

Modelbanelitteratur til ferien —

Vi har et stort udvalg i litteratur om modelbaner
og de egentlige jernbaner. For eks. kan nævnes:

Miniaturbahnen (tysk - 16 nr. pr. år)	pr. stk.	kr. 3.70
Modell Eisenbahn Bau (tysk - 12 nr. pr. år)	- - -	1.85
Eisenbahn (østrigsk - 12 nr. pr. år)	- - -	3.25
(også rigtige baner)		
HO-Rivarossi (italiensk - 6 nr. pr. år)	- - -	2.25
The Railway Modeller (engelsk - 12 nr. pr. år)	- - -	2.00
Model Railway News (engelsk - 12 nr. pr. år)	- - -	1.40
European Railways (engelsk - 6 nr. pr. år)	- - -	1.75
(kun egentlige baner)		
Das Vorsignal (tysk - 6 nr. pr. år)	- - -	3.70
(kun egentlige baner)		
Meccano-Magazine (engelsk - 12 nr. pr. år)	- - -	1.00
Modelbanen 1-4 (Sv. Pedersen)	- - -	4.25
Modellbahn Streckenpläne (90 planer)	- - -	5.50
Von Spielzeug zur Modellbahn (Wittwer)	- - -	25.50
Die Märklin Bahn HO und ihr grosses Vorbild	- - -	5.50

Indsæt beløbet på vor postkonto (husk porto)

— og det ønskede sendes omgående fra lager!

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32

BYen 5703

Åben: Kl. 10-17

fredag 10-18

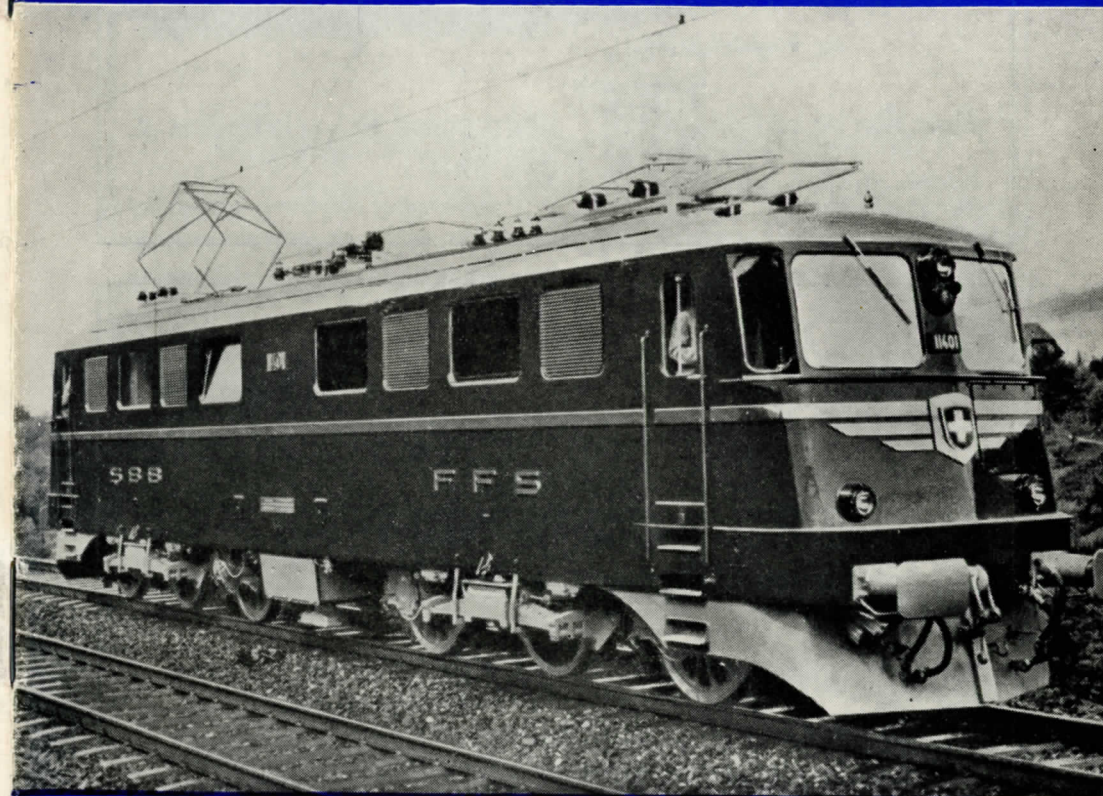
tirsdag lukket.

København K.

Postkonto 53761



MODELBAANE Nyt



6

4. ÅRGANG

JUNI 1955


PRIS
150

HOBBY CENTRALEN

BYGGER DE I SPOR 0

så har vi sortimentet. — 4 forskellige aksellejer, 14 forskellige bogiesider, faste buffere, fjedrende kurve- og cylinderbuffere, isolerede og uisolerede hjulsæt, ventilatorer i de gængse typer og koblinger, — kort sagt alt alt hvad De skal bruge, når De vil bygge en vogn.

KØBER 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 skinn- og vognbygning.

Kom hen og se hos

HC

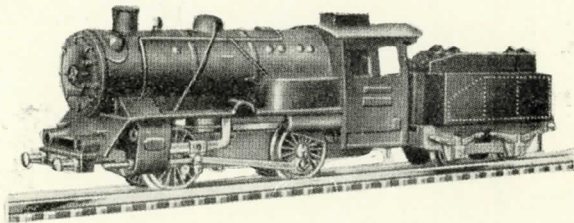
MØNTERGADE 10. — København K.
Byen 5714 x

Prislister tilsendes mod
40 øre i frimærker

(Provinsordrer ekspederes omgående)



Den store succes!



Nr. 1305 er et 2-akslet elektrisk drevet damplok med en kraftig permanent-magnet motor. — Loket er forsynet med elektrisk frontlys og tenderen m. automatisk kobling.

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

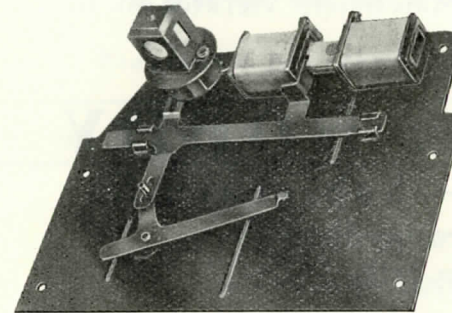
Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 91 17 - 91 18

Long El.-Modeljernbaner

Førende danske kvalitetsmærke



Long-system til sporskifter bestående af magnettræk og drejelig lanterne med lys. Tegning til montering af sporskiftet medfølger.

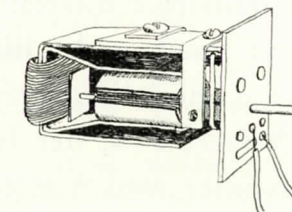
Pris ialt kr. 12,00.

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

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 modelbygger kan samle og vikle.

Se den hos Deres forhandler!

En gros:

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32, København K.

FRIS

KØBENHAVN — BRØNSHØJ

Benyt Ferien til at besøge
MODEL & HOBBYs permanente Udstilling

af Modeller, Løsdele, Materialer, Værktøj m. m.

Velkommen i

MODEL & HOBBY

Løvstræde 2 — København K.

v./ Købmagergades Posthus

Byen 3010

Kom og se — ring og hør — skriv og spørg

Rokal katalog kr. 1,00 — Fleischmann katalog kr. 1,50

Rivarossi katalog udkommer ca. 1. august

Hovedkatalog kr. 1,00 + porto

HO *Rivarossi*

— det interessante italienske modelbaneblad — bringer i letfattede artikler med gode illustrationer mange morsomme idéer for modelbyggeren. Bladet — som udgives af »RIVAROSSİ«, 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. 1.75

Distribution:

Modelbane-nyt, Virum.

Modelbane-nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

Juni 1955

Nr. 6

DE INTERNATIONALE MODELJERNBANE-STANDARDS

Af James Steffensen

I „Modelbane-nyt“ for januar 1955 (s. 5) blev det omtalt, at der på den internationale mj-kongres i Genova i september 1954 opnåedes enighed om normbladet NEM 310, der indeholder reglerne for sammenspillet mellem hjulsæt og spor. Udformningen af dette blad er senere blevet drøftet, først i Nürnberg, hvor udkast til officiel tysk industrinorm (DIN) blev udarbejdet og udsendt til offentlig kritik, og sidst i Mainz, hvor det af MOROP nedsatte tekniske udvalg fastlagde formen for et „endeligt udkast“ til NEM 310 til forelæggelse for kongressen i Wien, der formentlig vil godkende det uden væsentlige ændringer.

Så længe udkastet ikke er vedtaget, synes det mest hensigtsmæssigt ikke at offentliggøre det her i bladet. Undertegnede, der deltog i mødet i Mainz, har imidlertid udarbejdet en dansk udgave af det forslag, der skal forelægges i Wien; forslaget kan

fås tilsendt ved henvendelse til nedenstående adresse under vedlæggelse af svarporto.

Engelske og amerikanske standard-hjulsæt vil uden videre kunne bruges på spor, der bygges efter det nye udkast til NEM 310. Endvidere vil hjulsæt ifølge Dansk Model-Jernbane Klub's normer for spor 0 kunne bruges, eventuelt efter at hjulene er nærmet en smule til hinanden, de således regulerede hjulsæt vil stadig kunne benyttes på „DMJK-spor“. Hjulsæt ifølge NEM 310 kan køre på DMJK-spor samt — med visse små usikkerhedsmomenter, der næppe vil kunne mærkes i praksis — på engelsk og amerikansk standardspor. Det er således lykkedes at nå til et meget gunstig kompromis på dette vigtige punkt.

Til slut en berigtigelse. I førnævnte artikel i bladets januarnummer er anført, at vekselstrøm indtil videre må benyttes til drift af små legetøjsbaner. Dette er ikke

VORT FORSIDEBILLEDE

viser et af de store nye schweiziske ellok, type Ae 6/6, som kører på Gott-hardsbanen mellem Schweiz og Italien.

rigtigt; på kongressen i Genova blev vekselstrømmen fuldstændigt aflivet, og ifølge NEM vil kun jævnstrøm med de i artiklen nævnte spændinger blive tilladt. I denne forbindelse kan det især oplyses, at DMJK's klubanlæg på Nørrebro station i København fornylig er blevet ombygget fra 20 volt vekselspænding til den nye standardspænding 20 volt jævnspænding.

James Steffensen

Ehlersvej 8, Hellerup.

MED LYNETS FART

Bygningen af lyntoget.

Vognkassernes fremstilling skulle ikke volde særlig besvær med undtagelse af frontens udførelse, som vi nedenfor omtaler lidt nærmere. Blot skal det nævnes, at motor- og drivarrangementet i princippet er tænkt udført som på litra MY (tegning HO-HM-3.III) i nr. 3/55. I bundpladen skal altså foretages de samme udskæringer som i MY.

Døre og vinduer er ikke arrangeret på samme måde på begge sider af vognkasserne, hvilket fremgår af de to tegninger, på hvilke vognene er set fra oven. Derfor kan det anbefales at f. eks. for- og bagvogn hver for sig opbygges af tre dele, nemlig et frontstykke (regnet fra fronten og hen til den tykke kupéadskillelse på tegningen i forrige nr.), og to sidestykker. Da disse sidste er ens på for- og bagvogn, kan alle fire stykker efter opmærkning af et stykke skæres ud samtidig, såfremt man er dygtig til at føre en sav. Den ene af pladerne skal som sagt mærkes op, og dernæst bores huller i hjørnerne af alle vinduer og døre igennem samtlige fire stykker på een gang. Løvsaven anbringes derefter på tur i de forskellige huller, og ud-

(Fortsættelse side 120)

METROEN ENDNU EN GANG!

I forrige nummer omtalte vi nogle små METRO-planer, som blev vedlagt bladet til abonnenterne. Desværre har det vist sig, at ikke alle abonnenter har modtaget denne plan, hvor mange ved vi ikke, og derfor bliver den omtalte lille folder atter vedlagt bladet denne gang.

2-SKINNEDRIFT

(Fortsat fra nr. 3, 4 og 5).

Vi afslutter denne gang artiklerne med at vise skinneafbrydelserne ved de mere sammensatte sporskifteformer.

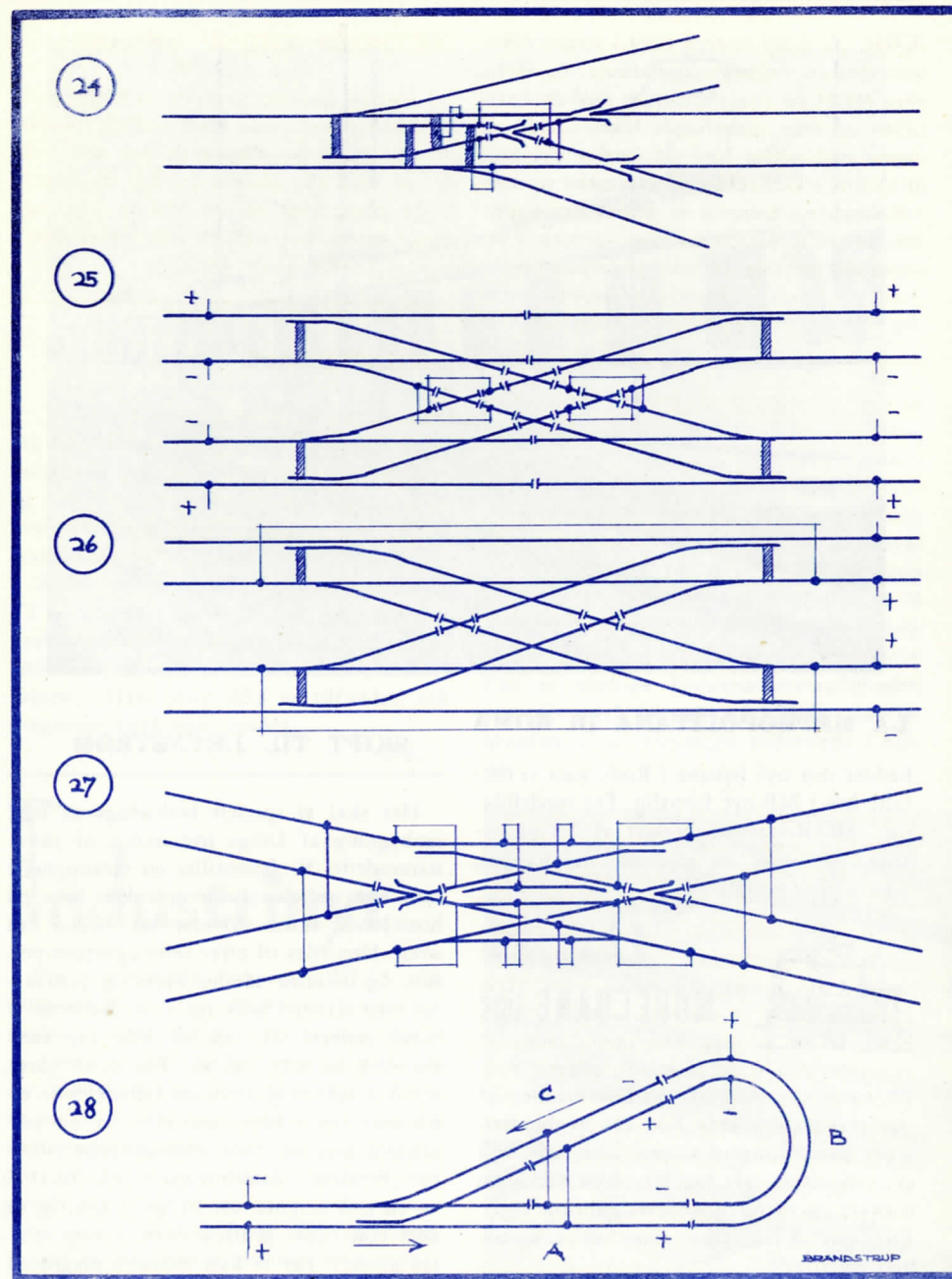
I fig. 24 ses 2 sammenbyggede sporskifter. Fig. 25 og 26 viser 2 muligheder ved dimantkrydsninger og i fig. 27 ses en „englænder“

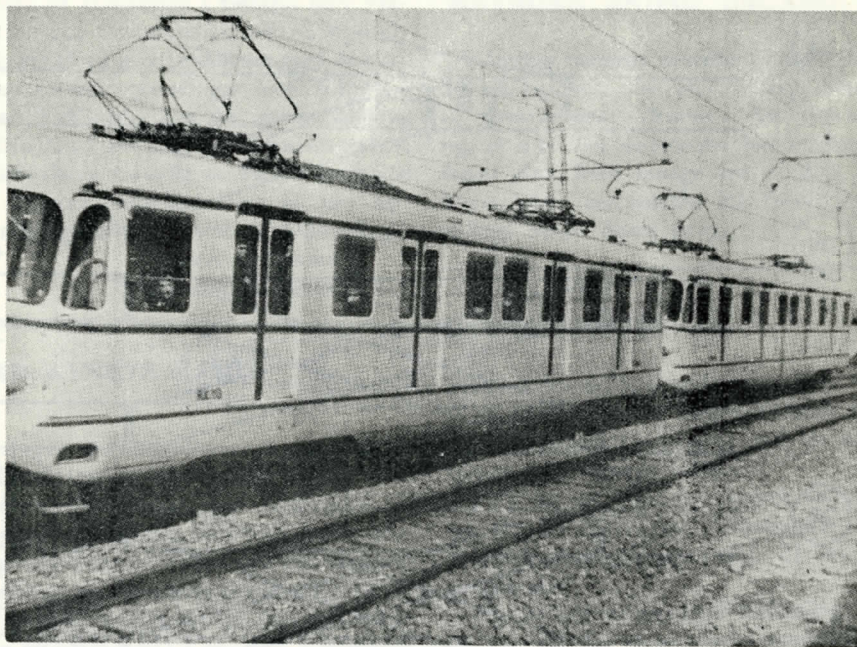
Fig. 28 kræver nærmere forklaring. Toget kommer fra venstre ind i vendesøjfen og kører ind på sektion A. Sektion B har fast strøm, så loket fortsætter der. Mens det kører i B, vendes strømmen uden for sporskiftet, så toget kører uhindret fra B over i C — d. v. s. hvis sporskiftet ikke er skiftet, stopper det i C.

Polvendningen, der skal foretages, mens toget kører i B, kan gøres automatisk ved hjælp af skinnekontakter el. lign., og det vil da være naturligt at koble sporskiftningen ind i denne impuls.

De forskellige ting, jeg ved de forløbne fire artikler er fremkommet med, er nogle af de resultater, jeg er kommet til ved selvbygning af mit og andres anlæg, og må ikke tages som „norm“ for 2-skinne-drift. Skulle der være nogle, der er kommet til bedre resultater, vil vi meget gerne se disse her i bladet, da det er et emne, der er alt for lidt lektur om.

Br.





LA METROPOLITANA DI ROMA

hedder den nye bybane i Rom, som vi omtalte her i MB-nyt fornylig. Fra modelbladet: „HO-Rivarossi“ bringer vi her et billede, der viser de moderne motorvogne, som banen befares af.

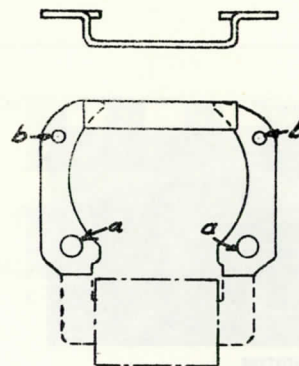


MODEL BANE-tips

En naturtro pløjemark kan fremstilles af fint savsmuld eller affald fra bogbinderernes perforeringsmaskiner. Det drysses i et forholdsvis tykt lag lim, hvorefter man trækker en meget grov kam gennem laget. En brun Allak-farve giver en passende mat overflade.

SKIFT TIL JÆVNSTRØM

Her skal vi specielt beskæftige os med ombygning af Longs nye motor til jævnstrømsdrift. Vi fremstiller en messingbøjle som vist ved den fuldt optrukne linje på hosstående skitse. Øverst ses bøjlen fra oven. Den files til efter feltmagnetens polsko, og derefter samles bøjle og feltmagnet med skruer i hullerne 'a', og hullerne 'b' bores gennem alle lag, så disse kan samles med en 1/16" skrue. Før dette gøres, må dog hele magnetspolen fjernes. Som erstatning for spolen, indsætter vi en permanent magnet. Den viste størrelse svarer til „Peerless“ Alnica-magnet nr. 20-1639 — en god magnet, der tillige er kraftig, og som ikke taber kraften (den opmagnetiseres gratis). Før vi kan indsætte magneten,



må vi afskære forbindelsesstykket mellem polskoene. Husk at skære lidt mindre bort og file resten helt plan, så magneten kommer til at passe nøjagtig uden luftmellemrum.

Af et endnu ikke vedtaget NEM-blad vil det sandsynligvis fremgå, at trækraft skal bevæge sig fremad, når den positive pol er ført til strømskinne (midter-skinne). Hvis dette ikke er tilfældet, må magneten altså blot vendes.

VL.

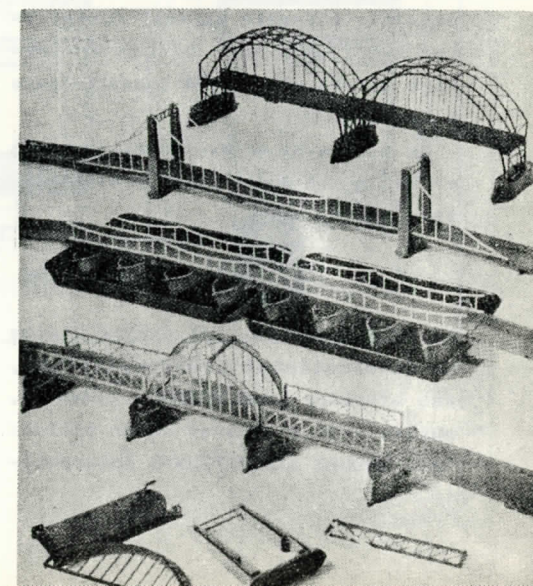
Industrinyt

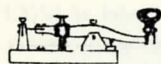
Det schweiziske fabrikat WESA (2-skinnedrift, 13 mm sporvidde), som oprindeligt startede som rent legetøj, har i de sidste år lagt vægten mere og mere på det modelmæssige. Det begyndte i 1950, da de kom med modellen af den kendte hurtigtogslokomotiv Re 4/4 og fortsatte i 1951 med det C-koblede rangerdamplokomotiv, i 1952 med en serie godsvogne, i 1953 med „Der rote Pfl“, flere godsvogne og modelmæssige skinner med rigtige

sveller samt i 1954 med en model af SNCF de franske statsbaner hurtigtogslokomotiv. Anvendelsen af jævnstrøm (ensretter indbygget i transformatoren) letter fjernstyringen, og da der nu også er fremkommet en magnetisk afkoblingsmaskine, kan enhver rangermanøvre foretages. Som noget helt nyt — der ikke findes hos nogen af de andre industribaner — er en „opholds“skinne, som automatisk stopper toget og efter et par sekunders ophold på stationen sender det afsted igen.

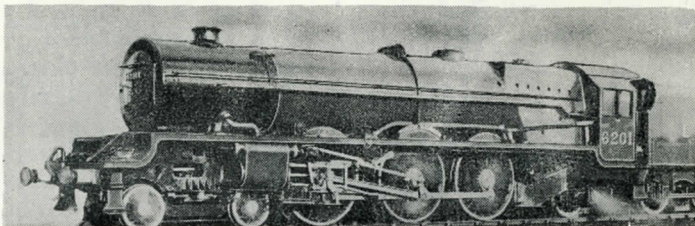
AB

KIELER BROBYGGESÆT var både fremme på forrige og dette års messe i Nürnberg. Det består af farvede polystyroldele (plastik), som forbindes ved hjælp af elastiske perlonlasker. Broerne opbygges på piller, som også kan anvendes som pontoner. Brodækkene kan bruges både til 0 og HO, og alle dele er præcist forarbejdede, således at de er nemme at samle. Der er utallige kombinationsmuligheder, som det også fremgår af billedet. Iøvrigt henviser vi til annoncen andetsteds i bladet.



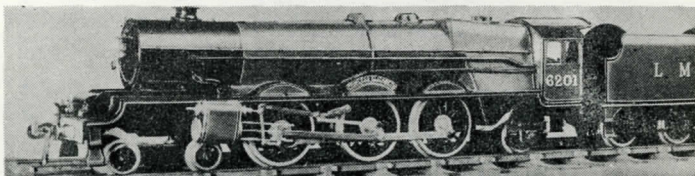


nyt fra nær og fjærn



THE MODERN MODEL AND ITS PROTOTYPE.

A Bassett-Lowke gauge "O" L.M.S. "Princess Elizabeth" compared (above) with the real engine



starter denne gang med billederne på denne og næste side af to modeller i spor 0. Dog er der noget særligt ved billedet øverst på denne side, idet øverste halvdel af dette forestiller den rigtige maskine, medens den nederste halvdel forestiller modellen i spor 0. Den er iøvrigt udført af firmaet Bassett-Lowke i England.

Og medens vi er ved modellerne, så er der nogle modelfolk i Australien, som ønsker



Kontakt med læserne

af MODELBANE-nyt. Det drejer sig om en international hobbyudstilling, som afholdes i MELBOURNE i tiden 25. august - 10. september under titlen: "ALL MODELS EXHIBITION & Internati-

onal Trade Fair". Udstillingen omfatter mange hobbies som for eks. radio, damplokbygning-"live steam", modeljernbaner, modelbiler, skibsmodeller af alle slags og flere andre beslægtede ting. Af speciel interesse for vore læsere kan nævnes, at The Australian Model Railway Association udstiller anlæg i Ho og O, samt enkelt-modeller og løse dele fra ind- og udland på et areal af cirka 7 x 32 meter. Endvidere udstiller Surrey Hills Live Steamers rigtig dampdrevne 2½", 3½" og 5½" lokomotiver, som forevises i drift på to sporovale, der dækker et område på cirka 20 x 56 meter. Det bliver muligt for publikum selv at køre med, ligesom der vises et værksted i arbejde. De andre hobbygrene er ligeså godt dækket med hensyn til alsidige

forevisninger og udstilling af modeller, men det ville føre for vidt at komme nærmere ind herpå i vores blad. Blot skal det nævnes, at alle interesserede, som ønsker at udstille, kan henvende sig til A.A.M.S.'s sekretariat, som omgående vil tilsende vedkommende alle yderligere oplysninger. Adressen er:

Mr. Dean, 272 Georg St., Fitzroy N.6.
MELBOURNE, Australia

Vent imidlertid ikke for længe, da der jo sådant set ikke er så forferdelig længe til, at udstillingen åbner.

Ovenstående adresse er imidlertid at benytte først og fremmest af modelbyggere og af klubber, som ønsker at sende en vogn eller lignende til udstillingen. Andre forespørgsler vedrørende denne bedes rettet til Miss J. Jeffery, som har med selve udstillingen at gøre og vil besvare alt angående denne. Adressen finder De på dette nummers 3de omslagsside.

BP.

VEJLE—VANDEL—GRINDSTED JERNBANE

lod vi allerede i sidste nummer ophøre med regelmæssig drift, men vi er egentlig kede af det, for det har vist sig, at banen endnu er i drift. Det er jo kun glædeligt at erfare, og det lader til, at den får lov til at køre en tid endnu.

De kan derfor roligt lade sommerferien gå til de egne og få lejlighed til at nyde det kønne landskab fra den gamle bane.

MODEL FOLK

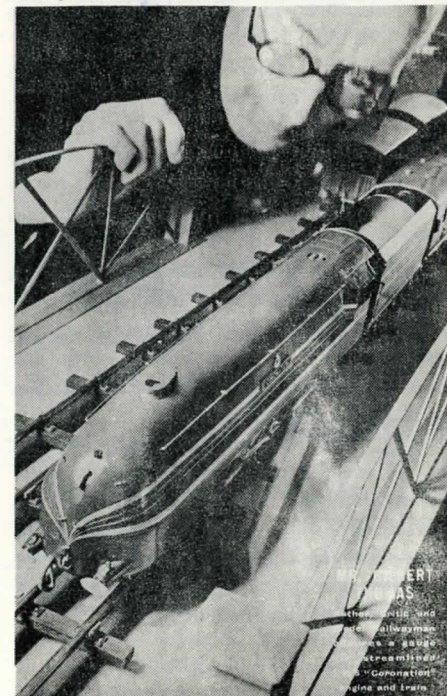
se her!

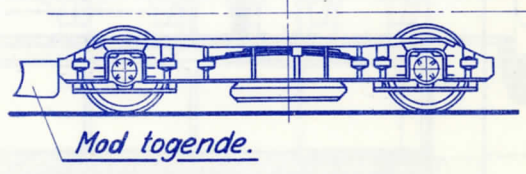
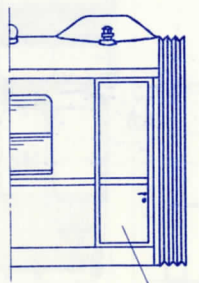
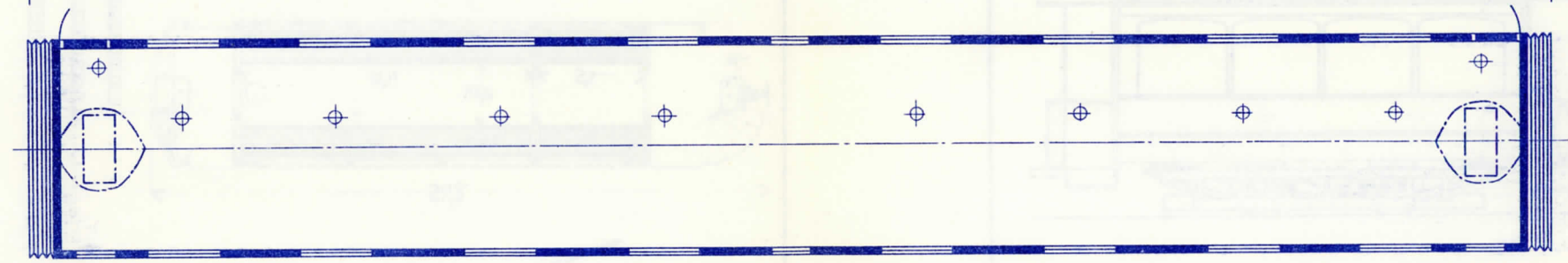
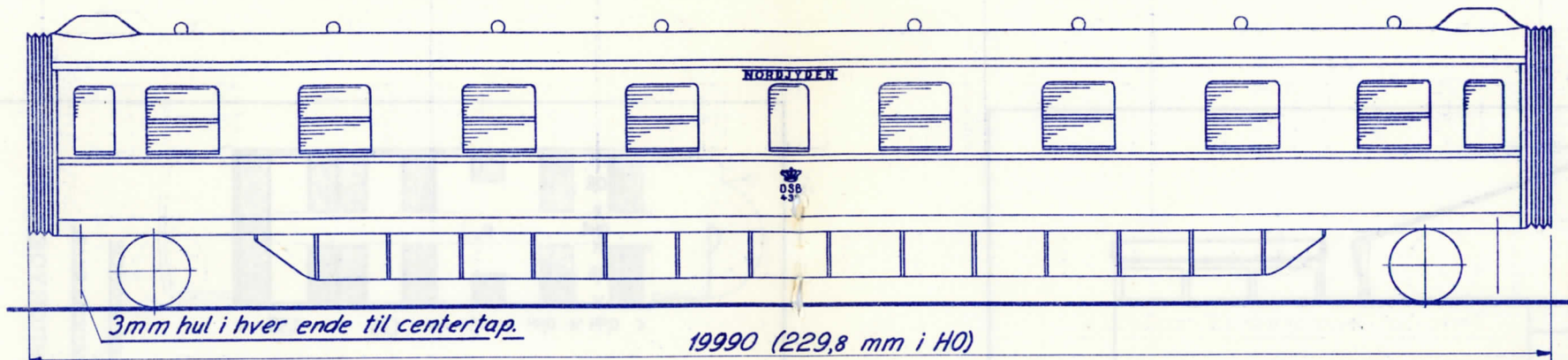
Enkelte signaler af Märklin og TRIX udsælges til indtil 33⅓ % under den normale udsalgspris. KØB NU og få kompletteret Deres signalsystem for en rimelig og billig penge. Send 30 øre i frimærker og vi sender Dem vores seneste specialliste nr. 10 over omtalte signaler og mange andre billige tilbud, som kan have bud til D E M

Holmens Kanal 32
København K.

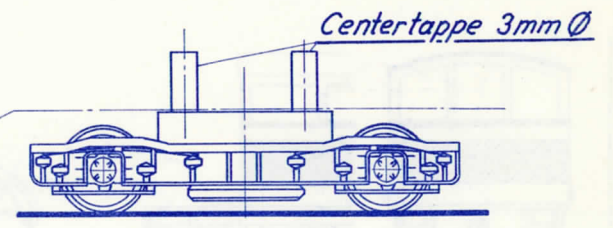
Telefon BØen 5703
Postkonto 53761

BENT PALSDORF





Vognbund.



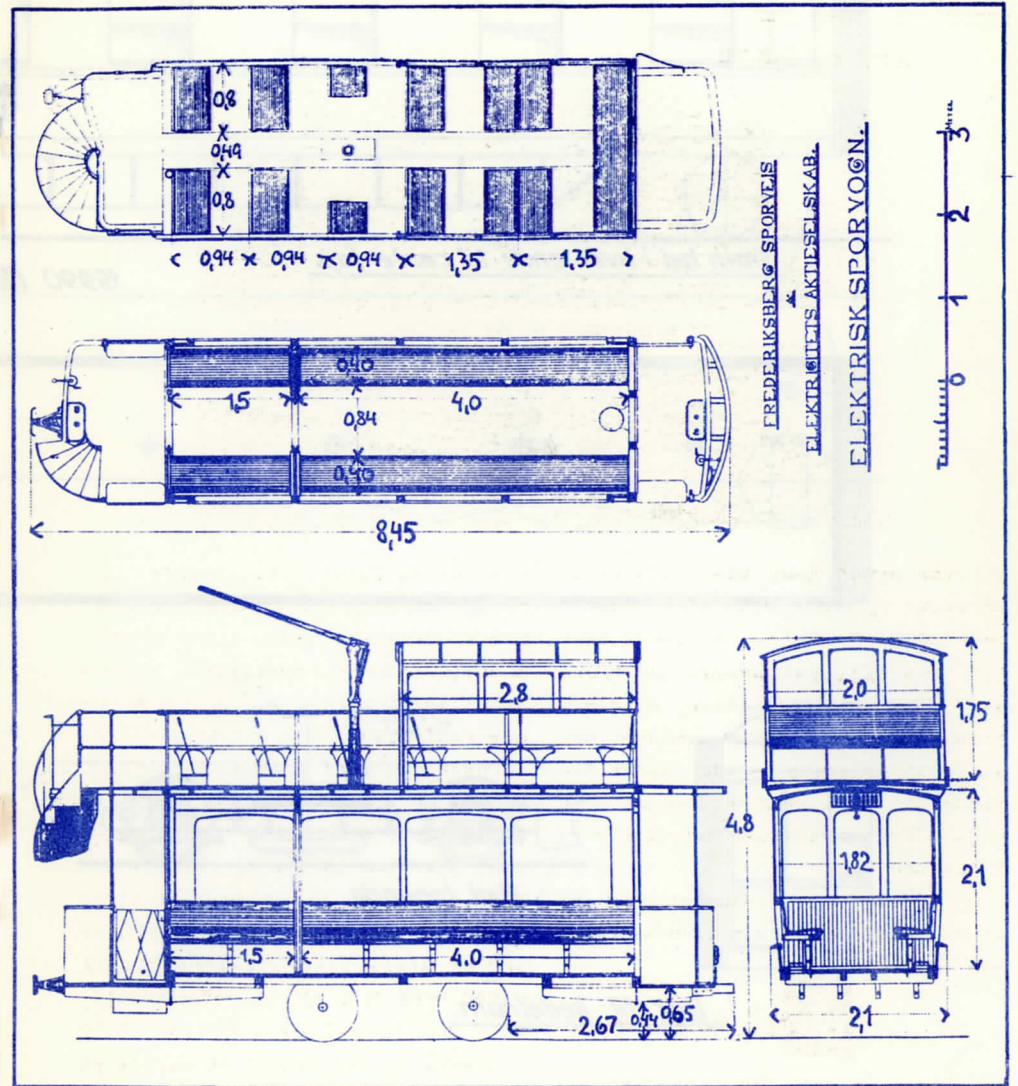
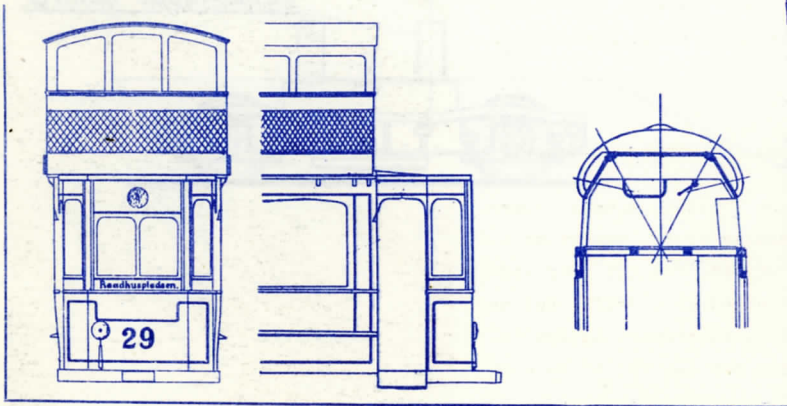
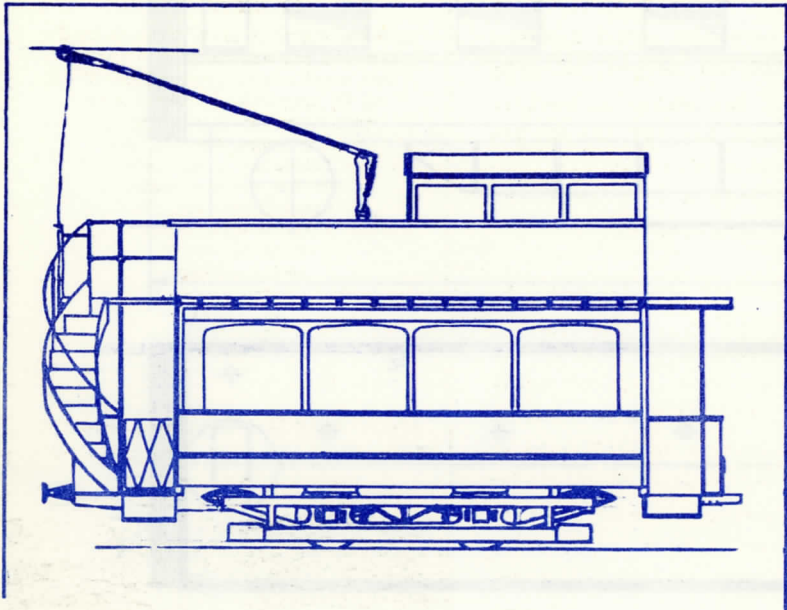
Målestok findes på tegn. nr. HO-HM-4.1

Skala Tegnet 25.-4.-55 Klammer
 HO- (1:87) Bilag til nr. 6 - 4. årgang - 1955

Modelbane-nyt

Tre-vogns lyntog litra Ms-AA-Ms
 Mellemvogn nr. 431-433

HO-HM-4.II



(Fortsat fra side 114)

savningen skulle dernæst være ret nem at udføre, når blot man hele tiden sørger for at føre saven nøjagtig lodret. Frontstykket — eller frontstykkerne — skæres også ud på een gang, men skal derefter formes hver for sig, hvilket bedst sker over en „læst“ af træ, som i forvejen er skåret til. Ved udformningen af denne, vil forsidebilledet på nr. 5/55 sikkert være til stor nytte. — A propos fronten, så har der desværre indsnæget sig en reproduktionsfejl i den første tegning, idet den 'øverste' halvdel af den tegning i forrige nummer, der viste toget fra oven desværre har en for flad bue ved fronten. Den 'nederste' halvdel (eller venstre side om man vil) er derimod mere rigtig, så vi beder læserne rette sig efter den i stedet. Midtervognens sider er heller ikke ens, idet der er døre i den ene side, men ikke i den anden.

Da togets 3 dele helst skal kunne skilles ad under transport, fremstilles harmonikaerne på to tynde metal- eller finérplader, og midt i disse plader skæres en rille fra nedre kant og 20 mm op, således at pladen kan skydes ned over to skruer i den dertil svarende vognavl.

På tegning HO-HM-4.II er specielt vist døren til kedelrummet i litra AA. I vognens modsatte ende gælder samme tegning spejlvendt. De stiplede linjer i litra AA viser arrangementet af ventiler, skorstene og ekspansionsbeholdere.

Begge bogiestel udføres principielt som på MY, det vil blot være mest praktisk at lade fællesbogieerne i midten være løse, så vognkasserne kun sættes ned over de to tappe. Derved undgår man også, at hele toget følger med, hvis en venlig sjæl løfter en vogn for at bese den nærmere.

Farver.

Vognsiderne skal være røde (særlig na-

ance!), midtlinjen lys creme, taget gråt, undervogn og bogier sorte, litra og numre lys creme, navneskilte blanke (forcomede), sneskærme og øvrige afskærmning på undervogn (skørtet) grå. Medens vi er ved farverne, er det måske værd at nævne, at slutsignalerne — ligesom for S-togene på Københavns Bybane — er to røde og en brandgul. Den brandgule er anbragt i midten.

Til slut skal vi minde om, at man altid får det bedste resultat med modelbygning, hvis man først studerer det virkelige og indprenter sig dets detaljer. En tro kopi i størrelse 1:10 af et 4-vogns lyntog, der ligner dette meget, kan bese på Jernbanemuseet hver onsdag kl. 12—16 (Sølvgade 40).

Og hermed ønsker vi Dem god fornøjelse med byggeriet på de forhåbentlig få regnevjrdsdage, vi får resten af sommeren. VL.

TRAFIKPROBLEMER (I.)

Hvis formålet med kørslen på en modelbane er at se modellerne køre, kan man højst holde interessen vedlige en halv time. Man må derfor skabe et kunstigt behov for trafikken, og dette må allerede overvejes ved planlægningen af anlægget.

Vi skal i denne og følgende artikler give visse retningslinjer for opnåelsen af den ideelle trafik på Deres bane.

Først skal vi kraftigt pointere følgende:

1. Læg aldrig dobbeltspor på nogen linje (demonstrations- og udstillingsanlæg undtaget), det vil fjerne de morsomme krydsningsproblemer og en del rangering.
2. Lad helst ikke banen køre i ring (det forekommer normalt ikke på virkelige baner — bybaner undtaget).

Den sidste fejl er ret udbredt og skyldes

som oftest pladmangel; men selv på en meget lille plads vil det være muligt at få ideelle kørselsmuligheder uden ringbane.

Først og fremmest skal vi have en hovedlinje med to endestationer og en krydsningsstation på midten. Sporlængden mellem de enkelte stationer kan forøges, ved at lade sporet gå i spiral en eller to gange mellem hver station. Dernæst bør vi have en sidebane, som udgår fra krydsningsstationen til en tredje endestation. Som eksempel fra de virkelige baner på et sådant anlæg har vi strækningerne København—Roskilde—Korsør og Roskilde—Kalundborg. Hvis pladsen tillader det, kan anlægget også udvides med enkelte holdepladser og mellemstationer.

Medens hovedlinjens endestationer begynder bør forsynes med drejeskiver, er dette ikke nødvendigt for sidelinjens vedkommende, da denne kan betjenes af tenderlokomotiver og motormateriel. Hvis man gerne vil køre med S-tog, kan man forsyne strækningen „København—Roskilde“ med overledning og lade denne del af banen befare af lokaltog. Såfremt man absolut vil have dobbeltspor — og man har god plads — så bliver det en strækning som sidstnævnte, der med rette kan udbygges med 2. det spor.

I næste nummer skal vi komme nærmere ind på køreplanlægning for den ovenfor omtalte bane. VL.

Witteraturnyt

Rud. J. Wittwer: *Vom Spielzeug zur Modellbahn.*

234 sider, pris kr. 25,50.

Medens der på dansk kun findes et enkelt værk om modelbaner, findes der i ud-

landet et væld af fortrinlig modelbanelitteratur. I efteråret kom „Vom Spielzeug zur Modellbahn“ af Rud. Wittwer. Forfatteren går ud fra „julegaven“ bestående af en skinneoval, et lokomotiv og et par vogne, og viser, hvorledes dette legetøj med små midler forvandles til en rigtig modelbane, og hvorledes det kan vokse og blive til en rigtig ønskebane. Selv om forfatteren i sin fremstilling i vidt omfang går ud fra industriel materiel (tog: Märklin, Trix og Fleischmann, huse: Faller og Graubele, personer mv.: Preiser), indeholder bogen fyldige anvisninger for de mere fingernemme til selv at fremstille huse, broer, via-dukter, tunnelportaler etc. Sikkerheds- og signaltjenesten er grundigt behandlet ligesom selve kørslen og sammensætningen af togene er udførligt omtalt. Med sine mange fortrinlige billeder og planer bør bogen ikke savnes i noget modelbanebibliotek.

Har De noget De vil sælge?

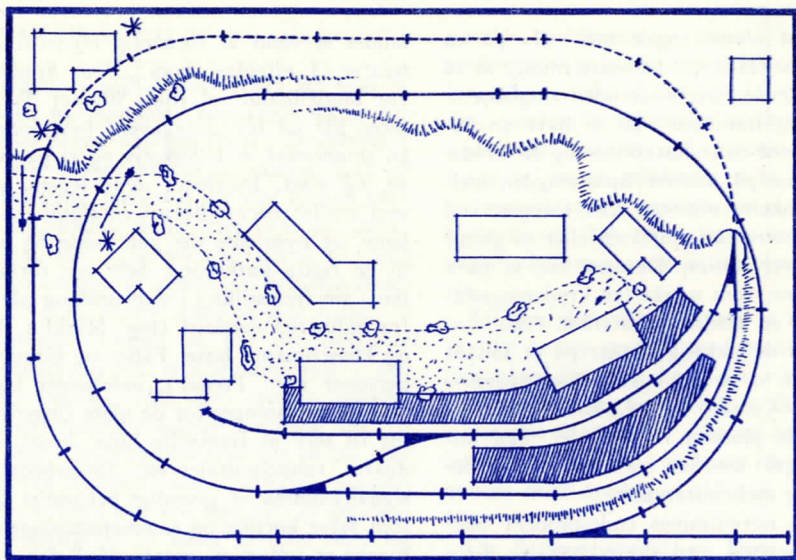
Så benyt vore rubrikannoncer
Det er jo netop de mennesker,
som De ønsker at få i tale, der
læser dette blad.

Miniaturbahnen bind I købes. — MB nyt, redaktionen Kongevejen 128, Virum.

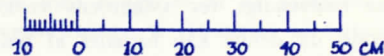
MODELJERNBANE -

EN HELARSHOBBY

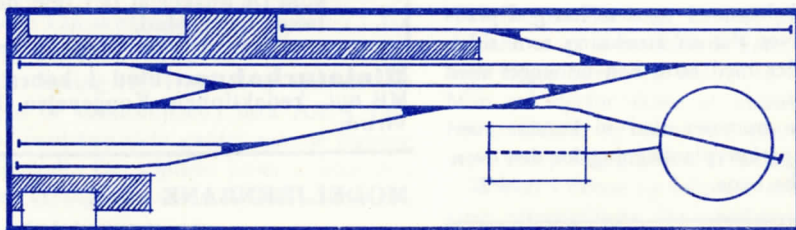
Man taler om sæson for så mange ting og også for vores hobby, modeljernbaner. Men er det nu helt rigtig? Det er jo for de fleste en indendørs hobby, men det danske klima tvinger os jo ofte — og ikke mindst i de sidste år — til at være inde mange flere dage af året end vi strengt taget bryder os om. Vi tager på ferie og



Plan: 22



På et areal af kun 1 x 1,50 m kan De lave ovenstående anlæg. Der er tænkt anvendt industriskinner i standardkurve for eks. Märklin, TRIX eller Fleischmann. Den lange tunnel er tænkt opbygget delvis som åben galleri til den side, hvorfra anlægget ikke ses af beskueren.



Plan: 23

Denne plan er et forslag til en mindre endestation, dog ikke af de allermindeste, idet der er anvendt ikke færre end 10 sporskifter. Der er drejeskive samt en lille remise til eet lokomotiv. I nederste venstre hjørne ses et lille pakhus med læssempe og der er et ekstra spor ved siden af, hvortil biler kan køre ind og hente eller bringe varer til på- eller aflæsning. Stationen kan eventuelt også anvendes som almindelig mellemstation på enkeltsporet bane.

besøger måske venner og bekendte, der har den samme hobby, og tit kan en ellers mislykket ferie blive „reddet“ af sådan en modelbane, som både vært og gæster kan samles om, i stedet for om den traditionelle bridge eller „66“. Hele selskabet kan med lidt opfindsomhed sagtens sættes i sving med en eller anden opgave, enten under anlæggets opbygning eller under kørslen. Damerne er, har det vist sig, altid gode til at finde på morsomme arrangementer med de forhåndenværende biler, figurer, træer og huse, ja, de kan endog måske sættes i gang med selv at fremstille eventuelt manglende effekter, såsom skilte, småhuse o. lign., hvis man har tid nok og regnen styrter ned udenfor. Den bedste måde at undgå surmuleri i hjemmet, over at man „leger med futtog“, er at få hele familien til at lege med. Prøv det, det er absolut et forsøg værd. Måske kan De drive det så vidt, at Deres kone næste gang hun går i byen for at „shoppe“ i stedet for en ny læbestift måske kommer til at købe et signal. Hvis hun gør det, kan De regne med, at hun er vundet for hobbyen.

Så er det litteraturen. — Ja, bortset fra vort eget beskedne blad findes der jo ikke meget på dansk om modelbaner, men blot De behersker f. eks. tysk eller engelsk, har De straks et rigt udvalg i bøger og blade. Den, som ikke nærmere har sat sig ind i, hvad der egentlig findes om modelbaner, vil forbavses, når han erfarer, hvad der virkelig kan fås af litteratur. Der findes vel sagtens omkring et hundrede bøger og hefter blot på engelsk og amerikansk, men også i Tyskland og Østrig udgives en mængde litteratur. Der er således også på denne måde lejlighed til at dyrke modelbanen hele året, da man jo altid kan have en bog eller et hefte i feriekufferten, ja, mens vi taler om ferie, så har amerikaner-

ne (naturligvis, kunne man fristes til at sige) så galt lavet små nemme byggesæt, specielt beregnet til at tage med på ferie. Disse „kits“ kræver et minimum af værktøj for at kunne gøres færdige. Der er altså nok af muligheder.

Til slut må vi — ikke at forglemme — også omtale de udendørs modelbaner. Sådanne anlæg findes der slet ikke så få af, selv i Danmark, men naturligvis er det fortrinsvis spor 0 og større sporvidder, der er praktiske at lægge udendørs. Hvordan kan nu også disse baner blive helårs-hobby? Jo, det er faktisk ret ligetil, idet næsten alle den slags baner har en „indendørs“ afdeling tillige. Enten er hovedstationen anbragt i en kælder eller også er der bygget et særligt hus eller skur til den samt til depot og eventuelt til værksted. Det er med et sådant anlæg ikke vanskeligt at finde noget at gøre ved banen i alle årets 12 måneder. Så snart frosten går af jorden, begynder man at udbedre de skader, som vejr og vind har forvoldt i vinterens løb, og hurtigst mulig derefter begynder man som regel for alvor på kørslen. Anlægges udbygges og forbedres måske i sommerens løb, og alt eftersom vejret arter sig kan man i mange tilfælde køre til langt ud på efteråret. Først når sneen lægger sig alt for kraftigt over spor og huse, må de fleste køre maskinerne i remise, og eventuelt løse huse tages ind til opbevaring for vinteren. Nu kommer den tid, hvor det rullende materiel skal have en overhaling og eventuelle nybygninger af trækkekraft og vogne ser i de kommende måneder dagens lys. Der er faktisk nok at reparere efter sommerens og efterårets kørsel, for nægtes kan det jo ikke, at en udendørs bane slider mere på materiellet end en indendørs. Derimod findes der næppe en mere fascinerende gren af modelhobbyen end denne.

EN »OLDTIMER«

af en sporvogn er det, De ser på billederne på næste side. Det er også derfor, at vi denne gang bringer både tegning og billede af disse køretøjer. Selvom man herhjemme ikke længer anvender denne type, så vil man dog t. eks. i England, den dag i dag i mange større byer se lignende vogn-typer. Ja, De kunne endda selv i forrige måned i København have haft fornøjelsen af at køre en ret usædvanlig tur med sådan en vogn. Man hentede nemlig på Børnehjælpsdagen en 2-etages ud fra Sporvejsmuseet, riggede den til med redningsbælter og alskens narrestreger, døbte den om til linje „Lillebror“ og kørte hele efter-

KIELER-BROBYGGESÆT

Der kan med disse byggesæt udføres hængebroer, buebroer, pontonbroer, vejbroer o.s.v., og da enhver del kan leveres løs, vil de stadig kunne udbedres og udbygges. Kvaliteten er meget fin og prisen fantastisk lav, der vil kunne bygges komplette broer fra 5,00. Byggesættene fås i alle førende hobby- og legetøjsforretninger.

Agentur for Danmark og Island:
SKANDINAVISK HOBBY INDUSTRI
ARHUS

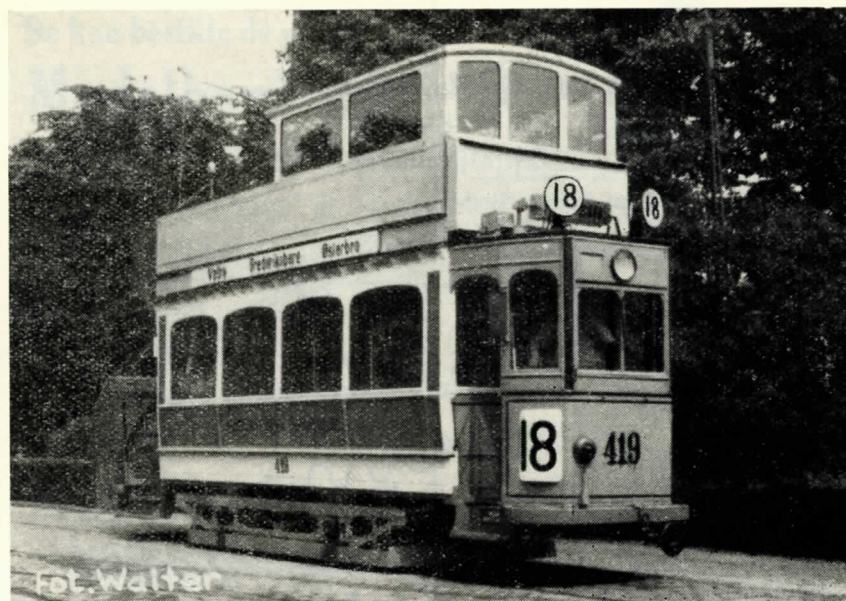
Desuden repræsenterer vi bl. a.:

PREISER (modelfigurer og -landskab)
VAU-PE, NEUFER (modeltræer og -huse)
SCHLEISCH (bøjelige gummi-plasticfigurer til reklame og legetøj)

middagen ad en særlig rute under fest og halloj, for endelig ud på aftenen at slutte af med en tur fra Carlsberg til Tuborg! Men da duvede og gyngede vognen også så kraftigt, at flere af tilskuerne frygtede, at den skulle hoppe af sporet, så folk ombord virkelig skulle få brug for de omtalte redningsbælter!

Men tilbage til modelbyggeriet — om De kære læser ønsker at lave en linje „Lillebror“ ud af den, vil vi helt overlade til Dem selv. I alle tilfælde er modellen morsom på et anlæg, og ønsker De at vide noget om selve motorvognen, må vi henvise til MB-nyt nr. 5/54 i serien „Fra Kaper-vogn til den nye linje 2“.

Men nu til bygningens finesser. Selve vognkassernes udformning skulle faktisk fremgå af detail- og oversigtstegning samt af billederne, og målestokken er HO. For de, som ønsker at bygge spor 0, kan målestokken på lyntogstegningen uden videre anvendes. De på tegningerne anførte mål er de virkelige mål i meter, hvilket kan være en støtte og ekstra kontrol under bygningen. Med hensyn til motorkraften, vil en HAMO-motortruck naturligvis være den nemmeste løsning af spørgsmålet, men da den er forholdsvis dyr, vil de fleste vel foretrække at installere en FRIIS-motor, som er mer end stærk nok, tilstrækkelig lille og forholdsvis billig. Det eneste er, at den samtidig er temmelig hurtiggående, men en overføring via en kombination af friktionstræk og snekke vil kunne bringe sporvognen til at rulle fremad med en passende fart. Da motoren kommer til at ligge i underetagen, må ruderne her mættes, men så slipper man også for at anbringe sæder, m. m. der. Til gengæld vil det i høj grad pynte, hvis overetagen forsynes med sæder, ligesom man til slut bør anbringe reklamer langs denne etages udvendige sider. BP.



Et par billeder af de i artiklen omtalte københavnske »Oldtimere«.

