeri forsk. Udførelse for Dekoration fra	0,45
Samlesæt:	
Bro m. Gelænder 25 cm.	2,40
— for Vejoverkørsel 125 cm.	4,85
Perron m. 2 Støtter og Tag	2,75
— m. 3 — — —	3,75
Buske, stor Pakke	1,25
Græs, Jord og Grus pr. Pose	0,75
Blandet, gult, sort, blaat og rødt	0,40
Telefonmaster	0,25 0,65 og 0,75
Eng. Profilskinne (jern)	1,00

MODEL & HOBBY

Løvstræde 2 (v. Købmagerg. Posthus)
Telf. By. 3010 . Postkonto 73521

European Railways

(pris pr. nr. kr. 1,75)

udkommer med 6 numre om
året og bringer på fint kunst-
trykpapir interessante og fint
illustrerede artikler om de eu-
ropæiske jernbaner.

Eneforhandling:

MODELBAÑE-nyt, Virum

Modelbane-nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

September 1955

Nr. 9

GENERERER DE NABOEN?

En artikel om radio- og fjernsynsstøj

Støj i radio og fjernsyn forårsaget af modeltog er altid egnet til at vække folks irritation mod „dem, der leger med tog“. Det er derfor af interesse for enhver at sætte sig ind i, hvad der forårsager disse forstyrrelser, og hvordan de kan fjernes. Der er dog sjældent to tilfælde, der er ens, men visse generelle midler kan anvendes, og det er disse, vi vil diskutere her.

Der er stor forskel på den almindelige radio's bølgelængder og fjernsynets, og vi må derfor anvende komponenter af forskellige værdi i de to tilfælde. M. h. t. jording af komponenterne, så er en effektiv jordforbindelse af anlægget meget vigtigere ved fjernsynsstøj end ved alm. radiostøj.

Det er gnisterne ved hjul og slæbesko og i lokomotivernes motorer, der virker som små støjsendere og en grundig renholdelse af disse dele er derfor af stor betydning. Ved motorer er det kommutato-

ren, gnisterne opstår ved. Men selv en pinlig renlighed her kan ikke fuldstændig eliminere disse. Derfor må vi her gribe til andre midler. Støjen kan spredes på to måder, og derfor viser vi også diagrammer for afhjælpning af begge støjtyper. Støjen kan nemlig enten spredes ved direkte udstråling gennem luften, eller den kan løbe langs den elektriske installation, telefonledninger etc. og spredes derved over et større areal.

Vi kan nu forsøge at „kvæle“ gnisterne ved motorerne ved hjælp af kondensatorer og spoler koblet som vist i fig. 1 og 2.

Kondensatorerne kan købes færdige, medens spolerne kan laves blot ved at spole tilledningerne jævnt over en pap- eller plastikform på ca. 6 mm's diameter, og ca. 6 vindinger er passende. Spølen skal være ca. 2 cm lang. Det er naturligvis vigtigt at spoleledningerne er tilstrækkelig tykke til at bære motorstrømmen.

(fortsættes næste side).

VORT FORSIDEBILLEDE

viser det berømte tog SUPER CHIEF på Santa FE-banen i U.S.A., idet det passerer Cajon passet.
(Foto: Santa Fe Railway).

FIG. 1.

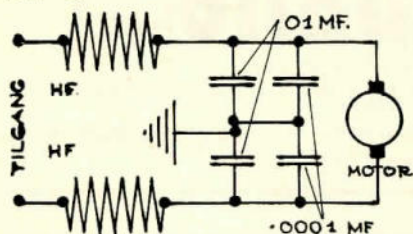


FIG. 2.

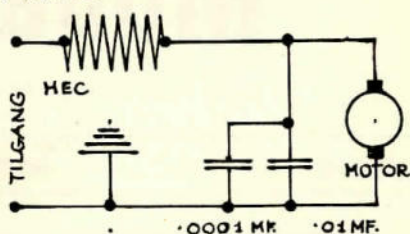
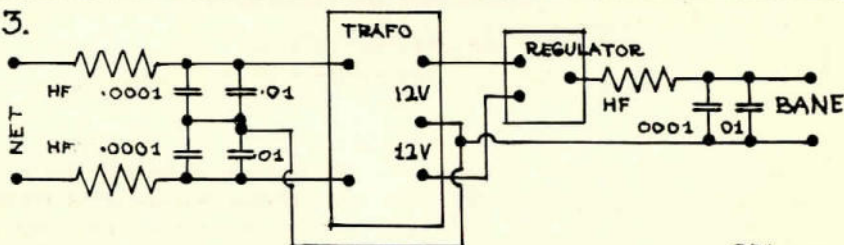


FIG. 3.



OBJ

Det er tillige vigtigt, at monteringen sker så tæt ved støjilden som mulig. Det betyder, at et agregat må anbringes på hver lokomotiv, for at systemet skal blive effektivt. Et støjfilter, der kan nedsætte kontaktstøjen mellem tog og skinner er vist i fig. 3.

De viste hf-spoler i fig. 1, 2 og 3 er beregnet for fjernsyn. Hvis det kun drejer sig om radio-støjdæmpning, kan hf-spolerne og

0,0001 mf kondensatorerne udelades.

Til slut blot dette. Undersøg naturligvis grundigt, før De installerer noget, om det nu er Deres modelbane, der forårsager støjen, hvilket bedst gøres med en person ved radioen og en ved anlægget. Toget startes og stoppes da f. eks. hvert andet minut, og resultatet vil da let vise sig.

B. P.

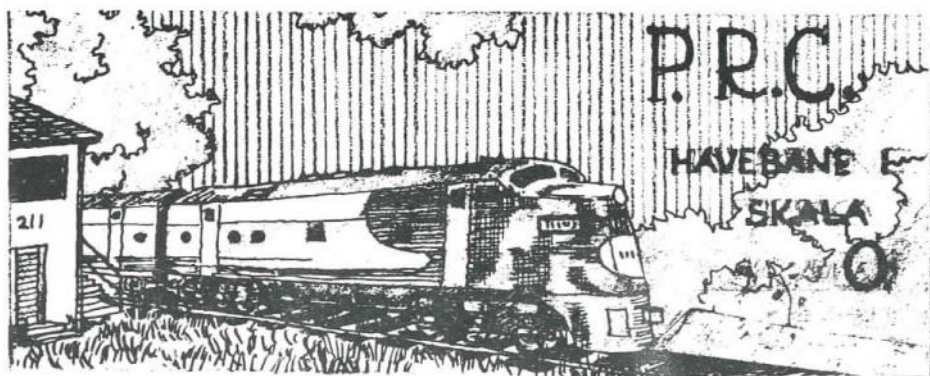
TRAFIKPROBLEMER IV.

Vi begyndte denne artikelserie med at fastslå, at der måtte skabes et behov for trafikken. For persontrafikkens vedkommende skulle dette ikke volde større besvær, idet man blot anbringer de dertil hørende bymæssige bebyggelser på anlægget.

Ganske anderledes viser problemerne sig, når vi kommer til godstrafikken. Her er ad-

skillige hensyn at tage ved anbringelsen af de enkelte virksomheder. Almindeligt gælder det, at en fabrik lægges enten, hvor råstoffet er, eller hvor kraften er, eller endelig i nærheden af forbrugerne. Hvilket af disse tre steder der vælges afhænger af transportpriserne. Som eksempler kan vi nævne: Tankanlæg for benzin og lign. findes altid ved havne på grund af den billige transport pr. skib, en pap- eller papirfabrik skal bruge store mængder vand og må derfor anbringes, hvor der er let ad-

(fortsættes side 183).



2. ARTIKEL

(1. artikel stod i nr. 8/1955).

Vi hørte sidste gang om vanskelighederne ved at skaffe messing til skinner. Det var imidlertid ikke det eneste problem. Det indkøbte 2×10 mm fladmessing kunne jo ikke uden videre anvendes til at køre på. Der blev fremstillet sveller af bøgetræ og en særlig skærekasse, hvori man med en sav af passende bredde kunne skære riller i svellerne (3 ialt) og bagefter banke skinnerne ned i disse med en træhammer. Det viste sig dog hurtigt, at der til midterskinnerne lige så godt kunne anvendes en 3 mm kobbertråd, der blev loddet på fladhovedede messingskruer, som var anbragt på hver tredje svelle. Senere blev kobbertråden erstattet af halvhård $2\frac{1}{2}$ mm messingtråd, der ikke „fedtede“ så meget som kobbertråden. Svellerne blev imprægneret i Solignum (en slags tjære), da almindelig tjære havde vanskeligt ved at tørre. Svellerne med skinner var endelig monteret på langsveller af fyrretræ i størrelsen 1×2 ”, og hver skinnelængde monteredes i 2 m's længde for det *lige* spors vedkommende,

medens kurverne derimod blev lavet i mindre længder på underlag på $\frac{1}{2}$ ” træ, som var skåret ud i den ønskede krumning.

Skinnelægningen foregik successiv, men i god tid forinden var jorddæmningerne lagt op. Banen skulle i første omgang kun bestå af et såkaldt sammenlagt „ottetal“, som endnu eksisterer delvis, og udenom hvilket den nuværende bane er placeret. Ja, dæmningerne skulle man måske ikke mene ville volde noget videre besvær, men det viste sig efter cirka et års forløb, at der visse steder skød „pukler“ op om foråret. Det var de steder, hvor dæmningen overvejende bestod af lerjord, og jeg kan derfor på det kraftigste anbefale at være meget omhyggelig med valget af jord til dæmningerne.

Men tilbage til skinnelægningen. Der opstod straks et problem ved samlingen af de flade messinglister, der udgjorde skinnerne, idet disse blot i starten blev samlet ved at presses ned i samme dobbeltsvelle og elektrisk forbundet ved en ledningslaske. Materialet arbejdede alt for meget under indvirkning af vejr og vind, og det blev derfor snart nødvendigt at sikre samlingen ved at bore hul i de to skinneender

og drive et søm skråt ned igennem skinnerne og ind i dobbeltsvellen. Ligeledes viste skinnestregene efter godt et års forløb også tendens til at „krybe op“ af svelleterne, og de blev da sikret på samme måde som ved skinnestødene. Skinnestykkerne blev iøvrigt ved anbringelsen lagt i „skærver“ (strandgrus), men det kan anbefales at anvende bremsegrus i stedet, hvis man da kan skaffe det. Det „pakker“ bedre ned omkring sporet.

Såvidt sporlægningen. Det næste spørgsmål, som meldte sig, var *strømforsyningen*. Der skulle laves en kommandopost udendørs (— der var til at begynde med slet ingen bane indendørs —), og ledninger skulle trækkes herfra og ud til sporene, som naturligvis skulle opdeles i sektioner. De ledninger, som her blev anvendt, var ringeblyledninger (de var faktisk heller ikke for gode!! - hm!) af den slags, som telefonvæsenet tidligere anvendte, men disse ledninger skulle puttes i jorden (hvad K.T.A.S. dog aldrig har vovet at gøre!). Det gik også meget godt i begyndelsen, hvor trafikken ikke var så stor, men senere blev det nødvendigt at bruge tykkere kabler, da ledningerne havde et for ringe tværsnit. Det kan derfor ikke nok som anbefales at dimensionere sine ledninger rigeligt med senere udvidelser af banen for øje og dette indbefatter også, at man så vidt muligt lægger et kabel med flere ledere end der i øjeblikket er brug for. De skal nok komme i anvendelse senere hen. Det er jo om muligt mere besværligt at udskifte ledninger på en udendørsbane end på en indendørs ditto.

Hvis vi nu blader lidt i banens dagbog fra dengang, ser vi —

17. Marts 1945 — *Bygningen af planlagt Endestation „Terminus“ i Kælderen paabegyndes.*

20. Marts 1945 — *Installation af 220*

Volts Kabel med vandtæt Stikkontakt til den udendørs Kommandopost (Merkelby Kmp.)

16. September 1945 — *Ringbanen (Merkelby I — Bøgevang — Merkelby II — Bennersdorf — Merkelby I) tilsluttes Terminus ved Enkeltspor d. v. s. Indkørsels-sporet til Terminus, der foreløbig fungerer baade som Ud- og Indkørsel til Kælderen.*

16. Juli 1947 — *Banestrækningen Bennersdorf — Ridgway — Wexton — Merkelby (IV) aabnes for Trafik.*

1. August 1947 — *Ny stor Transformator paa ca. 1,2 Kilowatt installeres til Banens Strømforsyning (Kørestrom 12—22 Volt).*

18. Marts 1948 — *Ridgway Station faaer egen Kommandopost til Betjening af denne og Bøgevang Trinbræt.*

Der kan måske nu være grund til at se lidt på sporplanerne på side 178 og side 179. Den i „Banens Dagbog“ nævnte Terminus st. er nemlig ikke den nuværende. Det drejer sig derimod om „Gammel Terminus“, som nu er helt nedlagt. Endvidere ser vi, at

26. Juli 1948 — *gennemfoeres en sporforlægning på udendørsbanen. Udkørsels-sporet fra Terminus blev delt efter gangbroen og ført under Bennersdorf — Ridgway — sporet til Bøgevang og videre ad det gamle spor til Merkelby.*

I november 1948 påbegyndtes så anlægget af (ny) Terminus, og denne station er idag i hovedtrækkene færdigbygget, hvilket også gælder udendørsbanen, når undertages forbindelsesbanen mellem Wexton og Bøgevang og visse dele af stationsanlæggene.

Vi har vist nu den fornødne baggrund for at betragte sporplanerne lidt mere indgående og vi begynder med indendørsstationen (Ny) Terminus.

(fortsættes næste side).

Denne består af en personbanegård og en godsbanegård med tilhørende remise-anlæg samt af S-banen (bybanen). Endestationen for S-banen - Terminus Vest - er markeret på tegningen med T.V.

PERSONBANEGÅRDEN har fire perronspor og tre perroner samt de tre depot-spor vist i tegningens nederste højre hjørne.

S-BANEN benytter spor 2 og 3 på personbanegården til gennemkørsel og følger derefter yderste spor rundt langs anlægget til endestationen T.V.

GODSBANEGÅRDEN består af sporarealet inden for S-banen i nederste etage af anlægget med godspakhuset "G." og sporrene ved drejeskiven.

Vendesløjfen befares kun af S-togene og af godstog, samt bruges naturligvis også til rangering. Det er dog tillige nødvendigt for lyntog at anvende denne eftersom det drejer sig om lyntog af amerikansk type med fast sammenkoblet togstamme beregnet for fast kørselsretning.

TERMINUS station er, hvad der egentlig ikke kan ses af tegningen, beregnet som station for en mellemstor industri- og handelsby, og den er endestation for den dobbeltsporede bane til RIDGWAY over MERKELBY, samt for den enkeltsporede forbindelsesbane til BØGEVANG.

(Næste gang: UDENDØRSANLÆGGET)

DEN INTERNATIONALE MODELJERNBANEKONGRESS

I WIEN 1955

Af James Steffensen

I dagene 12.-14. august 1955 mødtes en række europæiske mj-folk i Wien til MOROP's 1. ordinære generalforsamling. MOROP's tekniske udvalg holdt ligeledes møder og kunne forelægge generalforsamlingen en enstemmig betænkning over de foreliggende normudkast. Stævnet fik allerede fra starten et officielt stempel, idet generaldirektøren for de østrigske forbundsbaner (ÖBB), Dr. Schantl, holdt åbningstalen som stedfortræder for den bortrejste trafikminister, Diploming. Karl Waldbrunner.

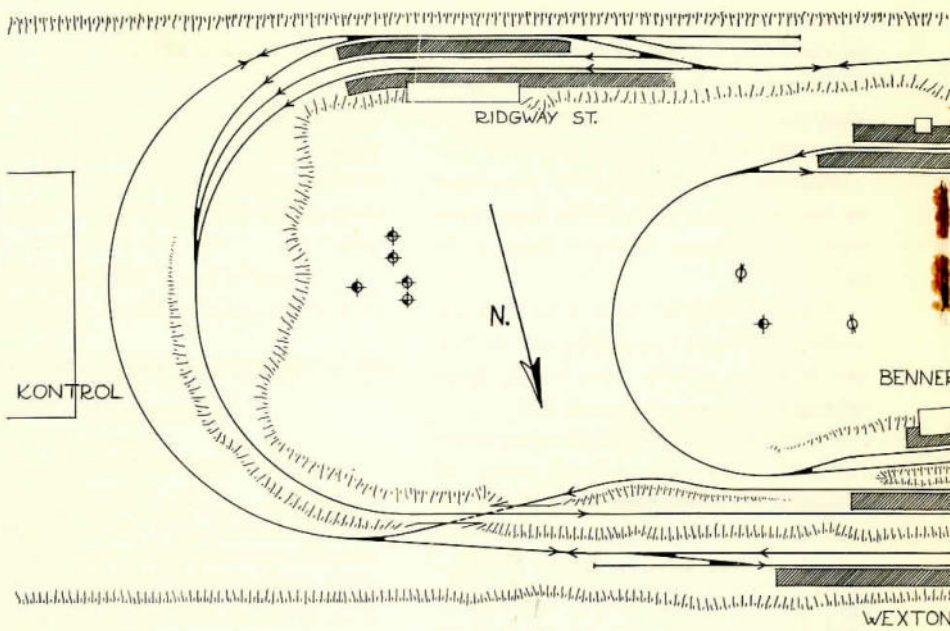
Alle medlemslandene i MOROP var repræsenteret (Belgien-Danmark-Frankrig-Italien samt Schweiz-Vesttyskland-Østtyskland-Østrig). - Desuden havde Sverige sendt 3 observatører, og Spanien havde anmodet Leutloff (Vesttyskland) om at repræsentere sig på kongressen. I det tekniske udvalgs møder deltog repræsentanter for samtlige de nævnte lande.

Forhandlingerne indlededes med, at repræsentanter for de forskellige lande aflagde rapport over udviklingen på mj-området. Det fremgik af rapporterne, at hvervningen bør aktiviseres. Det vedtoges at udarbejde en plakat, som skal opfordre ungdommen til at interessere sig for mj-arbejdet og melde sig ind i klubber, idet der forinden må findes egnede ledere for nye klubber. Undertegnede udtrykte nogen skepsis m.h.t. stabiliteten af de medlemmer, som blev hvervet på denne måde, men stemte dog ikke imod, idet det blev fremhævet, at de enkelte lande var frit stillet angående hvervningens form. Der fo-






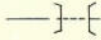
(fortsættes side 180)

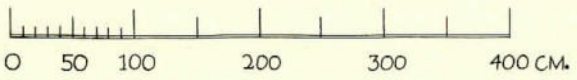
UDSNIT AF DEN NU NEDLAGTE GL. TERMINUS.

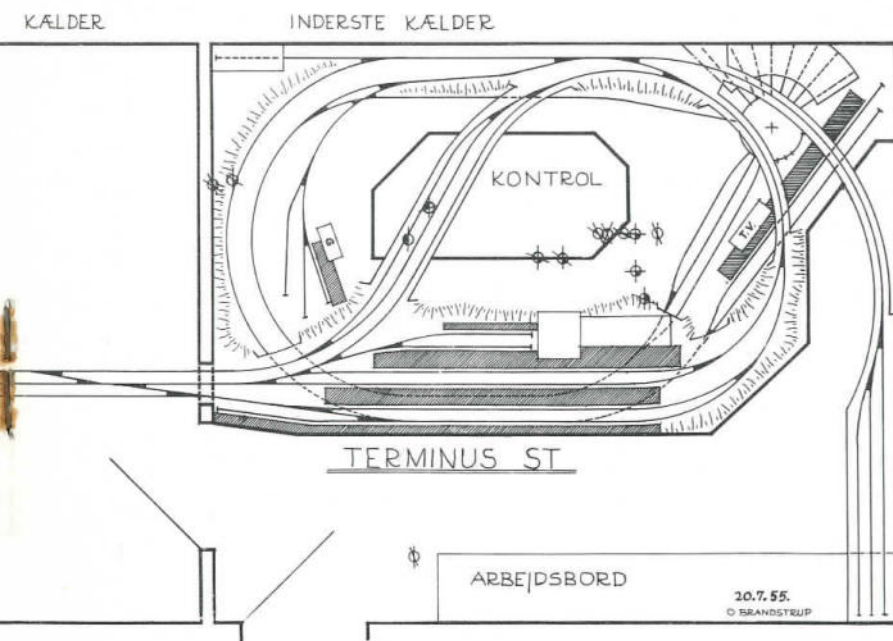
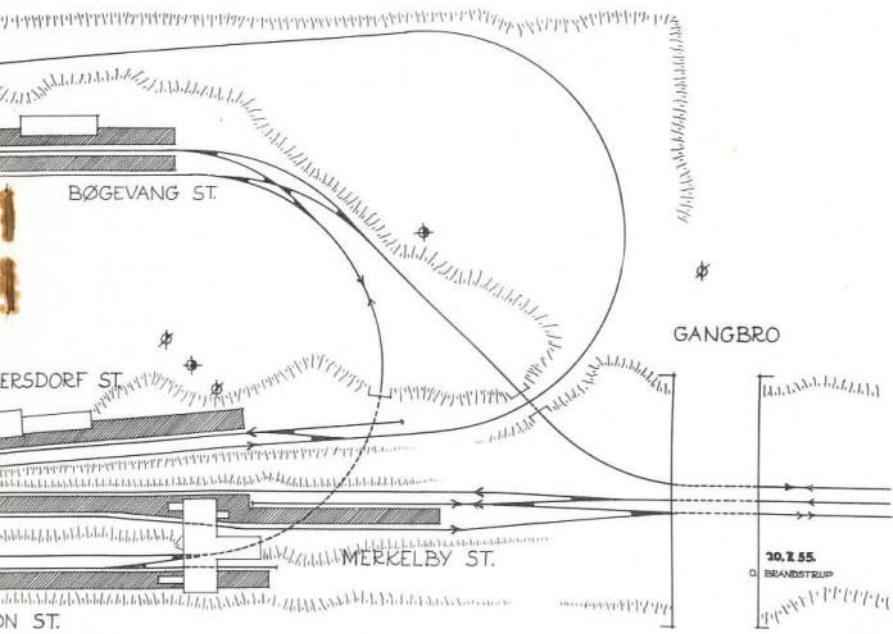




SIGNATURFORKL.

- ⊗ CIRKELCENTRUM. SORTE DEL ANGIVER HVILKEN DEL AF C, DER BENYTTES.
- 
 HØJT
LAVT
 NIVAUFGSKEL. SKRÆNT EL. LIGN.
- 
 PERRON M. BYGN.
- 
 ALM. SPORSKIFTE.
- 
 KRYDSSPOR.
- 
 BLINDT SPOR.
- 
 BRO, TUNNEL EL. LIGN.





Den internationale mj-kongres
(fortsat fra side 177)

relå allerede på kongressen et svensk udkast til den omhandlede plakat.

Det tekniske udvalgs indstilling vedrørende de normudkastene blev godkendt uden diskussion. Godkendelsen omfattede følgende normblade:

- NEM 310: Hjulstæt og spor.
- NEM 124: Tvangskinner og vingskinner for sporskifter.
- NEM 311: Hjulflangeprofiler.
- NEM 312: Hjul.
- NEM 313: Hjulstæt for udvendige aksellejer
- NEM 350: Koblinger (klasseinddeling).

De til medlemslandene udsendte udkast til alle disse blade er forsynet med påtryk "Indsigelser indtil 30. november 1955", og Offentliggørelsen kan derfor først finde sted efter denne dato.

Generalforsamlingen bemyndigede det tekniske udvalg til at tage endelig stilling til eventuelle senere fremsendte indsigelser og derefter udsende bladene officielt uden at afvente ny generalforsamlingsbeslutning. Man håber naturligvis, at der ikke vil indkomme forslag, som medfører yderligere rettelser, idet bladene er blevet til efter et meget indgående forarbejde inden for det tekniske udvalg, der omfatter repræsentanter såvel for selvbyggerne som for industrien.

Bladene NEM 124, 311, 312 og 313 hænger nøje sammen med det grundlæggende blad, NEM 310, som egentlig burde have været færdigbehandlet allerførst, men som frembød så mange udviklede problemer, at det måtte gennemarbejdes mange gange. Det nu vedtagne endelige udkast til NEM 310 har fået en sådan form, at de tidligere offentliggjorte NEM-blade 311 & 312 må nyudsendes. Dette er naturligvis beklageligt, men det kan heldigvis fastslås, at ændringerne hovedsagelig er af opstillingsmæssig karakter, og at der ikke er sket ændringer i mål eller tolerancer. Det samme gælder iøvrigt NEM 310, hvor mål og tolerancer stemmer overens med de i efteråret 1954 i Genova vedtagne værdier. Ved revisionen er der i videst mulig udstrækning taget hensyn til bladenes fremtidige optagelse i de tyske og franske industrinormer (DIN hhv. AFNOR).

Uden at forkløje andres indsats bør det her siges, at dr. Kurz (Østtyskland) har trukket det store læs ved de gentagne teoretiske revisioner af dette normbladskompleks, og at Rössli (Italien) gennem et meget stort antal praktiske forsøg med køretøjer og spor efter forskellige normer har godtgjort, at den gen-

nem NEM tilstræbte tilpasning til de hævdede engelske og amerikanske normer for hjulstæt og spor virkelig er lykkedes. Også andre repræsentanter for mj-industrien er aktivt ind for NEM, hvilket tør anses for et godt varsel.

Om NEM 350 kan det kort siges, at bladet udover klasseinddelingen kun beskæftiger sig med bøjleøjden over skinneoverkant for centralkoblinger med bøjle og krog i sporvidderne TT og HO.

Foreløbig underretning om forannævnte normblade kan fås ved henvendelse til undertegnede.

Udkastet til NEM 125 ("Dobbelthjertestykker for sporkrydsninger") nåede ikke frem til diskussion i Wien. Det tekniske udvalg vil ved behandlingen drage omsorg for, at der ikke i denne anledning må foretages yderligere rettelser i NEM 310 m.fl. normblade.

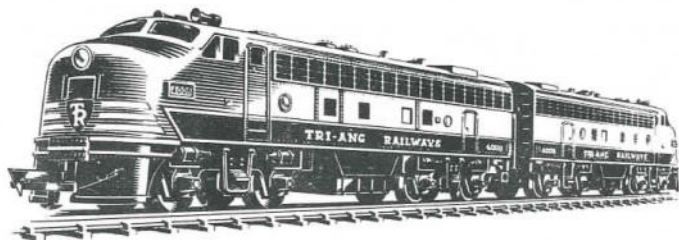
Næste MOROP-generalforsamling vil efter schweizisk indbydelse finde sted i dagene 3.-5. august 1956 i Bern eller Luzern. Endvidere fremsættes foreløbige indbydelser til kongresserne i 1957 og 1958, der påtænkes afholdt henholdsvis i Frankrig og i Belgien. - MOROP's president Füchsel (Vesttyskland) foreslog, at der i forbindelse med MOROP-kongresserne skulle arrangeres små internationale NEM-udstillinger af modeller og fabriksfremstillet materiel, og at der endvidere da skulle etableres enkle NEM-sporanlæg i sporvidderne HO og O (uden landakaber) til demonstrationskørsel.

I tilslutning til kongressen i Wien var der arrangeret en stor udstilling med arbejdende modelanlæg i sporvidderne HO og O, samt et arbejdende fabriksfremstillet anlæg i HO foruden et stort antal modeller og fotografier i forskellige størrelser (tildels udlånt af ÖBB og andre institutioner). Udstillingen åbnedes ligeledes af ÖBB's generaldirektør, og den agtes holdt åben for publikum i 6 uger; interessen var meget stor, hvilket fremgår af, at der var over 5.000 betalende gæster på åbningsdagen.

Ind imellem arbejdsperioderne var der sørgt for fællesspisning, udflugter og besigtigelser. Erster Österreichischer Eisenbahnmobilbau-Klub, Wien, stod som indbyder til støvnet; formanden, forlagsboghandler Alois Ployer, fungerede som vært, og sekretæren, -hr. Schmid, som kongressens sekretær. - Hele arrangementet var til megen ære for organisationerne.

James Steffensen
Ehlersvej 8
Hellerup

INDUSTRI-NYT



Tri-ang T.C. series diesel locomotive.

TRI-ANG TOG I HO

Som enkelte af vore læsere måske ved, fremstilles der i England modeltog i HO af flere firmaer, hvoraf Meccano's *Hornby Dublo* måske nok er det mest kendte. Men nu kommer *Tri-ang* med en nyhed, som måske nok bringer øget interesse om dette firma. *Tri-ang* har lavet HO-tog i en årrække, men når de nu kommer med et diesellok, som det afbillede, får firmaet sikkert endnu flere modelbyggere i tale, især då der er tale om en virkelig god model. Motoren er til 12 volt jævnstrøm, og køretøjet er beregnet til 2-skinndrift. En særlig detalje er de rouletterede hjul, som iøvrigt alle er drivhjul. Den plastikstøtte overdel er meget fint detaljeret og lakeret sølvfarvet med røde og gule linier og påskrifter. Loket trækker med lethed 12 bogievogne og kan både køre meget hurtigt og meget langsomt. Det er endnu ikke i handelen, men vi glæder os allerede til at se loket — også i de danske butikker.

Scenery har indledt sæsonen med en lille nyhed i form af en „græsplæne“ på papir, beregnet til at anvende ved landskabsbygning. „Græsplænen“ følger sig let ned over alle variationer i terrainet og er en stor hjælp, når man hurtigt vil bygge et landskab færdigt. Tillige er den velegnet til vinduesudstillinger af enhver art. — Pris pr. ark kr. 1,20 (ca. 30×40 cm).

EN »JÆGER« — —

Man kan komme helt i poetiske stemning, når man ser et modelbaneanlæg med alle dets små detaljer korrekt udført. En af disse småting, som sætter prikken over i'et på Deres anlæg, vil være en korrekt sporstopper. En sådan type JÆGER ser De på denne måneds midtertegning nr. HO - St. - 3.

Stopbommens virkemåde er følgende:

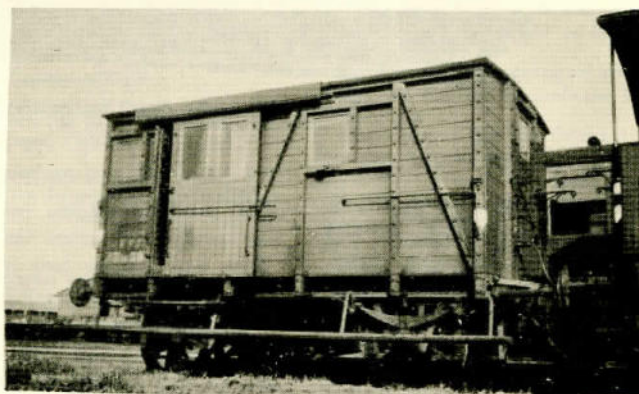
Selve bommen er fast forbundet med de fire styreskiner, som igen er forbundet med de ni sveller under og i umiddelbar nærhed af stopbommen. Når en togstamme påkører bommen, vil denne trækkes med henover det frie betondække og ved hjælp af vandreklemmer anbragt på styreskinnerne med stadig større afstand fra de resterende sveller, vil disse efterhånden blive trukket med een og een, så gnidningsmodstanden mod betonunderlaget stiger. Således anvendes altså lokomotivets og togets egen vægt til opbremsningen. Ved hjælp af pladerne „S“, som sidder fast på bomkonstruktionen og går ned på begge sider af de to køreskiner, styres bommen igen af disse.

Når bommen har været påkørt, trækkes den tilbage af maskinen selv ved hjælp af

(fortsættes side 183).

T vi bygger

»BETTE CLAUS«



Ålborg Privatbaner har en morsom lille rejsegodsvogn, der går under øgenavnet „Bette Claus“. Det kan vist siges at være den mindste vogn i sin art her i landet. Akselafstanden er 3 m og tara 5,3 tons.

Da vognen er så lille, har vi valgt at bringe tegningen i skala 0 (1:45). Byggere i HO kan nemt omsætte målene ved hjælp af den målestok, der findes på tegningen. Man tager det mål, man søger, på tegningen og afsætter det ud ad målestokken for spor HO. Det tal, man kommer til, angiver den søgte længde i skala HO (1:87).

Bygningen i skala 0 foregår lettest som følger:

Vognbunden skæres ud af 6 mm tykt ikke fineret træ i målene 104×52 mm. Siderne er af 1,5 mm tykt krydsfiner og holder målene 104×43 mm. Gavlene er af samme tykkelse og files til af et stykke på 50×58 mm. Siderne går kun til underkant

af bundplade, medens gavlene går 4 mm ned under. „Brædderne“ rides ind i træet, og stolperne laves af $1,5 \times 1,5$ mm lister. Skydedørene er også af 1,5 mm krydsfiner. Taget høvles til af en passende træklods, og ovenpå limes et stykke sandpapir nr. 00. Bremskassen files halvrund af en lille træklods, og håndlister, trinbrædtholdere og gelændere med overgangsbro er af 1 mm messing og loddes på bærerne, der igen bores igennem vangerne. Disse kan laves af 4×4 mm træ, men det er meget bedre at bruge et 4 mm U-jern. Aksellejer og puffer loddes så fast herpå. Lejerne skal være den gamle spinkle type, og pufferne er kurvepuffer. Det ville være synd ikke at give vognen egerhjul, og kan man ikke skaffe disse i handelen, bør man gøre sig den ulejlighed at file dem ud af et almindeligt hjulsæt. — Bruger man plastik til glas i vinduerne, kan man ride gitteret i det ene fag ind på bagsiden af plastikken.

Bedre er det dog at lave et rigtigt gitter af monteringsstråd. Overgangsbroen er af 1 mm messingplade.

FARVER. Vognkassen har den karakteristiske lysrøde privatbanefarve, mens undervognen er sort.

Selv om man måske ikke kører med „de små privatbanestammer“, er det en morsom lille vogn at have stående på et sidespor. Eventuelt kan *vognkassen* stå alene på terrainet uden hjul; — thi selv „store“ baner har engang været små, og de benyttes ofte deres gamle materiel som værkstedsvogne eller -skure.

Sv. J. & O. B. J.

En Jæger--

(fortsat fra side 181).

den anbragte øsken. (Ved punkt- og midterskinnedrift kan denne også være strømførende).

Sporstopperen anvendes ved perronspor og færgelejer og andre hovedspor på endestationer.

Når vi i denne og sidste måned har bragt nogle lette konstruktioner (modelmæssigt), er det, fordi vi gerne vil give læserne noget forholdsvis let at arbejde på en eventuel regnvejrsdag, og fordi vi vil lade Dem være helt udhvilet, til vi i næste måned tager fat på den helt store opgave — et damplokomotiv.

Litteraturnyt

Bryan Morgan: „The End of the Line“, Cleaver - Hume Press, London.

„The End of the Line“ er den første bog om de særprægede og morsomme små jernbaner rundt om i Europa skrevet af en

mand, som har øjet åbent for jernbanernes ånd og hele atmosfære mere end for deres mekanik. Han har rejst på mere end 200 af disse småbaner i Frankrig, Italien, Spanien, Østrig, Tyskland o.s.v., og hans bog er skrevet med kærlighed fra først til sidst af de 256 sider. Der er 61 fotografier på 29 plancher, og bogen fremtræder i fornemt lærredsbind i fint tryk på udsøgt papir.

(Pris kr. 34,50 - Distribution: Modelbane-nyt, Virum). *B. P.*

TRAFIKPROBLEMER IV.

(fortsat fra side 174).

gang hertil, et savværk anbringes som regel ved selve skoven, for at undgå transporten af det træ, som går til spilde, et kulforsyningsanlæg anbringes ved havnen af samme grund som tankanlægget, fabrikker som laver færdigvarer anbringes som regel i de større byer, idet råmaterialerne er billigere at transportere end den færdige vare.

De begrundelser, der her er givet for anbringelsen af de nævnte virksomheder, bør kunne overføres på andre industriforetagender og må altid overvejes før opbygningen af anlægget.

Hvor det er muligt vil man altid forsyne større virksomheder med eget sidespor, for at undgå den kostbare omladning fra lastbil til jernbanevogne. Voksne mennesker har ikke den fantasi, som børn er i besiddelse af, derfor er det nødvendigt, at Deres modelbaneanlæg er udstyret så nær virkeligheden som muligt, hvis De skal kunne lege lige så godt med det, som børn kan med deres „optræks-tog“.

Vi håber med denne serie at have bidraget en smule hertil. *VL.*

FRA DEN POETISKE SIDE

I det engelske mjtidskrift „The Model Railway Constructor“ har vi fundet følgende digt, skrevet af en englænderinde, hvis mand tilsyneladende dyrker sin hobby i god forståelse med sin kone. Her er det:

»TRAINS«

I've given my love a train room
Where often he will go,
Therein he has his workbench and
His layout gauge 00.
Sometimes when I am in the mood
And all our chores are done
I will join him in his playroom
The branch line train to run.
He keeps his muddles in one room,
He is really not too bad,
If railways ran round everywhere
It sure would drive me mad.
Now when our friends come in to Bridge
(A game he does not play),
To his old railway room the men
Will try to sneak away.
When our baby girl is teething
And crying out with pain,
He will take her to his train room
And run a »special« train.
This sometimes happens in the night
At 2 a.m. maybe,
Her tears will very quickly cease
»Puff-puff« she will cry with glee.
My love can talk of other things,
We lead a happy life,
I do at least know where he is
I am a lucky wife.
He has one little habit which
I find a bit annoying,
When I am writing letters or
A novel I am enjoying,
Instead of leaving me in peace
Extracts he'll read to me
From the 'Model Railway News'
Or from the M.R.C.!

—H.T.C.

DANMARK—FINLAND og retur!

Fra en af vore finske læsere har vi modtaget nedenstående lille historie, som vedkommende havde læst i en finsk avis. Vi gengiver historien på samme sprog, som den var trykt — idet det var en svensk-

sproget avis. (Ordet koltrast betyder sol-sort).

DANSK SERVICE. — I en av de danske statsjernvägarnas godsvagnar har en koltrastfamilj byggt bo. Vagnen kör regelbundet i fraktrafik mellem Alborg och Fredrikshavn — en sträcka på c. 100 kilometer. Häromdagen lade koltrastmamman tre ägg, och nu har familjen tre duniga ungar. Alla fem trivs av allt att döma utmärkt i sitt ambulerande hem.

I förrgår hände emellertid det olyckliga, att tåget körde ifrån både pappa och mamma koltrast, medan de var ute provianterade i Fredrikshavn, och ungarna kom alltså ensamma till Alborg. De anmälde emellertid sin hunger så ljudligt, att järnvägspersonalen inte kunde undgå att märka vad som hade skett, och vagnen kopplades ögonblickligen på ett expreståg och skickades tillbaka till Fredrikshavn. (SA).

Rettelse til artiklen om G.D.S.!

På side 154, 2. spalte, 4. sidste linie står: „— bedre kaldes en damporvogn ...“. „Damporvogn“ skal rettes til „dampsporvej“, og i artiklens 1. afsnit rettes 18. århundrede til 19. århundrede. red.

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,
Køngevejen 128, Virum.

Miniaturbahnen

Det førende tyske modeljernbaneblad

Fås i løssalg: kr. 3,70 pr. nr.
(prøvenummer mod kr. 2,75 i fri-
mærker)

Årsabonnement kr. 58,00 (16 nr.).
Af gamle numre kan endnu fås de
fleste i 1951, 52, 53 og 54.



Endvidere kan anbefales den
uundværlige

Modellbahn-Streckenpläne

som med 90 forskellige for-
slag til baneanlæg byder på
noget for enhver smag.

Pris: kr. 5,50 (nu i 6. oplag)

Generalagentur:

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32
København K.

Telefon BYen 5703
Postkonto 53761

Det nye

FALLER-KATALOG

er kommet!

— Standardsortiment 055 —

Pris kr. 0,60

— Forlang det hos Deres forhandler —

Gebr. Fallers —
Modelhuse i særklasse

Eneagentur:

B. PALSDORF, København

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.

Det i MB-nyt nr. 12/1954 omtalte TT-anlæg er til salg for kr. 225—. Henvendelse: ØBro 1390 x mellem kl. 18,00 og 19,00, undtagen fredag, lørdag og søndag.

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.

»Miniaturbahnen« bind 1 søges, komplet eller enkeltnumre. Redaktionen, Modelbanenyt, Virum.

Er De medlem af en modeljernbaneklub?

— Så skriv til os
og fortæl os lidt om den,
eller bed eventuelt
formanden gøre det.
Vi får stadig
mange henvendelser
fra modelbyggere,
som søger en klub —
så DERES oplysninger
er velkomne!

Redaktionen.

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. 18,00

*Sendes pr. efterkrav
eller ved forud indbetaling på
postkonto 350 56.
— Husk porto —*

Modelbane-nyt
Kongevejen 128
Virum

KLUBMEDDELELSER.

Modeljernbaneklubben »HO«
Nordkærvej 1 — Hvidovre, Valby.
1 à 2 medlemmer, interesseret i deko-
rationsbygning, kan optages.
RY 59 42 v eller 30 06 31

Jydsk Model-Jernbane Klub, Aarhus.
Formand: Lokofb. H. F. Jensen, Mar-
strandsgade 23, Aarhus.
Næstform.: Anlæggartner M. W. Niel-
sen, St. Blichersvej 67 a, Aabyhøj.
Kasserer: Chauffør R. Mikkelsen, Her-
redsvej 24, Hasle.

*Anlæg i spor 0 på Aarhus H.
Nye aktive og passive medlemmer optages*

Scenery-landsskabsortiment

passer for enhver modeljernbane —
der er både birke-, frugt- og alminde-
lige løvtræer i flere størrelser — og
de nye »græsplæner«.

Pr. ark kr. 1,20.



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 18 kr., udland 20 kr. Abonnement
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

—O—
Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker,
samt:

KØBENHAVN:
Boghallen, Politikens Hus, Rådhuspladsen, V.
Bauch, Boulevarden 40, N.
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderer, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
Sporvejskiosken, Hans Knudsens Plads.
Thorngreen ¼, Vimmelskafte 46—48, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk

ALBORG:
Alborg Hobby Service, Vesterbro 43.

ARHUS:
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—
ENGLAND:
Robert Spark (»European Railways«)
15 St. Stephen's House, Westminster.
London, S.W. 1.

FINLAND:
U-B Hagelin, Auroragtg. 11 B 21, Helsingfors.

ITALIEN:
»HO-Rivarosse«, Como.

NORGE:
Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

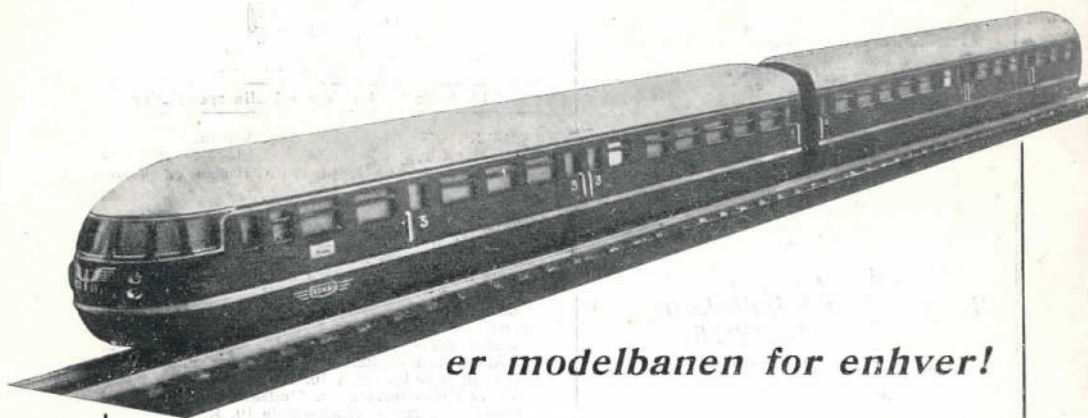
SVERIGE:
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Västra Hamngatan 22, Göteborg C.

—O—
ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsætning-
en af Deres annonce i MB-nyt og giver Dem tilbud
uden forbindelse (tlf. BY 5703, alle hverdage undt.
tirsdag). Rubrikannoncer betales ved bestillingen
og koster 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.).

—O—
INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og ma-
nuskrifter: Senest den 5. i måneden.

MEMLEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

ROKAL spor TT (= 12 mm)



er modelbanen for enhver!

Med sin ringe sporvidde — og dog rimelige kurver, byder den på meget større muligheder for — selv på et begrænset areal — at opbygge en modeljernbane, der opfylder de fleste krav, som man med rimelighed kan stille til en sådan, og med det nye og prisbillige skinnemateriale er det ikke dyrere end baner i andre sporvidder.

For eks. kan nævnes:

Skinner (lige/buede), pr. stk. kr. 1.65

Sporskifter (elektriske), pr. stk. kr. 33.00

Vogne, fra kr. 11.85

Lokomotiver, fra kr. 90.00

Ill. Katalog
sendes mod kr. 1,20
(incl. porto)

2-vogns diesellyntog
kr. 82,00.

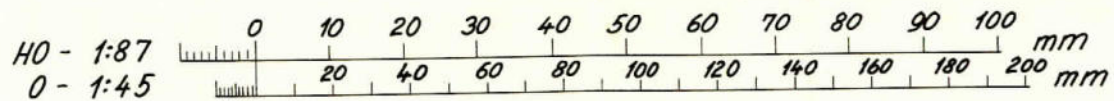
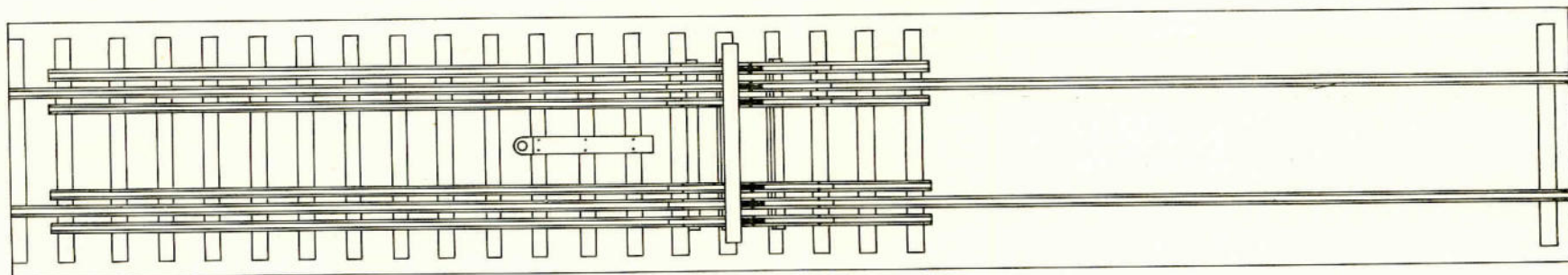
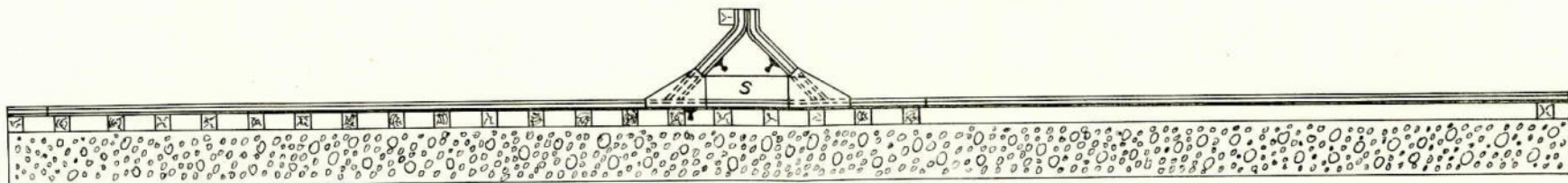
Det fås hos:

BENT PALSDORF

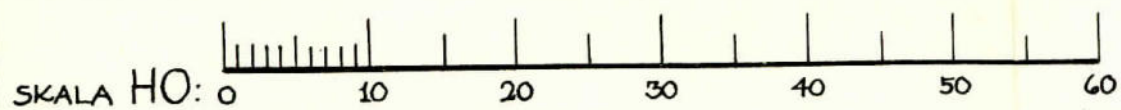
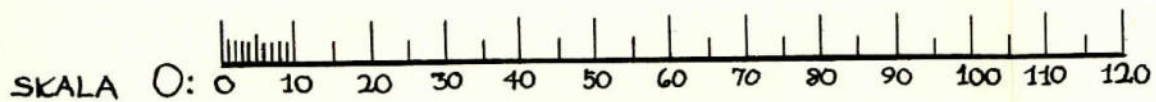
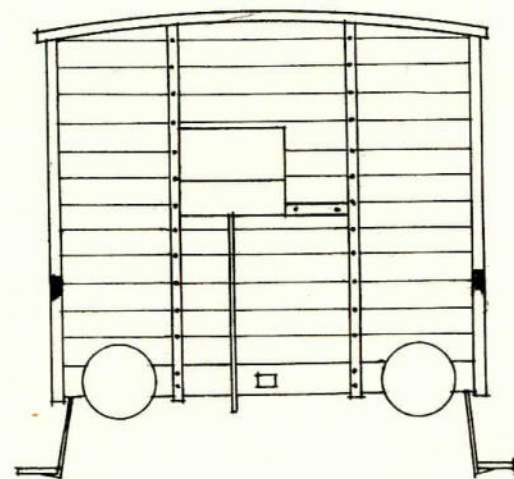
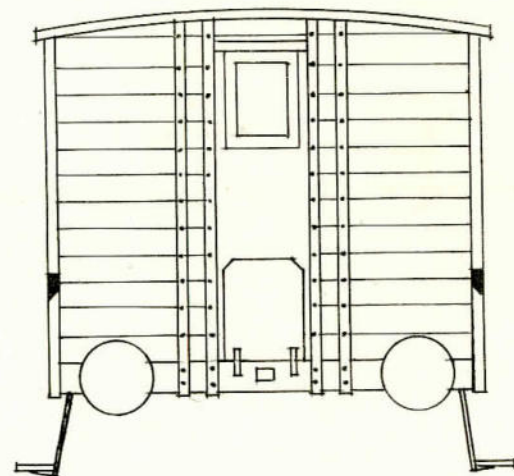
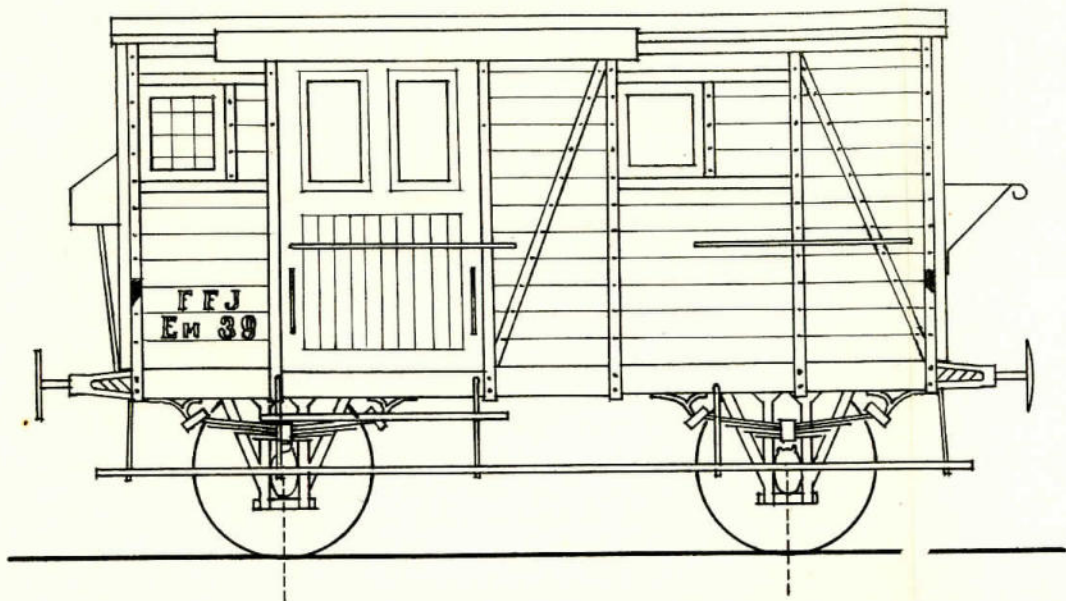
Holmens Kanal 32
BYen 5703

Åben: Kl. 10–17
fredag 10–18

København K.
Postkonto 53761



Skala HO - (1:87)	Tegnet 17-6-55 Bilag til nr. 8-4. årgang - 1955	Y. Jensen	Modelbane-nyt	Sporstopper type "Jaeger"	HO-St-3.
----------------------	---	-----------	---------------	------------------------------	----------



EM.

REJSEGODSVOGN, LITRA EM (PRIVAT)

A.H.J. NR. 78

F.F.J. NR. 37 OG 39

OPMÅLT: SV. JØRGENSEN

TEGNET: OLE BRANDSTRUP

MB-NYT

SEPT. 55.

SKALA O

1:45