

Her er julegaver – også til Dem selv



BØGER

Hobbyboken 1958, 112 s. ill., kart. kr. 7,00

RMC's udklipsbøger med materiale til 20 bygninger i hver bog. — Forlang bog 1 for sp. O og bog 2 eller 3 for HO. **Pris pr. stk. kr. 8,75** (+ porto)

Fleischman's store sporplansbog. — En næsten uundværlig bog for alle 2-skinne folk. (Indb. fikst ringbind) **kr. 8,00.**

How to build & operate a MODEL RAILROAD — En god lille all-round amerikansk „pocket book” om vor hobby **kr. 3,50.**

C. A. Reitzel's MODELBANEN. Bog 1: „På sporet” **kr. 4,25** — Bog 2: „Strømmen sluttes” **kr. 4,25** — Bog 3: „Rullende material” **kr. 4,75** — Bog 4: „Landskab & bebyggelse” **kr. 4,25** — Bog 5: „Signaler og sikringsanlæg” **kr. 4,75** — Bog 6: „Trækkraft” **kr. 4,75.**



— Og så har vi til stadighed også et udvalg i **antikvariske** bøger.

TIDSSKRIFTER

Her er udvalget så righoldigt at vi må henvise til tidligere annoncer — men vi har til julen en særlig **GAVEPAKKE** til kun **10 kr.** (+ porto 1.00) med 10 forskellige **ubrugte** udenlandske eksemplarer af kendte tidsskrifter. — Dette tilbud **kun** i denne måned.

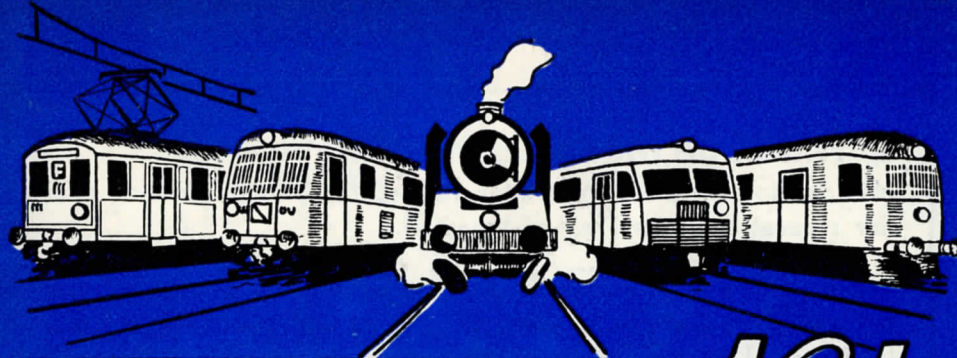
Send Deres juleordre i god tid!

BENT PALSDORF POSTBOX 184, KØBENHAVN K.
POSTGIRO 53761, TLF. *944868

Bedste telefontid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan hver dag kl. 16¹⁵-17³⁰ lørdag kl. 11-14, ovennævnte bøger og blade beses og købes.

EMIL KRISTENSEN - KØBENHAVN



MODELBANE *Nyt*



12

7. ÅRGANG

DECEMBER 1958

PRIS

175

Et råd til de mange, som vil have —

elektrisk tog til julen, som enten har sparet penge sammen eller har skrevet det øverst på ønskesedlen.

ET LONG TOG

har mange fordele, hvoriblandt vi først og fremmest vil fremhæve kvaliteten. Dernæst leveres LONG vognmateriel både til 2- og 3-skinnedrift og med, den vel i dag mest udbredte, Standard A kobling. Brug derfor trygt LONG som gave.

— Og så ønsker vi i øvrigt god fornøjelse —

og en rigtig glædelig Jul!

LONG MODELBANE

Kontor: Skotterupgade 7 - N.

v/ Chr. Nielsen & P. Schneider

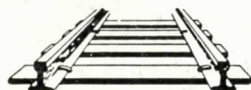
Telf. Taga 81 40 — Telf. 81 80

Fabrik: Teklavej 42 . NV.

„LONG HOLDER LÆNGST“

En rigtig juleferie med

JOTOFLEX



Den elegante skinne i skala HO - bøjelig til enhver kurve - den helt rigtige skinne for selvbyggeren.

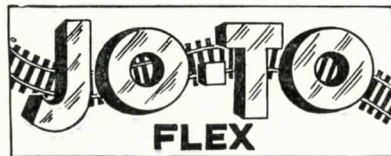
Prisen er:

Pr. meter kr. 5,00

Stort sortiment i løselede for sporskift og kryds, korkballast m m.

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

Scenery

Det danske landskabssortiment



Nye sortimenter i træer, idyller m. m. samt strømaterialer i næsten enhver tænkelig farvenuance.

En gros:

BENT PALSDORF, KØBENHAVN
Box 184, Kbh. K.

EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

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

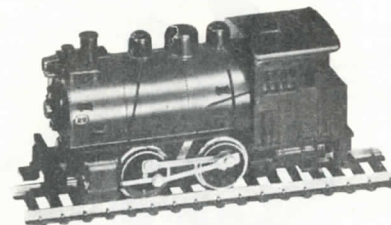
Årsabonnement: 12 kr. (6 nr.) løs nr. 2 kr.

Distribution:

MODELBANE-nyt, VIRUM

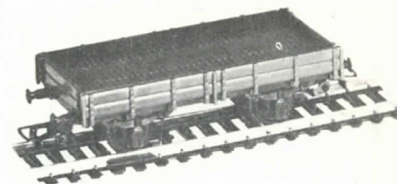
Rivarossi

Specialmodeller

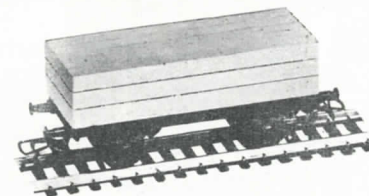


B & O/1/R Kvalitets el-lokomotiv

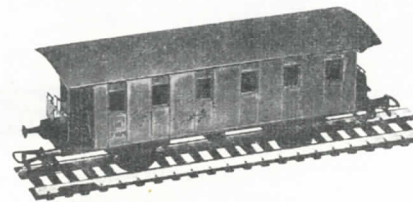
med kuglelejer. Kører på såvel batteri som transformator. Kr. 43,00.



CP/1 Kr. 7,85.



CT/1 Kr. 7,85.



V 351/1 Personvogn Kr. 11,85.
V 651/1 Pakvogn Kr. 11,85.



Reguleringstransformator

med automatisk polvending for jævnstrøm-tenderlokomotiver samt batterilokomotiver. Kr. 49,00.

Rivarossi

SUPERMODELBANER

er bygget efter de normer, som forbundet af europæiske modelbaneklubber (MOROP) efter indvundne erfaringer og i samarbejde med forbundet af amerikanske modelbaneklubber (N.M.R.A.) har vedtaget og fastslået som fremtidig standard for at spare modelbanekørere for ulemper, ærgelser og unødige udgifter. (Paris 1957)

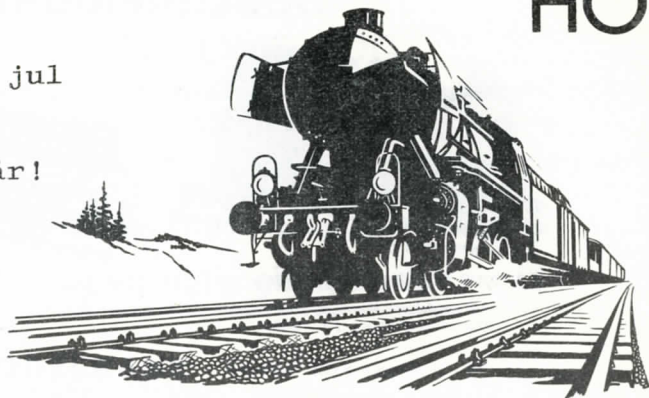
Alle vogne incl. de billigste har pinollejer og er uhyre letløbende, og alle lokomotiverne har kuglelejer, og motoren er indkapslet.

Fleischmann

Særtog holder klar til juletrafikken

HO

Glædelig jul
og
godt nytår!



GEBR. FLEISCHMANN · METALL- UND SPIELWARENFABRIKEN · NURNBERG 5

ER DE KLAR TIL JULETRAFIKKEN?

Ellers må De aflægge os et besøg og se de mange ting, vi har på lager til at komplettere anlægget.

Vil De køre 2-skinne/jævnstrøm?

Så har vi ensretter og polvender til at anbringe i forbindelse med Deres transformator.

Løs ensretter

(12-20 v, 1,5 A) kr. 20,00
do. indtil 2,5 A kr. 26,00
polvenderkontakt kr. 3,50

Rivarossi

SPECIALMODELLER er lige hjemkommet. (se annoncen forr. side)

H. S. V. Transformatorer

Type 1:	50 Watt	Kr. 65,00
» 2:	30 »	» 55,00
» 3:	8 »	» 18,00
» 4:	2x40 »	» 125,00
» 5:	30 » m. Ensretter	» 84,00
» 6:	30 »	» 48,00
» 20/1:	Ensretter m. Strømvender	» 30,00
Opholds-Relæ	8-18 V.	» 8,00
Fordelerkasse	12 Besninger	» 6,00
Blink-Relais	4 V. og 18 V.	» 2,25

Märklin's nye

samlesæt til HO-godsvogne og modelbiler.

Lang modelbaner

JOTOFLEX flexible skinner

skala »O« byder på meget nyt, bl. a. HAG-katalog kr. 1,25 og det exclusive ELETTREN-katalog kr. 3,-. BP-Signaler - modeltro i skala O.

SCENERY træer og strømmateriale

BP-TOG

NY KONGENSgade 11, K. TLF. BYen 5703

EKSPEDITION: Ma. - Ons. - Fredag fra kl. 15. Lørdage kl. 11-14. Juleugen (19.-23. dec.) fra kl. 14-20. Juleaften kl. 10-14.

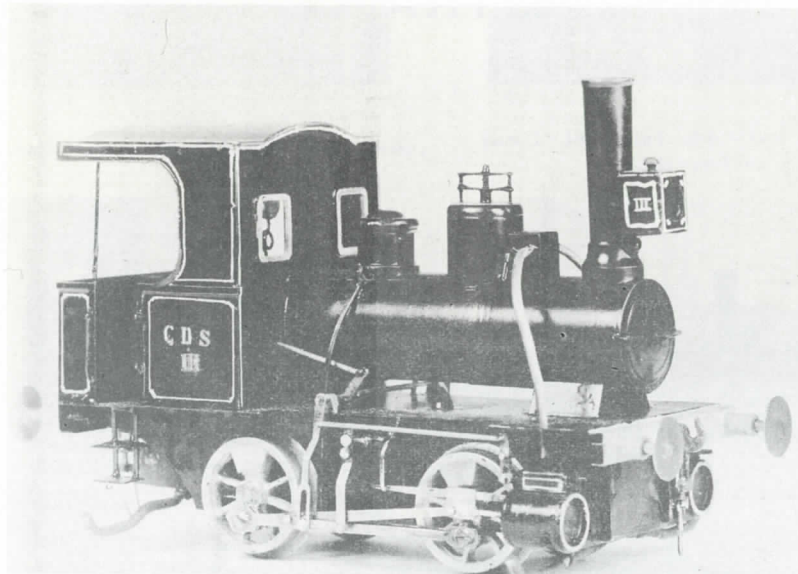
MODELBANENYT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBALEBLAD

7. ÅRGANG
DECEMBER 1958

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

G. D. S. III



Model i "O" - 1/45 af Danmark mindste normalsporede lokomotiv.

Til GDS, der som bekendt blev åbnet i 1880, anskaffedes foruden de to dampvogne fra SCANDIA et meget lille 0-B-0 tenderloko fra den schweiziske fabrik "Wintherthur". Det er, bortset fra selve lokomotiverne i dampvognene, og de 4 rangerlokomotiver med opretstående kedel, som Statsbanerne fik i 1869 -72 - det mindste lokomotiv, der har kørt herhjemme.

Det vejede kun 10 tons tjenestefærdig (Hs vejer 23t!), målte 5,64

m over pufferne, var 3,45m højt op til skorstenskanten og 2,19m bredt. Drivhjulsdiameteren var 750mm, slaglængden 350mm og cylinderdiameteren 200mm. Kedeltrykket var det for den tid ganske usædvanlig høje - nemlig 12 atm. Styringen på denne maskine var ganske speciel, idet det var en kombination, som Wintherthur selv har foretaget af to forskellige ofte til smalsporlokomotiver anvendte styringer. (Joy's og Brown's). Maskinen havde

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

viser litra Q 341 på Københavns Godsbanegård. (Shunting engine class Q on the Copenhagen goodsstation). Foto: Kaj Mose Nielsen.

ingen injektorer, men deriimod to fødevandspumper, der blev trukket fra gangtøjet. Sikkerhedsventilerne var anbragt ovenpå domen, og regulatoren foran denne med udvendig træk fra førerhuset. Dette var åbent bagtil, så det har været en kold fornøjelse at være fører eller fyrbøder på den om vinteren.

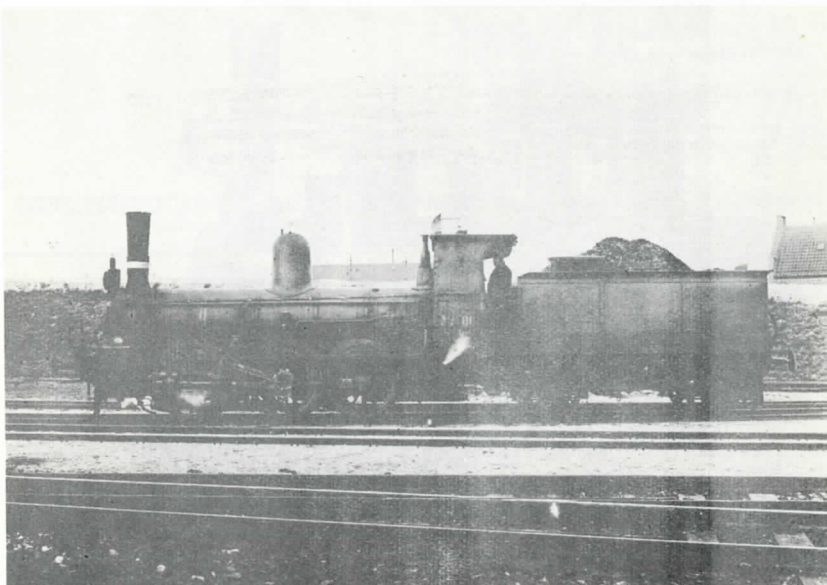
Oprindelig var det meningen, at

hele maskinen skulle have været indkapslet til et såkaldt "kasse-lokomotiv", som bl.a. har været brugt meget i Holland og Belgien ved mange dampsporveje, - men det blev alligevel ikke udført ved GDS.

S.Jørgensen-P.E.Jensen

(Artiklen fortsættes i nr.1/59 med en tegning og beskrivelse i spor 0 - 1/45 af det omtalte lokomotiv).

LITRA G



For at glæde quis-vinderen Kaj Mose Nielsen, som forøvrigt atter har leveret forsidebillede til MB-NYT, samt for at fornøje andre af mange "dampvenner" blandt læserne, bringer vi her en artikel om DSB's litra G.

Ethvert køreplansskifte byder på en række forbedringer - efter de officielle myndigheders udsagn. I praksis vil det sige mindre damp- og mere dieseldrift. Hvis man er

dampentusiast, må man imidlertid opfatte alle køreplansskifter som advarsler. Hver gang går det ud over nogle dampdrevne tog, - ja, til tider over hele baner. Det er som bekendt vanskeligt at spå - men mon ikke den dag kommer, da et damplokomotiv er en ligeså sjældne ting som et større sejlsskib er i dag? Jeg tror det.

Den 1. juni i år gik det for eks. ud over godstogene 2955, 2957, 2968 og 2976. Disse tog, der kørtes af

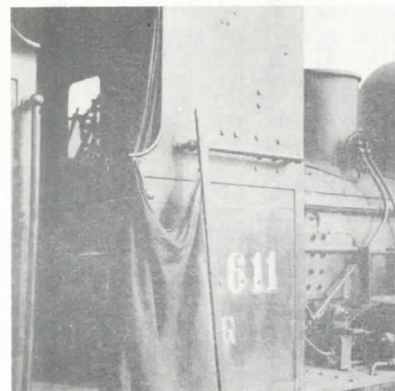
MB-NYT



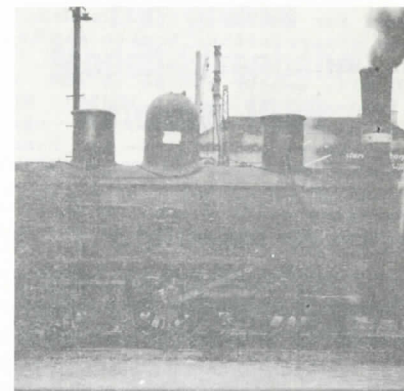
G-maskinen sammenlignet med S-tog.



Lav kedel, høj skorsten og ingen sidevinduer



Førerhuset på G 611



Detaller. Det er sandkasser, der er anbragt foran og bag domen.

G-maskiner, gik fra Københavns Godsbaneværd til Lersøen og videre til Hellerup og derfra samme vej, tilbage. Lad os imidlertid dvæle et øjeblik ved G-maskinernes historie.

Vi skal helt tilbage til år 1869. I det år anskaffede de Jyske statsbaner 12 stk. godstogslokomotiver fra Robert Stephenson. De fik litra E og var i øvrigt Danmarks første trekoblede lokomotiver (0-C-0). De så ud som lokomotiver nu skulle dengang: skråt hvelvet førerhustag, skråt-

liggende cylindere, indvendig styring, to-akslet tender m.m. Det er fra denne maskine, at G-maskinen har udviklet sig.

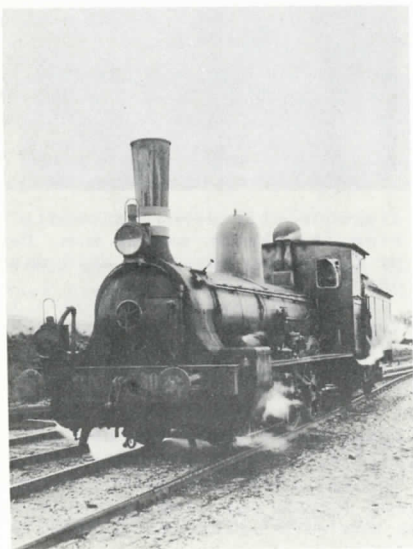
Nogle år senere - i 1874 - leveredes de første F- og G-maskiner. F-maskinerne afveg noget fra E-maskinerne (se tabellen) og blev forresten senere ombygget til tenderlokomotiver - som så mange andre typer fra den tid - og fik derved nogen ydre lighed med den nuværende type F-maskiner fra 1898.

De første G-maskiner svarede i

det store og hele til E-maskinerne, først senere fik de udvendig styring. I årene 1874-1901 blev der leveret ialt 74 maskiner af dette litra, så konstruktionen har vel været vellykket. Herpå tyder da også den omstændighed, at både E- og G-maskinerne har haft en levetid på ca. 60 år. G-maskinerne har desuden vist sig at være billige i drift, selvom det er vaddamplokomotiver. Sene-re forsynedes de med overheder.

I tidens løb har udseendet forandret sig noget, men grundtrækene er bevaret, så man tydeligt ser, at denne maskine har aner langt tilbage. Læg for eksempel mærke til, hvor lavt kedlen er placeret. Konstruktionen er fra en tid, hvor man ikke gerne brugte store og høje kedler; man var bange for stabiliteten. Gennemgående stempelstokke brugte man heller ikke.

G 611, som De ser på de små af billederne, er bygget 1898 i Milano hos Ernesto Breda, der også har leveret et antal K- og F-maskiner. Den kørte som sagt indtil 1. juni 58 af og til afløst af en D-maskine eller G 608. Om denne G maskine kan også gives et par op-



lysninger. Den var bygget 1897 i Esslingen hos Emil Kessler. Noget livstræt så den ud, idet førerhuset hældede bagud, og på højre side var der monteret svære rør; det kunne tyde på, at maskinen havde været brugt som forvarmekedel.

Disse G-maskiner gjorde et glimrende stykke arbejde til det sidste. - Og arbejdet var ikke altid lige nemt. Særlig afgang fra Hellerup bød på visse vanskeligheder. TUBORG sørger altid for et stort tog. Desuden er der lige udenfor Hellerup en B-stigning (se Teknisk leksikon for industri og håndværk), og tilkørselforholdene er ikke de bedste. Men G-maskinerne klarede det stolt i al slags vejr - af og til dog hjulpet igang af rangertraktor nr. 70. Rejsende, der ventede på S-tog, kikkede ikke så lidt på dette efter deres mening mærkelige lokomotiv, når det kl. 17.27 præcis kom gennem Hellerup station. Helt lydløst gik det jo heller ikke for sig, når styringen var lagt helt ud, og det stødte kraftigt i den høje skorsten.

En lokomotivfører betroede mig engang, at G'et stod for "Gammel Ged", for den kunne være noget stædig, men det kunne den vel også tillade sig efter så lang og tro tjeneste.

Hvor disse prægtige maskiner nu er henne i verden, ved jeg desværre ikke, men måske kan DE give oplysninger derom.

Tekst: Ring Hansen
Fotos: De store - DSB, de øvrige er taget af forfatteren.

OVERSIGT:

Type:	E	F	G
Byggeår	1869	1874	1874
Udrangeret	1929	193?	
Hjulanordn.	0-C-0	0-C-0	0-C-0
Cylinder.ø(mm)	381	381	381
Slaglængde(mm)	559	559	559
Drivhjdia(mm)	1372	1219	1372
Kedeltryk atm.	8,5	8,5	10-12
Risteflade m ²	1,28	1,00	1,30
Tjenestevgt.t	26	24	27,5
Tendervægt t	15	16	17
Max.hast km/t			45/50)

) m/u vogne

F-lokets vægt som tenderlok: 31 t.

INDUSTRI-nyt

Rivarossi

omtalte vi i korthed sidst, m.h.t. det nye katalog for sæsonen 1958-59, og vi vil her omtale enkelte af firmaets produkter. Sortimentet udvides jo næsten på løbende bånd, idet der kommer nye modeller næsten hver anden tredje måned. Naturligvis skyldes dette ikke i overvejende grad den store interesse, som danske modelbyggere efterhånden viser Rivarossi's modeller, men derimod den store eksport i det hele taget og først og fremmest eksporten til USA. Derfor optræder der jo også til stadighed et stort antal amerikanske typer lok og vogne i katalogerne, men også de europæiske baner har man øje for, og for eksempel bør efter vor mening nævnes Wagon Lits-selskabets nyste vognstype, som Rivarossi nu fremstiller.

Og dernæst Rivarossi's specialmodeller (se annoncen andetsteds i bladet). Disse lok og vogne er udført med nøjagtig samme omhu og akkuratease som Rivarossi's øvrige modeller, men man undladt at forsyne køretøjerne med de mange stænger, håndgreb, lister m.m. som de normalt er udstyret med. Dette har muliggjort en ikke uvæsentlig reduktion i udsalgsprisen, og køberen kan da enten selv lave det manglende eller købe særlige suppleringer og påmontere disse. Men det må indrømmes, at modellerne langt fra virker ufærdige uden denne ekstra staffage. Der vil derfor ganske givet blive stor efterspørgsel på disse køretøjer.

P O C H E R (italien)

Dette firma har vi også tid ef-

ter anden nævnt her i bladet og det er så absolut også en omtale værd. Fornylig har man atter sendt en del nye vogne på markedet og deriblandt flere svenske, hvoraf vi her viser een. Det er en moderne lang to-akslet kølevogn. Ja, uden at bestride, at Sverige er det største af de skandinaviske lande, kan man dog af og til ikke lade være med at undre sig over, at udenlandske firmaer ALDRIG kommer med norske eller danske vogne til modelbyggerne. Hvorfor det? - Det skulle vel ikke skyldes, at de udenlandske fabrikanter er uvillende om, at der er jernbaner i både Danmark og Norge - eller måske det snarere skyldes, at Danskere og Nordmænd henter en ikke

Der grosse Modell-Eisenbahn Kalender 1959

For første gang får alle modeljernbaneinteresserede deres egen kalender.

På de 24 kalenderblade følger man et modeltogs fart fra det kører ud af remisen om morgenen til mørket sænker sig. Det hele er gengivet i meget smukke farvefotografier.

Det er en gave, hvormed man glæder modtageren et helt år.

Pris kr. 12.70

G. E. C. GADS BOGHANDEL
Vimmelskaftet 32, København K
C. 558

VALBY HOBBYFORRETNING

MØLLEALLE 16

VALBY 2266

MÄRKLIN MODELLER
HELJAN BYGGESÆT

SCENERY TRÆER OG STRØMATERIALE
- BYGGESÆT TIL SKIBE -

uvæsentlig del af deres modelbanemateriel i Sverige, og derved skaber et falsk indtryk af, at Sverige er mere modelbaneminded end de to brødrelande.

H O R N B Y D U B L O

Meccano Ltd., det var før anden verdenskrig kendt af enhver dansk dreng både for sine tog og ikke mindst for sine metalbyggesæt.

Dette firma er stadig et verdensfirma af rang, men af en eller anden grund har man herhjemme blandt modelbanefolk stirret sig blind på tog fra det sydlige udland. Det har været meget svært for ikke at sige næsten umuligt at opdrive noget af Meccano's produkter her i landet, og det på trods af, at en import af disse ting i realiteten ikke ville blive dyrere end import fra de øvrige lande. For at se hvem der kører "engelsk" herhjemme, udlover vi et årsabonnement på MODELBANENYTT til 3 af de læsere, som under mrk. HORNBY indsender et brugeligt foto af Deres Hornby-anlæg til Postbox 184, København K. Det må være os i hænde senest den 5. Januar 1959 kl. 12.



HAASES HOBBYBØGER - LAV DET SELV
P.E. Harby: Gods- og personvogne til modelbanen (skala H0).
88s. + 3 bilag, ill. kr. 12,75.

I disse dage udsender Haase's forlag atter en bog i sin hobbyserie, og den kan siges at have bud til næsten enhver af vore læsere. Haase's hobbybøger udgives under redaktion af H. Elmann Pedersen, som velsagtens er kendt af alle hobbyfolk, og det borger for kvaliteten. Forfatteren er både jernbanemand og modelbygger, hvad der jo også er en god kombination, og det mærkes også tydeligt ved gennemlæsning af bogen, at man faktisk her har fået to fagfolk i een og samme person. Bogen er klart og tydelig affattet og både grundig og instruktiv for enhver, som vil bygge vogne i H0, ja, der er egent-

lig også mange tip at hente for de, som bygger i andre sporvidder. En ting, som ekstra bør fremhæves, er en up-to-date gennemgang af de byggedele, som kan anvendes og er til at skaffe sig her i Landet. Det er absolut af uvurderlig værdi at bringe sådanne oplysninger i en bog som denne, og ligeledes er der lagt ganske almindelige og billige værktøjer som grundlag for selv at bygge sit vognmateriel, ligesom bogen ikke forudsætter en højere teknisk uddannelse for at kunne forstås og bruges med udbytte. MB-NYT kan kun give bogen sin bedste anbefaling med til alle modelbanebyggere i H0.

BP.

DER GROSSE MODELLEISENBAHN
KALENDER 1959. kr. 12,70.
(tilsendt af G.E.C. Gads
Boghandel, Kbh.)

Her er en julegave til både børn og voksne, som hele året igennem vil live op i stuen eller hobbyrummet med sine fantastiske flotte farvebilleder i stort format. Alle billederne er fra modelbaner, men fortæller suppleret af den ledsagende tekst på en særlig måde om jernbanens evigt fængslende romantik. Den vil blive ivrigt studeret af alle, som ser den, og de mange billedark vil sikkert blive gemt længe efter at 1959 er rundet.

BP.

Vil De gerne køre med

GRUS OG SUKKERROER ?

De mange artikler om grusbaner og deres små morsomme lok har været god og underholdende læsning, og mon ikke en og anden af bladets læsere skulle være kommet i tanker om, at det ikke er så dårlig en idé at forsøge sig med en model af en grus- eller roebane.

Helt så imponerende som det vi har set Slagelse-klubben lave, er sikkert for stor en opgave for de fleste, men et mindre anlæg, men et mindre anlæg må være overkommeligt, selvom det måske bliver

(fortsættes side 187)

MB-NYT

RAIL NEWS -

for the FOREIGN READER

SUMMARY in English

GDS III - A description (part 1) of the smallest present Danish standard gauge steam engine built by Wintherthur in Svitzerland. We will bring a scale drawing in "0" in the next issue.

INDUSTRI-NYT - Industrial news. New cheap Rivarossi models, news from Gr. Britain etc.

MÅNEDENS

MIDTERSIDETEGNING

Litra MT

Uddrag af en artikel i "Vingehjulet" ved afd.ing. E. Risbjerg Thomsen, maskinkontoret.

Som omtalt i "Vingehjulet" for den 10. november 1955 bestilte DSB i 1955 hos A/S Frichs 2 stk. diesel-elektriske lokomotiver af en type, der har fået betegnelsen MT nr. 151-152.

Begge disse lokomotiver er nu leveret, og nedenstående billeder viser MT 152 i drift på Københavns Godsbanegård, hvor det for tiden (juni 58) prøves i alle forekomende arter af rangerarbejde.

For afprøvning af de to lokomotiver er der iøvrigt i begge distrikter tilrettelagt et omfattende program, hvorefter lokomotiverne bliver prøvet på en række større stationer, indbefattet færgestationerne, samt i stråkningskørsel med mindre tog på sidebanerne.

De indtil nu opnåede resultater bekræfter, at lokomotiverne i rangerarbejdet vil kunne erstatte de største damprangerlokomotiver, Q-maskinerne, og det må forventes, at de også vil være egnede til at indgå i en gennemgribende rationalisering af rangeringen, idet de dels kan trække et større antal vogne end damplokomotiverne ved de lave hastigheder, der forekommer under (fortsættes næste side)

LITTERATURHJØRNET - Literature-corner. German Model Railway Calendar 1959. New Danish book on H0-gauge rolling stock construction.

MT - A new diesel-electric shunter for the Danish State Railways. (Drawing in gauge "0")

Hg.-Mjk. - A description of an exhibition held by the Elsinore Model Railway Club at the station in Elsinore. Their new H0-layout will be situated in the old car showed on page 187.

Smalsporslok klar til juletrafikken? - Narrow gauge engine ready for the christmas-days rush? A skilled hobbyman constructing a narrow gauge engine (or two) in 1/4 inch scale.

MOROP-kongressen i Bruxelles. The decisions of the MOROP-congress held in Bruxelles in september this year.

NYT MATERIEL TIL SRJ - New engines and coaches for the narrow gauge suburban railway Stockholm-Roslagens Järnväg in Schweden.

Paul O. Hansen

JERNBANEANLÆG FOR MODELBYGGERE

Forord af Poul E. Clausen

Giver anvisning på bygning af både mindre og større anlæg efter HO-skalaen. Alt om spurlægning, el-system, signaler m. m. Rigt illustreret med instruktive tegninger og diagrammer. Eneste bog med DSB-signalreglement - samt DSB-signaler i fire farve plancher. Kr. 12,75.

MODEL & HOBBY

Løvstr. 2, K. - BY 3010
HAASES HOBBYBØGER - LAV DET SELV

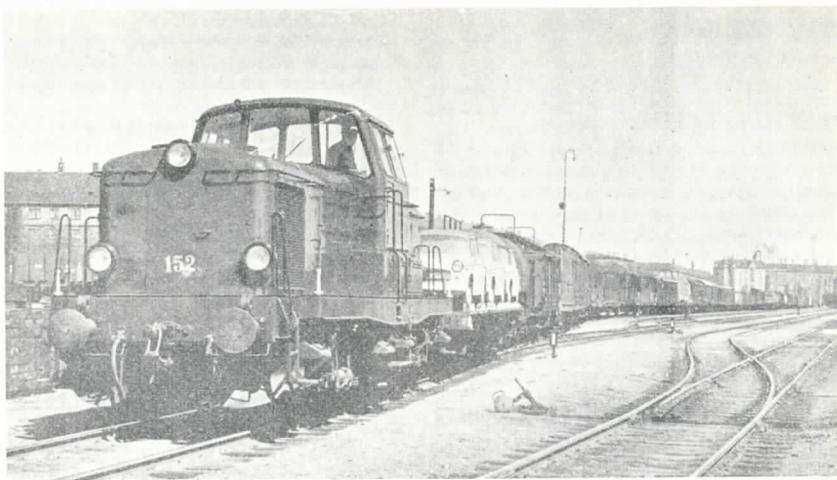
HO-Rivarossi

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

Pris pr. nr. Kr. 2,00.

Årsabonnement kr. 12,00 (6 numre).

DECEMBER 1958



MT 152 under optræk på rangerbjerget på Københavns Godsbanegård med 110 aksler og 1047 t.

rangeringen, dels vil få færre pauser, da de ikke skal have kul- og vandforsyning eller fyrrensing, og endelig på grund af de gode udsigtsforhold fra førerrummet giver mulighed for god kontakt mellem lokomotivfører og rangerpersonale.

Ved deres anvendelse til at fremføre tog på strækningerne må det naturligvis tages i betragtning, at lokomotivernes hestekraft på 425 hk er fastsat med henblik på de krav, der vil blive stillet til dem i rangerarbejdet og i de tog, der normalt køres af rangerlokomotiver, d. v. s. hovedsagelig udkørsel med godsvogne fra de større stationer, og denne hestekraft sætter en grænse for de togstørrelser, de med hensigtsmæssig hastighed kan fremføre på strækningerne.

Maksimalhastigheden for MT-lokomotiverne er imidlertid sat til 70 km/time, altså højere end for noget af de eksisterende damprangerlokomotiver, og de vil derfor også i et vist omfang kunne anvendes på strækningerne i tog, der hidtil ikke har kunnet fremføres af rangerlokomotiver, hvilket navnlig vil blive mindre tog på sidebaner med let spor.

MT-lokomotivernes dieselmotor er af en ny type på 425 hk fra A/S Frichs. Det er en 4-takts motor med cylinderdiameter 200 mm, slaglængde 220 mm, max. omdrejningstal 1200 omdr./min. og 8 cylindre anbragt i V-form.

Da motortypen er en nykonstruktion, blev den første motor meget nøje gennemprøvet på prøvestand hos A/S Frichs. Prøverne afsluttedes med en 100-timers prøve under kontrol af DSB's teknikere, udført efter regler der er fastsat her-

for af den internationale jernbaneunion (U. I. C.).

Under 100-timers prøven kørtes motoren i 80 timer på fuld belastning, 19 timer på varierende belastning og 1 time med 10 pct. overbelastning, og straks derefter adskiltes motoren og undersøgtes i alle enkeltheder for at få konstateret, om der var fremkommet unormalt slid eller andre mangler. Motoren bestod prøven med godt resultat.

Den V-formede dieselmotor, der er udført med en vinkel på 90° mellem cylinderrækkerne, giver en lav motorhjælm, hvilket også forbedrer udsigtsforholdene.

Der er sørget for god filtrering af luften til dieselmotoren, idet luften tages ind gennem filtre i den ende af lokomotivet, hvor hoveddynamoen er anbragt, føres under førerrummet til den anden motorhjælm, og dernæst passerer yderligere et sæt filtre på selve motoren.

Dieselmotoren står således i en lukket hjælm, og ved lydisolering af denne hjælm samt ved en rigeligt dimensioneret lyddæmper er der sørget for god lyddæmpning af maskintøj og udstødstøj. Motoren har endvidere et specielt lavt tomgangsomsdrejningstal, så at motorstøjen holdes meget svag i tomgang. Også ved selve dieselmotorkonstruktionen er der interessante enkeltheder.

MT-lokomotivtypen er i øvrigt udført svarende til standardforskrifter, der er fastlagt af de europæiske jernbaners forskningsorganisation (O. R. E.), og de resultater, der opnås med lokomotiverne i den praktiske drift, vil blive fulgt med interesse ikke alene her i landet, men også af de udenlandske jernbaner.

MB-NYT

13. december udkommer julens ønskebog:

Povl-Erik Harby
**GODS- OG PERSONVOGNE
TIL MODELBANEN**

Forord af Poul E. Clausen

Endelig foreligger en virkelig instruktiv byggevejledning med detaljerede arbejdsstegninger til DSB-modeller såvel som udenlandske vogne. Fuld af nyttige tips for såvel begyndere som viderekomne - blandt andet om armering, maling, standardmål (MOROP), litrering m. v. Rigt illustreret + 3 bilag. 88 sider. 12.75.

Tidligere udkom:

JERNBANEANLÆG FOR MODELBYGGERE

Af Paul O. Hansen 12.75

Se bøgerne hos Deres boghandler.

HAASES HOBBYBØGER - LAV DET SELV

Rubrikannoncer

20 øre pr. ord - minimum kr. 2,00. Betaling bedes erlagt forud sammen med bestillingen. Annoncer til nr. 1/1959 senest den 5. Januar.

ET PARTI NYT MÄRKLIN materiel sælges til fordelagtig pris. Henvendelse: AMager 9979u.

SIDSTE CHANCE! Restoplaget af vore egerhjul i spor "0". 0,50kr. pr. stk., 1,50kr. pr. hjulsæt på aksel. S. Jørgensen & P.B. Clemmensen, Bjergegade 18, Helsingør.

KLUBBEN "MODELJERNBANEN" kan optage nogle aktivt interesserede modelbyggere i spor "0". Henvendelse til Th. Kronholt, Gl. Kongevej 157, Hilda 1953, bedst efter kl. 19.

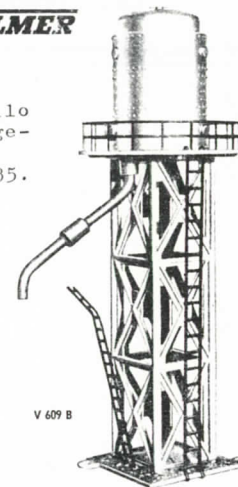
MÄRKLINANLÆG HO med kran, drejeskive, signaler - som nyt, sælges samlet eller delt, ca. 1/2 pris. Henvendelse: Sven Rossel, Borgevej 22, Lyngby, efter kl. 14.

SEND KR. 2,50 i FRIMÆRKER og De vil få tilsendt 12 fotos af danske lokomotiver i postkortformat. (MB-NYT)

1000 muligheder med

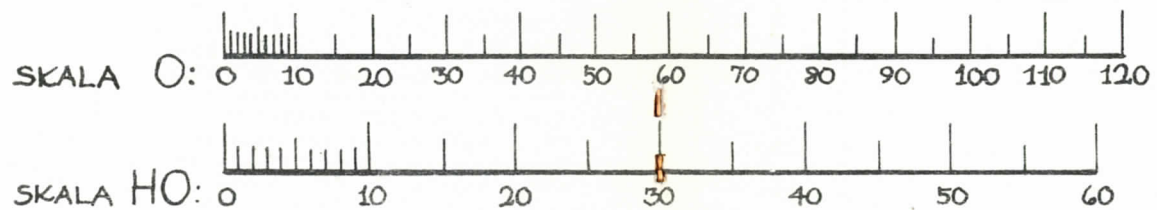
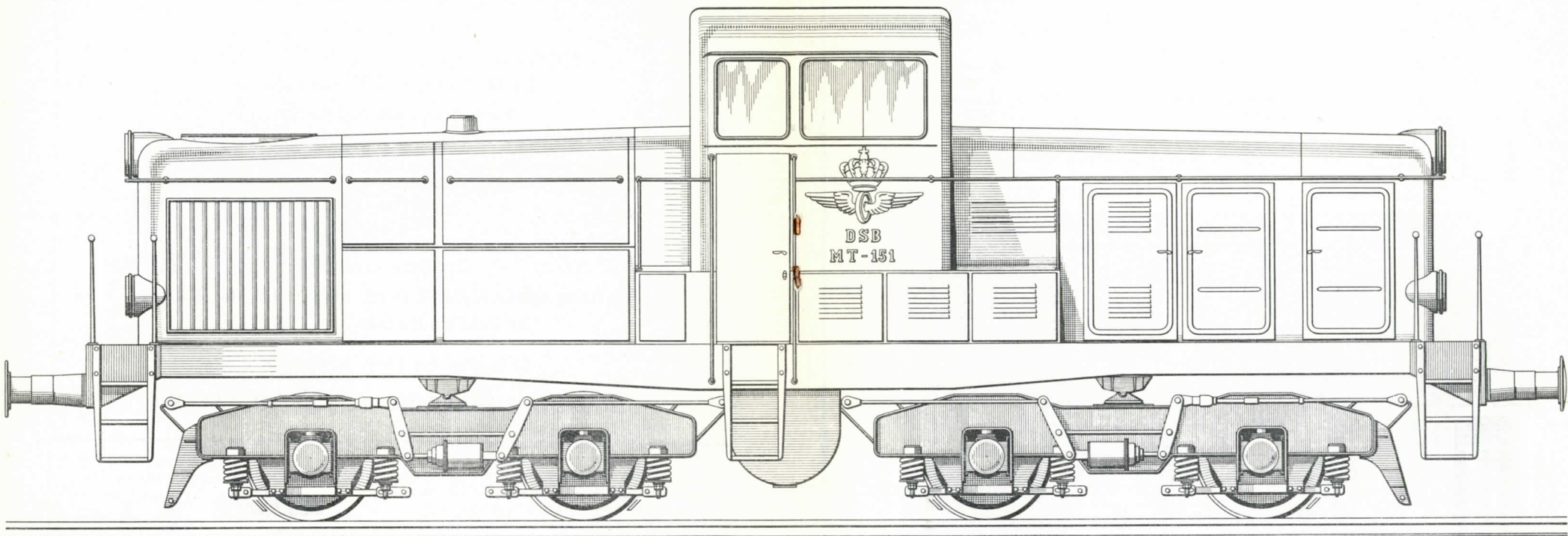
VOLLMER

Sandsilo i byggesæt...
kr. 8,35.



V 609 B

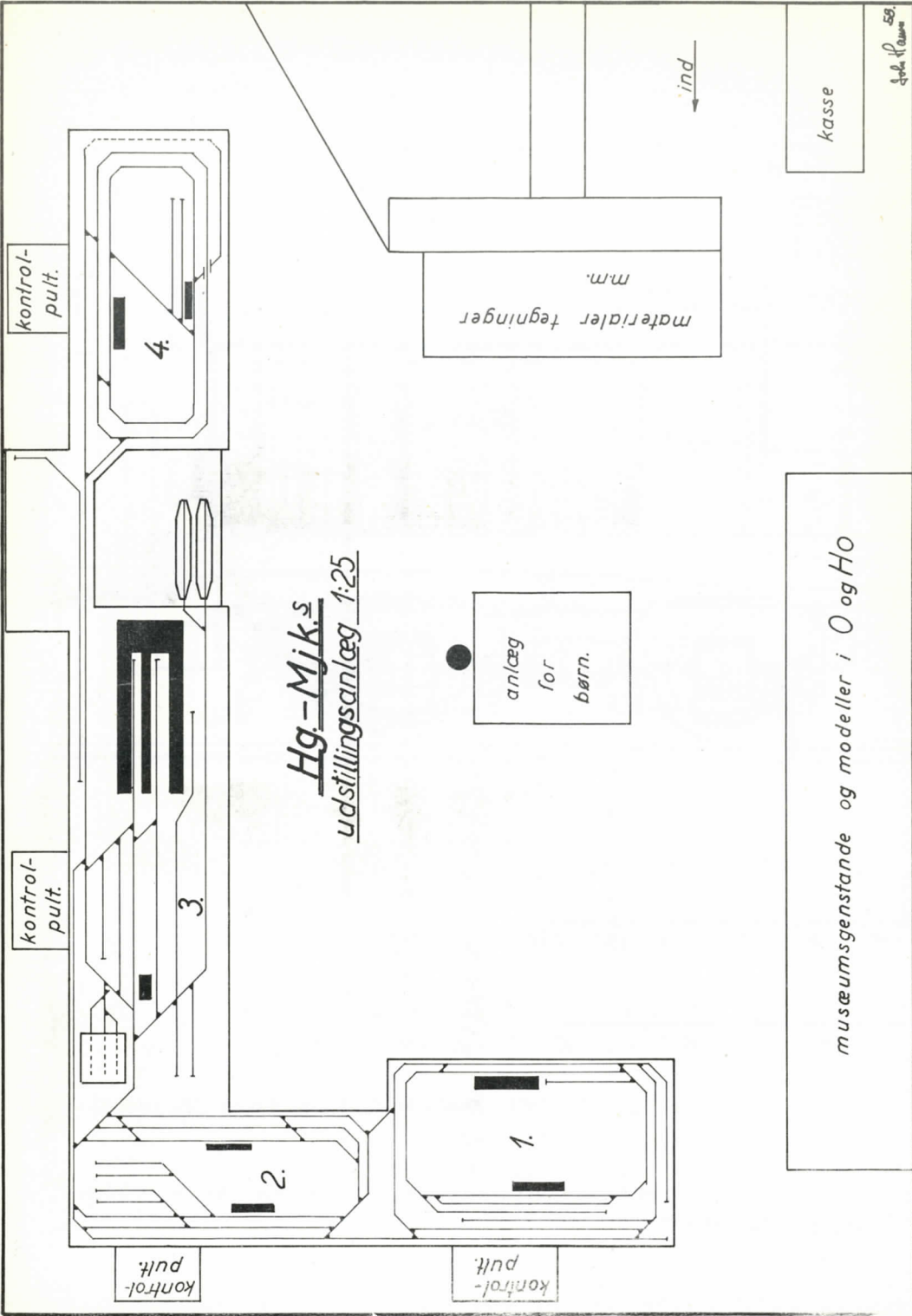
Generalagentur
for Danmark & Island:
Skandinavisk Hobby Industri
Aarhus



Målestok for skala 0: 1/1

Efter tegning fra FRICHS

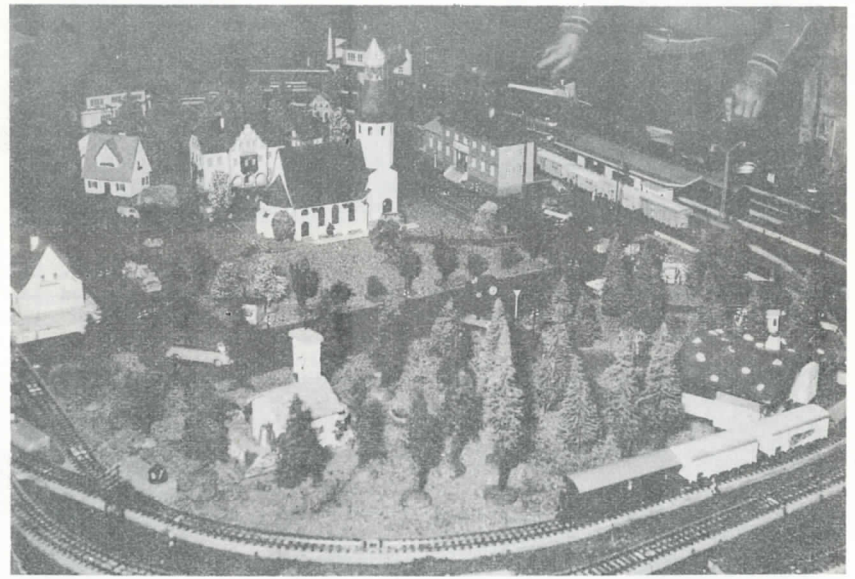
TEGNING TIL MODELBANENYT - DECEMBER 1958. DSB's diesel-elektrisk 400hk rangerlokomotiv litra MT - 151.



Hg.-Mjk.

Helsingør Modeljernbaneklub

Hg. - Mjk., der dækker over navnet Helsingør Modeljernbaneklub afholdt i dagene 3., 4. og 5. oktober en vellykket og godt besøgt modeljernbaneudstilling i den gamle kongeventesal på Helsingør station, der var os velvilligt udlånt af direktoratet for Statsbanerne



Anlæg nr.1 fra udstillingen på Helsingør st. (Foto: C. Steen Rasmussen)

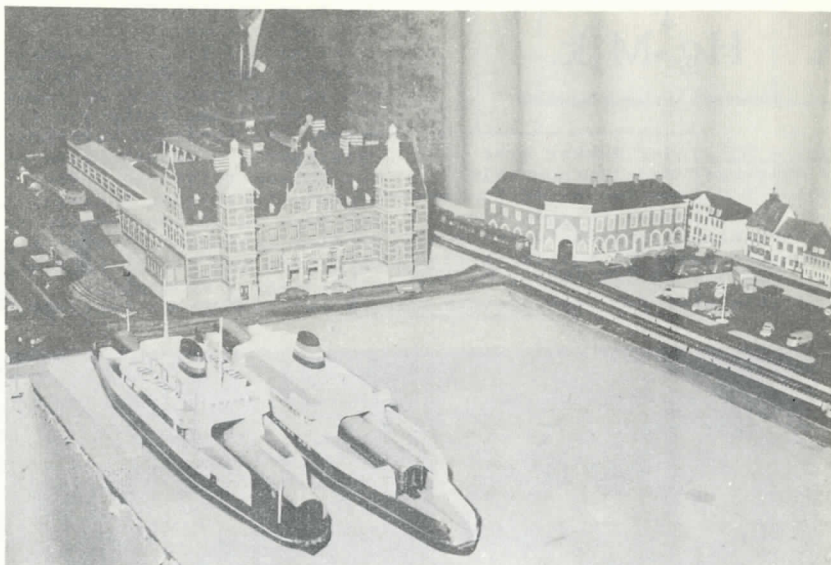
(se tegningen) langs de 2 vægge opstillet 20m² modeljernbaneanlæg sammensat af forskellige medlemmers private anlæg, der var sammenkoblede, så der kunne køres med gennemgående tog i hele anlæggets udstrækning. Anlægget betjentes fra 4 kontrolpulte, og der var til stadighed 4 tog i drift foruden skinnibusserne, lokaltogene og rangermaskinerne, der besørgede trafikken på de enkelte anlæg.

Anlæg 1 var et gennemført tysk anlæg med kirker, rådhus, statio-

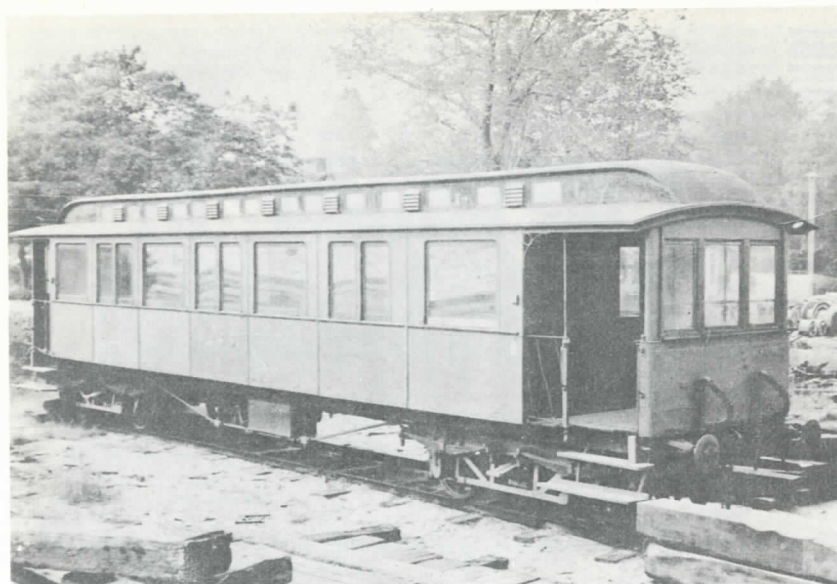
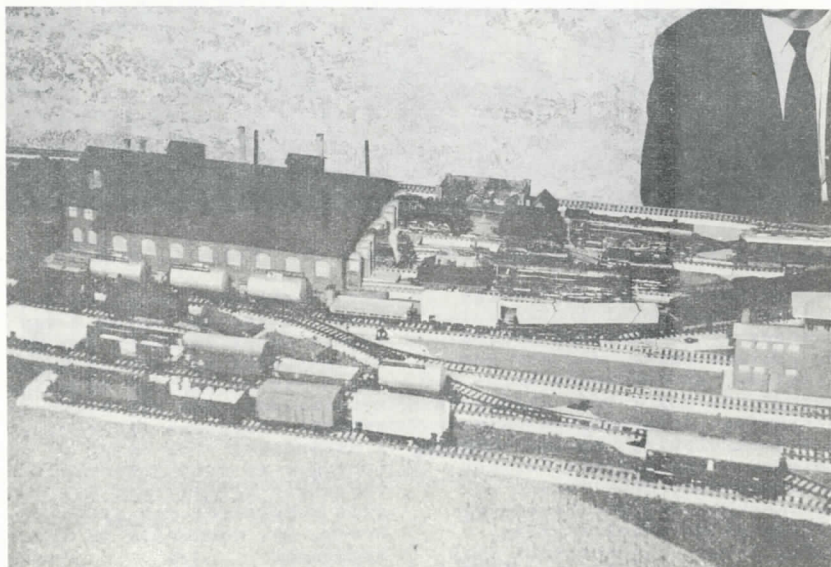
ner, blokposte, hoteller, villaer, træer, biler mm. Anlæg 2 var et typisk dansk landskab med mølle, villakvarter og landlig hygge.

Anlæg 3 var en kopi af Helsingør st. med remisen, den nye blokpost, varehuset, færgerne og de gamle huse i Strandgade - og anlæg 4, der var opbygget af vore juniormedlemmer, var meget broget, men alligevel godt kombineret med stigninger, broer, sø, vandmølle og diverse bygninger.

Det rullende materiel bestod af



Endnu to "kik" på anlæg nr.3. Øverst ses Helsingør station's kendte hovedbygning og foran de to færger. På nederste billede ser vi stationens remise og omgivende spor, hvor der hersker stor travlhed. (Fotos: C. Steen Rasmussen).



Hg.-Mjk.'s klubvogn - en forøring fra Hornbækbanen (S. Jørgensen foto)

40 forskellige loktyper fra ranger maskiner til NY'ere, 200 person- & godsvogne. Søfartsafdelingen var repræsenteret ved de 2 Helsingørfærger HELSINGØR og den ombyggede SVEA, og HHG-banen ved sin skinnibus, der kørte i pendulfart på havneområdet.

Midt i lokalet var opstillet et lille jævnstrømsanlæg, hvor børn for en 25øre kunne vise deres færdigheder som "modeljernbanemand".

Ved den ene langvæg var på bordet opstillet modeller i O og HO udlånt af SMJK og HO-klubben i Hvidovre. Sidstnævnte klub har vi et godt samarbejde med ved gensidige besøg. - Foruden modeller var der udstillet gamle jernbanerariteter, og lige indenfor døren var vort selvbyggede materiel og byggetegninger fremlagt, ligesom også MB-NYT var repræsenteret med flere numre.

Udstillingen, hvis indtægter skal danne grundlag for restaureringen af vor klubvogn, som vi har fået forøret af HHG-banen, var besøgt af ca. 1600 betalende gæster, foruden stationens personale og

jernbanefolk i uniform, der havde fri adgang, så der blev et pænt overskud til formålet.

Vognen, vi har fået, er en personbogievogn, bygget 1906 på Vulcan i Maribo. Længden over puffer er 15 m med åbne endeperroner, og vognkassen er inddelt i 3 kupéer, en 1.kl. ikke-ryger med 8 dobbelte skindbetrukne sæder på langs. Her skal indrettes klublokale. Endvidere er der en fællesklasse ikke-ryger, hvor der skal være værksted, og en fællesklasse-ryger, som skal indrettes til anlægslokale. - Tegning af vognen vil senere fremkomme her i bladet.

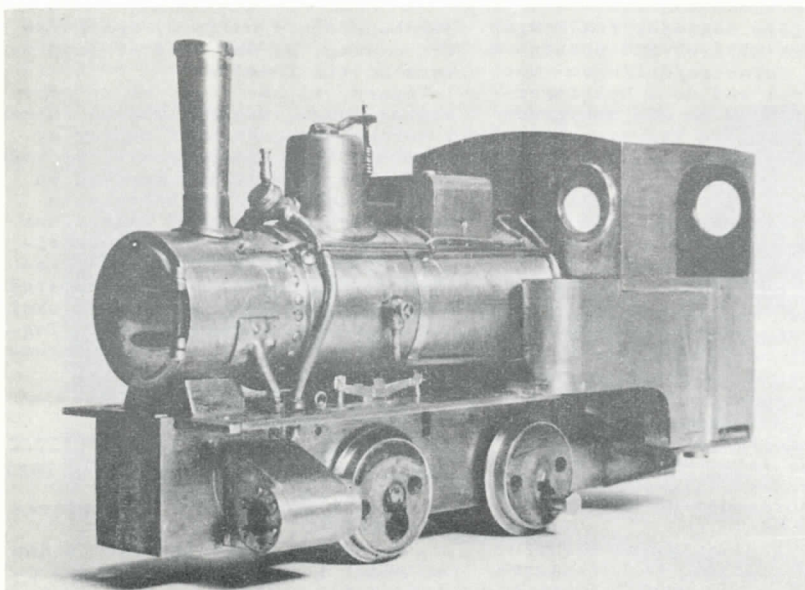
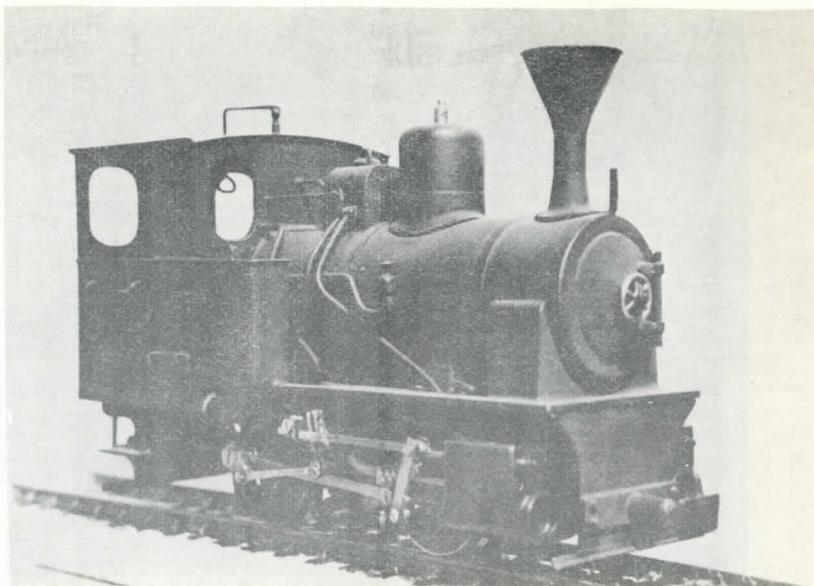
John Hansen
(fmd.)

A propos grus (fortsat fra s.182)

det første forsøg med hjemmelavede modeller.

Hosstående billeder viser endnu en model i 1/45 af Hedehusene's O-RENSTEIN & KOPPEL-maskine, samt en endnu ikke færdig model af loket KRAUS nr.7035 i samme målestok. Anvendte materialer er som

Model i 1/45 af Hedehusene Skærve fabriks Orenstein & Koppelmaskine



Fotos: Erik V. Pedersen

Model i 1/45 af loket "KRAUS" nr. 7035

følger:
Ramme og barriereplade af 1 mm messing, førerhus med vandkasser

af 1/2 mm, skorsten, dom og sandbeholdere er tilfilede messingstumper, kedlerne er rør i passen-

MB-NYT

de dimensioner, gangtøjet fremstilles af egnede søm og jernplade.

Motorer, gearing og hjul er alle af Rivarossi-fabrikat, men for lettere at komme om ved det første forsøg, kan det anbefales at købe en færdig underdel til et spor HO-lok komplet med hjul, motor, gangtøj og cylindre og så selv forsyne det med en passende overdel. - Disse smalsporslok har været fremstillet i en mængde varianter, så det vil være vanskeligt at "skyde" helt ved siden af.

Vil man forresten se smalsporslokomotiver, så tag til Lolland under roekampagnen, - der damper man lystigt af sted - endnu.

Men herom senere.

"ADAM"

(Fotos: Erik Petersen)

VIGTIG MEDDELELSE

vedrørende Modelbane-nyt

Vi gentager her i korthed meddelelsen om, at MODELBANENYTT fra og med Nytår 1959 vil udkomme med 6 numre om året mod tidligere 12. Det første nummer i det nye år er fremme hos forhandlere og abonnenter den 25. Januar og vil iøvrigt udkomme den 25. i alle ULIGE måneder, d.v.s. Januar, Marts, Maj, Juli, September og November. Tekstsidernes antal vil blive forøget fra 16 til 24 plus midtertegningssarket. Løssalgsprisen bliver kr. 2,50 pr. hefte og årsabonnementet kommer til at koste kr. 15,00 for indland og kr. 16,50 for udland. Bladets format bliver uændret A 5.

red.

MOROP-kongressen i Bruxelles

Af James Steffensen og P.-E. Harby

Som tidligere meddelt fandt MOROP-kongressen med tilhørende mj-stævne i år sted i Bruxelles i dagene 11.-15. september. Delta-

gerantallet var desværre meget begrænset, hvilket sikkert blandt andet skyldtes den meget sene bekendtgørelse af programmet. I det følgende refereres kort de beslutninger, der blev truffet.

1. Efter at det tyske forbund af modeljernbaneklubber (VDMC) er blevet opløst og dets funktioner overtaget af et nystiftet forbund, der omfatter venner af både store og små jernbaner (BDEF), var det stillet til debat, om MOROP's formålparagraf eventuelt burde ændres tilsvarende. Det blev vedtaget, at en sådan ændring IKKE skulle foretages, men at klubber af jernbanevenner som hidtil skulle kunne optages i MOROP, der dog naturligvis kun kan repræsentere disse klubber for så vidt angår medlemmernes modeljernbaneinteresser.

2. På forannævnte grundlag optoges det tyske forbund BDEF samt den belgiske forening af jernbanevenner (ARBAC) i MOROP. Endvidere blev modeljernbaneklubberne i Helsingfors og i Prag optaget som medlemmer af MOROP.

3. Det vedtoges, at MOROP's administrationsomkostninger fra og med den 1. oktober 1958 skal fordeles mellem medlemmerne. I denne forbindelse fremførtes fra dansk side en tak til det nu opløste tyske mj-forbund, der hidtil har båret alle udgifterne og tillige været taget kontorarbejdet.

4. Det besluttedes, at den næste MOROP-kongres skal finde sted i København i tidsrummet fra torsdag d. 16/7 til mandag d. 20/7 1959, begge dage inklusive. Man vil denne gang forsøge en andet tidsinddeling, således at arbejdsmoderne holdes samlet forud for besigtigelser og rundture; endvidere bortfalder det hidtidige åbningsmøde. De, der kun er interesseret i de arrangerede besøg og udflugter, behøver altså først at møde lørdag morgen. Deltagerne i arbejdsmoderne vil have lejlighed til at deltage i alle de planlagte arrangementer, hvilket hidtil ikke har været muligt. En væsentlig fordel ved den nye ordning er også, at arbejdsmoderne bliver mere samlede.

5. Forhandlingerne om en hverveplakat for MOROP samt om et symbol til brug som knaphulseblem, brevhoved o.lign. kunne endnu ikke afsluttes endeligt.

6. De herhjemme allerede udsendte normblade NEM 011, 012, 013, 121, 122, 123, 124, 310, 311, 312, 350 alle mærket "Paris 1957", bliver nu endelig udsendt i officiel tysk og fransk udgave i nær fremtid og udgår dermed af det tekniske udvalgs arbejdsprogram. Tilsvarende gælder for NEM 313 og 314, hvor der dog er foretaget nogle nødvendige ændringer i tabellerne, således at den danske udgave (ligeledes mærket "Paris 1957") må nyudsendes. På NEM 314 er længden af akslen, der tidligere for H0 var ansat til 25,0 mm, nu ændret til 24,4 mm. Ændringen er foretaget for bedre at tilpasse målet til europæisk materiel; man havde tidligere også taget hensyn til amerikanske forhold. Endvidere har man slettet spor 0 og 1 med den begrundelse, at pinollejer ikke egner sig for disse sporvidder.

Af de øvrige NEM-blade interessererede det tekniske udvalg sig især for den gruppe, der behandler konstruktions- og fritrumsprofil, fritrumsprofillets udvidelse i kurve samt kurveradius og sporafstande.

Der blev opnået fuld enighed om konstruktionsprofillet (NEM 101) og om fritrumsprofillet på lige spor (NEM 102, side 1), hvorimod udvalget i spørgsmålet om fritrumsprofillets breddetillæg i krumt spor kun nåede til et foreløbigt resul-

tat. Dette sidste spørgsmål hænger nemlig sammen med størrelsen af kurveradier (NEM 112) og med sporafstande i kurve, og alle tre størrelser skal ses i sammenhæng. Hertil kommer, at man må gå ud fra en eller flere lange vogne som "farligste vogne", og dette har også givet anledning til diskussion. Endnu ét blad, nr.602, strømfor- syning, blev endelig vedtaget, medens 2 blade slet ikke blev behandlet. Disse er NEM 125, dobbelt- hjertestykker, hvor man afventer et nyt bedre forslag, og NEM 351, holdere for kobling, der måske helt kan udgå, hvis udviklingen medfører, at koblinger af klasse A efter NEM 350 (Märklin-typen) bliver dominerende på markedet. NEM 351 skulle ellers muliggøre udveksling af koblinger af forskellig type.

I tilslutning til kongressens arbejdsprogram var der som sædvanlig tilrettelagt forskellige besøg og udflugter, der alle blev begunstiget af strålende vejr. Næst lykke gjorde nok en længere rundtur i Bruxelles med et veritabelt sporgvognstog fra 1893, bestående af en to-akslet elektrisk motorvogn med åbne endeperroner samt tilhørende to-akslet bivogn, begge fikset nydeligt op i de originale farver i dagens anledning. For en sikkerheds skyld havde ejerne, det belgiske lokalbaneselskab SNCV, sendt en moderne motorvogn ud efter museumstoget (i passende afstand naturligvis), men veteranen klarede hele rundturen uden fremmed hjælp.

NYT MATERIEL TIL SRJ

I Modelbane-nyt nr.11 og 12/55 introducerede jeg "Stockholm-Roslagens Järnvägar" for læserne i artiklen: STORE FORHOLD PÅ SMÅ HJUL. Når jeg nu finder anledning til at vende tilbage til dette jernbaneselskab, så er grunden, at en række nyanskaffelser af trækraft har ført til en afslut-

ning af SRJ's "væk-med-dampen" program.

I december 1957 leverede AB SVENSKA JÄRNVAGSVERKSTADERNA to dieselhydrauliske boggielokomotiver fra afdelingen i Falun samt tre motorvogne fra afdelingen i Linköping. For at forenkle reservedelsbeholdningen er bogier, motorer og trans-

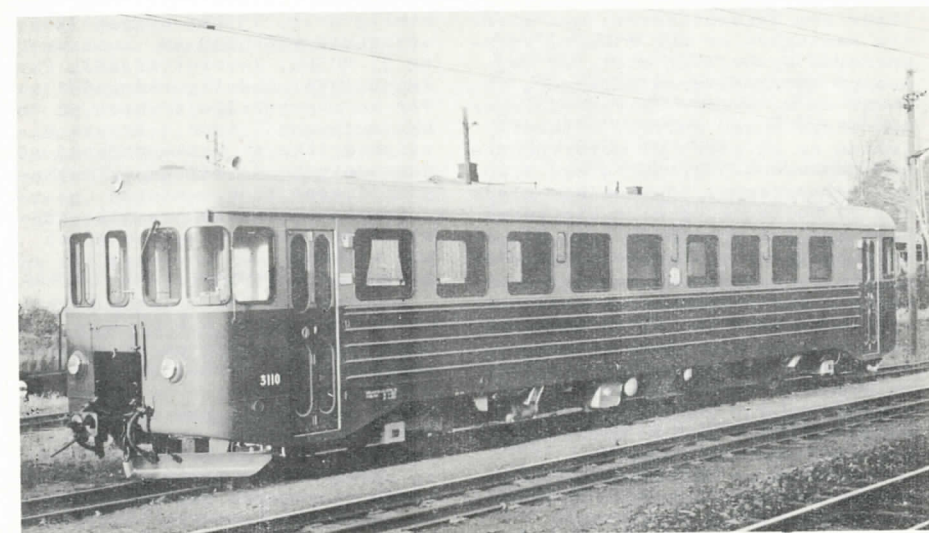
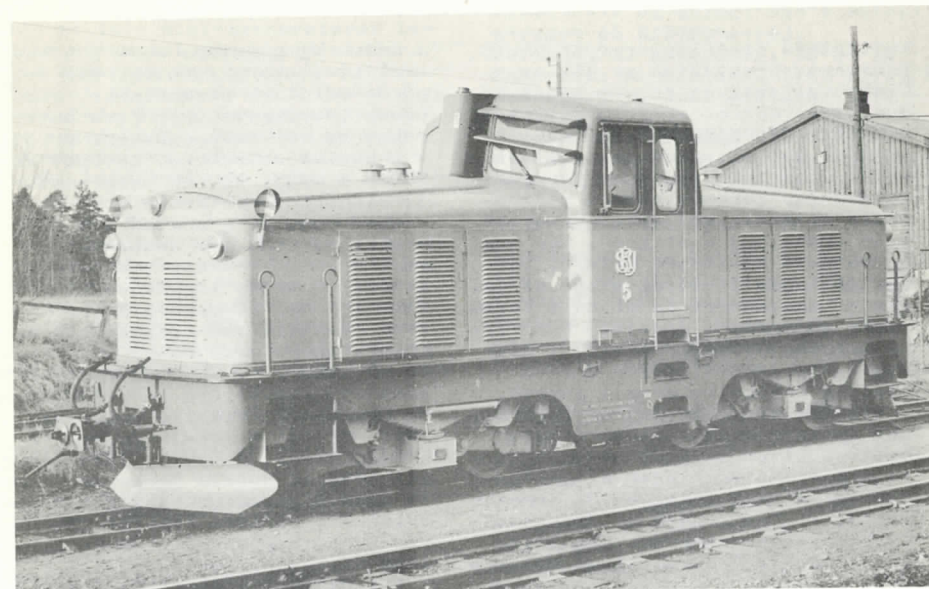


Fig.1. (Øverst) SRJ's nye diesellok. Fig.2.(nederst) SRJ ny motorvogn.

mission ens for såvel lokomotiver som motorvogne.

Lokomotiverne (nr.5 og 6) er understyrede med hver to 240 hk 12-cyl.

luftkølede dieselmotorer af DEUTZ fabrikat. Egenvægten er 38t og kraftoverføringen er som nævnt hydraulisk. Gearet er fremstillet af SVENSKA ROTORMASKINER og har en såkaldt dobbeltrotation, hvilket giver stor trækraft ved igangsætning - for lokomotivernes vedkommende 11 tons. Ved senere omskiftning opnås høj hastighed, men dog er højeste hastighed 60km/t, idet det må tages i betragtning, at banen er smalsporet og at de i første række anvendes i godstog. Motorerne trækker på begge aksler i hver bogie, og lokomotiverne får en blod og behagelig gang i sporet.

Som det ses (fig.1.) er førerhuset anbragt midt i lokomotivet, hvilket giver et godt udsyn til alle sider. Opvarmningen af dette - en vigtig ting i den kolde svenske vinter - sker gennem et "Webosto"-aggregat, der anvender den luft, som bruges til afkøling af motorerne.

Motorvognene (nr.3011-12-13) er, som nævnt, udstyret med samme motorer som lokomotiverne, men største hastighed er her 85km/t. Vognkasserne er helt af stål, og højden på DEUTZ-motoren muliggør, at denne og de øvrige drivordninger kan ligge under gulvet. Motorefekten er så stor, at motorvognene kan medføre 4-5 af SRJ's nye type stålpersonvogne. Vognene har plads til 72 rejsende og er eksteriøret ikke særligt spændende (fig.2), så er interiøret til gengæld overmåde nydeligt, sæderne er anbragt i en moderne stålørskonstruktions, belysningen sker ved lysstofrør, og opvarmningen ved hjælp af oliefyret kedel. Den udvendige bemaling må siges at være dristig. Farveskemaet er for lokomotiverne: orange og grønt og for motorvognene: lysebrunt og lysegråt.

Trafikken på SRJ afvikles nu udelukkende med elektrisk og dieseltrækraft; på strækningen Stockholm Ø - Rimbo og Rimbo - Norrtälje sker fremførelsen af togene, som hidtil, af ellok og elmotorvogne (se "MB-nyt" nr.11 & 12/55). På de øvrige ikke-elektrificerede strækninger er det nr.5 og 6, der har overtaget damplokomotivernes arbejde, i særlig grad

i malm- og godstog, samt i visse særligt store persontog. Til brug på de nordlige strækninger, råder banen yderligere over fire motorvogne og tre skinnebusser: nr.3302 - 2-akslet skinnebus, leveret af NOHAB i 1935, 110 hk benzinnmotor, 33 siddepladser (denne vogn anvendes dog, på grund af sin ringe størrelse, kun som nedbrudsreserve). Nr.3304 4-akslet motorvogn, leveret i 1938, ligeledes af NOHAB, 155 hk, 59 siddepladser. Næsten identisk med sidstnævnte er motorvognene nr.3306-07 (tidligere nr.1106-07 - se MB-NYT nr.12/55 side 253 fig.4) fra 1940 med samme byggested. Endelig råder man over en lidt mindre vogn med 42 siddepladser, nr.3305, 155hk, bygget 1938 af Motala Verkstad, samt to egentlige skinnebusser (af den velkendte svenske type) nr.3308-09 fra 1944, bygget af firmaet Hilding Carlsson, Umeå.

Til rangering benyttes diesellangtraktorer (lokomotorer), alle med hydraulisk kraftoverføring, nemlig nr.1, 135hk, bygget 1947 af KALMAR VERKSTAD AB, samt nr.2 og 3, 205hk, leveret af ASJ, Falun i 1954. Endelig råder SRJ over en meget lille traktor på 30 hk, egenvægt 7 tons, største hastighed 18km/t. Dette køretøj står dog udelukkende til baneafdelingens disposition.

Damplokomotiverne er alle henstillede, med undtagelse af et par stykker, der anvendes til rangering af og til.

Endelig vil der i denne forbindelse være grund til at omtale baneens fikse løsning på et opvarmningsproblem. Forholdet er det, at diesellokomotiverne og -motorvognene, som omtalt kan opvarme sig selv, men ikke de personvogne, de medfører. Man måtte derfor finde en udvej til at opvarme disse på anden vis. Banen har tidligere anvendt koksfyrede varmtvandskedler, men dels er der meget arbejde ved pasning af disse, dels er der sket det beklagelige, at flere vogne er brændt ved torkogning af kedlerne. Da nu samtlige personvogne og en hel del rejsegodsvogne, ved elektrificeringen er udrustet med elektriske radiatorer, fik man den

idé at lade diesलगeneratorer levere strøm til disse radiatorer. Man indkøbte fem generatorer fra firmaet Strüwer-Deutz i Hamburg og monterede dem i fem to-akslede rejsegodsvogne. Reguleringen af generatorerne foregår helautomatisk, konduktørerne behøver blot at sætte dem i gang. I vinteren 1957/58 fungerede de til SRJ's fulde tilfredshed; de er de første konsekvent gennemførte varmeanlæg af denne type i Sverige.

Til slut vil jeg på dette sted takke direktør ÅKE RYDBERGH, der så beredvilligt har stillet disse oplysninger og SRJ's fotos til min rådighed.

Erik B. Jonsen

+++++

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

Hg.-Mjk.

HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Lokale: Klubvognen Hg.station

Anlæg i HO.

Mødeaften: Onsdag

Formand: J. Hansen, Vinkelvej 19 tlf. 21 14 87

Næstformand: H.J. Arnsing, Gurrevej 28, tlf. 21 36 58.

Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedamsvej 78, tlf. 21 24 38.

Bestyrelsesmedlem: A. Jensen Petersen, Skjoldsvej 28, tlf.21 27 25

Klubbens postadresse: Vinkelvej 19

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor O.

Klubhus: Porchammersvej 3,

Formand: Disp. Finn Ankeraa, tlf. 1279

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor O.

Klublokale: Nørrebro station

Formand: Poul E. Clausen

Næstformand: James Steffensen

Kasserer: Th. Kronholt

Sekretær: E. Albrechtsen, Amundsensvej 18, Lyngby, tlf. 87 54 62

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor O.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebilgarager på Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11 14 77.

Byggeaften: Tirsdag kl.20,00

Nye medlemmer kan optages, henvisning til lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

Nordkærvej 1 - Hvidovre, Valby.

Tlf. 30 06 31 og RYvang 5942y.

Formand: Harry Larsen

Næstformand: Alf Rasmussen

Kasserer: Hans Hundstrup

Medlem af bestyrelsen: Erik Bugge.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i "O" på Slagelse banegård.

Byggeaften: Tirsdag

Formand: P.E.Jensen, "Lundehus",

Valbyvej, Slagelse, tlf. 2789

Kasserer: Preben Madsen, Herluf

Trollesvej 25, Slagelse.

Næstformand: H.H. Larsen, Herluf

Trollesvej 1B, tlf. 2180.

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

Anlæg i spor HO.

Klubben er flyttet og tillige fået ny formand. Klubanlægget og

formandens adresse er: Ole Mortensen, Horsebakken 74, Bella 1821.

Klubaften: Torsdag

1 a 2 nye medlemmer kan optages.

MODELJERNBANEKLUBBEN HO.56

Smedegade 11, Kld., nørrebro.

Klubben bygger på et dansk anlæg i HO, "toskinndrift". Inter-

esserede er velkomne. Klubaften tirsdag.

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUBBER er velkomne til optagelse under rubrikken KLUBMEDDELELSER med tekst i det på gældende lands eget sprog. Klubber, som ønsker at blive optaget i rubrikken, skal blot indsende kr.8,00 i gebyr samtidig med bestilling af et abonnement til klubben, d.v.s. for eks. for danske klubber bliver prisen 1 årsabonnement kr.15,00 + kr.8,00 for optagelsen i rubrikken. (Andre skandinaviske klubber kr.16,50 + kr.8,00).

EN JULEGAVE

der altid er velkommen, når den består af

ET ÅRSABONNEMENT PÅ MODELBANE-NYT

Har modtageren i forvejen abonnement, noterer vi istedet indbetalingen som fornyelse.

MODELBANE-nyt Kongevejen 128, Virum
Postkonto 35056

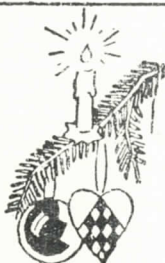
HSV

Kvalitetstransformatorer

TIL ALT... ...OVERALT

12 Maaneders Garanti for Fabrikationsfejl

BEDRE OG BILLIGERE



*Glædelig jul
og et godt nytår
ønskes af Modelbane-nyt*



VED DE -

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

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

Obs.! Kun få eksemplarer af følgende blade:

1. årg. 1952 (4 numre) kr. 3,50
2. årg. 1953 (÷ nr. 5 og 11) kr. 9,00
3. årg. 1954 (÷ nr. 6-7-8) kr. 11,00

Men De kan endnu få følgende årgange komplet:

4. årg. 1955 (12 numre) kr. 18,00
5. årg. 1956 (12 numre) kr. 19,75
6. årg. 1957 (12 numre) kr. 21,00
7. årg. 1958 (12 numre) kr. 21,00

De sparer efterkravsgemyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

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

For nye læsere . . .

PROPAGANDAPAKKER

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

- Og et årsabonnement koster 15 kr.

MODELBANE-nyt

Kongevejen 128, Virum
Postkonto 35056



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
REDAKTION: Brumvej 28, Herlev.
Medarbejdere og korrespondenter: Sv. Jørgensen, Helsingør, O. W. Laursen, Silkeborg, Ib Nielsen, København.
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: Postboks 184, København K.

Telefonisk henvendelse:

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

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
Bladet udkommer med 6 numre om året (den 25. i alle ulige måneder).

Årsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum. Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

—o—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt KØBENHAVN:

Københavns Telefonkiosker samt

Valby Hobbyforretning, Mølleallé 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, Ordrupvej 109, Charl.
C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axeltorv V.
Legetøjsæsken, Jernbaneallé 92, Vanløse.
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.
BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.
Bauch, Aaboulevard 40, N.

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.

ENGLAND:

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

FINLAND:

U-B Hagelin, Prästgårdsväg 5 A 12, Hoplaks.

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.