



# MODELBANE *Nyt*



1

10. ÅRGANG - 1961

PRIS

2 50

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

Det danske  
MY-lokomotiv  
uovertruffen i  
styrke og kvalitet  
Kr. 104,50

### LONG

Skotterupgade 5  
København N

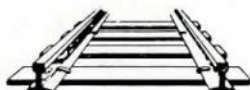
Vil De køre **DANSK** og  
forlanger De **KVALITET**?  
*Svaret bliver i begge tilfælde:*

### LONG

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

GIV LONG-TOG SOM GAVE HELE ÅRET.

### JOTOFLEX

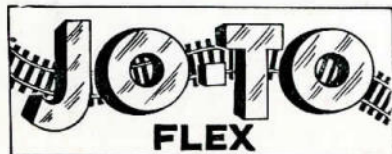


har **DE** brug for hele året

• • • • •  
Massive messingskinnestrengene kr. 1,15 pr. m.  
JOTOFLEX flexibel skinne (2 sk.) kr. 4,50  
JOTOFLEX flexibel punktskinne kr. 5,75  
løsdele til sporskifte (h. el v.) kr. 9,85

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

### SÆRTILBUD!

• **65 hefter MB-NYT**  
• **for kun 45 kr.!!**

- 2 fra årg. 1952, 7 fra 1953,
- 8 fra 1954, samt de **komplette**
- **årgange 1955, 1956, 1957, 1958**
- Tilbudet gælder **kun** til 30.3.61

Ved bestilling direkte til MB-NYT, Postbox 184, Kbh. K

### EUROPEAN RAILWAYS

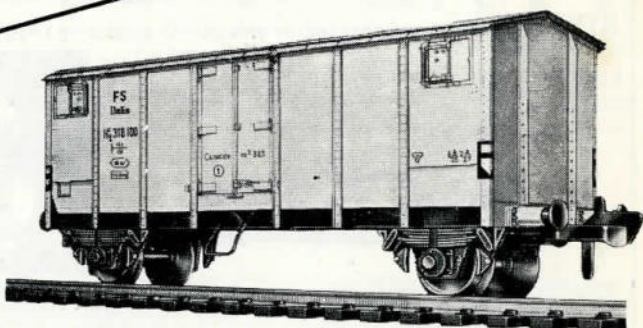
v. Robert Spark, London

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

Årsabonnement: 15 kr. (4 nr.) løsnr. 3,75 kr.

Distribution:

MODELBAANE-nyt, Postbox 184, Kbh. K



Italiensk kølevogn (Hcg 318.100)

**Fleischmann**



**H-O**

S  
Y  
S  
T  
E  
M



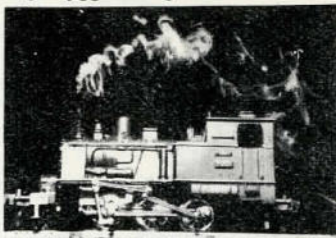
**HO SYSTEM**'s nye lygter præsenteredes for Dem i Modelbanenyt's oktober udgave. I fortsættelse heraf vises her vore sidste nyheder - lygter til udvendig husbelysning, udført med skærme og minipærer, som beskrevne lygter. Pris kr.4.95

Bemærk endvidere venligst to af vore anerkendte artikler - hovedsignal og moderne stilren lygte. Signalet koster kr.7.85 og indgår i en komplet signal-serie. Lygtens pris er kr.6,90.

ALLE H.O. SYSTEM'S ARTIKLER ER MED AFTAGELIGE HÆTTER - PÆRESKIFT UDEN PROBLEM!  
Forhandles af stormagasiner, hobbyforretninger og førende legetøjsforretninger

**MÄRKLIN****FALLER****Fleischmann**  
HO

NYHED: El-motor med snekkedrev velegnet til montering i byggesæt og modeller kr. 12.75



Dobbelt diesellokomotiv kun kr.73.-  
samme lok, men enkelt kr.49.-

Røgudvikler for lok og industrianlæg  
til såvel 14 som 19 volt anlæg

Vi har et utal af løse dele til modelbaner, nu også modelmaling i dåse til kr.1.-  
Tillige er vi specialister i el-artikler, så lad derfor OS hjælpe Dem med Deres  
særlige el-problem. Alle varer sendes overalt pr. efterkrav.

Godthåbsvej 36, F.  
GO 6203

**MARTIN PEDERSEN A/S**

Gothersgade 29, K.  
BY 1062

**Vau-Pe**

**Liliput**

**VOLLMER**

Long

**Revell**

**H.O. ILLUMINATED  
CLOCK**  
H.O. RAILROAD ACCESSORIES THAT LIGHT UP!

MAKE YOUR LAYOUTS COME ALIVE

perron-ur med lys..	6.60
do. 4-sidet.....	7.80
buelampe normal....	3.75
park-lampe.....	3.45
pisklampe m."natriumlys".....	4.95
do. med "neonrør"..	4.95
samme, 2-armet.....	6.90
"gas"-lygte.....	3.75
samme, 2-armet.....	6.60

ARISTOCRAFT har også ca. 60 forskellige modelskibstilbehør, hvoraf mange (f.eks. lanterner) egner sig for modelbane. Forlang disse dejlige varer hos Deres forhandler - og bebrejd ham ikke, at han har udsolgt - det er os, der ikke har kunnet overkomme efterspørgslen, men nye sendinger er på vej. Prislister 1.00

IMPORT: Walther Berg, Skandinavisk Hobby Industri, Højbjerg

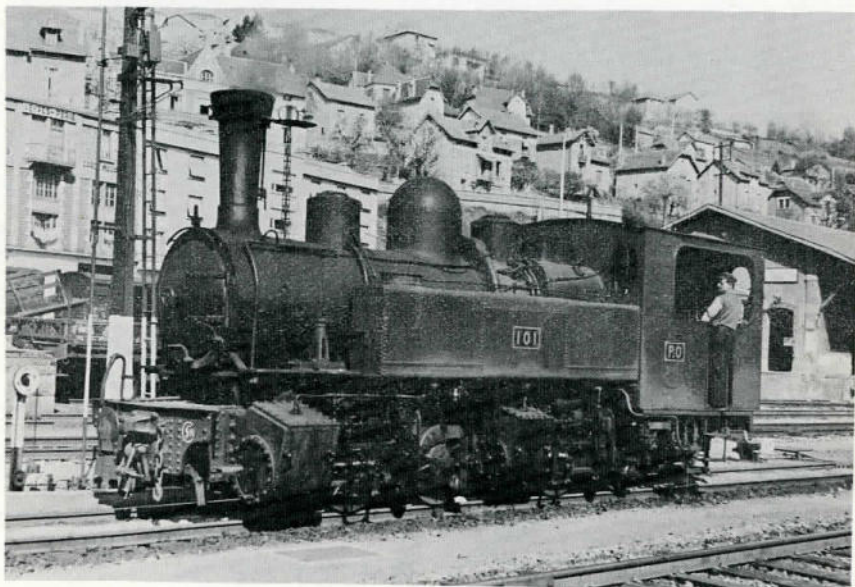
# MODELBANENYTT

DET  
SKANDINAVISKE  
MODELBANEBLAD

10. ÅRGANG  
JANUAR-FEBRUAR 1961

TIDSSKRIFT FOR  
JERNBANER I  
ALLE SPORVIDDER

## Smalsporsbaner i Corr ze



P.O.C.'s loko 101, fotograferet i Tulle.

Af de mange franske smalsporbaner er de fleste nu nedlagt eller kører med meget indskrænket drift. I departementet Corr ze findes imidlertid endnu et metersporet banenet med en ret livlig trafik. De strækninger, der endnu i 1959 er i drift drives af en "filial" af SNCF, kaldet SCETA, men kun en del af nettet ejes af SNCF (se kortet). De med

P.o.c. mærkede linjer er statsejede, og tilhørte tidligere Paris-Orleans banen, medens de med T.c. mærkede tilhører henholdsvis, tilhørte Tramways de la Corr ze, et endnu bestående privat selskab, som imidlertid har ladet SCETA drive linierne sammen med P.o.c. Systemet har fælles hovedkontor i Tulle, hvor P.o.c. har værksted og remise, me-

### VORT FORSIDEBILLEDE

viser denne gang en usædvanlig miniaturebane i 7-1/4 engelsk tomme sporvidde. Banen, som er personbefordrende mod betaling, ligger i Luzern i Schweiz og lokene drives ved damp.

(Miniature passenger carrying railway by Luzern). Foto: Jean Grau, Luzern.

dens T.c. har værksted og depot i La Mortier, udgangspunkt for en nu nedlagt stikbane.

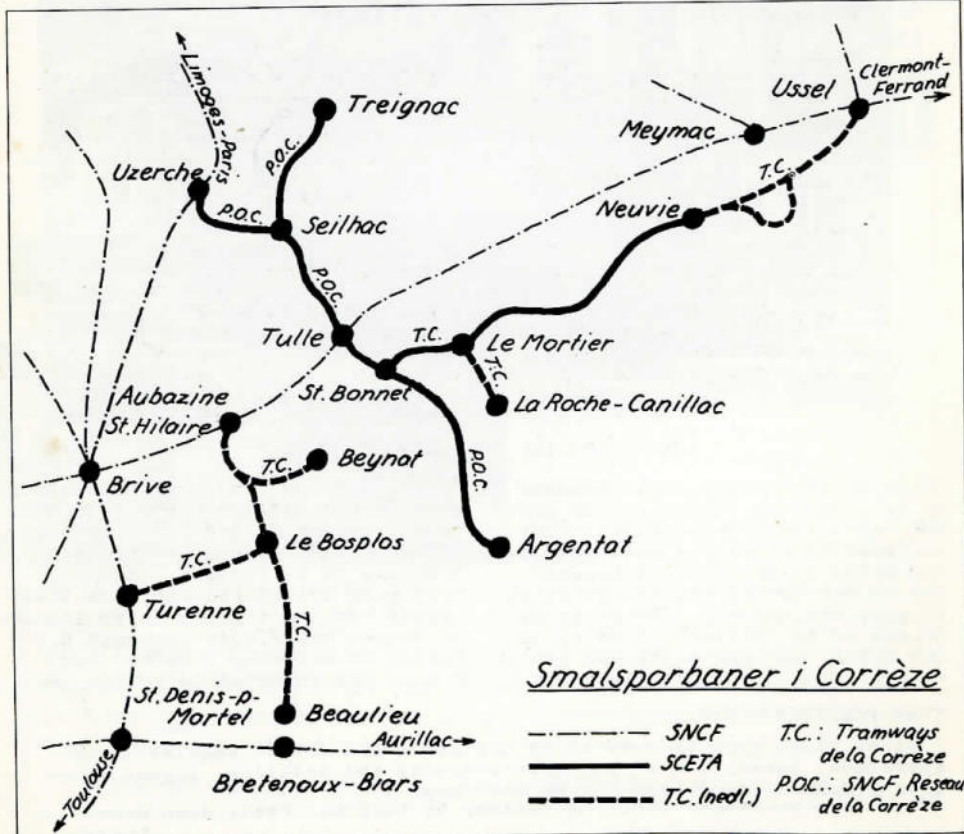
Et net tilhørende T.c. nærmere Brive (se kortet) er totalt nedlagt for mange år siden. Som det ligeledes ses af kortet er T.c.'s sidste linie nedlagt udover Neuvie. Der byggedes for nogle år siden en stor dæmning ved Neuvie, og i 1946 måtte man derfor forlægge T.c., derfor den store bue mod syd. Imidlertid var trafikken på denne sidste strækning så svag at man kort tid efter helt nedlagde banen mellem Neuvie og Ussel. Netop nu medens dette skrives meddeles iøvrigt at T.c. har besluttet at nedlægge også strækningen St. Bonnet-Neuvie (Togene udgår fra Tulle). Der har været rettet forespørg-

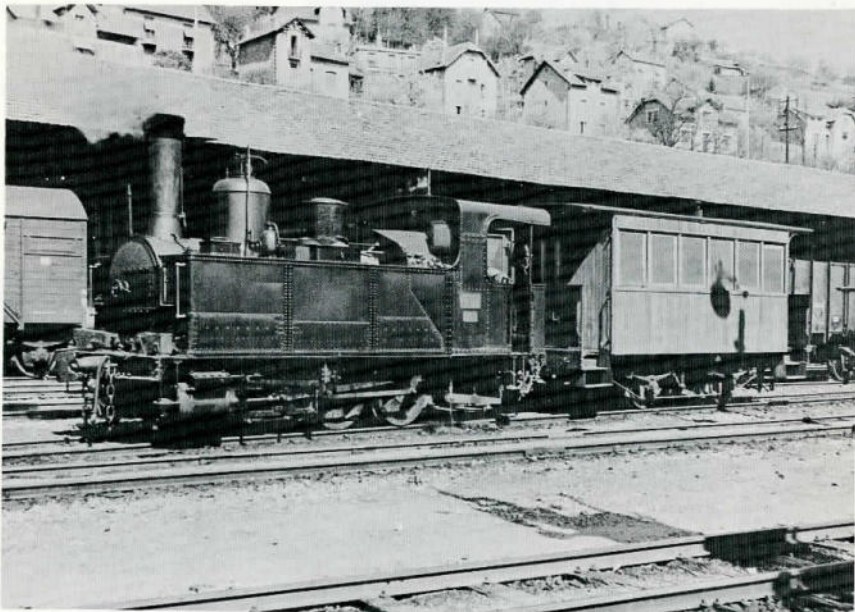
sel til A/S Frichs om levering af dieseltraktorer til erstatning for banens damploko, men nu har man altså helt opgivet ævret.

Kortet giver et groft overblik over skinnevejene i området, yderligere kan opgives liniernes respektive længder:

Uzarche-Tulle: 34 km.  
Tulle-Argentat: 66 km.  
Seilhac-Treignac: 29 km.  
Tulle-St. Bonnert-Ussel: 101 km.

Trafikken bestrides på begge systemer af damploko og dieselmotorvogne, medens motorloko ikke forefindes. SCETA har overfor SNCF forpligtet sig til at fremføre alle persontog med motormateriel, medens T.c. også





T.C's loko nr.8, fotograferet i Tulle.

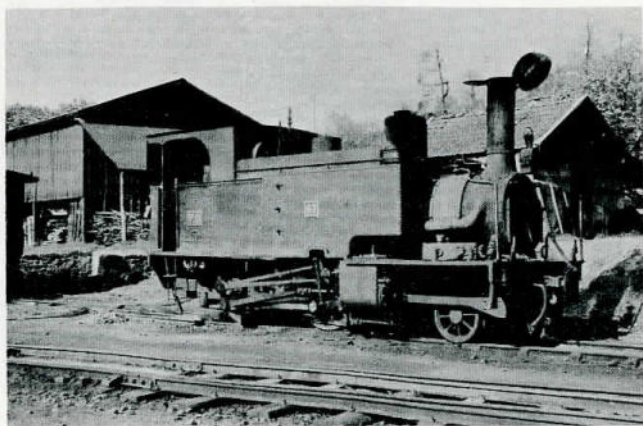
kører damp-persontog. Dog kører P. o.c. blandede tog med damp. Nogle af motorvognene (der ellers er røde/grå) er endnu himmelblå, idet de er overtaget fra de nu nedlagte "Chemins de fer de la Dordogne", og ikke malet om siden da.

T.c. ejer 6 Ct damploko af samme type, medens P.o.c. anvender 4 Bt Bt mallet-loko samt 2 l-Bt loko til lette tog (tidligere person-togsloko, de sidste af en serie på 10). En stor CtCt maskine kørte nogle år på Tulle-Argentat linien, den var købt brugt, og har endvidere kørt på bl.a. Tramways de l'Ain og Blene.Argent. For tiden kører den på SNCF's smalsporret i Bretagne, og er stationeret i Loudéac.

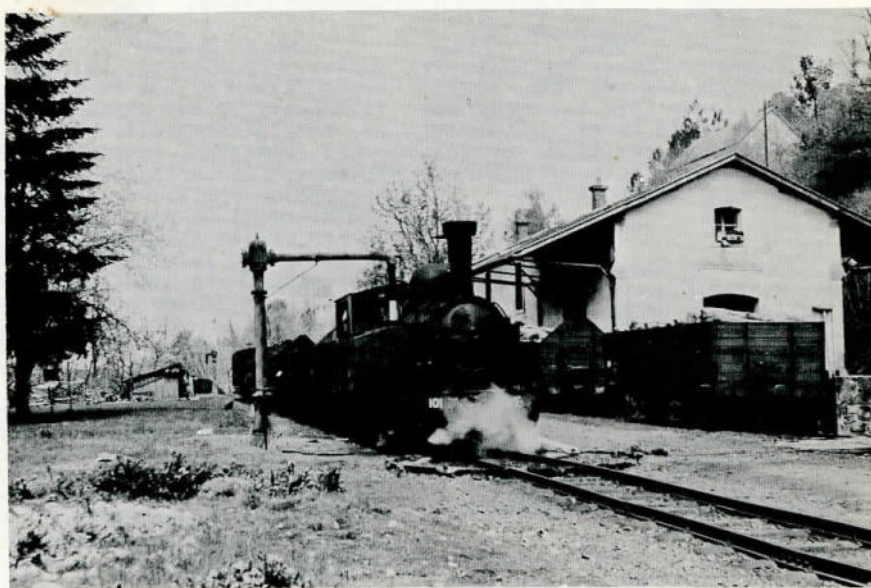
dukter, grøntsager), men også persontrafikken er ret væsentlig. Landskabet er det skønnest tænkelige, stejle skovklædte klipper, rivende småfloder, grønne langstrakte dale, alt henligger i en næsten paradisisk stilhed og fred. Vejnettet er svagt udbygget, hvorfor bilernes støj ikke hærger i større grad, og den dermed følgende "civilisation" med moteller, souvenirboder, iskageboder etc. savnes ganske. Byerne er yderst maleriske, især i Argentat og Uzerche føler man sig hensat i den rene middelalder, gamle fornemme palæer, små hyggelige borgerhuse, alt ligger stille hen og drømmer om svundne dage, medens den eneste lyd der afbryder stilheden er flodens klukkeklyngene, og .... "le petit train" hvis muntre fløjtehilsen fortaber sig mellem de grønklædte højder.

Godstrafikken er ret betydelig på Argentat-linien(iser skovbrugspro-

O.W.Laursen



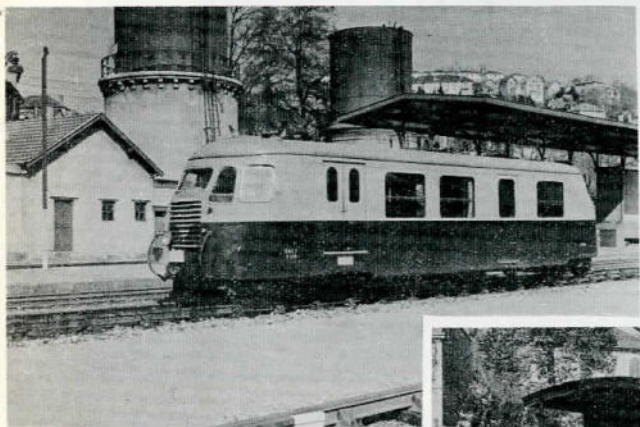
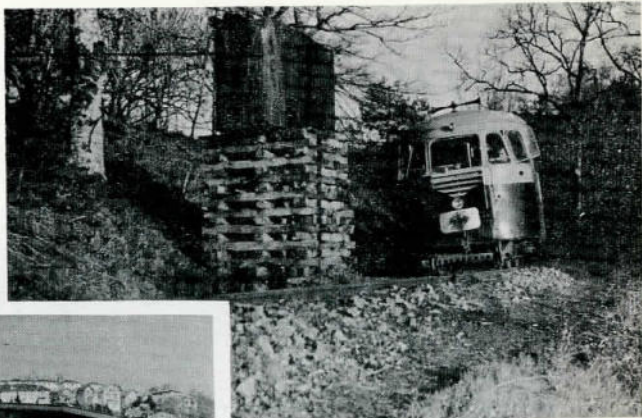
P.O.C.'s loko nr. 67, fotograferet i Tulle.



P.O.C. nr. 101 tager vand, Pandrigne-St. Pau.

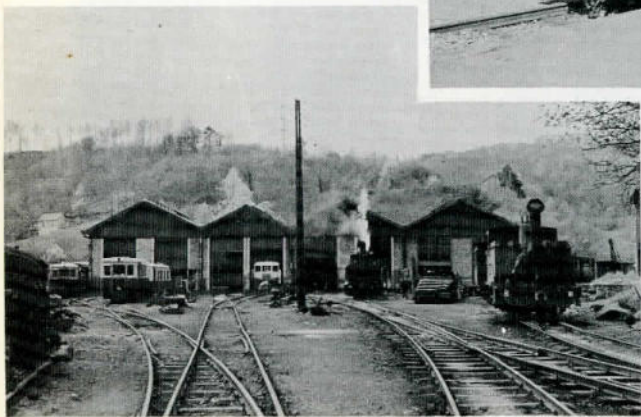
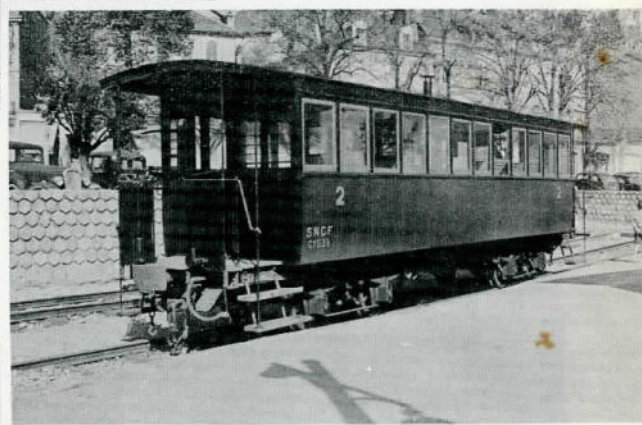


Gammelt og nyt mødes  
på T.C. mellem St.  
Bonnet og Le Mortier.



P.O.C. motorvogn X245  
i Tulle.

P.O.C. personvogn nr.  
39 i Tulle.

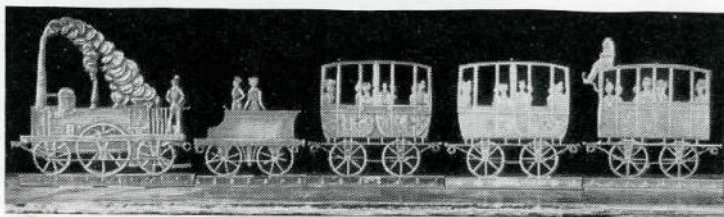


P.O.C. remisen i  
Tulle.

Samtlige fotos:  
O.W.Laursen 1958.

# De tyske baner fylder 125 år

Den 7. december 1960 kunne de tyske jernbaner fejre deres 125-års jubilæum. På denne dato i 1835 åbnedes den 6 km lange "Ludwigsbahn" fra Nürnberg til Fürth for offentlig trafik.



Modeltog af tin fra 1840 (Kunstsamlingen i Lindau - illustr. DB)

Banens første lokomotiv, "Der Adler", om sammen med en del heste var alene om at klare trafikken, var en 1A1-maskine fra George Stephenson, der med dette lokomotiv indførte sporvidden 1435 mm på det europæiske fastland.

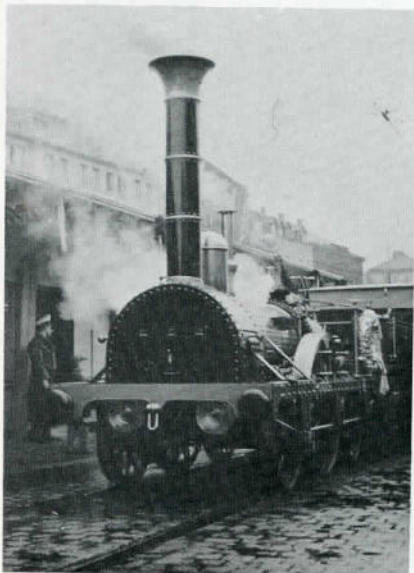
Ludwigsbahn var en udpræget lokalbane i dag ville man vel have kaldt den en jernstrækning), og den bukkede da og-

så under for bil-konkurrencen i 1922. I de følgende år udvikledes der imidlertid i hvert af Tysklands mange konge- og fyrstendømmer jernbanenet, som efterhånden voksede sammen og bidrog stærkt til landets samling. Først i 1920 sammen sluttedes dog de forskellige "Staatsbahnen" til eet selskab, "Deutsche Reichsbahn", der efter 2. verdenskrig igen måtte deles i et østtysk selskab, DR, og et vesttysk, DB, med henholdsvis 16 000 og 31 000 km banestrækning. Der findes herudover ca. 5000 km privatbaner i Vesttyskland.

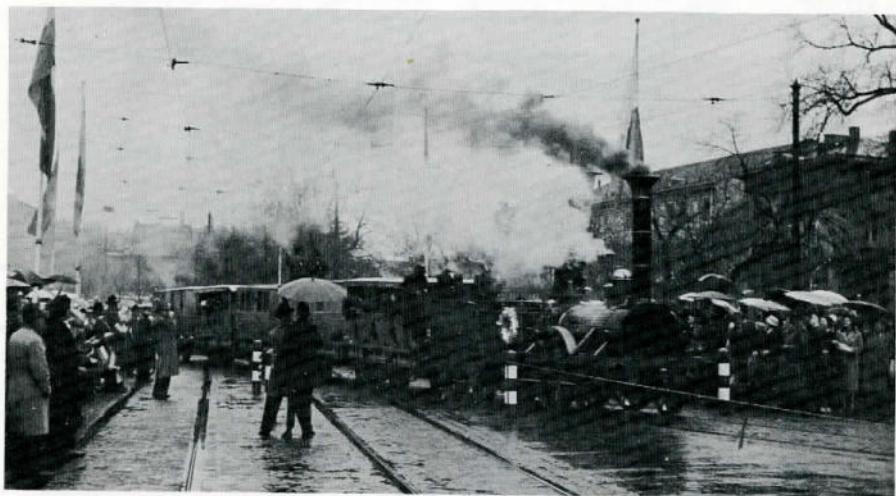
Den standardisering, der i tiden 1920 - 1945 fandt sted indenfor det rullende materiel, bl.a. ved bygningen af standardlokomotiverne 01, 03, 44, 50 og mange flere kunne ikke fortsættes efter delingen; de to baner har siden udviklet deres materiel uafhængigt af hinanden - i mange tilfælde til løsning af de samme opgaver.

De tyske jernbaner har siden 1920 præget den jernbanemæssige udvikling på kontinentet alene ved at være et af verdens største jernbanesystemer (på visse områder det største), men også ved altid at ligge i første række med hensyn til rationalisering, service og komfort. Vi ønsker øst- og vesttyske baner god fart for de næste 125 år og giver et par tal til demonstration af deres stæde i jubilæumsåret.

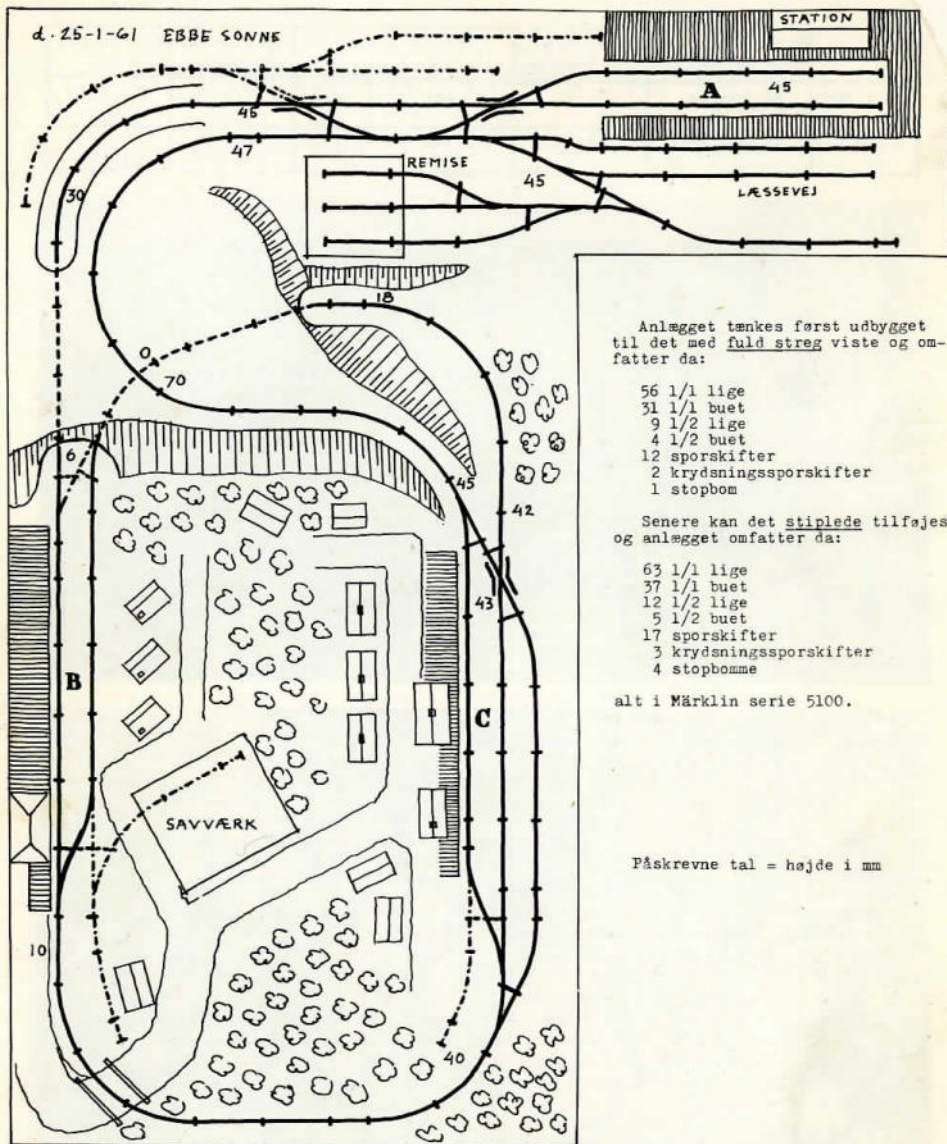
"Der Adler", maks. hast. 40 km/t, drivhjul diam. 1372 mm, lokovægt 20,2 t, adhæsionsvægt 14,2 t, kedeltryk 3,3 atm., 41 HK.



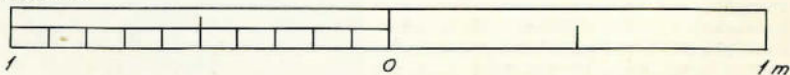
	Strækningernes samlede længde	Km stræk. pr. 100 km <sup>2</sup>	Elektrificeret	Milliarder person km.	Milliarder ton km.
DB + private	36 405 km	14,8	4157 km, dvs. 10,8%	39,243 (1959)	59,852 (1959)
DR	16 121 km	14,9	606 km, dvs. 3,4%	21,399 (1958)	30,101 (1958)



Mellem de sammenvoksede byer Nürnberg og Fürth løber nu - foruden en af DB's hovedstrækninger, der er ført uden om den tætte bebyggelse - en sporevognsline, som følger Ludwigsbahn's linieføring. På 125-års dagen var der her arrangeret en jubilæumskørsel med DB's kopi af "Der Adler". Trods øsende regn gennemførtes turen, dog måtte passagererne ud og skubbe på i en skarp kurve ved "Fürther Freiheit". (Fotos: Manfred Walz, Nürnberg.)



Målestok 1:20



Lidt om

# SPORPLANER

Emnet sporplaner må vi vist indrømme er lidt forsømt fra MD-Nyt's side. Det følgende skulle råde lidt herpå.

Lad os indledningsvis slå fast, hvad der ved udarbejdelsen af en sporplan må være det grundlæggende princip. Det er nemlig følgende "modeljernbanens grundlov", som gælder for alt MJ-arbejde: "Ved opbygningen og driften af en modeljernbane skal man tilstræbe at efterligne virkelige jernbaneforhold."

En sådan kan naturligvis kun efterleves med en del kompromiser og undtagelser, der især har deres rod i to forhold. For det første: En modelbane anlægges normalt ikke, sådan som det er tilfældet med en virkelig jernbane, i et givet landskab med et givet trafikbehov. Både landskabet og den tilsyneladende trafikale begrundelse for banens anlæg må skabes kunstigt. For det andet: Der er grænse for, hvor småt og nøjagtigt de forskellige MJ-detailler lader sig udføre.

Denne sidste indvending tilskynder til bygning i stor målestok, men her begrænses vi af de givne rammer, en kælder, en have eller spisebordet, der bestemmer anlæggets udstrækning. Heldigvis hjælper naturen os: Menneskets manglende evne til at bestemme afstande i model, dets forneelse af, at også tiden skal sættes ned i målestok, dets ønske om at kunne overskue så meget som muligt. Og så den fysiske omstændighed, at togenes løbeevne og størrelsen af mindst tilladelige kurveradius nedsættes med 2. potens af målestokforholdet.

Idet vi vender tilbage til udgangspunktet, kan vi altså sige, at en sporplan må udarbejdes efter jernbanemæssige synspunkter men med de indskrænkninger, de begrænsede pladsforhold nu engang nødvendiggør.

En jernbane vil altid være anlagt som den korteste forbindelse mellem de punkter, den skal betjene - selvfølgelig naturforholdene taget i betragtning. Sidebaner kommer således til at sno sig ud og ind mellem sognets landsbyer, medens hovedbanerne løber næsten retliniet fra provinsby til provinsby. Endelig kan indenfor byområder, hvor trafikbehovet er jævnt fordelt, ringbanen være en hen-

sigtsmæssig anlægsform; men også kun i dette specielle tilfælde. Når alligevel ringbanen er blevet den normale form for et modelbaneanlæg, skyldes det naturligvis byggerens ønske om trods banens beskedne længde at kunne køre kontinuerligt i længere tid ad gangen. Ringbaneformen byder virkelig på så mange fordele, at det for mindre anlæg må siges at være berettiget her at se bort fra det modelmæssige. Men som altid, når vi "snyder" i modelarbejdet, må vi skjule vort snyderi. Banen må kamoufleres som en punkt-til-punkt bane, - ihvertfald bør man ikke kunne se hele ringen samtidigt.

Hvor pladsforholdene og især lokalets form indbyrder hertil, er en virkelig punkt-til-punkt bane dog at foretrække. Tænk herunder på, at man kan forlænge strækningen betydeligt ved at give banen passende slyngninger, der naturligvis må begrundes i lardskabet (bakker, søer, for sidebaners vedkommende en lidt afsides liggende landsby).

Iøvrigt kan jo både ringbaner og punkt-til-punkt baner koncentrerer på et mindre areal ved at blive "lagt sammen". Her gælder måske i endnu højere grad, at man må skjule sine kunstgreb; bjerglandskaber, hvor sporet føres i tunnel og skovbevoksninger er udmærkede midler hertil.

I det følgende skitseres retningslinjerne for projekteringen af en sporplan.

1. Opmål og tegn det til rådighed stående areal. Glem ikke at indtegne alle forhindringer som f. eks. vandrør, lyskontakter og ikke mindst døre og vinduer, som skal kunne åbnes.
2. Forestil Dem et tænkt eller virkeligt jernbanesystem, som kunne danne forbillede for Deres anlæg. Tag hensyn til Deres specielle interesse. En stor gennemgangs- eller især søkbanegård på en hovedlinie giver mulighed for almindelig rangering. En godstogsrangerbanegård kan anbringes, hvor to hovedlinier løber sammen. Køreplanskørsel kan praktiseres på en enkelt strækning med mindst 3-4 stationer eller på to kortere sammenløbende strækninger, specielt

en sidebane, der er tilsluttet en hovedbane.

3. Betragt igen formen af det foreliggende areal og afgør, hvilken linieføring (punkt-til-punkt bane, ringbane, sammenlagt 8-tal), der udnytter pladsen bedst. Eftersøg nicher og hjørner, der kan anvendes til stations- og fabriksanlæg. Hav hele tiden opmærksomheden henvendt på mindste tilladelige kurveradius og største tilladelige stigning

4. Tænk på en udformning af landskab og bebyggelse, der sandsynliggør strækningernes snørkler og sving. Placer stationerne således og omgiv dem med en sådan bebyggelse, at der tilsyneladende fremkommer et trafikbehov.

5. Hold Dem forbilledet for øje ved udformningen af stationernes spornet. Længden af krydsnings- og overhalingssporene, der jo bestemmer den maksimale toglængde, skal være ens på stationer på samme strækning. På forgreningsstationer skal de sammenløbende strækninger føres ind i hvert sit hovedspor. Der syndes i model ofte mod denne regel. Hvis det overhovedet er muligt, skal der fra hver tilstødende strækning være adgang til mindst to personspor. Baneforgreninger på fri strækning er lige så sjældne i virkeligheden, som de er almindelige i model. Sammenløbet mellem to baner vil normalt medføre udveksling af personer og gods og følgende dannelse af en station. Længden af de frie strækninger mellem stationerne afhænger af muligheden for kamouflering. Hvor hele strækningen er synlig, må 2 x maksimal toglængde + bremselængden vel anses for et minimum, men pladsforholdene tvinger en ofte til at gå længere ned.



Ved denne måneds sporplan, der er tegnet til hr. Peter Jacobsen, Odense, er der lagt vægt på køreplanskørsel. Banen tænkes trafikeret som en punkt-til-punkt bane; på grund af den beskedne plads er endestationerne sammenfaldende og banens midterste stykke udformet som en ring, der kan gennemkøres et vilkårligt antal gange. Togene kommer altså til at gennemkøre strækningen A-B-C-B-C-B-C-.....-C-A og omvendt.

For at der kan skabes lidt mere afstand mellem stationerne, tænkes banen placeret i et skovlandskab.

I.N.

Naturgas-lokomotiv.

Efter et russisk jernbanetidsskrift er der i Sovjetunionen bygget et lokomotiv, der bruger naturgas som brændstof. Lokomotivet er udstyret med en lo cylindret totaktsmotor, der arbejder efter dieselpriippet. Det er på 3000 hk.

Tenderen rummer 74 gasflasker med hver 0,43 kubikmeter med et tryk på 200 atmosfærer.

Rundspørget:

Vi har modtaget mange kort men langt fra nok. De kan endnu nå at indsende Deres oplysninger, ris og ros inden d. 25/2. Resultaterne af rundspørge og lodtrækning meddeles i nr. 2/61.

Til redaktionen!

I Deres artikel i MB-Nyt nr.6-1960 om udflygtsturen til Frederiksværk, hedder det, at toget fremførtes af loko nr. 9 tidligere SFJ 28 og DSB DF 129. Imidlertid har loko nr. 9 aldrig tilhørt DSB, idet det allerede blev solgt til HFHJ ca. 1930, mens SFJ først blev overtaget af staten i 1949. Loko DF 129 ex. SFJ 29 blev udrangeret i 1960 og henstår for tiden i en elendig forfatning (bl.a. mangler pufferne) i Odense.

Venlig hilsen  
S.V.Nielsen, Nyborg.

Vi takker læseren for korrektionen. Fejltagelsen hænger sammen med, at begge lok er bygget 1910 af Henschel.

red

# STOREKØBING station

(Fortsat fra nr. 6/60)

Vinduerne forsynes med ruder af 1 mm plexiglas, der fastlimes med en speciallim (fås bl.a. hos farvehandlere). Hvis De vil bygge indmad i huset, er det bedst at forsænke ruderne i væggen, hvilket i dette tilfælde lettest sker ved, at vinduesindfatningerne skydes 1 mm udad. Se iøvrigt fig. 7, som også viser indsætningen af vinduesrammerne, der er af ca. 0,8 x 1,5 mm teaktræsfiner (udskæres med barberblad efter lineal). De tre døre udskæres også af teaktræ, fastlimes ligesom ruderne og forsynes med teaktræsrammer og -dørtrin. Bemærk, at det øverste stykke af underetagens døråbning udfyldes af en rude. Dørhåndtag kan tilfiles af messingstifter.

Tagrenderne er 4 mm rundstokke, som er høvlet ned til halvcirkeltværsnit. Renderne fastlimes direkte til tagkanten med cellulose-

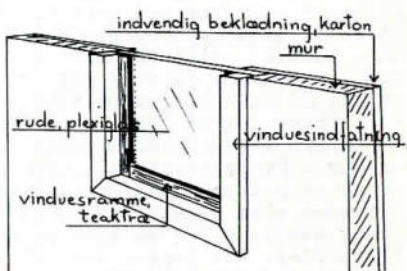
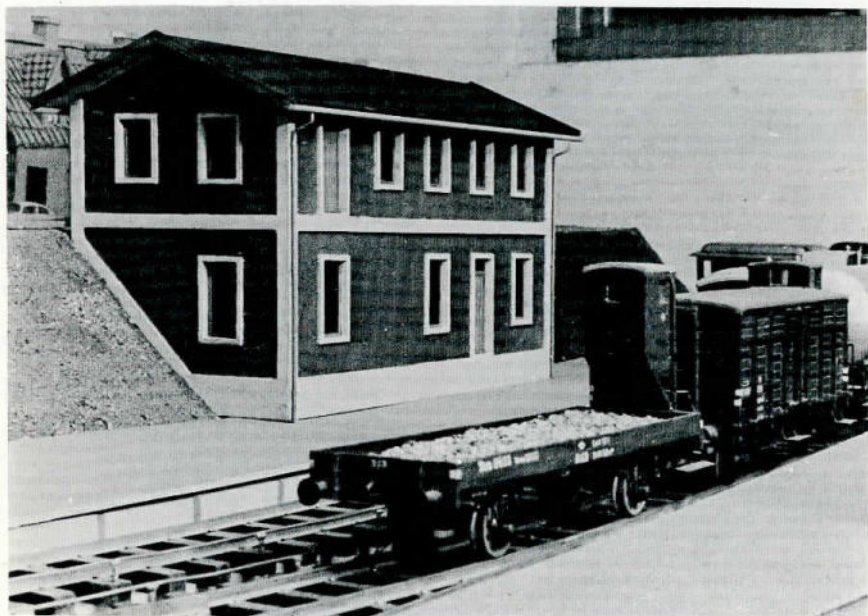


Fig. 7

lim. Nedløbsrørene bukses i 2 mm metaltråd; galvaniseret jerntråd giver uden maling det tilsigtede udseende. Rørene loddes til 2-3 små stifter, som er banket ind i husets hjørnestolper, sådan at der bliver en smule luft mellem husmur og nedløbsrør. Pas på, at nedløbsrørene lige når tagrendernes underside, når taget påsættes. Render og nedløbsrør males zink-farvede.



Underetagens trappe sammenlimes af krydsfinerstumper; den males i samme farvetone som sokkelen.

Vi mangler nu kun indmaden. Som det fremgår af fig. 7, tapetseres murene indvendigt med karton, hvorpå de forskellige vægdetaljer (fliser, paneler, plakater mm.) i forvejen er malet. Tapetet går et stykke ud over vinduesruderne og forhindrer derved lys i at trænge ud mellem vinduesindfatninger og -rammer. Overetagens skillerum ud-saves af 2-4 mm krydsfiner. Deres overkant skal ligge 4 mm under murenes overkant for at give plads til loftet, der lægges løst på. I loftet er der lavet 2 x 30 mm udskøringer for "lysstofrør" af plexiglas, som belyses af minilamper, anbragt mellem loft og tag. Arrangementet fremgår af fig. 8. Underetagens loft, guld og skillerum sammenbygges til en enhed, der neddefra skydes op i huset og fastholdes med et par skruer. Skillerummene gives en sådan højde, at at gulvet flugter med dørtrinnet, når loftet ligger an mod afstivningslisterne under 1. sals gulv. Også stueloftet er forsynet med lyststofrør, hvis tilhørende lamper monteres på det overliggende gulv.

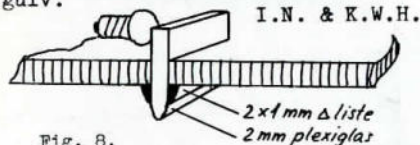


Fig. 8.

Julenissen skulle spille os endnu et puds, der kom til at forsinke nr. 6/60. Da månedens midtersidetegning - hovedtegningen til stationsbygningen - skulle i trykken, var og blev den borte. Vi måtte i hast indsætte CIE-vognen i stedet men kunne ikke ændre den allerede trykte tekst, der på side 132 kundgør: De medfølgende tegninger er for spor HO. Den eneste medfølgende måltegning, fig. 2, er imidlertid påskrevet mål for spor 0 (hvilket burde have været anført). Vi håber ikke nissens gavtyvestreger og vor manglende omtanke har givet anledning til overdimensionerede huse. Den forsvundne tegning finder De på midtersiden i dette nummer i en ny udgave - svarende til spor HO, altså halv størrelse af spor 0.

:::::::::::  
 :: Banenedlæggelser i Sverige ::  
 :::::::::::

Gamle togplaner kan også fortælle en hel del. En køreplan for Skaane fra 1947 viser at der siden da er nedlagt 281 km jernbane.

Siden 1947 er følgende baner nedlagt:

	km
Barsebäckhamn - Kävlinge	16
Kävlinge - Sjöbo	44
Dalby - Bjärsjölagård	25
Landskrona - Billesholm	26
Klippan - Ängelholm	27
Malmö - Genarp	28
Vellinge - Trelleborg	14
Trelleborg - Rydsgård	36
Börringe - Klagshamn	22
Trelleborg - Lund	43

ialt 281 km

Før 1947 var yderligere nedlagt:

Sct. Oluf - Tomelilla  
 Bjärred - Lund  
 Lund - Harlösa  
 Genarp - Ystad  
 Malmö - Limhamn  
 Helsingborg - Rå  
 Höör - Hörby

En by som Trelleborg havde i sin tid jernbaner i 4 retninger, nu kun i 1 retning og en by som Harlösa havde jernbaner i 5 retninger. Nu er Harlösa helt uden jernbaneforbindelse med omverdenen.

En skønne dag går det måske på samme måde i danske byer som Grindsted, Aalestrup og Ryomgaard.

Gotland uden jernbaner.

Den 1. oktober 1960 nedlagdes strækningen Lärbro-Burgsvik på den store svenske ø Gotland. Det var den sidste banestrækning på denne, og da øen er et selvstændigt len, er den herefter det første svenske len, der er helt uden baner.

En del af stationerne opretholdes dog som bilekspeditioner, idet erstatningstrafikken er overtaget af SJ's biltrafik.



# BULGARIEN

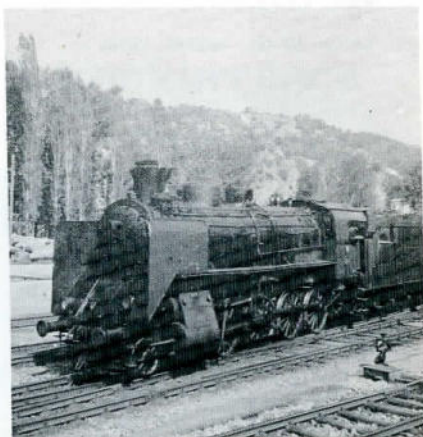
HVOR DAMPLOKOMOTIVERNE ENDNU KLARER AL TRAFIK

Skønt man endnu kan se mange store og enkelte gamle interessante damplokomotiver i Tyskland og Østrig for slet ikke at tale om Spanien, så trænger diesel- og elektriske lokomotiver overalt de gamle damplokomotiver i baggrunden. For de få udvalgte, der opnår visum til landene bag jerntæppet, er der derimod endnu masser af dejlige damplokomotiver, både gamle og nyere og især store og som oftest meget velholdte. Blandt jerntæppelandene er det navnlig Bulgarien, som har noget ganske særligt at byde på. Endnu findes der nemlig slet ingen dieseltrækraft, og elektrificeringen er ikke nået længere end rejsningen af nogle få master for 2 år siden!

De fleste af lokomotiverne er lysegrønne, kedelbåndene er af blankpoleret messing, hjul og rammer er røde, mens hjulbandagerne er hvide - ja virkelig hvide! På stationerne er alle peronerne ganske lave, og da der selv på banegården i Sofia hverken er fodgængerbro eller -tunnel, er fotografering her den rene svir. Da togene er ret få, kan man nemt få alle med, og med lidt tysk og meget fingersprog kan man nemt få lokomotivføreren til at trille maskinen frem fra et skjul eller til den rette stilling af krukasser! Rangeringen på Sofia station foregår med en enkelt D 1 tendermaskine, bygget i 1952.

De ikke særligt talrige exprestog fremføres uvægerligt af 1 D 1 maskiner af typerne 01 eller 02, meget lig de tyske 41, men med større drivhjul. Enkelte blandetog, med de herligste kukasser til personvogne, fremføres af de meget store 2E maskiner af type 11, i sandhed rene kæmper at skue.

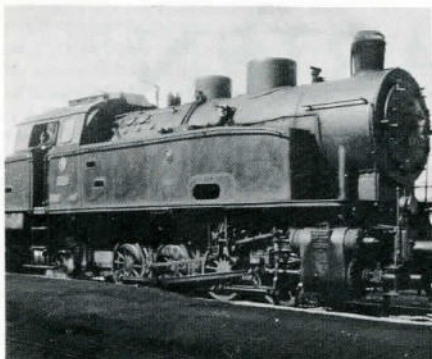
De som oftest meget tunge godstog køres uvægerligt af 2 tyske krigslokomotiver af typerne 42, 50 eller 52, men her i Bulgarien altid holdt i meget smuk stand, ingen lakkede fyrkasser, kedlen grøn og hjulene røde med hvide bandager! Det er unægtelig noget andet end vore hjemlige N-er!



Reihe 17.61, 1-D, Sofia - Plovdiv

Den største sensation er imidlertid nogle tendermaskiner, som Hanomag byggede til Bulgarien i 1939. Det er type 46, og hjulsætningen er 1 F 2, altså med 12 drivhjul. De 3 store cylindre trækker på de små drivhjul, så maskinen kan let trække 50 læsede godsvogne over de meget svære stigninger mellem Sofia og Plovdiv.

Desværre må det tilstås, at jernbanerejser i Bulgarien ikke ganske svarer til damplokomotivernes smukke udseende! Turen fra Sofia til Plovdiv tager normalt ca. 5 timer, og der er kun 152 km.



Reihe 48.05, bygget 1952.



Reihe 46.17, Hanomag 1939, Sofia.



Reihe 15.35 (f.hv. DR 52), Sofia



Reihe 46.17 1-P-2<sup>T</sup>



Reihe 19.41, 1-E, Flovidiv.



Reihe 11.09, 2-E, Sofia.

Til gengæld kan man være så heldig på stationen September at se alle tiders herligste smalsporbane, hvor motorvogne (i de mest forskellige farver) og person- og godsvogne alle tilsyneladende er ganske som i normalspor, blot formindsket ned til halv størrelse! Iøvrigt skal det forklares, at alle banelinierne er enkeltsporede, med ret store stigninger og virkeligt store godstog, så det er naturligvis svært også at have hurtige persontog.

I Plodiv var der en kæmpe stor messe af den sædvanlige, østeuropæiske slags, hvor de mange besøgende gør livet så evigt vanskeligt for hinanden. Selv på jern-

banestationen var der så mange politibetjente, at det var næsten umuligt at komme derind. Et interessant 4-cylindret kompond-lokomotiv i E af type 19 lykkedes det dog at knipse, selv om en politibetjent søgte at skjule hele gangtøjet! Men resultatet var da også et længere ophold på stationens politikontor, hvor det var lidt vanskeligt at forklare en meget lidet fransktalende mand, at jeg var interesseret i damplokomotiver som hobby og ikke som spion. Derfor har dette kun halvgode fotografier en ganske særlig affektionsværdi for mig!

En flittig læser.

## MODELBYGGER-konkurrence

Fra det østtyske tidsskrift "Der Modelleisenbahner" har vi modtaget indbydelse til den 8. internationale modelbanekonkurrence, som afholdes i Dresden i juni 1961. Vi sender hermed indbydelsen videre til de danske modeljernbanebyggere. Konkurrencen foranstaltes af "Der Modelleisenbahner" i samarbejde med de ungarske og tjekkoslovakiske modelbaneklubber, og arrangementet fandt fuld tilslutning ved den sidst afholdte MOROP-kongres.

Konkurrencebetingelserne er følgende:

I. Berettiget til deltagelse er enkelte modelbyggere samt modeljernbaneklubber fra alle europæiske lande. Konkurrencens jury er dog udelukket fra deltagelse.

II. Konkurrence-modellerne opdeles i tre grupper:

- A) Model-trækraft med egen kraftkilde i størrelserne K, TT, HO, S og 1.
- B) Andet rullende materiel i samme størrelser.
- C) Bygninger, sporkonstruktioner, signalanlæg, broer og andet tilbehør i de nævnte størrelsesforhold

III. a) Bedømmelsen foretages alene af juryen.

- b) Juryen sammensættes af fagfolk fra arrangørlandene samt af en repræsentant for MOROP. Sammensætningen offentliggøres før konkurrencen.
- c) Bedømmelsen sker uafhængigt for

hver af grupperne A, B og C. Desuden sker en videre deling i følgende aldersgrupper:

1. Deltagere under 14 år.
2. Deltagere mellem 14 og 18 år.
3. Deltagere over 18 år.

Endvidere skelnes der naturligvis mellem enkeltdeeltagere og klubber.

Ialt findes der 18 bedømmelsesgrupper

d) Fællesdeltagere må bevise deres medlemskab af samme klub.

e) Juryens domme er inappellable  
f) De indsendte modeller er forsikret mod skader og bortkomst under opholdet i DDR.

g) Resultaterne offentliggøres i fagpressen.

IV. Konkurrence-modellerne skal inden d. 25 maj 1961 sendes til: Hochschule für Verkehrswesen, Dresden, Hettnerstrasse 1, mærket: "VIII. Modellbahn Wettbewerb". Hver model skal mærkes med indsenderens fulde navn. Endvidere må der medsendes modellen en seddel med indsenderens navn og adresse samt alder og stilling. Modellerne må indpakkes godt.

I tilslutning til konkurrencen afholdes der fra d. 11-18 juni i Bad Schandau ved Dresden en udstilling af samtlige modeller.

V. Prisuddelingen finder sted d. 11. juni 1961 i Bad Schandau. Store penge- og varepræmier er udsat.

# UDE og INDE i spor 0

I Københavns omegn finder vi dette 0-anlæg, som tiltaler beskueren ved sin levende atmosfære. Anlæggets konstruktør har lagt vægt på at opnå en helhed uden at koncentrere sig om bestemte grene af modelbyggeriet. Når - sådan som det her er tilfældet - een mand er alene om arbejdet (anlægget har været under bygning i en snes år), opnås denne

helhedsvirkning kun, hvis anstrengelserne koncentrereres om de væsentlige detaljer.

Anlæggets hovedstation er placeret langs de tre vægge i et kalderrum på ca. 3 x 4 m. Der er over en klapbro ved indgangsdøren skabt mulighed for ringbanekørsel i selve kalderen. Stråkningskørslen sker ellers på en stor have-ringbane, hvorfra der

gennem et hul i husmuren (lukket med en jernplade af hensyn til mus) er ført et spor ned til kalderstationen. I haven findes også en vendesøjle, således at togene kan finde vej tilbage til hovedstationen. Udendørssporet er lagt på brædder, der hviler på pæle, nedrammet i jorden. Alt træværket er imprægneret. I haveanlægget indgår to mindre stationer og en del huse, bl. a. en vandmølle, der løber i regnvejlr! Hovedstationen i kalderen er forsynet med et stort remiseanlæg med drejeskive, skydebord og kulsilo. Stationsbygningen er forsynet med indmad

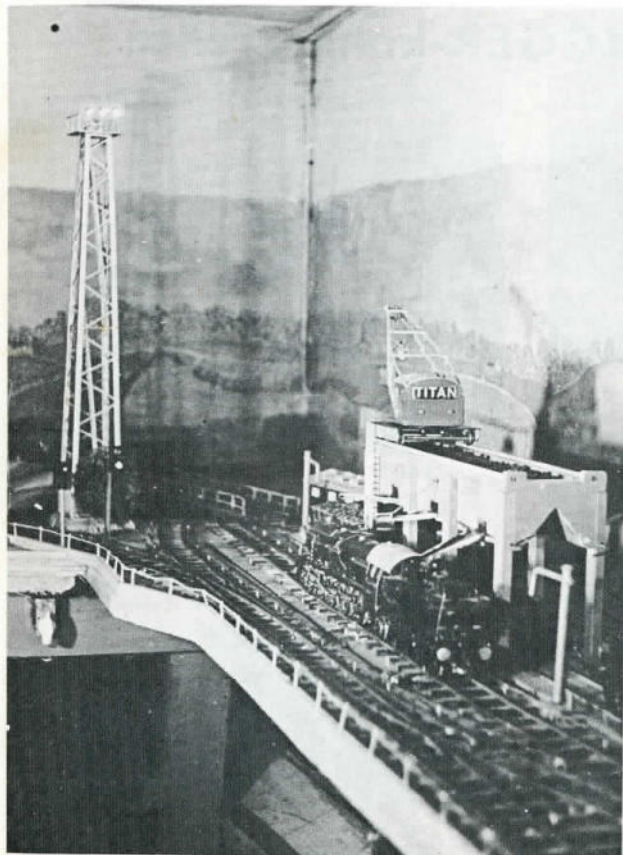
Det rullende materiel, der på nær et par vogne og et til E-maskine ombygget Märklinloko er selvbygget, opviser interessante modeller: En ny MT-er, en gammel MX-er og en MV-er, et par 2-etagers autotransportvogne, en DR-vogn og meget mere, ialt 15-20 stk. trækraft og et halvt hundrede vogne. Den elektriske udrustning er enkel og robust, hvad der absolut er af betydning for et udendørsanlæg; det eneste, der undertiden kan standse toggangen, er snedriver og visne blade.

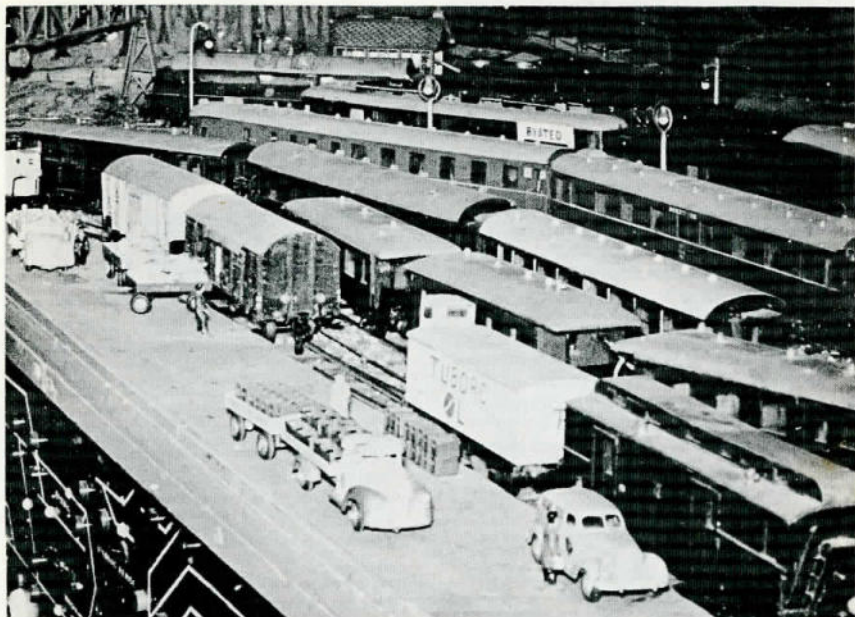
← E-maskine gøres klar. ↗

Aktivitet ved læsse-  
sporet.



Gennemkørsel, spor 2. ➔







Ofte rynker vi på næsen, når talen falder på diesel-lok, men et gode har denne form for trækraft frem for damplokomotiverne - de er nemme at bygge som model-banelok.

Vedlagt er tegning og billeder af min free-lance dieseltraktor, der er fremstillet i størrelsen 1:45, sporvidde 16,5 mm. og tænkt som trækraft på klubbens grusbane. Vi råder efterhånden over fem stk. damp-lok., men da vi også måtte have "noget", som man trykt kunne overlade klubbens gæster at køre med uden at risikere for meget, blev omtalte diesel resultatet.

Da jeg finder, at man med få ændringer kan få modellen til at illudere som en normalsporet maskine i størrelse 1:87 og f.eks. agere trækraft på modelbanens "industrispor" eller privatbanestrekning, må byggemetoden også have interesse for HO entusiaster.

Indmaden er simpelthen en to-akslet Rivarossi-saddeltank, be-

friet for alt med undtagelse af ramme, motor, udveksling og hjul.

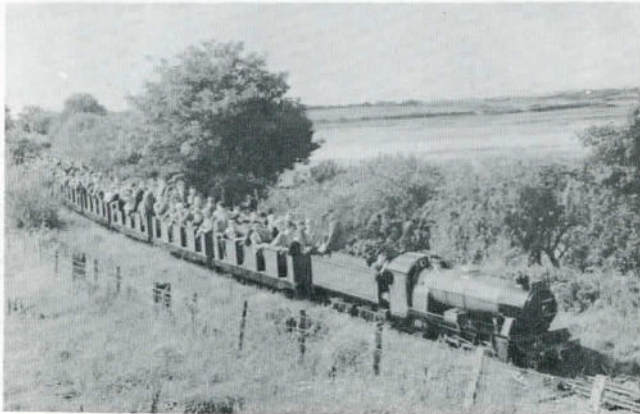
Fodpladen udskæres af  $\frac{1}{2}$  mm messing, således at motor og gear rager op gennem pladen. Motor-hjelm og førerhus tildannes af  $\frac{1}{2}$  mm messing og påloddet fodpladen. Rivarossi-delene befastes til fodpladen med et passende afstands-stykke og en skrue. En nærmere beskrivelse af lydpotte, kølergitter og andre småting skulle ikke være nødvendig; jeg skal dog nævne, at de nødvendige rammesider er monteret for at skjule de for en smal-sporet maskine ret store drivhjul samt tjene til beskyttelse af kobbelstængerne, for som omtalt i indledningen er der lagt vægt på at opnå en robust konstruktion.

Da motoren ligger bagerst i modellen, er køleren fyldt med bly, hvilket giver balance i foretagendet samt naturligvis forbedrer adhæsionen. Med hensyn til kulør ved bemalingen, er der selvfølgelig frit slag; i dette tilfælde blev lokomotivet grønt med røde pufferplanker.

Med venlig hilsen  
Adam  
Medlem af D.M.J.K.

## *Fra en læser i Skotland*

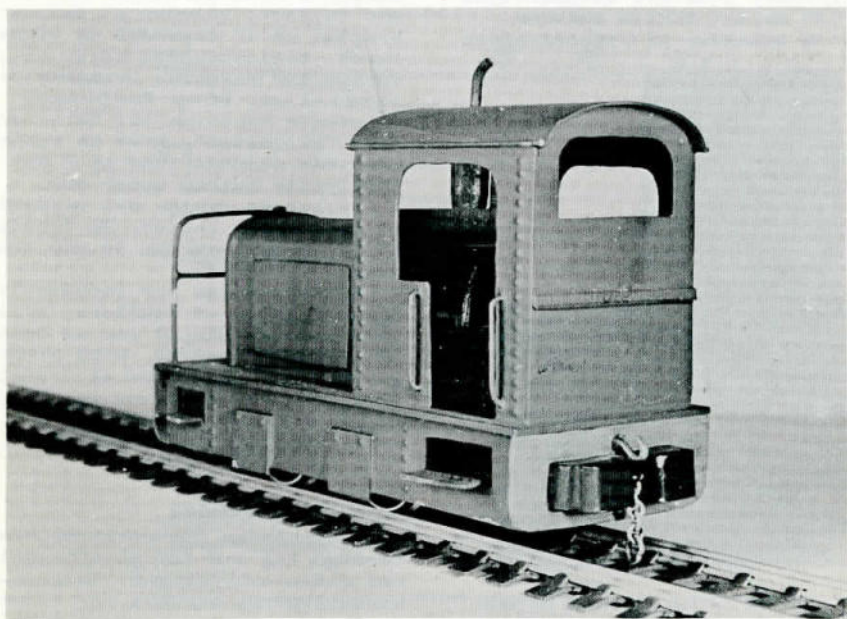
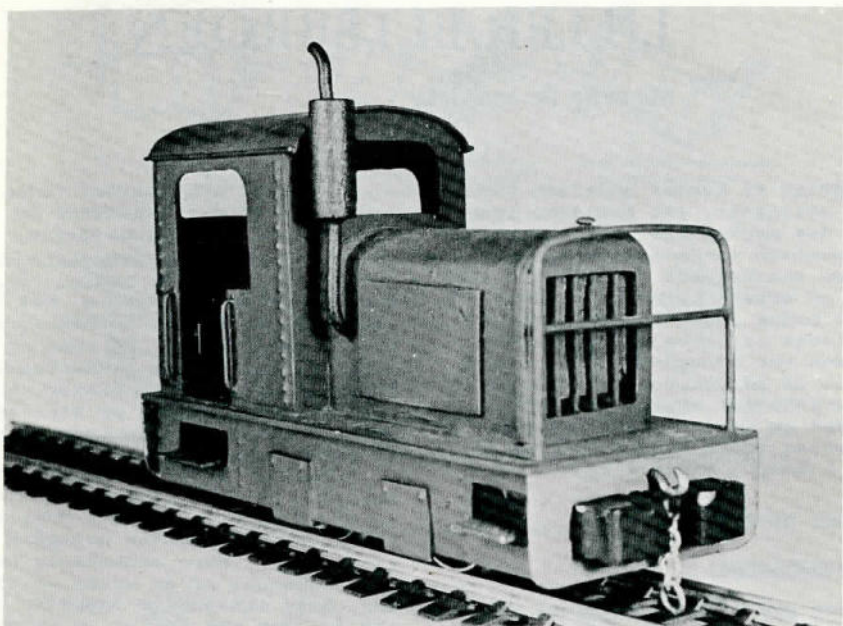
Den 4. september 1960, den sidste dag Keswick Granit A/S var i drift, foretog 430 medlemmer af Railway Correspondence and Travel Society en rejse på Ravenglass og Eskdale jernbane.



Til at befordre selskabet de 19 km til hovedstationen i Dalegarth krævedes en mængde af jernbanens materiel. De to damplokomotiver "River Irt" og "River Esk" trak hver 10 bogievogne, en dieseltraktor 7 vogne. Fotografiet skildrer "River Esk"s afgang fra Ravenglass på udrejsen.

Næste onsdag blev jernbanen solgt til et selskab for bevarelse af Ravenglass og Eskdale jernbane for 12.000 £.

J. Robertson  
Edinburgh



# LILLEBÆLTSBROEN -

## bygning & indvielse

Efter at broens endelige form var besluttet, gik komiteen igang med den nødvendige tekniske og økonomiske vurdering. Endelig kunne man begynde at indhente tilbud på broens bygning. Umiddelbart inden julen 1928 afsluttede komiteen sit arbejde. Kontraktsummen var udregnet til et samlet beløb af 18.970.000 kr. Brobygningsarbejdet skulle påbegyndes straks om foråret 1929, således at broen kunne være færdig og tages i brug i foråret 1934.

### BROENS BYGNING:

#### Strømpillerne:

Man gik straks igang med at indrette en arbejds- bygge- og lagerplads, hvor alt betonarbejde så vidt muligt skulle udføres. Pladsen anlagdes på Jyllandssiden.



Fig.F. Sænkekasserne hvilende på pæle med sandbøsser som mellemled.

I foråret 1929 næsten inden broen var påbegyndt, udbrød en strejke blandt broarbejderne, hvilket sinkede bygningsarbejdet et helt år. Imedens indkom forskellige ændringsforslag. Det besluttedes bl.a., at sænkekasserne skulle færdigbygges på land og udføres som en samlet jernbetonmasse. Efter de oprindelige planer skulle sænkekasserne bygges på stilladser ude i bæltet, som kombinerede jern- og jernbetonkonstruktioner.

I foråret 1929 påbegyndte man arbejdet på sænkekasserne. Kasserne blev bygget i omvendt stilling, hvorefter de søsattes nøjagtig som et skib. Hver sænkekasse består udvendig af en krans af jernrør, hvis indvendige diameter er 118 cm. Som ses af *Fig. G* fyldtes rørene i sænkekassernes ene side med ballast, således at kassen bragtes ud af ligevægt og tippede rundt. Ballasten løb atter ud af rørene, når kasserne krængede tilstrækkeligt. Efter drejningen fragtedes kasserne til deres endelige "hvilested", hvor de sænkedes, idet man pumpede vand op i det luftfyldte hulrum under dem.

Pillernes øvrige del opbyggedes på de sænkede kasser. De færdige piller vejer omkring 50.000 tons hver.

Sænkekasserne var imidlertid ikke så lette at håndtere, hvilket let forstås, når et par af deres dimensioner opgives. Hver sænkekasse er på højde med et fem-etagers hus, ca. 45 meter langt og 24 meter bred. Når en færdig sænkekasse søsattes, rullede 7000 tons i havet.

#### Ståloverbygningen:

Efterhånden som pillerne blev færdige, tog man fat på arbejdet med ståloverbygningen. Stålkonstruktionerne strakte sig længere og længere ud i den tomme luft



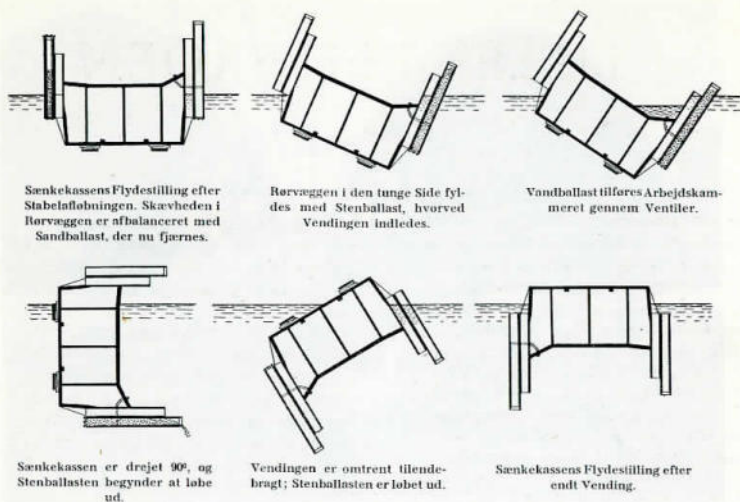


Fig.g. Drejning af sænkekasse.

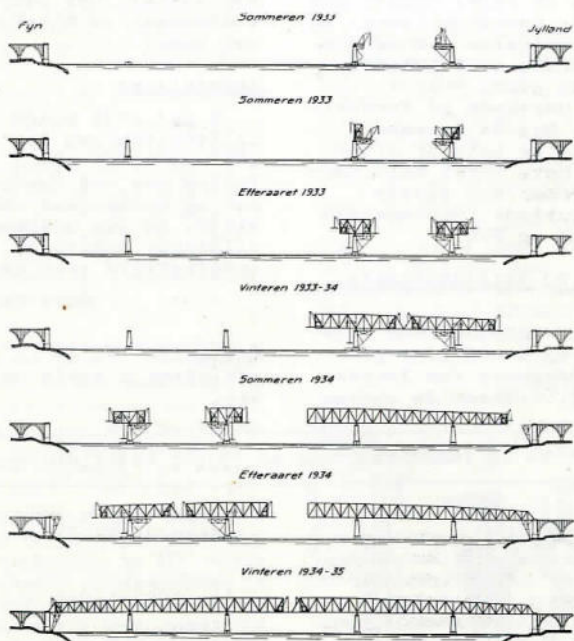


Fig.h. Skematisk oversigt over montering.

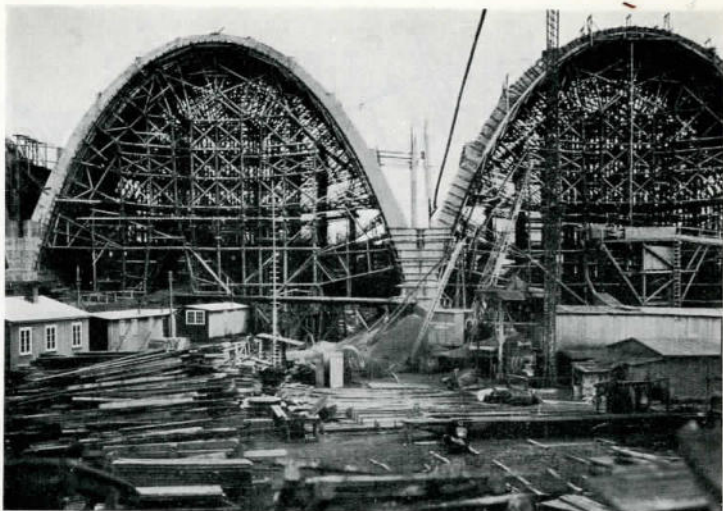


Fig. i. Stilladskonstruktion til støbning af buerne.

for til sidst at føjes sammen med andre lignende konstruktioner. En fantastisk præcision var nødvendig, for at dette over hovedet kunne lade sig gøre. Fig. h. viser broens udseende på forskellige stadier. Den 28 december 1934, mere end et halv år efter broen skulle have været helt færdig, påmonteredes den sidste stang, der sluttede forbindelsen mellem Jylland og Fyn.

#### Landpillerne og tilslutningsfagene:

På land var arbejdet med tilslutningsfag og landpiller på ovennævnte tidspunkt for længst afsluttet. Fig. i. viser de enorme

stilladser, der benyttedes ved støbningen af tilslutningsfagernes buer.

#### Indvielsen:

I maj 1935 kunne man erklære Lillebæltsbroen for færdig. Den 14. maj kl. 15 nåede de første lyntog med det daværende kongepar og ministrene ombord broens midte. Da den udspændte rød-hvide silkesnor bristede, var en ny betydningsfuld trafikåre indviet.

Kurt Wessel Hansen

Artiklerierien om Lillebæltsbroen afsluttes i næste nummer af MB-Nyt.

### Jernbaneklub og sammenslutning af danske modeljernbaneklubber

Den 15. januar stiftedes "Dansk Jernbane Klub" ved en generalforsamling i DSB's kino på København H. Der gjordes kun få indsigelser mod de foreslåede love, som vedtages i deres endelige skikkelse ved en ordinær generalforsamling i april måned. Her vil også bestyrelsen for året 1961 blive valgt, idet det stiftende arbejdsudvalg indtil da fungerer som midlertidig bestyrelse.

I lovenes 1. paragraf hedder det:

"Klubbens formål er at fremme kendskabet til og interessen for enhver art af jernbanedrift. Formålet søges fremmet bl.a. ved afholdelse af møder, ekskursioner, samt udsendelse af periodiske meddelelser af jernbanemæssig interesse. Der søges opnået samarbejde med inden- og udenlandske foreninger, der har tilsvarende formål. Foreningen vil endvi-

dere arbejde for bevarelse af jernbanemateriel af særlig interesse, såvel fra industribaner som fra offentligt trafikerede strækninger, der ikke på anden måde kan bevares, og vil i den forbindelse om muligt etablere et egnet sporareal til opbevaring af dette, samt søge at skabe mulighed for periodisk anvendelse af materiellet på dette eller andre jernbanestrækninger."

Til finansiering og drift af veteranjernbanen dannes et særligt interessentselskab, hvori de af medlemmerne, som tilslutter sig denne del af jernbaneinteressen, kan tegne andel. Ved generalforsamlingen understregedes iøvrigt, at det vil blive en betydningsfuld opgave for klubben at støtte jernbanerne med saglige argumenter i den almindelige bane-bil diskussion. Nærmere oplysninger om Dansk Jernbane Klub kan fås hos:

Mogens Brunn	Svend Jørgensen
Lindeshøjnen 10	Blichersvej 5 I
Vanløse	Helsinger
Tlf. DA 3717	

til hvem anmodning om indmeldelse foreløbig kan rettes. Årskontingentet er kr. 15,- hvortil kommer indtegningsgebyr kr. 5,-

NB: Tur arrangeres på Næstved-Præstø-Mern-banen d. 19/3

DMK (den måske lidt imaginære sammenslutning af danske modeljernbaneklubber), der hidtil har repræsenteret Danmark i MOROP, har endvidere taget initiativet til dannelsen af en sammenslutning på bredere basis af alle danske modeljernbane- og jernbaneinteresserede. Af udkastet til lovene nævner vi i flæng.

Formålet er at samle alle danske klubber af modeljernbane- og jernbaneinteresserede, at repræsentere disse overfor MOROP, hvoraf sammenslutningen er medstifter og medlem, at være bindeled mellem alle danske modeljernbane- og jernbaneinteresserede, at forestå fællesarrangementer.

I sammenslutningen optages danske klubber af modeljernbaneinteresserede, samt enkeltpersoner.

Kontingent: Klubber 5 kr. + 1 kr. pr. medlem om året. Enkeltmedlemmerne: 25 kr. pr. år.

Oplysninger om denne sammenslutning fås hos:

E. ALBRECHTSEN,  
Amundsensvej 18, Lyngby -  
01 875462.

Det meddeles nu, at det stiftende møde afholdes i Slagelse d. 9. april i forbindelse med SMJK's 15 års jubilæum. Man efterlyser forslag til et navn for sammenslutningen.

## INDUSTRI-nyt

Den kommende Leipziger-messe (5-14. marts)

Piko fremviser som nyeste lokomotivmodeller et to-akslet dieselloko Reihe E 69 og et COCO dieselloko fra de belgiske statsbaner (serie 204). Disse modeller adskiller sig fra Piko's tidligere ved en væsentlig enklere opbygning med anvendelse af standard-komponenter; E 69 monteres således uden een eneste skrue. Begge lokomotiver er udstyret med en ny 12 V 0,7 W motor, som skal være drivkraft i en kommende serie modeller. Gützold, Zwickau udstiller et V 200 diesellok og en dieseltraktor G 15, der som forbillede har det tjekkoslovakiske BN 150.

Piko udvider desuden sit godsvognsortiment med en 4-akslet standardtankvogn, en godstogspakvogn, en lukket, 4-akslet Lova-vogn og en 4-akslet kølevogn. Vognene leveres med påskrift fra forskellige europæiske jernbaner. Piko fortsætter Zeukes oldtimer-succes fra den sidste messe med en udsigtvogn fra Windbergbahn ved Dresden.

Blandt de talrige tilbehørsnyheder skal der gøres opmærksom på elektromagnetiske H0-bomme samt et vandtårn og en galgekran i TT fra firmaet Rarrasch i Halle, en del bondehuse fra Olbernhauer Wachsbiumfabrik og et trinbræt og en kommandopost fra Auhagen, Marienberg.

(Leipziger Messeamt)



Forslag nr. 9.999.999  
For at imødegå de hyppige efterligninger af signal nr. 47a, foreslås dette ændret -



## Rail Mail

### SUMMARY OF CONTENT

**SMALSPORSBANER I CORRÈZE** - A very interesting description of a small railway in France still using steamtraction.

**MÅNEDENS SPORPLAN** - Layout of the month. This layout-plan is the first of a serie of plans we are going to publish again here in the magazine in each coming number as we did it some years ago.

In connection with that we have a little article about the same subject named **LIDT OM SPORPLANER**.

**DE TYSKE BANER fylder 125 ÅR** - The German Railways 125 years anniversary was celebrated in Nurembourg in December last years and the photos show you "DER ADLER" (built for the 100 years anniversary in 1935) with its historical coaches on the line between Nürnberg and Fürth, partly running on the tramway tracks and partly on the "real" railway line.

**THE DRAWINGS** this month are of the station house in gauge "0" partly described in no.6/61 and a dieselshunter.

**BULGARIEN** - What do you know about the railways in Eastern Europe? Well, it depends on your situation, but we thought that the article from Mr. Bay in Jutland was very interesting and here it is showing among other things that in **BULGARIA** they still use a lot of steam engines and still construct new ones.

**MODELBYGGER KONKURRENCE** - This competition is arranged by East-German

model railway clubs and invite all who might be interested in sending their own models and constructions for a special competition among model builders. It is being arranged in accordance with a decision on the MOROP congress last year. The clubs in your own country will surely be able to give you further information.

**UDE OG INDE I SPOR 0** - Indoors and outdoors in gauge 0 - is the title of this article telling the story of a Danish model railway enthusiast and his combined house/garden railway in a Copenhagen suburb. He is using electrical traction and he has made the entire layout himself.

**EN LÆSER FRA SKOTLAND** - A reader from Scotland has sent us a picture of a very charming passenger-carrying railway and we thank him for his interest and hope that other of our many foreign readers will write us if they have some interesting things to tell.

**LILLEBÆLTSBROEN** - bygning og indvielse The Little Belt Bridge - construction and opening - the last part of this serie of articles about the bridge between Funen and Jutland in Denmark.

**JERNBANEKLUB og sammenslutning af danske modeljernbaneklubber** - An article about the foundation of a new Danish railway club and the union of Danish **MODEL RAILWAY CLUBS**. We here discuss the problems in coordinating railway enthusiasts and model railway fans in a union of both kind of interests.

**IN THE NEXT NUMBER** you will find a lot of the news from The Nurembourg Toy Fair 1961.

---

---

**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. Skrivers. - 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.  
Enkølte nye medlemmer kan optages.

**Hg.-Mjk.  
HELSINGØR MODELJERNBANEKlub**

Lokale: Klubvognen Hg. station  
Anlæg i H0.

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: E. Albrechtsen, 87 54 62  
Næstformand: J. Steffensen, HE 852  
Kasserer: E. Lehmann, ØB 3334  
Sekretær: A. Gregersen, Raftevej 6 Lyngby.

**ODENSE MODEL JERNBANE KLUB**

Anlæg i spor 0.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebil garager 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 "H0"**

Nordkærvej 1, Hvidovre, Valby.  
Formand: Alf Rasmussen, Urtehaven 89, Valby. tlf. 30 06 31.  
Næstformand og kasserer: Erik Bugge, Hovedvejen 178, Glostrup.  
Sekretær: Bent Størmose, Dansborg Allé 5. Hvidovre. tlf. 78 29 92.

**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 MÅRKLINIKLUB**

Anlæg i spor H0.

Lokale: Kastrup.  
Formand: Ole Mortensen, Horsebakken 74, Bella 1821.

**MODELJERNBANEKlubben "H0 56"**

Smedegade 11, kld., Nørrebro  
Klubben bygger på et dansk anlæg i "H0/2-skinndrift", køreaften første tirsdag i hv. md. sept.-april  
Passive medlemmer optages, 15 kr. årlig, gæstekort a kr.1.50. Henvendelse, Jensen, Blegdamsvej 40, NO4998y

---

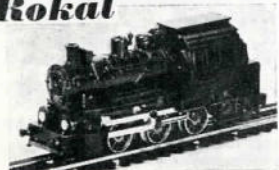
ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKlubBER er velkomne til optagelse under rubrikken KLUBMEDDELELSER med tekst i det på gældende lands eget sprog. Klubber, som ønsker at blive optaget i rubrikken, skal blot indsende kr.8,00 i gebyr samtidig med bestilling af et abonnement til klubben, d.v.s. for eks. for danske klubber bliver prisen 1 årsabonnement kr.15,00 + kr.8,00 for optagelsen i rubrikken. (Andre skandinaviske klubber kr.16,50 + kr.8.00).

# ROKAL

Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad —

## Rokal



er modelbanen for enhver, og det store salg har inspireret ROKAL til at sende BP-TOG 500 kataloger til GRATIS fordeling blandt vore kunder. Skriv eller ring og vi sender portofrit.

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

Fr:14.00-20.00  
Lø:10.00-14.00

# HSV



Fagfolk kender den tekniske Forklaring paa, at H.S.V. Transformatorer yder mere end andre Transformatorer, Ikke-Fagfolk konstaterer ved Brug, at de gør det.

At de samtidig er billigere, betyder at H.S.V. Transformatorer besidder 2 store Fordele, som sjældent forenes:

**BEDRE OG BILLIGERE**

# 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 og 4) kr. 1,00
2. årg. 1953 (÷ nr. 5,6,7,9,11) kr. 6,00
3. årg. 1954 (÷ nr. 3,6,7,8) kr. 10,00

**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
8. årg. 1959 (6 numre) kr. 15,00
9. årg. 1960 (6 numre) kr. 15,00

**De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet til giro 35056**

## PROPAGANDAPAKKER

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

- Og et årsabonnement koster **15 kr.**

## MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056

Tlf. BYen 5703 (døgnvagt)



### Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

**REDAKTION:** (Post sendes til NY KONGENSGADE 11, Kbh. K.). Bent Palsdorf (ansv.hav.).  
Ib Nielsen, Tordenskjoldsgade 31 a III, Kbh. K. Telefonisk henvendelse: Kl. 17,30—18, BYen 9221. Kurt Wessel Hansen, Smakkegårdsvej 1 c, Gentofte. Telefonisk henvendelse: Kl. 18—19, GENTOFTE 2819.  
Telefonisk henvendelse til REDAKTIONEN: fredag kl. 17—20 og lørdag kl. 10—14, BYen 5703.

### KORRESPONDENTER:

Sv. Jørgensen, Blichersgade 5, Helsingør. O. W. Laursen, Nygade 20 III., Silkeborg. W. Bay, Marienlyst, Virklund.

### EKSPEDITION:

Modelbane-Nyt, Postbox 184, Kbh. K. (Postkonto 35056)  
Telefonordre modtages **hele døgnet** på BYen 5703.

**Eftertryk kun tilladt efter skriftlig aftale.**  
Bladet udkommer med 6 numre om året.

**Årsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr.**  
Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

### Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

#### KØBENHAVN:

#### Københavns Telefonkiosker samt

Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.  
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.  
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.  
Kiosken, Østport Station, Ø.  
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.  
Hovedbanegårdens Bladkiosk.  
Kiosken, Classensgade 18, Ø.  
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.  
Nora Hobby, Griffenfeldtsgade 3, N.  
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.  
C. Th. Rom & Co.s Efft., Axelborg, Axeltorv V.  
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.  
BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.

#### 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 Railway),

146 New Cavendish street, London, W. 1.

#### FINLAND:

Rautatiekirjakauppa Oy, Helsinki.

#### FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Aury Morbihan

#### ITALIEN:

«Ho-Rivarossi», Como.

#### NORGE:

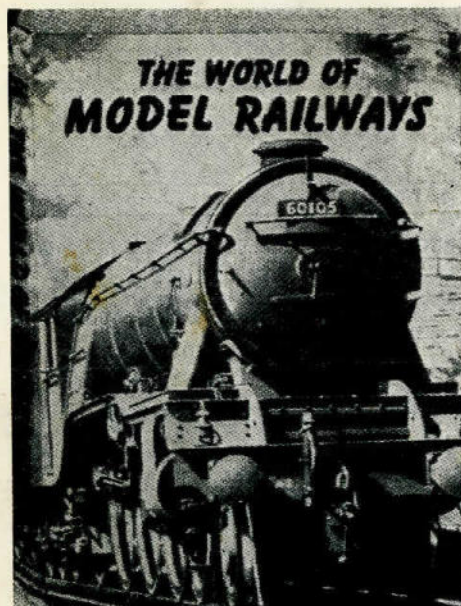
Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

#### SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,

Vasagatan 22, Göteborg C.



## FOR ALLE JERNBANEVENNER!

**The World of Model Railways**  
af Joseph Martin

Denne nye jernbane- og modelbanebog er både spændende og instruktiv og indeholder garanteret noget af interesse for ENHVER blandt MB-NYT's læsere.

Den indeholder 24 sider fotos på kunstryk-papir og 8 sider i FARVER foruden over 100 illustrationer på selve tekst-siderne.- Det hele for kun kr. 13,50

**MIBA - MODELLBAHN STRECKENPLÄNE** - 90 forskellige detaljerede modelbane-forslag - store og små. **Den skal De købe! Kr. 5,75**

**W. Bay: Locomotives of the Private Railways of Denmark**  
(49 fotos) **kr. 18,00.** - Denne bog bør De købe, medens den endnu kan fås!

**TT-GAUGER'S HANDBOOK** - Amerikansk hobbybog for TT-folk med masser af skalategninger af lok, vogne, bygninger og sporplaner 48 s. **kr. 7,25**

**ODIN & ROESKILDE** - Det store flotte 88 siders billedhefte med danske lok og motorvogne før og nu. Kun 10 kr. (plus porto). DSB's DAMPLOK 1847-1959 En interessant historisk oversigt udarbejdet af eksperter. (Den supplerer "Odin & Roeskilde") **kr. 8,25.**

### **TIDSSKRIFTER** (prisen i parentes angiver årsabonnement)

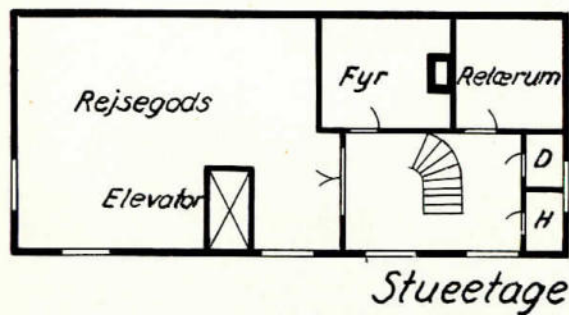
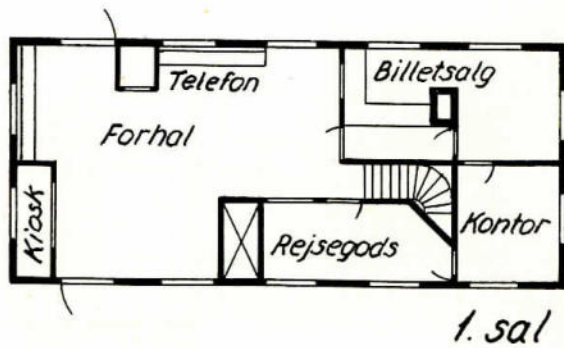
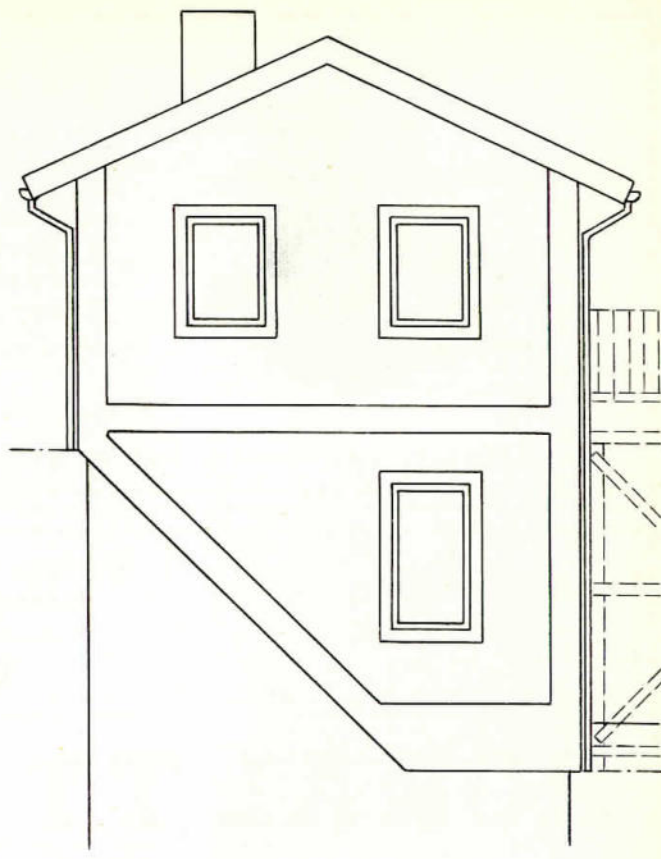
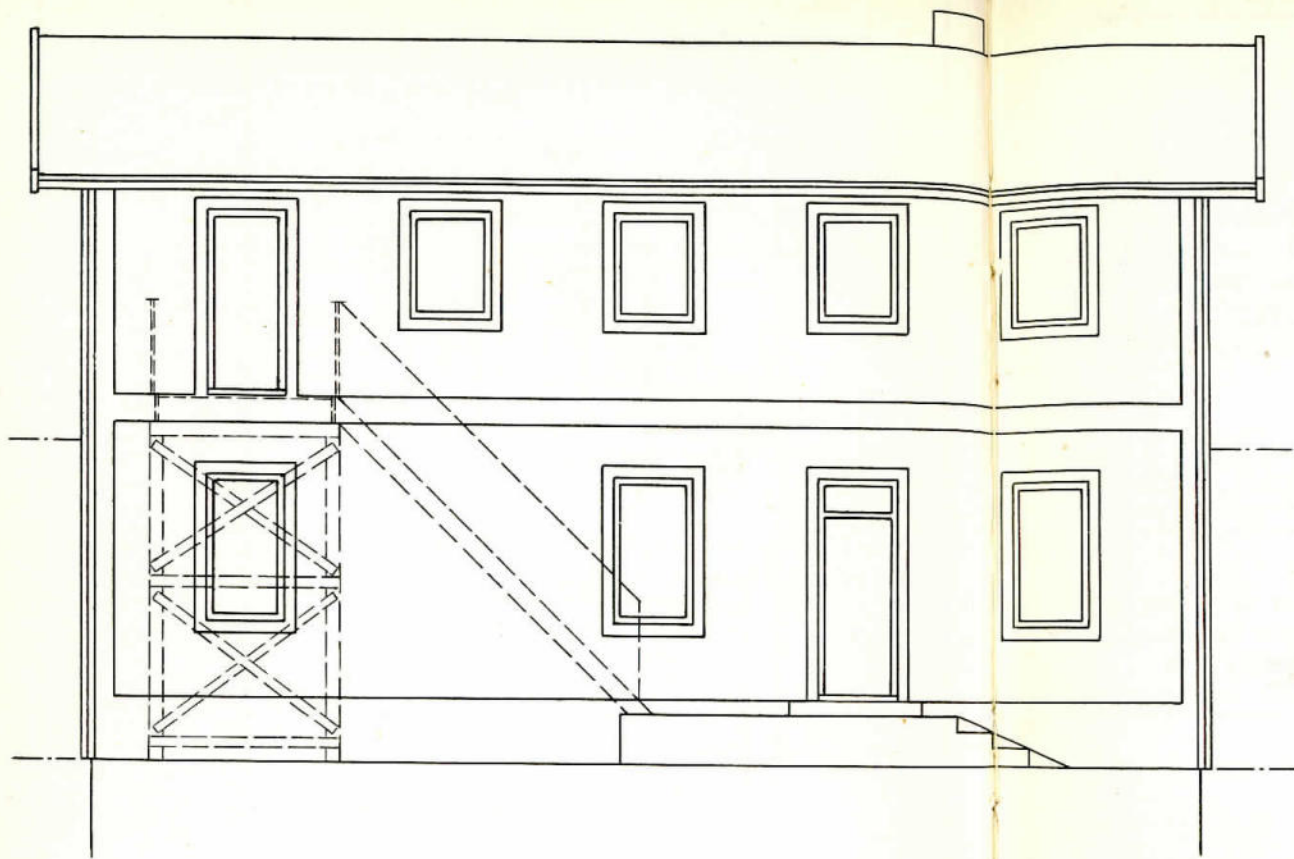
Miniaturbahnen **kr. 3,75** (16 nr. **kr. 60,00**), Model Railways News **kr. 2,75** (12 nr. **kr. 28,50**)  
Meccano Magazine **kr. 1,00** (12 nr. **kr. 12,00**), HO-Rivarossi **kr. 2,00** (6 nr. **kr. 12,00**)  
European Railways **kr. 3,75** (4 nr. **kr. 15,00**), Model Engineer **kr. 1,40** (52 nr. **kr. 65,00**)

Prøvesending 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  
TELEFONORDRE MODTAGES HELE DØGNET

**OBS.** I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan ovennævnte bøger og blade bese. Åben onsdag & torsdag 16-17<sup>30</sup>, fredag 14-20, lørdag 10-14.

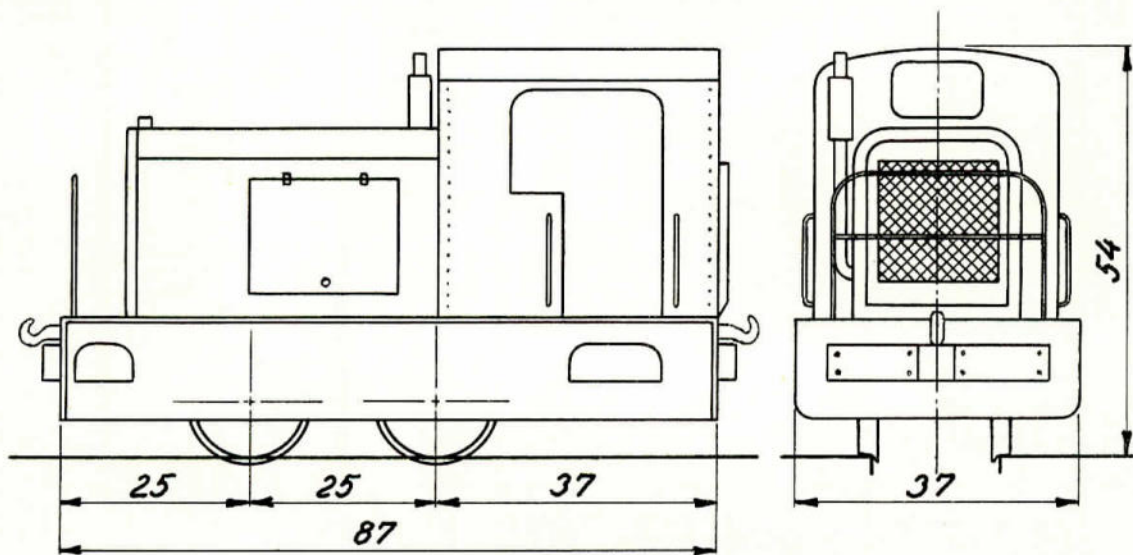




## Stationsbygning

1:1 for skala HO (1:2 for O) 30-1-61 JB Nielsen

Modelbane - Nyt nr. 1 1961



*Free-lance*  
**Dieseltraktor**

*1:1 for skala Q, sporv. 16,5mm*

*31-1-61*

*P. Adamsen*  
*L. Nielsen*

**Modelbane-Nyt nr. 1 1961**