



FALLER 

Stort
billedhæfte



Vejl. udsalgspris
Danmark
kr. 7,50

Firma Aage Mottlau, Laksegade 30
København K., tlf. C 1628 - By 5628
anviser dansk forhandler ved telefo-
nisk henvendelse.

Dette smukke flerfarvede store billedhæfte var også en af de velkomne nyheder på årets store legetøjsmesse. Det viser i originalbilleder hele nyhedssortimentet i byggesæt og da mange har ønsket at købe det, udsendes det nu til salg hos vore forhandlere. Det er i formatet 30 x 30 cm.



EMIL KRISTENSEN, KØBENHAVN



MODELBANE *Nyt*



4

10. ÅRGANG - 1961

PRIS
2 50

5 nye



SHELL
BP
ESSO
GULF
CALTEX

fra

LONG

Kun kr. 11,00 pr. stk.

NYT KATALOG 1 kr.

OBS! Skinner leveres ikke mere

Gladsaxe Møllevej 23, Søborg, Tlf. 69 07 22

JOTOFLEX



har DE brug for hele året



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

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

SÆRTILBUD!

• **61 hefter MB-NYT**
• **for kun 44 kr.!!**

- 7 fra 1954, samt de **komplette**
- **årgange 1955, 1956, 1957, 1958**
- **og 1959.**
- Tilbudet gælder **kun** til 15. 12. 61

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

EUROPEAN RAILWAYS

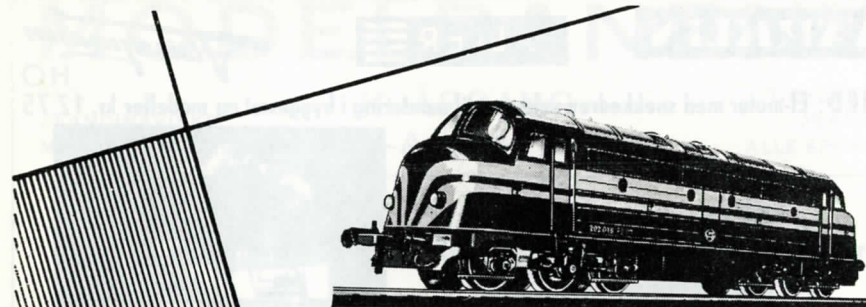
v. Robert Spark, London

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

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

Distribution:

MODELBAANE-nyt, Postbox 184, Kbh. K



NYHED 1961! Den belgiske "MY'er"
model af SNCB's lok nr. 202.016

katalog nr. 1385
- et flot lok.

HO

Fleischmann

THE HORIZON BOOK OF RAILWAYS - En dejlig indbundet bog med masser af billeder (også farve) 14.75
THE END OF THE LINE - om små baner i Europa, som nu er nedlagt. En usædvanlig bog (2. opl.) 25.50

ODIN & ROESKILDE - Det store flotte 88 sideres billedhefte med danske lok og motorvogne før og nu. Kun 10 kr. (plus porto). DSB's DAMPLOK 1847-1959
En interessant historisk oversigt udarbejdet af eksperter. (Den supplerer »Odin & Roeskilde«) kr. 8,25.

TIDSSKRIFTER (prisen i parentes angiver årsabonnement)

Miniaturbahnen kr. 3,75 (16 nr. kr. 60,00), Model Railways News kr. 2,75 (12 nr. kr. 28,50)
Meccano Magazine kr. 1,00 (12 nr. kr. 12,00), HO-Rivarossi kr. 2,00 (6 nr. kr. 12,00)
European Railways kr. 3,75 (4 nr. kr. 15,00), Model Engineer kr. 1,40 (52 nr. kr. 65,00)

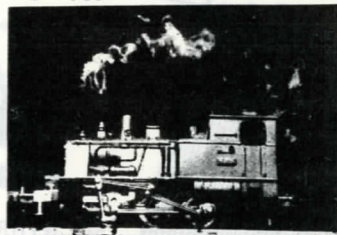
Prøvesending af ovennævnte tidsskrifter sendes portofrit for kun kr. 10,00 ved forudbetaling. (Efterkrav 1 kr. ekstra).

BENT PALSDORF POSTBOX 184, KØBENHAVN K.
POSTGIRO 35056, TLF. BYen 5703

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan ovennævnte bøger og blade beses. Åben onsdag 16-17³⁰, fredag 14-20, lørdag 10-14.

MÄRKLIN**FALLER****Fleischmann**
HO

NYHED: El-motor med snekkedrev velegnet til montering i byggesæt og modeller kr. 12.75

Dobbelt diesellokomotiv kun kr.73.-
samme lok, men enkelt kr.49.-Røgudvikler for lok og industrianlæg
til såvel 14 som 19 volt anlægVi har et utal af løse dele til modelbaner, nu også modelmaling i dåse til kr.1.-
Tillige er vi specialister i el-artikler, så lad derfor OS hjælpe Dem med Deres
særlige el-problem. Alle varer sendes overalt pr. efterkrav.Godthåbsvej 36, F.
GO 6203**MARTIN PEDERSEN A/S**Gothersgade 29, K.
BY 1062
Vau-Pe **Liliput** **VOLLMER** **Long** **Revell**
HERLIGE NYHEDER: **VOLLMER** BLOKPOSTERBYGGESÆT i såvel hypermoderne som den nu
så populære romantiske stil. Bemærk, at der
i VOLLMER byggesæt er flerfarvede plasticdele!nr. 5737
9,45 kr.nr. 5735
7,80 kr.nr. 5739
15,70 kr.nr. 5730
8,50 kr.

nr. 5731 : 11,30 kr.

nr. 5733
10,00 kr.

IMPORT: Walther Berg, Skandinavisk Hobby Industri, Højbjerg

MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBANEBLAD10. ÅRGANG
Juli-August 1961TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

Den 8. internationale modelbanekonkurrence i Bad Schandau

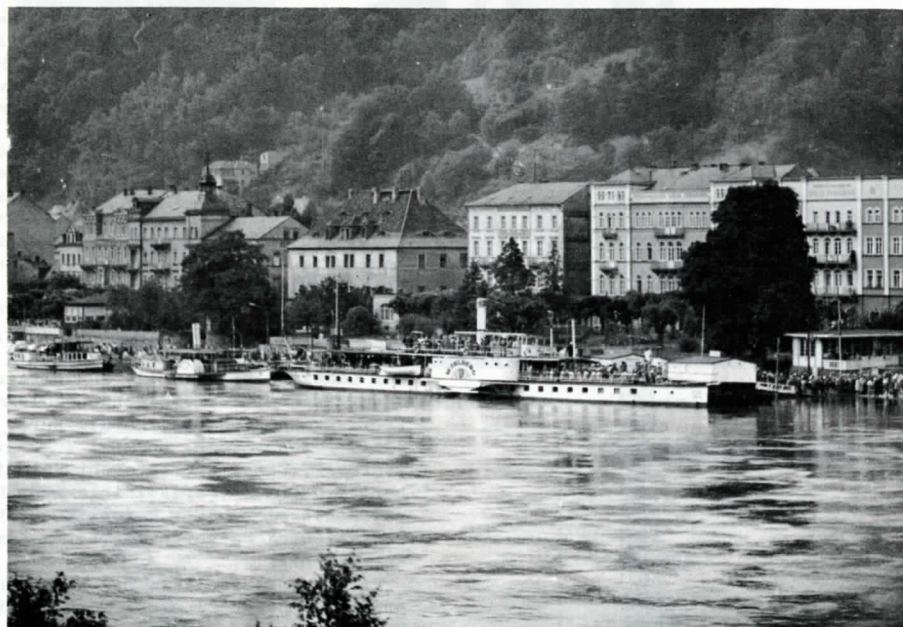


Fig.1. Fra det smukt beliggende BAD SCHANDAU. (Foto: Illner)

Som annonceret i nr.1/61 afholdtes i juni måned i Bad Schandau, DDR, en international modelbanekonkurrence og udstilling. Arrangementet havde en stor succes, meddeler udstillingsledelsen, der har tilsendt os denne billedreportage.

Fig.1. viser selve byen Bad Schandau. Fig.2 Zoltan Frey fra Budapest vandt med denne fremragende HO-model af et 2'0 2' hurtigtogsloko første prisen i gruppen: Trækraft, deltagere over 18 år. Hr. Frey har fremstillet samtlige dele selv - et præcisionsarbejde!

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)-

viser litra R 941 (DSB) med godstog ved Esbjerg. - A Danish steam-engine class R heading a goods train near Esbjerg in Jutland (Denmark). Foto: C. J. Andersen

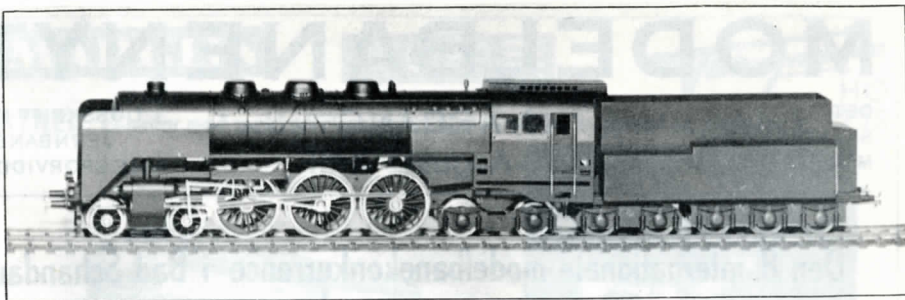


Fig.3 Med megen omhu og sagkundskab har Dieter Schödl, Leipzig fremstillet dette radio-sendetårn i størrelse HO og sendt det til Bad Schandau. Fig.4 viser juryen ved bedømmelsen af konkurrence-modellerne.

Der var mange andre spændende modelarbejder på ialt 260 stykker tilsammen og den VIII. internationale modelbanekonkurrence foranstaltet i DDR blev en absolut succes, idet de fleste europæiske lande fra både øst og vest sluttede op om konkurrencen og indsendte deres bidrag. Der var 126 indsendere fra Ungarn, Tjekkosllovakiet, Italien, Frankrig, England, Holland, Vesttyskland og DDR og der uddeltes præmier til 26 deltagere.

Juryen bestod af følgende medlemmer: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dipl.-Ing. Ferenc Szegö, Ungarn, Ing. Ivo Tvařuzek, CSSR, Oberreferent Helmut Reinert fra DDR's trafikministerium, Helmut Kohlberger, "Der Modelleisenbahner's" redaktion og Hansotto Voigt fra Kammer der Technik.

Vi viser sluttelig i fig.5. endnu en prisbelønnet model af en jernbanekran i HO udført af ing. Hans Weber fra Berlin og nævner endelig, at der nu er en så fast tradition for denne årlig tilbagevendende konkurrence, at forespørgsler for konkurrencen 1962 allerede er ved at indløbe, og Modelbanenyt's redaktion mener, at også skandinaviske modelbyggere måtte kunne placere sig i en sådan konkurrence.

red.

F.S. De viste billeder er alle tilsendt os fra "Der Modelleisenbahner", men vi har langt fra kunnet tage alle billeder med, da pladsen i bladet desværre ikke tillader det.



Fig.4. Jury'en bedømmer modellerne.

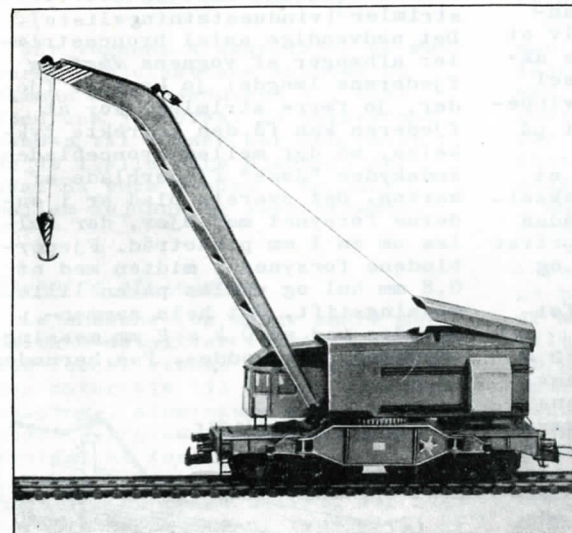
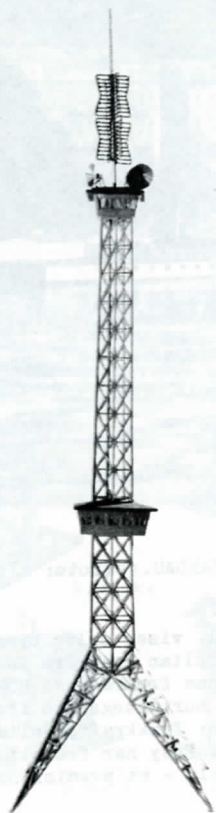


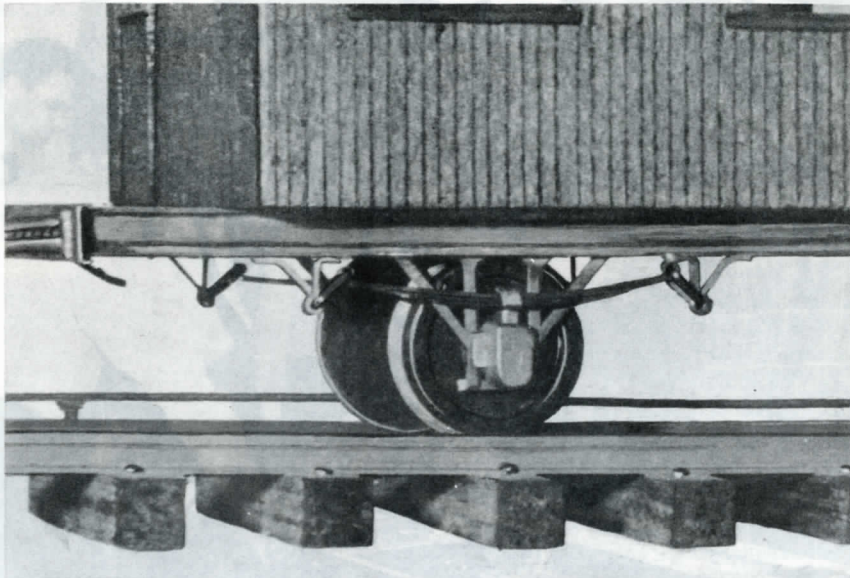
Fig.5. Jernbanekørekran i HO.

Er De medlem af en modeljernbaneklub?

— Så skriv til os og fortæl os lidt om den, eller bed eventuelt formanden gøre det. Vi får stadig mange henvendelser fra modelbyggere, som søger en klub — så DERES oplysninger er velkomne!

Redaktionen

Fjedrende aksellejer i spor 0



Aksellejer til spor 0 savnes stærkt i handelen for øjeblikket. Det berettiger måske, at vi anvender lidt ekstra tid på selv at fremstille naturtro fjedrende aksellejer, der giver blød kørsel og erstatter den sædvanlige vippeophængning af det ene hjulsæt på 2-akslede vogne.

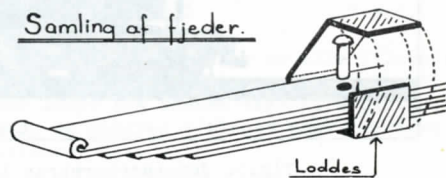
Det afbildede akselleje er et gammeldags glideleje i åben akselgaffel og med lang fjeder, sådan som man finder det på mange privat banepersonvogne og DSB-post- og rejsegodsvogne.

Hvert leje er opbygget af følgende dele:

Akselgaflen 1, udsaves af $\frac{1}{2}$ - 1 mm messingplade med en løvsav. Akselgaflerne loddes på vognens længdedragere, der altså må være af metal (u-profil eller skinne). Lejehuset 2, kan files ud i messing eller støbes af loddetin (se herom senere). 3, er en lille klods (møtrik) med 1 mm hul, der fastloddes ovenpå lejehuset og tjener

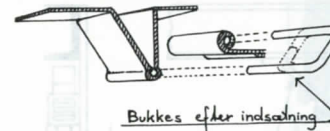
til styr for fjederen 4. Denne samles af 2 mm brede broncefoliestrimler (vindueståtningsliste). Det nødvendige antal broncestimler afhænger af vognens vægt og fjederens længde: jo kortere fjeder, jo færre strimler. For at fjederen kan få den korrekte tykkelse, må der mellem broncebladene indskydes "døde" fjederblade af karton. Det øverste blad er i enderne forsynet med øjer, der rulles om en 1 mm pianotråd. Fjederbladene forsynes i midten med et 0,8 mm hul og samles på en lille messingstift. Det hele sammen-spændes med en 0,4 x 2 mm messingstrimmel, der loddes. Pas herunder

Samling af fjeder.



på ikke også at lodde fjederbladene sammen. Ophængningsvinklerne 5, bukkes med en fladtang af 0,8 x 2 mm messing. Udglød strimlen et par gange under bukningen! Øjet bukkes om en stump 1 mm tråd. Vinklerne loddes på vangerne (længdedragerne). Fjederstropperne 6 kan bukkes i 0,8 mm tråd, eller

Montering af fjeder



de kan samles som vist på figuren af 2 lasker og 2 stifter. Når fjederen er monteret, kan lejehuset skubbes op i akselgaflen. Messingstiften i fjederen stikkes ned i hullet i afstandsklodsens 3. Til slut loddes låsestrimlen 7 fast forneden på akselgaflen. Den er af 1 x 0,8 mm messing.



Når vognens 4 aksellejer er monteret - hjulsættene skubbes op sammen med lejehusene - , skal fjedrene justeres. De bukkes med hånden, til vognen har den rette højde i alle fire hjørner; der skal da være mindst 1 mm luft mellem lejehus og låsestrimmel.

Støbning af lejehus.

Lejehusene (og mange andre modelbane-detaller iøvrigt) kan med fordel støbes i en metalform. Som materiale til formen anvendes messing-, aluminium- eller allerbedst jernplade (der dog også er sværest at forarbejde).

Emnet, som ønskes støbt, tænkes opdelt i en række skiver, der hver for sig har konstant tværsnit. Hver skives omrids udsaves med løvsav i en metalplade af samme

tykkelse som skiven. Efter sammenspænding af disse plader dannes udskæringerne et hulrum, der kan fyldes med smeltet metal. Da det hele efter størkningen skal kunne skilles ad igen, må man iagttage følgende ved fremstillingen af formen:

- I hver plade skal sidefladerne i det udskårne og tilfilede hul have en hældning på en halv snes grader.

- Pladerne skal kunne passere de foranliggende dele af støbegodset. Udskæringerne skal altså gå som trappetrin fra den bagerste plade til den forreste, eventuelt fra midten og udefter. Er dette ikke gennemførligt for nogle af pladerne, må disse plader skæres i to eller flere stykker, der trækkes ud til siderne ved adskillelsen af formen.

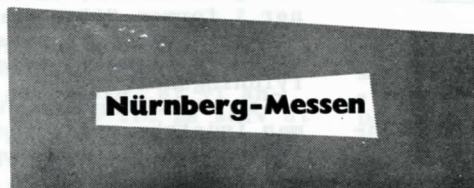
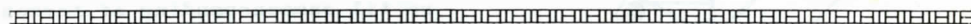
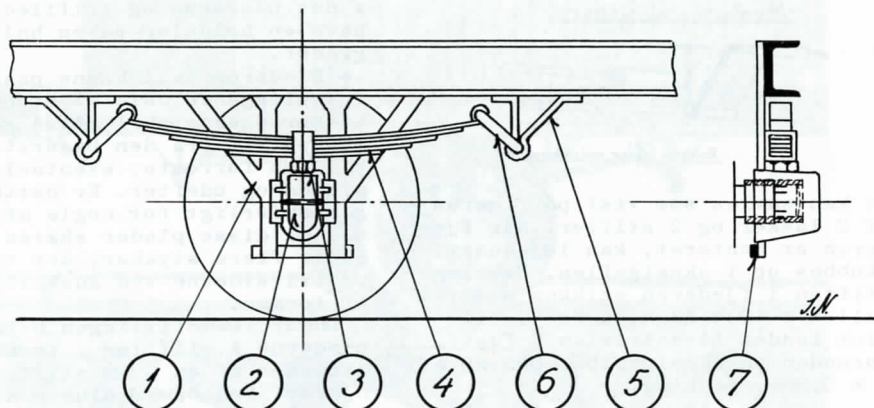
Under fremstillingen holdes pladerne i stilling i forhold til hinanden af en 3 mm stift i hvert hjørne. Ved opmærkningen af udskæringerne måles der ud fra hjørnehullerne. Hullerne tjener senere til sammenspænding af formen med 3 mm skruer. Ud fra alle hjørner i formen files der fine luftkanaler, og på et passende sted bores og files et tragtformet indfyldningshul.

Som et særligt raffinement kan man indstøbe messingbøsninger i lejehusene. De udsaves af et rør med 3 mm hul (akslens tykkelse), pudses blanke og forsynes med et par riller, sådan at de kan hænge fast i støbegodset. Under støbningen styres bøsningerne på en 3 mm stålstift, der er indsat i formens sideplade.

For at hindre støbematerialet i at binde til formen, (hvis den er af messing eller jern), anløber (ilter) man pladerne i gasflammen en gang for alle, og man soder dem før hver støbning lidt med en osende flamme. Før det smeltede metal hældes i formen, skal denne være opvarmet til støbemetallets smeltepunkt. Efter ifyldningen, mens metallet endnu er flydende, banker man på formen for at drive luftblærer ud; under størkningen skal den holdes i ro.

Som støbemateriale er 33% lod-
detin udmærket; det smelter let i
en jernkasserolle på et alminde-
ligt gasblus. Sørg for frisk luft
under støbningen, - blydampe er
giftige. Også zink lader sig smel-
te over almindelig gas. Det er et

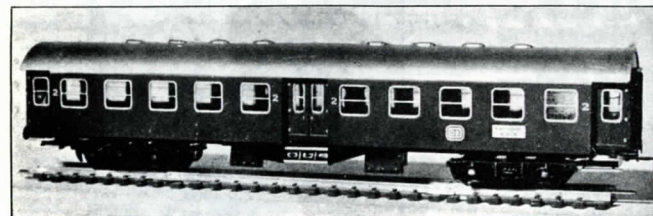
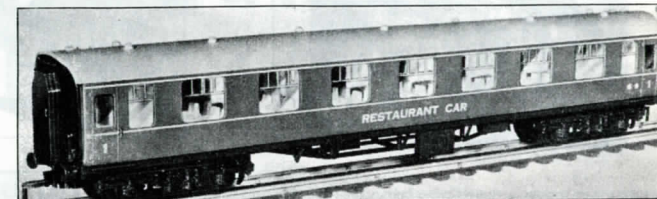
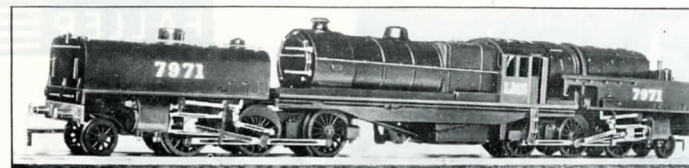
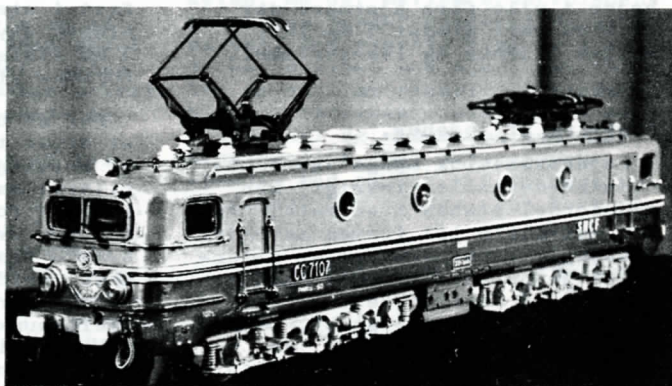
godt materiale til gods, som skal
loddes i større udstrækning (33%
tingods lader sig dog også med
forsigtighed lodde med 50% lodde-
tin). Støbezink er i modsætning
til valset zink sprødt og hårdt.
I.N.



III. ARTIKEL

Dette er det sidste
afsnit af omtalen af
dette års Nürnbergmes-
se, og selv om endnu
flere artikler kunne
omtales må vi afstå
herfra, da det ellers
vil gå ud over bladets
øvrige stof.

Vi starter med et fo-
to på denne side af det
nye fantastisk flotte
lok fra POCHER i HO. Et
lok, som ikke blot ud-
mærker sig ved en høj
pris, men som også er
høj kvalitet helt igen-
nem (det består iøvrigt



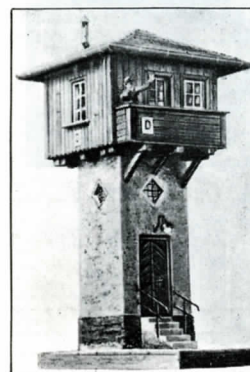
Kitmaster

af over 500 enkeltdele!!). Endvidere er
motoren koblet til hjulene via en sær-
lig centrifugalkobling.

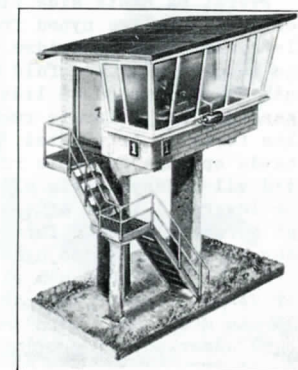
I det engelske KITMASTER ses over dis-
se linier et andet usædvanligt lok, nem-
lig et Beyer-Garrett, som blandt andet
anvendes på bjergbaner med særlig små
kurver, for eks. i Himalaya, og derunder
en ny spisevogn af engelsk type - den
første fra Kitmaster med indvendigt ud-
styr (borde og stole og toilet!). Den
nederste er en model af en tysk B4yge-
vogn.

Går vi videre til VOLLMER har vi her
valgt at vise nedenstående nyheder, som
både repræsenterer nyt og gammelt på en
station - den gamle romantiske type og
den nyeste type på en kommandopost med
betjeningskontakterne nedfældet i en
sporplan. Denne nye moderne type udsen-
des endda i flere udgaver. Det er næppe
nødvendigt at fremhæve, at kvaliteten
her som sædvanlig ligger i toppen.

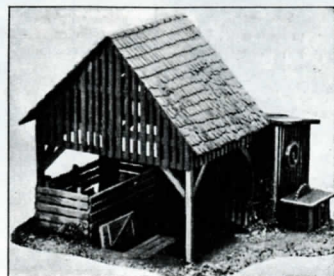
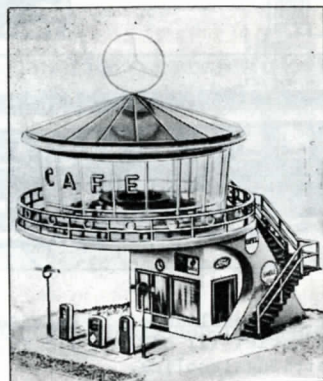
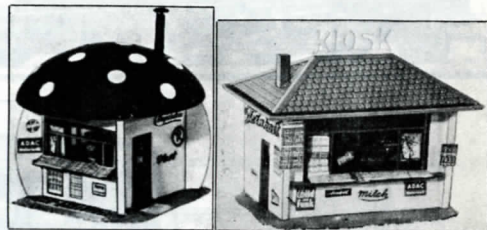
Vi går dernæst til FALLER, som atter
i år havde en lang række interessante
nyheder, hvoraf vi her på siden øverst



Vollmer



FALLER 



ser et kapel fra Dolomiterne, en noget særpræget "paddehat" kiosk og en mere almindelig kiosk. Derunder en bondegård og en forrådslade.

Af de øvrige nyheder kan nævnes følgende artikler, som ikke er afbildet her:

et trælager, et landhotel og en lille kirke, syv nye villa'er i både traditionel og moderne udførelse, en super-moderne stationsbygning og en ældre type landstation med højt tegltag. De fleste af de her nævnte ting leveres både som byggesæt og som færdige modeller.

Sortimentet i perronhaller er ændret og udvidet og visse huse i byhustypen leveres nu i byggesæt enkeltvis. Nye typer tunnelportaler og nye løsdelspakkinger afrunder det rige udvalg af nyheder, men FALLER bebuder også, at visse ældre artikler successive vil blive trukket ud af produktionen i løbet af sæsonen.

Sidst minder vi om det store farveillustrerede hefte, som FALLER i år udsender med alle nyhederne, og som også kan købes hos FALLER-forhandlerne her i landet.

Øverst på næste side finder vi WIAD's eneste virkelige nyhed fra i år, et lille landposthus. Endvidere er portalkraner nu også klar med fuld mekanik, men når Wiad byder på så lidt nyt denne gang skyldes i første række, at fabrikken fornylig er flyttet, da udviklingen havde sprængt de gamle rammer. Imidlertid vil sandsynligvis alle artikler kunne leveres i løbet af vintersæsonen og på Nürnbergmessen i foråret 1962 vil der givet igen komme nyheder fra Wiad.

Det næste firma, som vi skal omtale er VAU-PE, som efterhånden er blevet ganske godt kendt herhjemme, og det er også udmærkede ting til fornuftige pri-

WIAD



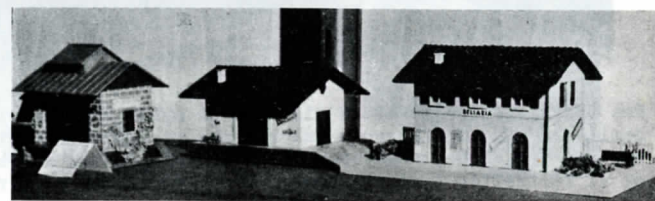
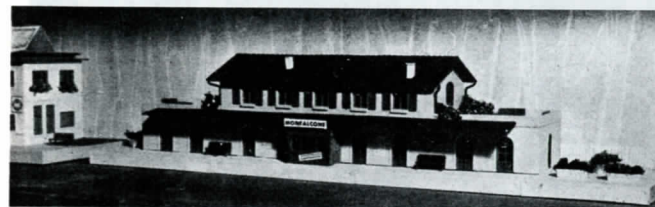
ser. Vi viser øverst to stråttakte hytter og en fisker's hus med udspændte net til tørring. Nedenunder to sydlandske stationer MONFALCONE og BELLARIA. Endvidere - men ikke vist her - endnu en station, men i moderne tilsnit med navnet SALZBURG.

Vi nærmer os nu slutningen af vor mesereportage og vi kunne have taget endnu mere med, hvis pladsen havde tilladt det, men i korthed skal lige nævnes en engelsk bane, LONE STAR i 9mm sporvidde samt at ARNOLD's RAPIDO 200 (i 8mm) er blevet væsentlig udvidet i sortimentet af rullende materiel. Endvidere at den franske fabrik V.B. (nu overtaget af TRI-ANG England) skal i gang med at producere franske modeller i TT.

Sluttelig vil vi så hoppe over i de større sporvidder som spor 0 og større og på sidste side i reportagen vise en ny tysk spisevogn fra ELLETTREN med alle installationer som borde og stole, spejle, service, køkken med gryder og pander, fuld belysning, rigtig virken-

de harmonikaforbindelser, overgangsbroer og fjedrende puffere (pris ca. 180kr.)

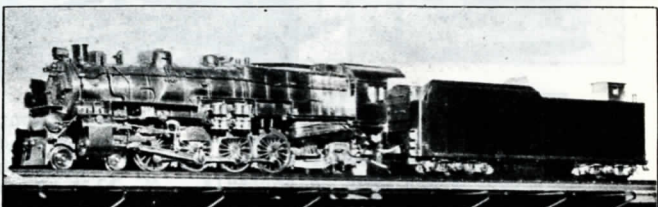
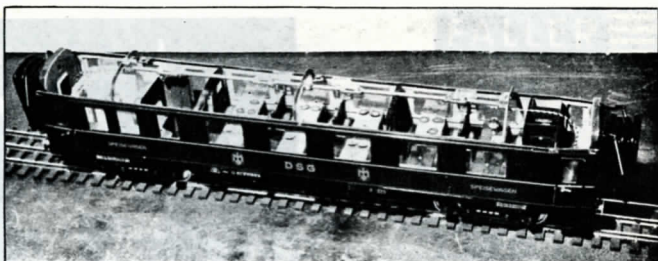
Japanerne møder også i år med nye ting bl.a. Tenshodo i H0, men også K.T.M. i spor 0 (USA) havde nyt at opvise. Det drejer sig blandt andet om den på s.88 viste maskine, et 4-8-2- Pennsylvania-lok på 70 cm's længde og med en vægt på ca. 5 kg. Prisen er dog også nær de 2000 dkr. - Der vistest sidste år en model af BIG BOY og i år var der tillige et 4-4-0 lokomotiv. Maskinerne leveres for 2-skinne og enten jævn- eller vekselstrøm.



ELETTREN

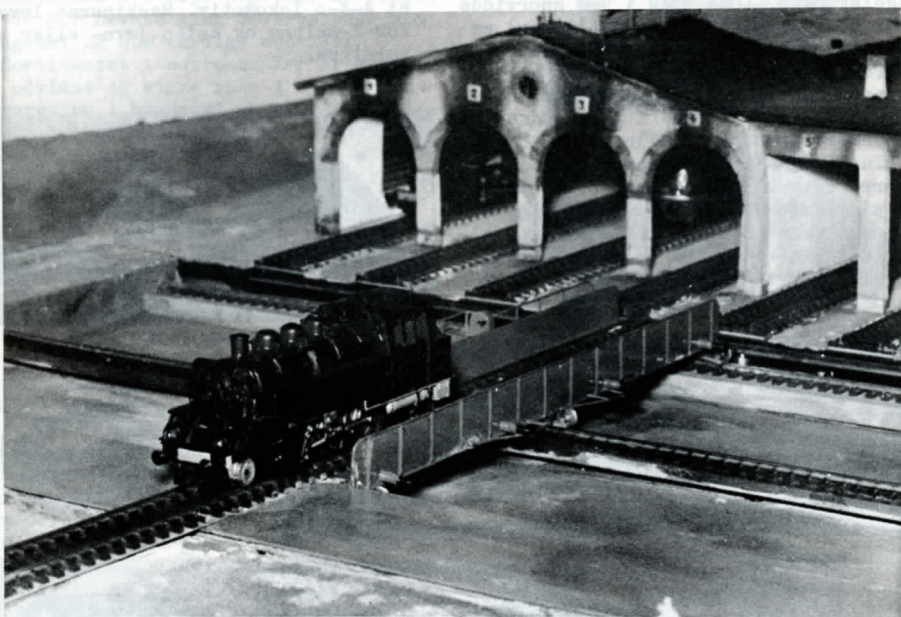
En dyr, men dejlig spisevogn i spor 0.

K.T.M. model i spor 0 også i den dyre klasse (ca.2000kr.)



De endnu større sporvidder var repræsenteret ved firmaet TAM, som nu har sporvidder i 100, 195 og 320mm og dertil hørende rullende materiel, så her er

faktisk muligheder for de, som har en chance for en personbefordrende havebane, idet også selvbyggere kan købe skinnestrenger til ovennævnte sporvidder.



Fra LEIPZIGER FORÅRSMESSEN viser vi en nyhed i HO fra firmaet Gützold KG., Zwickau, nemlig en model af persontogslok Reihe 64 (DR) udstyret med Heusingerstyring. Loket var kun een af de mange spændende ting på messen, som kan interessere modelbanefolk og vi fortsætter i næste nummer med en omtale af både forårs- og efterårsmessen 1961.

STOREKØBING station

Hermed følger sidste afsnit af beskrivelsen af Storekøbing station.

Perronerne.

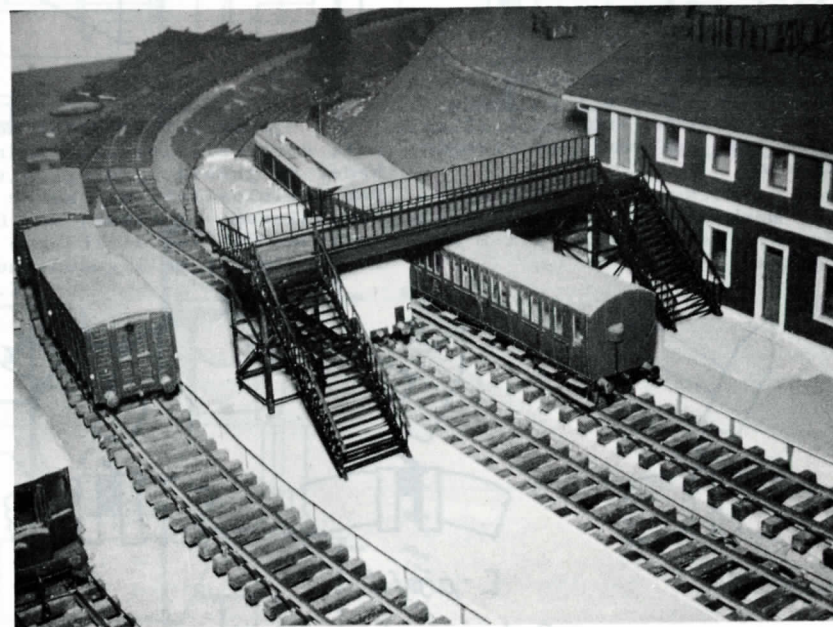
Opbygningen fremgår af figuren. "Beton"-klodserne er udsavet af en tilhøvlet 1" x 1 1/2" liste. Deres højde er afpasset efter sporet, således at afstanden skinnesoverkant - perronoverkant bliver 11 mm (50 cm i virkeligheden). Klodsernes længde kan passende være 50 mm. Søjlernes mellem klodserne (i virkeligheden skinnestumper) er af 3 x 8 mm liste. Klodser og søjler er malet henholdsvis betongrå og rust-røde med plakat eller plastikfarve, før de er fastlimet til hinanden og til perrondækket, der er udsavet af 4 mm krydsfiner. Dækkets kontur følger perronsporens midtlinier i den af fritrumsprofilet fastsatte afstand.

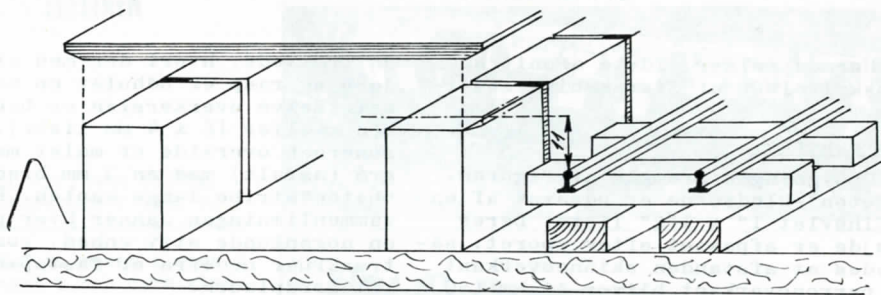
Mellem de to perroner findes en overkørsel for perronvogne. Perronerne er på dette sted udfyldt med

en træklods, hvori der med stemmejern og rasp er udhulet en nedkørsel. Selve overkørslen er brolagt med sveller (6 x 4 mm liste). Perronerens overside er malet mørkegrå (asfalt) med en 3 mm bred lys "beton"stribe langs kanten. Efter sammenlimningen danner hver perron en nogenlunde stiv enhed, som med træskruer nedefra er fastspændt til bordpladen.

Overgangsbroen

er udført som en svejst gitterkonstruktion (d.v.s. sammenlodnet af messingprofiler). Brodrageren hviler på to bukke, der tillige bærer trapperne op til broen. Hoveddragerne er af 4 x 10 mm I-profil, fremstillet ved sammenlodning af to stk. 0-skinne, hoved mod hoved. Tværdragerne og diagonalerne er af 0-skinne. Til bukkene er anvendt U- og V-profiler, der er bukket af 0,5 mm messing i en skruestik. Efter bukningen må profilerne rettes op med en fladtang og files



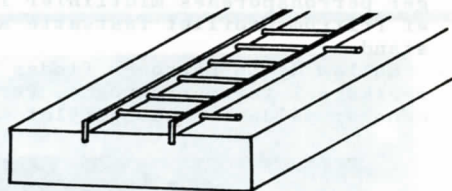


glatte og pæne. Trapperne vanger er af 6 mm U-profil. Trinnene er 5 mm brede strimler af 0,5 mm messing; de er forsynet med en 3 mm ombukning i hver ende af hensyn til fastlodningen på indersiden af vangerne. Trapperne er foroven fastloddet til bukkene ved hjælp af et par lasker (knudepunktspalder).

Trapperne og broens rækværk er sammenloddet af to 3 x 0,5 mm messingstrimler og 20 mm lange stumper 1 mm messingtråd. Ca. hver 5. stolpe er 8 mm længere og går gennem et hul i den ene strimmel. Disse forlængede stolper tjener senere til fastgøring af rækværket, idet de stikes ned i huller i broens og trapperne dragere og loddes. Rækværket fremstilles i en loddeleære af aluminium, kunststof eller lettest: træ. Udformningen fremgår af figuren.

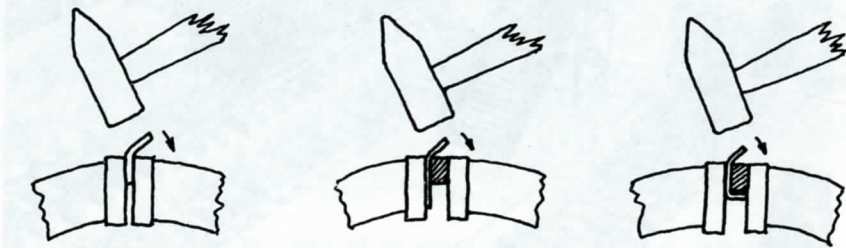
Broen er forsynet med et bræddegulv af mørkbejdsede 6 x 1 mm lister, der er fastlimet til 2 x 2 mm tværbjælker.

ne er i enden af hvert ben påloddet en messingstift. Stifterne går ned i huller i perronen og hindrer således broen i at forskubbe sig. Under benene er lagt 8 x 8 x 2 mm klodser, der markerer de nedstøtte betonfundamenter. Broens styring i forhold til bukkene sker ligeledes med et par stifter.



Alt "jernværk" er malet med halvmat, sort celluloselak; andre muligheder er gråblå, grå og sølvbronce. Den celluloselak, man køber hos farvehandleren, er blank; men De kan gøre den mat ved at iblande tørt farvepulver i en lignende nuance.

I.N.

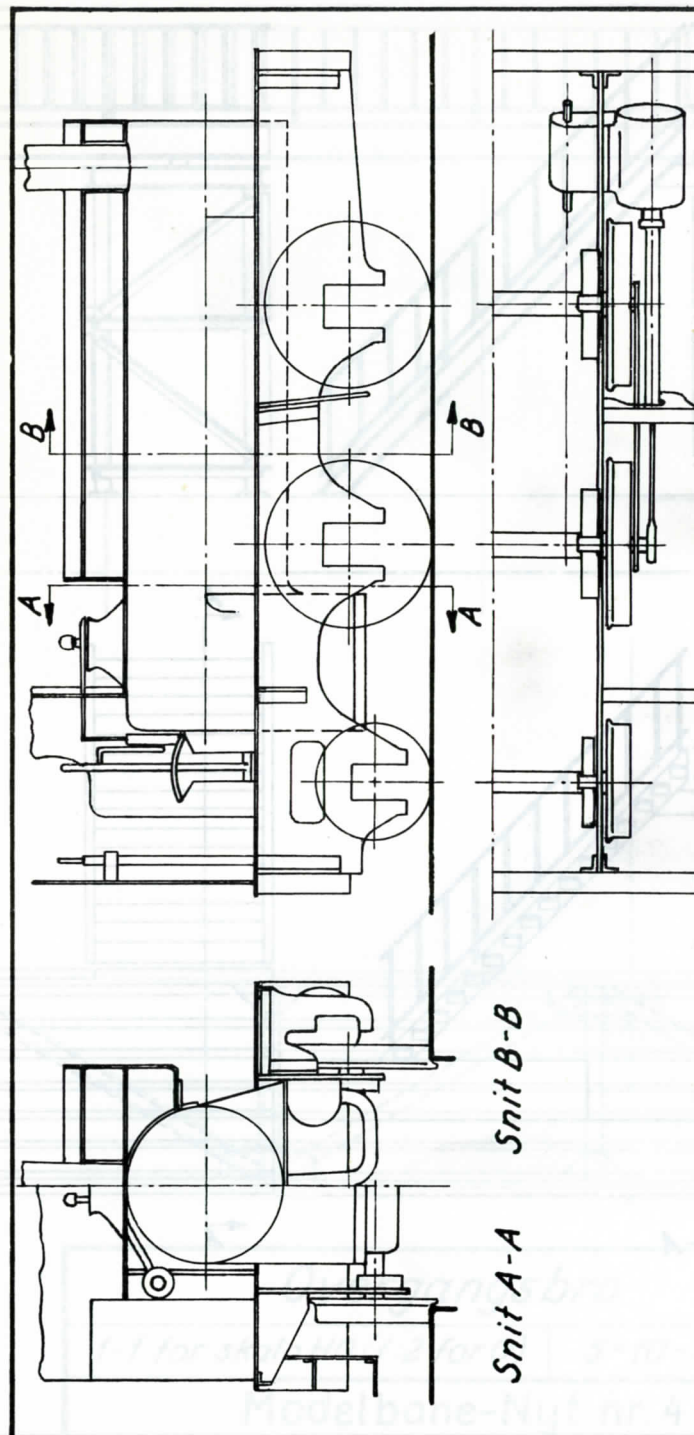


L-profil:

U-profil: I

II

Bukning af profiler



Hovedtegning i nr. 3/61

Maribo-Bandholm Jernbane

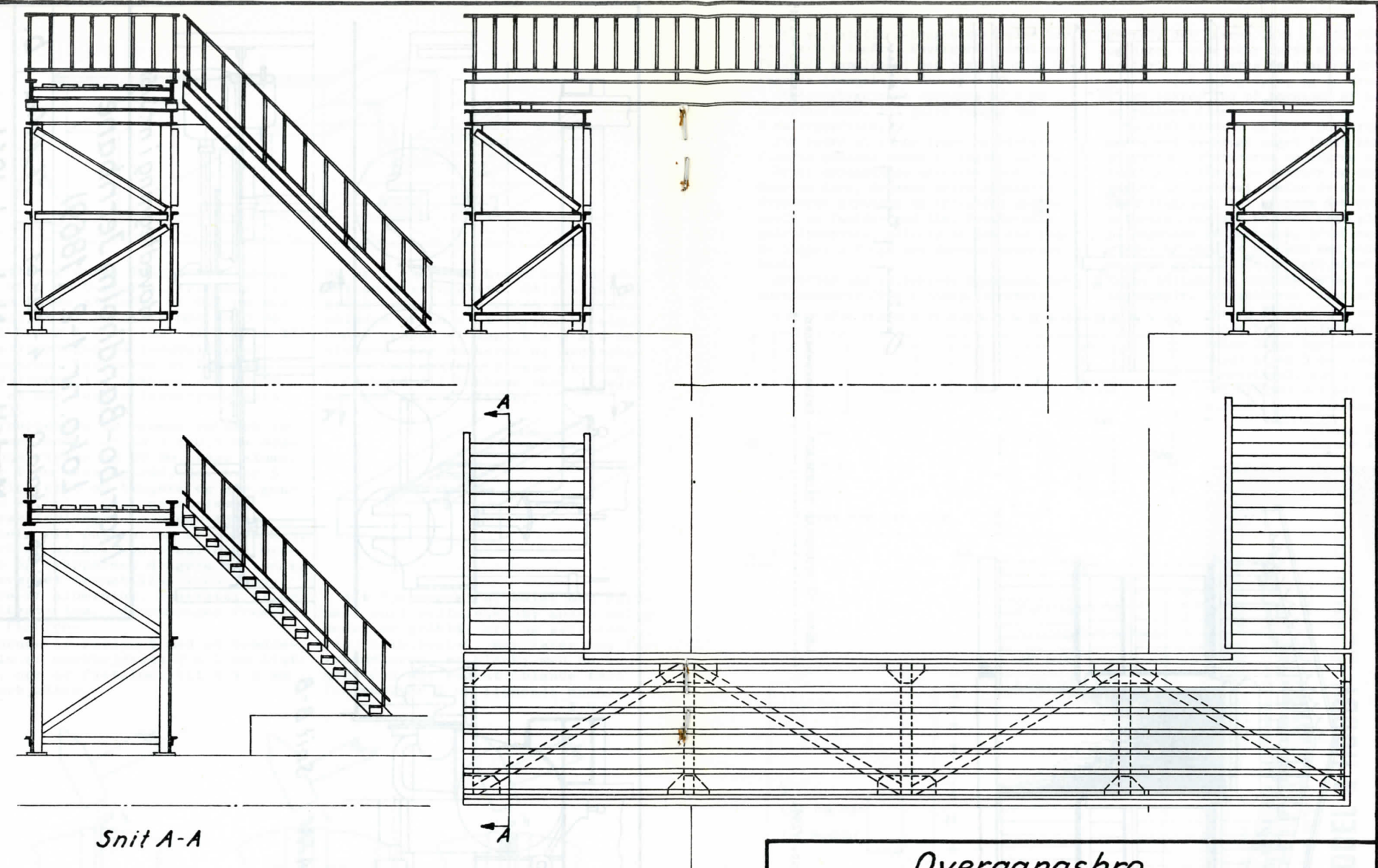
Loko. nr. 1-2 (1869)

1:45, skala 0

4-10-61

Jb. Nielsen b.

Modelbane-Nyt nr. 4 1961



Snit A-A

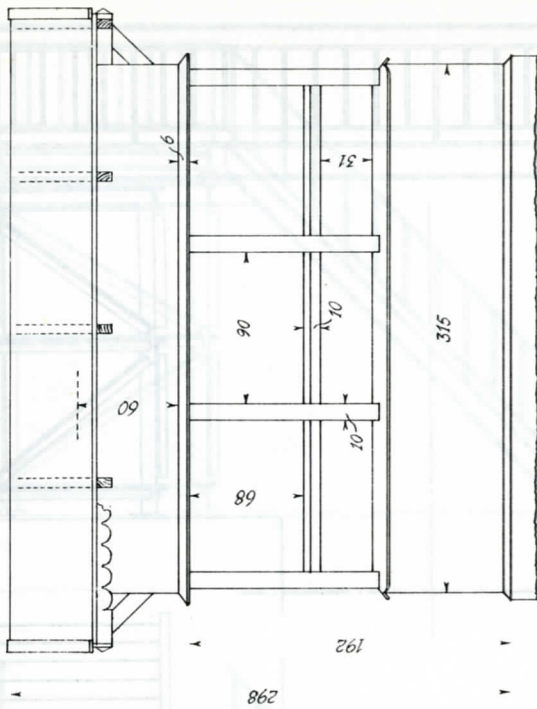
Overgangsbro

1:1 for skala H0 (1:2 for 0)

5-10-61

J.B. Nielsen

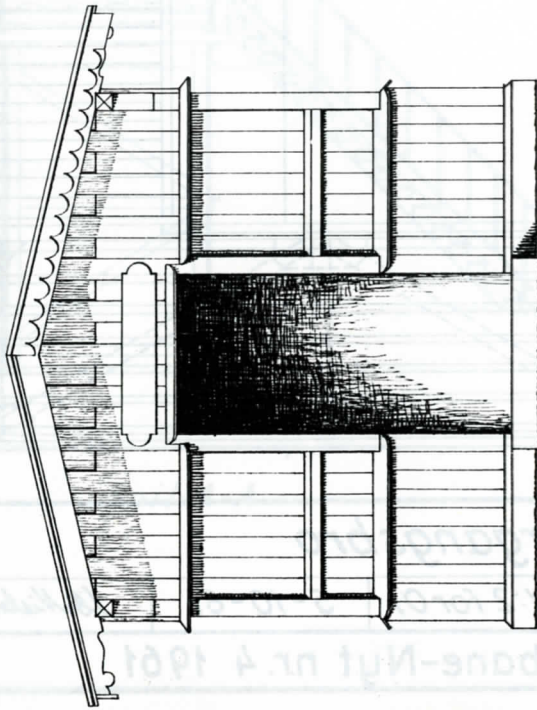
Modelbane-Nyt nr. 4 1961



Opdeling og tegning: Kaj Larsen.

skala 0 - 1:45

LÆSKUR PÅ STORKEVAD TRINERÆDT - Gribskovbanen



MODELPLANENYTT nr. 4/1961

Til vnr stations-byggebeskrivelse har hr. Verner Asgård, Espergærde sendt os følgende supplement med byggetips og udregnede dimensioner for spor H0.

Stationsbygningen opbygges af 2 mm aeroplanfiner, til gulve bruges dog 4 mm krydsfiner.

For bedre at kunne tegne og udskære fineren pålimes der et stykke papir.

Efter optegningen udskæres først vinduer og døre, dernæst selve stykkerne. Stykkerne afpudses og til sidst samles gavle og facader med lim. Første-sals gulv indsættes, således at den ene flade ligger i flugt med dørenes nederste kant.

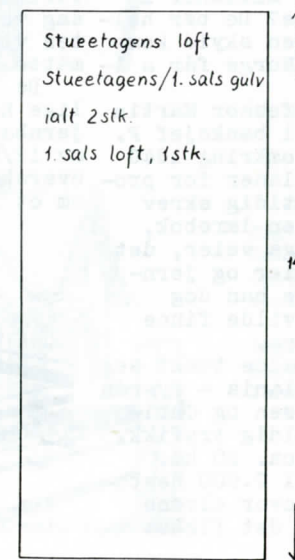
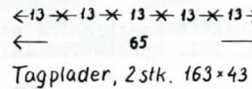
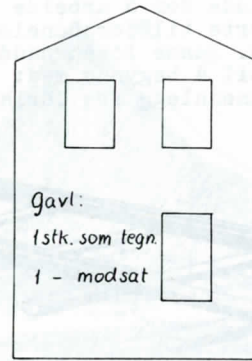
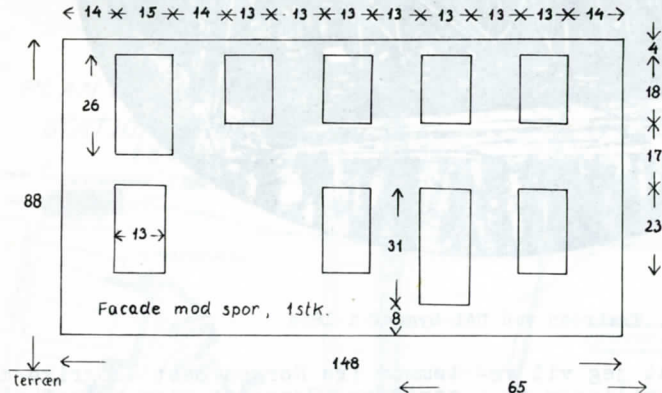
Herefter kan vi beklæde bygningen med murstenspapir (fås i hobby-forretnin-

gerne); der skæres ikke ud til vinduer og døre, dette sker først efter det hele er tørt. Der skæres da diagonalkryds gennem vinduer og døre, og de fremkomne flige bukes ind på bagsiden af væggene og pålimes disse.

Nu skal vinduer og døre monteres. Det gøres ved at bruge noget tyndt karton, på hvilket konturerne overføres efter tegningen. Når alle vinduer og døre er tegnet og udskåret, males de med f.eks. plastikmaling. For at gøre dem mere naturtro, kan der pålimes klar plastik på bagsiden af kartonet. Efter monteringen af vinduer og døre kan stue-etagens gulv og l.sals loft påsættes. Taget pålimes og tapetseres med tagstenspapir. Vindskederne laves af kar-

ton og stryges med mørkegrøn eller hvid syntallak. Sokkelen langs bygningens fod laves af en 3 mm bred kartonstrimmel, som er malet betonfarvet med mat lysegrå plakat- eller plastikfarve.

Venlig hilsen
Verner Asgård



SE HER!

Masser af nye RALPH-modeller i såvel store som små huse, fabriksanlæg, etc.
Katalog sendes mod kr.1,30 i frimærker.

MODEL & HOBBY

AABENRAA 23, Kbh. K.
BYEN 3010.

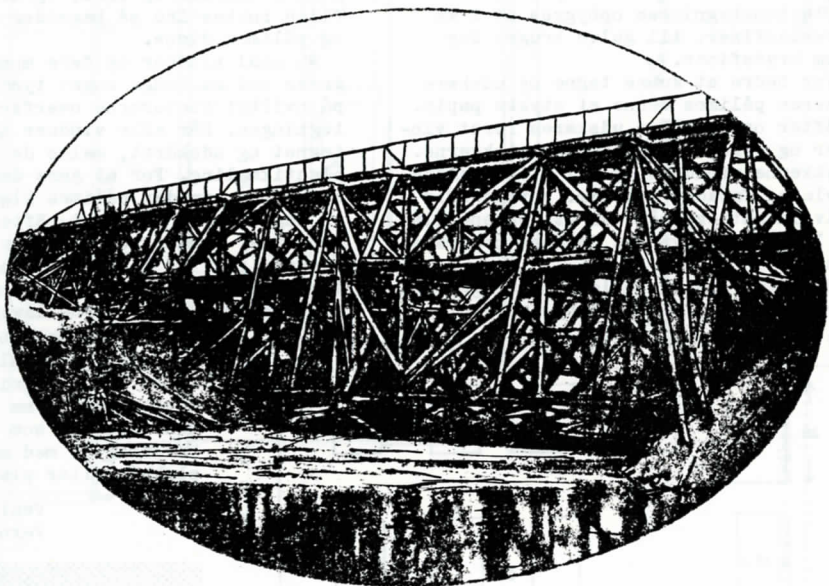


Fig. 2. Træbroen ved DAL bygget i 1854

"De tror vel ikke at jeg vil være med på å grave ned millioner i jorden til ingen nytte? De bør heller ikke for Deres egen skyld komme med slike tanker. Norge får a l d r i jernbaner."

Det var de ord professor Martin Soweigaard uttalte til banksjef F. H. Frølich, da denne omkring 1840 fremla sine jernbaneplaner for professoren. Omtrent samtidig skrev en ingeniørøffiser i en lærebok, at der fins flere slags veier, det er landeveier, vannveier og jernveier. De sidste vilde han dog forbigå, da de neppe vilde finne noen anvendelse hos oss.

Der hvor Frølich hadde tenkt seg jernbanen, var Christiania - Øyeren - Mjøsa. Mellom innsjøen og Christiania var der en veldig trafikk. På denne strekning, ca. 20 km. kunde det være opp til 2.000 hestelass med planker. Nedover elvene Vormo og Glommen blev det fløtet

tømmer fra Norges mest skogrike distrikter. Tømmeret blev skåret på sag ved Øyeren og skulde så fraktes videre til Christiania. Lasten måtte fraktes på vinterføre.

De bestrebelsler man fra forskjellige hold hadde for å arbeide frem jernbanen førte til jernbaneloven av 12/8-1848. Denne loven hadde som overskrift til å begynne med: "Lov om et jernbaneanlegg fra Christia-

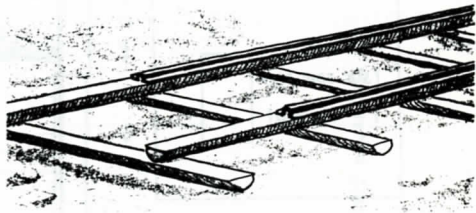


Fig. 1. Jernbanens overbygning efter tresnitt, Ill. Nyhetsblad 1853.

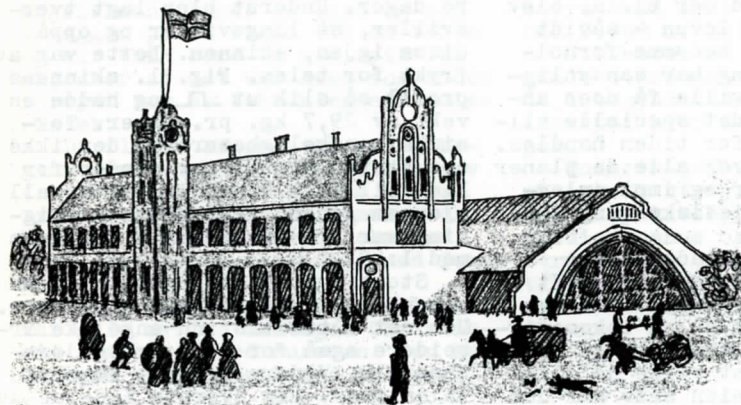


Fig. 3. (øverst) Jernbanestasjonen i Oslo (dåværende Christiania) ved åpningen. Tresnitt i Ill. Nyhetsblad 1854.

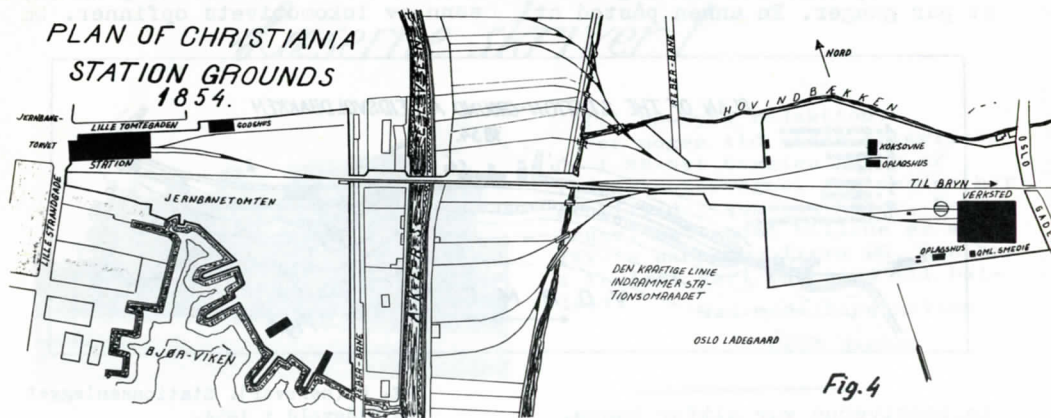


Fig. 4

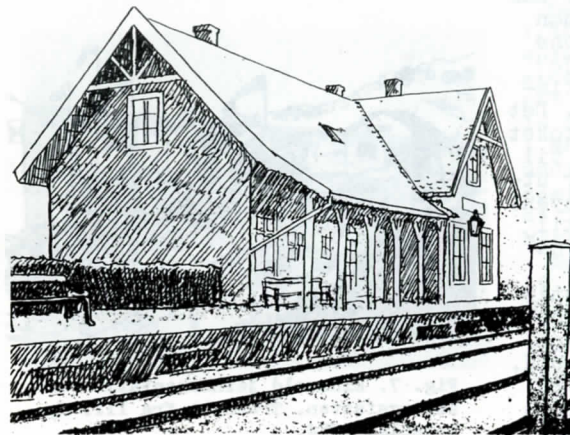



Fig. 4. (herover). Plan over Oslo's (Christiania) stasjonsterræn med de i 1854 tilsluttede industrispor.

Fig. 5 (nederst t. v.) Kløften station, den ældste form for stationsbygning.

nia til Øyeren og Mjøsa eller Vormen", altså kun gjeldende dette enkelte anlegg, hvad der bl. a. blev begrundet med, at loven - såvidt man for tiden kan bedømme forholdene - neppe engang har sansynlighet for seg om å ville få noen anvendelse utenfor det spesielle tilfelle hvorom der for tiden handles.

Så hopper vi over alle de planer og diskusjoner for og imot anlegget. Et par humoristiske ting skal dog nevnes:

En av de mange bladskrivere fremhevet fordelen ved trekraft med hester fremfor damplokomotiv. Han hadde hørt, at på en lokomotivjernbane kunde togene ikke gå om natten, men en hest vilde jo alltid kunde finne veien selv når det var mørkt, bare den hadde gått den et par ganger. En annen påstod at

Anleggsarbeidet tok 3 år. Skinnene blev lagt anderledes enn i våre dager. Underst blev lagt tverrsviller, så langsviller og oppå disse igjen, skinnen. Dette var av frykt for telen. Fig. 1. skinnens profil så slik ut  og hadde en vekt av 29,7 kg. pr. meter. Tekniske vanskeligheter var det ikke noe større av. Et par steder før Eidsvoll blev banen lagt i tunell gjennom jordbanker. Største stigning var fra Christiania til Bryn med 1:40.

Stortinget hadde ønsket at man vesentlig brukte norske arbeidere. Men det måtte tas inn engelske arbeidere også for å få øvete jernbanefolk. Videre var det engelske ingeniører. Den øverste ledelse av arbeidet hadde Robert Stephenson, sønn av lokomotivets oppfinner. Om

de engelske ingeniører hørte jeg en historie fra min farfar, at en engelskmann kunde gå bort og slå i veggene på et uthus til en bonde og si: "Min bord og min spik". En skjønner at det var noen som hadde forsynt seg av baneanleggets materialer.

De fleste broene var til å begynne av tre. Fig. 2. Billedet av trebroen ved Dal fra 1854 viser tydelig nettverket av tømmerstokker som blev anvendt. Trebroene blev etterhvert utskiftet med jernbroer.

Stasjonsanleggene var enkle. De var alle av tre undtagen Christiania som var i rød mursten. Den hadde også perronghall med to spor.

Fig. 3. Av skissen, fig. 4., ser man at den var meget enkelt utstyrt hvad spor angår. Sporlengden ca. 3.900 m. Mellemstasjonene, hvorav hitsettes et billede fra Kløfta gamle stasjonsbygning, fig. 5, hadde i begynnelsen et stikkspor og om-løpsspor hvor der var togkryssninger.

Endestasjonen, Eidsvoll, var også enkelt utstyrt, fig. 6 og 7. Der var dampskibsbrygge og på denne ekspedisjonshus og venteværelse. Forøvrig hadde stasjonen 4 buttspor på tilsammen 480 m. Såvel Christiania som Eidsvoll stasjon hadde dreieskiver.

Andersen-Wingar.

Læserne skriver!

Til MB-Nyts redaktion.

For nogen tid siden efterlyste De i MB-Nyt boggien på en af TKVJ's motorvogne. Jeg sender her et billede, som jeg håber, De kan bruge. Det andet billede er af TKVJ's damploko litra DR. Den har i foråret kørt med sand til ballast.

Med modelbane hilsen

Bent Hansen

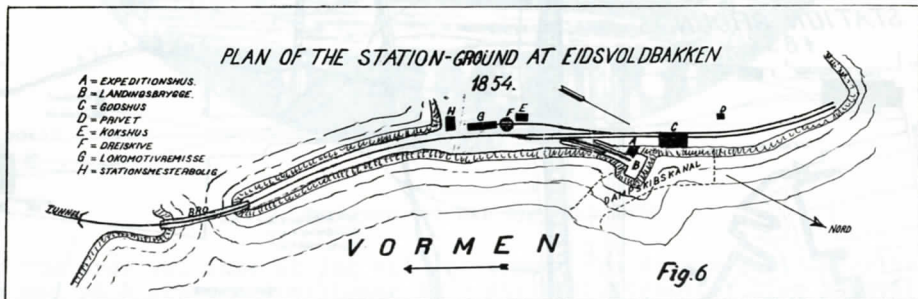
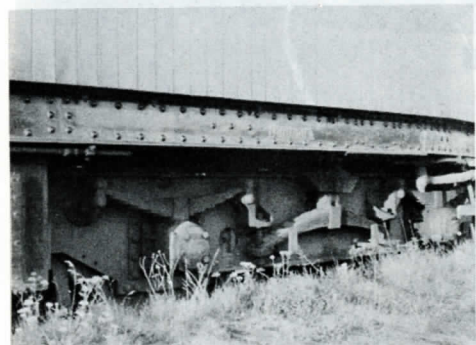
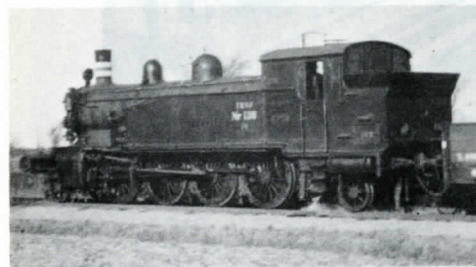


Fig. 6 (herover). Stationsanlægget ved Eidsvold i 1854.

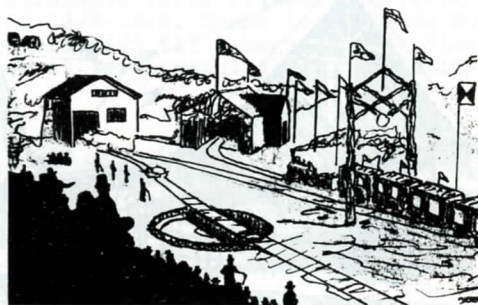


Fig. 7. Eidsvold jernbanestation ved åbningsfesten. Tresnitt fra Ill. Nyhetsblad 1854.

lokomotiverne var altfor tunge. De kunde ikke engang løftes av ham og to andre sterke menn. Hvordan skulde man så få det på skinnene når det hadde veltet. En tredje foreslo, at stasjonen i Christiania burde ligge på Stortorvet. Det vilde ikke være noen sak for toket å greie den bratte bakken opp til torvet, da toget hadde en stor utforbakke fra Bryn og ned til byen. Vedkommende hadde fått ideen til dette på rutsjebane i Københavns Tivoli.

Den 8/8-1851 drog så et høytidelig opptog ut av byen med storting og regjering i spissen. Norges siste statholder, Løvenskiold, tok så det første spadestik med en spade av sølv og kjørte jorden bort på en trillebor av mahogny.

Endvidere har jeg udskiftet de fleste vingesignaler med "Lyco" daglyssignaler, ialt anvender jeg 11 daglyssignaler og 5 vingesignaler på mit relativt lille anlæg.

Jeg har søgt at udføre alt så detaljeret som muligt, f.eks. er alle telte lavet af rigtigt teltlærred i flere farver. Det rullende materiel består af 14 boggiepersonvogne deraf 4 TOUROPA-vogne og 48

åbne og lukkede godsvogne.

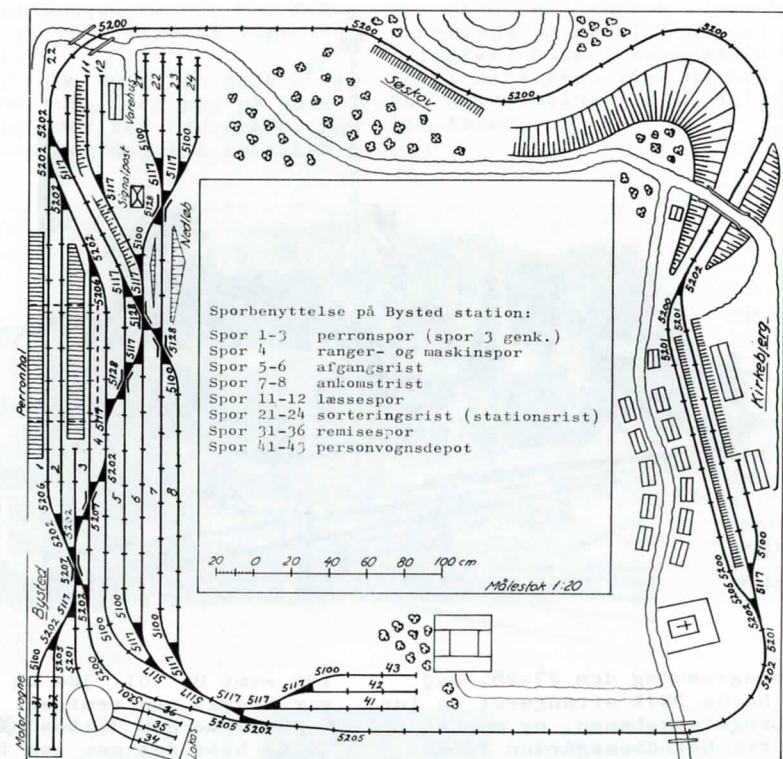
Til slut tak for Deres udmærkede blad og venlig hilsen,

E. Andersson.

Hermed et lille udpluk af de billeder, som hr. Andersson i Sønderborg har tilsendt os. Der er mange flere, som vi absolut vil vise læserne, og vi fortsætter derfor billederreportagen i næste nummer.



MÅNEDENS SPORPLAN



Til Modelbanenyt!

Som ivrig læser af M.B.Nyt tillader jeg mig venligst, såfremt det kan lade sig gøre, at anmode Dem om en tegning til en sporplan til min modelbane.

Pladerne er lagt og er i størrelsen 4 m i længden på alle fire leder og 90 cm i bredden hele vejen rundt.

Jeg vil helst ikke have en punkt til punkt bane, men en almindelig rundbane med overhalingsspor på stationerne. Jeg havde tænkt mig en stor station på den ene plade med banegård, godsbanegård, drejeskive med remise mm., på den modsatte plade en noget mindre stati-

on, samt på de to resterende plader en mindre station, trinbræt el. lign..

Jeg går ud fra, at der i baggrunden eventuelt kan laves bjerg, tunneler, sø m.v..

Materiellet er Märklin.

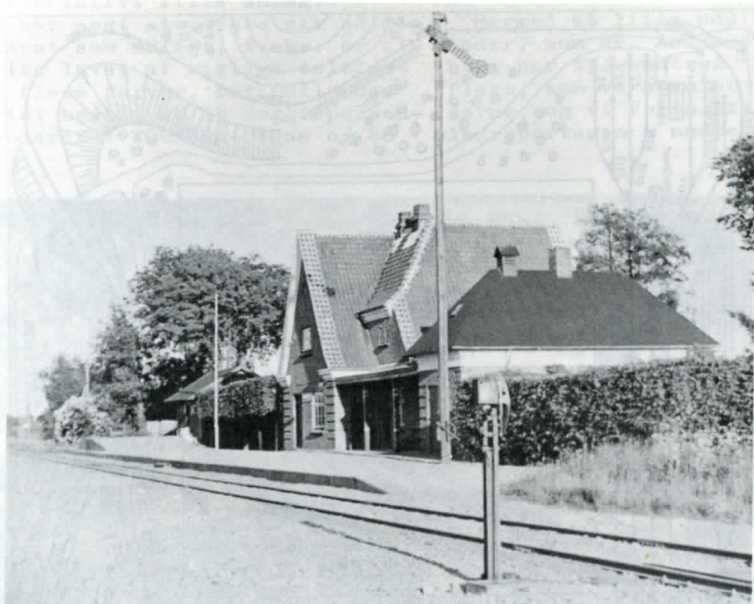
På forhånd tak for velvillig interesse.

Venlig hilsen
Bruno Jensen,
Møllevang 6,
Hillerød.

Her er så resultatet. God fornøjelse!

red.

På tur med Langelandsbanen (L. B.)



Skråbelev station.

Lørdag-søndag den 27-28. maj 1961 havde DMJK arrangeret en tur til Langelandsbanen, og man startede fra Hovedbanegården lørdag kl. 12.25 med Nyborg som første mål. Ved ankomsten blev vi modtaget af Nyborg maskindepots lokomotivmester, der viste rundt og bl.a. fik trukket R 936 ud til fotografering. I Nyborg fik vi også lejlighed til at se OHJ's nye motormateriel, der lige var ankommet som særtog og nu blev skilt ad for at komme med færgen til Korsør. I en af stationens remiser så vi en ældre toakslet lukket godsvogn fra De Jydske-Fynske Statsbaner, der var forbeholdt jernbanemuseet. Fra Nyborg gik turen videre til Ringe, hvor vi så på såvel stationen som dennes sikringsanlæg, samt "inspirerede jernbanerestaureringen", inden turen gik videre til Svendborg. Her var der lejlighed til at fotograferer resterne af DF 131 og

132 samt HS 361, 384 og 393, der var hensat ved remisen.

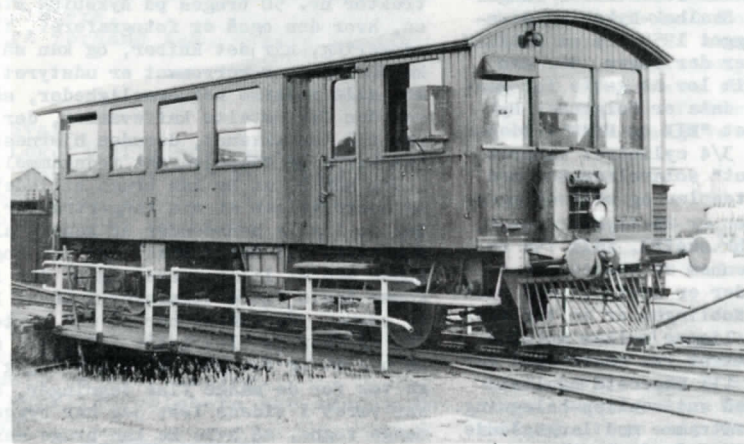
Næste morgen deltes man i to hold, hvor det ene tog til Rudkøbing for at tage turen med banen til Bagenkop, medens det andet hold besøgte forskellige seværdigheder på Ærø. Kl. 15 var holdene atter samlet, og vi blev modtaget af driftsbestyrer Larsen, Langelandsbanen, der viste rundt på Rudkøbing st. Der var lejlighed til at fotograferer banens eneste damploko LB 3, som var kørt ud af remisen på grund af reparation af den ene af banens to skinnibusmotorvogne (SM 1). Motorvognene LB M 1 og M 4 blev kørt ud til fotografering, medens M 2, eller rettere det, der var tilbage af den, i forvejen stod ude. (M 3 havde vi lejlighed til at fotograferer i Skråbelev). RGGJ nr. 5, der er overtaget af LB, var også ude, den var lige blevet forsynet

med ny motor og var køreklar. Efter at have taget afsked med driftsbestyreren gik det videre over Spodsbjerg til Nakskov, hvor der også var lejlighed til at for-evige en del forskellige vogne fra de lollandske baner. Fra Nakskov gik turen i direkte vogn til København.

Det var lidt om en af DMJK's virkelige gode ture, der bød på både gode muligheder for fotografering af jernbaner og dejlige landskaber

på sejlturen Svendborg - Drejø - Ærø og Ærø - Strynø - Rudkøbing såvel som på busturen over Ærø (Ærøskøbing - Olde - Marstal), hvor vi var de eneste i bussen, og chaufføren samtidig var fremmedfører. Han standsede vognen flere steder undervejs og forklarede, det vi så, udsigter, kirker mindstene o.s.v. Til slut skal lige nævnes at der kun havde meldt sig 10 deltagere til turen.

E.V.P.

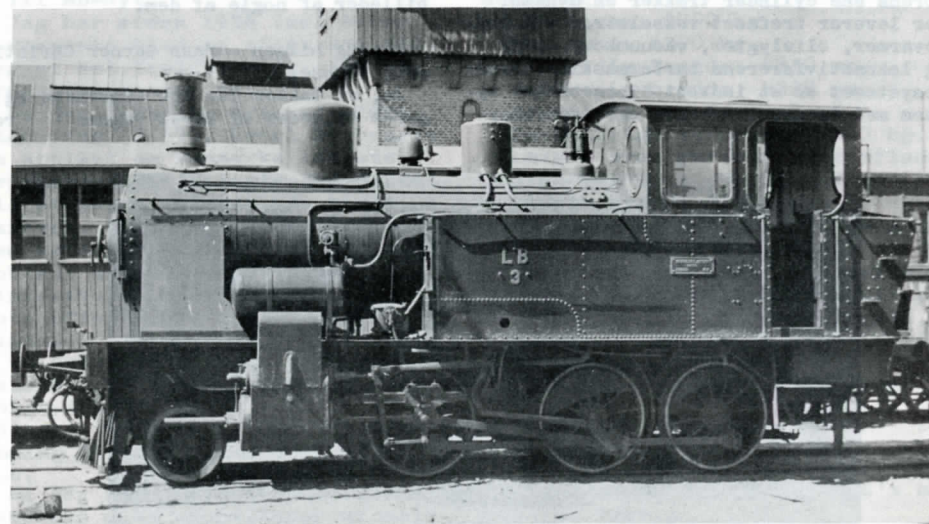


Til venstre:

L.B.'s M3 på Rudkøbing station og herunder:

L.B.'s nr. 3 damploko også fotograferet i Rudkøbing.

(Fotos:EVP.)



Læserne skriver

Modelbanenyt.

Allerførst vil jeg gerne sige tak for det efterhånden udmærkede blad, som jeg har holdt lige fra dets start for mange år siden. Jeg synes, det bliver bedre og bedre, og da jeg har hørt, at der er kommet nye, friske kræfter til, har jeg fået lyst at sende noget til bladet, hvis det da kan bruges.

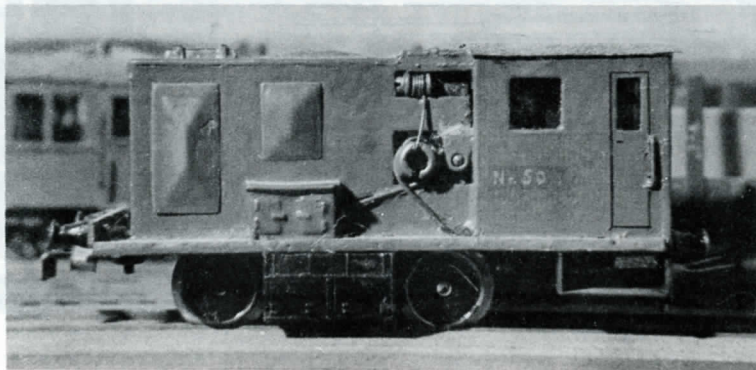
Medfølgende billede forestiller rangertraktor nr. 50 på Skalbæk-Nykøbing Jernbane. Den er ombygget 1959 fra et MÄRKLIN-lok Rm 800 (det er der ingen, der kan gætte, om de så fik lov at gætte loo gange), og de øvrige data er følgende: Bygget 1959 af firmaet "MIX og FIX" i Odense. Udstyret med en 3 3/4 cylindret vandretliggende "Knock out" solarolliemotor med trekantede gummistempler og mellemliggende knastaksler. Den er 2% trykforstøvet, hvilket giver 1/2 hk ekstra, ialt 7 1/4 hk. Motoren trækker gennem et knæled den 4 trins gearkasse, der er udstyret med rundskårne tandhjul. Koblingen er en topladet sirupkobling, der ligger mellem motoren og gearkassen. Trækket fra gearkassen går gennem et remtræk til bagerste hjulsæt, der er udstyret med antischlipp-belægning. Rammen er en kvadratramme med langsgående tværstivere og gennemgående trækkrog. Motorens ene cylinder trækker en dynamo, der leverer trefaset vekselstrøm til kaffevarmer, olielygter, vacuumkompressor og lokomotivførersens barbermaskine. Bremssystemet er et indkøbt "Thraeblokh" system med langsomtvirkende egetræsbremse-

sko, der udløses fra førerhuset ved hjælp af et snore- og trissetræk. En anden af motorens cylindre trækker en kølevandspumpe, der lader kølerspritten (Clock) langsomt sive ud og dryppe ned på sporet. Dette formindsker trækraften, og det har derfor været nødvendigt at udstyre loket med et grusanlæg, der består af en lille kasse på siden, hvor lokføreren kan hente grus til at smide efter de forbipasserende, der griner af traktoren, når den ikke kan trække toget. Trækraften er 250 gram, når motoren går med 237 omdrejninger i min., og max hastighed er 13 3/4 km i timen, hvad den endnu ikke har kørt. Rangertraktor nr. 50 bruges på Nykøbing station, hvor den også er fotograferet, til rangering, når det kniber, og kan så trække 10 vogne. Førerrummet er udstyret med alle moderne bekvemmeligheder, såsom den før omtalte kaffevarmer, der hører til thekøkkenet, desuden hjørnesofa, hængekøje og dampopvarmet fodskammel.

Jeg håber, at De kan bruge billedet og beskrivelsen af min rangertraktor, der jo i alle henseender er ganske almindelig, til Deres blad. Jeg vil dog komme med et lille ønske: Kunne der ikke komme nogle flere tegninger i HO af korte vogne, jeg tænker her på den korte CP, EA (der jo blev bragt i O), HJ, G, de nye I- og P-vogne. Ellers vil jeg sige tak for de mange fine tegninger, der har været i tidens løb; jeg har bygget mange vogne, så hvis De kan bruge mere stof til bladet, vil jeg gerne sende billeder af nogle af dem.

Venlig hilsen - Hans Gerner Christiansen, Odense.

Ja, vi takker for det tilsendte og ser gerne billeder af Deres vogne. red.



Til MB-Nyt.

Jeg vil gerne vide om DSB eller en af privatbanerne har et lokomotiv, der ligner Märklin-loko 3031 eller hvad der skal gøres, for at det skal komme til at ligne et. Det samme vil jeg gerne have at vide om Märklin nr. 3000.

Hvilke litraer svarer til Märklin nr. 4508, 4505, 4503 og 4002?

Kan man anvende Long-motor med perfektomskifter til den i MB-Nyt 10/53 omtalte skinnebus, og kan man endnu få de omtalte Märklin-forløbere.

På forhånd tak, venlig hilsen

Bent Hansen
Sdr. Omme.

Svar.

Loko 3031 minder noget om litra Q, som imidlertid er 5-koblet.

Loko 3000 svarer ikke rigtig til nogen dansk maskine.

Nr. 4508 svarer nærmest til IA			
- 4505 -	-	-	HD
- 4503 -	-	-	TD
- 4602 -	-	til E	

Long-motoren kan ikke bruges i den omtalte skinnebus, brug eventuelt en Friis-motor.

Märklin-forløbere kan stadig købes.

Til MB-Nyt.

Jeg har siden 1956 læst Deres interessante blad og efter den tid bygget det Troldhedetog, som De bragte tegninger til.

Da jeg fornylig trak et ældre blad frem (2/59), hvori De bragte en artikel om Danmarks længste privatbane TKVJ, lagde jeg mærke til et par sætninger, De havde skrevet: "Man begyndte i sin tid med købet af 4 stk. 40 tons 3-koblede damplok med tender fra Winterthur i Schweiz (tegning og foto offentliggøres senere her i bladet)."

Om dette lok læste jeg i fortegnelsen: Danske Statsbaners damplokos 1847-1959, at det var blevet udlejet til DSB inden privatbanens åbning 25/8 1917 som litra V nr. 1-4.

Da jeg i øjeblikket samler på tekniske data og billeder af alle

indregistrerede DSB-lokomotiver, og dette er et af de få, som jeg mangler og foreløbig ikke har set det i bladet, ville jeg bede Dem om muligt at sende mig et foto og lidt tekniske data om ovennævnte loko.

Jens Godmar.

Svar.

Da vi ikke har det ønskede foto i vort arkiv, kan vi ikke gøre andet end at bede læsere, der evt. ligger inde med fotos af omtalte maskine, om at sende et aftryk til MB-Nyts redaktion, som så vil udvælge de bedste samt returnere ikke benyttede fotos. Aftrykkes pris bedes angivet ved indsendelsen.

Red.



Til redaktionen af MB-Nyt.

Jeg læste i Deres blad om GDS-godsvogn, som bragtes som midtersidetegning, og jeg har fundet ud af, at det må dreje sig om GDS QA 103-104.

Disse vognes data var før 2. verdenskrig:

Lasteevne: 6000 kg.

Bæreevne: 6300 kg.

Indvendig længde: 4850 mm.

Indvendig bredde: 2320 mm.

Bundflade areal: 11,2 m².

Omtrentlige taravægt: 4800 kg.

Længde over puffernes stødfælde: 6160 mm.

Akselafstand: 2750 mm.

Vognene var kun udstyret med håndbremse.

Hvornår de er udrangeret af GDS-vognpark ved jeg ikke, og heller ikke hvor og hvornår de er bygget, eller hvor kollegaen til nævnte vogn er blevet af.

Med venlig hilsen

Pelle.

NB.

Så vidt jeg ved, var vognene forsynet med stjernehjul af GDS's sædvanlige type.

KLUBMEDDELELSER

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

JYDSK MODEL-JERNBANE KLUB (ÅRHUS)

Klubanlæg i spor 0 på Aarhus H.
Bestyrelsen: Formand - M.W. Nielsen,
St. Blichersvej 67A, Aabyhøj samt R.
Mikkelsen, H.F. Jensen og E. Skriver.
Nye medlemmer kan optages (må være fyldt 16 år).
Kontingent - aktive 20kr. og passive 5 kr. pr. år.

MODELJERNBANEN

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

Hg.-Mjk. HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Formand: Kurt F. Nielsen, Peder Skramsvej 10, tlf. (03) 21 31 04.
Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedamsvej 78, tlf. (03) 21 24 38.
Sekretær: H. Christiansen, Fredensvej 6, telf. (03) 21 22 76.
Klubbens adresse: Peder Skramsvej 10.

DANSK MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale: Nørrebro Station.
Mødeaften: Første søgne mandag i hver måned kl.20.
Formand: E. Albrechtsen, 87 54 62.
Næstformand: J. Voldmester, EV. 7790.
Kasserer: E. Lehmann, ØB 3334.
Sekretær: A. Gregersen, Raftevej 6, Lyngby.

AALBORG MODEL-JERNBANE KLUB

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

ODENSE MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klubanlæg og klublokale: DSB's 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: torsdag kl.20.00
Nye medlemmer kan optages, henvendelse i lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

Nordkærvej 1, Hvidovre, Valby.
Formand: Alf Rasmussen, Urtehaven 89, Valby, tlf. 30 06 31.
Næstformand og kasserer: Erik Bugge, Hovedvejen 178, Glostrup.
Sekretær: Bent Starmose, Dansborg Allé 5, Hvidovre, Valby, tlf. 78 29 92.

SLAGELSE MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i "0" på Slagelse banegård.
Byggeaften: tirsdag.
Formand: P.E. Jensen, "Lundehus", Valbyvej, Slagelse, tlf. 52 27 89.
Kasserer: Trafikass. J.K. Petersen, Jernbanestationen, Korsør.
Næstformand: H.H. Larsen, Herluf Trollesvej 18, tlf. 52 21 80.

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

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

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO" 56

Klubanlæg i HO/2-skinne drift. Henvendelse til formanden Karl Jensen, Blegdamsvej 40², tlf. NORA 4998y.

KALUNDBORG MODEL-JERNBANE KLUB

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

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUBBER er velkomne til optagelse under rubrikken KLUBMEDDELELSER med tekst i det pågældende 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, dvs. for ex. for danske klubber bliver prisen 1 årsabonnement kr.15.00 + kr.8.00 for optagelsen i rubrikken. (andre nordiske klubber kr.24¹/₂).

Rail Mail

SUMMARY OF CONTENT

DEN 8. INTERNATIONALE MODELBANEKONKURRENCE I BAD SCHANDAU - The 8th international model railway competition in Bad Schandau in Germany got 260 models out of which they should find 26 really excellent one, and it was difficult because most of the models were really good. We show you here some of the prize winning models.

FJEDRENDE AKSELLEJER - Sprunged axle-bearings is the name of this article showing you how you make them yourself especially in gauge 0.

NÜRNBERGMESSEN (3) - The 3rd part (and the last one) of the description of the news on the international toy fair in Nuremburg this spring.

STOREKØBING STATION - The last article in this serie about a model railway in gauge 0 showing buildings and bridge-constructions (the drawing on the middle pages).

THE DRAWINGS also show you an old railway shelter and detail about the engine described in our last issue.

NORSK HOVEDJERNBANE(1) - Part one of a new article on the history and construction of the first railway lines in Norway.

LÆSERNE SKRIVER - The readers tell about their constructions and put questions about railways and model railways - and we hereby beg to point out, that also questions from Foreign readers are most

welcome and will be answered here in RAIL MAIL.

LAYOUT OF THE MONTH - MÅNEDENS SPORPLAN is this time a plan worked out by our staff on the request of one of our readers.

LANGELANDSTUREN - A trip with a private railway on the Danish island Langeland in the southern part of Denmark.

KLUBMEDDELELSER : CLUB NEWS

As we have previously pointed out this column is open to readers from all countries when they want to get in touch with each other. Just send us your name and address, your gauge and mention in which language you want to correspond.

And here is some cuttings from the American magazine TRACKS - C&O. Rwy. :

"Catching the fish" in Australia does not necessarily mean that you are on a rod and reel expedition. It's more likely that you're going to board a daily train, which runs from Katoomba, in the Blue Mountain region of New South Wales to Sydney and is familiarly known as "the fish train". Fifty or so years ago the crew of the daily included an engineer named Cod, a fireman named Mullet and a guard named Whiting. The nickname was, of course, inevitable. And today a commuter to Katoomba or Sydney still says he's catching "the Fish".

In a Tennessee court, it was solemnly ruled that "where a pack of dogs is on a railroad track, it is not necessary to blow the whistle for each single dog."

ROKAL

Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad —

Rokal

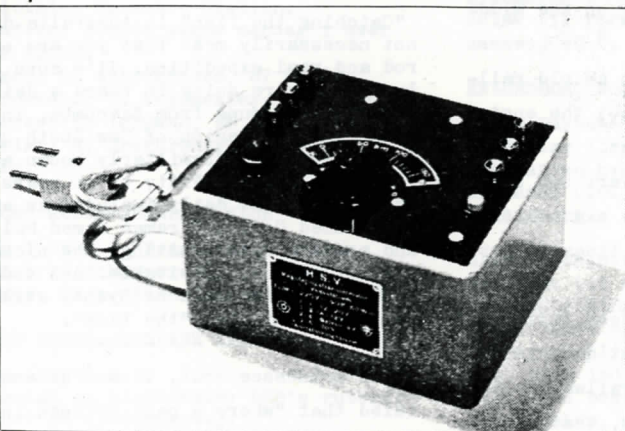


er modelbanen for enhver, og det store salg har inspireret ROKAL til at sende BP-TOG 500 kataloger til GRATIS fordeling blandt vore kunder. Skriv eller ring og vi sender portofrit.

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

Fr: 14.00-20.00
Lø: 10.00-14.00

HSV



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

At de samtidig er billigere, betyder at H.S.V. Transformatorer besidder 2 store Fordele, som sjældent forenes:

BEDRE OG BILLIGERE

VED DE -

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

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

Obs! Kun få eksemplarer af følgende blade:

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

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
8. årg. 1959 (6 numre) kr. 15,00
9. årg. 1960 (6 numre) kr. 15,00

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet til giro 35056

MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056

Tlf. BYEN 5703 (døgnvagt)

Obs!

Modelbane-Nyt kan også bestilles gennem Deres egen boghandler, for 15 kr. pr. år.



Tidsskrift for Jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: (Post sendes til NY KONGENSGADE 11, Kbh. K.). Bent Palsdorf (ansv.hav.). Ib Nielsen, Tordenskjoldsgade 31 a III, Kbh. K. Telefonisk henvendelse: Kl. 17.30-18, BYEN 9221. Kurt Wessel Hansen, Smakkegårdsvej 1 c, Gentofte. Telefonisk henvendelse: Kl. 18-19, GENTOFTE 2819. Telefonisk henvendelse til REDAKTIONEN: fredag kl. 17-20 og lørdag kl. 10-14, BYEN 5703.

KORRESPONDENTER:

Sv. Jørgensen, Blichersvej 5, Helsingør. O. W. Laurson, Nygade 20 III., Silkeborg. W. Bay, Marienlyst, Virklund.

EKSPEDITION:

Modelbane-Nyt, Postbox 184, Kbh. K. (Postkonto 35056) Telefonordrer modtages **hele døgnet** på BYEN 5703.

—o—

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

Arsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr. Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt KØBENHAVN:

Københavns Telefonkiosker samt
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østernport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Hovedbanegårdens Aviskiosk & Boghandel.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.
Rom & Co.s Modeljernbaner A/S.
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.
BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

Hobby House, Paradisgade 12.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

ENGLAND:

Robert Spark (European Railways),
146 New Cavendish street, London, W. 1.

FINLAND:

Rautatiekirjakauppa Oy, Helsinki.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

ITALIEN:

Ho-Rivarossi, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

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