



MODELBANE *Nyt*



4

8. ÅRGANG

JULI-AUGUST 1959

PRIS

2 50

KØRER DE 2-SKINNE/JÆVNSTRØM ELLER 3-SKINNE/VEKSELSTRØM

Det danske
MY-lokomotiv
uovertruffen i
styrke og kvalitet
Kr. 143,00

LONG

København N

Vil De køre DANSK og
forlanger De KVALITET?
Svaret bliver i begge tilfælde:

LONG

Det righoldige
skinne- og vogn-
sortiment ses
i kataloget hos Deres
forhandler

Scenery

Urtehaven 40
Valby 3551

Det danske landskabssortiment

- Gran- og løvtræer i mange typer
- „Idyller“ i naturtro udførelse
- Buske i poser
- „Levende hegn“
- Strømateriale i alle nuancer
- Sortimentet udvides stadig
- Graner nu på naturtro plasticfodder

En gros: BENT PALSDORF, Postbox 184, Kbh. K.

VALBY HOBBY

Mølle Allé 16 . VA 22 66

Alt i MÄRKLIN
også reservedele . . .

FALLER byggede
og samlesæt

AIRFIX samlesæt

Forlang DMI-kataloger
fly, både og huse

SCENERY - træer

EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

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

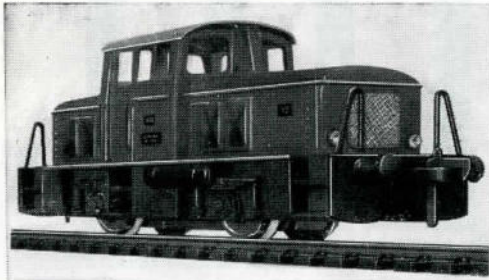
Årsabonnement: 12 kr. (6 nr.) løs nr. 2 kr.

Distribution:

MODELBAANE-nyt, VIRUM

Fleischmann

LEVERER ET DIESELLOK FOR ALLE
.....
model af DB's litra MV 9



*Fleischmann-nyhederne
kan leveres i august-
september.*

*Kan bestilles i alle førende
hobby- og legetøjs-
forretninger.*

VÆLG RIGTIGT -
VÆLG

Fleischmann
HO



Modelbaner

SPOR 0: Skinnestrengene i bruneret jern nu atter på lager (5mm høj) pr. meter kr.1,65, lasker 8 øre

SPOR HO: LONG sortiment og løsdeler samt JO-TO-FLEX skinnesortiment.

TENSHODO: - katalog hjemkommet, kr.4.75

ROKAL i spor TT - den stadig mere og mere populære sporvidde 12mm. Vi kan levere dette kvalitetsmærke til normalpriser.

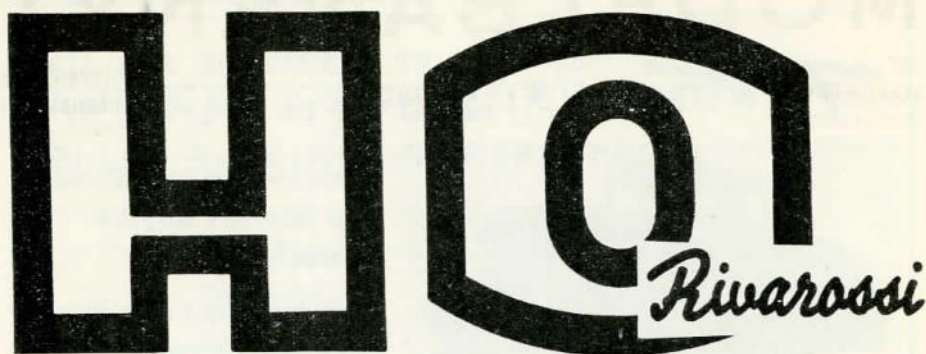
Bemærk! I tiden 5.-20/9 kun åbent kl.16-17¹/₂
åbningstider: Ma-Ti-On 16-17.30

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

To:14.00-17.30

Fr:14.00-20.00

Lø:10.00-14.00



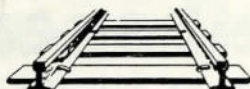
— det interessante italienske modelbaneblad —

TT ROKAL

er modelbanen for enhver!

De er på rette spor med —

JOTOFLEX



Den elegante skinne i skala H0 - bøjelig til enhver kurve - den helt rigtige skinne for selvbyggeren.

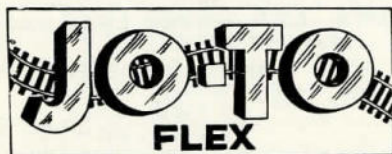
Prisen er:

Pr. meter kr. 5,00

Stort sortiment i løsele for sporskift og kryds, korkballast m. m.

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

Er De medlem
af en
modeljernbaneklub?

— Så skriv til os
og fortæl os lidt om den,
eller bed eventuelt
formanden gøre det.

Vi får stadig
mange henvendelser
fra modelbyggere,
som søger en klub —
så DERES oplysninger
er velkomne!

Redaktionen

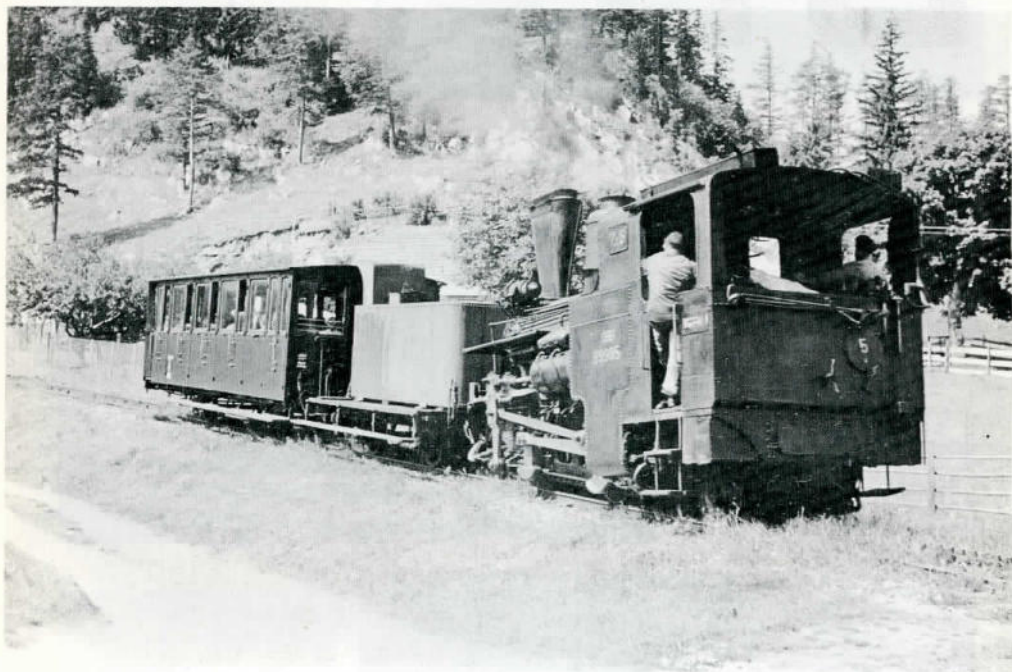
MODELBANENYT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBA NEBLAD

8. årgang
juli-august 1959

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

TANDHJULSBANER I ØSTRIG



ÖBB Schneebergbahn - lok 999.05 med vandvogn og personvogn (1957)

TANDHJULSBANER er et her i landet ukendt fænomen. Det nærmeste, vi kom det, var gennem et fantasifuldt projekt til en sådan til himmelbjergets top fra skibsbroen ved Juulsø, men det er forlængst skrinlagt.

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

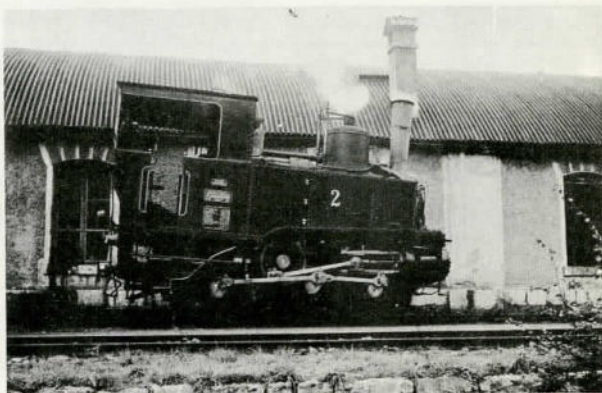
rammer denne gang lige netop, hvad mange danske turister i denne sommer oplever på deres udlandsrejse. Billedet er hentet fra Vesttyskland, og viser et hurtigtog forspændt et af de svære ellok samt den tyske udgave af de lynhurtige TEE-tog. (Typical holiday-traffic on Westgerman railways). Foto: DB's presstjeneste.

I de mellem- og sydeuropæiske lande samt i Nord- og Sydamerika, er der derimod opstået en del af disse baner. Nogle er af rent turistmæssig karakter, medens andre er livsvigtige arterier i de pågældende landes transportsystemer.

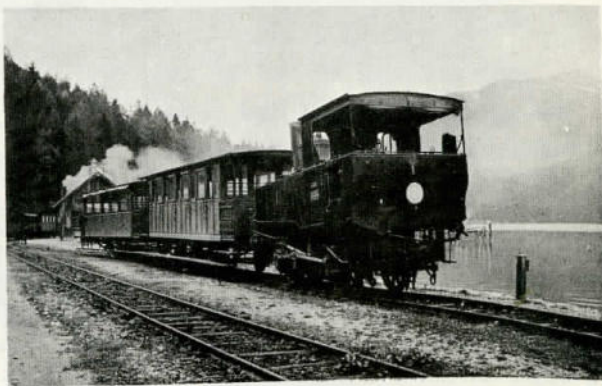


Et hyggeligt tog på Achensee-banen! Persontog bestående af lok nr.2 samt åben og lukket vogn, fotograferet på EBEN station (foto:O.W.L.,1957)

Ja, så skævt ser det ud fra siden! (lok nr. 2 fotograferet på Jenbach station i 1957 af forfatteren).



Lok nr.1 med "stamme" fotograferet på Achensee station (Foto:O.W.L.-1957).



(her tænkes på banerne gennem Andes i Sydamerika).

Det kunne måske være interessant at kigge lidt nærmere på et par af dem, vi har i vor egen verdensdel, og vi har da valgt Østrig. Her findes for tiden 4 tandhjulsstrækninger, medens 2, nemlig Kohlenbergbahn ved Wien og Geisbergbahn ved Salzburg, nedlagdes for en del år siden. Af de fire tilbageblevne, er de tre baseret på turisttrafik, og det er dem, vi vil se på. Den fjerde, strækningen Eisen-erz-Vordernberg, som ejes af ÖBB, kan karakteriseres som en bjergværksbane, men har dog persontrafik. Om bladets læsere har interesse herfor, kan vi senere bringe et stykke i bladet også om den.

ACHENSEEBAHN

Den fører fra Jenbach i nærheden af Innsbruck til Achensee. Dalstationen ligger 532 m o.h. og efter 6.7 km's kørsel nås endestationen ved den smukke Achensee (931m ah). Den er bygget efter system Riggenbach med en største stigning på 16% og åbnedes i 1889. Den højest beliggende station er Eben (973 m o.h.). Her løber maskinen om, efter at den har skubbet toget op, og banen fortsætter som adhæsionsbane, altså uden tandstang, med et svagt fald mod Achensee. Lokomotiverne med den skråtstillede kedel gør her en ejendommelig figur, og englænderne har da også døbt dem "knælende" kører".

SCHAFBERGBAHN (ÖBB).

.....
Toget holder klar til afgang på Sct. Wolfgang station. (Foto: O.W.L. 1957).

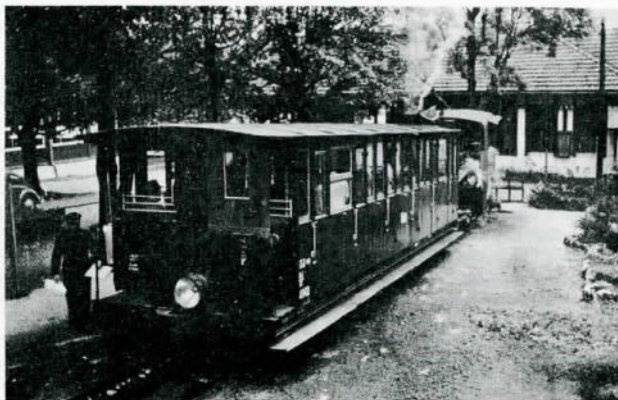
Der fandtes oprindeligt 4 loko af typen Bzt, men nr. 4 udrangeredes i 1954 og anvendes nu som reservedele. Vognparken omfatter 6 personvogne, heraf 4 med åbne sider, 2 pakvogne og 10 godsvogne. Banen er kun i drift fra maj til september og den ejes af "Tiroler Wasserkraftwerke", som forøvrigt også driver dampskibsfarten på Achensee.

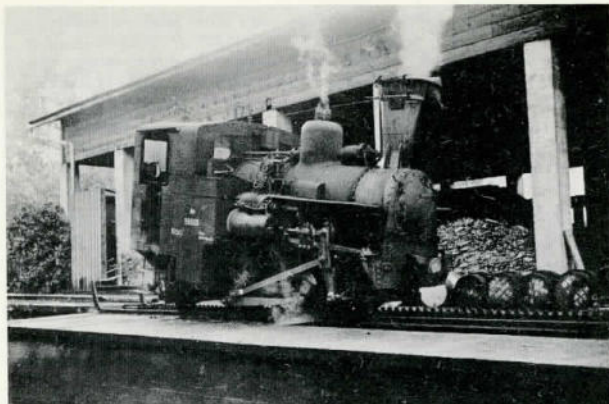
SCHAFFSBERGBAHN

Denne bane finder vi i det smukke Salzkammergut. Den udgår fra Wolfgangseen i nærheden af den berømte "hvide hest" (544 m o.h.) og arbejder sig efter 5.8 km's kørsel op til Schafbergspitze i en højde af 1732 m o.h., største stigning er 25.5%. Den åbnedes i 1893 og tilhørte indtil 1931 den nu nedlagte Salzkammergut Localbahn. Den drives nu af ÖBB. Mellem Schafbergbanens og Salzkammergutbanens to stationer var der skibsforbindelse tværs over Wolfgangsee. Der findes 6 lokomotiver, der oprindeligt havde numrene Z 1-6, men nu har ÖBB nr. 999.101-106. Banen er af system Abt, og er ikke i drift om vinteren.

SCHNEEBERGBAHN

Denne bane løber fra Puchberg am Schneeberg (575 m o.h.) til Hochschneeberg (1795 o.h.) og er 9,7 km lang. Den tilhørte tidligere, sammen med et par normalsporede adhæsionsbaner omkring Wiener Neustadt, Wien-Aspangbanens dat-





SCHAFBERGBAHN

Lok nr. 999 101 rangerer i St. Wolfgang.
(Foto:O.W.L. 1957)

SCHAFBERGBAHN

Lok nr. 999 102 tager vand ved vige- sporet midtvejs mellem dal- og bjergstationen.
(Foto:O.W.L. 1957)



terselskab "Schneebergbahn"(SchBB) Både EWA og SchBB overtoges i 1937 af ÖBB, som altså nu driver tandhjulstrækningen. Ligesom Schafbergbanen er denne bane af system Abt, og den største stigning er på 20%. De 5 lokomotiver, som tidligere var nummereret Zz 1-5, har nu numrene ÖBB 999.01-05.

Om vinteren trafikeres kun delstrækningen Puchberg am Schneeberg-Baumgartner (1397m o.h.).

På store vintersportsdage indsættes af og til lokomotiver fra Schafbergbahn.

O.W.Laursen.

I næste nr. af MB-NYT, som udkommer den 25.september fortsættes serien "Glimt fra de østrigske baner".

MOROP-kongressen

Når disse linier skrives, er den i forrige nummer udførligt omtalte MOROP-kongres endnu ikke begyndt, men når bladet er kommet Dem i hænde, er den allerede afsluttet. Vi er derfor nødsaget til at vente til næste nummer med referatet af kongressens forløb, men det kan dog allerede på nærværende tidspunkt ses, at deltagelsen vil blive stor og de gode arrangementer, der er planlagt, vil forhåbentlig være med til at give de mange udenlandske gæster et godt indtryk af både danske jernbaner og modelbaneinteressen i Danmark.



To glimt fra udstillingen i perrontunnelen til perron 5 på Københavns Hovedbanegård - øverst en model af MY-lok med persontogsstamme og nederst et "exteriør" med en række gamle kendinge fra MB-NYT's artikler. Desuden i spor 0 en model af det store litra N damplokomotiv (foto:DSB)



En enkelt ting i forbindelse med MOROP-kongressen er vi dog i stand til at bringe i dette nummer af bladet, nemlig den specielle udstilling af modeller af rullende materiel, som åbnede den 15. juli på København Hovedbanegård (i perrontunnelen til perron 5). Udstillingen er gratis og tilgængelig for alle, og det er Danmarks modelfolk, d.v.s. medlemmer af danske modelbaneklubber, der viser "brugsmodeller" fremstillet af medlemmerne.

Udstillingen viser bl.a. et moderne eksprestog med MY-lok, et eksprestog fra omkring 1920 med P-lok og et persontog med A-lok fra omkring århundredeskiftet.

Også et internationalt eksprestog, et gammelt kystbanetog og et lyntog vises.

Endvidere ses et godstog og et tipvognsanlæg foruden modeller af 21 forskellige danske damplokomotiver, motorlokomotiver og motorvogne for eks. Mo, ML, MK-PK m.fl. samt et morsomt amerikansk tog fra ca. 1870 (forspændt det gamle prærielok "Maren" - tidligere omtalt i MB-NYT). De fleste af modellerne er i skala 1:45, spor 0, en god størrelse at vise noget i, når mange mennesker skal kunne se på een gang, men selv om de store sporvidder har MB-NYT's særlige bevhægenhed, kunne man måske nok have ønsket lidt flere modeller i skala

HO (1:87), som dog de fleste danske modelbyggere arbejder med i dag, selvom årsagen hertil måske må søges i den akutte pladsmangel, som delvis hindrer folk i at bygge i de store sporvidder. Når vi nævner dette problem i omtalen af udstillingen, er det fordi kendsgerningen sikkert er, at der bygges mest i spor 0 i klubber, medens HO bygges overvejende hjemme hos folk privat - atter fordi det er nemmere at få plads til HO hjemme end til 0, som man derfor som regel må være medlem af en klub for at kunne få lov til at dyrke.

Men selv spor HO fylder meget i dag og kommende udstillinger vil sikkert vise, at spor TT er ved at blive mere og mere populær (skala 1:120, sporvidde 12 mm), selvom selvbyggere i denne sporvidde endnu ikke er så talrige.

Efter dette lidt lange, men som å propos til udstillingen aktuelle sidespring, går vi videre med omtalen af udstillingen.

Fra jernbanemuseet er udstillet modeller af en K-maskine, samt modeller af færgen "Morsø", isbryderen "Holger Danske" og statsbanernes nyeste Storebæltsfærge "Prinsesse Benedikte".

Udstillingen er arrangeret i samarbejde med statsbanerne i forbindelse med "MOROP-kongressen" i København.

red.

Kalvehavebanen

Som et slags supplement til hr. Laursen's artikel om Kalvehavebanen i maj-juni nummeret af Deres ærede blad, sender jeg hermed en artikel samt diverse fotos vedrørende samme bane, idet jeg tror, at det kan interessere MODELBANE-NYT's læsere at få nogle flere "fact"s om den hyggelige lille privatbane.

Med venlig hilsen
Jørgen Henneke

P.S. Alle fotos er fra Kalvehave station.

MB-NYT takker for det tilsendte og for den udviste interesse og

her er så artiklen:

KALVEHAVEBANEN - KB

Den 1. april forsvandt atter en hyggelig privatbane, nemlig Kalvehavebanen, d.v.s. den 22 km lange strækning Vordingborg-Kalvehave. Den tiltagende automobiltrafik og ikke mindst allemandskøretøjet knallerten havde gjort sit til det.

Eftersom jeg ikke før havde kørt med banen, syntes jeg, det kunne være interessant at tage en tur til Kalvehave inden den nedlagdes, og en søndag midt i marts blev så tidspunktet for min udflugt.

Allerede da jeg satte mig ind i den lille skinnebus i Vordingborg fornem jeg den særlige atmosfære, der hersker i alle privatbanetog; således var de fleste passagerer dus med konduktøren og snakkede hyggeligt med ham om de sidste begivenheder på egnen.

Da der var gået ca. 10 minutter, blev der givet afgang, og vi brummede afsted sønden om byen gennem en 2 km lang, dyb udgravning og videre langs strandpromenaden og lystbådehavnen til Slotsstationen. For denne og for banens andre stationer iøvrigt, gjaldt det, at der kun var et, højst to uanselige vingespor. Sporet, der var lagt med 17,5 kg skinner bugtede sig op og ned i det noget kuperede terræn og hvor det førte gennem en skov, var det overgroet med mos.

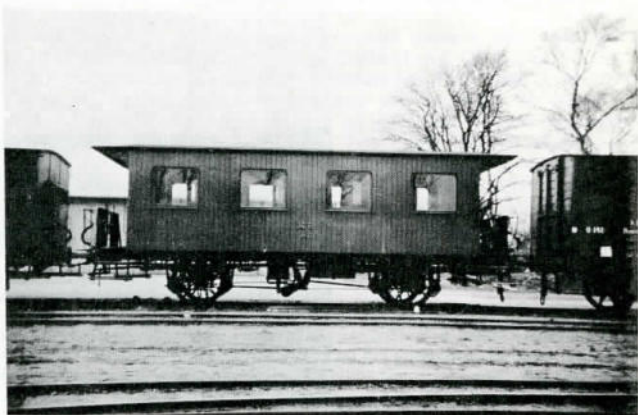
Efterhånden som vi kom frem gennem det sydsjællandske landskab, blev passagererne færre og færre, og da vi efter en halv times kørsel omsider ankom til Kalvehave, var der kun 3-4 personer tilbage i toget. Fra perronen her fortsatte stamsporet ned til den lille havn, hvor det førte ud på kajen lige ved det gamle færgeløje. De rejsende har så kunnet gå lige om bord i færgen fra toget.

På stationsterrainet opdagede jeg imidlertid en del gamle person- og pakvogne, som viste sig at være de sidste, banen ejede. Resten var solgt til ophugning og sikkert nu at finde rundt omkring i form af sommerhuse o. lign.

Bl.a. var der to herlige gamle sidegangsvogne A 11-12 beklædt med rødmalet teaktræ samt en anden C31,



Kalvehave station -
indkørsel fra Vordingborg



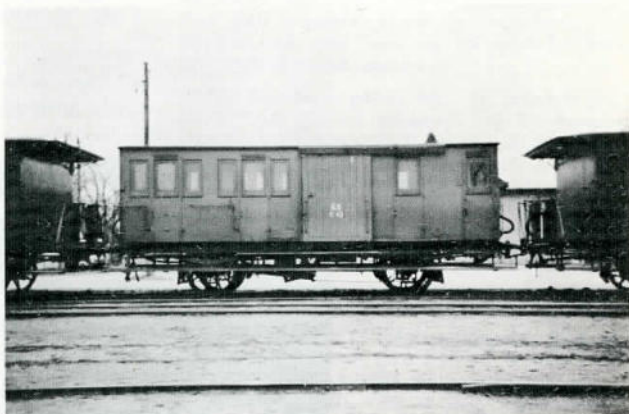
Gammel sidegangsvogn
KB A 11



Rejsegodsvogn
KB E 42



Skinnebusremisen er til højre, medens den gamle lokremise ligger til venstre.



Gammel kupévogn fra DSB bygget om til pakvogn og litreret E 43



Sidegangsvogn på KB med nummeret C 31

der også var teaktræsbelædt, men umalet. Desuden havde den 5 sidevinduer i modsætning til de to første, der kun havde 4.

Af pakvogne ejede man 2. Den ene, E43 var en gammel to-akslet DSB kupévogn der, såvidt jeg kunne se, havde haft litraCz. Man havde så fjernet skillevæggene, lavet en bred åbning i begge vognsiderne og anbragt et par almindelige skydedøre! Den anden, E 42, var også to-akslet, men med forsænkede sider.

På et afsides sidespor fandt jeg endvidere en gammel P-vogn, der var udstyret med et sneplov lignende monstrum i den ene ende. Den var meget forfalden, så jeg tror, at det er en del år siden, at den ryddede sne for sidste gang.

Hvad trækraften angik, fandt jeg først i en lille brædderemise en gammel Chevrolet rutebil på jernbanehjul. Den har formentlig været brugt til "hverdagskørsel", før skinnebusserne kom.

I den gamle damplokremise var der også flere interessante ting. Bl.a. to aldersstegne 0-C-0 tenderloks KB 2 og 3, bygget hos Cockerill i hhv. 1898 og 99. Nr.2 var i nogenlunde køreklar stand, men brugtes kun i tilfælde af nedbrud. Nr.3 derimod, var behæftet med visse mangler, der forhindrede den i at flytte sig. For eksempel manglende skorstenen og den ene frontpuffe. I remisen stod desuden et 3-akslet diesellok med overdel som TKVJ M4. Dette lok anvendtes hovedsagelig til godstrafikken. - Af skinnebusser havde banen to motorvogne plus en lille toakslet pakvogn. Disse tre køretøjer er nu solgt til ØSJS.

På turen tilbage til Vordingborg havde jeg placeret mig på en klapstol ved siden af føreren, og af passagerernes samtaler med ham, kunne jeg forstå, at de var kede af at skulle sige farvel til deres lille jernbane.

Da jeg efter den hyggelige tur steg ud af skinnebusen i Vordingborg, følte jeg mig en stor oplevelse rigere, velnok på grund af de særegne charme en sådan lille privatbane, i langt højere grad end DSB, er i besiddelse af.

Jørgen Henneke

P.S. Palmesøndag arrangerede en kreds af "rail fans" et specielt "old time" med nr.2 samt E 43, A11 og 12 og C 31. (Billede i NÆSTVED TIDENDE fra mandag den 23.marts). Iøvrigt bragte ØSTSJÆLLANDS SOCIALDEMOKRAT fra onsdag den 25.marts d.å. flere store artikler om banen ledsaget af diverse fotos.

J. H.

Slangerupbanen

Ja, Slangerupbanen går stadig igen - selvom den officielt forlængst er blevet aflivet og i amputeret form bærer navnet Hareskovbanen. Men da der fra vore læsers side vises en usvækket interesse for den gamle Slangerupbane, bringer vi i denne måned to vogntegninger samt en lille artikel skrevet af hr. Niels Christensen, som er lokalkendt med banen.

Da jeg i forrige sommer var inde på Nørrebros godsstation, traf jeg på to gamle KSB vognkasser, som jeg i nedenstående artikel vil forsøge at beskrive.

Den ene er af den kendte personvogntype til KSB fra 1906. Disse vogne ses i dag tit som værkstedsvogne i DSB's tjeneste. Denne vognkasse havde altså ingen hjul. Akselafstanden var eller 6000mm. Det pudsige var, at endeperroner og tagudhæng er skåret af lige til vognkassen (se foto). Vognens litra er mig ubekendt, da vognen er overmalet med en grå farve. På den ene side er vinduerne bibeholdt, på den anden er de skoddet til med lister, som går i hele vognens længde. På Nørrebro tjener den som kontor, hvilket den også ville pynte som på en modelbane, hvis man da ikke laver den rullende (se tegning).

Den anden vognkasse er en tidligere godsvogn, endnu med sin grønne farvelittra QA, nr.176, bygget af Scandia i 1906. Data: last 12,5t, akselafstand 3,5m, bundflade 15 m². Der er der ikke så meget at skrive om. Man kan bygge den som skur eller rullende vogn; i begge tilfælde er den grøn (se tegning og foto).

Til slut en omtale og et foto af den af hr.OBJ i MB-NYT nr.2/58 beskrevne vogn KSB Dc 75, bygget af Scandia i 1906 med akselafstand 6 m, tara 12000kg. Vognen er fotograferet fra den indskårne side, men på grund af solen og et plankeværk kunne jeg ikke få hele kassen med. Den står endnu på Buddinge station.

Niels Christensen

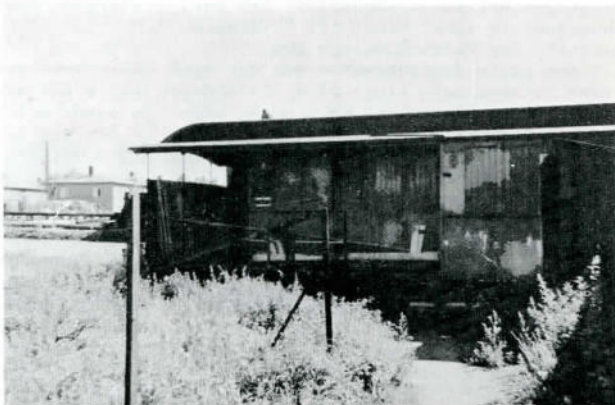


BILLEDERNE PÅ DENNE
SIDE ..

er illustrationer til
artiklen på forrige
side om Slangstrupbanen
og supplement til teg-
ningerne i HO på mid-
terarket.

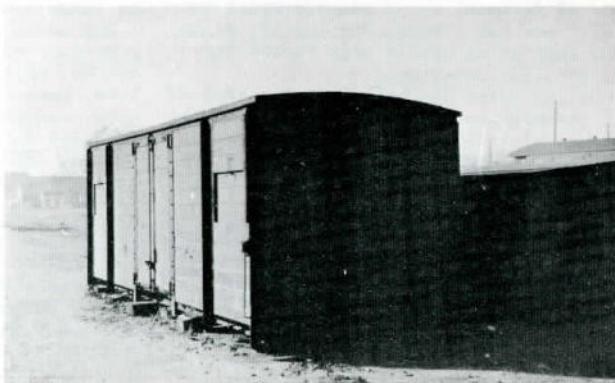
Tidligere KSB person-
vogn, nu kontor på
Nørrebro godsstation.

Den gamle KSB-vogn,
litra Dc 75



KSB-godsvogn litra QA
nr.176

.....
Alle fotos ved artik-
lens forfatter, N.C.



vedrørende **MOROP** i København

I forbindelse med den nylig afsluttede MOROP-kongres vil MB-NYT gerne indbyrde deltagerne til en fotokonkurrence om det bedste billede. Billedet sendes - i størrelse 9 x 12 cm (læg helst et stykke papir i kuverten, så billedet ikke bøjes) til MB-NYT, Postbox 184, København K., mærket MOROP-FOTO og billeder må være os i hænde senest d. 1. september for at kunne deltage. Der

INDUSTRI-NYT

I denne artikel om Nürnberg-messen, som sikkert bliver den sidste i år, starter vi med firmaet **ROSKOPF**, som specialiserer sig i militærmodeller - meget detaljerede og nøjagtigt udførte. I år præsenteredes de tidligere tyske tanks samt fire nye af lastvognstypen samt en DKW"jeep".

ROKAL har vi tidligere i kort-hed omtalt, men vi har fået supplerende billeder fra fabriken, og på næste side vises derfor nogle af disse, som ganske godt illustrerer den forøgelse af sortimentet, som er sket i år. De fleste af nyhederne er nu på trapperne og vil allerede nu kunne bestilles.

er en 1. præmie på 1 gavekort til 50kr., 1 gavekort på 25kr. som anden præmie og 1 årsabonnement som 3. præmie.

REFERATET af MOROP-kongressen er nu under udarbejdelse og tilsendes fra og med 10. august mod 50 øre i frimærker.

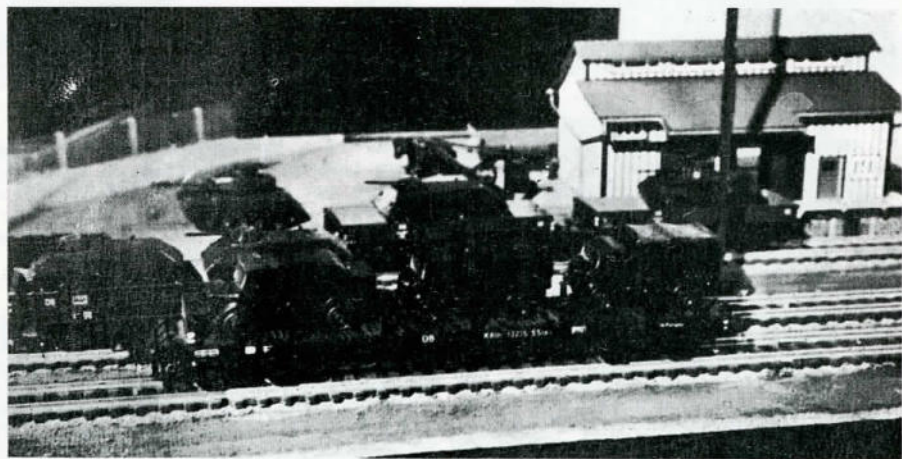
OBS!OBS! MB-NYT's redaktion og forsendelse er LUKKET i tiden 5.-20. September incl. grundet ferie.

Nürnberg-Messen



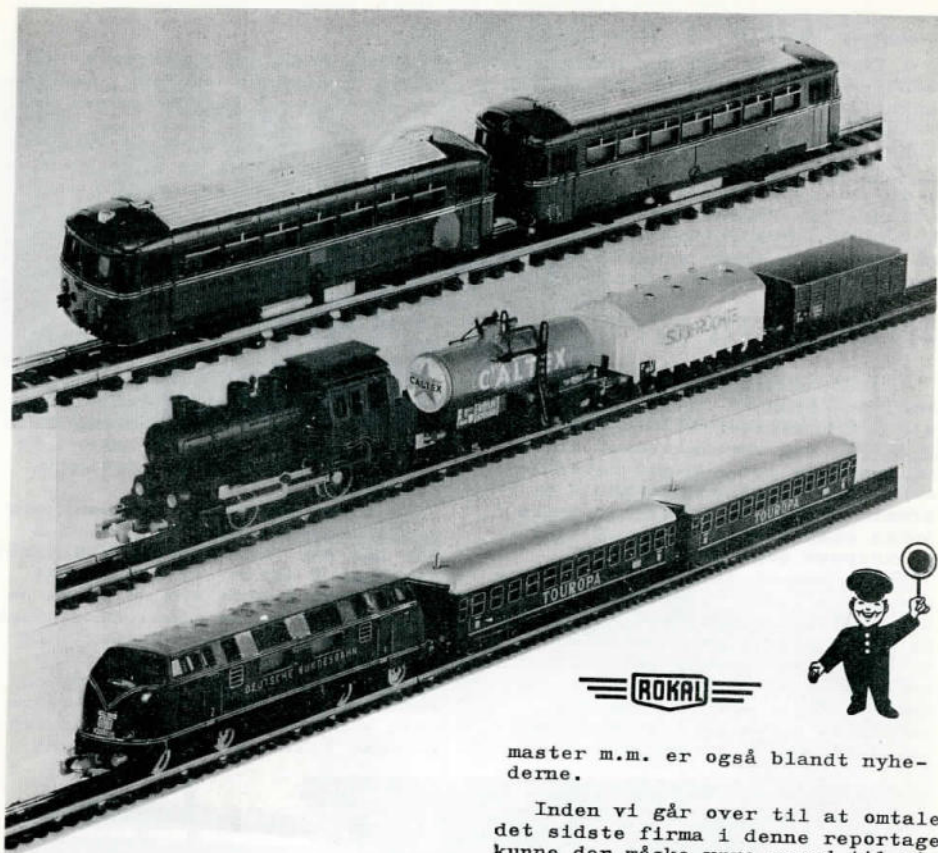
meddeler ROKAL. - Der er sikkert ingen tvivl om, at TT vil få en stor fremgang i nær fremtid, da ROKAL og flere andre firmaer efterhånden har et fint sortiment at tilbyde.

To store modelbaner tiltrak sig særlig opmærksomhed på messen i år. Den ene var firmaet SCHWINGEL's havebane i skala 1:8 med blandt andet diesellokos som de på 91 øverst viste og en model af et tysk T2 damplok (dog med elmotor). De her nævnte lok er alle bygget i nøjagtig skala og en levering er almindeligvis mulig med kort varsel. - Den anden havebane var fra firmaet TAM. som fremstiller et



Roskopf

Roskopf's nyheder fra dette års messe ser vi her de fleste af - det er de viste militærkøretøjer, som står på godsvo-gnene.



master m.m. er også blandt nyhederne.

Inden vi går over til at omtale det sidste firma i denne reportage kunne der måske være grund til at minde om, at der faktisk var flere firmaer endnu, som kunne fortjene at blive nævnt, men selv om vore læsere i høj grad er begejstrede for messe-reportagerne synes vi selv, at de nemt kan blive for omfattende og det må jo ikke gå ud over det øvrige stof.

Efter dette lille sidespring er det så WIAD's tur.

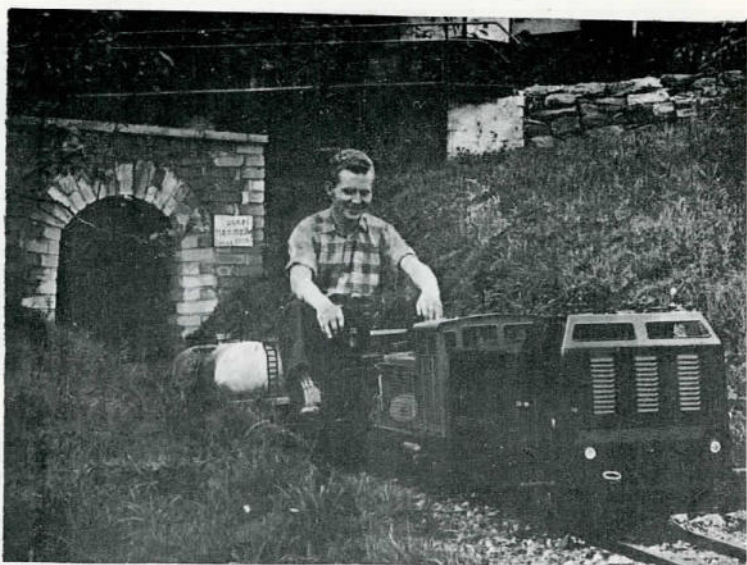
Dette ikke helt nye firma i modelbanetilbehørsbranchen er på en række områder bemærkelsesværdigt. Modellerne virker i sjældnen grad overbevisende naturtro og selve valget af modeller er ekstra godt og opfindsomt.

Vi kan her (på næste side) desværre kun vise nogle ganske få af de mange ting, som dette firma har på sit program, men må isvrigt

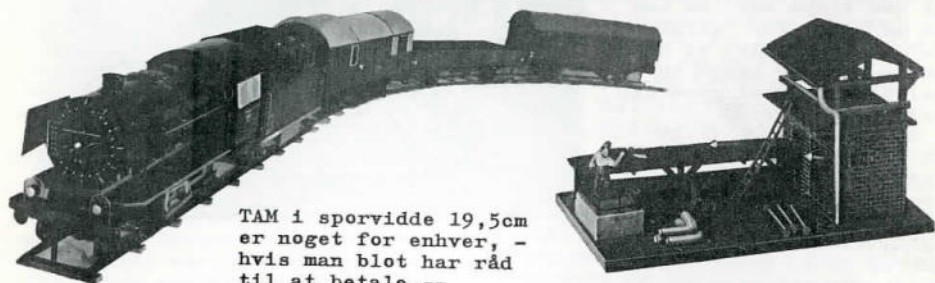
stort antal lokos, vogne og skinner med sporvidde 19,5cm og et målestoksforhold på ca.1:10. Det drejer sig her om en børnejernbane for varehuse, udstillinger, og for de private, som har småpenge nok til at anskaffe en sådan bane. Det billigste lok kommer nemlig for eksempel op på ca. en 1700 kroner!

FR. SANDER havde nye sortimenter i træer og en landskab-"sne" mat, som skulle give det helt rigtige naturtro snelandskab.

WOLLMER havde i år et lille kul anlæg og et større siloanlæg, der ses på billederne og et rørlager ses på det øverste af de tre billeder. Opkørselsrampesortimentet er blevet udvidet og nye telegraf

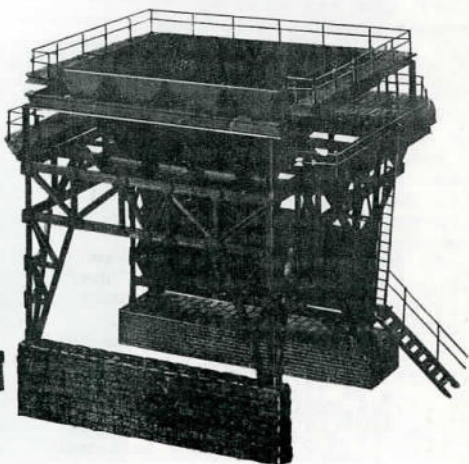
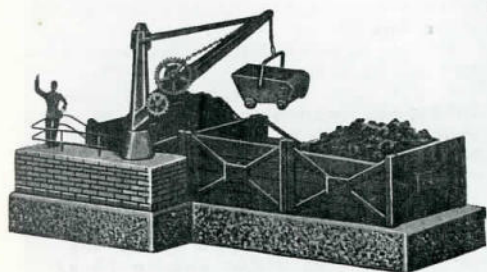


SCHWINGEL's
havebane i fuld
sving (1)



TAM i sporvidde 19,5cm
er noget for enhver, -
hvis man blot har råd
til at betale.--

VOLLMER



henvise til det udmærkede farvelagte katalog m. nyhedstillæg, som nu er i handelen også herhjemme.

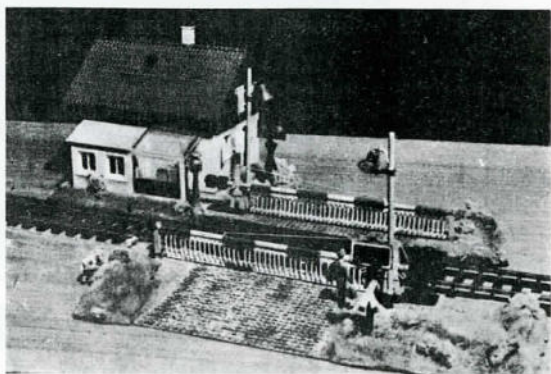
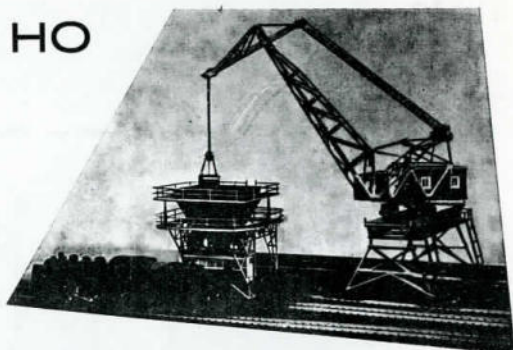
Øverst på denne side har vi så sensationen! - Den store helautomatiske kaj- eller godsbanekran, som kan ALT. Den er selvfølgelig heller ikke billig, men da alt til den kan fås i byggesæt hjælper jo meget på prisen. Det næste billede viser det nye hyggelige arrangement - automatisk bomanlæg med ledvogterhus, endelig har vi her, hvad der længe har været savnet, idet tidligere anlæg af den slags var, om man så må sige, for "skrabe-de", det var blot et bomanlæg uden de mange enkeltheder til at gøre det hele naturligt.

Og nederst ser vi så et af de mange huse i WIAD's store sortiment, som vi spår et stort og fint salg af i Danmark også, da de efter vor mening er de udenlandske huse, som til dato er kommet nærmest ved, hvad der passer til danske forhold. - Og en meget væsentlig ting er, at samtlige WIAD's ting også kan leveres i samlesæt.

Man et billede kan jo ikke fortælle alt, og De bør derfor selv ved selvsyn overbevise Dem om sandheden i vore rosende ord, ved at tage WIAD's ting i øjesyn, når disse til efteråret sikkert dukker op i butikkerne.

Ja, så slutter vi reportagen fra Nürnberg her, og må lige indskyde at Leipzig-messen desværre må vente til september af pladshensyn. (red.)

HO



LITTERATUR

HJØRNET

Illustration fra den kommende bog om danske private banelokomotiver.

- Kalvehavebanens nr.2 i Kalvehave (1959).



To nye bøger skal denne gang omtales i litteraturhjørnet, og selv om den ene først udkommer senere, bør de omtales samtidig, da de på en vis måde supplerer hinanden.

Lad os begynde med:

DANSKE STATSBAANERS DAMPLOKOMOTIVER 1847-1959 udarbejdet af J.Steffensen, G. Wienecke og A. Gregersen og udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening (i kommission hos Modelbanenyt's forlag). 48 sider A4 m. skemaer. kr.8.25.

Bogen begynder med en historisk oversigt over damplokomotivernes

Bogen begynder med en historisk oversigt over nævnte periode, og dernæst kommer en alfabetisk gennemgang af lokomotivfabriker, der har leveret os lokomotiver i den pågældende periode (i skemaform). Efter hver fabriks navn er så angivet hvilke litra den pågældende fabrik har leveret maskiner til. I disse skemaer er også medtaget jernbaneselskaber o.lign., som har leveret eller købt lokomotiver, der tidligere eller nu tilhører DSB. Herefter følger så, foruden enkelte andre tabeller, samtlige enkelte damplok i perioden ordnet efter litra alfabetisk og dette skemasystem er vel det mest omfattende i bogen.

Med denne bog vil mange danske "loco-spotters" være vel rustet i deres loko-jagt, og da der samtidig udsendes et engelsksproget teksthæfte med bemærkninger til tabellerne (kr.3.25), kan også ud-lændinge få glæde af værket.

BP.

LOCOMOTIVES

of the Private Railways of
DENMARK
by William Bay (Oakwood Press,
England). Ill., 49 fotos, 15s.,
dansk pris ca.kr.18.00.

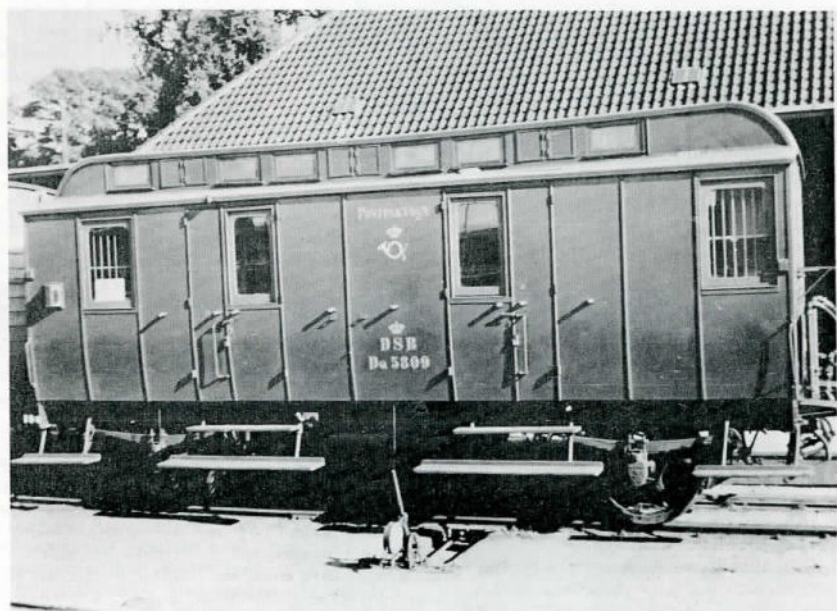
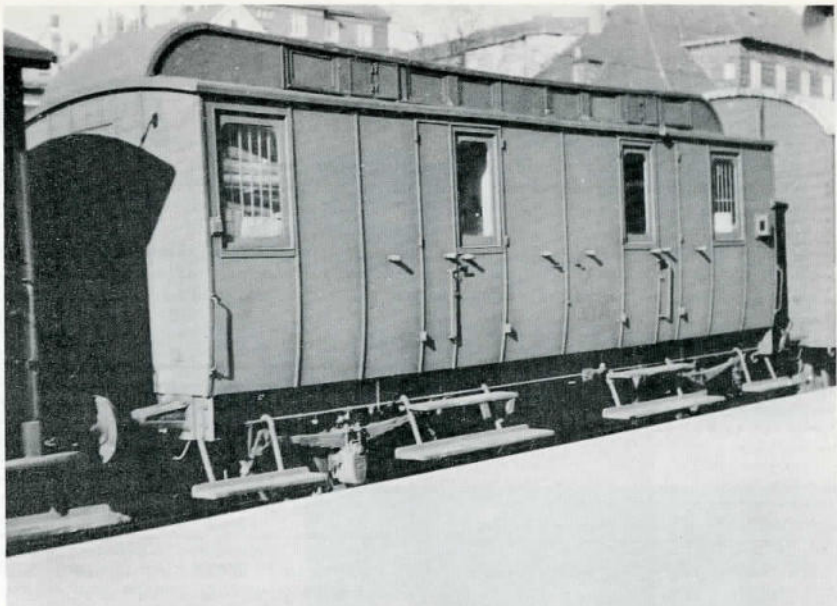
Denne bog, som altså først udkommer i november dette år, har, som det sikkert vil være adskillige bekendt, i mange år ligget i skrivebordsskuffen hos civiling. W. Bay, Aalborg Privatbaner, men uden at den kunne blive udgivet i Danmark - ingen turde binde an med den. Nu har et engelsk forlag taget chancen, og efter, hvad MB-NYT har erfaret, er bestillingerne allerede begyndt at strømme ind. 50 lokos omtales indgående med billeder, data og tegninger. Alle, som interesserer sig for damplok og især privatbanernes, vil glæde sig ekstra til denne bog, som sammen med ovennævnte værk om DSB's damplok vil give et velkomment tilskud til dansk jernbanelitteratur.

DSB's litra Dø

I forrige nummer bragte vi en tegning i skala 0 til DSB litra DQ postvogn, men kunne ikke samtidig bringe foto af samme vogn, men derimod kun af en lignende.

Takket være vor flinke korrespondent og fotograf Hans True, Hellerup kan vi imidlertid denne gang vise to fine fotos af bemeldte vogn, og vi kan desuden give følgende data:

Litra DQ nr.5809 - last 6000kg
tara ca. 11200kg
Trykluftbremse (G-P) og vakuümledning.



Batterispændingen til vognens egenbelysning er 32 volt. Vognen kan sammenkobles med ltr. DL, D0 og DP til dobbeltpost-

vogne. Vognen er bygget hos Scandia i 1917 og ombygget ved centralværkstedet i København 1939.

VIGTIG MEDDELELSE

vedrørende *AURSKOG-HØLANDSBANEN*

For alle jernbanevenner er det jo sørgelig, når man får at vide, at en jernbane står for nedlæggelse, og desværre sker det jo ret ofte i denne tid. Aurskog-Hølandsbanen i Norge, som vi tidligere har omtalt her i bladet, står nu for tur. Vor hjemmelsmand til denne meddelelse, hr. Chorfitzen fra København, oplyser, at driften indstilles den 31. august 1959, - altså kan det nås endnu at køre en tur med banen. Det er jo endnu feriemånederne, vi befinder os i, og mange af vore læsere skal måske alligevel til Norge, og så har de chancen. En lille praktisk - og behagelig - oplysning er, at man på denne bane indtil det fyldte 16. år kan køre på barnebillet, som både bror og søster kan altså komme billigt med.

AMJK's SIKRINGSANLÆG

v/ Herluf Jensen

II.DEL (I.del offentligjordes i forrige nummer).

Naturligvis overstiger en udtømmende beskrivelse af anlæggets enkeltheder denne artikels rammer. Men nogle af disse skal dog omtales.

Sporbesættelse vises ved "togshunt", hvilket en principiel skitse (fig.2 i forrige nr.) vil anskueliggøre. Over sporlampen er en sporisation under konstant spænding. Betrædes den isolerede skinne nu af en vognaksel, sluttes strømløbet, og sporlampen lyser op. Men derved kortsluttes sporrelæets trækspole, og relæet frafalder. Relæet er altså normalt trukket ved ubesat spor, og den svage strøm, der går gennem spolen, får i regelen sporlampen til at gløde ganske svagt. Dette system lægger ikke beslag på relækontakter til sporindikeringen, - det er meget følsomt og 100% sikkert. - Hvis sporlampen brænder over, frafalder relæet, og spærring indtræder.

Sporskifterne bevæges to og to af en vinduesviskermotor, hvis frem- og tilbagegående armbevægelse direkte overføres til skifternes trækstænger ved hjælp af en gennemgående stangforbindelse

under anlæget. Denne stang, der som det vil forstås forløber parallelt med de spor, hvorimellem skråsporet skal danne forbindelse er ved hjælp af særligt formede vinkelstykker sat i forbindelse med sporskifternes trækstænger, og da dens vandring udgør flere centimeter mod trækstængernes 6 mm, er en udliggende tilvejebragt ved hjælp af fjedre, som derved sikrer et godt anlæg mellem tunge og den faste skinne. - Motorstrømmen føres over to omskifterkontakter (Burgess V3), som påvirkes af stangforbindelsen i de respektive endestillinger ved hjælp af en på denne anbragt medbringer.

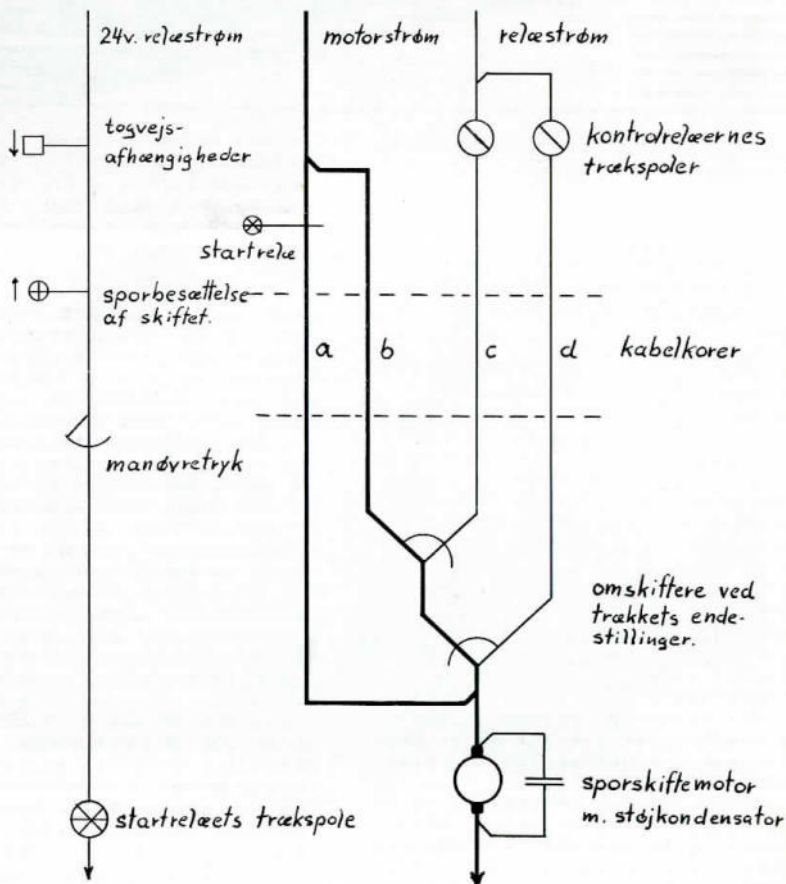
Når en sådan kontakt berøres af medbringeren, udkobles motorstrømmen, og et kontrolstrømløb (med et kontrolrelæ) indkobles gennem motoren til stel (jord-retur). Dette kontrolrelæ indgår i den sikringsmæssige overvågelse af sporskiftets stilling og sørger tillige for indikering af skiftets stilling på sportavlen. Motoren startes igen med et startrelæ, der kortslutter de to omskiftere og betjenes af 2 trykkontakter, hvorfra den ene er fælles for alle sporskifterne. I dette manøvrerekreds løb er skiftets togvejs- og besættelsesspærringer indskudt. Se strømskemaet fig.3. Trykkontakter-

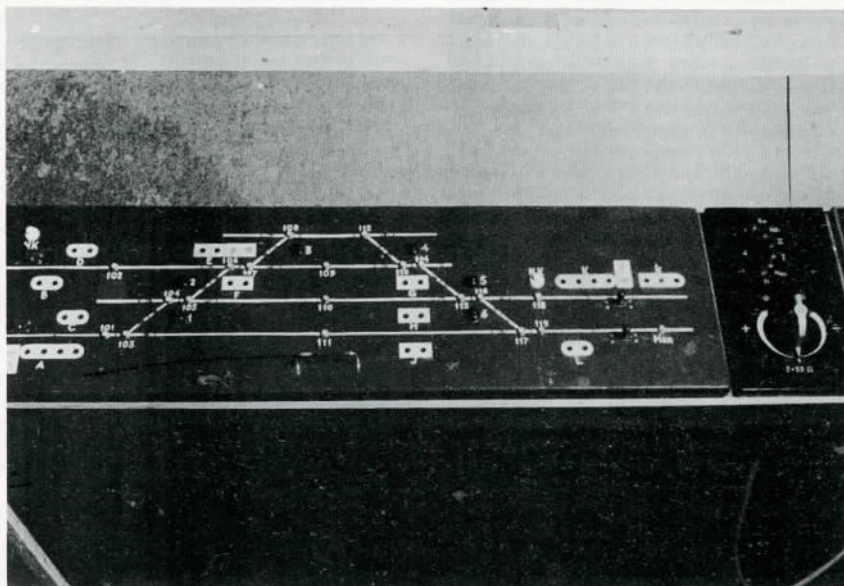
ne skal kun holdes nede, til motoren er gået i gang, eller rettere til kontrollyset går ud, - motoren standser da i den næste endestilling. Stationens bestyknings af signaler fremgår af fig. 1, hvor man tillige bemærker hastighedsvisere ved indkørselssignaler med mere end én togvej (kan også ses på billedet side 97), og en bogstavviser, der angiver, om man ved udkørsel mod nord fra spor III kører mod Nyhavn eller Søttrup, de to nabostationer på de enkeltsporede linier. - Der anvendes almindelige togvejssignaler, der er

lettere at lave i model end dværgsignaler. - Endelig kan udkørsels-signalet mod syd ved grønt blinklys angive, at det efterfølgende hovedsignal ved Højskov viser kør. - Alle disse signaler forsynes med vekselstrøm og brænder i serie med de tilsvarende lamper i sporplanen. Da adskillige af signalerne skal brænde i forskellige kombinationer, styres de af hver sit signalrelæ.

Signalrelæerne aktiveres gennem togvejsrelæerne, hvis kontaktantal de for såvidt tjener til at udvide, og disse togvejsrelæers trækstrøm er centralnervesystemet i hele hi-

Fig. 3





En del af en af sportavlerne på AMJK.

storiens, idet de forskellige strøm- løb føres over de sporrelæer, kontrolrelæer, blokrelæer og modstridende togvejsrelæer, de er i afhængighed med, i den rækkefølge, der er mest hensigtsmæssig under hensyn til, at visse afhængigheder er fælles for flere togveje. I disse strømløb er signalernes betjeningsnøgler indskudt, og hvert af togvejsrelæerne har et holdestrøm-løb, der bevirker, at det holder sig selv, indtil opløsning af togvejen finder sted- enten ved passage af de to sidste isolationer i togvejen eller ved betjening af nødopløsningskontakten (NK). Se strømskemaet på midtersiderne i bladet.

Denne plan er tillige eksempel på den ovenfor omtalte meget hensigtsmæssige udformning af strømskemaerne. Det læses fra oven og nedefter, og ved at følge et sådant strømløb får vi i rækkefølge alle de kontaktnumre, det gennemløber, uden hensyn til alle de eventuelle krumspring, ledningen forevrigt foretager. Montagen er således let at foretage efter ske-

maet, og ikke mindst fejlretning, hvor man med en jordforbunden prøvelampe går frem fra kontakt til kontakt, indtil fejlen er indkredset. - De forskellige signaturer såvel som klemmenummereringssystemet skal naturligvis kendes, når man vil gennemarbejde tegningen - her skal lige antydes, at relæer, der er nummereret fra 100, er sporrelæer; de, der er betegnede med nummer efterfulgt af + eller -, er sporskiftekontrolrelæer, og de, hvis betegnelse er indledet med et S, er signalstyrerrelæer. Signaturen for selv togvejsrelæet er firkantet; går "strømstregen" gennem signaturen, er der tale om trækspolen, hvorimod en relækontakt antydes ved en forbindelsesstreg fra en formindsket relæsignatur til venstre for strømstregen. Dersom denne forbindelsesstreg skærer strømstregen, antydes en i anlæggets normaltilstand afbrudt relækontakt; går den kun til strengen, antydes en under samme forhold sluttet relækontakt. En lille pil ved relæsignaturen angiver, at relæet normalt er trukket (for ex.

sporrelæ ved ubesat spor). De små tal over og under relæbetegnelserne er de anvendte klemmenumre, som ledningerne går til, og de 4-cifrede tal er numre på de klemmer og klemlister, som kablerne er loddet til. Der anvendes overalt kabler med 20 trådpar; hvis større effekt skal gennem kablet, benyttes flere korer på samme klemme (for ex. kørestrøm og motorstrøm til sporskifter).

Forståelsen af tegningen på bladets midterside lettes ved gennemgang af et strømløb.

Vi begynder i øverste venstre hjørne:

24 v = Strømløbet føre 24 volt jævnstrøm, der tages af en klemme i relæskabet (5 betegner en klemme på kontrolpulten)

101. Ledningen går straks til klemme 2 på sporrelæet 101. Her er tilloddet en ledning til klemme 7 på sporrelæ 102, der benyttes til andre togveje. Relæerne 101 og 103 er normalt (ved ubesat spor) trukne og kontakterne derfor sluttede. - Ledningen går derefter til klemme 51 i relæskabet, hvorfra den i kabel føres til klemme 51 på kontrolpultens klemliste.

A er togvejs/signal-nøglens kontakter til venstre. Nøglen, der er uden spærre, står normalt afbrudt til begge sider. Når den omlægges til højre, bliver der kontakt mellem to venstreflige (A). Lægges den til den anden side, er der kontakt mellem to højreflige, og dette benyttes til udkørselstogveje. (C) Derefter tilbage gennem kablet (klemme 53) til relæskabet.

SC. Her overvåges først, at der ikke i forvejen er stillet udkørselssignal.

1 + er kontrol for, at sporskifte 1 står ret. Hvis skiftet står omlagt (÷ stilling), er det +relæet, der er trukket, og der bliver

tale om en helt anden indkørselstogvej med andre afhængigheder ud over de nævnte, der altså er fælles.

6 + Det forlanges, at alle skifter og sporisolationer i togvejen er overvågede.

Ved nu at bevæge nøglen A, sluttes, hvis alle afhængigheder er i orden, et strømløb til togvejsrelæet Sø/I's trækspole. Togvejens navn betegner kørsel fra Sø-strækningen til spor I. Da relæet ikke havde kontakter nok, måtte det dubleres (Sø/Ia).

Men idet Sø/I-relæet trækker, slutter det over kontakterne 5 og 6 strøm til sig selv ad en helt anden kanal! Dette "holdestrømskredsløb" bevirker, at togvejsrelæet holder sig selv trukket, uanset at nøglen slippes. - Lad os følge dette nye strømløb, der naturligvis kommer fra samme kraftkilde:

Der begyndes nu ved en klemme på kontrolpulten og passerer over en i normalstillingen sluttet trykkontakt, nødopløsningskontakten (NK), der er hvid, anbragt i nærheden af signalnøglerne og fælles for alle togveje gennem nordenden af stationen. - Gennem kabel går denne ledning til klemme 61 i relæskabet, derfra til midterste klemme i en række skiftekontakter på nogle sporrelæer, i vort tilfælde nr. 103. Dette relæ giver i normalstillingen kontakt mellem 4 og 3, i frafaldet tilstand mellem 4 og 1, og over bevægelsen er der et øjeblik forbindelse mellem alle tre kontakter (slutte før bryde). På sporplanen ses, at isolationen 103 er sporskiftet før perronsporet, der hedder 111. - Det vil nu forstås, at så længe et tog under indkørsel har vogne i 103, er 111 ude af funktion, kortsluttet af ledningen fra 103,1 til 111,16. Når sidste aksel er ude af 103, må holdestrømmen over 111, der for længst er afbrudt, fordi toget er her. Derved frafalder togvejs- og signalrelæer, og spæringerne mod omlægning af skifterne og indstilling af andre togveje ophæves. Togvejen er dermed opløst. Dette kan naturligvis også foretages u-

middelbart med nødopløsningskontakten.

I strømløb vedr. udkørselstogveje ses en relækontakt, betegnet Bl, efterfulgt af S eller N. Det er et strækningsblokrele, der er trukket, hvis strækningen er ubesat (også passageisolationerne), og der ikke er sat udkørselssignal fra nogen af siderne.

Synsmæssigt betyder sikringsanlægget ikke noget videre for modelbanen - man ser jo kun signalerne og kontrolbordet, - og en bedømmelse af arbejdets omfang er umulig for en almindelig tilskuer, så af den grund skal man ikke give sig i kast med opgaven. Man kan vel heller ikke sige, at anlæggets praktiske værdi på modelbanen står blot nogenlunde mål med det besvær der er forbundet med dets fremstilling - selv om vi godt kan mærke, at det sparer os mange skridt på køreaftnerne og giver en rar tryk-

hedsfølelse mod forkert stillede sporskifter. Men som opgave betragtet har bygningen af sikringsanlægget været en meget udbyttegivende ting, som har bragt mange emner på bane - naturligvis især elektrotekniske. Man kan vel heller ikke sige, at det er nogen absolut svær opgave, men den stiller ét uafviseligt krav: den pinligste orden i alt, tegninger, planer og - tanker! Hver eneste klemme skal kortlægges, hver lodning "bøgføres". Kan man ikke arbejde systematisk må opgaven anses for håbløs.

På et vist tidspunkt under arbejdet lover man sig selv, at man aldrig mere vil gå i lag med sådan noget. Men jeg må alligevel tilstå, at planerne for det næste sikringsanlæg allerede er temmelig langt fremskredne!

Jeg havde nær sagt: naturligvis...

Herluf Jensen (AMJK)

EN LOKOMOTIVSAMLING

v. Sv. Jørgensen

Der er sikkert en del af læserne der ved, at det danske stålvalseværk i Frederiksværk har egne lokomotiver til rangering; men det er nok de færreste, der ved hvormange og hvilke lokomotiver, det drejer sig om. - Ved et besøg på stålvalseværket i november 1958 fandt jeg ialt 7 normalsporede damplokomotiver, 2 normalsporede diesellokomotiver, samt 2 smalsporede damploko og 1 smalsporet dieselloko.

For godt et års tid siden forlød det, at KSB's (KSB-Slangerupbanen) 4 gamle diesellokomotiver var solgt til ophugning i Odense, og de var også alle kommet derover, og ingen regnede med at se dem igen; men på trods af alle reglerkom de 2 mindste, M 1 og M 2 atter ud at køre, idet de nemlig blev solgt til stålvalseværket. Her er foreløbig det ene blevet istandsat, medens det andet endnu er rørt. Loket havde gennemgået en ændring, siden man

så det sidst, idet pakrummet i den ene ende var fjernet for at skabe bedre udsyn fra førerpladsen, og der var nu blot et gelænder langs pufferplanken. Iøvrigt var loket malet i sine oprindelige gule og grønne farver, idet dog den øverste del af loket - taget og førerhusets øverste del - også var malet grønt.

Af damplokomotiver, ja, der var der en hel samling; man fik næsten det indtryk, at flere af dem spøjede, eller "gik igen", - måske rettere "kørte igen", men de var ikke alle lige konne, og flere af dem kørte rundt med ingen, eller kun med en enkelt puf. - Det havde nu sine særlige årsager, men derom senere. Man havde to Hs'ere, nemlig nr.381 og nr.399 - de var næsten ukendelige, med røde rammer og hjul, gul og sortstribede pufferplanker og stærkt forkortede skorstene. Nummerpladen havde de

stadig, men på siden var malet stålvalseværkets mærke og nummer, og skorstensbåndet var sort-hvidt. - Så var der DAN, Henschelmaskine nr. 10564 fra HEDEHUSENE SKERVEFABRIK (omtalt i MB-NYT nr. 7 & 8 1958. under beskrivelsen af Hedehusenes normalsporede lokomotiver. DAN havde fået sandkassen på kedlen bag domen fjernet, og alene det gjorde den næsten ukendelig. Der var også den gamle O-D-0 koblede maskine fra ØSJS, det første danske firekoblede lokomotiv, ØSJS nr. 6, der i sin tid stod ude i 13 år, og så under krigen måtte istandsættes igen, på trods af at det da næsten var rustet op. Maskinen lignede sig selv og glæder sig sikkert over, at de 13 drøje år, trods alt fik en lykkelig ende.

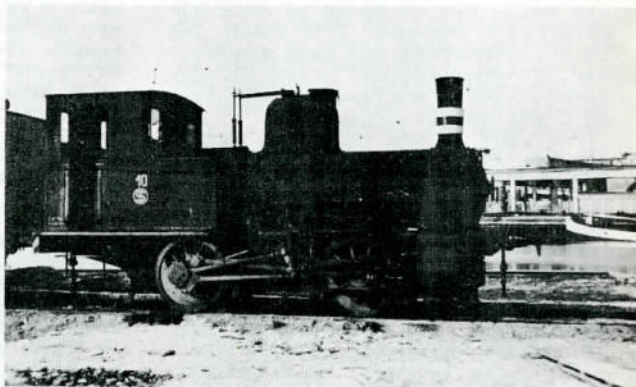
En anden maskine, som man også troede forlængst var mellem de hedengangne, er GDS -O-C-0, kaldet MAREN. Den havde nu nærmest gråt førerhus og vandkasser og slet ingen pufferer, thi den brugtes til rangering med nogle specielle lave vogne med Bn slags centralkobling eller koblingsstanger var lavt anbragt. - Om den drømmer om gamle dage ved Gribskovbanen, ved jeg ikke; men den sled i hvert fald bravt i det. - Så var der to O-B-0 rangerlokomotiver fra Lollandsbanen, nr. 13 og 23. Ja, nr. 23 stod endnu i november på Hillerød station, men også disse har her fundet sig et fri-

sted, - her, hvor man ved at skøne på en af damplokomotivets bedste egenskaber - nemlig DRIFTSIKKERHED.

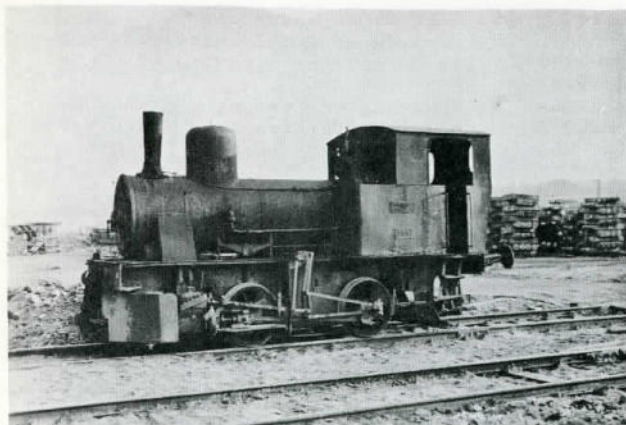
Endelig var der de smalsporede, en J.A. Maffei fra 1919 - den var til reparation - og en Orenstein og Koppel fra 1915 - begge fra Hammersholt teglværk (nævnt i MB-nyt nr. 11-1956). De bruges til kørsel højt oppe ved smelteovnene af skrot fra kranerne ved kajen - og ind til ovnene. Når de skal ned til reparation, tager en stor kran lige "Kalorius" og hiver den ned og en anden kommer op og så fortsætter man.

Sporarealet heroppe er næppe mere end 200 m langt - sporvidden er 900 mm.

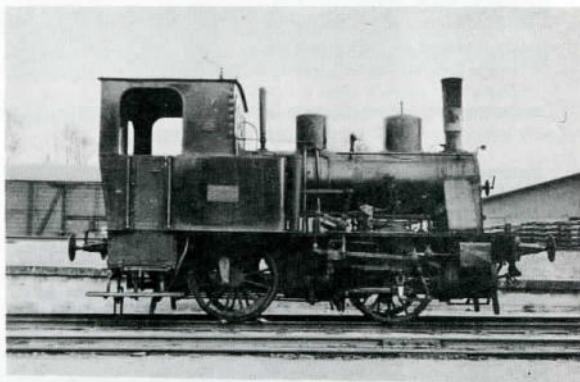
Grunden til, at man her med forærlighed benytter alle disse gamle damploko, er foruden det at de er billige i anskaffelse, at et damplokomotiv - når det ikke lige drejer sig om fornyelse af fyrkassen - er væsentlig billigere i reparation end et diesellokomotiv. Desuden er de langt mere robuste, kan tåle at blive mishandlet og knoklet med i langt højere grad end et diesellokomotiv kan, og det er ikke let at undgå et sted som her, med de mange tungt læssede vogne med skrot og færdige plader. - Her forstår man som sagt at påskønne damplokomotivets driftsikkerhed og i forhold hertil, betyder den lidt dyrere drift ikke noget særligt.



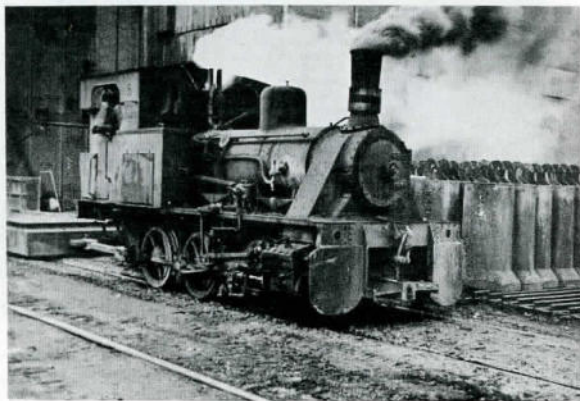
En af stålvalseværkets Hs'ere.
(foto: Sv. J.)



"DAN" fra Hedehusene
skørvefabrik, nu i
Frederiksværk.
(Henschel nr.10564 -
bygget 1911).
Foto: Sv.J.



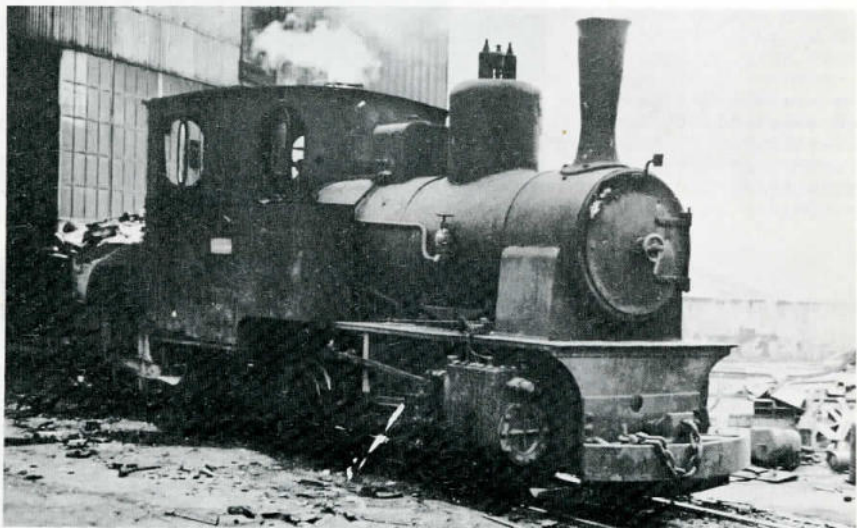
LJ's nr.23 i Hillerød,
også solgt til stål-
valseværket.
(Henschel nr.21452 -
bygget 1929)
Foto: Sv.J.



Gribskovbanens gamle
"MAREN" på stålvalse-
værket.
Foto: Sv.J.



Det ombyggede dieselloko fra ESB (Slangerupbanen) i Frederiksværk, Stålvalseværket. (Foto: Svend Jørgensen).



Orenstein og Koppel nr.6824 fra 1915, købt fra Hammersholt teglværk. (Foto: Svend Jørgensen)

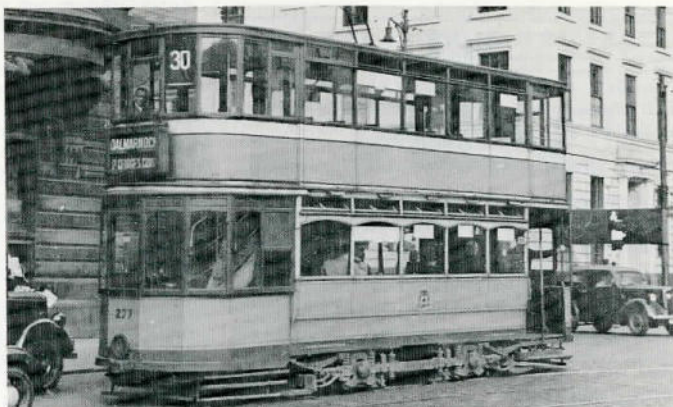
Maskinerne får lov til at gå så længe det kan betale sig at reparere dem, og først når for eks.

en fornyelse af fyrkassen bliver nødvendig - ja, så er der ikke langt til smelteovnen.

S. Jørgensen

Glascow-Scotland

Old type "standard" car built about 50 years ago. (photo:E.S. Hoople, Liverpool).



RAIL NEWS -

SUMMARY IN ENGLISH

This column is open to all readers from all countries to get in touch with each other. Just send us your name and address, your gauge and mention the language, in which you want to correspond.

TANDHJULSBANER I ØSTRIG - Rack and pinion railways in Austria. A description of Austrian passenger-carrying systems.

MOROP - The MOROP congress took place in Copenhagen a few days ago and nearly 300 members participated. A special exhibition at the Central station of Copenhagen is showed here (model rolling stock), but a detailed description will follow in our next issue.

KALVEHAVEBANEN - Another article with new photos of this now closed Danish private railway.

SLANGERUPBANEN - This railway has also been described earlier in our magazine, but this time we bring you two scale drawings i HÖ.

INDUSTRIENYT - Nürnbergmesse - Last part (III.) showing you the news from the Nuremberg Toy Fair in spring 1959.

LITTERATURHJØRNET - New literature. - Two books on Danish locomotives. Both with English text.

DSB's LITRA DQ - Two photos to the mail-van described in our last issue.

AURSKOG-HØLANDBANEN - This Norwegian railway is being closed on August 31 this year. Take a holi-

day trip on it before it is too late! It runs through a lovely landscape.

AMJK's SIKRINGSANLÆG - The interlocking system on a Danish model-railway club layout (part II.)

EN LOKOMOTIVSAMLING - A collection of locos! - The Danish steel work in Frederiksværk has a large collection of old Danish steamlocomotives doing a good job on their private railway system.

.....
A LETTER -
from England may find place in this column:

I am very interested in Tramcars - photos, books etc.,etc.

I wonder if you or perhaps some friends you know would like to correspond with me (in English)..
.. I am a member of the Light Railway Transport League in England...

Yours sincerely,
E.S.Hoople, 34 Argos Rd., Liverpool, 20, Lancashire, England.

RUBRIKANNONCER --

Fotos af britiske jernbaners lokomotiver og tog sælges. Postkort størrelse, 50 øre stk. Ønsker fotos af danske lokomotiver eller tog. John Robertson, 41, James Str. Edinburgh, 7, Scotland.

KØBES "Modelbane-Nyt", 1 stk. af 1954-6/7-8, 1955-4-5-6. Henvendelse Jørgen Rasmussen, Hvidovrevej 91, tlf.(01)751703.

KLUBMEDDELELSER

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

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB (AARHUS)

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

Kontingent: Aktive 20 kr. og passive 5 kr. pr. år.

MODELJERNBANEN

Anlæg i spor 0.

Henvendelse: ØBro 1374x.

Enkelte nye medlemmer kan optages.

Hg.-Mjk.

HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Lokale: Klubvognen Hg. station
Anlæg i HO.

Mødeaften: Onsdag.

Formand: J. Hansen, Bovænget 6, Aalsgaarde, tlf. Hellebæk nr.9
Næstformand: Kurt F. Nielsen, Peder Skramsvej 10, tlf.(03)213104.
Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedamsvej 78, tlf.(03)212438
Bestyrelsesmedlem: trafikass. Holger Christiansen, Hg.st.tlf.(03)212276. Klubbens adr. Bovænget 6 Aalsg.

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften: mandag
Klubhus: Forchammersvej 3,
Formand: Disp. Finn Ankeraa, tlf. 2 12 79.

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale: Nørrebro station
Formand: Poul E. Clausen
Næstformand: James Steffensen
Kasserer: Th. Kronholt
Sekretær: E. Albrechtsen, Amundsensvej 18, Lyngby, tlf. 87 54 62

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebilgarager på Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11 14 77.
Byggeaften: Tirsdag kl. 20,00
Nye medlemmer kan optages, henvendelse i lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

Nordkærvej 1 - Hvidovre, Valby.
Tlf. 30 06 31 og RYvang 5942y.
Formand: Harry Larsen
Næstformand: Alf Rasmussen
Kasserer: Hans Hundstrup
Medlem af bestyrelsen: Erik Bugge.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i "0" på Slagelse banegård.
Byggeaften: Tirsdag
Formand: P.E. Jensen, "Lundehus", Valbyvej, Slagelse, tlf. 2789
Kasserer: Preben Madsen, Herluf Trollesvej 25, Slagelse.
Næstformand: H.H. Larsen, Herluf Trollesvej 1B, tlf. 2180.

KØBENHAVNS MÄRKLINKLUB

Anlæg i spor HO.

Formand: Ole Mortensen, Horsebakken 74, NV., Bø 1821.
Klubaften: torsdag

1 á 2 nye medlemmer kan optages.

MODELJERNBANEKLUBBEN HO.56

Smedegade 11, kld., nørrebro.
Klubben bygger på et dansk anlæg i HO, "toskinnedrift". Interesserede er velkomne. Klubaften tirsdag.

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUBBER er velkomne til optagelse under rubrikken KLUBMEDDELELSER med tekst i det på gældende lands eget sprog. Klubber, som ønsker at blive optaget i rubrikken, skal blot indsende kr.8,00 i gebyr samtidig med bestilling af et abonnement til klubben, d.v.s. for eks. for danske klubber bliver prisen 1 årsabonnement kr.15,00 + kr.8,00 for optagelsen i rubrikken. (Andre skandinaviske klubber kr.16,50 + kr.8,00).

VED DE -

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

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

Obs.! Kun få eksemplarer af følgende blade:

1. årg. 1952 (1, 2 og 4) kr. 2,00
2. årg. 1953 (÷ nr. 5 og 11) kr. 9,00
3. årg. 1954 (÷ nr. 6-7-8) kr. 11,00

Men De kan endnu få følgende årgange komplet:

4. årg. 1955 (12 numre) kr. 18,00
5. årg. 1956 (12 numre) kr. 19,75
6. årg. 1957 (12 numre) kr. 21,00
7. årg. 1958 (12 numre) kr. 21,00

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

OBS! I sommertiden (indtil 1. september) gives der 20% rabat på alle numre af årgang 1958 eller tidligere.

For nye læsere . . .

PROPAGANDAPAKKER

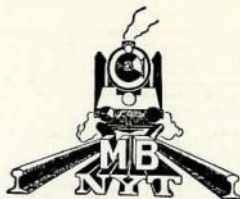
5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) - kun 4 kr. portofrit. Vælg selv pakke B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

- Og et årsabonnement koster 15 kr.

MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
REDAKTION: Broomvej 28, Herlev.

Medarbejdere og korrespondenter: Sv. Jørgensen, Helsingør, O. W. Laursen, Silkeborg, Ib Nielsen, København.

Modelbane-nyt går ud fra, at tilsendt materiale som breve, nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til bladets rådighed i vor fælles hobby's interesse.

EKSPEDITION: Postboks 184, København K.

Telefonisk henvendelse:

Kun mandag, onsdag og fredag kl. 9-12 på

★ 94 48 68.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse. Bladet udkommer med 6 numre om året (den 25. i alle ulige måneder).

Årsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr.

Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

—o—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

KØBENHAVN:

Københavns Telefonkiosker samt

Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.

Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.

Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.

Hobby-Kældereren, Nansensgade 74, K.

Kiosken, Østerport Station, Ø.

Model & Hobby, Løvstræde 2, K.

Hovedbanegårdens Bladkiosk.

Kiosken, Classensgade 18, Ø.

Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.

Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupvej 109, Charl.

C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axeltorv V.

Legetøjsasken, Jernbaneallé 92, Vanløse.

Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.

BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.

Bauch, Aaboulevarden 40, N.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

ENGLAND:

Robert Spark (European Railways),

15, St. Stephen's House, Westminster,

London, S.W. 1.

FINLAND:

U-B Hagelin, Prästgårdsväg 5 A 12, Hoplaks.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

ITALIEN:

Il-Rivarossa, Como.

NORGE:

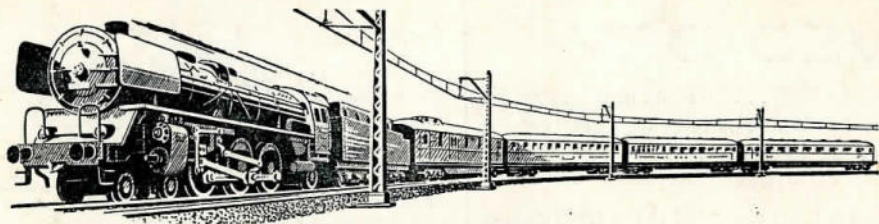
Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,

Vasagatan 22, Göteborg C.



Læsning til alle MB-NYT's læsere

NYT!

Danske Statsbaner's Damplokomotiver 1847-1959 udarbejdet af J. Steffensen G. Wienecke, & A. Gregersen (udg. af Dansk Lokomotivmands Forening) 48 sider i A-4-format **kr 8,25.**

London transport – Buses & Coaches (Ian Allan) **kr. 3,25.**

Trams of bygone London – (Dryhurst) **kr. 3,25.**

Rudolf Wollmenn: **Die elektrische Modelleisenbahn** – Indb. 316 s. – 3. nybe-
arbejdede udgave af en virkelig udtømmende bog. **kr. 36,50.**

C. A. Reitzel's MODELBANEN. Bog 1: „På sporet“ **kr. 4,25** – Bog 2: „Strøm-
men sluttet“ **kr. 4,25** – Bog 3: „Rullende materiel“ **kr. 4,75** – Bog 4: „Land-
skab & bebyggelse“ **kr. 4,25** – Bog 5: „Signaler og sikringsanlæg“ **kr. 4,75**
– Bog 6: „Trækraft“ **kr. 4,75.**



12 FOTOS af danske lokomotiver (i postkortformat) kun **kr. 2,50.**

TIDSSKRIFTER (prisen i parentes angiver årsabonnement)

Miniaturbahnen **kr. 3,75** (16 nr. **kr. 60,00**), Model Railways News **kr. 2,25** (12 nr. **kr. 25,00**)

Der Modelleisenbahner **kr. 1,85** (12 nr. **kr. 21,00**), HO-Rivarossi **kr. 2,00** (6 nr. **kr. 12,00**)

European Railways **kr. 2,00** (6 nr. **kr. 12,00**), Model Engineer **kr. 1,40** (52 nr. **kr. 65,00**)

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

BENT PALSDORF

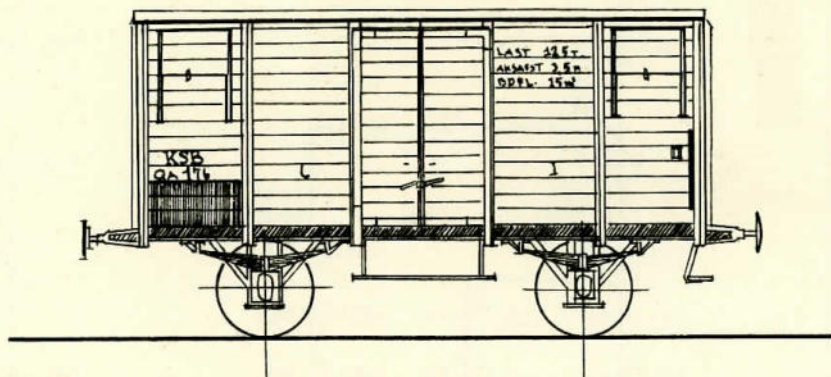
POSTBOX 184, KØBENHAVN K.

POSTGIRO 35056, TLF. *944868

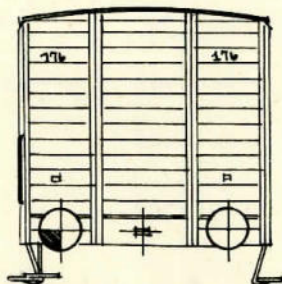
Bedste telefonid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan hver dag kl. 16⁰⁵-17³⁰
lørdag kl. 11-14, ovennævnte bøger og blade beses og købes.

LAST: 12500 KG - BUNDFLADE: 15 m² - AKSELAFSTAND: 3,5 m .



SOM SKUR ER PUFFER, AKSELLEIER OG-GAFLER SAMT
TRINBRÆDTER FIERNEDE .



KSB

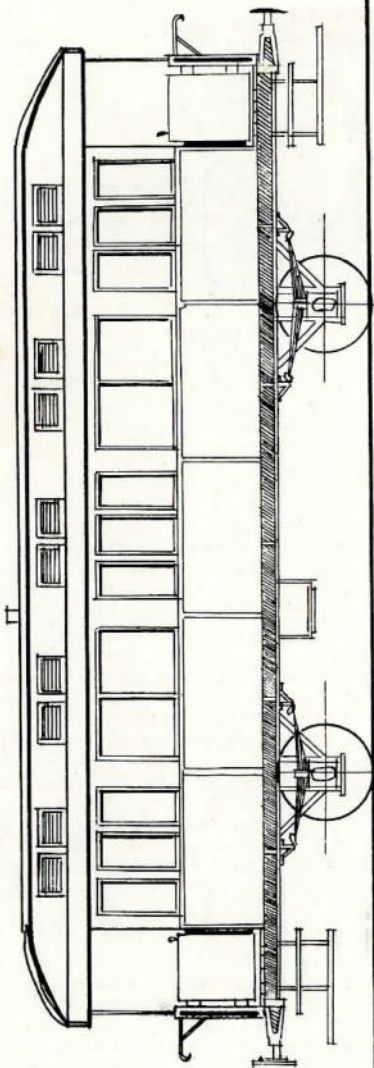
GRØNMALET GODSYOGN LITRA QA NR. 176

SKALA: H0

BYGGET: SCANDIA 1906

TEGNET: 21-5-1959-NC.

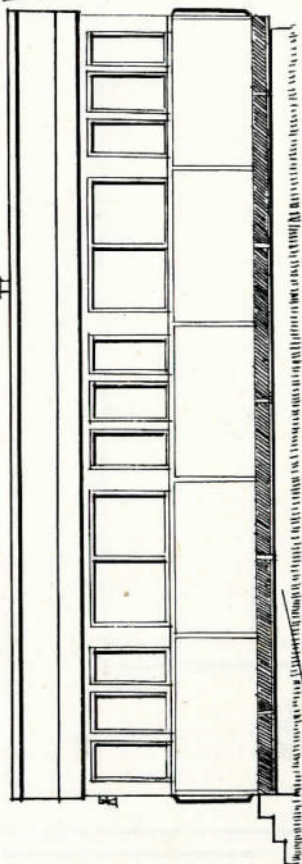
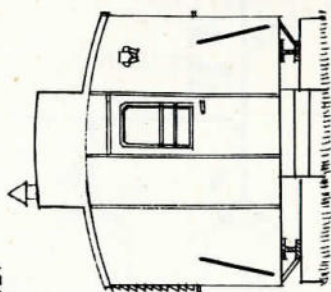
MÅL: 1:1



SOM MAN SÅ DEN SOM YOGN

VINDUER SKODDET TIL PÅ MODSAT SIDE

VINDUER SKODDET VED LISTER



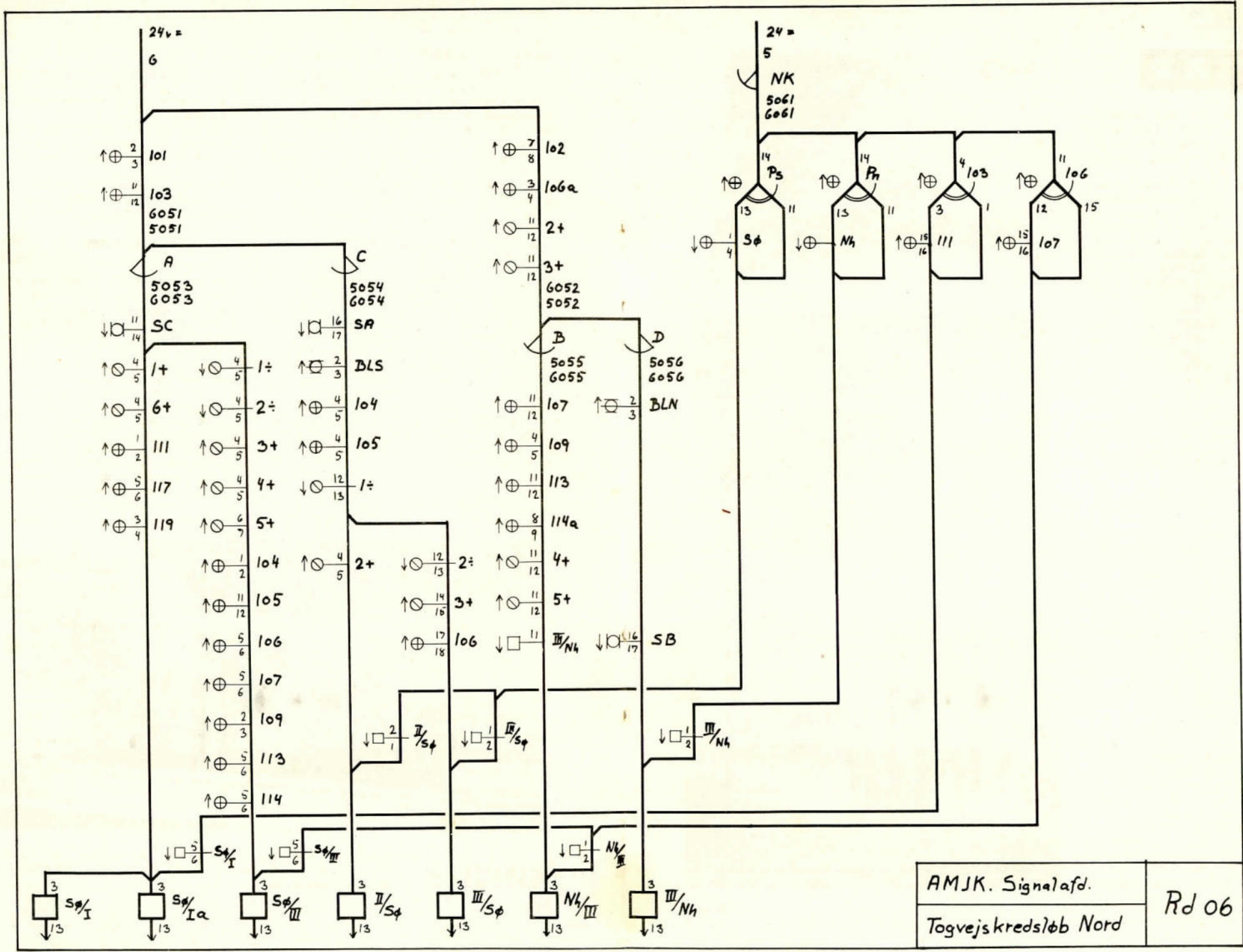
CEMENT FUNDAMENT

SOM MAN SER DEN SOM KONTOR I DAG PÅ NØRREGØR

KSB

REPRODUKTION AF PERSONVOGN EFTER OP-
MÅLING AF NEDENSTÅENDE VOGNKASSE !

SKALA HO
MÅL 1:1



AMJK. Signalafd.	Rd 06
Togvejskredslob Nord	