



MODELBANE *Nyt*



PRIS
125

3. ÄRGANG

APRIL 1954

4

HOBBY CENTRALEN

ALT I MODELJERNBANER

BB modelsporskifte på svellemåtte. Messingprofil HO	10,50	E.G.C.'s byggesæt til:	
Sporskifterelais, Lyco	5,50	Litra PB	1,00
Svellemåtter m. huller pr. m.	0,75	Litra QH og Litra PFR	1,50
		Litra IKS	2,00
Fint hovedsignal (dagslys) nøjagtigt 1:87.... kr. 6,75			

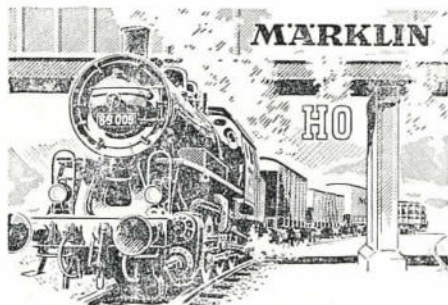
FALLERS modelhuse, stationer m. m. haves på lager
Se priserne i vor detaljerede prislister,
der tilsendes mod kr. 0,40 i frimærker.

Kom hen og se hos

HC

MØNTERGADE 10. — København K.
Byen 5714 x

(Provinsordrer ekspederes omgående)



Drejer det sig om modeljernbaner - saa besøg

MÄRKLIN

Specialisten

BENT PALSDORF

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

Obs.! Forretningen er åben 10-17, fredag kl 10-18.
Fra 1. maj-15. september er lukket lørdag

Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

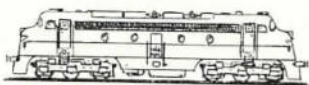
3. årg.

April 1954

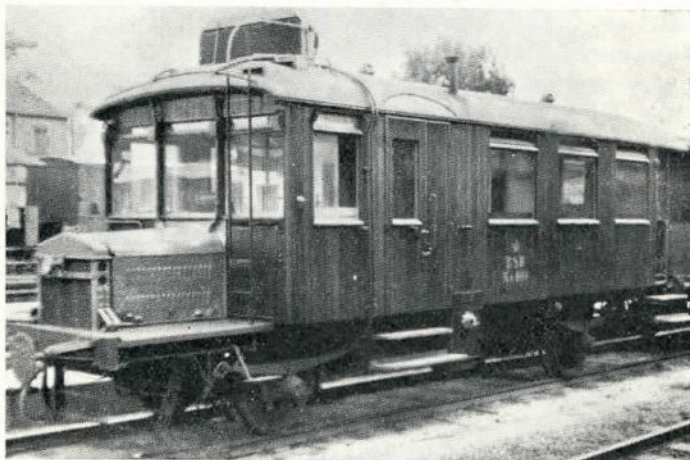
Nr. 4



Fra MA til MY.



Ved trafiklev J. K. Petersen, Helsingør.



MA 601

Efter den første verdenskrig førte banerne en hård økonomisk kamp, som skabtes ved automobilernes hurtige udvikling. For at imødegå konkurrencen fra bilernes side, begyndte man at indføre motordrift ved jernbanerne,

da denne har følgende fordele frem for dampdriften:

1. Køretøjet er altid driftklart, mens damplokomotivet først skal fyres op.

(fortsættes side 52)

VORT FORSIDEBILLEDE

viser førerpladsen på DSB's nye dieselelektriske lokomotiv litra My (omtalt i sidste nr. af MB-nyt). (Foto — DSB.)

2. Køretøjet kræver ikke så meget personale under kørslen, og der skal ingen til at holde fyr under remiseophold og ophold på endestationer.
3. Mindre driftsudgifter, da benzin og solarolie er langt billigere end kul.
4. Det har stor accelerationsevne, særlig med elektrisk transmission.
5. Ikke så stort slid på skinnerne, da motorkøretøjet ikke har masser, som frembringer variationer under hjulenes rotation. Derfor kan man benytte større hastigheder og højere akseltryk på de pågældende strækninger.
6. Ingen brandfare for skove, marker og bygninger.
7. Ingen røg- og dampplage.

Man kan dog ikke drive motorkøretøjer på lignende måde, som man driver damplokomotiver ved en dampmaskine, men man må indskyde et system mellem motor og hjul, som omsætter motorens omdrejningstal til det omdrejningstal for hjulene, som svarer til køretøjets hastighed. Dette kaldes transmission, og den kan være udført på flere måder:

1. Det kan være en mekanisk transmission, som består af en gearkasse som på en bil.
2. Det kan være en elektrisk transmission, hvor motoren driver en dynamo, som leverer strøm til elektromotorer, der igen driver hjulene.
3. Det kan være en hydraulisk transmission, hvor en motor driver en pumpe, der pumper olie til en motor, som omsætter oliens tryk til bevægelse. (Denne transmission har dog aldrig været anvendt her i landet).

I 1923 begyndte statsbanerne at undersøge mulighederne for motordrift, og hos De forenede Automobilfabrikker i Odense fik man bygget en forsøgsvogn, som blev sat ind på strækningen Århus—Brabrand, men dette køretøj blev hurtigt for lille. Men de erfaringer man her havde indhøstet,

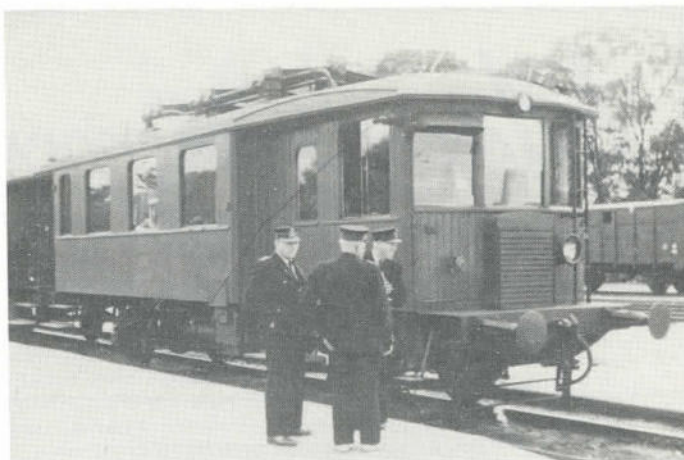
benyttede man ved bygningen af 3 motorvogne, som blev leveret i 1925 af automobilfabrikkerne, og de blev benævnt litra MA. De havde kun een førerplads og plads til 24 passagerer. Vognene blev benyttet til pendulkørsel, idet man koblede dem sammen ved bagenderne, og efter behov kunne man så indskyde 1 eller 2 bivogne. Vognene er forsynet med en amerikansk 6 cyl. benzinmotor, der udvikler 100 HK ved 2000 O/M, max.-hastighed 70 km/t. Vognene blev først benyttet på strækningen Århus-Risskov, men på grund af de mange standsninger, gjorde de ikke god fyldest her, og de blev senere anvendt på strækningen Nørrebro—Hellerup.

Til strækningen Århus—Risskov blev i 1926 leveret to 3-akslede motorvogne, litra MC fra automobilfabrikkerne. Vognene havde en motor af samme type som MA i hver ende, men max.-hastigheden var kun 55 km/t., og gearordningen var indrettet således, at vognene bedre end MA kunne klare de korte stationsintervaller, og de havde større accelerationsevne. Begge vognene er dog udrangeret nu.

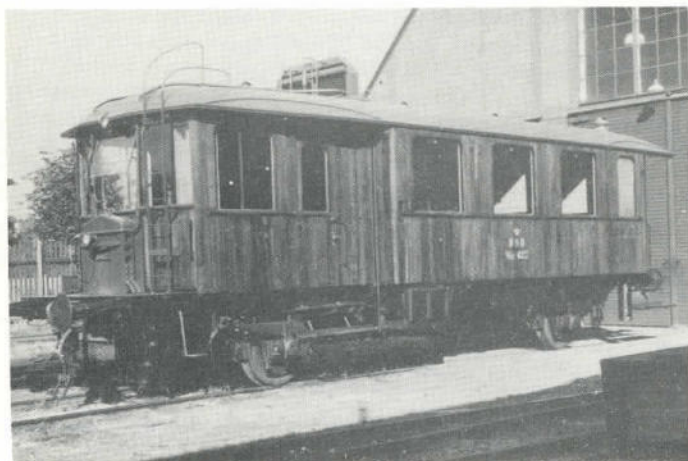
Før at imødegå ønsker om motordrift på andre strækninger blev der i 1927 købt 17 vogne, litra ME, fra automobilfabrikkerne. Disse vogne har 33 siddepladser, men kun een førerplads, og max.-hastigheden 70 km/t. Motorer som MA og MC, men accelerationsevnen er ikke god, da vognene kun har 3 gear. De fleste ME vogne er efterhånden udrangeret eller afhændet til privatbane.

For at beskytte motorerne i MA, MC og ME vognene var disse fra begyndelsen forsynet med centralkobling, så vognene ikke kunne trække tunge person- og godsvogne, men vognene er senere blevet udstyret med almindelige puffere.

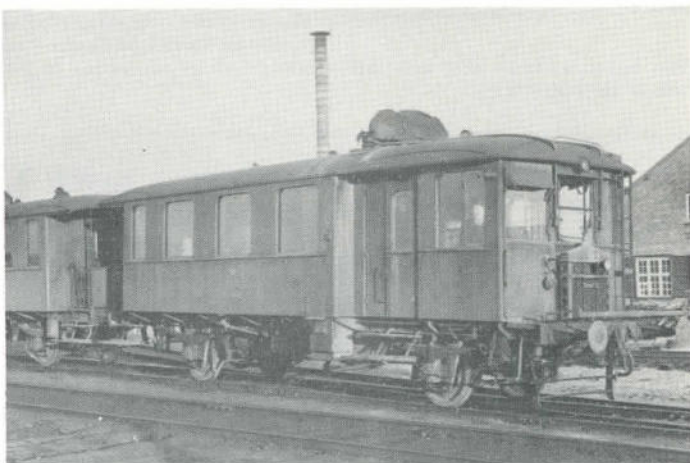
I 1928—39 fik DSB leveret 18 nye motorvogne fra automobilfabrikkerne, som blev benævnt litra MF. Disse vog-



Litra Mc
nr. 651.



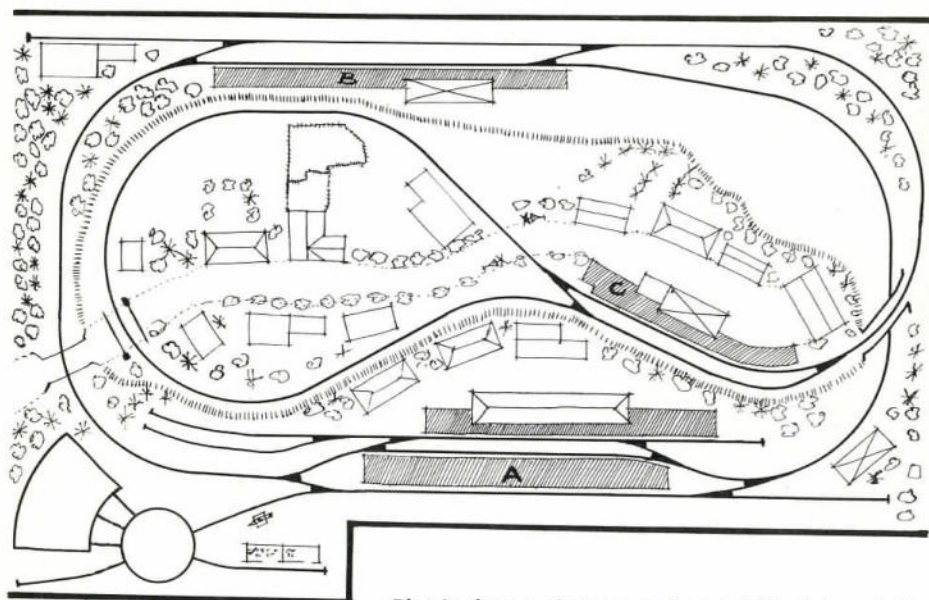
Litra M_E
nr. 627.



Litra M_F
nr. 641.

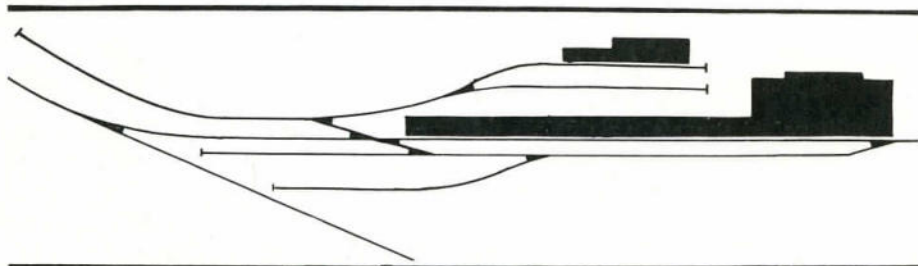
Månedens sporplaner

ved „dublo“



Plan 4: viser en ringbane med vendesløjfe. Anlægget giver fortrinlige kørselsmuligheder for 2—3 tog. Remisen på sta-

tion A kan udelades eller eventuelt erstattes med en mindre ved de 2 udtrækspor på den anden side af hovedsporet.



Plan 5: Stationen er en middelstor endestation med spor til havne- eller industrianlæg. Den kan endvidere benyttes som gennemgangsstation i stedet for station A i plan 4.

Den femte



i Nürnberg

fra den 4.—9. marts blev som sine forgængere en stor succes, selvom der måske var *knapl* så mange nyheder denne gang som sidste år.

Da messen faldt noget senere i år bringer vi i dette nr. blot en oversigt over de vigtigste nyheder, medens den egentlige reportage først kommer i næste nr.

Firmaerne nævnes nogenlunde i alfabetisk rækkefølge og vi begynder med:

»C. M.«-modelhuse (Creglinger Modell-Spielwaren Fabrik). Der var flere nye ideer her, idet der f. eks. var byhuse og moderne forretningsbygninger med.

GEBR: FALLER viste også mange nyheder, bl. a. sammenbyggelige viaduktheder i naturstensimitation, en lille kommandopost med udvendig trappe, flere nye småhuse og tillige flere modeller baggrund eller til skala TT.

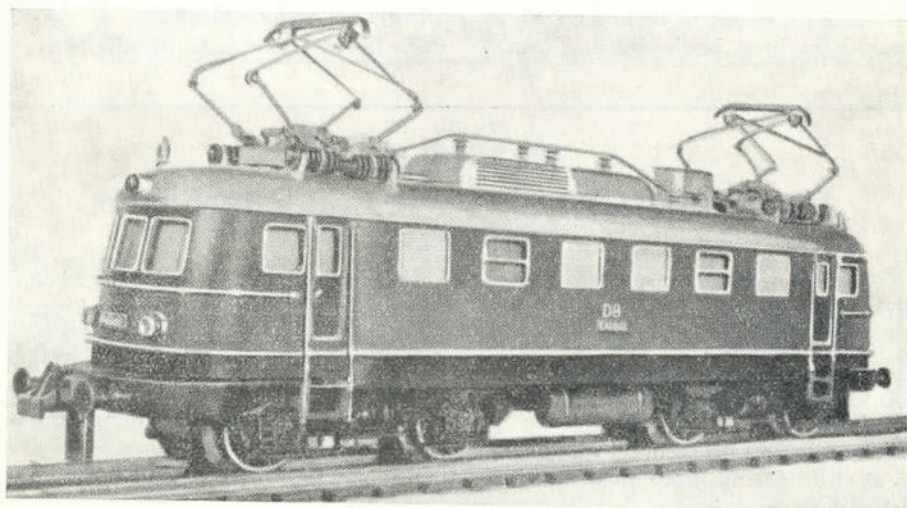
FLEISCHMANN bringer i HO de nye typer dagslyssignaler, som de bruges idag ved DB, en model af damplok Reihe 24, nye vogne og en forbedret trafo m. trinløs regulering.

HAMO — den elektriske sporgvogn mødte med nyt skinnemateriel og forbedrede master, samt isolerede hjul i den ene side, hvilket muliggør »2-togsdrift«.

Märklin — havde i det sidste nummer omtalte nye loko DA 800, model af Reihe 23 et person- og blandetogsloko, samt en række forbedrede typer af de allerede eksisterende el-typer. Endvidere fremkommer et nyt sortiment i belysningstilbehør, bl. a. stations- og gadelamper.

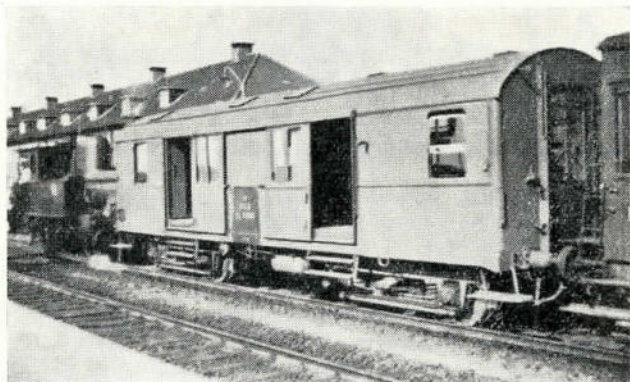
ROKAL — spor TT, bragte et 2-vognslyntog af nyeste type, som sandsynligvis vil kunne leveres allerede i løbet af juli—august. Endvidere vist et signalsortiment og nye skinner er under udarbejdelse.

TRIX — havde mange nyheder i år, først og fremmest må nævnes det nye ellok, model af E 10 i fineste udførelse (se billedet), nye D-togsvogne af sidste type, et fint udvalg af nye støbte modelgodsvogne. Vr 75 — et lille 2-vogns lokal-tog (tidligere vist) og endelig i skinner en parallelkreds til opbygning af dobbeltspor.



TRIX's nye model af E 10

Vi bygger en bagagevogn.



Bagagevogn litra EA 6009

I denne måned efterkommer vi et ønske fra flere Ø-byggere om også at bringe tegninger af længere vogntyper i denne skala. Pladshensyn tillader os imidlertid kun at bringe disse i halv størrelse.

For længere vognes vedkommende vil vi fremover veksle mellem målestoksforholdene 1:87 (HO) og 1:90 ($0 \times \frac{1}{2}$), dog vil tegningerne fortsat være forsynet med målestok for den anden skala.

Litra EA 6001—6012 er bygget 1951 hos Scandia. De har en lastevne på 15 t og en egenvægt på ca. 24 t.

Som det fremgår af tegningen, er afstanden mellem bogiecentrene kun 7

m, det vil sige, at vognen er en af DSB's korteste bogievogne, og vognen vil derfor egne sig fortrinligt til et modelbaneanlæg, selv om der benyttes industrispor.

Dørene er udvendige skydedøre, og det kan derfor være vanskeligt at gøre dem bevægelige, men hvis man foroven og forneden laver en vandret spalte i vognsiden (denne kan foroven skjules af regnskærmen) og lader døren bevæge sig i disse ved hjælp af ombøjede kroge, skulle det kunne lade sig gøre selv i skala HO. Som vi tidligere har gjort opmærksom på, kan sikkerne i taget fremstilles af sytråd eller tynde trekantede papstrimler.

V. L.

(S. H. M. J.)

SØKKE LUNDS HERREDS modeljernbane.

Ved F. Tilsted.

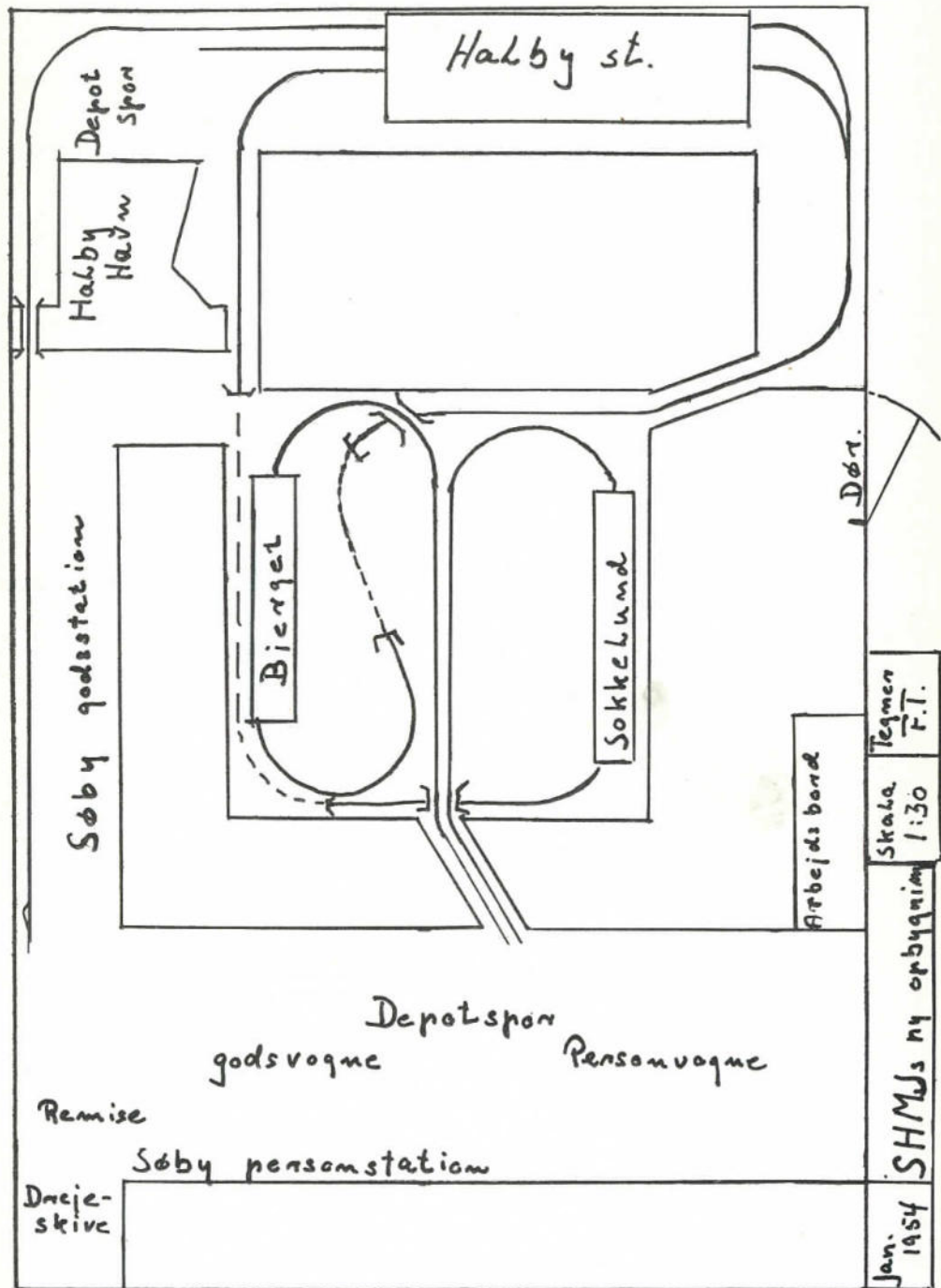
I sommeren 1949 var vi fem drenge, der besluttede at samle vore Märklin anlæg til et stort. Nogle gange havde vi haft dem samlet i stuerne, men dels var det besværligt at ligge og kravle rundt på alle fire og dels skulle alt pakkes væk om aftenen. Vi kunne lige nå at stille det op, køre en omgang og så lægge det væk igen.

Nej, hvis vi kunne få lov til at låne det gamle beskyttelsesrum fra krigens tid, som nu stod næsten ubenyttet hen, var der muligheder for plads til anbringelse af vore anlæg. Tilladelsen blev givet, og modeljernbanen rykkede ind.

Rummet var 4×6 m. Ved den ene

(fortsættes side 61)

SITUATIONSPLAN

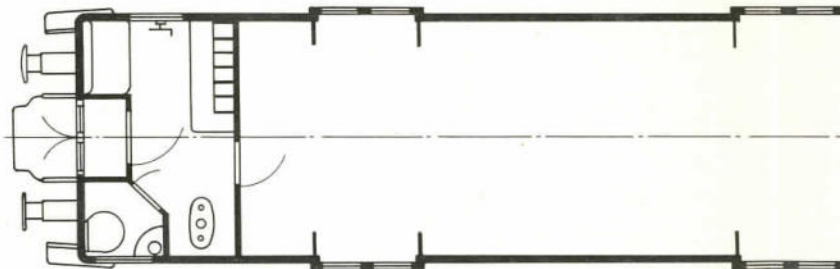
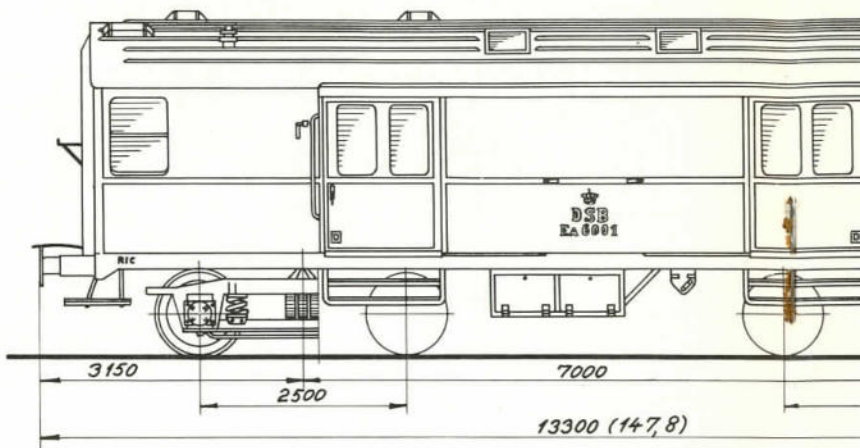


af
 en
 et
 es

 og
 re
 or-
 ret
 en
 lo-
 af
 de
 li-
 an
 åd

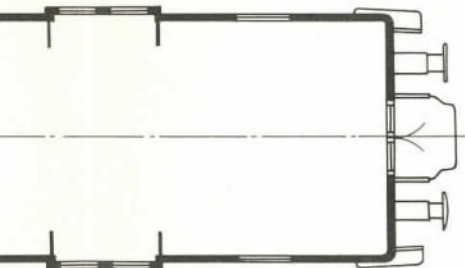
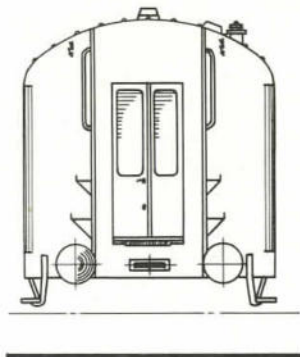
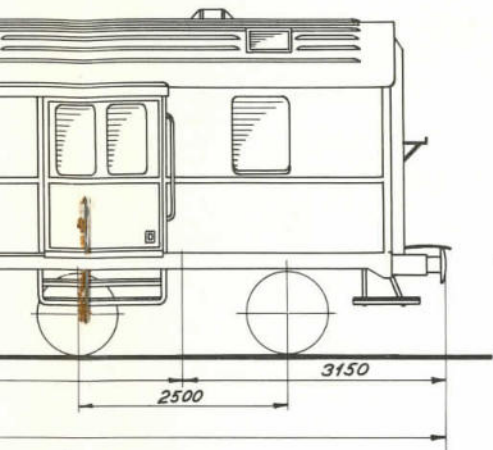
ne
 ns
 en,
 an-
 nen
 de

ne

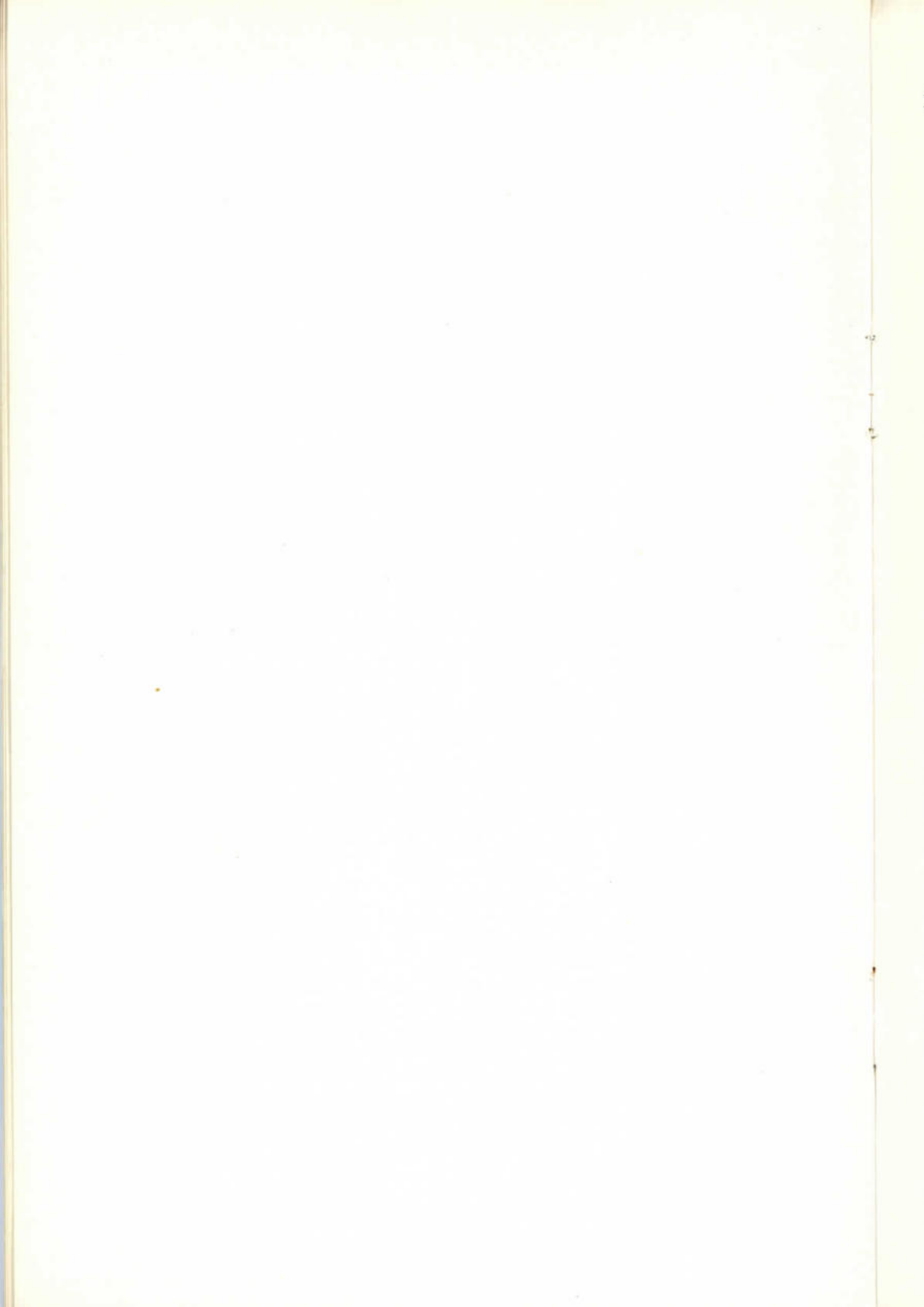


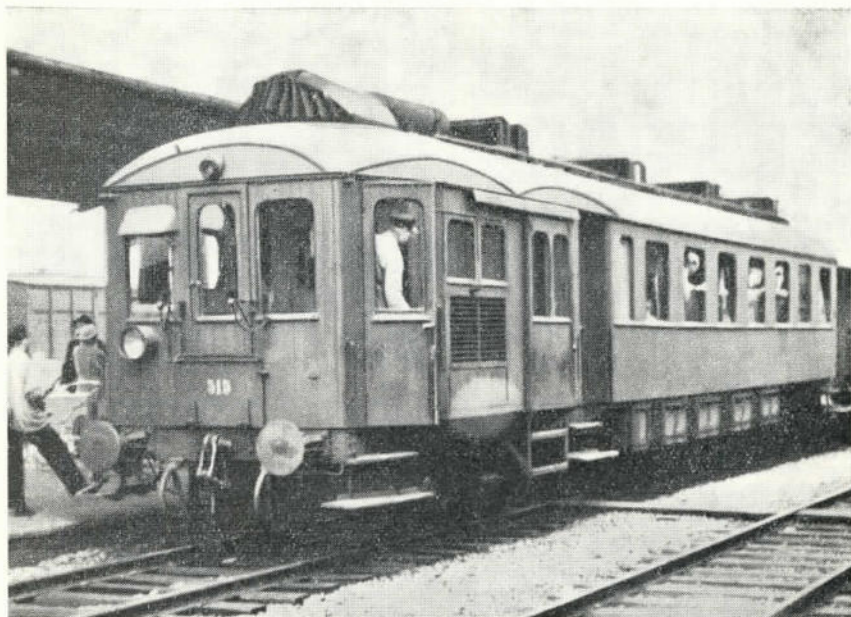
HO

Skala:	Tegn
0 - (1/2 stør.)	M&L



tørr.)	Tegnet	14-3-54	V. Larum	Bagagevogn.	<u>0-HD+E-1</u>
	Målestok	1:90		Ltr. EA 6001-12.	





Motorvogn litra ML 515

(Fortsat fra side 52.)

ne har 4 gear og lidt større motor end Me, men er ellers ganske som disse. Også flere Mf'ere er udrangeret eller afhændet til privatbaner, da disse vogne jo er vel små til statsbanernes brug.

5 stk. Mf er senere blevet forsynet med dieselmotorer, og de har fået litra Mc.

For at opnå en mere behagelig kørsel, gik man i 1929 over til anskaffelse af truck-motorvogne, og man fik fra automobilfabrikkerne 16 stk. litra Ml. Vognene havde hver 2 benzinmotorer, som udviklede 140 HK ved 1600 O/M. Vognene har 70 siddepladser, rejse-godsrum og førerrum i hver ende. Ml er den første type, som blev leveret med elektrisk transmission med særskilt maskin- og motorbogie. Vognene vejede ca. 44 t. mod de 2-akslede, som vejede mellem 13 og 22 t. Alle Ml er i dag forsynet med dieselmotorer.

Efterhånden var man gennem forsøg nået frem til metallegeringer til fremstilling af dieselmotorer, som ikke var så tunge, og som sammen med stål

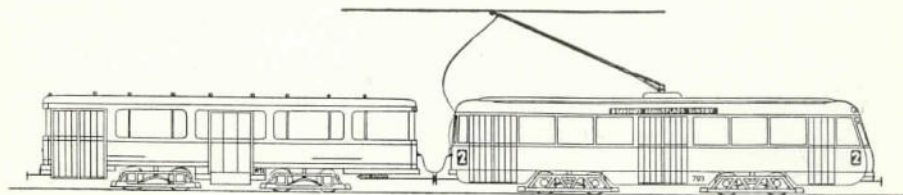
forøgede dets styrke. For at undersøge, hvorvidt disse maskiner gav tilfredsstillende resultat i jernbanedrift, anskaffede man i 1926 6 forsøgslokomotiver, litra Mr fra A/S Scandia, Randers. Disse var forsynet med en 6 cylindres Frichs-dieselmotor, der udviklede 230 HK ved 525 O/M, max.-hastighed 70 km/t. Der var elektrisk transmission, og lokomotiverne vejede ca. 45 t. Alle 6 maskiner er udrangeret.

I 1927 bestilte man hos A/S Frichs, Århus, 6 dieselelektriske motorvogne, litra Mv, hvoraf de 4 køres endnu i dag. Disse vogne havde til at begynde med en 6 cyl. motor på 180 HK ved 1200 O/M, men omdrejningstallet er senere sat ned til 925 O/M, da de hurtigtgående motorer ikke var så gode. Vognene har 60 siddepladser og vejer ca. 44 t.

★

Artiklen fortsættes og næste gang bringes fotos af de omtalte Mf, Mr og Mv.

★



Fra kapervogn til den nye linie 2

v/ Leif Bang og John Lundgren. Som kilde er delvis benyttet Sporvejenes festskrift

Kommunen overtager driften.

Efter § 28 i den førnævnte sporvejskontrakt af 1898 var kommunen berettiget til hvert 3. år med 1 års varsel til den 1. august at hæve overenskomsten og selv overtage driften, dog således at overtagelsen ikke kunne ske før 1908, og i henhold hertil fremsendte magistraten den 28. december 1906 forslag om nedsættelse af et fællesudvalg til overvejelse af, hvorvidt kommunen skulle benytte sig af denne ret og selv tage sporvejsdriften i sin hånd. Forslaget vedtoges, og det første fællesudvalg, der nedsattes om overtagelsesspørgsmålet, afgav betænkning den 7. juni 1907, men der kunne ikke opnås enighed i den samlede kommunalbestyrelse, og sagen stillede i bero.

Det andet fællesudvalg, der efter nogen diskussion nedsattes til fornyet overvejelse af overtagelsesspørgsmålet, afgav betænkning den 10. juni 1910. Denne gang var der flertal for forslaget, der vedtoges i borgerrepræsentationen den 20.—21. juni 1910, og som i forvejen var tiltrådt af magistraten med 24 stemmer mod 16; det store spørgsmål om privatrejsdrift eller kommunaldrift for de københavnske sporveje havde dermed fundet sin endelige afgørelse.

Sporvejskontrakten blev opsagt, og tirsdag den 1. august 1911 realiseredes den vedtagne overtagelse. Sporvejssekskabets direktør og personale indgik i kommunale tjenestemand- og lønarbejderstillinger, og selve overtagelsen, der regnedes fra den 1. august kl. 2 morgen, på hvilket tidspunkt samtlige vogne var indgået i remiserne, forløb glat, efter at de mange detaljspørgsmål var klarlagt i en af fællesudvalget udarbejdet betænkning af 1. juni 1911, vedtaget den 19. s. m. Navnet for den nye kommunale virksomhed blev »Københavns sporveje».

Allerede inden overtagelsen havde kommunen truffet forberedelse til at kunne foretage de fornødne udvidelser af vognparken, idet der under vej- og kloakanlæggenes ledelse blev tegnet og udbudt 25 motor- og 25 bivogne.

Man gik ved bygningen af motorvognene (nr. 615—39, nuv. nr. 315—39) (fig. 1) tilbage til den tidligere vinduesinddeling med 2 store og 2 mindre vinduer i vognkassen, og vinduesstolperne blev gjort smallere, hvorved vognene fik et lettere udseende end de sidste 10 af aktieselskabet anskaffede. Perronerne var lukkede og med indstigningsåbningen ved vognkassens frontvæg. Undervognene var af den tidligere omtalte Düsseltdorferkonstruktion med akselafstanden forøget til 2,2 m. Disse vogne blev sat i drift i 1912, og yderligere byggedes 30 motorvogne (nr. 640—69, nuv. nr. 340—69) i alt væsentligt efter samme tegninger (fig. 2), blot med større perroner og indstigningsåbningen flyttet således, at der blev konduktørplads som på de ældre vogne.

Som det senere skal omtales, havde man bygget nogle bivogne med tværsæder, og resultatet havde været så tilfredsstillende, at man besluttede også at indføre tværsæder i motorvognene, og i 1913 udarbejdedes derfor tegninger til en sådan vogn-

type (nr. 670—94, nuv. nr. 422—46 (fig. 3)).

Den hidtidige vognkasselængde, 5,2 m til 20 siddepladser, passede ikke til en inddeling af tværsæder, hvorfor vognlængden blev forøget med 1 m. Der blev 22 siddepladser ryg mod ryg, og perronerne tilspidsedes mere af hensyn til de længere vognes passage i kurverne. Undervognen var af Düsseltdorferkonstruktionen. De sidste vogne af denne type kom i drift i 1918 og betegnede en foreløbig afslutning på nyanskaffelser af motorvogne, idet efterkrigstidens vanskeligheder i en årrække standse nybygningerne.

Ved de 25 bivogne (nr. 412—36, nuv. nr. 1256—80) (fig. 4), der anskaffedes kort efter overtagelsen, bibeholdt man vognkassen med langsæder nogenlunde uforandret, idet man dog ved at gennemføre lister etc. helt rindt om vognkassen og perronerne som ved de samtidige motorvogne søgte at give vognene et mere roligt udseende. For at formindske vognens egenvægt ændredes undervognskonstruktionen, og vognkassen opåntes i akselkassefjedrene, der var forsynet med skruefjeder i enderne. Akselafstanden forøgedes til 3,0 m. Denne konstruktion blev bibeholdt ved alle de følgende bivogne, indtil man konstruerede en helt ny fireakslet bivognstype.

Ved de næste 40 bivogne (nr. 437—76, nuv. nr. 1281—1320) (fig. 5), der anskaffedes efter en bevilling i februar 1912, gik man over til anvendelse af tværsæder, som frembyder flere fordele, bl. a. et friere udsyn til gaden, samt muligheden for at anvende sidevinduer til at skyde ned, hvilket i langsædevognene ville give et ubehageligt træk. Denne bivognstype viste sig i det hele taget så tilfredsstillende, at den med få ændringer atter blev anvendt ved nyanskaffelser i 1914—15 (vogne nr. 477—500 og nr. 801—16, nuv. nr. 1321—60) og senere, sidste gang i 1920. (vogne nr. 817—916, nuv. nr. 1361—1460) (fig. 6) i yderligere i alt 140 vogne, hvorved den kom til at udgøre den største gruppe inden for bivognene. De sidste vogne blev bygget med lukkede perroner, alle de øvrige med åbne.

Foruden de her nævnte nyanskaffelser blev der foretaget væsentlige forandringer ved de ældre bivogne, idet det efter erfaringerne fra de inddækkede perroner på motorvognene måtte anses for ønskeligt at træffe lignende foranstaltninger på bivognene. Da bivognsperronerne var ret korte, valgte man at bygge helt nye og større perroner forsynet med glasskærme (fig. 7). Der blev i 1916 givet bevilling til ombygning af 125 bivogne, men arbejdet blev på grund af mangel på materialer først fuldført i 1919—20 (fig. 8).

Samtidig med ombygningen af perronerne ændredes den bærende drager i de vogne, der kun havde »enkelt affjedring» (nr. 1187—1215, for omtalt), således at der kunne anvendes kombinerede bladfjeder og kegelfjeder mellem akselkasser og vognkasse, hvorved vognens affjedring blev væsentlig forbedret.

Fortsettes med: Overtagelsen af Frederiksberg sporveje.



Fig. nr. 1. Første under kommunen bygget motorvognstype.



Fig. nr. 2. Motorvogn med store, lukkede perroner.

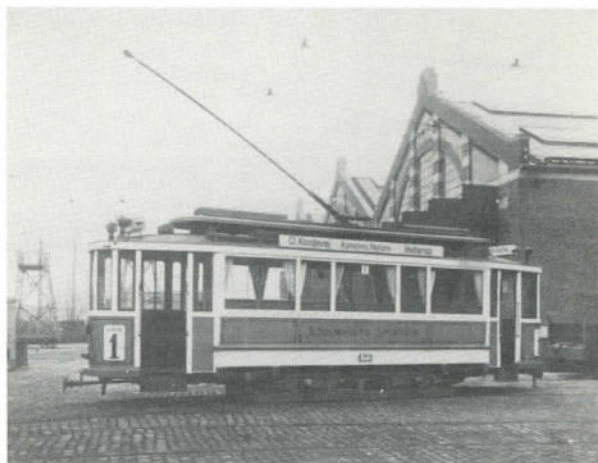


Fig. nr. 3. Tværsædet motorvogn.



Fig. nr. 4. Første under kommunen anskaffede bivognstype (langsædet).

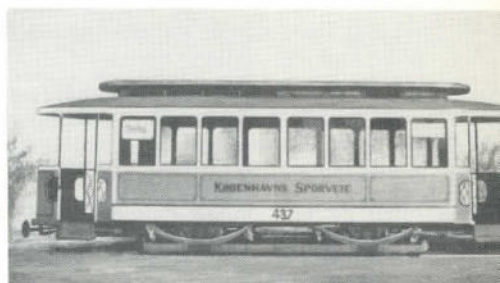


Fig. nr. 5. Tværsædet bivogn.

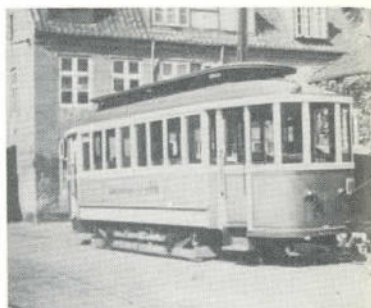


Fig. nr. 6.
Bivogn med lukkede perroner.

Fig. nr. 7.
Langsædet bivogn med ombyggede, lukkede perroner. (Fot. Jan Walter.)

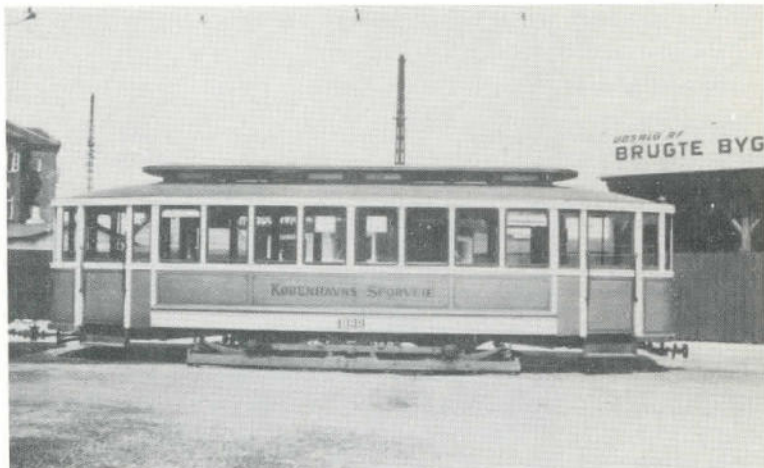


Fig. nr. 8.
Tværsædet bivogn med ombyggede, lukkede perroner. (Fot. Jan Walter.)

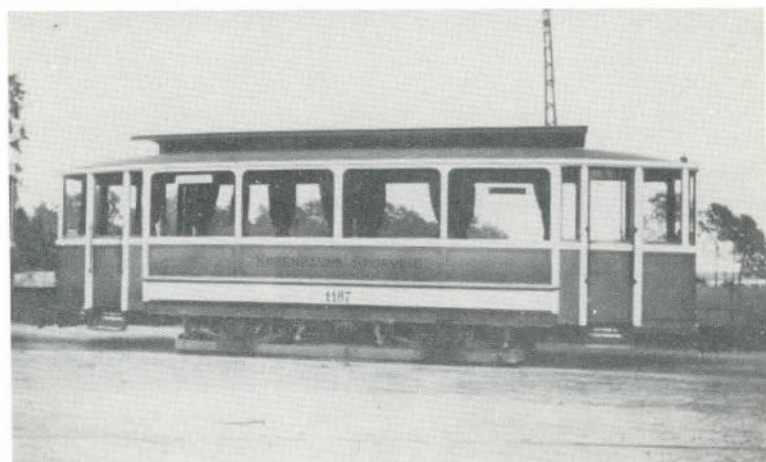


Fig. nr. 9.
»Enkelt affjedret« bivogn med ombyggede, lukkede perroner og ny undervogn. (Fot. Jan Walter.)

Sokkelunds Herreds modeljernbane

(fortsat fra side 56)

endevæg stod et langt bord, og dette benyttede vi som udgangspunkt. Midt på gulvet blev der konstrueret et bord 2×2 m, af en gammel pakkasse til ben og 4 døre til plade. Håndtagene måtte vi skrue af for at få en mere plan flade. Langs den modsatte endevæg og lidt af sidevæggene blev der ligeledes bygget borde af fornævnte materiale.

Vi havde allerede nu begået een fejl, at benytte dørene, og hoppede i igen, da 5 store kasser jord blev slæbt ned til opbygning af landskabet. Herpå blev Märklin skinnerne lagt uden underlag. I løbet af en uge kunne vi køre rundt på anlægget. Man kunne just ikke sige, materiellet havde godt af de ture, vi kørte med det. En søndag tog vi i øsende regn ud til Hareskoven og hentede forskellige slags mos. Det så meget pænt ud på anlægget, så længe det var friskt.

Vi fik snart skruller over al den jord. Det begyndte at blive tørt og støve ganske gevaldigt. Med en rask beslutning smed vi det ud en dag og byggede anlægget op på træunderlag. Landskaberne blev opbygget af hønset, gips, savsmuld og limvand. Det tog lidt tid at lave, og af den grund trak to af deltagerne sig tilbage.

Knapt var anlægget stillet op igen, før nogle af ejendommens beboere forlangte deres døre. De blev fundet frem, men to stationer måtte nedlægges. Tredjedelen af anlægget forsvandt ved tredje parthavers afgang.

Med ca. 40 m Märklin spor, heraf en snes sporskifter, begyndte vi påny. Efter flere mere eller mindre gode forsøg er vi nu nået frem til det nuværende anlæg.

Opbygning af landskaberne.

Bordene er tømret sammen af en gammel pakkasse og ubenyttede døre med undtagelse af det nye for enden af lokalet. Dette er lavet af et understel af 2×5 cm planker, hvorover der

er lagt 5 mm masonitplader og 5 mm krydsfinér. På denne måde har vi fået et godt, fast underlag at lægge anlægget på.

Vi har valgt at lægge messingskinnerne på de færdige pressede pappsveller, der kan købes i enhver hobbyforretning. Når sporplanen er tegnet op på underlaget, er det en smal sag at lægge dem op. Skiftesporene laves ved at lægge stansporets svellemåtte på i hel stand, medens man skærer det tilstødende spors svellemåtte skråt af.

Når skinnevejen er lagt, fyldes svellemellemrummene ud med »ballast«. Hertil kan enten benyttes korksmuld til stenballast eller savsmuld til grusbllast.

Bjerger og bakker er muret op over et skelet af hønset, hvorover der først er lagt papir. Vi har brugt opblødt bølgepap. De 2 lag lader sig let skille fra hinanden, når det fugtes. Papiret herfra er meget behageligt at arbejde med. Når papiret er tørt, som regel efter et par dages forløb, lægger vi en masse, bestående af gips udrørt i limvand. Heri kommer savsmuld for at give en lidt ru overflade. Man må dog passe på ikke at komme for meget i, da hele massen så skilles ad, når den er tør. Med den rette sammensætning vil massen blive så hård, at den kun kan skilles med »hammer og mejsel«.

Samtidig med at landskabet lægges, sættes bygninger, telegrafpæle, træer, buske o.s.v. fast. Husene har vi lavet af pap. Murene er malet med plakatarve, som udmærket illuderer en kalkpudset mur. Prøv at drysse kamillete over en klat lim på muren, og den skønneste vedbend slynger sig op omkring vinduerne. Tegningerne til bygningerne er hentet fra forskellige modeljernbaneblade, fotografier fra dagblade eller af egen konstruktion. Træer og buske er lavet af islandsk mos farvet med alm. gardinfarver. Til træstammer er benyttet kviste stukket op i mosset. Græs og

veje er fremtryllet af farvet savsmuld. Hvor bjergene stikker frem, er de malet med plakatifarve.

På Søby station holder nu et særtog parat, og næste gang tager vi en rundtur på banen. Her vil der blive fortalt lidt om sikringsanlæg og stationernes opbygning.

F. T.

★

OBS! OBS!

Er De. kære læser, i tvivl om planlægningen af Deres anlæg, eller er der noget på Deres eksisterende anlæg, De er utilfreds med, indbyder vi Dem til at sende en plan af den plads, De har til rådighed, eller den bane, De allerede har, ind til »MB-nyt«. Vi vil så prøve at give Dem et par ideer, som eventuelt kan hjælpe Dem over vanskelighederne. I det omfang det er muligt, vil vi bringe nogle af de indsendte forslag som »Månedens sporplan«.

Ved indsendelsen bedes De iagttage følgende:

Vedlagt planen beder vi Dem oplyse os om, hvorvidt De ønsker køreplanskørsel, rangering m. m. som de vigtigste egenskaber ved anlægget. Tillige om De kører med modeltog eller industri-fremstillet materiel og i så fald, hvilket fabrikat De benytter. Vedlæg endvidere svarporto og mærk konvolutten »Dublo«.

★

INDUSTRI-nyt.

Firmaet *Berg Radio & Hobby*, Aarhus, fremkommer med nogle nye perforerede svellemåtter, som vil lette modelbyggerens arbejde meget, idet stifterne, der skal holde skinner, styres af de allerede udstandsede huller og desuden er der den fordel, at når skinnen lægges efter den perforerede måtte, så er sporvidden samtidig fastlagt.

Svellemåtterne leveres både i pap og fiber til henholdsvis 0,65 og 1,00 pr. m.



En hobbyudstilling

fundt i dagene 30.—31. jan. sted på Nyboder skole i København. Eleverne havde selv arrangeret opstillingen, og mange interessante ting var udstillet. Dog »trak« toget mest, og vor billede viser en del af »personalet« ved banen.

★

Alting stiger

og det gælder desværre også *Modelbane-nyt's* udgifter. Derfor må vi fra d. d. forhøje abonnementsprisen til 16 kr. pr. år, dog bliver der ikke tale om efterbetaling for allerede tegnede abonnemeter. Løssalgprisen forhøjes med maj-nummeret til kr. 1,50.

★

Til vore nye læsere!

Hvis De er interesseret i at erhverve ældre numre af *Modelbane-nyt* kan årg. 1953 komplet leveres til kr. 12,00 årg. 1952 (ialt nr. 1—4) til kr. 3,50 direkte fra ekspeditionen Kongevejen 128, Virum.

S.H.I.'s nye skinnebygningsmateriel

Perforerede svellemåtter i pap, pr. m	0,65
do. i fiber (kan anvendes u. ballast)	1,00
Ballaster buede (diameter 76 — 91 — 100 — 120 og 150 cm) pr. stk.	0,35
Lige, pr. m	0,70
U-blikstrimler, 6 eller 6,8 cm, hver med 10 stk., pr. strimmel	0,06
Messingsøm, pr. 100 g	2,50
Farvet savsmuld til ballaster og terrain, gul, blå, grøn, rød, brun og grå, pr. pose	0,75

BERG RADIO & HOBBY, ARHUS

Alt i udenlandske modelbaner kan fremskaffes.

LITTERATUR-nyt.

Statsbaneliv i forrige århundrede.

Den 91-årige fhv. togfører P. D. Pedersen har i Nationalmuseets serie »Livet i Danmark 1850—1950« skrevet sine erindringer om sit liv i jernbanernes tjeneste. Det er blevet til et interessant lille hæfte på 59 sider, hvor forfatteren fortæller om sine oplevelser i tidsrummet 1870—1900. P. D. Pedersen stammer fra Fyn, og han begynder sin løbebane som vogterdreng, kun 2½ år gammel. Efter som halvvoksen at have tjent som karl forskellige steder bliver han soldat og 20 år gammel sergent — og 1880 træder han i tjeneste i »Det sjællandske Jernbaneselskab«, forløberen for DSB. Det er skildringerne af denne tid, som er mest bemærkelsesværdige. Nutidens læsere studser over at få at vide, at den tids rejsende fik varme i kupeerne ved, at der var anbragt blikbeholdere med kogende vand under sæderne! At den billetterende konduktør måtte entre ad trinbrættet fra kupé til kupé og selv løfte vinduet op til kupeerne, og at »belysningen« i kupeerne blev besørget af rapsolie-lamper, som blev sat ned gennem huller i taget. Når konduktøren var færdig med billetteringen, måtte han kravle op på vogntaget og tage plads ved skrubremsen — for at »holde ud«. Det var før vakuumbremsernes tid. I stedet for de nuværende nødbremser kunne passagererne trække i en snor uden for vinduerne. Så lød dampfløjt, og toget standsede. Om alt dette og mere fortæller den gamle togfører morsomt og levende, også om de mange mere eller mindre originaler, som i de år var konduktører og togførere.

(Berlingske Tidende, marts 1954).

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.

Maj-nummeret er i handelen
ca. 12. maj.



MODELBA NE-tips

Til at holde sporene og lokomotivernes og vognenes hjul rene for olie og snavs har man tidligere anvendt tetraklorkulstof. De senere erfaringer, bl. a. fra Amerika har imidlertid vist at ren petroleum er at foretrække, og vi lader herved dette tips gå videre til læserne.

Rubrikannoncer

pris pr. ord: 15 øre (minimum 2 kr.).
Annoncen må være indleveret senest d. 10. i måneden forud, for at kunne komme med i næste nr.

12 fotos af danske lokomotiver i postportformat og forsynet med tekniske data på dansk, engelsk og fransk. Sendes portofrit mod forud indbetaling af kr. 2,50 til B. Merkel Palsdorf, Kongevejen 128, Virum.

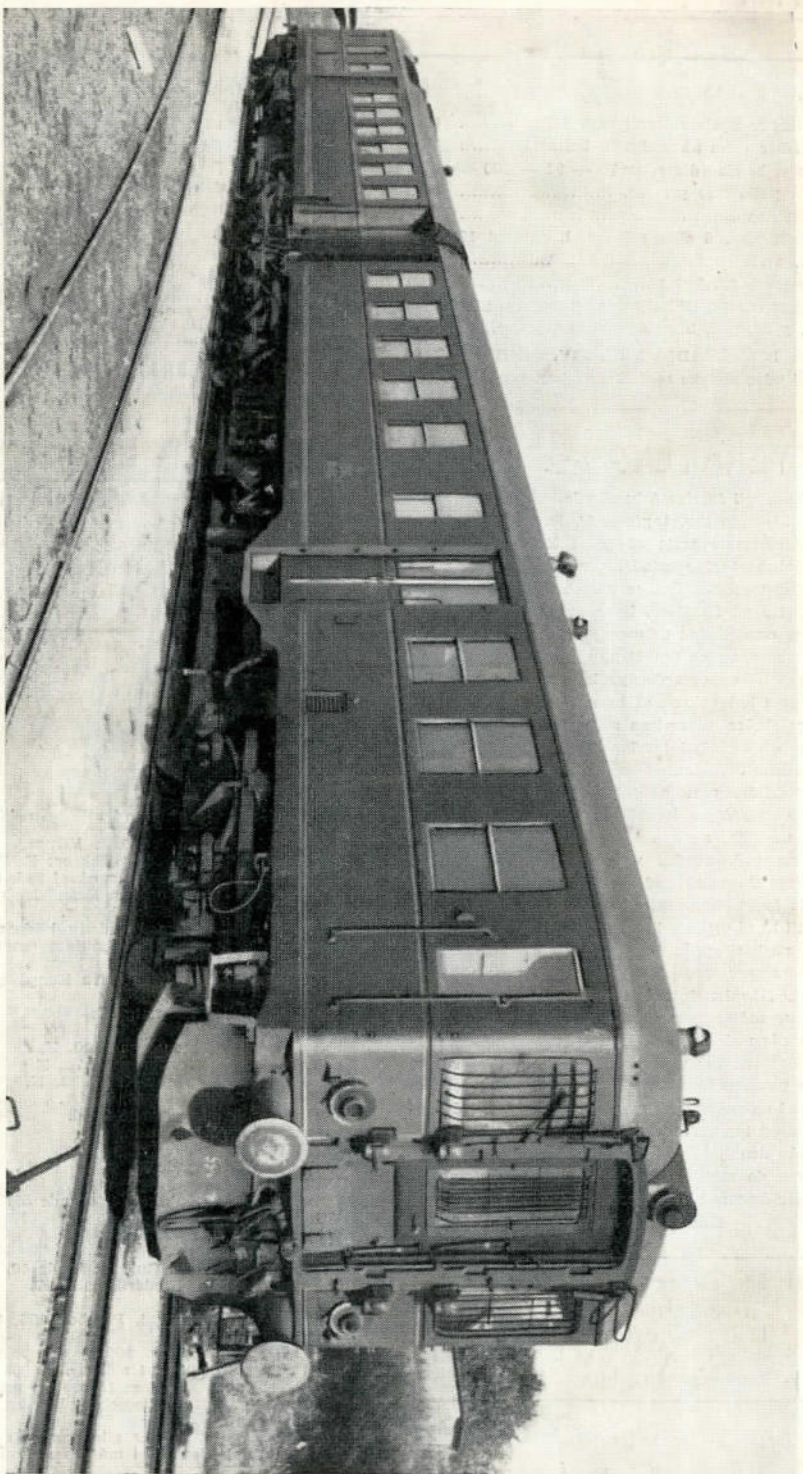


Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

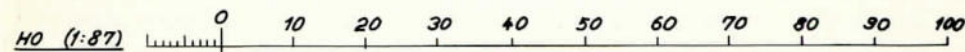
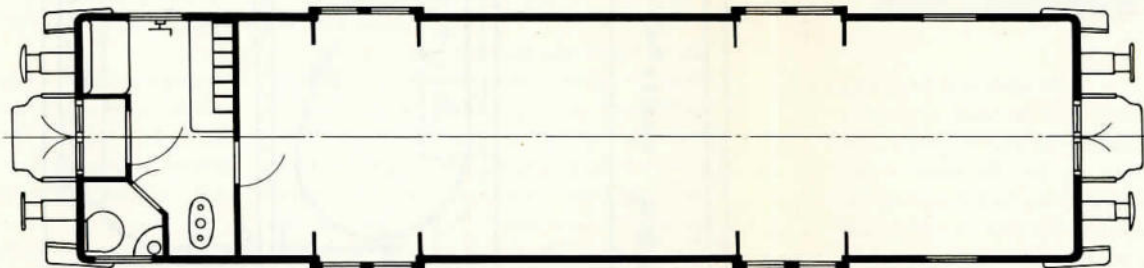
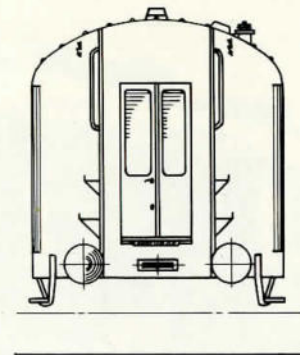
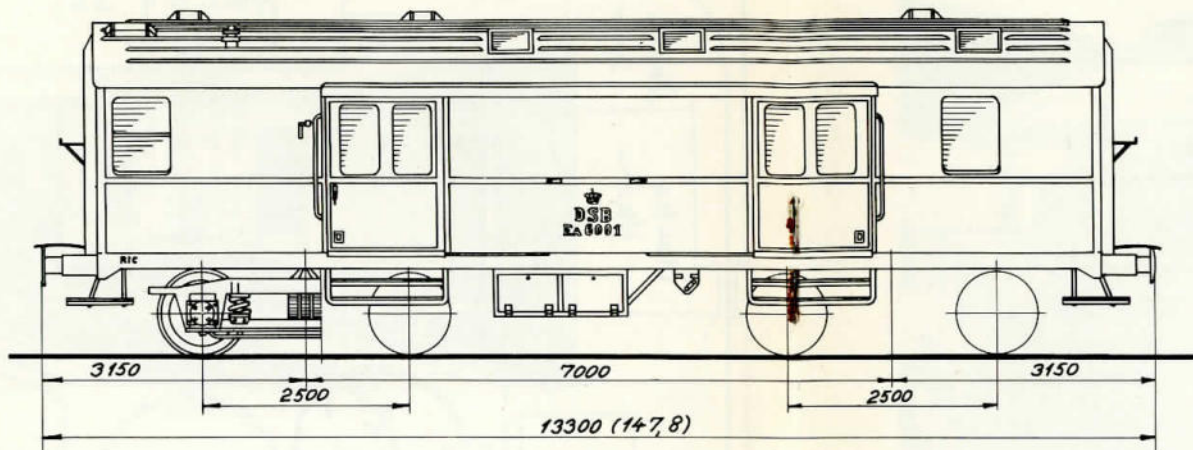
REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.
Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
I redaktionen: Ole Jaeger, Strandvej 265, Charlottelund, ØRdrup 2164, og Ole Brandstrup Jensen, Fiskedamsgade 16, Ø., ØBro 1390 x.
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —
Arsabonnement 12 kr., udland 14 kr. — Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

- Bladet forhandles i løssalg af:
- KØBENHAVN:**
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
K. Elmborg, Mølle Allé 16, Valby.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
- NYKØBING F.:**
Jesper Olsen, Slotsgade 37.
- ODENSE:**
Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.
- SKIVE:**
»Hobby«, Tinggade 22, Skive.
- ARHUS:**
Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40.
Legetojsmagasinet, Frederiksgade 17.

NORGE:
Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo. —
(Også abonnement).
ANNONCER: 1/1 side kr. 100,00 (bagside 125,00 kr.), 1/2 side kr. 50,00, 1/4 side kr. 30,00, 1/8 side kr. 20,00. — Rubrikannoncer 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.). Rubrikannoncer betales ved bestillingen.
INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 10. i måneden forud.



Motorvogt litra Mk — Fk, dobbeltmotorvogn, som fortrinsvis kører i Jylland, men også af og til på strækningen København—Helsingør. (Se artiklen inde i bladet).



Skala:	Tegnet 14-3-54	Y. Larsen	Bagagevogn.	<u>0-HD+E-1</u>
0- (1/2 størr.)	Målestok	1:90	Ltr. EA 6001-12.	