

SMALSPORET?

Kør i

TT

SPOR

med

ROKAL



En bane med stor plads kan nemt bygges på en lille plads. 12 mm spor er internationalt anerkendt som spor TT og kan stadig suppleres med nye artikler.



ROKAL G.m.b.H.

Lobberich . Vesttyskland

Et årsabonnement

giver Dem en

overraskende gave

mindst 6-12 gange om året

Vi formidler gerne Deres abonnement på ethvert udenlandsk tidsskrift og opgiver på forlangende med glæde priser m. m.

Vi nævner her 10 af de mest solgte hobby- og jernbaneblade og ab. prisen:

European Railways (6 nr.)	12 Kr.
H0-Rivarossi (6 nr.)	12 -
LOCO-REVUE	32 -
Miniaturbahnen (16 nr.)	60 -
Eisenbahn	45 -
Der Modelleisenbahner	21 -
Railroad Model Craftsman	48 -
Model Railroader	54 -
Model Railway News	24 -
Railway Modeller	32 -

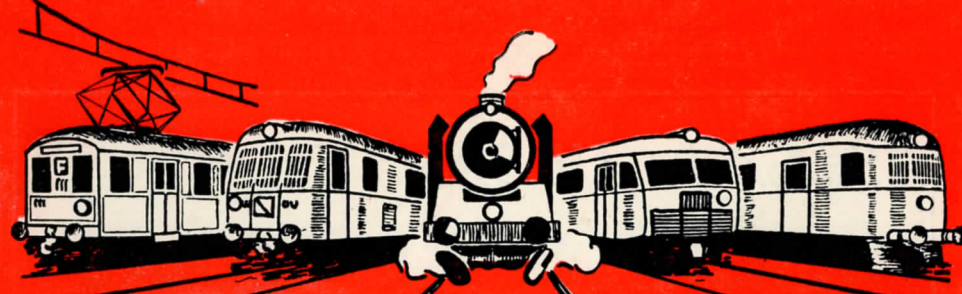


BENT PALSDORF

Postbox 184 . København K.

Tlf. *94 48 68 . Postkonto 53761

Bedste telefontid: Mand. - onsd. - fred. 9-12.



MODELBANE *Nyt*



1

7. ÅRGANG

JANUAR 1958

PRIS

1 75

Så er der UDSALG

Gammelt lager af Fleischmann H0-lok., vogne og spormateriel sælges i denne måned til

÷ 25 %

KOM IND OG SE!

Plastikbyggesæt til huse kr. 5,85, „Oldtimere i H0” i plastikbyggesæt samt biler i O. Alt til landskabsbygning og terrainopbygning – Rivarossi materiel og løsele.

Udenlandske tidsskrifter om modelbaner.

HOBBY-CENTRALEN

MØNTERGADE 10
KØBENHAVN K.
BYen 5714

Til de lange træk –

Et LONG tog kan nemt blive et langt tog og med LONG's My lokomotiv kan Deres godstog også komme til at rulle. My'eren trækker fantastisk også på stigninger og den kan både snegle sig af sted og fare henover sporene med højeste skalafart. Den koster kr. 143,00 (incl. statsafgift).

Vil De køre sikkert på LONG skinner –

og med de store kurver bliver kørslen mere skalatro. – Forøvigt vil De være godt tjent med at supplere op med LONG vogne – Åbne godsvogne, TF kr. 9,35 og 10,45, PB kr. 11,55 eller lukkede godsvogne, HD, IAR, IAK à kr. 14,85.

Illustreret katalog i flerfarvetryk mod 75 øre i frimærker.

LONG MODELBANE

v/ Chr. Nielsen & P. Schneider
Telf. Taga 81 40 – Telf. 81 80

KATALOG mod 75 øre i frimærker.

Kontor: Skotterupgade 7 . N.

Fabrik: Teklavej 42 . NV.

European Railways

Europæiske jernbaners forhold i stort og småt omtales her — med gode illustrationer og trykt på fint papir.

Enkeltnumre: Kr. 2,00.

Abonnement (6 numre) kr. 12,00.

Miniaturbahnen

Et kvalitetsblad for både modelbygere og købere af industrimateriel. Mange billeder, tegninger og skitser.

Pris pr. hefte kr. 3,75.

1/2 års abonnement (8 numre) kr. 30,00.

H0-Rivarossi

er et interessant italiensk modelbaneblad med letfattede artikler selv for ikke italiensk-kyndige.

Pris pr. nr. kr. 1,90.

Årsabonnement kr. 12,00 (6 numre).

EISENBahn

er et østrigsk jernbane- og modelbaneblad i format A4 m. bl. a. store tegningsbilag og interessant jernbanestof.

Kr. 3,75 pr. hefte.

Årsabonnement (12 numre) kr. 40,00.

Distribution:

Modelbane-nyt, VIRUM

Modelbaner

er som bekendt andet og mere end den kendte sporvidde H0. I spor TT=12mm kan vi levere Dem svellemåtter a kr. 0,90 pr. yard, skinnestreng, vogne o.m.a. og Scenery landskabsmateriale kan også bruges her såvel som i spor H0 & O. A propos spor O, så har vi hjulset i messing til kr.1,75 (isolerede kr.2,10), aksellejer a kr.0,65, puffer koblinger, tagprofiler og Märklin's sporplansbog for spor O til kr.1,80 (plus porto). DINKY TOYS biler også til de store sporvidder O & 1, Märklin tandhjul o.s.v. Har De specielle ønsker om noget til disse størrelser, så skriv — og måske kan vi hjælpe Dem.

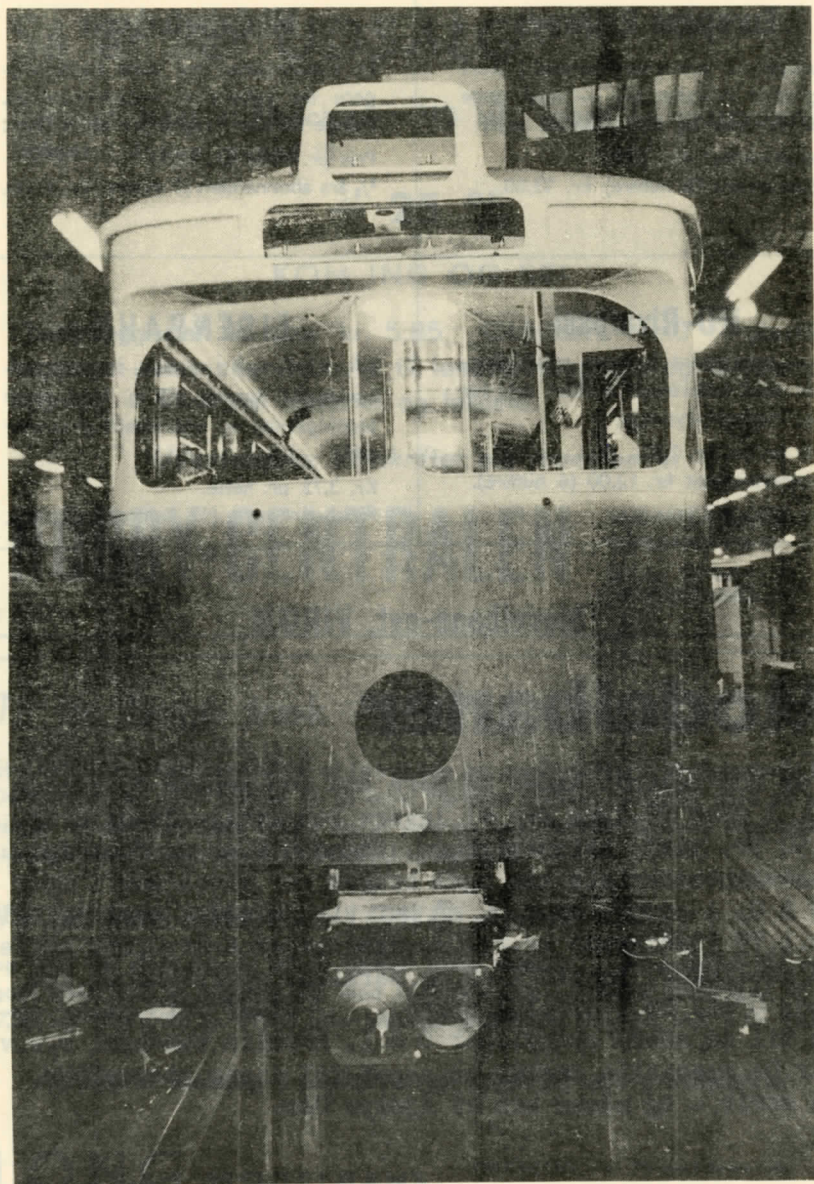


SKINNESTRENGE for spor O i matforniklet stål på lager og til kun kr. 1,50 pr. m.

BP-TOG

POSTBOX 26

VIRUM



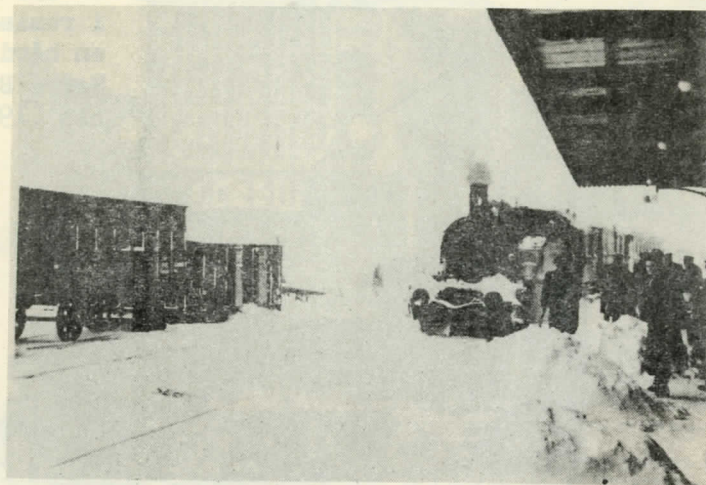
PÅ BEDDING— Göteborg Sparvågar får nye vogne (se artiklen inde i bladet).

MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBALEBLAD

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

7. ÅRGANG NR. 1 JANUAR 1958



DF 130 ankommer fra Nr. Broby (1954).

vil vi gerne ønske alle vore læsere og takke for interesse og støtte, ris og ros i det forgangne år. Når vi nu går ind i den syvende årgang, håber vi at nogle af de ønsker, vi længe har næret, må gå i opfyldelse. Nogle er mere beskedne end andre, og lad os blot med det samme ønske os 500 nye læsere eller rettere købere. Vi har i øjeblikket omkring 2500 købere, men til glæde for både de nye og de gamle, kunne vi altså ønske os 500 til. Det lyder måske af meget, men hvis blot enhver, som køber bla-

det, ville opfordre de venner og bekendte, som »lige vil låne det«, til selv at købe det, ja, så ville dette mål hurtigt være nået, og vi kunne uden tøven tage flere spændende ting op her i bladet, som vi nu må gå uden om, for at økonomien kan holde og det skal absolut være tilfældet for at sikre en regelmæssig udsendelse fremover. — Vi vil gerne her takke for de mange breve fra læserne, som efterhånden sendes os, men vi beklager, at vi desværre ikke kan svare alle med det samme. Ja, som-

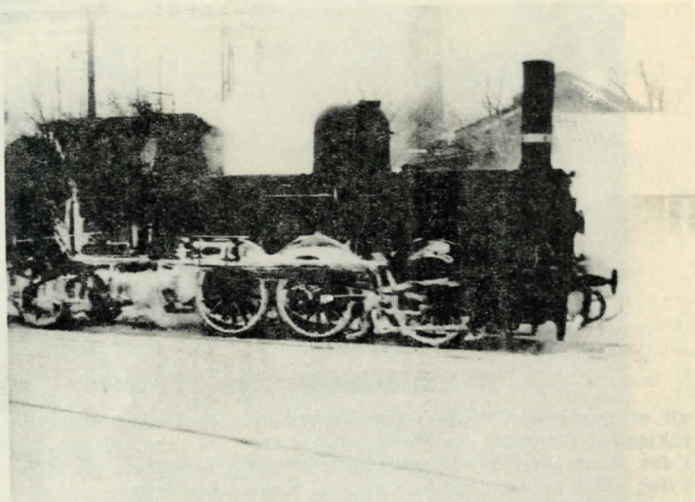
VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

Et billede, der egentlig helt uden forklaring giver indtrykket af — et dansk vinterlandskab. (Typical Danish winter scene).

Foto: DSB



DF 130 rangerer i remise efter en hård tur på Nørre Brobybanen (1954).



G 622 går i remise i Faaborg efter at have kørt godstog fra Nyborg

metider kan der gå temmelig længe, før De hører fra os, men det har sin årsag i mange ting og må ikke opfattes som en afvisning eller bagatellisering fra vor side. Det kan skyldes, at det indsendte ikke umiddelbart kan anvendes, at det skal bringes sammen med noget andet i et senere nummer eller at eventuelle oplysninger i tvivlstilfælde først må kontrolleres, og derfor kan det trække ud med svaret. Indsendte billeder vil vi også helst beholde, efter at de har været i bladet, og vi vil derfor om nødvendigt gerne godtgøre udgifterne ved

fremstilling af nye aftryk, hvis De udtrykkelig beder os om det. Og lad os få så gode og nuancerede billeder som vel muligt til reproduktion i bladet; hellere eet eller to gode fotos end fem til seks halvgade (sort-hvide aftryk). Nærbilleder er altid bedst, når blot de er skarpe, og formatet bør være 6 × 6, 6 × 9 eller 9 × 12 cm, hvis dette er muligt. Ja, det er måske mange krav, men tit kan de fleste af dem opfyldes, blot man kender lidt til dem på forhånd. — Og så får vi et godt blad, og det kan vel alle glæde sig over.

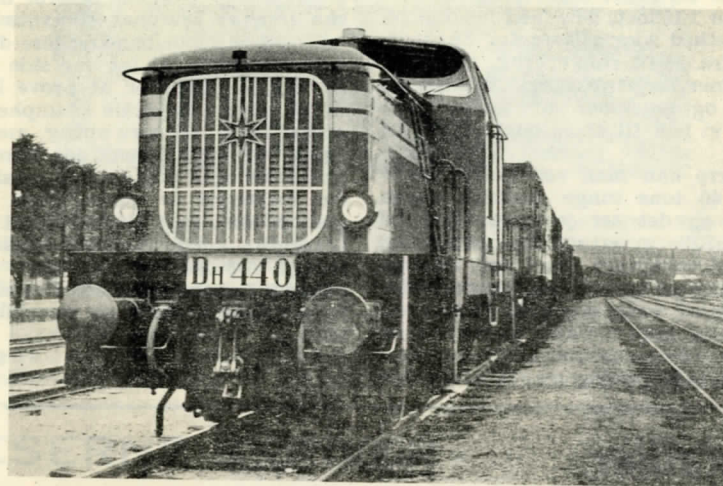
MB-NYT

Og så lidt om de aktuelle vinterbilleder. Selvom de fleste mennesker sikkert forbinder julen med sne og frost, er det som bekendt meget sjældent, vi har en hvid jul her i landet. Denne gang kan vi måske siges at have været »heldige»,

men disse billeder passer som regel meget bedre til januar måned, og skulle vejret alligevel vise sig fra den blide side i denne måned, så har de fleste sikkert vinterens ankomst i midten af december i frisk erindring.

Red.

Vi prøvekører -



DH 440 under optræk på rangerbjerget på Københavns godsbangård med 106 aksler og 1034 tons.

Som supplement til fotoet i MB-NYT i forrige måned af det tyske 3-koblede diesellok, »vi« har lejet i Tyskland for at gennemprøve, hvorledes det egner sig for danske forhold, ser jeg mig i stand til at komme med lidt kommentarer, hentet under en samtale med en fører på strækningen Tommerup—Assens.

Loket er bygget af Henschel & Sohn, og drives af en turboladet MAN 8-cylindret dieselmotor på 440 hk. Kraftoverføringen til blindakslen, der ved en kobbelstang driver de 3 aksler, er hydraulisk med automatisk gearskift. 1. gear kobles ind, når der drejes op for regulatoren, og derefter følger automatisk 2. og 3. gear, når omdrejningerne kommer op på hastigheder, svarende til 30—35 km/t, henholdsvis ca. 40 km/t. Disse tal er gældende, når loket er indstillet til strækningskørsel, hvor den tilladte maksimale hastighed er 60 km/t.

Der kan også stilles om til rangerkørsel, hvor maksimalhastigheden er 30

km/t, og samtidig sættes dødmandsordningen ud af funktion.

Om trækkevnen kan jeg oplyse, at den ved rangering på fladt terræn skal kunne gå helt op til ca. 1200 tons, og ved strækningskørsel ordner loket nemt ca. 450 tons.

Indretningen af førerkabinen er særdeles tiltalende. Der er to førerpladser, een for hver kørselsretning, og deres betjeningsgreb er koblet, så der f. eks. under rangering let kan skiftes fra den ene plads til den anden. Udsynet fra begge pladser er ganske usædvanlig godt. Man kan faktisk se den højre puffer fra førerpladsen, og der kan derfor rangeres »hårfint« med maskinen. Der er lysindikationer, dels for den indstillede kørselsretning, dels for indkoblet ranger- eller strækningsgear.

Een indvending: alle instrumenter er anbragt på eet panel, således at føreren ved kørsel i den ene retning (når han har den korteste motorhjelms forrest),

Januar 1958

skal have øjne i nakken for at aflæse dem, — og det gælder også fartmåleren.

Maskinen sætter usædvanlig blødt i gang, og føreren, jeg talte med, var fuld af lovord om den, navnlig også med henblik på dens »vejløbiggenhed«. Kun fordrede bremserne nogen fingerspidsfølelse. Blev de brugt blot en anelse for kraftigt, standsede loket, som om der stod en mur tværs over skinnerne.

Loket er nu under afprøvning forskellige steder i landet, dels med henblik på dets egnethed som afløser for de gode, gamle litra F til rangerbrug, dels som togmaskiner for strækingskørsel på sidebaner, og maskiner af denne type kommer vi nok til at se nogle af fremover.

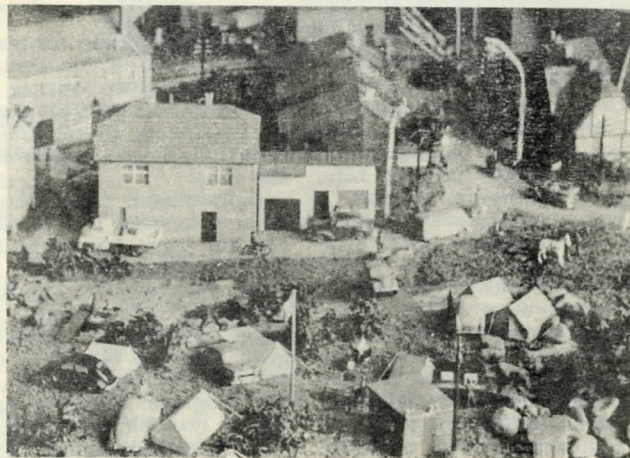
Desværre kan man vel dårligt kalde den ca. 40 tons tunge maskine nogen skønhed, og det ser jo også klart ud til, at DSB's program fremover med hensyn til trækraft går i den retning, at et »ærligt« damplok på danske skinner snart vil være noget af et særsyn. Selvfølgelig må vi ikke prøve på at stampe imod en udvikling, som for økonomien betyder endog meget betydelige

forbedringer, men — hånden på hjertet — synes De ikke også, at den rigtige jernbanestemning så vil gå fløjten? Jeg synes så absolut, at en P-maskine, en E'er, ja, selv en beskedent lille litra F, taler langt mere til os, end en MO'er, en MX'er, ja, selv en MY'er. Røgen, der taktfast og rytmisk stødes ud af skorstenen med det rød-hvide bånd, de seje, stampende bevægelser i det blanke, oliede gangtøj — se, det er jernbane — omend det for nogle måske kun er »jernbaneromantæk«.

Skulle vi modelbanedyrkere derfor ikke enes om, at vi fra vor side vil gøre, hvad vi formår, for at prøve ikke alene at bevare de gamle »dampheste«, der endnu kører, på vore anlæg, men måske endda prøve i tiden, der kommer, at genskabe også nogle af de maskintyper, der forlængst er udrangerede og hugget op, kort sagt finde tilbage til »oldtimerne«. — Og hvad det angår, er der mange impulser og gode ideer at hente i Dansk Lokomotivmands Forenings store billedværk Odin og Roeskilde, udg. 1952.

C. J. A.

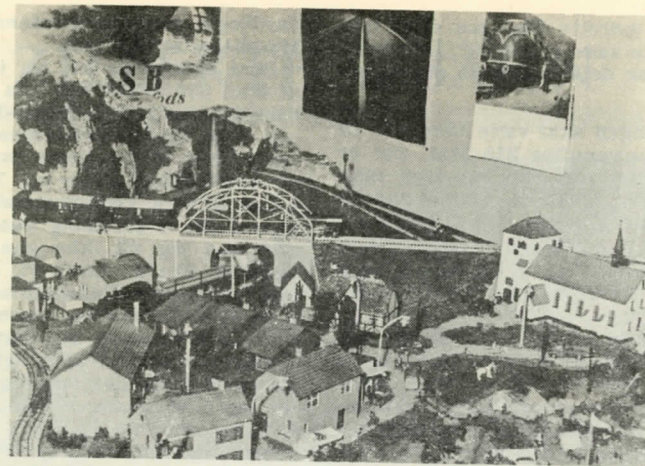
Detaller



Som ivrig læser af Deres blad tillader jeg mig at sende Dem et par billeder af mit modelbaneanlæg i størrelse HO. Bortset fra signaler og loks er alt

selvlavet, også spor og sporskifter. — Skiftespolerne i sporskifterne er LONG's, ellers er alle huse og vogne bygget efter egne tegninger, og kirken

MB-NYT



er en nøjagtig model af en af Sønderborg omegns kirker, Ulkebøl kirke(?); kulkranen, remiseportene og vandkraner er alle fjernbetjente ligesom drejeskiven selvfølgelig er elektrisk. Samtlige vogne er bygget af træ, karton og blik, og alle personvogne er bygget med lys i. Vognmateriellet består af 24 vogne,

deraf 4 bogiepersonvogne. Selve anlægget er ikke så stort, ca. 25 m spor, men jeg har lagt vægt på at få alt så detaljeret som muligt, og jeg har brugt det meste af min fritid i 3 år med at bygge det op. — Til sidst en tak for Deres udmærkede blad og venlig hilsen.

E. Andersson, Sønderborg.

LÆSERNE SKRIVER -

Vi har modtaget:

Da jeg af Hr. James Steffensens Meddelelser i MB-NYT har forstaaet, at det endnu ikke er for sent at kommentere det europæiske Standardiseringsudvalgs Gerninger, vil jeg gerne have Lov at fremkomme med nogle Bemærkninger til det af de fremkomne Norm-Forslag, der angaar Hjulnormerne og vedr. disse specielt Udformningen af Flangerne. Thi det forekommer mig, at man har syndet energisk paa dette punkt, og det er ærlig talt synd for kommende Generationer, som blaaøjede vil købe Hjul, lavet efter det høje europæiske Raads Normer, i den Tro, at de kan faa deres Modeltog til at blive paa Skinnerne. Det bemærkes, at jeg kun taler om HO, andre Skalaer har jeg ingen Erfaring med.

Jeg har intet Kendskab til, efter hvilke Principper man er kommet frem til de foreslaaede Normer, men hører gerne derom. Jeg tror det ville være en

Om hjulstandarder og sikker kørsel

god Idé med en Forklaring, for ellers vil lavsindede Personer i kommende Tider uimodsagt kunne fremsætte den Paastand, at Raadet blot har taget en »voxen« Flange, hugget en Hæl og klippet en Taa, og derefter gaaet videre i Dagsordenen.

I Tidens Løb er jeg kommet til det Resultat, at den megen Diskussion om Hjulstandarder i vidt Omfang er overflødig, fordi Hjul af de forskellige paa Markedet værende Standarder (bortset fra Trix) udmærket kan gaa sammen, naar blot Flanger og Sporskifter er hensigtsmæssigt udformede. Dermed være ikke sagt, at Normer ikke er ønskelige, men daarligere Normer er værre end ingen.

Lad os tage Flangerne først.

Mod den foreslaaede Norm er min Hovedindvending, at Flangens Yderside c: den Side, der vender mod Skinnen, er altfor stejl. Vinklen mellem Flangens

Side og det lodrette Plan bør efter min Erfaring ikke være under 30°. Udgangspunkterne for dette Resultat er følgende:

1) Hældningen skal være beregnet til Minimum Kurveradius 375 MM. Det er Fabriks-Diameteren, og jeg tror ikke at Fabrikerne, selvom de skulde antage de nye Normer, vil gaa fra deres Minimumskurver. Saavidt ses er ogsaa langt de fleste af de Planer til Anlæg, der har været i MB-Nyt, tegnet med denne Minimumradius.

2) Da Afsporinger i de 99 af 100 Tilfælde skyldes, at Kanten af Flangen rammer en Forhindring, normalt Spidsen af et Hjertestykke eller et Skinnestød, hvor Skinnene enderne ikke flugter, maa Flangen hælde saa meget, at Kanten ikke selv i de skarpeste Kurver kan komme til at berøre Skinneskanten. Her ved maa regnes med en vis Margen for daarlig Sporlægning; det er jo ikke alle, der synes, at det er evigt dejligt at lægge Spor.

Naar man herefter skal søge at naa frem til den rette Hældning på Flangen, maa man indrette sig efter det »vanskeligste rullende Materiel«. Dette er dels saadant med lang, fast Axelafstand og store Hjul, d. v. s. Lokomotiver, og dels — sjovt nok — den modsatte Yderlighed, ganske kort Axelafstand og smaa Hjul, f. Ex. amerikanske Godsvogsbogier og Skinnebusbogier. (Disse er vanskelige p. Gr. af Bogiernes Tilbøjelighed til at løbe paa skraa i Kurver i Kraft af Spillerummet mellem Flanger og Skinner).

Da mit Kendskab til Matematik er rent periferisk, har jeg ikke kunnet regne mig til den teoretisk mindste Hældning, der opfylder de nævnte Forudsætninger, men maaske findes der en matematisk indrettet Læser, der havde Lyst. I Stedet har jeg tegnet det hele op i 10 Gange naturlig Størrelse og er som sagt kommet til en Hældning paa 30° som tilfredsstillende. Med en Flangehøjde paa 1 mm maa Flangetykkelsen herefter blive 0,75 mm. Man kan formentlig saa passende satte Afstanden mellem Flangernes Indersider til 14,4 mm, og mellem Tvangsskinnens Ydersider til 14 mm. Som Forsøgsobjekter har jeg regnet dels med et Lokomotiv med Axelafstand 60 mm og 22 mm Drivhjul og dels med en amerikansk Stan-

dardbogier med Axelafstand 18 mm og Hjuldiameter 9,5 mm.

Som Sidespring vil jeg iøvrigt mene, at man udmærket kan gaa et Skridt videre og gaa ned til Skala-Flanger, hvis alle Hjul enten ekvilibrerer eller affjedres og alle Vogne gøres tunge, saaledes at Axeltrykket bliver ca. 75 Gram, for Lokomotivers Vedkommende 150 Gram. Men dette er foreløbig paa Forsøgsstadiet, saa jeg vil ikke gaa ind for det endeligt. For de fleste vil dette vel ogsaa synes som Galimathias.

Angaaende mindre væsentlige Punkter ved Normerne. Jeg kan ikke umiddelbart se Nyttens af at give Flangens Yderside Hældning, med mindre det er for at lede Flangen blidt ind bag Tvangsskinnerne. Dette burde være overflødig, hvis Tvangs- og Vingeskinner bliver lavet rigtigt, c: i Form af et meget fladt V i Stedet for som man oftest ser, i U Form. Jeg tror, at Sporskiftfabrikanterne vilde have mere Glæde af at se paa, hvad DSB laver, end hvad Märklin laver.

Overgangen mellem Flange og Køreflade bør vistnok være en stump Vinkel, men vil man absolut have den som en Kurve, saa for mig gerne, det er sikkert lige godt, bortset fra at det er nemmere at skrabe Snavs væk, naar det er en regulær Vinkel.

Kørefladen er foreslaaet med Hældning. Jeg har forstaaet, at der i Prototypen er mange og gode Grunde til Hældning, de fleste baseret paa, at Jernbanevogne er saa tunge, som de er. I Model spiller Vægten ikke den samme Rolle, saa det afgørende maa vel blive, hvad der er lettest og billigst at producere.

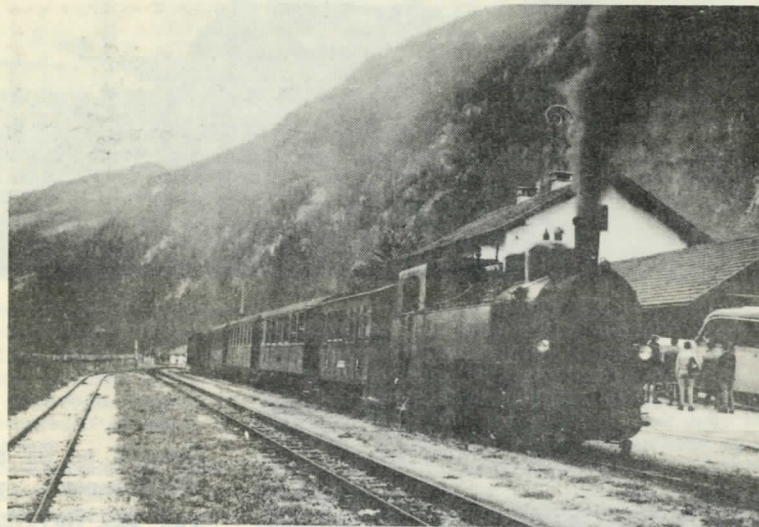
Saa meget om Hjul. En anden Forudsætning for god Kørsel er som nævnt hensigtsmæssigt udformede Sporskifter.

Af disse findes — saavidt jeg kan se — to Typer. Den ene, den Englænderne kalder Universal Point, hvor hele Midterstykket fra Tungespids til Vingeskinner er i eet Stykke, som drejer om en Midtertap, saaledes at der ikke er noget Skinnegab ved Spidsen af Hjertestykket. Naar det er lavet nøjagtigt, er det idiotsikkert, men dels er det svært at tilpasse Midterstykket nøjagtigt, dels kræves en Laaseanordning.

(fortsættes side 9)

MB-NYT

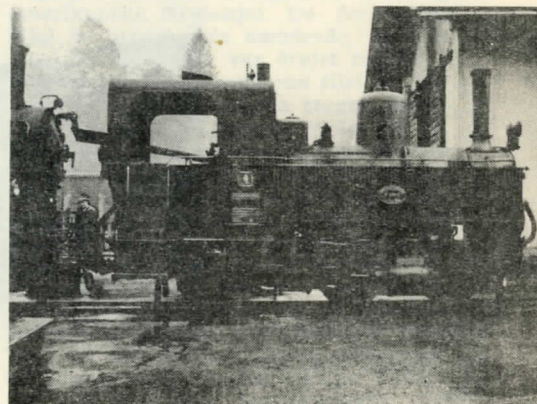
ZILLERTHALBAHN



Og gennem en af Østrigs smukkeste dale, Zillerthal, løber en interessant og charmerende lille jernbane, Zillerthalbahn. Den er åbnet år 1900 og udgår fra Jenbach, hvorfra ogsaa tandhjulsbanen til Achensee udgår. Banen er 31,7 km lang med sporvidde 760 mm. Driftmateriellet består af 5 stk. damplokomotiver plus 1 motorvogn. Damplokomotiverne er bygget i tiden 1900—1930. De fire af dem er 0 C 1 — tendermaskiner; store kraftige og ret moderne maskiner. Et par af dem er med højtliggende kedel, overheder og dynamoanlæg for maskin- og togbelysning. Den 5te af maskinerne (den har nr. 4) er en lille fikts 1 B 0 tendermaskine med vandkasser, der går helt hen til fronten af røggammeret. Den er bygget i 1905. Denne maskine har ikke stor trækraft og er nærmest i reserve, men den kører dog en del i sommertiden. Banen råder endvidere over en motorvogn. Denne blev bygget i 1928 i Wien hos »Warchalowski« som benzinelektrisk vogn. Den svarede dog ikke til forventningerne og brugtes kun sjældent; til sidst fjernede man hele maskinanlæg-

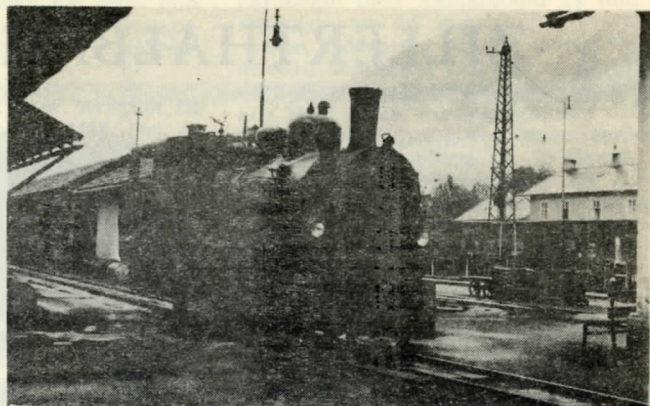
get, og vognen løb derefter som almindelig personvogn.

I 1953 gik man igang med atter at indrette den som motorvogn; den fik to »Semmeringer«-dieselmotorer på til Zillerthalbanens loko nr. 4 fra 1905 - 1 B 0 (T) ved re-misen i Jenbach.



Januar 1958

Kraftig O C 1(T)
maskine fra 1930
ved remisen i
Jenbach.

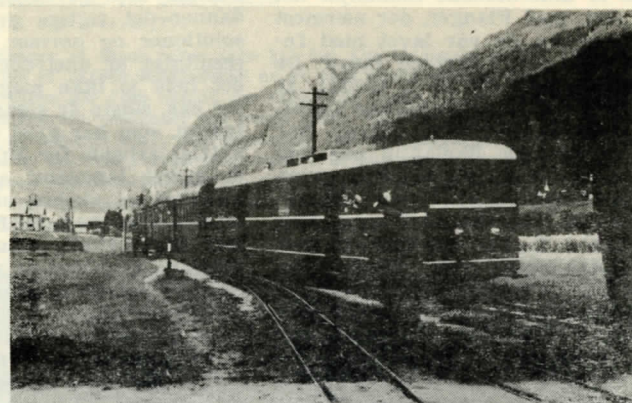


Ophold på en af
stationerne på
vej til Mayrhofen
Bemærk at første
vogn er 2-akslet
og anden er bo-
gievogn med luk-
kede endeperron-
er.



E-vogn tilhøren-
de Zillerthalba-
nen.

Zillerthalba-
nens motorvogn
med personvog-
ne.



sammen 230 hk med hydraulisk kraft-
overføring. Vognen toges i brug i marts
1954. Den kører nu mest med 2 stk.
4-akslede moderne bivogne, hvoraf den
ene er spisevogn. Vægten er 27 t, maxi-
malhastigheden 40 km/t og den har 34
siddepladser.

Vognmateriellet på Zillerthalbanen er
en morsom blanding af små hyggelige
2-akslede vogne og store moderne bogie-
vogne med lukkede endeperroner. De

fleste af godsvognene er 3-akslede.

Foruden den store persontrafik især
turister, kører banen med en hel del
gods, dels tømmer, dels forskellige kalk-
produkter fra et nærliggende kalkværk.

Zillerthalbanen er i det hele taget et
mønster på en smalsporbane og den vil
sikkert vedblive at køre i mange år
endnu.

S. Jørgensen.

(Næste gang: Murthalbahn)

(fortsat fra side 6)

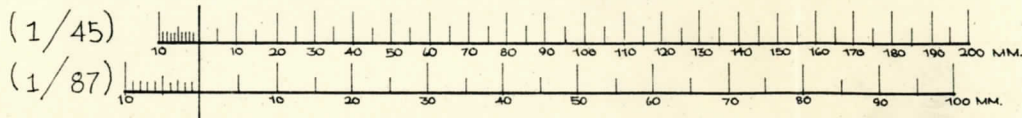
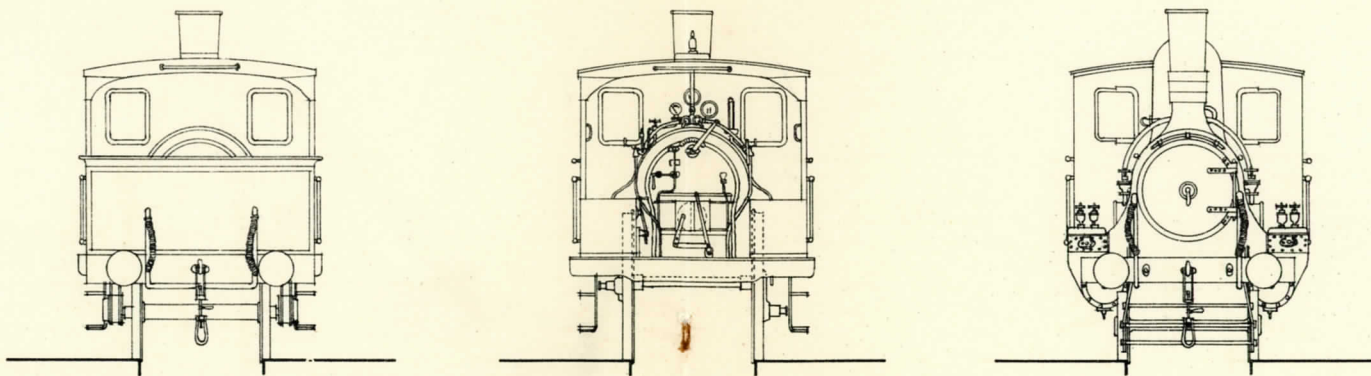
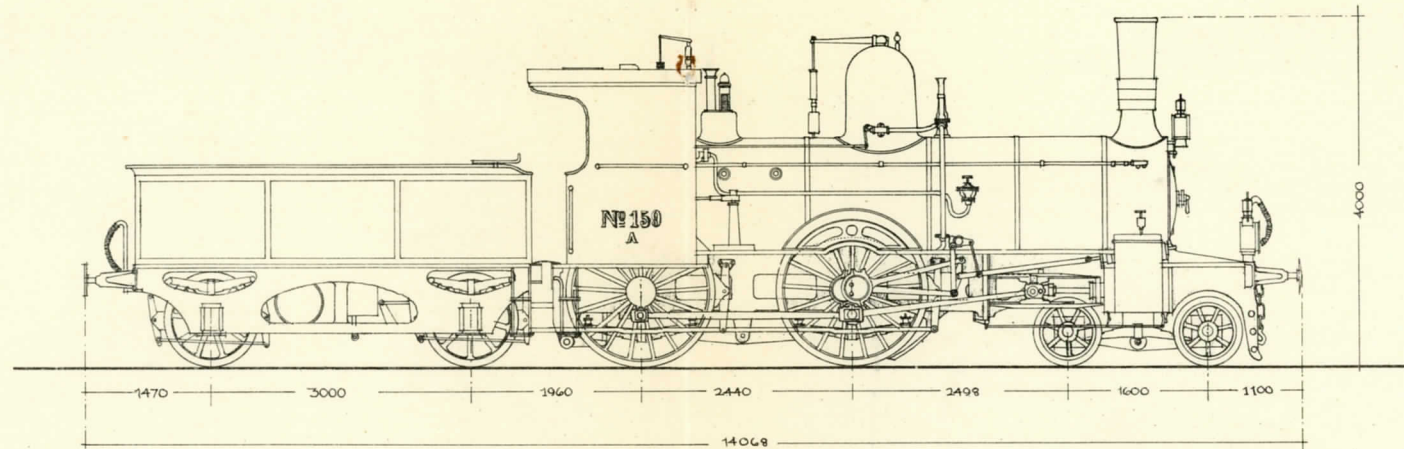
Om hjulstandarder og sikker kørsel

for det Lokomotiv, der kører ind i
Sporskiftets krumme Spor, ellers, naar
dets Hjul er kommet forbi Midtertap-
pen, vil trykke Midterstykket over og
derefter afspores mod Hjertestykket.
Denne Sporskiftetype egner sig næppe
til Hjemmefremstilling, men det var
maaske noget for en Fabrik?

Den anden Type er et ganske almin-
deligt Sporskifte, der blot er ret i beg-
ge Spor ca. 3 cm før og efter Hjerte-
stykkets Spids. Derved bliver Sporskif-
tet nogle cm længere, men de Par cm
er godt »givet ud«. Det rette Stykke be-
virker, at Hjulene løber lige gennem
Hjertestykket uden Hjælp af Tvangs-
skinnerne. Paa mine Sporskifter er
Tvangsskinnerne — hvor de findes, det
er kun paa Halvdelen af Sporskifterne
— anbragt efter Märklins Standard 1,5
mm fra Køreskinnerne, og paavirker
saaledes ikke Skalahjul. De fleste af mi-

ne Sporskifter er lavet med Hældning
1:5, men nogen Forskel har ikke
kunnet mærkes ved Sporskifter med
Hældning 1:6 og 1:7, formentlig fordi
det rette Stykke er tilsvarende længere.

De fremsatte Teorier har jeg forsøgt
at verificere med Forsøg med Märklin,
Rivarossi, Long, Hornby-Dublo og Tri-
ang-hjul, og danske, engelske, tyske og
amerikanske Skalahjul. De forskellige
Hjul er prøvet dels uændrede, og dels
efter at Flangerne var drejet ned til 1
mm Højde, og Ydersiderne filet til 30°
Hældning eller ogsaa saa megen Hæid-
ning, Flangens Tykkelse vilde tillade,
hvilket for Skalahjulenes Vedkommende
kun vil sige ca. 20°. I alle Tilfældene
blev Resultatet færre Afsporinger. En
Rivarossi 4-axlet aaben Godsvogn med
ændrede Flanger paa den ene Bogie og
uændrede paa den anden afsporede næ-
sten konstant paa den uændrede Bogie,
mens den anden løb godt. Det bedste
Bevis leverede dog Hornby-Dublo Hju-
lene, der har Flanger, der er tykke nok
til Neddrejning til den rigtige Form..
De blev OK efter Doktoreringen. Til



DSB.	PERSONTOGSLOKOMOTIV LITRA A	NR. 133, 153, 157-59.	MODELbane - NYT	TEGN: 4. DECEMBER 1957	SKALA: HO
	BYGGET: NR. 133 AF „BORSIG“ 1882; NR. 153, 157-59 AF „HARTMANN“ 1886-88	JANUAR 1958	O. BRANDSTRUP JENSEN	MÅL: 1/1	

Gengæld er amerikanske Skalahjul det argeste Jux, med Flanger, der nærmest ser ud, som om de var lavet med Indersiden udad og Ydersiden indad. De var haabløse, men det er jo muligt, at jeg har faaet fat i nogle uheldige Exempplarer. Hvad Lokomotiver angaar, har min My'er ændrede Skalahjul paa den ene Bogie og Long Hjul paa den anden og afsporer næsten altid paa »Skalabogien, saa de Hjul skal skiftes ud. Min Hornby O-C-1 T. har engelske 18 mm ændrede Skalahjul, hvor Hældningen kun er knap 20°, og er ikke helt tilfredsstillende, men nu kan den da køre et Stykke uden Afsporing i Stedet for som tidligere kun staa og pynte.

Selv om jeg med ovenstaaende næppe kan gøre mig Haab om at faa ændret de foreslaaede Standard-Normer, haaber jeg hermed at have henledt Opmærksomheden paa et Par yderst vigtige Sider i vor Hobby, Sider som jeg ikke mindes at have set under Diskussion, formentlig fordi man tager det for givet, at hvad der er fastslaaet som Normer eller fabriksfremstillet ogsaa er godt og rigtigt og gennemprøvet.

Jørgen Stürup,
Birkerød.

Ovenstående betragtninger rører givetvis ved et spørgsmål, som måske mange modelbyggere har stillet sig selv eller andre, og som vel kunne formuleres således: På grundlag af hvilke teoretiske og praktiske beregninger og erfaringer er MOROP kommet frem til de nu foreslåede normer og foreliggende udkast til flere sådanne. Vi ved, at mange lande i Europa, men dog langt fra alle, har deltaget i MOROP, men spørgsmålet er sikkert, hvordan valget af de enkelte landes repræsentanter går for sig, hvor mange modelbyggeres stemmer, der får deres talerør gennem disse repræsentanter. Er det i alle tilfælde et tilstrækkeligt bredt udsnit af de anskuelser, der måtte være om problemerne, der kommer til udtryk gennem MOROP. Det er så givet et påskønnelsesværdigt og absolut filantropisk arbejde, der gøres af alle de medlemmer af MOROP, vi kender til, men desværre er det jo heller ikke helt billigt at rejse til kongres i udlandet hvert år. Derfor skylder man både modelbyggerne i almindelighed og repræsentanterne i særdeleshed, at de på MOROP's møder kan

komme med et arbejdsmateriale, der danner det rigtige grundlag or de resolutioner og normer, som skulle blive resultatet af anstrengelserne. Ellers er det hele jo ikke megen nytte til. Når for eks. sidste år signaling, James Stefensen, som har gjort et stort og uegenlystigt arbejde for MOROP, måtte tage et meget langsomt arbejdende udvalg grundigt »i skole«, så viser det også, at der ikke bag MOROP's medlemmer står tilstrækkelig mange aktive modelbyggere, som kan og vil give deres mening til kende. Dette er beklageligt, da man bl. a. gerne vil interessere fabrikanterne af modelbanemateriel for normerne; men disse hører sjældent (eller aldrig) fra deres købere, at varerne skal opfylde NEM-standarderne. Der må derfor NU gøres en indsats fra ALLE modelbyggere, og MB-NYT åbner med glæde sine spalter for forslag, kritik, nye spørgsmål m. m. i forbindelse med MOROP's arbejde, og vi håber, at bladets mange læsere både i Danmark og i det øvrige Norden vil lade høre fra sig og »tage bladet fra munden«.

Red.

PS. Enhver er som bekendt velkommen til her i LÆSERNE SKRIVER at fremkomme med Deres meninger, selv om disse måske ikke altid falder helt eller delvis sammen med bladets (redaktionens) opfattelse.

RETTELSE.

I artiklen i forrige nummer (12/57) omtales Hjørring Privatbaners bænkevogne, men jule- eller sætternissen havde været på spil, idet linierne fra og med »Endelig kan man jo...« gælder en helt anden vogn og slet ikke skulle have været med under denne vogn.

LITTERATUR

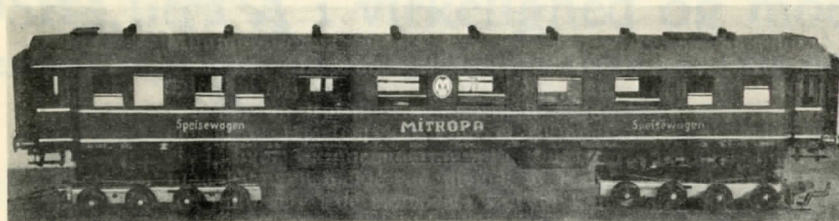
Billedheftet »Odin og Roeskilde«, som enhver jernbaneinteresseret bør have, kan endnu fås ved indsendelse af 10 kr. til Dansk Lokomotivmandsforening — Hellerupvej 44, Hellerup, postgiro 20541.

MB-NYT

NYT FRA HAASE

Paul O. Hansen: JERNBANEANLÆG for modelbyggere (Skala H0). 78s. ill. heft. kr.12,75.

En bog om modeljernbaner på dansk hører ikke til det almindeligste blandt årets boghøst, og den nye bog i serien af HAASES HOBBY-BØGER er et velkomment supplement til literaturen om dette emne. Forfatteren går frem skridt for skridt og fører via et "junioranlæg" læseren frem til de mere komplicerede problemer ved næste anlæg "senioranlægget". Der er specielle afsnit for opbygning af skinner m.m., sikringsanlæg, terrainopbygning, flere sporplaner gennemgås og der slutes af med DSB's signalreglement i uddrag med tegninger i H0. Dette sidste afsnit bør fremhæves som særdeles værdifuldt, ligesom NEM-standarder er medtaget. Vejledning i bygning af rullende materiel leder man forgæves efter i bogen, men ellers er den en god og populær "allround" bog om vor hobby, dog begrænset til modelbaner i H0.



Der findes endnu nogen - som dyrker det helt store sporvidder, som for eks. hr. Holzapfel fra Leipzig, der har bygget denne model af en spisewogn i spor 1 med blokvogne.

GODT NYTÅR

OG

Velkommen i

III. katalog kr. 1,50

MODEL & HOBBY Løvstræde 2, København K.

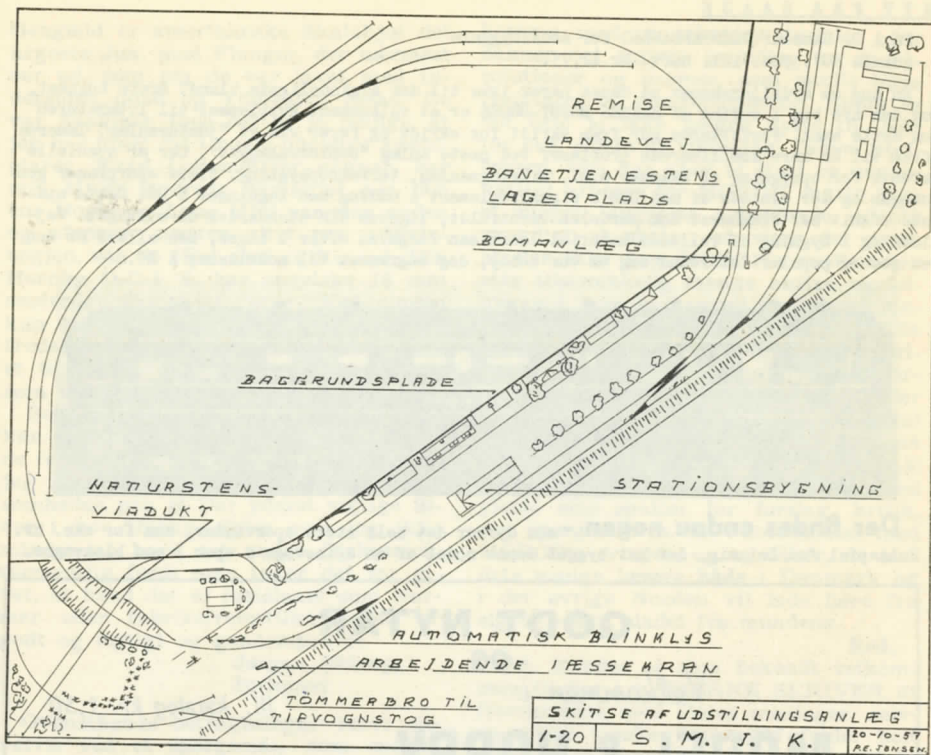
(v. Købmagergades posthus). Byen 3010. Postkt. 73 521.

Stor hobbyudstilling i Slagelse

I dagene 29. novbr.—1. decbr. har der været afholdt en stor hobbyudstilling på Hotel Casino i Slagelse, med deltagelse af bl. a. akvarie-, radio-, frimærke-, foto-, male- og modeljernbaneklubber, samt et væld af »uorganiserede« udstillere, der viste forskellige hobbyarbejder lige fra 80 kg tunge kirkeklokker til smukke træskærerarbejder og skønne gulvtæpper.

Slagelse model-jernbane klub deltog med et til denne lejlighed bygget anlæg, og vi kan vist uden at prale sige, at vort anlæg havde langt den største publikumsinteresse. Anlægget var opbygget i

et hjørne af udstillingssalen og udfordret som en ringbane. Den for publikum synlige del af anlægget var opbygget som en mindre landstation med et krydsningsspor, der i hver ende var forlænget således, at der fremkom til lange udtræks- og opstillingsspor. Ved det ene var der monteret en lille kran, hvor en lille mand drejede rundt på et håndsving og derved hejsede krankrogen op eller ned, en detalje, der gjorde stor lykke. Fra det andet opstillingsspor førte et vigespor til banetjenestens oplagsplads med svellestabler, skure og gamle vognkasser, der var arrangeret passende rodet. Også en værkstedsvogn var



henstiller der. Live ved siden af var stillet en remise, med plads til to maskiner. Det var måske lidt umotiveret på så lille en landstation, men vi ville gerne vise så fyldigt et anlæg som muligt, og desuden »alt for publikum«. Ved remisen fandtes oliebeholdere og en model af de nye sandingsanlæg, som for tiden bygges til MY på forskellige stationer.

Selve stationsvejens omgivelser var det lykkedes os at arrangere meget naturligt. Den var forsynet med en del huse, og vejen førtes i begge ender over hovedsporet. I den ende, mod remisen, var opstillet et virkende bomanlæg med klokke, og den anden overskæring var sikret med automatisk blinklys. I den modsatte side af anlægget som remisen, førtes banelinien gennem en gennemskæring. Dette var lavet for at få en naturlig anbringelse for en model af en kampestensviadukt, som kendes fra vestbanen. Der i nærheden, og ved det ene udtræksspor, var opstillet en model af en tømmerbro, hvorpå der stod to tipvognstog fra vort stenbrud.

Som baggrund, og afslutning af det for publikum synlige anlæg, var arrangeret en bagvæg, der gik ca. 40 cm op over terræn. Betjeneren af anlægget skete bag denne væg. Der var bygget en særlig betjeningspult, hvorfra manøvreringen af anlægget kunne ske lettest mulig. Sporskifterne i hovedsporene var elektriske og ligesom signaler, bomanlæg og kran betjent ved tryknap. Bag »kulisserne« var monteret en del sporskifter med udtræksspor, hvor de tog og maskiner, der ikke var i drift, kunne op-rangeres og nemt udveksles.

Vi havde hele vor trækraftpark, ialt 31 stk., til rådighed på udstillingen. Desuden var der henimod 100 vogne af forskellig art til disposition, og det var en enorm trafik, der blev præsteret i de 3 dage, udstillingen varede. Der kørt på anlægget 23 timer af 26 mulige, og der blev kørt ca. 2 tog hvert minut. Det er ca. 2800 tog, og da ringbanen var 21 meter lang, bliver det omtrent 60 togkilometer. Hvert tog var vel på 20 aksler, eller ialt ca. 1200 vognakselkilo-

MB-NYT

meter — en distance som fra København til Frederikshavn og retur, eller omtrent lige så meget, som der har været kørt på vort anlæg i dets første ti år.

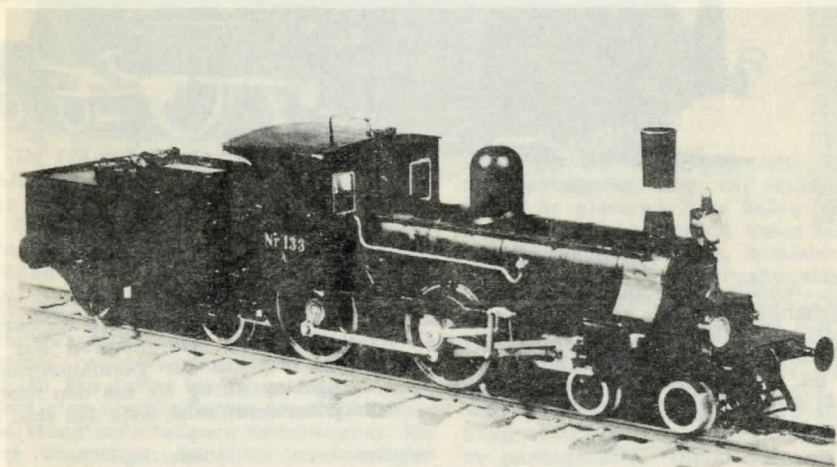
Opbygningen af udstillingsanlægget har taget ca. 4 uger, og nu bagefter forestår der et større restaureringsarbejde på vort rigtige anlæg, hvorfra der

er lånt en del spor og huse med mere. Det var et trættende job at bygge udstillingsanlægget, medens selve udstillingen var morsom, og det store publikumsbesøg, ca. 7800 betalende gæster, og det dermed pæne overskud taget i betragtning, var det en stor og interessant oplevelse.

S. J. & P. E. J.

DSB's litra A i virkelighed og model

BESKRIVELSE AF BYGNING AF LOKOMOTIV LITRA »A« I STR. 0-1/45



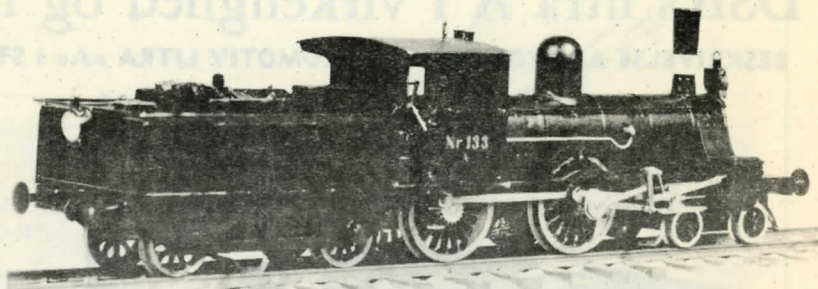
Denne maskine adskiller sig i sin opbygning kun lidt fra SFJ nr. 18, som tidligere er beskrevet her i bladet, men lad os dette til trods begynde ved begyndelsen.

Traditionen tro anskaffede vi de til maskinens opbygning nødvendige dele, såsom motor, hjul og de til udvekslingen nødvendige tandhjul. Motoren er i dette tilfælde ny og af den type, der anvendes til blinklys i automobiler. Den er af samme konstruktion som Bosch, men en del mindre. Den måler 43 gange 46 mm efter at dens overflødigede dele er afmonteret, og bundpladen, der er af et plastilignende materiale, er beskåret, og er netop lille nok til at anbringes mellem tenderens rammeplader. Ankerakslen er på kommutatoren forsynet

med en snække, der ikke er til at fjerne, men da den har en ca. 8 mm dyb udboring, der kan anvendes til anbringelse af en aksel, har den jo en glimrende mission som muffe. Uden på snækken er presset et svinghjul af metal, der er 25 mm i diameter og 13 mm langt, hvilket er stort nok til at give motoren, og dermed maskinen en behagelig blød igangsætning og tilsvarende standsning. Motoren er monteret dybt mellem tenderens rammeplader med feltmagneten nedad. Den er monteret på en svær tværgående plade, der er loddet til rammepladerne. Denne plade bærer tillige omskifteren, der er af M.E.C. fabrikat. Der er af pladshensyn kun anvendt een dæklade med 3 gange 3 stillinger. I omskifterens drejelige midtersektion er med en

Januar 1958

13



Model i størrelse 0 af litra A nr.133

1/8" maskinskrue fastspændt omstillingshåndtaget, der rager op gennem tenderens kulkasse. For at undgå eventuel kortslutning, er omskifteren monteret på metalpladen, med en plexiglasplade som mellemlæg. Tenderrammen er

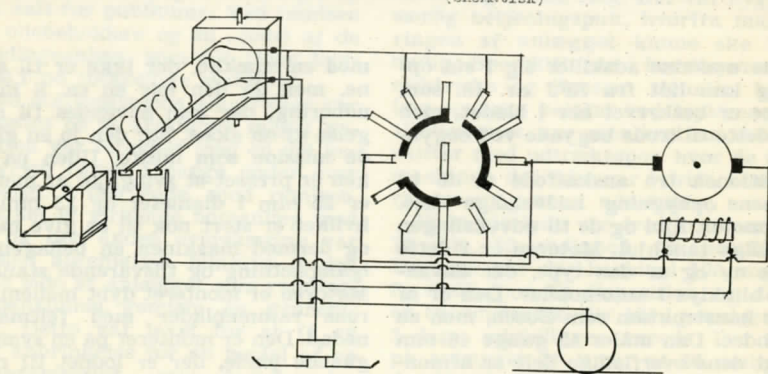
af 0,7 mm messingplade, hvorpå der er loddet metallejer med attrappfjedre af hvidblikstrimler. Da motoren har feltmagnet i stedet for permanentmagnet som SFJ nr. 16 og 18, må den udstyres med polariseret relæ, hvis den skal kun-

Polariseret rels.

Omskifter.

Motor.

(skematisk)



Skitse over polariseret rels og den elektriske forbindelse.

Iøvrigt er dette arrangement behandlet mere udføreligt i MODELBRÆN 6 af samme forfatter.

ne ændre kørselsretning ved polvendning af kørestrømmen, og da vort anlæg er opbygget efter dette princip, er der bagest i tenderen monteret sådant et relæ. Det består af en elmagnet, der er monteret i et stykke isolationsplade, hvori der tillige sidder et par kontaktfjedre med nysølvkontaktstykker. Dette emne er ophængt på et par små stifter, således at det let kan dreje mellem 3 kontakstifter i monteringspladen. Om elmagnetens yderste ende er desuden anbragt en permanentmagnet, i dette tilfælde fra en gammel radiotelefon. Elmagnetet er bevirket med ca. 6000 vikinger af 0,1 mm cu ledning, der er lak-

isoleret. Jeg anvender i regelen gammel ledning fra gamle radiotransformatorer eller lignende. Nærværende skitse viser den elektriske forbindelse mellem omskifter, relæ og motor. Tenderoverdelen er af hvidblik. På dens sider er pålodet forstærkninger, der også er hvidblik. På tenderkassens dækplade er loddet kanter for kulkasse, værktøjskasse samt dæksel over vandfyldningshuller. Desuden findes der fyrværktøj og en reserveskovl. Relæets bundplade er tilpasset således, at tenderkassen netop kan presses ned derover og derved holdes på plads.

(fortsættes i februar-nummeret)

GÖTEBORG SPORVÄGAR

NYA VAGNAR

De 125 spårvagnar, som beställts hos AB Hägglund & Söner, börjar nu att ta form i verkstäderna i Örnsköldsvik.

Hur komma då vagnarna att se ut? Ja, jämfört med nuvarande innerstads-vagnar ökas vagnskorgens längd från 13 till 14 meter. Bredden ökas från 2,5 till 2,65 meter. Vagnarna bliva således ungefär lika långa och breda som de gamla boggievagnarna på längedraglinjen. För övrigt blir utrustningen i mycket stor utsträckningen densamma som på Hägglunds tidigare motorvagnar. En del väsentliga konstruktionsändringar ha dock gjorts.

Vagnarna bliva multipelvagnar, d.v.s. flera vagnar, dock högst fyra, skola kunna hopkopplas till ett tåg, som köres från den första vagnens förarhytt. Eftersom samtliga vagnar ha motorer, får ett sådant tåg snabbt upp hastigheten. Av samma orsak sker inbromsningen också mycket snabbt. Hela vagnen manövreras elektriskt utan hjälp av tryckluft. Mekanisk och elektrisk hopkoppling sker med s. k. Scharfenbergkopplingar. Dessa kopplingar sammanlänka vagnarna automatiskt, när två vagnar köras intill varandra. Losskoppling sker från den bakre vagnens förarhytt. Albertkopplingar och kopplingskablar, som finnas på de nuvarande vagnarna, komma således icke att finnas på de nya.

För att ventilationsluften skall bliva så ren som möjligt, ha luftintagen flyt-

tats upp till taket och sitta framför strömavtagaren, som, till skillnad från förut, är placerad över bakre boggien. Det soft, som bildas då kolen i strömavtagareskenan förslits, kommer på så sätt inte ned i ventilationskanalerna.

Påstigning skall ske längst fram och de båda avstigningsdörrarna äro placerade på vagnens mitt. Påstigningsdörrarna bliva två och av samma typ, som redan användas. Manövreringen bliver dock elektrisk. Utgångsdörrarn däremot, bliva utåtgående och skola knuffas upp av passageraren. Under vagnens gång äro de förre glade. Dörr- och soffplaceringen är i stort sett densamma som i de nyaste bussarna. Förareplatsen är ordnad med tanke på enmansdrift och konduktörsplatsen är strax till höger om ingångsdörren. Passagerarna komma alltså att få röra sig bakåt i vagnen. Destinationsskyltarna bliva desamma som på de äldre hägglundsvagnarna. Dock tillkommer inne i kupén en skylt, som visar linjenumret och namnet på ändstationen. Denna skylt får samma utförande och storlek som den, som på nuvarande vagnar finnes utvändigt vid konduktörens plats.

Vagnarna äro konstruerade för utomhusuppställning. Uppvärmningsanordningar finnas, vilka hålla särskilt förare- och konduktörsplatserna väl uppvärmda.

Sandboxarna kunna fyllas såväl utifrån som inifrån vagnen. Sandrör bli-

ver det dock endast vid den främre boggien.

Utvändigt vid fram- och bakgavlarna finnas klätterskydd. Dessa skola hindra vagnarna att vid svåra sammanstötningar tränga in i varandra. Man får dock hoppas att de kör- och bromsegenskaper vi vänta av de nya vagnarna, skola verksamt bidraga till att sådana kollisioner ej inträffa.

Tekniskt sett.

Liksom å tidigare hägglundsvagnar bliva drivmotorerna 4 st. halvspänningsmotorer att vardera 50 kw. Den ändringen har införts, att motorerna ej få några egna ventilationsfläktar. Kyl luften kommer i stället från ett särskilt trumsystem inne i vagnen, anslutet till en fläkt på 24 volts omformaren. Motorerna komma således alltid att stå under ett visst luftövertryck och genomspolas av kyluft. Ett problem vid det tidigare utförandet av motorerna har varit, att vatten sugits in och i vissa fall t. o. m. orsakat överledning mellan fälltspolar och stativ. Man kan räkna med att dylika fel ej behöva förekomma, när man nu går in för separat ventilationsfläkt för motorerna.

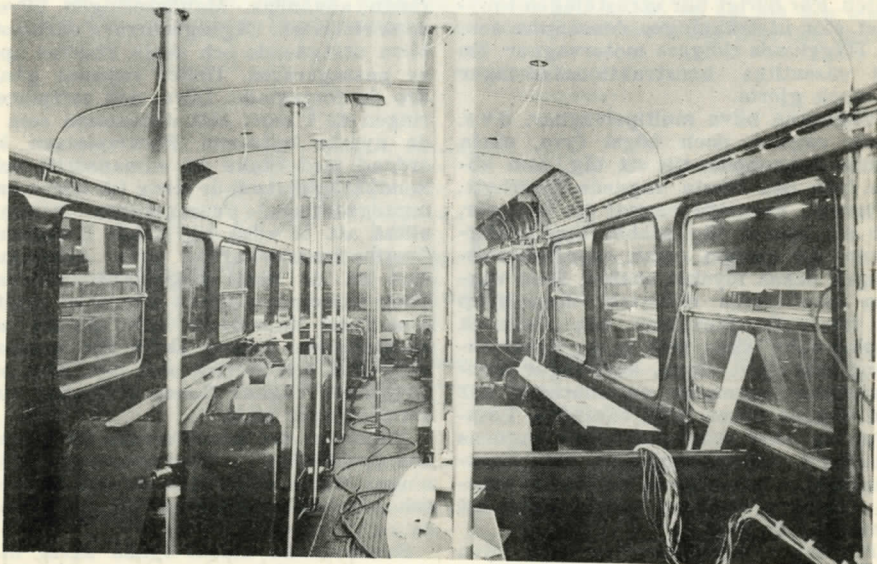
Beträffande huvudströmsschemat är ej mycket att säga. Det bliver serie parallellstart med bryggkoppling i över-

gången. Vid bromsning grupperas motorerna i två kretsar med seriekopplade motorer. Bromsströmmen från de två motorkretsarna genomlöper ett gemensamt motstånd. Alltså samma koppling, som finnes å vagnarna nr 50 och 60. Shuntlägen bliver det två stycken, såväl i serie som i parallellkoppling. Shuntlägena i serie komma dock endast i om startar med relativt låg strömstyrka, d. v. s. då trafiksituationen fordrar en så försiktig körning att seriegrupperingen utgör ett lämpligt driftsläge.

Uppkoppling vid start och broms sker automatiskt och med en konstant ström, som föraren godtyckligt kan reglera med pedaltrampet. I princip uppnås detta på så sätt, att varje vagn är försedd med en »reläcentral«, som varje ögonblick jämför den av föraren beordrade strömmen i form av en från pedalen i styrande vagn utskickad styrspänning med den i vagnens motorer förefintliga strömmen. Överväger styrspänningen givnes order om fortsatt urkoppling av motstånd och omvänt.

Till automatiken hör även en slirningsvakt med tachometergeneratorer på motoraxlarna. Inträffar slirning får automatiken nedkopplingsimpuls tills normal friktion inträtt. Återuppkoppling sker därefter omedelbart.

(sluttas näste gång)



RAIL



NEWS

This column is open to all readers from all countries to get in touch with each other. Just send us your name and address, your gauge and mention the language in which you want to correspond.

A HAPPY NEW YEAR — Snowy scenes taken on Funen in a typical winter setting with good old »steamhorses«.

VI PRØVEKØRER — We are testing a new dieseltraction switcher.

LÆSERNE SKRIVER — Letters from the readers — Photos from a layout and an article about wheelstandards and perfect running.

ZILLERTHALBAHN — An Austrian Narrow Gauge Railway built in 1900 with a gauge of 760 mm — 2½ feet.

STOR HOBBYUDSTILLING I SLAGELSE — A hobby exhibition was recently held in the town of Slagelse and we show you a plan of the model railway there.

LITRA A I VIRKELIGHED OG MODEL — The Danish class A steam engine (DSB) is here being built in 0 gauge (drawing in HO).

GÖTEBORG SPORVEJE — Gothenburg Tramways. New trams are now being built. They will be put into service in this month.

KLUBMEDDELELSER

Aalborg Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klubhus: Forchammersvej 3
Formand: Disp. Fin Ankeræ, tlf. 1279
Byggeaften: Fredag.

Dansk Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klublokale: Nørrebro Station.
Formand: Poul E. Clausen
Næstformand: James Steffensen
Kasserer: Th. Kronholt
Sekretær: E. Albrechten (adr.: Amundsensvej 18, Lyngby, tlf. 87 54 62)

Modeljernbaneklubben »HO«

Nordkærvej 1 - Hvidovre, Valby.
Tlf. 30 06 31 og RYvang 59 42 y.

To med interesse for dekoration kan optages som medlemmer.

Odense Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klublokale og anlæg: D. S. B.'s rutebilgarager Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 9447
Kasserer: M. Nielsen
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11477
Byggeaften: Tirsdag kl. 20,00
Nye medlemmer kan optages, henv. i lokalet.

Standard Block Signal Gauge 0

A Danish block signal

(international standard) made in scale 0 with red and green light, for either 12 or 20 volt.

U. S. \$ 200 plus postage.

Best quality!

BP-TOG

Postbox 26

VIRUM

Scenery's

birk- og løvtrær

kr. 1,25 pr. stk.

Rubrikannoncer (20 øre pr. ord).

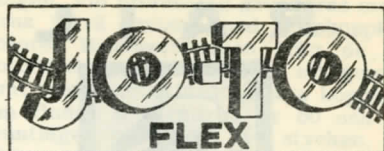
Omformer 220 v jævnstrøm — 220 v vekselstrøm, direkte for tilslutning af transformator, sælges. Henv. Mogens Møller, Rundforbivej 57, Trørød.

Spør 1 event. spør 0) lok og skinner købes. Specificeret pris udbedes. Billet mrk. 19581 til MB-Nyt.

Til salg MO-motorvogn (Long) med person- og godsvogne samt forskellige Märklinvogne. Ligeledes haves mange skinner, flere sporskifter, håndbetjente og elektriske, »Englændere«, kontaktspor, transformer 280 A, Vibrator (for jævnstrøm/vekselstrøm) samt en del andet tilbehør. L. Rübner, Møllegade 38, Herning.

Har De noget De vil sælge?

Så benyt vore rubrikannoncer. Det er jo netop de mennesker, som De ønsker at få i tale, der læser dette blad.

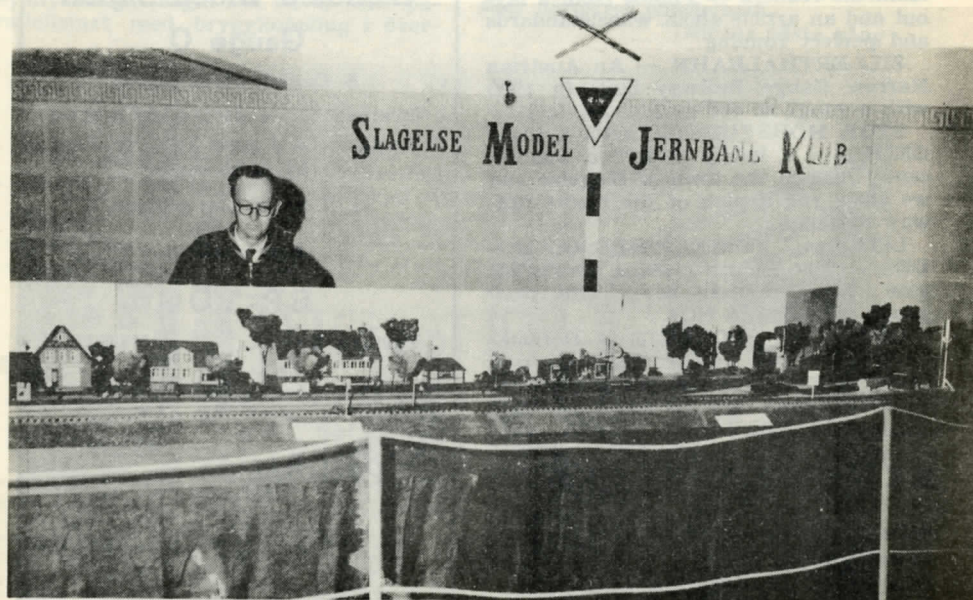
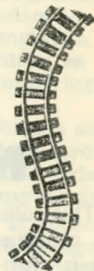


— Det elegante skinnemateriale, skala HO med massive messingskinner, bøjeligt til enhver kurve. Det helt rigtige skinnemateriale til modelbanen, pr. meter kr. 4,85.

Løsele til sporskifter, lette at montere — kr. 11,70.

Bøjelig korkballast, passende til de flexible skinner. Nemt at montere — nedsætter kørestøjen til et minimum. pris pr. sæt (til 1 m) kr. 1,25

En gros: JO-TO FLEX,
Grønnevej 270, Virum



ET HJØRNE af det andetsteds i bladet beskrevne udstillingsanlæg fra Slagelse Model Jernbane Klub. (Fot. Sv. Jørgensen)

VED DE -

... hvor mange byggetips og tegninger, artikler og beskrivelser, der er at finde i de tidligere numre af MODELBANE-nyt?

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

Kun få eksemplarer af

1. årg. 1952 (rest 3 numre) kr. 2,00
2. årg. 1953 (rest 10 numre) kr. 7,50
3. årg. 1954 (rest 9 numre) kr. 11,00

De kan stadig få komplet

4. årg. 1955 (12 numre) kr. 18,00
5. årg. 1956 (12 numre) kr. 19,75
6. årg. 1957 (12 numre) kr. 21,00

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

Levering af enkelte numre sker kun mod forudbetaling (+ porto). - Prøvenumre leveres ikke.

For nye læsere . . .

PROPAGANDAPAKKER

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

- Og et årsabonnement koster 21 kr. Brug det som gave.

MODELBANE - nyt

Kongevejen 128, Virum
Postkonto 35056



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf. REDAKTION: Broomvej 28, Herlev. I redaktionen: Ole Brandstrup Jensen. Modelbane-nyt går ud fra, at tilsendt materiale som breve, nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til bladets rådighed i vor fælles hobby's interesse. EKSPEDITION: Modelbane-nyt,

Kongevejen 128, Virum.

Telefonisk henvendelse:

Kun mandag, onsdag og fredag kl. 9-12 på ★ 94 48 68.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse. Bladet udkommer med 12 numre om året.

Arsabonnement 21 kr., udland 23 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum. Benyt postkonto 350 56 ved indbetalingen.

—o—
Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt KØBENHAVN:

Københavns Telefonkiosker samt
Bauch, Åboulevard 40, N.
Valby Hobbyforretning, Møllecalle 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.
Nora Hobby, Griffenfeldtsgade 3, N.
C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axeltorv, V.
Kiosken, Yorck's Passage, K.
Kiosken, Rybjerg Allé, Herlev.
Legetøjsæskan, Jernbanecalle 92, Vanløse.
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.
Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 40.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

—o—
ENGLAND:

Robert Spark (»European Railways«),
15, St. Stephen's House, Westminster,
London, S.W. 1.

FINLAND:

U-B Hagelin, Aurovagatan 11 B 24, Helsingfors.

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.