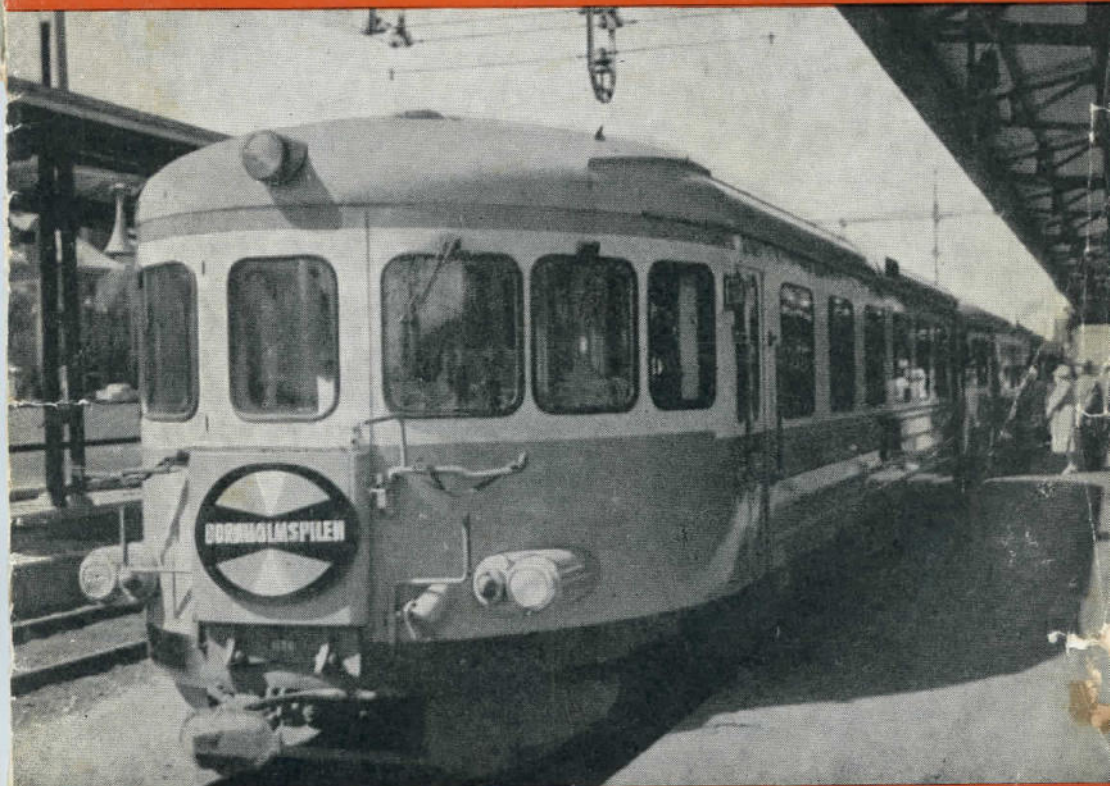




# MODELBANE *Nyt*



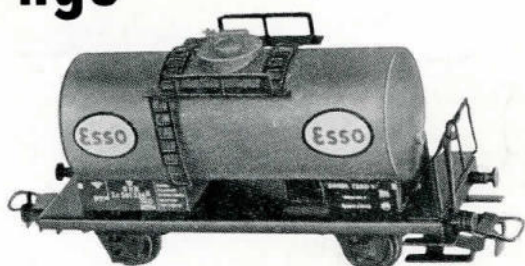
2

11. ÄRGANG - 1962

PRIS

3 00

# 5 nye



SHELL  
BP  
ESSO  
GULF  
CALTEX

fra

## LONG

Kun kr. 11,00 pr. stk.

NYT KATALOG 1 kr.

**OBS!** Skinner leveres ikke mere

Gladsaxe Møllevvej 23, Søborg, Tlf. 69 07 22

## JOTOFLEX

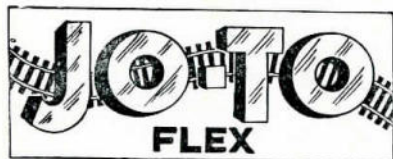


har **DE** brug for hele året

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

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

## SÆRTILBUD!

• **60 hefter MB-NYT**  
• **for kun 43 kr.!!**

- 6 fra 1954, samt de komplette
- årgange 1955, 1956, 1957, 1958
- og 1959.
- Tilbudet gælder kun til 1.8.62

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

*De sparer porto ved indbetaling på giro 35056*

## EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

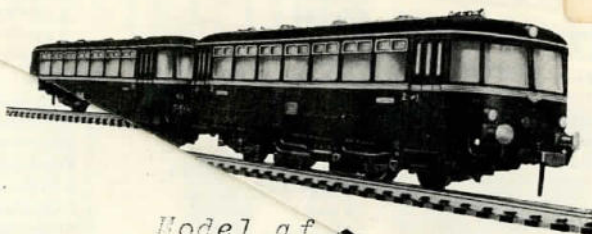
Dette blad giver sine læsere en dobbelt glæde i form af gode billeder og aktuelle artikler om europæiske jernbaner i stort og småt.

Arsabonnement: 15 kr. (4 nr.) løs nr. 3,75 kr.

Distribution:

MODELBAANE-nyt, Postbox 184, Kbh. K

EN AF ÅRETS MANGE MESSENYHEDER!



Model af

*Fleischmann* kinnebus

HO

# IDM - TRANSFORMATORER

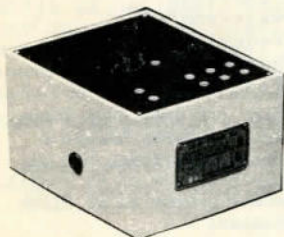
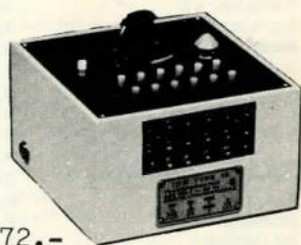
Terrasserne 17 - Brønshøj

Kvalitetstransformatorer med 24 mdr.'s garanti

Type 1 S 50 watt til Märklin indbygget stillepult til 6 funktioner.

Type 4 S stillepult 12 funktioner.

.....



Type 1 S 50w kr.72.-

- 2 J 50w - 81.-

- 3 J 20w - 65.-

- 4 S 2x50w -138.-

.....

Miniracertransformatoren Type 3 J  
20 watt 12 volt jævn, 2 amp.  
indbygget selen-aluminiumsretter

På følgende jernbanestationer i Danmark kan MB-Nyt købes eller bestilles:

København & omegn

Bagsværd  
Ballerup  
Bernstorffsvej  
Brøndbyøster  
Buddinge  
Charlottenlund  
Dybbølsbroen  
Enghave  
Frederiksberg  
Fuglebakken  
Gentofte  
Glostrup  
Havnegade 49  
Hellerup  
Herlev  
Holte  
Husum  
Hvidovre  
Islev  
Jægersborg  
Klampenborg  
Kbhvn. Lygten  
Langgade  
Lyngby  
Lyngbyvej Ø.  
Nordhavn  
Nærum  
Nørrebro  
Ordrup  
P. Bangsvej  
Skodsborg  
Skovlunde  
Sorgenfri  
Springforbi  
Svanemøllen  
Valby  
Vanløse  
Vedbæk  
Virum

Øvrige Sjælland

Allerød  
Birkørød  
Dalmose  
Espergårde  
Farum  
Fredensborg  
Frederikssund  
Gedser  
Halsskov  
Haslev  
Hedehusene  
Helsingør

Hillerød  
Holbæk  
Humblebæk  
Høng  
Jyderup  
Kalundborg  
Korsør  
Køge  
Nivaa  
Nykøbing F.  
Næstved  
Ringsted  
Roskilde  
Rungsted Kyst  
Slagelse  
Slagelse rutebil  
Snekkersten  
Sorø  
Taastrup  
Tølløse  
Vordingborg

Fyn

Assens  
Faaborg  
Gelsted  
Knudshoved  
Middelfart  
Nyborg  
Odense H  
Svendborg  
Svendborg rutebil  
Kolby Kaas

Jylland

Aabenraa  
Aalborg  
Aalestrup  
Aarhus Havn  
Aarhus H.  
Aarhus Ø.  
Aars  
Bjerringbro  
Bramminge  
Brande  
Brønderslev  
Brørup  
Esbjerg  
Fredericia  
Frederikshavn  
Graasten  
Grenaa  
Grindsted  
Haderslev  
Hadsten  
Herning  
Hjørring  
Hobro  
Holstebro  
Horsens

Hurup Thy  
Kolding  
Kolding rutebil  
Krusaa rutebil  
Kølvraa  
Langaa  
Lundersø  
Løgster  
Nykøbing Mors  
Padbors  
Randers  
Ribe  
Ringkøbing  
Ryomgaard  
Rødekro  
Rødkjærsbro  
Silkeborg  
Skanderborg  
Skjern  
Skive  
Skærbæk  
Skørping  
Struer  
Sønderborg B  
Sønderborg H  
Thisted  
Tinglev  
Tønder H  
Tønder Øst  
Vamdrup  
Varde  
Vejen  
Vejle H  
Viborg  
Vojens  
Ølgod

Endv. i følgende kiosker:

Hinrichsen, Ringsted  
J.B. Hansen, Sct.  
Olsø 6, Roskilde  
V. Sonne, Rønne  
Faurtoft, Odense  
P. Nørgaard,  
Aalborg  
"Adam" Fredericia.  
"Telegramkiosken",  
Fredericia.  
"West-end",  
Fredericia.  
"Nørrereports Kiosk",  
Holstebro.

Måske har ikke alle ovennævnte kiosker bladet i fornødent omfang, men vi anbefaler Dem da at bestille det gennem en af disse kiosker.

## SKIVE-VESTSALLING JERNBANE



Den gamle Skive H. SVJ's remise og til højre i billedet privatbanens spor 1 og 2.

Ved indvielsen den 2/2.1962 stod der megen blæst om Skive ny station. Det vil der rent bogstaveligt også gøre fremover. Ihvertfald til bevoksningen giver læ. Imidlertid er denne ulempe kun lidet vægtig i helheden. Bygningen med tilbehør var virkelig værd at vente på.

I et lille hjørne af stationen har SVJ sin enklave, og var den lille på den gamle station, hvor der dog hørte en remise med, så er den endnu mindre her; kun et persponsor samt en drejeskive, der er kilet ind i støttemuren.

### VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)-

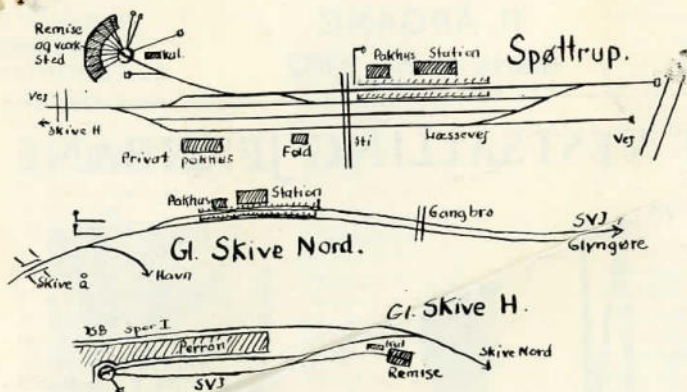
viser SJ's skinnebustog BORNHOLMSPILEN på Malmö C. station.

shows the railcar BORNHOLMSPILEN at Malmö C. station, Sweden.

De 2 Salling-baner, der forhen kun havde fælles spor Skive H - Skive Nord, må nu enes om ialt ca. 3 km, thi i denne afstand fra Skive H ligger det fjernbetjente - under sneforhold gasopvarmede - sporskifte, der er delingspunktet. Her, umiddelbart syd for Skive Nords perroner mødes banerne, og her står iøvrigt også Skive H's indkørsels-signal (3 km fra stationen).

Vi er nu på SVJ's eget spor, og lad os blive der og høre lidt om en af de baner, der nok for de fleste læsere er lidet kendt.

Foto: Sv. Å. Petersen.



Sporskispegnakke og delvis-holdstedssignaler (rød/hvide)



Alle sidespor på landst har uflowsko (rød/hvide)

## Skive-Vestsalling jernbane

5-1962.

Herunder ses SVJ's drejeskive på den nye Skive H station.

Trods sin lidenhed - 26,6 km - er SVJ en særdeles aktiv og livskraftig bane, der ligesom stadig har bevaret sin stilling som hovedforbindelsen til Vestsalling; her-til medvirker måske, at såvel rutebil som lastbilruter i nogen grad drives af banen.

Skive - Vestsalling jernbane er født den 11/12.1924 og hører således til den unge generation af baner. Den havde da også motordriften med helt fra starten, som det fremgår af hosstående tabel, der viser nogle tal fra banens virke, deriblandt også forholdet mellem antal kørte damp- henholdsvis motorkilometer.

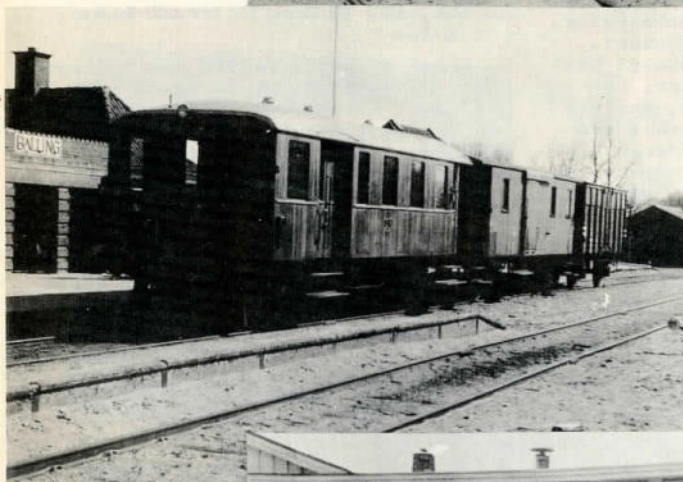


År	Km. damp	Km. motor	Antal personale	Drift-resultat	Antal aksler pr. tog
1925	69.800	43.100	23	+ 11.705	6,2
1935	11.500	106.200	19	+ 16.449	4,8
1945	13.600	42.700	21	+ 5.812	8,3
1955	53	163.300	21	+124.532	4,7

Banens gamle veltjente M1 er stadig intakt, og den - der forlængst har fået centralbufferne erstattet af almindeligt koblingssystem -

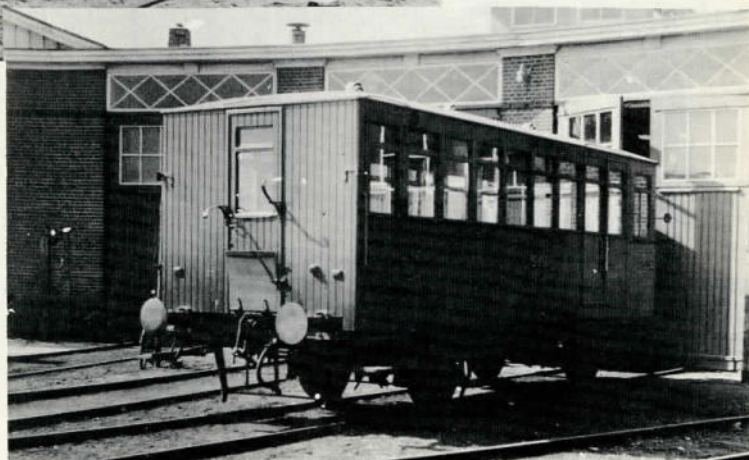
kører endnu lejlighedsvis godstog. Disse fremføres dog som oftest af M2, den 2-koblede motorvogn, der i 3-akslet udgaver kørte på VVGJ.

Banen har et omfattende værksteds- og remise-anlæg i Spøttrup.



Det daglige godstog på Balling station. Forrest nr. 2, derefter G 40, sidst L 66.

M 1 ("Karoline") i Spøttrup



For 5.000 kr. erhvervedes denne vogn til SVJ, der fjernede den ene foraksel, så udseendet blev ændret til en 2-akslet vogn med stor akselafstand (tara VVGJ 18.840 kg, akselafstand 5,4 + 1,8 m). M1 har iøvrigt i nogen tid været ude af drift formedelst defekt mellemgear. Reservedele er selvsagt en sjældenhed. DJK kunne måske her finde en værdig repræsentant fra motordriftens barndom. Så meget mere som påhængsvogn B1, der henstår intakt i Spøttrup, ligeledes er en ægte repræsentant, der iøvrigt også havde central-kobling. Mens vi er ved motorsiden, skal også nævnes M5 fra 1928, der har 180 hk Frichs benzinmotor. Denne vogn har gods- og postrum, der vejer 42 t og har lænkeaksler. Den er ligeledes stadig intakt.

M6, en virkelig præsentabel privatbaneudgave med 4 aksler, 68 pladser og vognvægt 42 t, var ved anskaffelsen i 1934 forsynet med en 250 hk B & W motor. Vognen blev i 1948 solgt til ETJ for 90.000 kr. excl. motor. Idag har den på sidstnævnte bane nr. M3.

Dampspiden kan kun udvise een type, men til gengæld en særdeles ydedygtig omend lille maskine. Der blev anskaffet 3 stk. fra Henschel

i 1924 (nr. 20273-75). Egenvægt 30,7 t, drivhjulsdiameter 1190 mm. I lighed med f.eks. visse VLTJ-maskiner havde disse "bagdør" og overgangsbros til den efterfølgende vogn. Sparsommeligheden var allerede da opfunden.

Lok nr. 3 blev udrangeret i 1952, og nr. 2 ophugget i Silkeborg 1958. Nr. 1 er stadig køreklar.

Banens "materielle" side udviste iøvrigt, da selskabet var på sit højdepunkt i 30'erne følgende vognantal:

E 20 (rejsegods, post og 30 pl),  
 F 30 (rejsegods og 40 pl) B1  
 (25 pl), D 9-12 (a 56 pl), G 40  
 (rejsegods), H 45 (bænkevogn 45  
 pl), 20 lukkede litra L h.h.v.  
 LK samt 17 åbne litra AL h.h.v.  
 A 16.

Heraf er pr. 1/2.1962 kun tilbage B 1, G 40, H 45, AL 80 og 82 samt et antal L-vogne, og resultatet er da også, at der f.eks. i 1960 hos DSB lejedes 15 stk. ballastvogne i ca. 10 dage. Rationalisering har meget på samvittigheden.

Det kan måske også være interessant at notere, at de store "roeår" 1957 og 1958 henholdsvis betød, at der læssedes 104 h.h.v. 69 vogne på den heromhandlede bane.

## Henschel & Sohn, Cassel.



Fabriksfoto  
 af SVJ's  
 lok. nr. 2



En lille morsom detalje ved banen er trinbrættet "Betryk" nær Spött-rup. Navnet var i sin tid uofficielt og efter sigende netop dækkende den tilstand, hvori den stedlige befolkning rent økonomisk befandt sig. Navnet er nu så fastslået, at stedsnavneudvalget formentlig har godkendt det.

Mon dette ikke er en fulgyldig introduktion af denne stilfærdige bane. De skulle ved lejlighed besøge den; personalet er netop så venligt og imødekommende, som det er særkendet for en nær tilknytning mellem bane og egn. Selv om der forud for banens anlæggelse selvsagt gik en forhistorie, der rummede bl.a. planer om andre linieføringer, ja, sågar om en elektrisk bane, må man

vist erkende, at det, der blev resultatet af planerne, det vi ser idag, var en heldig løsning.

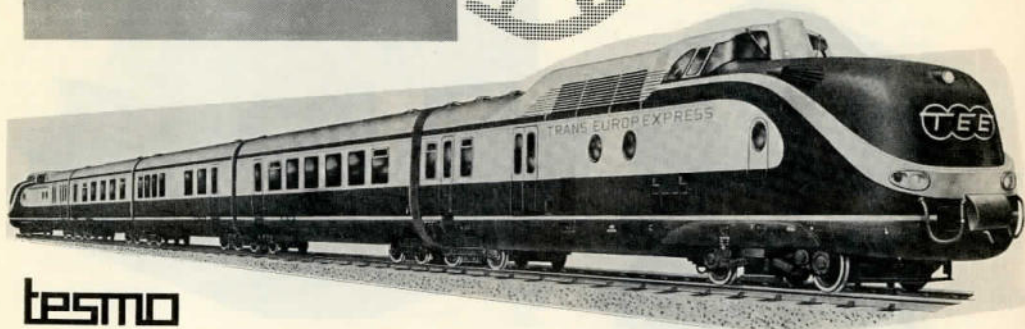
På sine oprindelige 24,39 kg skinner vil banens tog kunne køre uden at større sporarbejder bliver fornødne.

Efter 1936-betænkningen, hvor banen var placeret i gruppe 4 (sidste gruppe), blev resultatet i 1954-betænkningen et avancement til dennes gruppe 2 (mellemgruppen), og skal man ikke tage dette som et godt tegn også fremover for en lille folkelig bane, der i sine tog aldrig har ejet 1. klasse?

Man kan også sige det på den måde, at alt er første klasser!

S.

## Nürnberg-Messen



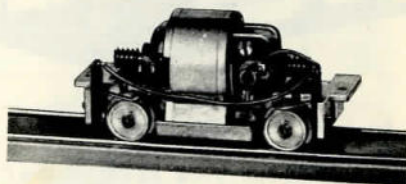
## tesmo

er det firma, som vi fortsætter vor reportage fra Nürnbergmessen med. Selvom det herhjemme er forholdsvist ukendt, har det dog allerede eksisteret nogle år og over disse linier vises firmaets model af det vesttyske TEE-tog, men modellen er knapt nok færdig endnu, så vi skal ikke vente at se den på markedet lige med det samme.

### HAMO

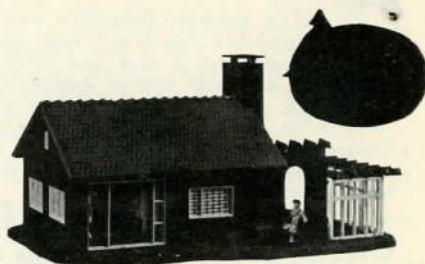
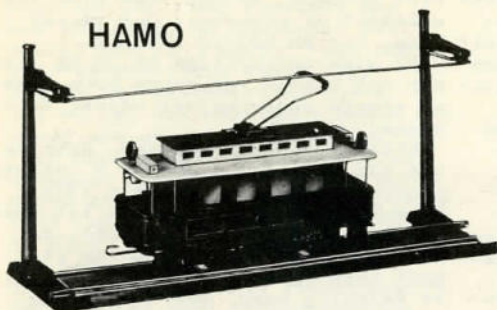
figurerer jo også på denne og ø-verst på næste side, idet vi her på siden ser den fremragende motortruck og på næste, T 204, en

## HAMO



model af en sporbogvogn fra Darnstadt årgang 1897. Denne dejlige model

HAMO



vil meget snart være i handelen og  
også i byggesæt.



VAU-PE

havde flere gode ting, hvoraf  
dog ikke alt kan betegnes som e-  
gentlige nyheder. Vi ser øverst  
på denne side et rart lille som-

merhus og dernæst den efterhånden  
virkelig vellykkede skærvefabrik  
og nederst på side 32 CAFE ROSE,  
hvor man kan skylle støvet bort  
fra halsen efter besøget på skær-  
vefabrikken. En nydelig lille  
landsbykirke og forskellige huse,  
heriblandt et gartneri, skal også  
nævnes og ikke mindst den øverst  
på side 33 viste hyggelige lille  
landstation EBELSBACH, som blandt  
andet på grund af sit ringe om-  
fang sikkert vil kunne anvendes  
på mangt et anlæg.

## Vau-Pe

Den hyggelige lille  
landstation ved navn  
EBELSBACH -



### PREISER

harde en række interessante nyheder, hvoraf på side 33 ses en overordentlig fint udført byggekran, der af fingernemme folk måske endda kan yderligere mekaniseres og automatiseres, samt forskelligt udstyr tilhørende en byggeplads. I tråd hermed kan nævnes de kommende figurer fra "forskellige erhverv", medens de nye "gamle" figurer fra 1860'erne, som i øvrigt passer fortrinligt til det af TRIX udsendte DER ADLER, er af en helt anden beskaffenhed og vidt forskellige herfra igen er de mange figurer, voksne m.m.: som tilsammen muliggør opstillingen af tabeauer fra den amerikanske borger-

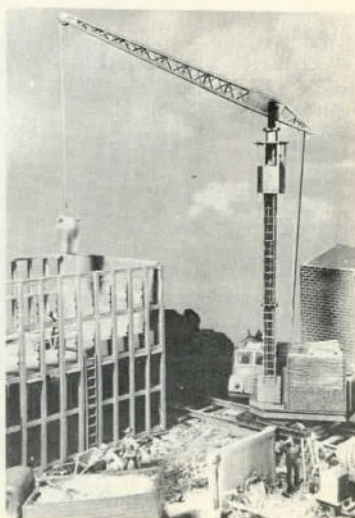
kria mellem nord- og sydstatene (se side 34 nederst).

Hvor livagtige opstillinger, der kan laves med Preiser-figurer (og Faller-huse) viser bl.a. billedet øverst side 34, og vi har mange flere billeder, som kunne vise den alsidighed, som Preiser lægger for dagen, men vi nødsages desværre til at nøjes med disse udpluk.

### JOUEF

er endnu ret ukendt her i lan-

## PREISER





(Wärnberomessen fortsætter side 44)

## Paul M. Preiser

har sendt os disse livagtige opstillinger (og mange flere), men de utallige enkeltheder, som ethvert af billederne frembyder, vil bedre end mange ord overbevise vore læsere om, at vi her står overfor en enestående indlevelsessevne.

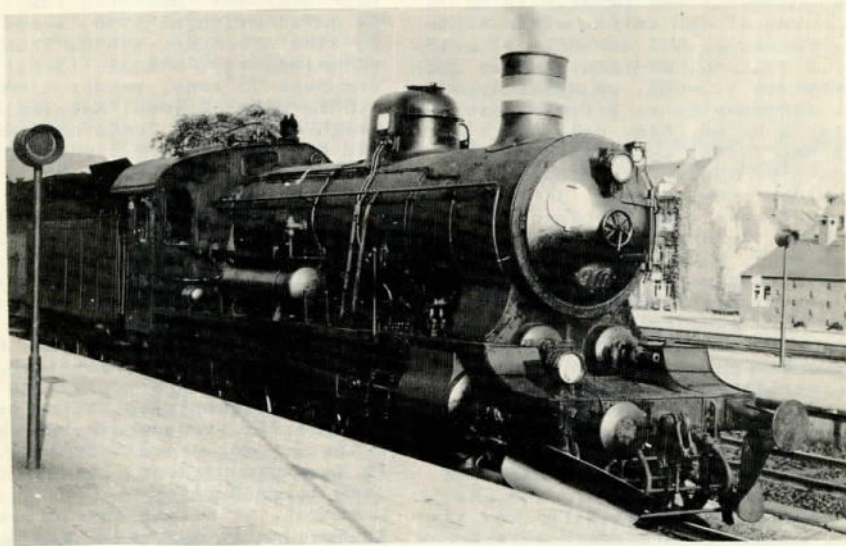


# P-maskinen

I denne tid forsvinder de sidste af DSB's stolte og hurtige P maskiner. Disse maskiner har siden 1907 været DSB's hurtigste og smukkeste loko. I over 40 år har de kørt de hurtigste tog; i dag er de næsten ikke til at finde i DSB's rækker. Der er kun 6 ltr. P tilbage af ialt 33 stk. Det skal dog nævnes, at 3 stk. ltr. Pr. endnu er i drift. De 6 P maskiner er alle på Sjælland, hvor de hovedsageligt benyttes som reserve. Vi skal dog ikke længere tilbage end til 1957, da togene: 9, 20, 23, 232, 3001, 2001, mf1. blev kørt af ltr. P.

Lad os dvæle lidt ved P maskinens tilblivelse. Omkring århundredskiftet blev der bygget tre typer persontogslokomotiv nemlig ltr. A, C, K. Disse maskiner viste sig at være fortrinlige, men fælles for dem alle var, at de ikke egnede sig for hastigheder over 100 kmt. Dette passede også godt til forholdene, da højst tilladte hastighed den-

gang var 100 kmt. Der var dog udsigt til, at grænsen skulle sættes op inden for de nærmeste år. Dette, i sammenhæng med at togene blev større, gav stødet til, at maskinchef Otto Busse konstruerede P maskinen. Ved dette loko kom Otto Busses skønhedssans og tekniske kunnen til fuld udfoldelse. P maskinen regnes i de fleste kredse for den smukkeste maskine DSB har haft. Den første serie P maskiner blev bygget i 1907-1909 af Hannoverche Maschinenbau Act. Ges., Hannover. (Linden), og fik nr. 901-919. Maskinerne var 2-B-1 koblede compound-maskiner og fik for første series vedkommende følgende data: Drivhjulsdiameter 1984 mm cyl. htr. 340 x 600 mm. lavtr. 570 x 600 mm. kedeltryk 15 ato. overheder system Schmidt, adhæsionsvægt 33 tons, senere foretaget ved ændring af vægtfordelingen. Lokomotivets tjenstfærdige vægt: 69 tons, tender tjenstfærdig vægt: 50,4 tons. Maksimalhastighed 120 kmt. Højtrykcylindrene anbragt imellem hoveddragerne og driver på forreste drivhjulssæt. Lavtrykcyl. er anbragt



P 916 i Nykøbing F 1959, foto M. Gruelund.



udvendig, og driver bageste drivhjulssæt. Styringen, som er en Heusinger styring, er anbragt imellem hoveddragerne. Da imidlertid maskinerne af den første serie viste sig for svage til de store stigninger i Jylland, ændrede man den sidste serie 920-933, så maskinerne fik følgende data: Drivhjulsdiameter 1984 mm, htr. cyl. 360 x 600 mm, lavtr. cyl. 600 x 640 mm, kedeltryk 15 ato. overheder system Schmidt, adhæsionsvægt 38 tons. Lokomotivets tjenstfærdige vægt: 70 tons, tender tjenstfærdig vægt: 50,4 tons. Maksimalhastighed 120 km. P maskinerne kan i persontog, på nogenlunde flad bane trække 450 tons og i godstog 600 tons. Dette gælder for P maskiner af begge serier. P maskiner af den sidste serie har dog bedre igangsætningsevne end P maskiner af den første serie. Da man for nogle år siden kørte med P maskiner i Jylland, var det da også fortrinnsvis P maskiner af sidste serie.

Under 2. verdenskrig, da der var stor mangel på kraftige lok med lavt akseltryk, ombyggede man (i 1942-43) 1 stk. litra P til PR. Ved denne ombygning satte man et

ekstra sæt drivhjul bag ved de eksisterende sæt, så maskinen blev koblet 2-C-1. De originale cyl. blev benyttet. Maskinen fik følgende data: Drivhjul 1730, kedeltryk 13 ato. overheder system Schmidt, adhæsionsvægt 48 tons, tjenstfærdig vægt 78 tons, tender tjenstfærdig vægt 52 tons. Maksimalhastighed 100 km. Trækkevne i persontog 550 tons, og i godstog 800 tons.

Der er ialt ombygget 7 stk. P maskiner til PR. De har dog ikke eksisteret på samme tid, da PR 904 blev udrangeret efter Brørup ulykken i 1951, hvorefter man ombyggede P 921. PR maskinerne benyttes kun i Jylland, og specielt på baner med spinkel overbygning, da den har et ret lavt akseltryk. Det skal dog nævnes, at den lille efterløber kan afmonteres, efter som banerne får sværere overbygning. Dette har dog ingen betydning, da PR maskinen sikkert ikke har ret lang levetid tilbage. Det var meningen, at alle P maskiner skulle have været bygget om til PR.

Af de 7 ltr. PR, 901, 904, 905, 908, 921, 926 og 930 kører kun 3, nemlig 905, 908 og 921 alle 3 hjem-

mehørende i Esbjerg.

P maskinen, datidens My, var kendt udover landets grænser for sine smukke linier, og sin tekniske fuldenthed. P 924 var blandt andet på verdensudstillingen i Bryssel i 1910. (P 924 bygget 1910 ud-rangeret 1958). Maskinen har som de fleste lok forandret sig gennem tiderne. Den lille dome er erstattet med en aflang, med indbygget sandkasse, beregnet for trykluftanding. Alle maskinerne har fået olielygterne udvekslet med gaslygter, ja nogle har endog fået elektrisk belysning. Efter 1. verdenskrig forsøgte man sig med forskellige typer fødevands- og blandingsforvarmere på P maskinerne. De anbragtes der hvor trykluftpumpen nu sidder, og virkede ret klodsede. Efter nogle års forløb blev de også fjernet, idet vedligeholdelsesudgifterne oversteg de besparelser man opnåede.

I 1943, da DSB indførte trykluftbremser, blev der igen anbragt noget på kedelen, nemlig trykluftpumpen. Desuden anbragtes der over hjulkasserne en trykluftbeholder. Disse ting skæmmer ikke så meget som de forskellige forvarmere, men pynte gør de absolut ikke. Desuden er maskinen blevet forsynet med snenæser, overheder, ligesom tenderen fortill har fået en opbygning for kullene.

DSB har efterhånden degraderet P maskinen fra at være den hurtigste iltogsmaskine, til at være en ubetydelig, ja nærmest overflødig

reservemaskine. Ja lad os ikke håbe at landet kommer i en krisesituation med hensyn til olie; DSB regner ikke med dampen mere, det kan man tydeligt se på den måde, lokomotiver i læssevis bliver puffet ud på et sidespor, til optøring af vind og vejr, men kære læser, lad os håbe, de sidste P maskiner må få lov til at leve længe endnu, på trods af DSB's rationaliserende ideer, der udsletter mangt og meget.

E. Hellesen.

#### Oversigt over P og PR maskiner Pr. 1.1.1962

Nr.	Ltr. P	
	Bygget af	
909	Hannoverische Maschinenbau, AG, Hannover, (Linden).	1908
913	" " "	1908
916	" " "	1908
917	" " "	1909
919	" " "	1909
928	Berliner Maschinenbau, AG, Berlin, (Schwartzkopff)	1910

Nr.	Ltr. PR.	
	Ombygget år	
905	Ctv.kh. 1945	Linden.
908	Ctv.kh. 1946	"
921	Ctv.kh. 1955	Schwartzkopff.

PS: Ltr. P 931 er reserveret Jernbanemuseet og henstår i Lunderskov.

## MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

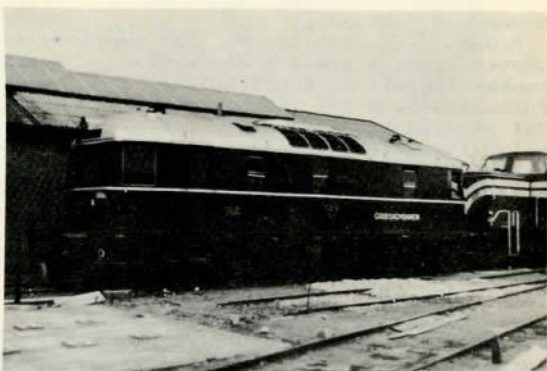
På midtersiderne er vi denne gang Frichs 2 x 375 HK dieselloko, bygget til de danske privatbaner i 1952. Der byggedes ialt 9 lokomotiver til Lollandbanen, Ods-herredsbanen, Lemvigbanen, Frederiksværkbanen Gribskovbanen og Ålborg privatbaner.

Tegningen viser GDS L 1-2. Disse to lokomotiver har følgende farver: Chokoladebrun vognkasse, sort undervogn og pufferplanker og sølv

farvet tag. Striben under vinduerne og ordet GRIBSKOVBANEN er flødefarvet.

Fra MB-Nyt nr. 3 1953 klipper vi følgende:

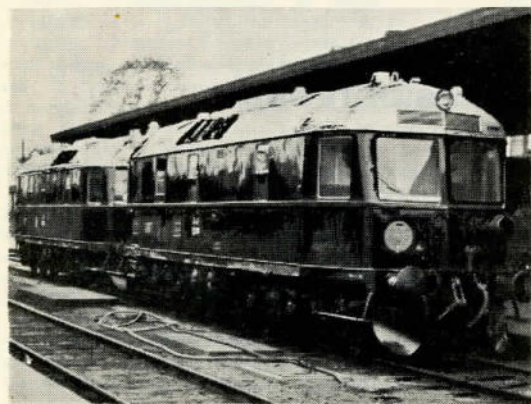
Lokomotiverne er bygget på to treakslede svejsede bogier. Overbygningen er udført i stål med gennemløbende bundramme. Hvert lokomotiv er udstyret med 2 stk. 6-cylindrede 4-takts trykladede dieselmotorer (samme type som i



DSB's litra M0) med direkte tilkoblede jævnstrømsgeneratorer, som driver 2 aksler i hver af de to 3-akslede bogier.

Motorerne står på gulvet i maskinrummet, således at gulvet

danner en helt tæt flade, som forhindrer støv fra banen i at trænge op i dieselmotorerne, og olie fra motorerne i at dryppe ned på bogierne og forurene banemotorer og bremsetøj.



Lokomotivet er opdelt i 5 rum. I hver ende er der et rummeligt førerrum. For at undgå træk er der ingen direkte udgangsdøre, men adgangen sker gennem motorrummene. I midten er der et generatorrum, og her er tillige de to kompressorer, batteri- og apparatskabe anbragt.

Mellem generatorrummet og de to førerrum er der to motorrum, og i hvert af disse er der en dieselmotor samt olietanke. Taget over generatorrummet og motorrummene er til at tage af. I taget er der indbygget kølere for olie og vand.

Lokomotiverne, hvis maksimalhastighed er 75 km/t (for nogles vedkommende 90 km/t) er beregnet til fremføring af tog indtil 500 tons vognvægt.

Øverst: GDS L 1 i Hillerød

Midten: Bogie og påskrift på GDS L 1

(Fotos Allan Hansen)

Nederst: Lollandsbanens to lokomotiver.

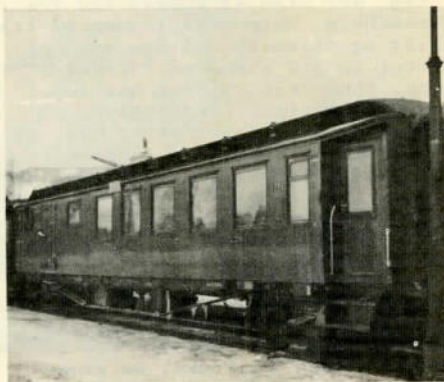


# Glimt fra NSB

\*Det er ikke morsomt at rejse med tog nogen steder, og slet ikke i Norge. Her kører toget altid langsomt, fordi der er så bakket. Opad går det langsomt, fordi man ikke kan køre stærkt; og nedad går det også langsomt for ellers går det for stærkt"!

Citatet skyldes en bog, hvori tre englændere berettede om en Norgestur i sommeren 1880. På den tid var kun en lille del af de 4411 km. jernbane anlagt og damplokomotiverne var efter vor tids målestok hverken store eller stærke. Man kan vel bedst sammenligne med de danske maskiner på den tid f.eks. "Mjølnær", Sjølandsk persontoglokomotiv litra E af typen 1-B-0, litra D og B af samme type eller de gamle Canada-typer for ikke at tale om gamle "Skjold" litra G fra Kørserbanen. I vore øjne gode, gamle maskiner, men naturligvis magtede disse typer ikke stigningerne. Det kom først senere, da større trekoblede maskiner trådte ind i billedet.

For at komme tilbage til indledningen, så ville sikkert mange af os have givet en hel del for at være med en tur i 1880, men sådan noget kan man selvfølgelig kun fantasere om. Den tid er jo for-



Gammel teaktræsbeklædt spisevogn, A/S Norsk Spisevognselskap.

svundet i tåge og kommer ikke tilbage, men er der da slet ikke nogen romantik tilbage? Er den kvalitet i udstødningen fra "Dieselerne"? Nej! I hvert fald ikke hos NSB. Men lad os hellere tage en tur selv og med egne sanser opleve NSB af i dag. Lad os gå hen på Oslo Ø og stige på et tog dør. Klokken? Ja, den er ved at være 9 morgen. Henne på spor V holder ekspresstoget 401 Oslo-Trondheim. Bortset fra lidt damp fra varmeledninger er der ingen røg at se. Kun en sagte brummen fra en norsk "MY" er skelnes mellem de mange lyde, som der nu engang er, på en station, og som altid fryder ens øre. Man er selvfølgelig noget skuffet over ikke at træffe "steam", men sådan er udviklingen jo. Men klokken nærmer sig 9.10, hvor toget skal køre, så skuffelsen må vige. Der er så meget at se på, bl.a. vognen, man skal tilbringe de næste 6 timer i. Den er virkelig tiltalende. Indstillelige sæder, dobbelte vinduer (uden dug), højttaler der med mellemrum giver oplysninger om kommende stationer og fremfor alt air condition. Det er en virkelig behagelighed, når man er vant til overophedede kupeer med træk og dårlig luft. Der er selvfølgelig



Gammel pakkvogn med konduktørkupé.

peer specielt til rejsende med børn og specielle make-up-rum til damerne.

Da vi kører ud, passerer vi et tog, der lige er kommet ind fra Trondheim. Hele vognstammen er tiliset og tilsneet, så der har nok været en god storm på fjeldet i nat. Ikke desto mindre har toget haft en minimal forsinkelse. Så meget mere prisværdigt er det, at trækraften er et damplokomotiv af pacifictypen. I sådant vejr har lokomotivpersonellet ikke haft nogen misundelsesværdig nat. Togstammen bestod iøvrigt for største delen af nye sovevogne af lignende type som dem "Scandia" har bygget til NSB. Hvad har vi iøvrigt selv på krogen? Ja, her er noget for enhver smag. Blandt helt nye stål-vogne finder vi f.eks. en gammel teaktræsbeklædt spisevogn, der nok skal være næsten lige så gammel som A/S Norsk Spisevognselskab, oprettet i 1909. En sikkert lige så gammel pakvogn med konduktørkupe. Bagest i toget en lukket godsvogn af HD-typen. I den er der bl.a. en samling ski; jeg har ikke noget tal, der angiver hvor mange ski NSB befordres årligt, men før påske afsendes alene fra Oslo 0 en 25-30.000 par ski! Endvidere bemærkes en gammel træbygget vagon ombygget til 1.klasse, lækert indrettet og behagelig at køre i.

For at komme ud af Oslo må vi køre opad en meget kraftig stigning; selv et kraftigt diesellok bevæger sig i sneglefart. Ved Lørenskog er vi oppe på fladere landskab med milevide skove - hele Oslos dejlige friluftsområde.

Strækningen, Oslo-Eidsvoll er Norges først anlagte jernbanestrækning, så det er en historisk strækning, vi befarer. Sammen med et engelsk selskab ledet af Robert Stephenson, lokomotivfadrens søn, og den norske stat anlagdes den 68 km. lange strækning. Åbningen fandt sted d. 1. september 1954. Dengang tog det 2½ time at beføre strækningen. I dag er køreturen ca. 1 time.

Ved Lillestrøm er der tilslutning til banen fra Sverige over Kongsvinger. Vi fortsætter ret

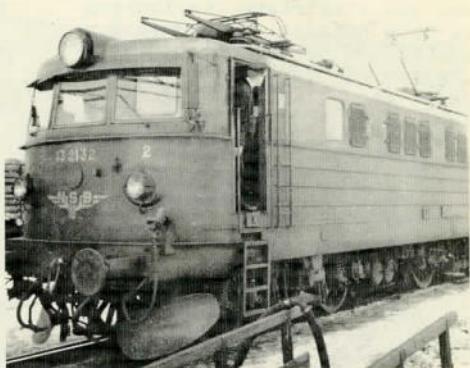
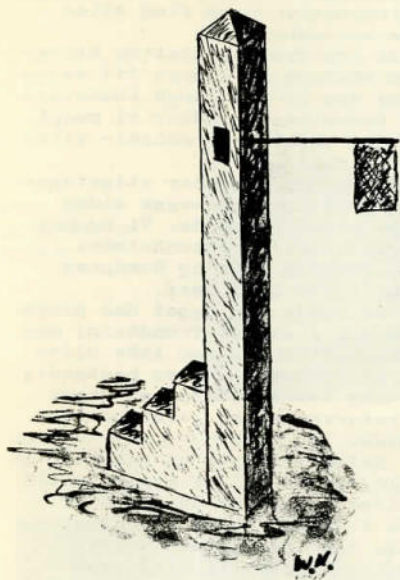
nord gennem det flade og frugtbare Romerike, hvor vikingetidens store høvdinge holdt til. Ravnehaven ved Ullensaker er en af Norges ældste og største gravpladser.

Den næste station, Eidsvoll, er historisk kendt. Her blev Norges nye grundlov vedtaget d. 17. maj 1814 efter adskillelsen fra Danmark 1813. Denne adskillelse har heldigvis ikke forhindret, at man som dansk altid føler sig yderst velkommen i Norge.

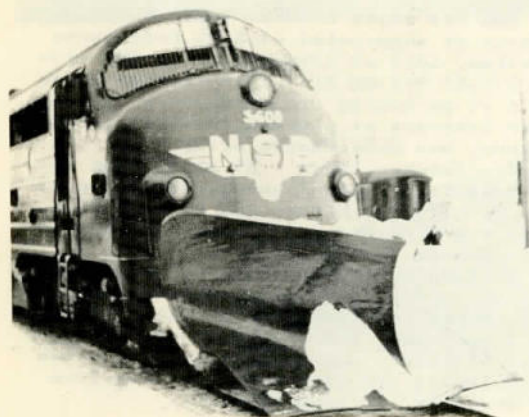
Ved Minnesund når vi sydenden af Mjøsa, Norges største sø ca. 100 km. lang. Jernbanen løber praktisk taget langs den østlige bred lige til Lillehammer. På denne strækning passerer Hamar. Med sine 11000 indbyggere er det ikke nogen stor by, men her finder vi Norges eneste jernbanemuseum med en række dejlige ting fra jernbanens tidligste barndom. Her møder vi gamle "Caroline". Hun er et dejligt lok bygget i England 1860. Endvidere kong Oscar II's salonvogn i prægtigt interiør, og endelig en inspektionsvogn, der blev trukket af to mand. Der sås også en pragtfuld veteran af en skinnobil, forløber for skinnibusen (?), samt Norges ældste telefon, gamle stik, do. billetter m.m.m.

Fra Hamar og nordover er Mjøsa ikke bredere end en god stor elv. Ved Lillehammer -vel Norges største skicenter- er der slået





Gammel signaltype, om dagen forsynet med et rødt eller grønt flag, om natten med tilsvarende lygter.



Norsk EY-loko

bro over Mjøsa. Her skal vi ha' en ekstra vagon på.

Vi kører ud af Lillehammer st., hvor den elektriske overledning fra Oslo ophører. Vi kommer hurtigt i fart og begynder turen op i den skønne Gudbrandsdal. Her ligger store landbrug med mange bygninger. I den nederste del af dalen er stigningen ringe, men til gengæld afløser den ene kurve den anden i det uendelige. Det skyldes, at vi følger elven Lågen. På højre side er der ved indgangen til hver kurve gule skilte med tal, der angiver banens radius. 320-340 m er meget almindelige radier. Det er forbavsende så hurtigt og roligt, vi kører i de skarpe kurver. Den fastspændte sneplov fejer nu og da en kaskade af sne op på frontvinduene; men der er heldigvis gitter for så isstykker ikke knuser glasset.

Ikke alle stationer har endnu fået daglyssignaler. Mange steder står blot en slank trækasse med spidst tag. Om dagen stikker man et grønt eller rødt flag ind i et hul; om natten anbringer man tilsvarende en tændt lygte i en der-til indrettet udsikring. Det synes lidt vanskeligt at få øje på et lille grønt flag i al den hvide

sne. Som udkørsels- eller gennemkørselssignal er der på perronerne et jernstativ, hvor flag eller lygte kan anbringes.

Nord for Tretten station bliver elven bredere og danner til højre for os det 17 km. lange Losnavatnet. Undertiden krydser vi modgående tog trukket af deisel- eller damplokomotiver.

Ved Hundorp begynder stigningerne, og fjeldet på begge sider får et andet udseende. Vi nærmer os udløberne fra Jotunheimens vilde fjeld i vest og Rondanes enorme fjeld i nordøst.

Gerne havde jeg taget den pragtfulde tur lige til Trondheim; man kan simpelthen næsten ikke blive træt af at køre. Her er bestandig nye ting for øjet. Her er noget for naturvennen og jernbaneentusiasten.

På Sel st. får vi et ufrivilligt ophold, da en del af vejen op til hotellet er lukket på grund af stærk fygning. Ved stationspersonalets venlige bistand ordner tingene sig dog. Vi skal sent glemme disse jernbanefolks store hjælpsomhed, og bringer dem samt NSB iøvrigt en hjertelig tak.

Stenderup.

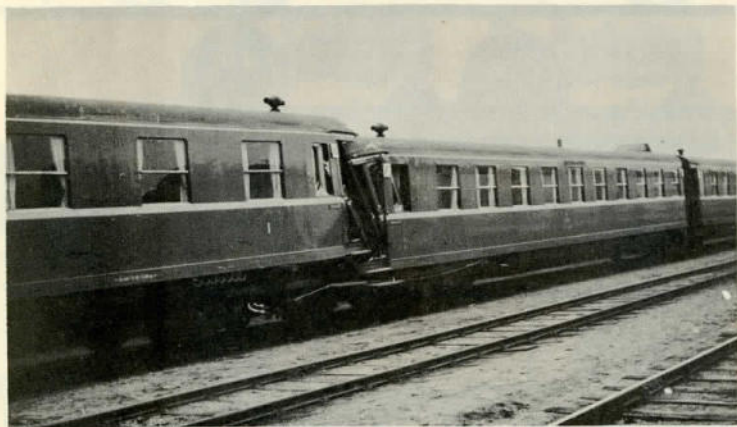
## Jernbaneulykke i Hedehusene, februar 1961



Som det måske huskes, fandt der sidste vinter et sammenstød sted på Hedehusene station, idet et 4-vogns lyntog (MB 413-AB 437-FJ 449-MB 414) i stærk tåge kørte op i et persontog fra Kalundborg. Det er ikke lykkedes at placere ansvaret for ulykken, men medvirkende årsag var i hvert fald - foruden tågen - at stationens gamle mekaniske sikringsanlæg, der netop var ved at blive udskiftet med et relæanlæg, ikke var forsynet med sporbesættelseskontrol gennem hele stationen.

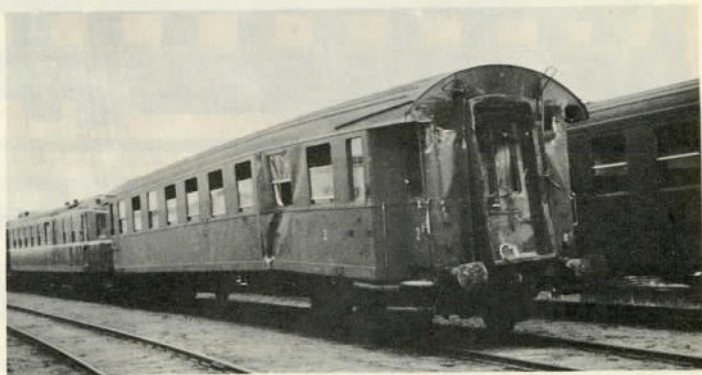
Billederne anskueliggør udmærket det moderne materiels modstandskraft. Sammenlign f.eks. med Gentofte-ulykken i forrige århundrede, hvor en halv snes trævogne under lignende omstændigheder blev slået fuldstændig til pindebrænde. Fotografen er hr. K. E. Jørgensen, Valby.

Litra AC nr. 11  
på Hedehusene  
station

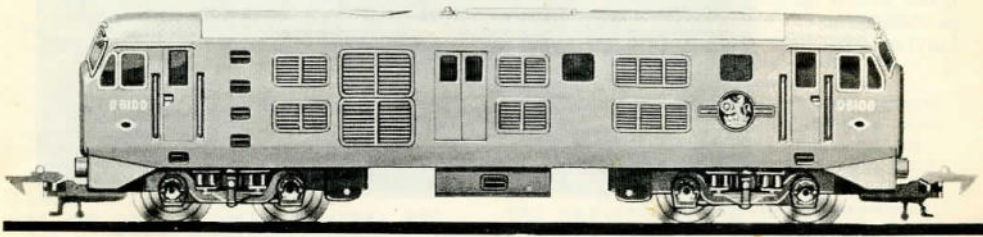
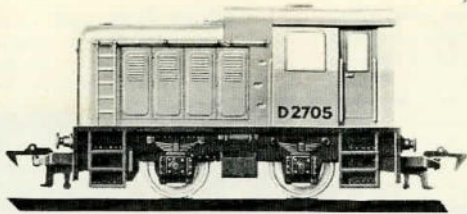


Litra AB 437 -  
FJ 449 på  
København G.

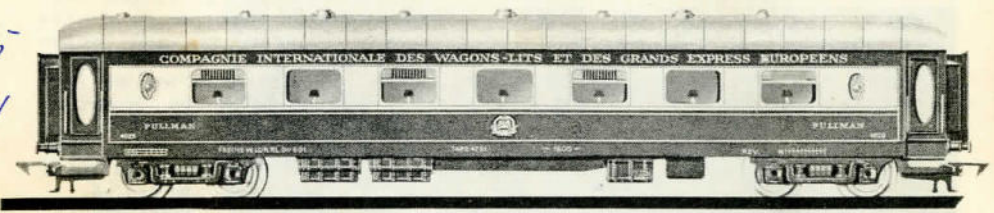
Litra CC nr.  
1074 på Køben-  
havn G.



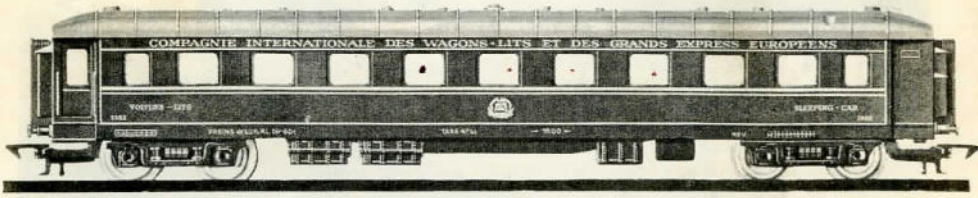
2 3  
 4 9  
 7 13



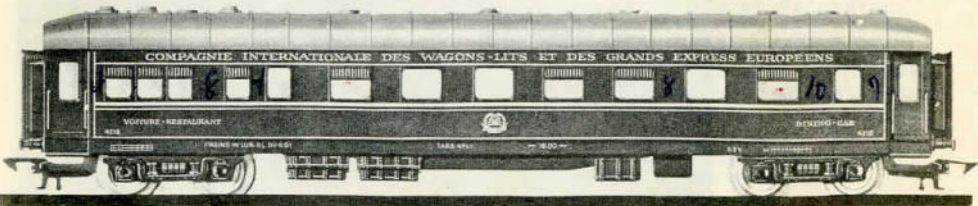
8  
 5  
 14



3  
 14



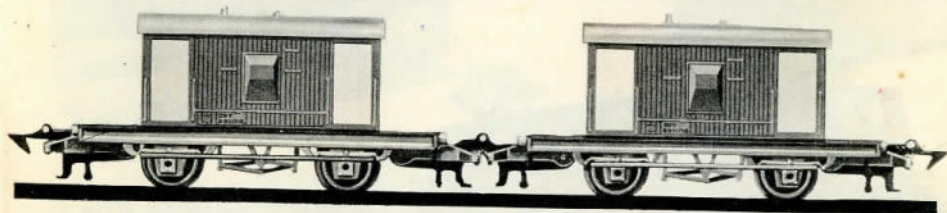
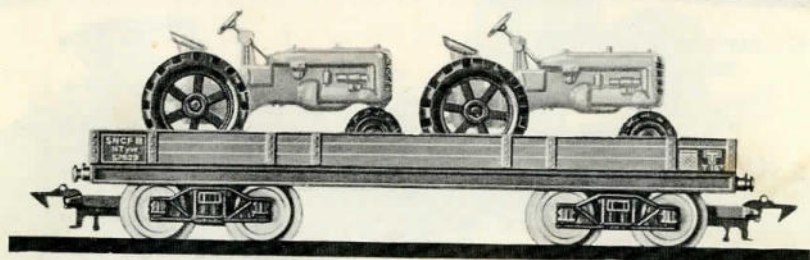
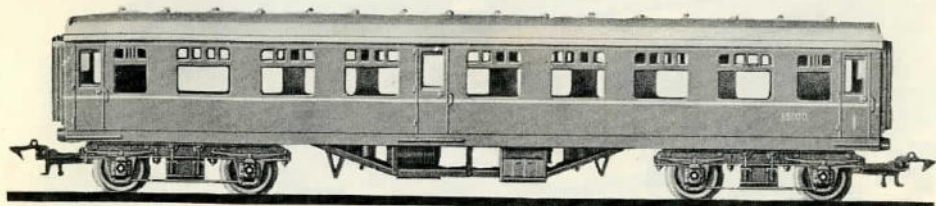
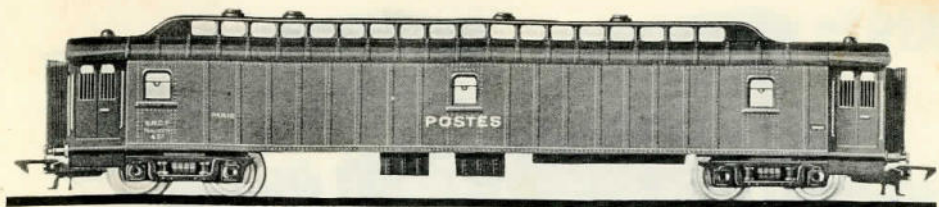
5  
 14



$$\frac{24}{52} = \frac{6}{13}$$

$$\frac{13}{6} \cdot 117 = 13 \cdot 19\frac{1}{2} = 252\frac{1}{2} \text{ mm}$$

$$s: \frac{13}{6} = \text{ca. } 11 \sqrt{\text{Tag } 11.33 \cdot 252\frac{1}{2}}$$



("Nürnbergmessen" fortsat fra s.34)

TRIX

det, men de pæne lok og vogne i HO fra dette franske firma vil sikkert inden længe vinde ikke så få tilhængere herhjemme, alt naturligvis forudsat at varerne kan udbydes på det danske marked i rimeligt omfang, så man kan stole på at varen også fremover kan fås.

Et skønsomt udvalg af det rullende materiel præsenteres på side 44 og 45, og vi lader i første række billederne tale for sig selv.

rykker i år frem med en ekstraordinær nyhed, nemlig en model af det første tyske tog eller rette-lok DER ADLER, som i 1835 kørte fra Nürnberg til Fürth. Modellen er så absolut vellykket og omfatter foruden loket og tenderen også tre originale personvogne, så der kan køres "rigtig" tog med det. Det eneste, man umiddelbart kan indvende er, at målestoksforholdet er 1:65 på trods af, at modellen kører på HO-spør, men de fleste ville da sikkert have syntes,

1962

Side 116  $\cdot \frac{13}{6} = 29\frac{1}{2}$   
 14  $\cdot \frac{13}{6} = 30\frac{1}{3}$

høj: 23,4 x 10 x 32  
 bred: 23,2 x

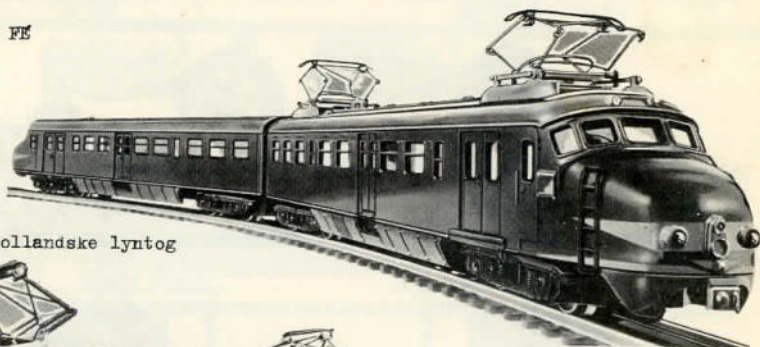
45

Nr.1530 - DER ADLER med 3 vogne

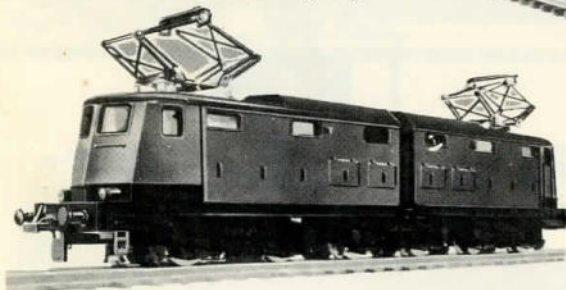
**TRIX EXPRESS**



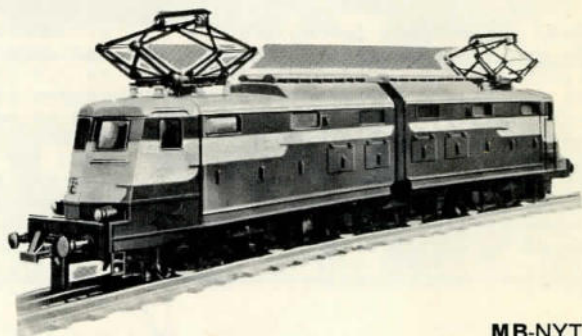
Nr.2281 - SANTA FE



Nr.2282 - Det hollandske lyntog

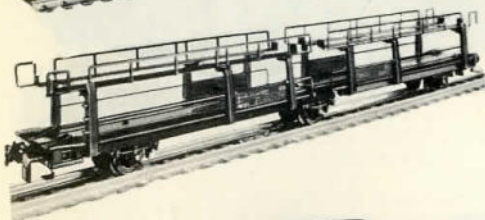
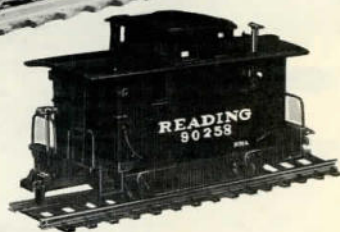
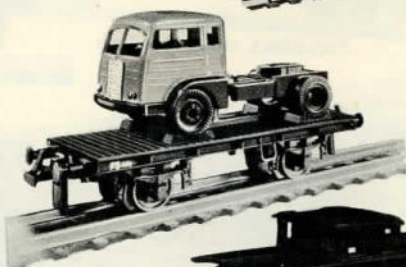
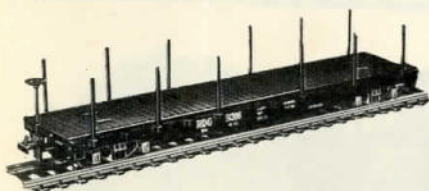
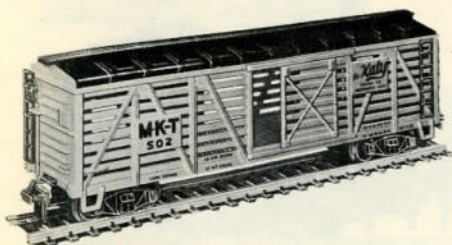
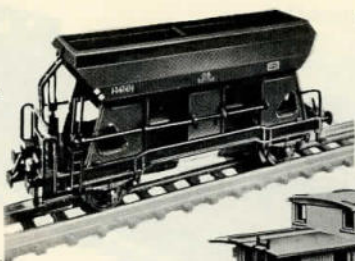
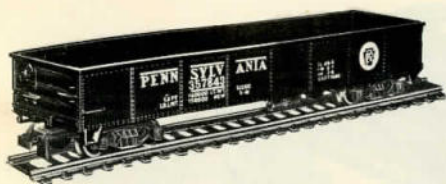


Nr.2240 - Italienske ellok i brun/beige og -



Nr.2239 i grøn/hvid udførelse

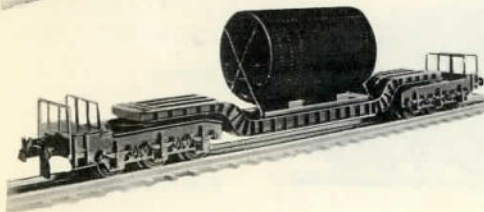




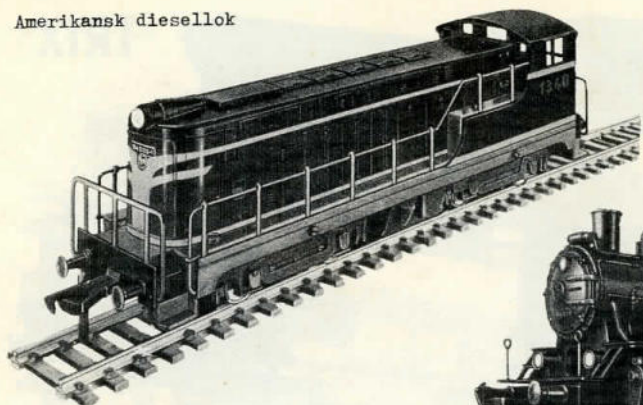
at den var for lille, hvis den var blevet fremstillet i 1:87 og det ville sikkert have betydet, at Trix skulle have konstrueret en specialmotor til denne ene model, som ivoigt i modsætning til de fleste andre Trix-modeller fås i både Fleischmann- og Märklin-udførelse til glæde for de mange, som kører i disse fabrikater.

Det øvrige TRIX-nyhedsprogram er vist på side 46 og 47 og præges - ligesom Rivarossi's - af den gensidige licensaftale, hvor begge firmaer i stor udstrækning laver en lang række af den andens modeller ved siden af det normale program.

Sluttelig vil vi lige nævne, at TRIX-kataloget allerede er udkomet, og det er jo kun glædeligt,

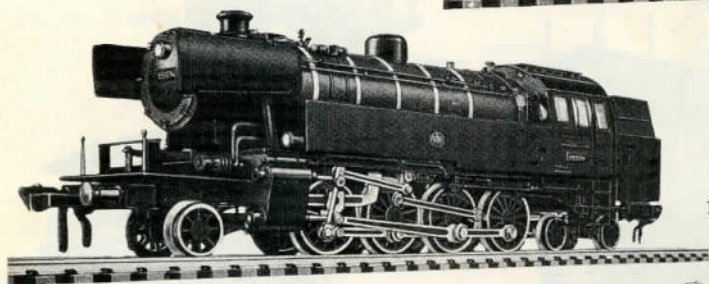
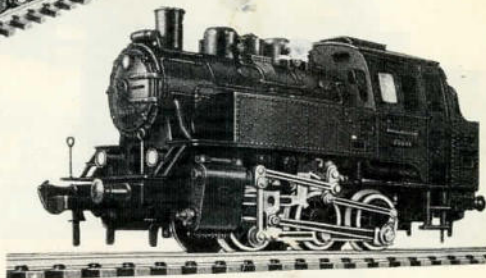


Amerikansk diesellok



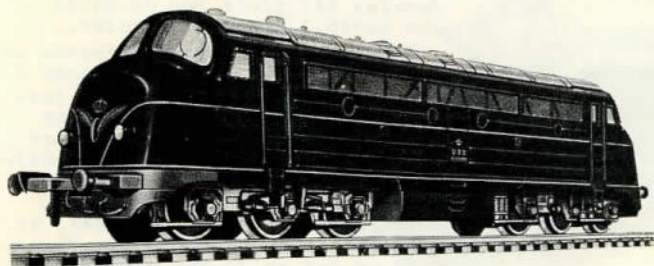
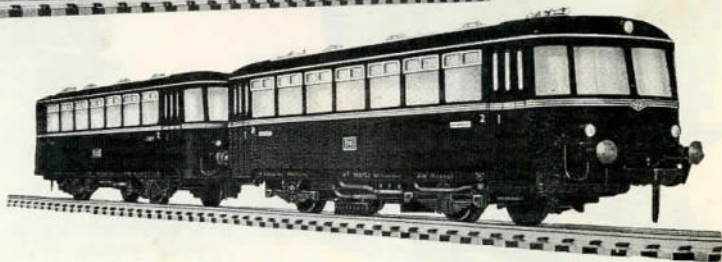
*Fleischmann*

Forbedret Reihe 80 (DB)

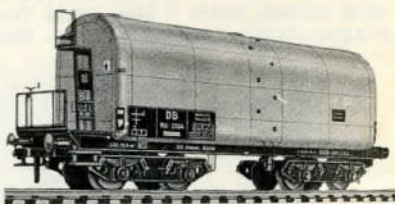
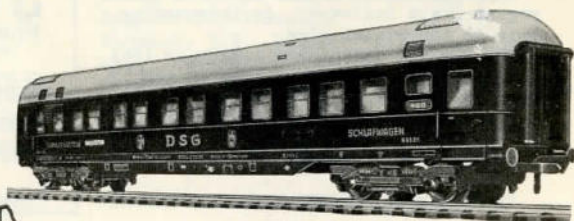
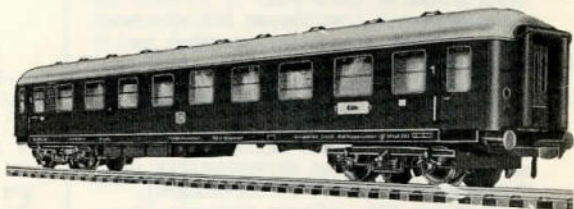
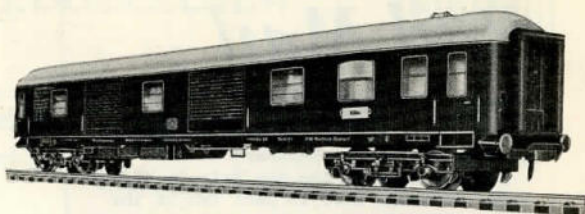


Den nye Reihe 65 (DE)

DB-skinnebustog



Fleischmann's MY'er



men samtidig må man så håbe, at nyhederne også er på trapperne, ellers bliver det endnu værre at skulle vente, når man har set de mange dejlige ting i kataloget.

Men vi må ile videre og slutter dette nummers Nürnbergmesse-omtale med 75-års-jubilæren

**Fleischmann**

som måske ikke har så mange, men absolut gedigne nyheder. Man kan ikke lade være at fremhæve netop den model af Reihe 65, som bringer utallige m.j-eres ønske i opfyldel-

se. Dernæst må fremhæves Reihe 80, som har fået en (tiltrængt) ansigtsløftning, og skinnebussen med anhænger er ganske givet også velkommen. Derimod lider Fleischmann's MY'er af samme skavank, som LONG's belgiske "MY'er" - ingen af dem er korrekte, men det forlyder, at LONG nu vil prøve på at få sin "belgier" korrekt - så får vi se om Fleischmann følger det gode eksempel. - Men det var et sidespring og det sidste i denne reportage, idet vi må slutte her, men vi mangler endnu at omtale et par firmaer og vender derfor tilbage i et senere nummer.

BP.

# Rail Mail

## SUMMARY OF THE CONTENT -

Skive-Vestsalling jernbane - A Danish private railway in Northern Jutland

Nürnbergmesse - The Toy Fair in Nuremberg, Germany. Here is part two of the description of the news.

P-maskinen - A wellknown Danish steam engine, class P is here described in text and photos.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING - The model of the month is a dieselengine, characteristic for the heavier types now in use on the Danish private railways. This one is in service on GRIBSKOVBAKEN in North Sealand (north of Copenhagen).

Glimt fra NSB - Glimps from NSB (Norwegian State Railways). An interesting trip in the winter time.

Ulykken ved Hedehusene 1 Februar 1961  
An accident near Copenhagen on the mainline described in pictures.

Klubmeddelelser etc., clubnews etc.

## LETTER from a reader-

To Rail Mail, Modelbanenyt

Here is a picture of my HO-layout with cactus, which I have built from plastic flocks, cement and wax. The lo-



Jrlandsvej 92 . Københvn.S.

**Stuart.** DAMPMASKINER.  
KEDLER, ARMATUR.  
VENTILER, RØRFITT.  
PUMPER, JERNBANEJUL, SKIBSPROP.

**GREENLY AND STEEL.**  
MODEL-DAMPLOKOMOTIVER, VOGNE.  
TEGNINGER OG STØBEGODS.

K. Grønvaldt.

co is an Akane model of an old 4-4-0 american type.

With kind regards - Peter Mühlhäusler.

# KLUBMEDDELELSER

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

## 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 20kr. og passive 5  
kr. pr. år.

## MODELJERNBANEN

Anlæg i spor 0.  
Henvendelse: ØEro 1374x. Enkelte nye  
medlemmer kan optages.

## Hg.-Mjk. HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Formand: Kurt F. Nielsen, Peder Skrams-  
vej 10, tlf. (03) 21 31 04.  
Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedams-  
vej 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.  
Mødeaften: Første søgne mandag i hver  
måned kl. 20  
Formand: F. Hermind, tlf. Lejre 111.  
Næstformand: U Holtrup, 71 79 03.  
Kasserer: E. Lehmann, ØB 3334.  
Sekretær: E. Mikkelsen, MI 2380 (kl.  
10-16).

## AALBORG MODEL-JERNBANE KLUB

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

## 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.  
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, Ho-  
vedvejen 178, Glostrup.  
Sekretær: Bent Stærmose, Dansborg Allé  
5, Hvidovre, Valby, tlf. 78 29 92.

## SLAGELSE MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i "0" på Slagelse banegård.  
Byggeaften: tirsdag.  
Formand: P.E. Jensen, "Lundehus", Val-  
byvej, Slagelse, tlf. 52 27 89.  
Kasserer: Trafikass. J.K. Petersen, Jern-  
banestationen, Korsør.  
Næstformand: H.H. Larsen, Herluf Trol-  
lesvej 18, tlf. 52 21 80.

## KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

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

## MODELJERNBANEKLUBBEN "HO" 56

Klubanlæg i HO/2-skinne drift. Henvæn-  
delse til formanden Karl Jensen, Bleg-  
damsvej 40<sup>2</sup>, tlf. Nora 4998y.

## KALUNDBORG MODEL-JERNBANE KLUB

adr.: Pakhuset, Kalundborg Banegård.  
Klubanlæg i spor 0, 12 volt.  
Byggeaften hver torsdag.  
Formand: C.O. Petersen, Lundemarken 39,  
Kalundborg.

ALLE SKANDINAVISKE MODELJERNBANEKLUBBER er  
velkomne til optagelse under rubrikken  
KLUBMEDDELELSER med tekst i det pågæl-  
dende lands eget sprog. Klubber, som  
ønsker at blive optaget i rubrikken,  
skal blot indsende kr.8.00 i gebyr sam-  
tidig med bestilling af et abonnement  
til klubben, dvs. for ex. for danske  
klubber bliver prisen 1 årsabonnement  
kr.15.00 + kr.8.00 for optagelsen i ru-  
brikken. (andre nordiske klubber kr.24½).

# HO

Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad —

## ROKAL TT

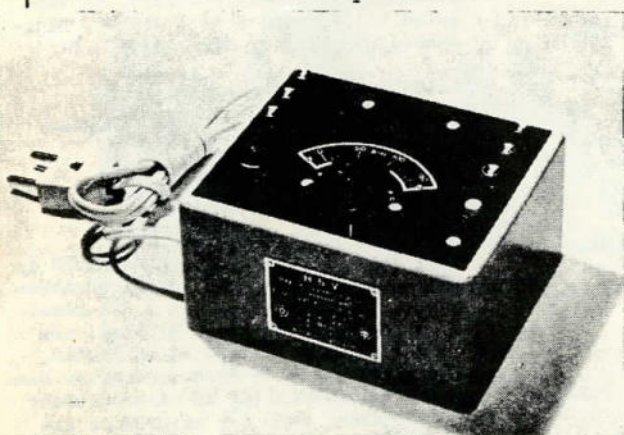
Vi har til stadighed ROKAL på lager  
i stort omfang og leverer til hele Skandinavien!

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

GIVER DEM EN  
STOR BANE på  
en ringe plads  
.....

Gratis katalog  
sendes overalt!  
Fr. 14-20, 10-14

## HSV



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

At de samtidig er billi-  
gere, betyder at H. S. V.  
Transformatorer besid-  
der 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?

## SÆRPRISER PÅ TIDLIGERE NUMRE AF MODELBANENYT!

- 1952 nr. 1, 4 à kr. 0,50 (1,00)  
1953 nr. 1, 2, 3, 8, 10, 12 à kr. 0,75 (1,00-1,25)  
1954 nr. 1, 2, 9, 10, 11, 12 à kr. 0,75 (1,25-1,50)  
1955 alle nr. à kr. 1,00 (1,50)  
1956 alle nr. à kr. 1,00 (1,50-1,75)  
1957 alle nr. à kr. 1,25 (1,75)  
1958 alle nr. à kr. 1,25 (1,75)  
1959 alle nr. à kr. 2,00 (2,50)  
1960 alle nr. à kr. 2,00 (2,50)

(priser i parantes angiver normalpris)

### Obs!

I årgangene 1952, 53, 54 er restoplaget meget lille, så bestil snarest. 1955, 56, 57 og 58 har 12 numre i hver årgang, medens 59, 60, 61 o. s. v. har 6 numre.

## MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056

Tlf. BYen 5703 (døgnvagt)

### Obs!

Modelbane-Nyt kan også bestilles gennem Deres egen boghandler, for 16 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. Laurson, Nygade 20 III., Silkeborg. W. Bay, Marienlyst, Virklund.

#### EKSPEDITION:

Modelbane-Nyt, Postbox 184, Kbh. K. (Postkonto 35056) Telefonordrer modtages hele døgn et på BYen 5703.

—o—

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

Årsabonnement 16 kr., udland 17 kr. Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

#### KØBENHAVN:

**København's Telefonkiosker** samt  
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.  
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.  
Kiosken, Østerport Station, Ø.  
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.  
Hovedbanegårdens Aviskiosk & Boghandel.  
Kiosken, Classensgade 18, Ø.  
Ordrup Travare & Legetøj, Ordrupvej 109, Charl Rom & Co.s Modeljernbaner A/S.  
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.  
BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.  
Sport Hobby, Bygaden 2, Herlev.  
Kiosken, Rybjerg Allé, Herlev.

#### LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

#### ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.  
Hobby House, Paradisgade 12.

#### RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning

#### ENGLAND:

Robert Spark (European Railways),  
Evelyn Way, Cobham, Surrey.

#### FINLAND:

Rautatiekirjakauppa Oy, Helsinki.

#### FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

#### ITALIEN:

Ho-Rivarossi, Como.

#### NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

#### SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.  
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB.  
Vasagatan 22, Göteborg C.

## Fine udsalgstilbud i udenlandske blade!

(Normalpris i parentes)

**Miniaturbahnen.** Alle hefter fra 1958, 59 og 60 udsælges til kr. 3,00 stk. (3,75). Hefter fra 1961 og 62 koster kr. 3,75 stk.

**European Railways.** Hefter fra årgangene 1955, 56, 57, 58 og 59 (6 numre pr. årgang) udsælges til kr. 1,00 stk. (1,75). Hefter i årgang 1960 og 61 koster kr. 3,75 stk.

**Meccano Magazine.** Hefter fra 1961 og tidligere udsælges til kr. 0,50 stk. (0,95).

**HO-Rivarossi.** Hefter fra 1960 og tidligere udsælges til kr. 0,75 stk. (2,00). 6 numre i hver årgang.

— ★ —

**The line that Jack built.** En morsom lille beretning med fotos fra en miniaturrejrnbane i England med rigtig jernbanedrift. kr. 2,00.

**NYT!** Tillæg nr. 1 (kr. 1,50) til DSB damplok 1847-1959 (kr. 8,25) er nu udkommet.

Endnu et lille restoplæg af det flotte 88 sider store billedhæfte med danske lok - »Odin« og »Roeskilde«. Kun kr. 10.

## 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).

**OBS!** Ferielukning 1. - 25. juni 1962

### 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 beses. Åben torsdag 16-17, fredag 14-20, lørdag 10-14.



G.D.S

L 1.

Frichs 1952 Nr. 473

Dieselelektrisk Lokomotiv. 2 x 375 HK.

Skala: 1:1 HO. 1-3-62. A. Hansen.

2-2-2.

