

Fine udsalgstilbud i udenlandske blade!

(Normalpris i parentes)

Miniaturbahnen. Alle hefter fra årg. 1956 og 1957 udsælges til kr. 2,50 stk. (3,75). Alle hefter fra 1958, 59 og 60 udsælges til kr. 3,00 stk. (3,75). Hefter fra 1961 og 62 koster kr. 3,75 stk.

European Railways. Hefter fra årgangene 1955, 56, 57, 58 og 59 (6 numre pr. årgang) udsælges til kr. 1,00 stk. (1,75). Hefter i årgang 1960 og 61 koster kr. 3,75 stk.

Meccano Magazine. Hefter fra 1961 og tidligere udsælges til kr. 0,50 stk. (0,95).

HO-Rivarossi. Hefter fra 1960 og tidligere udsælges til kr. 0,75 stk. (2,00). 6 numre i hver årgang.

★

The line that Jack built. En morsom lille beretning med fotos fra en miniaturejernbane i England med rigtig jernbanedrift. Kr. 2,00.

NYT! Tillæg nr. 1 (kr. 1,50) til DSB damplok 1847-1959 (kr. 8,25) er nu udkommet.

Endnu et lille restoplæg af det flotte 88 sider store billedhæfte med danske lok - »Odin« og »Roeskilde«. Kun kr. 10.

TIDSSKRIFTER (prisen i parentes angiver årsabonnement)

Miniaturbahnen kr. 3,75 (16 nr. kr. 60,00), Model Railways News kr. 2,75 (12 nr. kr. 28,50)
Meccano Magazine kr. 1,00 (12 nr. kr. 12,00), HO-Rivarossi kr. 2,00 (6 nr. kr. 12,00)
European Railways kr. 3,75 (4 nr. kr. 15,00), Model Engineer kr. 1,40 (52 nr. kr. 65,00)

Prøvesending af ovennævnte tidsskrifter sendes portofrit for kun kr. 10,00 ved forudbetaling. (Efterkrav 1 kr. ekstra).

BENT PALSDORF POSTBOX 184, KØBENHAVN K.
POSTGIRO 35056, TLF. BYen 5703
TELEFONORDRER MODTAGES HELE DØGNET

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan ovennævnte bøger og blade beses. Åben torsdag 16-17, fredag 14-20, lørdag 10-14.



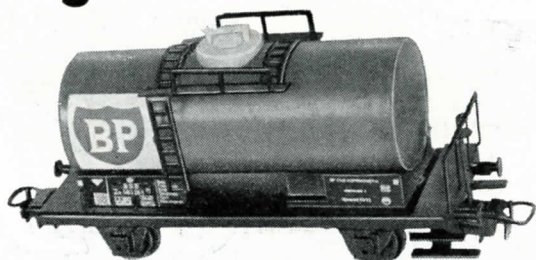
6

10. ÅRGANG - 1961

PRIS

2 50

5 nye



SHELL
BP
ESSO
GULF
CALTEX

fra
LONG

Kun kr. 11,00 pr. stk.
NYT KATALOG 1 kr.

OBS! Skinner leveres ikke mere

Gladsaxe Møllevej 23, Søborg, Tlf. 69 07 22

JOTOFLEX

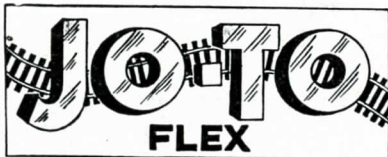


har **DE** brug for hele året

Massive messingskinnestrengene kr. 1,30 pr. m.
JOTOFLEX flexibel skinne (2 sk.) kr. 4,75
JOTOFLEX flexibel punktskinne kr. 6,00
Løsdele til sporskifte (h. el v.) kr. 9,85

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

SÆRTILBUD!

- 60 hefter **MB-NYT**
- for **kun 43 kr.!!**

- 6 fra 1954, samt de komplette
- årgange 1955, 1956, 1957, 1958
- og 1959.
- Tilbudet gælder kun til 1.5. 62

Ved bestilling direkte til MB-NYT, Postbox 184, Kbh. K

De sparer porto ved indbetaling på giro 35056

EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

Dette blad giver sine læsere en dobbelt glæde i form af gode billeder og aktuelle artikler om europæiske jernbaner i stort og småt.

Årsabonnement: 15 kr. (4 nr.) løs nr. 3,75 kr.

Distribution:

MODELbane-nyt, Postbox 184, Kbh. K

OGSÅ FOR BEGYNDERE

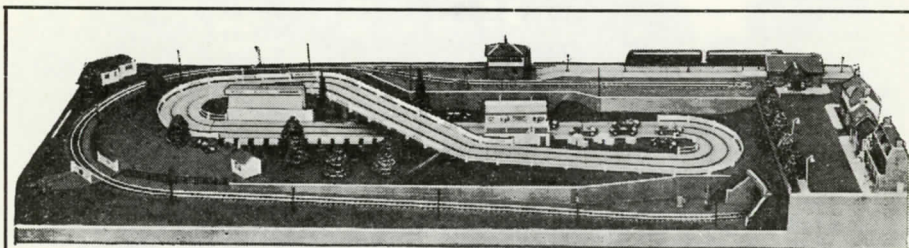
findes et udmærket togsæt, som senere kan udbygges. Det er ret bil-



ligt i anskaffelse og kan senere - uden vanskeligheder udbygges til et større anlæg, men husk at vælge -

HO

Fleischmann



Så kom sensationen: Wrenn Formula Racerbane den eneste racerbane

- hvor der kan køre op til 6 forskellige biler, der styres hver for sig
- eller 3 forskellige biler, der kan overhale (køre højre eller venstre om foregående og igen ind på dennes bane)
- der kan benyttes til alle transformatorer, altså f. eks. Fleischmann eller Märklin-transformator samt på batteri
- der har individuel fartregulering i selve bilen, så alle biler kan justeres til ens fart- og langsomkørsel i udstillingsvinduer o. l.
- og så passer størrelsen til HO materialer.

Komplette anlæg fra kun 195,00 kr. Løse biler 39,00 kr.

Forlang komplet prisliste hos Deres hobbyforhandler.

Import: SKANDINAVISK HOBBY INDUSTRI - Højbjerg

— det er os, der importerer VOLLMER — VAU-PE — KIBRI

1961 katalogerne er udkommet! Pr. stk. 1,25.

På følgende jernbanestationer i Danmark kan MB-Nyt købes eller bestilles:

København & omegn

Bagsværd
Ballerup
Bernstorffsvej
Brøndbyvester
Buddinge
Charlottenlund
Dybbølsbroen
Enghave
Frederiksberg
Fuglebakken
Gentofte
Glostrup
Havnegade 49
Hellerup
Herlev
Holte
Husum
Hvidovre
Islev
Jægersborg
Klampenborg
Kbhvn. Lygten
Langgade
Lyngby
Lyngbyvej Ø.
Nordhavn
Nærum
Nørrebro
Ørdrup
P. Bangsvej
Skodsborg
Skovlunde
Sorgenfri
Springforbi
Svanemøllen
Valby
Vanløse
Vedbæk
Virum

Øvrige Sjælland

Allerød
Birkerød
Dalmose
Espergærde
Farum
Fredensborg
Frederikssund
Gedser
Halsskov
Haslev
Hedehusene
Helsingør

Hillerød
Holbæk
Humlebæk
Høng
Jyderup
Kalundborg
Korsør
Køge
Nivaa
Nykøbing F.
Næstved
Ringsted
Roskilde
Rungsted Kyst
Slagelse
Slagelse rutebil
Snekkersten
Sorø
Taastrup
Tølløse
Vordingborg

Fyn

Assens
Faaborg
Gelsted
Knudshoved
Middelfart
Nyborg
Odense H
Svendborg
Svendborg rutebil
Kolby Kaas

Jylland

Aabenraa
Aalborg
Aalestrup
Aarhus Havn
Aarhus H.
Aarhus Ø.
Aars
Bjerringbro
Bramminge
Brande
Brønderslev
Brørup
Esbjerg
Fredericia
Frederikshavn
Graasten
Grenaa
Grindsted
Haderslev
Hadsten
Herning
Hjørring
Hobro
Holstebro
Horsens

Hurup Thy
Kolding
Kolding rutebil
Krusaa rutebil
Kølvraa
Langaa
Lunderskov
Løgstør
Nykøbing Mors
Padborg
Randers
Ribe
Ringkøbing
Ryomgaard
Rødekro
Rødkjærbro
Silkeborg
Skanderborg
Skjern
Skive
Skærbæk
Skørping
Struer
Sønderborg B
Sønderborg H
Thisted
Tinglev
Tønder H
Tønder Øst
Vamdrup
Varde
Vejen
Vejle H
Viborg
Vojens
Ølgod

Endv. i følgende kiosker:

Hinrichsen, Ringsted
J.B. Hansen, Sct.
Olsg. 6, Roskilde
V. Sonne, Rønne
Faurtoft, Odense
P. Nørgaard,
Aalborg
"Adam" Fredericia.
"Telegramkiosken",
Fredericia.
"West-end",
Fredericia.
"Nørreports Kiosk",
Holstebro.

Måske har ikke alle ovennævnte kiosker bladet i fornødent omfang, men vi anbefaler Dem da at bestille det gennem en af disse kiosker.

MODELBANENYT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBANEBLAD

10. ÅRGANG
November-December 1961

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

NÆSTVED-PRÆSTØ-MERN BANEN



Sporet fjernes, - foto Bent Funder Andersen, Næstved Tidende

I midten af forrige århundrede var jernbane det store nye diskussionsemne. Man så uanede muligheder i dette nye transportmiddel, og jernbaner spirede frem overalt - i mange tilfælde på steder, hvor der slet ikke var jernbaner behov.

Der fandtes ikke den egn, som ikke havde planlagt en jernbane, men heldigvis blev ikke alle projekter ført ud i livet på grund af manglende tilslutning og kapital.

Præstø nævntes første gang som mål for en jernbane sammen med Kal-

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)-

Alle "spor" fjernes af den nedlagte Næstved-Præstø-Mernbane

Removing of the track on the "deceased" private railway Næstved-Præstø-Mern, Denmark.

Photo: Bent Funder Andersen



NPMB's sneplov i sommervarme på Præstø station. Foto: KWH.

vehave i en lov af 21. juni 1867 i forbindelse med den påtænkte sydbane, Roskilde-Køge-Vordingborg. Banen skulle passere Præstø, men gå udenom Næstved. Dette projekt blev imidlertid opgivet til fordel for det vi kender.

I de følgende år dukkede mange projekter frem, for atter at blive glemt. Bl.a. overvejede man længe at anlægge en jernbane mellem Præstø og Møn. I 1875 kom Præstø på tale i forbindelse med anlæggelsen af en østsjællandsbane. Fra Faxe skulle den gå videre til Præstø og Kalvehave. Jernbanen Faxe-Kalvehave (ca. 41,5 km) ville, anslog man, koste kr. 2.630.000. Samme udvalg, som havde fremlagt dette projekt, udviklede også et projekt til en jernbane Lundby-Præstø-Kalvehave (ca. 31 km) til en anslået anlægsudgift på omkring kr. 1.960.000, samt til en jernbane Næstved-Præstø-Kalvehave (ca. 41,5 km) med anlægsudgifter på ca. kr. 2.890.000. Jernbanen skulle fortsættes til Møn, og forbindelsen mellem øerne etableres enten ved en fast jernbanebro fra Kalvehave til Koster med svingbro over sejløbet - et projekt til ca. kr. 2.190.000 - eller ved en fast jernbanebro gående fra et sted ca. 3/4 km vest for Kalvehave Færgegård over Langø og Tærø til Møn - et projekt til kr. 2.570.000. En færgeforbindelse kom også under overvejelse; en sådan kunne etableres for en sum af kr. 370.000. Efterhånden mistede man interessen for disse

projekter, og udvalget opløstes.

Ingeniør P.V.P. Berg fremsatte Faxe-projektet påny i 1886, men i udvidet form. Foruden banen Faxe-Præstø-Kalvehave, skulle der oprettes færgeforbindelse til Koster, hvorfra banen skulle føres videre til Stege, Klintholm havn og Maglevandsfaldet. Endvidere havde Berg projekteret en sidebane Mern-Masned-sund. Heller ikke dette projekt til omkring kr. 2.536.600 vandt den fornødne tilslutning.

En sådan fiasko kunne imidlertid ikke slå Berg ud. I 1890 rullede han atter projektet ud - dog i væsentlig ændret form. Banen skulle føres til Vordingborg og udgå fra et punkt sydligere end Mern.

I 1894 arbejdede man med et projekt til en jernbane fra Præstø til et sted på statsbanen mellem Lundby og Haslev stationer.

Da anlæggelsen af Kalvehavebanen var påbegyndt, blev man i Præstø betænkelige ved situationen, idet man frygtede, at den nye bane ville stjæle noget af Præstø's opland.

I 1896 projekteredes en jernbane Præstø-Viemose. Endelig fandt man frem til den kendte løsning og eneretsbevilling blev udfærdiget den 4. juni 1897. Anlægsudgifterne blev anslået til 877.600 kr.



Den ejendommelige remise på Mern Station Foto-KWH.



NPMB's motorvogn M 8 med den åbne bagperron. Foto-KWH.

For dette beløb kunne man bygge en stærkt "barberet" jernbane. Man anså det dog for uklogt at lade et så skrabet projekt komme til udførelse, og det lykkedes da også at rejse en kapital på 1.196.000 kr.

Efter afholdt licitation blev jordarbejdet overgivet til firmaet Glud, Madsen, Werner & Winkel, som påtog sig dette for en sum af 290.000 kr. Ingeniør V. Hvidt, som skulle have ledet arbejdet på banen, blev dræbt ved en ulykke på Kallehavebanen endnu inden dens åbning. Arbejdet på Præstø-Næstvedbanen blev derfor overtaget af ingeniør Hammerich. Arbejdet påbegyndtes i foråret 1898 og skulle have været fuldført i løbet af 1899, men lock-ouren i 1899 bevirkede, at banens fuldførelse forsinkedes til begyndelsen af 1900.

Den 20. marts 1900 indviende banen med festtog, taler og middag på Præstø bys mest mondæne hotel. Den daglige drift startedes med 4 tog i hver retning.

Til banen var indkøbt tre belgiske Cockerill-lok (2119-20-21) alle af typen 0-C-0 (T).

Skandia i Randers leverede 7 personvogne for kr. 44.530 og fabrikken Vulcan i Maribo leverede 9 godsvogne for en sum af kr. 23.300. Den 23 kilometer lange bane gik godt, hvilket tydeligt ses af følgende tal:

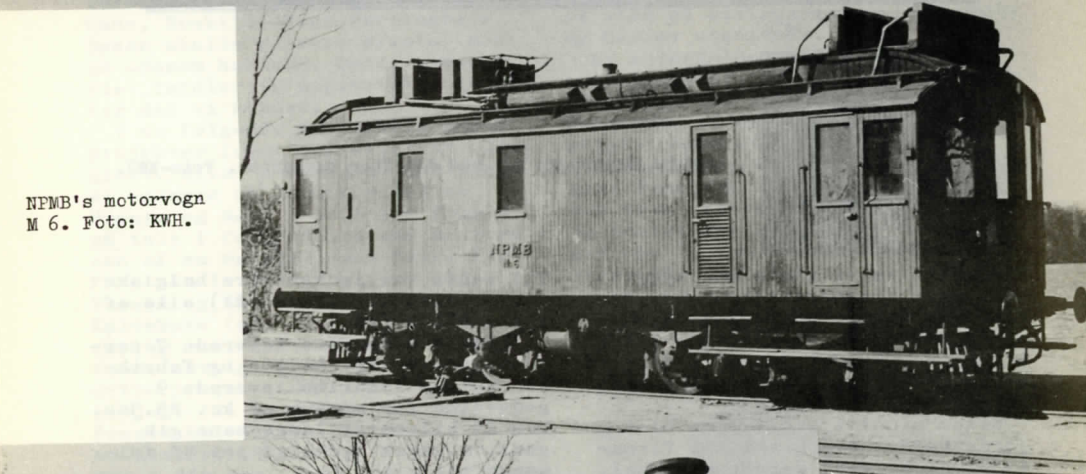
1900-1901	overskud	kr. 34.489
1901-1902	"	21.336
1912-1913	"	49.492

Disse beløb ser ikke ud af noget i dag, men efter den tids målestok, var disse facit slet ikke ringe. I 1908 blev det taget op til overvejelse at forlænge banen til Mern, en strækning på 9,5 km. Statens tilskud til projektet, som også fik tilskud fra sukkerfabrikkerne, blev ansat til 2/5 af anlægskapitalen. Den 27. marts 1912 udfærdigedes eneretsbevillingen til jernbaneselskabet PNB. Anlægssummen for det nye stykke jernbane var kr. 607.500.

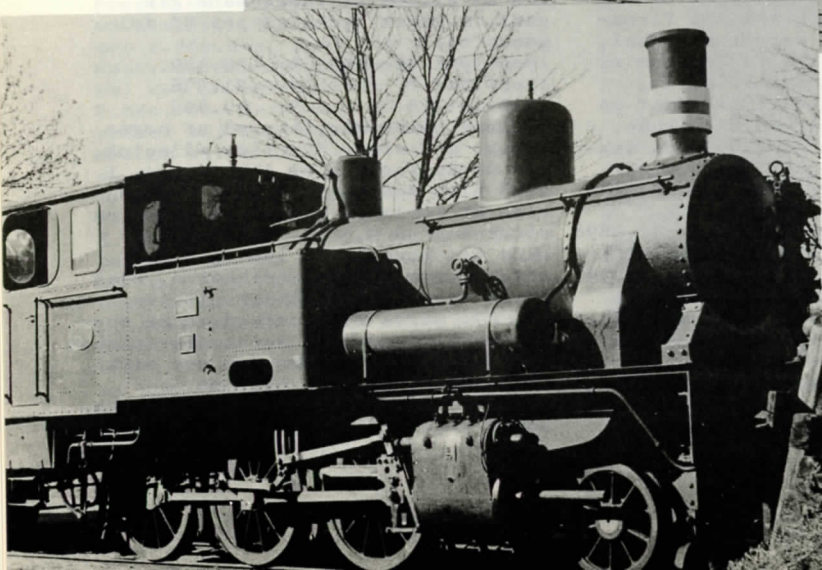
Den 15. november 1913 inviedes banen i overværelse af bl.a. daværende



NPMB 4 på en af sine sidste ture på banen før nedlæggelsen.
foto: KWH.



NPMB's motorvogn M 6. Foto: KWH.



Omlakkeren NPMB 3.
foto: KWH.

trafikminister Hassing Jørgensen, og den 16. november påbegyndtes den daglige drift med 4 tog i hver retning. Ved forlængelsens indvielse omdøbtes Præstø-Næstved-Jernbane til Næstved-Præstø-Mern-Banen (NPMB). Samtidig blev det rullende materiel suppleret med et lok. (Nydquist 1018) af typen 1-C-0 (T), som benævntes NPMB 4, en personvogn og 17 godsvogne. Som følgende tal viser, passerer banen kurvens top omkring året 1915, hvorefter det går jævnt nedad.

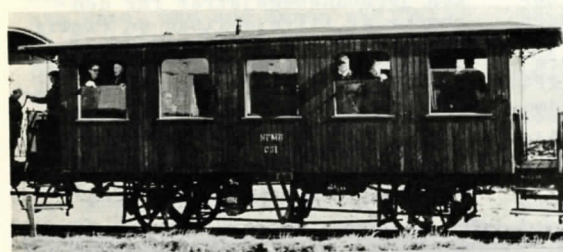
1914-1915 overskud kr. 54.518
1920-1921 " " 646

Banen fejrede sit 25-års jubilæum i 1925. Selvom driftsregnskabet ikke just gav anledning til panik, viste

Året efter købtes fra Skandia et 230 hk diesellok. Dette lok var endnu i drift ved banens lukning i 1961, så det må vel siges at have udfyldt sin plads godt.

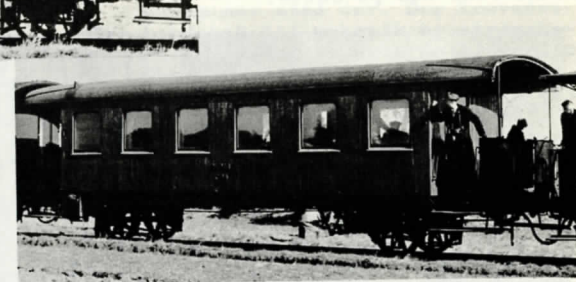
I 1929 udrangeredes PNB 3, der allerede på dette tidspunkt var slidt helt op.

Man havde nu fået blod på tanden med hensyn til at prøve noget nyt, og i 1932 anskaffedes en 145hk motorvogn, som leveredes af De Forenede Automobilfabrikker i Odense. Umiddelbart før 2. verdenskrigs udbrud købtes fra Amagerbanen ABl. Loket, et Henschellok (20116) blev i 1923 leveret til Vodskov-Østervrå Jernbane (VØ 22), hvorfra det



Øverst en af banens morsomme personvogne C 31. Foto:KWH.

Nederst NPMB's personvogn C 34.
Foto: KWH.



det tydeligt, at nu skulle der spares. Banens rullende materiel var på dette tidspunkt 5 damplok, 6 personvogne samt et stort antal godsvogne. Det er som bekendt ikke billigt at køre med damp, hvorfor NPMP, som en af de første baner i landet, påbegyndte forsøg med billigere drivkraft.

Det første forsøg blev en fiasko Nakskov skibsværft leverede 1927 et diesellok. med hydraulisk kraftoverføring. Banen nåede dog aldrig at overtage dette lok, der viste sig at være lige så upålideligt som et stædigt æsel, af hvilken grund værftet måtte tage det tilbage.

videresolgtes til Amagerbanen i 1931. VØ 22 alias ABl blev nu til NPMB 3, og kom som afløser for PNB 2, som i 1939 blev overtaget af Kalvehavebanen, hvor det kørte som KB 3 til det udrangeredes ved banens lukning i 1959.

Under krigen købtes 3-akslet en motorvogn. Denne måtte man imidlertid sælge videre, da den ikke fandtes egnet for banen.

I driftsåret 1933-34 havde banen et underskud på 8384 kr., men krigen gav atter banen en chance. Mange "ny" benyttede toget og trafikken steg voldsomt.

Nu kunne man atter diskutere nyanskaffelser. Dennes gang var det de

senere meget kendte svenske skinnebusser, man havde kik på, og NPMB anskaffede, som første privatbane, de nye skinnebusser.

Desværre kunne skinnebusserne ikke redde banen. Det gik atter ned ad bakke. Underskuddet steg og pas-

sagerantallet dalede. I juli 1960 blev beslutningen om banens nedlæggelse taget. Og den 31. marts kørte det sidste officielle persontog få dage efter banens 60-års fødselsdag.

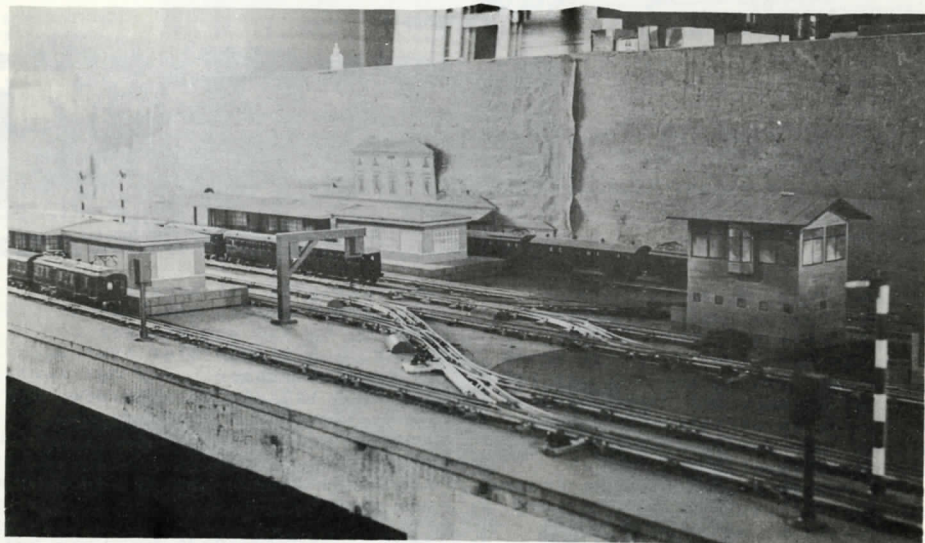
KWH.

DSB's modelanlæg i Lyngby

I dette og et følgende nummer af MB-Nyt bringer vi en artikel om DSB's modelbaneanlæg i Lyngby. De fleste af bladets læsere ved sikkert, at et sådant anlæg eksisterer, men at det var det tredje anlæg, man for kort tid siden indviede, er sikkert de færreste bekendt. Overingeniør Wessel Hansen, DSB, fortæller i det følgende om de første to anlæg, men desværre er det ikke lykkedes at fremskaffe et særlig omfangsrigt billedmateriale fra de to første anlæg, inden bladet gik i trykken; dog håber vi i artiklens anden del at kunne råde bod på dette.

Overingeniør Wessel Hansen fortæller:

Det begyndte som en ønskedrøm. Generaldirektør P. Knutzen ønskede, at statsbanerne skulle repræsenteres storstilet på en trafikudstilling i Forum, år 1938. Hvilken jernbanebegejstret får den chance at tilvejebringe en rigtig modelbane? Jeg fik opgaven overdraget, men da drømmebilledet var forsvundet, stod det store spørgsmål for tre jernbanekammerater: kunne vi komponere, konstruere, montere og opstille et anlæg på nogle få måneder, og ville det virkelig interessere publikum?



Modelanlægget, som det så ud under udstillingen i Forum. Tilhøjre: S-toget ruller på Forum-anlægget.

Det blev mellem os til et gensidigt løfte om at holde ud; - vi arbejdede søndag og søgn til langt ud på aftenen. Men få dage før udstillingens åbning kunne anlægget vises for generaldirektøren og pressen i den gamle kongeventesal på Lyngby station. Det fikse sving, der var over anlægget, var tilvejebragt af nu afdøde scenemester Andersen fra Dagmar-teatret. Han sørgede for pompøse trappeanlæg, bygninger, broer, røde løbere og meget andet, så anlægget blev en virkelig drøm, som vi jernbanefolk stadig mindes med glæde.

Det er jo ofte sådan, at gamle minder synes overmåde gode. Der er meget, som i dag næppe kan lade sig gøre, men som kunne ske for 20 år siden. Sådan var det også med det store anlægs flytning, der blev udført på eet døgn fra Lyngby til Forum. Klokkeren ca. 0⁰⁰ kunne anlæggets signaler virke og toget kunne køre; men sporskifterne kunne ikke omstilles. Stor sorg for os, som havde haft anlægget til at fungere perfekt i Lyngby 24 timer tidligere.

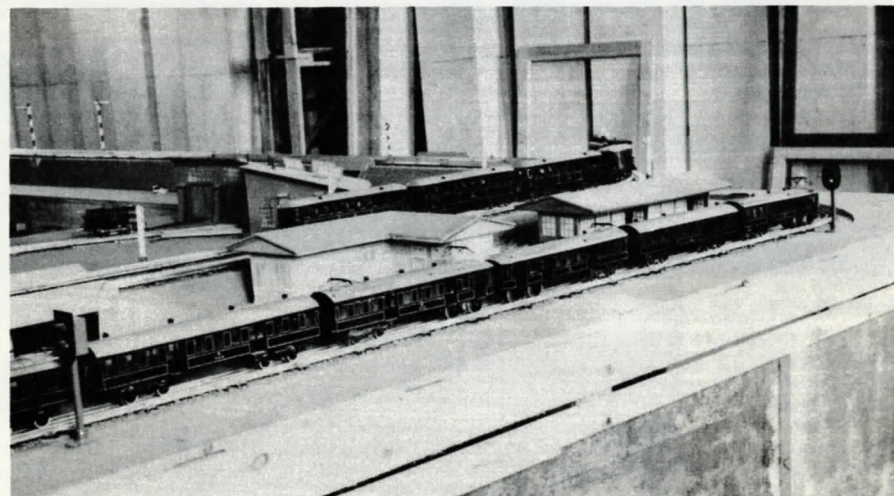
Vi måtte hjem at sove - vi orkede ikke at finde ud af fejlen. Næste morgen klokken 8 fungerede alt. Der var ikke anden fejl, end at anlægget i Lyngby fungerede ved et akkumulatorbatteri, i Forum be-

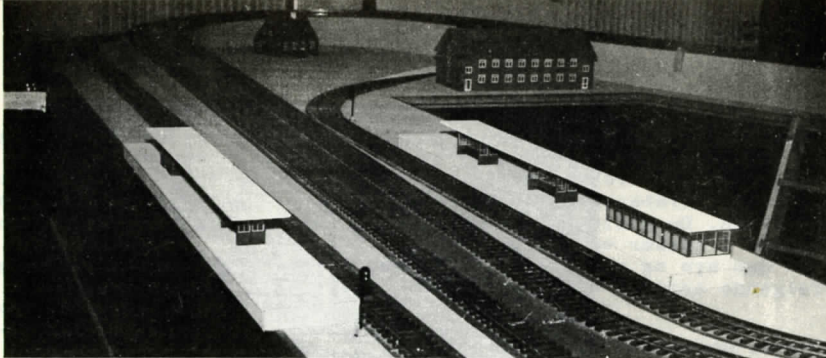
nyttedes derimod en ensretter, og den gav store induktionsspændinger og dermed overslag til stel, når sporskiftet blev omstillet. Et par kondensatorer klarede det problem. DSB's udstilling blev en succes. Sikken en masse dejlige børn - i alle aldre - vi så i de dage. Også den gamle konge kom og så på anlægget. Men træt blev vi, fordi publikum ville se togene køre, køre, køre.

Efter udstillingen måtte vi desværre pakke det hele sammen, og der stod det store anlæg i flyttevogne i mere end eet år. Vi kunne ikke finde et passende lokale, som var stort nok. Til sidst forbarmede generaldirektøren sig over os og lod os opstille anlægget til jernbaneskolebrug i Lyngby stations gamle kongeventesal - der hvor anlægget var blevet "født".

Der er sikkert mange signalfolk, som mindes dette anlæg både med glæde og med en vis nervøsitet. Thi i Lyngby indviedes fejlretning o. lign., og tillige fandt de svære eksaminer sted der. Der krævedes kendskab til mekanik og strømskemateknik, og ve de arme elever, der ikke kunne klemmenummereringen

Så kom den dumme krig, men anlægget tog ingen stor skade deraf, blot blev lokalet mere og mere snavset, fordi Lyngby station måtte fyre med





En af anlæggets S-banestationer. De to yderste spor er nærtrafikspor, og de to midterste er fjerntrafikspor. Foto:KWH.



Inddelingsingeniør E. Simonsen, DSB, tiller indkørsel spor 3 for banens endnu eneste MY'er. Bemærk hastighedsviseren (som virker) på indkørselssignalet. Foto-KWH.

foretaget af rengøringsmæssige hensyn; man har tilstræbt, at anlægget uden videre skal kunne rengøres med støvsuger.

Bygninger og stationer stammer, som noget af det eneste, fra det "gamle" anlæg, men er naturligvis istandsat ved genopsætningen. De gamle lidt klodsede signaler er udskiftet med nye, smukt udførte modelsignaler. Alle de gængse signaltyper er repræsenteret.

Banen har to fjerntogspor samt to nærtrafikspor. Den samlede sporenlængde er godt 110 meter. For at udnytte pladsen fuldt ud, har man nogle steder benyttet meget små kurveradier (min. 600 mm). Der er benyttet almindelige messingprofilskiner lagt på træ sveller uden ballast imellem. Anlægget er bygget op på møbelplade.

Af rullende materiel skal anskaffes to MY-lok, to S-maskiner samt to S-tog. Vognmateriellet fra de tidligere anlæg kommer også til at rulle på det nye anlæg, i det mindste i starten, mens al tidligere trækraft er "udrangeret". På nuværende tidspunkt er kun eet MY-lok færdigt, så skulle nogle af vore læsere have

lyst til at bygge maskiner til DSB, er de meget velkomne og kan i så tilfælde blot skrive et kort til MB-Nyt.

Banen er bygget op efter 3-skinne systemet med trædeskinne i siden. Kørespændingen er 24 V jævnstrøm.

Hovedstationen, Ellerup, (stationsbygningen er en model af Høllerp station) med to nærtrafikspor og fire fjerntogspor er forsynet med et relæsikringsanlæg, DSB type 1954, med rangertogveje efter samme princip som på Københavns Hovedbanegård (herom mere i næste artikel). S-banen har foruden Ellerup to mindre stationer, hvorimod fjernbanen kun har hovedstationen Ellerup. Dog findes der midt på linien en manuel linieblok, som kan stedbetjenes eller betjenes fra Ellerup efter behag.

Foruden selve modelanlægget findes der i lokalet en del andre elektriske anlæg til undervisningsbrug. Disse vil blive beskrevet i næste artikel, ligesom modelanlæggets betjening vil blive nærmere behandlet.

Kurt Wessel Hansen.

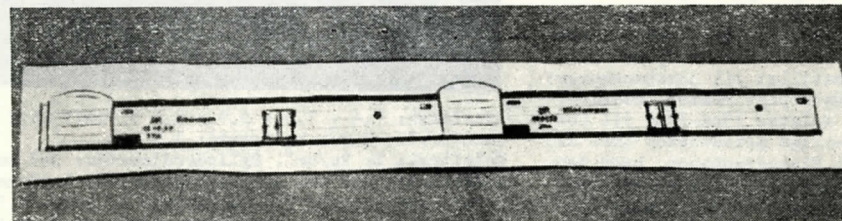
MODEL VOGNE I PAP

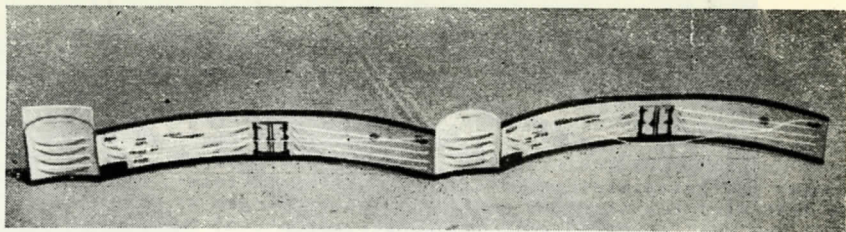
af ing. Hans Weber, Berlin.
(Efter "Der Modelleisenbahner", nr. 10/61)

Mange selvbyggere tror, at en ordentlig model kun kan bygges af metal. Selv træmodeller betragtes med blandede følelser, og når talen er om papmodeller, udtrykkes åbenbar mistillid. De oftest fremførte betænkeligheder vedrørende styrke og modstandsdygtighed over-

for fugt er helt ubegrundede, blot der anvendes en egnet byggete.

For anvendelsen af pap og karton taler, at disse stoffer svarer til de lette materialer i moderne jernbanemateriel og derfor - i model som i virkeligheden - tillader forøgelse af toglængderne. En fordel er det også, at vognens tyngdepunkt kommer til at ligge lavt, når undervognen og hjulene, der købes færdige, er af metal (undervognen eventuelt af træ). Dertil





kommer, at mange modelbyggere, måske især de unge, lettere omgås blyant, kniv og lim end blykassens og loddekolbe. Endelig må vel nævnes, at omkostningerne ved papbygning er mindre end ved andre byggemetoder.

I sporvidderne H0 og TT fremstilles gavle og sider af ca. 0,5 mm tykt pap eller karton, f.eks. fra gamle samlemapper. Vognbunden og afstivninger i vognkassen udføres af 1-1 1/2 mm pap fra tykke skotøjasker eller lign. (Glittet karton og pap i alle tykkelser op til 5 mm fås hos boghandleren, - der er nok til snesevis af H0-vogne i en plade til et par kr. - red.).

Malingen er afgørende for modelens udseende, hvorfor man må være særlig omhyggelig med den. Hvis man anvender skiltekarton i den rette farvetone, kan selve farvningen, der ellers udføres med plakat eller dækfarve, spares, men i alle tilfælde må modellen over-

fladebehandles med klar cellulose eller syntallak som beskyttelse mod fugt og snavs. Hvis lakken er godt fortyndet og påføres i tynde lag, eventuelt med en sprøjte, får modellen en naturlig halvmat overflade. Man må imidlertid passe godt på, at det første lag er fuldstændig tørt, før et nyt påføres. 2 - 3 lag skulle være nok.

Som eksempel vil jeg beskrive bygningen af en fireakslet kølevogn i spor TT.

Side- og gavfladerne optegnes sammenhængende på et stykke hvidt tegnekarton. Den sorte og den blå stribe, der løber hele vognen rundt henholdsvis langs sidernes under- og overkant, det sorte seddelfelt og påskriverne påføres med tusch. Dørens og afstivningssikkernes position markeres med blyant. Strimmelen klippes derefter ud, de tre hjørner bukkes, og det fjerde limes.

Fortsættes side 153.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

Der har tidligere - i nr. 5/57 - været byggebeskrivelse i spor 0 til Otto Busses berømte lille P-maskine fra 1882. Vi bringer nu en nedfotograferet hovedtegning til lokomotivet, gengivet i str. 1:45. Vi håber, De kan finde rundt i de mange tynde linier. Der fandtes oprindeligt 12 stk. nr. 103-105 og 120-128. Heraf er som bekendt een, nr. 125, henstillet til jernbanemusæet i Østerport remise. Maskinerne solgtes 1904-1906 til forskellige privatbaner (nr. 125 til Slangereupbanen, hvor den fik nr. 6). Vi henviser iøvrigt til W. Bays bog om Danmarks privatbanelokomotiver.



Akseltryk: 7,4 + 7,0 + 5,9 + 5,9 t, ialt 26,2 t.
 Vandforråd: 3 m³, kulforråd: 1,5 t.
 Kedeltryk: 10 kg/cm². Cylinderdiameter: 305 mm
 Slaglængde: 406 mm. Drivhjulsdiameter: 1092 mm.
 Løbehjulsdiameter: 796 mm. Længde o. puff. 8,90 m.
 Tegn. udlånt af Per Jørgensen, foto: Sv.Å. Petersen.

Lidt om Mallet- og Garratt-lokomotiver samt andre specielle lokomotivtyper.

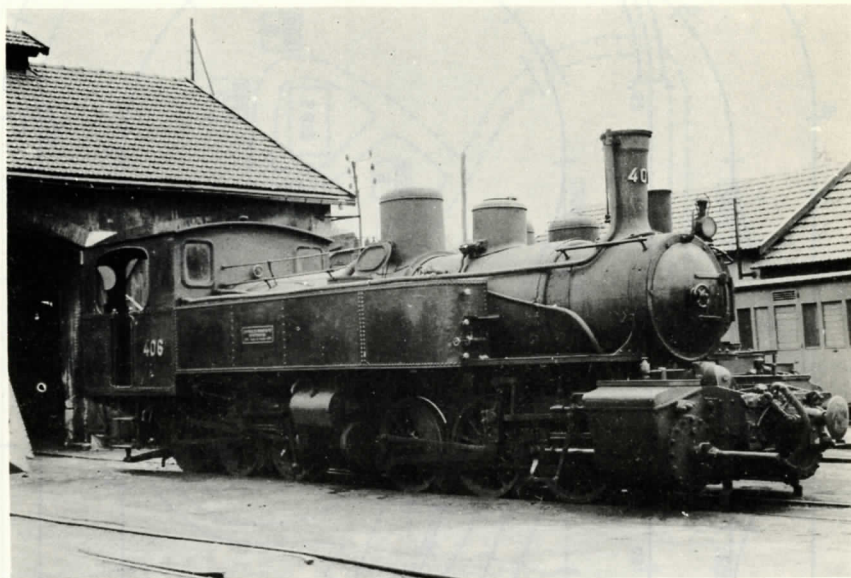


Fig.1. CFD Reseau du Vivarais le Cheylard 1958, 1000 mm sporvidde. Foto: O.W.Laursen.

Blandt MB-Nyts læsere er sikkert mange, som ikke kender de nævnte lokomotivtyper, der da også må betegnes som sjældne, ihvertfald på vore breddegrader. Jeg vil begynde med at omtale malletlokomotiverne, som vi har haft enkelte af her i Danmark, og som iøvrigt er den eneste af disse typer, man kan finde i Europa.

Med jernbanernes kolossale vækst i midten af forrige århundrede fulgte også en rivende udvikling af lokomotivernes teknik, størrelse og ydedygtighed. Men fritrumsprofil og akseltryk satte en grænse for størrelsen af de sædvanlige lokomotivkonstruktioner, og lokomotivkonstruktører verden over arbejdede derfor på nyskabelser, der tillod indbygning af endnu større effekt i een lokomotivenhed.

I 1886 konstruerede franskmænd Anatole Mallet (der iøvrigt lo år tidligere havde bygget verdens første compoundlokomotiv) det såkaldte Mallet-lokomotiv. Malletlokomotiver er 4-cylindrede, og hovedrammen er delt, således at de forreste cylindre med tilhørende hjul sidder på en truck under kedlen, medens de bagerste cylindre med deres hjul er anbragt i lokomotivets faste ramme. Man opnår med denne type kraftige lokomotiver, idet bevægelsen fra de to uafhængige sæt cylindre kan overføres til et stort antal drivhjul, uden at disse hindrer kurvebevægeligheden, der jo sikres ved ledningen. (Som bekendt afhænger et lokomotivs trækraft ved lave hastigheder af adhæSIONSVÆGTEN, - summen af drivhjulenes akseltryk, der altså vok-

ser med antallet af drivhjul). Da Mallet-lok næsten altid er bygget som compoundlokomotiver, d.v.s. med høj- og lavtrykscylindre, der udnytter dampen to gange, er de ret økonomiske i drift. Malletlokomotiver blev i halvfemserne anskaffet af en mængde baner, især sådanne med stærke stigninger og skarpe kurver, f.eks. smalsporsbaner, hvor de, som man vil forstå, er særligt velegnede.

Her i landet har lokomotivtypen været repræsenteret ved 7 små oBBo tenderlok på de smalsporede (1,0 m) baner Kolding-Egtved og Horsens-Bryrup. Lokomotiverne var bygget

SFJ's daværende maskinchef Milling var en meget dygtig og energisk mand, der på mange måder satte sit præg på SFJ's og andre privatbaners maskiner. I 1910 havde Sydfynske Jernbaner tildels efter Millings tegninger fået bygget to store 1D1-maskiner hos Henschel & Sohn: nr. 28 og 29, - den type, der hos DSB har fået Litra DF. Efter succesen med disse lokomotiver valgte Milling at konstruere et Mallet-lok, koblet 1BB1 men ellers meget lig de to 1D1-maskiner. Til bygningen af dette lokomotiv blev anvendt understellene fra SFJ's to første 0B1-maskiner

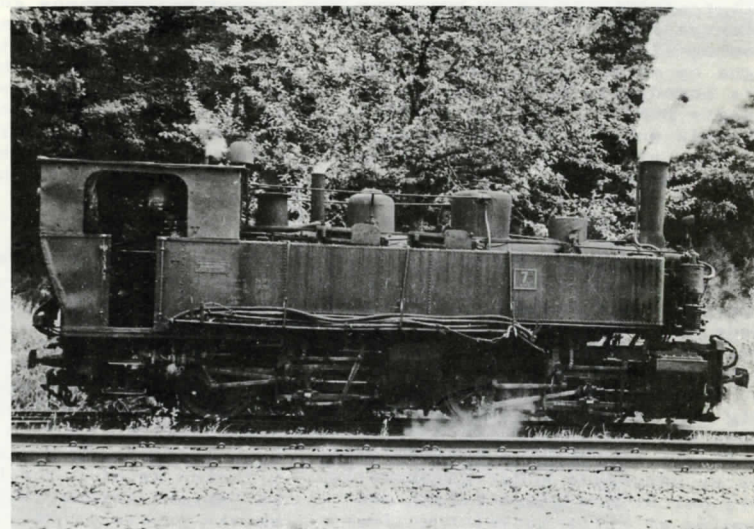


Fig.2. Tysk metersporet mallet-lokomotiv, B+B, foto: O.W.L.

1898-1900 af Arnold Jung i Jugent, Tyskland. De var ikke ret store - vejede kun 15,5 t tjenstfærdige og målte 6,5 m over pufferne; men de var velegnede på disse to meget bakkede og kurvede baner. Lokomotiverne blev alle opbygget ved smalsporsbanernes henholdsvis nedlægning (KEJ) og ombygning til normalspor (HBS) i 1929-30.

Foruden de nævnte syv har vi haft endnu et Mallet-lokomotiv i Danmark, endda bygget her i landet af Sydfynske Jernbaner på banernes egne værksteder i Odense i 1912.

fra 1876. Understellene anbragtes med forenderne mod hinanden, og ovenpå blev der så monteret en ny stor kedel. Lokomotivet var i flere retninger meget moderne, men det blev desværre aldrig nogen rigtig succes, - bl.a. fordi Milling døde allerede i 1912 ved "Titanic" - katastrofen. Det var i drift til omkring 1918, hvorefter det ophuggedes.

I Sverige findes der endnu 2 Mallet-lokomotiver i drift ved den smalsporede (0,891 m) bane Dala-Oekelbo-Nordsundet Järnväg (DONJ) ca. 150 km nord for Stockholm.

Denne bane har ikke længere persontrafik men foretager omfattende tømmertransporter, til hvis afvikling der allerede i 1910 blev anskaffet 3 store OCCO-lokomotiver, bygget af fabrikken "Atlas" i Stockholm. Et af lokomotiverne er ophugget i 1960, men de resterende vil sikkert være i drift endnu i nogle år, da det kun ved "multiple"-drift af diesellok vil være muligt at erstatte disse meget kraftige Mallet-maskiner. Kender man lidt til damplokomotiver og deres ydeevne, imponeres man over, hvad disse Mallet-lokomotiver magter, og det er en oplevelse af de virkeligt sjældne at se og høre maskinerne starte fra Oerkelbo station og slæbe 30 læssede tømmervogne op ad en stejl rampe og over SJ's hovedspor. Undertegnede, der besøgte DONJ i 1959, kan absolut anbefale enhver, der har lejlighed til det, at bese denne smukke og interessante bane.

Ellers finder man i dag ikke mange Mallet-lokomotiver i Europa. Der eksisterer kun nogle små typer på smalsporsbaner i bl.a. Tyskland og Frankrig.

Deres mest fuldkomne udvikling nåede Mallet-lokomotiverne i USA, hvor der er bygget mange meget store lokomotiver af denne type, - ja, verdens største damplokomotiv, "Big Boy" er et Mallet-lok, såvidt vides med hjulstillingen 2D+D+D2. De fleste amerikanske Mallet-maskiner er udprægede godstogslokomotiver; der er dog gjort forsøg med bygning af eksprestogslokomotiver efter Mallets system, men desværre på så sent et tidspunkt, at de blev fordunklet af diesellokomotiverne.

Trods dets mange anvendelsesmuligheder var Mallet-lokomotivet ikke den endelige løsning af opgaven: et kraftigt lokomotiv med stor kurvebevægelighed. Anbringelsen af kedlen ovenpå de to dampmaskiner medfører nemlig en ret høj konstruktion, hvilket tillades af det amerikanske konstruktionsprofil for normalspor, der er 1/2 m højere end det europæiske, men medfører vanskeligheder ved de mindre konstruktionsprofiler for

smalsporsbaner. En anden ulempe ved Mallet-lok'ene er, at lokomotivets faste ramme med kedlen slår voldsomt ud til siden i skarpe kurver. Disse ulemper ophjalp englænderen H.W. Garratt, der i 1909 konstruerede det første Garratt-lokomotiv til en smalsporsbane på Tasmanien med kun 600 mm sporvidde. (Købt B+B, nu tilbagekøbt af fabrikken og udstillet som museumsstykke). Ved Garratts konstruktion er begge dampmaskinerne med tilhørende drivhjul udformet som to uafhængige trucks, og kedlen er ophængt mellem dem på samme måde som en bogievogn. Lokomotivet får herved bogievognens gode løbeegenskaber og egner sig langt bedre end Mallet-lokomotivet som ekspresmaskine. Vand- og kulbeholdningen anbringes på henholdsvis forreste og bagerste truck, hvorved en særlig tender spares. Garratt tog patent på sin konstruktion og gik i kompagniskab med den engelske lokomotivfabrik Beyer Peacock & Co. om bygningen af Beyer-Garratt lokomotiver.

Garratt-lokomotiverne fortrængte på de stærkt kurvede og med svag overbygning anlagte syd-afrikanske baner fuldstændig Mallet-lokomotiverne, der tidligere havde været de foretrukne. Der er til Syd-Afrika leveret så store lokomotiver som ODo+oDo og 2D1+1D2-maskiner, alle for 1067 mm sporvidde. Også i Syd-Amerika, Australien og i Indien kører eller har kørt mange Garratt-lokomotiver. De europæiske repræsentanter er nu alle at finde i Spanien, efter at British Railways for få år siden har ophugget de 16 1Co+oC1-lokomotiver, som siden 1926 havde været i drift i England. De spanske Garratt-lokomotiver fordeler sig med større og mindre typer på både smal- normal- og bredsporede baner; ialt er der vel 30-35 stk. i drift. Skulle læserne få lejlighed dertil, kan jeg stærkt anbefale Dem at studere disse særprægede lokomotiver og deres gode køreegenskaber nærmere.

Af andre særprægede lokomotivtyper må nævnes Shay- og Climax-

Fig.3. C+C mallet-loko CFE Réseau Breton Carhaix, 1958, 1000 mm sporvidde, foto OWL.

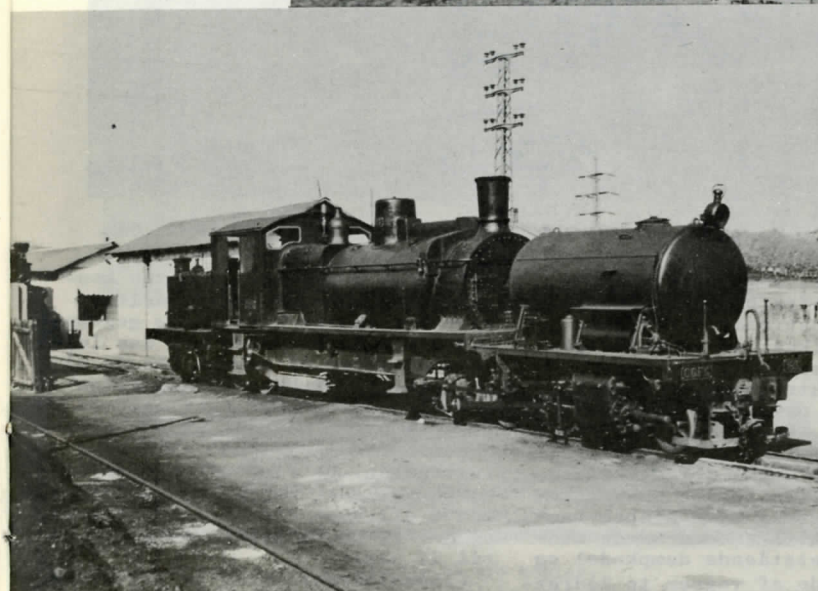
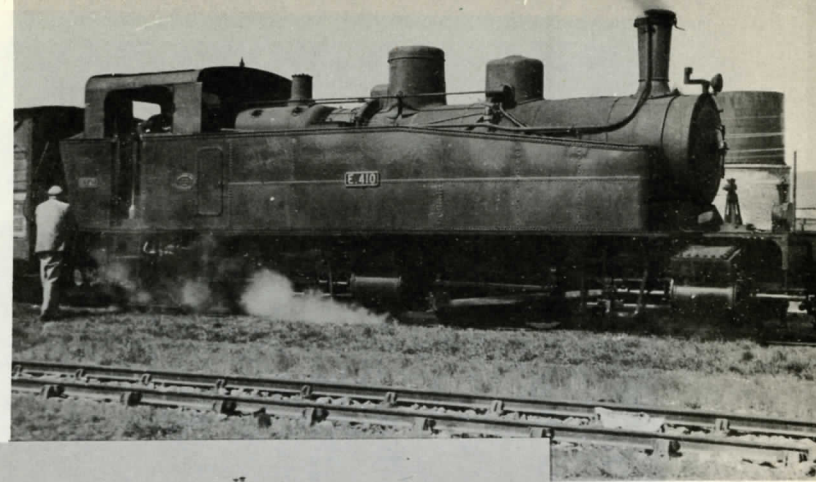
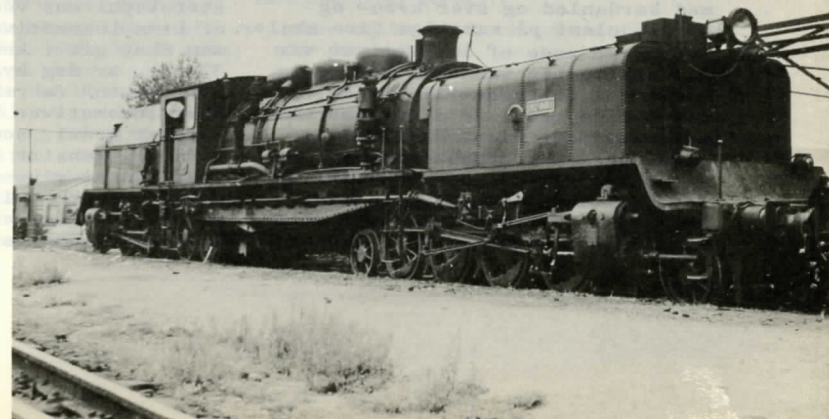


Fig.4. CFGL Movresa (Alta) St. Leonard, Belgien. Foto:OWL.

Fig.5. Spanske Statsbaner - sporvidde 1676 mm, Jativa 1960. Foto: OWL.



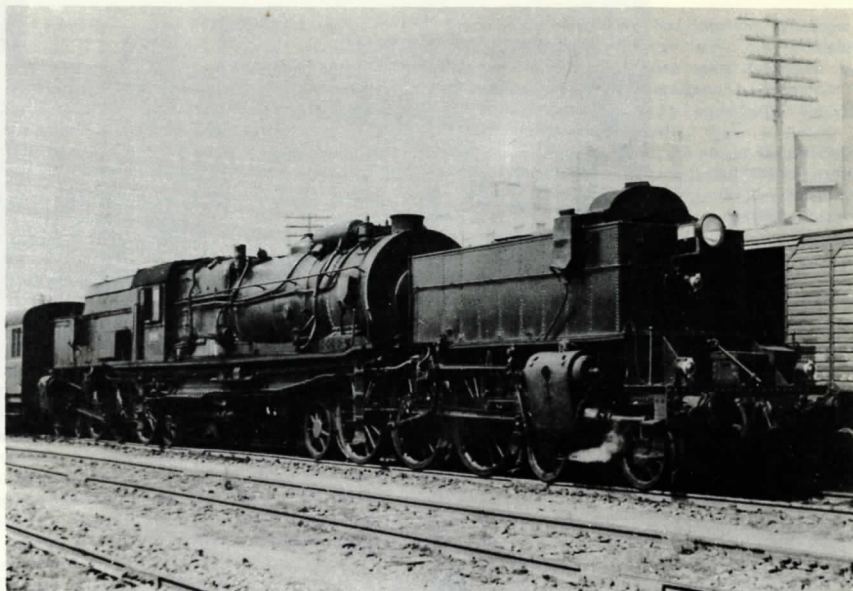


Fig.6. Spanske Statsbaners bredsporede Garratlokomotiv, 2C1 - 2C2. Foto: OWL.

lokomotiverne, som under visse specielle driftsforhold er andre maskinkonstruktioner overlegne, men iøvrigt ikke har vundet nogen stor udbredelse.

I 1879 konstruerede en mand i Michigan ved navn Ephraim Shay til sin egen tømmerbane det første gearede lokomotiv af den type, der senere skulle komme til at bære hans navn. Dette første Shay-lokomotiv var slet og ret en åben tømmervogn, på hvilken man havde monteret en opretstående dampkedel og i den ene side af vognen to lodretstående cylindre. Cylindrene trak via en vandretliggende mellemaksel med kardanled og over kron- og spidshjulsæt på samtlige fire aksler. I den ene ende af lokomotivet var der anbragt en vandbeholder og i den anden en kasse til brænde, som man fyrede med i de store amerikanske skovdistrikter. Maskinen var ikke nogen skønhedsåbenbaring, men den kunne køre, endda så godt, at der indtil 1945 i det hele blev bygget over 3000 lokomotiver efter Shay's idé, dog i en forbedret ud-

motiverne kunne ifølge deres konstruktion køre på meget dårlige spor med skarpe kurver, og gearingen gav i forbindelse med den fulde udnyttelse af vægten (60-90 t) en anseelig trækraft. Som følge af disse egenskaber blev lokomotiverne meget udbredt på industribaner i Nord- og Sydamerika og i Australien. De fleste lokomotiver var 4-akslede, men en del byggedes med 6 drivende aksler i tre trucks, og der er endog bygget loks med op til 12 aksler.

Climaxlokomotiverne er ligeledes opbygget på to eller flere trucks. førelse. Disse maskiner er for størstepartens vedkommende bygget af Lima-Lokomotive Works i Ohio, som Shay gik i kompagniskab med, 33 stk. er dog bygget på licens af "Willameth" fabrikkerne. De senere Shay-lokomotiver har en almindelig vandret kedel, som er forskudt lidt til venstre for lokomotivets akse for at give plads til de tre lodretstående cylindre, der virker på en langsgående krumtapaksel i maskinens højre side. Shay-loko-

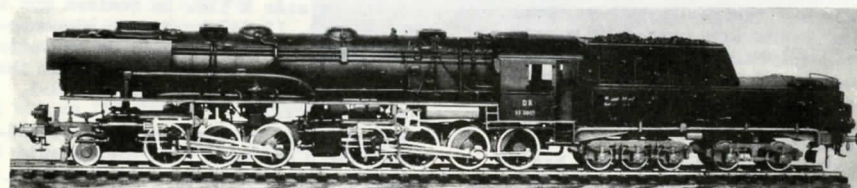
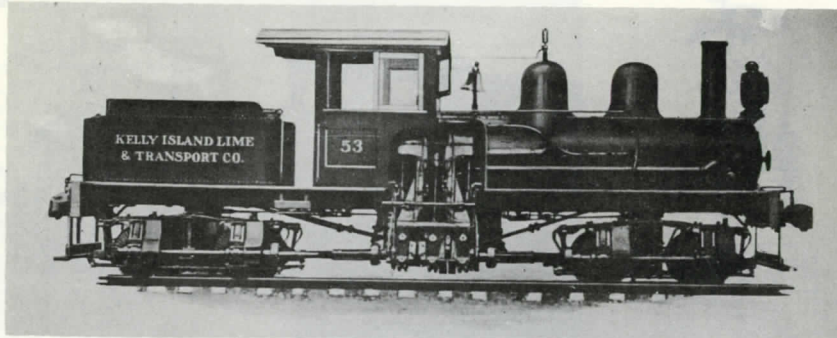
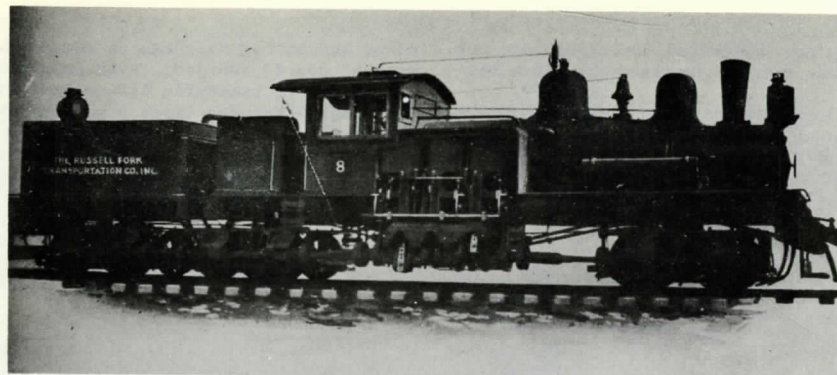


Fig.7. 90 tons - shay-lokomotiv på tre bogier.

Fig.8. 20 tons Shay-lokomotiv af let og enkelt type.

Fig.9. Model i 0 af et af Deutsche Reichbahn projekteret, men aldrig bygget Mallet-loko, reihe 53 (modellen bygget af hr. Paul Sperling, Berlin).

Cylindrene er ved denne lokomotivtype anbragt skråt, en i hver side, og de trækker på en tværliggende krumtapaksel, hvorfra bevægelsen overføres til hjulene gennem tandhjulsvexlinger og kardanled. Climax-lokomotiverne blev kun bygget i nogle få hundrede eksemplarer, idet de skråtstillede cylindre og en uheldig udformning af gearingen fik disse lokomotiver til at

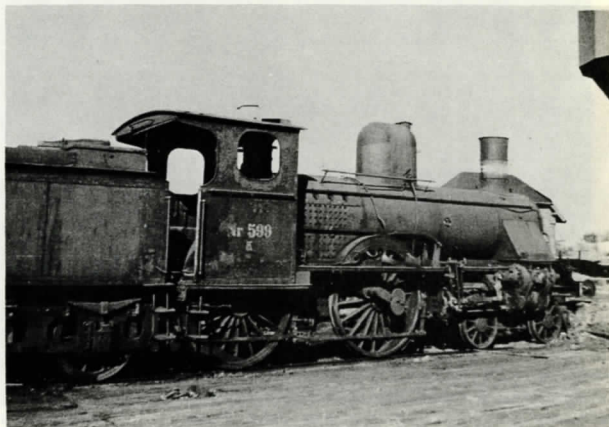
rokke og banke i en sådan grad, at alt på maskinen, personerne inklusive, rystede løs. Såvidt det vides findes der ikke længere Climax-lokomotiver i drift.

En tredje type i denne "familie" var Heisler-lokomotivet, som havde cylindrene anbragt i V-form under kedlen, lige foran førerhuset. Bevægelsen overførtes til hjulene på samme måde som ved Climax-lo-

komotiverne. Heisler-lokomotiverne har kun vundet begrænset udbredelse.

De her beskrevne industribanelokomotiver udgør kun en beskedent del af verdens lokomotivpark. Men de har i mange år ydet et godt stykke arbejde ved at klare transportopgaver, som ikke kunne være løst på anden vis.

DAN.
(omarbejdet af red.)



En af vore ivrige læsere, hr. Poul Thiesen, Fredericia sender et par supplerende oplysninger til artiklen i forrige nummer af MB-Nyt om de sidste K-maskiner, samt et lille hjertesuk over behandlingen af disse og andre hensatte damplokomotiver.

Den sidste kørende K-maskine har nu kørt sin sidste tur, nemlig nr. 582, som kørte for DJK i efteråret. Indtil da henstod den i Roskilde.

Af de 100 stk., som indkøbtes til DSB i årene 1894-1902, er der nu kun 9 stk. tilbage, og af disse er 2 stk. udrangerede (nr. 523 og 577), og de vil sikkert blive ophugget i nær fremtid.

Det er ikke i nogen køn tilstand, man finder de sidste K-maskiner hensatte. Ved maskindepotet i Brande henstår 3 stk., nemlig nr. 511, 595 og 599. Den sidstnævnte, som har været hensat i længst tid, ser meget misserabel ud. Malingen er revnet og falder af, bare man rører ved den. Grunden er jo den, hvor grusomt det end lyder, at statsba-

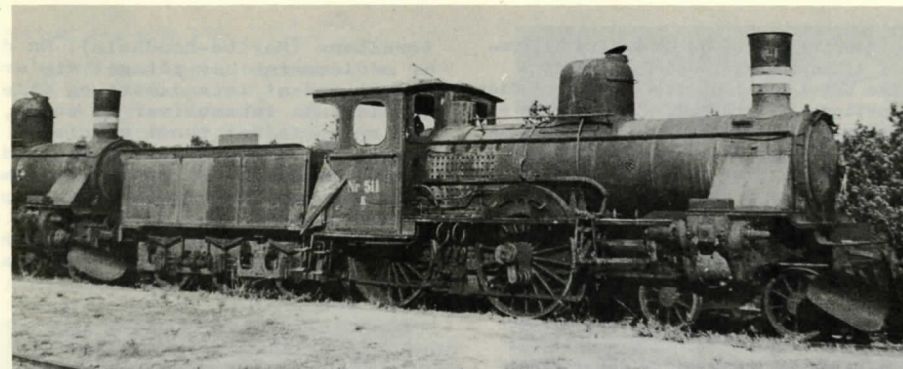
nerne kun betragter sådan en gammel K-maskine som 42 ton jern, hvis salgspris er lige stor, hvadenten det er rustent eller ej. - Foruden disse 3 maskiner henstår i Brande Hs 406 og 422, F 450, D 811 og 867 samt J nr. 1, som skal på jernbanemuseum. Lige med undtagelse af K 599 og J 1, som står henholdsvis ved og i remisen, er disse maskiner opstillet i en plantage et stykke fra maskindepotet, et sted, der af ukendt årsag kaldes "Brande frihavn". (Er der nogen, der kan knække den?)

I Viborg står K 518. Da remisen kun benyttes lidt, (D 847 er eneste hjemmehørende togmaskine) står alle de hensatte maskiner indenfor, og er derfor slet ikke rustne. De øvrige er Hs 410 og D 801, 815-816 og 840.

For enden af et langt sidespor i Padborg står D 876 og K 523. Sidstnævnte henstilledes uden tender, idet denne i lang tid benyttedes ved maskindepotet i Nyborg. Denne tender ser lidt ejendommeligt ud, idet den har værktøjskasse. At det er ligegyldigt om de 42 ton jern er vrødet lidt rundt, ser man af, at 523 er skubbet baglæns uden tender op i 876, hvis puffer har anrettet en del skade.

I Slagelse er K 539 hensat i remisen. Det særlige anlæg til togforvarmning, maskinen siden 1957 har været udstyret med, er nu påmonteret D 838.

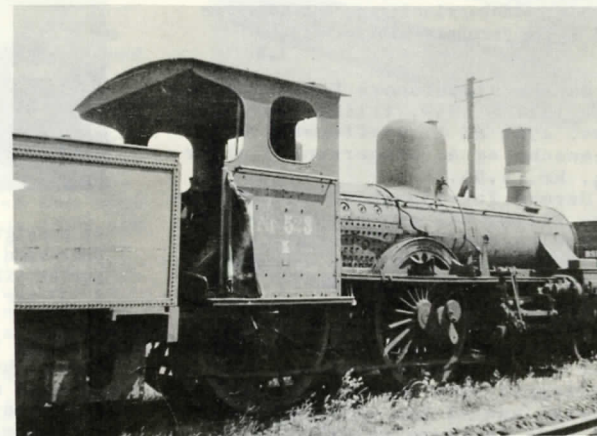
I Skanderborg står nr. 563 sammen med O 318 og Mx 132, som alle skal på jernbanemuseum. Nr. 563 er den sidste K-maskine, der findes i sin oprindelige skikkelse d.v.s. lav kedel og planglide-



re. Iøvrigt har O 318 fået en S-reparation.

K 577 stod i Varde sammen med H 800. Begge er imidlertid fjernet, for H-maskinens vedkommende sat i drift med hjemsted Fredericia.

Dette er den sørgelige rest af de så stolte og virksomme K-maskiner, og det er kun et spørgsmål om tid, hvornår den sidste af dem går til ophugning, og så kan alle dampvennerne kun glæde sig over 563, som vil komme til at pryde det kommende jernbanemuseum ved Østerport station.



K 511 og 595 var sidst hjemmehørende i Brande.
K 518 og 599 var sidst hjemmehørende i Struer.
K 577 var sidst hjemmehørende i Fredericia.
K 539 og 582 var sidst hjemmehørende i København.

Poul Thiesen



LITTERATUR
HJØRNET

Vognfabrikken Scandia, Randers 1861 - 1961 af dr. phil. Georg Nørregård, 192 sider A4, 65,- kr. indb.

Bogen er udgivet af Scandia i anledning af fabrikkens hundredeårs jubilæum. Et begrænset antal eksemplarer er givet i kommission til Haases boghandel, hvor de kan erhverves til en særpris af 65,- kr. (2/3 af fremstillingsomkostningerne).

Det er en meget smuk bog, og for den der både holder af tog og bøger vil det - prisen taget i betragtning - være en fordelagtig anskaffelse. Bogen indeholder meget jernbanehistorie - især fra de jydsk-fynske baners anlæg og første

tid (fabrikken blev jo de første år drevet i tilknytning til banen), og der findes bag i bogen en tabel over Scandias produktion af vogne m.m. gennem årene - desværre dog uden nogen som helst specifikation af type eller købere, men herudover koncentrerer jubilæumsskriftet sig naturligt nok om selve fabrikkens historie, så det er måske tvivlsomt, om den udelukkende jernbaneinteresserede vil få valuta for pengene. Af interesse er dog naturligvis de smukke billeder af rullende materiel samt et lille kapitel om Scandias produktion af vogne til de jydsk-fynske baner før 1878 udarbejdet på grundlag af driftsmaterielfortegnelserne. Endelig må fremhæves de detaljerede kildehenvisninger, der udgør en hel lille jernbane-bibliografi.

I.N.

Danske Statsbaners Damplokomotiver 1847 - 1959, tillæg 1 pr. 20. nov. 1961 af I. Steffensen, G. Wieneche og A. Gregersen. 5 sider A5, kr. 1,50.

Hermed foreligger altså det første tillæg til den komplette fortegnelse over DSB's lokomotiver. Tillægget anfører dels de siden 1959 udrangerede maskiner, dels indeholder det rettelser og tilføjelser til de allerede givne oplysninger. For de "lokospottere" der har købt fortegnelsen, vil tillægget være uundværligt. De øvrige kan vi kun anbefale at købe både fortegnelse og tillæg.

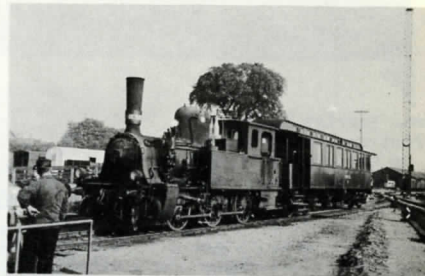


DANSK JERNBANE-KLUB

DJK (Dansk Jernbane Klub) har nu (15-1) bestået et år. Medlems-tallet har rundet de 200, og der har i årets løb været afholdt et væld af arrangementer, deriblandt 7 udflugter til forskellige privatbaner (nogle af dem refereret i MB-Nyt) og forskellige gode foredrag og film-forevisninger.

Klubben udsender til medlemmerne et meddelelsesblad, som indeholder oplysninger om klubbens arrangementer samt jernbanenyheder af forskellig art, bl.a. meddelelser om leveringer af rullende materiel til DSB og privatbanerne. Mest kendt af offentligheden er vel klubbens ve-

teranbane (Maribo-Bandholm). En del af medlemmerne har påtaget sig arbejdet med at istandsætte og male de aldrende lokomotiver og vogne, der er opstaldet rundt omkring i landet. Man efterlyser iøvrigt yderligere mandskab til dette morsomme job. Klubben lægger stærkt vægt på, at man ligeså meget interesserer sig for moderne jernbanedrift og agter at bidrage med oplysning og propaganda om nutidens jernbaner.



Et pudsigt foto, der viser klubbens HHGB-vogn tilkoblet F 492 inden transporten til Klampenborg i særtog 9400. S 737 var togmaskine. - Foto Sv. J.

Af og til afholder klubben auktioner, hvor både mere ligegyldigt, men også meget interessant jernbanelitteratur (samt fotos og frankeringsmærker) kan erhverves til ofte meget små priser.

Alt i alt har det forløbne år i høj grad givet medlemmerne valuta for det ret beskedne kontingent (15 kr. + 5 kr. i indmeldelsesgebyr. Ikke mindst for modelbyggere er der mange impulser at hente på jernbaneudflugterne, hvor ellers gemt materiel hentes frem til skitsering og fotografering. Vi kan absolut anbefale vore læsere et medlemskab for 1962.



MB-NYT

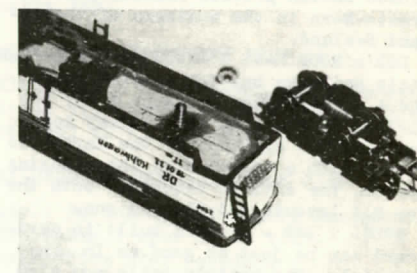
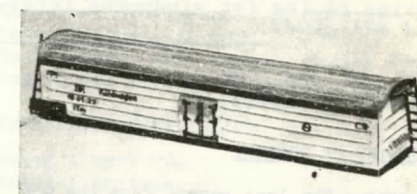
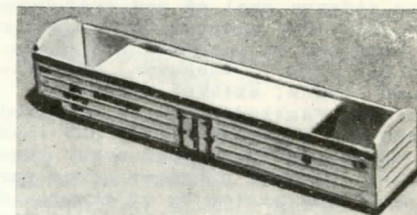
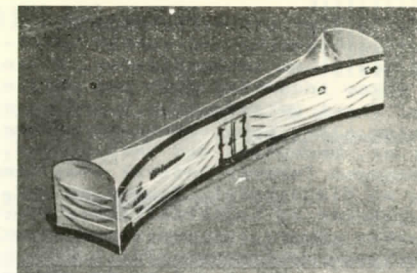
Fortsat fra side 142.

Derpå anbringes sikkerne. De består af hvid sytråd, der stikkes gennem huller i sider og gavle og limes på indersiden af disse. Trådene skal spændes så meget, at siderne buer ca. 5 mm indad. Side- og gavlfladerne afstives ved pålimning af 1,5 mm tykke papstykker. Under denne proces må vognkassen stå på en plan flade, f.eks. en glasplade. Ligeledes af 1,5 mm pap udskæres der et "loft", som indklæbes et lille stykke fra sidernes overkant. Herefter skulle vognkassen være helt stiv, og den grunddes med et lag klar lak, bl.a. for at fastholde sikkerne.

Taget udskæres af 0,3 - 0,5 mm karton, forsynes på samme måde med sikker, hvorefter det fastlimes til vognkassen og males med grå celluloselak. Efter at gavlenes stiger og sidedørene med hængsler og lukketøj samt vandlisterne over dørene er udskåret af 0,3 mm karton og fastlimet, mangler kun bunden (og pufferne, hvis de ikke som her er påmonteret bogierne). Bunden udskæres af mindst 1,5 mm pap efter vognkassens indvendige dimensioner. Den fastlimes i en sådan afstand fra sidernes underkant, at den færdige vogn får den rette højde. Bogiernes drejetappe er fladhovedede maskinskruer, der er loddet på små metalplader, som fastlimes under bunden. For at limen bedre kan binde, er pladerne forsynet med et antal huller, og derens godt for fedt før limningen. Vognkassen påføres endnu en gang klar lak, hvorefter den efter montage af bogierne er færdig.

Jeg har på den her beskrevne måde bygget et 5-vogns køletog, der med hensyn til styrke og køreegenskaber har indfriet alle forventninger ved de forsøg, jeg har gennemført med det, således at jeg også fremover agter at bygge papmodeller. (Forkortet og bearbejdet af red.)

Jeg har selv bygget en del papmodeller i spor 0 og har de bedste erfaringer med dette materiale. På grund af den langt mindre vægt og store elasticitet klarer vogne af pap sig faktisk bedre ved afsporing-



ger end vogne af tynd metalplade, der let bliver til "harmonikaer". Engang tabte jeg således en DJ-vogn på vej ned ad Frederiksberg bakke på cykel. Heldigvis var vejen dækket af et snelag, så udover et par afrevne bogier kom DJ-eren ikke noget til! Til det ovenstående byggebeskrivelse kan jeg tilføje følgende vedrørende 0-vogne:

Sider gavle og bund udskæres af

1 1/2 - 2 mm pap og sammenlimes, idet samlingerne indvendigt udfyldes med 10 mm trekantlister. I lange vogne indsættes godt med skilletrum. Taget udføres af 0,5 - 2 mm karton eller pap; tykkelsen afhænger af, hvormeget det skal bukkes. Bukningen foregår lettest over damp fra en fløjtekedel. Vanger og pufferplanker og bogiecenterernes tværbjælker udgøres af trælister, der i hobbyforretningerne fås i alle dimensioner fra 1 x 1 mm og opfeft. Hvis siderne skal gå ned over bunden, udfyldes hjørnet mellem sider og bund med en passende liste. Op i denne eller i vangerne, hvis sådanne findes, stikkes trinneses stivere. Fastlodningen af trinbrædderne til stiverne bliver det eneste loddearbejde. Hvis vognen har tagrytter, kan den opbygges af et par langsgående lister og et ekstra lille tag. Vognkassen males inden taget sættes på (og før vinduerne forsynes med glas).

Rail Mail

SUMMARY OF CONTENT

NPMB - The last report from the now closed Danish private railway Næstved-Præstø-Mern in the southern of the island Sealand.

DSB's MODELbane I LYNGBY - The Danish State Railways has for several years had a modelrailway in gauge 0 for the purpose of training the railway men in handling the signals, as the layout is fitted with a normal-size interlocking system. The article describes both the two old layouts and the new one.

MODEL I PAP - A model built in cardboard can be just as good as in other materials. The article tells you also in pictures how to construct it.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING - Layout of the month is this time an old Danish steamengine, class P, which in its last years was running in the northern part of Jutland.

MÅNEDENS SPORPLAN - Layout of the month is in TT, 12mm gauge and constructed also to show which articles you need if you want to build it in ROKAL.

LIDT OM MALLET-LOKOS - An article about mallet, Garratt and other special

Malingen består af mange lag tynd celluloselak med mellemliggende afpuddning med ståluld. Ved efterligning af brædebeklædte vogne gives modellen først et par lag maling, før bræddemellemrummene forsigtigt ridses med en skarp men ikke spids genstand. Derefter færdiglakeres vognen. Ved lakerede teaktræsvogne stryges vognkassen et par gange med en orangebrun grundfarve. Dernæst ridses brædderne, hvorefter modellen får endnu en eller to gange orangebrunt. Endelig overtræses vognen med en klud dyppet i en opløsning af sort farvepulver i vand, eventuelt med lidt lim i, og med en stiv pensel trækkes der "årer" på langs af brædderne. Ved hjælp af klud og pensel pyntes vognen, således at det rigtige udseende af snavset traværk fremkommer, når modellen har fået en gang klar lak.

I.N.

kind of steam-engines.

VOR LÆSER - Letters from the readers.
LITTERATURHJØRNET : News in literature.

DANSK JERNBANEKLUB - A Danish railway club for enthusiast has recently been formed and will try to preserve old engines, wagons and coaches and all kind of interesting old railway things. They have nearly got a railway of their own now and own a couple of locos and a few cars, which the members help to rebuild. They also arrange excursions and run SPECIALS on different lines all over Denmark from time to time.

KLUBMEDDELELSER - News from the clubs.

IMPORTANT NOTICE FOR OUR FOREIGN READERS!! -

Unfortunately the steady increasing costs in making a magazine like MODEL-BANENYT has made it necessary to increase the prices for MB-NYT starting with no. 1/1962. The retail price will be dkr.3.- instead of 2,50 and a 1-year subscription will be dkr.17.00, instead of dkr.16.50. However, you can secure yourself the magazine for 2 years at the reduced price of dkr.32.00 and for 3 years at dkr.45. Also the old numbers can surely be of interest for you and we have a special offer for our foreign readers: 20 copies from 1953,54 & 55 for only dkr.15., post paid. Send int. money-order or a check.

MB-NYT

KLUBMEDDELELSER

I disse spalter kan også nye klubber optages, jævnfør meddelelsen nederst på siden.

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB (ÅRHUS)

Klubanlæg i spor 0 på Aarhus H.
Bestyrelsen: Formand - M.W. Nielsen, St. Blichersvej 67A, Aabyhøj samt R. Mikkelsen, H.F. Jensen og E. Skriver.
Nye medlemmer kan optages (må være fyldt 16 år).
Kontingent - aktive 20kr. og passive 5 kr. pr. år.

MODELJERNBANEN

Anlæg i spor 0.
Henvendelse: ØBro 1374x. Enkelte nye medlemmer kan optages.

Hg.-Mjk. HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Formand: Kurt F. Nielsen, Peder Skramsvej 10, tlf. (03) 21 31 04.
Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedamsvej 78, tlf. (03) 21 24 38.
Sekretær: H. Christiansen, Fredensvej 6, tlf. (03) 21 22 76.
Klubbens adresse: Peder Skramsvej 10.

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale: Nørrebro Station.
Mødeaften: Første søgne mandag i hver måned kl.20.
Formand: E. Albrechtsen, 87 54 62.
Næstformand: J. Voldmester, EV. 7790.
Kasserer: E. Lehmann, ØB 3334.
Sekretær: A. Gregersen, Raftvej 6, Lyngby.

AALBORG MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften: Mandag
Klubhus: Forchammersvej 3.
Formand: Disp. Finn Ankeraa, tlf. 21279

ODENSE MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klubanlæg og klublokale: DSB's rutebilgarager på Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46.
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40.
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11 14 77

Byggeaften: torsdag kl.20.00
Nye medlemmer kan optages, henvendelse i lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

Nordkærvej 1, Hvidovre, Valby.
Formand: Alf Rasmussen, Urtehaven 89, Valby, tlf. 30 06 31.
Næstformand og kasserer: Erik Bugge, Hovedvejen 178, Glostrup.
Sekretær: Bent Størmose, Dansborg Allé 5, Hvidovre, Valby, tlf. 78 29 92.

SLAGELSE MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i "0" på Slagelse banegård.
Byggeaften: tirsdag.
Formand: P.E. Jensen, "Lundehus", Valbyvej, Slagelse, tlf. 52 27 89.
Kasserer: Trafikass. J.K. Petersen, Jernbanestationen, Korsør.
Næstformand: H.H. Larsen, Herluf Trollesvej 18, tlf. 52 21 80.

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

Anlæg i spor HO.
Lokale: Kastrop.
Formand: Ole Mortensen, Horsebakken 74, Bella 1821.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO" 56

Klubanlæg i HO/2-skinndrift. Henvendelse til formanden Karl Jensen, Blegdamsvej 40², tlf. NORA 4998y.

KALUNDBORG MODEL-JERNBANE KLUB

adr.: Pakhuset, Kalundborg Banegård.
Klubanlæg i spor 0, 12 volt.
Byggeaften hver torsdag.
Formand: C.O. Petersen, Lundemarken 39, Kalundborg.

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUBBER er velkomne til optagelse under rubrikken KLUBMEDDELELSER med tekst i det pågældende lands eget sprog. Klubber, som ønsker at blive optaget i rubrikken, skal blot indsende kr.8.00 i gebyr samtidig med bestilling af et abonnement til klubben, dvs. for ex. for danske klubber bliver prisen 1 årsabonnement kr.15.00 + kr.8.00 for optagelsen i rubrikken. (andre nordiske klubber kr.241/2.

HO

Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad —

ROKAL TT

Vi har til stadighed ROKAL på lager i stort omfang og leverer til hele Skandinavien!

BP-TOG NY KONGENSGADE 11, K. TLF. BYEN 5703

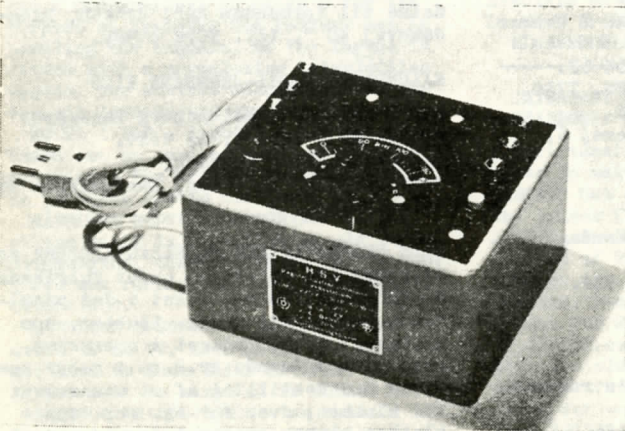
GIVER DEM EN
STOR BANE på
en ringe plads
.....

Gratis katalog
sendes overalt!
Fr. 14-20, 1.10-14

HSV

Fagfolk kender den tekniske Forklaring paa, at H. S. V. Transformatorer yder mere end andre Transformatorer, Ikke-Fagfolk konstaterer ved Brug, at de gør det.

At de samtidig er billigere, betyder at H. S. V. Transformatorer besidder 2 store Fordele, som sjældent forenes:



BEDRE OG BILLIGERE

VED DE -

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

SÆRPRISER PÅ TIDLIGERE NUMRE AF MODELBANENYT!

- 1952 nr. 1, 4 à kr. 0,50 (1,00)
- 1953 nr. 1, 2, 3, 8, 10, 12 à kr. 0,75 (1,00-1,25)
- 1954 nr. 1, 2, 9, 10, 11, 12 à kr. 0,75 (1,25-1,50)
- 1955 alle nr. à kr. 1,00 (1,50)
- 1956 alle nr. à kr. 1,00 (1,50-1,75)
- 1957 alle nr. à kr. 1,25 (1,75)
- 1958 alle nr. à kr. 1,25 (1,75)
- 1959 alle nr. à kr. 2,00 (2,50)
- 1960 alle nr. à kr. 2,00 (2,50)

(priser i parantes
angiver normalpris)

Obs!

I årgangene 1952, 53, 54 er restoplaget meget lille, så bestil snarest. 1955, 56, 57 og 58 har 12 numre i hver årgang, medens 59, 60, 61 o. s. v. har 6 numre.

MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056

Tlf. BYEN 5703 (døgnvagt)

Obs!

Modelbane-Nyt kan også bestilles gennem Deres egen boghandler, for 16 kr. pr. år.



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: (Post sendes til NY KONGENSGADE 11, Kbh. K.). Bent Palsdorf (ansv.hav.). Ib Nielsen, Tordenskjoldsgade 31 a III, Kbh. K. Telefonisk henvendelse: Kl. 17,30-18, BYEN 9221. Kurt Wessel Hansen, Smakkegårdsvej 1 c, Gentofte. Telefonisk henvendelse: Kl. 18-19, GENTOFTE 2819. Telefonisk henvendelse til REDAKTIONEN: fredag kl. 17-20 og lørdag kl. 10-14, BYEN 5703.

KORRESPONDENTER: Sv. Jørgensen, Blichersvej 5, Helsingør. O. W. Laurson, Nygade 20 III., Silkeborg. W. Bay, Marienlyst, Virklund.

EKSPEDITION: Modelbane-Nyt, Postbox 184, Kbh. K. (Postkonto 35056) Telefonordrer modtages hele døgnet på BYEN 5703.

—o—

Eftertryk kun tilladt efter skriftlig aftale. Bladet udkommer med 6 numre om året.

Arsabonnement 16 kr., udland 17 kr. Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

KØBENHAVN:

Københavns Telefonkiosker samt Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby. Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K. Kiosken, Østerport Station, Ø. Model & Hobby, Løvstræde 2, K. Hovedbanegårdens Aviskiosk & Boghandel. Kiosken, Classensgade 18, Ø. Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl. Rom & Co.s Modeljernbaner A/S. Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K. BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K. Sport Hobby, Bygaden 2, Herlev Kiosken, Rybjerg Allé, Herlev.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ARHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17. Hobby House, Paradisgade 12.

RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

ENGLAND:

Robert Spark (European Railways), 146 New Cavendish street, London, W. 1.

FINLAND:

Rautatiekirjakauppa Oy, Helsinki.

FRANKRIG:

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.

NR. 1/1962 udkommer medio APRIL