

Læsning for alle —

• • • • •
BØGER

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

RMC's udklippsbøger 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. 9,00.**

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 sluttet“ **kr. 4,25** — Bog 3: „Rullende materiel“ **kr. 4,75** — Bog 4: „Landskab & bebyggelse“ **kr. 4,25** — Bog 5: „Signalering og sikringsanlæg“ **kr. 4,75** — Bog 6: „Trækraft“ **kr. 4,75.**



12 FOTOS af danske lokomotiver (i postkortformat) kun **kr. 2,50.**

TIDSSKRIFTER (prisen i parentes angiver årsabonnement)

Miniaturbahnen **kr. 3,75** (16 nr. **kr. 60,00**), Model Railways News **kr. 2,25** (12 nr. **kr. 25,00**)
 Der Modelleisenbahner **kr. 1,85** (12 nr. **kr. 21,00**), HO-Rivarossi **kr. 2,00** (6 nr. **kr. 12,00**)
 European Railways **kr. 2,00** (6 nr. **kr. 12,00**), Model Engineer **kr. 1,40** (52 nr. **kr. 65,00**)

Prøvesending af ovennævnte tidsskrifter sendes portofrit for kun **kr. 10,00** ved forudbetaling. (Efterkrav 1 kr. ekstra).

BENT PALSDORF

POSTBOX 184, KØBENHAVN K.
 POSTGIRO 35056, TLF. *944868
 Bedste telefonid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan hver dag kl. 16¹⁵-17³⁰ lørdag kl. 10-14, ovennævnte bøger og blade beses og købes.



MODEL BANE *Nyt*



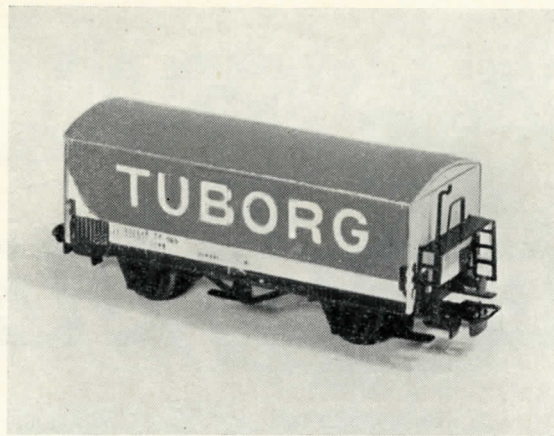
2

8. ÅRGANG

MARTS-APRIL 1959

PRIS

2 50



En NYHED

som De længe har
TØRSTET efter!

TUBORG og CARLSBERG
ølvoerne (ZB & ZA)

Disse modeller i den kendte LONG-kvalitetsudførelse vil live op på enhver bane med deres festlige grønne og røde påskrifter. — og så er prisen kun kr. 12,10 pr. stk.

Kender De —

LONG's øvrige komplette sortiment i HO?
Ellers bør De straks købe det farvetrykte katalog hos nærmeste LONG-forhandler Pris 75 øre.

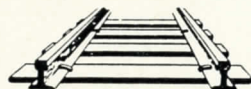
LONG — KØBENHAVN N

Sidste!

LONG's store MY-lok, leveres nu også til 2 sk. og jævnstrøm og prisen er uændret kr. 143,00

Begynd det nye år med

JOTOFLEX



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

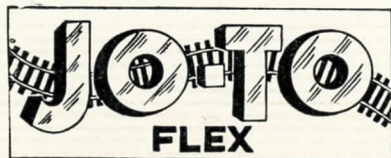
Prisen er:

Pr. meter kr. 5,00

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

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

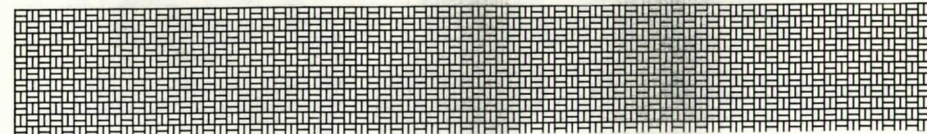
Scenery



Det danske landskabssortiment

- Gran- og løvtræer i mange typer
- „Idyller“ i naturtro udførelse
- Buske i poser
- „Levende hegn“
- Strømateriale i alle nuancer
- Sortimentet udvides stadig
- Graner nu på naturtro plastikfodder

En gros: BENT PALSDORF, Postbox 184, Kbh. K.



—man stopper med...



ARSENAL - en lys og gylden virginiatobak. - Mild og blød, let sødlig og fint krydret.



SINGLETON - mildhed og modenhed kendetegner den berømte burley. Verdens fyldigste og mildeste tobak.



EVERTON er rund og blød i smagen. En fin blanding præget af virginia og burley... netop som mænd kan lide den.

50 g 3,00 kr.

- det er let at ryge pipe:

Følg Færchs piberaad de staar paa pakningen Ryg langsomt, saa smager tobakken bedst.

R. FÆRCH

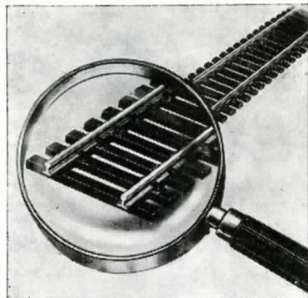
R. FÆRCH A/S

CIGAR- OG TOBAKSFABRIKKER

Fleischmann

DET FULDKOMNE MODELSPOR I HO

- o massive messingprofiler
- o højeste ledningsevne
- o plastik skinneunderlag
- o hver svelle befæstiget
- o forbilledtro sveller
- o skinneprofil og lasker efter NEM-normer
- o profilskinnerne uforskydelige i svellerne.



VÆLG RIGTIGT -
VÆLG

Fleischmann
HO

Modelbaner

SPOR 0: Skinnestrengene i bruneret jern nu atter på lager (5mm høj) pr. meter kr.1,65, lasker 8 øre
SPOR HO: LONG sortiment og løsdeler føre på lager.

TILBUD i diverse el- og modeltilbehør til små priser (liste mod frank.kuvert)

ALT ELEKTRISK MATERIEL til modelbaner leveres - H.S.V. transformere på lager

Bemærk! AABEN PÅSKELØRDAG fra kl.11.00
Nye åbningstider: Ma-Ti-On 16-17.30

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

To:14.00-17.30
Fr:14.00-20.00
Lø:10.00-14.00

MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBA NEBLAD

MARTS-APRIL 1959

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

SPIELWARENMESSE

E · G · M · B · H



Nürnberg-Messen

bliver år for år et større og større overflødhorn, som det efterhånden bliver en kolossal opgave at arbejde sig igennem. Den 10. messe i år var heller ingen undtagelse i så henseende, da messen jo, efter at den er blevet international, får flere og flere udstillere år for år og fra flere og flere lande. Vi må derfor også her i MB-NYT's reportage prøve at begrænse stoffet og bringer derfor i dette nummer først en omtale af "de fire store" egentlige tyske firmaer, som fremstiller et fuldt modelbanesortiment, og vi vil her ved forstå et program, der omfatter komplette togsæt, lok, vogne og trafos, og først i anden række diverse tilbehør. I næste nr. af MB-NYT kommer så 2. del af messereportagen med tilkomne enkeltheder og nærmere omtale af de mange tilbehørfirmaer's produkter og mere specielle artikler.

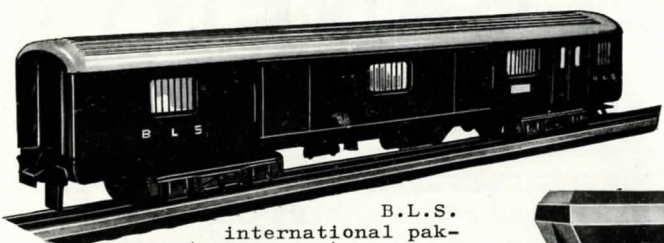
Inden vi begynder med DE FIRE STORE (Fleischmann, Märklin, Rokal og Trix, som vi iøvrigt tager i omvendt rækkefølge denne gang), var det måske på sin plads at nævne, at de store sporvidder for en gangs skyld også var repræsenteret, hvad man kan se af ovenstående billede, men det vender vi tilbage til senere.

Vi starter så med

TRIX EXPRESS

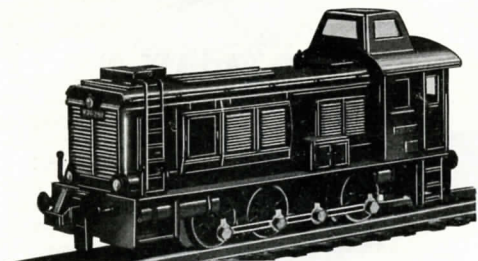
VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

viser to af vore kære "dampheste" P 911 og P 919 fotograferet på Københavns Hovedbanegaard d.24.4.1958 kl.8.20. (Foto: Hans True)
(Two Danish "steamhorses" class "P" ready for departure at the Central Station, Copenhagen).



B.L.S.
international pak-
vogn (schweizisk) og th. en
malmvogn. Herunder V36 diesellok.

TRIX



som mødte frem med en mængde nyheder. I denne forbindelse må nævnes at TRIX nu hvert år udsender sit nye katalog samtidig med messen og i teksten tydelig angiver, hvad der er årets nyheder (men desværre ikke, om disse nyheder kan leveres omgående). Vi nævner her: En ny trafo med regulering for batteritog, ellok Reihe E 40 med hjulstillingen Bo'Bo' for luft- eller



429 • ESSO

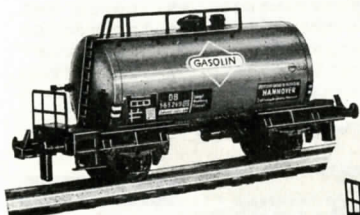
TRIX EXPRESS



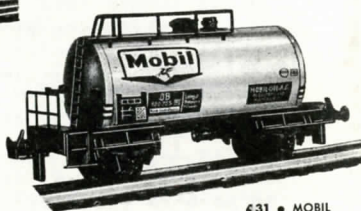
428 • ARAL



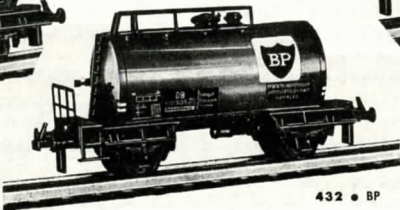
427 • SHELL



430 • GASOLIN



431 • MOBIL

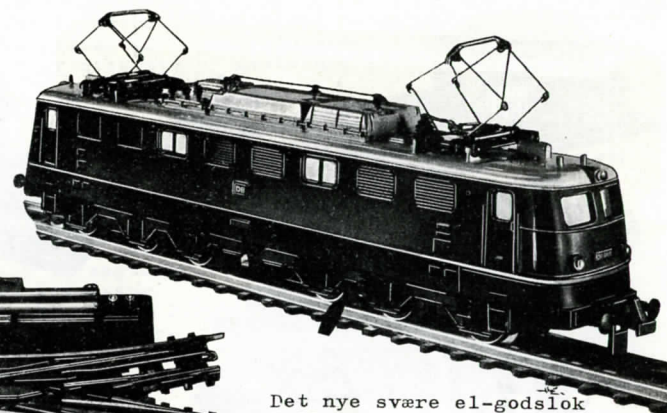


432 • BP

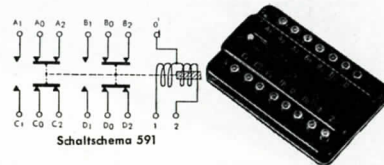
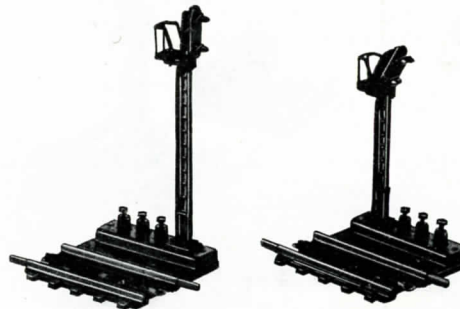
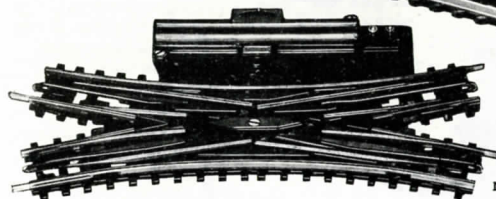
Et fint sortiment i to-akslede tankvogne, som forøvrigt kan leveres samlet i en gavekarton, men som naturligvis også sælges enkeltvis.

MB-NYT

TRIX EXPRESS



Det nye svære el-godslok
E 50 -

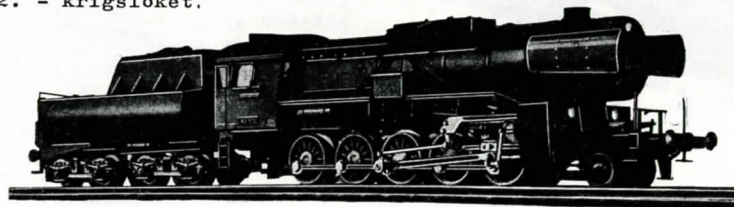


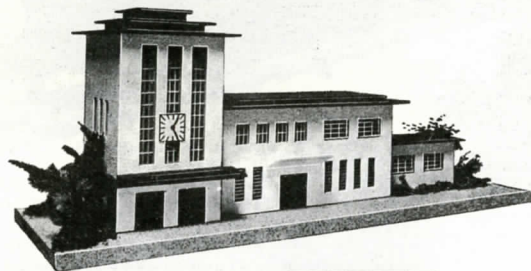
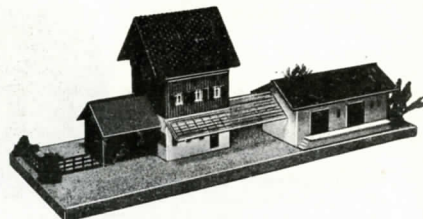
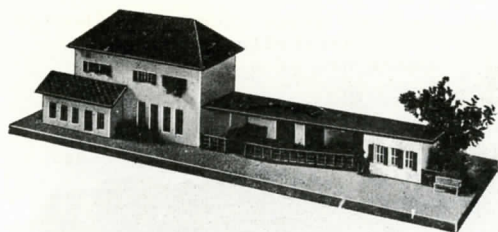
midterskinnestrømtilførsel med omskifter og 3 lys i hver ende og en lop på 18cm (ikke afbildet), endvidere model af det svære ellok Reihe E 50 (øverste side 29) med hjulstillingen Co'Co' - det er DB's sværeste godstogslok af eltypen - og en l.o.p. af 22,2cm. Medens vi er ved trækraften, må vi hellere nævne det nederst på denne side afbildede dejlige Reihe BR 42, koblet 1'E (krigslokomotiv), et godslok på 26,5cm m. tender, som virkelig kan trække noget. Til slut i rækken af ny trækraft modellen af v 36, diesellokomotiv ved DB.

Vognparken er blandt andet udvidet med den svejtsiske BLS pakvogn for international trafik, en kul- og malmvogn af typen 00t (DB), en serie to-akslede tankvogne, som leveres efter ønske i gavekarton indeholdende alle seks vogne.

Der er også grund til at nævne det hos Trix længe savnede "Englænder"-sporskifte, som nu er med, samt nye modeltro signaler med to dertil anvendelige relæer, hvoraf det her afbildede er meget velkom-

- og den flotte model af BR 42. - krigsloket.



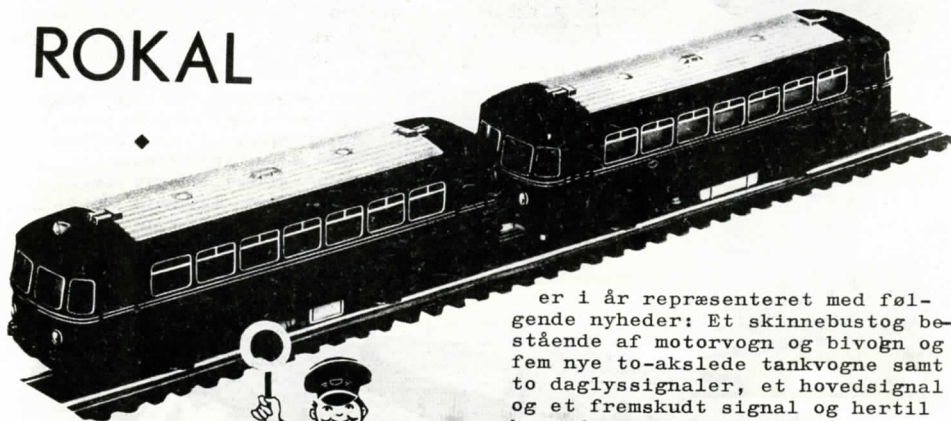


TRIX EXPRESS

ment, især til mere komplicerede sikringsanlæg.

Endelig er blandt nyhederne en hel række stationsbygninger m.m., hvorefter vi viser tre ret karakteristiske som slut på præsentationen af TRIX-sortimentet. (En serie såkaldt MINITRIX i 1:180 vises i næste nr. af MB-nyt).

ROKAL



er i år repræsenteret med følgende nyheder: Et skinnestog bestående af motorvogn og bivoagn og fem nye to-akslede tankvogne samt to daglyssignaler, et hovedsignal og et fremskudt signal og hertil hørende sammenbyggelige betjeningsapparater (à la TRIX) og endelig en station med godsskur og en forstadsbanegaard. Alt i alt et godt lille supplement til det i forvejen ret store TT-sortiment. Desvær-

MB-NYT

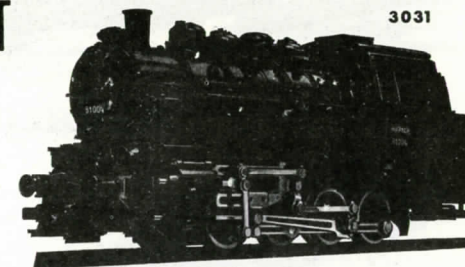
re er nyhedsbroshurens illustrationer ikke alt for skarpe, så vi bringer ikke billeder af alle ny-

hederne denne gang, men håber på nogle specielle optagelser til næste nr. af bladet.

Og så kommer turen til:

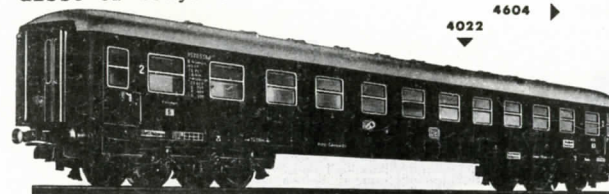
MÄRKLIN

Det første, som falder i øjnene, er vel nok den nye model af Reihe 81 (kat.n.r.3031), som velsagtens skal ses som en slags afløsning for den gamle TT 800. Nye 1. og 2. klasse personvogne i samme udførelse som sidste års nyheder udvider sammen med SBB-spisevogn med pantograf personvognsortimentet med 3 køretøjer og godsvognenes tal øges med to, nemlig i form af en BAYER beholdervogn og en åben godsvogn DB-Omm 52 med kullast. I forbindelse med personvognene skal lige nævnes "indmad" til almindelig personvogn og til spisevogn i form af to sæt bænke og borde m.m. samt figurer, som nok skal live op i vognene, især når disse er belyst.



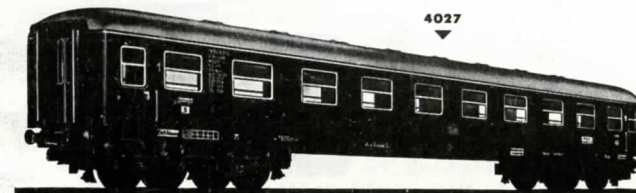
3031

I byggesæt er der først og fremmest et velkomment sæt til den tyske V 2000 og den 2-akslede personvogn og tre godsvogne. Alle sættene indeholder let forståelig vejledning - også på dansk.



4022

4604

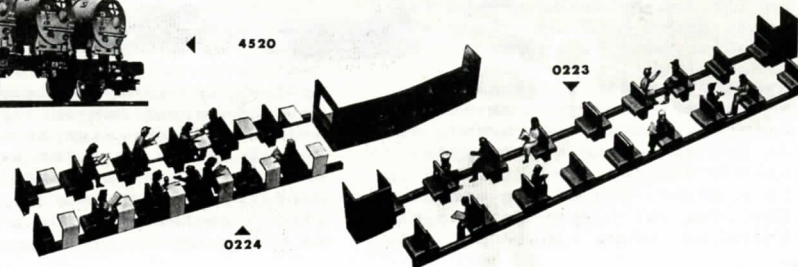


4027

MÄRKLIN



4520



0224

0223



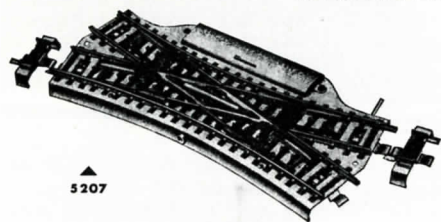
7190 ▶



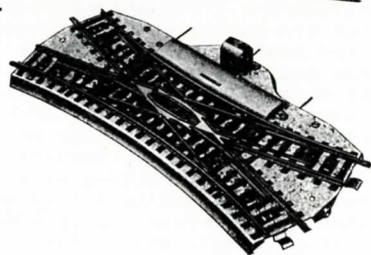
7191 ▶



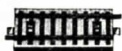
MÄRKLIN



5207



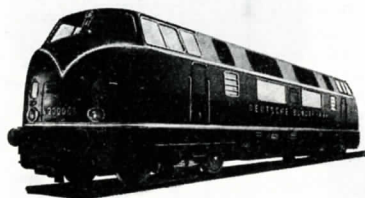
5211



5129



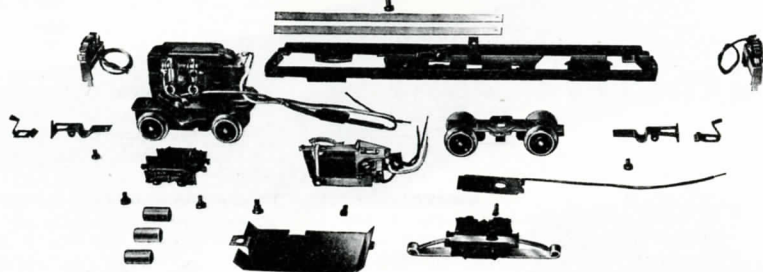
5210



3921

3921

Diesellokomotiv



Nye moderne daglyssignaler er også blandt nyhederne, og dernæst i skinnesortimentet en nyhed, som alle kan glæde sig over. Krydsningssporskifter i punktskinne og i to udgaver, hvoraf den ene muliggør den tætte sporafstands biholdelse. Denne sidste har ikke

sporskiftelygte. Endvidere et krydsningsspor med en vinkel på $48/20^\circ$ og to nye lige skinner på hhv. 7 og 1,6 cm's længde, samt en buet skinne $1/1$ længde til elimination af kontaktstøj, som kan genere radiomodtagning på mellem og langbølge. (forts. s.46)

MB-NYT



På ethvert modelbaneanlæg bør man se mindst én vandkran. Om den skal stå som attrap, eller den skal være bevægelig, må blive byggerens sag, - den bevægelige er jo uden tvivl den morsomste. Jeg har i hvert fald hørt mange overraskende udbrud, når overdelen ganske langsomt begynder at dreje ud over loket. Den kræver ganske vist en jævnstrømsmotor, i den beskrivelse som jeg her giver. Nogle vil måske mene, at det er for meget at ofre blot for at se en vandkran dreje en kvart omgang. Selvfølgelig kan den også drejes af relæer, men bevægelsen bliver jo unægtelig lidt hurtig. Så må et snoretræk da være bedre. Da mange m.b.folk ligger inde med en eller flere motorer, som enten er for svage til at trække lok eller motorvogne, eller som har andre skavanker, har de her en måde at få den brugt på. Eller hvad med en tekno-motor fra en tidligere hobby. Man må for vandkranens placering bestemmes, sikre sig, at der under bordet findes plads til de remskiver, der kræves for at skabe den store udveksling, der er nødvendig.

Af vandkraner findes der mange typer. Både indenfor stats- og privatbaner. I MB-NYT februar 1957 findes et glimrende fotografi af en af DSB's nyeste modeller. Den har for enden af øverste vandrør en ekstra tud, som via kæde- og tandhjulstræk kan drejes. Denne bevægelse er meget vanskelig at lave i vor lille størrelse. Af den grund har jeg valgt en lidt ældre model, hvor denne tud ikke findes. Jeg "løb på den" ved Helsingørstogets perron på Hillerød st. og jeg har valgt at tegne den i min udførelse. Så ved jeg da i hvert fald, at det kan lade sig gøre efter denne recept.

Vi begynder med topstykket (1). Det laves selvsagt bedst på en drejebænk, men kan udmærket laves

"i hånden" således: I et stykke messing 6×13 mm borer man et $2 \text{ } \emptyset$ hul på langs igennem. Dernæst filer man den øverste ende halvrund. Næste stk. laves af et rør med $3 \text{ mm } \emptyset$. Disse stykker loddes sammen men endelig således, at begge huller sidder i nøjagtig forlængelse af hinanden. Forneden på røret er vist en ring eller flange. Denne og de øvrige flanger laves af tynd kobbertråd og loddes på. På bagsiden af røret findes en udskaering. Den bør man lave, da den sætter et særlig præg på modellen. Op gennem topstykket føres et stykke 2 mm meterstål (2). Det skal være rigeligt langt, så man er sikker på, at det kan nå gennem stander, sokkel og bordplade. Herunder skal der være plads nok til en remskive. Meterstålet skal rage et par mm op over topstykket og loddes fast her. Nr.3 viser tuden. Den behøver dog ikke at være af rør. Tag et 3-3,5 mm stykke messingtråd, som også er lettere at bukke end rør. Det loddes fast til (1) med en kraftig lodning, så man bagefter kan file en pæn runding. (4) er et håndtag, som under virkelige forhold bruges til at dreje topstykket med. Det laves af $1/2$ mm tråd. Standeren 5 fremstilles af et stk. rør med 2,5 mm hul. Det bankes rundt om den øverste kant, så hullet her bliver 2 mm. Her skal meterstålet jo gå igennem. Det er nemlig ikke heldigt at lade akslen passe gennem hele standerens længde. Røret skulle jo gerne være konisk, når det er færdigt, så her ligger et stykke filearbejde og venter. Fodstykket laves (6) som en slutskive med et 2 mm hul i midten. Når den er loddet på standeren, er akslen styret i begge ender. (7) er en plade af hvidblik. Hullet til akslen bores her ca. 3 mm. I hvert hjørne bores et hul til en lille trækrue. Nr.8 er en rist, som fremstilles af tråd, eller man kan bruge en stump plasticstakit. Håndhjul (9) er af $1/2$ mm plade $8 \text{ } \emptyset$. Der bores et hul $1,5 \text{ } \emptyset$ i midten og 6 huller udenom, så egerne på denne måde fremkommer. Til aksel bruges tråd 1-1,5 \emptyset , og delene loddes sammen. Soklens højde er afhængig af, om man til skinneunderlag har benyttet ballaster el-

ler blot svellemåtter. Man må prøve at stille et lok op på sporet, og derefter klodse kranen op, så tuden står et par mm over vandtankens påfyldningsstuds. Når man har fundet højden på soklen (10), fremstilles denne af træ. Den bør have udvendige skrå kanter og afløb ned til risten. Før risten limes på, bør man bore et hul i "kloaken" til en træskru. Et lignende hul bores henne under håndhjulets aksel, og soklen skrues fast på bordet. Der bores nu hul for akslen gennem både sokkel og bordplade. Dette må gerne være 5-6 ø. For at styre akslen yderligere kan man under bordet påskruer et beslag med et 2mm hul i. Inden vi går over til mekaniseringen, kan vi nu male det, der er færdigt. Så er det tørt, når vi bliver færdige med det "underjordiske". Hele vandkranen males med en mat grå farve, og det gælder også håndhjulet og dets aksel. For at fikse den lidt op, kan man male det nederste af håndtaget (4) sort. Dette kan også gøres med "banen" på håndhjulet.

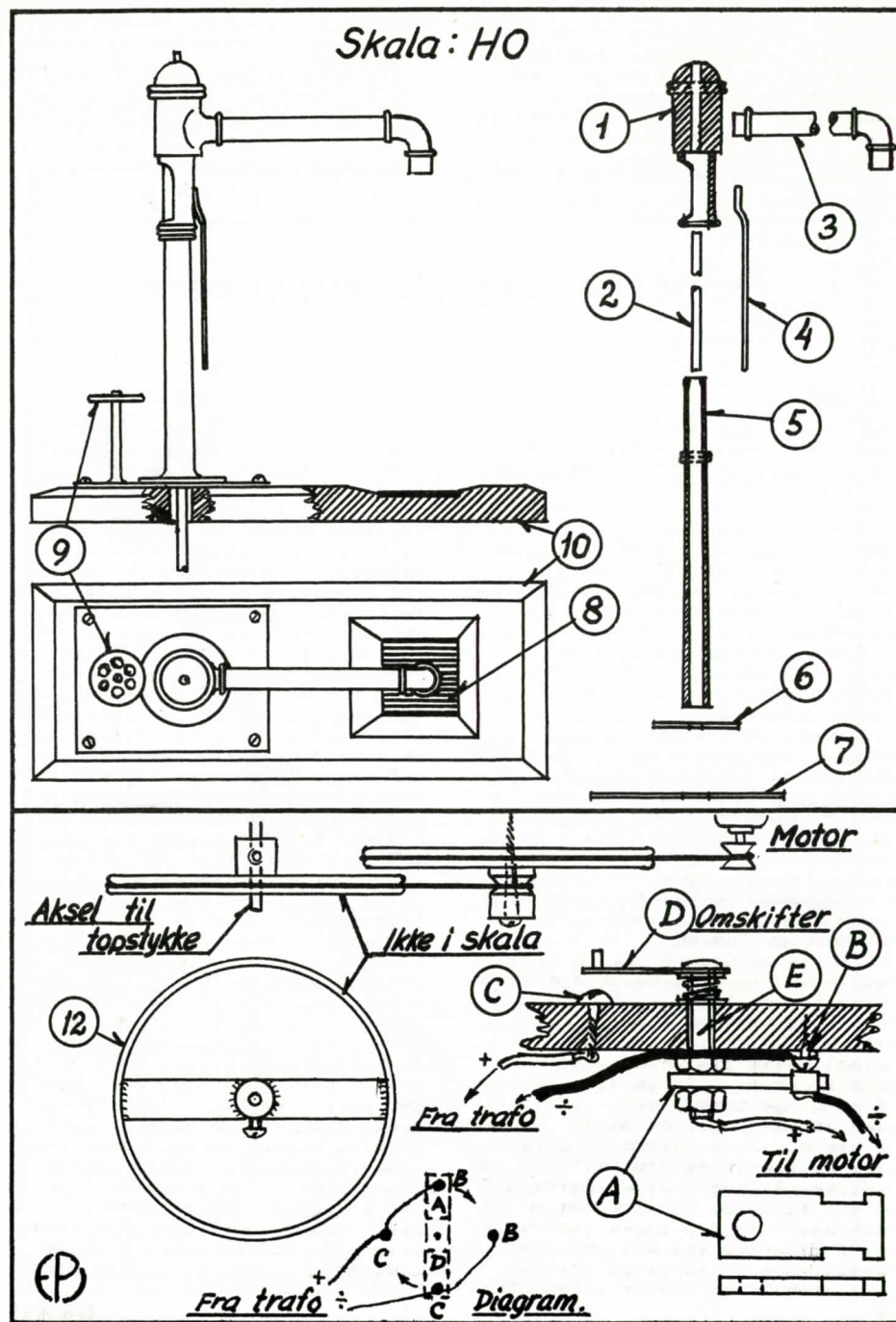
Hvidblispladen og risten males "rusten, fedtet og sort". Cement-soklen males som "beskidt, fedtet cement" nu engang ser ud.

Mekaniseringen kan udføres således: På akslens nederste ende anbringes en remskive 12. Denne er meget nem at fremstille. Den behøver ji ikke at løbe så forfærdelig godt til dette brug. Banen bukket af to stk. tråd, 3 mm tykke, diameter ca. 100 mm eller efter pladsforholdene. De to ringe lægges ovenpå hinanden og loddes sammen indvendig. Udvendig får vi da en rille, stor nok til at en elastik kan løbe heri. Vi behøver kun en eger i. Den laves af 1-2 mm materiale 10 mm bredt, og loddes på. Som nav bruges et stk. 10 ø messing. Inden påsætningen bores et hul igennem på langs og i centrum 2 ø. Et gevindhul bores ind i siden af navet til en skrue. Man kan i stedet skære gevind på akselen og spænde skiven fast med en møtrik på hver side af egeren. I dette tilfælde behøver man så intet nav. Har man ingen værktøj til gevindskæring kan man evt. være i besiddelse af så megen frækhed, at man simpelthen lodder skiven fast

til akslen.

Til motoren skal også fremstilles en remskive. Den bør være så lille som mulig, og den er naturligvis lettest at dreje. Uden drejebænk fatter man et stk. messing 7-8 mm ø og borer i centrum et hul passende til akslens diameter. Husk altid, at det ved fremstillingen af smådele er lettere at lave så meget som muligt i et rigeligt stort stk. materiale og så først skære genstandens omrids eller længde af. Efter boring af remskiven er det derfor lettere at file rillen til elastikken, før man skærer den af. Det vil i de fleste tilfælde vise sig, at den udveksling, der her er frembragt, ikke er stor nok. Altså må vi i gang med en mellemskive. Den fremstilles som den første skive. Dog skal der på egeren, i stedet for navet, pålodes en lille remskive i lighed med den på motoren. Den bør dog være lidt længere for at være sikker på, at elastikken kan gå fri af skivens ydre bane. I centrum bores et hul til en tynd, men lang træskru. Skiven kører nemlig på en skrue, der er skruet op i bordpladen. Jeg fik ved to sådanne skiver nedsat hastigheden fra 700 til $4\frac{1}{2}$ omdr./m. Man kan jo sætte mellemhjul på, til man får den hastighed, man anser for bedst egnet. Man kan jo også nedsætte hastigheden en del ved at tilføre motoren mindre strøm. Motorens ophæng klarer De sikkert selv. Den er jo forskellig fra motor til motor. Til dette brug kræves en polvender. Jeg har fremstillet en, som virker ganske fortrinlig. Den ses på tegningen nederst til højre. D er en metalarm som sidder oven på instrumentbordet. Den er loddet til skruehovedet E. Under pladen er anbragt en anden arm A. Den skal være af et isolerende materiale. Som tegningen viser, er der i den yderste ende filet et par hakker. Heri et stk. bronze om og loddes sammen. Polvenderen virker således: Man drejer D, så den står lige over skruen C, som er forbundet med + fra strømkilden. Ved denne bevægelse glider armen A op og hviler på skruen B, som er forbundet med ÷ fra strømkilden. Her-

MB-NYT



ved er +-forbindelsen til motoren sluttet. + tilsluttes blot ved at trykke D ned mod sin skrue. På bronzepladen og skruen E er de to ledninger til motoren fastloddede. Ved tilbageløb drejes armen til et lignende arrangement med skru-

er, blot forskudt 90° og modsat forbundet. Se iøvrigt diagrammet. Husk at der mellem armen D og pladen skal sidde en fjeder helst mellem to skiver. Denne sørger for, at skruen E med påhæng holdes op i stilling.

E. Preben Jensen

Danmarks længste Privatbane.

T R O L D H E D E B A N E N

II. DEL

(Sidste gang var vi ved at forberede en tur med et arbejdstog - et grustog, og det er nu klar til afgang.)

Bremserne prøves, og vi kører. Det går langsomt; dels har vi en samlet vognvægt incl. last på ca. 190 t og dels er stigningen stærk tilmed i små kurver. Netop her, hvor banen går ind i Kolding Skov, er skinnesliddet da også særlig stort. Nå, havde jeg haft travlt, kunne jeg have kørt med et af de rappe skinnestog, som kører til Troldhede på 2 timer og nogle minutter. Her er tid til at nyde det smukke sensommerlandskab med høj klar himmel over. Længere ude ophører stigningen og kurverne, og farten øges. Undervejs tager vi et par banearbejdere ombord. I Gesten, hvor vi krydser en modgående skinnibus, får vi de sidste folk på, således at der er to mand på hver vogn. Vi forlader Gesten og medens vi kører, skovles gruset ud i vognsiderne, så der dannes en gang i vognens midte. Da jeg så ud over vognstammen fik jeg umiddelbart den noget barnligt fantasifulde tanke: "Nu mangler vi bare et indianerangreb! Den øde egn og mændene, der i ternede åbentstående skjorter stod og skovlede jordvolde, gav noget af et fortattet Wild-West sceneri. - Stemningen blev desværre brudt, da vi passerede en vejoverskærings klokkelarm. Nå men selv om indianerne åbenbart var bange for hårde skovlbrede jyske næver, så

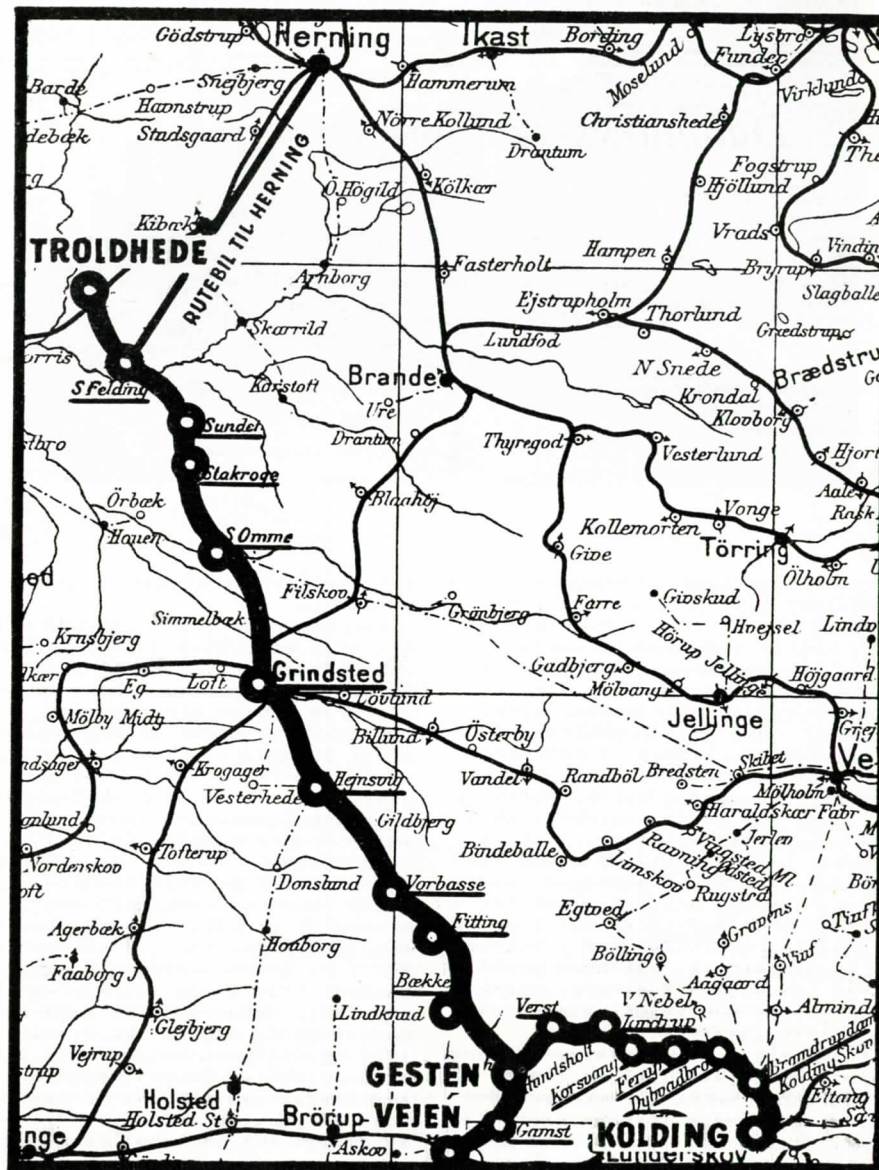
skulle gruset jo lægges, og i langsom fart under ledelse af baneformanden i Bække (jeg skylder ham en øl, men til gengæld har jeg u dødeliggjort ham i denne artikel) læssedes gruset ud. Senere kører en slags "radrenser" (fra eget værksted) hen over sporet og lægger gruset på plads og i den rette profil. Iøvrigt konstaterede man nu, som også senere, at sporet ligger særdeles fint og jævnt. Da grusningen er overstået, kører vi frem til den nærmeste station for "at vende". Her får vi imidlertid ordre til at køre til Grindsted st., hvor vi skal hente 4 vogne med kvæg. Vognene kobles fra og i rask fart kører vi til Grindsted, som vi uden ophold forlader med kvæget, der er bestemt for eksportmarkedet i Kolding. På tilbagevejen får vi den oprindelige vognstamme på, og så går det mod Kolding igen.

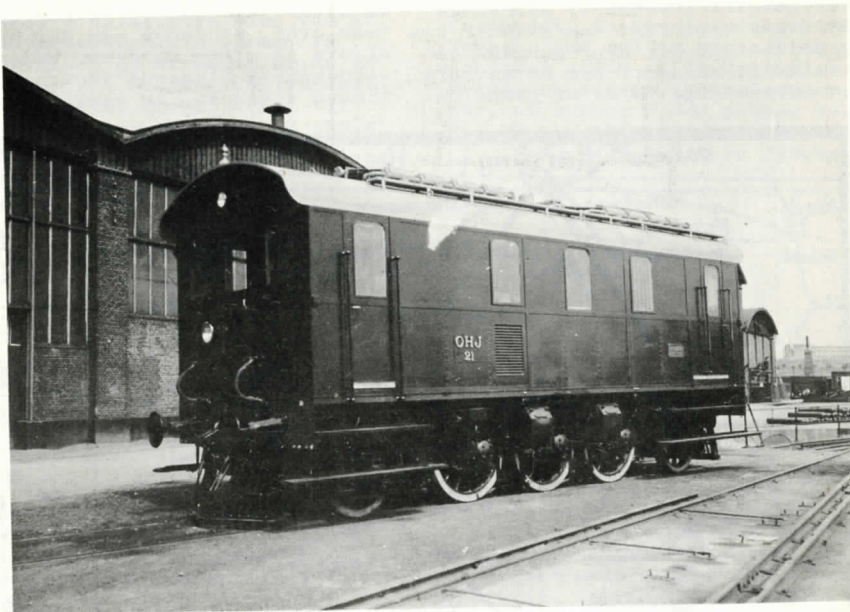
Bortset fra dette grustog og enkelte godstog omfatter driften på banen hovedsagelig persontrafik m. 8 - 10 tog daglig i hver retning.

I sin tid, da heden blev opdyrket og landejendomme oprettet, gik der store mængder transport (ca. 9000 t årligt, et enkelt år endog 19.000 t) til disse sandede og magre egne. Banen har her haft sin meget betydningsfulde andel i kultiveringsarbejdet herude. Både under 1. og 2. verdenskrig kørtes store mængder tørv; om 1/3 af de tørv, der under 1. verdenskrig blev produceret her i landet opgravedes herude. I tidsrummet 1917

-1926 kørtes 72.685 vognlæs tørv svarende til 749.556 t, hvoraf de 475.310 t naturligt nok stammer fra perioden 1917-21, hvor manglen på udenlandsk brændsel var katastrofal. Den omtrentlige værdi af denne u-

hyre mængde tørv udgjorde ca. 22,3 millioner kr. Man forbydes faktisk over, at denne egn har kunnet afgive så store værdier. Under 2. verdenskrig blussede tørvproduktionen atter op, og samtidig be-





gyndte brydningen af brunkul. I 1941-1942 transporteredes 70.000 tørv og 41.000 t kul, koks og brun kul, hvoraf sidstnævnte udgjorde langt størsteparten. Man tør ikke tænke på, hvordan man skulle have transporteret disse enorme mængder brændsel uden Trolldhedebanen; dens eksistens har således i den korte tid, den har virket, været samfundet til uvurderlig nytte. Først og fremmest har banen bevirket, at den påbegyndte kultivering af uopdyrkede hedestrækninger kunne videreføres og praktisk taget fuldendes; den har således medvirket til, at tusinder af tønder land af den jyske hede blev sat i kultur og mange hundrede nye hjem skabt. Dette betød igen for banen store transporter med bygningsmaterialer og gødningsstoffer.

Konkurrencen fra bilerne er idag stærk, og forskellige ændringer af driften har været nødvendige. Her har de glimrende skinnebuser vist sig fortrinlige. Og nu da vi nævner disse, kunne det måske være på

sin plads at se på det rullende materiel.

Man begyndte i sin tid med købet af 4 stk. 40 t 3-koblede damplok med tender fra WINTERTHUR i Schweiz (tegning og foto offentliggøres senere her i bladet). At det ikke var nogen dårlig trækraft fremgår bl.a. af, at prøveturen med toget ved banens indvielse kun 3 timer Kolding-Trolldhede retur. Endvidere erhvervede man 2 brugte damplok fra Vejle-Vandel banen. Person- og godsvogne leverede A/S SCANDIA Randers. I råder banen af trækraft over 2 diesellok (1-C-1) M₃ og M₄ (se ovenstående billede); 4 skinnebuser (m. dertil hørende 3 stk. 4-akslede type SP og 1 stk. 2-akslet type SB). Desuden er dieselpersonmotorvogn M₂ bygget hos Scandia i 1928 og forsynet med 1. stk. 220 hk 6-cylindret FRICHS motor af samme type som i DSB's MP motorvogn. Vægten andrager 38 t. Denne motorvogn anvendes til kvægtransport på mandage og deltager ellers

MB-NYT

ikke i den daglige drift, men tjener som reserve for skinnebuserne, når disse er til revision, der foretages på eget værksted. Af de oprindelige damplokomotiver findes endnu 3 fra Winterthur. De kører ikke mere, men henstår i Remiserne i Kolding - det ene med påspændt sneplov.

Under krigen lejede banen hos DSB en G-maskine, som er afleveret igen. Af personvogne er der tilbage kun 3 stk. 2-akslede C-vogne med åbne endeperroner. Der findes ca. 125 stk. godsvogne, 1 stk. specialvogn, som anvendes ved ukrudtsbekæmpelse samt 2 draisiner (en lille "lastbil" samt en gammel ombygget Citroën). Til at betjene banens rutebilruter Sdr. Felding-Kibæk-Herning, Askov-Vejen

-Gesten og Hovborg-Dække-Kolding råder man over 2 stk. 38 personer VOLVO, en 45 personer LEYLAND Tiger cup samt en helt ny 15 personer Mercedes, der lige har afløst en ældre Chevrolet.

Jeg tror, at alle, der holder af jernbaner - i model eller virkelig størrelse, er enige med mig, når jeg som afslutning på denne lille artikel ønsker Trolldhedebanen alt godt i tiden fremover. Det er min overbevisning, at banen også i fremtiden vil kunne tilpasse sig de voksende krav, der fremdeles stilles til vore trafikmidler og således stædse vil kunne virke til gavn og glæde for den skønne egn, som i overvejende grad skylder banen sin økonomiske og kulturelle udvikling.

F. Stenderup

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

I fortsættelse af ovenstående artikel bringer vi denne gang på midtertegningen (løst indlagt i bladet) to af Trolldhedebanens 2-akslede personvogne i skala H0. I næste nummer af bladet, som udkommer den 25. maj vil prøve at bringe fotos af vognene, hvilket ikke var muligt til dette nummer. Endvidere vil der som omtalt komme tegning af Winterthur-lokomotivet senere (i spor 0) med oversigtstegning i H0 samt tegning af 1-C-1 motorloket, som er afbildet i bladet denne gang. Dette lok vil der også blive bragt en byggebeskrivelse til, da mange har

ønsket at bygge det, - det kører jo også på OHJ.

Men midterarket har jo også en supplerende tegning til den i december 1958 offentliggjorte tegning af DSB's litra MT. Ønsker De at bygge MT'eren i spor H0 kan De for eksempel anvende den ofte i MB-NYT vedføjede omregningsmålestok for Spor 0/spor H0, eller De kan forholdsvis nemt hos en lyskopieringsanstalt få lavet en tegning i det rigtige målestoksforhold, når De blot beder om at få tegningen sat ned i størrelsesforholdet 45/87.

BP.

Slangerupbanen

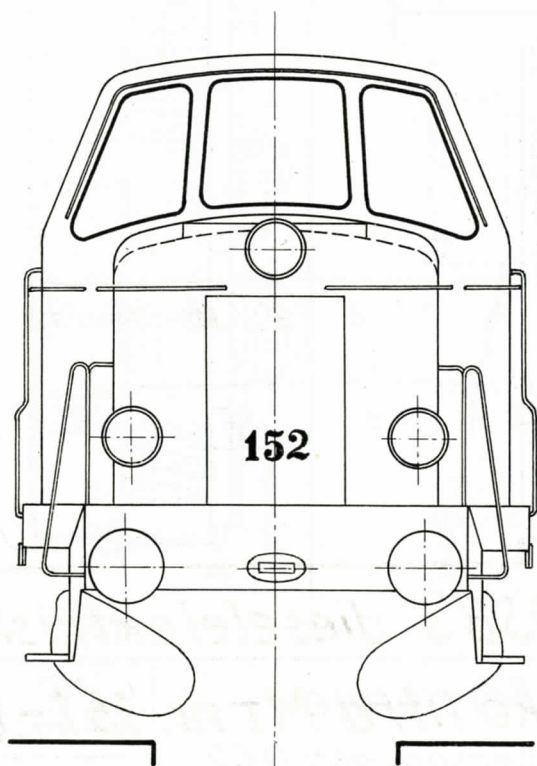
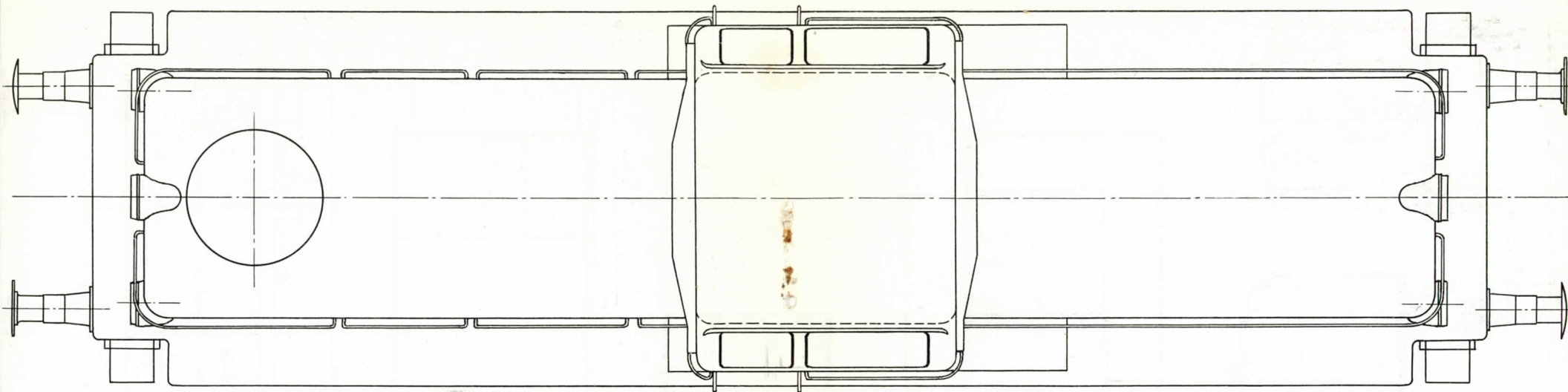
udmærket måde.

Som vi lovede i forrige nummer af MB-NYT ville vi bringe nogle bedre billeder af Slangerupbanens materiel og i første række af dens trækraft.

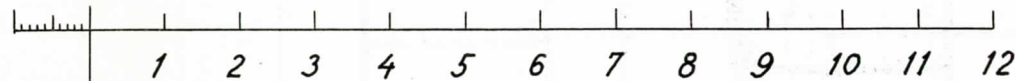
Vor medarbejder O.W.Laursen har sendt os de billeder, som De vil finde på næste side og som supplerer tegningen i forrige nummer på

Der er imidlertid kommet mere om den kære bane siden sidst, flere billeder, detaljer og andet, men pladsen tillader ikke denne gang at bringe mere. Disse ting vil derfor blive bragt i det næste og eventuelt følgende numre.

BP.



1:45



1:87

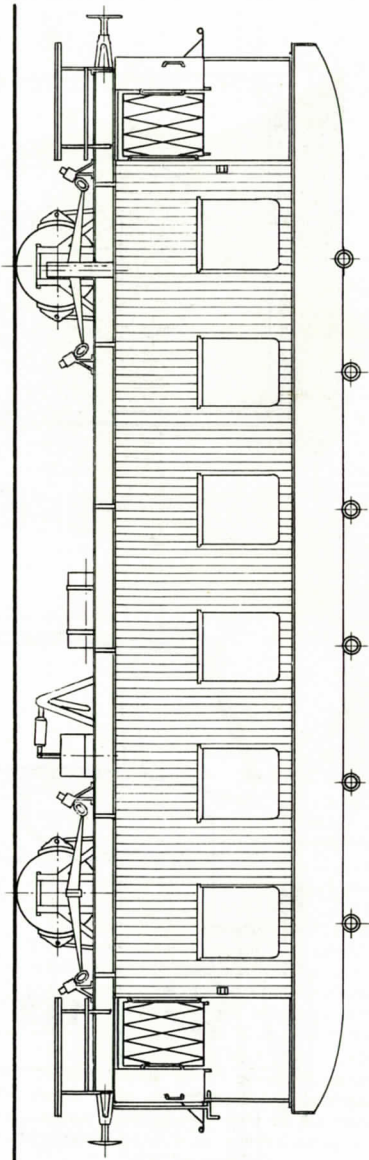


*DSB's dieselelektriske
loko litra MT nr. 151-152*

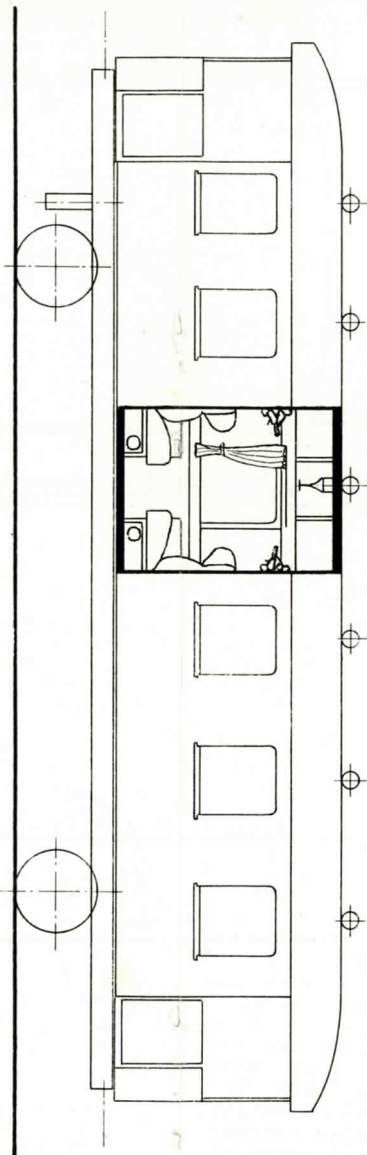
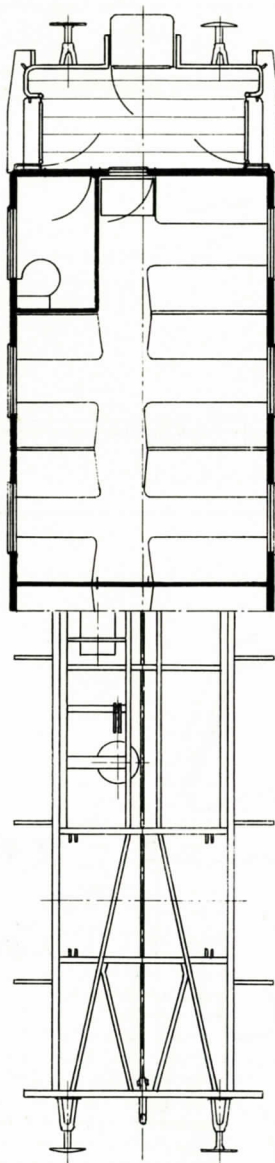
Spor 0, str. 1:45

13-3-59

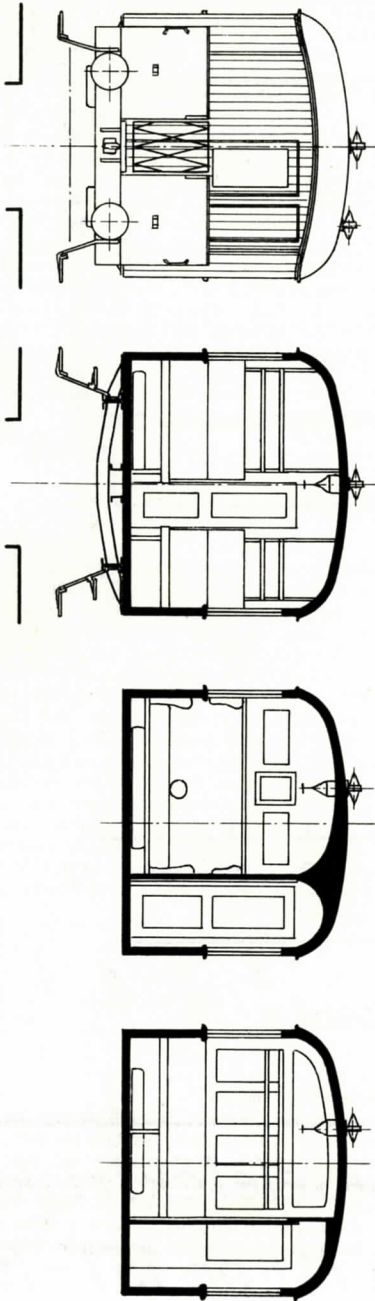
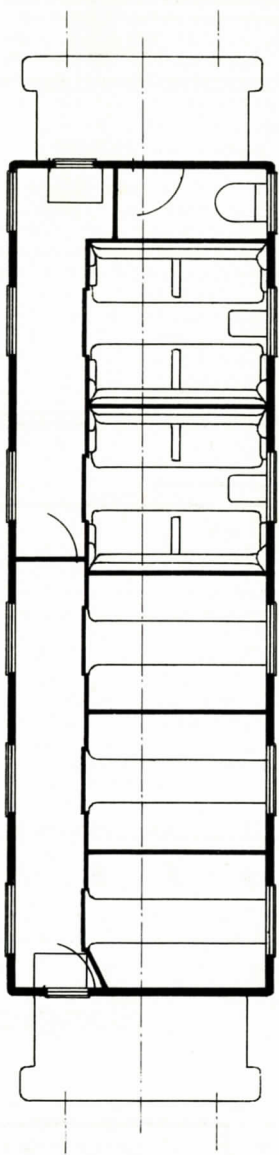
Jb. Nielsen



C 21-22



D 62



C 21-22

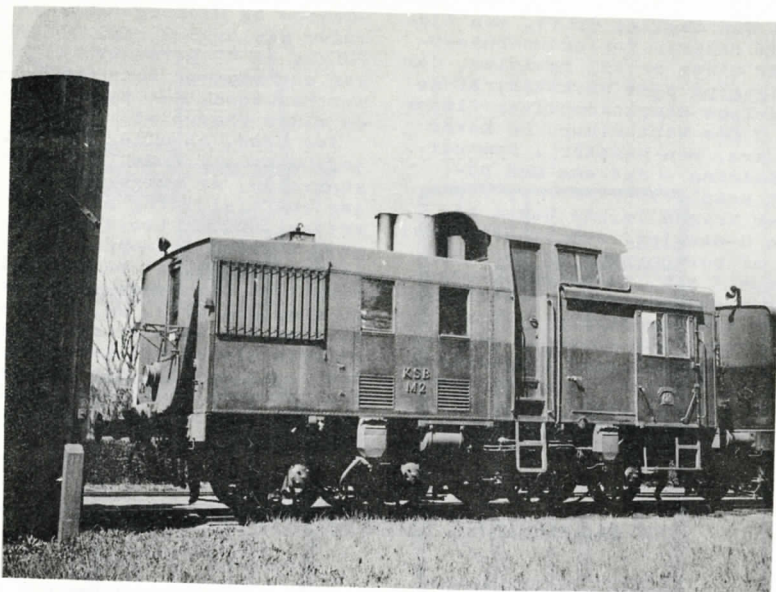
D 62

Troldhede-Kolding-Vejen Jernbane
3.kl. personvogne C 21-22 og 2/3.kl. personvogn D 62

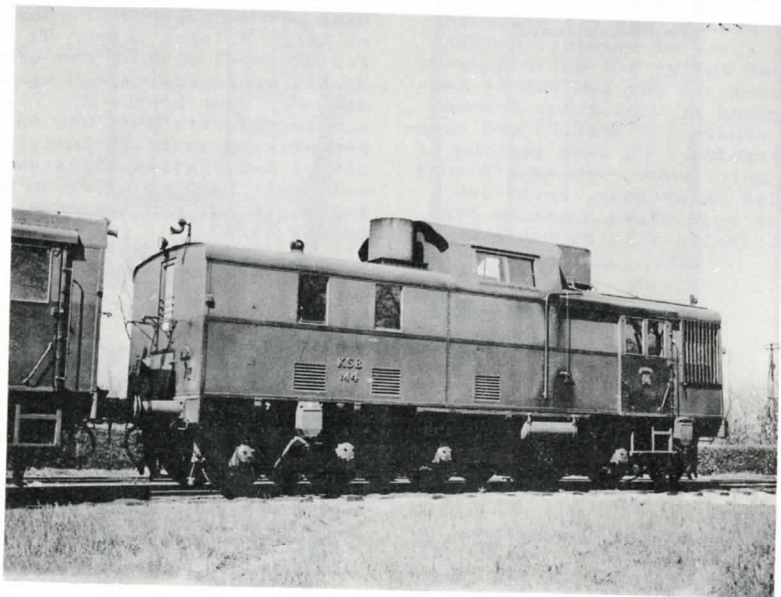
HO, 1:87

17-3-59

Jb. Nielsen



Øverst KSB's M 2 fotograferet i maj 1954 - nu Frederiksværk Stålværk.
Nederst KSB's M 4 også fotograferet i maj 1954 (Fotos: O.W.Laursen).



II. DEL

Ligesom hos SJ, spiller skinnebussen også en stor rolle hos TGOJ, særlig på hverdage køres et stort antal persontog af skinnebusser. Banen råder over 12 stk. dieseldrevne køretøjer af den almindelige svenske førkrigs-type med trækarosserier; de fleste af disse står nu overfor udrangering, grundet introduktionen i 1957/58, af to helt nye typer stål-skinnebusser med elektriske motorer. De to typer er litra Yoa 104 (antal: 3 stk.), et firevognstog, der er bestemt for løb i hurtige tog (højeste hastighed 110 km/tim), samt litra Yoa 202 (antal: 5 stk.), som er et tovojnssæt for persontog (højeste hastighed 105 km/tim). Begge typer er leveret af firma Hilding Carlsson i Umeå, med elektrisk udrustning fra ASEA. Litra Yoa 104 (fig.311), der bl.a. løber i eksprestoget "Mälardalen" (Stockholm-Västerås-Örebro), blev straks berømt i den svenske presse, som udnævnte det til Sveriges "drömtåg", takket været dets raffinerede indretning med flyvemaskinestole, luftkonditionering, pantry og båndoptager, der automatisk udråber stationsnavne m.v. Togsættet er forholdsvis kort, kun 64,2 m, det kan medføre 160 rejsende i 1. og 2. klasse, og da det kun vejer 52 tons totalt, må det antages, at komme ind som et flot nummer eet i den internationale konkurrence om laveste vægt pr. passager. I litra Yoa 202 findes kun 2. klasse (84 siddepladser), men indretningen er ikke mindre elegant. Sæderne, der står parvis i grupper med fire og fire, med ryggene mod hinanden, er anbragt i en elegant stålørskonstruktions, og de er beklædt med skumgummi i sæde, ryg og nakkestøtte. Farverne i vognenes indre er også et kapitel for sig. Væggfelterne (der er af de moderne hårdplastic-materialer) er under vinduerne terrakottafarvede, mellem og over vinduerne hvide, og endelig er loftet flødefarvet. Gulvet er belagt med blåflammet linolium. Sæderne er beklædt med stof i brunt og gråt, og endelig er navnet på gardinernes farve, noget så fornemt som Prisma Orange. Det er da også det store stockholmske modehus "Nordiska Kompagniet", der har stået for farvesammensætningen. Den udvendige bemaling er ens for begge typer, nemlig: øverst felt: grøngult, nederste felt: grønt.

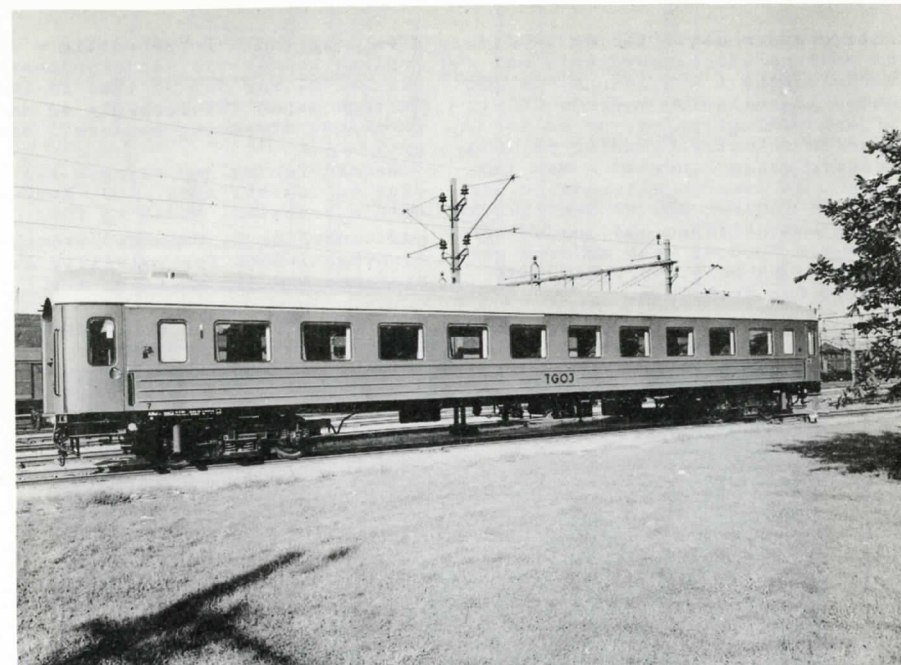
Af banens ca. 80 personvogne, vil der være særlig grund til at nævne en ny type, der leveredes i 1957 fra Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö. Disse vogne, som Kockums har megen ære af, hører til nogle af de bedste i Europa; der findes en kombineret 1./2. klasse version litra ABol, og en ren 2. klasse litra Bol (hvad angår vognenes ydre, taler jo fig.⁴ for sig selv, nævnes skal MARTS-APRIL 1959

blot, at bemalingen er en dejlig mørkegrøn farve); vognenes vægt er 37,8 tons, og da boggiene er af type "Minden-Deutz", er der sørget for en blød og behagelig gang i sporet. Indretningen af 2. klasse afdelingen er praktisk taget den samme, som beskrevet under Yoa 202 (- NB. gardinerne er påtrykt nogle meget morsomme motiver med gamle damplokomotiver), og i 1. klasse's salonger, som virkelig gør indtryk af at være salonger, kan de rejsende slå sig ned omkring et rundt bord i behagelige lænestole. TGOJ råder ydeligere over et antal moderne boggielovne litra Bo8f, bygget i 1949, ligeledes af Kockums.

TGOJ's godsvognspark omfatter ca. 2500 vogne, hvoraf den største part er tre-akslede åbne vogne beregnet for malmtransport; et eksempel på en sådan er litra Mas, der har en bæreevne på 40 tons. Ved elektrificeringen forsøgte man iøvrigt at forhøje den førortalte største hastighed på 50 km/tim til 60 km, med det formål at nedsætte vognenes omløbstid. Man måtte imidlertid hurtigt afbryde forsøgene, idet de tre-akslede vogne påvirkede sporet for voldsomt. TGOJ's maskinafdeling har derfor tegnet en malmboggielovn, hvormed der i øjeblikket gøres forsøg. Denne vogn, der har fået litra M6, er bygget af den tyske fabrik Westwaggon; den er udstyret med UIC-boggiel, og der er grund til at tro, man vil kunne komme op på malmtogs hastigheder på 80 km/tim med denne type. Vognkassen er udført helt i stålplade, længden er 10,7 m, og vægten 17 tons, rumfanget er 23 kubikmeter. Den er beregnet til et akseltryk på 20 tons med en nyttelast på 63 tons, men på grund af TGOJ's højeste tilladte akseltryk på 18 tons, er nyttelasten reduceret til 55 tons, hvilket dog alligevel er 15 tons mere end de øvrige M-vogne. Problemerne, med denne vogn, er dog ikke slut hermed - vognen er nemlig for lang til at kunne tømmes over "vognvenderne" i Oxelösunds havn, og må derfor indtil videre tømmes med krangrab. Westwaggon har leveret flere specialvogne til TGOJ, bl.a. ballastvogne, der er sidetømmelige til begge sider; een af disse vogne var udstillet på Bruxelles-EXPO 1958. De øvrige godsvogns hovedtyper er litra G (lukkede vogne), og litra O (åbne vogne, også egnet til tømmertransport). Af den førstnævnte kategori har banen netop modtaget et større antal, litra Ge, der, ligesom SJ's vogne af tilsvarende litra, er bygget efter UIC-standard.

Blandt specialkøretøjerne skal kun nævnes 2 stk. tysk-byggede diesel-drevne tårnvogne for revision af køreledning; disse vogne er ganske magen til litra VT 55 hos tysk forbundsbane (DB). Vognene er at betragte som rullende værksteder; på taget er der, foruden gondolen, anbragt en kontrol-strømaftager. Egenvægten er 22,7 tons; højeste hastighed er 90 km/tim, men "kontrolleren" kan stilles til en så lav hastighed, som 5 km/tim. Køretøjet er udstyret med almindelige buffer og koblinger, og kan kan medgives 40 tons "på krogen", ved rangerbevægelser dog maksimalt 200 tons.

Alt må have en ende, også denne artikel; der kunne endnu gives en mængde



interessante detaljer om TGOJ - om moderne stationsbyggeri, om værkstederne i Eskilstuna, om det under installation værende CTC- (fjernstyrings)anlæg, og om det moderne relæsikringsanlæg på Grän- gesberg rangerbanegård - men jeg håber, at læserne allerede nu har fået et indtryk af, at det ikke er nogen overdrivelse, at jeg nævner TGOJ som Europas mest moderne pri- vatbane, en bane, der står godt rustet for fremtiden.

Om kort tid - forhåbentlig - er foråret kommet til den skandinavi- ske halvø; var det så ikke en idé at tage denne interessante og na- turskønne strækning nærmere i øje- syn?

Redaktøren og jeg bringer til slut en tak til ASEA, ASJ, Kockums Notala Verkstad, NOHAB og TGOJ samt ingeniør L. Welander/Svenska Järnvägsklubben for velvillig as- sistance ved lån af fotos m.v.

E.B.Jonsen

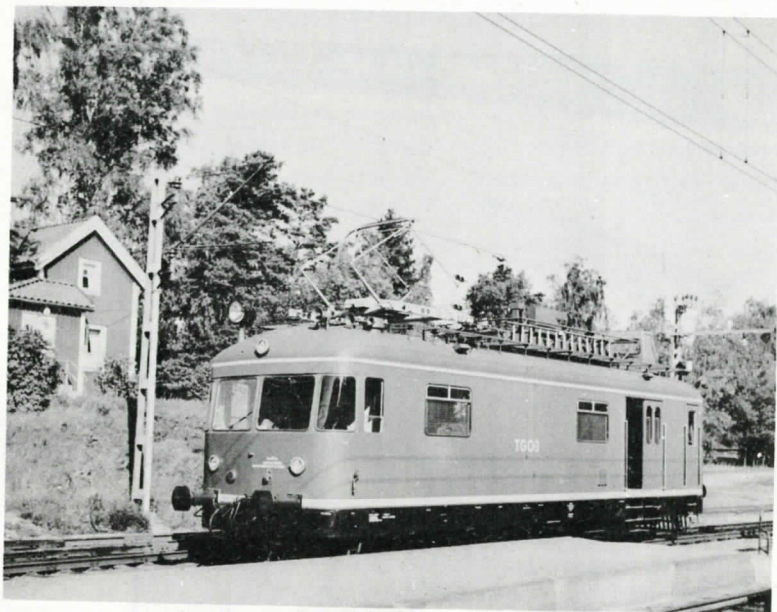


Fig.5. TGOJ revisionsvogn på Skogstorp station (Foto: L. Welander).

G. D. S. III

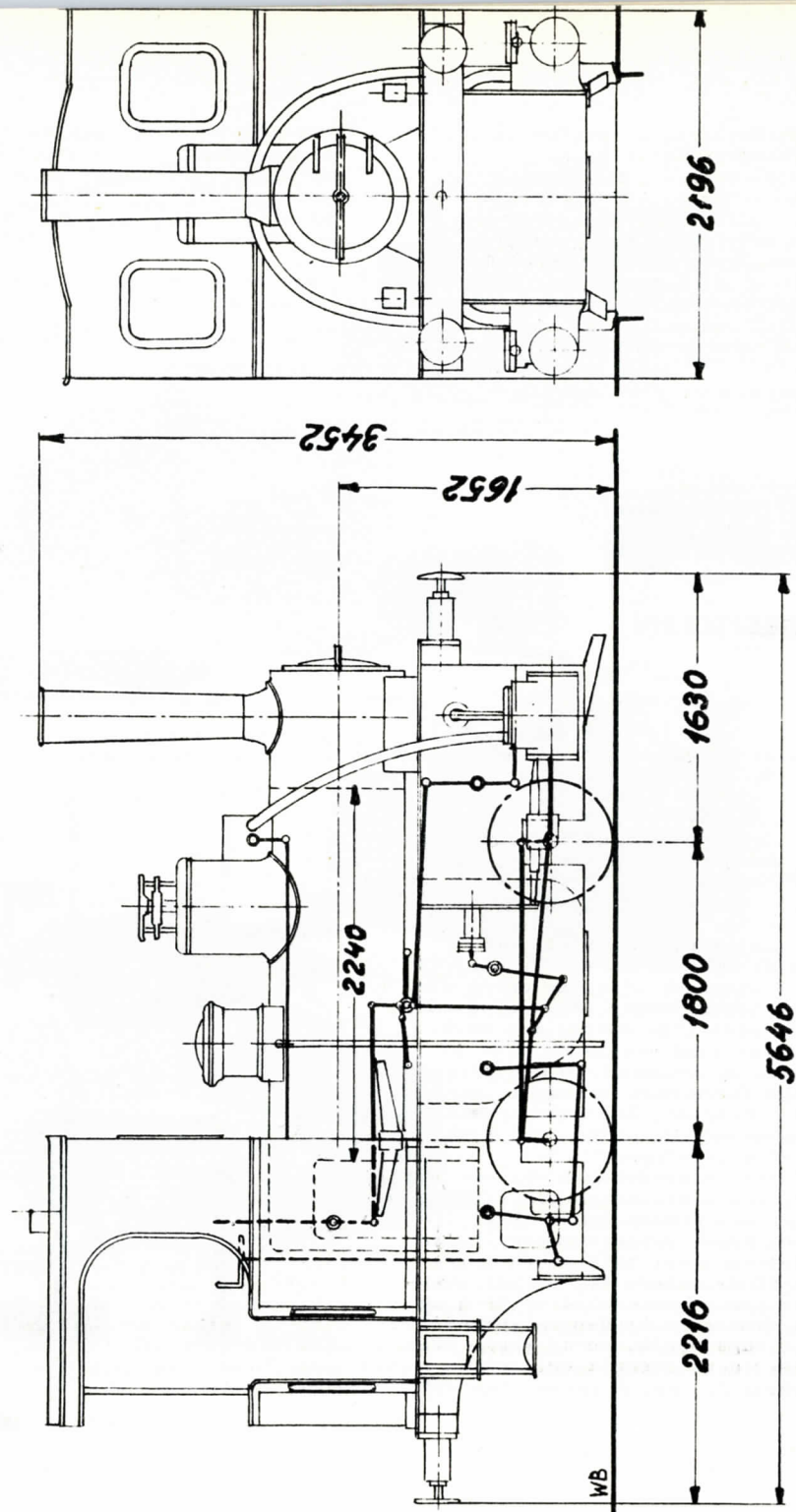
Vi afslutter denne gang vor ar- tikel om Gribskovbanens lille lok litra III (forrige beskrivelser i dec.58 og nr.1/59) med i korthed at gentage maskinens data og bringer hosstående tillige spor 0- tegning med originalprototypemål an- givet i millimeter (Tegningen ven- ligst stillet til rådighed af ci- viling. W. Bay, Aalborg.

GDS III er bygget af Winterthur (Schweiz) i 1879, byggenr.156, ud- rangeret 1899.

cylinderdiameter	200 mm
slaglængde	350 mm
drivhjulsdiameter	750 mm
kedeltryk	12 kg/cm ²
hedeflade	19,15 m ²
risteareal	0,3 -

MB-NYT.

TEGNING AF GRIBSKOVBANEN'S LOKO NR. III - (velvilligt udlånt af civiling.W.Bay)



tomvægt 8,2 t
 tjenestevægt 10,1 -
 vandforråd 1,1 -
 kulforråd 0,3 -

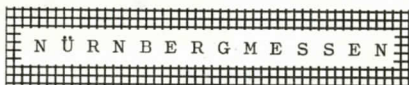
Brown-styring,
 stempelpumper for fødevand, trukket af styringen,
 vandkasse mellem rammerne,

længdefjedre over bageste hjulpar, førerhus helt uden bagvæg og kun med meget lidt beskyttelse på siderne.

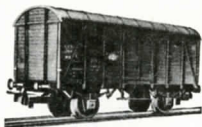
Der er skruebremse med 4 træklodder på bageste hjulsæt alene.

W.Bay

Den viste tegning er i skala 0, d.v.s. $\frac{1}{45}$.



MÄRKLIN



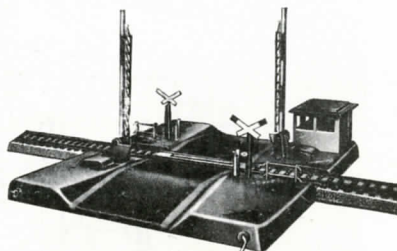
(fortsat fra side 31)

I forbindelse med skinnesortimentet kan overgangsvist nævnes to nye stopbomme hhv. med og uden lys, samt en helautomatisk overgang med bomme.

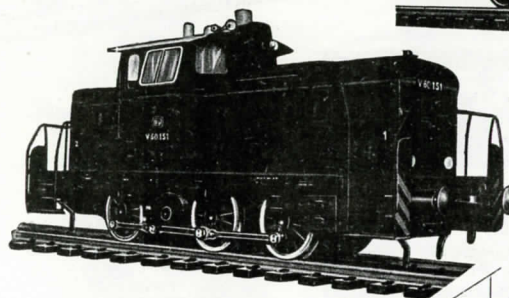
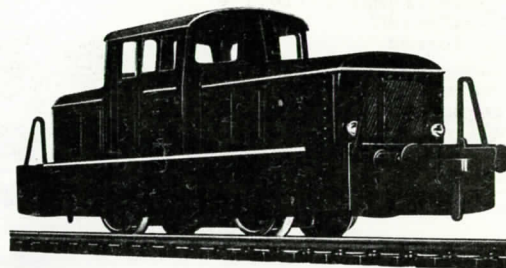
De sidste års ændringer i sporsortimentet har bl.a. medført at der nødvendigvis måtte udgives en serie nye vejledningsbøger. Det er en bog om skinneanlæg og en om overledning og sluttelig en ny signalbog, samt i tilslutning til planlægningen af anlæg en ny tegneskabelon. Bøger udgives på flere forskellige sprog, men märkerværdigvis på svensk og ikke på dansk, på trods af at der kører langt flere Märklin-tog i Danmark end i Sverige, men det har man tilsyneladende endnu ikke fundet ud af i Göppingen.

Visse prisændringer vil ske på nogle af artiklerne, men priserne i Danmark kendes endnu ikke, ligesom visse artikler atter udgår (det er snart ikke så få i løbet af de senere år) og her skal blot nævnes tenderlok nr.3004 og det tidligere krydsningssporskifte, signal 7044, de to gamle stopbomme og et gammelt dollargrin (auto).

- Herover de vogne, som nu også fremstilles som byggesæt.

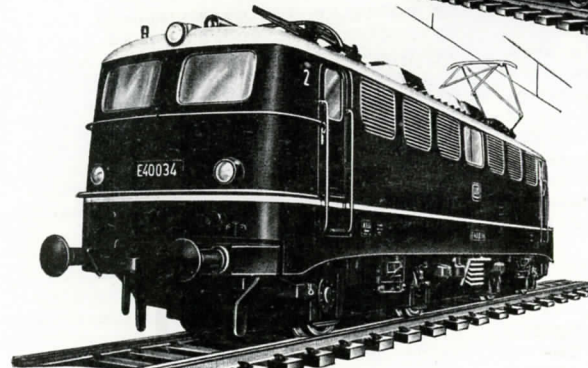
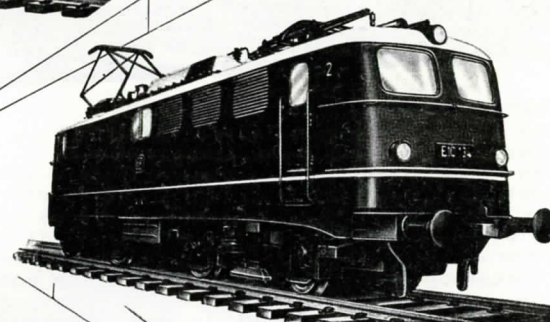


Fleischmann



møder med et både flot og interessant nyhedsprogram, og samtidig meddeles det officielt, at man ophører med fremstillingen af spor 0-materiel. - Og vi går i gang med det samme med at omtale industriløket kat.

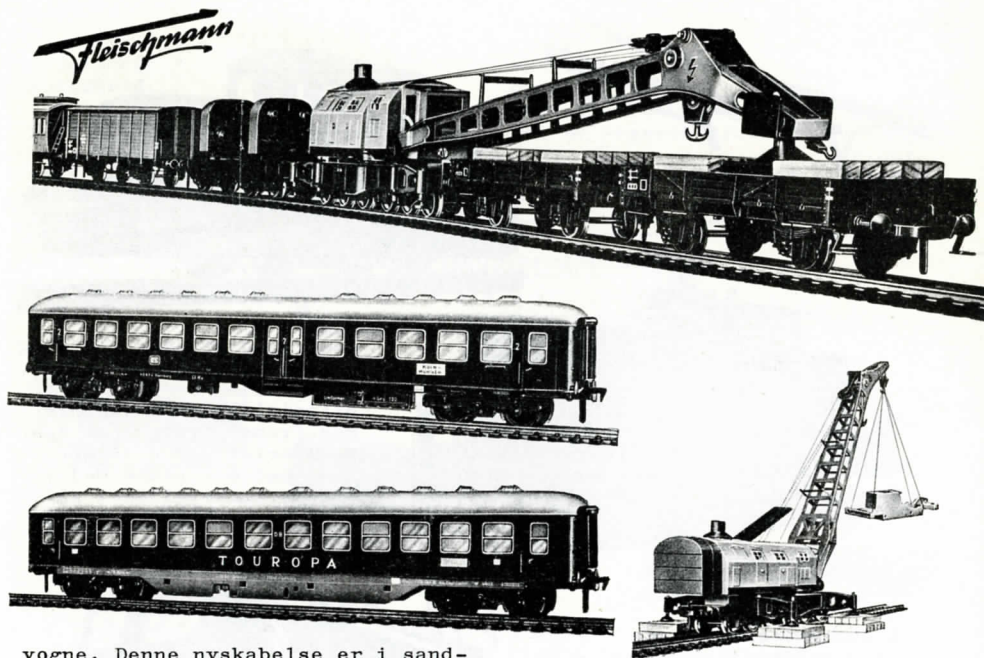
nr.1306, som er en alsidig anvendelig model og prisen bliver under dkr.48.00. Det næste (nr.1380) er en model af DB's V 60, som både bruges både som togmaskine og rangerlok.



DB's E10 er efter vor mening et af Tysklands smukkeste ellok, og vi finder også Fleischmanns model af dette lok gennemført elegant. Det er i farverne blå og sølv. Forbilledet kan fremføre tog med indtil 150km i timen.

Modellen af E40 er af samme standard (grønt), men forbilledet's top-hastighed er her 100km/t.

Det var lokomotiverne, -men også nye vogne blev præsenteret. En lavsidede åben godsvogn, model af DB's X 05 (også i byggesæt), en lukket godsvogn fra det svenske speditjonsfirma ASG, en "hus til hus" beholder-vogn(DB's litra BTms 55) som også leveres i byggesæt, hvilket også er tilfældet med den imponerende 90 tons kranvogn med tilhørende hjælpe-



vogne. Denne nyskabelse er i sandhed overvældende, især da der er gjort næsten alt for at gøre modellen så naturtro som mulig, idet næsten forbilledets operationer kan udføres med dette kranotog.

To personvognsmodeller afrunder sortimentet. Det er en B4ymg hurtigtogsvogn (grøn) og en TOUROPA liggevogn (blå).

Og så skal i Fleischmann's sortiment sluttelig blot nævnes et nyt håndsporskifte for modelspor, nye billige vognbelysninger til 2- og 4-akslede vogne, et fremskudt signal, som mindsker togets fart, og et relæ anvendeligt bl.a. ved opbygning af automatiske anlæg.

Og så kan vi lige få plads til at omtale



som også udstillede i Nürnberg, nemlig den rullende udstilling af en fantastisk modelbane i HO indbygget i en D-togsvogn.

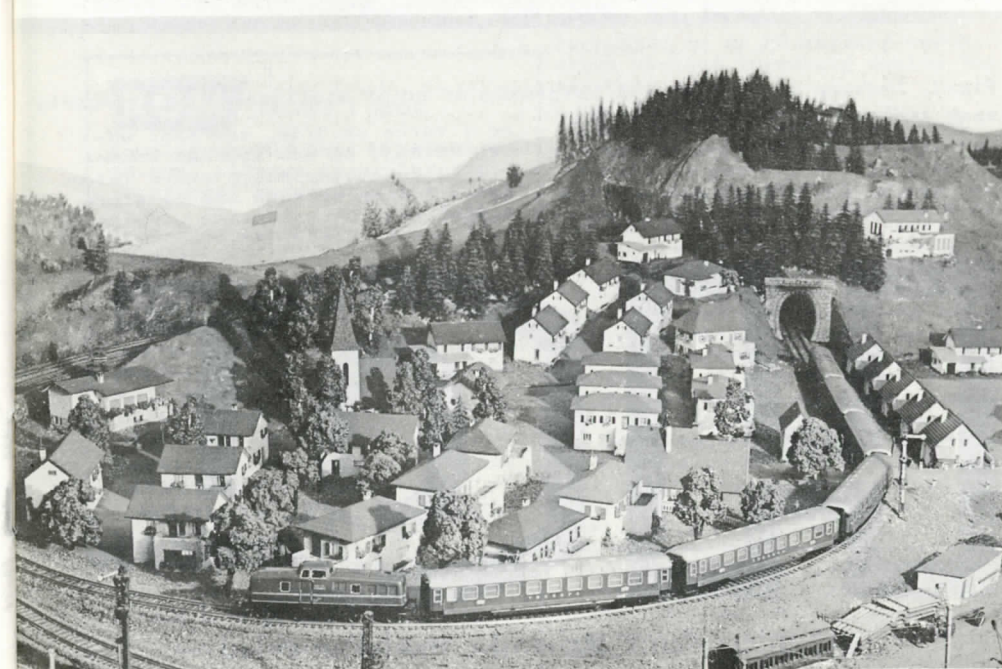
Anlægget er bygget af medlemmer af Wuppertal's modeljernbaneklub og blev første gang præsenteret for offentligheden i anledning af

et 100-års jernbanejubilæum i Wuppertal. Vi viser her tre billeder fra banen og skal samtidig give lidt flere oplysninger om denne.

Banen dækker et areal på 32 m² og omfatter 300 meter spor i HO. Opbygningen af sporet er så virkelighedstro som vel mulig. Således skulle der bruges 140 sveller pr. meter, hvad der bevirkede, at der skulle skæres, bejdses og påklæbes ialt 36 000 sveller. I enhver af svellerne skulle bores 4 huller til skinnepladerne og på disse blev det 2,6mm høje messingprofil anbragt.

90 lokomotiver og over 500 person- og godsvogne klarer trafikken, som iøvrigt ledes fra moderne sikringsanlæg med sporplansbetjeningspulte, som det nu også er kendt herhjemme. Over 100 relais med over 5000 kontakter er der medgået til monteringen og tillige 12 000 m ledning.

Billederne på de følgende sider er taget af Lokobildarchiv Bellingrodt i Wuppertal.



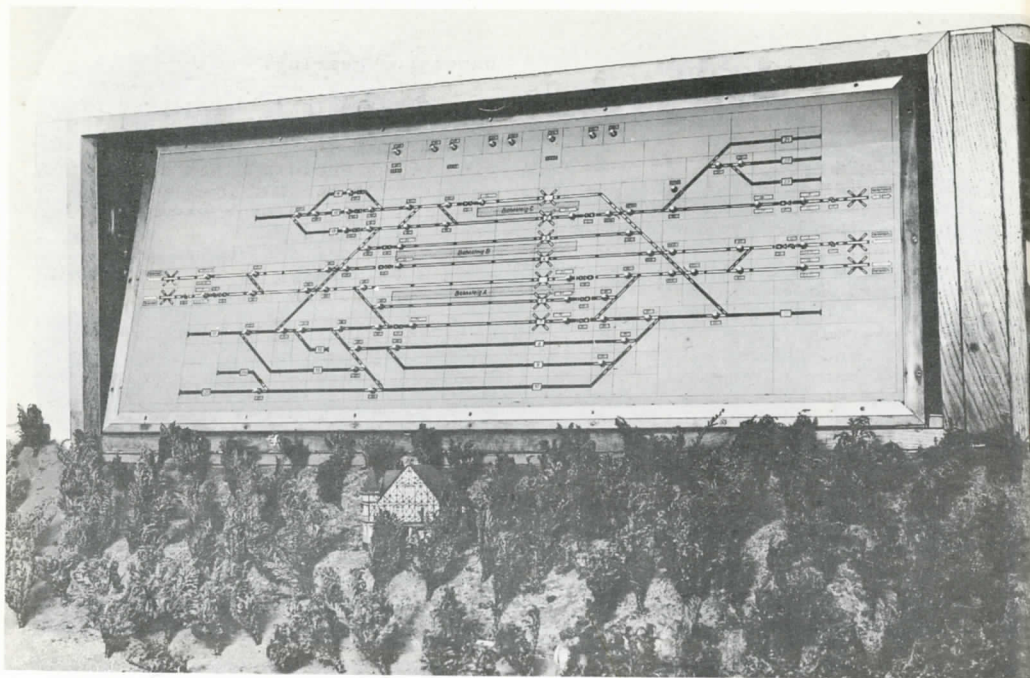


Fig.3. Moderne tavleanlæg til betjening af en af stationerne på anlægget.

Ja, vi må nødvendigvis slutte omtalen af Nürnberg-messen her for denne gang, da pladsen er sluppet op, men vi fortsætter med en lige så stor fortsat omtale af nyheder-

ne i vores nr.3/59, som skal udden 25.maj, og som iøvrigt kommer til at indeholde mange andre interessante ting om både små og store baner. BP.



— det interessante italienske modelbaneblad —

RAIL NEWS -

SUMMARY IN ENGLISH

Nürnberg Messen 1959 - The Nürnberg Toy Fair was this year held from 22th to 27th February and for the last years being an international fair many countries from all over the world were exhibiting. However, in this issue we will concentrate on "The Big Four" german firms **TRIX, ROKAL, MÄRKLIN** and **FLEISCHMANN**. We have used as many illustrations as possible which will surely enable you to get a good view of the fair. We will continue this report in our next issue which is going to be published on May 25.

VI BYGGER EN VANDKRAN - We are building a water crane. This is an easy to follow construction which can easily be made mainly from scrap. A small motor can drive the arm in a quadrant of 90° and to reduce to speed we have used some wheels connected with small rubber

bands for gearing.

T.K.V.J. - This is part two of the description of this Denmark's longest private railway. The drawing sheet enclosed this issue have on one side two old coaches from this railway and on the other side you will find a gauge "0" drawing completing the drawing in our december 1958-issue of a dieselengine class MT (Danish State Railway).

SLANGERUPBANEN - This time we are just bringing you a few photos of the dieselengine once in use on this suburban railway to Copenhagen. We brought a scale drawing in our last issue.

TGOJ - This is part two of the description of this modern Swedish private railway.

GDS III - Last part about this old engine here completed with a scale drawing in gauge "0".

(DB) - A few photos from the Wuppertal Model Railway Club layout installed in an DB railway coach, which visited Nuremberg during the toy-fair.

CLUB NOTES etc. - on the last pages.

ROM^S TILBUD I HUSE

Samtlige danske huse er nedsat med 33-50%, sålænge lager haves:

Trelænget bondegård	33,-	16,50
Kro	24,75	16,-
Tolænget bondegård	27,-	18,-
Villa	10,85	7,25

ROM^S GIPSGAZE

Det ideelle materiale til landskabsopbygning. 1 kg ROM's gips-gaze dækker ca. 1 m².

1 kg gipsgaze nr.7035	5,75
1 prøverulle (150-200g)	1,50

Foruden et stort udvalg i løsdele til modelbaner har vi alt fra:

MÄRKLIN *Long Fleischmann*

Faller Rivarossi

AKTS. C. TH. **ROM & CO.**'s EFTF.

Axelborg, Axeltorv 1, København V,
postgiro 23311, telefon Central 625-8625-10625

RUBRIKANNONCER -

20 øre pr. ord. Beløbet bedes i egen interesse indbetalt samtidig med bestillingen, så sparer De efterkrav. De to første ord i annoncen fremhæves gratis, medens særskilt overskrift koster 1 kr. ekstra udover ordtaksten. Ved indrykning af en rubrikannonce er den følgende fremgangsmåde den nemmeste: Tag et giroindbetalingskort og skriv annonceteksten bag på den VENSTRE talon og indbetal på et postkontor (eller brug egen giro) senest den 5. i den måned, De ønsker annoncen indrykket.

SÆLGES - 1 Märklin lokomotiv SK800
1 stk. do. CM800, 1 stk. do. CE800
1 stk. LONG do. MY, 13 godsvogne & 6 personvogne (bogie), 1 transformator HSV type 4, ialt kr.450,00.
Ole Dons, Kingsovej 9, Vejle.

MÄRKLIN MATERIEL velholdt sælges. 3600MWS, 5121,5117,5112,5114,7072, 7070,1xTT800, endv. perfektomskif- tere og Long-hjul til 1/2 pris. Dr. Schack-Schou, tlf. Boeslunde 10.

MÄRKLIN HOVEDLYSSIGNAL nr.7044,kun lidt brugt, sælges for kr.20.00. Jens Chr. Christensen, Nordvestpas- sagen 48, Aarhus, tlf. 67123.

OG EN rubrikannonce som denne ko- ster (10 ord) kr.2,00

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

MODELJERNBANEN

Anlæg i spor 0.

Henvendelse: ØBro 1374x.
Enkelte nye medlemmer kan optages.

Hg.-Mjk.
HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Lokale: Klubvognen Hg.station
Anlæg i HO.
Mødeaften: Onsdag
Formand: J. Hansen, Vinkelvej 19
tlf. 21 14 87
Næstformand: H.J. Arnsing, Gurre-
vej 28, tlf. 21 36 58.
Kasserer: K.P. Christensen, Stub-
bedamsvej 78, tlf. 21 24 38.
Bestyrelsesmedlem: A. Jensen Pe-
tersen, Skjoldsvej 28, tlf.21 27 25
Klubbens postadresse: Vinkelvej 19

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften:mandag
Klubhus: Forchammersvej 3,
Formand: Disp. Finn Ankeraa, tlf.
2 12 79.

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale: Nørrebro station
Formand: Poul E. Clausen
Næstformand: James Steffensen
Kasserer: Th. Kronholt
Sekretær: E. Albrechtsen, Amund-
sensvej 18, Lyngby, tlf. 87 54 62

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebil
garager på Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf.
11 14 77.
Byggeaften: Tirsdag kl.20,00
Nye medlemmer kan optages, henven-
delse i 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 "0" 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 MÄRKLINKLUB

Anlæg i spor HO.

Formand: Ole Mortensen, Horsebak-
ken 74, NV., Be 1821.
Klubaften: torsdag

1 á 2 nye medlemmer kan optages.

MODELJERNBANEKLUBBEN HO.56

Smedegade 11, kld., nørrebro.
Klubben bygger på et dansk an-
læg i HO, "toskinnedrift". Inter-
esserede er velkomne. Klubaften
tirsdag.

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUB-
BER er velkomne til optagelse un-
der rubrikken KLUBMEDDELELSER med
tekst i det på gældende lands e-
get sprog. Klubber, som ønsker at
blive optaget i rubrikken, skal
blot indsende kr.8,00 i gebyr sam-
tidig med bestilling af et abonne-
ment 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).

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 år-
gange, De mangler.

Obs.! Kun få eksemplarer af føl-
gende 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 efterkravsgebyret
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

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056



Tidskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
REDAKTION: Broomvej 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 an-
læg 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., udlån 16,50 kr.
Virum. Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:
KØBENHAVN:

København's 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, Ordrupv. 109, Charl.
C. Th. Rom & Co.s Eftl., Axelborg, Axeltorv V.
Legetøjsæsken, Jernbaneallé 92, Vanløse.
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.
BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.
Bauch, Aaboulevarden 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.
Wettergref & Kerbers Bokhandel AB,
Vasagatan 22, Göteborg C.