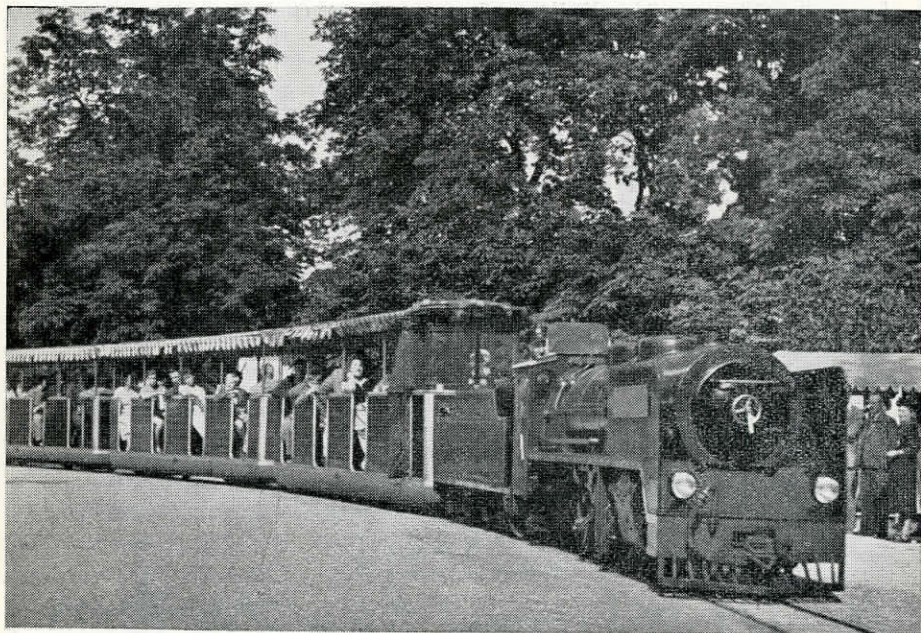


Modelbane *-nyt*

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder



Fra trafikudstillingen i München 1953

—≡(1 år)≡—

PRIS
125

2. ÅRGANG

SEPTEMBER 1953

9

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 1. 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	Omskifter 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	

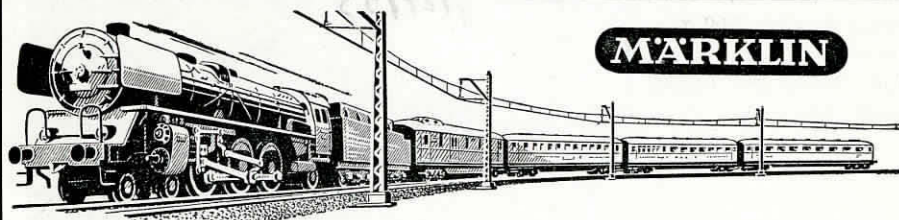
Obs! Vejoverskærings signaler til enkelt og dobbelt spor (1:87) 4,50 **bobs!**

Hen og se hos

HC

MØNTERGADE 10. København K. Byen 5714 x

(Provinsordrer ekspederes omgående)



*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.

Obs! De første nyheder kan ventes allerede sidst i denne måned!

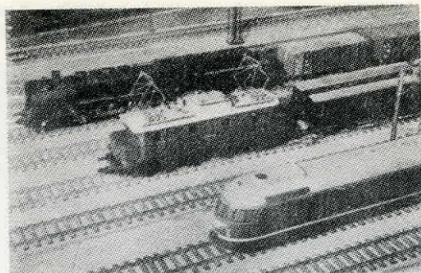


Fig.1 - "Klar til afgang!"

TRAFIKUDSTILLINGEN i München 1953

er blevet den helt store publikumssucces. Indtil midten af juli måned er udstillingen, der åbnede den 20. Juni og slutter den 11. Oktober, blevet besøgt af over 600 tusinde mennesker, og blandt disse var udlændingene stærkt repræsenteret.

Vi skal i dette og næste nummer omtale et par ting fra udstillingen, og så vidt muligt i første række, hvad der måtte have interesse for vores læserkres. - Vi starter med:

Vort forsidebillede-

der viser et af togene på en "lilleputbane", der over en strækning på 1,5 km løb udstillingsterrainet rundt.

Banen var anlagt efter rigtige jernbanepprinciper med stationer, holdepladser, signaler og passage-rerne blev over højttaleranlæg på stationerne underrettet om, hvortil de var kommet. Vejoverskæringer var sikret med bomme eller blinklys,

men banen bliver også drevet af DEUTSCHE BUNDESBahn, så den skulle jo også helst fungere forbilledligt.

Drivkraften leveres af 3 damplokomotiver - ca. $\frac{1}{3}$ naturlig størrelse - af typen 01, der hver vejer 8 tons, så det er ikke rene legetøjslokomotiver, der her er tale om. De kører hver med 10 personvogne af

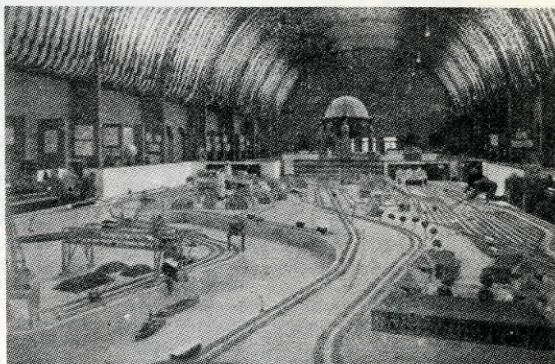


Fig.2 - DR's modelanlæg på udstillingen i 1923. (foto: "Eisenbahn")

speciel type, og to personer kan bekvemt få plads side om side i disse vogne. - Toget skyderven ganske god fart i forhold til sin størrelse, og man har en fornemmelse af at køre i et rigtigt jernbanetog, når det sætter sig i bevægelse, ikke mindst når den kombinerede lokomotivfører og -fyrbøder gi'r maskinen "en spand kul" i bogstavelig forstand, for da kan man dårligt undgå at skifte nært bekendtskab med den sorte røg fra lokomotivet, da vognene hører til den åbne "skovvogns"-type! - Men sjovt er det i alle tilfælde.

DERNÆST springer vi over til en



Fig.3 "Sessellift" svævebane

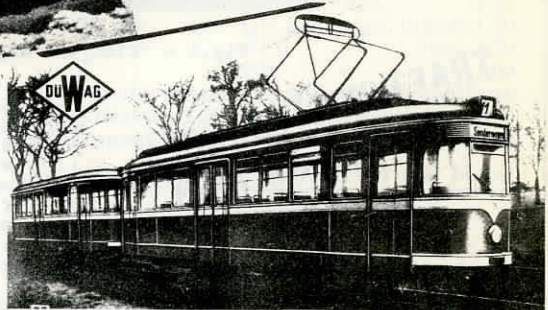


Fig.4 - Moderne spurvognstog.

anden miniaturbane på udstillingen, nemlig den af modeljernbaneklubben i München byggede, store modelbane i spor 0.

Det drejer sig om et meget stort anlæg, som må søge sin mæge i for eks. det anlæg, der i 1925 på foranledning af Deutsche Reichsbahn blev bygget til den første trafikudstilling i München. Et billede herfra ses på fig.2, der giver et indtryk af dette anlægs omfang, som også var ganske imponerende. Vi skal lige kort omtale dette og vil så i næste nummer af bladet bringe en nærmere omtale af 1953-anlægget.

I 1925 var arbejdet med modelanlægget lagt i hænderne på forskellige firmaer i samarbejde med rigsbanernes værksteder, og det drejede sig da om bygning af en bane i målestok 1:33 i sporvidde I over et areal på 27 x 14 meter. Sikringsanlægget var af bestemte grunde særlig interessant, idet nemlig rangerbanegården var udstyret med signaler af nordtysk art, medens for eks. havnebanegården og krydsningsstationen var forsynet med bayeriske signaler! Drivkraften var 36 volt jævnspænding og strømtilførslen skete gennem en midterskinne. Lokos og vogne blev specielt bygget af forskellige firmaer og også skinneprofilet 10 mm (!) blev lavet til dette formål alene.

Mange udmærkede hel- og halv-

automatiske funktioner kunne iagttages, såsom af- og pålæsning af jernbanevogne, rangering (automatisk kobling!) m.m. og man kan sige, at datidens publikummer fik noget ud af et besøg på udstillingen i München i 1925.

Og nu 1953-anlægget? - Ja, det lader heller næppe noget tilbage at ønske! Det 10 x 60 m store anlæg giver enhver besøgende et særdeles godt indtryk af mange af de forhold ved en jernbane, som man ikke

uden videre får det rigtige billede af, når man står på en perron eller kikker ud ad et kupe-vindue. 30 lokomotiver og motorvogne, 60 personvogne og 170 godsvogne udgør det rullende materiel, og en færge med 2 spor, der kan tage 10 godsvogne, fuldstændiggør billedet. 1300 m sporlængde, 80 000 sveller 170 sporskifter og lige så mange signaler, der styres af 2500 relaiser, o.s.v. o.s.v. - alt i alt et imponerende anlæg, som man kan bruge mange timer til at studere i enkeltheder. Fig.1 på side 131 viser lidt af det rullende materiel.

(fortsættes side 133)

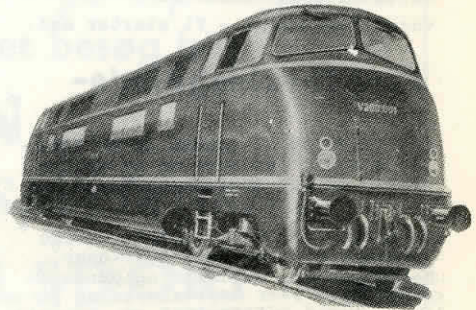
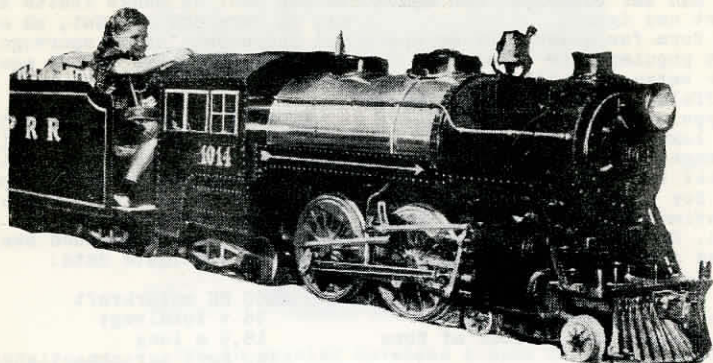


Fig.5 - En af sensationerne! - Det nye type V 200 - dieselløkk.



NYT fra Nær og Fjern

DET ER EN DRØM!

Det er sådant et tog, der er den dejligste drøm for børnene og for de voksne, der har model-jernbanedrift som hobby (øverst på siden). Men for Hollywoods mindste stjerne, den lille DONNA CORCORAN, er drømmen blevet virkelighed. Det lille tog kører i en forlystelsespark uden for Los Angeles, og Donna er lokomotivfører. Uh, hun kan sagtens!

(Aftenbladet)

-- +++++ --

FRA STOCKHOLM --

har vi modtaget nedenstående billede, der viser den nye "Kungsgatan"-tunnelbanestation. Dette nye bybanenet under Stockholm er blevet diskuteret lige så voldsomt i de sidste år, som vor egen tunnelbanebygning allerede bliver det, på trods af, at man her i København endnu ikke har noget definitivt projekt at diskutere og banen næppe kan ventes at komme de første 10-15 år. Men i Stockholm er banen nu en realitet, selvom by-

en endnu ligner en vulkansk udbrud, hvor man endnu ikke har fået fjernet alle sporene efter dette.

Om.

-- ++ --

TRAFIKUDSTILLINGEN I MÜNCHEN

(fortsat fra side 132)

Men i næste nummer vil vi bringe flere fotos og en nærmere omtale af anlægget.

EN ANDEN IØJNESPRINGENDE SEVÆRDIGHED på udstillingen er en svævebane, som med en længde på 900 m giver publikum lejlighed til at se terrainet i fugleperspektiv. Det er en svævebane af samme type som den på fig. 3 viste, en type der fortrinsvis anvendes ved vintersportsteder, hvor man transporterer f. eks. skiløbere (gerne med skiene påspændt) op i bjergene, hvor de så selv sørger for nedturen. (Skulle man have fortrudt



det, når man ser bakkerne, kan man blive kørt ned igen!)

Denne form for svævebaner er blevet meget populær i de senere år, og den er betydelig billigere i både anskaffelse og drift end de tidligere typer. Man benytter nemlig her ikke lukkede kabiner, men en slags "hængestole", som er direkte fæstnes til bærekaftet, og der er kun eet, der over ruller i bjerg- og dalstationerne løber som et endeløst bånd. Er man ikke svimmel, er en tur med denne bane en udsøgt fornøjelse, og vil man sidde indendørs kan også det lade sig gøre, idet halvdelen af "vognene" ved denne svævebane udført som kabiner af form som plastikkugler.

OGSÅ sporvogne og trolleybusser var naturligvis repræsenteret, og sporvejsentusiaster (- jo, det findes skam også, kære læser) ville fry-

de sig over de mange flotte køretøjer, og ikke nok med det, på en dertil indrettet "halv" sporvogn, kunne man selv få lov til at agere vognstyrer. (Fig. 4.)

ENDELIG bringer vi i fig. 5 et billede af DB's nyeste diesellok, type V 200, beregnet både til eksprestogsfremførelse og til godstog. Også det fortjener en nærmere omtale, som vi desværre ikke kan bringe denne gang, men i korthed skal lige nævnes de vigtigste data:

2000 HK motorkraft
76 t totalvægt
18,9 m lang
140 km/t marschhastighed

(Nærmere enkeltheder i en senere artikel, hvor vi også bringer tegning)

-- -- -- BP.

Udenfor banen II

Som nævnt i forrige artikel (nr. 8/53) vil vi som næste spørgsmål omtale:

Hovedstationens, depotets og værkstedets placering enten i havehus eller kælder.

Hvis man har en kælder til rådighed, der er tør og rummelig og helst kan opvarmes, er det selvfølgelig at foretrække at placere sin hovedstation her. Det har mange fordele, for eks. kan nævnes den nemme adgang til lokalet fra beboelsen, eventuelt værksted kan man da også have lige ved hånden og vanskelighederne med strømforsyning ved anlæg frit i haven undgås.

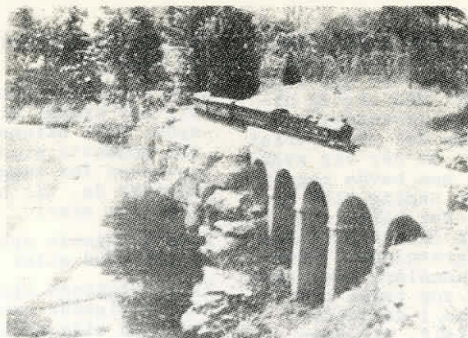
AUGUST 1953



SOMMERVEJRET BRINGER HAVE-BANE ENTHUSIASTER AF HUS (!)

Er der da slet ingen fordele ved en hovedstation udenfor huset?

Joh, det er der, og mange er jo også henvist hertil, fordi de ikke råder over egnet kælderrum. - Men at der alligevel godt kan laves et pent anlæg med stationen i et havehus findes der mange eksempler på. Tegningen på side 135 viser netop sådant et anlæg, men det indendørs anlæg kunne ligeså godt være fra en kælderstation. Som regel foretrækker man at anlægge kælderstationer som rebroussement eller sækstationer, altså med blindt endende spor, bl.a. fordi man sjældent har plads nok indendørs til at køre rundt. Ak ja, pladsmangel træffer man alle steder, havde man plads nok, ville man jo også vende togene i en sløjfe på de rigtige jernbaner, men fortsat fra enkelte forstadsbaneanlæg rundt om i verden, forekommer det yderst sjældent, dog findes det f. eks. ved GRAND TERMINAL i NEW YORK. - En vendesløjfe til S-tog og lign. lokaltog kan dog ofte få plads, når man anvender en mindre kurveradius end normalt, men det gælder ved almindelige lokaleforhold kun ved de mindre sporvidder, praktisk talt kun indtil spor 0, måske spor 1. (En nærmere omtale af eksisterende anlæg af denne art, vil vi bringe en anden gang).



Fra en engelsk havebane i spor 0.

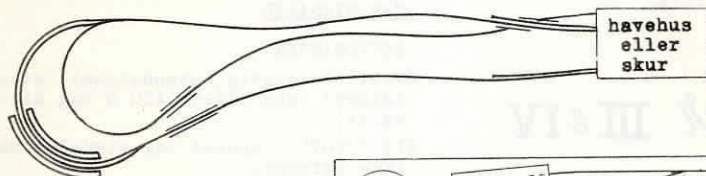
Ved anlæg med hovedstationen i havehus kan man også gå en anden vej end den på tegningen viste, i det man lader banen passere havehuset (eller måske kan det i starten kun betegnes som et skur - men det gør mindre til sagen!) og fører nogle af sporene gennem huset, medens forbliver i fri luft. Indendørs fører man da de vigtigere anlæg som lokomotiv- og motorvognsremiser samt visse perronspor og gods-depotspor, og endvidere selve kommandoposten og eventuelt værkstedsplads.

Stationen kan enten udføres som gennemgangs- eller sækbanegård, men i modsætning til ved en kælderstation, vil man vel i de fleste til-

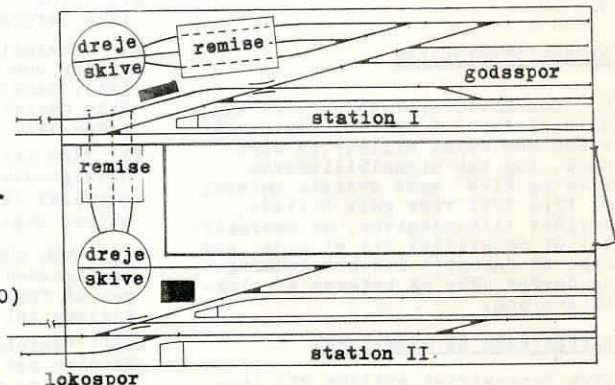
fælde foretrække den første form, der åbner flere muligheder. Ved en kælderstation har man som oftest ikke noget valg, hvad det angår.

Et typisk eksempel på en sådan gennemgangs-hovedstation i havehus er f. eks. civiling. Poul E. Clausen's anlæg i Snekkersten, som sikkert vil være kendt af mange modelbyggere bl.a. fra omtalen i det tidligere "Modeljernbanen".

Har man nu besluttet sig til hvilken baneform man vil vælge, kan den egentlige planlægning af banens linieføring m.m. begynde.



Anlægget er udført således, at station I ligger højere end station II.
- Huset måler 2,50 m i bredden og 3,65 m i længden. (skala - 1:45, spor 0)



Lad det straks blive slået fast, at er terraintet ikke fra naturens hånd fuldkommen fladt, bør man nøje undersøge, eventuelt ved rigtig nivellering, hvorledes terraintet i virkeligheden er, da det er så trist bagefter at erfare, at der var større stigninger, end man havde regnet med. Er jordsmondet nemlig blot en smule kuperet, vil der blive rig lejlighed til at få både bygget dæmninger og lavet afgravninger, måske tillige broer og tunneler, idet selv små højdeforskelle som regel overfor en modeljernbane, i de mindre sporvidder i alle fald, vil være store nok.

Er det derimod helt fladt, kan man selvfølgelig hjælpe herpå, ved at grave jord af eet sted og fylde på et andet sted, men derfor behøver man jo ikke at lægge stærke stigninger på banen - det betaler sig nemlig sjældent. En stigning på 1 % er fint, op til 2,5 % går også an, men går sporet tillige i skarp kurve, bør stigningen være mindre. Imidlertid skal man ikke skifte for meget med forskellige stigninger; en konstant værdi er altid at foretrække. - I så sidestrækninger kan godt gå højere op, men reglen er: Så lille stigning som muligt. - Det er - på en modelbane - som regel billigere at lægge svage stigninger på sin bane, end at købe et større lokomotiv!

(fortsættes i næste nummer) BF.

-- +++++ --

Signaler III & IV

SPORSKIFTESIGNALER

Som hovedregel gælder, at signalbillederne i sporskiftesignaler vises som hvidt billede på sort bund, dog kan signalbillederne XIVa og XIVb samt øverste halvdel af type XVII vise gult billede, hvilket tilkendegiver, at sporskiftet er indstillet til et spor, som ikke er forsynet med køreledning, og derfor ikke må befares af elektriske tog.

BETYDNINGEN AF SIGNALERNE

XIVa Sporskiftet stillet til lige eller mindst krumme spor - ved

krydsningsspor skifter til det eller de lige spor

XIVb Modgående sporskifte stillet til det krumme eller mest krumme spor. Hvor skinnestregene krummer til modsatte sider, kan signalet anvendes for begge stillinger, og angiver da, til hvilken side afvigelsen sker.

XIVc Modgående sporskifte stillet til krumme eller mest krumme spor.

XIVd Modgående sporskifte stillet til afvigende spor. Angiver til hvilken side afvigelsen sker, når skinnestregene krummer til modsatte sider. Anvendes kun, hvor signal XIVb vises for begge stillinger.

XV Sporet spærret. Kørslen skal standses foran signalet. Anvendes ved afløbsspor skifter og ved stopbom m.v.

XVI Krydsningsspor skifte stillet til de afvigende spor.

XVIIa Krydsningsspor skifte stillet til eet lige spor (fra højre til venstre)

XVIIb Krydsningsspor skifte til eet krumt spor (fra højre til højre)

XVIIc Viser signalet set fra siden. Betragtes signal XVII fra et spor udenfor sporskiftet, trækkes øverste vinge af det nærmeste sæt tunger - og nederste vinge af det fjerneste sæt.

STANDSIGNALER

BETYDNINGEN

XVIII "Forsigtig, standsignal "stop" følger" (som oftest 400 m bag signalet).

XIX "STOP" - sporet bag signalet må ikke befares.

XX "Forsigtigstrækning følger" (Begynder som oftest 400 m bag signalet). Hastigheden bag signalet må ikke overskride det på skiven angivne tal.

XXI "KØR LANGSOMT" Hastigheden må på strækningen bag signalet ikke overskride det på skiven angivne tal.

XXII "KØR HURTIGERE" Hastigheden på forsigtigstrækningen må forøges til det på skiven angivne tal.

XXIII "Forsigtigstrækning ender". Kørslen med nedsat kørehastighed må ophøre, når hele toget har passeret signalet.

FASTE MÆRKER OG DERES BETYDNING

- Tegning 0 - Si - 4

XXIV "Giv agt"-mærker. (Anbragt f. eks. på en telegrafstønder).

a. Lokomotivføreren skal altid give signal "giv agt" (een lang tone).

b. Signal "giv agt" gives kun i usigtbart vejr.

c. Der findes en overkørsel med automatisk advarselssignal ca. 350 m bag mærket. Såfremt kontrollyset er slukket, skal toget standses foran overkørslen og føres forsigtigt over, medens der stadig gives signal "giv agt" fra mærket passerer til overkørslen er passeret.

XXV Brandfarlig strækning. Mærket er ca. 0,7 m højt, brandgult med sort rand og sort bogstav. Bagsiden er brandgul.

XXVI Kendingsmærke for holdsteder uden sidespor og uden hovedsignaler. (To hvide kryds over hinanden).

XXVII Kendingsmærke for holdsteder med sidespor, men uden hovedsignaler.

XXVIII a, b og c. Afstandsmærker, som tilkendegiver afstanden til en stations indkørselssignal eller til et hoved signal på fri bane. Mærkerne opstilles henholdsvis 400 m, 800 m og 1200 m før signalet.

XXIX Kendingsmærke for farlige stationer.

Indkørslen skal ske med særlig forsigtighed. På mærket er nummeret på det eller de spor, for hvilke det gælder, angivet med sorte arabertal. Er sporangivelsen udeladt, gælder mærket for samtlige spor. Mærket er anbragt på eller ved indkørselssignalet.

XXX Rangergrensemærke.

Tilkendegiver grænsen, udover hvilken der ikke må rangeres i hovedsporene. - Mærket er som oftest anbragt 50 m indenfor indkørselssignalet på sporets højre side set fra stationen.

XXXI Kendingsmærke for perron ved trinbrætter, ved hvilke der ikke findes bevogtet overkørsel. Mærket anbringes umiddelbart foran perronen på banens højre side.

XXXII "Fremskudt signal følger".

Mærket tilkendegiver, at det efterfølgende hovedsignal er suppleret med fremskudt signal.

XXXIII Grænsemærke mellem maskintjenestens og trafikdienstens områder. b. viser mærket set fra siden. Mærket anbringes med ryggen vinkelret på sporet.

XXXIV Frispormærke.

Mærket tilkendegiver, hvor langt pufferne på et køretøj kan føres frem på det ene af to sammenløbende spor uden at hindre den fri anvendelse af det andet spor.

b. viser mærket set fra oven. Mærket er anbragt mellem de sammenløbende spor og tæt op til skinnernes udvendige sider.

Det kan bestå af en træklods eller en porcelænsklokke med rød påmaling.

Det var slut på signalartiklen. Skulle De have specielle ønsker med hensyn til signaler, vil vi bede Dem sende os et brev. Vi vil så senere bringe supplerende artikler til serien.

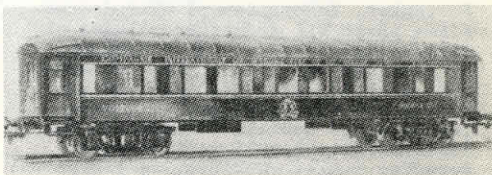
-- -- -- --

I oktober- og novembernummeret vender vi så tilbage til det rullende materiel og bringer igen byggetegninger til vogne og lokomotiver.

+++++

INDUSTRI-nyt

I Østrig fremstilles der også der også udmærkede ting til modeljernbaner, og vi bringer her et billede af en nyhed. Det er en D-togssovevogn, der enten fås i DSG's vinrøde farve, eller i international blå, som Wagon Lits. Vognkassen er i plastik og vognen leveres enten med metalhjul eller isolerede hjul. (Lilliput)



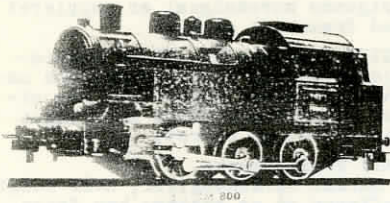


Fig. 2 TM 800

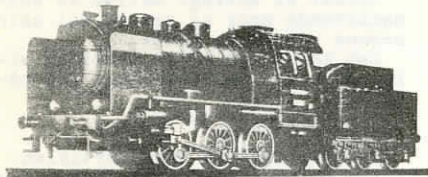


Fig. 3 RM 800

Når man betragter Märklins tre modeller - TM 800, RM 800 og RSM 800 - er det, der straks støder en, de manglende for- og efterløbere. Vi vil her bringe en vejledning til brug ved denne ombygning.

Skil lokomotivet fuldstændig ad, tag motor og perfektomskifter ud og afmonter hjulene. Selve rammen spændes op i et skruestik og skæres ud som vist i fig. 1 (det skraverede er det, der skal skæres bort). For skrueerne, som holder for- og efterløberne, bores der et hul (på fig. 1 mærket med x), og der skæres gevind enten 1/8" eller 2 mm. Hullerne i rammen, beregnet til skrueerne, der fastholder overdelen på rammen, bores lidt ud, således at skrueerne bliver forsænket. Indersiden på cylindrerne files skråt til fremefter, således at forløberen får så stort et udsving, at maskinen kan køre i Märklins kurver. Hvor det er nødvendigt, males rammen med sort mat lak. Det anbefales at bruge Sadolin & Holmblads industriemalle C. 377 sort halvmat. Derefter samles maskinen, og prøvekøres.

VI BYGGER

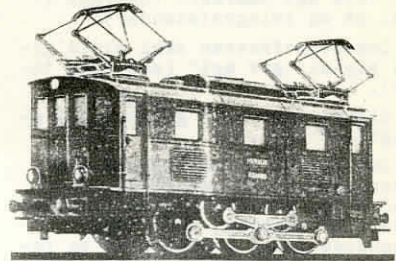


Fig. 2 RSM 800

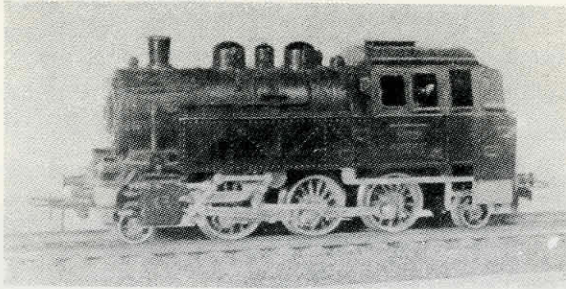
*maskinerne
om*

Vi kommer nu til for- og efterløberen. Disse skæres ud af en 1 mm messingplade efter tegningen, fig. 2 A. Hullet P bores ud med et 3 mm. bor, mens hullerne Q bores ud med et 2 mm. bor. For- og efterløberne bukes efter de skraverede linier på tegningen. Med hensyn til Kopplingens fastgørelse se fig. 2 B, hvoraf fremgår de nødvendige skrueers placering. For- og efterløberen males mat sort, og når malingen er tør, påmonteres Märklins små egerhjul (typen der bruges til TP 800 og TT 800). For- og efterløberen monteres nu på selve maskinen, og til slut stikkes kopplingerne igennem de dertil beregnede udskæringer i overdelen og skrues fast på for- og efterløberen.

Maskinen prøvekøres nu for at konstatere, at ombygningen har givet det ønskede resultat.

(Med delvis benyttelse af "Miniaturbahnen"s ombygningsforslag)

O.J.



Den forvandlede "TM'er".

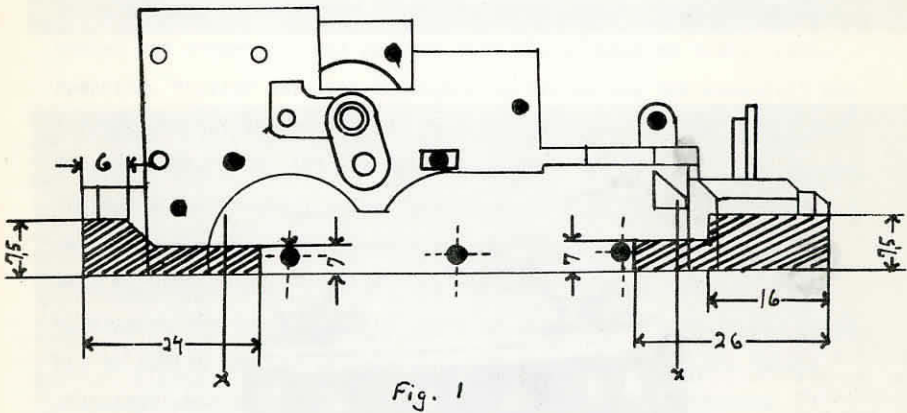


Fig. 1

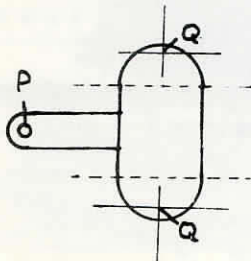


Fig. 2 A

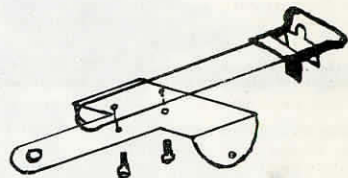
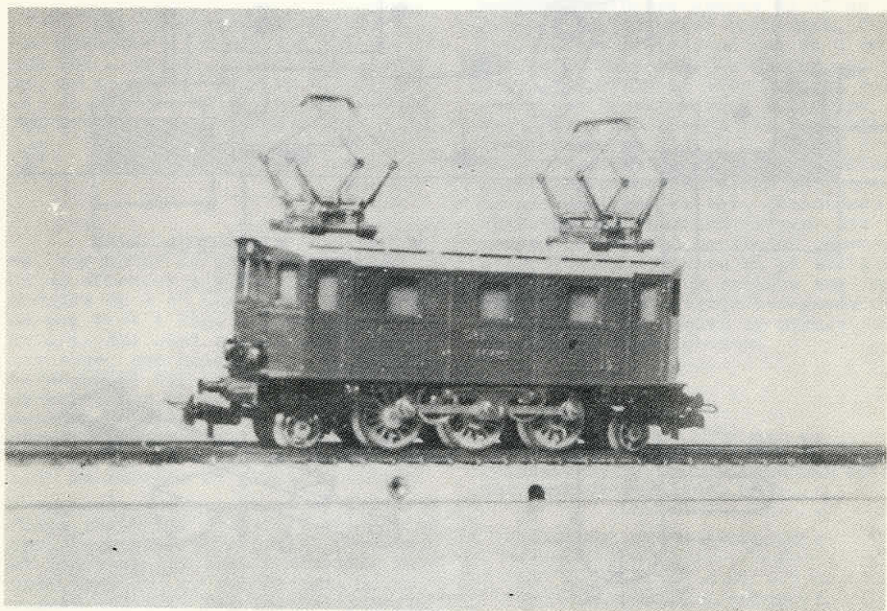
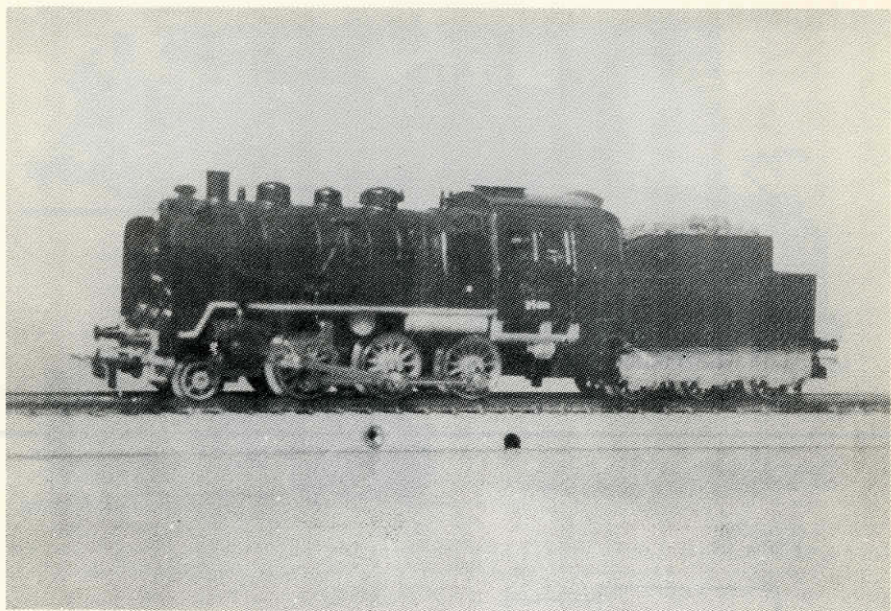


Fig. 2 B



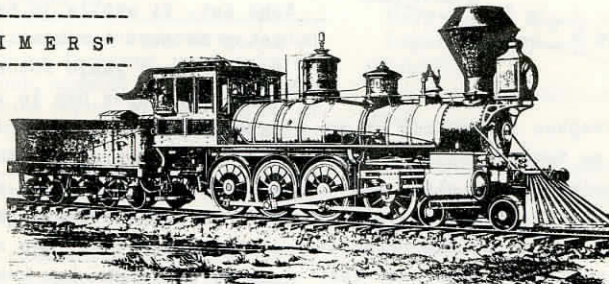
De ombyggede maskiner RM 800 og RSM 800

KONTAKT MED LÆSERNE

Der er noget, der hedder STANDARISERING, og hvor stort et gode, det er for det købende publikum, er forlængst gaaet op for de fleste industrier, tænk paa fotobranchen, gramfonbranchen og mange andre. MODELBANEINDUSTRIEN har desværre ikke fattet det endnu. Takket været energisk indgriben fra modelbaneklubberne har vi nu standardsporvidder: HO 1:87 = 16,5mm, O 1:45 = 32 mm etc., men her hører ogsaa "enigheden" op. 2-skinne drift eller 3-skinne drift, kørespænding, koblinger, "Fætninger" til skinnerne etc. er saa forskellige, at man faktisk er nødsaget til at blive i den "baas", hvor man en gang er begyndt, i stedet for frit at kunne supplere sit anlæg op med vogne, lokomotiver, skinner etc. af andre fabrikater. Her hjemme findes 3 forskellige fabrikker for vogne: Bodan, Long og Modeltrafik, hver med sin kobling. Bodans lokomotiv kører med 12 - 18 volt, Mich med 18 - 24 volt. Long proklamerede i 1951 en Mo-motorvogn. Naar den ad aare kommer paa markedet, skal den nok vise sig at have en tredje kørespænding. Hvorfor saa lidt smidighed og tilpasning til hinanden? Som forsyningssituationen er i dag og i den nærmeste fremtid skulle der være al mulig grund til for vore fabrikater at fremstille materiale, som ogsaa kan bruges i andre "bøase" - specielt Märklin, der jo er det mest udbredte industri-modelbane-materiel - ogsaa her i landet. Hvis en Märklin-ejer forsøger sig med en Bodanvogn, vil han meget hurtigt se det triste, at den tabes og lades alene tilbage paa linien. En fælles kobling vil sammen med den allerede opnåede fælles sporvidde være et langt skridt hen mod maalet: STANDARISERING.

 "O L D T I M E R S"

AB



er i U.S.A. et meget yndet interessefelt for modelbyggere og jernbaneinter-



LYKKELIGE MENNESKER

Jernbanestrejken i Frankrig er endelig slut, og togene ruller atter over hele landet. De to glade mennesker på billedet glæder sig sikkert allerede til at stifte bekendtskab med spisevognens udmærkede køkken.

esserede, og vi tager næppe meget fejl, når vi antager, at der også her i skandinavien findes flere, der beskæftiger sig med studiet af landenes allerældste jernbaner, og da i første række det rullende materiel.

Vi vil påpege, at også modelbygning af disse gamle ting kan have sin charme, og der er jo for eks. ikke noget vejen for på sin bane at have en sidelinie, "som ikke er fulgt med tiden", men som endnu kører med antikverede vogne.

Det er også fordele ved at bygge disse ting, for eks. kan man tillade sig skarpere kurver, stejlere stigninger og kortere tog - uden at det går ud over det modelmæssige.

Vi vil derfor allerede i næste nummer af bladet bringe en af de første tegninger i vor OLD TIMER-serie (Hvad skal vi egentlig kalde det på dansk?) og vi opfordrer kraftigt læserne til, hvis de har noget materiale liggende, der tangerer dette emne, så om muligt at lade os låne det eller eventuelt

købe det. Vi skulle jo helst finde netop de mest karakteristiske ting frem. - Også gamle fotos af de omtalte køretøjer har jo i høj grad interesse, da mange af de gamle vogne ikke eksisterer mere og man således ikke kan gå ud og måle dem op. Særlig interesse har selvfølgelig danske ting, men også svenske norske og finske kan komme i betragtning i denne artikelserie.

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,

AARHUS.

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

Sekretær: Maler K. E. Sørensen, Lyøgade 7.

Kasserer: Lokomotivfb. H. F. Jensen, Marstrandsgade 23.

Best.mdl.: Tømrer Max Hansen, Carl Blochsgade 25.

Konstruktør I. Eriksen, Langenæsalle 8.

Anlæg i O. — Fast mødeaften: Hver onsdag kl. 19—22.

Modeljernbaneklubben HO

Nordkærvej 1 (2 min. fra Hvidovre St.)

Formand: Poul Hegner, Nora 1012 v.

Kasserer: E. Wilsbeck, Valby 5109.

Mødeaften: Onsdag kl. 19.30.

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

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, Lyngby.

»Modeljernbanen« komplet (April 1949—Juni 1952) sælges. Billet mrk. 1953 til MB nyl.

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.



MODEL BANE-tips

GAMLE TUBER — f. eks. skocremer, tandpasta-, barbercreme- o. lign. tuber kan efter brugen finde anvendelse hos modelbyggeren. Topstykket kan nemlig afskæres og egner sig da udmærket som læmpeskærme til stations- og perronlamper m. m.

★

VED DE?

at De ved at tegne abonnement faktisk får 2 numre gratis. — For 12 kr. om året sendes bladet portofrit til Deres adresse i beskyttende kuvert.

★

Modelbane-nyl

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Kgs. Lyngby. — Udgiver 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.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.

ODENSE:

Odense Hobbyforretn., Vestergade 89.

AARHUS:

Berg Radio, Guldsmædgade 40.

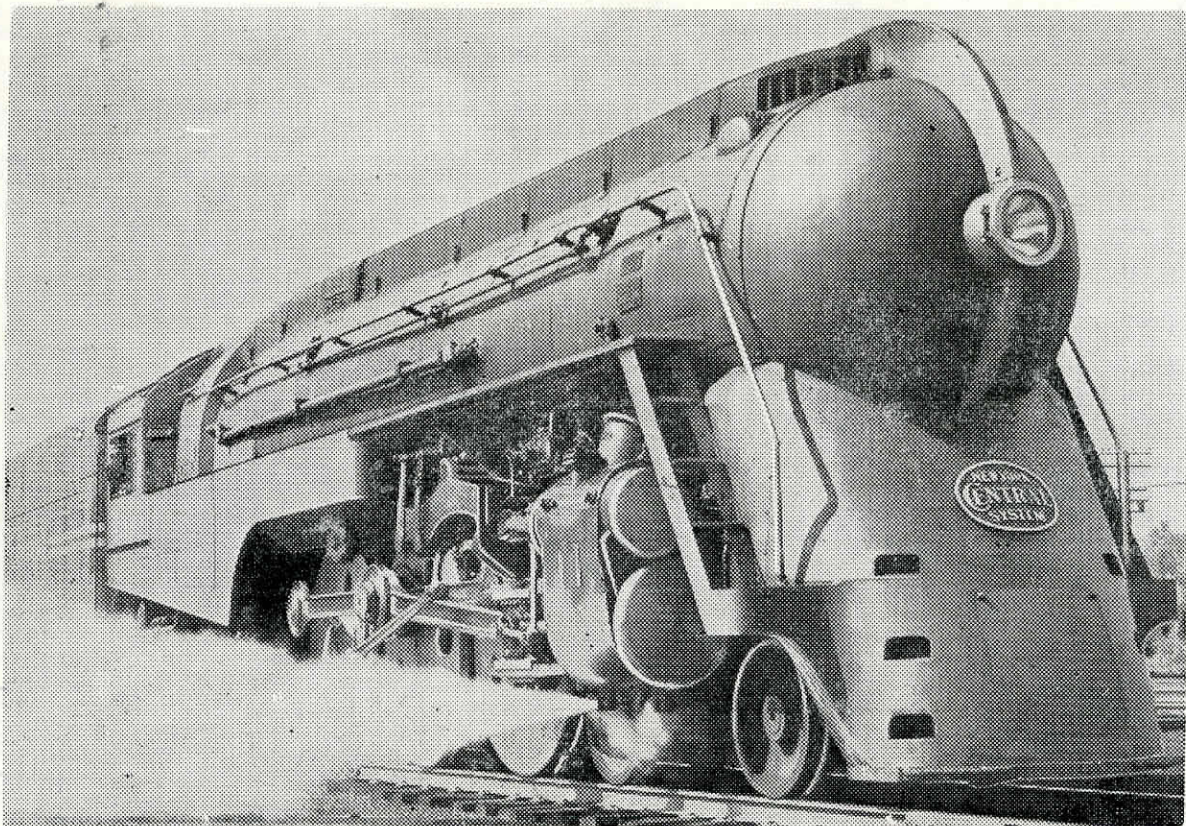
Legetøjsmagasinet, Frederiksgade 17.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

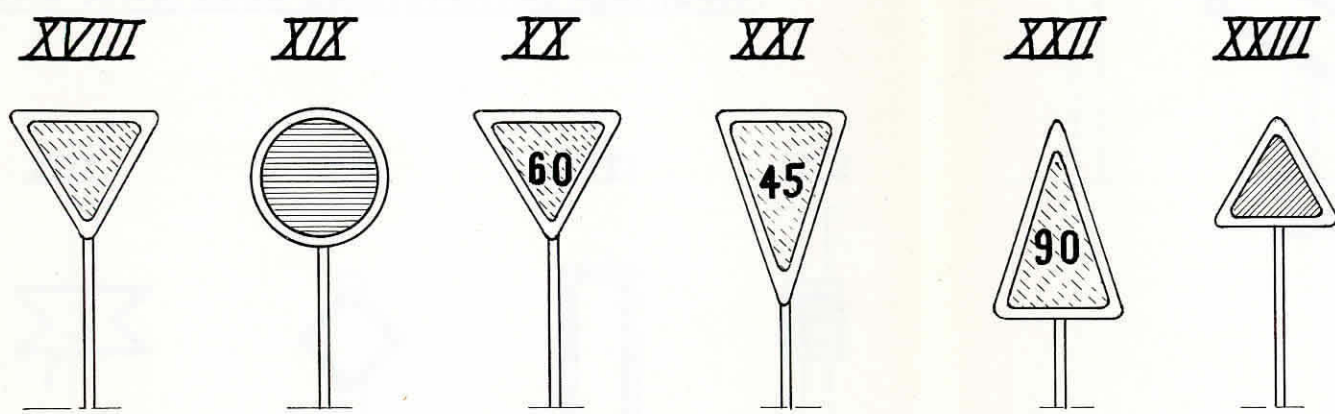
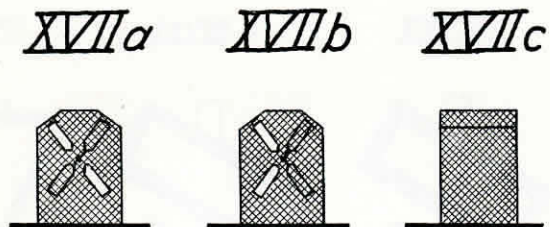
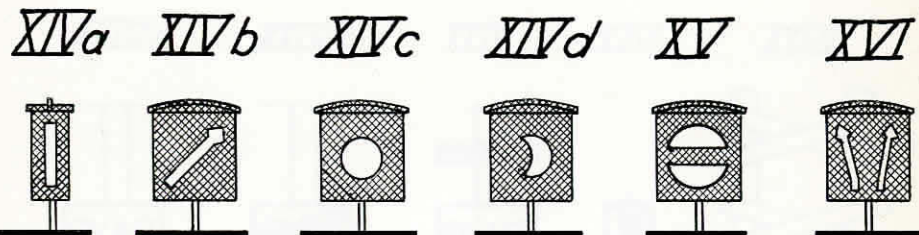
ANNONCER: 1/1 side kr. 100,00 (bagside 125,00 kr.) 1/2 side kr. 50,00, 1/4 side 30,00 kr., 1/8 side kr. 20,00. — Rubrikannoncer 15 øre pr. ord (minimumstak 2 kr.) Rubrikannoncer betales ved bestillingen.

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







»20th Century«

hedder dette amerikanske eksprestog, som tilhører »New York Central System« — et af U.S.A.'s store jernbaneselskaber. Billedet beviser, at man selv i diesellokomotivernes land U.S.A. endnu ikke helt har svigtet damplokomotiverne.

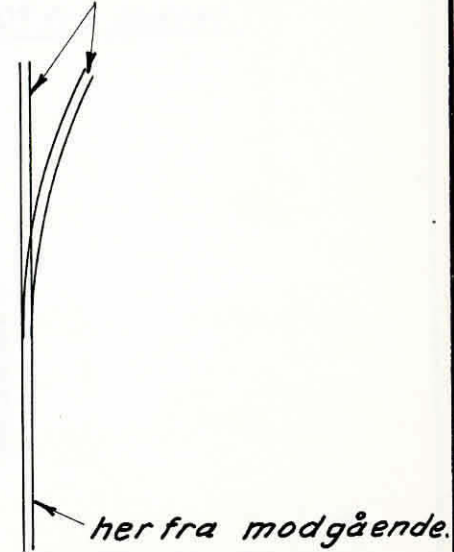
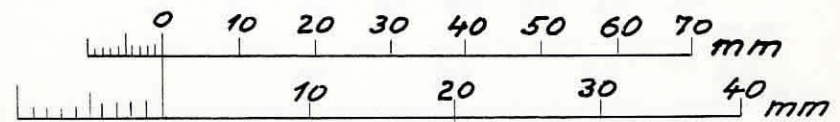


Set herfra er spor=
skiftet medgående.

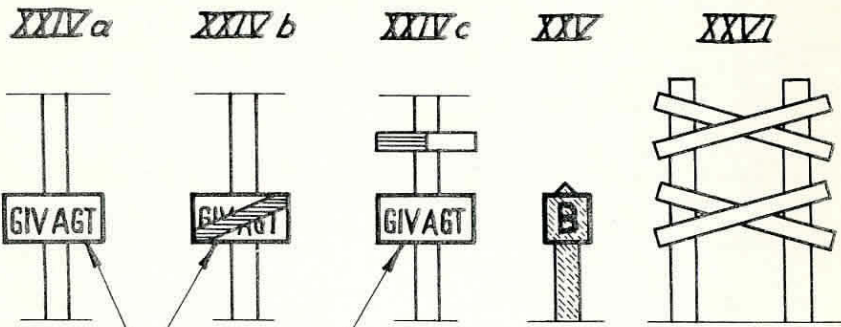
-  Grøn.
-  Rød.
-  Brandgul.
-  Sort.

Signalerne XVIII til XXIII har en 70 mm
bred hvid ramme om farvefeltet.
Tallene på type XX til XXII er sorte.

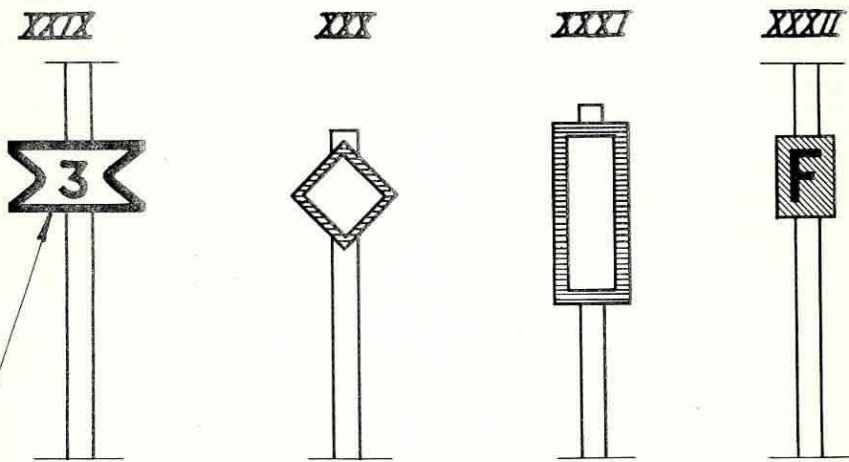
1:45
1:87



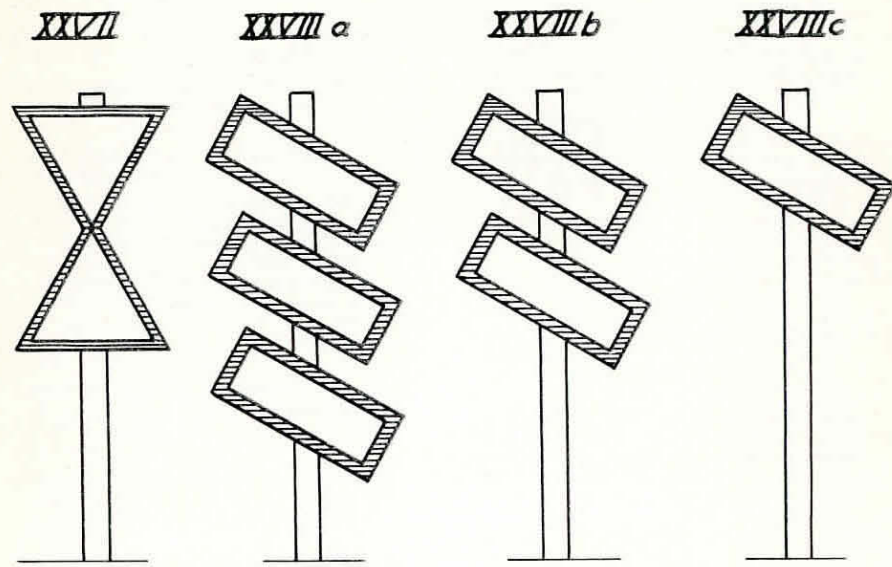
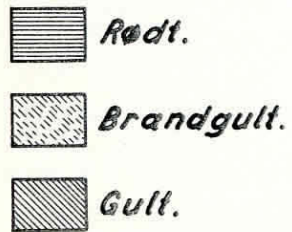
Skala:	Tegn. 11-7-53	V. Larsen	Spor skiftesignaler	0-Si-3
0 - (H0)	Målestok	1:45	og standsignaler.	



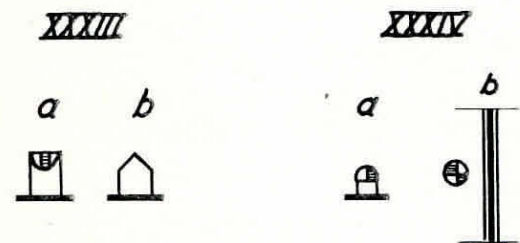
Hvid skive, sorte bogstaver, rød kant (10mm)



Hvid skive, sorte tal, rød kant (25mm)



Hældning: 60° fra lodret.



1:45
1:87

