



MODELBANE *Nyt*



3

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

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

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

SÆRTILBUD!

• **61 hefter MB-NYT**
• **for kun 44 kr.!!**

- 7 fra 1954, samt de **komplette**
- **årgange 1955, 1956, 1957, 1958**
- **og 1959.**
- Tilbudet gælder **kun** til 15. 9. 61

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

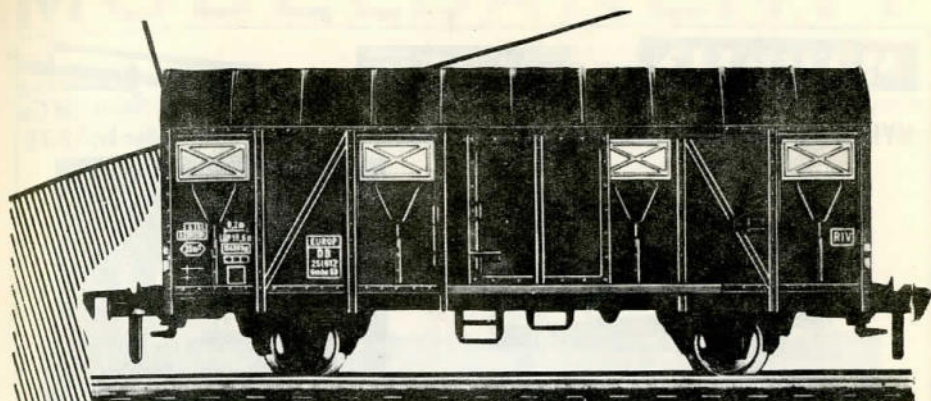
EUROPEAN RAILWAYS

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) løs nr. 3,75 kr.

Distribution:
MODELBAANE-nyt, Postbox 184, Kbh. K



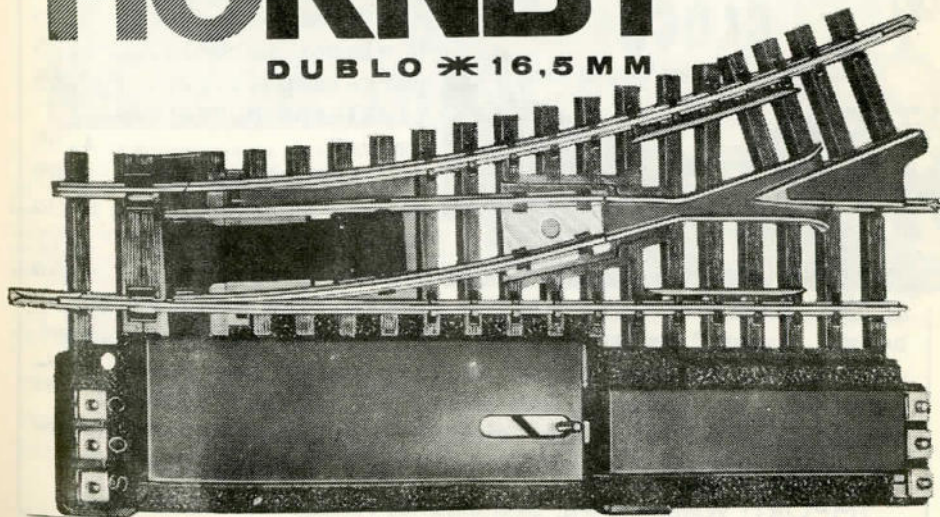
HO

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

Fleischmann

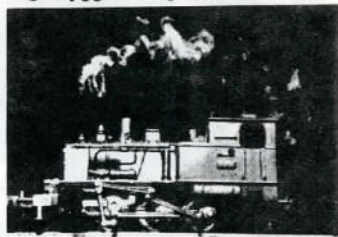
HORNBY

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 løsele 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.

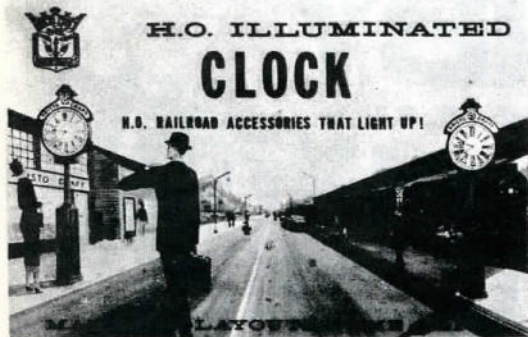
Godthåbsvej 36, F.
GO 6203

MARTIN PEDERSEN A/S

Gothersgade 29, K.
BY 1062

Vau-Pe **Liliput** **VOLLMER** *Long*

Revell



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

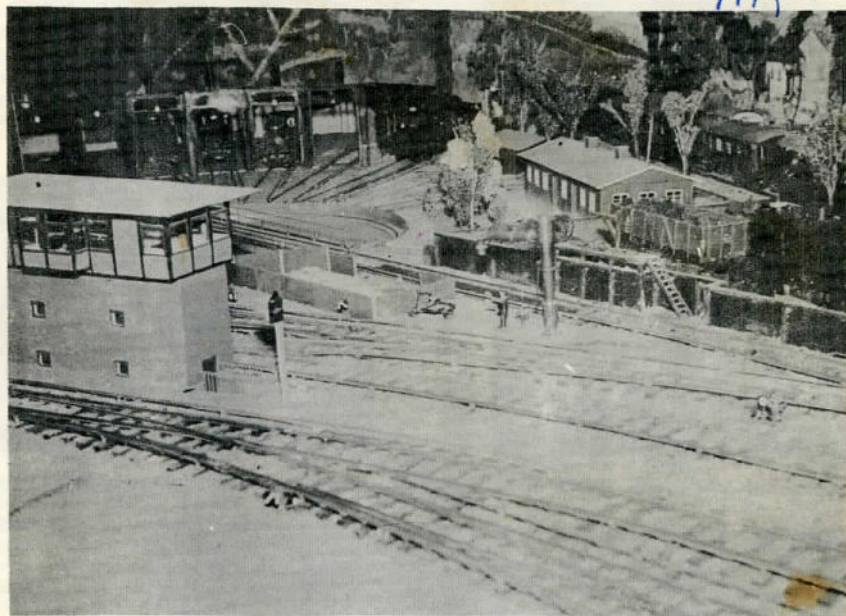
10. ÅRGANG
Maj-Juni 1961

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

Maj - Juni 1961
SMJK fylder 15 år

730:87=

NR 3



Den 9. april 1961 fejrede Slagelse Model Jernbane Klub sin 15-årige beståen med et lille stævne, hvortil de øvrige modelbaneklubber var indbudt. Gæsterne fik demonstreret afviklingen af den intensive trafik Slaglille-Nyskov og havde herunder rig lejlighed til at glæde sig over det smukke 0-anlæg.

Vi bringer en hjertelig lykønsning til Slagelse-klubben, som har formået at skabe et af de største og samtidig det måske mest gennemførte og fuldkomne modelbaneanlæg i Danmark. En modeljernbane bliver aldrig færdig, siger man; SMJK er godt på vej til at gøre dette mundhæld til skamme!

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)-

viser remisen på Jystrup station på Slagelse Model Jernbane Klubs anlæg i spor 0.
(from the layout in gauge 0 of the model railway club in Slagelse, Zealand.)

Foto: Erik V. Pedersen.

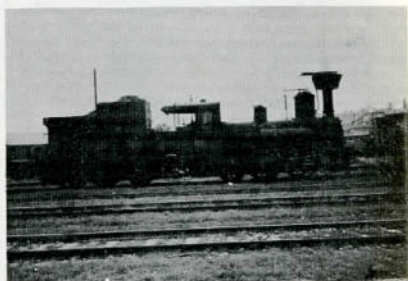
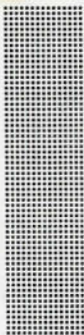
Graz-Köflächer Eisenbahn

I de tidligere artikler om østrigske jernbaner her i bladet har vi fortrinsvis omtalt smalsporsbaner. Bortset fra ÖBB findes der imidlertid flere normalsporede privatbanestrækninger, hvoraf den interessanteste så ubetinget er GKB. Den omfatter strækningerne Graz-Köflach (40,1 km) åbnet 3/4. 1860 og Lieboch-Wies (55,5 km) åbnet 9/4. 1873. Selskabet driver endvidere den såkaldte Sulmtalbahn. Til strækningen Lieboch-Wies slutter sig sidebanen Preding-Wieseldorf-Stainz (760 mm - kun godstrafik). Den ejes og drives dog af Steiermärkische Landesbahn.

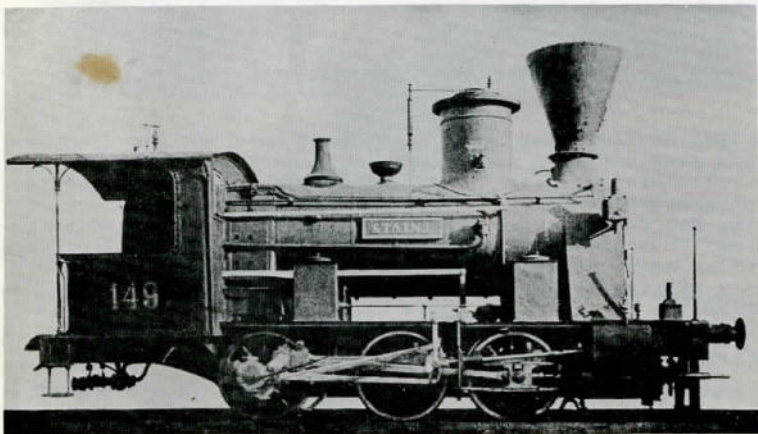
GKB åbnedes som privat selvstændigt selskab, men driften besørgedes fra 9/9. 1878 - 31/12. 1923 af det østrigske sydbaneselskab. Dette nationaliseredes 1/1. 1924, hvorpå GKB atter udskiltes. Selskabets navn er egentlig Graz-Köflach Eisenbahn - und Bergbau - Gesellschaft, og trafikken er da også først og fremmest baseret på transport af mineprodukter. Koncessionen udløber om få år, hvorefter selskabet skal overgå til ÖBB. Her til er dog at bemærke, at græske skibsrederes interesser står bag jernbanen, og disse er afgjort mod statsovertagelse.



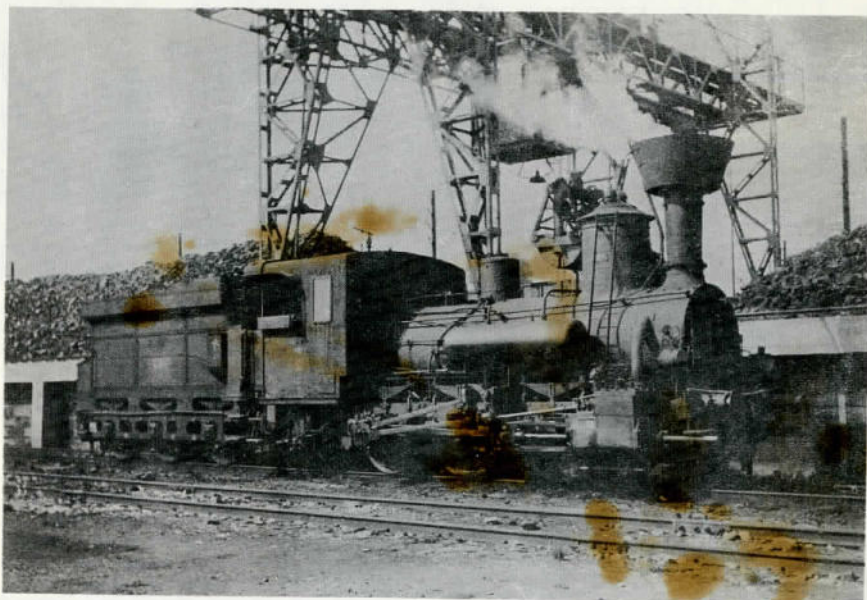
3 reihe 56-lok i Graz (1957).



GKB nr. 677 i Köflach (1957).



GKB nr. 149
"Stainz" udr.
Bygget hos
Haswell 1873
(gl. foto).

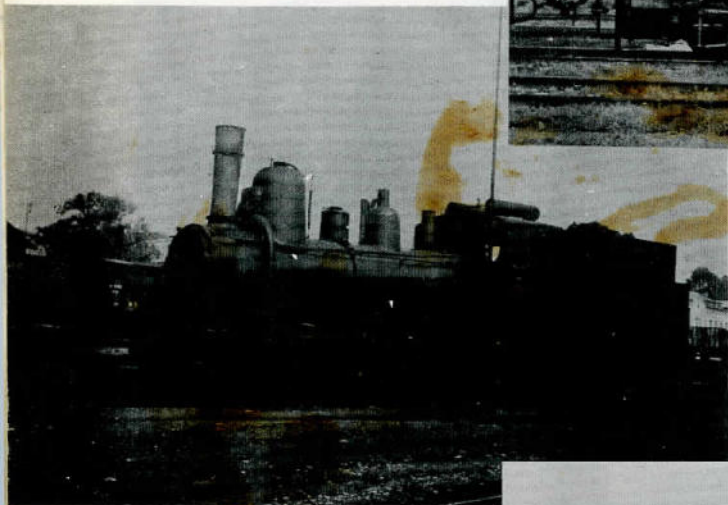
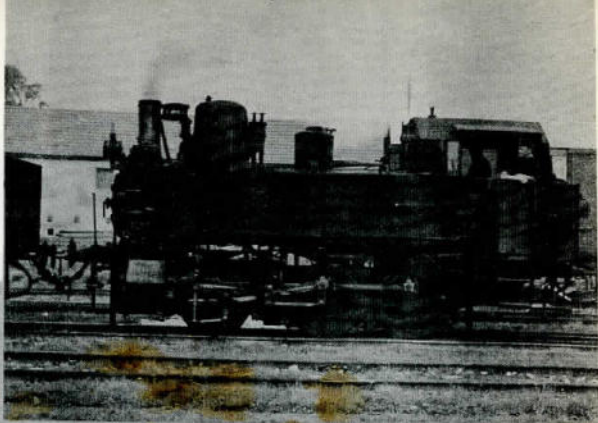


GKB 680 (tidl. Südbahn), bygget 1860. Fotograferet i Graz (1957).

Godstrafikken og en del af persontrafikken besørages ved hjælp af damploko, kun til meget lette persontog anvendes Uerdingen-skinnebus. Man vil, modsat f.eks. ÖBB, ikke indføre dieseldrift i almindelighed, dels fordi selskabets egne miner leverer brændsel, og dels fordi dieselloko ved prøvekørsler ikke evnede at fremføre de op til 1600 tons store godstog på tilfredsstillende måde. Banens lokomotivpark består stort set af lokomotivtyper fra Südbahn, især OCO og 2B0 maskiner, samt et antal LD0 loko overtaget fra ÖBB. Det bemærkelsesværdige er imidlertid, at en del af OCO-maskinerne stammer fra årene 1860-1861, og de kan altså næsten konkurrere med de spanske 100-års jubilarer. Da en hollandsk jernbanemand for kort tid siden spurgte selskabets direktør, om man ikke havde henstillet en af disse veteraner til jernbanemuseet, svarede denne: Vore maskiner skal ikke på museum, de skal køre. Og en fornøjelse er det at se disse

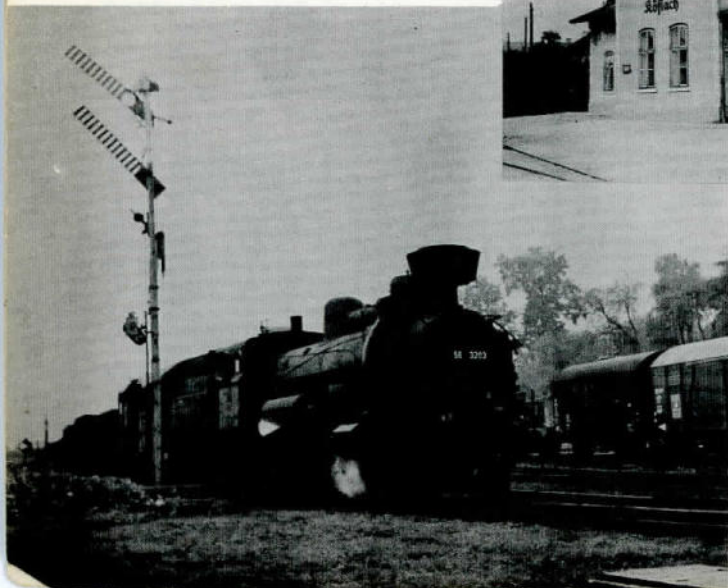
velholdte maskiner fra jernbanens guldalder køre gennem det smukke østrigske landskab. 2B0-maskinerne stammer fra samme periode som vore K-maskiner; typen er forlængst forsvundet fra ÖBB, men både MAV og CSD anvender dem stadig til lette person- og iltog. Banens hovedværksted og største depot ligger i Graz, hvor banen har egen station. Togene gennemføres dog til Graz Hof. Enhver jernbaneven vil have glæde af at se dette "arbejdende jernbanemuseum". I Graz findes en meget kort privat godsbane: Schleppbahn Graz - Andritz. Også her finder man lokomotiver af betragtelig alder og mange typer. Den meget smukke by ejer desuden et effektivt sporvejssystem, og er således i høj grad et besøg værd. Herfra kan gøres udflugter til flere nærliggende privatbaner, bl.a. Steiermärkische Landesbahns strækninger Gleisdorf - Weiz (normal spor) og Weiz - Birkfeld - Ratten (760 mm), som senere vil blive omtalt. O. Winther Laursen

Rangerlok med specialprofil for rangering i Köflach. Fotografert i Köflach (1957).



GKB 409 i Graz (1957).

Bahnhof Köflach (1957).



GKB 56.3203 i Liebach (1957).

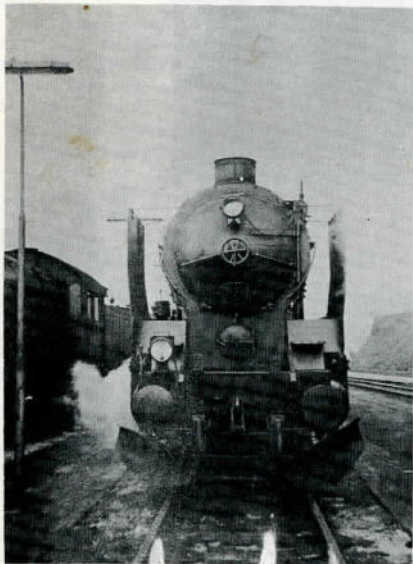
DET JYDSK-FYNSKE HURTIGTOGS- LOKOMOTIV LITRA R.

Hurtigtogslokomotivet litra R er ikke som mange andre tidligere DSB-lokomotiver konstrueret af en dansk konstruktør men af fabrikken Borsig i Berlin. Da maskinmester Busse i 1910 fratrådte sin stilling, fik hans efterfølger ordnet det således, at fabrikken Borsig i Berlin skulle konstruere de nye typer dog efter visse retningslinier. Den første af disse typer var R-maskinen. På grund af den østjydske længdebanes stigninger på 10 o/oo havde en trekoblet hurtigtogsmaskine længe været ønskelig, idet trækraften som bekendt forøges, jo flere kobbelhjul lokomotivet er udstyret med. Da R-maskinen havde en maksimalhastighed på 100 km/t og samtidig viste sig ovenud god til godstog - af en hurtigtogsmaskine at være naturligvis - blev en del af de ellers næsten lige så nye P-maskiner for-

vist til de mere flade strækninger i Jylland. R-maskinerne er jydsk-fynske maskiner, men alligevel har enkelte flere gange været på et trip til Sjælland. En gang gik det galt, idet nr. 945 blev beskadiget efter implicering i en ulykke ved Gøderup nær Roskilde. Ellers har kun een R-maskine været impliceret i en ulykke, nemlig nr. 946, der i 1951 ved Brørup stødte sammen med PR 904. De tolv første R-maskiner fremkom 1912/13, alle leveret af Borsig. De otte næste blev leveret i 1917 af Winterthur. Disse tyve maskiner var alle ens og to-cylindrede.

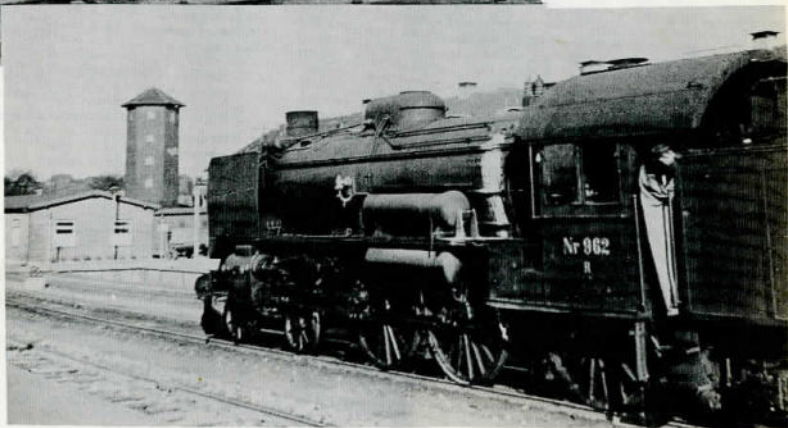
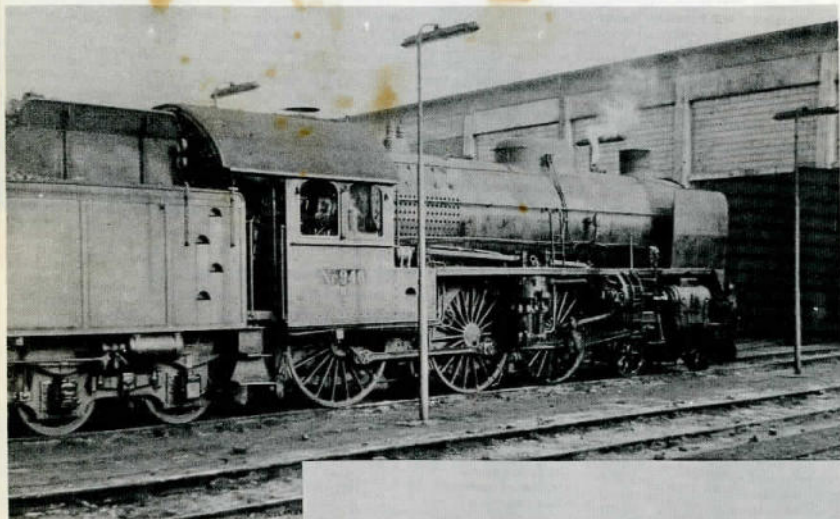
I 1921 lod Borsig typen ændre, således at maskinen blev udstyret med tre cylindre, og fabrikken byggede derefter fem stk. Man lod ved denne lejlighed også lokomotivet modernisere, bl.a. blev vinduerne i førerhuset skrå, og hovedreservoirbeholderen under rammen blev suppleret med yderligere en over rammen. De fem sidste fremkom tre år senere alle bygget af Frichs, disse har ikke indadskrånede vinduer. R-maskinerne bruges i dag kun til godstog (hvoraf jo kun de færreste fremføres med damp). I Århus står iøvrigt de før i tiden så virksomme E-maskiner og venter på en sjælden gang at få en køretur. De store femkoblede N-maskiner i Fredericia, der er DSB's største godstogslokomotiver, skal kun køre sommeren over, så bliver de afmonteret og stillet ud i regn og rusk bag remisen i Fredericia. De nye M-lokomotiver skal indtage de tilbageblevne damplokomotivers plads, og om et par år kan man ikke opleve at se en dampmaskine indhyllet i røg og damp.

Af R-maskinerne er der udrangeret fem stk. og en hel del er henstillede, hvilket følgende tabel giver oplysning om:



934 Hjemsted Fredericia	- Udrangeret 1958.	949 Hjemsted Frederiks-	- Reservemaskine
935 Hjemsted Fredericia	- Udrangeret 1958.	havn	i Frederikshavn.
936 Hjemsted Nyborg	- Reservemaskine		
	i Nyborg.	950 Hjemsted Struer	- I drift.
937 Hjemsted Padborg	- Reservemaskine	951 Hjemsted Struer	- Henstillet.
	i Padborg.	952 Hjemsted Århus	- I drift.
938 Hjemsted Padborg	- Henstillet i	953 Hjemsted Århus	- I drift.
	Padborg.	954 Hjemsted Århus	- Henstillet.
939 Hjemsted Fredericia	- Udrangeret 1958.	955 Hjemsted Århus	- Henstillet.
940 Hjemsted Fredericia	- I drift.	956 Hjemsted Århus	- I drift.
941 Hjemsted Århus	- Udrangeret 1960.	957 Hjemsted Århus	- Henstillet.
942 Hjemsted Fredericia	- I drift.	958 Hjemsted Århus	- Henstillet.
943 Hjemsted Fredericia	- Henstillet i	959 Hjemsted Fredericia	- I drift.
	Fredericia.	960 Hjemsted Fredericia	- Henstillet.
944 Hjemsted Fredericia	- I drift.	961 Hjemsted Fredericia	- Henstillet.
945 Hjemsted Fredericia	- Udrangeret 1959.	962 Hjemsted Fredericia	- I drift.
946 Hjemsted Fredericia	- I drift.	963 Hjemsted Fredericia	- I drift.
947 Hjemsted Århus	- I drift.		
948 Hjemsted Århus	- I drift.		

Poul Thiesen
Fredericia



LØST OG FAST

Som tidligere annonceret afholdtes i tilknytning til Slagelse-klubbens jubilæum d. 9/4 stiftende generalforsamling i "Sammenslutningen af Danske Modeljernbaneklubber og Jernbanevenner", "forkortet" SDMJK & JV. Vi aftrykker her det officielle referat af generalforsamlingen men har ikke plads til at gengive lovene, hvorfor interesserede henvises til sammenslutningens sekretariat.

Referat af den stiftende generalforsamling i Slagelse søndag d. 9. april.

Der har i mange år eksisteret et frugtbart samarbejde mellem de forskellige modeljernbaneklubber landet over, hovedsagelig baseret på den personlige kontakt mellem dem, som skabtes og oprettedes af afdøde civilingeniør P. E. Clausen, DMJK's formand.

For at videreføre og udbygge denne kontakt klubberne imellem har DMJK's nuværende formand prokurist E. Albrechtsen udkastet tanken om dannelse af en sammenslutning af danske MJ-klubber og jernbanevenner, der også kunne være officielt bindeled overfor MOROP, der repræsenterer tilsvarende udenlandske foreninger.

Da Slagelse MJ-klub den 9. april fejrede sin 15-års stiftelsesdag, benyttede man lejligheden til at afholde stiftende generalforsamling, da så mange MJ-klubber var repræsenteret. Efter en to timer lang forhandling vedtoges dannelsen af Sammenslutningen af Danske Model-Jernbaneklubber og Jernbanevenner.

Følgende klubber var repræsenteret:

Dansk Model-Jernbane Klub
Slagelse Model-Jernbane Klub
Jydsk Model-Jernbane Klub (Aarhus)
Aalborg Model-Jernbane Klub
Helsingør Model-Jernbane og Jernbane-klub.

HO-56

Odense Model-Jernbane Klub
Socialt Boligbyggeris Ungdomsklubs
Model-Jernbane
Modeljernbaneklubben HO (Hvidovre)
Storekøbing-Lillested Model-Jernbane
Dansk Jernbane Klub

Prokurist Albrechtsen indledte og foreslog lrs. Hermind som dirigent, hvilket vedtoges.

Det fremlagte forslag til love for sam-

menslutningen drøftedes derefter punkt for punkt.

ad punkt 1. Formålsparagraffen vedtoges uden større diskussion.

ad punkt 2. Efter en livlig diskussion enedes man om ovennævnte navn.

ad punkt 3. De foreslåede love vedtoges med visse ændringer.

ad punkt 4. Albrechtsens foreslog, at oberstløjtnant Arendrup, der i sin tid var medstifter af DMJK og nu er dens første æresmedlem, blev sammenslutningens formand. Forslaget vedtoges med akklamation. Som bestyrelsesmedlemmer valgtes:

assistent P. E. Jensen, SMJK
anlægggartner Mogens Nielsen, JMJK
overlærer Herluf Jensen, AMJK
skibskonstruktør John Hansen, HMJ&JK

som suppleant valgtes E. Lehmann, DMJK
som revisor stud.tech. Ib Damm, SBBUMJ

På et efterfølgende bestyrelsesmøde anmodede Herluf Jensen om midlertidigt at måtte bytte plads med suppleanten på grund af overvældende studiearbejde for tiden, hvilket tiltrådtes.

Kassererposten er derefter af praktiske grunde overladt til E. Lehmann.

Sekretariatets adresse: oberstløjtnant A. Arendrup, Frederiksholms Kanal 16, København K.

På given foranledning skal oplyses, at skibskonstruktør John Hansen ikke repræsenterer Helsingør Model-Jernbaneklub men "Gruppen af modelbanebyggere og jernbanevenner i Helsingør".

P. s. v.

A. Arendrup

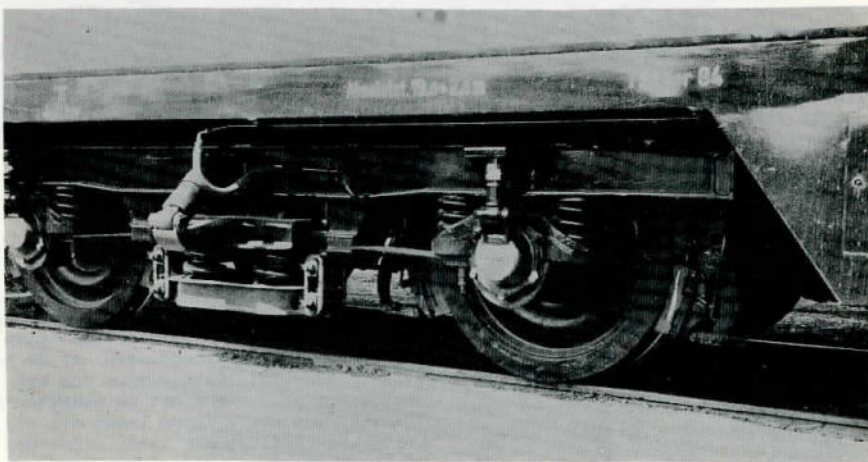
Dansk Jernbane Klub har afholdt sin endelige generalforsamling. Den midlertidige bestyrelse genvalgtes, dog således at Birger Wilcke fremtidigt fingeres som formand, mens Svend Jørgensen er næstformand. Klubbens medlemstal var pr. 24/4 175.

Mellem de japanske industricentrer Tokyo og Osaka bygger de japanske statsbaner JNR i øjeblikket en ny dobbeltsporet jernbane for en maksimalhastighed af 250 km/t. Det er meningen, at de hurtigste tog skal tilbagelægge den nye strækning på 3 timer med en gennemsnitsfart af 180 km/t. Turen tager med den nuværende smalsporede linie (1067 mm) 6 timer 40 min.. (Vingehjulet)

På Dansk Jernbane Klubs udflugt på Odsherredsbanen (som vi vil bringe yderligere fotos fra i næste nr.) havde medlemmerne lejlighed til at prøve OHJ's nye MaK (Maschinenbau Kiel) -motorvognsæt på 2 motorvogne (MO 25-27) og 2 mellemvogne (BL 229-230). Motorvognene er udstyret med to 230 hk 12 cylindrede "Deutz" dieselmotorer, der er anbragt under vognbunden; personvognene er i ud-

seende identiske med tyske forbundsbaners nye nærtrafikvogne og løber således (ligesom DSB's litra BL) på Minden-Deutz bogier. Samtlige 4 vogne er 26,4 m over pufferne. Motorvognene har rejsegodsrum og 66 siddepladser, personvognene har 84 siddepladser. BL 229-230 vil blive benyttet i de gennemgående løb København H-Nykøbing S.

(Meddelelser fra DJK)





ruster sig til slaget

om persontrafikken!

En af de sidste dage i november 1960 spillede de svenske statsbaner SJ et virkeligt trumkort ud - introduktion af en helt ny type personvogne af virkelig "drømmestandard". Disse vogne var afslutningen på en lang række SJ-nyheder i 1960, der alle var til gavn for persontrafikken. Der indledtes ved årsskiftet 59/60 med en ny serie el-motorvogns-togsæt (Yoa2) kaldet "Paprikatåget", derefter fulgte 3-vognstog til den stockholmske forstadstrafik - sommeren bragte de fire første moderne restaurantvogne af 21 bestilte - vogne med infraovne, dybfryseskab, vaskemaskine m.m. Men disse nævnte herligheder håber jeg at kunne vende tilbage til i et andet nummer af MB-Nyt, denne gang vil vi hellige os de nævnte nye siddevogne, af hvilke SJ sammenlagt har bestilt ikke mindre end 220 stykker hos vognfabrikerne: ASJ, Linköping - Kalmar Verkstad og Kockums i Malmö. Når leverancerne om et par år er afsluttet, vil det betyde en 8%'s fornyelse af den nuværende SJ-vognpark.

Med introduktionen af disse vogne indledes en ny epoke i SJ's udvikling - at kvalitativt kunne konkurrere om 60'ernes fjernrejsekunder. Det er vel også i sidste øjeblik dette sker, mener man i Sverige, hvor man ikke anser de nuværende siddevogne, der anvendes i hurtigtogene, for fuldt moderne. De sidste siddevogne af 40'ernes type leveredes i 1952. Derefter gennemførte SJ som bekendt et meget stort skinnebus-program på sammenlagt 700 køretøjer, hvorved et betydeligt antal gamle personvogne kunne ud rangeres, i særlig grad vogne fra lokaltrafikken og den mellemlange trafik. I 50'erne skete der desuden en betydelig modernisering af sove- og restaurantvognparken (80

st. WLAB06 og 15 stk. R03c). Af egentlige siddevogne leveredes derimod kun ganske få små serier - men dette "hul" i udviklingen dækkes nu. De nye siddevogne er af følgende typer:

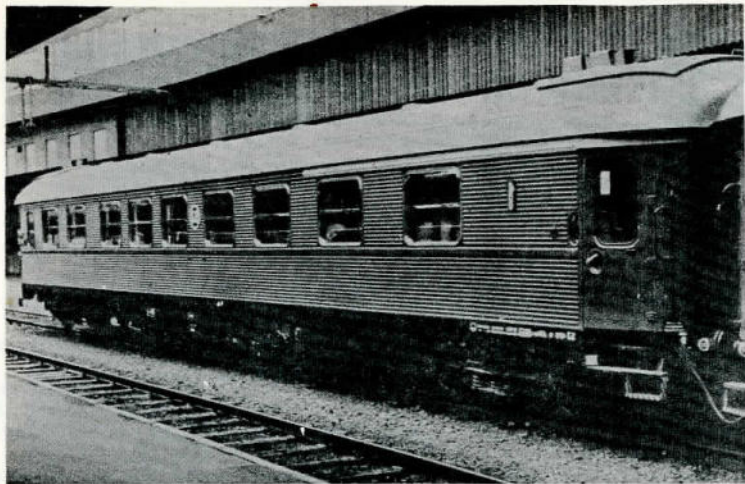
ABO2 (35 stk.): 2 stk. 1 klasse kupeer, 2 stk. 2 klasse kupeer, 2 stk. 2. klasse saloner - 60 pladser.

ABO3 (50 stk.): 2 stk. 1 klasse kupeer, 1 stk. 1 klasse salon, 2 stk. 2. klasse saloner - 52 pladser.

B01 (70 stk.): 2 stk. 2. klasse saloner - 62 pladser.

B05 (65 stk.): 2 klasse kupeer, 2 stk. 2. klasse saloner - 68 pladser.

Vognenderne er afrundede, bl.a. for at give mindre luftmodstand, og vel også af hensyn til udseendet. Vognsiderne er helkorrugerede, hvilket har fabrikationstekniske årsager, men som vil være medvirkende til at de rejsende vil kunne "finde" de nye vogne i stammerne. Afstanden mellem nederste og øverste gulv er gjort særligt stort, hvilket tilsammen med en meget kraftig isolering modvirker "gangstøj". Bogierne er af type Minden-Deutz. Interiøret er holdt i lyse farver, og der er desuden gjort brug af teak, plast og rustfrit stål. Vinduerne er af "halvskyde-typen", hvor den nederste del har dobbeltruder, der er dugfri. I salonafdelingen i vognene er indrettet garderober med bøjler. I 2. klasse salonerne er hvilestolene indrettet til tre forskellige stillinger, og de til hver plads anbragte fodstøtter er ligeledes indstillelige - efter samme princip, som i DSB's AL-vogn. Til hver hvilestol-plads hører et lille af tageligt bord, der, når det ikke er i brug, anbringes i en "lomme" på den foranværende stoleryg. Det er



Eksteriør af
litra ABo2.



Interiør af
Bol.

løvrigt meningen at anvende forskelligt farvede gardiner indenfor de enkelte vognserier - for at skabe lidt afveksling for de rejsende. Vognene er selvfølgelig udstyrede med lysstofarmaturer, men desforuden har hver plads sin læselampe. Varmeanlægget er termostatstyret, og den varme luft fra de elektriske radiatorer ledes ud

i vindueshøjde gennem en varmeskakt i væggen, således at denne holdes varm. Vognene er desforuden udstyret med effektivt ventilationsanlæg.

Dette var et par detaljer fra gennemvandring af et par af de nye vogne - hvad koster så denne - set med danske øjne - meget store samlede leverance? Ikke mindre end 80

millioner svenske kroner - eller 360.000 pr. stk. Konstruktionsarbejdet er sket ved et samarbejde mellem de tre vognfabrikker og SJ's maskintekniske byrå. Hvor skal vognene anvendes? Her må nævnes, at der i SJ's anskaffelsesprogram indgår en serie på 8 nye Ra-lokomotiver (største hastighed 150 km/t), hvoraf leverancen påbegyndes i første halvdel af 1961. Disse maskiner vil i første række blive indsat på strækningerne Stockholm - Göteborg og Stockholm - Malmø. Her skal de, sammen med det nye personvognsmateriel, afløse tre-vognslyntogene (Xoa5) i "Stockholmarene", "Göteborgaren", "Skåningen" og "Öresundspilen", så måske vil det ny mate-

riel - en skønne dag - dukke op på Sjælland.

Det vil heraf ses, at med Ra-lok, Yoa2-togsættene og siddevogne af virkelig fornem standard, vil SJ i nær fremtid i ikke uvæsentlig grad have forbedret sin kundeservice i de mellemlange og lange rejserelationer. Det er med glæde, man som jernbane-entusiast iagttager, at de europæiske jernbaneforvaltninger ikke giver op i kampen om de rejssende i det moderne "bilsamfund". "Motoriseringen" vil selv hjælpe med til, at mange kategorier af "tabte" rejsende vil vende tilbage.

Erik B. Jonsen.

MOROP-kongres i Italien

13.-17. september 1961

I år afholdes Morop-kongressen i Como i Italien. Programmet for de fem kongresdage ser således ud:

Onsdag den 13. september: (Villa Olmo)

Åbning af Morop-kongressen og den internationale udstilling af jernbanemodeller. De forskellige Morop-udvalg holder åbningsmøder. Om aftenen vises internationale jernbanefilm.

Torsdag den 14. september: (Villa Olmo)

Fortsættelse og afslutning af kongressens møder. Om aftenen er der operaforestilling på Como teateret.

Freitag den 15. september:

Generalforsamling for medlemmer af FIMF (sammenslutning af jernbanemodelbyggere i Italien). Besøg på en silkefabrik samt på Rivarossi. Udflugt til Brunate med tovbane. Sejltur på Comosøen og middag med efterfølgende aftenselskab på en restaurant i søens midte.

Lørdag den 16. september:

Særtogs udflugt til Turin, hvor udstillingen "Esposizione '61" og byen beses. Frokost på udstillingen.

Søndag den 17. september:

Besøg på jernbaneanlægget i Milano og på hr. Boccalari's store anlæg i Villa d'Almè (Bergamo).

Vigtige oplysninger:

Alle kongresdeltagere må hos kongreskomiteen på Villa Olmo afhente et del-

tagerkort til en pris af 1.500 lire. Dette giver ret til at deltage i kongressens forskellige arrangementer og udflugter. Deltagerne får endvidere udleveret et kongresemblem og forskellige turistbrochurer.

Hotelforhold:

På grund af den stærke turiststrøm i september, må deltagerne, der ønsker at leje værelse, sende bestilling senest den 20. juli, indeholdende oplysninger om klasse (1., 2. og 3.) og om enkelt- eller dobbeltværelse m. eller

eller dobbeltværelse med eller uden bad ønskes. Vejledende priser pr. pers. for halv kost + værelse:

- | | |
|------------|------------------|
| 1. klasse: | 3300 - 4100 lire |
| 2. - | : 3000 - 4050 - |
| 3. - | : 2500 - 2800 - |

For at få reserveret hotelværelse må man medsende et depositum på 3300 lire, som godtgøres eller returneres, hvis reservationen annulleres senest 10 dage før kongressen. Billigere hotelpladser findes, men kongresledelsen kan ikke anbefale dem. Deltagere, der måtte ønske plads i ungdomsherberge eller på campingplads, bedes anføre dette i tilmeldelsen.

Tilmeldelse:

Tilmeldelse bedes sendt til følgende adresse senest den 20. juli 1961:

Sig. Comm. Gino Bechi, Presidente della Federazione Italiana Modellisti Ferroviari - Via Susini 16 - Firenze (Italia).

Oplysning:

Alle oplysninger fås under kongressen på turistbureauet på jernbanestationen i Como.

Kongres-kontoret i Villa Olmo:

Dette holdes åbent hver dag fra kl. 9 til kl. 22 fra den 12. til den 17. september. Oplysninger gives her på italiensk, tysk, fransk og engelsk.

Den internationale modeljernbane-udstilling fra den 13. til den 24. september 61.

Udstillingen finder sted i villa Olmo, Como, hvor kongressen finder sted. Udstillingen, der er åben fra kl. 9 til kl. 23, omfatter modeller af rullende materiel, arbejdende modelbaneanlæg og forskelligt "rigtigt" jernbanemateriel. Entré 200 lire, moderat for studerende og grupper. Fri entré for Morop-deltagere, når kongreskort forevises.

Udstillings-regulativ

1. På grund af Morop-kongressen, fra den 13/9 - 24/9.61, vil en international modeljernbane-udstilling finde sted i Villa Olmo, Como.

2. Modelbyggere, samlere, modeljernbaneklubber, jernbaneselskaber og museer kan deltage i udstillingen.

3. Modelbaneanlæg i hvilken som helst størrelse, enkelte modeller fra samlere eller museer, fotografier og jernbanepublikationer kan udstilles. Alle emner må være af virkelig interesse for modelbyggere.

4. Enhver, der ønsker at deltage i udstillingen, må sende en liste over hvad vedkommende agter at udstille til følgende adresse:

Sig. Comm. Gino Bechi, Presidente della Federazione Italiana Modellisti Ferroviari - Via Susini 16 - Firenze (Italia) inden den 15/7.61 og angive genstandenes længde, bredde og højde og tillige, hvis det drejer sig om et anlæg, sende et fotografi. En angivelse af modellernes forsikringsværdi må også medsendes. Før udstillingsgenstandene afsendes, skal de være godkendt af FIMF-komiteen.

5. Efter godkendelse, må udstilleren sende sine genstande til "Mostra Internazionale dei Modelli Ferroviari - Villa Olmo - Como, Italia", så de ankommer mellem den 1/9 - 10/9.61, forsynet med mærkeseddel med tydelig navn og adresse. På seddelen må også være angivet modellens byggedato, målestok og funktionsdata. Efter den 10/9 vil der ikke blive modtaget

flere modeller, selv om de er godkendt. Det er forbudt deltagerne selv at medtage og forevise modeller under kongressen og udstillingen.

6. The International Gondrand Company vil påtage sig skibstransporten for dem, der ønsker at benytte denne befordringsmåde. Udstilleren må da kontakte den nærmeste agent for "Gondrand".

7. Det tilrådes at man fastgør modellerne til et sporstykke af passende længde og anbringer dem i gennemsigtige kasser. Man må være omhyggelig med indpakningen og anbringe mærkeseddel med navn og adresse uden på pakken.

8. Alle udstillere får overrakt et diplom og en erindringsmedaille som anerkendelse af modelbyggerens dygtighed.

Postadresse:

Fra den 10/9 - 17/9 kan al korrespondance adresseres til "Ufficio Organizzativo Congresso Morop", Villa Olmo, Como, Italia.

Vor læser



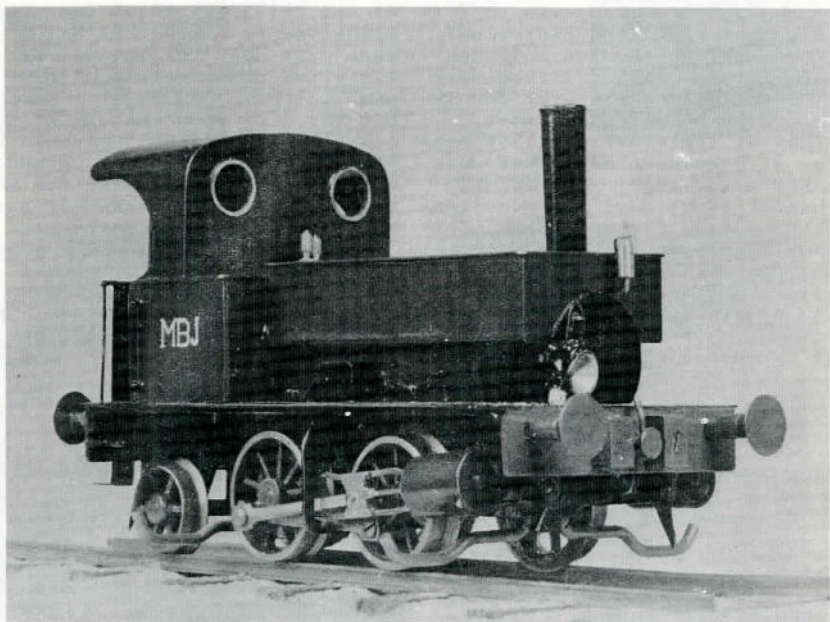
I tilknytning til rundspørget fortjener et enkelt punkt at blive fremdraget.

Mange læsere har anket over vor billedkvalitet, og vi må da også indrømme, at der af og til bringes mislykkede fotos. Nu afhænger en bedømmelse jo af, hvilket sammenligningsgrundlag man anvender. Ved sammenligning mellem forskellige tidsskrifter bedes man ihvertfald tage disses oplag og pris, antallet af annoncer og eventuel støtte udefra i betragtning.

En læser skriver til os: "Hvorfor er billederne så dårlige? Det er tit meget svært at se, om det er en ny sporvogn, eller en gammel snavset MY. Nå spøg til side. Men jeg synes nu, at I skulle gøre lidt for at få en noget bedre billedkvalitet, for billederne har sikkert været gode fra afsenderen, men man fristes jo ikke ligefrem til at sende billeder ind, når de ikke får det helt rigtige udseende."

Åh ja, hvis billederne altid var gode fra afsenderens hånd, var mange af vore sorger slukte. Et billede taber altid i kvalitet ved at blive reproduceret, og aftrykkene må derfor ikke blot være gode, de skal være fremragende, kontrastrige, uden store mørke flader. Tænk på, at de billeder, De ser i dagens avis, er præmiefotos, taget af professionelle fotografer.

Model i O - 1/45 af OB1-saddeltanklok fra Maribo-Bandholm Jernbane



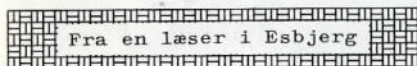
Den første lokomotivtype, der blev bygget til en dansk privatbane, må vel være et ønskeobjekt for mange modelbyggere, måske især for "old time" interesserede. Der tænkes her på de 2 lok., som Robert Stephenson & Co. i 1869 leverede til Maribo - Bandholm banen. Disse lok., der i mange år blev kaldt "Uglerne" på grund af deres ikke særlig smukke fløjt, blev isøvrigt aldrig nummereret; men blev, når det skulle være fint, benævnt ved deres fabriktionsnumre, nr. 1917 og 1918. Lokomotiverne, der var meget små og simple, men slet ikke dårlige, opnåede en alder på henholdsvis 35 og ca. 55 år. Nr. 1918 solgtes i

1896 til den lille svenske privatbane, Tygelsjö - Klagshamn banen nær Malmø, hvor det var i drift til ca. 1924. Lokene var OB1-koblede tendermaskiner. Tanken blev gennembrudt af skorstenen og strakte sig ud til kantan af røggammeret. Saddeltanklok er ret ualmindelige på danske personbaner, der har således kun været eet udover de omtalte, nemlig sydfynske jernbaners lok nr. 16, (se MB-Nyt nr. 9/56). Der har dog været endnu 6-7 stykker i drift, hvoraf 3 stadig benyttes ved Østre Gasværk i København. Et meget lille saddeltanklokomotiv for 600 mm sporvidde, nu tilhørende teknisk museum, kørte indtil 1954

på Valby Gasværk. Styringen på de 2 "Ugler" var, efter tidens skik og brug samt fabrikkens praksis, anbragt indvendig, medens cylindrene fandtes skråtliggende udvendig. Førerhuset var, som det var typisk for Stephenson-lokomotiver, afrundet foroven. Disse lokomotiver havde i begyndelsen endnu et særpræg, idet de ligesom vognene var indrettet med en særlig type centralpuffer og koblinger; dette ændredes dog, da Lollands banen tilkøpledtes i 1874. Desværre eksisterer der ikke, end ikke på jernbanemuseet, billeder af "Uglerne", hvilket medførte, at bygningen måtte ske udelukkende efter tegninger, velvillig udlånt af W. Bay, til modellens bygmester: P.E. Jensen - SMJK. Selve modelbygningen adskiller sig ikke væsentlig fra tidligere beskrevne modeller. Hjulene er drejet specielt, og egerne skåret ud med løvsav. Motoren, en Rivarozzi, er anbragt på understellet, således at

den ved overdelens montering, hvortil alt over barrierepladen regnes, næsten skjules af bagkedlen i førerhuset. Kedlen er af massiv messing og saddeltanken fyldt op med blyhagl, hvorved lokomotivets vægt bliver ialt 510 gr. Med denne vægt er lokomotivet i stand til at udnytte så meget af motorens kraft, at det let trækker 4-6 små 2-akslede vogne, hvilket må siges at være passende. Lokomotivet er malet efter samme retningslinier, som tidligere beskrevet i MB-Nyt. Det har ikke været muligt at få oplyst, hvilke farver "Uglerne" oprindeligt havde; men det formodes, at hjul og pufferplanker har været røde, skorsten og røgekammer sorte og maskinen iøvrigt mørkegrøn. Bygning af 3 af de gamle vogne udfra tegninger, udført efter opmålinger af endnu eksisterende vognkasser og "skure" fundet på Lolland, vil senere blive beskrevet i MB-Nyt.

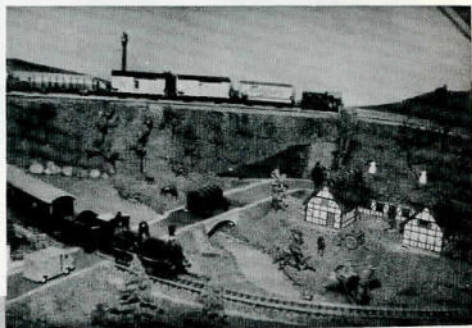
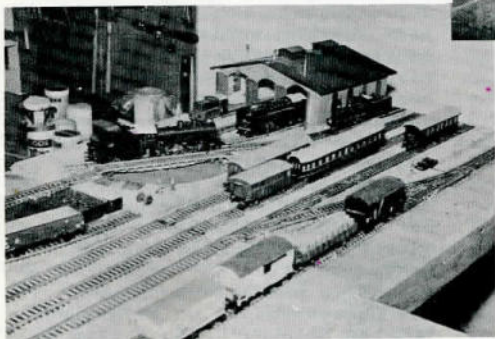
S.J.



Fra en læser i Esbjerg

Jeg er i gang med at opbygge et anlæg med DSB som forbillede. Anlægget er i størrelsen H0, 2-skinne drift, 12 volt jævnstrøm.

Jeg vil senere, når banen er færdig, love en mere udførlig beskrivelse af den. Dens samlede længde vil blive ca. 35 m, og der vil blive ca. 12 sporskifter.



Jeg medsender 2 fotos.

Det ene viser det delvis færdige remiseanlæg. På drejeskiven holder en DSB litra T og i remisen en S-maskine og en god gammel G-maskine.

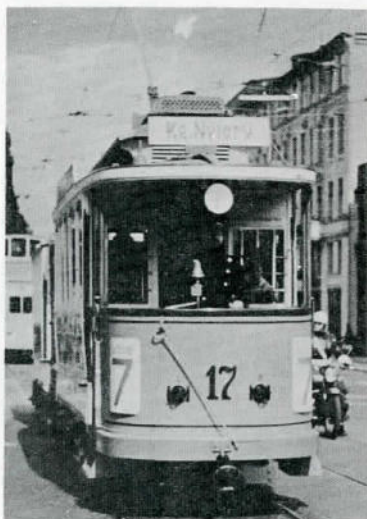
Det andet viser noget af strækningen; et tog forspændt en G-maskine passerer landevejen, og oppe på dæmningen er traktor nr. 70 i arbejde.

Tak for det dejlige blad.
Med modelbanehilsen,

H. Søndergaard.

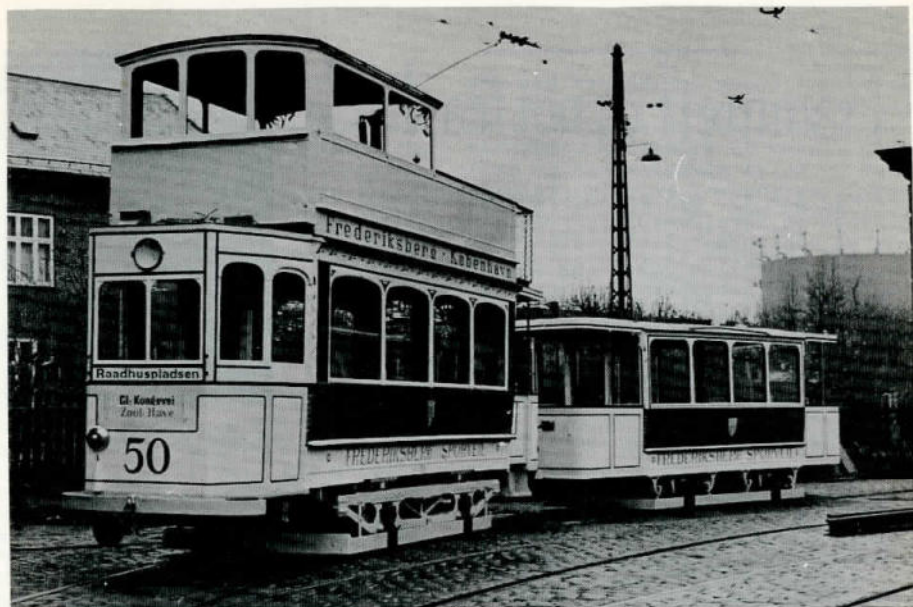
Gammelt og nyt fra KS

Lørdag den 13. maj arrangerede Københavns Sporveje en kavalkade, hvor ældre og nyere sporvejs og omnibusmateriel vist frem for publikum. Den egentlige anledning til denne forevisning var, at København var værtsby for den internationale trafikunions (UTIP) kongres. En anden, mere lokal anledning var, at det i år er 50 år siden, Københavns kommune selv overtog sporvejsdriften, der indtil 1.8. 1911 var forpaktet til det private selskab "De københavnske Sporveje". Kavalkadens rute gik fra Nørrebro remise gennem den indre by til dyrskuepladsen ved Bellaahøj,



hvor køretøjerne var udstillet lørdag og søndag. Kavalkaden bestod af følgende køretøjer: Hestesporvogn nr. 69, hesteomnibus med firspand, tidligere akkumulatorvogn nr. 17 + ombygget hestesporvogn nr. 283 (tidl. 1046) som bivogn, toetages Frederiksbergmotorvogn nr. 50 (tidl. 419) + Frederiksbergbivogn nr. 78 (tidl. 1083), tidl. toetages motorvogn nr. 100 + åben bivogn nr. 389 (tidl. 1172), vogntog af 1930-typen, motorvogn af 1948-typen og en Düsseldorf. Desuden nogle busser, hvor-

af kan nævnes De Dion Bouton nr. 1 fra 1913, nr. 50 og nr. 314. De to sidste vel bedst kendt fra linierne 28 og 22. Vognene var ført så langt tilbage i tiden som muligt, og det samme var forevrigt vognstyrere, konduktører og passagerer. Det var en virkelig oplevelse at møde disse vogne, der på overfladen så ud, som om de netop kom fra fabrikken. Derimod var det ingen nydelse at betragte undervognen på f.eks. nr. 100. Man må oprigtigt håbe, at vognene fremover vil blive holdt i en sådan



stand, at de altid vil kunne køre. Man kunne anke over, at enkelte typer overhovedet ikke var repræsenteret. Således manglede hovedtypen for enetages motorvogne ved elektrificeringens indførelse. Ganske vist er alle disse vogne forlænget og på anden måde ombygget, men der findes dog stadig vogne med f.eks. den forlængede Siemens-undervogn. Desuden savnede man en Scrap-vogn ("swingpjatter"). At trolleyvogne ikke var med, behøver man næppe at nævne.

Ved en lejlighed som ovennævnte beklager man, at der ikke findes et egnet sted, hvor disse vogne

permanent kan udstilles. Og man beklager, at der ikke findes et egnet forum for de sikkert mange sporvejsenthusiaster. Var det ikke en værdig opgave for den nystiftede og initiativrige forening DJK at hellige sig sagen? Indenfor dette område behøver man ikke at tænke på at opbevare gammelt materiel. Publikationer, foredrag, remisebesøg og eventuelle ekskursioner med ældre og nyere materiel ad usædvanlige ruter vil sikkert få stor tilslutning, uden at klubben på nogen måde behøver at engagere sig økonomisk, sådan som det er tilfældet med jernbanesagen.

TRH.

Rundspørget

Desværre modtog vi ikke besvarelser nok til, at der kunne udarbejdes en pålidelig statistik, men de indsendte kort (og breve) giver dog en række fingerpeg om den kurs, hvori læserne ønsker bladet holdt. Vi må straks røbe, at langt den overvejende del af indsenderne er tilfredse med bladet (det kan naturligvis skyldes, at netop de utilfredse har forbigået denne chance til at lade deres røst høre), og at ønsker om indskrænkning i behandlingen af visse emner stort set opvejes af lige så mange ønsker om udvidelse af de pågældende emners spalteplads. Vi takker indsenderne for ulejligheden og interessen og lover, at lægge os såvel ønsker som kritik på sinde fremover.

Blandt de indsendte besvarelser udtrak vor yngste medarbejder - Miss MB-Nyt - følgende, som vil få tilsendt de uldovede gevinster:

1. præmie: Et årsabonnement på MB-Nyt:
Hr. Egil J. Andersen, Bjerregårdsgaten 60, 3., Oslo.
2. præmie: "The World of Model Railways"
Hr. Ersgaard, Vibevej 39, Roskilde.
3. præmie: "Odin & Roeskilde":
Hr. Arne Skjødt, Færgevej 74, Fredrikssund.



Og nu besvarelserne:

Spørgsmål 1: Nationalitet.

Vi fik naturligvis flest kort fra Danmark, nemlig 94%, men havde faktisk håbet på en del meningsyttringer fra vore broderfolk i Norge og Sverige, som vi jo regner til vore faste læsere. Det blev kun til 3% fra hvert land. Da samtlige kort var forsynet med afsender, kunne vi fordele de danske besvarelser efter landsdel; det blev til:

København og omegn	41%
Sjælland, Lolland-Falster	20%
Fyn, Langeland	9%
Jylland	30%

Spørgsmål 2: Alder.

Materialet er for lille til, at vi tør udtale os generelt om MJ-dyrkernes aldersfordeling. Blandt indsenderne er de unge særdeles stærkt repræsenteret, - alders-trinet 17 således med over 10% -, men det skyldes muligvis blot en større interesse for vort rundspørge blandt de unge (yngste indsender 9 år). Trods usikkerheden afbilder vi indsendernes aldersfordeling grafisk.

Spørgsmål 3: Stilling.

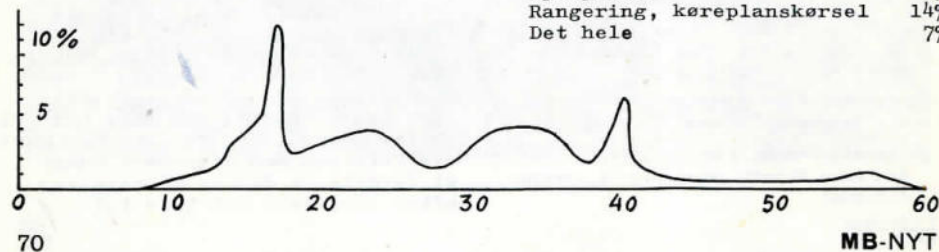
Dette spørgsmål har til hensigt at efterforske en eventuel sammenhæng mellem erhverv og hobby. Erhvervsgrupperne er følgelig opstillet med henblik herpå. I hver gruppe er medtaget alle uddannelsestrin, fra lærling til mester. Indsenderne fordeler sig således efter erhverv:

Ingeniør, konstruktør, arkitekt.	7%
Maskinarbejder, finmekaniker, elektriker, radiomekaniker o. lign. håndværk, som tangerer MJ-byggeriet	23%
Andre håndværk	10%
Jernbanemand	7%
Læge, jurist, lærer m.m.	9%
Handel og kontor, post, bank	18%
Skoleelev	20%
Udenfor ovennævnte grupper eller uden angivet erhverv	6%

Spørgsmål 4: Interesseområde,

har betydning for fordelingen af bladets spalteplads. Resultatet af rundspørget, nemlig:

Kun eller mest virkelige baner*	8%
Kun eller mest modelbaner	15%
Begge dele	77%



støtter den kurs, vi hidtil har stræbt efter: 50% jernbanestof og 50% modelbanestof. Vi er glade for, at 3/4 af indsenderne (og her kan vi vist udstrække statistikken til at gælde samtlige læsere) interesserer sig for både de store og de små baner. Vi havde endvidere udfrittet læsernes stilling til emnet spørveje. 15% af indsenderne angav tillige at interessere sig for spørveje (en enkelt læser kun for spørveje), mens 5% understregede ikke at interessere sig for dette emne. I 1960 anvendte vi 6,2 sider, d.v.s. 3,9% af vor spalteplads til spørvejsstof. Ovennævnte resultat indbyder os vel nærmest til at udvide spørvejsstoffet lidt.

I spørgsmål 5 og 6, der er en yderligere opdeling af spørgsmål 4, lader det sig ikke gøre at fordele indsenderne i grupper. Vi har i stedet samlet de nævnte interesser i hovedgrupper og for hver gruppe angivet det antal procent af indsenderne, der har interesser her.

Spørgsmål 5:

Trækraft	8%
Damplok	27%
Rullende materiel	30%
Sikringsanlæg	15%
Privat- og industribaner	10%
DSB	3%
Jernbanehistorie	3%
Sporanlæg, linieføring	5%
Trafik og køreplan	10%
Det hele	7%

Spørgsmål 6:

Bygning af rullende materiel	40%
Landskab og huse	20%
Bygning af sporanlæg	13%
Alt vedr. opbygningen	15%
Elektriske konstruktioner	7%
Mekaniske konstruktioner	4%
Signaler og sikringsanlæg	14%
Live steam	2%
Sporplaner	5%
Rangering, køreplanskørsel	14%
Det hele	7%

Spørgsmål 7:

drejede sig om model-målestoksforholdet. 91% af indsenderne angav at beskæftige sig med spor HO, 11% med spor O og 4% med diverse sporvidder. Sammentalt giver dette over 100%, idet en del beskæftiger sig med flere sporvidder. Fra en statistik udarbejdet af tidsskriftet "Modeljernbanen" i 1951 henter vi tallene 51%, 45% og 4% for henholdsvis HO, O og diverse sporvidder. Der er således sket en betydelig forskydning mod HO i de forløbne 10 år, men det betyder dog ikke, at vi vil svigte de trofaste O-tilhængere blandt vore læsere.

Spørgsmål 8: Eget anlæg eller klubmedlem?

besvaredes således:

Kun eget anlæg	74%
Kun medlem af klub	8%
Begge dele	6%
Ingen af delene	12%

Spørgsmål 9:

Det første spørgsmål: Hvor meget laver De selv? Besvaredes således:

Alt laves selv, evt. købes enkelte dele som f.eks. hjul, puffer, motorer, aksellejer	24%
Lokomotiver og løsdeler købes	16%
Rullende materiel købes	8%
Lokomotiver og skinner købes	7%
Rullende materiel og skinner købes	3%
Kun landskab bygges selv	9%
Alt købes	6%
Mangler præcis angivelse	27%

Andet spørgsmål: Hvad savner De i forretningerne? Lader sig ikke indordne i et skema. De oftest efterlyste artikler var:

Byggesæt og færdige modeller i HO af dansk materiel, specielt damploko, egerhjul til vogne, flere typer aksellejer og bogiesider, re-læer, transfers. Der blev fremsat ønsker om mere målestoktro udførelse af løsdelene.

Spørgsmål 10:

havde et på en gang nedslående og opmuntrende resultat: Hvert eksemplar af bladet læses af 2,4 person (heri ikke medregnet koner, gæster og andre "udenforstående"). Vi kunne med andre ord sige vort oplag

140%, hvis hver læser købte sit blad. Men naturligvis er det rart, at vor lille "sprøjte" læses af op mod 5.000 mennesker.

Spørgsmål 11:

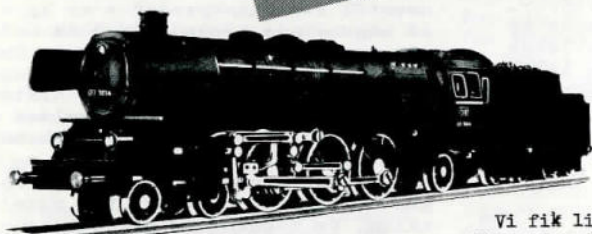
besvaredes af 38% med, at de havde bladet i abonnement; af de resterende 62% køber de 2/3 hvert nummer.

Spørgsmål 12 og 13 har naturligvis givet os stof til eftertanke. Som nævnt i starten opvejer +'er og -'er så nogenlunde hinanden ved de artikler, man har delte meninger om (mest stof, sporvejsartikler, sikringsanlæg). Mest populære er de historiske og topografiske beskrivelser af jernbaner, især danske privatbaner samt konstruktionbeskrivelser og midtersidetegninger. Der ytres ønske om flere reportager fra modelanlæg, om tegning og byggebeskrivelser til lokomotiver og til nyt materiel, om sporplaner og om elektriske og mekaniske tips, herunder artikler om 2-skinne drift. Som De vil have bemærket, er nogle af disse ønsker allerede under opfyldelse.

Som afslutning på rundspørget vil vi i tilknytning til spørgsmål 13 blot citere et par af indsenderne

- bladet synes absolut at have held med sine bestræbelser for at være et tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder.
- jeg synes, at artiklerne i MB-Nyt netop står forklaret på sådan en måde, at de er let læselige for enhver, der har blot lidt begreb om jernbaner, absolut ikke indviklede. Bladet er godt sammensat.
- bladets stil er udpræget rodet. Mere samling og bedre overskuelighed var ønskelig.
- jeg synes, bladet er godt, som det er, når man tager dets størrelse og udbredelse i betragtning.
- jeg savner annoncer fra - (visse hobbyforretninger) som økonomisk støtte.
- for mange uinteressante annoncer.
- tilpas amatørisk, skaber fællesskab mellem læser og forfatter.
- selv om jeg har holdt "Modelbanegammelt" siden dets start, vil jeg lade barmhjertighedens kåbe dække min mening om bladets indhold.
- stoffet er godt nok; ønsker Modelbanenyt må få flere læsere, så bladet kan udvides.
- hvad er for meget, og hvad er for lidt? Kan alle tilfredsstilles?
- der er lidt for enhver smag.

Nürnberg-Messen



ROKAL

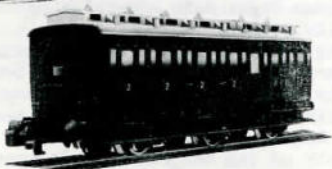
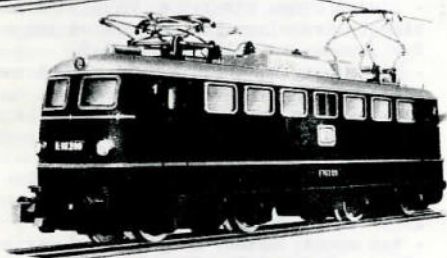
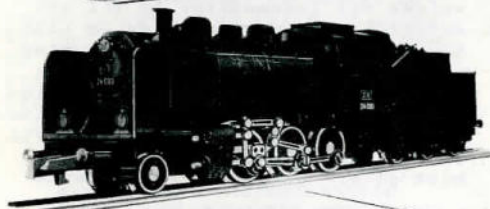
Vi fik lige nævnt og vist en af ROKAL's nyheder i forrige nummer, nemlig den nye model af DB's damplok Reihe 24, men bringer atter her et billede af loket sammen med de øvrige nyheder.

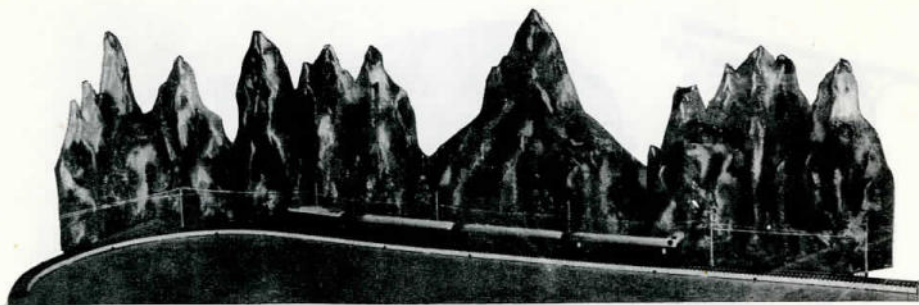
Øverst den ny og forbedrede udgave af DB's Reihe 03 med finere gangtøj, flere detaljer, tre frontlys, spinklere hjul m.m. - Det er virkelig blevet et flot lok.

Dernæst det i forrige nummer omtalte Reihe 24, som givet vil blive meget populært. Nedenunder den nyeste udgave af DB's E 10 med ny forbedret motoropstilling, og analogt E 40 for blandet tog.

Vognparken er blevet forøget med en treakslet gammeldags kupévogn type C 3 og med nye fire-akslede tankvogne af mærkerne Shell, Aral og Esso.

Skinnesortimentet er nu blevet "formgivet" med plastiksveller i efterligning af de nye betonsveller og virker langt pænere end de gamle "papsveller". Skinnerne kan sættes sammen med de gamle, men der er en højdeforskel, som godt kan genere lidt. Det var der imidlertid også ved de gamle skinners forbindelse med sporskifterne, som længe har været på plastikunderlag, men den-





ne højdeforskel forsvinder nu, når de nye plastikskinner kommer, og de er allerede ved at komme i handelen herhjemme. De øvrige nyheder er sandsynligvis også fremme, når De læser disse linier.

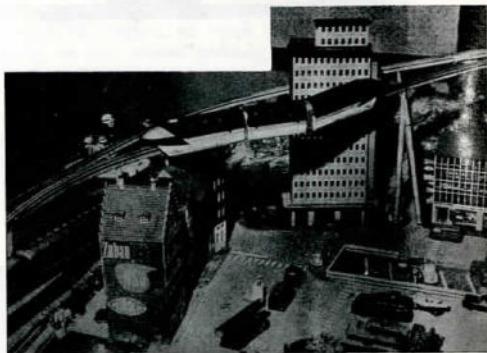
Der er kommet en ny vejledningsbog og også et nyt sporplanhefte er under udarbejdelse. Iøvrigt gennemføres til stadighed forskellige forbedringer på de forskellige artikler, som det imidlertid vil føre for vidt at komme ind på her. Sluttelig skal nævnes, at ROKAL's trafos i nær fremtid bliver godkendt (D-mærket) til brug her i landet.

Øverst på siden ses et bjergparti fra

N O C H

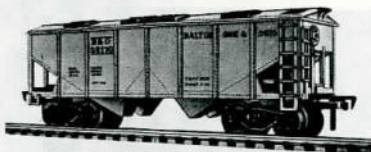
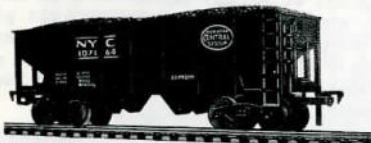
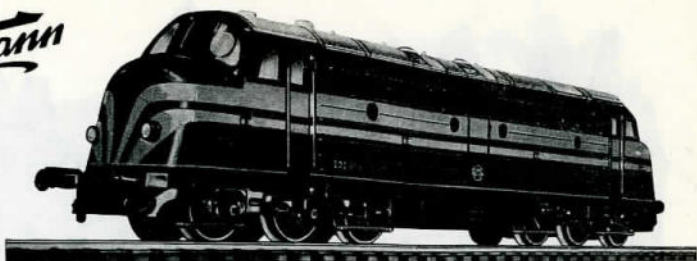
som fremstiller en lang række udmærkede landskabsartikler, hvoraf det næste billede også viser et godt eksempel. Sortimentet er efterhånden meget omfattende, så vi må her nøjes med disse to eksempler.


SCHUCO i Nürnberg kommer med en model af en en-skinnebane af la ALWEG, som sikkert kan sætte kolorit på en bane, men desværre i sin udførelse ikke er så modeltro, at modelfolk i al almindelighed vil interessere sig for den.



SCHUCO's "Luftbane"

Fleischmann



Vi går derefter over til  og starter øverst med en model af et belgisk diesellok, som ligner vore hjemlige MY'ere, som vi kender i LONG's udmærkede udførelse for både 2- og 3-skinndrift, men Fleischmann's nye lok afviger alligevel på flere punkter fra den danske model. Endvidere ses en "FREE-LANCE"-maskine i form af et O-C-O koblet damplok med løs tender, - robust og billigt. Dernæst en række nye godsvogne med kun to tyske nye vogne og hele tre amerikanske vogne. Tendensen med at fremstille flere og flere ting for det amerikanske marked er tydelig nok, måske ikke så udpræget for Fleischmann, som derimod Märklin var i år, men Fleischmann har jo tidligere år bragt en lang række amerikansk materiel.

Sluttelig skal for Fleischmann's vedkommende lige nævnes et "hustidsskrift", som vi imidlertid endnu ikke har set nogen prøve på.

Øverst på sidste side i dette nummer's reportage fra Nürnbergmesse ses en morsom opstilling af figurer fra MERTEN, der viser de nye figurer blandt andet tænkt anvendt til det her viste bryllupsselskab. Af øvrige nyheder fra i år kan nævnes løbende mænd og kvinder (med tilhørende hatte(1)), Røde Kors-figurer og sårede(1), indianere og elefanter.

SEUTHE fremstiller blandt andet røgudviklere til HO-lokomotiver og har i år også fået sådanne agregater for TT (Rokal) samt en TANKOMAT til påfyldning af den særlige olie til røgudvikleren (se billedet).

TENSHODO viser vi en af nyhederne fra nederst på siden og det er en model af en SANTA FE 4-6-4 Hudson i den vanlige superfine udførelse, men prisen er naturligvis også derefter.



Pladsen tillader desværre ikke denne gang at afbilde flere nyheder, men vi vil i korthed nævne et par artikler i forbifarten.

NOREV, det franske firma, som frem-
SEUTHE-



stiller modelbiler i en virkelig tiltalende udførelse, møder også i år med en række nyheder både i skala 1:87 og i 1:45 blandt andet den nye Panhard personauto.

MECCANO i England går videre med 2-skinne-driften og kommer med et engelsk

dieselelektrisk lok (Co Co) og to nydelige personvogne (den ene en Pullmanvogn) samt tre nye godsvogne. Meccano i HO er så småt ved at komme frem herhjemme og de pæne køretøjer til rimelige priser fortjener absolut også at blive kendt blandt danske mj-entusiaster.

PREISER med modelfigurerne kommer vi tilbage til i næste nummer, men det skal her nævnes at blandt andet et træsortiment er kommet til.

Kitmaster venter vi også med, og vedrørende TRI-ANG (Lines Bros.) skal lige nævnes, at Deres TT-sortiment stadig udvikles, og vil blive omtalt senere på året, men interessant er det, at man nylig har overtaget V.B. i Frankrig og vil påbegynde en fransk serie i TT.

VAU-PE kommer vi også først til næste gang og det samme gælder WIAD, som imidlertid ikke havde større nyheder i år.

Vi slutter derfor her denne gang og hører iøvrigt gerne fra læserne, hvis man ønsker enkelte artikler mere grundigt teknisk gennemgået. Vi skal da forsøge at efterkomme ønskerne om muligt.

BP.

Tenshodo
HO



Angående linieringsningstelefonerne.

Vi har modtaget klager over, at der mangler telefonrør på de udsendte linieringsningstelefoner. Statsbanerne svarer, at telefonrør vil blive udsendt til alle, som har modtaget et apparat, efterhånden som rørene afmonteres rundt omkring i landet.

Som følge af en UIC-beslutning om, at alle RIV-mærkede godsvogne skal kunne befordres med en hastighed af 80 km/t, er statsbanerne begyndt at udskifte hjulsæt og aksellejer på samtlige HD-, IA-, IAL-, IAR-, IAK- og en del PB-vogne, ialt ca. 2000 vogne, med standardhjulsæt med rullelejer, type 26, som anvendes på bl. a. GS-vognene. Vognene vil efter ombygningen kunne løbe 100 km/t. De ved udskiftningen frigjorte hjulsæt med mekanisk smurte Athermos og Isothermos lejer vil blive påsat ældre godsvogne.

(Vingehjulet)

Til de modelbane-entusiaster som besøger Oslo, være seg på sommer eller vinterferie, kan det oplyses at Norges Statsbaners store modelbane i størrelse 0 nu står opstilt og er i drift hver time på Norsk teknisk museum på Etterstad.

Banen er i meget utmerket stand, og har fått en flått plass midt i den store utstillingshallen.

Hvis jeg får lov kommer jeg gjerne tilbake med en kort omtale av banen ledsaget av en rekke bilder?

Venlig hilsen

Egil J. Andersen.



Rail Mail

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.

SMJK FYLDER 15 ÅR - SMJK completes its fifteenth year. The model railway club in Slagelse, which has built up one of the largest and perfectest layouts in our country, celebrated in april its anniversary.

GRAZ-KÖPFLÄCHER EISENBAHN - A description of an Austrian private railway, on the track of which much interesting rolling stock can be seen.

SJ RUSTER SIG - The Swedish State Railways make a stand against the road-traffic by building these modern passenger coaches.

MOROP-KONGRES I ITALIEN - The programme of the next International Model Railway Congress, which will take place in Como, Italy.

FRA EN LÄSER I ESBJERG - A reader in Esbjerg, Jutland, has this HO-layout under construction. The rolling stock is homemade too.

MODEL I O AF-- - The construction in gauge 0 of a 0-4-2 saddle-tank from the Maribo-Bandholm Railway. The two prototypes, which were the first lokomotives on a private Danish railway, were delivered from Robert Stephenson in 1869. The drawings are found on the middle pages.

DET JYDSK-FYNSKE HURTIGTOGSLOKOMOTIV LITRA R - Description of Danish State Railways class R, 4-6-0 engine, built 1912-24 by Borsig, Winterthur and Frichs in a number of 30. Soon no more of these engines are in service.

LØST & FAST contains among other things photos and a description of a new train set on the private Odsherreds Railway in North Zealand. The set is able to run 130 km/h and consists of 2 driving cars and 2 trailers. It is built by MaK in Kiel, Germany.

GAMMELT OG NYT FRA KS - On the occasion of the international Congress of Local Traffic, recently held in Copenhagen, the Copenhagen Tramways arranged a demonstration of old and new stock.

RUNDSPØRGET - The conclusion of our questions to the readers in no. 6/60. The photo shows "Miss Modelbanenyt", i.e. the editor's 4 years old daughter, drawing out the winners among the answer-cards.

NÜRNBERG MESSEN - Second part of the reporting from the Nürnberg Toy Fair.

KLUBMEDDELELSER - Information from the clubs.

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?

.....
: K L U B M E D D E L E L S E R :
.....

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB (ÅRHUS)

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 kan optages (må være fyldt 16 år).
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 Skramsvej 10, tlf. (03) 21 31 04.
Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedamsvej 78, tlf. (03) 21 24 38.
Sekretær: H. Christiansen, Fredensvej 6, tlf. (03) 21 22 76.
Klubbens adresse: Peder Skramsvej 10.

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale: Nørrebro Station.
Formand: E. Albrechtsen, 87 54 62
Næstformand: J. Voldmester, EV 7790
Kasserer: E. Lehmann, ØB 3334
Sekretær: A. Gregersen, Raftesvej 6, Lyngby.

AALBORG MODEL-JERNBANE KLUB

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

ODENSE MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klubanlæg og klublokale: DSB's rutebilgarager på Kildemosevej.
Formand: A.Hove, tlf. 12 94 46.
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11 14 77.
Byggeaften: 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, 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. 52 27 89.
Kasserer: Trafikass. J.K. Petersen, Jernbanestationen, Korsør.
Næstformand: H.H. Larsen, Herluf Trollesvej 18, tlf. 52 21 80.

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

Anlæg i spor HO
Lokale: Kastrup.
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 hver måned sept.-april. Passive medlemmer optages, 15 kr. årlig, gæstekort à kr. 1.50. Henvendelse, Jensen, Elegdamsvej 40, NØra 4998y.

KALUNDBORG MODEL-JERNBANE KLUB

Oplysninger mangler.

HQ

Q

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. -

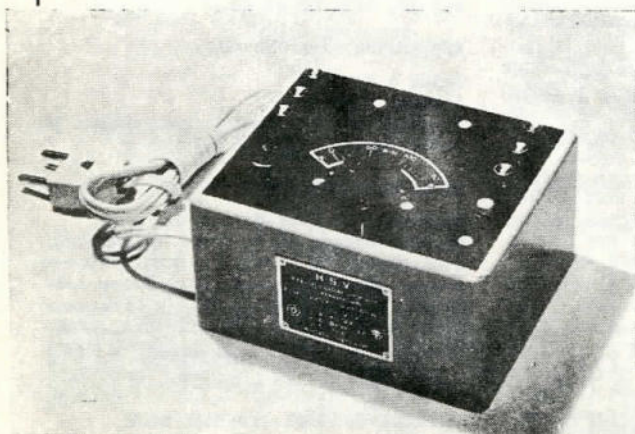
onsdag: kl.16-17.30 torsdag:16-17.30

Fr:14.00-20.00

Lø:10.00-14.00

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

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 MODELBAANE-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. 3,5,6,7,8) kr. 9,00

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

MODELBAANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056

Tlf. BYen 5703 (døgnvagt)

Obs!

Modelbane-Nyt kan også bestilles gennem Deres egen boghandler, for 15 kr. pr. år.



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

EKSPEDITION: Modelbane-Nyt, Postbox 184, Kbh. K. (Postkonto 35056) Telefonordrer modtages hele døgnet på BYen 5703.

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

Arsabonnement 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, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Hovedbanegårdens Aviskiosk & Boghandel.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrup. 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.

Hobby House, Paradisgade 12.

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, Auray Morbihan

ITALIEN:

Ho-Rivarossie, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.
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 modelbaneforslag – 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)

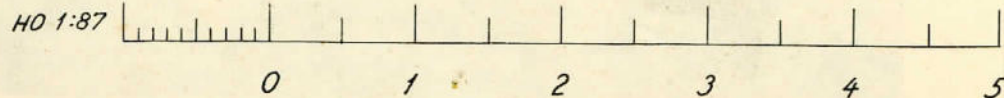
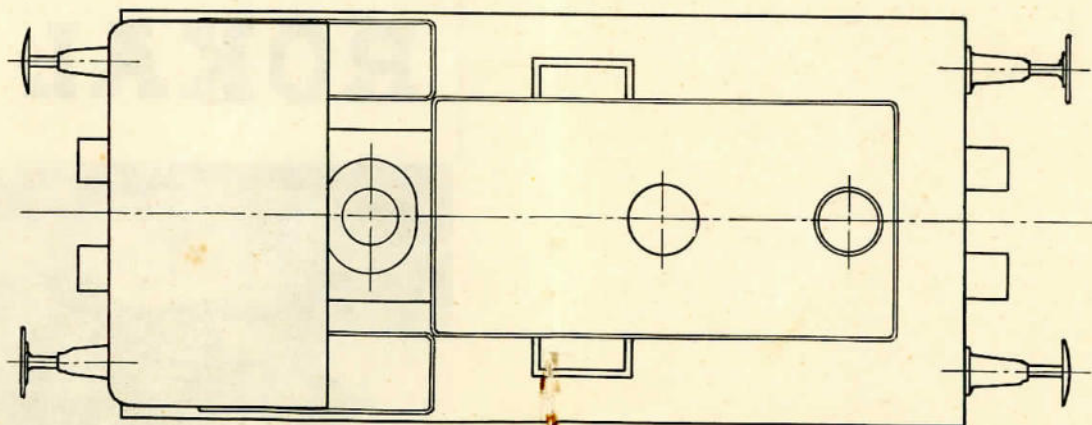
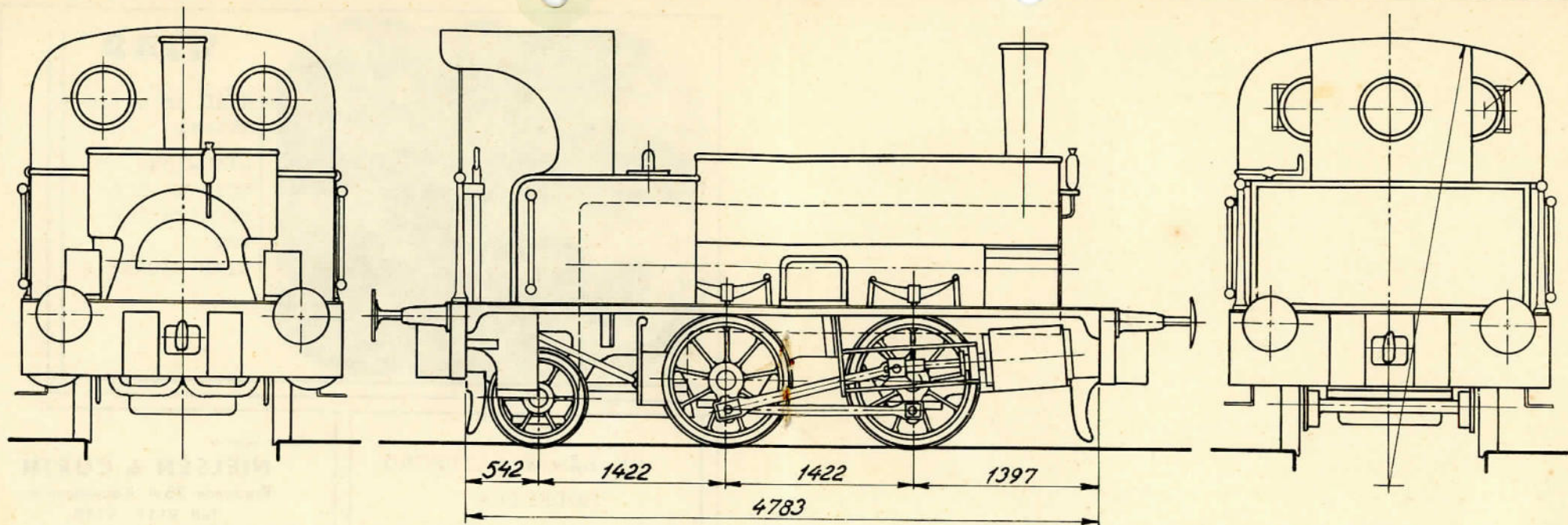
Miniaturbahnen **kr. 3,75** (16 nr. **kr. 60,00**), Model Railways News **kr. 2,75** (12 nr. **kr. 28,50**)
Meccano Magazine **kr. 1,00** (12 nr. **kr. 12,00**), HO-Rivarossi **kr. 2,00** (6 nr. **kr. 12,00**)
European Railways **kr. 3,75** (4 nr. **kr. 15,00**), Model Engineer **kr. 1,40** (52 nr. **kr. 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. BYen 5703
TELEFONORDRER MODTAGES HELE DØGNET

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan ovennævnte bøger og blade bese. Åben onsdag 16-17³⁰, fredag 14-20, lørdag 10-14.



Detaller i nr. 4/61

*Maribo-Bandholm Jernbane
Loko. nr. 1-2 (1869)*

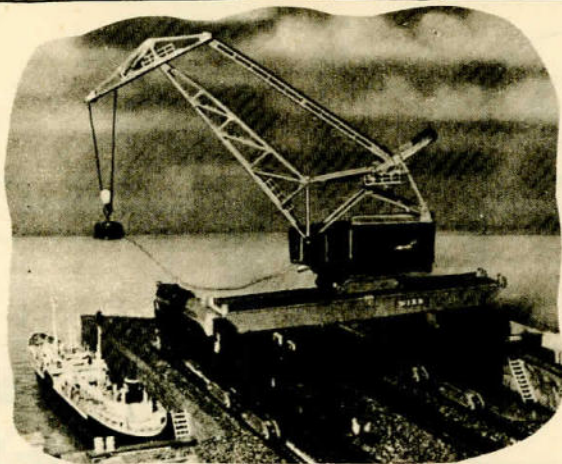
1:45, skala 0

15-6-61

T. Nielsen

a.

Modelbane-Nyt nr. 3 1961



WIAD

WIAD er altid
aktuel

WIAD-huse er
afstemt i de
rigtige far-
ver

WIAD LIGNER !

SKALA- & NATURTRO
MODELLER

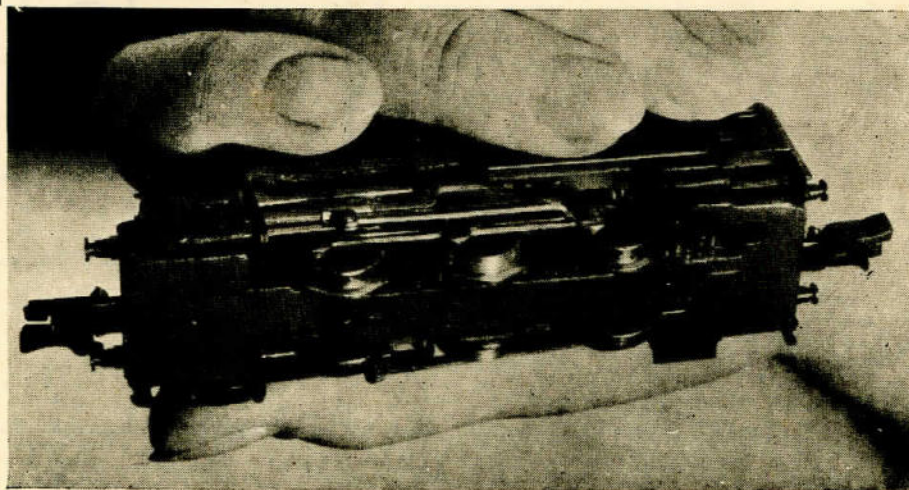
Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A, København. K.

Telf. 9117 - 9118

ROKAL TT GOD KØRSEL
på ringe plads!



(foto: Miniaturbanen)