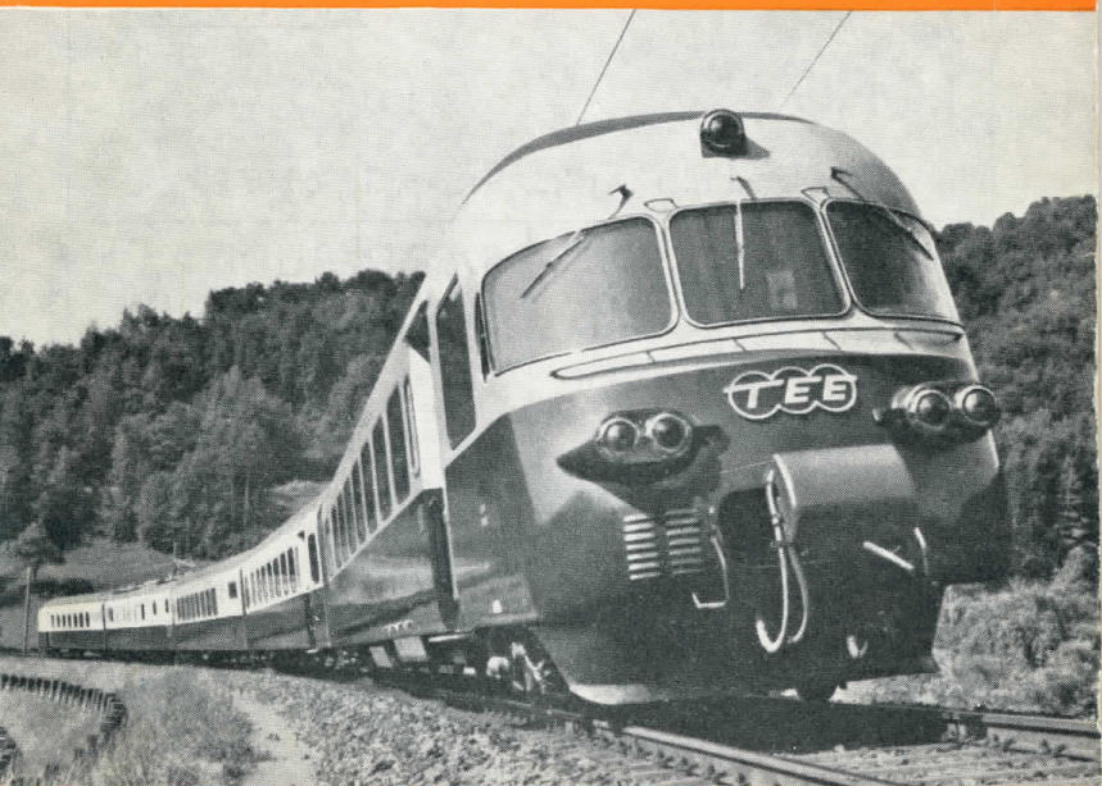




MODELBANE *Nyt*



4

11. ÅRGANG - 1962

PRIS

300

5 nye



SHELL
BP
ESSO
GULF
CALTEX

fra

LONG

Kun kr. 11,00 pr. stk.

KATALOG 1 kr.

OBS! Skinner leveres ikke mere

Gladsaxe Møllevej 23, Søborg, Tlf. 69 07 22

JOTOFLEX



NYHED! JOTOFLEX flexibel

Spor på **naturtro**
plastiksveller
for 2 skinnedrift kr. 5,75 pr. m.

Massive messingskinnestrengene kr. 1,50 pr. m.

JOTOFLEX flexibel skinne (2 sk.) kr. 5,00

JOTOFLEX flexibel punktskinne kr. 6,35

løse dele til sporskifte (h. el v.) kr. 9,85

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

SÆRTILBUD!

• **54 hefter MB-NYT**
• **for kun 39 kr.!!**

- 6 fra 1954, samt de **komplette**
- **årgange 1956, 1957, 1958, 1959**
- **og 1960.**
- Tilbudet gælder **kun** til 1. 4. 63

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

*De sparer porto ved indbetaling
på giro 35056*

EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

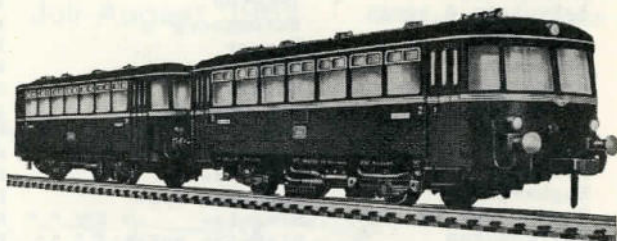
Dette blad giver sine læsere en dobbelt glæde i form af gode billeder og aktuelle artikler om europæiske jernbaner i stort og småt.

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

Distribution:

MODELBA NE-nyt, Postbox 184, Kbh. K

EN AF ÅRETS MANGE MESSENYHEDER!



HO

Nr. 1372/2 Dieselhydraulisk skinnebussæt
litra VT 985 med styrevogn VS 985 (DB)

Fleischmann

HSV Type 1.

Den kendte »Standard« type i ny udgave

kr. 70,00



Denne transformer er beregnet for alle typer modeltog til 3-skinne-
drift, idet der er 3 trinløse reguleringsområder med separat choker.

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
Nørhum
Nørrebro
Ordrup
P. Bangsvej
Skodsborg
Skovlunde
Sorgenfri
Springforbi
Svanemøllen
Valby
Vanløse
Vedbæk
Virum

Øvrige Sjælland

Allerød
Birkerød
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
Hjerring
Hobro
Holstebro
Horsens

Hurup Thy
Kolding
Kolding rutebil
Krusaa rutebil
Kølvraa
Langaa
Lunderskov
Løgstør
Nykøbing Mors
Padborg
Randers
Ribe
Ringkøbing
Ryomgaard
Rødekro
Rødkjærso
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.
Olg. 6, Roskilde
V. Sonne, Rønne
Faurtoft, Odense
P. Nørgaard,
Aalborg
"Adam" Fredericia.
"Telegramkiosken",
Fredericia.
"West-end",
Fredericia.
"Nørreports 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.

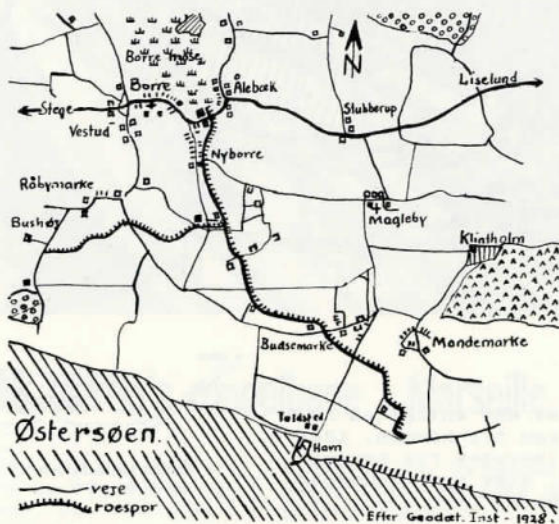
MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBA NEBLAD

11. ÅRGANG
Juli-August 1962

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

MØNS ROEBANER



Tidligere roespor på Møn

Emnet er lille - javel - men mon det er en insinuation at fremsætte den hypotese, at en del læsere kun kender de 3 store roebanestystemer: Lolland, Gørlev og Assens.

I hvert fald har der til disse været et lille appendiks i form af 2 roebaner på Møn.

Når det er muligt her at fortælle lidt om disse, skyldes det i første række stor velvillighed fra

Stege Sukkerfabrik og i anden række gennem år opsamlede notitser, omtaler og publikationer mere eller mindre - mest det sidste - flygtige omtale af emnet.

Hvis billedmateriale findes, og det gør det vel nok, er det sikkert af såre beskedent omfang, og det er da ej heller lykkedes at finde noget sådant til at krydre nærværende stof med.

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)-

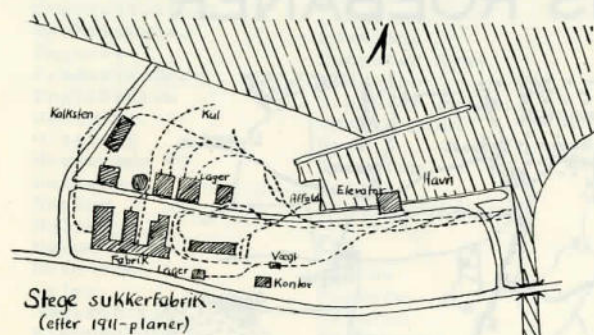
viser den schweiziske udgave af TEE-toget i elektrisk drevet udgave (TEE-II), maksimalhastighed 160 km/t.

(showing Swiss electric TEE-train-set, maximum speed 100 miles per hour (Photo:SBB)

Sukermæssig set var Møn en afsluttet enklave. Hovedfabriken "Østmøn" blev opført i 1884. Saftstationer blev opført i Pollerup, Dame, Damsholte og Holme. Sidstnævnte fik allerede i 1894 hestebane (landets første hestebane blev åbnet på en 2 km strækning ved Højbygård, Lolland, i 1873).

nøjagtige årstal for denne trafiks afvikling er det ikke lykkedes at fastslå, men endnu i 1938 var der sporrester ved Stege havn, som dog på dette tidspunkt forlængst var ude af brug.

Øens saftstationer blev nedlagt i årene 1929-1950, og transporten af roerne blev herefter udelukkende et vejanliggende.



Stege sukkerfabrik.
(efter 1911-planer)

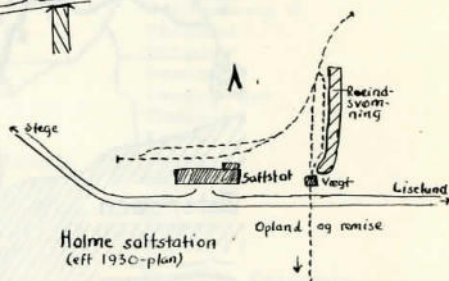
roespor

Endvidere blev der anlagt en hestebane i Stege til havnen, idet roerne, der læssedes fra pramme til roevogne, blev spor-transporteret til fabrik.

Holme-banen blev i 1911 udbygget til en gaffelbane (se hosstående kortskitse), hvor den samlede sporlængde blev 11 km. Dette blev samtidig taget som anledning til at anskaffe et damploko, der med sine ialt 36 vogne afløste hestene her.

Denne driftsform - dampen - holdt stand til dette lille banesystem i 1930'erne blev likvideret.

Stegesporne har i tidens løb undergået ret store ændringer, og det afbildede viser udseendet i 1911. Ændringerne fremgår tildels af forskellige udgaver af fabriksplanerne, men det er dels for omfattende at aftegne alle disse udgaver og dels en detalje, der ikke hører hjemme her, hvor kun en kort orientering er formålet. Det



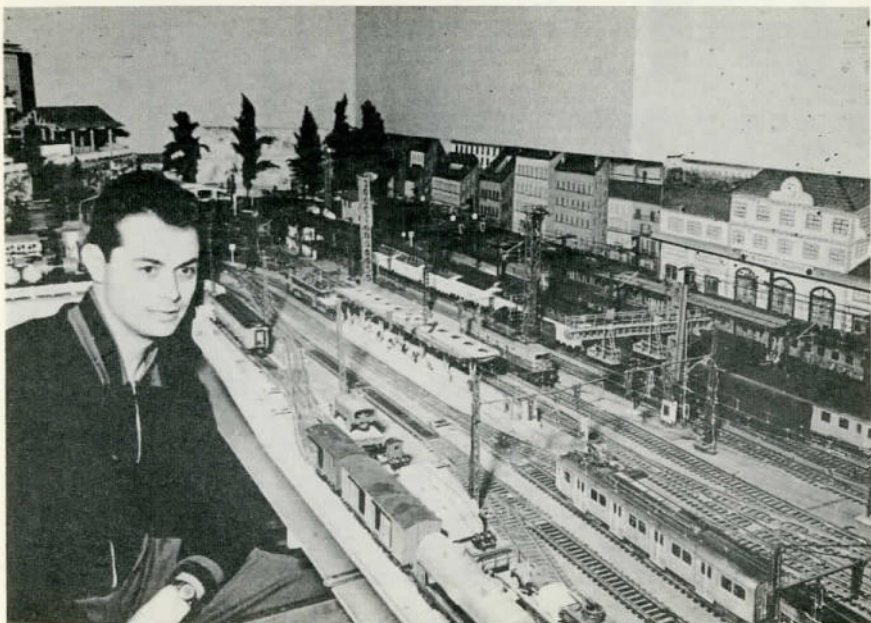
Holme saftstation
(eff 1950-plan)

Dette lille, men egentlig gennem sit stærkt afgrænsede lokale tilsnit interessante roebane-kapitel, er altså forlængst afsluttet, og det har desværre, set fra et ba-neentusiastisk synspunkt, dannet skole, idet såvel Gørlev som Assens er gået over til fjenden - transportmæssig set.

Kører De idag med f. eks. Nakskov-Kragenæs banen, vil De se, at 2 af de underføringer, der tidligere førte roespor under banen, nu er tomme.

Rationalisering skal man vel kalde denne omlægning, der farer så hårdt frem mod vore roebaner.

G.



M. Martin's modelbane i Marseille

Monsieur Martin i Marseille er så heldig at have en lejlighed og en forstående kone, der har overladt ham plads til at opbygge et anlæg i spor HO. Vi har gennem W. Berg, SHI, Højberg, fået tilsendt fotografier og nogle oplysninger om anlæggets udformning.

Modelbanen er hovedsagelig opbygget med skinner og håndbetjente sporskifter fra det franske firma Charles John og desuden med enkelte sporskifter af Rivarossi fabrikat. Anlægget er forsynet med overledning, båret af 150 master. Køreledningen er af samme fabrikat som sporet.

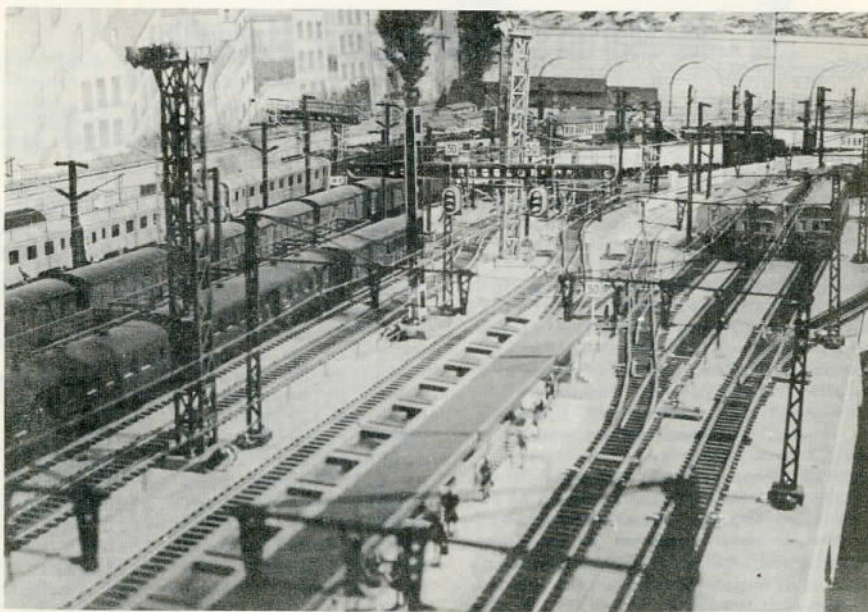
Trækraften består af ca. 20 damplokomotiver (2-skinne drift), ca. 20 elektriske lokomotiver, herunder 2 sporgvogne og et par skinnebusser, samt 5 diesellokomotiver. Der er repræsenteret adskillige europæiske firmaer, f.eks.

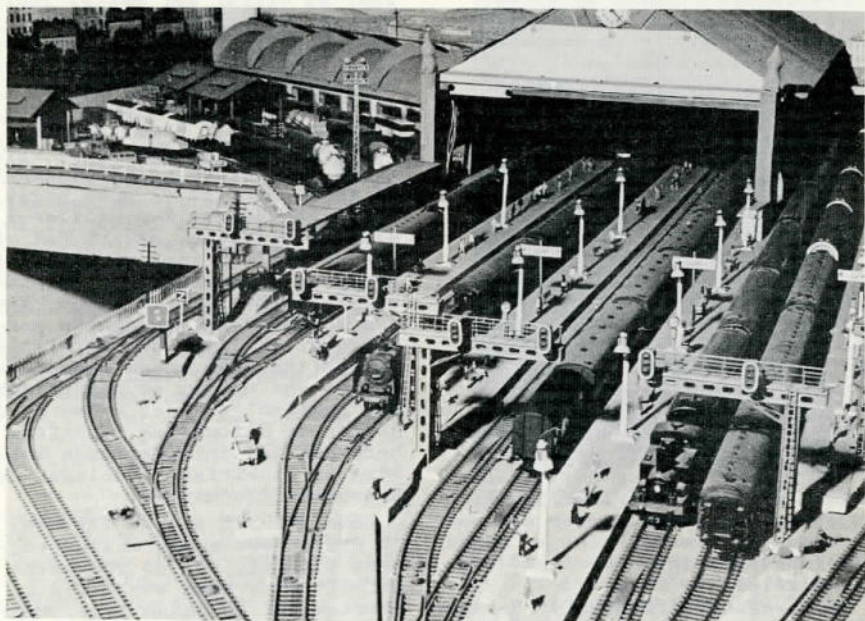
Fleischmann, Rivarossi, Lilliput, Hamo, flere franske samt det japanske Tenshodo.

Det øvrige rullende materiel omfatter 285 godsvogne, 95 personvogne, 25 pakvogne og 9 postvogne.

Vognmateriellet stammer fra samme firmaer som trækraften, dog er der en hel del vogne af fabrikat SMCF (fransk), som også er ved at dukke op i Danmark.

Anlægget består af en hovedstation, St.Charles, udformet som rebroussementsstation, hvorfra der udgår forbindelsesbaner til en dobbeltsporet ring, beliggende i et tilstødende rum. På ringbanen ligger den ret store gennemgangsstation Mesidonc, hvorfra der udgår en enkeltsporet sidebane til en forstadsstation, der ligger i en bjergegn. Anlægget kan samtidigt trafikeres af 4-5 tog.





Hovedbanegården St. Charles

DSB's nye lyntog

2. artikel - fortsat fra nr. 3/62

Hvad det indvendige udstyr angår, kan generelt siges, at det i sin helhed afstemmes i materiale- og farvevalg, sådan som vi nu ønsker det, og at detaljerede som læselamper, askebægre o.l. vil blive anvendt i de nyeste udførelser, hvori de er kommet til anvendelse ved DSB.

Også togets udvendige formgivning bringes i overensstemmelse med dansk jernbanemateriel, og toget males med samme farver som de oprindelige danske lyntog.

Om togets enkelte vogne kan kort siges følgende:

De to motorvogne, én i hver ende, er fuldstændig ens og rummer foruden drivanlægget, der befinder sig i maskinrummet helt

ude i den yderste ende, et særligt maskinrum til "kraftcentralen", der leverer strøm til lys og varme m.v., et pakrum samt tjenesterum for togpersonale og spisevognspersonale. I spisevognspersonalets rum er tillige plads til opbevaring af forskellige forråd, og i togpersonalets rum findes mikrofonanlæg til et højttalersystem, hvorigennem der kan gives meddelelser til alle togets vogne for underretning af de rejsende. Der findes endvidere ligesom i de tyske tog grundinstallation til et radiosamtaleanlæg og en kabine hertil på evt. senere installation af et sådant anlæg. Førerrummet er indrettet højtliggende mellem de

to maskinrum. I selve motorvognen er der i øvrigt ingen passagerafdeling, så der er ingen af togets rejsende, der generes af støj og rystelser fra maskin anlægget.

Til togets fremdrivning findes i hver motorvogn en 1100 hk Maybach-dieselmotor af type MD 650 med maksimalt omdrejningstal 1500 omdr./min., hvis kraftoverføring til drivakslerne består af et hydraulisk gear af Voith's fabrikat med indbygget vendegear, forbundet med kardanakslers og Maybach-akseldrev. Kraftcentralen i hver motorvogn har en trykladet MWM dieselmotor på 296 hk og en vekselstrømsgenerator.

Fig. 1 viser et fotografi af en model af motorvognens forende, som den vil komme til at se ud i de nye danske tog, og det vil bemærkes, at såvel anbringelsen af projektor- og signallamper som selve formen af frontpartiet er bragt i overensstemmelse med dansk jernbanemateriel.

Styrevognene i midten af 8-vogns toget er de vogne, der fremviser størst ændring i forhold til, hvad der kendes fra de tyske TEE-tog, men disse ændringer er nødvendige ikke alene af hensyn til togets overførsel på færger, hvor 8-vogns toget er for langt til at kunne rummes på et enkelt færge-

spor og derfor har måttet indrettes til at deles i to halvtog, der hver for sig skal kunne fremføres selvstændigt i begge kørselsretninger; men også af hensyn til, at toget skal kunne deles vest for Storebælt, jfr. herom senere.

Overgangen mellem de to styrevogne har derfor måttet indrettes, så toget hurtigt og uden noget som helst besvær kan skilles i sine to halvdele, og som det vil ses af skitsen samt af modelfotoet, beskyttes overgangen af en gummivulst-"harmonika" af samme type som anvendes på nye danske personvogne af litra BL. Adskillelse og samling sker endda endnu hurtigere end mellem to personvogne med gummivulst, idet selve koblingen er en automatisk Scharfenberg-kobling indbefattende kobling af elektriske ledninger og bremse-luftledninger.

Som det vil ses af figuren, er de øvrige overgange mellem vognene i toget, der jo som nævnt normalt ikke skal adskilles i driften, af en anden type, hvor der yderst sidder en gummibælg, der slutter sig til togets ydre form, og indvendig en yderligere beskyttelsesbælg.

Styrevognen får et førerrum, der har samme udstyr som motorvognens førerrum og er anbragt højtliggende over gennemgangen,

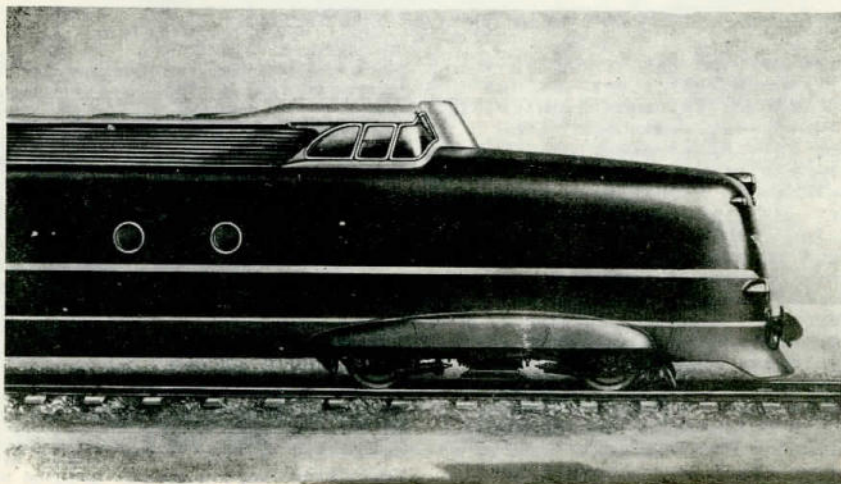


Fig 1. Modelfoto af forenden af motorvognen i det nye lyntog

ad hvilken der er forbindelse mellem de to styrevogne, når de to halvtog er sammenkoblet. Der vil blive truffet særlige foranstaltninger, så den nødvendige omstilling, der skal foretages, når toget skal adskilles, og førerrummet skal tages i brug, og vice versa, kan ske let og hurtigt. Endvidere træffes der særlige foranstaltninger til at sikre mod træk fra døren i frontenden, når et halvtog fremføres med styrevognen forrest.

I øvrigt er styrevognen udstyret som en 2. kl. personvogn med stole med indstillelig ryg som i DSB's BL-vogne, se fig. 3. Der bliver indrettet plads til garderobe og bagage og bliver anvendt moderne plastikmaterialer i passende farver til gulv- og vægbeklædninger.

Som allerede nævnt anvendes de tyske TEE-tog til internationale forbindelser over landegrænserne, og som følge deraf er de indrettet til kun at føre 1. klasse og har et meget stort køkken og en stor restaurationsafdeling. DSB's nye lyntog får både 1. kl. og 2. kl., svarende til den normale praksis for vore lyntog, og med de kortere afstande her i landet og muligheden for de rejsende for at benytte færgernes restaurationer, bliver der ikke anledning til at indrette spisebekvemmeligheder af så stort omfang som i de tyske tog.

Køkken- og restaurationsvognen kommer derfor, hvad det indvendige udstyr angår, til at adskille sig stærkt fra det tilsvarende tyske materiel, men vil på den anden side blive indrettet med betydeligt bedre pladsforhold end i de nuværende danske lyntog. Som man kan se af figuren, bliver der 18 pladser i restaurationsafdelingen. Køkkenet indrettes til servering i lignende omfang som i de nuværende danske lyntog, og mellem køkkenet og restaurationsafdelingen bliver der en bardisk, hvorfra de rejsende også kan betjenes. I den ene ende af vognen bliver der passagerafdeling med plads til 20 rejsende på 2. kl.

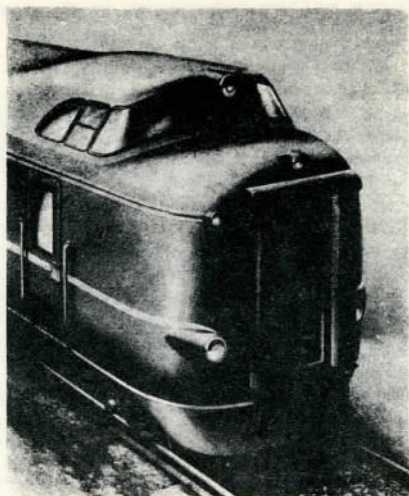


Fig 2. Modelfoto af forenden af lyntogets styrevogn

Af det nye togs vogntyper mangler der endnu omtale af de to 1. kl.'s sidegangsvogne, én i hvert halvtog, og 2. kl.'s storrumsvognen, der indgår i det ene halvtog på den plads, der optages af køkken- og restaurationsvognen i det andet.

Om disse vogne kan oplyses, at 1. kl. vognene svarer nøje til de tilsvarende vogne i det tyske TEE-tog og får 36 pladser ligesom disse, men udføres med anden væg- og gulvbeklædning m.v. Der etableres et lille rum med spejl og stikkontakt til elektrisk barbermaskine. Storrumsvognen har 2. kl. og indrettes ligesom styrevognen. Den får 51 pladser mod styrevognens 47 pladser. På tegningen er pladserne kun indtegnet skematisk, og pladsantallene stemmer derfor ikke helt med det foran anførte.

Vi har i dag 8 lyntog, men har altså foreløbig kun bestilt 2 nye. At vi ikke straks er gået videre skyldes, at vi gerne først vil se, om vore rejsende er enige med os i, at de tog, vi har bestilt, er de rigtige. Men når vi kun får 2 nye lyntog, kan vi selv sagt ikke gøre alle de nuværende lyntogsegne delagtige i dem. Vi regner med at indsatte dem på de lange stræk-

ninger mellem København og Nordjylland, altså nærmest svarende til de nuværende lyntog "Nordjyden" og "Vendsyssel", men således at også Nordvestjylland, der nu dækkes af lyntogene "Nordvestjyden" og "Limfjorden", får gavn af dem. Vi regner nemlig med at skille og samle togene i Langå. Det bliver altså kun mellem Langå og København at der vil blive kørt med 8-vognstog. Mellem Langå og Frederikshavn og mellem Langå og Struer vil der blive kørt med 4-vognstog, der begge i den ene ende får en motorvogn, i den anden ende en styrevogn.

Med en sådan togfremføringsmåde opnår vi ikke at skulle køre med fuld togstørrelse på yderstrækningerne, hvor benyttelsen i følge sagens natur er mindre, og de rejssende fra og til Viborg, Skive og Struer får en hurtigere rejse, fordi de ligesom de rejssende fra Århus og Randers og nord herfor undgår standsninger mellem Århus og Storebælt.

De lyntog, der betjener Vejle, Horsens og Skanderborg, og som i dag kører til og fra Struer, skulle herefter kunne nøjes med at køre mellem København og Århus.

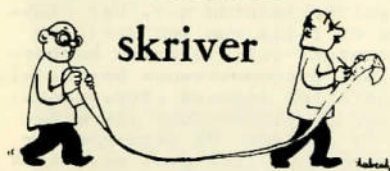
Hvor meget rejsetiden vil kun-

ne afkortes ved indsættelse af de nye lyntog, kan ikke siges på nuværende tidspunkt. Foreløbig vil maksimalhastigheden på 160 km i timen ikke kunne udnyttes, men med den større maskinkraft bliver det muligt at bringe togene hurtigt op på de tilladte hastigheder og holde hastigheden også på stigninger, så togene kommer hurtigere frem.

I overenskomsten er leveringstiden for de komplette tog fastsat til 24 måneder for det første 8-vogns togs vedkommende, 26 måneder for det andet 8-vogns tog og 27 måneder for reservevognene; men da denne leveringstid er bestemt af leveringstiden for visse maskinaggregater, hvis levering vil blive søgt fremskyndet, er der mulighed for, at de anførte leveringstider kan forkortes.

I løbet af 1963 vil de nye lyntog altså komme i gang på danske strækninger, og man har fra DSB's side de bedste forhåbninger til, at de vil blive vel modtaget af det rejssende publikum, så de kan opnå samme popularitet som i sin tid mødte de første, røde lyntog. I så fald er muligheden for at anskaffe flere tog af denne type til stede.

Vore læsere



Fra Hr. J.K.Petersen, Korsør, har vi modtaget følgende bemærkninger til artiklerne i MB-nyt nr. 2/62.

Af P-maskinerne er idag kun 2 i drift, nemlig nr.909 og 917. Nr. 913 er udtaget af driften og hensat i Næstved og nr.916, 919 og 928 er alle hensat i Sorø, delvis afmonteret på vej til ophugning i Odense. De 2 endnu køreklare maskiner anvendes dog kun uhyre sjældent, da man på Sjæl-

land har en fin styrke af E-maskiner til at klare kørsel, der ikke kan bestrides af MY og MX.

Med hensyn til byggebeskrivelsen af Frichs 750 HK diesellokomotiv kan oplyses, at GDS kun har eet af denne type, og ikke 2 som nævnt i artiklen, nemlig L 1. GDS L 2 er et lok af en helt anden type, et 650 HK dieselhydraulisk lokomotiv bygget af fa: Mak i Kiel. Dette lok kan også ses bagved L 1 på billedet side 38 til højre. De 9 lok, der blev bygget af Frichs er leveret således:

Ålborg Privatbaner	2
Gribskovbanen	1
Hads-Nings herreders Jb	1
Hillerød-Fredriksværk-Hundest. Jb	1
Lollandsbanen	2
Odsherreds Jernbane	1
Vemb-Lemvig-Thyborøn Jb	1

I byggebeskrivelsen af ombygget M0 i MB-nyt nr. 1/62 er oplysningerne til tegningen ligeledes noget mangelfuld.

Det blev i sin tid besluttet at indbygge varmekedel i 17 MO af serien 573-599 i lighed med, hvad findes i MO af 1800 serien. Disse 17 kedler skulle indbygges i de vogne, der stod foran stor revision. For at adskille vognene fra de oprindelige MO, blev de ombyggede vogne omnummereret fra numre i 5. hundrede til numre i 19. hundrede.

Fr. 1/7 62 er således ombygget i centralværkstedet i Århus følgende vogne: 1975, 1977, 1978, 1980, 1981, 1984, 1985, 1986, 1987, 1989, 1990, 1991 og 1992. I centralværkstedet i København er ombygget: 1993, 1996, 1997, 1998 og 1999. Dette giver ialt 18 vogne, men her må regnes med, at MO 591 (1991) allerede i 1950 blev forsynet med kedelanlæg som forsøg forud for leverancen af MO 1801 - 1890, jævnfør tidligere artikel i MB -Nyt.

Efter ombygningen af de nævnte vogne er det nu besluttet, at samtlige vogne i serien efterhånden ombygges.

De 4-akslede vogne nr. 563-572 vil ikke blive forsynet med varmekedel, da vognenes akseltryk derved vil blive for stort. De ældre nittede MO 551-562 vil heller ikke blive ombygget, da deres tavægt i forvejen er noget større end de øvrige MO, der blev bygget før 2. verdenskrig.

Løvrigt er MO-vognene fordelt således i DSB's to distrikter (omnummerering fra serie 500 til serie 1900 taget i betragtning):

1. distrikt (værkstedssområde København):

551, 552,	1801-1816,
563-572,	1841-1848,
1993-1999,	1861-1868,
	1886-1890

 ialt 56.
2. distrikt (værkstedssområde Århus):

553-562,	1817-1840,
1973-1992,	1849-1860,
	1869-1885,

 ialt 83.

J. K. Petersen.

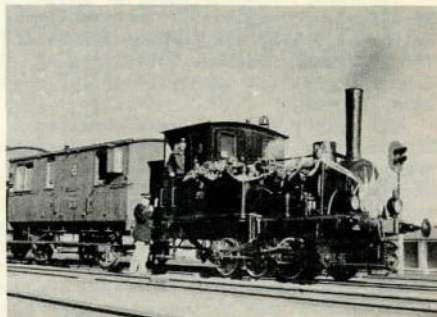
Til MB-Nyt.

Jeg vil gerne have at vide om Long loko og motorvogne kan køre på Märklin skinner og kobles sammen med Märklin vogne.

Få forhånd tak.

Svar: Ja, når man ved købet gør opmærksom på, at materiellet skal bruges sammen med Märklin (3-skinnedrift).

LØST: FAST



Den 9. juni, pinselørdag, åbnes Dansk Jernbane Klubs museumsbane Maribo-Bandholm med den fra tidligere tiders jernbaneindvielser kendte festivitas. Siden da og indtil udgangen af september er der hver søndag kørt 3 togpar efter følgende køreplan:

Maribo af.	10.30	13.30	15.25
Bandholm an	10.55	13.55	15.50
Bandholm af	11.05	14.30	16.50
Maribo an.	11.30	14.55	17.15

Der er hver søndag befordret 2-300 rejsende á 2 kr. enkelt eller 3 kr. retur, så museumsbanen kan - de ringe driftsomkostninger taget i betragtning - opvise et resultat, som mange privatbaner må misunde den. Vi minder om, at medlemsskab af DJK koster 15 kr. + 5 kr. i indmeldelsesgebyr og opnås ved henvendelse til Mogens Bruun, lindehøjen 10, Varløse. Klubben mangler stadig mandskab til istandsætning af de gamle lokomotiver og vogne.

Fra "Leipziger Messeamt" har vi modtaget følgende introduktion til efterårsmesse i Leipzig, der finder sted fra d. 2.-9. september 1962:

I spor HO fremviser VEB Piko, Sonneberg, en ny INOX-stålvogn ME 224, en efterligning af en af de franske statsbaners moderne hurtigtogsvogne. Der er ved denne model skabt mulighed for indbygning af indmad og belysning. Med

henblik herpå er bogierne forsynet med en isolationsplade, ligesom de ellers sædvanlige befestigelsestappe i taget er fjernet. Piko's nyeste godsvognsmodel er den åbne 4-akslede LOWA 00r (Holz) ME 152-01. Forbilledet er her Deutsche Reichsbahns type 22r, bygget i 1954 af VEB Waggonbau Niesky. Prototypen er især beregnet til transport af kul, malm og grus.

Til spor S har metalvarefabrikken VEB Stadtilm konstrueret en regulerings-transformer. Transformatoreren har tilslutningsmulighed for elektriske spor-skifter og signaler. Af andre nyheder i denne sporvidde kan nævnes et 3-vogns LOWA tog, en 4 akslet Cc-vogn og en 4-akslet Om-vogn (fra DR).

VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik har foretaget en revision og delvis fornyelse af sin produktion af modelhuse i spor HO og TT. Det nye sortiment, der tæller 75 forskellige typer, er blevet udvidet med nye stationsbygninger, signalposter og perroner i plastik og blik samt nye byggesæt til landskabsmodeller og pakhuse. Også firmaerne H.Auhagen og K.Scheffer, Marienberg og H.Rarrasch, Halle, udstiller nye modelbygninger.

Sluttelig skal nævnes de nye bilmodeller svarende til spor HO. VEB Annaberg-Buchholz har fabrikeret en lastvognsmodel i polystyrol-plastik og Fr.Glittenberg, Zwickan, en ny personvogn. Firma K.Haufe, Dresden har endda fremstillet byggesæt til en traktor i 1:87.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

S-togs motorvogn og styrevogn i spor HO

Ved den følgende byggebeskrivelse til det 2-vogns S-tog, som vi har bragt tegning til i dette og forrige nummer, er der i videst muligt omfang benyttet færdige dele af "Long"s fabrikat. Herved fordyres modellen ganske vist, men til gengæld lettes byggearbejdet overordentligt, således at det skulle være en smal sag også for begyndere at åbne en S-bane i spor HO.

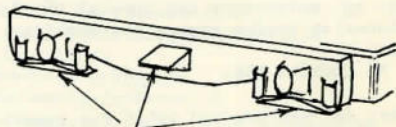
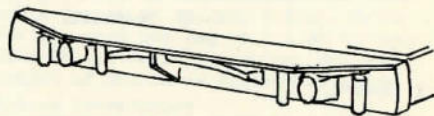
Materialeliste for 2-vogns S-tog:

- 1 stk. Long motorvogn + vognkasse
- 2 " Long personvognsbogier
- 8 " puffer
- 4 " enkelt trin
- 1-2 " pantografer
- Batterikasser, trykluftbeholdere
- Karton, celluloid
- 1 mm og 1,5 mm messingplade
- 0,3 mm kobberplade

MM og FS-vognene opbygges på samme måde. De består begge af to adskillelige enheder: en under-vogn og en vognkasse. Som under-vogn til MM-vognen benyttes simpelthen underdelen til Longs MO'er med motor, transmission, bogier og eventuel 3-skinne strømaftager. For at bogierne skal minde mere om MM-bogier, skal files bogiesiderne som vist på figuren.

Det hjælper en del, selv om den for store akselafstand ikke kan ændres. Til styrevognen passer Longs personvognsbogier uden videre. De monteres med 2 mm eller 3/32 skruer på en vognbund af messingplade, 1,5x32x150 mm.

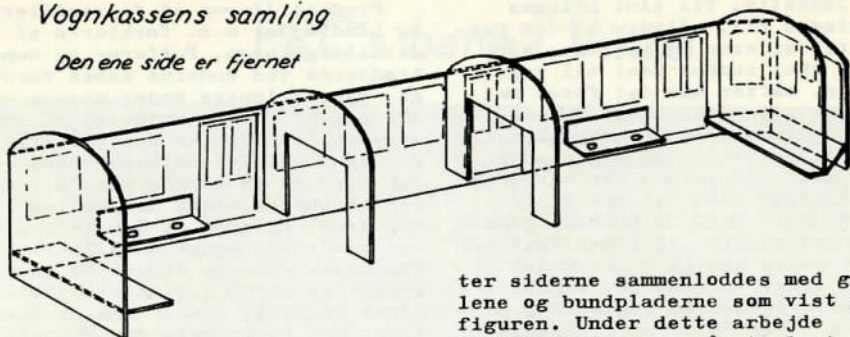
Vognkasserne til de to vogntyper udføres -bortset fra vinduesinddelingen- ens. Sider og gavle udskæres af 1 mm messingplade med en saks. Forinden saves vindues- og døråbningerne dog ud med en løvsav, idet der først bores et 2 mm hul i hvert hjørne. Kerner-mærket skal naturligvis ligge 1 mm inden for vinduets kontur. Ved de vinduer, der ligger tæt op til knækket i sidepladerne, vil det



Fjedre files i træ og limes fast

Vognkassens samling

Den ene side er fjernet



være lettest at vente med at save vinduerne ud, til bukningen er udført i en plan skruestik. Samtidig med siderne udskæres dørene 24 x 24 mm; de har ligeledes først fået vinduesåbningerne udsavet.

Pas ved opmærkning og udskæring på at gøre sidestykkerne 1 mm længere end vognkassens færdige længde af hensyn til tilspidsningen i den ene ende. Gavlens bredde er som sædvanlig vognkassens bredde + 2 x materialetykkelsen, altså ialt 32,5 mm. Efter at siderne er klippet ud af messingpladen, files vinduerne til med en flad og en rund nålefil, indtil de flugter og er i lod. Sider og gavle forsynes med huller til håndgreb, lygter, puffer og kabelstik.

Sammen med gavlene udskæres et antal indvendige skillevægge, der skal have nøjagtig samme bredde og tagrunding som de brede gavle. Dette opnås lettest, når man spænder stykkerne sammen i skruestikken to og to i stadig nye kombinationer og filer "uoverensstemmelserne" væk. Skillerummene skal være 5 mm lavere end gavlen for at give plads for undervognen. I motorvognen må der desuden laves udskæringer i skillerummene til motor og udveksling. På de yderste 15 mm -for styrevognens vedkommende de yderste 25 mm- i hver ende skal vognkassen forsynes med bund. Disse små bundplader udskæres af 1 mm messing efter kassens indvendige mål.

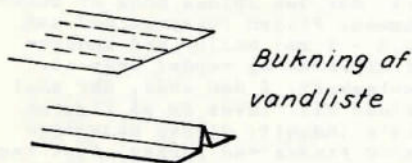
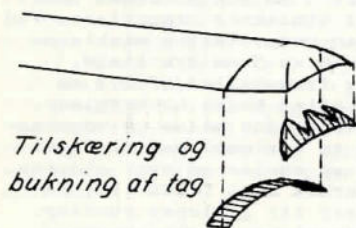
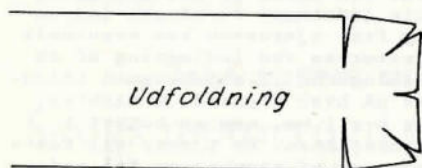
Nu kan dørpladerne loddes fast indvendig i døråbningerne, hvorefter

ter siderne sammenloddess med gavlene og bundpladerne som vist på figuren. Under dette arbejde kloddes delene op på et plant bræt ved hjælp af listestumper. Alle lodninger foretages indvendig fra; hjørnerne kan eventuelt forstærkes ved indlægning af en messingtråd. I motorvognen påloddess på hver vognside 2 vinkler, 6 x 6 x 1 mm, som er bukket i skruestikken. De tjener til fastspænding af vognkassen til undervognen og skal derfor forsynes med 3/32 eller 2 mm gevindhuller. Der skal være 5 mm fra sidernes underkant til vinlernes liggeflade. Ved lodningen understøttes vinklerne derfor med en 5 mm tyk liste.

Taget fremstilles af 0,3 mm messing- eller bedre kobberplade. Den rette bredde måles på vognkassen med en strimmel papir. Taget skal gå en anelse ud over siderne, hvis øverste kant files til, så den passer til gavlenes runding. Tagpladen gives rigelig længde, idet den først skæres nøjagtigt til, når den spidse ende er bukket sammen. Pladen forsynes med små (0,5 - 1 mm) huller ved enderne af sikkerne og rundes over et kosteskaf. I den ende, der skal spidse til, laves de på figuren viste indsnit; disses nøjagtige facon findes ved forsøg, idet tagpladen lukkes sammen om en træklods, der er fileet og slebet til den rette spidse og afrundede facon. Pladen bankes med en gummi- eller blyhammer, indtil den ligger helt tæt til klodsen, hvorefter der -stadig med klodsen som underlag- loddes forstærkningsstrimler fast på undersiden som vist på figuren. Tagets overflade kan da bankes og files helt glat, idet eventuelle huller udfyldes

med loddetin. Til slut klippes tagpladen til, således at den passer til siderne og gavlene. Når taget skal loddet fast til vognkassen, hæfter man det først med nogle klatter tin rundt omkring, hvorefter man lodder omhyggeligt hele vejen rundt, så meget ad gangen, som loddekolben kan varme op.

Sikkerne laves af tyk sytråd, der trækkes frem og tilbage gennem de borede huller og limes fast til taget med plastiklim. Forneden på taget løber en 1 mm høj vandliste. Den udføres som et T-profil i papir og limes fast (se figuren)-



På sider og gavle fastlimes forstærkningslister af tegnekarton. Listen langs sidernes underkant er 2,5 mm bred, de øvrige 1 mm. Der er lister hele vejen rundt om dørene. Den øverste er 1,5 mm bred og stikker op over taget, der på dette sted er fileet plant med vognsiden; herved fremkommer vandlisterne over dørene.

Fremstillingen af tagventiler og håndbøjler m.m. forklares af detailtegningen. Pufferne og bundbrædderne ved enderne købes færdige, mens trinnene under dørene udklippes af 0,5 mm messing. Af undervognsdetailerne kan batterikasser og trykluftbeholdere købes færdige. På MM-vognen går jo imidlertid bundskjoldet ned mellem bogierne, således at der ikke bliver plads til mange detaljer. Vinduesruderne er delte. De sammensættes af to strimler celluloid eller plastik, hvoraf den nærmest vognsiden kun dækker den øverste halvdel af åbningen. På underkanten af denne strimmel, males før samlingen en 1 mm bred aluminiums stribe for at markere midtersprossen. Det mellemrum, der fremkommer mellem vognside og rude på vinduerne nederste halvdel, udfyldes med karton. Bag den lille midterude i gavlen limes et stykke pergamentpapir, hvorpå liniebogstavet A, B, C eller F er fremstillet med tusch som et klart bogstav på sort bund.

På motorvognens tag er der en række detaljer, hvoraf de vigtigste er pantograferne (nye vogne har kun een) og gangbrædderne. Pantograferne (strømaftagerne, "fugleburene") kan købes færdige. Gangbrædderne er af messing, 0,5 x 3 mm. De er loddet til taget med mellemlæg af nogle små trekantede messingstumper. Ovenover liniebogstavet i gavlen er der et skilt med bestemmelsesstationen og her omkring sidder 2 røde og en gul lampe i trekant. Lamperne bruges som nat-slutsignal, mens skiltene belyses bagfra om natten. I model kan vi godt lade een pære være lyskilde for både skilte og lygter. De store gavlvinduer må da afskermes, og der må anbringes farvet celluloid bag de 2 mm huller, som udgør lygterne.

I nymalet tilstand har S-togsvognene aluminiumsfarvet tag, rødbrune sider (mere brune end personvognene) og sort undervogn. I løbet af kort tidsdrift dækkes det hele med et lag rustent bremsestøv, som giver både tog, spor og perroner en ensartet terrakottafarve.

I.N.

PRC's bane i Virum



Fra MERKELBY station fra banens første år (foto: Gregersen, Lyngby, 1944)

I modelbanenyt nr. 8,9,10 1955 havde vi en lille omtale af PRC's bane i Virum og lovede at bringe en fortsættelse af artiklen ved lejlighed med omtale af bl.a. sikringsanlægget.

Da det imidlertid er så længe siden at omtalte artikelserie bragtes vil vi i korthed nævne banens data inden vi går videre. Samtidig gentages den sporplan af banen, som bragtes i nr. 9/1955 (dog kun i den halve størrelse af den oprindelige offentliggørelse).

PRC's bane (Palsdorf Railway Company) blev påbegyndt i 1943, altså under 2.verdenskrig og blev anlagt som en havebane i skala 0 (1/45) sporvidde 32 mm. Da det var meget vanskeligt-for ikke at sige umuligt-at fremskaffe rigtige skinneprofiler i messing, valgtes i stedet 2 x 10 mm fladmæssing anbragt i savede riller i træsveller og systemet fungerede egentlig forbausende godt og så ret naturligt ud i en havebanes ret store omgivelser bl.a. blev det hurtigt så anløbne af vejr og vind, at man

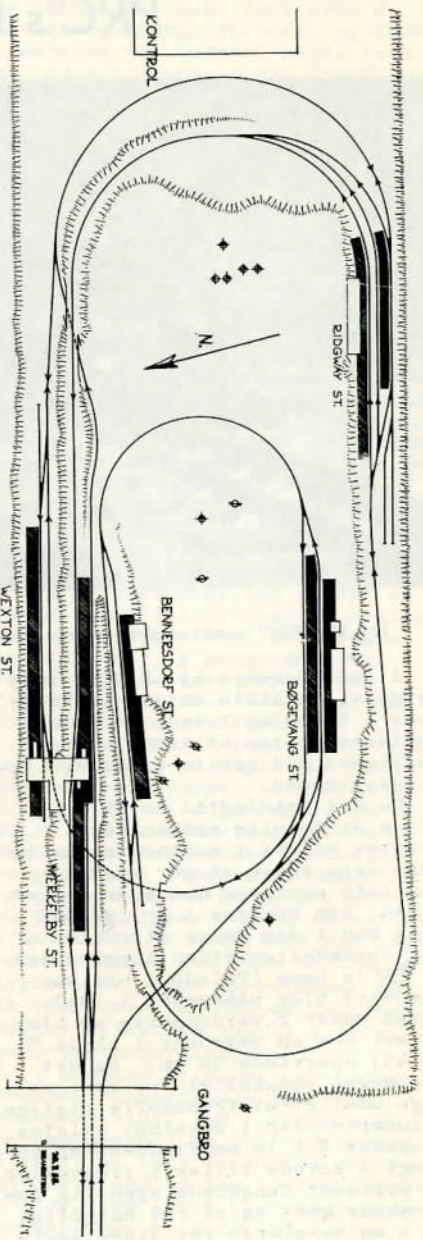
ikke lagde mærke til de noget høje profiler.

Banen anlagdes til at begynde med som en ringbane i form af et sammenlagt ottetal, som ved et sidespor fik tilslutning til kælderen, hvor der i 1945 anlagdes stationen Terminus (senere benævnt Gammel Terminus) og denne station blev foreløbig endestation for banen.

Imidlertid plandlagdes hurtig en ny og større endestation i det næst tilstødende kælderrum, Ny Terminus, og anlægget af denne station påbegyndtes i november 1948 og var omtrent fuldt udbygget i 1955. Det samme gælder udenørsbanen, som med enkelte undtagelser i 1957 var som vist på hestående plan. Selve kørslen på banen vil vi vende tilbage til under omtalen af sikringsanlægget.

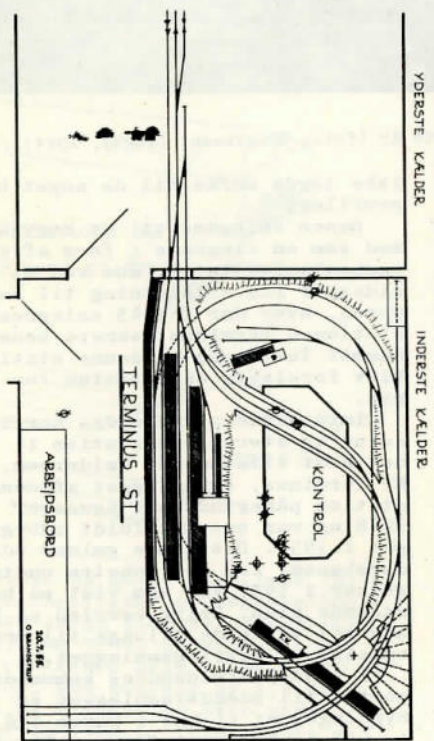
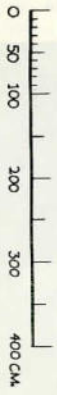
I 1958-59 fuldendtes kommandoporten til udenørsanlægget og bygningen af et hus i haven (på tegningen betegnet "kontrol") påbegyndtes.

Vi vil i dette nummer af bladet



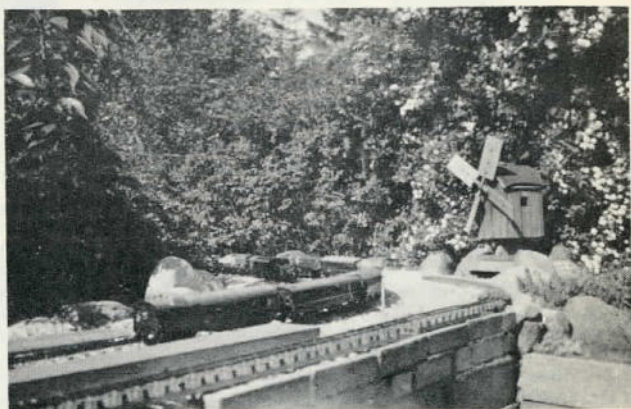
SIGNATURFORKL.

- ✦ CIRELJENSTRUM. SORTI DEL ANGIVER HVILKEN DEL AF C. DER BENYTTES.
- ⊕ NIVÅFORSKEL. SKRÆNT ELLIGN.
- ⊞ PÆRSON M. BYGN.
- ⊞ ALM. SPØRESKIFTE.
- ⊞ KRYDSSPØR.
- ⊞ BLINDT SPØR.
- ⊞ BRØ. TUNNEL ELLIGN.

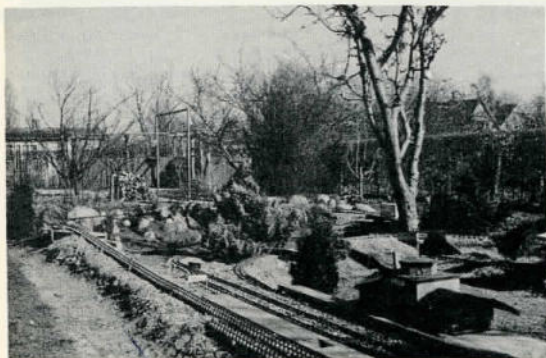




Amerikansk, tysk og schweizisk trækraft på Merkelby station (foto: BP)



Tog under udkørsel fra RIDGWAY station mod Merkelby station.



Ved Merkelby station før strækningen til WEXTON var anlagt. (Foto: BP)

bringe et par billeder fra banen og fortsætter i næste nummer med en omtale af sikringsanlægget for

udendørsbanen suppleret med flere billeder fra anlægget. B.P.

P-maskinen

Vi bragte i nr. 2/62 under denne overskrift en artikel af hr. E.Hellesen. Imidlertid har vi fra en anden "loko-spotter", hr. Poul Thiesen, Fredericia, modtaget følgende opsats, ligeledes om DSB's P- og PR-maskiner. Vi synes, de to artikler trods enkelte gentagelser supplerer hinanden godt, og bringer derfor nu hr. Thiesens indlæg:

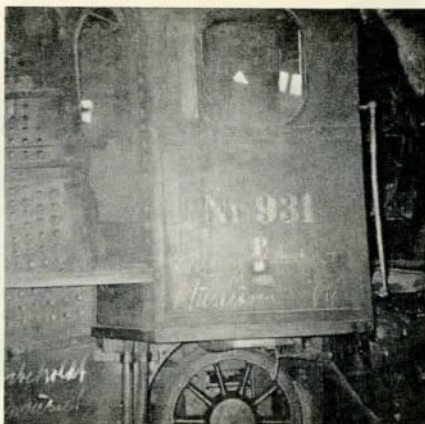
I disse dage er P- og PR-maskinerne helt ved at udgå. Der vil ikke blive levnet så meget som eet eksemplar af dem tilbage, idet man ikke ønsker at bevare reservedele til så få maskiner som disse maskintyper er repræsenteret ved på nuværende tidspunkt.

På Sjælland har de P-maskiner, man her har tilbage, et par løb, medens PR-maskinerne i 2 distrikt, der kun er repræsenteret ved 2 stk, ikke har nogen fast tur. Man ønsker ikke disse PR-maskiner til at køre mere, hvilket bl.a. ses at, at Esbjergs nedbrudsreserve, som lige så godt kunne være en PR-maskine, er en R-maskine, for tiden nr. 942, udlånt fra Fredericia.

Grunden til at P- og PR-typerne snart udgår af DSB's driftmateriel er for P-maskinernes vedkommende den, at alderen er blevet for stor samt at disses forholdsvis svage trækraft ikke er tidssvarende i sammenligning med f.eks. My-lokomotivernes. For PR-maskinernes vedkommende er grunden for det første som før sagt, at reservedelslageret skal standardiseres, og dernæst vel også, at PR-maskinerne aldrig er blevet den helt store succes.

Hvis man ser lidt på P-maskinernes tilblivelseshistorie, vil man se, at mange af datidens lokomotivtyper havde nogenlunde samme ydre og tekniske data. Bl.a. lignede nogle af Königl. Preussische Eisenbahn Verwaltung maskiner i høj grad vores P-maskiner. Man må formode at der er her konstruktøren Otto Busse har fået inspiration.

P-maskinerne er af den såkaldte compoundtype, hvilket vil sige et



P 931, hensat til jernbanemuseet i Lunderskov remise, Foto P. Thiesen.

samarbejdende høj- og lavtrykssystem. Tanken om at anvende et sådant system opstod allerede i 1834, men det blev ikke virkeliggjort før i 1876 da Anatole Mallet byggede det første compoundlokomotiv. (De jydsk-fynske Statsbaner påbegyndte i 1885 forsøg med compoundtyper). Der kom derefter fart i udviklingen, og der fremkom mange forskellige konstruktioner, der afveg fra hverandre ved cylinderantallet samt måden at overføre kraften på. KPEV og DSB brugte samme overføring.

P-maskinen har 4 cylindre, hvis ordning svarer til det amerikanske system "Vauclain". Indenfor rammens hoveddragere ligger 2 højtrykscylinde og udenpå to lavtrykscylinde. Styringen (Heusinger) ligger indvendig. Selve compoundsystemet virker i få ord således: Dampen strømmer først til højtrykscylinde, hvor den udfører arbejde, idet den udvider sig samtidig med at trykket falder. Fra højtrykscylinde går dampen til en opsamlingsbeholder, receiveren, hvorfra den igen fordeles til lavtrykscylinde. Da dampen efter udvidelsen i HT-cylinde fylder mere, har LT-cylinde større diameter. Fra LT-cylinde føres dampen på sædvanlig måde til skorstenen for at skabe træk i fyret.

Compoundtypen litra P tegnedes i 1906, og i 1907 rullede det første eksemplar ud fra Lindens fabrikker i Hannover. Yderligere 18 fulgte derfra, således at ialt 19 repræsenterede første serie. Derefter fulgte resten, ialt 14, bygget 1910 af Berliner Maschinenbau (Schwartzkopf).

Med disse 2 seriers fremkomst fødtes en lille forskel mellem distrikterne, idet sidste serie, der var kraftigst, stationeredes i 2. distrikt. Man skelner bedst mellem de to serier ved at betragte følgende data:

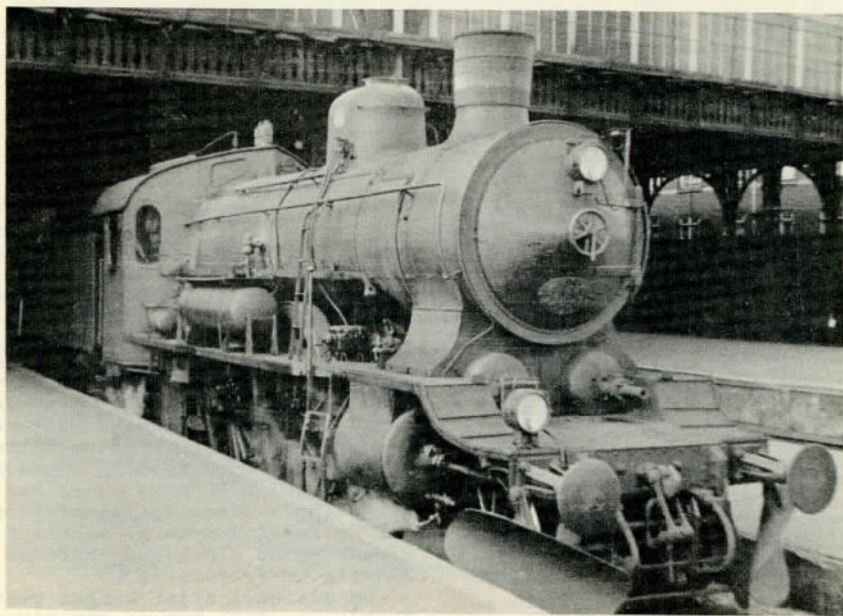
Cylinderdiameter-højtryk:	Nr. 901-919	340 mm.
	920-933	360 mm.
Cylinderdiameter-lavtryk:	Nr. 901-919	570 mm.
	920-933	600 mm.
Slaglængde:	Nr. 901-919	600 mm.
	920-933	640 mm.
Adhæensionsvægt:	Nr. 901-919	33 t.
	920-933	38 t.
Tjenestefærdig vægt:	Nr. 901-919	69 t.
	920-933	70 t.

Med P-maskinerne fulgte adskillige forandringer. Først måtte hovedstrækningernes maksimalhastighed øges fra 90 km/t til 100 km/t, idet hovedstrækningernes spor forstærkedes og endvidere skulle remiseanlæggene forstørres og ombygges. Et tidligere eksempel på kvaler med sidstnævnte haves fra 1886, da de dengang nye Ks-maskiner, ikke måtte blive for store til drejeskiverne. Resultatet blev, at litra Ks kun kunne få 3 aksler og dermed blev den tungeste maskintype med 3 aksler ved DSB.

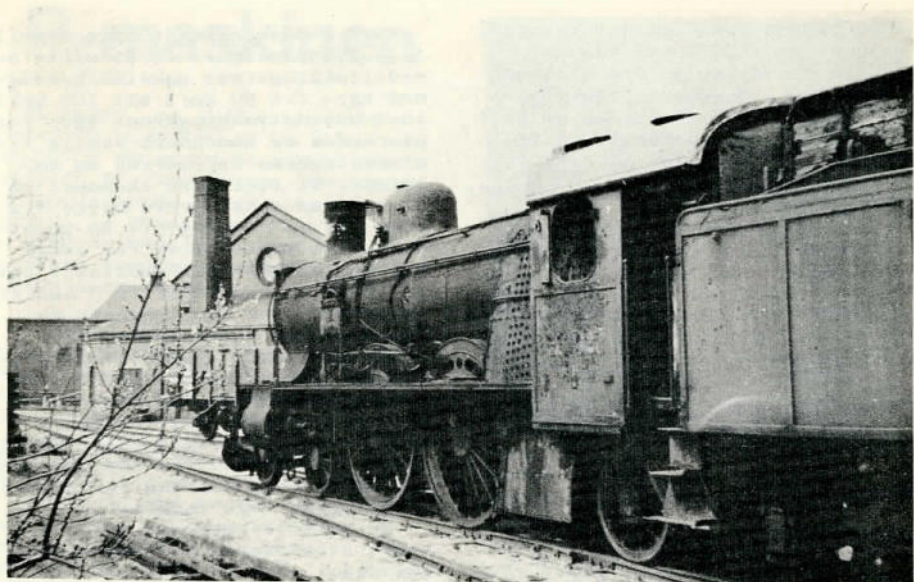
Tilbage til litra P: Ved fremkomsten var de nævnte udvidelser ikke tilendebragt, og resultatet blev da, at Fyn blev velsignet med et ovenud stort antal P-maskiner det første stykke tid, da man her havde forudsætning for udbredt kørsel med tunge maskiner.

Da udvidelserne var tilendebragt stationeredes P-maskinerne således:

Nr. 901-919	1. distrikt.
920-933	2. distrikt.



Litra P nr. 919 på København H. 1960, foto P. Thiesen



Litra P nr. 927, hensat 1962, foto P. Thiesen.

De første år var P-maskinerne mættetdampslokomotiver, men på grundlag af forsøgene med overheder, som påbegyndtes med litra D i 1905 (og som faldt godt ud), vedtog man at forsyne litra P med et sådant apparatur (System Schmidt). I 1913 havde man ombygget følgende: "Nr. 902, 905, 909, 913, 914, 915, 916, 922 og 925". I 1923 havde alle 33 overheder (storrørs overheder).

Der var dog nogen ængstelse forbundet med installation af overhederen, idet den overhedede damp (ca. 300 grader) angreb pakningsmaterialer og specielt smøremidler. Ved P-maskinernes fremkomst fandtes der dog en del syrefri olier med høj antændelsestemperatur.

Indtil Anden Verdenskrig forblev litra P i de distrikter hvor de først var stationeret. En lille ændring var dog sket i 1937:

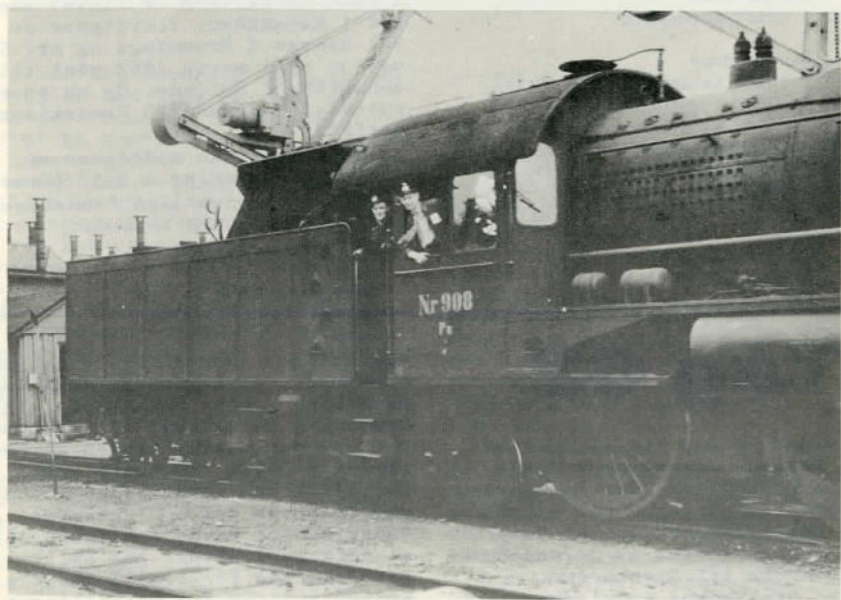
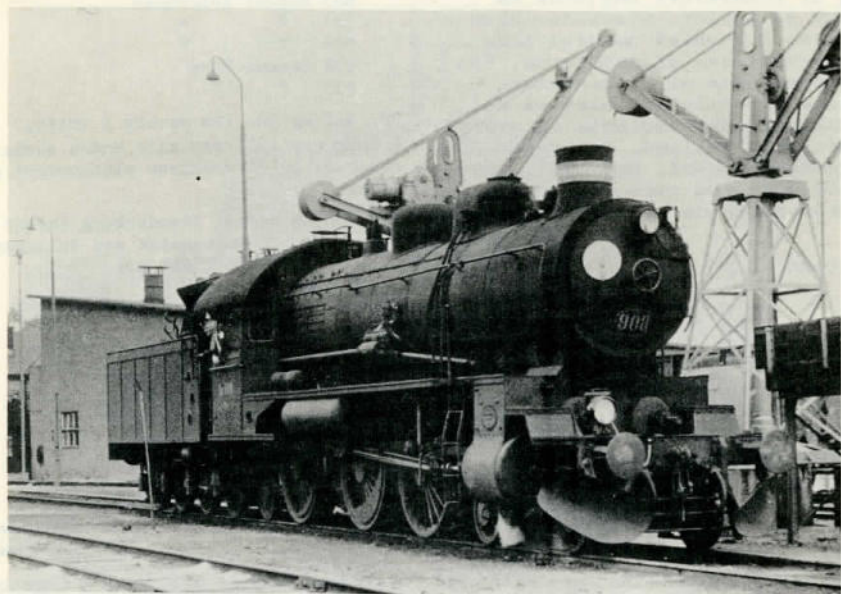
Nr. 901-917	1. distrikt.
918-933	2. distrikt.

Stationeringen inden for hvert enkelt distrikt var vistnok sådan:

1. distrikt: Alle København.
2. distrikt: Nr. 918-922 Nyborg.
923-928 Padborg.
929-933 Esbjerg.

Under krigen påbegyndtes en ombygning af følgende 7 P-maskiner: Nr. 901, 904, 905, 908, 921, 926 og 930. Denne ombygning strakte sig til 1954 hvor den sidste, nr. 921, ombyggedes. Ombygningen omfatter i hovedtræk: Anbringelse af en yderligere drivhjulsaksel, ned sætning af drivhjulsdiametere fra 1984 til 1730 og montering af en damptrørrer. Med PR-maskinerne, som den nyfremkomne maskintype litre-redes fik man en kraftig lokomotivtype til sekundære baner med svage spor. Trods det stationeredes de først i Nyborg, senere i Struer og nu i Esbjerg, hvor de endelig er faldet til ro.

Umiddelbart efter krigen overførtes nr. 918, 919 og 920 til Sjælland, og 1. distrikts behold-



Litra PR nr. 908 i Esbjerg, foto Sv. Å. Petersen.

ning af P-maskiner udgjorde da 19 små og 1 stor. Stationeringen af litra P forblev uændret indtil begyndelsen af 1950'erne. Ved motoriseringen af 2. distrikts sydlige hovedlinier, blev en del P-maskiner overkomplette og overførtes til Sjælland. Det var følgende: "Nr. 922, 923, 924, 929, 932 og 933". De tilbageblevne stationeredes da således:

Nr. 925, 927 og 931 Århus (til eksprestog Nordpilen).
928 Fredericia (med særlig henblik på tog 60).

D. 7/5-1957 overførtes nr. 928 til Sjælland.

I foråret 1957 da litra MY holdt sin sejrsgang over Sjælland, var 1. distrikts P-maskiner placeret sådan:

Nr. 902 Hensat Sorø
903 " " "
906 " " "
907 " " "
909 I drift København
910 " " "
911 Hensat Sorø
912 I drift København
913 " " "
914 Hensat Sorø
915 I drift København
916 " " "
917 " " "
918 Hensat København
919 I drift København
920 Hensat Sorø
922 " " "

923 Hensat København
924 " " "
929 " " "
932 Hensat Sorø
933 " " "

Nr. 911 og 920 kom senere i drift. I sommeren 1961 var alle endnu eksisterende P- og PR-maskiner stationeret således:

Nr. 901 PR Hensat Skanderborg (efter sammenstød ved Guldager)
905 PR I drift Esbjerg
908 PR " " "
909 P I drift København
913 P " " "
916 P " " "
919 P " " "
921 PR I drift Esbjerg
925 P Hensat Skanderborg
926 PR Hensat Fredericia
927 P Hensat Skanderborg
928 P I drift København
930 PR Hensat Fredericia
931 P Hensat Lunderskov (reserveret Jernbanemuseet)

Derefter er der sket følgende: Nr. 916 og 919 er blevet hensat i Sorø og nr. 928 er blevet hensat i København. Yderligere er nr. 921 hensat i Bramminge og nr. 926 og 930 er i marts 1962 gået til ophugning i Horsens. Og nu er resultatet følgende: "3 P-maskiner i drift".

Hvis man ikke medregner nr. 904's udrangering i 1952 (Brørupulykken) har samtlige P-maskiner holdt dampen oppe i 50 år.

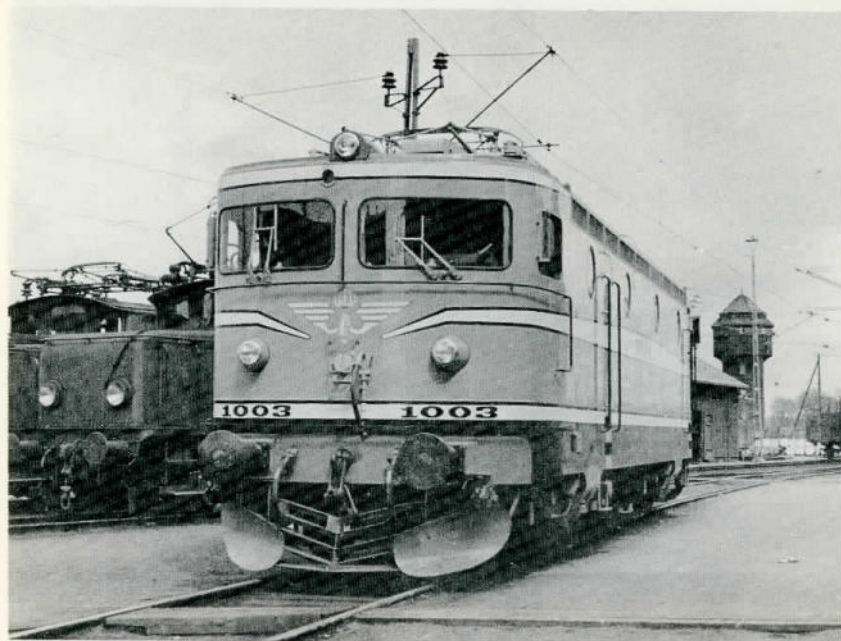
Tåg 62

I tiden 15.maj til 15.juli afholdt Statens Järnväger i Göteborg en udstilling, der bar navnet "Tåg 62". Anledningen til at afholde udstillingen var, at det i år er 100 år siden, at jernbanen fra Göteborg til Stockholm (Västra Stambanan) indviedes.

Ud fra den betragtning at der her var en enestående mulighed for på et sted at få et indtryk af

væsentlige sider af et lands jernbanevesen, arrangerede Dansk Jernbane-Klub fredag den 18.maj - St. Bededag - en udflygt til Göteborg. Det var oprindelig tanken at køre særtog - såvel i Danmark som i Sverige - men forskellige grunde umuliggjorde dette - desværre. Undertegnede havde lejlighed til at deltage i nævnte tur og skal i det følgende forsøge at gengive et par indtryk fra udstillingen.

Udstillingens navn - "Tåg 62" - skulle vel give det indtryk, at det man her viste, først og frem-



mest var det ypperste og mest moderne, SJ kan byde på. For at sætte det moderne yderligere i relief og samtidig give et indtryk af svundne tider, var der side om side med det moderne materiel opstillet en række af det svenske jernbanemuseums klenodier. Således så man ved indgangen lokomotivet "Fryckstad" fra 1855 (lokomotiv nr. 2 fremstillet i Sverige) ved siden af det tredelte elloko Dm3 - et af verdens stærkeste. Et sammenlignende studium af de ældre personvogne med de mest moderne gav også et indtryk af den udvikling, der i løbet af de sidste hundrede år har fundet sted.

Godsvogns-parken udviste mange bemærkelsesværdige nyskabelser og også signalafdelingen havde interessante ting at byde på. Det der vel rent umiddelbart vakte størst opsigt var den fjernstyrede førerløse skinnebus, der kørte frem og tilbage over en fjernbetjent "station" og "strækning" og således udløste de forskellige funktioner

i sikringsanlægget.

Det nationale spiller en naturlig rolle på en sådan udstilling, så det frydede selvfølgelig os danskere at se elektriske bomdrev fra Danmark anvendt i Sverige; særlig når det erindres, at de første bomdrev i Danmark var svenske.

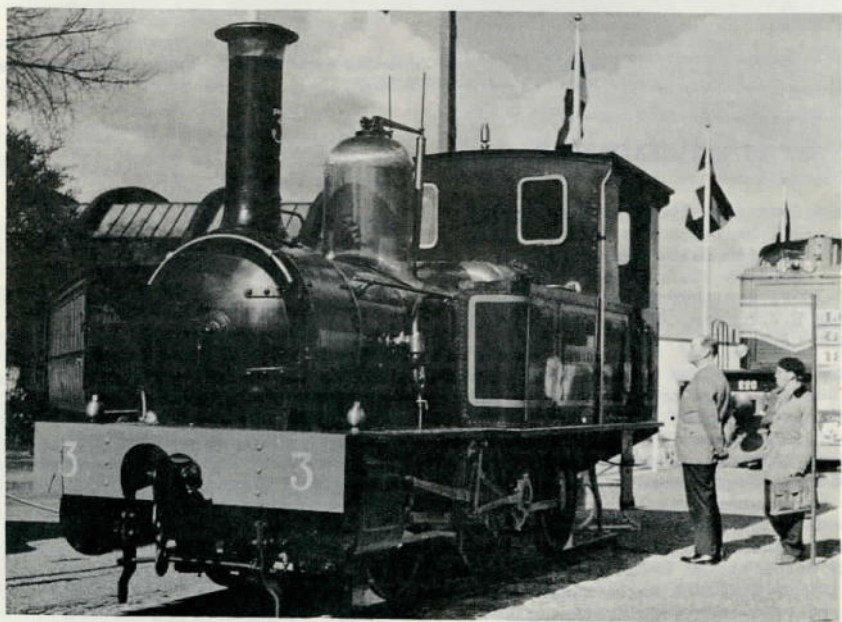
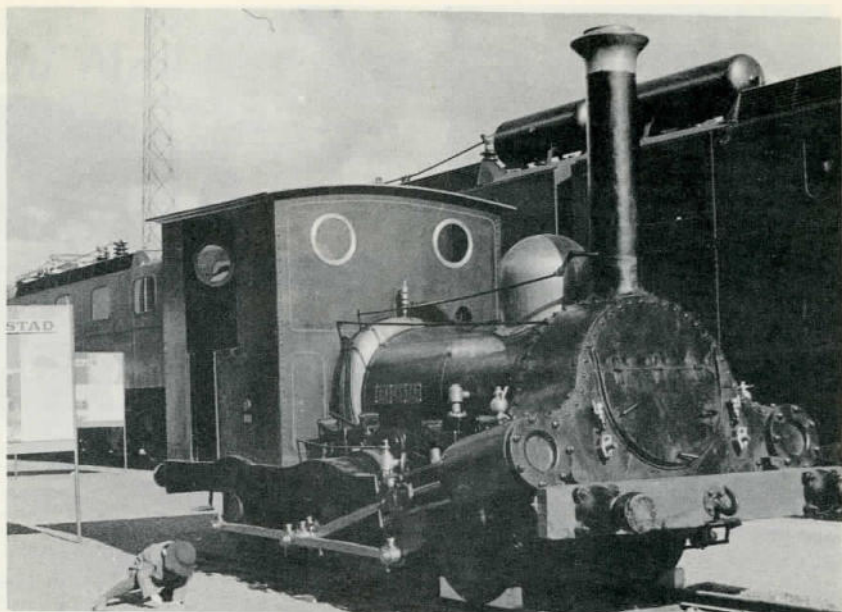
I en hal på udstillingsområdet havde Göteborgs Modelljärnvägs-sällskap (GMJS) opstillet et større anlæg i 1:45, hvor kørsel med togtyper fra adskillige årtier fandt sted. Endvidere fandtes i fri luft en personbefordrende dampdrevne udstillingsbane i størrelsen 1:8 (184 mm spor).

Sammenfattende kan det vel siges, at det på den borger fra et jernbanemæssigt efterhånden ret u selvstændigt land som Danmark virkede forbavsende at se de bestræbelser og meget selvstændige forsøg man i Sverige til stadighed gør for hele tiden at sætte jernbanen i stand til at være konkurrencedygtig.

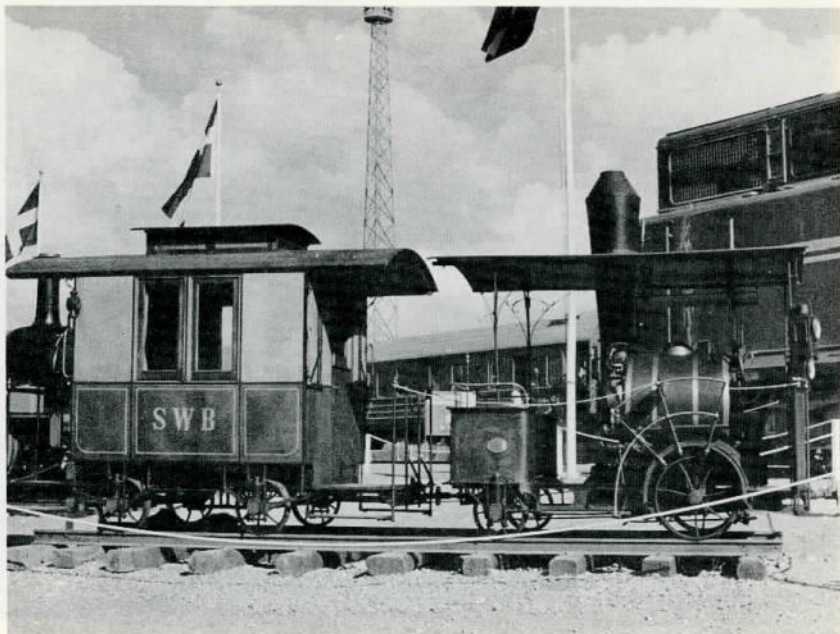
T.R.H.



Øverst: Det nye rød-hvid-blå stribede T-43 dieselloko, der leveres i et antal af 50 stk. til afløsning af damplokomotiverne på ikke elektrificerede strækninger. Nederst: 3-leddet malmtogslokomotiv litra DM 3, længde 32,25 m, effekt 9 000 HK.



Øverst: Sveriges ældste endnu eksisterende lokomotiv "Fryckstad", leveret af Munktells mekaniske værksted, Eskilstuna i 1855. Sporvidde 1099 mm. Nederst: "Gotland", bygget 1878 af NOHAB, fik sølvmedaille på verdensudstillingen i Paris samme år.



Inspektionstog fra Stockholm-Västerås-Bergslagens järnvägar, bygget på denne banes værksteder i 1888-1892.

Litteraturnyt

D.Cole: Swedish Private Railways I, II, III og IV.
 Swedish State Narrow Gauge.
 Swedish State Standard Gauge.
 1957-1962, duplikeret ialt 149 sider
 Forlag R.J.Turner, 21, Delafield Road,
 London, S.E.7.

Med disse ganske uprentisse 6 hæfter har den londonske arkitekt D.Cole ydet jernbaneverdenen en ganske enestående indsats. Hæfterne indeholder rent summariske oplysninger om samtlige, svenske damplokomotiver, deres byggeår, fabrikat, byggenummer, hjularrangement, eventuelt videresalg og for SJ-lokomotivernes vedkommende, tillige deres litra. Skønt der i et så omfattende værk uvilkårligt er indløbet nogle mindre fejl - især af rent bogstaveringsmæssig art - må det siges at være et ganske uundværligt aktiv for alle jernbaneentusiaster med virkelig sans for sagen.

Jacques DeFrance: Le Matériel Moteur de la S.N.C.F. 320 sider, 535 fotografier og tegninger, 1960.

En meget saglig fortegnelse over samtlige damplokomotiver, elektriske lokomotiver samt diesellokomotiver og motorvogne af enhver art ved de franske statsbaner i 1960. Da bogen er udkommet lige på damplokomotivets faldereb, indeholder den desværre ikke så forfærdelig mange typer af disse, men dog nok til at give et indtryk af landets engang så imponerende mængde af store og fremragende damplokomotiver. Skønt trykkemetoden af bogen er noget primitiv, må den dog siges at være endog særdeles god valuta for den virkelige interesse-rede.



Fig.42 - 2.16-C 2.040-D

Rail Mail

SUMMARY OF CONTENT -

Møens Roebaner - Industrial narrow gauge railways on the Danish island Møen.

M. Martin's modelbane i Marseille - The modelrailway in HO belonging to M. Martin.

DSB's nye lyntog - New fast diesel train sets by The Danish State Railways.

Løst & fast - Short notes from readers, etc.

Månedens midtersidetegning - The plan of the month - Copenhagen suburban train.

PRC's bane i Virum - The gauge 0 layout of Palsdorf Railway Co. in Virum, Denmark.

P-maskinen - 2nd article on the class P-engine.

TÅG 62 - Railway exhibition in Göteborg, Sweden. (Gothemburg).

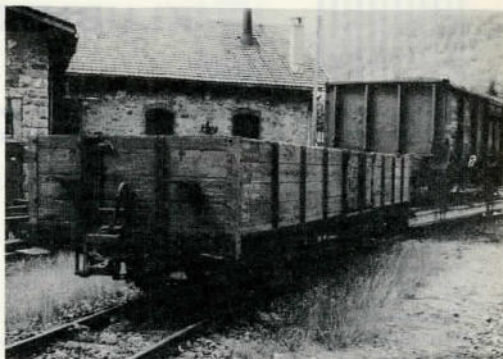
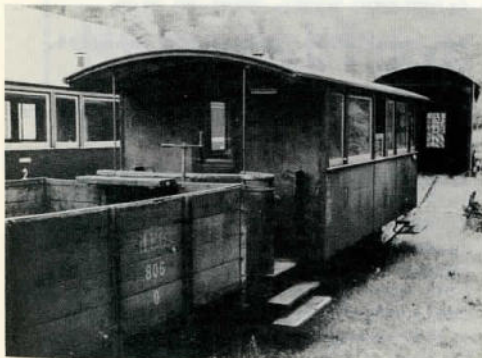
To Rail Mail, Modelbanenyt!

After having sent you some fotos of my model railroad, I'll show you now some pictures of the real railways in Germany. The fotos show the narrow gauge branch line from Zell to Todtnau in the Southern Black Forest. This line was built in 1889 and is only 18,8 km long. The owner of this 1000 mm narrow gauge railway is the "Mittelbadische Eisenbahngesellschaft" (MEG). Nearly all cars of this company have 4 wheels. The locos are Mallet steamlocos or Diesel railcars.

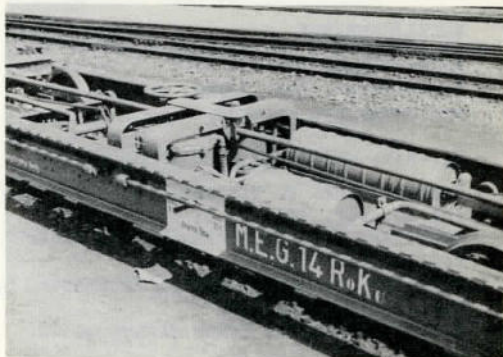
Yours sincerely

Peter Mühlhäuser

Narrow gauge passenger car in Todtnau.



Narrow gauge car for standard gauge cars.



Combined narrow gauge and standard gauge cars on the M.E.G. in Germany.

Dear Sirs.

I should be pleased to correspond with any of your readers, if they are interested, in a not too technical vein. I can supply information on all aspects of British and Irish railway operation. I am also a keen photographer of railways, and a keen camper.

I am nineteen years old. I live 20 miles from Manchester and about 30 from Liverpool.

Hoping you can comply with my request I remain.

Yours Sincerely
Peter G. Thurlow
107, Burnley Road,
CLAYTON-le-MOORS,
ACCHINGTON,
LANCASHIRE,
ENGLAND.

KLUBMEDDELELSER

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

JYDSK MODEL-JERNEBANE 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,
telf. (03) 21 22 76.
Klubbens adresse: Peder Skramsvej 10.

DANSK MODEL-JERNEBANE KLUB

Anlæg i spor "0".
Klublokaler: Nørrebro station.
Mødeaften: Første søgne mandag i hver
måned kl. 20.

Formand: F.Hermind, tlf. Lejre 111.
Næstformand: V.Holtrup tlf. 717903.
Sekretær: E.Mikkelsen, Grønnevej 255, 10
Virum.
Kasserer: E.Lehmann tlf. ØB 3334.

Nye medlemmer kan optages. Henvendelse
til ovennævnte eller i klublokalerne.

AALBORG MODEL-JERNEBANE KLUB

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

ODENSE MODEL-JERNEBANE 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 Starmose, Dansborg Allé
5, Hvidovre, Valby, tlf. 78 29 92.

SLAGELSE MODEL-JERNEBANE 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-skinnedrift. Henven-
delse til formanden Karl Jensen, Bleg-
damsvej 40², tlf. NORA 4998y.

KALUNDBORG MODEL-JERNEBANE KLUB

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

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUBBER 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.16.00 + kr.8.00 for optagelsen i ru-
briken. (Andre nordiske klubber kr.25.-)

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

(priser i parentes 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. 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.

—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:

Københavns Telefonkiosker samt Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby. Hobby-Kælderens, Nansensgade 74, K. Kiosken, Østernport Station, Ø. Model & Hobby, Løvstræde 2, K. Hovedbanegårdens Aviskiosk & Boghandel. Kiosken, Classensgade 18, Ø. Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 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 1959, 1960 og 1961 udsælges til kr. 3,00 stk. (3,75). Hefter fra 1962 og 63 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 1959 og tidligere udsælges til kr. 0,75 stk. (2,00). 6 numre i hver årgang.

— ★ —

NYHED: Miba anlagen fibel – En helt ny bog på over 100 sider fyldt med interessante forslag til modelbaneanlæg. Kr. 9,85.

Lokomotiven in aller Welt (Lille schweizisk bog med mange billeder) Kr. 7,25.

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)

Eisenbahn kr. 3,75 (12 nr. kr. 40,00), HO - Rivarossi kr. 2,00 (6 nr. kr. 12,00)

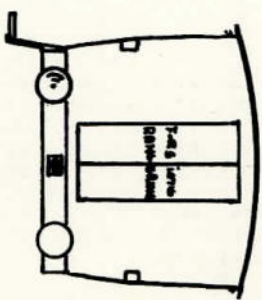
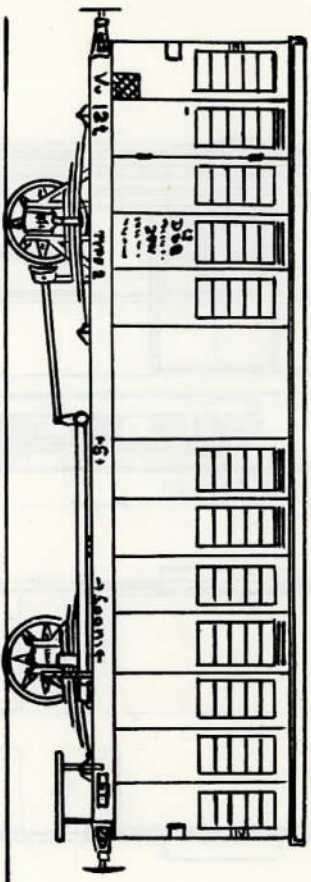
European Railways kr. 3,75 (4 nr. kr. 15,00), Model Engineer kr. 1,40 (52 nr. kr. 65,00)

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 torsdag 16-17, fredag 14-20, lørdag 10-14.



Ingen dör i motsat-
te guld!

1:1	D&B SPECIALVOGN 274	1:87
	HALESTED HÅLSINGD&B	

Die Klein Schach 28/1/62

HO

Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad —

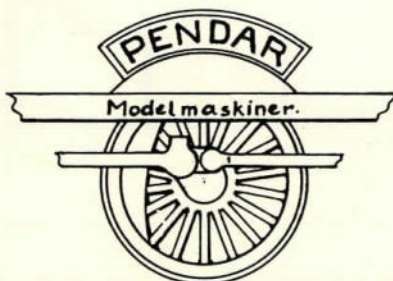
ROKAL TT

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



Irlandsvej 92. Københvn. S.
Telef. SU 7908.

STUART. DAMPMASKINER.
KEDLER. ARMATUR.
PUMPER. JERNBANEHJUL. SKIBSPROPL.

GREENLY AND STEEL.
TEGNINGER OG STØBEGODS TIL
MODEL-DAMPLOKOMOTIVER + VOGNE
E.W. COWELL. SAVE-HØVLE-BØREMASK

K. Grønvaldt.

D. 5. B.

Fs. 952-975.

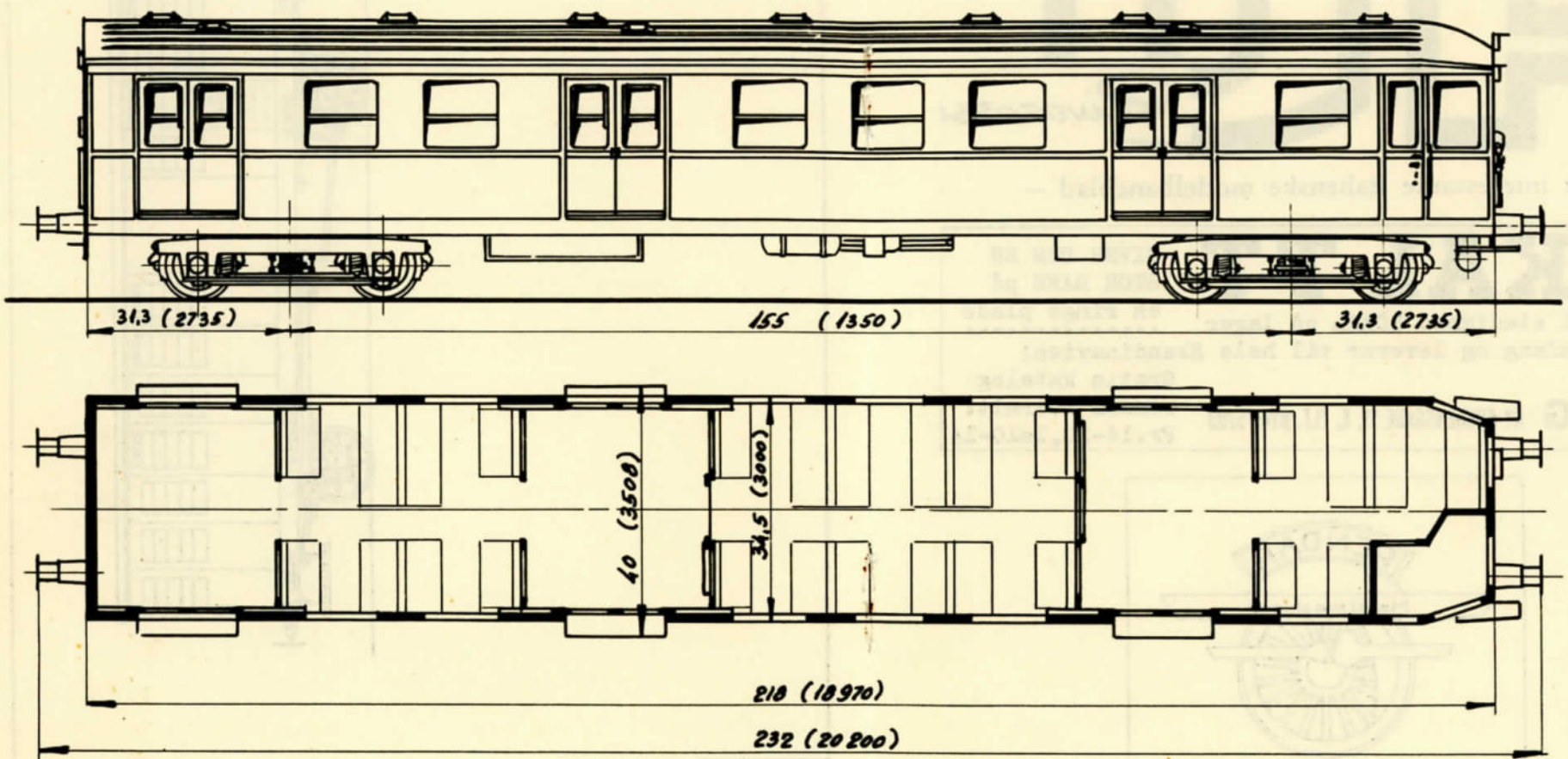
Scandia 1960

Styrevoغن for 5-Tog.

Skala: 1:1. Hø. 11-4-62

A. Hønsen.

4c-1-1.



Front-og bagende se tegn. nr. 3-1-1.