



MODELBANE *Nyt*



2

10. ÅRGANG - 1961

PRIS

250

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

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

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

LONG

LONG

Skotterupgade 5
København N

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. 1,30 pr. m.
JOTOFLEX flexibel skinne (2 sk.) kr. 4,75
JOTOFLEX flexibel punktskinne kr. 6,00
løselede til sporskifte (h. el v.) kr. 9,85

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

SÆRTILBUD!

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

- 8 fra 1954, samt de **komplette**
- **årgange 1955, 1956, 1957, 1958**
- **og 1959.**
- Tilbudet gælder **kun** til 15. 7. 61

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

EUROPEAN RAILWAYS

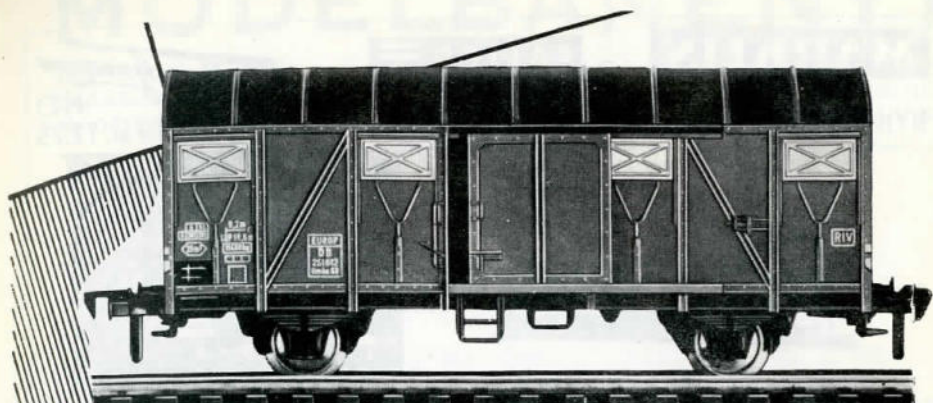
v. Robert Spark, London

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



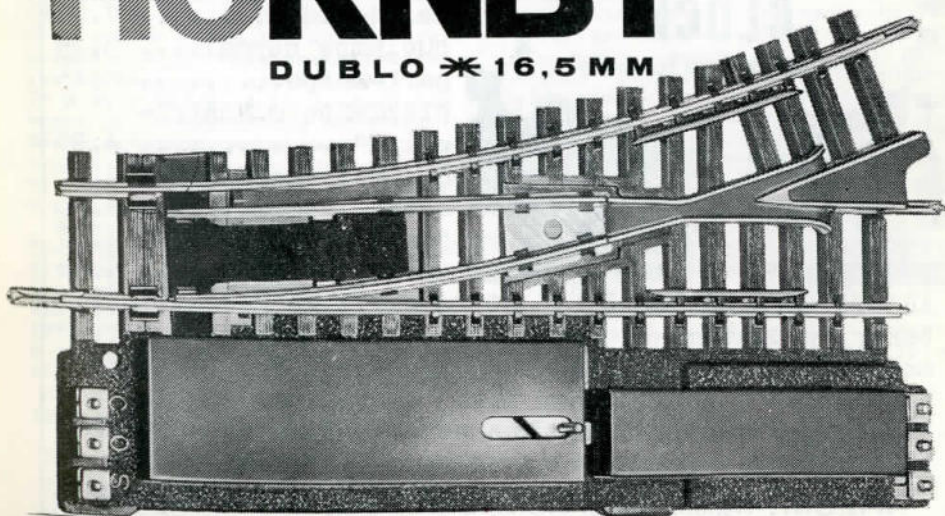
HO

MESSENYHED! Nr.1470 - En model af DB's moderne EUROP-godsvogn af typen Gmhs 53 som også leveres i byggesæt.

Fleischmann

HORNBY

DUBLO * 16,5 MM



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 industrialanlæg
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

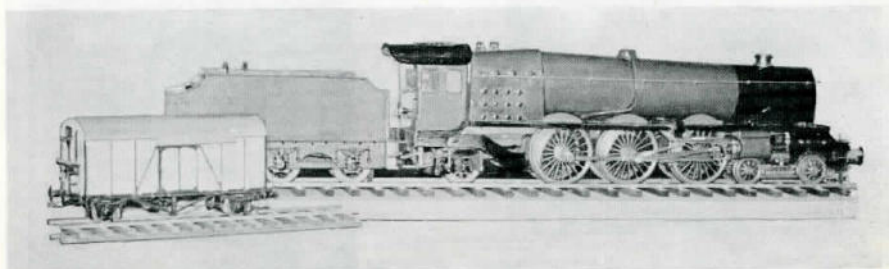
MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBANEBLAD

10. ÅRGANG
Marts-April 1961

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

Med fuld damp!



Princess Royal. Til sammenligning er anbragt en IA-vogn i spor 1 (1:32).

Vi har besøgt en af de få danske udøvere af den i England så almindeligt dyrkede gren af vor hobby: kørsel med "rigtige" damplokomotiver - live steam. De to lok, vi fik forevist, er bygget i 2 $\frac{1}{2}$ "sporvidde"; det er det dobbelte af spor 0 og svarer altså til målestokforholdet 1:22,5. Maskinerne trafikker et havespor, som er hævet ca. $\frac{1}{2}$ m over terrænet på langsgående bukke af sammenboltede brædder. Denne opbygning af sporet tillader lokomotivføreren at følge med lok' et siddende overskrævs på en flad bogievogn.

Begge lokomotiver er bygget i England efter engelske forbilleder, det ene "Great Northern" i 1923 (kun et år efter prototypen, der blev beskrevet i MB-Nyt nr. 10 - 1957), - det andet "Princess Royal" i 1958. "Great Northern" er bygget af en Mr. Baldwin (ikke at forveks-

le med den kendte lokomotivfabrik), mens "Princess Royal" skyldes en brigader Richardt i Wales. Maskinerne er 2-C-1 (462) koblede med henholdsvis 4- og 3-akslet tender. Kedeltrykket er maksimalt 100 lbs. pr. sq.inch (ca. 7 kg/cm²), hvilket giver trykkræfter på op til 15 kg i stempelstængerne.

"Great Northern", der er 2-cylindret, trækker da også let 2 vokse på vandret bane og "Princess Royal" endda 3 personer, idet denne maskine er 4-cylindret og understyret med 3 overhederrør. Kedeltrykket kan synes faretruende højt, men kedlerne har trykprøvningscertifikat, og de er naturligvis forsynet med sikkerhedsventiler.

I førerrummene findes vandstands-rør, manometer, dampregulator, omstyringsbuk for Walscheart-styringen og betjeningshåndtag for fødevandspumpe, dampblæser og damp-

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)-

viser DANSK JERNBANE KLUB's særtog på Næstved-Præstø-Mern-Banen forspændt lok nr.4. (The Danish Railway Club running a special on the private railway Næstved-Præstø-Mern.)

Photo: Kurt Wessel Hansen



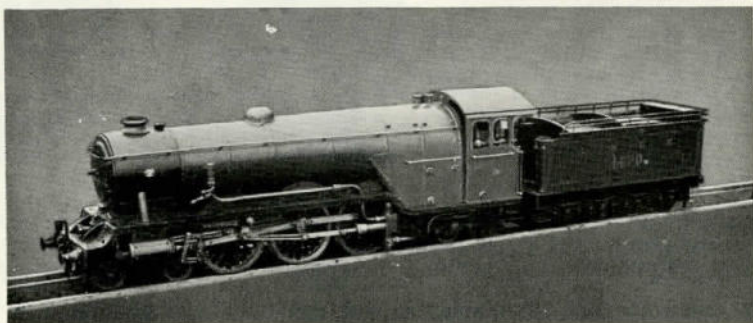
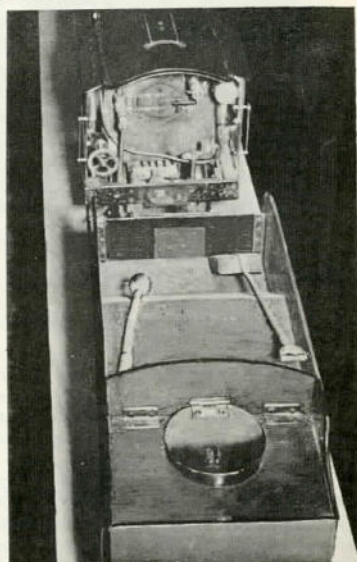
Great Northern fyres op. Bemærk den vandkran-agtige sugepumpe.

fløjte (der har samme tone - og dermed længde - som originalen!).

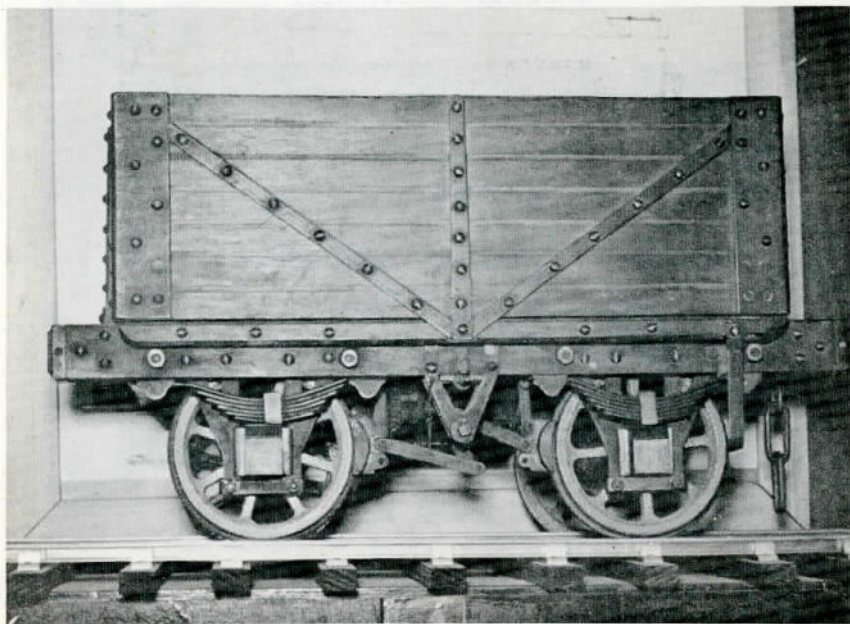
Lokomotiverne opfyres med trækul, hvorunder den nødvendige træk i fyret etableres ved hjælp af en sugepumpe, der tilsluttes skorstenen. Når kedeltrykket er omkring 3 kg/cm², kan maskinernes egen dampblåser overtage lufttilførslen, og der fyres nu videre med rigtige (knuste og sigtede) Wales-kul.

PS. Vor "live steamentusiast" har gennem flere år søgt at udbrede interessen blandt danske mj-byggere for bygning og kørsel med damplokomotiver. Han står nu for at skulle emigrere og udtrykker ønsket om, at man ikke helt vil slippe denne fascinerende side af mj-hobbyen. Hvis nogen - eventuelt gennem denne artikel - skulle have fået interesse for dampkørsel, vil redaktionen gerne høre nærmere og eventuelt formidle forbindelse mellem de interesserede.

Et kik i førerrummet på Princess Royal.



Great Northern



Dampbanen kan også fremvise denne model fra forrige århundrede af en walisisk kulmine-vogn. Køretøjet er fremstillet af vognfabrikken som demonstrationsmodel.

VOR LÆSER —



Hr. redaktør.

De bedes venligst besvare følgende spørgsmål:

1. Jeg har i P.E. Harby's bog "Gods- og personvogne til modelbanen" under afsnittet "MOROP" læst, at 3-skinne-drift sikkert ville blive taget op til ny overvejelse inden for sammenslutningen. Er det sket, og hvilket resultat er man i så fald kommet til?

2. Er der nogen fabrikker, der fremstiller produkter udelukkende efter NEM-normerne (hjulflangerne undtaget)? Hvis der er det, hvilke da?

Venlig hilsen
"en modelbaneentusiast"

Vi har forelagt spørgsmålene for P.E. Harby, der svarer:

Vedrørende strømart har man indtil nu udelukkende standardiseret jævnstrøm til trækraft. Vekselstrøm kan bruges til belysning i bygninger m.m. Sporet er standardiseret som et almindeligt jernbanespor med to skinner.

Ved udarbejdelse af fritrums- og konstruktionsprofil samt signaturer for sporplaner er der taget hensyn til eksistensen af midtliggende og sideliggende tredieskinne samt luftledning, men deres nøjagtige beliggenhed er ikke diskuteret (endnu).

Det sidste spørgsmål vil jeg besvare således, at da NEM endnu ikke er fastlagt for alle områder af modeljernbanelæseset, kan de "store" firmaer ikke rette sig udelukkende efter NEM, men må køre videre med deres egen standardisering ved siden af NEM's. Jeg har indtryk af, at de "små" firmaer, som kun fremstiller en enkelt artikel som f.eks.

Fortsættes side 50.

Setedalsbanen



Loko nr. 2

Setedalsbanen fra Grovane til Byglandsfjord i Norge har før været omtalt her i MB-nyt (nr. 7 - 1957). Det turde derfor være usædvanligt igen at beskrive denne bane. Jeg vil dog gerne gennem følgende billedserie så kraftigt, det er mig muligt, henlede læsernes opmærksomhed på denne bane, som utvivlsomt er hele Norges, ja Skandinaviens smukkeste, hyggeligste og morsomste.

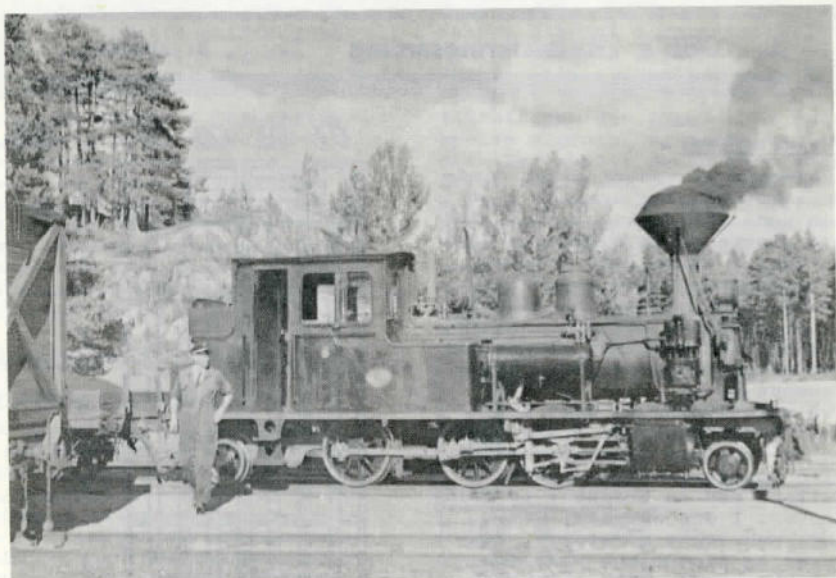
Hvis De har planer om at rejse til Norge, og hvis De som jeg nærer det ønske engang at se et rigtigt "prærietog", som vi kender dem fra indianerfilm, ja, så er chancen her! - Se på billederne, og De må give mig ret. - Jeg kan love Dem, at skorstenen er agte; den kan ikke alene ses, men også høres!!

Vent dog ikke for længe. - Setedalsbanen har fået sin dødsdom; den skal, skønt underskuddet kun er 200.000 kr., erstattes af en vej til 25.000.000 kr. Man regner med allerede i foråret 1962 at måtte indstille persontrafikken og i 1963 godstrafikken.

Lige et par praktiske bemærkninger og oplysninger om banen.

Setedalsbanen udgår fra Grovane, der kun ligger ca. 20 km fra Kristianssand. Banen er ca. 60 km. lang og har sporvidden 1067 mm. Persontrafikken besørges af 3 motortog daglig i hver retning. Godstoget, der kører fra Grovane kl. 9,17 og returnerer hertil kl. ca. 17,00, medfører også personvogne, og ønsker De at opleve banen rigtigt - kort sagt, vil De prøve en tur med "damphesten" fra firsernes vilde vesten, så bør De tage med godstoget. Skriv til N.S.B. og bed om tilladelse til at kigge og fotografere, så bliver De godt modtaget, og jeg kan love Dem en fantastisk oplevelse. Selv har jeg haft lejlighed til at få en tur på dette "prærielokomotiv", mens det mosede sig op ad langs kanten af en elv med massivt fjeld til den anden side, gennem kurver på 150 ja ned til 80 m. i radius, over broer gennem tunneller og på banens sidste del langs blanke søer og mørke skove --- den tur vil jeg sent glemme! God tur!

S.J.



Loko nr.5 på Horndal station.



Loko nr.5 tager vand på fri strækning ved Erje station.

Relæstativer

Relæerne er ved de aller mindste sikringsanlæg ophængt i et skab under betjeningstavlen. Ved alle større anlæg anbringes de i stativer i et særligt relærum, og betjeningspulten indeholder udover trykkontakter og lamper kun de såkaldte vækkere - alarmklokker, der markerer sporskifteomstilling, togvejsopløsning og lignende.

Relæstativerne er delt i 6 etager, der benævnes 0 - 5 oppefra og nedefter. Endvidere opdeles stativerne i lodrette "felter" med en bredde = to relæpladser. I den øverste, 0-te etage anbringes modstande, sikringer og plader med + klemmer (returklemmer), mens relæerne beslaglægges de øvrige etager. Aller nederst i relæstativerne sidder endemufferne for de kabler, der fører til stativet. Felterne nummereres 01, 02, 03, ... o.s.v. Et felt kan f.eks. indeholde de relæer, der styrer et sporskifte og 2-3 felter ved siden af hinanden kan indeholde relæer, modstande, sikringer o.s.v. for et signal med tilhørende togveje. Nogle felter - eventuelt et helt stativ - beslaglægges af blinkere, transformatorer, ensrettere og lignende apparater, der deltager i anlæggets strømforsyning.

Klemmenummerering og ledningsføring.

Hver eneste tilslutningsklemme er kendetegnet ved et nummer, der angiver klemmens placering. De to eller tre loddeflige på trykkontakter og tableaulamper har dog et fælles nummer, nemlig den pågældende kontakts eller lampes "længde- og breddegrad" (se nr. 3/60), altså f.eks. 021 07.

Relæklemmernes numre er sammensat af 3 chiffergrupper, hvoraf

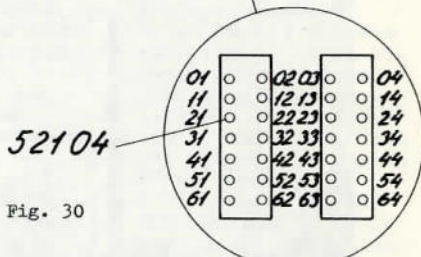
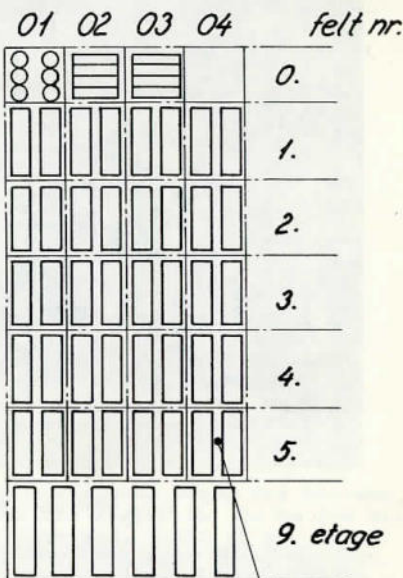


Fig. 30

den første gruppe angiver klemmens etage-nummer, den sidste klemmens felt-nummer og den mellemste klemmens plads i det ved etage- og felt-nummeret bestemte rum, der f.eks. kan være udfyldt af to relæer eller en relægruppe. Klemmerne sidder jo ordnet i lodrette og vandrette rækker, og det sidste chiffer i 2. gruppe angiver netop den lodrette række nummer, mens det eller de to første chiffer er nummeret på den vandrette række. Systemet fremgår af fig. 30.

Numrene på kabelendemufternes klemmer minder om relæklemmenumrene, kun er første chiffergrupper her altid tallet 9 og den sidste et løbenummer for endemuffen.


Ledningsmontagen i relæstativ og betjeningspult udføres med plastikisoleret kobbertråd, der trækkes fra klemme til klemme. En ledningsafgrøning vil således altid ske på en forhåndenværende klemme. Ledningerne sammenbindes til bundter, dog således at de enkelte ledere kan trækkes ud ved senere ændringer.

V Relæanlæggenes strømløb.

Strømskemasignaturer.

Det synes ved første øjekast mest nærliggende at afbilde et sikringsanlægs strømløb geografisk, således at de enkelte komponenter i anlægget tegnes stileret i indbyrdes korrekt beliggenhed, og ledningsforbindelserne markeres som linier trukket mellem komponenterne. Ved et så kompliceret elektrisk organ som et relæsikringsanlæg ville en sådan afbildning imidlertid blive ganske uoverskuelig. Statsbanerne anvender derfor en tegnemåde, hvorved det betragtede strømløb afbildes som en lodret linie, ved hvilken de enkelte komponenter er anbragt som huse ved en landevej og i den orden, hvori de passerer af strømmen. Ved en komponent forstås i denne forbindelse kun den enkelte relækontakt eller spolevikling, som indgår i strømløbet, ikke hele relæet.

Et strømskema afbilder altid sikringsanlægget i normalstillingen (med sporskifterne i + stilling og signalerne på stop, - jævnfør kap. I, nr. 6/59). Relæernes tilstand i normalstillingen angives på strømskemaet med en pil ud for relæspolesignaturen (opadvent pil: tiltrukket, nedadvent pil: frafaldet); relæer med stålkerne har i stedet for pilen et ↓ - eller et ↑ -tegn, som markerer, at relæet har spær. Relækontakter markeres som vandrette tværstreger. Er kontakten

sluttet i normalstillingen, ender tværstregen ved lederen. Er kontakten afbrudt i normalstillingen, skærer stregen gennem lederen. For at oplyse, hvilket relækontakt tilhører, vedføjtes kontakstregen den pågældende relæspoles signatur og normalstillingspil. Der skal i denne forbindelse gøres opmærksom på forskellen mellem på den ene side slutte- og brydekontakter og på den anden side "i normalstillingen sluttede" og i "normalstillingen afbrudte" kontakter. En kontakt, som afbildes således , er sluttet i normalstillingen.

Signatur	Spole og kontakter på:
	Almindeligt relæ
	Togvejspærrerelæ
	Omstillingsrelæ
	Signalstyrelæ
	Spørrelæ
	Trykkontakter, bryde- og slutte-
	Do. med spær.

Fig. 31. Strømskemasignaturer

Hvorvidt kontakten er en slutte- eller en brydekontakt, kan vi kun afgøre ved at betragte normalstillingspilen: Den vender nedad, og følgelig er relæankeret frafaldet i normalstillingen. Kontakten er således sluttet ved frafaldet anker, og må da være en brydekontakt. Signaturerne fremgår i øvrigt af fig. 31.

Fig. 32 er en sammenligning mellem sædvanlig strømskemategning og DSB's tegnemåde. Figuren er en super-simplificering af relæsikringsanlæggenes princip: Signalstyrestrømløbet er afhængigt af togvejsstrømløbet, som igen er afhængigt af sporskiftestrømløbet. Spærringerne er jo gensidige, men de modsatte afhængigheder er ikke vist.

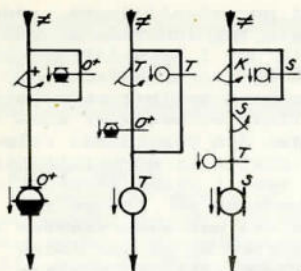
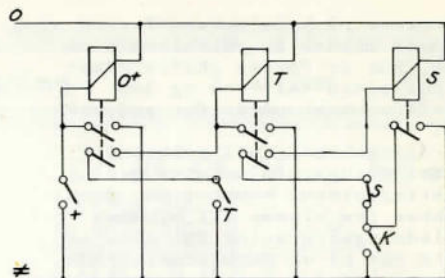


Fig. 32.



Sporskifte-omstillingsrelæet trækker, når trykkontakten mrk. + betjenes. Omstillingsrelæet giver strøm til sporskiftemotoren, der trækker tungerne over i + stillingen. Trykkontakten kortsluttes - overstoppes - af en kontakt på omstillingsrelæet, således at den kan slippes igen, så snart relæet trækker - en yderst almindelig forbindelse, der da også indgår i alle de tre viste strømløb. Omstillingsrelæet har en sluttekontakt i togvejsstrømløbet og tillader derved kun togvejsrelæet at trække, når sporskiftet er i + stilling. Togvejsknappen overstoppes, hvorved der sker togvejsfastlægning (togvejsrelæet kan ikke igen falde fra). Signalstyrelæet, ved hvis tiltrækning signalet går på grønt, trækker over en kontakt på togvejsrelæet, når kør-knappen K nedtrykkes. K overstoppes også, men da man skal kunne sætte signalet på stop når som helst uden at opløse togvejen, er der indskudt stop-knappen S, som bryder strømmen til signalstyrelæet. Kontakter til opløsning af togvej og + stilling af sporskifte er ikke vist.

Bemærk iøvrigt den principielt forskellige placering af afhængighedskontakten i togvejs- og i signalstyrestømløbet: Signalet skal gå på stop, hvis togvejen af en eller anden grund opløses, mens togvejsrelæet ikke må falde fra, fordi sporskiftet svigter.

I principskemaer som dette, kendtes relæspolerne og de tilhørende kontakter foruden ved spolesignaturen også med et bogstav; i strømskemaer for bestemte anlæg påskrives numrene på samtlige de klemmer, som det betragtede strømløb passerer. Disse klemmenumre viser for det meste direkte hvilke spoler og kontakter, der hører til samme relæ, og eventuelle bogstaver tilføjes kun for at lette overskueligheden.

Lidt strømskema- og relæteori.

Relæafhængighederne kan normalt etableres på flere måder. Ved opbygningen af strømløbene går man imidlertid (i virkeligheden men ikke nødvendigvis også i model) ud fra det princip, at en uregelmæssighed ved sikringsanlæggets funktion - strømafbrydelse eller relæfejl - skal forårsage mindst mulig fare. Da de fleste fejl vil medføre, at relæerne falder fra, arrangeres strømløbene sådan, at relæerne er tiltrukket i den mest farlige af strømløbets tilstande.

For et togvejsspærrelæ er f.eks. "togvejen ikke fastlagt" den farligste tilstand; togvejsrelæerne er derfor tiltrukket i denne stilling (normalstillingen). (Dette er i strid med fig. 32, der jo imidlertid er en forenklet fremstilling).

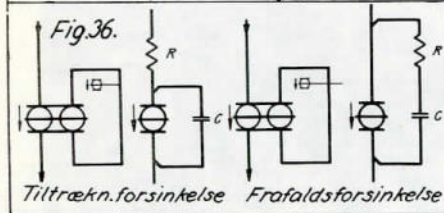
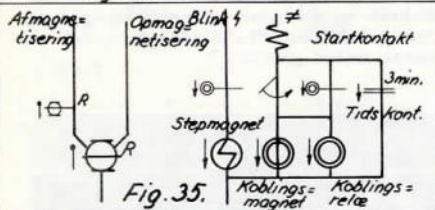
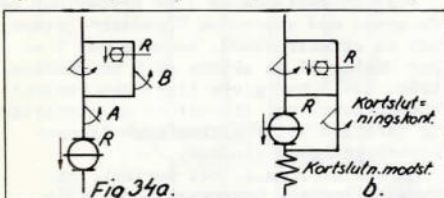
Der kan ved relæafhængighed forekomme til principielt forskellige forhold: En funktion kan være således afhængig af en række andre funktioner, at den først kan iværksættes efter at samtlige disse er udført, og afhængigheden kan være således, at den første funktion kan ske, blot een af de øvrige funktioner er udført. Et eksempel på det første er togvejsfastlægningens afhængighed af samtlige sporskifters rigtige stilling. Det andet forhold træffes ved et signals afhængighed af de togveje, det gælder for. Fig. 33 viser de to former for afhængighed etableret på forskellig måde.

Et meget anvendt fænomen, som vi traf i fig. 32, er holdestrom-

	A kan udføres, når både B og C er udført	A kan udføres, blot enten B eller C er udført	A kan <u>ikke</u> udføres, når både B og C er udført.	A kan <u>ikke</u> udføres, blot enten B eller C er udført.
Funktion A i-værksettes ved, at relæ A bringes til at <u>trække</u> med betjeningsknappen K.				
Funktion A i-værksettes ved, at relæ A bringes til at <u>fælde</u> med betjeningsknappen K.				

Fig. 33. Det er forudsat, at relæ B og C trækker, når funktion B og C udføres. Hvis de falder skal deres sluttekontakter erstattes med brydekontakter og omvendt.

løbet, der benyttes, hvor en funktion (f.eks. fastlæggelsen af en togvej) ønskes startet ved en ydre impuls (nedtrykning af tog-



vejs-knappen), men herefter ikke må kunne påvirkes før en anden impuls udløser den. Udløsningen kan ske ved hjælp af en brydekontakt, der indskydes ved A eller B (fig. 34 a), eller den kan foregå ved, at relæet kortsluttes som vist på fig. 34 b. Den sidste metode foretrækkes, hvor en for tidlig udløsning (som følge af fejl ved brydekontakten) kan være farlig. Som omtalt i afsnit IV (nr. 6/60) kan et almindeligt relæ med holdestrømløb med fordel erstattes af et stålkernelrelæ.

Fig. 35 viser et strømløb med stålkernelrelæ samt strømskemaet for anvendelsen af det specielle tidsrelæ, hvis funktion også blev beskrevet i afsnit IV. Ved små tidsforsinkelser på få sekunder anvendes de i fig. 36 viste konstruktioner. Relæspolen, som skal tiltræknings- eller frafaldsforsinkes, kan kobles parallelt med en kondensator eller i serie med en selvinduktion. Ofte benyttes selve relæspolen som selvinduktion, idet der lægges en særlig kortsluttet induktionsvikling (et tykvæget kobberør) om magnetkernen.

J. N.

REDAKTIONELT

Pladsen har været trang denne gang. Vi må udskyde månedens sporplan samt behandlingen af rundspørget til nr. 3/61.

Linieringningstelefonerne (julegaven) er udsendt, men da vi endnu ikke har modtaget listen over de heldige fra statsbanerne, kan vi først offentliggøre navnene i nr. 3.

Københavns Sporvejes museumsvoerne er for nylig istandgjort og bliver den 13. maj samlet til en kavalkade gennem byen. Det er dels på grund af et internationalt trafikmøde, som bliver holdt i København, og dels fordi det den 1. august i år er 50 år siden kommunen overtog "Aktieselskabet De københavnske Sporveje", at man vil fremvise hele kollektionen af gamle morsomme voerne.

Leif Bang
sporvejsentusiast

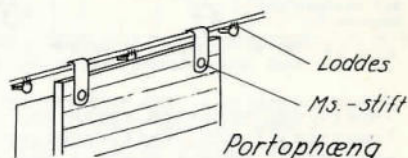
STOREKØBING station

Vi blev i sidste nummer færdig med hovedbygningen og vil nu gå i gang med opbygningen af stationens varehus.

Sider, gulv og tag fremstilles af 4 mm krydsfiner (taget gerne tyndere). I siderne udskæres portåbningerne et par mm mindre end selve portene, og den ene gavlforsynes med vindues- og døråbning. Husk ved opmærksomheden at trække 2 x materialetykkelsen (ialt 8 mm) fra i gavlenes bredde og gulvets længde og bredde. Sider, gavle og gulv samles med lim og stifter, der trækkes ud, når limen er tør; hjørnerne forstærkes med lister. De to tagplader skærpes på kanterne, så de dels slutter tæt til hinanden i tagryggen, dels kommer ned på en tykkelse af 2 mm i tagskægget. De fastlimes med en forstærkningsliste under tagryggen.

Perronen rundt om huset er også af 4 mm finer. Den udsaves i eet stykke, der skal passe stramt om murene. (Det stykke, der bortskæres, kan benyttes til gulv). Perronen fastlimes i højde med gulvet, og samlingen forstærkes på undersiden med en 10 x 10 mm trekantliste, der skal illudere beton-konsol. Ujævnhederne i portåbningerne ved overgangen mellem perron og gulv udsparles med plastisk træ og slibes.

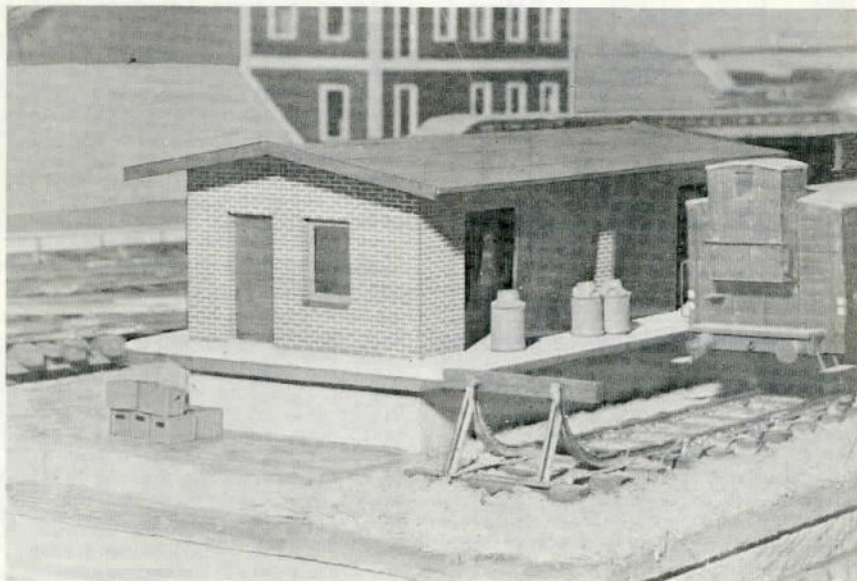
Taget beklædes med "tagpap" 2-3 cm brede strimler af mellemfint sandpapir, der fastlimes med celluloselim, således at de overlapper hinanden et par mm. På enderne af taget fastlimes vindsceder af 2 x 5 mm liste.

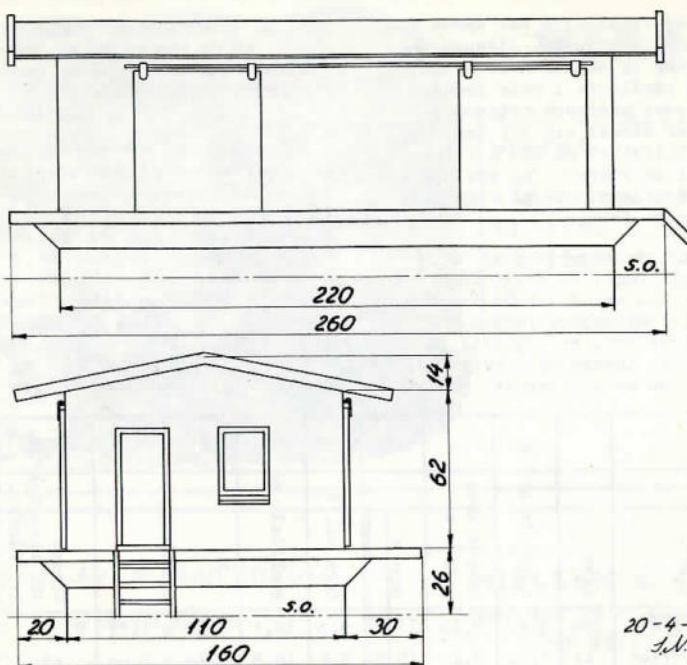


Portene udskæres af 1 mm krydsfiner og forsynes med vandrette "brætter" (ridses med en skrue-trækker). De ophænges i et par beslag på en skinne af 1 mm messing-tråd. Gavldøren gives ligeledes vandret bræddeinddeling. Vinduet er af plexiglas og forsynes med teaktræsramme ligesom hovedbygningens vinduer.

Murene udføres i rødt murværk, der fremstilles som beskrevet i nr. 6/60. Gulvet og sokkelen males beton-grå og taget tagpap-sort. Vindsceder, dør og porte males grønne.

I.N.





MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

er for en gangs skyld i spor O. Vognen - en oldtimer - godsvogn fra GDS - vil med sine beskedne dimensioner være velegnet for "det lille O-anlæg". Hr. Kaj Larsen, der har opmålt og tegnet køretøjet, fortæller følgende:

Da jeg forrige efterår i andet årinde lagde vejen gennem Gilleleje station, stødte jeg på en af Gribskovbanens gamle vognkasser, der nu er opstillet og anvendes som skur ved det hegn, som skiller perron- og læssespor. En flygtig undersøgelse godtgjorde, at vognen frembar så mange interessante træk, at den, da den på grund af sin korte længde, tillige er velegnet som model på et mindre anlæg, var værd at opmåle.

Vognkassen er nu opstillet på høje bukke og er undergået en del forandringer, siden den blev bygget. Tegningen er derfor en rekonstruktion, men efter absolut sikre spor. En nøjagtig datering af vognen er ikke mulig, da ingen fabriktionsplader fandtes, men da vognen i sine detaljer minder om engelske køretøjer fra før nationaliseringen - således er f.eks. hele undervognen med pufferplanker, vanger og tværafstivninger fremstillet af egetræ - er det muligt, at den er bygget kort efter århundredeskiftet.

Vognen har en længde af 6170 mm over puffer, en akselafstand på 2720 mm og er tillige meget smal. Den fremtræder nu med rester af hvid maling, bag hvilken bogstaverne GDS kan spores.

Hvorledes den oprindelig har været be-
malet kunne ikke afgøres, ligesom vog-
nens litrering og nummer helt er for-
svundet. En håndliste i hele længden
angiver, at det nederste trinbrædt
tidligere har strakt sig til gavlene,
som det er tilfældet på DSB's litra
DO. Øverst i de yderste fag sås nogle
nu lukkede åbninger, der på tegningen
vises som hvide felter.

Skruehuller på indersiden af de 22
mm tykke vægge rundt om disse åbninger
viser, at de har været lukket indefra,
velsagtens af jalousier. Vognen har
haft fire skydedøre, en udvendig på
hver side og en indvendig i hver gavl.

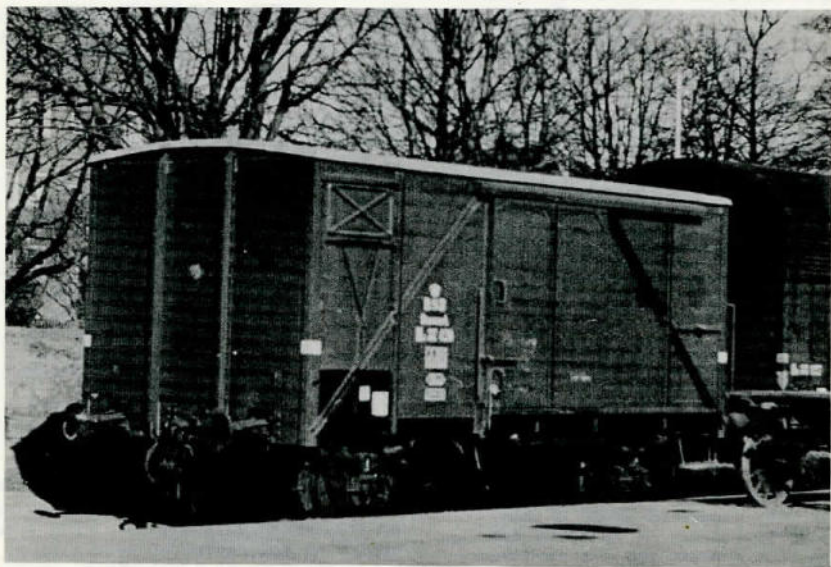
Akselgaflerne er nr. fjernet, men af-

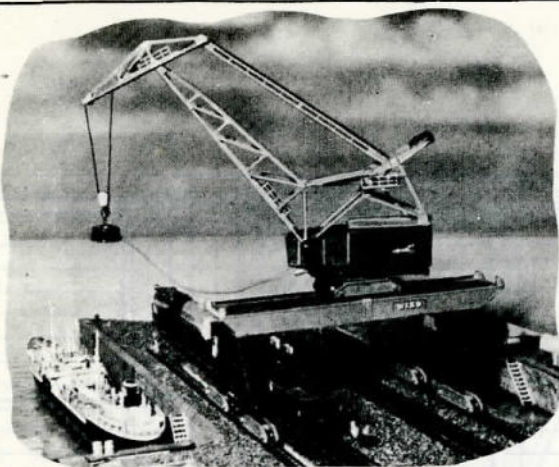
tryk på indersiden af vangerne gør det
klart, at de har været af meget spin-
kel konstruktion. Hjulene har antage-
lig været stjernehjul.

Kaj Larsen

På bagsiden af midtersidearket
bringer vi - på opfordring - DSB's
litra HJ. Vognene er bygget siden
1956 på centralværkstederne i Kø-
benhavn og Århus på undervogne for
ældre åbne godsvogne af litra PJ,
PJR, PJB og PJS. (Disse er bygget
1920-24 hos Scandia). Tegningen
viser HJ 37 301 - 38 000. Hjerne
bygges også i to andre udgaver,
nemlig 37 001 - 37 279 og 37 501 -
37 705, jfr. nedenstående oversigt.

Nummer	Antal	Afsejlfstand m	Længde over puifer m	Last t	Tara ca. t	Bundflade m ²	Døråbning m	Bremse RS: rangerskrbr. H: håndbr. TL: trykluftledn. G: godstogabr.
37001-37279	100	4,20	8,10	15,5	9,0	18,4	1,60 x 1,99	H, RS TL, G
37501-37705	11	4,50	8,64	15,5	9,6	18,8	1,80 x 2,00	RS TL, G
37301-38000	43	4,50	8,23	15,5	9,5	18,8	1,80 x 2,00	H TL, G





WIAD

WIAD er altid
aktuel

WIAD-huse er
afstemt i de
rigtige far-
ver

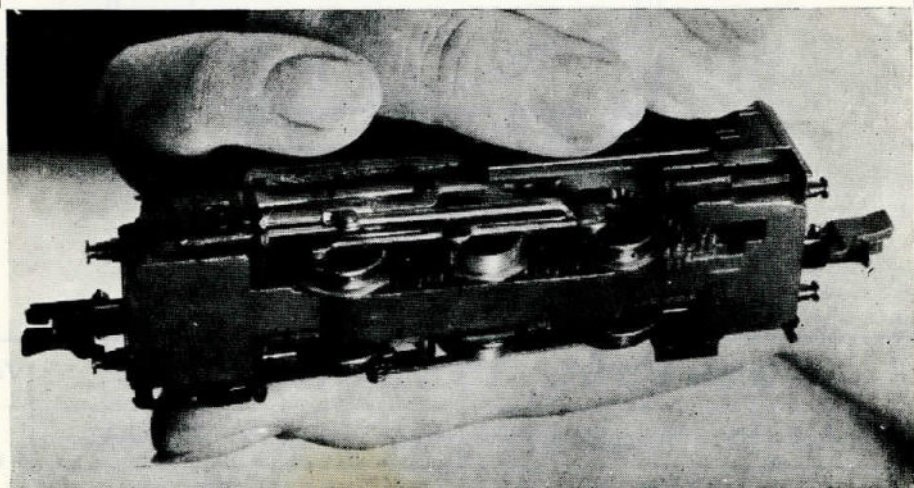
WIAD LIGNER !

SKALA- & NATURTRO
MODELLER

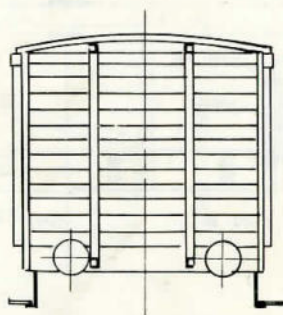
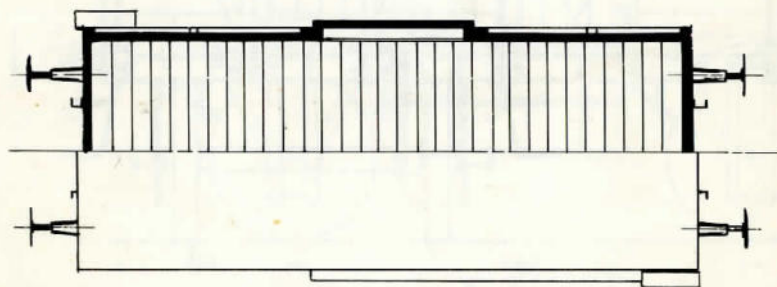
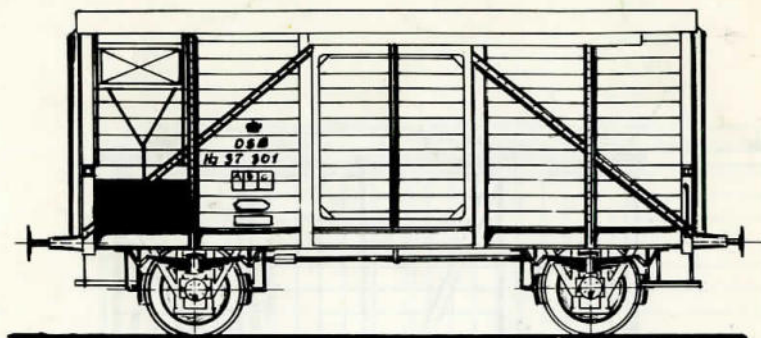
Generalagentur:

NIELSEN & CURTH
Bredgade 25 A, København. K.
Telf. 9117 - 9118

ROKAL TT GOD KØRSEL
på ringe plads!



(foto: Miniaturbanen)



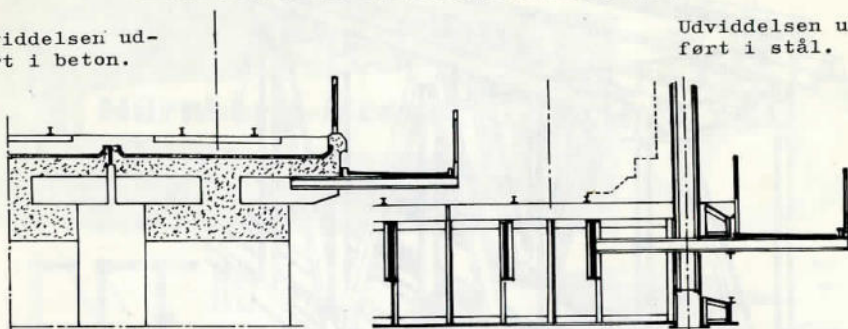
D.S.B's Stykgodsvogn Ltr. Hj 37 301-

Tegnet: A. Hansen Dato: 27-11-60 1:1 HO.

LILLEBÆLTSBROEN -

Udvidelsen udført i beton.

Udvidelsen udført i stål.



DSB's forslag til udvidelse af den eksisterende bro.

Fortsat fra nr. 1/61.

Man kan roligt sige, at broen har klaret de forløbne 25 år godt. Der har ikke været tale om væsentlige "børnesygdomme" og vedligeholdelsesudgifterne har holdt sig nede i et yderst rimeligt plan.

Ved opførelsen havde man taget i betragtning, at broen efterhånden ville synke ca. 75 cm. Man formoder idag, at broen har "sat sig" til trods for, at den kun er sunket 50-55 cm (disse tal gælder kun de to midterste størpiller).

I den forløbne tid har broen været malet 2 $\frac{1}{2}$ gang (een gang maling tager nemlig op mod en halv snes år). Hvilket giver en årlig vedligeholdelsesudgift på omkring kr. 300.000. Den tæring, der er sket, må siges at være minimal og har ikke forringet broens styrke nævneværdigt.

Der er i den seneste tid fremkommet en del forslag angående Lillebæltsbroen spændende lige fra udvidelser til helt nye broforslag. Nogle af de vigtigste skal i det følgende kort omtales.

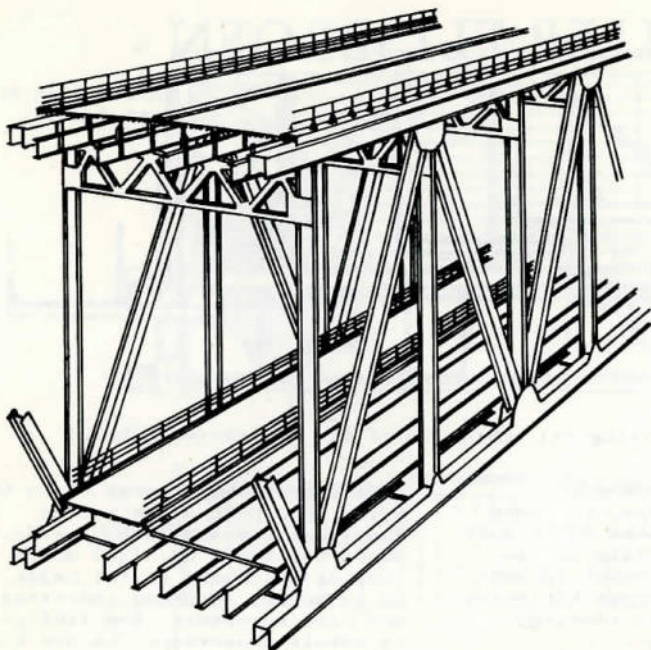
I august 1960 fremkom et forslag til en ny hængebro over bæltet. Ifølge dette forslag skal den nye bro kun benyttes til biltrafik og påtænkes bygget et par kilometer nordøst for den nuværende bro.

Brobanerne skal bæres af to 60 meter høje betontårne med en indbyrdes afstand på 600 meter. Broen vil blive ca. 1300 meter lang og skal have en fri højde på 40 meter. Brobanen indrettes med fire kørebaner. Som tidligere omtalt reserveres den nye bro bilisterne, de øvrige trafikanter henvises til den gamle bro. Anlægsudgifterne for en sådan bro vil blive omkring 110 mill. kr. og vil kunne opføres på 5 - 10 år.

Efter dette forslag var fremkommet, rørte DSB på sig. Man havde nogle år tidligere udarbejdet et projekt til udvidelse af broen.

Ifølge dette skal broen forsynes med endnu et udhæng, denne gang på jernbanesiden. "Altanen" skal indeholde en 2,20 meter bred kørebane beregnet på lettere motorkøretøjer og cyklister. Man kan herved frigøre den eksisterende kørebane til bilister alene. Forslaget, der kun er tænkt som en midlertidig løsning, vil skønsmæssigt koste 5 mill. kr.

I begyndelsen af oktober 1960 gjorde to unge civilingeniører V.N.J. Gimsing og H.A. Svendsen sig bemærkede med et sensationelt forslag til udvidelse af den eksisterende bro. Broen skal forsynes med en



Den eksisterende bro forsynet med en "førstesal". Broen ses snittet igennem.

ekstra brobane anlagt på de eksisterende hoveddragere. Brobanen skal udføres i 13 mm tykke stålplader og indeholder fire kørebane. Den eksisterende brobane skal ombygges, således at broens totalvægt ikke bliver væsentligt større.

Øverste etage forbeholdes bilisterne, medens de eksisterende kørebane skal befordre lettere motorkøretøjer, cyklister samt fodgængere.

"Altanfortorvet" skal demonteres og et nyt anlægges indenfor hoveddragerne.

Forslagsstillerne hævdede, at dette projekt ikke ville koste stort mere end 44 mill. kr.

I forhold til den foreslåede nye bro, ville man altså spare omkring 66 mill. kr. Endvidere vil udvidelsen kunne fuldføres på 1-2 år, imod de 5-10 år det vil tage at opføre en ny bro.

Endnu et forslag har været på tale, nemlig nedlæggelse af det ene spor over broen. Forslaget

har været fremme flere gange, men er hver gang stødt på stor modstand fra DSB. Broen befordrer 110 tog i døgnet, og ifølge forslagsstillerne skal et sådant antal sagtens kunne afvikles uden forsinkelser på en enkeltsporet bane.

Der er ingen tvivl om, at man inden ret længe enten påbegynder en ny bro eller en ombygning af den eksisterende.

"Spåmænd" har således forudsagt, at arbejdet skulle være påbegyndt allerede i slutningen af 1960. Givet er det i alle tilfælde, at om to år kan den eksisterende bro ikke længere klare trafikken. Broens maksimale kapacitet er, som den ser ud i dag, på 1500 biler i timen. Gennemsnitlig 6-7.000 biler passerer i øjeblikket broen i løbet af et døgn.

Ifølge statistikere vil dette tal være overskredet om et par år.

K.W.H.

Nürnberg-Messen

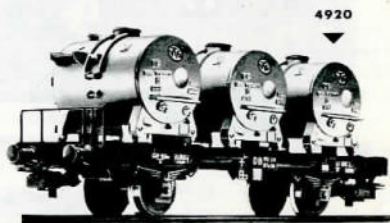


den XII. internationale legetøjsmesse i rækken - bød som sædvanlig på mange spændende nyheder, hvoraf vi dog i første række vil beskæftige os med artikler, som vi vil formode især har MB-NYT læsernes interesse. Rækkefølgen i hvilken vi nævner de enkelte firmaer angiver ingen vurdering af disses betydning men begrundet sig i, at stoffet ikke er fremkommet samtidig fra alle firmaer, og tillige kan ombyrdringen af bladet også spille ind. Vi starter med

MÄRKLIN

som i år har lagt vægt på en lang række nyheder med forbillede i udenlandske jernbaner, USA, Østrig og Schweiz.

Nr. 3062/4062 er GM's type F7 dobbeltdiesellok (A-A), som er ualmindelig fint detaljeret og leveres i SANTA FE og NEW HAVEN RR.'s farver. Kur den ene enhed indeholder motor, men ønsker man en ekstra stærk trækraft, kan man købe





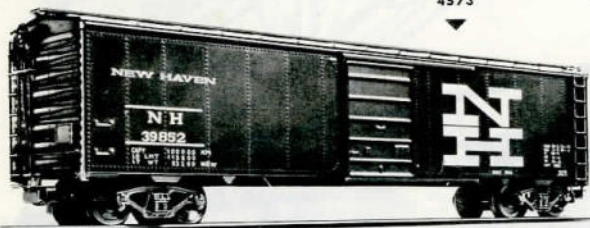
4570

to eller flere af den enhed, som er forsynet med motor.

Billederne på denne side viser en række karakteristiske amerikanske godsvogne, hvor man især bør bemærke, at man ikke kører med puffer som på europæiske jernbaner, men anbringer kobling og puffer i én enhed, benævnt centralkobling. Mange af de europæiske smalsporbaner anvender et lignende system, og vi behøver i den forbindelse blot at henvise til artiklen i forrige nummer om smalsporbaner i Corréze.

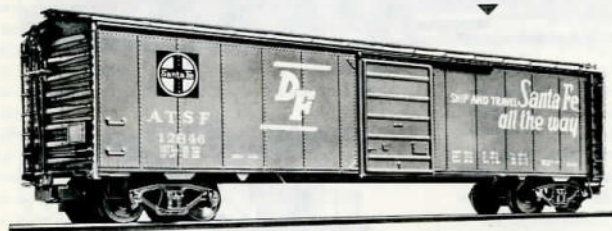


4575



4573

Nederst på siden ser vi en model af ÖBB's ellokk serie 1141 med motor i den bageste bogie, og det er vel at mærke rigtige bogier fremstillet til denne model og ikke et forhåndenværende understel forsynet med en ellers skalatro overdel, som Märklin sommetider har spist kunderne af med. I forbindelse med loket er også udsendt en 2.kl. D-togsvogn fra ÖBB, som ses øverst på næste side. Vi ser derunder (4038) en SBB-vogn af moderne type i lighed med den tidligere udsendte nr.4015, men denne model har ikke drejelige skydedøre og er derfor billigere. Den italienske lukkede EUROP

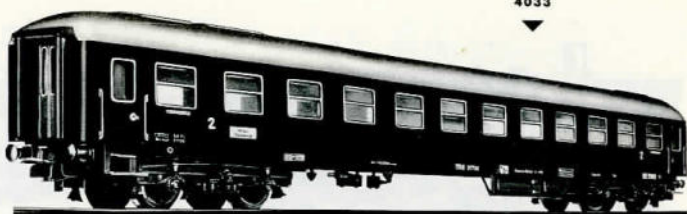


4572



3036

MÄRKLIN



4033



4038

godsvogn (4550) er forsynet med ægte trådvæv i ventilationsfelterne, og bortset fra den kendte bananvogn "Jamaica", som ikke er egentlig ny, er det næste køretøj - nederst på siden - det eneste i fornyelse af den tyske Märklin-vognpark på dette års messe. Det er en model af DB's Kmmks 51, en godsvogn

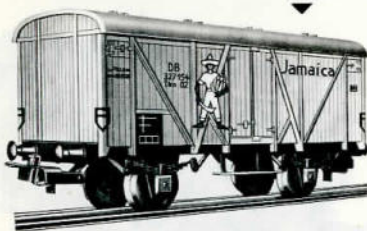


4550

til transport af varer, som let angribes af vejr og vind (korrosion), men som dog nemmest lasses og losses i åbne godsvogne, hvorfor man har konstrueret sådanne forsynet med skydetag. Märklin's model har naturligvis også bevægeligt tag, så af- og pålæsning kan foregå korrekt.

Der kommer en ny sporplansbog på 24 s. med 16 baneforslag for skinner nr. 5100 og 5200. Endvidere bliver følgende artikler ca. 10-12% billigere: nr. 3012, 13, 14 samt 4017 og 4035, hvilket kan bøde lidt på den ca. 10% prisforhøjelse fornylig i forbindelse med ændringer af D-markens kurs.

Følgende Märklin artikler vil næppe blive nævnt i Märklin's efterårskatalog: nr. 3101 persontog, 3201, godstog, 3114 schweizisk hurtigtog, 4016 spisevogn og 7172 skumgummiunderlag.



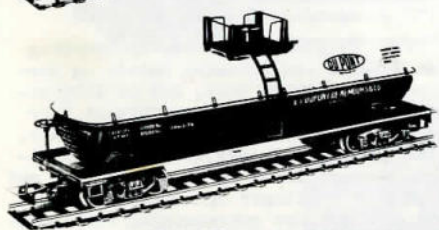
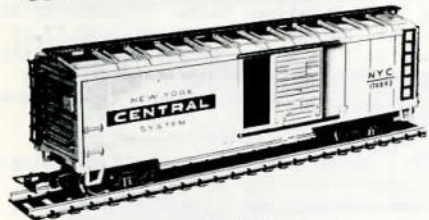
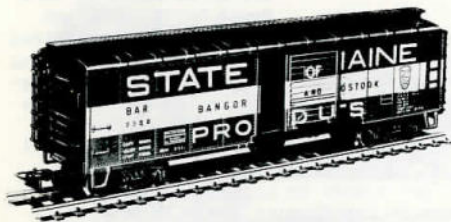
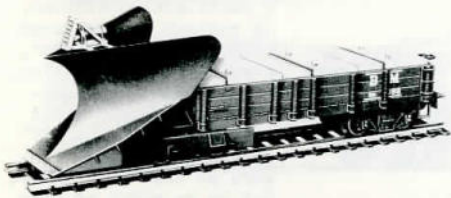
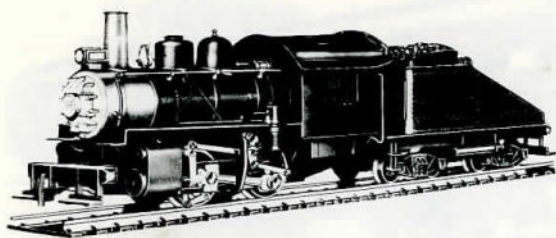
4909

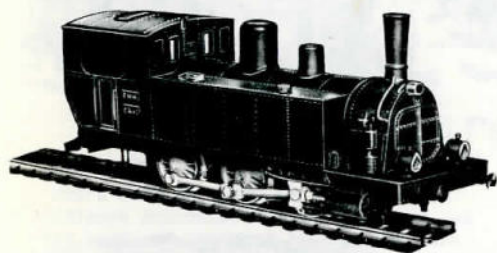
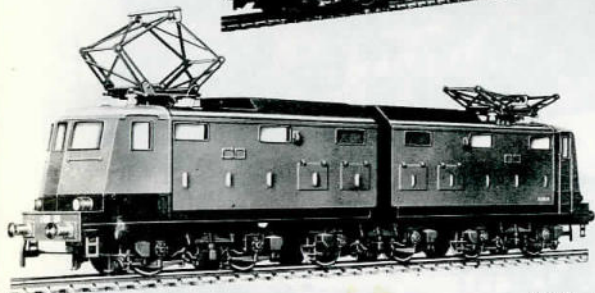
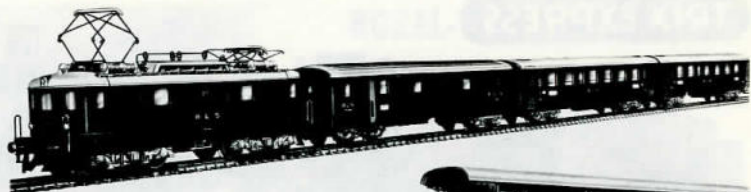
På de følgende sider får de nye ting fra *Rivarossi* den fornødne omtale og derefter umiddelbart TRIX. Det er ikke noget tricks(!), men der er faktisk i år en vis sammenhæng mellem de to firmaer, idet Rivarossi fremstiller flere modeller, som originale TRIX-modeller men med Rivarossi-koblinger og hjul for at spare told og andre omkostninger for de indenlandske købere. Det vil i realiteten sige en fremstilling af udenlandske varer på licensbasis. Det er et nyt arrangement mellem disse to firmaer, men ellers kan der let nævnes andre eksempler indenfor modelbaneindustrien på det samme. Vi kan begynde med det danske firma



4619

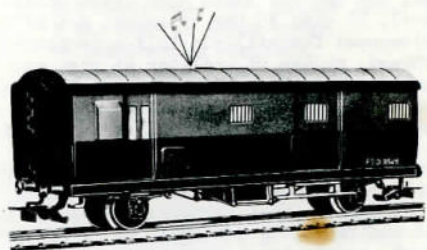
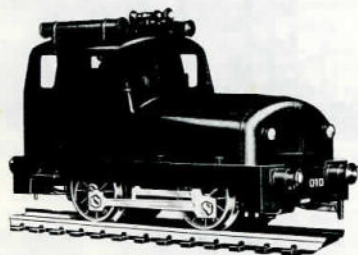
Rivarossi



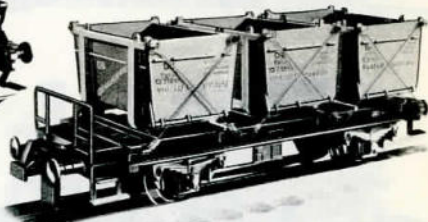
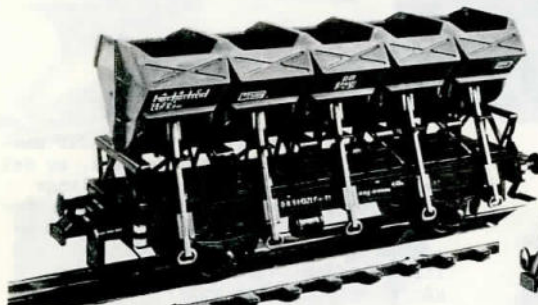
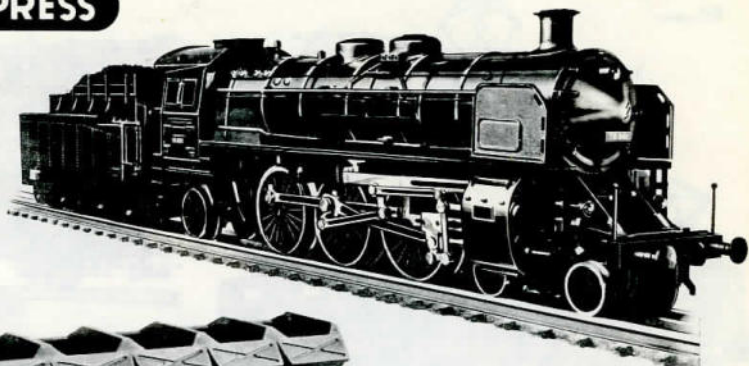


LONG, som i Norge fremstilles under navnet NORLEK på licens fra Danmark, og det amerikanske REVELL, som lige så længe har været lavet i England på licens. Der var også tidligere en sådan forbindelse mellem det nu likviderede schweiziske firma BUCO og det østrigske LILIPUT, og går vi lidt udenfor modelbaneområdet og tager legetøj som helhed, kan vi blot som et enkelt eksempel af mange nævne det store danske firma LEGO, som har søsterfabrikker i både Tyskland og England.

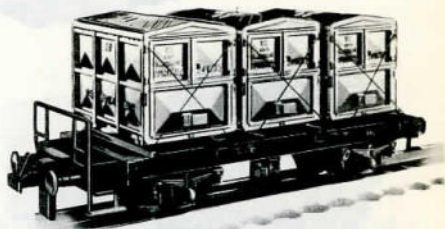
Men det var et sidespring og vi går straks til omtalen af Rivarossis nyheder. Øverst på side 44 ses et rangerlokomotiv nr. 96-16A fra Baltimore & Ohio-banen i USA med motor på kuglelejer og snekke-



TRIX EXPRESS



træk, længde 19 cm. De øvrige på siden afbildede køretøjer er alle modeller af amerikansk oprindelse med undtagelse af den morsomme italienske ølvogn "birra WÜHRER". Den nederst på siden viste model af en twin-diesel fra Southern Pacific er suppleret med to modeller af personvogne af den kendte strømliniede type, den ene med vista dome (ikke afbildet). På side 45 har vi øverst det af Rivarossi fremstillede TRIX-schweizertogsæt, medens vi undlader at vise de mange godsvogne samt model af V 200, som Rivarossi nu også fremstiller på basis af TRIX-modeller. En hyggelig to-akslet italiensk kombineret person- og rejsegodsvogn af gammel type følger dernæst, og i lok-serien har vi øverst et kraftigt ellok koblet Bo+Bo+Bo fra F.S., altså italiensk, og det er de to næste lok også, nemlig først det morsomme 3-koblede gamle damplok type 270 fra FNM dog endnu kun tilgængeligt som byggesæt, og det lille strømliniede diesellok, som vi har set tidligere, men som nu også leveres i byggesæt. Den lukkede pakvogn med "noder" på taget har indbygget sirene, som siges at være meget naturtro. Nederst er vist vej og jernbaneside af



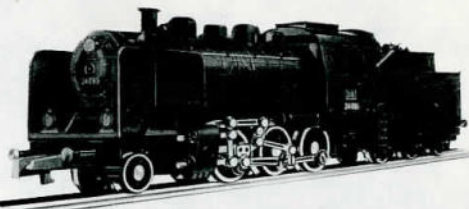
en lille moderne italiensk bjergstation.

Vi går nu umiddelbart videre med TRIX og beundrer øverst på siden den fremragende model af det tyske damplok BR 189 (S 3/6), som vil være en lækkerbisknen for alle, som samler på smukke lok, og de tre også på denne side viste specialgodsvogne er så fint udført, at man ikke kan vurdere dem rigtig uden at kunne betragte modellerne i hånden. Sluttelig i billedrækken ses på side 47 en model af den tyske storgodsvogn Uad-v-57, men der er endnu flere nye køretøjer fra TRIX, som vi desværre ikke her kan få

ROKAL-



storgodsvogn fra TRIX



plads til at afbilde, men nævner i kort-
hed to nye tankvogne (Fina), en banan-
vogn, en lang serie af Rivarossi's gods-
vogne, seks nye moderne tyske D-togs-
vogne, nye byggesæt til vogne, et min-
dre kulkrananlæg (motoriseret) og sidst
men ikke mindst løse hjulsæt til udskift-
ning for de, som vil køre TRIX-vogne
sammen med for eks. Rivarossi og Fleisch-
mann-vogne.

Det næste firma i messeomtalen skulle
have været Fleischmann, men desværre er
det ikke muligt før i næste nummer på
grund af pladsmangel, så vi nøjes med
at nævne følgende: Den belgiske "MY'er"
og et billigt trekoblet damplok med en
to-akslet tender, samt to tyske og tre
amerikanske godsvogne og overgangsskin-
ne mellem model- og standardspor.

- Og for TT-folk: Rokal nye Reihe 24.
BP.

Afsked med tårer i øjenkrogene DJK's SUCCESTUR TIL NPMB

DJK's ture har både før og efter den
stiftende generalforsamling været om end
ikke helt, så næsten fuldenkte. Skylden
for det ufuldenkte må som oftest lægges
på turdeltagerne og ikke arrangørerne.
Turen til Næstved-Præstø-Mern Banen var
vel DJK's hidtil største succes. Som ba-
nens direktør gjorde opmærksom på under
frokosten på Hotel Frederiksmunde, var
turen næsten en fødselsdagstur; idet
banen dagen derpå kunne fejre sin 61-års
fødselsdag. Hvordan mon det må være at
fejre sin fødselsdag, velvidende at man
skal henrettes 11 dage efter, sikkert

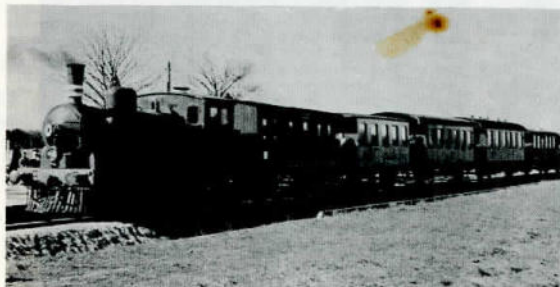
temmelig mærkeligt.

Vi må her nøjes med at bringe nogle få
billeder fra den nu lukkede bane. På
grund af pladsmangel må vi skyde en evt.
artikel ud i det uviste.

Gravskrift over NPMB.

Skinnestrøgen blev skåret over.
I sin grav nu banen sover.
På kommunernes slagteri,
blev den bane gjort til lig.
Aldrig mere den vågne vil.
Slagteri er banespild.

KWH



"toget af i
går" - på af-
skedstur -



Den fungerende på Grønnehave station.

I selskab med "Freunde der Eisenbahn" Hamburg og medlemmer fra forskellige københavnske modelbane-klubber afholdt D M J K søndag den 19/2.61 en udflugt med G D S og H H G B.

Vejret var fra morgenstunden ikke det bedste, men de ca. 30 deltagere, og vel især de mange "jernbane-foto-entusiaster", som trofast var mødt op, blev op ad dagen belønnet med en høj og klar himmel.

Turen gik fra København over Hille-

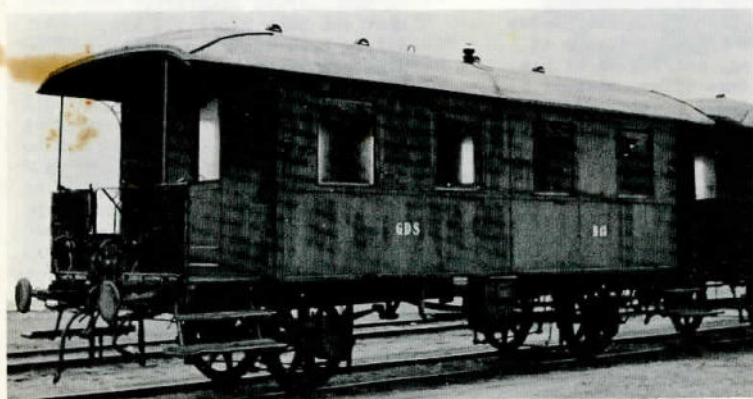
rød til Græsted og Gilleleje. G D S fremviste værksteder og remiser og trak beredvilligt diverse diesel- og damplok ud i dagens lys. I Græsted fik man lejlighed til at studere rester af det oprindelige "gydespor" samt den nu til rutebilgarage anvendte remise.

I programmet hed det, at medbragt mad af praktiske grunde måtte spises i toget, men der havde i Gilleleje været tid nok til at aflægge den lokale "saloon" et besøg. I stedet valgte de fleste at fortære de medbragte "klemmer" i henstillede personvogne, hvilket resulterede i en munter og hyggelig fællesspisning.

Fra Gilleleje fortsattes med H H G B til Grønnehave, hvor remise med diesellok og andet godt beundredes (se billeder) og videre med bus, som selvfølgelig var stillet til rådighed af banen, til Helsingør. Hr. John Hansen fra Helsingør-klubben havde her arrangeret det fornødne særdeles grundigt. At hold nummer et var længe om at løsrive sig fra kommandoposten, vil jeg ikke fortænke dem i, da jeg senere selv fik lejlighed til at filme frk. Larsen i funktion.

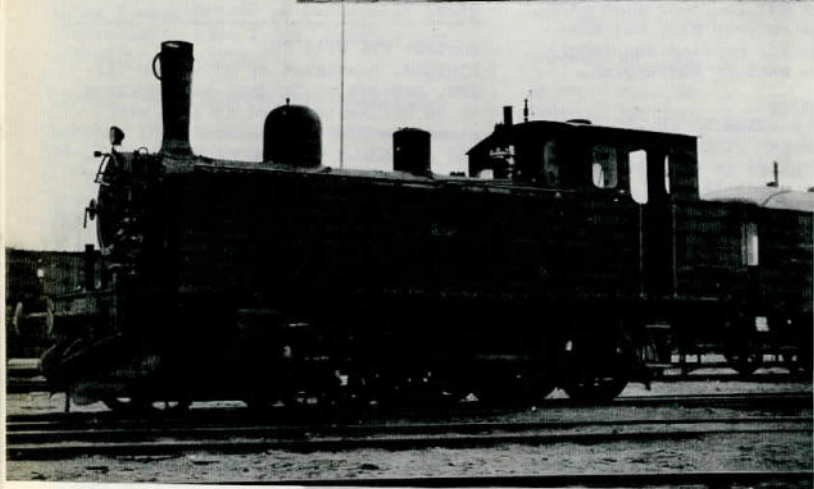
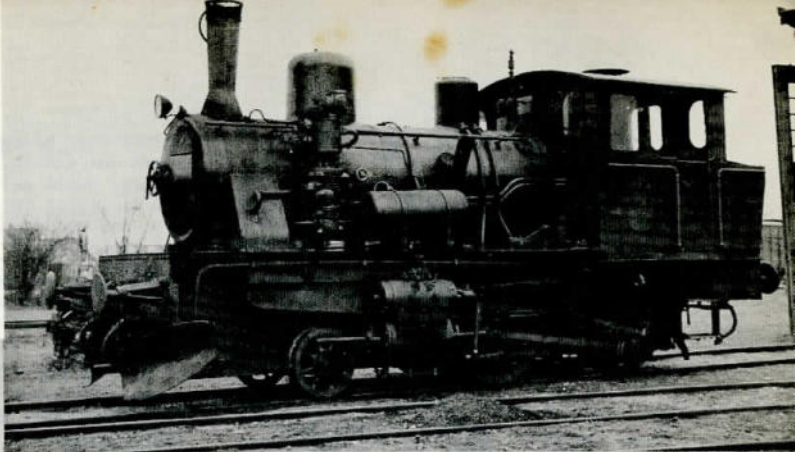
Selv om enkelte måske vil finde, at turen savnede en mere håndfast ledelse, især af hensyn til de ikke-danske talende gæster, var arrangementet alligevel vellykket, og deltagelse i disse jernbaneudflugter sammen med andre jernbaneentusiaster er absolut at anbefale.

ADAM.



GDS toakslet personvogn B 13

GDS nr. 5, bygget
1925 hos Henschel til
Kølvehavebanen solgt
til GDS i 1934.



GDS nr. 11, bygget
1907 hos Henschel til
Helsingør-Hornbæk
Jernbane (nr. 4),
solgt til GDS i 1940.

GDS nr. 10, bygget
1924 hos Henschel.



RAIL



NEWS

This column is open to 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.

Summary in English:

MED FULD DAMP - STEAMING UP. An article about a Danish steam-enthusiast building steamengines in Denmark in 2 1/2" gauge. It is not usual to meet steamfans in Denmark practising their interest by building their own engines, but it also involves necessary availability of a good turning mill and other tools.

SETEDALSBANEN - An interesting Norwegian private railway described in text and pictures. Moreover it is using steam traction, which is nowadays getting more and more scarce.

DSB's relasikringsanlæg - This is the 5th article about the interlocking system by the Danish State Railways.

STOREKØBING STATION - the last article about the construction of this station.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING - Layout of the months giving two drawings of Danish wagons in HO from the GDS and HJ.

LILLEBELTSBROEN - The Little Belt Bridge between Jutland and Funen (continued article).

NÜRNBERG MESSEN - The International Toy Fair 1961 in Nuremburg - This toy fair is a very important one to-day, as for all people interested in model train the news for the coming season are normally presented here and so it was also this year. However, so many firms are sending their articles to Nuremburg that we could only deal with part of the many firm in this issue and we will continue our report in no.3/61.

AFSKED MED TÅRER I ØJENKROGENE - Farewell with tears in the eyes - The last run on a Danish private railway - Næstved-Præstø-Mern-Banen - took place re-

cently soon after its 61'st birthday, a sad one indeed, but that is the fate of many small private railways in these years.

KLUBMEDDELELSER - Information from the clubs. etc.

DO YOU KNOW - that **MODELBANENYT** can send you 12 photos of Danish steam engines with details in Danish, English and French for only dkr.2.75 post paid?

RUBRIKANNONCE

VELHOLDTE MÅRKLINSKINNER med punktkontakter, samt bro sælges. Preben Nørregaard, Klostervej 1, Grenaa.

Fortsat fra side 29.

hjulset, hurtigere er gået over til NEM, men det er jo også kun rimeligt, da de har lettere ved det. Et stort firma som Fleischmann er f.eks. gået ind for NEM i hjul og spor (og jævnstrøm), men er til gengæld bundet af sit gamle målestokforhold, så dets vogne alligevel har ondt ved at gå i spand med andre vogne, der er bygget efter 1:87.

Til dette kan redaktionen for egen regning tilføje:

2-skinnedriften synes jo at ville fortrænge 3-skinnedrift fuldstændigt, i hvert fald i de små sporvidder, og 3-skinne må da også siges at være overflødig så længe talen er om industrimateriel. Ved selvbygget materiel (ikke mindst i spor 0 og større sporvidder) er dog efter redaktionens mening en 3-skinne at foretrække eller i hvert fald et nødvendigt onde. For 3-skinne taler nemlig:

Vogn- og ikke mindst lokotyggeri lettes væsentligt, når isolationen af hju-lene spares. 3-skinne udføres ved de store sporvidder som en sideskinne, der er lettere at få placeret og falder mindre i øjnene end midterskinne (bortset fra punktontakter). Ved 3-skinnedrift er kørestrømsforsyningen den enklest mulige.

Sidst men vigtigst: 3-skinnedrift tillader indførelse af sporisolationer og dermed bygning af sikrings- og linieblokanlæg. For folk med speciel interesse for disse ting vil det naturligvis være afgørende.

Redaktionen kan kun anbefale Dem at bruge ældre danske standards for 3-skinne, indtil der høres nyt desangående fra MOROP.

KLUBMEDDELELSER

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB (AARHUS)

Klubanlæg i spor 0 på Aarhus H.
Bestyrelsen: Formand - M.W. Nielsen,
St. Blichersvej 67A, 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: Kurt F. Nielsen, Peder Skrams-
vej 10, tlf. (o3) 213104.
Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedams-
vej 78, tlf. (o3) 212438.
Sekretar: H. Christensen, Fredensvej 6,
tlf. (o3) 212276.
Klubbens adresse: Peder Skramsvej 10.

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften: mandag
Klubhus: Forchammersvej 3.
Formand: Disp. Finn Ankeraa, tlf.21279.

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
Sekretar: A. Gregersen, Raftevej 6,
Lyngby.

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klubanlæg og klublokale: DSB's rutebil-
garager på Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40
Sekretar: P. Juul Nielsen, tlf. 111477.
Byggeaften: torsdag kl.20.00.
Nye medlemmer kan optages, henvendelse
i lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

Nordkærvej 1, Hvidovre, Valby.

Formand: Alf Rasmussen, Urtehaven 89,
Valby, tlf. 30 06 31.
Næstformand og kasserer: Erik Bugge, Ho-
vedvejen 178, Glostrup.
Sekretar: Bent Stærmoser, Dansborg Allé 5
Hvidovre. tlf. 78 29 92.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i "o" på Slagelse banegård.
Byggeaften: tirsdag.
Formand: P.E. Jensen, "Lundehus", Valby-
vej, Slagelse, tlf. 52 27 89.
Kasserer: trafikass. J.K. Petersen, Jern-
banestationen, Korsør.
Næstformand: H.H. Larsen, Herluf Trolles-
vej 1B, tlf. 52 21 80.

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

Anlæg i spor HO
Lokale: Kastrop.
Formand: Ole Mortensen, Horsebakken 74,
Bella 1821.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO 56"

Smedegade 11, kld. Nørrebro.
Klubben bygger på et dansk anlæg i "HO/
2-skinndrift", køreaften første tirsdag
i hv. md. sept.-april. Passive medlem-
mer optages, 15 kr. årlig, gæstekort à
kr.1.50. Henvendelse, Jensen, Blegdams-
vej 40, Nora 4998y.

KALUNDBORG MODEL JERNBANE KLUB (næste nr.)

SÅ GÅR TUREN TIL SYDHAVSØERNE!

Dansk Jernbane Klub arrangerer sendag
d. 28. maj en tur på Stubbekøbing-Nykø-
bing F.-Nysted Jernbane. Turen går fra
Stubbekøbing (afg. 10,25) over Nykøbing,
hvor middag eller medbragte klemmer spi-
ses på Vester Skovpavillon, til Nysted,
hvorfra der returneres til Nykøbing med
ankomst ca. kl. 18. Prisen for turen på
SNNB er kr. 10 for medlemmer, kr. 12 for
ikke-medlemmer og kr. 6 for pårørende.
Deltagere fra København kan benytte tog
115 (afg. Kh 7,30), der ekstraordinært
stopper i Nr.-Alslev. Herfra befordres
deltagerne med bus til Stubbekøbing.
Hjemrejse fra Nykøbing F. 18,25 med ank.
Kh 20,40. Betaling for deltagelse i turen
+ eventuel gruppebillet København-Nykø-
bing (kr. 19,50) og busbefordring Nr.-
Alslev- Stubbekøbing (kr. 2,50) skal sam-
men med evt. middagsbestilling sendes til
P. Thomassen, Strandvej 201, Hellerup,
giro 67394, inden d. 18. maj.

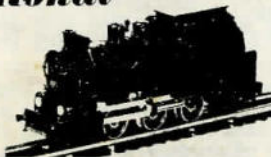
12x10 = 120
9x8 = 72
192

HQ

Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad —

Rokal



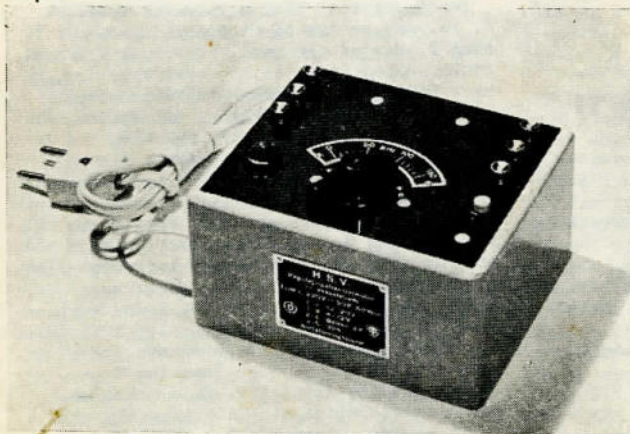
vil allerede have NYHEDERNE klar til levering i juli måned, så skriv omgående efter gratis katalog med nyhedsliste og send dernæst Deres ordre evt. til senere levering. - Bemærk venligst: Ferie 1.-20. juni.

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

Fr: 14.00-20.00
Lø: 10.00-14.00

209

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. 4,5,6,7,9,11) kr. 5,00
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

MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056

Tlf. BYen 5703 (døgnvagt)

Obs! Ferielukning

Modelbanenyt's ekspedition og redaktion er lukket i tiden 1. - 20. juni begge dage incl.



Tidskrift 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, Blichersvej 5, Helsingør. O. W. Laurson, Nygade 20 III., Silkeborg. W. Bay, Marienlyst, Virklund.

EKSPEDITION:

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

—o—

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-Kælderens, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østertorv Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.
Rom & Co.s Modeljernbaner A/S.
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, Guldsmedgøde 40.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

ENGLAND:

Robert Spark (European Railways),
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, Malmo.
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Vasagatan 22, Göteborg C.

SOMMERTILBUD!

Blandt de mange udenlandske tidsskrifter kan vi i sommertiden tilbyde billig læsning i form af følgende særtilbud (gældende til 15. september).

MODEL ENGINEER pr. stk. kr. 0,75 – før kr. 1,40, – 10. stk. kr. 5,00. Et blad for alle mekanisk interesserede.

HO-RIVAROSSO pr. stk. 1,00 – før kr. 2,00, – 10 stk. kr. 7,50. For alle HO-folk, især 2-skinne.

LOCO-REVUE pr. stk. kr. 1,00 – før kr. 2,50-4,00, – 10 stk. kr. 7,50. Et virkeligt modelbaneblad (fransk).

MINIATURBAHNEN pr. stk. kr. 3,00 – før kr. 3,75, – 10 stk. kr. 25,00. Det førende vesttyske mj-blad.

EUROPEAN RAILWAYS pr. stk. kr. 1,50 – før kr. 2,00, – 10 stk. kr. 10,00. Det europæiske jernbaneblad.

RAILROAD MODEL CRAFTSMAN - 2 forskellige prøvehæfter for ialt kr. 4,00 – før kr. 5,00 pr. stk.

Alle hæfter er af årgang 1959 eller tidligere.

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

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 sideres 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)

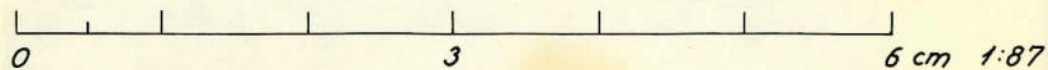
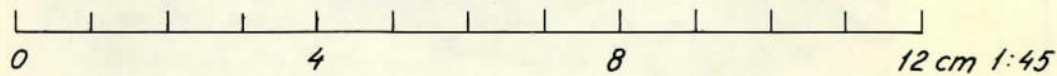
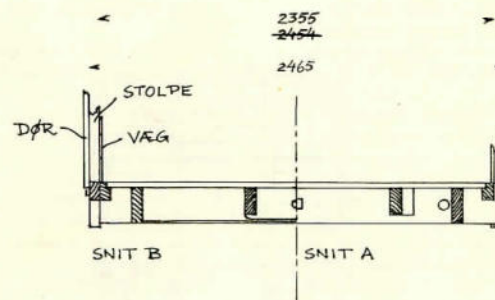
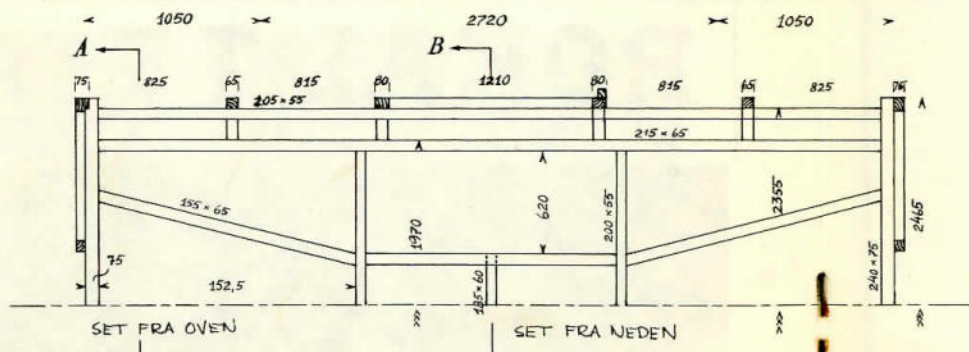
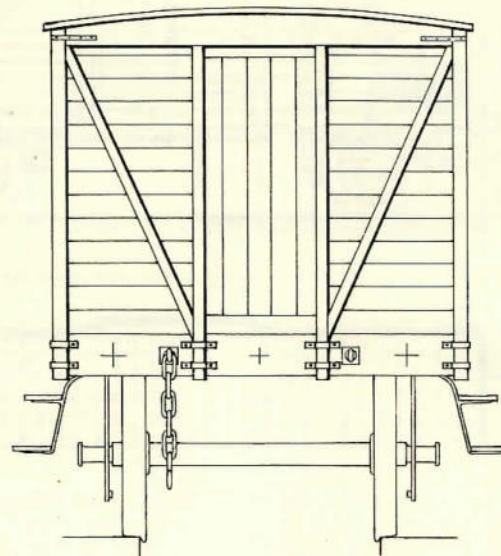
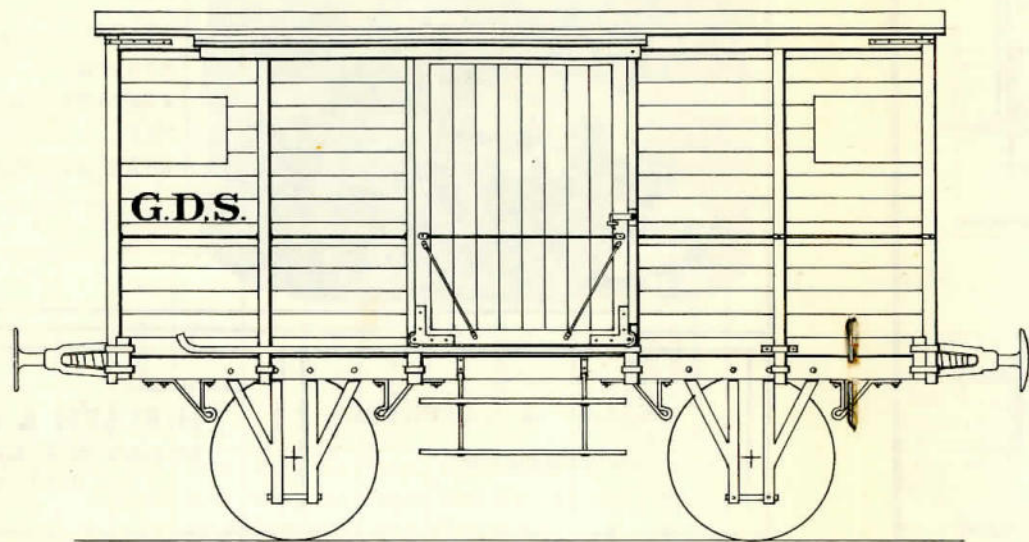
Miniaturbahnen kr. 3,75 (16 nr. kr. 60,00), Model Railways News kr. 2,75 (12 nr. kr. 28,50)
Meccano Magazine kr. 1,00 (12 nr. kr. 12,00), HO-Rivarossi kr. 2,00 (6 nr. kr. 12,00)
European Railways kr. 3,75 (4 nr. kr. 15,00), Model Engineer kr. 1,40 (52 nr. kr. 65,00)

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 beses. Åben onsdag 16-17³⁰, fredag 14-20, lørdag 10-14.



GDS, lukket godsvogn	
Skala 0, 1:45	Opmålt og tegnet: Kaj Larsen
Modelbanenyt nr. 2 1961	