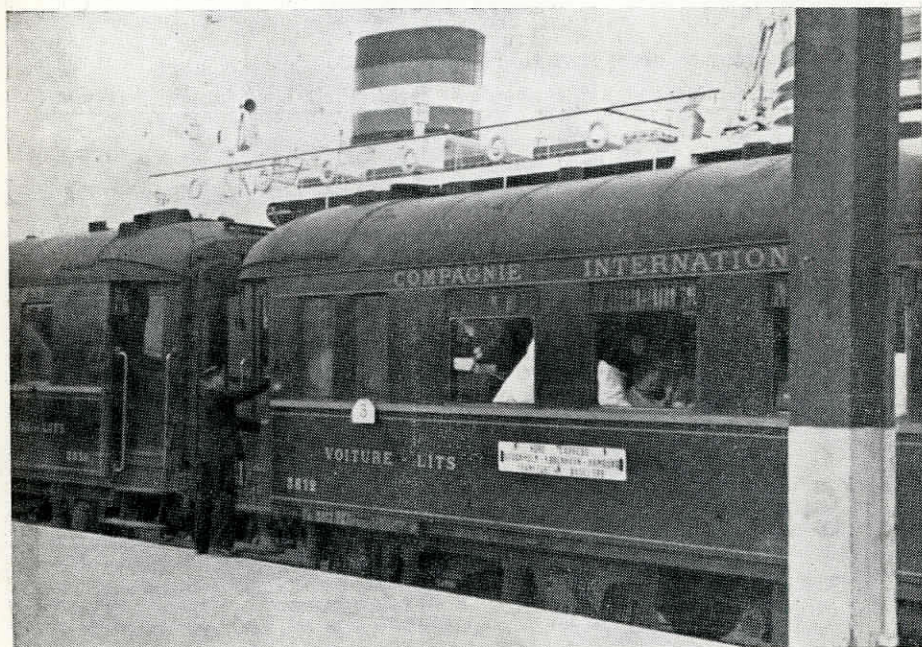


Modelbane *-nyt*

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder



International trafik ved Storebælt

PRIS
1 kr.

2. ÅRGANG

AUGUST 1953

8

HOBBY CENTRALEN

ALT I MODELJERNBANER

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

Obs! Vejoverskærings signaler til enkelt og dobbelt spor (1:87) 4,50 **obs!**

Hen og se hos

HC

MØNTERGADE 10. København K. Byen 5714 x

(Provinsordrer ekspederes omgående)

FALSTERGARN-Spinderiet

NYKØBING FALSTER

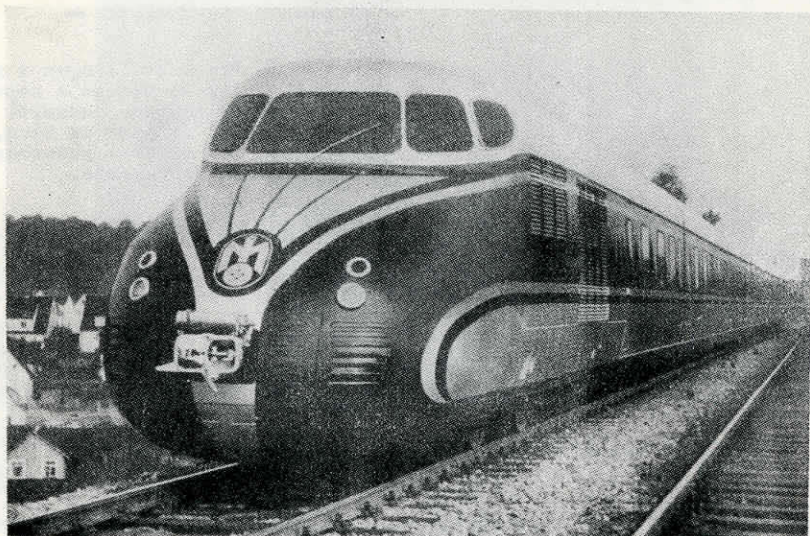


Fig.1 - Sovevogns-strømlinietog

NYT fra Nær og Fjern -

SENSATIONEN på Münchens trafikudstilling 1953 er DEUTSCHE BUNDESBahn's nye "Gliedertriebzug", som er en videreudvikling af det spanske Talgo-tog. - Toget bygges i to udførelser: Til DB som dagtog (fig.2) og til DSG (Deutsche Schlafwagen-Gesellschaft) som sovevognstog. Det består af 2 hovedenheder og 5 mellemenheder og kan i modsætning til "Talgo" køre i begge retninger.

Togets samlede længde er 96 m, taravægt 88 t, der er 135 siddepladser og maksimalhastigheden er 160 km/timen.

Hvad der især bør fremhæves ved disse nye "lyntog" er den parallel der kan drages mellem disse og vore dages automobiler. Medens man i gamle dage lavede bilerne og togene meget "højbenede" og tunge, så stræber man idag henimod at gøre køretøjerne lettere, (bl.a. med en bedre brændstoføkonomi for øje), og lavere for at sænke tyngdepunktet, i takt med at gennemsnitshastigheden forøges; og den lettere konstruktion ved anvendelse af letmetaller betyder langt mere end blot brændstofbesparelse. Påvirkningerne på sporet bliver mindre og en ringere uaffjedret dødsvægt betyder en væsentlig roligere kørsel.

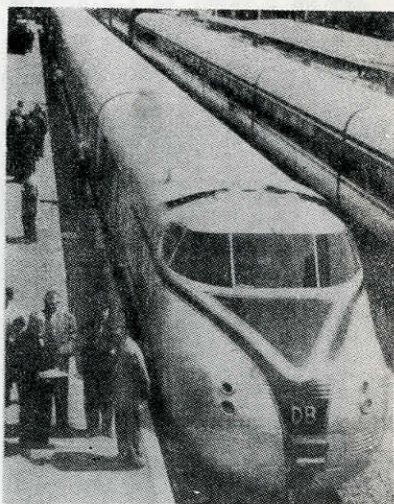


Fig.2 - "DB's strømlinie-dagtog

stigheden forøges; og den lettere konstruktion ved anvendelse af letmetaller betyder langt mere end blot brændstofbesparelse. Påvirkningerne på sporet bliver mindre og en ringere uaffjedret dødsvægt betyder en væsentlig roligere kørsel.



Fig.3 - interiør fra dagtoget

På fig.3 ses en af "dagtogets" afdelinger med "sidde-eller-ligge" stole, som man kender dem fra for eks. moderne flyvemaskiner, og fig.4 og 5 viser en 1.klasse's kupe i sovevognstoget ved henholdsvis nat- og dagkørsel.

(Kort uddrag fra "Die Bundesbahn" juni 1953, nr.12)

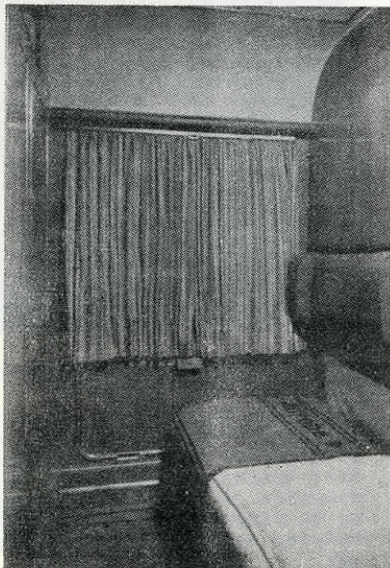


Fig.4 - 1.klasse kupe ved nat

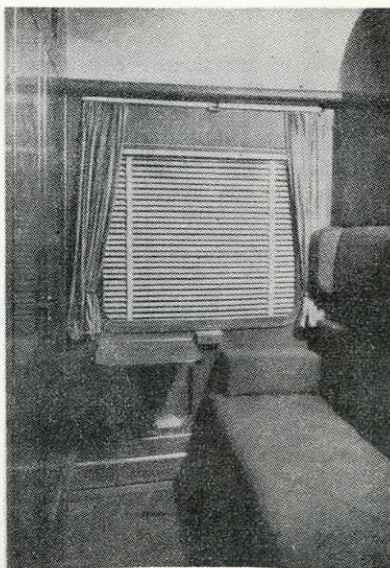


Fig.5 - Samme kupe ved dag.

Mere -

fra udstillingen i München vil vi bringe i september og oktober nummeret af MB-nyt og især de ting, der har speciel interesse for modelbyggerne.

red.
o_o_o_o_o_o_o_o_o_o

SERIEN OM SIGNALERNE --

fortsættes i september nummeret, da midtersiderne denne gang skulde bruges til artiklen fra Faaborg.

red.
-.-.-.-.-.-.-.-

Kondensator-Lok

Det i fig.6 afbildede damplokomotiv er et såkaldt kondensatorlokomotiv, d.s.v. at dampen, i stedet for som ved almindelige damplokos at forsvinde i den frie luft gennem skorstenen, bliver ledet gennem en kondensator, hvor den atter bliver vand, som kan sendes ind i kedlen igen. Herved spares ca. 90 % af dampen ind igen som vand. Dette har selvfølgelig især interesse i egne med lidt eller intet

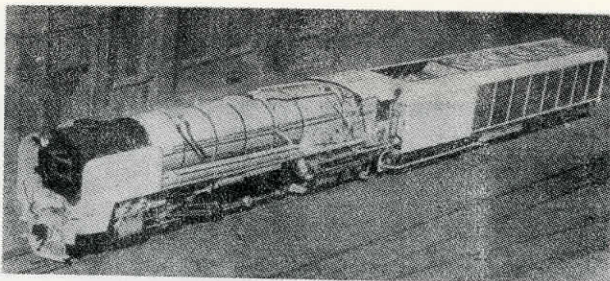


Fig.6 - Kondensator Damplokomotiv.

vand.

Det afbildede lok er bygget til SAR - South African Railways - af firmaerne Henschel & Sohn, Tyskland og North British Locomotive Co., Glasgow (på licens) og til SAR er der ialt leveret 90 stk. af disse, foruden 50 stk. uden kondensatoranlæg, der imidlertid kan bygges om hertil, hvis det skulle vise sig formålstjenligt.

Det viste lokomotiv (Henschel Kondens-Loko klasse 25) er en 2D2 maskine med en samlet længde på 32,5 m, sporvidde 1067 mm (Kapspor), tjenestevægt 233 t (!), akseltryk 19 t, vand 23 kubikmeter og en maksimalhastighed på 90 km i timen. Det store komplicerede kondensatoranlæg ligger i tenderen og en rørledning fra røggammeret fører spildedampen herhen, hvor den fortættes til vand, men dette vand er så varmt, at man alene herved sparer 10 % i brændstof. Ved hjælp af en fødevandspumpe bringes vandet så atter over i maskinen til nyttiggørelse i kedlen.

(VDI 13/53)

INDUSTRI-nyt

HOBBY-SHOP har udsendt sit nye katalog med fyldig omtale af modelbaner, såvel færdige lokomotiver, motorvogne, person- og godsvogne, skinner og andet tilbehør, som løse dele til de mange, der foretrækker at lave så meget som muligt selv. Det er en fornøjelse at se, hvorledes dette katalog gennem de sidst år har udviklet sig til et nydeligt og læseværdigt hefte med oplysninger om alt, hvad der i dag kan leveres til vores hobby.

A.B.

MECCANO Ltd. i England, som før krigen i "DINKY TOYS"-serien sendte bl.a. små modelbiler på markedet, har også efter krigen fortsat denne produktion af disse autos, som liver op på enhver modeljernbane. De har netop fornylig udsendt en hel række nyheder, og heriblandt kan nævnes en automobiltransportvogn, der kan transportere 4 biler i to etager, samt den her afbildede Austin-model.



Dinky Toys No. 40j
Austin Somerset Saloon.

Vi skal senere, når Meccano's nye katalog fremkommer, bringe en omtale af de nye modeller i HORNBY DUBLO TRAINS-serien, blandt andet de vogne, der nu fås i British Railways farver.

B.P.



- Hvornår går toget?
- Ja, det kommer sandelig an på, hvor De skal hen ...
- Jeg skal ... på toilettet!

Udendørsbanen 1.

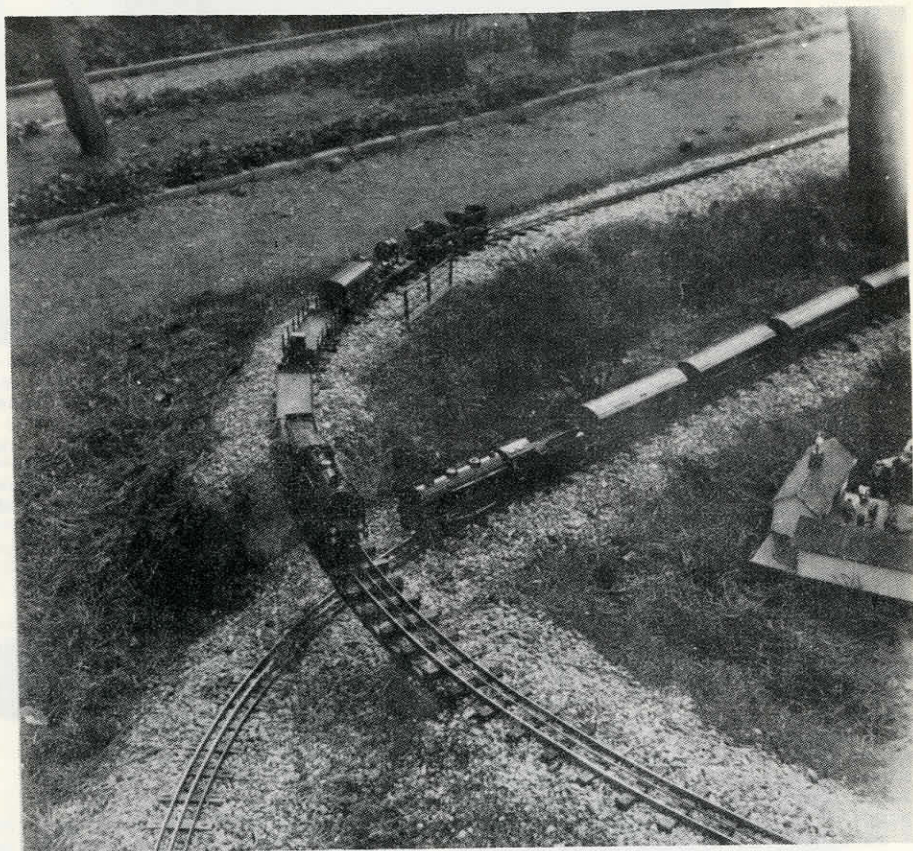


Fig.1

I et tidligere nummer af "MB-nyt" lovede vi at bringe en artikelserie om udendørsbanen og dette løfte indfries herved.

Det første, der må tages bestemmelse om, efter at man har besluttet sig til at anlægge en udendørsbane, er SPORVIDDEN. For mange er det måske allerede afgjort, da de bestemte sig til at bygge, eventuelt drejer det sig om en udvidelse af et bestående indendørs anlæg, for eks. et kælderanlæg; men for dem, der skal starte, kan bl.e. følgende spørgsmål blive aktuelle:

- 1) Personbefordrende eller ikke.
- 2) Drivkraftens art (damp, el, benzin, diesel o.s.v.)
- 3) Station (og måske værksted) i i kælder eller havehus.

Ad 1) kan siges, at dette jo i første række hænger sammen med pladsforholdene - og med "direktøren"s økonomiske formåen - en personbefordrende bane tager megen plads op. Sporvidden skal i hvert fald helst ligge på mindst 9 cm og skal man køre med nogenlunde fart, skal raderne være temmelig store, helst ikke under en halv snes meter. Endvidere må man som

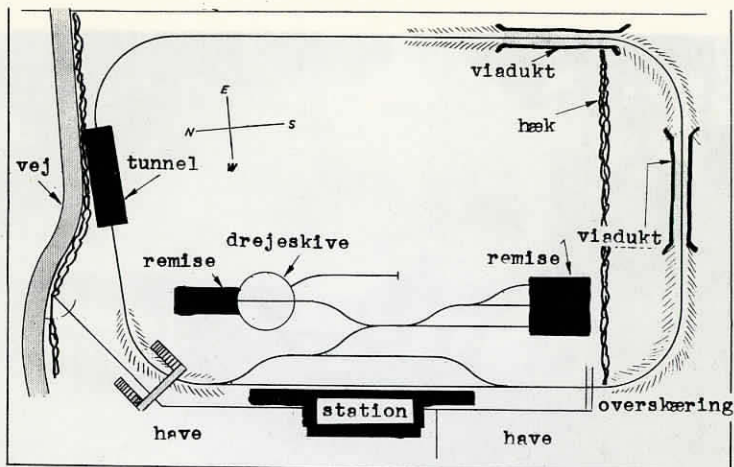


Fig.2

sagt have en ikke alt for slunken tegnebog, for selv om man i disse store sporvidder er henvist til at lave næsten det hele selv (der fås stort set kun engelsk og en smule amerikansk materiel at købe), så kan materialeomkostningerne godt blive ret store - det er jo ikke det rene legetøj længere, når et lokomotiv for eks. vejer omkring de 100 kilo.

Vælger man at bygge i en stor sporvidde, er det klogt at bygge "engelsk", idet Englænderne er og altid har været foregangsmænd på dette felt, ja, der findes stort set næsten intet af tegninger og byggebeskrivelser m.m. fra andre lande end England. I hvert fald er det tilrådeligt at vælge i det mindste en engelsk sporvidde, for selv om man måske ikke vil bygge engelske modeller, så er der dog mange dele, der kan bruges, såsom puffer, koblinger, hjulset kedler, o.s.v.

De vigtigste sporvidder for personbefordrende baner er (i engelske tommer) $3\frac{1}{2}$ ", $7\frac{1}{4}$ ", $10\frac{1}{4}$ " og 15" og byggedele til disse jernbaner leverer flere engelske firmaer. Adskillige dele er endog lagervarer. Fig.2 viser planen til en engelsk miniaturbane i $10\frac{1}{4}$ " sporvidde, en bane, der kun tjener underholdende formål, men vil man bygge en personbefordrende bane, så kan man i mange tilfælde få lidt nytte af den tillige, for eks., hvis hønsehuset ligger langt fra hovedbygningen, eller når en fjæntliggende urte- eller frugt-

have skal have transportforholdene til huset forbedret. Man kan i sådanne tilfælde forene det nyttige med det behagelige. Fig.3 viser den fremtatte bane's station med en N.E.R. Atlantic-meskinne ved perronen ("midlandiset").

Da dette jo kun er en orientering vil vi nu omtale de ikke personførende baner.

Hvis vi fortsætter nedefter i sporvidderne kommer vi til $2\frac{1}{2}$ ", $2\frac{3}{4}$ ", $1\frac{3}{4}$ " (spor 1) og $1\frac{1}{4}$ " (spor 0). De to sidste af disse er så absolut de mest udbredte, og heraf igen er det spor 0, der går af med sejren. Imidlertid er spor 1 bedre egnet til udendørsbane end spor 0, men når de fleste alligevel foretrækker den sidste, er det vel både pladshensyn og hensynet til, hvad

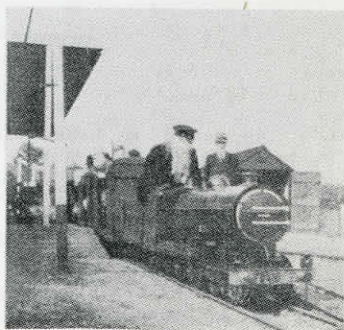


Fig.3

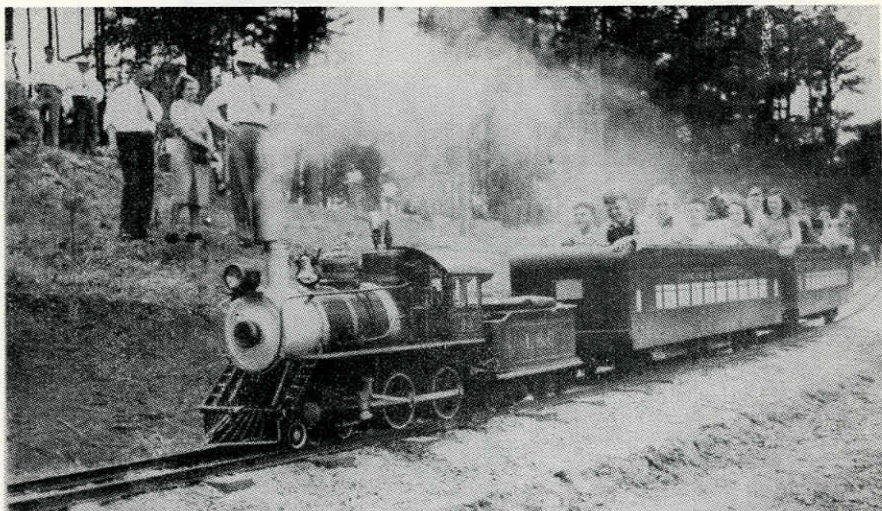


Fig.4

der er at få af materiel. Her kommer så endnu et spørgsmål, som har betydning, og det er

2) Drivkraftens art

Af både fig.3,4 og 5 fremgår det jo, at drivkraften ved den personførende kan være damp, og det er også overvejende tilfældet. Som et lille sidespring skal lige nævnes at dem på denne side illustrerede bane er en kommercielt drevet "Miniature Division" af LANCASTER & CHESTER RAILROAD, og den har to

lokomotiver bygget på rigtige lokomotivværksteder, nemlig hos Baldwin and American Locomotive Company. Begge lokos blev oprindeligt bygget til udstillinger, men trækker idag unge og gamle på en ca. 2 kilometer lang strækning nær Lancaster (U.S.A.) fremført af: "Lokomotivførere, som må have mindst to dages erfaring, før de får lov til at transportere passagerer!"

Nå, men tilbage til drivkraften.

(fortsættes side 123)

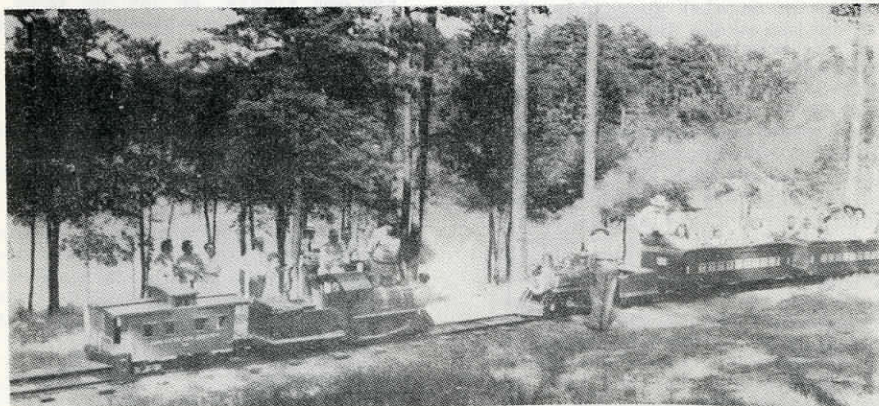
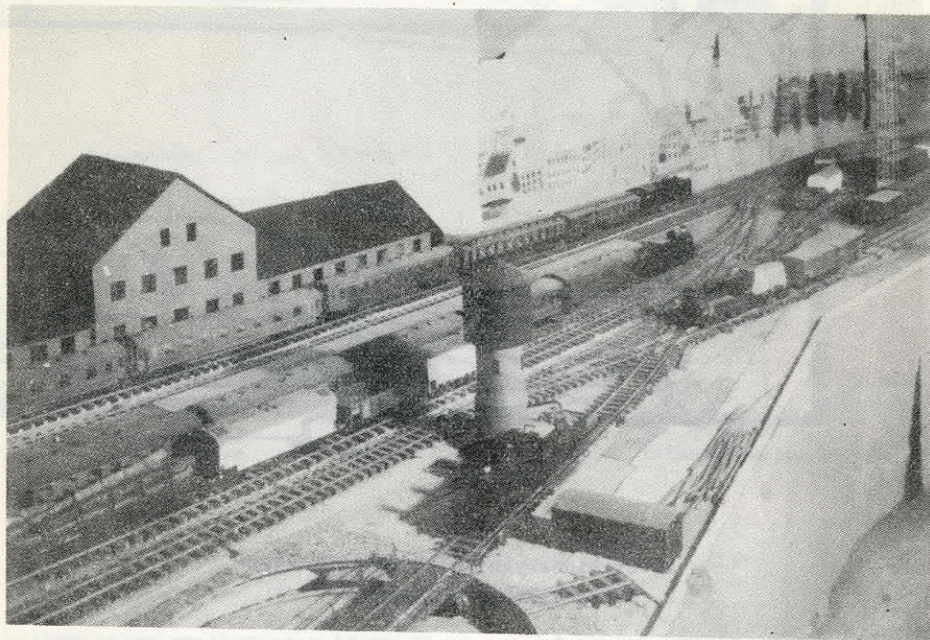


Fig.5

En Modeljernbane i Faaborg



Station "SYD" - udkørslen mod Vest

Ja, så er vi her, sagde min ven Svend Jørgensen, efter at vi var kommet ud i yderkanten af Faaborg. Vi stillede cyklerne og ringede på. Der blev lukket op, og vi fik fat i en stige til at komme op på loftet med. Jeg var allerede begyndt at få skruper angående banens størrelse, men de blev hurtigt blæst bort, da jeg kom derop.

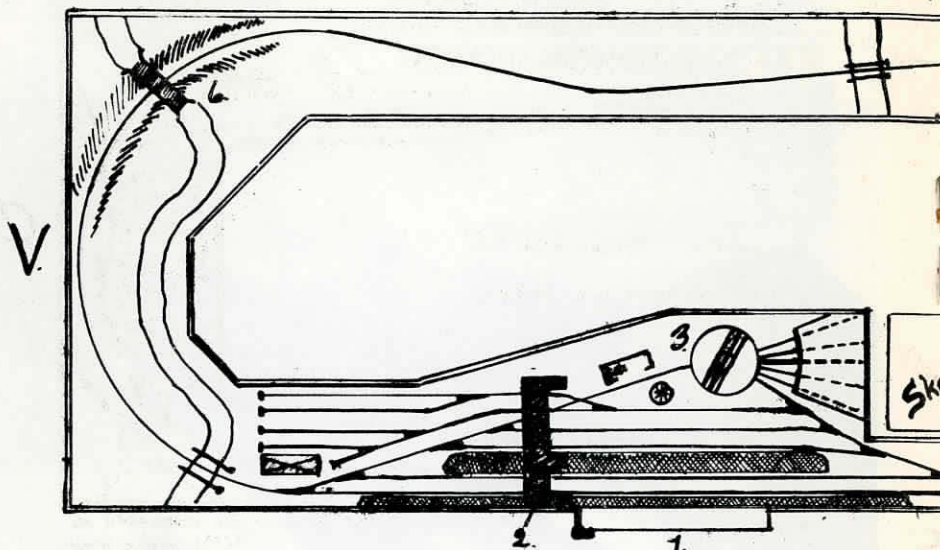
Det viste sig at være et ret stort løftsrum på 12 m x 3,30 m, altså et forholdsvis langt, men smalt rum, som sønnen i huset Jørgen og Svend Jørgensen havde forstaaet at udnytte på bedste måde ved bygningen af deres anlæg.

Det er i størrelse "O", og banen er en enkeltsporet ringbane med en større og en mindre gennemgangsstation. Begge stationer har overhalingsspor, så kørselsmulighederne er store. Desuden er begge stationer udstyret med drejeskive samt diverse læsse- og opstillingsspor.

Karakteristisk for banen og dens byggere, er den morsomme sammensætning af materiellet. Jørgens hovedinteresse er DSB- materiel og især det nyere. Svend Jørgensen derimod bygger fortrinsvis gammelt privatbanemateriel og i første række materiel fra Syd-Fynske-Jernbaner's tid. Sjoive er forresten to gamle tre-akslede vogne fra Gribskovbanen, samt nogle gamle bænkevogne fra SFJ.

Af maskiner befares banen af to C-maskiner, en S-maskine og en M1-motorvogn, og de skal trække, en halv snes bogievogne, ligeså mange 2-akslede personvogne samt ca. 25 godsogvogne.

Kørespændingen er 12 volt jævnstrøm, der leveres af en omformer, som tidligere har været benyttet til belysningen i en af SFJ's bome. - Sceneriet omkring banen er dels lavet af papmache og dels er det malet på væggene af en ung maler blandt byggernes venner. Re-



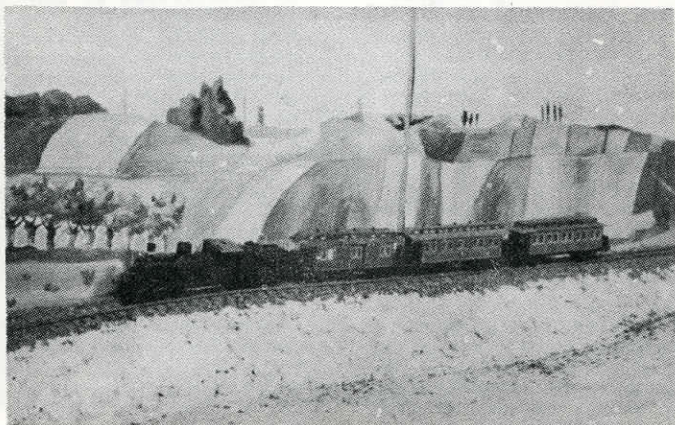
1. Stationsbygning på station "SYD".
2. Overgangsbro 3. Remise

sultatet er forbløffende godt.

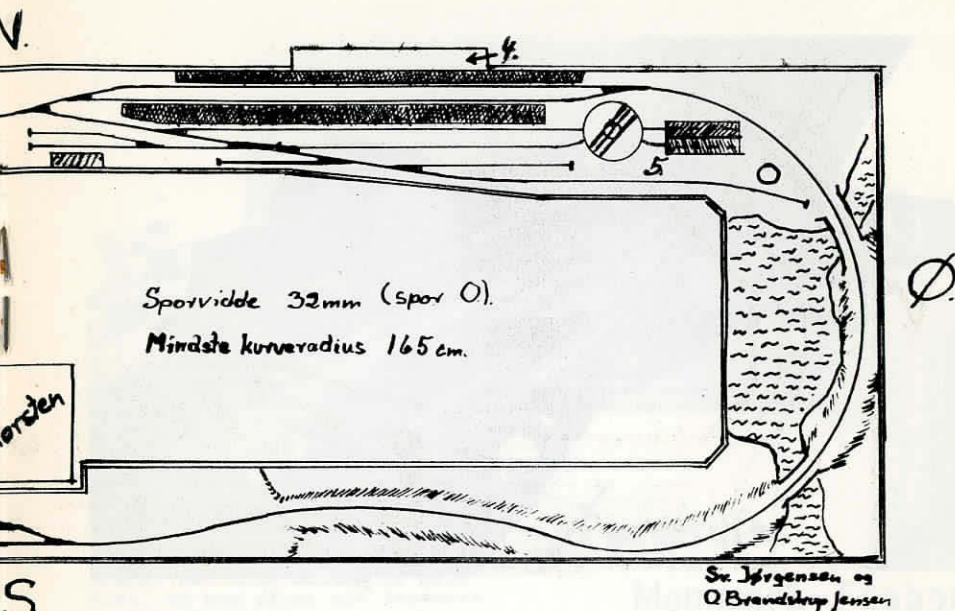
Vi kan tænke os, at vi foretager en tur rundt på anlægget med det "gamle" sydfynske tog:

Fra stationsbygningen går vi over gangbroen til perron II, hvor

der holder to Cup'ere og en Dmp'er forspændt en C-maskine. Afgangen forsinkes lidt, da vi må vente til et modgående godstog er kommet ind. Da det er vel inde, gives signal til afgang, og vi ruller langsomt ud af stationen i vestlig retning.



"Det sydfynske tog"

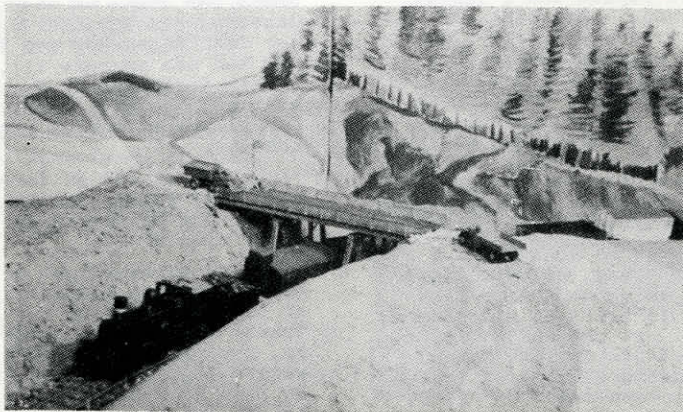


4. Stationsbygningen på station "NORD"
 5. Remise 6. Gl. vejbro

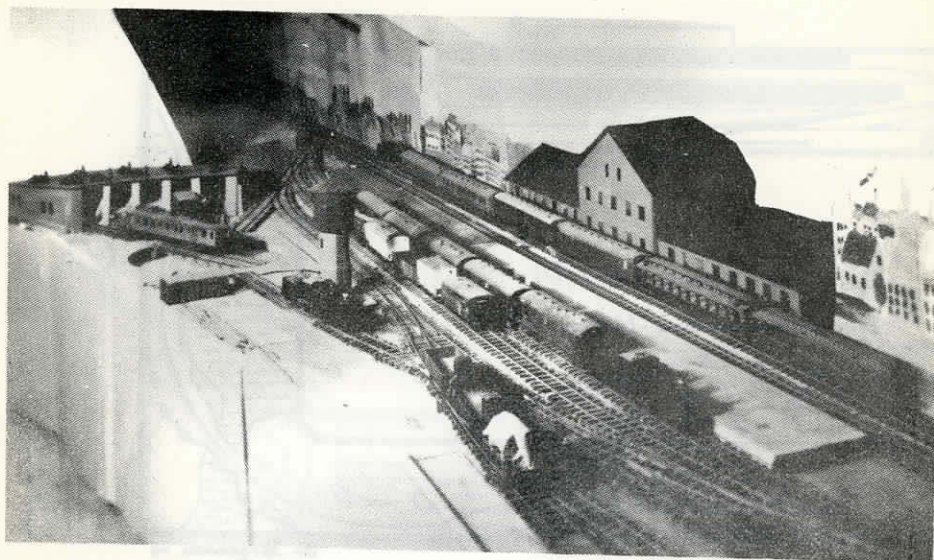
Lige udenfor stationen passerer vi en vej, der er spærret af bomme og umiddelbart herefter, går banen igennem et typisk sydfynsk bakkelandskab. Den skærer igennem et højdedrag i en afgravning, hvorover en vej er ført ved hjælp

af en gammel bro, hvis dække er lavet af "svære" planker. Snart udjævnes landskabet, og vi ruller ind på station "Nord".

Her er vi ventet med længsel; thi her foretages krydsningen med



Jørgens G'er for godstog



Spor 3 med C 705 og alle vore 5 Cu'ere!

hurtigtoget, der kommer østfra. Vi har da heller ikke holdt ret længe, før det kommer farende forspændt en S-maskine. Da det er ude af syne, bliver der givet signal til os, og vi rumler atter videre, forbi den lille remise, der lige netop kan rumme to maskiner. Videre går det over broen, der fører banen over åen og ud på den dæmning, der er bygget over det sumpede terrain, der omgiver den store sø. Dæmningen fortsætter et godt stykke ind i landet, og efter endnu nogen tids kørsel øjner vi den store by i det fjerne. Vi sagtner farten, der er givet stopsignal. Nå, det varer ikke længe, før der er fri bane, og vi rasler over indkørselsspor-skifterne og standser med et ryk ved perron II. Vi stiger ud, godt sømme i bagen efter at have siddet den lange tid på de hårde træbænke Cup'erne er udstyret med.

Besøget hos de to byggere i Faaborg viste mig, at det ikke er nødvendigt at danne større klubber for at få lavet et stort og pænt anlæg. Det har kostet de to et stort arbejde at lave deres bane; men det skal siges til deres ros, at resultatet er blevet overordentlig nydeligt.

O. Brandstrup-Jensen.

Vi blader i scrapbogen -

og finder et lille avisudklip om den kære Slangstrupbane ...

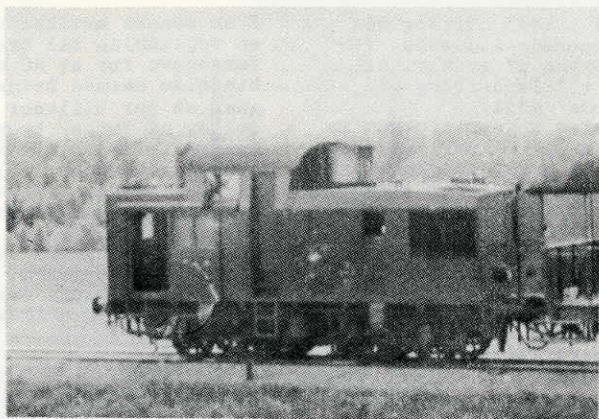
DET LILLE GRØNNE TOG —

Der holder henad Midnatstimen et lille grønt Tog ved en lille Station - langt ude ad Nørrebrogade. Det er Slangstruptoget, et højst mærkværdigt Tog at se paa. Skønt der staar en stor, tyk Skorsten paa Lokomotivet, kommer der ikke megen Røg den Vej. Og når man ser nærmere til, er der heller ingen Røg og Dampf at se nede ved Hjulene! Saaledes som der ellers er ved et rigtigt Lokomotiv.

Og dog er det en forskrækkelig Støj, der kommer fra Lokomotivets Indre, når de gevaldige Dieselmotorer spiller op.

Aller mærkværdigst er dog den Måde, hvorpaa Lokomotivføreren er blevet puttet op i et Udkikstaarn. Det er ikke mange Rejsende, der på denne Aarstid skal med sidste Tog, men det er Stavgæster. De faar hver Dag Tiden i Toget til at gaa med Bemærkninger om de seks- eller ottekantede Hjul. Og





Det pudsige Lokomotiv.

der er mange Øgenavne til Toget.

Det er Udflytterne. Københav-
nere, som har fundet det alt for
trangt her inde mellem de høje
Huse, og som ofrer alt Besværet
og alle Irritationerne - Masser
af Tid. Hvilken Katastrofe, hvis
Toget en Dag ikke var der - og
n u er der altsaa sket det før-
ste Skridt henimod Motorisering.
Det vil blive et skrækkeligt
Savn, naar de pudsige Motorloko-
motiver forsvinder, og man ikke
mere skal se de kuriøse Vogne,
hvoraf Togstammen sættes sammen.
Der er nogle, som synes, at Ba-
nen er det uhyrligste, der kan
tænkes, og De har Ret - paa deres
Vis. Men bliver det nu Alvor, og
man faar moderniseret Banen, vil
den snart blive uendelig savnet.
Endogsaa det H y l, som Lokomoti-
vet sætter i med, naar man skal
over en af de farlige Overskæ-
ringer.

De vil savne Kapløbet om at
faa Plads i den store fine Vogn,
inden i hvilken man befinder sig
som i en af Zane Creys covered
waggons.

Og nu skal det altsaa være Al-
vor - ak, ogsaa her maa man sige,
at alting forandres.

Eric.

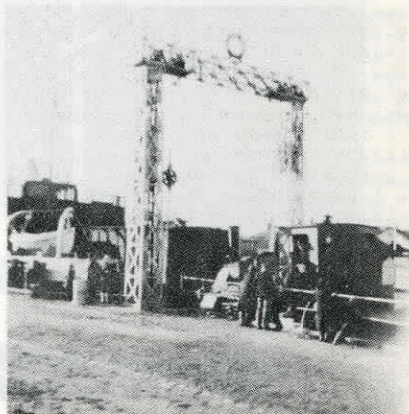
HØRT i toget...

- Hov, ved Du ikke, at det er
forbudt at fløjte i S-toget?
- Nøh, det har jeg da aldrig hørt-
- Joh, har Du da ikke lagt mærke
til, at togføreren altid går uden
for, når han skal fløjte(!)

Færgeruten Mommark - Faaborg

I 1922 blev færgeruten Faaborg
- Mommark aabnet for drift. Ruten
var anlagt og drevet af "Ø.K.",
men overgik senere til S.F.J.

Mommarkfærgeren er bygget i 1922
på Nakskov Skibsværft og er for-
synet med 2 dieselmotorer, der
trækker hver sin Skrue. Færgeren må
"svaje" ligesom storebæltsfærger-
ne. Den har plads til 5 alminde-
lige godsvogne (Q_H) eller ca. 25-
30 personbiler.



Færgelejet i Faaborg med en lille
N-maskine på færgeklappen.

Inden DSB i 1933 overtog den dengang smalsporede Als-bane, foretog transporten af en almindelig godsvogn til Sønderborg på følgende "nemme" måde:

I Mommark blev vognen trukket i land og kørt ud på et særligt spor hvorpå der stod nogle små lave, smalsporede blokvoerne. Her steg det normale spor netop så meget, at vognen kunne køre ind ovenpå blokvoerne. Den blev så spændt fast med kæder, ligesom på færgen, og blokvoerne blev koblet i toget til Sønderborg. - I 1933 blev banen til Sønderborg ombygget til normalspor og de øvrige strækninger på Als nedlagt.

I 1947 overtog DSB Mommarkkruken og med overtagelsen af SFJ i 1949 lukkedes dette "hul" i DSB's jernbanenet her.

Dette var i korte træk lidt af Mommarkfærgens historie.

-- -- Sv. Jørgensen.

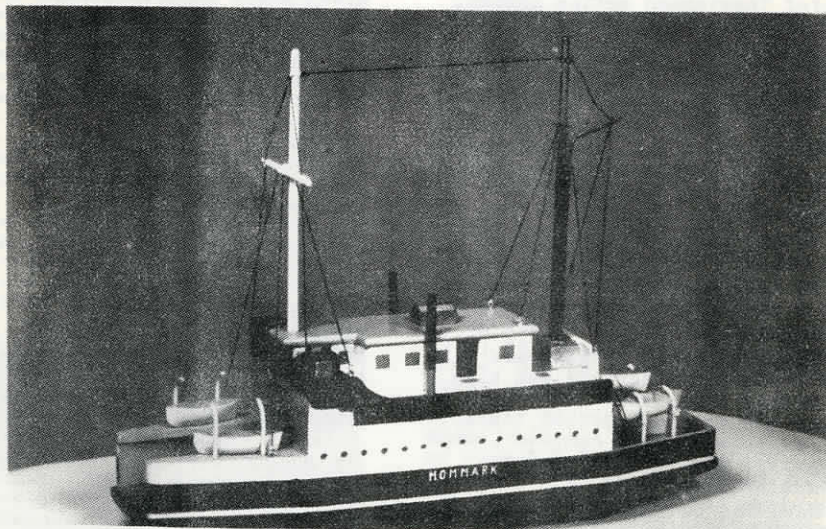
P.S. I 1945 eller 46 kørte den lille traktor i Mommark i færgeløbet med 4 vogne med tørv, på grund af manglende stoppebom på sporet. Føreren nåede at springe af. - Det tog knapt 3 uger at fiske vognene op igen.

Sv.J.

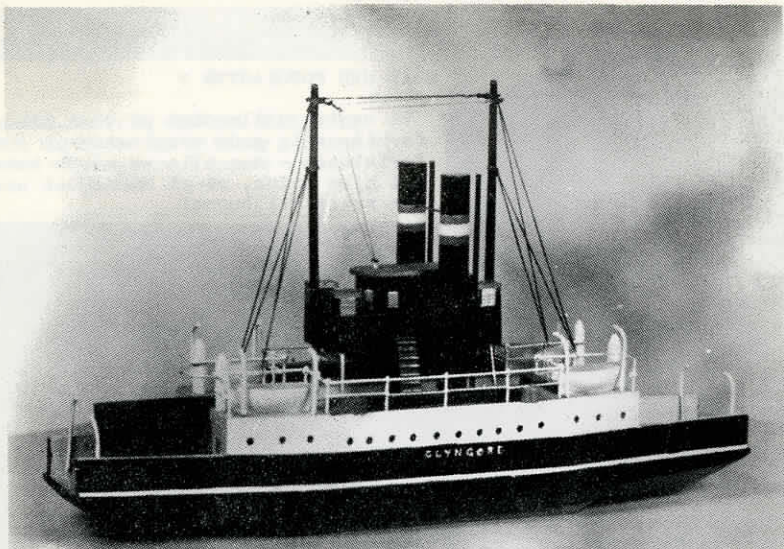
I en senere artikel vil vi bringe en vejledning til bygning af en færgesavn for et HO anlæg. I forbindelse hermed bringer vi denne gang et par billeder af nogle modeller af færger bygget af Hr. Johannes Petersen, Faaborg (Se annonce andetsteds i bladet). Bygning af jernbanefærger til et modelanlæg er ganske morsomt og giver lejlighed til at faa nye detaljer paa banen, som ellers ikke ville komme frem, nemlig de forskellige ting, der er knyttet til en havn og nærmeste omgivelser.

Vi bragte i nr. 5/1953 en omtale af Alsted-Farvig Banen, og på denne bane var der også en færgesavn i drift mellem to færgesavne, ovenikøbet med sejlsads efter færgesavn, men man kan til nød også klare sig med eet færgesavn, hvor pladsforholdene måske ikke tillader flere. Hvis det er muligt, kan man jo så lade færgen sejle ud fra lejlet og lade den forsvinde bag en kulisser, hvorefter man kan lade den vende tilbage efter et passende stykke tids forløb. De på færgen anbragte vogne køres da atter i land og kobles ind i det afgående tog.

B.P.



Model af færgen "Mommark"



Model af færgeren "Glyngøre"

ANNONCE:

FÆRGER OG MODELSKIBE

leveres efter ønske.

Modelbygger Johs. Petersen
Klostergade 17
F A A B O R G

(Præmieret af industrirådet)

Udendørsbanen 1.

(fortsat fra side 116)

Selvfølgelig kan man i stedet for damp anvende diesel, eller benzinmotorer, men er det ikke netop charmen ved et tog i den størrelse, at det går ved damp?

Ved ikke personførende tog i de mindre sporvidder anvender man også ofte damp, men spor 1 er her egentlig den mindste størrelse, hvor man kan køre ordentlig driftssikkert med damp, ikke sådan at forstå, at der ikke findes eller kan bygges ganske udmærkede damplokomotiver i for eksempel spor 0, ja, der er så galt (i U.S.A. naturligvis) bygget et køre- og manøvreedygtigt damplok i HO, men i al almindelighed kan det ikke tilrådes. En ikke

uvæsentlig ting i forbindelse med dampdrift må også nævnes, nemlig at et damplok er meget ømfindeligt over for stigninger og fald på banen. Da damplokos i de små sporvidder i forvejen er vanskelige at regulere, er det absolut vigtigt at tage omsyn hertil ved banens bygning.

Langt lettere stiller sagen sig i så henseende, når talen er om elektrisk drift. Det er her en absolut betingelse at anvende messingskinner, eller nysølvskinner, der er noget dyrere. Jern eller stålskinner bliver alt for hurtigt ødelagt af vejr og vind, for ikke at tale om, at den elektriske kontakt bliver for ringe eller helt forsvinder. Det er forøvrigt et af de vanskeligste punkter ved udendørsanlæg - strømtilførselen - og det kan ikke noksom tilrådes at være omhyggelig på dette punkt.

Endelig kan det jo også tænkes, at man vil anvende urværkslokomotiver, og her gælder det ligesom ved dampdriften om at undgå stigninger.

På fig.1 ser vi et udsnit af begrundelsen til til en havebane med elektrisk drift, og vi skal senere omtale de forskellige måder en sådan bedst anlægges på. Den viste bane blev startet som et sammenlagt ottotal, hvilket forøvrigt er en baneform, der byder på mange fordele, især ved udendørsanlæg.

I næste artikel vil vi så bl.a. behandle det tredje spørgsmål:

Endestation i havehus eller kældere.

HVAD MED FOTOJAGTEN ?

Vi venter utålmodigt på vore læsere's forhåbentlig gode resultater på sommerferieturen - men alle er måske ikke kommet hjem endnu, så vi håber, at brevkassen snart vil bugne!



Western Pacific's Extra 801 East fotograferet af John C. Illmann, idet det ruller gennem Niles Canyon til Carbons i Californien.

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: Møler K. E. Sørensen, Lyøgade 7.
Kasserer: Lokomotivfb. H. F. Jensen, Marstrandsgade 23.
Best.mdl.: Tømrer Max Hansen, Carl Blochsgade 25.
Konstruktør I. Eriksen, Løngesalle 8.
Anlæg 1 O. - Fast mødeaften: Hver onsdag kl.19-22.

MODELJERNBANEKLUBBEN HO

Nordkærvej 1
(2 Min. fra Hvidovre Station)
Formand: Poul Hegner NØra 1012 v
Kasserer: E. Wilsbeck Valby 5109
Mødeaften: Onsdag kl.19.30

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

Løssalgsprisen -

stiger fra og med nr.9/53 til kr. 1,25 pr.nr. - abonnementsprisen er er stadig kr.12

Vi håber, at læserne vil forstå nødvendigheden af denne lille forhøjelse.

red.

PÅ GRUND AF BORTREJSE

kommer næste nummer af bladet - septembernummeret - først i handelen den 7.september.

red.

MODEL BANE - TIPS

PÅSKRIFTER på vogne og lokomotiver er en vanskelig ting at udføre for de fleste modelbyggere. Man skal hertil anvende en fin hårpensel med lange hår og af maling kan bruges syntallak.

For at beskytte den nøjsommeligt påførte skrift kan det anbefales at dække påskriften med et ganske tyndt lag klar lak (for eks. russisk strygelak).

BP.

+++++

MODELBYGGER ELLER IKKE?



Det spiller ingen rolle! Blot man har JERNBANER som hobby, er der noget at hente i MIBA's publikationer!

Det tre-sprogede billedmagasin

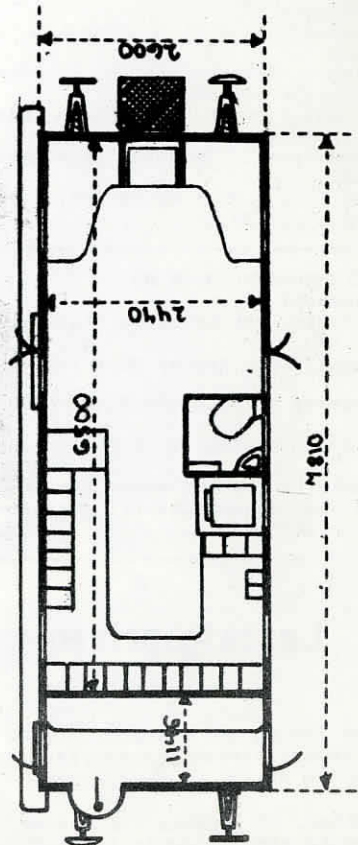
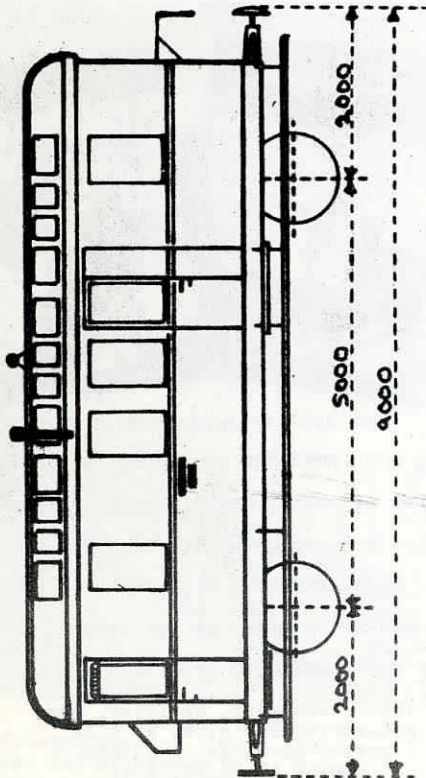
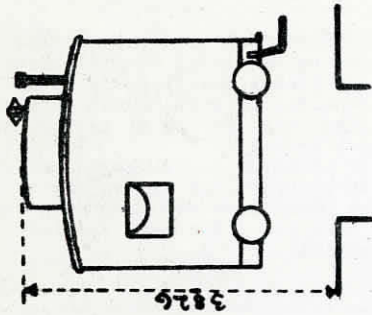
MIBA-REPORTER kr.3,70

beretter om store og små baner.

MINIATURBAHNEN kr.3,70

bringer tegninger, artikler, byggebeskrivelser o. m. a. i 16 hefter på et år. Årsabonnement kr.58,00, $\frac{1}{2}$ år kr.30,00. Bestil det hos

Palsdorf



Scala

Eftertryk forbydes

DBS postvogn	DO 5601 - 5632	Tegn. no.	613
Ch. d. 14/12 52	Stal	HO	

Vognen er teaktræs bæltestk

Vi bygger

endnu en postvogn.
Statsbanernes litra Do.

Den afbildede vogn er nr. 5606.

Fremgangsmåden ved bygningen er den samme som ved den i juni-nummeret omtalte postvogn fra Sydfyn.

Øvrige data er:

Bygget hos: Vognfabrikken »Scandia«, Randers, og på Statsbanernes værksteder, København, 1917—1932.

5601—5626 trykluftbremse (G—P).
5627—5632 trykluftledning. Skruebremser.

5601—5626 batteri, 32 volt, til post-rummets belysning. Elektrisk belysning, 65 volt, i bremsekupé.

5627—5632 dynamoanlæg, system Rosenberg, 24 v.

5605 højtrykvarmeapparater både i bremsekupé og postrum.

Øvrige vogne: Lavtrykvarmeapparater, system Westinghouse, både i bremsekupé og postrum.

Kakkelovn i postrum.

Kan sammenkobles med Ltr. Dq til dobbeltpostvogne.

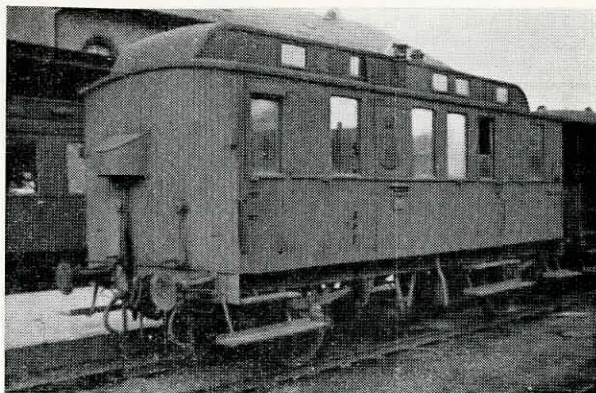
Last 6000 kg. 5627—5632: Tara ca. 12100 kg. 5601—5626: Tara ca. 12300 kg.

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

Obs! Redaktøren er bortrejst fra den 30. juli—16. august (inclusive).

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.



Modelbane-nyl

Tidsskrift for Jernbaner i alle sporvidder

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

Annoncer: Ole Jaeger, Strandvej 265, ØRDRUP 2164.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

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

Bladet forhandles i løssalg af:

KØBENHAVN:

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

ODENSE:

Odense Hobbyforretn., Vestergade 89.

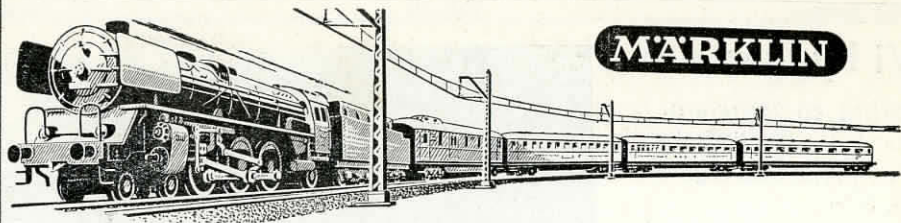
ÅRHUS:

Berg Radio, Guldsmædgade 40.

Legetøjsmagasinet, Frederiksgade 17.

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

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



Nu De er kommet hjem fra ferie

bør De aflægge et besøg hos

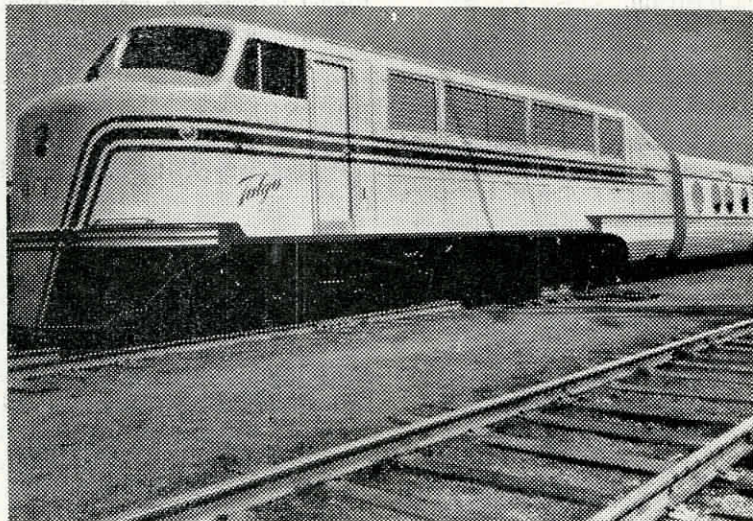
MÄRKLIN

Specialisten

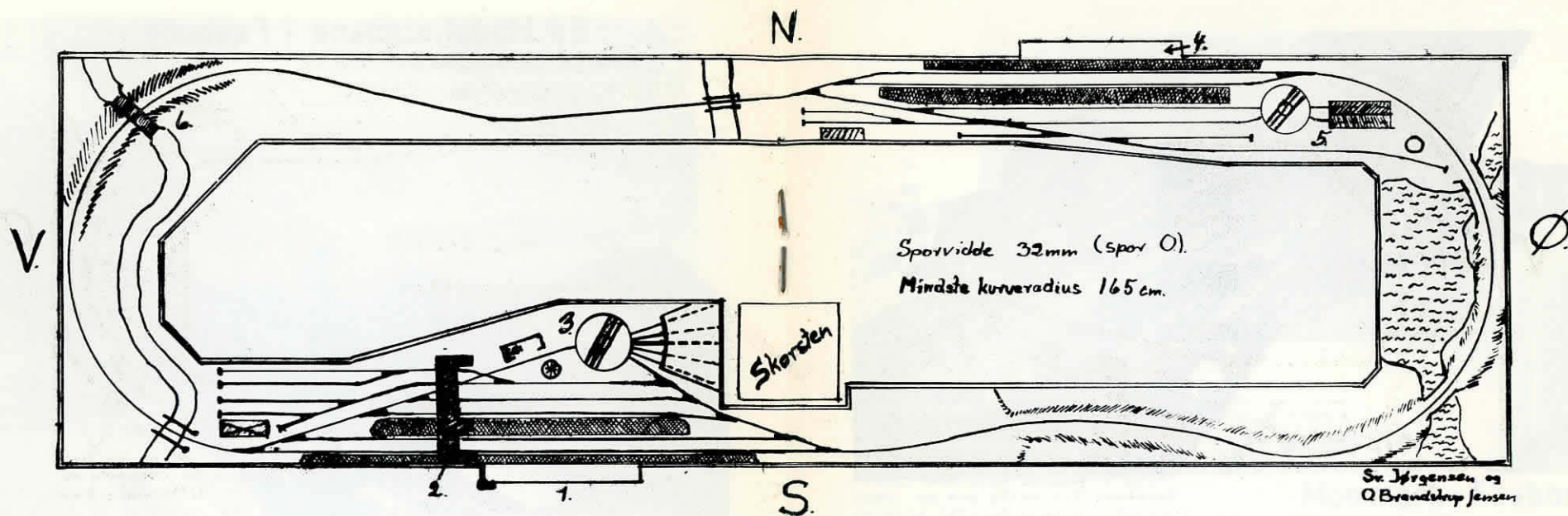
BENT PALSDORF

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

Obs.! Forretningen er åben 10—17, fredag kl. 10—18.



Det spanske »TALGO«-tog — forbillede for de nye tyske lyntog
omtalt inde i bladet på side 111—112



1. Stationsbygning på station "SYD".
2. Overgangsbro 3. Remise

4. Stationsbygningen på station "NORD"
5. Remise 6. Gl. vejbro

sultatet er forbløffende godt.

Vi kan tænke os, at vi foretager en tur rundt på anlægget med det "gamle" sydfynske tog:

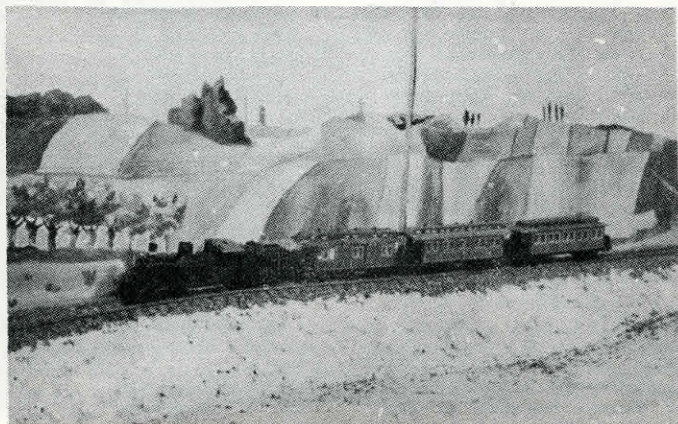
Fra stationsbygningen går vi over gangbroen til perron II, hvor

der holder to Cup'ere og en Dmp'er forspændt en C-maskine. Afgangen forsinkes lidt, da vi må vente til et modgående godstog er kommet ind. Da det er vel inde, gives signal til afgang, og vi ruller langsomt ud af stationen i vestlig retning.

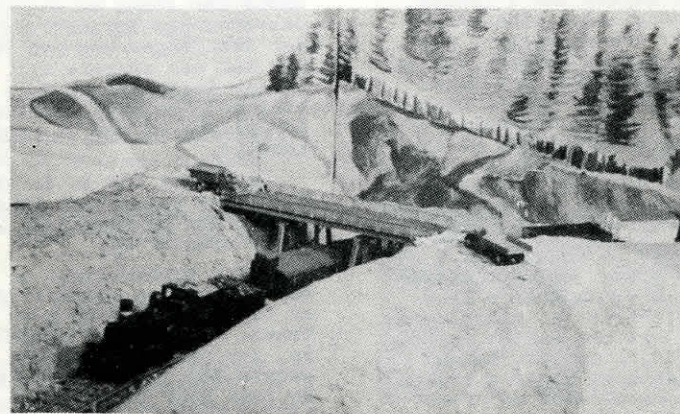
Lige udenfor stationen passerer vi en vej, der er spærret af bomme og umiddelbart herefter, går banen igennem et typisk sydfynsk bakkelandskab. Den skærer igennem et højdedrag i en afgravning, hvorover en vej er ført ved hjælp

af en gammel bro, hvis dække er lavet af "svære" planker. Snart udjævnes landskabet, og vi ruller ind på station "Nord".

Her er vi ventet med længsel; thi her foretages krydsningen med



"Det sydfynske tog"



Jørgens C'er for godstog