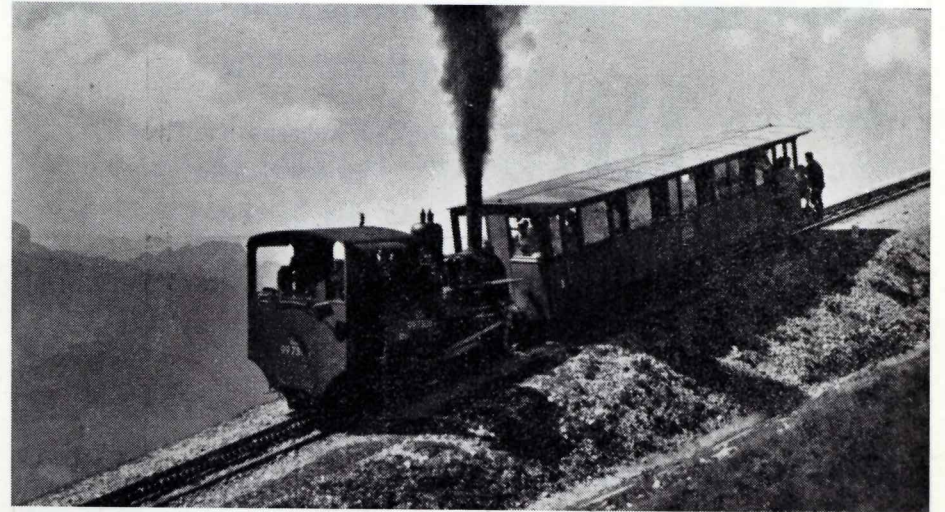
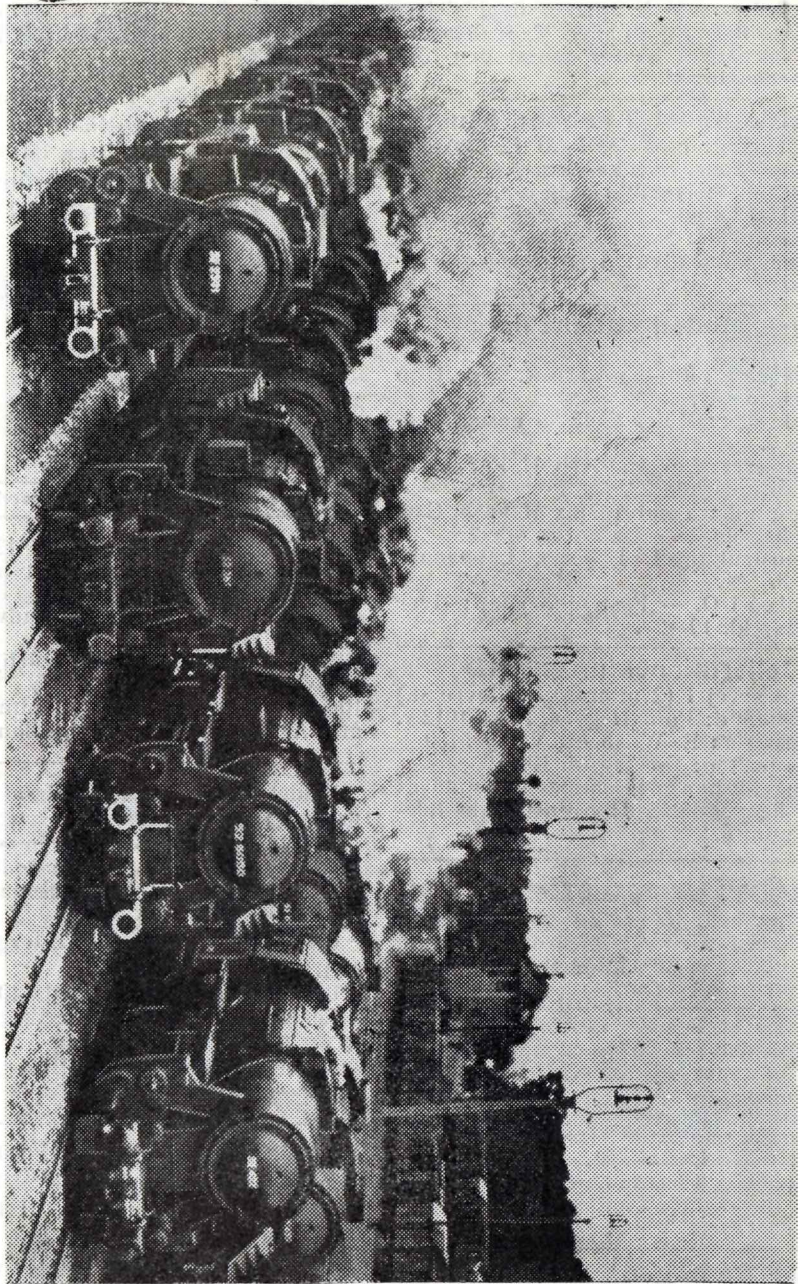


Modelbane *-nyt*

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder



Fra SCHAFBERG-tandhjulsbanen i Salzkammergut i Østrig



Lokomotiver på samleband
En sending lokomotiver forlader en tysk fabrik

PRIS
125

2. ÅRGANG

OKTOBER 1953

10

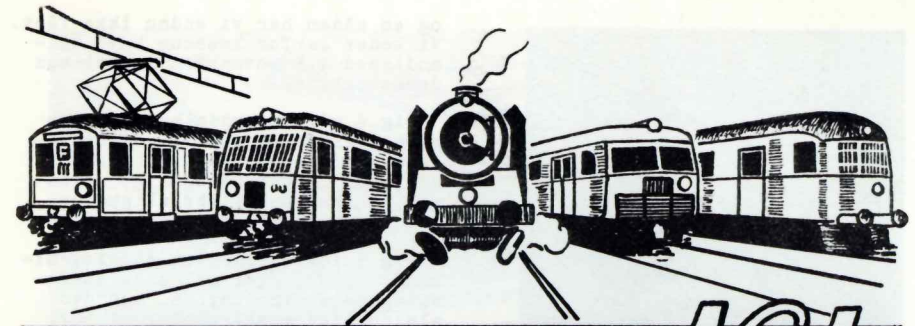
HOBBY CENTRALEN

Har De MODELJERNBANE som hobby,
da bør De BYGGE selv.

Vi har alt i løsdele til skinne-, vogn-
og maskinbygning.

Hen og se hos **HC** MØNTERGADE 10. København K. Byen 5714 x
(Provinsordrer ekspederes omgående)

Reserveret



MODELBANE *Nyt*

NYT fra Nær og Fjern -

TRAFIKUDSTILLINGEN i München 1953

I dette nummer bringer vi mere fra den store udstilling. Ikke alt kan vi tage med, men fortrinsvis ting af samme karakter, som vi ellers plejer at bringe i "Nyt fra nær og ijern".

FRA LILLEPUTBANEN

som vi omtalte i sidste nummer, bringer vi denne gang endnu et par billeder. Fig.1 et tog ved station

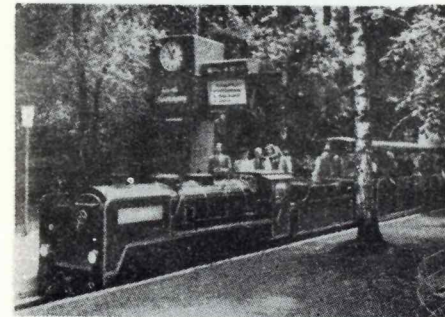


Fig.1. - Afgang fra station "Hovedindgang".

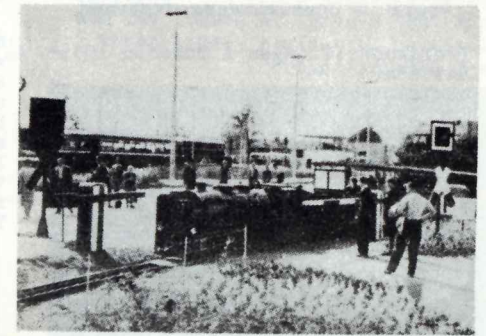


Fig.2.

"Hovedindgang", medens fig.2 viser et tog under passage af den nye type baneoverskæringer, hvor man kun anvender halvbomme (ved højre kørebane) uden hengeværk, men suppleret med advarselstavle med blinklys. Fig.3 viser et af de tre på banen kørende lokomotiver af typen 2-C-1 bygget af Krupp i 1937, bestemt til en udstilling i Düsseldorf. Senere er de kommet i byen Köln's besiddelse og herfra har

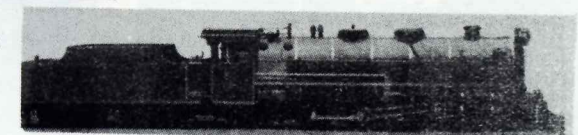


Fig.3.

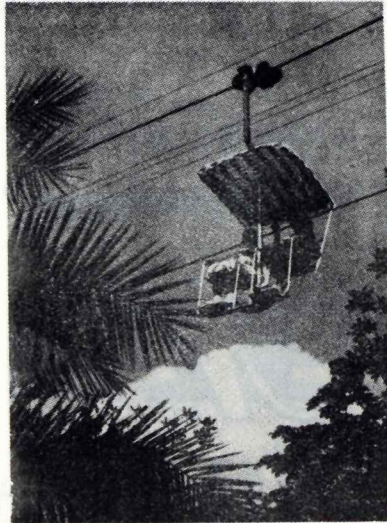


Fig.4 - Udstillingssvævebanen

"Trafikudstillingen i München 1953" lånt dem.

Lokomotiverne er bygget i skala 1:4 (ikke i ca. 1:3 som meddelt i forrige nummer) og til en sporvidde af 381 mm. De er udstyret med en normal Heusingerstyring og en skalatro Knorr-trykluftbremse, som forøvrigt også er påmonteret vognene. Lokomotiverne, der bærer navnene "Bavaria-Expres", "Rumpelstilzchen" og "Struwelpeter" kan på lige bane med 10 personvogne fuldt lastede skyde en fart af 35 km i timen. Lokomotivets tjeneste vægt er 7,2 t, besidder 35 HK og er 1000 mm bredt, 1450 mm højt og 7410 mm langt med tender. Adhæsionsvægt 3,6 t.

De 30 letmetalvogne med plads til 16 personer i hver er 1 m brede og 6,3 m lange.

Der kunne fortælles endnu flere enkeltheder om denne bane og dens rullende materiel især, men sporvidden er jo lidt stor og ikke særlig egnet for en 3-værelses lejlighed, ja man skal endog have en meget stor have for at huse en bane af den størrelse.

Vi lovede sidste gang at bringe nærmere omtale af det store udstilling-anlæg i spor 0, men af forskellige grunde vil vi vente til næste nummer, da vi gerne vil offentliggøre en plan af selve banen

og en sådan har vi endnu ikke fået. Vi beder derfor læserne have tålmodighed til novembernummeret med denne artikel.

Fig.4 viser "gondolen" til den på udstillingen opstillede svævebane - et noget "luftigt" køretøj, men ganske behageligt, hvis man da ikke har tilbøjeligheder til luftsyge eller svimmelhed.

Fig.5 forestiller en såkaldt GYROBUS. Den ligner med sine strømaftagere en trolleybus, men den almindelige elektromotor er her erstattet af en særlig gyroskopmotor, som med passende mellemrum (ved stoppestederne) "oplades" ved en særlig kontaktmast og derefter ved egen kraft kan rulle videre til næste strømforsyningsmast.

NY DOBBEL-MOTORVOGN TIL UDFLUGTS- TOG PÅ DE SVEJTSISKE BANER

I Svejts har man i de sidste måneder taget et par nye dobbel-motorvogne af typen RBe 4/4 i brug. Fig. 6 på side 149 viser den ene af dem nr.661. Vognene, som specielt er bygget som udflugtstog, kan hver rumme 123 passagerer og har en total-længde på 46,9 m. Et togsæt vejer tomt 87 tons og drives af 4 motorer med en samlet kraft på 1400 HK. Toget er i stand til at overvinde



Fig.5. - En gyrobuss

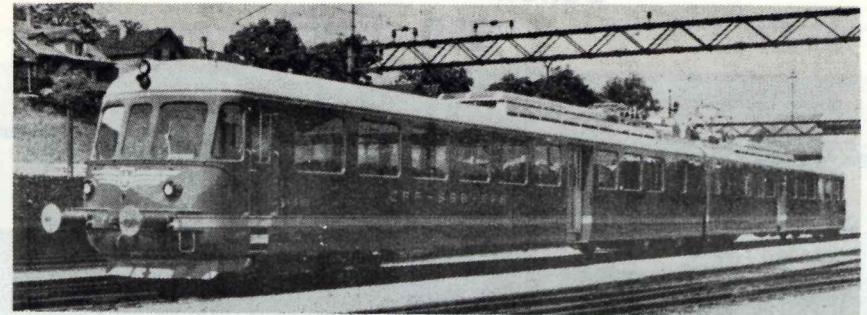


Fig.6 - SBB's nye dobbeltmotorvogn RBe 4/4

stigninger på indtil 38 o/oo og har en top hastighed af 125 km/timen. Hver toghalvdel er opdelt i forrest en afdeling med 42 pladser, som består af polstrede lænestole med stilbart ryglæn, og her bagved en afdeling med 18 pladser i form løse polstrede stole. Dette rum har endvidere i det ene hjørne en buffet. Toget er selvfølgelig i alle måder supermoderne indrettet, for eks. højttaleranlæg, automatisk

luftconditioneringsanlæg, varm-luftopvarmning, m.m.
(SBB-Nachr.bl.9/53)

DE TJEKKISKE STATSBANERS MEST MODERNE ELEKTRISKE LOK

forlod fornylig Pilsner W. I. Leninværkerne (tidligere Skoda-værkerne) som det første af typen E 499. Fig. 7 viser loket, som har en maksimal-
(fortsættes side 154)

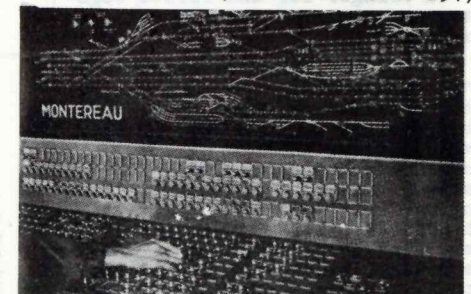
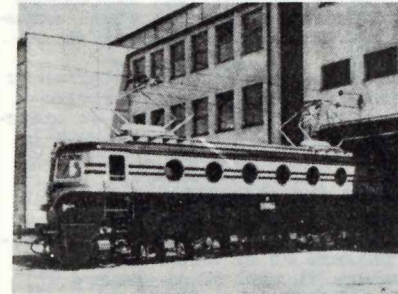
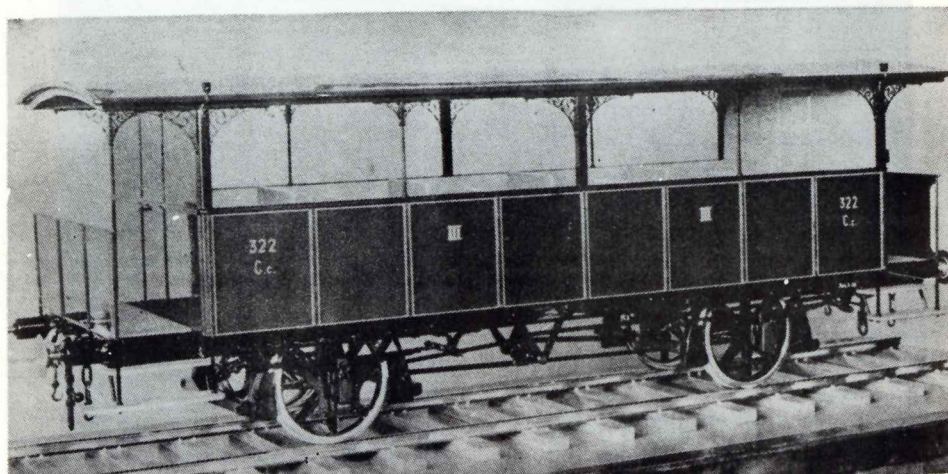


Fig.7 - Tjekkoslovakiets nyeste ellok. Fig.8 - Moderne fransk kommandopost



Fig.9 - Nye franske letmetalvogne

Dansk OLD TIMER



Vi bringer her den første vogn-tegning i serien om danske "Old Timers".

C.c. 322 er en af de såkaldte "skovvogne", som kørte på Klampenborgbanen. I et antal af 44 stk. byggedes denne åbne III. classes vogn i årene 1885-97 af Atlas, Kockum, Skandia og Strømmen (Christiania). Vognen, som vejer 9 - 10 t og har 40 siddepladser, gik indtil århundredeskiftet under litra C.c., men blev herefter forsynet med forskydelige vinduer (halvvinduer, som kunne forskydes alt efter vindretningen) og overgangsbroer og fik litra Ce med numrene 1302 til 1345. I begyndelsen af trediverne blev de fleste udrangeret og enkelte ombygget til værkstedvogne for signal-tjenesten.

Selve bygningen af vognen skulle næppe volde større kvaler, men vi vil her give et par tips.

Smedejernsstøtterne ved taget laves i HO lettest af lidt cellulid, hvorpå selve jernkonstruktionen tegnes med tusch. Vil man, og det gælder måske mest eventuelle "O"-byggere, sætte lidt ekstra detaljer på, så vil for eks. anbringelse af bremseklodser ved hjulene så afgjort pynte, og det kan til orientering oplyses, at vognene af denne type i starten var forsynet med

almindelig kædekobling, men senere ved moderniseringen fik enkel skruekobling. Bremses: Vacuum og skruebremses.

Til slut malingen. Hovedfarven er almindelig DSB-rød, stafferingen gul, taget gråt og endelig er undervognen sort.

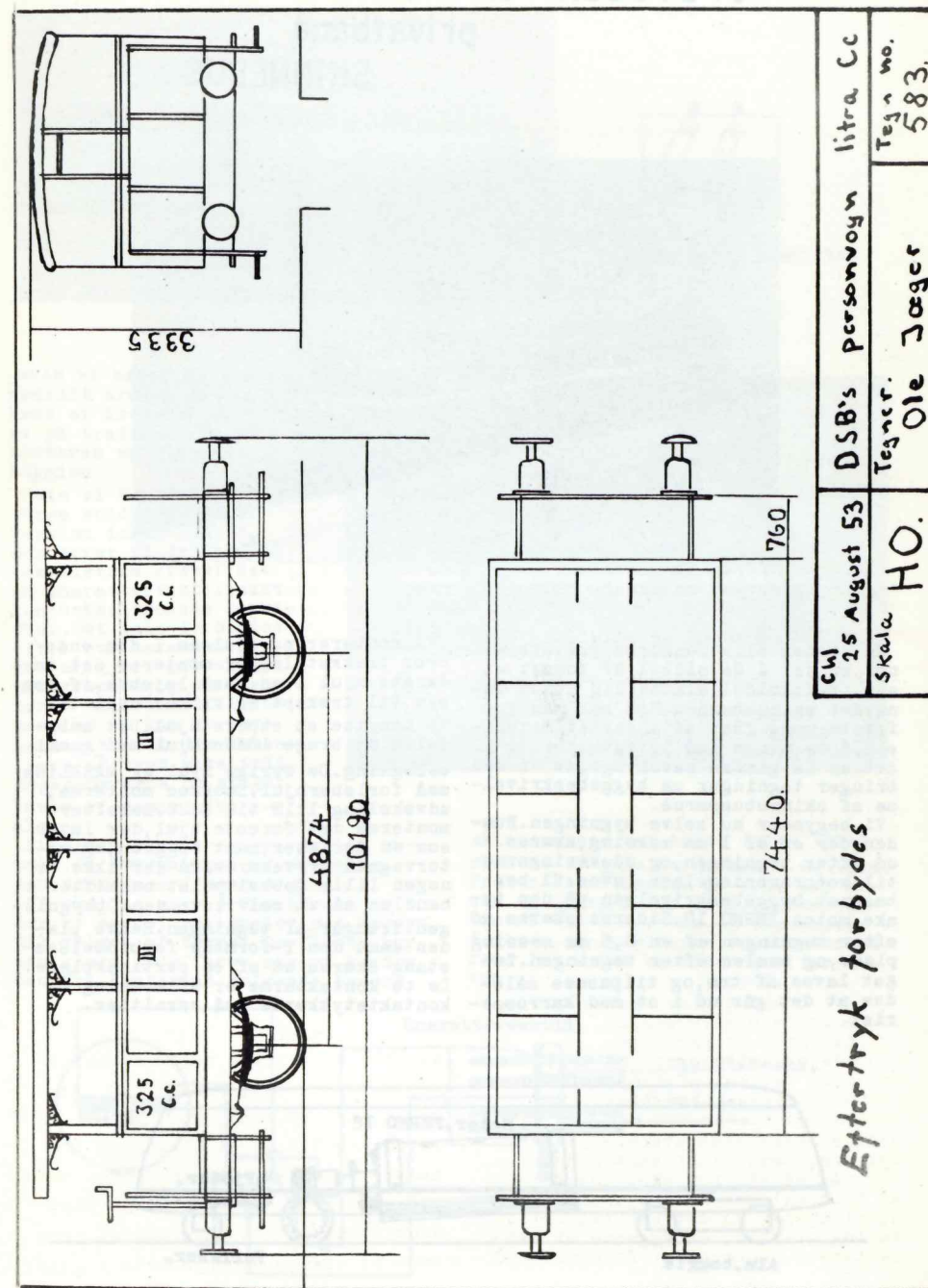
O.J.

(fortsat fra side 155)

O haveanlæg, hvor vi ser en tysk type 64 (1-C-1) med et lille lokaltog passere et af banen naturtro broanlæg. Vi skal bl.a. senere i denne artikelserie bringe en byggebeskrivelse til sådanne udendørs broer. Vi kan allerede her godt røbe at for eks. de nye lette betonsten af porøs art, er velegnede til dette formål.

Til brødres hjælp

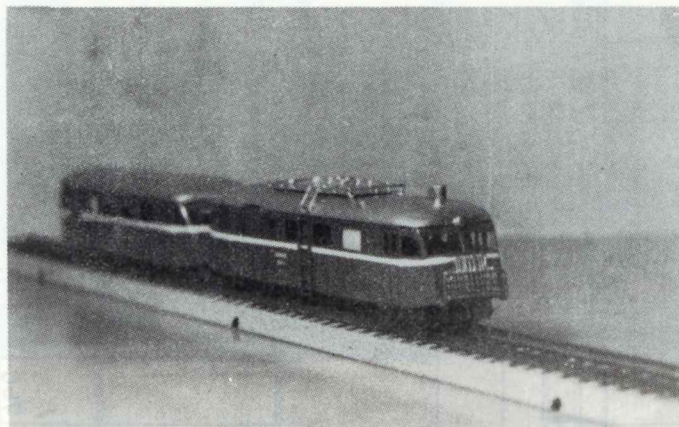
starter allerede i næste nummer en serie om el-spørgsmålene ved en modelbane, en ting, som sikkert er anledning til meget hovedbrud for mange mennesker. Serien bliver ikke gjort alt for videnskabelig, idet dens formål først og fremmest skal være at hjælpe nybegynderne i gang.



CW	25 August 53	DSB's personvogn	litra Cc
skala	HO.	Tegner.	583.
		Ole Jøger	

Eftertryk forbydes

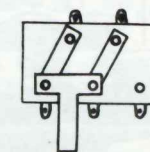
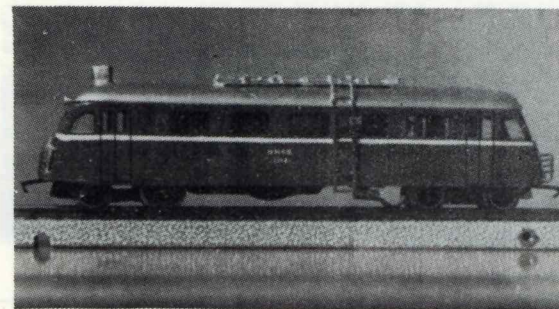
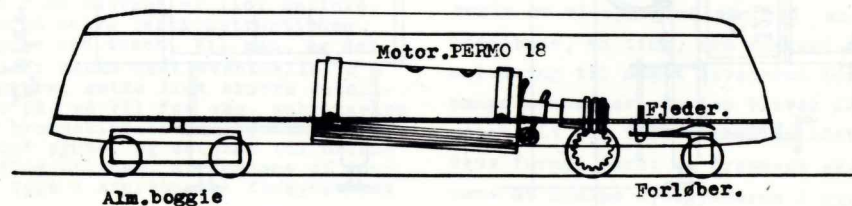
VI BYGGER en dansk privatbane SKINNEBUS



På næsten alle Danmarks privatbaner er der i de sidste år kommet et nyt trafikmiddel, almindelig kendt under navnet skinnebusser. Her har man for første gang fået et ensartet materiel på de mange små privatbaner, og det er da ganske naturligt, at vi her bringer tegninger og byggebeskrivelse af skinnebusserne.

Vi begynder nu selve bygningen. Bunden, der er af 1 mm messing, skæres ud efter tegningen, og udskæringerne til motoranbringelsen laves. Vi har baseret byggebeskrivelsen på den tyske motor PERMO 18. Siderne skæres ud efter tegningen af en 0,5 mm messing plade, og samles efter tegningen. Taget laves af træ, og tilpasses således at det går ud i et med karrossieret.

Vi monterer nu hjulene. I den ende hvor trækket ligger monteres det indre hjul i en fast legebuk. Af hensyn til trækket er vi her nødt til at benytte et større hjul. Det anbefales at bruge LONGs hjul med gummi-belægning. De øvrige hjul er MARKLINS små forløberhjul. Snekken monteres, udveksling 1:18 til 1:22. Derefter monteres det foreste hjul, der laves som en forløber, samt boggien, og motorvognen prøvekøres. Da der ikke er nogen lille dobbeltpolet omskifter i handlen må vi selv lave den. Opbygningen fremgår af tegningen. Selve pladen samt den T-formede forbindelsesstang skæres ud af en pertinaxplade. De to kontaktarme er af messing og kontaktstykkerne små rørnitter.



Dobeltpolet omskifter

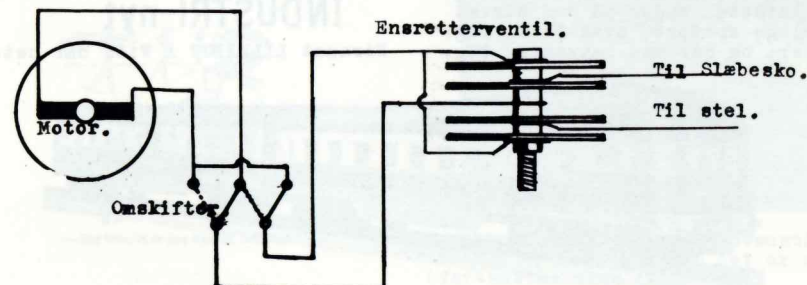
Hvis vi kører på toskinne-drift kræver det, at hjulene er isoleret, og kører vi på tredieskinne må der monteres en slæbesko på boggien

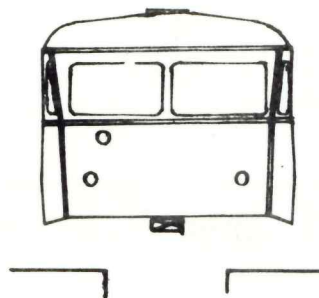
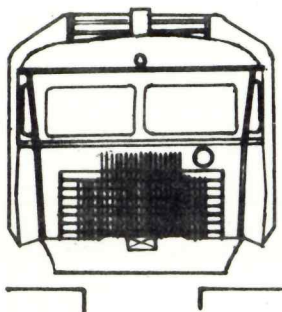
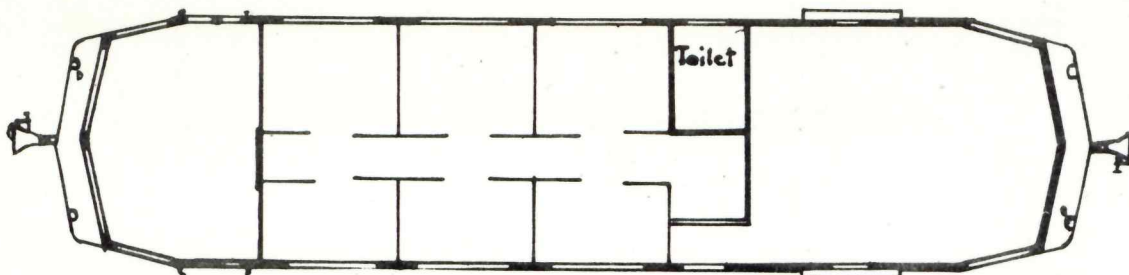
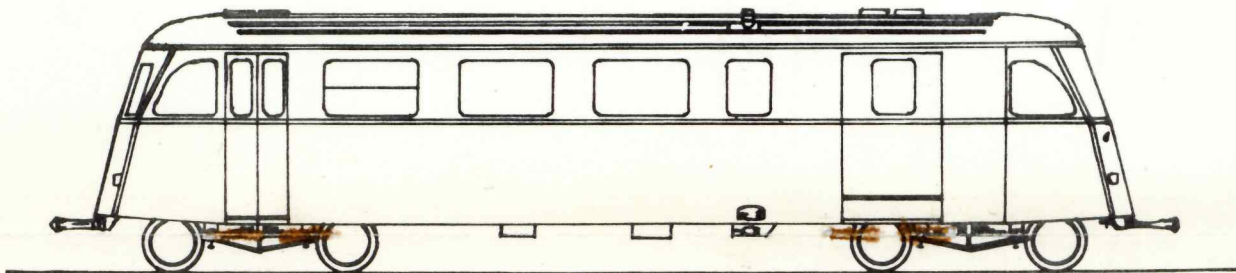
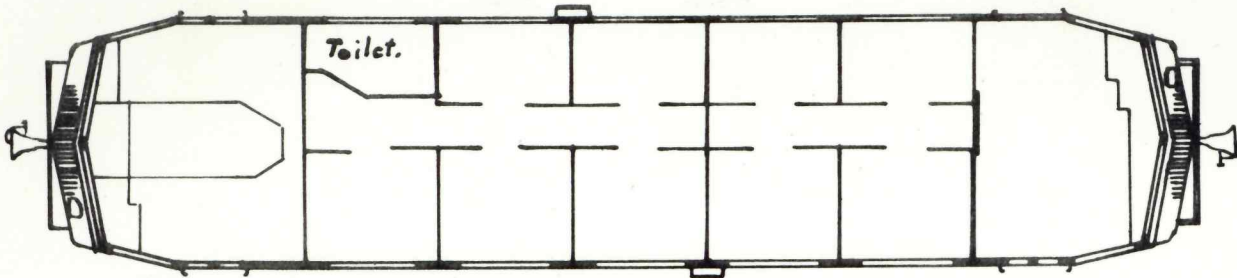
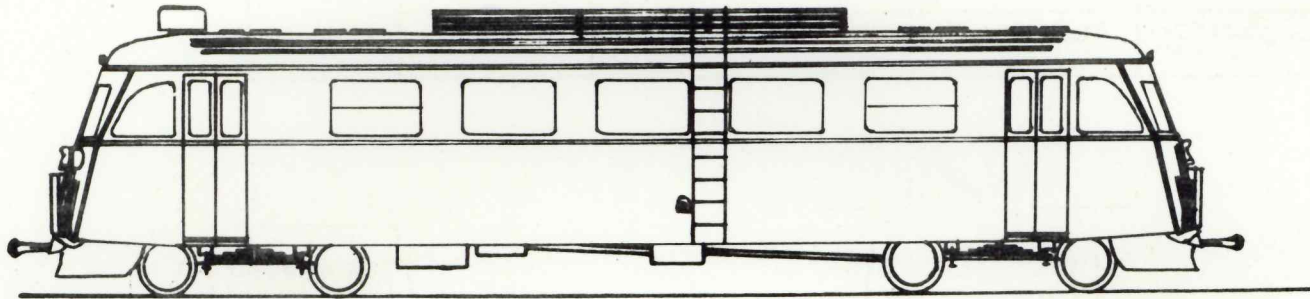
Hvis vi kører på jævnstrøm volder strømtilførslen ingen kvaler, men kører vi derimod på vekselstrøm kræver det en ensretterventil, samt den dobbeltpolede omskifter. Det hele forbindes efter strømskemaet. Når det er gjort prøvekøres motorvognen, og når den kører tilfredsstillende, mangler vi kun at lave kølergitteret, der laves af tynd metaltråd. Bagegebærererne og stiger laves af samme materiale.

Bivognen behøver ingen særlig omtale, da opbygningen er nøjagtig den samme som i motorvognen.

Vi skal nu male skinnebussen, og der er en del muligheder med hensyn til valget af farver. De fleste har den klare røde farve som vi kender den fra lyntogene. Følgende baner

skinnebusser har andre farve: Præstøbanens er gule. Nørumbanens sølvgrå. Frederiksværkbanens er røde for neden og lysegul for oven. Odsherredsbanens blå for neden og aluminium foroven, og endelig er Tølløsebanens røde for neden og aluminium for oven.
O.J.





Skala:	28/8-53.	Skinnebusmotor- og bivogn.	<i>Olufsen</i>
HO.	1:87.	Danske Privatbaner.	Tegn.nr. 355

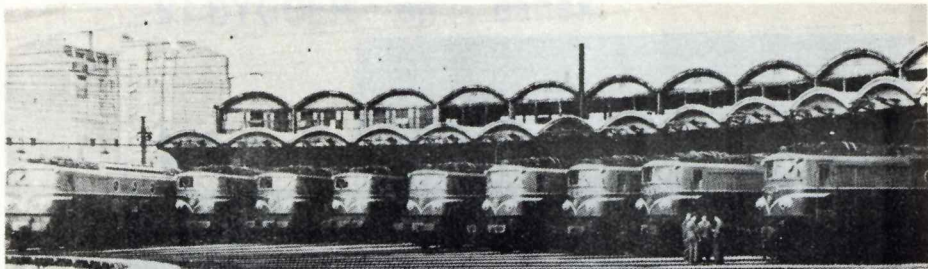


Fig.10 - Fra en større fransk ellokremise

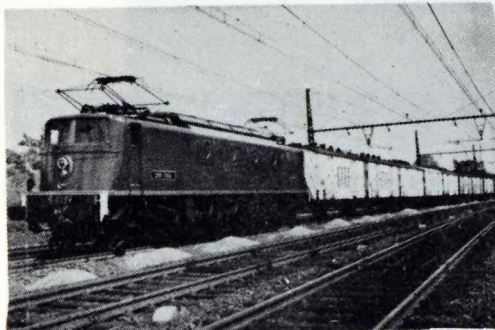


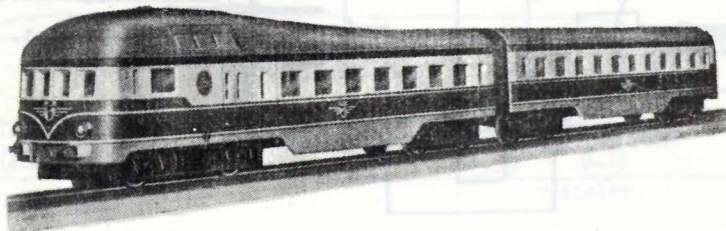
Fig.11 - Svært ellok til godstog.

hastighed på 120 km/timen.
(Eisenbahn 9/53)

MODERNISERINGEN AF

DE FRANSKE STATSANER

viser bl.a. fig.8-11 resultaterne af. I Montereau har man opstillet et nyt elektrisk signalpostanlæg, som erstatter 8 anlæg af gammel type, og en enkelt mand kan her ved hjælp af 215 trykknapper betjene 350 togvejs- og andre sporstrækninger. (Fig.8.) De moderne personvogne i letmetal byder på den størst tænkelige komfort, hvad bl.a. fig. 9 viser, og når man betragter fig.



10 får man et indtryk af, hvor meget man har sat ind på at elektrificere banerne i Frankrig. For eksempel bestrider nu 225 elektriske lokomotiver trafikken på den fornylig færdigelektrificerede strækning Paris-Lyon, hvor tidligere 600 damplokomotiver var nødvendige, og så er trafikintensiteten her endda efter el-driftens indførelse øget med 25 %.

Litteratur-nyt



Schienenfahrzeuge des 20. Jahrhunderts - Triebwagen, - hedder et prægtigt billedværk på 145 sider, udgivet af MAN-værkerne i Nürnberg, med 124 afbildninger (heraf 34 flerfarvede) af tyske motorvogne fra 1906 til dato. - Pris kr.31,50 indb. i lærredsbinding. (MB-nyt modtager bestillinger)

INDUSTRI-nyt

Firmaet LILLIPUT i Wien har netop

bragt en nyhed på markedet, nemlig den afbillede dobbelmotorvogn, model af Ö.B.B.'s "Blauer Blitz" (Det blå Lyn!) type VT 45.

Det 8-akslede tog fremtræder i de originale farver: elfenben, blå og sølv, længde over puffer 44 om. Toget leveres både til 2- og 3-skinne drift. (Pris i Danmark ca.200 kr.)

KONTAKT

MEDELSERNE

I anledning af bladets 1 års fødselsdag den 1. september 1953 fik vi nedenstående lagkage (dog kun på et postkort - tegnet altså!) fra en af vore trofaste læsere.



Hr. Østergaard, SKAGEN

fortæller følgende om det nye svejtsiske svejsemateriale CASTOLIN:

" Det fås til alle formål, og det har den egenskab, at det har en stor brudstyrke ved relativ lav bindetemperatur. Jeg bruger i stor stil Castolin nr.1802. Den kan anvendes med en almindelig gasbrænder, idet den binder ved 525°. Den er også et materiale, som gør svej-



— Jeg tror, vi er paa Sporet, Jensen!

ning af aluminium til en leg. Jeg vil gerne hermed sende en prøve af en svejsning med CASTOLIN nr.1802, som er foretaget med en ganske almindelig bunsenbrænder i egen konstruktion, og ved at prøve at brække den i stykker, vil man få et indtryk af styrken."

Vi har prøvet af brække på den, og det holder virkelig fenomenalt godt, så vi tør roligt anbefale det.

red.

Hr. Søren Hastrup, København

sender os nedenstående lille tegning og spørger samtidig, om man kan kalde en lokomotivfører "omtoget"!!? -- Det vil vi ikke gå nærmere ind på her! (red.)

Hr. E. Lund Pedersen, Aarhus

sender et billede fra Köln (som vi håber at kunne anvende ved lejlighed) og beder samtidig om offentliggørelse af følgende:

AARHUS

Vi er nogle modelbaneinteresserede i HO, der kommer sammen en gang imellem for at drøfte vor hobby og udveksle ideer og erfaringer, og mon ikke der var mange andre modelbanefolk, der kunne tænke sig at være med til oprettelsen af en HO-klub her i Aarhus, hvor vi for eks. en gang om måneden kunne mødes og drøfte vore problemer og evt. senere bygge et fælles anlæg. Lad Dem ikke skræmme af et evt. dyrt klubkontingent, for det bliver meget lidt, det vil komme til at dreje sig om; så er De interesseret, henvend Dem da til - E. Lund Pedersen, Finsensgade 58, Aarhus.

Udendørsbanen 3.

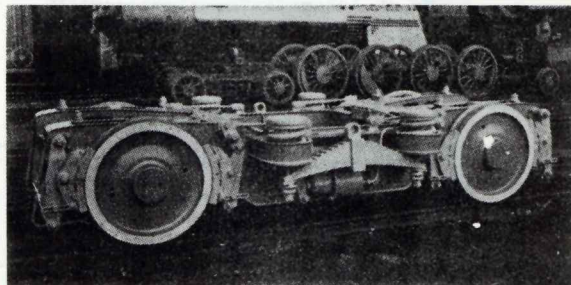
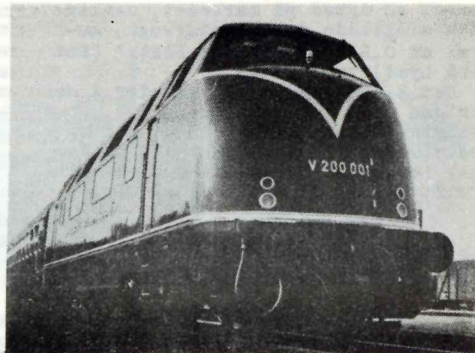
kan vi desværre først bringe i no-



vember nummeret, men om ovenstående kan vi fortælle, at det er spor (fortsættes side 150)

Det nye tyske ELLOK „V 200“

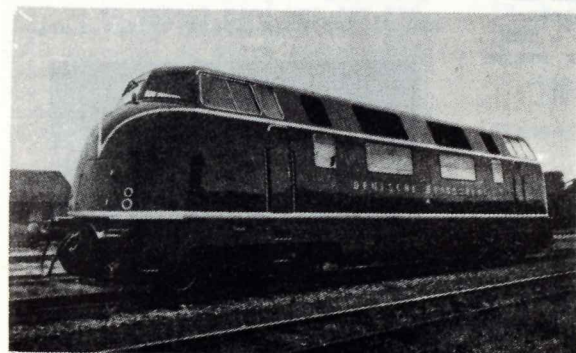
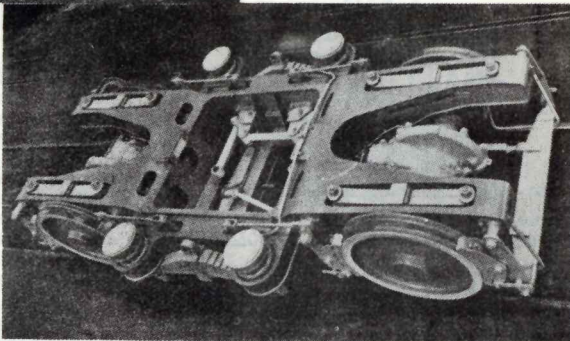
som vi lige nævnte i vor beskrivelse af seværdighederne på Münchener-udstillingen (septembernummeret) bringer vi her tegninger og fotos af.



Det er faktisk nu muligt at føre en normal samtale her, selvom maskinerne er i gang.

Vi bringer her billeder af loket set forfra og fra siden, samt tilsvarende billeder af bogi-

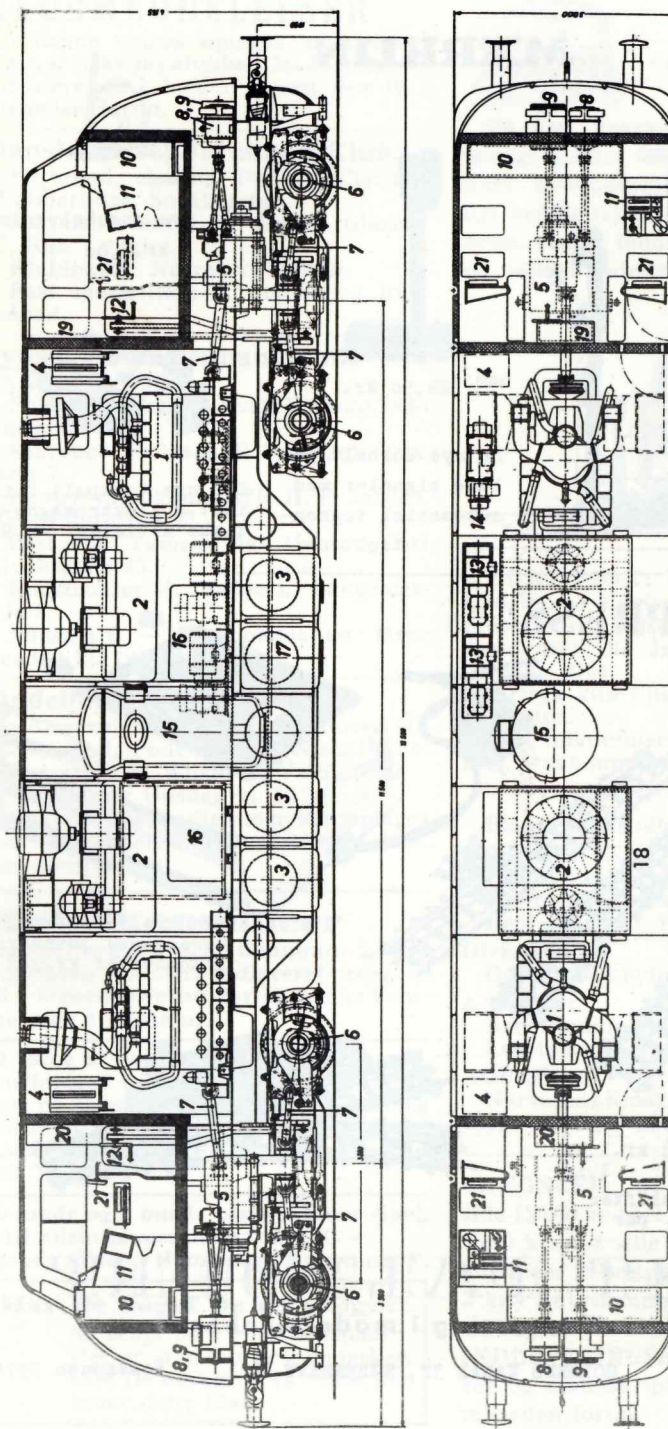
Loket, som er på 2000HK er konstruktivt en vide-reudvikling af typen V 80 hvor man ved bygningen af dette nye lok har kunnet drage nytte af alle de erfaringer, som man fået under brugen af dette lok, der blev sat i drift i 1951. I denne forbindelse kan nævnes en af forbedringerne overfor V 80, nemlig en betydelig bedre lyd-dæmpning i førerkabinerne end i V 80.



erne, og endelig på næste side en oversigtstegning i 1:100.

Lokets hoveddata er:
2000 HK motorkraft
76 t totalvægt
18,9 m langt
140 km/timen, marsch-hastighed
3,2 m bogieakselafst.
trækraft 20,0 t
(v. start- 25 t)
akseltryk 18 t

Loket er udstyret med dampvarmeanlæg til tog-opvarmning.

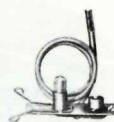


- | | | |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1 - Dieselmotor+bæreramme | 8 - Ventilatorgeneratører | 15 - varmekedel |
| 2 - Kølgruppe | 9 - lysstartmaskiner | 16 - fødevandsbeholder |
| 3 - Diesellohovedtank | 10 - Aparaturkasser | 17 - brændseloliebeholder |
| 4 - Diesellohedriftstank | 11 - førerpladspulte | 18 - varmeregulatorskab |
| 5 - Hydraulisk drev | 12 - Håndbremsenhjul | 19 - Indusiskab |
| 6 - Akseldrev | 13 - Bremsluftkompressor | 20 - Klædeskab |
| 7 - Kardanled | 14 - Indusiomformer | 21 - Førersæder |

MÄRKLIN

446/11
25,50 kr.446/12
28,50 kr.446/13
37,50 kr.446/41
28,50 kr.

De nye dobbeltspo-
lede signaler med
automatisk togkon-
trol.



484/31

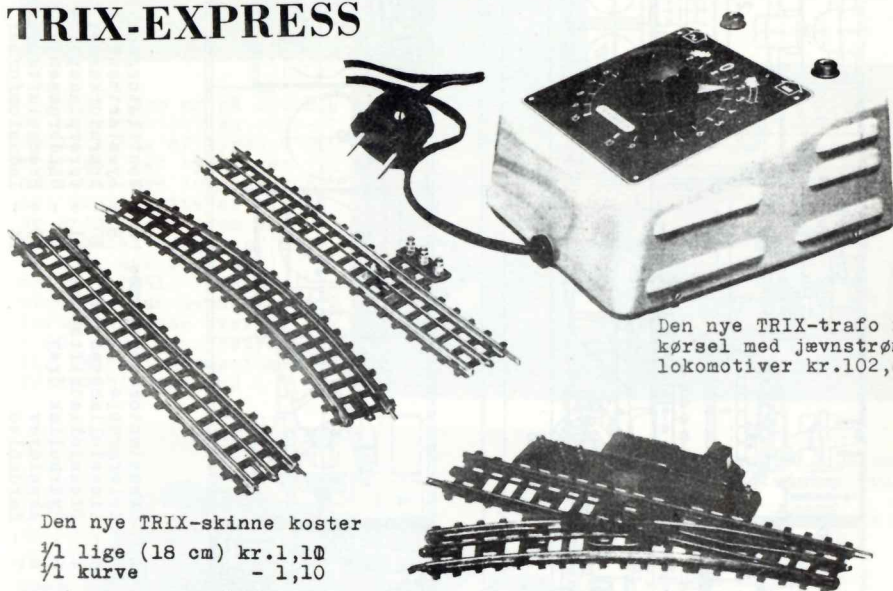
Den nye vognbelysning
kr. 3,00



476/4

Den nye trykpult til
ialt 4 elektromagne-
tiske artikler. kr. 9.-

TRIX-EXPRESS



Den nye TRIX-trafo for
kørsel med jævnstrøms-
lokomotiver kr. 102,00.

Den nye TRIX-skinne koster

1/1 lige (18 cm) kr. 1,10
1/1 kurve - 1,10

el. magn. sporskifter
kr. 54,00 pr. par

BENT PALSDORF

Specialforretning i modeljernbaner

Byen 5703

HOLMENS KANAL 32, KØBENHAVN K.

Postkonto 53761

KLUBMEDDELELSER

I denne rubrik optages meddelelser fra nordiske mj-klubber. Meddelelserne må være os i hænde senest den 10. i måneden forud.

Dansk Model Jernbane Klub.

Formand: civiling. Poul E. Clausen, »Folmerhus«, Snekkersten.

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

Klublokale: Nørrebro Station.

Fast mødeaften: 1. mandag i hver måned.

Jydsk Modeljernbaneklub,

AARHUS.

Formand: Lokomotivfb. V. Dagø, Otto Rudsgade 37.

Sekretær: Maler K. E. Sørensen, Lyøgade 7.

Kasserer: Lokomotivfb. H. F. Jensen, Marstrandsgade 23.

Best.mdl.: Tømrer Max Hansen, Carl Blochsgade 25.

Konstruktør I. Eriksen, Langenæs-alle 8.

Anlæg i O. — Fast mødeaften: Hver onsdag kl. 19—22.

Modeljernbaneklubben HO

Nordkærvej 1 (2 min. fra Hvidovre St.)

Formand: Poul Hegner, Nora 1012 v.

Kasserer: E. Wilsbeck, Valby 5109.

Mødeaften: Onsdag kl. 19.30.

Enkelte nye medlemmer kan optages ved henvendelse til ovenstående telefon numre.

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 postportformat og forsynet med tekniske data på dansk, engelsk og fransk. Sendes portofrit mod forud indbetaling af kr. 2,50 til B. Merkel Palsdorf, Kongevejen 128, Lyngby.

10 runde og 8 buede Long-skinner (incl. buet tilslutningsskinne) kr. 30.—. Jesper Olsen, Haneborg, Nykøbing F.

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.



MODEL BANE-tips

På den danske Long-kobling (som iøvrigt kobler med Märklins) kan til tider koblingsbøjlen have lidt vanskeligt ved at falde til. Man kan hjælpe på dette, ved at lodde en lille klat nederst på bøjleens lodrette stykke.

★



Tidsskrift for Jernbaner i alle sporvidder

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

Annoncer: Ole Jaeger, Strandvej 265, ØRdrup 2164.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Bladet udkommer med 12 numre om året. Årsabonnement 12 kr., udland 14 kr.

Bladet forhandles i løssalg af:

KØBENHAVN:

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.

ODENSE:

Odense Hobbyforretn., Vestergade 89.

AARHUS:

Berg Radio, Guldsmedgade 40.

Legetøjsmagasinet, Frederiksgade 17.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo. — (Også abonnement).

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

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 10. i måneden forud.