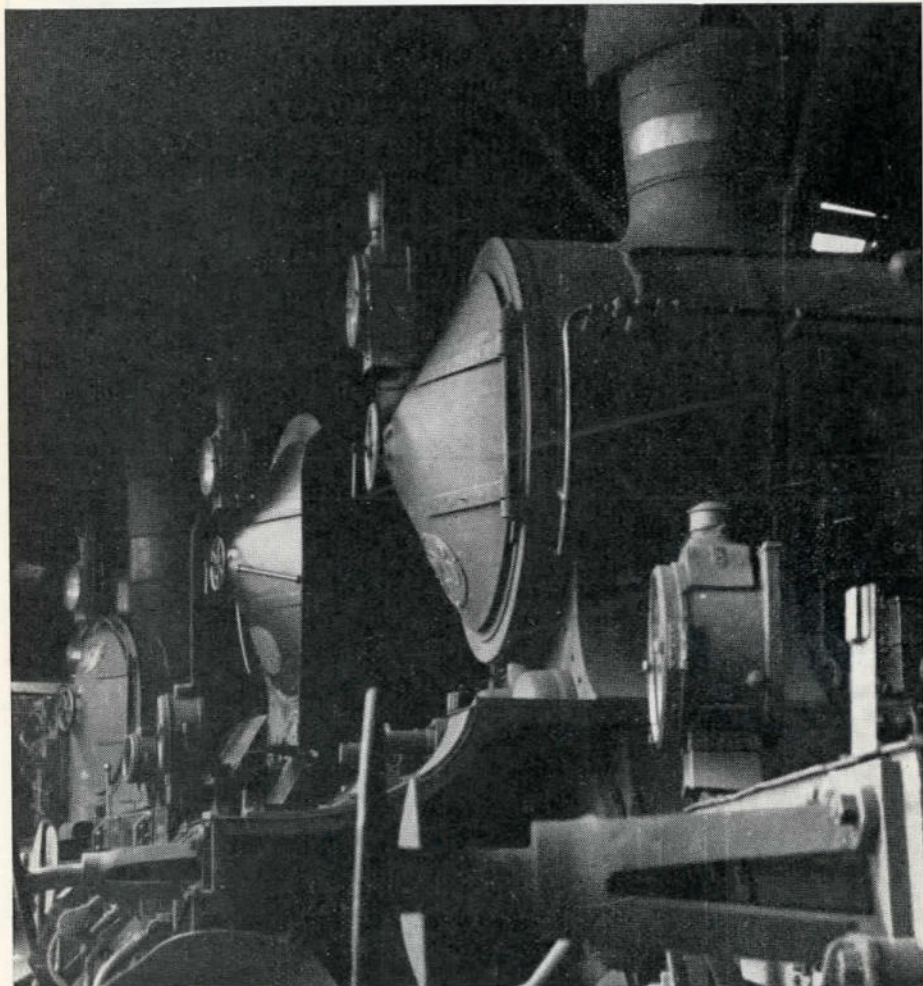


Modelbane -nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder



Klar til sommertrafikken!
(»På stald« i Nyborg remise)

PRIS
1 kr.

2. ÅRGANG

JUNI 1953

6

HOBBY CENTRALEN

ALT I MODELJERNBANER

Longs motorvogn	115,00	Løsdele til litra MO:	EGCs byggesæt, litra			
Bodan S-maskine	120,00	Karosseri	10,00	CU personvogn	6,50	
i samlesæt	75,00	Boggie m. snekker	28,00	CM	»	6,00
Michs motorvogn	60,00	» m. slæbesko	10,00	CPE	»	6,00
» personvogn	9,75	Bund m. tandhjul	8,00	CR	»	6,00
Personvogn l. AT	9,00	Long motor	36,00	DJ postvogn		4,45
Godsvogne, alle typer		Koblinger pr. stk.	0,60	QH godsvogn, lukket		1,50
fra 4,40 til	9,00	*		PFR	»	åben 1,50
DMT signaler	8,90			PB	»	» 1,00
Lysmast m. 18v. pære	3,75	HSV transformator	65,00	Omskiftet t. ELsporskifte		
Blink-relais	2,00	HSV strømfordeler	7,50	til 2 sporskifter		8,00
Egerhjul t. vogne	0,25	HSV kontaktpanel	12,00	til 4	»	12,90
Nyhed! Vejoverskæringssignaler til enkelt og dobbelt spor (1:87) kr. 4,50						

Hen og se hos

HC

MØNTERGADE 10. København K. Byen 5714 x

(Provinsordrer ekspederes omgående)

FALSTERGARN-Spinderiet

NYKØBING FALSTER

Nyt

fra

Nær og Fjern



DAMPLOK MED PANTOGRAF!

I Schweiz kører nedenstående "el-drevne" damplok som rangerlok.(?) Ja, hvad er meningen? Vi troede også, at det kun var modelbyggere der kunne finde på noget så fjollet!

Forklaringen er slet ikke så mærkelig endda. - Under krigen, da det var vanskeligt at skaffe kul til lokomotiverne, fandt man ud af, at hvis man kunne opvarme vandet med noget andet end kul, så var problemet løst. Og så var det jo egentlig ret nærliggende at bruge den elektriske strøm, den havde man jo nemlig næsten overalt,

da de egentlige tog i forvejen udelukkende blev fremført ved hjælp af el-lok. Derfor udstyrede man simpelthen et damplok med en strøm aftager ovenpå førerhuset. Strømmen blev så gennem en transformer omdannet til lavspænding, der via elektriske varmelegemer sørgede for opvarmningen af vandet. Enkelt og ligetil - ikke sandt?

(Miba-Reporter nr.3)

EN KOMMANDOPOST TIL SKOLEBRUG

Fornylig blev i Hamburg-Harburg banegården i Vesttyskland indviet en interessant jernbaneskole. Det drejer sig om en kommandopost til skolebrug (i lighed med, hvad DSEs jernbaneskole har på stationen i Lyngby).

Auditoriet er indrettet i en tid-

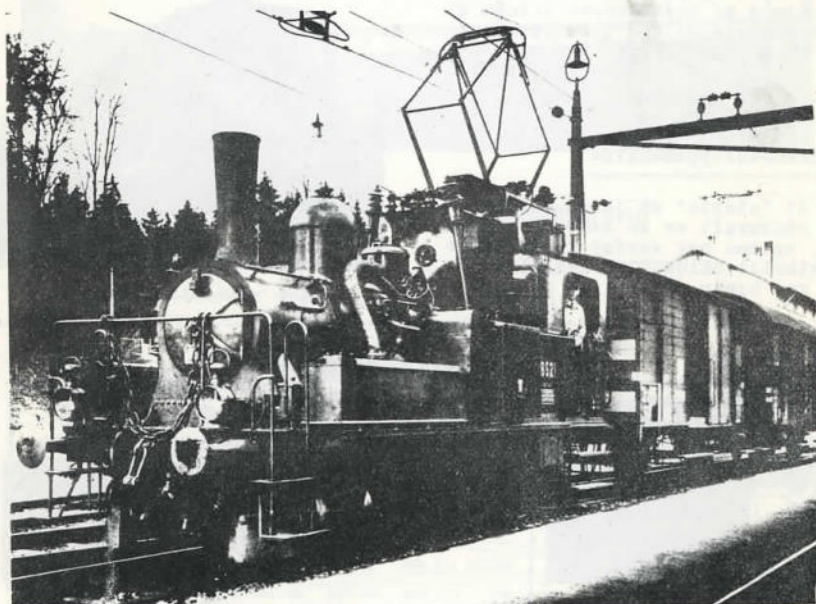


Fig.1 - Elektrisk damplok!

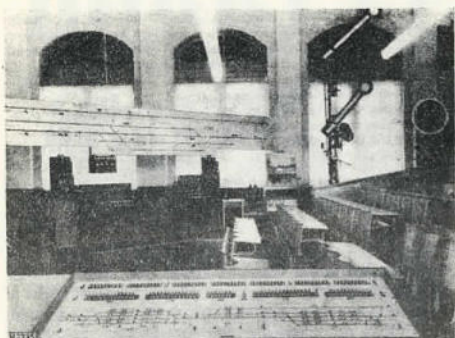


Fig. 2 - Auditorium med tilhørende apparatsamling.

ligere 3. die klasses ventesal og indeholder såvel signaler, som sporskiftehandtag og mekaniske og elektriske sikringsanlæg i naturlig størrelse, som kan betjenes af eleverne.

Tværs igennem rummet strækker der sig en sportavle, (strækningen mellem banegårdene Linksdorf og Rechthausen) på hvilken alt hvad eleverne betjener kan overvåges. Også togenes løb og rangerbevægelser bliver angivet ved lysende felter. Læreren overvåger driften fra sin betjeningspult og kan herfra ved hjælp af trykknapper bringe alle i praksis mulige forstyrrelser ind på anlægget. (Fig. 2)

(VDI- DN2735/K1)

En Skinnestoppemaskine

At "stoppe" et jernbanespor med håndkraft er en besværlig proces, og man har derfor konstrueret en såkaldt SKINNESTOPPEMASKINE, der ved hjælp af særligt på køre-

tøjet anbragt værktøj udfører arbejdet (fig. 3). Maskinen kan ved egen kraft køre til arbejdsstedet og med en maksimal hastighed af 45 km/timen. Den drives af en 98 hk 6-cylindret dieselmotor og kan "stoppe" 150 m spor i timen. Diesel motoren driver en kompressor, som

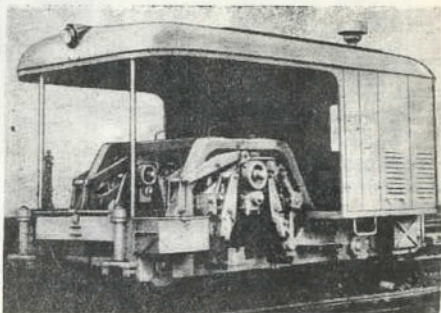


Fig. 3

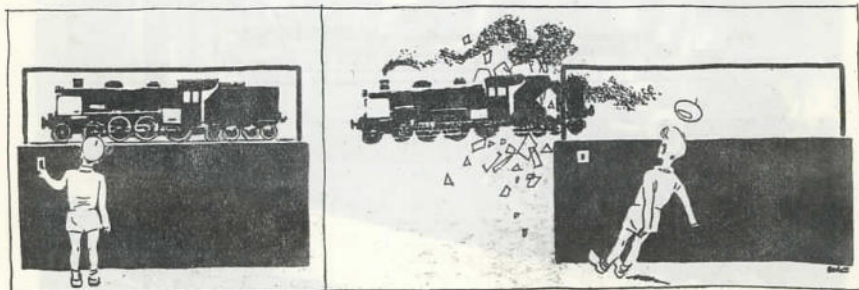
leverer trykluft til at hæve og sænke værktøjet. Sidstnævnte selv drives derimod mekanisk, stopper en snelle ad gangen og kører så videre til den næste, og så fremdeles.

(VDI-nr. 9/53)

Fotopress



Fig. 4 - Russisk diesellok



RUSSISK KEMPELOKOMOTIV

Fra Rusland kommer der jo ikke så ofte nyt om jernbaner, men af og til får da lidt at se. For eks. kan vi på fig.4 beskue et russisk gasgenerator-løkomotiv fra de russiske statsbaner. Det er sikkert de færreste, der havde tænkt sig, at man nu også anvender den slags lokomotiver i USSR.

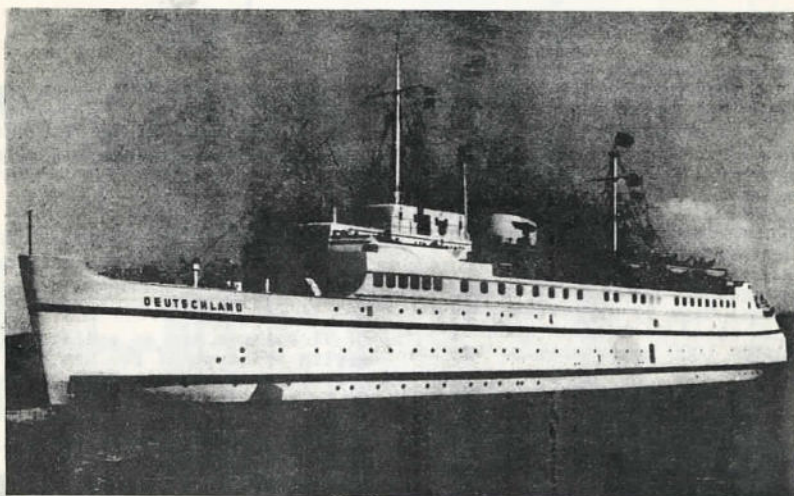
(SBB-Nachrichtenblatt).

--- -- -- --

Den nye tyske færge "Deutschland", som ved køreplansskiftet i maj måned blev sat ind på Gedser - Grossenbrode overfarten, har de fleste sikkert allerede set omtalt i dagspressen, men medens man her hovedsageligt fortalte om salonerne indretning, køkken o.lign. vil vi her kort angive de vigtigste tekniske data.

"DEUTSCHLAND" er bygget på KIELER HOWALDSWERKEN A.G. (Kiel) og i øvrigt er:

Total længde	114,55 m
Længde over skinneender	108,76 m
Længde i vandlinie	108,60 m



Gedser — Großenbrode s „Deutschland“

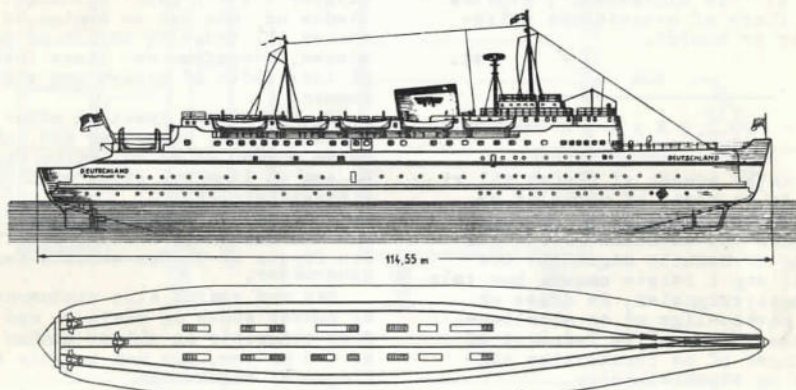


Fig.5 - Oversigtstegning med forenklet skitse af vogndæk.

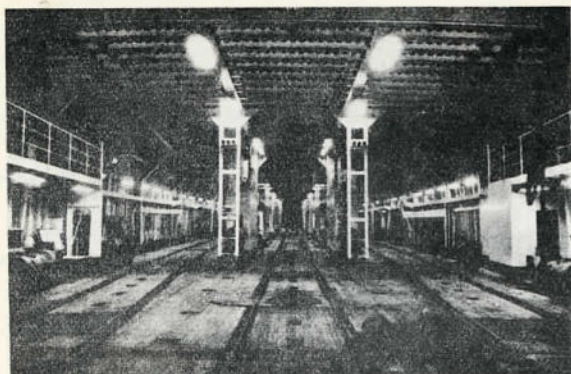


Fig.6 - Vogndækket på den nye færge

bredde over vogndek	17,21 m
do. i vandlinie	16,82 m
sidehøjde til vogndek	7,05 m
do. til promenadedek	12,20 m
dybtgående	4,50 m
deplacement	4900 t
lasteevne	1200 t
maskinkraft	5500hk
normalhastighed	16 knob
maksimalhastighed	17,5 -

Tillige kan oplyses, at færgen skal kunne tage 10 eksprestogs-personvogne eller 24 læsede godsvogne foruden 1000 passagerer m. bagage.

Endelig kan eventuelt interesserede, der har lejlighed til at komme til Københavns Hovedbanegård betragte den nærmere der, idet en flot model af skibet her er udstillet i afgangshallen.

P.S. En serie udmærkede artikler om de inter-europæiske trafikforbindelser er at finde i nr.9 1953 af "Die Bundesbahn", hvorfra også flere af ovenstående oplysninger er hentet.

red.

-- oOo --

S I G N A L E R

I dette nummer af bladet vil vi indlede en serie af artikler om Statsbanernes signaler. De første artikler vil omhandle hovedsignaler og fremskudte signaler. Der bliver dog i første omgang kun tale om dagslyssignaler, da disse er mest anvendelige på en modelbane. Artiklerne vil blive ledsaget af tegninger af de forskellige signaler og signalbilleder.

red.

Vi bygger

en

postvogn

ODENSE NØRRE BROBY FAABORG JERNBANE

O.N.F.J.'s D 90

Vi bringer her en artikel, der særlig er beregnet for dem, der i forvejen kun har bygget vogne af de i handelen værende byggesæt.

Sider og gavle skæres ud i 1-1½ mm krydsfiner eller i 1 mm tykt messing. Benytter man træ, er der to fremgangsmåder til fremstilling af vinduerne.

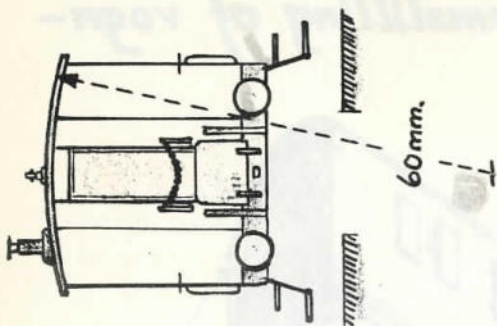
I. Man skærer ud efter det yderste omrids af vinduesåbningen og klipper i stift papir el. lign. et vindue ud, der har en åbning, der svarer til inderste omrids på tegningen, hvorefter det limes fast på indersiden af kassen som vinduesrammer.

II. Man skærer træet ud efter inderste omrids, hvorefter man, når selve vognen er malet, maler rammerne som en 1 mm tyk streg rundt om vinduesåbningerne.

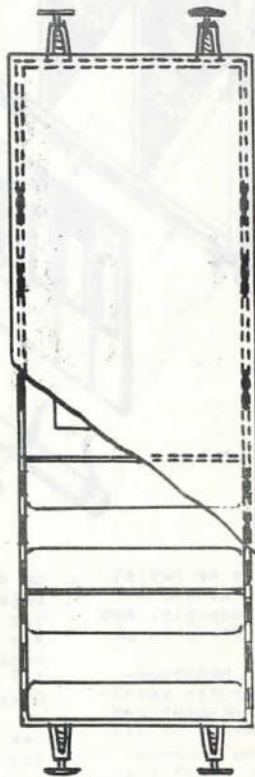
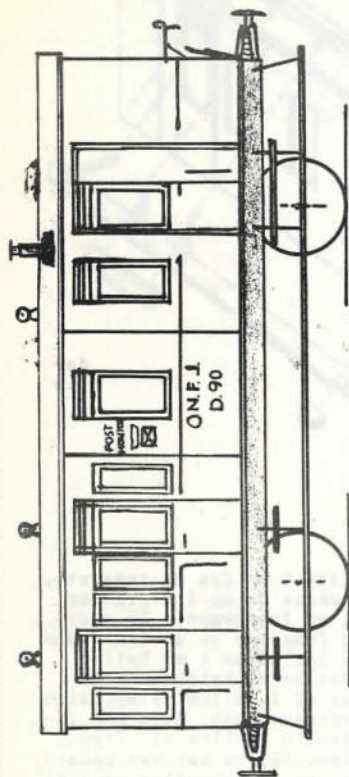
Laver man vognkassen af metal, kan man med godt resultat benytte den første af de før omtalte fremgangsmåder.

Har man skåret alle vinduerne ud og pudset sider og gavle af med fint sandpapir og skåret bunden ud af 3-5 mm træ, kan man begynde samlingen af vognkassen.

Taget laves af en metalplade el-



Modsatte gavlmøng-
ler dør og overgang.



KEHVN. D.
2/3 - 53

SKALP: HO.

O.N.F.J.-D90.

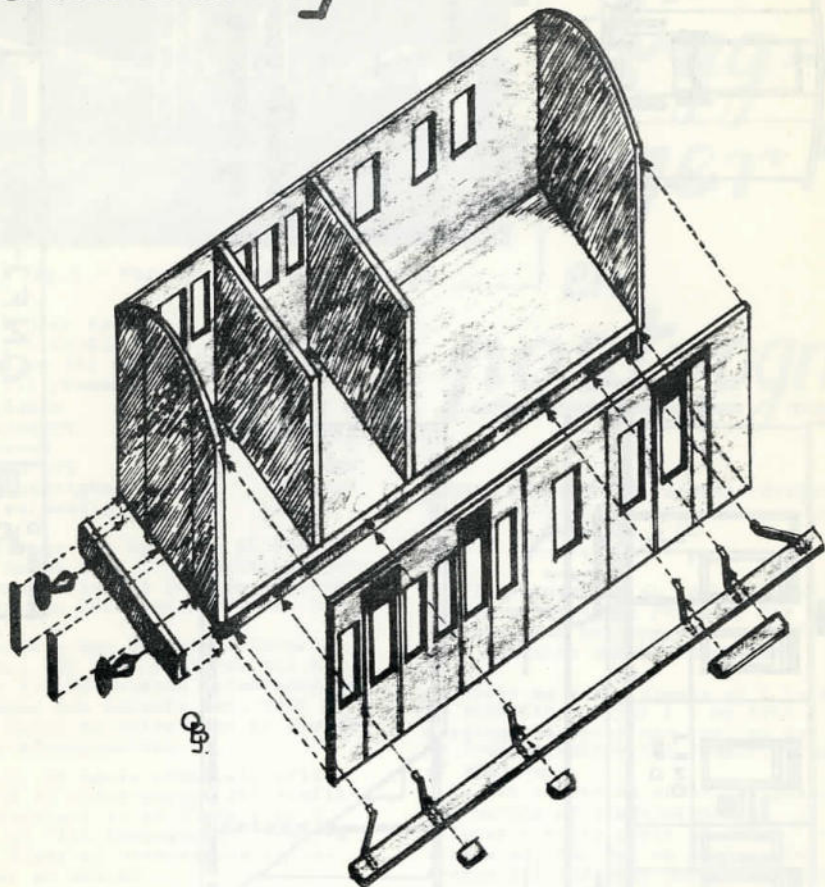
TEGNET AF

Sv. Jørgensen og Q Brøndstrup.

TEGN. NO.
1250.

Scale

Perspektivisk fremstilling af vognkassens samling.



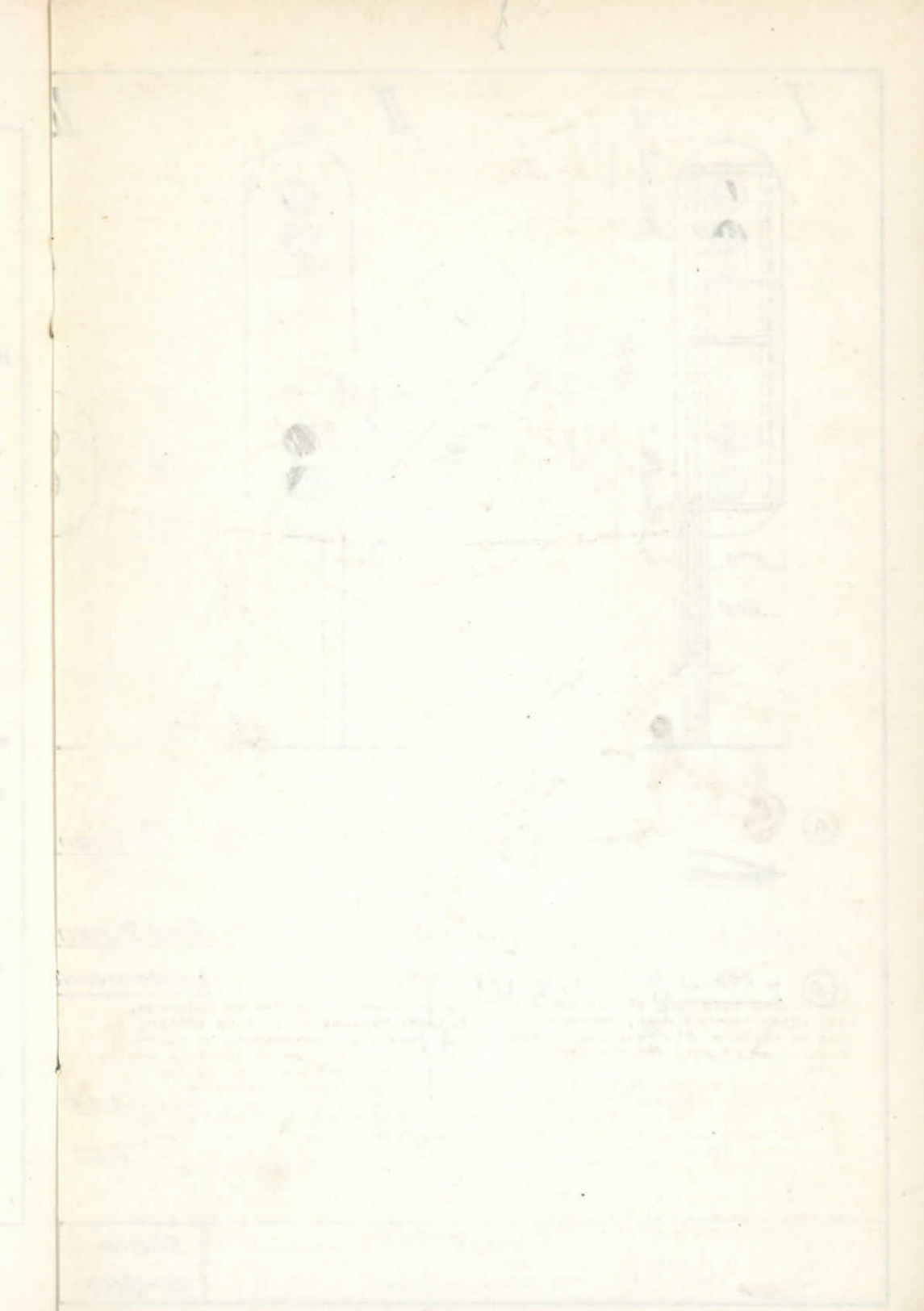
ler 3-4 mm tykt træ, der er hævlet til efter taggrundingen, hvorefter der er påklæbet fint sandpapir, som rager 1 mm ud over endefladerne på vognen.

Vi kan nu begynde på undervognen. Benytter man de færdige aksellejer på bøjle, skulle påsætningen af hjul ingen kvaler volde. Da disse lejer er for store og moderne til denne vogn, gør man klogt i at prøve med de løse lejer. Man limer på langs af bunden 4 lister af 3x3 mm træ, således at de 2 inderste har en indbyrdes afstand af 17 mm,

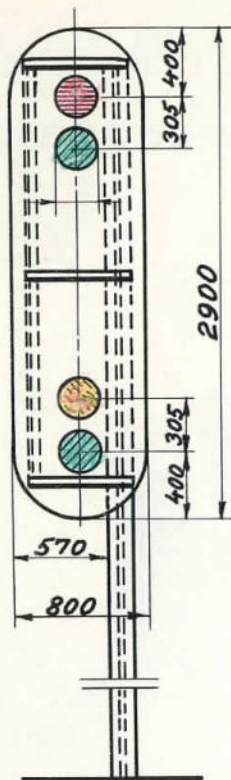
og de yderste 1 mm fra de inderste. Lejerne presses da op i de riller, der derved er fremkommet. De yderste lister fungerer nu samtidig som vanger, og der bores 1 mm huller til fastgørelse af trinbrædder.

Disse laves af 1 mm træ eller metal.

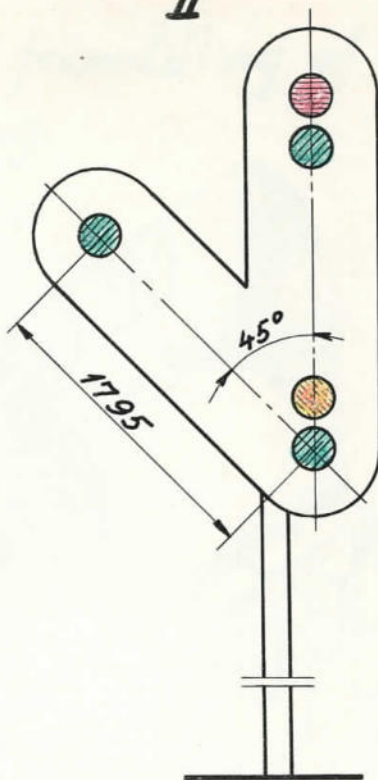
Pufferplanken kan, hvis man kører med Märklin kobling el. lign., laves af træ. Ellers gør man bedst i at skære den ud i messing og lodde et par vinkler fast på bagsiden til fastgørelse i vognbunden. Puffer loddes eller limes på alt efter materialet.



I




II



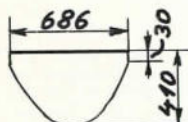
III



A


 Grøn.

B



C



II og V kan og

Lanternerne r

1:45

1:87

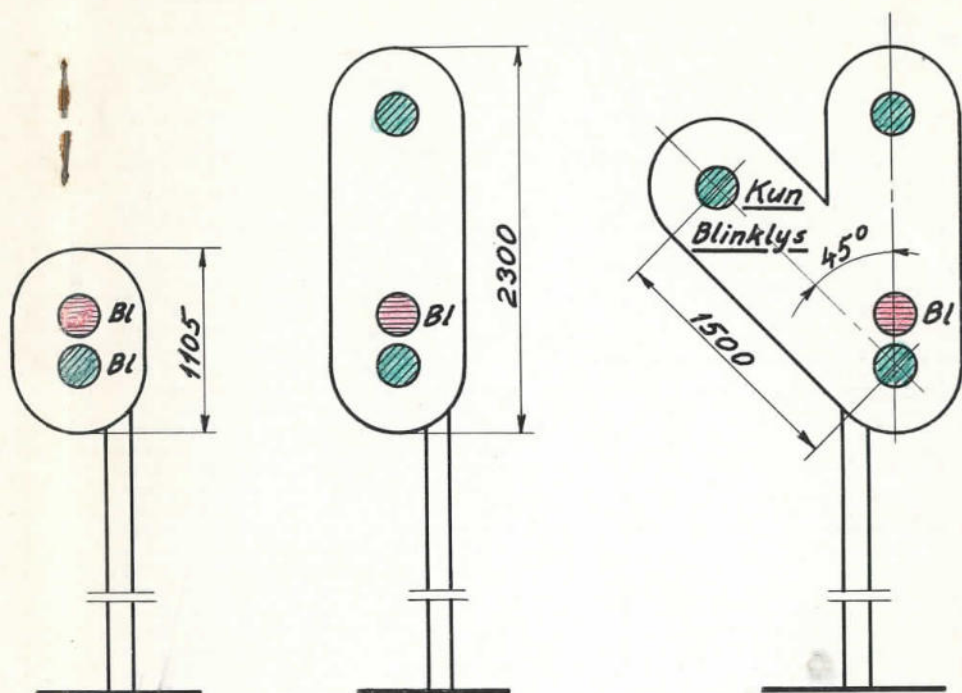
Skala
0-(H0)

Te
M

III


IV

V



Grøn.

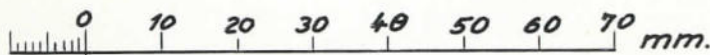
 Rød.

 Brandgul.

kan også have forgrening til højre eller til begge sider.

hvert mærket „Bl“ kan både vise fast lys og blinklys.

1:45



:87



Tegn. 8-5-53 T. Larsen

Hovedsignaler.

10)

Målestok

1:45

Daglyssignaler.

O-Si-1.

Farven er for kassens vedkommende rød, en kende mere rød end DSB's vognfarve. Taget males gråt og undervognen sort.

O.B.J.

S I G N A L E R

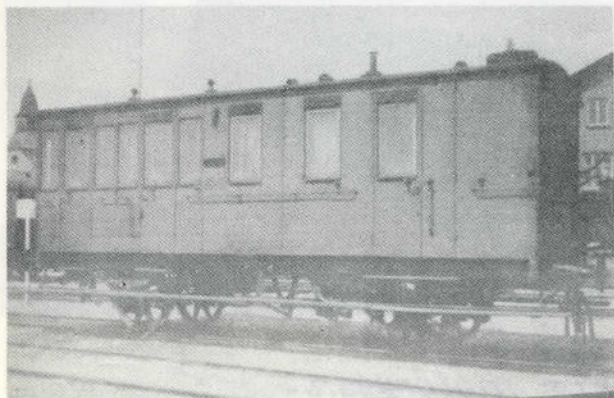
Signaler I. - Hovedsignaler

Vi indleder med at bygge et signal

Vi indleder med at bygge et signal, som er mest anvendeligt på en modeljernbane, og her vælger vi type I. (På den lille detaltegning "A" er signalet set fra oven). På tegningen er vist signalets og lanternens virkelige udseende. "B" viser lanternen foldet ud og "C" viser lanternen set fra siden med skygge og baggrundsskærm gennemskåret. På forsiden af signalet er anbragt 3 vinkeljern vandret og på bagsiden et tilsvarende lodret - modsat masten, som er et I-profil (Dertil kan man også anvende et passende skinneprofil) Endelig er der på bagsiden anbragt fladjernskråskivere fra masten til vinkeljernet i højde med forsidens vinkeljern.

Bygger man i H0, vil man kunne opnå en næsten naturtro model, ved at bruge 4 tynde glas- eller plexiglas stænger som mast og lade dem forgrene sig ud til hver lanternen. Man vil da kunne anbringe de 4 læmper under anlægget. Stængerne males sorte hver for sig, så kun enderne er fri.

De 5 signaler kan vise følgende signalbilleder:



O.N.F.J.'s D 90 postvogn

Signal	Betydning
1. eet rødt fast lys	stop
2. eet rødt fast lys lodret over eet brandgult fast lys	stop
3. eet rødt blinklys	stop og ryk frem
4. eet grønt fast lys (det nederste)	kør
5. eet grønt fast lys lodret eller	kør
6. skråt over eet brandgult lys	kør
7. eet grønt blinklys	kør igennem
8. to grønne faste lys eller	kør igennem
9. skråt over hinanden	kør igennem
10. eet grønt blinklys skråt over eet grønt fast lys.	kør igennem

Type I kan vise	signalerne	2 - 5 - 8
" II "	" "	" 2-5-6-8-9
" III "	" "	" 1-3-4-7
" IV "	" "	" 1-3-4-8
" V "	" "	" 1-3-4-8-10

Type I og II anvendes kun som indkørselssignal. Type III og IV anvendes som stationsbloksignaler, udkørselssignaler, mellembloksignaler og dæmningssignaler på fri bane, Type III tillige som indkørselssignal. Type V anvendes kun som mellembloksignal foran et signal af type II.

Type III kan vise eet fast rødt lys i forbindelse med hvidt kryds fra fra en hastighedsviser på eller ved signalmasten. Dette betyder "stop og ryk frem" og vil blive

nærmere omtalt under afsnittet om hastighedsvisere.

Et foto af et særligt signal (står til venstre for sporet å stedet for til højre som sædvanlig) ses på side 90.

V.L.

-0-

EN JERNBANEHISTORIE:

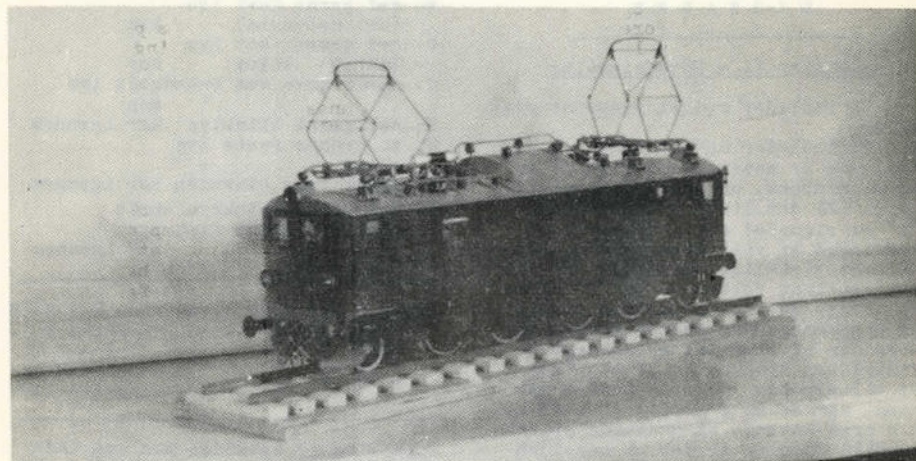
Da F 492 løb løbsk på Østerport station -

I et ældre nummer af "Vingehjulet" finder vi følgende historie.

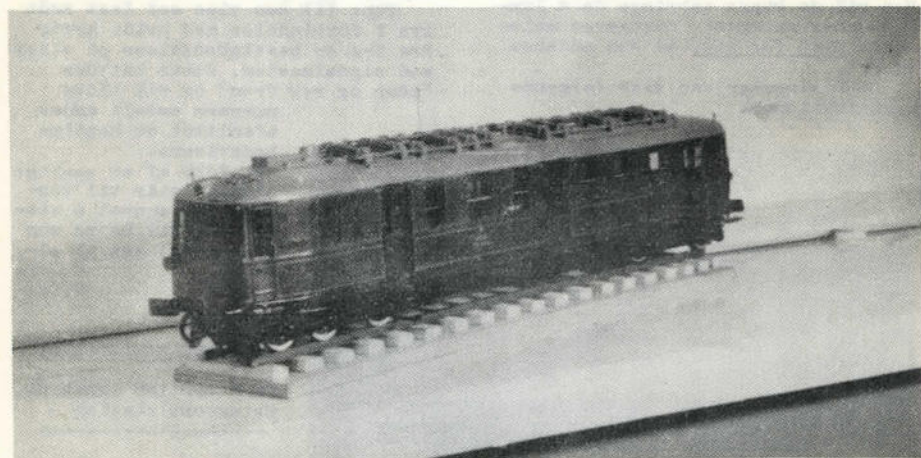
Om formiddagen d. 22. marts 1922 skulle (fortsættes side 87)

Laserne bygger

Hr. WESTH



Model af svensk eksprestogslok.
Litra F.



Model af DSB's motorvogn
Litra MO.

INDUSTRI- nyt: ~~INDUSTRI- nyt: ~~INDUSTRI- nyt: ~~INDUSTRI- nyt:~~~~~~

Fabrikken TEKNO, der har gjort sig fordelagtig bekendt ved sine smukke modeller af biler af forskellige art, har nu til glæde for HO-folk sendt en ny "lille" serie paa markedet i samme gedigne og smukke udførelse som hidtil. Foreløbig er der kommet 3 typer: aaben lastvogn, tømervogn og preseningvogn. Vognene har følgende maal: længde 93 mm. bredde 32 mm. højde 27 mm. De faas i flere forskellige farver og vil være en pryð for et hvert HO-anlæg. Man maa - ikke mindst paa grund af den billige pris: 2,50 - 2,85 kr. - haabe, at der snart maa komme flere typer (ogsaa personbiler) paa markedet.

(fortsat fra side 85)

F 492 begynde sin tjeneste på Østerport station. Lokomotivfyrbøderen, der var en tjenstivrig mand, var allerede mødt og var begyndt at gøre maskinen klar, inden lokomotivføreren kom. Denne mødte rettidig og gik ind på førerstuen for at efterse ordrene. Da han et øjeblik kom ud for at køre maskinen til



Billede uden Ord

(Fra Punch)

kulgården, var både maskine og fyrbøder forsvundet.

I mellemtiden havde fyrbøderen kørt maskinen hen til kulkranen for at tage en kesse kul. Det var en af de kraner, hvor lokomotivet selv trækker kulkassen op. Under ophejsningen sprængtes pludselig et rør fra dampfordelingsstykket, og dampstrålen ramte en oliedunk med det resultat, at fyrbøderen fik dennes låg i hovedet, og samtidig fyldtes førerhuset med damp. Han bukkede sig ned og lukkede vandstandshænerne i den tro, at det var et vandstændglas, der var sprængt. Da han rejste sig op, fik han en blanding af damp og olie fra oliedunken i hovedet, hvilket blændede ham og gjorde ham så forstumlet, at han nærmest faldt ned fra maskinen. Under alt dette fik han ikke lukket regulatoren, så maskinen sprængte først kronkæden og fortsatte så kørselen på egen hånd.

Lokomotivfyrbøderen sundede sig hurtigt og så nu, at maskinen var et par maskinlængder fra ham. Han forsøgte at indhente den; men den fjernede sig hastig i retning mod Nørrebro og var snart ude af syne.

Vagten ved Aarhusgade så rangermaskinen komme kørende og viste håndsignal "stop" mod den, men da den ikke reagerede, blev han klar over, at der var noget galt og løb ud på overkørslen for at standse vejtrafikken og jage på et gasværkstop, der netop var undervejs fra gasværket til frihavnen. Dette satte også farten så meget op, at den løbske rangermaskine kun nåede at ramme den bageste vogn, der væltede, medens rangermaskinen fortsatte Overkørslerne ved Øresundsgade Tøgensvej, Heimdalsgade samt Nørrebro station blev nu telefonisk advaret med den løsgående maskine.

Fyrbøderen havde dog ikke opgivet håbet om at gense sin maskine og fortsatte forfølgelsen ad banen mod Nørrebro. Han nåede dog ikke at indhente den, selvom den det sidste stykke vej var ved at køre træt og ikke bevægede sig hurtigere end almindelig skridtgang. På Nørrebro station blev den ensomme maskine endelig standset af tog 2577's lokomotivfører, der tog denne og lokomotivfyrbøderen på slæb tilbage til Østerport.

Historien endte med en påtale til lokomotivføreren, fordi han havde ladet fyrbøderen kø-

KONTAKT

med Læserne

Til redaktionen af MB-nyt.

Hr. redaktør.

Indledningsvis vil jeg takke MB-nyt for de interessante notiser fra fjern og nær; men jeg synes et par små usøjagtigheder fra nr. 1/53 og 3/53 bør rettes.

Det er ikke hele strækningen Paris - Marseille, der er elektrificeret; kun strækningen Paris - Lyon, idet afsnittet Dijon - Lyon åbnedes for elektrisk drift 5. Juni 1952. "Le Mistral" med tognumrene 1 og 2, kører isøvrigt kun mellem Paris og Marseille, og ikke til Nice, og det blev ikke sat i drift i oktober sidste år; det kørte allerede før krigen. (Det har vi heller bemærget - red.'s bemærkn.) Dette tog trækkes da ikke, som De skriver - af et lokomotiv af typen 2D2-9110 (det viser billedet imidlertid), men af et 2D2 lokomotiv serie 9100 (det var også det, der var ment, altså TYPE 2D2 nr. 9110) Det er muligt, det var 9110, der den 24/6 1952 første gang kørte "Le Mistral" "elektrisk" over hele strækningen Paris - Lyon. Forøvrigt benyttes, fra vinterkøreplanens i-krafttræden (52/53), til "Le Mistral": Co Co lokomotiver af serie 7100.

Med højagtelse

Erik B. Jonsen

Vi takker for ovenstående korrektion og kan måske engang regne med at få en lille artikel fra hr. Jonsen, som tilsyneladende har god forstand på jernbaner.

red.

Til MB-nyt!

Modelbanebøger og -tidsskrifter beskæftiger sig så godt som udelukkende med fremstilling af be-

(fortsat fra side 88)

re lokomotivet, og til fyrbøderen, fordi han egenmægtig havde kørt med lokomotivet.



ner, selve banelegemet og det kørende materiel. Selve kørslen overlades aldeles til "generaldirektørens" egen fantasi. Var det ikke en ide - ved lejlighed - at bringe artikler i MB-nyt om kørsel på modelbaner (der jo afviser fra "Legetøjsbaner" ved, at man ikke blot lader togene køre rundt og rundt), tilrettelæggelse af "køreplaner" m.m.

A.B.

En rask redningsdåd.

Vi blader i scrap-bogen og finder et udklip fra 1943 om et høre-spil i radioen med titlen "Med livet i en tråd", skrevet af Senius Rostock. Videre står der, at det viser sig at være bygget over en virkelig begivenhed, der fandt sted mellem Skive og Højslev i 1918.

Det var aftenen før skærtorsdag, ekspressen til København var lige gået fra Skive med 20 minutters forsinkelse, og Jørgensen og Sandberg havde skubbet bæg på med rangermaskinen. Da de så kom kørende tilbage, blev de standset ved blokposten og nogle kom løbende ud og fortalte, at det gennemgående tog fra Viborg, som skulle have holdt til krydsning i Højslev, var kørt igennem og nu kørte mod ekspressen.

(fortsættes side 89)





TRIP TRAP TRÆSKO!

ABONNEMENTET

Her siden bladets start i september sidste år kostet 10 kr. pr. år med postofri tilsendelse af bladet i gratis kuvert (vi får den dog ikke gratis) imidlertid kan sikkert de fleste se, (måske endog hr. Jensen fra Slagelse) at bladet er gået betydeligt frem både i omfang, papirkvalitet og trykkemåde. - Fra en beskedens begyndelse med et duplikeret blad på 2 ark plus tegning, fremtræder bladet nu med bogtrykt omslagsark i to-farve tryk, indholdet fremstillet i rotaprint samt tegning på helsideark, ialt 16 sider plus tegning -- puh hal det ly-

af selvros ikke? Men læs bladet og konstaterer rigtigheden heraf.

Jå, De har gættet rigtigt! Abonnemetet må forhøjes for at dække de direkte udgifter. (Det må være en stor forhøjelse, siden han gider skrive så meget! - Nej, hør blot!) Fra og med 1. juni 1953 forhøjes abonnementsprisen for indlandet til 12 kr. pr. år (nå, altså kun 2 kr! - Jå, der kan De selv se, det var ikke så slemt) og for udlandet til 14 kr.

Men de løbende abonnementer kommer ikke til at betale ekstra fra før, dette skal fornyes. D.v.s., hvis for eks. et abonnement er tegnet fra 1 marts 1 år, så skal der ikke betales igen før 1. marts 1954 og fornyelse bliver så 12 kr.

B.P.

-- oOo --

(fortsat fra side 88)

Man foreslog at tude med fløjten, men vinden var lige imod, og så spurgte Sandberg Jørgensen, om han turde køre med. Han sagde ja, og de kørte.

Det var en lille KJ-maskine beregnet til ca. 25 km/t, men Sandberg pressede den op, så den var nær de 100.

De kunne nu se baglygten på ekspressen og tudede og fløjtede; men det kunne ikke høres. - Ude ved Dommerby-bække blev de klar over, at de kunne indhente ekspressen, og Jørgensen krævede ud foran på maskinen, klar til at springe over på den, når Sandberg satte rangermaskinen ind på den-bageste vogn.

- "Spring," råbte han; men det første forsøg mislykkedes, og først anden gang lykkedes det. Han fik fat, krævede ind og trak i nødbremser.

Toget standsede og nogle løb frem med lygter og standsede det andet tog.

Derefter koblede man rangermaskinen til og haledes ekspressen ind til Skive igen. - Passagererne fik intet at vide i første omgang.

Da søgen kom frem, spenderede Statsbanerne en belønning på 500 kr. til deling, og senere kom de to redningemænd i audiens hos Kongen.

S.J.

EFTERLYSNING I

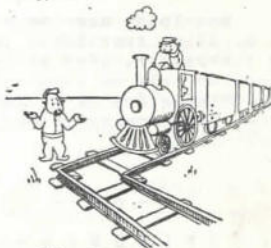
Da flere af vore læsere har spurgt om vi kunne skaffe noget oplyst om de tidligere amtsbaner i Sønderjylland og det endnu ikke har været muligt for os at skaffe noget frem, henvender vi os derfor til vore læsere i håb om at vi skulle have hørt det med os her.

Ligeledes har alt materiale om smalsporede baner i Danmark interesse.

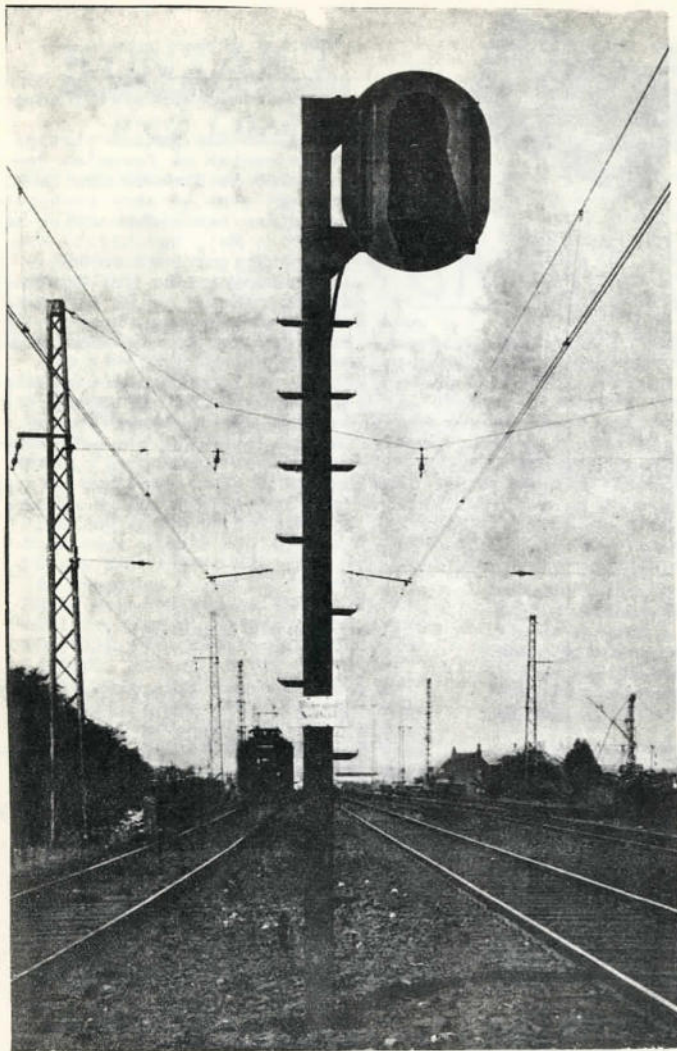
Vi har tidligere efterlyst modelbyggere som arbejder i sporvidder fra spor 1 (= 45 mm) og opefter. I udlandet er det ikke ualmindeligt

Fra "At tænke sig"

Sorry, Sir



-- Vi har desværre ikke de runde mer!



se teksten side 85

at finde folk, der bygger i både 10 og 20 cm sporvidde, ja endog større størrelser, uden at der af den grund er tale om kommercielle baner. Findes der ikke også sådanne baner her Danmark? - Lød os høre noget om det.

red.

-- oOo --

FREMLYSNING

I München afholdes til sommer en

også nok at se på. Alt indenfor de forskellige trafikmidler vil blive repræsenteret såsom biler, trolleybusser, sporvogne og jernbaner, fly, skibsmodeller o.m.a.

Der bliver anlagt en miniaturebane hele udstillingsterrænet rundt, der bliver lokomotiver og vogne i naturlig størrelse og i forbindelse hermed vil der blive lejlighed til selv at prøve de enkelte lokomotivers manøvreringshåndtag m.m.

Alt i alt bliver det sikkert den helt store begivenhed i sommer, og udstillingen varer det meste af sommeren.

Vi skal i et senere nr. bringe artikler fra udstillingen.

trafikudstilling, der hvad størrelse og udstyr angår vil komme til overgå alt, hvad der tidligere er set i Europa i hvert fald i en årække.

Udstillingen kommer sikkert til at trække mange mennesker til München og der bliver



Det lille sentimentale tog.
(Fra de franske jernbanefolks blad "Notre Metier").

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,

ÅRHUS.

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

Sekretær: Maler K. E. Sørensen, Lyø-
gade 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.

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.

Førkrigs TRIX-katalog søges. Gjerlev,
Broholmsalle 20, Charlottenlund, OR
7664.

Og så var der

skinnelæggeren, som kaldte sig for
kurvemager, når han rigtig var i sving.

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.

Lejlighedskøb. — Spor 0, Märklin lok.
HR 66/12920, 1 schweizisk person-
vogn, samt 1 åben og 1 lukket gods-
vogn, 12 rd sk. (schw.) kr. 275.—.
Billet mrk. 1653.



MODELBAANE-tips

Ved smøring af lokomotiver m. m.
vil en injektionsprøjte gøre god fyldest
som smørekande. A. B.

*

Modelbane-nytt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

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

Annoncer: Ole Jaeger, Strandvej 265,
ORdrup 2164.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kilde-
angivelse.

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

Bladet forhandles i løssalg af:

KØBENHAVN:

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

ODENSE:

Odense Hobbyforretn., Vestergade 89.

ÅRHUS:

Berg Radio, Guldsmedgade 40.

Legetøjsmagasinet, Frederiksgade 17.

ANNONCER: 1/1 side kr. 100,00 (bag-
side 125,00 kr.) 1/2 side kr. 50,00, 1/4 side
30,00 kr., 1/8 side kr. 20,00. — Rubrik-
annoncer 15 øre pr. ord (minimumstakst
2 kr.) Rubrikannoncer betales ved be-
stillingen.

INDLEVERINGSFRIST for alle annon-
cer og manuskripter: Senest den 10. i
måneden forud.



Mangler De noget?

i HO-reserve dele, enten det gælder før- eller efterkrigsmodeller af lokomotiver m.m., så henvend Dem til os — helst personlig (i.r. telefon er det noget sværere at »se«, hvad De mangler). Vi har et meget stort lager

i RESERVEDELE

af næsten enhver art, f. eks. støbte over- og underrammer til nye og gamle lok, løse motorer, ankere, magneter til motorer og sporskifter, tandhjul, perfektomskiftere, hjul og drivstænger, koblinger, frontpærer o. m. a. Og vi har selvfølgelig også samtlige færdige lok, vogne, signaler og

SKINNER:

$\frac{1}{4}$ lige skinne kr. 2,25
 $\frac{1}{4}$ kurve » pr. stk.

SPORSKIFTER:

for håndbetjening pr. stk. 20 kr.
 elektromagnetiske - - 34 -



MÄRKLIN

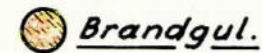
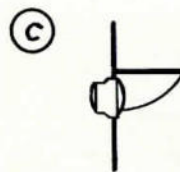
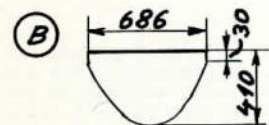
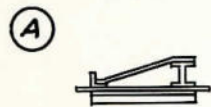
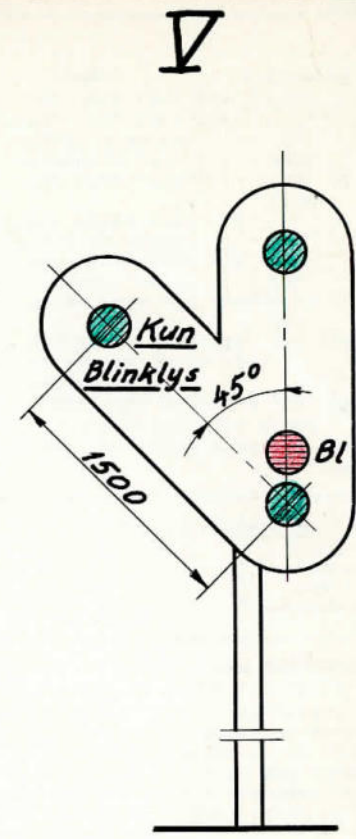
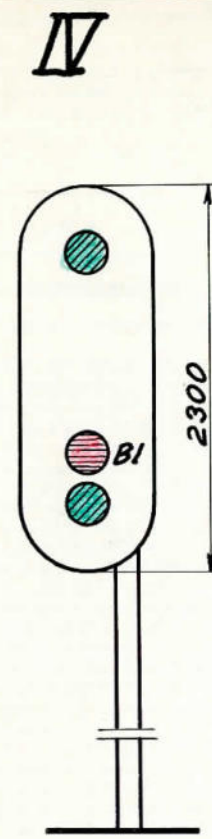
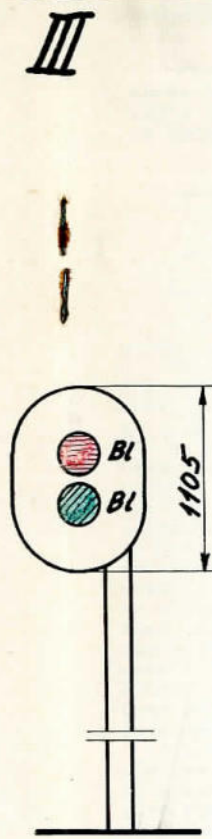
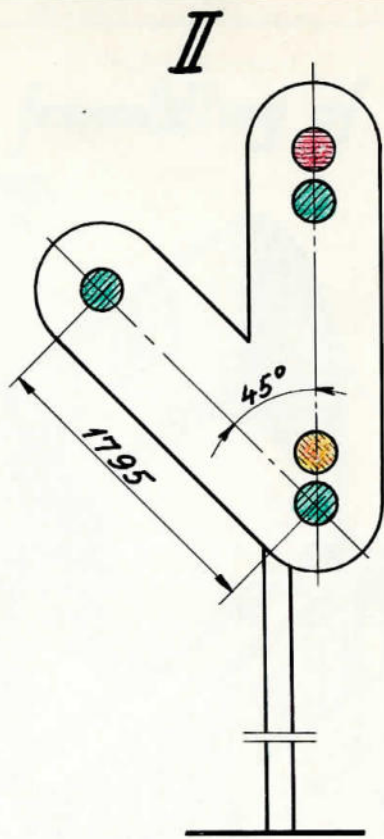
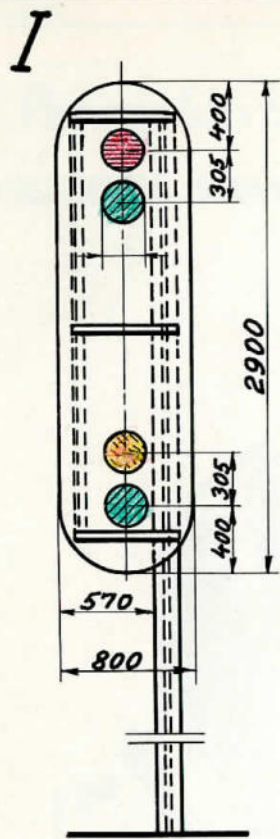
Specialisten

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32, København K. - Postkonto 53761 - Telefon Byen 5703

Obs! Forretningen er kun åben mandag, onsdag, torsdag kl. 10—17, fredag kl. 10—19.

PRISLISTE sendes mod 50 øre i frimærker

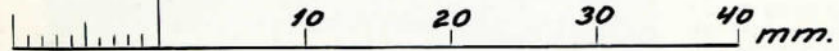


II og V kan også have forgrening til højre eller til begge sider.
Lanternerne mærket „Bl“ kan både vise fast lys og blinklys.

1:45



1:87



Skala	Tegn. 8-5-53	T. Larsen	Hovedsignaler:	O-Si-1
0-(H0)	Målestok	1:45	Daglyssignaler:	