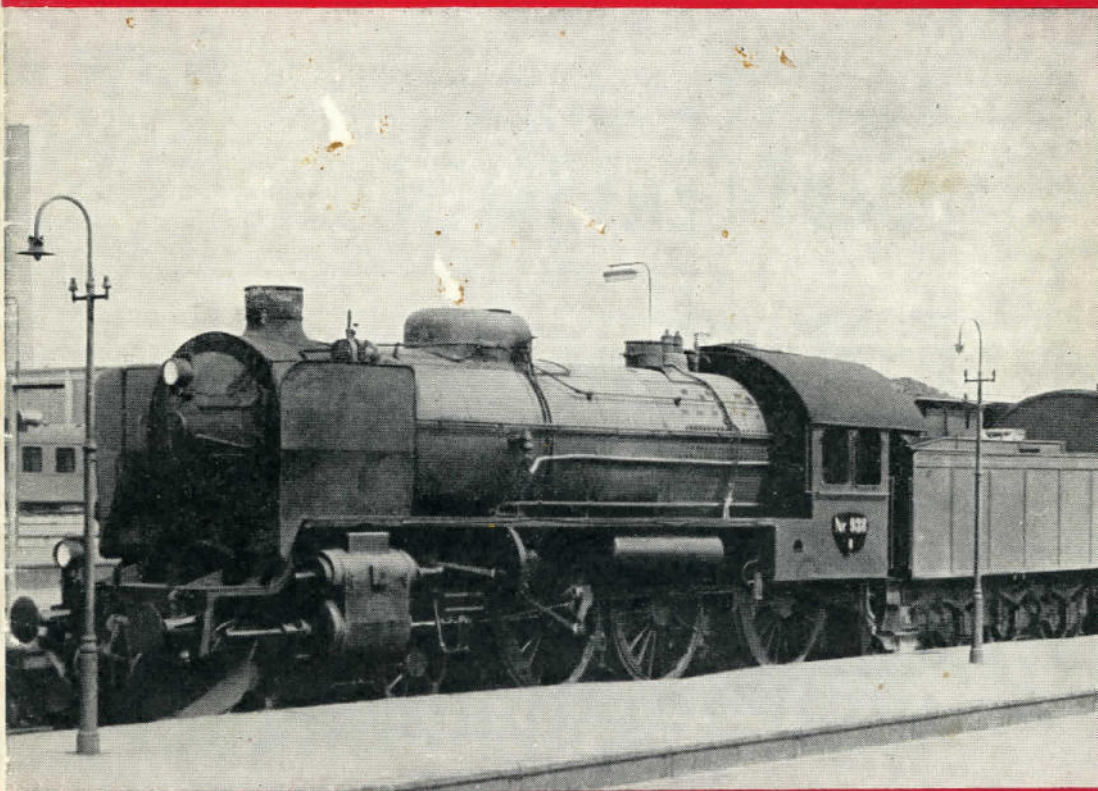




MODELBANE *Nyt*



10

6. ÄRGANG

OKTOBER 1957

PRIS

175

Nu er byggesæsonen inde -

og De bør kigge ind og se på det store udvalg, hvoraf vi bl. a. vil nævne:

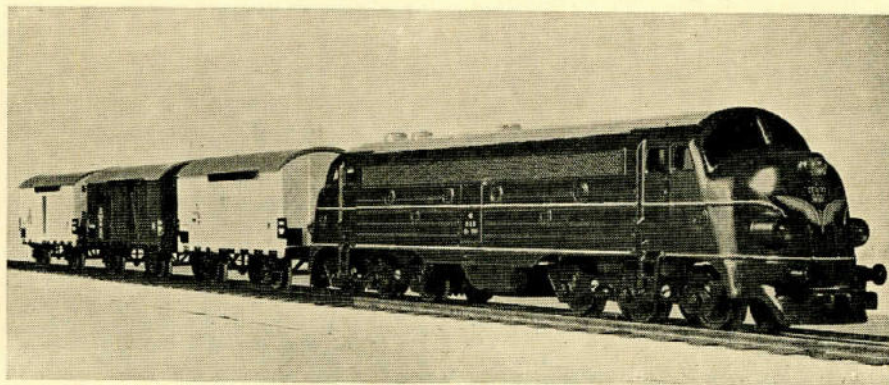
- ✧ **REMO** husbyggesæt
- ✧ **EGC** vognbyggesæt
- ✧ **SOMMERFELDT** huse, både færdige og i byggesæt.
- ✧ **G-O** færdige modelhuse i meget fint detaljeret udførelse.

Til alle formål ved samling af byggesæt bør De bruge den enestående SICOL kunstharpikslim.

RADIOSTYRING? så har vi det store udvalg i dele for transistormodtagere og forstærkere.

HOBBY-CENTRALEN

MØNTERGADE 10
KØBENHAVN K.
BYen 5714



DEN SPRINGER

i øjnene ved sin styrke, sin smidige kørsel, sit superdetailede karosseri og sin strålende finish.

LONG's MY er dansk arbejde med internationalt præg. Pris incl. afgift kr. 143,00.

LONG MODELBANE

v/ Chr. Nielsen & P. Schneider
Telf. Taga 81 40 - Telf. 81 80

KATALOG mod frankeret svarkuvert.

Kontor: Skotterupgade 5 . N.

Fabrik: Teklavej 42 . NV.

European Railways

Europæiske jernbaners forhold i stort og småt omtales her — med gode illustrationer og trykt på fint papir.

Enkeltnumre: Kr. 2,00.

Abonnement (6 numre) kr. 12,00.

Miniaturbahnen

Et kvalitetsblad for både modelbyggere og købere af industrimateriel. Mange billeder, tegninger og skitser.

Pris pr. hefte kr. 3,75.

1/2 års abonnement (8 numre) kr. 30,00.

HO-Rivarossi

er et interessant italiensk modelbaneblad med letfattede artikler selv for ikke italiensk-kyndige.

Pris pr. nr. kr. 1,90.

Årsabonnement kr. 12,00 (6 numre).

LOCO-Revue

er det franske modelbaneblad for jernbaneentusiaster. Også artikler om de »store« baner.

Pris for enkeltheft: Kr. 3,25.

Årsabonnement (11 numre) kr. 32,50.

DER MODELEISENBÄHNER

Over 30 sider stof for den omhyggelige og teknisk interesserede modelbygger.

Enkeltheft kr. 1,75.

Årsabonnement kr. 21,00 (12 nr.)

EISENBÄHNER

er et østrigsk jernbane- og modelbaneblad i format A4 m. bl. a. store tegningsbilag og interessant jernbanestof.

Kr. 3,75 pr. hefte.

Årsabonnement (12 numre) kr. 40,00.

RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

incl. Toy Trains er på hele 100 sider i stort format og giver tips for alle sporvidder på en populær måde.

Enkeltheft kr. 5,00.

Årsabonnement kr. 48,00 (12 nr.)

THE RAILWAY MODELLER

er engelsk og er særdeles rigt på artikler af enhver art, ikke mindst for detalier til modelbanen. (Stort format).

Enkeltheft kr. 2,75.

Årsabonnement kr. 29,00 (12 nr.)

Distribution:

Modelbane-nyt, VIRUM



Køb H. S. V. Transformatorer til Deres Modelbane-Anlæg.

Transformatorer

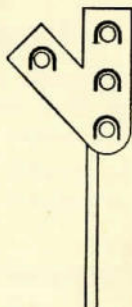
Type I	65 Watt	Kr. 65,00
Type II	30 Watt	Kr. 55,00
Type IV	2 x 40 Watt	Kr. 125,00
Type V	30 Watt	Kr. 97,50
Type VI	30 Watt	Kr. 48,00

6 mdr.s fabriksgaranti

Andet Tilbehør

Type III	8 Watt Transf. til Belysn.	Kr. 18,00
	m. tilhørende Ensr. til Batteritog	Kr. 30,00
	Fordelerks. 12 Bøsninger	Kr. 6,00
	Blink-Relæ for 4 og 18 Volt	Kr. 2,25

Opholds-Relæ 8-18 Volt Kr. 8,00



BP-Signaler

Modellsignaler for spor 0 i kvalitetsudførelse. — Lige velegnede for såvel Märklin som Fleischmann, BUCO, HAG, Bassett-Lowke m. fl. —

Liste mod 50 øre i frimærker.



SKINNESTRENGE for spor 0 i matforniklet stål nu på lager og til kun **kr. 1,50** pr. m.



JO-TO FLEX

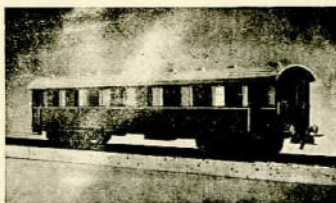
Det helt rigtige skinnemateriale til modelbanen, pr. meter **kr. 4,85**.

Løsdelt til sporskifter, lette at montere — **kr. 11,70**.

Long

personvognen

kr. 19,80



Long's personvogn fremtræder i en fint detaljeret udførelse med D.S.B.s moderne CD-vogne som forbillede.

De nye godsvogne DSB litra HD, IAK, IAR.

Pris incl. afgift **kr. 14,85**.



LAMPER

Bedste udførelse og holdbarhed

Enhedspris for nr.1-4 **kr. 1,50**

nr.5- 1,40

nr.6- 2,00

nr.7- 1,40

kr. 1,70

Nr.1
3,5v
19v

Nr.2
3,5v
19v

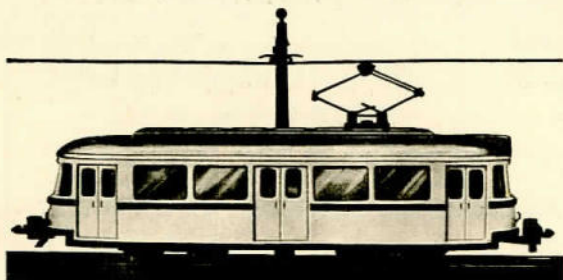
Nr.3
19v

Nr.4
19v

Nr.5
3,8v
12v
24v

Nr.6
19v

Nr.7
4v
12v
19v



HAMO

T 125

Motorvogn af nyeste type m. supermotor, belysning og plastikstøbt overdel. **kr. 117,00**.



BP-TOG

POSTBOX 26

VIRUM

Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

SKANDINAVISK MODELBANEBLAD

6. årgang

Oktober 1957

Nr. 10

MOROP's arbejde for international standardisering af modeljernbaner

Af James Steffensen

Som tidligere omtalt i „Modelbane-nyt“ for juli 1957 er der fra dansk side gjort energisk indsigelse imod, at der trods flere års arbejde endnu ikke var udsendt et eneste NEM-blad i autentisk gyldig form. Denne kritik har lykkeligvis båret frugt, idet den i Karlsruhe foretagne gennemarbejdning af samtlige hidtil behandlede blade blev enstemmigt godkendt på MOROP's generalforsamling i Paris efter en indledende finpudsning i det tekniske udvalg, ligesom det blev lovet, at de således vedtagne blade snarest ville blive udsendt i tysk og fransk udgave.

Det i ovennævnte artikel omtalte sæt foreløbige, dansksprogede NEM-blade er nu rettet i henhold til beslutningerne i Paris. Det drejer sig om følgende blade, som alle er mærket „Udgave Paris 1957“, og som altså er gældende, *international norm*:
NEM 011. Målestoksdiagram.
NEM 012. Målestoksforhold og benævnelser.
NEM 013. Smalsporbaner (modelsporvidder og benævnelser).
NEM 121. Skinneprofiler.
NEM 122. Skinnefodslasker.
NEM 123. Spordimensioner.

NEM 124. Tvangsskinner og vingeskinner for sporskifter.
NEM 310, side 1, 2 og 3. Hjulsæt og spor.
NEM 311. Hjulflangeprofiler.
NEM 312. Hjul.
NEM 313. Vognhjulsæt for taplejer.
NEM 314. Vognhjulsæt for pinollejer.
NEM 350. Klassificering af koblinger for sporvidderne 12 og 16,5 mm.

Samtidig *inddrages* følgende tidligere udsendte dansksprogede NEM-blade, der alle er mærket „Udsendt august 1954“:

Offentliggjort i MB-nyt for:

NEM 003. Nomenklatur	Januar 55.
NEM 011. Målestoksdiagram.	Maj 55.
NEM 012. Målestoksforhold og benævnelser.	Januar 55.
NEM 121. Skinneprofiler.	Marts 55.
NEM 311. Hjulflangeprofiler.	April 55.
NEM 312. Hjul.	April 55.

De nye blade vil blive søge offentliggjort i rentegnet skikkelse inden for en nærmere fremtid, men det henstilles indtrængende at benytte de håndskrevne blade, såfremt et byggearbejde skal påbegyndes, inden offentliggjrelse finder sted. De håndskrevne blade kan fås til en pris af 60 øre pr. blad ved henvendelse til undertegnede.

VORT FORSIDEILLEDE

(Front cover)

viser litra R 938 forspændt eksprestoget 12,05 fra Odense til Fredericia. (Class »R« engine nr. 938 before starting from Odense with the express connection to Fredericia).

Foto: C. J. Andersen, Odense.

Følgende NEM-blade, der ligeledes blev godkendt i Paris, vil blive oversat til dansk og offentliggjort, så snart den autentiske tyske udgave foreligger, hvilket formentlig vil være tilfældet om nogle måneder:

NEM 101. Konstruktionsprofiler og læseprofiler.

NEM 102. Fritrumsprofiler.

NEM 602. Elektriske data.

Det lykkedes ikke det tekniske udvalg at få afsluttet behandlingen af de følgende udkast til nedennævnte blade:

NEM 112. Kurveradier.

NEM 125. Dobbelt hjertestykke for sporkrydsninger.

NEM 601. Elektrisk udrustning for definitioner.

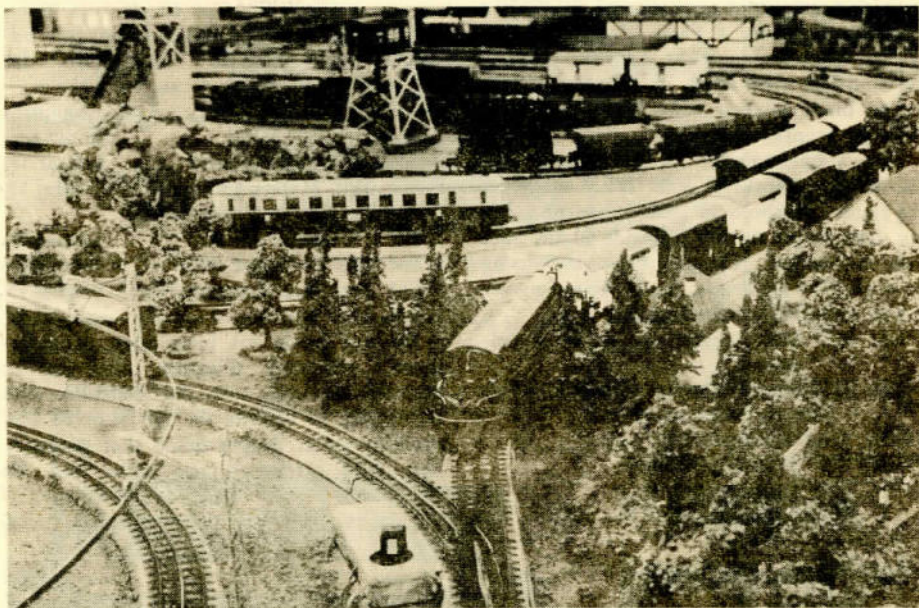
NEM 621. Former for elektrisk styring.

De i Paris vedtagne blade vedrører de fundamentale forhold, der tjener til at sikre modellernes fri anvendelighed på andre modelbaner end dem, de er bygget for,

hvilket jo er hovedformålet med standardiseringen. Det er imidlertid hensigten at fortsætte normaliseringsarbejdet i det omfang, der måtte vise sig behov derfor.

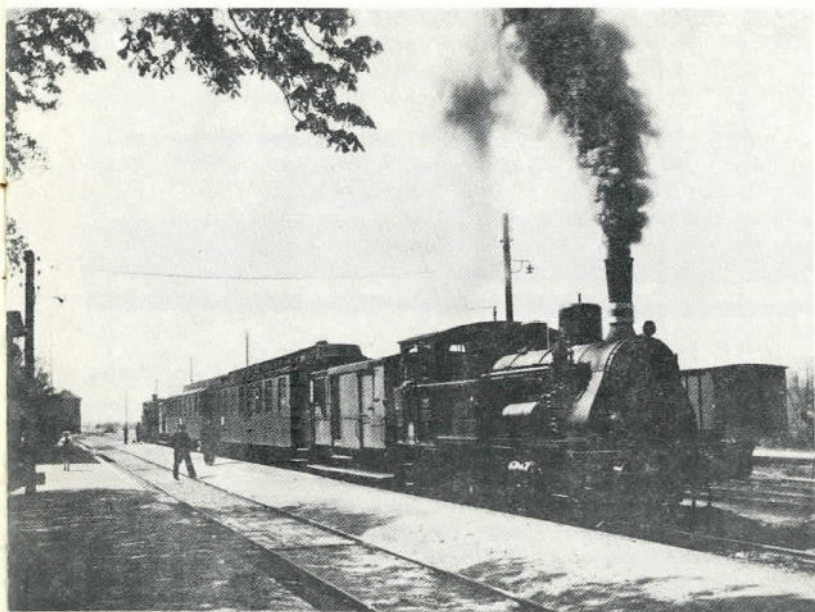
De vedtagne normblade ville kun have begrænset værdi, såfremt de alene blev efterlevet af selvbyggere, og det er derfor glædeligt, at MOROP's arbejde for at få NEM-forskrifterne optaget i de større lændes industrinormer allerede har givet positivt resultat i Tyskland (flere DIN-blade udsendt, andre offentliggjort til kritik) og Frankrig (et antal AFNOR-blade offentliggjort til kritik). For Danmarks vedkommende er det foreløbigt hensigten at kontakte modeljernbaneindustrien og forhandlerne, idet det dels henstilles til fabrikanterne at rette sig efter NEM-forskrifterne, dels henstilles at materiel fremstillet efter NEM fremhæves som sådant.

James Steffensen
Ehlersvej 8, Hellerup.



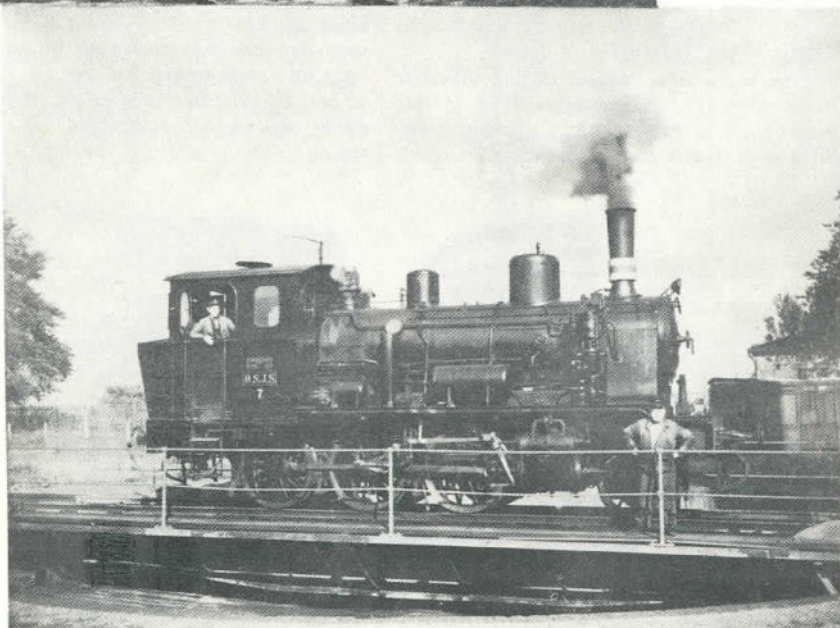
NORDEKSPRESSEN - den rullende modelbaneudstilling kommer nu til Aarhus og her ses lidt af det store anlæg.

Østsjællandske Jernbane Selskab



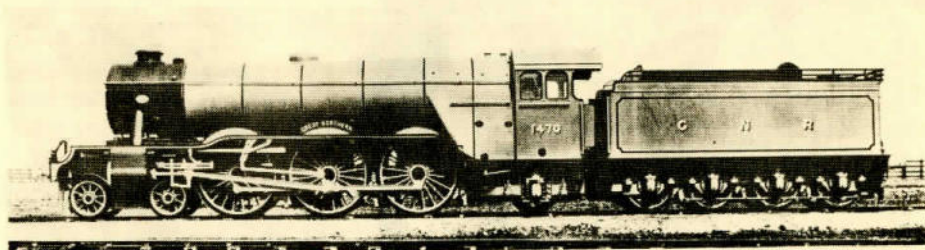
bringer vi
her endnu
et par bil-
leder fra.
Øverst ses
lok nr.5 på
Haarlev st.
(forår 1953)
og nederst
loko nr. 7
i Køge (som-
mer 1953).

Foto: Dancker



GREAT NORTHERN RAILWAYS »PACIFIC«

(Eng. Type 4-6-2) af 1922



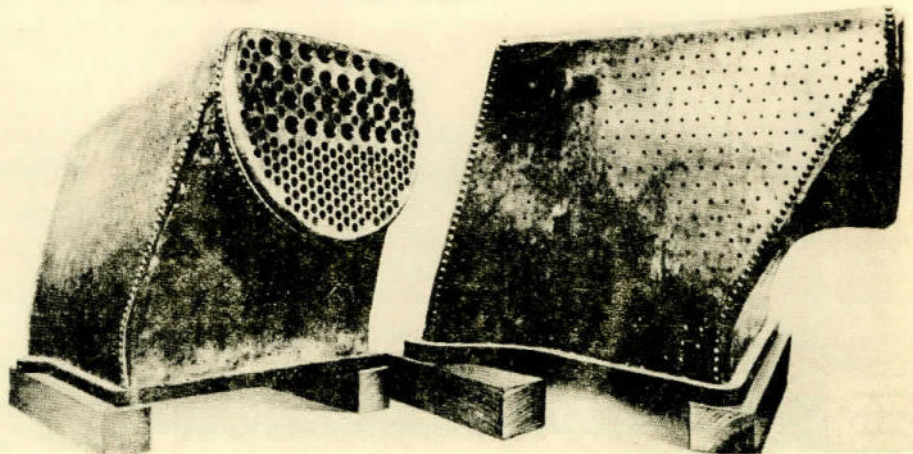
Forord, oversættelse samt nogle få ord om „live steam“ af P C R.

I årene 1921—22 konstruerede den berømte engelske ing. H. N. Gresley en kraftig maskintype bestemt for svær passager-service på „Great Northern Railway“s (senere L.N.E.R.) og måske særligt egnet som trækraft for non-stop forbindelsen King's Cross—Waverley (Edinburgh) kaldet *Flying Scotsman*.

Jeg vil her give et resumé af den officielle beskrivelse af den første maskine „Great Northern“, som fremkom i „Engineering“ efter dens første besøg på „King's Cross“,

før nationaliseringen LNER's endestation i London.

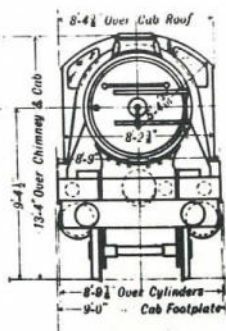
„Lokomotivet er, uden tvivl, den kraftigste ekspresmaskine i England, og incl. tenderen sværere end „Great Bear“ (LNER's hidtil største maskine). Den afviger fra denne maskine hovedsagelig i kedelstørrelsen, for, hvis vi må sige sådan, Mr. Gresley er gået mere ind for diameter end for længde. Hans kedel er virkelig af karakteristisk konstruktion. Den mest bemærkelsesværdige del af den er fyrkanalen (som er vist på fig. 2). Det ses, at Mr. G. ikke har forsøgt på, at forlænge denne ned mellem rammerne. I virkeligheden er risten, som har et areal på 41 sq. ft.,



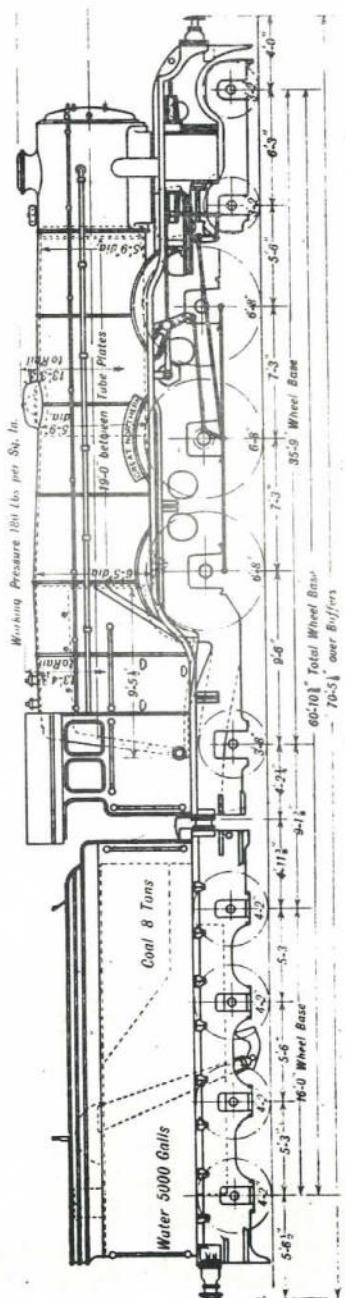
bredere end lang. Det skal også bemærkes, at inderkanalen fortsætter ud i selve kedelen, idet den på denne måde forkorter længden mellem rørpladerne. Det opnåede ved dette arrangement er en yderst rummelig fyrkanal, med et areal på 215 sq. ft. mod *Great Bears* 158. Måden på hvilken fronten af den ydre fyrkanal skrâner jævnt for at give plads for det bagerste sæt drivhjul ses klart på målfiguren.

Maskinen i sig selv er af Mr. Gresleys 3-cyl. type, forbindelsesstang og koblingsstang er af crom-nickelstål, råttforarbejdet med $\frac{1}{4}$ " overmål, derpå varmebehandlet før færdiggørelsen. Besparelsen i vægt sammenlignet med kulstofsstål er betydelig.

Førerhuset er en rummelig afdeling, og anvendelsen af en afrundet fyrkanalkrone giver et meget klart udsyn for føreren. Regulatoren (hoveddampventilen) er af udtrækstypen forsynet med to håndtag, eet i hver side af „cab“en. Reverseringen udføres med hånddrevet skruebevægelse anbragt i en lodretstående søjle. På siden af søjlen findes et lille håndtag, som når det bevæges, forbinder en cylinder på omstyringsakslen under kedlen med vacuumbremserøret, hvorved omstyringsbevægelsen låses forsvarligt. I „cab“en findes i øvrigt et pyrometer i forbindelse med overhederen og en trykmåler i forbindelse med gliderspejlet. Sikkerhedsventilerne er af „Ross“ typen.



SMITH S.



GREAT NORTHERN RAILWAY-PACIFIC TYPE EXPRESS LOCOMOTIVE

The E. C. 1157

Tenderen er båret af 4 uafhængige aksler, og kan tage 5000 gallons vand og 8 tons kul. For de læsere der ikke i forvejen er kendt med engelske forhold vil det måske være på sin plads her at fastslå, at en eng. tender er den selvstændige kulvogn, medens et lokomotiv med indbyggede kul-kasser er en *Tank Engine*. Angående vandtilførslen til tenderen kan den på de fleste hovedlinier foregå gennem en opsamlertragt, der sænkes fra tenderen ned mellem sporene, som det også er tilfældet på amerikanske loks.

Som en lille fodnote til „Great North-ern“'s beskrivelse kommer følgende: „Maskinen har været prøvet i kurver på „four chains“ — dette svarer til 88 yards radius.“

Dette er mulig gjort ved at efterløberens akselkasser er forskydelige i radiale akselkassestyre (radial horns.) $2\frac{1}{2}$ " til hver side.

Denne maskine er efterhånden blevet fremstillet til alle sporvidder fra „0" og „1" til 5", $7\frac{1}{4}$ " og $10\frac{1}{4}$ " og langt de fleste, naturligvis, i lokomotivets hjemland England. Enkelte er fabriksbyggede, men langt det overvejende antal af privatfolk, modelbyggere med sommetider mere „gå-på-mod" end egentlige veludrustede værksteder. Og der bygges næsten altid „steam engines". Ja, det er et tildels ukendt begreb herhjemme, vel mest på grund af den hidtil beklagelige mangel på støbegods og arbejdstegninger til disse „rigtige" lokomotiver. Jeg siger „rigtige", ikke for at fornærme de elektrisk kørende, blot for at understrege, at der her er tale om „model" lokomotiver, der i næsten et og alt fungerer som deres prototyper.

Interessen er utvivlsomt til stede herhjemme, derom er ingen tvivl, men hvad holder da ellers selvbyggerne fra at bygge dampdrevne modeller? Utvivlsomt det første spørgsmål, der altid melder sig, når der skal bygges „Railways" — pladsmangel, men selv mj-byggere uden have burde ikke betænke sig på at slå ind på f. eks. $2\frac{1}{2}$ " ($17/32$ "—I) eller $3\frac{1}{2}$ " ($3/4$ "—1") sporvidde, da en sammenslutning af lad os sige 15—25 interesserede uden større vanskelighed vil kunne danne en klub med det formål at erhverve en egnet grund

for fælles prøvekørsel af medlemmernes egne maskiner, men også som mødested for alle interesserede 1—2 gange årligt, altså en slags *Lokomotive Rally*, hvor alle besøgende må erlægge en „tribut" til klubben for dens arbejde og anstrengelser med opbygningen af banen. Denne bør muligvis være et „multi-gauge" system, et spor, der kan tage både $2\frac{1}{2}$ — $3\frac{1}{2}$ og 5" maskiner.

Spor 1 eller $1\frac{3}{4}$ " bør måske i denne forbindelse mere betragtes som en opgave for 2—3 mand, hvoraf blot den ene er den lykkelige ejer af en grund og måske hus, hvor det egentlige banearbejde, sporlægningen, kan foregå. For i „1" begynder den egentlige dampdrift, dog her uden levende passagerer, men den mindste velegnede skala (10 mm—1") for kulføringen. Om denne vil jeg gerne komme tilbage til i en evt. senere artikel. Med redaktøren „good-will" for denne, i sig selv interessante gren af modelbygningen, skulle der måske være en lille mulighed for et „steam corner", hvor alle læsere er velkomne med indlæg og spørgsmål vedrørende dampdrift — i det hele taget spørgsmålet: en „damp-renaissance" blandt danske modellokomotivbyggere.

Petrus



nyt fra nær og fjærr

Deutsche Bundesbahn har på strækningen Malsfeld-Treysa, der er ca. 40 km lang og ligger i nærheden af Fulda, forsøgt i gang med togledelse pr. radio. De modtagne signaler gentages pr. radio i togenes førerrum, og togene repeterer automatisk de modtagne signaler. Yderligere signalerer togene automatisk ved passage af visse bestemte punkter på strækningen deres position til toglederen, idet tognummeret tændes på en særlig kontroltavle i kommandoposten. (Vingehjulet).

MB-NYT



Det var dengang —

et damplokomotiv for alle og enhver var indbegrebet af en jernbane. Det er det heldigvis endnu for mange, men el- og diesellokomotiverne trænger ubarmhjertigt frem.

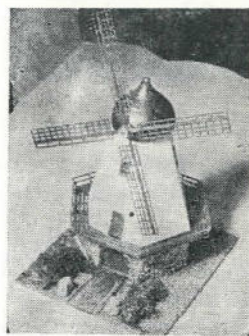
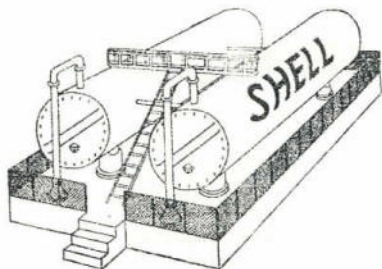
Sergent J. K. Petersen, Høvelte har fotograferet en stribe P-maskiner på Sore Station. På "lokomotivkirkegården" står oprangeret følgende numre: P 902, 903, 906, 914, 920, 922, 925, 932 og 933 - alle er delvis afmonteret og er nu en herlig legeplads for mange børn.

BP.

Industrinyt MODEL & HOBBY

har atter tilsendt os forskelligt materiale til modeljernbaner, og vi vil begynde med illustrationerne. Til højre ser vi en model af en typisk dansk vindmølle, som nu fås i byggesæt. Nederst til venstre på siden finder vi et tankanlæg, også i en realistisk udførelse med tank af messing og naturligvis drejer det sig om et samlesæt, som man ikke behøver at være ekstra ordinært fingernem for at få noget pant ud af. Der er nye vinduer og døre i plastik i flere farver (se annoncen andetsteds i bladet). Endelig et nyt sortiment i træer - meget livagtige.

DOBBL ELOLIETANK



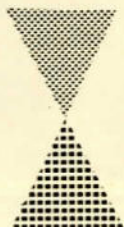
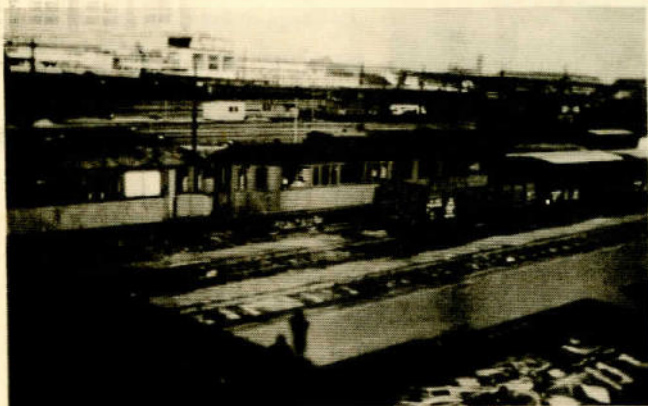
Typisk dansk vindmølle — et byggesæt til modeljernbane.

MÄRKLIN

Det nye katalog fra Märklin 1957 (for sæsonen 1957-58) er nu udkommet i Tyskland og vi har fået tilsendt et eksemplar. Formatet er større end de tidligere år og der er gjort utroligt meget ud af udstyret. Alle de på Nürnberg-Messen annoncerede nyheder kan man finde i kataloget og vi håber at den danske udgave snart er fremme i butikkerne. (BP)

vi bygger

DSB's styrevogne litra FG nr. 4991-4992



Billedet herover: De to FG'ere oprangeret på Københavns Godsbane-gård parat til at afgå til

De to vogne er byggede 1906 hos Scandia til den nyåbnede Slangstrupbane. Her løb de som almindelige personvogne indtil DSB's overtagelse af driften i 1948. Efter statsovertagelsen og indsættelsen af MO- og CRM-vogne på strækningen København L—Farum, forvistes banens gamle materiel til delstrækningen Farum—Slangstrup. De to personvogne ombyggedes til styrevogne og bestred som sådanne den daglige trafik, hver koblet til et af de gamle, gul-grønne dieselloko.

Ved nedlæggelsen af Farum—Slangstrup den 23. maj 1954 blev vognene overflødige. Sidste år mødte jeg dem på Godsbane-gården. En påskrift på siden røbede mig bestemmelsesstedet, hvor jeg et par dage senere fandt dem mellem splintret træværk



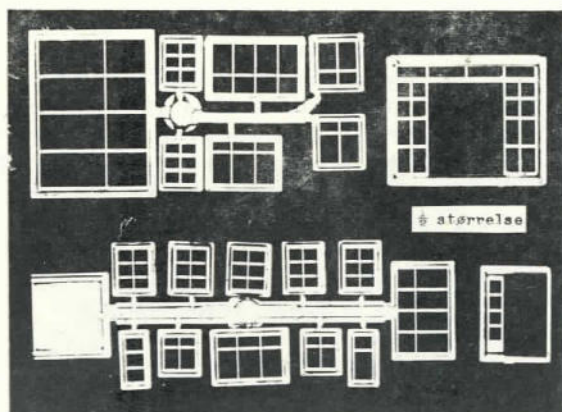
Oplagspladsen ved Vasbygade - foreløbig sidste station.

og gamle hjulsæt: Ophugningspladsen i Vasbygade. Måske vil man endnu kunne finde vognkasserne — skjult bag stokroser og babybleer et eller andet sted i Københavns omegn.

Tara: 23.600 kg.

Last i rejsegodsrum: 1000 kg.

Afstand mellem drejetappe: 11,0 m.



Plastikvinduer & døre kr. 1,50-1,25
i hvid, brun og grøn farve.

Station i byggesæt
med plastikvinduer
etc..... kr. 9,85

Perron i byggesæt
m. bænke og mær-
kater kr. 3,75

Tankanlæg
med tank af mes-
sing kr. 6,50

Landsbymølle
i samlesæt.. kr. 8,50

Stort udvalg i træer
og buske etc.

III. katalog kr. 1,50

MODEL & HOBBY Løvstræde 2, København K.

(v. Købmagergades posthus). Byen 3010. Postkt. 73 521.

VED BYGNING AF VOGNEN —

Bemærk vangerne, der går helt ud til vognsiden og bøjer ind i enderne. 2,1 m-bogierne er med deres spinkle konstruktion meget karakteristiske for FG-erens udse-

ende; færdigkøbte bogier kan næppe anvendes.

Vognkassen beholdt KSB's stærktgrønne farve. Taget er tagpapbeklædt, undervognen sort og påskriverne hvide.

Ib Nielsen.

»Pen-Dar«

Live-Steam!

VI KOMMER IGEN HER TIL NOVEMBER!

VOR LÆSER —

Til Modelbanenyt.

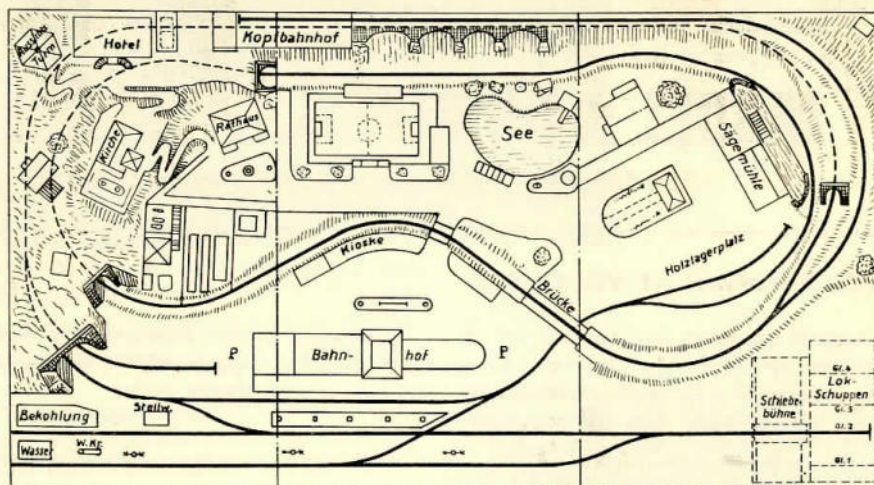
I bladets nr. 9 har De en artikel om „En „Ulke““.

Jeg må få lov til å korrigere denne lit. Nevnte maskin har nok aldri gått som persontogsløk. i Norge. Loket tilhørte opprinnelig Norsk Hovedjernbane og var bygget som ransjermaskin og blev brukt som sådan. Hovedbanen fraktet svære mengder trelast til Oslo og tømmervognene blev ransjert rundt omkring på de mange bord-

tomter ved Christiania stasjon. På grunn av brandfare ved eventuell gnistdannelse fra lokomotivet blev de fyrt med koks. Opprinnelig var drivhjulsdiameteren 965 mm. og tjenestevekten 15.4 t. Førerhuset var også opprinnelig mere primitivt, idet dette var buet og uten sidevegger. Da Norsk Hovedjernbane blev overtatt av staen fulgte 7 lokomotiver av denne type med.

Med venlig hilsen
Halvor Andersen-Wingar,
Norge.

MÅNEDENS SPORPLAN



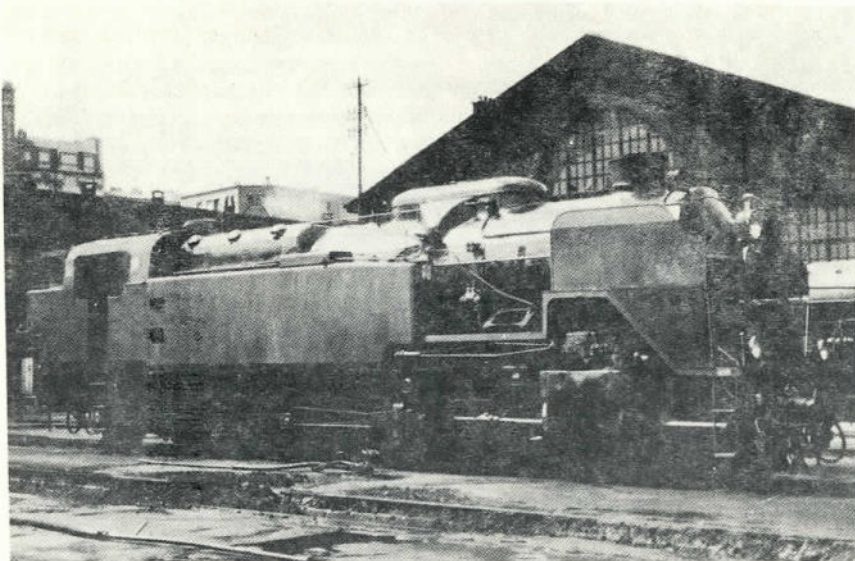
er denne gang hentet fra **MINIATURBAHNEN**. Anlægget er tankt at kunne bygges på tre plader og giver - trods sin enkle linieføring - gode muligheder for interessante kørselskombinationer

MOROP-kongres i Paris 8.-12. august 1557

Af Poul E. Clausen.

MOROP-kongressen i Paris 8.—12. august blev trods de meget sent udsendte indbydelser en absolut udbytterig kongres,

der havde samlet ca. 60 deltagere, heraf mange med hustru, fra en halv snes lande. Fra Danmark deltog foruden DMJK's formand og næstformand endnu et af



141 TC 61 tenderlokomotiv til styrevognstog (Paris Nord).

DMJK's medlemmer med hustru. Såfremt indbydelserne og de øvrige informationer havde foreligget på et tidligere tidspunkt, havde forhåbentlig også andre danske modeljernbanefolk lagt deres ferie tilrette, så de kunne have været med. Det er absolut ulejligheden værd — foruden at man træffer MJ-folk fra andre lande, er der så meget at se og opleve, både hvad angår modeljernbaner og rigtige jernbaner, som man ikke vil kunne få at se uden for disse kongresser, der iøvrigt er åbne for alle med interesse for modeljernbaner eller for de rigtige jernbaner.

Kongessen bød på meget arbejde for medlemmerne af det ledende udvalg og det tekniske udvalg — et arbejde, der heldigvis gav gode resultater.

Torsdag den 8. august om aftenen blev der på Gare de l'Est vist nogle franske

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.

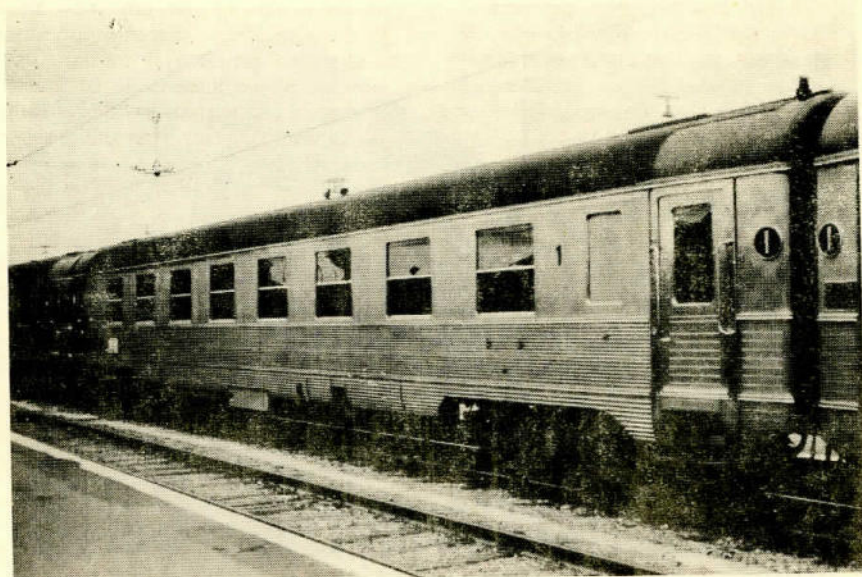
film, bl. a. filmen fra hastighedsrekordkørslen (331 km/t!), og der var lejlighed til at bese et stort 0-anlæg og et stort HO-anlæg, begge i lokaler på Gare de l'Est.

Fredag den 9. august besøes maskindepotet Batignolles ved Gare Saint-Lazare; det var et stort depot for damploko og et sandt eldorado for fotograferende MJ-folk. Endvidere blev fjernstyringscentralen for forstadstrafikken fra Gare Saint-Lazare betes.

Om aftenen deltog de fleste i en sejltur på Seinen.

Lørdag den 10. august var til fri rådighed, idet dog de to udvalg holdt møder fra om morgenen til sent på aftenen, og der blev bestilt noget!

Søndag den 11. august holdtes den egentlige generalforsamling i pragtfulde lokaler i Hotel Palais d'Orsay. Det skal anføres, at Füchsel (Vesttyskland) genvalgte til præsident for den næste treårsperiode, til vicepræsidenter valgtes Briano (Italien) og Fournereau (Frankrig), der sammen med præsidenten udgør bestyrelsen. Der blev endvidere valgt medlemmer til



Fransk ny 1.kl. vogn for MOROP-deltagere i toget til Dijon.

det tekniske udvalg; Steffensen (Danmark) ønskede ikke at modtage genvalg, men det står endnu ikke helt klart, om demissionen blev modtaget!

Mandag den 12. august var helliget en udflugt til Dijon (315 km fra Paris), der blev givet af de franske statsbaner SNCF. I eksprestoget kl. 9,10 til Marseille var de normale 15 vogne (heraf 2 treakslede og 1 toakslet pakvogn!) suppleret med 3 1. kl. vogne og en dynamometervogn til ære for kongresdeltagerne. Toget var forspændt et af de nyeste elektriske lokomotiver BB nr. 9202 (bygget i 1957), og den 315 km lange strækning køres uden stop på 2 timer og 45 minutter (max. 140 km i timen). Vort tog var på 823 t, men maskinen kunne med sine 4300 hk holde en konstant fart af 128 km/t op ad en lang stigning på 8 ‰.

I Dijon var 3 busser til rådighed, den ene for damerne, der besøgte den gamle og smukke by, og de to andre for herrerne for en tur til den store nye rangerbanegård „Grevrey-Chambertin“ syd for Dijon. Denne rangerbanegård var af meget store dimensioner. Fra den tosporede rangerryg

forgrenede sig ialt 61 spor, heraf 43 i den egentlige strækningsrist, med 8 hydrauliske skinnebremser. Alle spor er elektrificeret, og stammerne skydes over rangerryggen af togmaskinerne. Anlægget er automatiseret; rækkefølgen af de spor, der skal benyttes af en togstammes vogne, bliver indført i det automatiserede anlæg, og når stammen skydes over rangerryggen, og vognene ved egen kraft løber herfra (iøvrigt med god fart), betjenes kun skinnebremserne; sporskifterne omlægges automatisk, efterhånden som de nedløbende vogne nærmer sig. Det er meget hurtiggående sporskifter (omstillingstid ca. ½ sekund), og omlægningen sker først, når den næste vogn er 25—30 m fra sporskiftet. Rangerbanegården ekspederer for tiden 73 ankommende og 69 afgående tog pr. døgn, og der løber ca. 3200 vogne over rangerryggen hvert døgn. På Dijon banegård besøgte man kommandocentralen for den fjernstyrede dobbeltsporede 27 km lange strækning fra Dijon til Blaisy-Blas, hvor hvert af sporene kan befares i begge retninger (mulighed for „flyvende overhaling“). Hjemturen foregik med et tog med en 1. kl. vogn, og

7 gamle boggiekupevogne med max. hastighed på 120 km i timen, idet vore 3 1. kl. vogne og dynametervognen på grund af et rangeruheld (ødelagt englænder) var låset inde på et sidespor. Den ene af de danske deltagere havde lejlighed til at stå på maskinen mellem Dijon og La-roche, og det var særdeles interessant. På denne del lå hastigheden konstant mellem 118 og 120 km/t.

Tirsdag den 13. august havde nogle af os lejlighed til at bese Région Nord's store damplokomotivdepot La Chapelle, hvor der blev fotograferet på livet løs.

En vellykket og begivenhedsrig kongres, hvor der tillige opnåedes enighed om en række sager, hvoraf skal nævnes:

1. Endelig vedtagelse af de andetsteds omtalte 16 NEM-normer.
2. Vedtagelse af en fælles plakat (efter et konkurrenceforslag fra Frankrig). Plakaten er tænkt anvendt af alle sammenslutninger og enkelte klubber indenfor MOROP, således at den i hvert enkelt tilfælde ønskede tekst m. v. anbringes oven for eller neden for plakaten. Plakaten eller et billede heraf vil blive udsendt, når vi modtager et sådant fra MOROP.
3. Vedtagelse af et fælles emblem (nål til jakkeopslag) med ordet MOROP.
4. Vedtagelse af ensartet medlemskort for medlemmer af de enkelte klubber. Kortet bliver en lille firsidet folder; 1. side udfyldes af MOROP-plakaten. 2. og 3. side viser afbildningen af en seddelkas-

se fra en godsvogn. Her påføres navn og andre oplysninger om vedkommende klub. Kortets vigtigste oplysninger skal stå på fransk, tysk og italiensk — foruden på vedkommende lands sprog. 4. side er beregnet til kvittering for betalt kontingent, alt efter klubbens bestemmelser.

Betydningen af sådant „normaliseret“ medlemskort ligger bl. a. deri, at kortet kan forventes anvendt som legitimationskort i de tilfælde, hvor man — i udlandet eller i ens eget land — gerne vil bese jernbaneanlæg, depoter o.s.v., idet det er hensigten at formå de forskellige jernbaners styrelser til at vise særlig imødekommenhed over for indehavere af dette medlemskort. Det må selvfølgelig kun benyttes af medlemmer af klubber tilsluttet MOROP, og vil forhåbentlig kunne åbne de fleste døre til jernbanernes verden for kortets indehaver. Udkast til dette medlemskort vil ligeledes blive fremsendt, når det foreligger færdigt.

Slutteligen skal anføres, at MOROP-kongressen 1958 finder sted i Bruxelles 11.—15. september, og det må anbefales enhver, der har mulighed for at lægge ferierejsen over Bruxelles (der er iøvrigt verdensudstilling i byen) at deltage i kongressen, der er åben for alle jernbaneinteresserede og alle MJ-folk.

I 1959 afholdes kongressen i København og i 1960 i Hamburg.

Poul E. Clausen,

Rådhusvej 15, Charlottenlund.

SMALSPORET

LIDT OM KOBLINGER (skala HO)

*Betragtninger, der muligvis kan hjælpe
mj-byggere, der har samme interesse, men
som endnu ikke er kommet i gang*

Rettelse til forrige artikel: Side 126, 6. sidste linie skal være: „HO normal- og smalspor til at løbe ...“.

I HO 16,5 mm spor er der sikkert ikke mange, der spekulerer særligt over proble-

Oktober 1957

met koblinger i modelbygning. Det er som regel sådan, at man har en „standardkobling“, og får man en vogn med en anden type kobling, kan man som regel uden større besvær skifte den ud.

På kontinentet er den mest anvendte kobling uden tvivl „Märklin“s eller en, der passer til denne (herhjemme for. eks. „Long“s). I England benytter man mest Hornby's type, men også her vinder den tyske kobling terræn. Af andre kendte mærker kan nævnes „Fleischmann“, „Buco“ og „Rivarossi“. Sidstnævnte kobler med „Märklin“, men kan ikke anvendes på dennes koblingsskinne.

Et fællestræk for næsten alle HO-koblinger er, at de er alt for store og som oftest uden forbilleder. Skinnebusser o. lign. har i mange tilfælde automatkoblinger, eller i alt fald centerkobling og ingen puffer. Russisk materiel kører med både puffer og automatkobling, men det er vist de færreste vesteuropæere, der bygger modeller af dette. Automatkoblingen i „model“ er vel opstået i legetøjsindustrien, hvor man morede sig med automatisk fra- og tilkobling. Dog vil en krogkobling i skala blive så lille, at man må anvende pincet til processen. Men hvad gør det? Man har vel ikke så travlt, og automatkoblingen pynter ikke på vogne med puffer, når de pågældende køretøjer normalt har krogkobling.

Andledes stiller sagen sig ved smalsporede baner. Enkelte af disse kører med puffer (MB-nyt nr. 8/57 Faxe Jernbane), men langt de fleste har bare en centerpuffe, som i nogle tilfælde kan være udformet som automatkobling.

En af de enkleste typer er den, vi kender fra tipvogne, hvor pufferen er en træ- eller jernklods, hvor vognene holdes sammen ved hjælp af kæder. DBJ anvender et system svarende hertil, men i mere udviklet form. En dag finder man på at lave en udskæring i pufferhovedet og føre koblingen gennem denne. Således er det blandt på Gotlands Jernbane, hvorfra man ser et billede af en „hankobling“. Dette system fordrer nemlig, at man helst ikke vender vognene i forhold til hverandre, hvorfor man kan tale om „han- og hunkoblinger“.

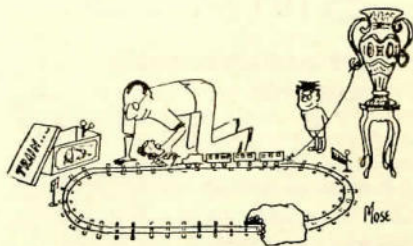
På fotoet ser man udskæringen, som i dette tilfælde vender nedad. „Hunkoblingen“ er magen til, men mangler de forreste af de to bøjler. Sammenkobling sker ved, at denne svinges op i den modsatte koblings udskæring, og der sikres ved en bolt som stikkes gennem både pufferkrop og bøjle.

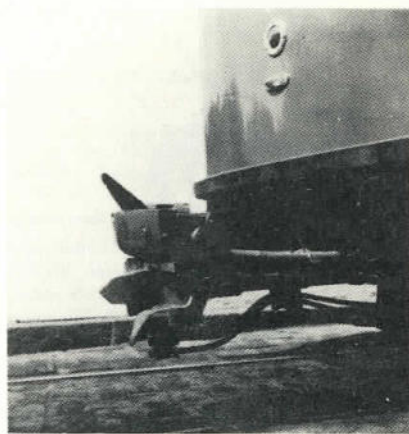
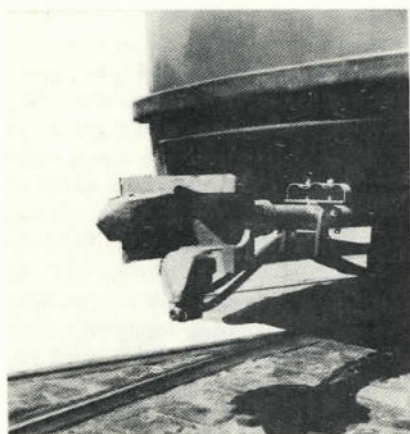
Man finder også koblinger, hvor udskæringen har åbningen opad. I stedet for bøjle har denne type en krog, der griber ned i modsatte koblings udskæring. Dette er en primitiv form for automatkobling. Den anvendes som regel alene ved rangering, idet man ved strækningsskørsel forstærker med kæder.

Den helt moderne form finder vi på skinnebusser og sporvogne. Her stilles helt nye krav, idet man foruden den egentlige koblingsproces skal have overført el-ledninger o. lign. (For eks. Scharfenbergs kobling). Vi bringer et billede af den type, der anvendes ved Helsingfors' Sporveje. Slangen fornedet overfører trykluft, og som man se, kan der monteres en kontaktkasse ovenpå.

Der er altså meget at vælge imellem, — dels de forskellige forbilleder og dels de mange modelkoblinger. Men valget afhænger jo af, hvad materiel man vil køre med. Er man så moderne, at man kun kører med skinnebus eller lignende, og dennes forbillede er udstyret med fornævnte

fra TREN MINIATURA

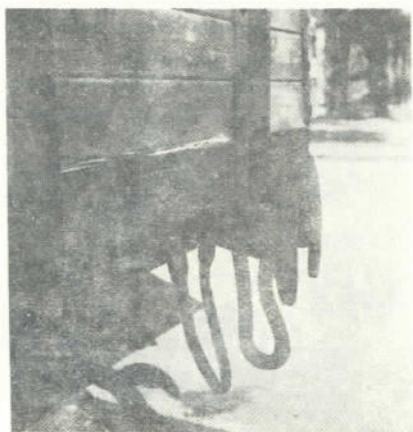




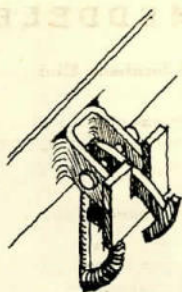
Aut. kobling på Helsingfors Spårvägar u/ og m/ kontaktkasse.

„Scharfenbergkobling“, ja, så er man så heldigt stillet, at denne kobling findes i model. Det tyske firma „Hamo“, der fremstiller sporvogne i HO har til disse lavet en nydelig model af denne kobling. Desværre er den en smule for stor, — men den kan anvendes. Den helt primitive form for kæder o.s.v. lader sig også lave i model, men man må her tage pincetten til hjælp, når vognstammerne skal formes.

Vil man køre med automatisk kobling, kommer „problemerne“, da smalsporet materiel i højere grad end andet materiel kræver en meget lille kobling. Mulighederne bliver stærkt reducerede, da en sådan kobling normalt er på størrelse med en lille puffe. Da jeg selv stod overfor valget af kobling, sprang jeg alle dem over, der var stå store som Märklin's og derover. Longs er en smule mindre, men bøjlen synes for stor. Et par amerikanske typer



De Bornholmske J.-gl. & ny type. Gotlands Järnvägar (gl. type)
Oktober 1957



MODELKOBLING TIL
SMALSPORET MATE-
RIEL. o.s.f.

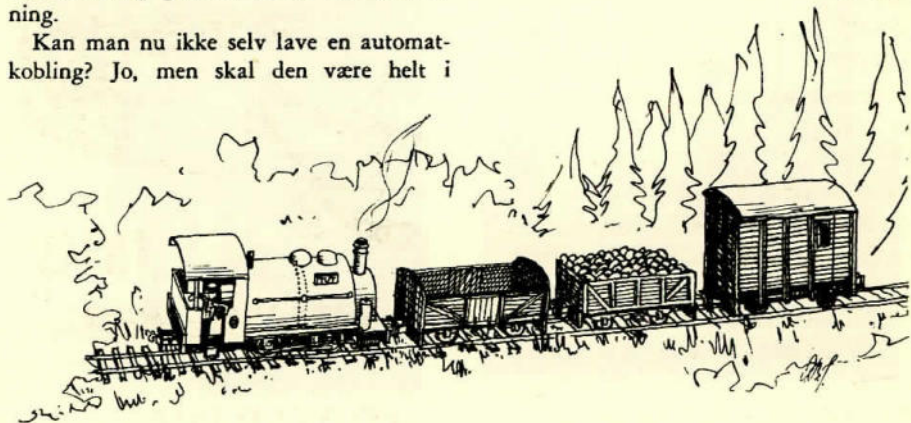
forekom (tilpas små, men da leveringsmulighederne var yderst begrænsede, sprang jeg dem over. *Buco* fremstiller to typer, hvor den ene passer til Märklins og den anden er en af de mindst dominerende HO koblinger, der fremstilles industrielt. Desuden er der jo *Rokal*, der fremstiller TT-materiel. Deres kobling er mindst, men jeg gik bort fra denne, da den ikke er særlig effektiv og har tendens til at „hægte“. Derimod er *Buco-koblingen* forsynet med en krog, så man kan anvende den sammen med en almindelig krogkobling. Jeg anbefaler denne kobling som værende den bedst egnede til smalsporet materiel i HO, og det er muligt at få den ved bestilling gennem Deres hobbyforretning.

Kan man nu ikke selv lave en automatkobling? Jo, men skal den være helt i

skala, bliver den ikke særlig driftssikker. Jeg har selv konstrueret en type, som er meget lig den, der anvendes på „Lovisa Wesijärvi-Järnväg“'s gamle materiel. Skitsen er ikke i skala, da det afhænger af en selv, hvor lille man kan lave den. Krogen og trykluftslangen laves som en sammenhængende del, der drejer sig om en tap stukket gennem pufferkroppen. Trykluftslangen gøres så tung som mulig, idet det er dennes vægt, der presser koblingskrogen ned i modsatte koblings udskæring. Som før nævnt må man ved denne type anvende han- og hunkoblinger. Iøvrigt fungerer koblingen som en „Fleischmann“-kobling. (Denne sidstnævnte ville jeg antage var passende for smalsporet materiel i spor 0).

Der er sikkert dem, der er uenig med mig på visse punkter, — og dertil kommer alt det MOROP hitter ud af. A propos min snak om sporvidden i nr. 8/57, så har man vist valgt eller tænkt sig at vælge 12 mm spor som „standard“ for HO smalsporede baner. Men da der findes et utal af sporvidder, skal man ikke tage dette så tungt. En af de ting, der efter min mening gør de smalsporede baner tillokkende, er netop, at man er så dejlig fri for egentlige standarder.

OBJ.



RAIL



NEWS

Summary in English

This column is open to all readers from all countries to get in touch with each other. Just send us your name and address, your gauge and mention the language in which you want to correspond.

This issue contents:

MOROP's work for international standardisation of model railways.

NORDEKSPRESSEN - The North Express, a Danish rolling exhibition now visit Aarhus.
Ø.S.J.S. - Pictures of steam horses on this private railway.

GREAT NORTHERN RAILWAYS "PACIFIC" - A famous engine described with pictures and drawings.

VI BYGGER - We are building an old DSB class FG coach. (Full size drawing in HO).

MÅNEDENS SPORPLAN - Layout of the month, a small layout in three parts.

MOROP KONGRES - Morop Congress in Paris 8.-12th aug.

SMALSPORRET - Narrow gauge article about couplers for the rolling stock.

KLUBMEDDELELSER

Aalborg Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klubhus: Forchhammersvej 3
Formand: Disp. Fin Ankeraa, tlf. 1279
Byggeaften: Fredag.

Dansk Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klublokale: Nørrebro Station
Formand: Poul E. Clausen
Næstformand: James Steffensen
Kasserer: Th. Kronholt
Sekretær: E. Albrechten (adr.: Amundsensvej 18, Lyngby, tlf. 87 54 62)

Odense Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klublokale og anlæg: D. S. B.'s rutebilgarager Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 9447
Kasserer: M. Nielsen
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11477
Byggeaften: Tirsdag kl. 20,00
Nye medlemmer kan optages, henv. i lokalet.

Modeljernbaneklubben •HO•

Nordkøvevej 1 - Hvidovre, Valby.
Tlf. 30 06 31 og RYvang 5942 y.
To med interesse for dekoration kan optages som medlemmer.

DON'T YOU MISS . . .



THE
TRAIN

SUBSCRIBE NOW

TO THE

MODELBADE - nyt

VED DE -

... hvor mange byggetips og tegninger, artikler og beskrivelser, der er at finde i de tidligere numre af MODELBANE-nyt?

Dem kan De slet ikke undvære

★

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

- | | |
|--------------|----------------------|
| 1. årg. 1952 | (4 numre) kr. 3,50 |
| 2. årg. 1953 | (12 numre) kr. 12,00 |
| 3. årg. 1954 | (12 numre) kr. 17,00 |
| 4. årg. 1955 | (12 numre) kr. 18,00 |
| 5. årg. 1956 | (12 numre) kr. 19,75 |

★

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

★

Levering af enkelte numre sker kun mod forudbetaling (+ porto). - Prøve-numre leveres ikke.

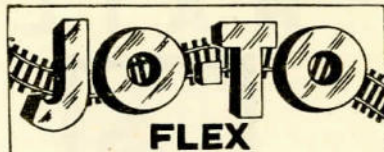
For nye læsere . . .

PROPAGANDAPAKKER

5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) - kun 4 kr. portofrit. Vælg selv pakke A, B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

MODELBANE - nyt

Kongevejen 128, Virum
Postkonto 35056



— Det elegante skinnemateriale, skala HO med massive messingskinner, bøjeligt til enhver kurve. Det helt rigtige skinnemateriale til modelbanen, pr. meter kr. 4,85.

Løsdeler til sporskifter, lette at montere — kr. 11,70.



Bøjelig korkballast, passende til de flexible skinner. Nemt at montere — nedsætter kørestøjen til et minimum.

pris pr. sæt (til 1 m) kr. 1,25

En gros: JO-TO FLEX,
Grønnevej 270, Virum

Hobby-Magasinet „Kæphesten”

Køb det hos Deres bog- blad- og papirhandel

eller hobbyforretning

Pris kr. 1,50

Scenery

Det danske
landskabssortiment

Spørg efter Scenery
næste gang De køber.

En gros:

Elmborg, Møllealle 16, Valby
Palsdorf, Holmens Kanal 32, K

Den store
modeljernbaneudstilling
NORDEKSPRESSEN



Den 13.-20. oktober er vi i
AARHUS
begge dage inclusive
og vi håber at se Dem i
AARHUSHALLEN



På 300 m spor løber samtidig
15-20 tog. Der køres, stop-
pes, rangeres og køres igen -
og der er masser af ideer af
hente med hjem til *Deres*
anlæg.

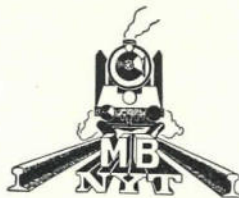
Rubrikannoncer (20 øre pr. ord).

Miniaturbahnen bind I i fin stand købes til høj pris. Enkelte helter har eventuelt også interesse. Billet mkr. 357 til MB-nyt, Kongevejen 128, Virum.

12 fotos af danske lokomotiver i postkortformat og forsynet med tekniske data på dansk, engelsk og fransk. Sendes portofrit mod forudbestilling af kr. 2,50 til Modelbane-Nyt, Kongevejen 128, Virum.

Har De noget De vil sælge

Så benyt vore rubrikannoncer. Det er jo netop de mennesker, De ønsker at sælge til, der læser dette blad.



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
REDAKTION: Breumvej 28, Herlev.

I redaktionen: Ole Brandstrup Jensen.
Modelbane-nyt går ud fra, at tilsendt materiale som breve, nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til bladets rådighed i vor fælles hobby's interesse.

EKSPEDITION: Modelbane-nyt,
Kongevejen 128, Virum.

Telefonisk henvendelse:
Kun mandag, onsdag og fredag kl. 9-12 på
★ 94 48 68.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
Bladet udkommer med 12 numre om året.

Arsabonnement 21 kr., udland 23 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum. Benyt postkonto 350 56 ved indbetalingen.



Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

KØBENHAVN:

Bauch, Åboulevarden 40, N.
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Montergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Buskiosken, Sundbyvester Plads, S.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrup, 109, Charl.
Nora Hobby, Griffenfeldtsgade 3, N.
C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axeltorv, V.
Kiosken, Yorek's Passage, K.
Kiosken, Rybjerg Allé, Herlev.
Legetøjsæsken, Jernbaneallé 92, Vanløse.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.
Berg Radio & Hobby, Guldmedgade 40.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.



ENGLAND:

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

FINLAND:

U-B Hagelin, Auroragatan 11 B 24, Helsingfors.

FRANKFIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan.

ITALIEN:

»Ho-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Vasagatan 22, Göteborg C.

3 TRÆFFERE

The Live Steam Book by „L. B. S. C.“

En virkelig ekspert, som har årelang erfaring bag sig, har skrevet dette værk, og følger man nøje hans instruktioner til bygning af små damplokomotiver, er man sikker på et godt resultat.

214 s. m. ill. kr. 15,00.

A Steam Locomotive for »0« Gauge (N. Dewhirst)

En grundig let følgelig vejledning i bygning af et damplokomotiv i spor 0 med absolut detaljerede tegninger af alle dele.

48 s. kr. 6,00.

Garden Railways (R. E. Tustin)

En bog for alle, der arbejder med udendørs anlæg, med mange fotos og tegninger.

106 s. kr. 12,60.

Fra litteraturlageret realiseres mange interessante
hefter og bøger til små priser.

Her kan bl. a. nævnes:

Model Railway News (gamle) 10 stk. kr. 7,50, (nye) 6 stk. kr. 7,00 (før 13,50).

Meccano Magazine - 10 stk. kr. 5,00 (før kr. 10,00).

Loco-Revue - 6 stk. kr. 7,50 (før kr. 2,00 - 3,00 pr. stk.).

Railroad Model Craftsman - 4 stk. kr. 12,00, 10 stk. kr. 27,50 (før 50,00).

H0-Rivarossi - 5 stk. kr. 6,00 (før 9,50).

European Railways - ældre numre i stort format à kr. 1,25.

Model Engineer - 10 stk. 7,50 (før kr. 14,00).

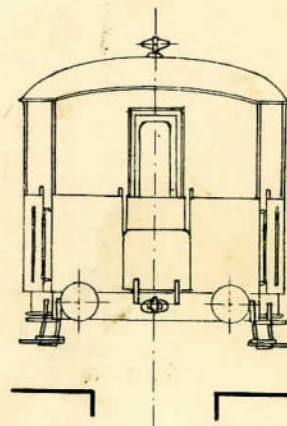
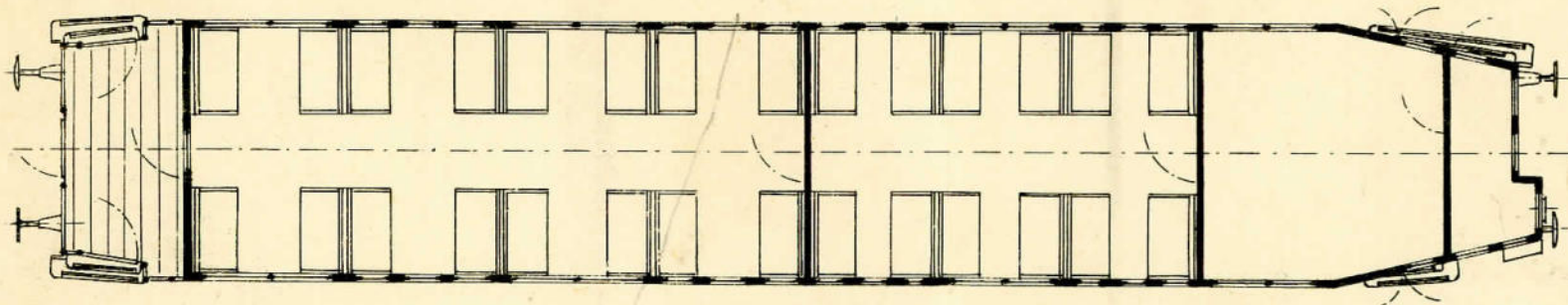
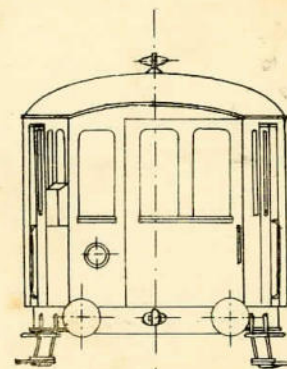
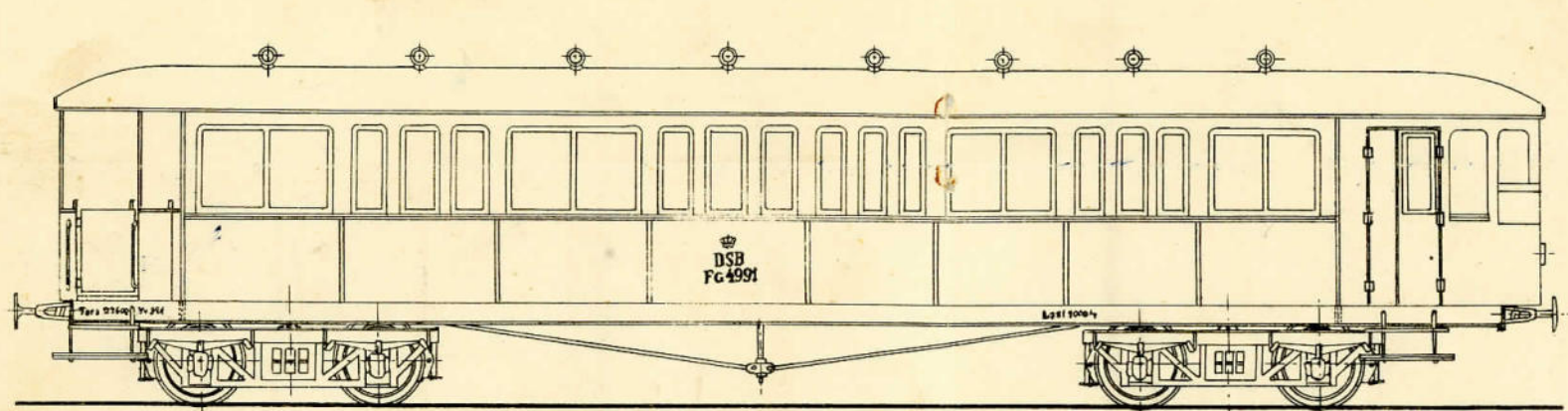
Model Aircraft - 6 stk. 6,75 (før kr. 13,50).

Plus porto kr. 1,00 på alle sendinger.

BENT PALS DORF

Postbox 184 . København K.
Telefon *94 48 68 . Postkonto 53761.

Bedste træffetid: Mandag, Onsdag, Fredag kl. 9-12



Styrevogn litra Fc nr. 4991-4992

str. 1:87, spor HO

6-5-56
Jb Nielsen