

God læsning til den mørke tid!

The Horizon Book of Railways. En dejlig indbundet bog med masser af billeder (også farve). Kun kr. 14.75.

The End of The Line. En bog om små baner i Europa, som nu er nedlagt. Indbundet (2. opl.) kr. 25.50.

Far Wheels. Usædvanlige og for mange ganske ukendte baner rundt om i verden. Kr. 25.50.

★

PENN-Books.

Rolling Stock Manual. Et hefte udelukkende med tegninger af vognmateriel (amerikansk). Kr. 14.50.

Locomotive Manual. Et tilsvarende hefte med amerikanske lokomotiver. Kr. 14.50.

Begge hefter er i stort format og med tegninger i skala O, S, HO og TT.

NYT! Tillæg nr. 1 (kr. 1.50) til DSB damplok 1847-1959 (kr. 8.25) er nu udkommet.

Endnu et lille restoplæg af det flotte 88 sider store billedhæfte med danske lok - »Odin« og »Roeskilde«. Kun kr. 10.

TIDSSKRIFTER (prisen i parentes angiver årsabonnement)

Miniaturbahnen kr. 3,75 (16 nr. kr. 60,00), Model Railways News kr. 2,75 (12 nr. kr. 28,50)

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
TELEFONORDRER MODTAGES HELE DØGNET

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan ovennævnte bøger og blade beses. Åben torsdag 16-17, fredag 14-20, lørdag 10-14.



MODELBANE *Nyt*



5

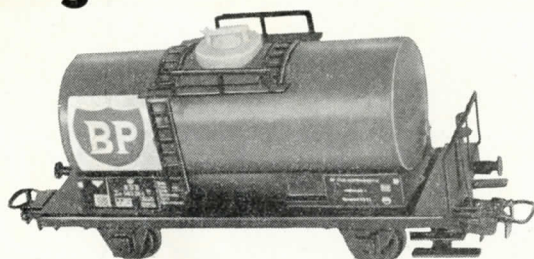
• ((9 år)) •

10. ÅRGANG - 1961

PRIS

250

5 nye



SHELL
BP
ESSO
GULF
CALTEX

fra
LONG

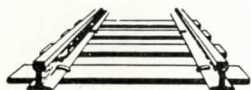
Kun kr. 11,00 pr. stk.

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
Løse dele 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. 3. 62

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) los nr. 3,75 kr.

Distribution:

MODELBADE-nyt, Postbox 184, Kbh. K

OGSÅ FOR BEGYNDERE

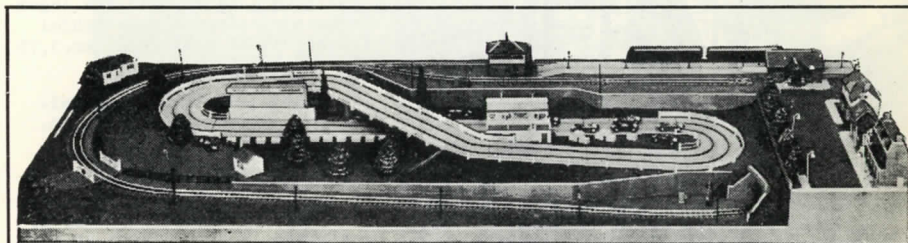
findes et udmærket togsæt, som senere kan udbygges. Det er ret bil-



ligt i anskaffelse og kan senere - uden vanskeligheder udbygges til et større anlæg, men husk at vælge -

HO

Fleischmann



Så kom sensationen: Wrenn Formula Racerbane

den eneste racerbane

- hvor der kan køre op til 6 forskellige biler, der styres hver for sig
- eller 3 forskellige biler, der kan overhale (køre højre eller venstre om foregående og igen ind på dennes bane)
- der kan benyttes til alle transformatorer, altså f. eks. Fleischmann eller Märklin-transformator samt på batteri
- der har individuel fartregulering i selve bilen, så alle biler kan justeres til ens fart- og langsomkørsel i udstillingsvinduer o. l.
- og så passer størrelsen til HO materialer.

Komplette anlæg fra kun 195,00 kr. Løse biler 39,00 kr.

Forlang komplet prisliste hos Deres hobbyforhandler.

Import: SKANDINAVISK HOBBY INDUSTRI - Højbjerg

— det er os, der importerer **VOLLMER — VAU-PE — KIBRI**

1961 katalogerne er udkommet! Pr. stk. 1,25.

VOLLMER

AF 1961 NYHEDERNE :

GAMMELDAGS BLOKPOST
---så romantisk, at man må tude -
- i hvert fald i lokomotivfløjten !

FORLANG VOLLMERS
HOVEDKATALOG 1961
hos Deres hobbyhandler
pris: 1.25 kr.



Vi har modtaget..

en del breve i den senere tid fra læsere, som ikke længere kan købe MB-nyt hos deres sædvanlige forhandler. Dette skyldes en omlægning af distributionen, da visse bladcentraller ikke længere kan fordele blade med små oplag. Men andetsteds i bladet findes en fortegnelse over kiosker.



BP-TOG

MODELJERNBANER I O

er stadig dyrket her i landet og i udlandet, hvad de fleste sikkert ved, men at der bygges og køres mere end for få år siden i denne sporvidde, er sikkert ikke så kendt. Imidlertid er mange uvidende om, hvad der kan fås i færdigt materiel og byggedele, og vi vil derfor i denne og kommende annoncer successive nævne de byggedele og færdigvarer - nyt og brugt, som vi for tiden kan tilbyde.

For modelbyggere i spor O haves på lager følgende:

Uisolerede fint afdrejede messinghjul på stålaksel (normhjul efter europæisk standard)

pr. aksel kr.2.25

Fjedrende cylinderpuffere til lok og vogne (kurve & flad)

pr. par kr.2.00

BP-daglyssignaler i skalastørrelse (alle gængse typer) kr.12 pr. stk. (liste sendes gratis)

For SPOR 1 (45mm) kan fra lager leveres uisolerede messinghjul (normhjul) på stålaksel, kr.3,75 pr. aksel.

For tiden kan vi tilbyde følgende brugt materiel i spor O:

MECCANO-skinne (med midter-skinne) lige og kurve (120cm ø) kun kr.1.50 pr. stk.

Märklin-kontaktskinneklemme m. 2 stikben kr.1.00 stk.

Märklin-signalkontaktskinne kr.1.50 stk.

Märklin-helisoleret afbryderskinne kr.1.50 stk.

3 slutsignaltavler for Märklin-vogne i spor O, opsat på karton, kun kr.1.00 pr. sæt.

Engelske skinnestreng i jern leveres på bestilling. pris pr. yard (ca.91 cm) kr.1.30
skinnestole hertil kr.7.50 pr. 100.

Skriv til "BP-TOG"

Ny Kongensgade 11, Kbh. K.

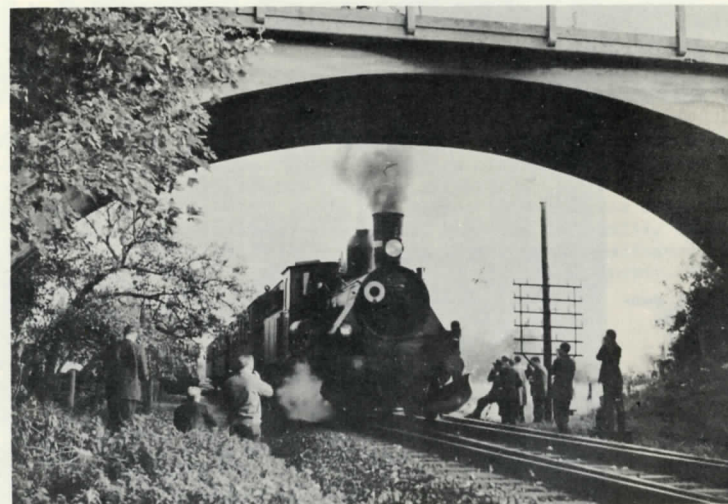
MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBANEBLAD

10. ÅRGANG
September-Oktober 1961

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

Den sidste K-maskine



Prustende mod efterårssolen, stolt over hyldesten - Foto: Sv.Å.Petersen.

Som omtalt bl.a. i dagspressen arrangerede Dansk Jernbane Klub d. 15. okt. en tur til Maribo-Bandholm Jernbane, klubbens fremtidige veteranbane. Turdeltagerne befordredes med særtog Kh.-Maribo, der på statsbanernes del af strækningen bestod af tre tagrytter-CP'ere,

og fra Næstved yderligere af DJK's vogne, tidligere NPMB C 31 og E 41. Toget fremførtes af den sidste i drift værende K-maskine, nr. 582, der her pæn og nymalet kørte sin sidste tur. (OHJ har stadig sin K 564, og K 563 er hensat til Jernbanemusæet).

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)-

viser et udsnit af et HO-anlæg tilhørende hr. E. Andersson, Sønderborg. - showing part of a HO-layout belonging to Mr. E. Andersson, Sønderborg, Denmark.

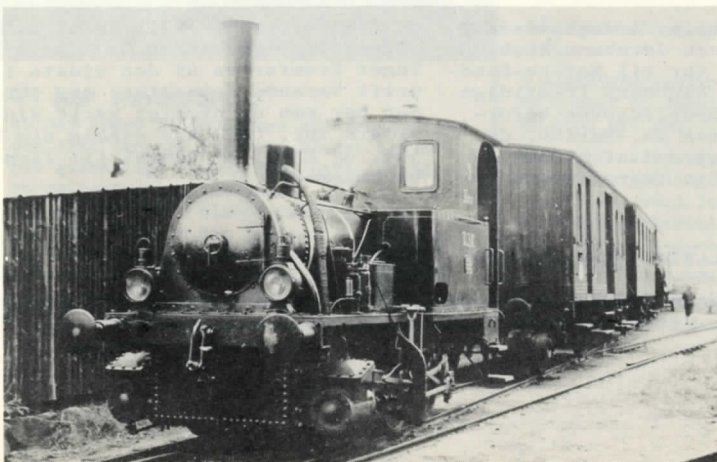
Foto: E. Andersson.



På Storstrøms-
broen -
for første →
← og sidste
gang.



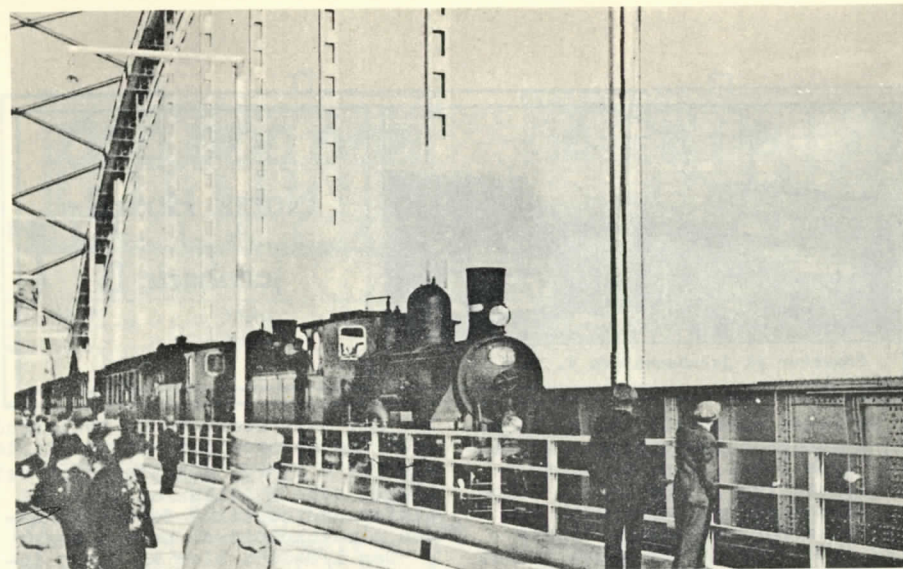
K'eren i søn-
dagstøjet.



DJK's "Faxen"
i Maribo.

Fotos:
Sv. Å. Petersen.

MB-NYT



I Nykøbing F. overtoges toget af det ene af Lollandsbanens 450 HK Frichs-loko, og ad Nykøbing-Nakskov banen, der forevrigt er under modernisering med indbygning af brugte 45 kg skinner i 60 m længde, kørttes der til Maribo, hvor man beså maskindepotet med bl.a. Danmarks første dieselelektriske motorvogn LB M 1, leveret af "Diesel-elektriska Vagn AB", Västerås i 1923. Hverken motorvognen eller de to 1-C-1 Henschel-damplokomotiver fra 1912, som også var opstaldet her, kunne køre ved egen hjælp.

På veteranbanestrækningen bestod udflugtstoget af DJK's fint istandsatte og malede loko nr. 3 (tidligere ØSJS), bygget af Krauss i 1878, LJ litra CC nr. 58, NKJ litra CC nr. 8, LJ litra CE nr. 73 (med rejsegodsrum) samt DJK's vogne.

Med den sædvanlige grundige tilrettelæggelse og den udførlige information af deltagerne, blev også denne tur en succes, der gav de ca. 200 deltagere en sidste erindring om Danmarks typiske damplokomotiv gennem en menneskealder, og tillige var en demonstration af jernbaneklubbens bestræbelser på at bevare eksemplarer af damphestene, disse repræsentanter for en tidsalders kultur, for efterverdenen.

LITRA K nr. 501-600 (Se iøvrigt den udførlige artikel om K-maskinen i MB-NYT nr. 2/1957).

Bygget 1894-1902 hos Neilson i Glasgow, Hartmann i Chemnitz, Maschinenfabrik "Esslingen" (Esslingen), Breda i Milano, Linden i Hannover, Maffei i München.

Drivhjulsdiameter	1866 mm
Cylinderdiameter	430 mm
Slaglængde	610 mm
kedeltryk	12 kg/cm ²
vægt tjenstfærdig	42,0 t
tender, vægt tjenstf.	27,3t/27,8t
vandbeholdning	10,3t/10,8t
kulbeholdning	3,5t
akseltryk, drivhjul	13,0t
akseltryk, løbehjul	8,0t
akseltryk, tenderhjul	9,1t
længde over puffer	14820 mm

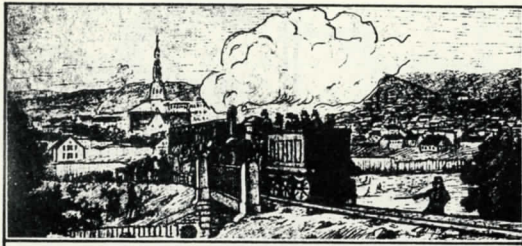
I årene 1925-1932 ombyggedes på centralværkstederne i København og Århus følgende maskiner til litra K₁₁:

501,505,507,511,513,514,516,518,520,523,524,525,530-33,536-39,542-45,547,548,550,553,554,559,560,562,564,566,570,571,573,574,577,579-83,585,593-95,598-600, ialt 51 stk.

Maskinernes data ændredes således:

Vægt tjenstfærdig	44,4t
akseltryk, drivhjul	13,1t
akseltryk, løbehjul	9,0t

I.N.



Prøvetur på jernbanen den 4. juli 1853.

Norsk Hoved- jernbane II

Rullende materiell: Banen hadde ved åpningen 5 lokomotiver med tender, type 1-B-0, fig. 8, og to tanklokomotiver, type 0-C-0. Lokomotiverne var helt åpne uten beskyttelse for betjening. Senere fikk de skjerm og til slutt lukket førerhus. Disse lokomotivene som brukte koks som brensel, var alle bygget hos Stephenson & Co i New-castle on Tyne. Senere blev anskaffet 3 stk. 2/2 komplette tanklokomotiver som var av slik konstruksjon, at de kunde benyttes parvis med bakendene koplet sammen. På den måte kunde en fører og en fyrbøter betjene begge maskiner samtidig, men disse siste lokomotiver var ikke hensiktsmessige.

Passasjervogner, fig. 9. Banen hadde 6 stk. 1. klasse, 8 stk. 2. klasse og 8 stk. åpne 3. klasse. Allerede i 1855 blev anskaffet 4 stk. lukkede vogner til 3. klasse, mens de åpne blev bevent 4. klasse. De åpne vogner var kun høye kassevogner uten benker. 1. klasse hadde betrek av lysegrått klæde over stoppede puter. 2. klasse hadde trebenker med løse puter. Såvel 2. som 3. klasse opplystes kun med en fettoljelampe i hver vogn. 1. klasse blev om vinteren oppvarmet av fotvarmere som fyltes med kokende vann. 2. og 3. klasse blev først oppvarmet senere. I en annonse i avisen fra 23/12-1860 averterte banen, at "1ste Plads Coupéer ere opvarmede og Gulvet belagte med Faareskind".

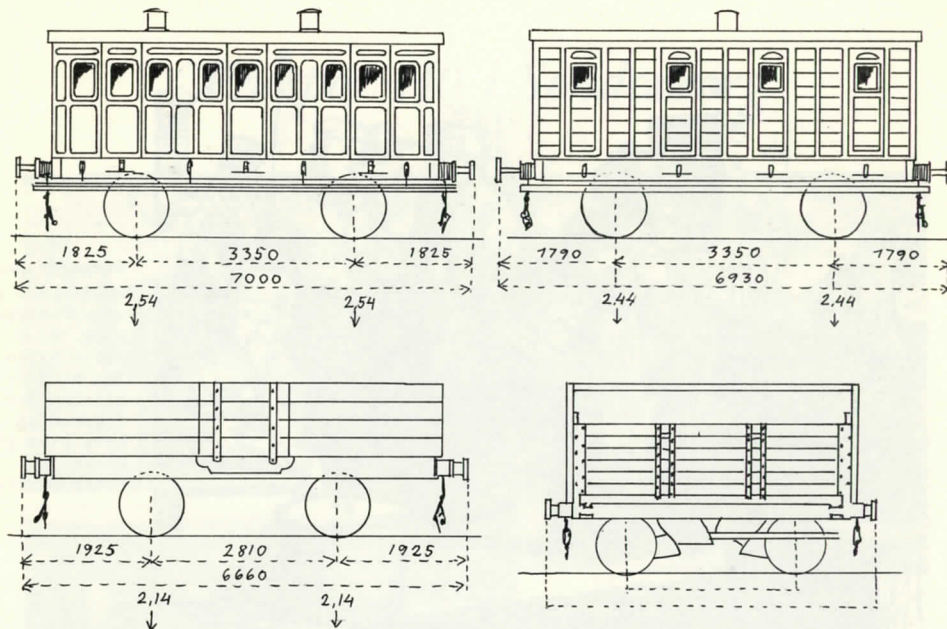
Den 4/7-1853 skulde det være en prøvetur fra Christiania til Strøm-men, ca. 20 km. Toget bestod av lokomotivet "Robert Stephenson" og tre personvogner, en av hver klasse. Fig.

10. Kl. 9.30 forkynte en "skjærende Lyd" fra lokomotivet, at nu skulde man til å kjøre. Baketter blev det klaget over i avisen at folk var altfor uvorne til å ferdes på banen når lokomotivet nærmet seg.

Den 1/9-1854 blev så banen åpnet under kanonsalutt. Det var stor stas og skolebarna hadde fri, undsatt en klasse hvis lærer var meget religiøs. Han mente at jernbane var en gudsspespottelig innretning. Menneskene hadde fått sine ben til å gå på, og hesten var det trekkdyr som Vårherre hadde utsett. Læreren mente videre, at Vårherre ikke vilde lå åpningstoget få fortsette sin rute, men at det vilde styrte rett i Akerselven når det passerte broen. Læreren åpnet timen med en tale og salmen: "Hvo vet hvor nær meg er min ende," hvorpå salutten fra Akershus festning brakket løs og toget begynte å gå, kl. 9,30. Hele klassen på dør og kom tidsnok til å se toget kjøre over broen og forsvinne i det fjerne uten å ha falt i elven. Læreren kalte barna inn igjen og sa: "Nu må vi alle takke Gud for hans langmodighet og nåde. Vi reiser oss og synger "Gud er nådig, han vil ikke noen synders dom og død"."

Imidlertid ruslet toget oppover til Eidsvoll, hvor det ankom kl. 13.00. På Eidsvoll åt og drakk man i halvannen time. På tilbakturen måtte toget stoppe midt på linjen på grunn av "kalv på linjen".

8 dager etter åpningen blir banen beskrevet i "Skillingsmagazinet" hvorav hitsettes beskrivelsen av ferden gjennom en tunell: "Vannet drypper ned fra den mørke vel-



ø.v.tv. Skitse af ældste 1ste classes vogn. ø.v.th. Skitse af ældre 3die classes vogn.
nd.tv. Skitse af oprindelig 3die, senere 4de classes vogn. nd.th. Skitse af ældste åben kassevogn.

ving, enhver lysstråle forsvinner, og passasjerene, især damene naturligvis, sitter bleke og forstemte, mens lokomotivet pipende og klaprende arbeider seg ut mot dagen og lyset."

Ifølge den første rutetabell, gikk det to passasjertog hver vei om dagen, samt et godstog til og fra Eidsvoll og to godstog til og fra Lillestrøm. Om søndagen gikk det bare et passasjertog hver vei, i 1950 gikk det 9 passasjertog i retning Oslo-Eidsvoll og 36 Oslo-Lillestrøm. Toget brukte i 1854 3 timer mot nu halvannen med hurtigtog på den 68 km. lange strekkning. Mens det nu heter "Tog 340 krysser tog 2536 i Kløfta", het det i 1854: "Passagertrainet no. 1 fra Eidsvoll skal gaae i Sidebanen ved Kløften Station inndtil Passagertrainet fra Christiania har passeret". Taksten mellom Christiania og Eidsvoll var i 1854 kr. 4,40 på 1. klasse og kr. 1,33 på 4. klasse.

På sjøene Øyeren og Mjøsa gikk

det dampskib. På Mjøsa allerede fra 1840. Det var d/s "Jernbarden", Norges første jernskib. Fra 1848 "Dronningen". Senere "Kong Oscar" og "Skibladder". Av disse er "Skibladder" som nu er 101 år "still going strong". Den gjør sine 12 miles fart med hjul. Nede i salongen kan man mens man spiser den tradisjonelle laks og jordbær med fløte, se på alle billedene av de skippere som har ført båten.

Av merkværdige hendelser under driften vil jeg nevne:

I 1860 var flommen så stor, at vannet stod 1½ meter over skinnegangen i Eidsvoll og ¾ meter over gulvet i stasjonsbygningens underste etasje. På en søyle inne i restauranten kunde man inntil for noen få år siden se vannstandsmerket fra 1860 avmerket.

Verdens merkeligste jernbaneulykke:

22/12-1889 eksploderte på Strømmen stasjon kjelen på et lok. Loket føk opp i luften og falt ned



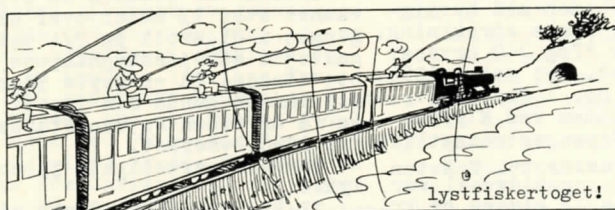
Ekspedisjons-
rum i Oslo gl.
stasjonsbyg-
ning. "Er e
dette hølle
jeg skal i-
gjennem for
å komme på
trea plas på
banen?"
Efter Diriks.

med hjulene i været på loket foran. Ingen av de tilskadekomende fikk varig men. Heller ikke det underste loket. Jeg har hørt at det dampet vekk med sin kammerat på "ryggen", fig. 11.

Datidens jernbanemateriell var jo ikke rare greier etter våre forhold. Men det var jo en kolosal forbedring fra å humpe avsted på en landevei i en kjerre eller en karjøl uten fjærer. Mange var nok også uvant og ubehjelpelig når de skulde benytte dette nye. Se bare på

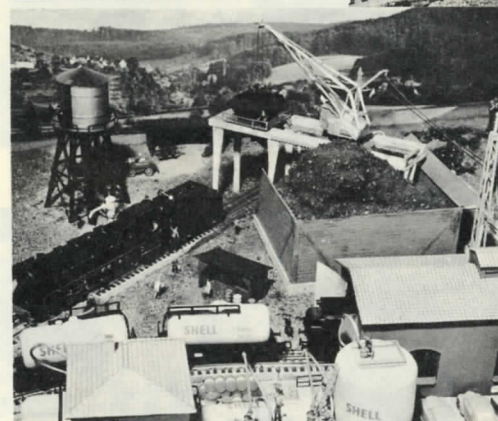
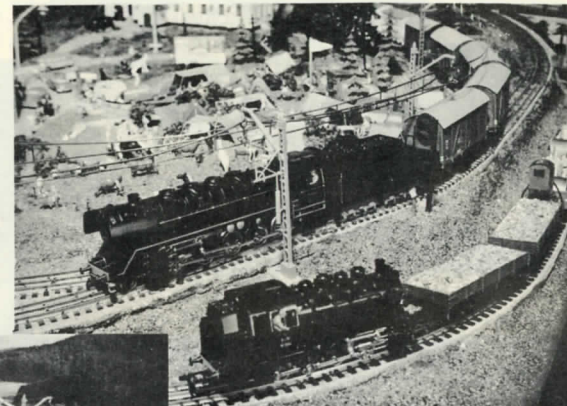
Vi har desværre måttet udelade fig. 8 og 11 på grund af deres ringe billedmæssig kvalitet. Endvidere beder vi læserne undskylde, at overskriften til første del af artiklen i MB-nyt nr. 4/61 manglede. Denne fejl er sket hos bladets trykker.

red.

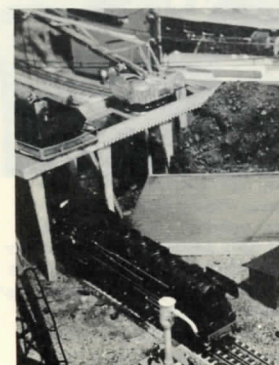


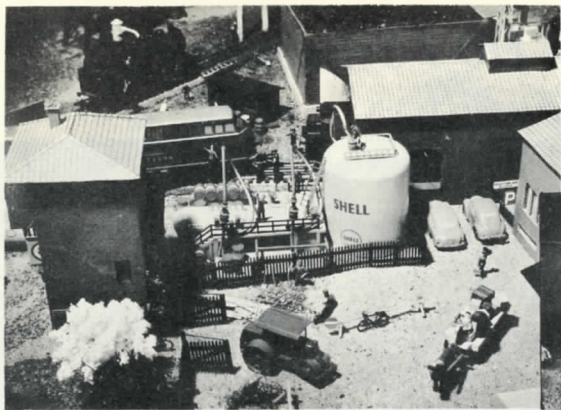
(Fra "tren miniatura")

På spor HO i Sønderborg

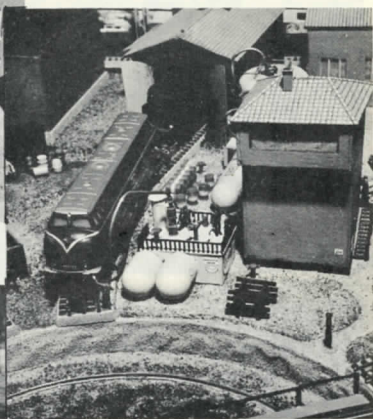


Som lovet i MB-Nyt nr. 4/61 bringer vi her endnu nogle billeder fra hr. E. Andersson's model-anlæg i Sønderborg. Forsidebilledet er fra samme anlæg.





Billederne på denne side viser især, hvor meget detaljer i det rigtige forhold og rigtig placeret betyder for helhedsindtrykket på et modelanlæg.



Derfor kan læserne sikkert her finde gode enkeltheder og opstillinger, som kan 'omplantes' på Deres egen bane.

MOROP-kongres i Italien

Formanden for "Sammenslutningen af danske Modeljernbaneklubber og Jernbanevenner", oberstløjtnant A. Arendrup, der sammen med afdelingsingeniør J. Steffensen repræsenterede Danmark ved MOROP-kongressen, har udsendt beretning om den organisatoriske og selskabelige del af arrangementet. Af pladshensyn må vi nøjes med at gengive hovedpunkterne:

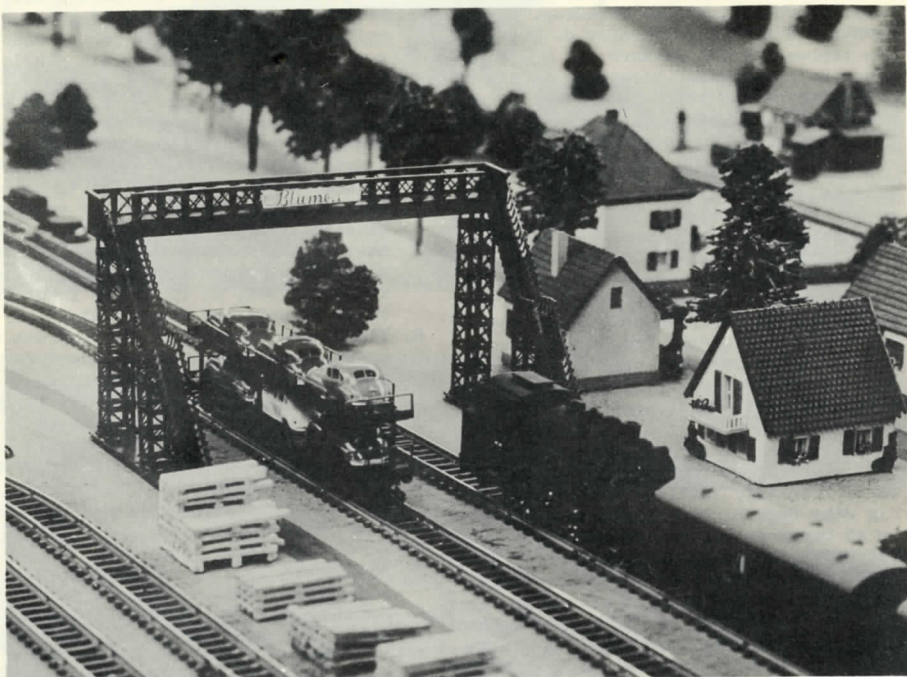
Arrangementet var - som det udsendte program viser - særdeles omfangsrigt og meget grundigt tilrettelagt. Modeljernbaneudstillingen var temmelig imponerende og omfattede fire sale, hvoraf De italienske Statsbaner lagde beslag på den ene. Der var i de øvrige sale to private HO-anlæg i drift; desuden var der modeller i målestokforhold fra spor 2 1/2 ned til TT. Programmet var overdådigt planlagt og så omfattende, at det kneb at få det gennemført, og da temperaturen tilmed var 31 °C i skyggen, faldt halvdelen af deltagerne fra, heriblandt undertegnede! Der var deltagere fra Belgien, Danmark, Frankrig, Italien, Tyskland og Østrig samt Ungarn. Den sidstnævnte var ene om at repræsentere medlemslandene øst for "Jerntæppet". Præsidenten, ingeniør Siegwart (Schweiz) ledede de organisatoriske forhandlinger med elegant sikkerhed, hvorved det lykkedes at få disse tilendebragt i løbet af to dage. Der skal her kun gives et kort referat af de truffne beslutninger.

Onsdag d. 13.:

1. De tilstedeværende ansås for beslutningsdygtige.
2. En begæring fra en forretningsmand i Rom, der i sin forretning har startet en "Roms modeljernbaneklub" med sig selv som formand og bestyrelse, om optagelse i MOROP, blev efter indstændig indstilling fra samtlige italienske repræsentanter afslået.
3. "Nederlandsche Modelclub", der ikke er medlem af MOROP, har rettet forskellige henvendelser til præsidenten, men da den aldrig har svaret på dennes forespørgsler, enedes man om ikke at foretage sig yderligere.
4. Repræsentanten for "Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde" ventilerede på ny forslaget om, at MOROP også skulle omfatte begrebet "de rene jernbanevenner". Alle stemte imod, hvorpå forslaget blev taget tilbage.

5. Bellingroth, Tyskland fremsatte forslag til en MOROP-plakat. Der fulgte intet udkast med, og forslaget vakte ikke umiddelbar begejstring.
 6. Der forelagdes udkast til medlems- og identifikationskort for MOROP. Bellingroth betegnede disse som adgangskort til samtlige europæiske jernbaneinstitutioner, der til enhver tid skulle give indehaveren adgang til banernes område! På undertegnedes tvivl om betimeligheden af således at udsætte banernes personel for forstyrrelser i arbejdstiden, erklærede Bellingroth, at således var det nu i Vesttyskland!
 7. Bellingroth havde yderligere en restbeholdning MOROP-emblemmer med, som afstattes. Anvendelsen af det schweiziske elektriske lokomotiv som typemotiv motiveredes med, at typen var fremtidens og at Schweiz var "neutralt".
 8. Yderligere uddelte hr. Bellingroth et spørgeskema, som hvert medlem i de MOROP tilsluttede klubber skulle udfylde og indsende, således at et medlem, der kom til en by med en MOROP klub på forhånd kunne vide, hvilke anlæg han kunne besøge. Dette udslag af ægte tysk grundighed og systematik vandt ikke umiddelbar tilslutning hos de øvrige deltagere.
- Torsdag d. 14.:
1. Regnskabet forelagdes og blev grundigt gennemgået. Landenes andele fastsattes. Det blev til 24 schw. frcs. for Danmarks vedkommende. Regnskabet godkendtes.
 2. Næste MOROP-kongres afholdes i første halvdel af september 1962 i Hamburg. I 1963 i Frankrig eller Schweiz og i 1964 i Holland, hvis jernbaner da fejrer 125-års jubilæum.
 3. Præsidenten uddelte en smukt illustreret tryksag i form af et særtryk af "Der Modelleisenbahner" med referat af modelbaneudstillingen i Bad Schandau. Præsidenten meddelte, at der havde været deltagelse også af modeller fra Vesteuropa, men at ingen af disse var kommet i betragtning ved præmieuddelingen.
 4. Det pålagdes klubberne senest pr. 1. jan. 1962 at opgive til præsidenten: Antal medlemmer pr. land. Hvor mange af disse, der bygger deres modeller selv.
 5. Følgende forslag forelagdes til udtalelse:
Egalisering og internationalisering af signaler i model. (Forts. s. 128)

Efterårsmesse i Leipzig



Firma Kurt Dahmer KG., Bernburg har fremstillet denne overgangsbro og den ligeledes på billedet viste autotransportvogn. (Foto: Christa Benjack, fremsendt af Leipziger Messeamt).

Leipzigermessens afholdes to gange om året, forår og efterår, og vi bringer her en kort omtale af nogle af de ting, som i første række kan tænkes at interessere vore læsere.

Vi starter med at nævne en række nyheder fra firmaet VEB Elektroinstallation Oberlind, Sonneberg (Thüringen), som havde tre nye lok-modeller, nemlig et to-akslet diesellok type E 69 fra DB, et diesellok af type 204 fra De Belgiske Statsbaner og DSB's MY(!). Vi

håber senere at kunne bringe nogle billeder af disse ting, idet ovennævnte firma (bedre kendt under navnet PIKO) har en stor og meget interessant produktion af forskellige europæiske i HO. Til de nævnte lok blev for første gang anvendt den nye 0,7w 12 volts enhedsmotor.

Af godsvogne sås fra PIKO en 4-akslet enhedstankvogn, en godstogspakvogn fra DR og ligeledes en DR-kølevogn, 4-akslet. En "old-timer" udsigtsvogn fra

Windbergbjergbanen afrundede nyhedssortimentet.

GÜTZOLD (Zwickau) viste et lille tjekkisk diesellok af typen BN 150, en model af DB's V 200 og DR-damploket Reihe 64 1'Cl'. ELCKE? Dresden afrundede tilbuddene i godsvogne i HO med nye typer af forskellige tømmer- og specialvogne.

Også tilbehør vist i pænt omfang, bl.a. af VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik med forskellige landbrugsbygninger, en holdeplads, en skovrestaurant, campinghuse og huse i svensk byggestil. AUHAGEN havde trinbrædder og signalposter og RARRASCH, Halle en 20 t læsekran, et vandtårn og forskellige elektrisk styrbare baneovergange.

I spor 3 fremvistes en ny skinnebus med anghænger og en ny åben og en lukket godsvogn fra VEB Metallwaren Stadtilm. I denne sporvidde findes isvrigt efterhånden et ganske pænt sortiment (1:64), bl.a. også et lille diesellok type BN 150 fra de tjekiske statsbaner og et par 4-akslede godsvogne.

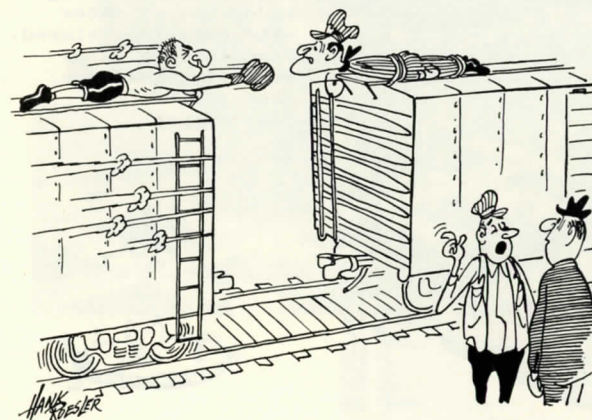
Som nævnt afholdes Leipzigermessens to gange om året, og vi har allerede nu fået et nogle forhåndsoplysninger om de nyheder, der vil blive vist på forårsmessen 1962, som afholdes i dagene 4.-13. marts.

Fra GÜTZOLD, Zwickau kommer et 3-vogns lyntog, en model i HO af "Vidobona", som løber fra Berlin over Prag til Wien. Det kører med en modelmæssig topfart, der svarer til 160km/timen. PIKO kommer med et nyt tjekkisk diesellokomotiv og forskellige godsvogne i HO.

For skala TT bringer VEB Olbernhauer Wachsblumenfabrik en station, et ledvogterhus og en kommandopost, samt villaer i byggesæt. Endvidere byggesæt til en lang række af de huse, som tidligere kun kunne fås som færdige modeller.

I HO fremstiller samme firma en lille station, pakhuse, forskellige landskabsmodeller såvelsom en ny by- og en landstation. Flere andre firmaer kommer med interessante modeller indenfor modelhuse o.lign.

Vi må slutte her, og håber at vi i et af de følgende numre kan bringe fotos.



"Ja, det er straffen for at koble vognene for hurtigt sammen!!"

MOROP

Samarbejde og fælles normer for MOROP og NMRA, USA.

Udveksling indenfor MOROP af oplysninger om de enkelte landes klubber.

Om det tekniske udvalgs møder vil der senere fremkomme en detaljeret redegørelse.

Fredag - mandag optoges af forskellige udflugter i skarpt trav - 8 morgen til midnat. Der besøgte bl.a. Rivarossis meget imponerende, kun to år gamle fabriksbygning med mønstergyldige forhold for de 375 ansatte, en udstilling af FS's

nyeste diesellokomotiver og personvogne i Torino og udstillingen "Italia 61", hvormed 100-året for Italiens samling fejredes. Søndag afsløredes i Brescia ved Bergamo et monument over "damplokomotivet" i form af en udrangeret 0-4-0 rangermaskine.

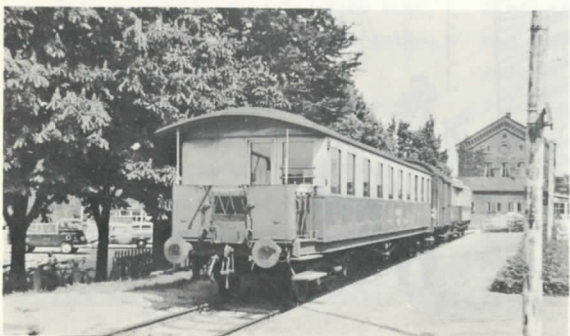
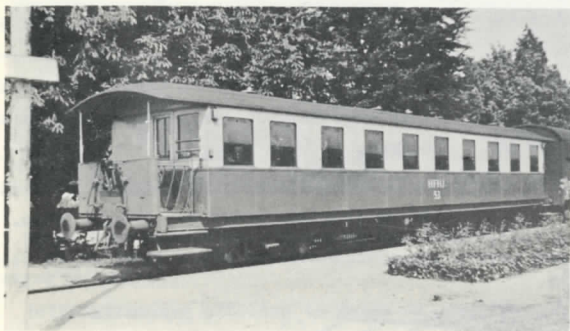
A. Arendrup.
(forkortet af red.)

På næste side-

viser vi en lille morsom smalsporsvogn fra Holland i skala 1:65, tegnet for sporvidde 16,5mm. Vognen er forsynet med centralkoblinger. (Fra "De Modelbouwer").

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

er denne gang Hillerød-Frederiksværk-Hustedet Jernbane's personvogn nr. 53, bygget af Scandia i 1910 til SNNJ og senere solgt til HFHJ. Vognen deltog forøvrigt i DJK's Frederiksværk-tur sidste år, - omtalt i MB-Nyt nr. 6/60.

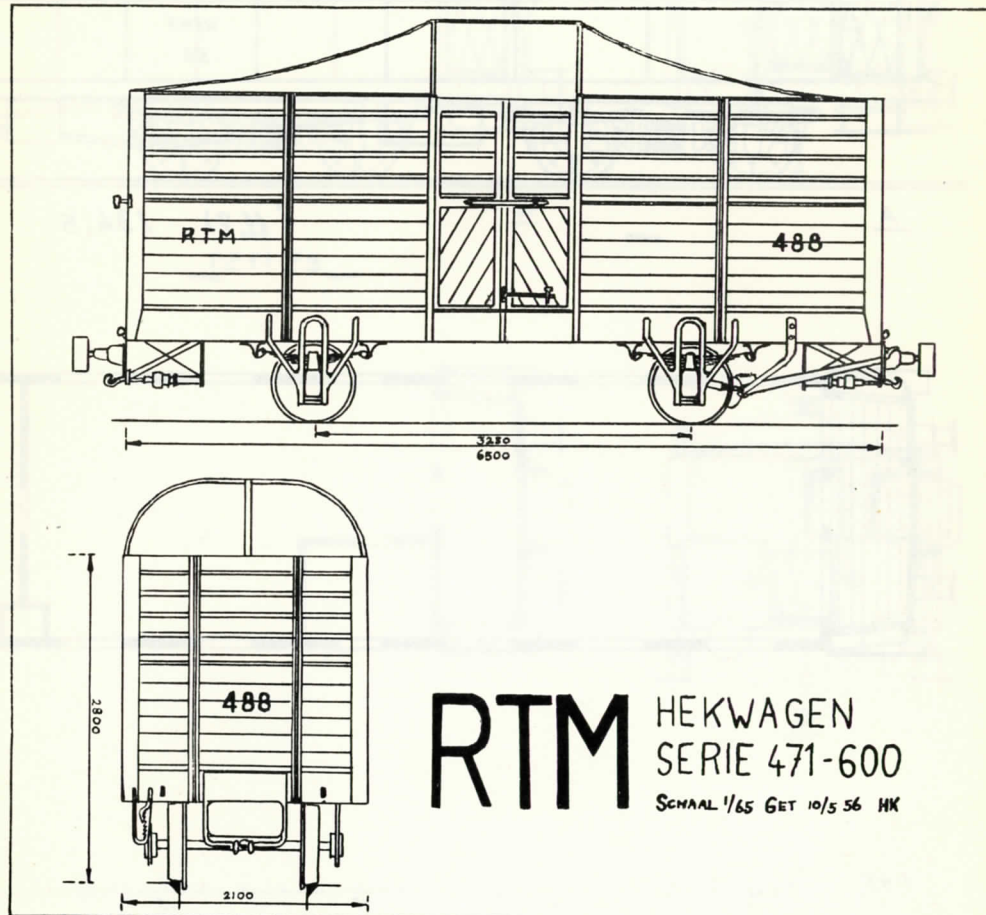


HFHJ nr. 53:

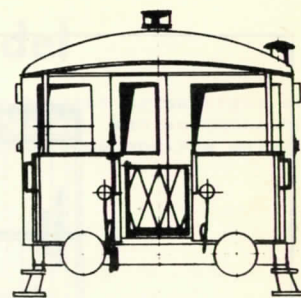
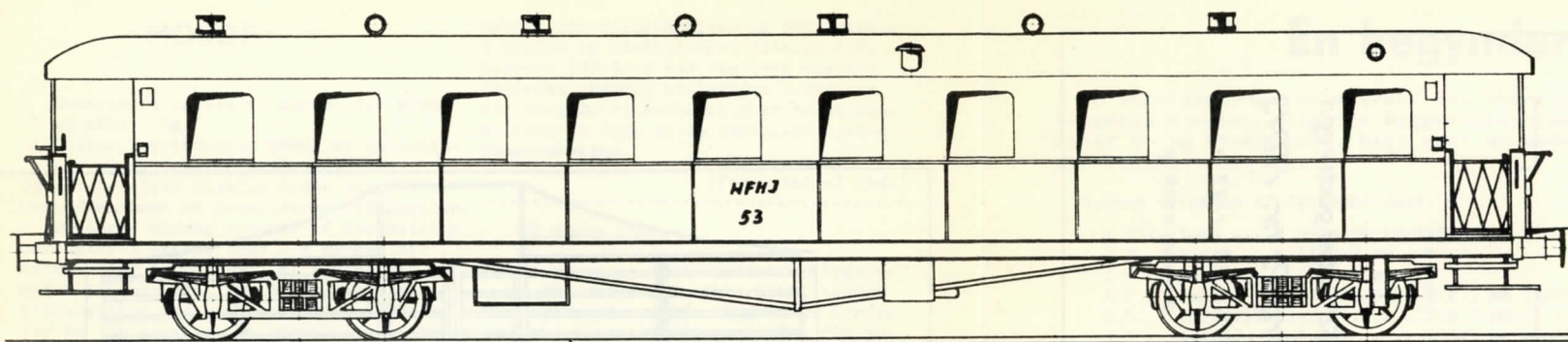
Afstand mellem bogiecentrer: 11,70 m.
Bogiers akselafstand: 2,10 m.
Taravægt: 24,2 t.
Ansæt vognvægt (Vv): 30 t.
Farver:
Undervogn: sort
Vognsider, gavle og endeperroner under vindueslisten: vinrød.
Vognsider og gavle over vindueslisten: cremegul.
Tag: tagpap.



MB-NYT



H. KAPER - ROTTERDAM

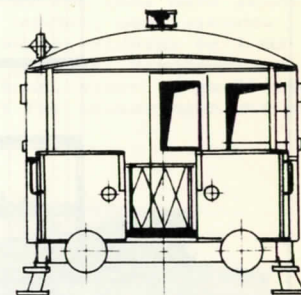
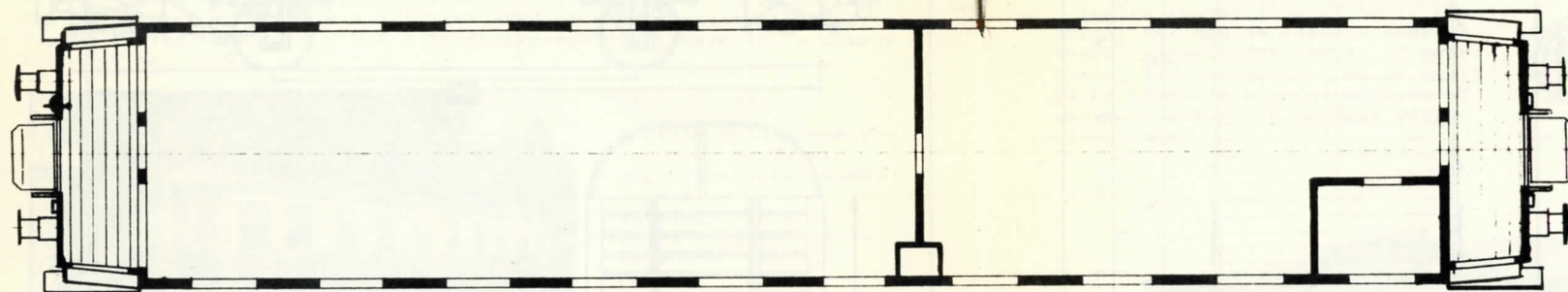


A

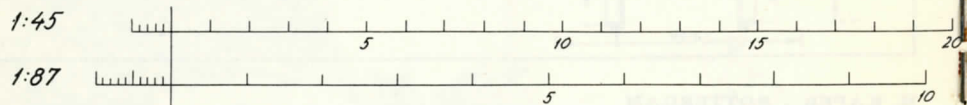
(11.7) 134.5

B

(2.1) 23



B

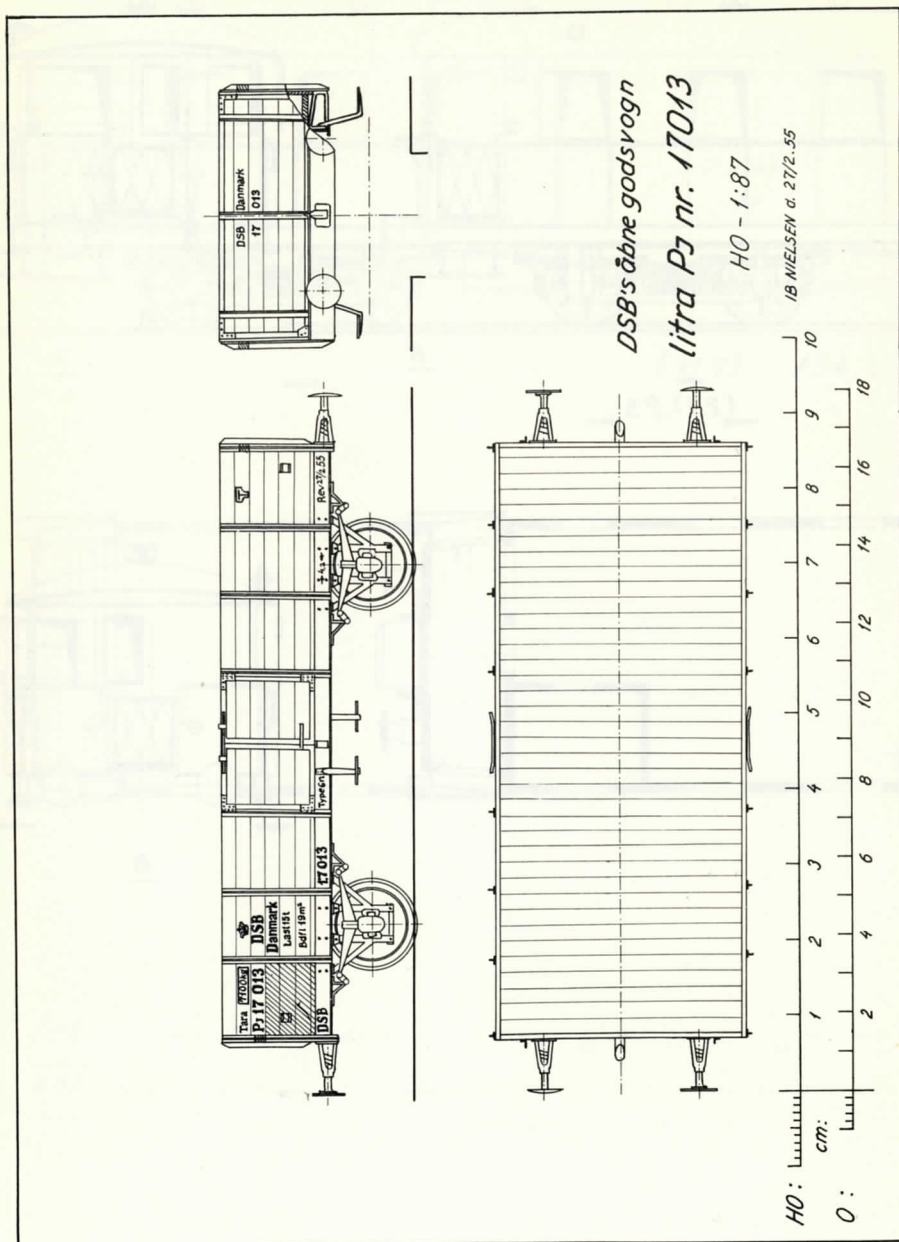


H.F.H.J. 2 Kl. Personvogn. nr. 53.

Tegnet: 20-7-61.

A.Hansen.

Skala: 1:1 H0.



En begyndermodel

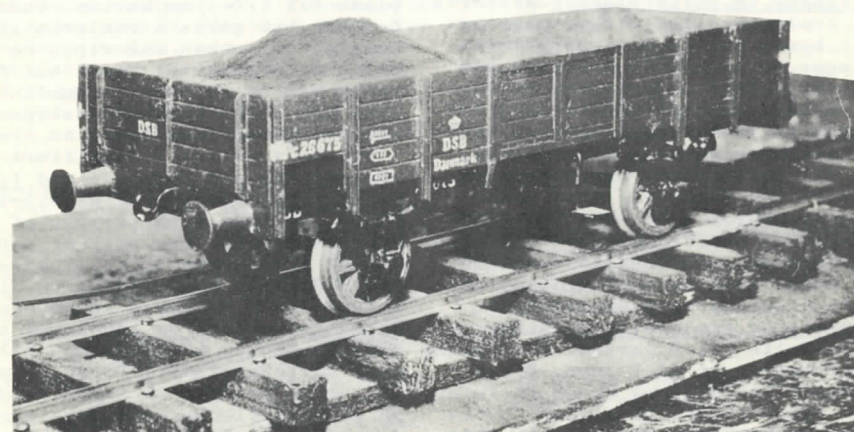
En åben godsvogn er sikkert den vogntype, der lettest og hurtigst eftergøres i model. Følgende byggevejledning til litra PJ kan anvendes både af 0- og HO-byggere, blot skal de sidste dividere de opgivne materialetrykkelser med to.

Vognen opbygges af følgende dele:

- 1 stk. bund 5-10 mm krydsfiner.
 - 2 " sider 11/2-2 mm "
 - 2 " gavle 11/2-2 mm "
 - 2 " vanger (længdedragere) 2 x 5 mm firkantmessing eller træliste.
 - 2 " pufferplanker 2 x 7 mm " "
 - 3 " tværafstivninger 0,5-1 mm messingplade eller 5 x 10 mm træ.
 - 2 " lejebukke købes eller sammenloddet.
 - 4 " puffer købes
 - 2 " koblinger købes
 - 2 " hjulsæt købes
 - 16 " sidestøtter)
 - 6 " gavlstøtter) 0,2 mm messingfolie eller karton.
- Diverse detaljer.

Bunden fremstilles af tørt, plant krydsfiner med de yderste årer på tværs, eller endnu bedre: af møbelplade. Ved udskæringen må De passe på at trække 2 x godstykkelsen af sider og gavle fra vognens yderdimensioner.

I sider og gavle skal årerne gå på langs. Gavlene skal have samme bredde som bunden, mens siderne har fuld længde. Siderne er 1 mm højere end gavlene. Bræddemellemrummene i bund, sider og gavle ridses lettest før udskæringen med en



Model af godsvogn litra PC, meget lig den beskrevne litra PJ

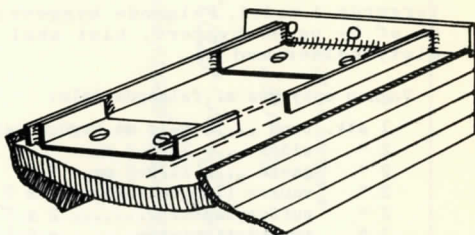
ikke for spids syl. Rillerne trækkes op med en trekantet fil. Efter afretning til nøjagtig vinkel og længde ved hjælp af en pudseklods (plan trækklods omviklet med sandpapir), bejdses alle 5 trædele med mørk egetræsbejdse på begge sider. Herunder skulle bunden meget nødtigt slå sig.

Ved samlingen anbringes det hele på en plan flade; bund og gavle klodses op på et par 1 mm tykke lister, mens siderne hviler direkte på fladen. Herved skulle overkanten af sider og gavle flugte, - gør de det ikke, må De igang med sandpapiret. De sammenstødende flader stryges derefter med cellulose- eller koldlim, delene klodses igen op i rigtig position, de rette vinkler kontrolleres med vinkelmålet, og det hele spændes sammen med to tværgående og en langsgående skruetvinge. Der lægges listestumper mellem skruetvingernes køber og vognen, for at trykket kan fordeles jævnt. I mangel af skruetvinger kan De holde sider og gavle fast til bunden under tørringen med et par stifter, der slås halvt i. (Hullerne må senere udfyldes med plastisk træ - modelbyggerens og den dårlige snedkers trøst).

Vanger og pufferplanker afskæres af træliste eller firkantmessing. Der bores huller til puffer, koblinger og eventuelt trin (se nedenfor). Hvis undervognen udføres af metal, sammenloddess delene ved hjælp af tværafstivningerne, hvoraf der anbringes en i hver ende, op til pufferplankerne, og en på midten (se figuren). Hvis undervognen opbygges af træ, fastlimes vanger og pufferplanker direkte på vognbunden. (Pufferplankerne kan da også laves ud i et med gavlene, idet disse gøres 7 mm højere).

Side- og gavlstøtterne bukket af metalfolie eller karton. PJ-vognens sidestøtter er af T-jern. Disse fremstilles af 5 mm brede strimler, der først foldes på midten, hvorefter den yderste mm af hver flig bøjes ud til siden. Endestøtterne er af vinkeljern. Udføres støtterne i metal, hvad der jo er det mest holdbare, kræver arbejdet en skruestik med plane køber. Støt-

ternes udstående flig files skråt af i enderne. Støtterne limes på vognsiderne f.eks. med en plastiklim.



Pufferne limes eller loddes fast i de borede huller. Hjulsettene anbringes i lejubukkene, der jo i HO kan købes færdige. I spor 0 kan de laves af 2 stk. støbte aksellejer (hvis man da er så heldig at få fat i sådan nogle), der loddes eller nittes til et stykke messingplade af samme form som tværafstivningerne, men naturligvis smallere. Bredden må i hvert enkelt tilfælde afpasses efter hjulsæt og lejer. Om aksellejer, se iøvrigt MB-Nyt nr. 4 1961. Mellem lejubukkene og vognbunden lægges kartonstykker, således at vognen får den rigtige pufferhøjde. Der skulle gerne være plads til 1/2-1 mm karton. Under den ene buk gøres strimlerne så smalle, at bukken kan vippe om vognens længdeakse. Denne buk fastgøres med to skruer i vippelinien, mens den anden lejubuk fastspændes med tre skruer anbragt i en trekant.

Vil De yderligere detaljere vognen, kan den forsynes med trin. Selve trinbrædderne er af 0,5-1mm plade. De loddes på stivere af 1,5 mm messingtråd, der stikkes gennem huller i vangerne og fastloddess på den midterste tværafstivning eller stikkes op i huller i vognbunden. Rammerne om døre og endelemme samt hængslerne kan markeres med pålimede kartonstrimler. Dørens lukketøj er en stump 1 mm tråd, loddet på en kort fladhovedet messingstift, der er banket ind i vognsiden. Bøjlerne, der fastholder sidestøtterne til vangerne, kan bukket af karton eller messingstrimler og limes eller loddes på vognbund og støtter (men ikke på vangerne,

hvis undervognen skal være til at tage af).

Sidernes og gavlenes yderflader, puffer og pufferplanker males med syntetisk lak i den kendte rødbrune kulør. Undervognen males matsort. Vognens indre fremtræder uden maling, altså mørkbejdet. Seddelfelterne males sorte, og på skriften på sider, gavle og vanger påføres med hvid tegnetusch. Til slut "ældes" køretøjet ved at man tørrer det over med en tot vat, dyppet i terpentin, hvori der er opløst lidt sort farvepulver og en smule klar syntetisk lak.

I.N.

An-tal	Litra	Nummer	Aksel afst. m	Længde o.puff. m	Løst t	Tara t	Bdfl. m ²	Løde-længde m	Løde-bredde m	Side-højde m	Dør-bredde m	Bremse
178	PJ	16664-17219	4,20	8,10	15,0	7,4	19,0	6,79	2,80	1,0	1,5	H, TL
283	PJB	16620-16969	"	"	"	8,5	"	"	"	"	"	H, G
188	PJR	13784-14019	"	"	"	8,2	"	"	"	"	"	RS, G

DSB's Relæsikringsanlæg

(Slutning)

6. ARTIKEL

(Fortsat fra nr. 2/61)

Eksempler på strømlob for relæanlæg

Pladsen tillader her ikke en minutties gennemgang af strømskemaerne. Vi nøjes med at aftrykke nogle typiske strømlob, som med signaturforklaringer og kommentarer - og på baggrund af hele artikelserien - vel også skulle tale for sig selv. Iøvrigt henvises til litteraturlisten.

Sporskiftestrømlob type 1954:

Når sporskiftet ønskes omstillet, nedtrykkes betjeningskontakten for den nye stilling, hvorved omstillingsrelæerne skifter stilling. Beskyttelsesrelæet trækker og indkobler motorstrømmen, og sporskiftedrevet arbejder. Når tungerne er i endestilling, udkobles motorstrømmen (220 V), og kontrolstrømmen (34 V) sluttet, hvorved kontrolrelæet trækker. Kontrolrelæet skal indikere, om der er overensstemmelse mellem omstillingsrelæernes og sporskiftetungernes stilling. Når sporskiftet er fastlagt i en togvej, hindres dets omstil-

PJ-vognene er bygget til statsbanerne i 1920-24 af Scandia, Randers. De findes i følgende udførelser:

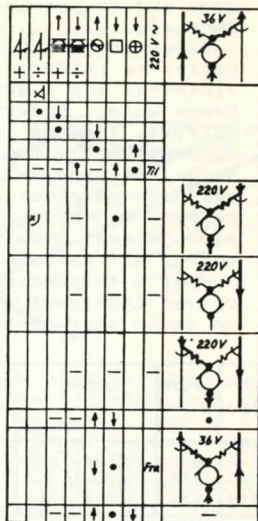
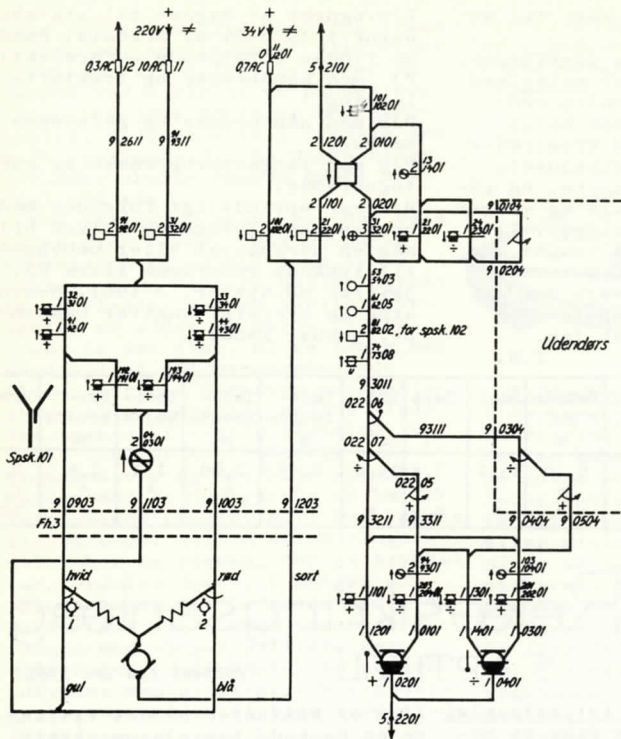
Pj med håndbremse og trykluftledning.
 PJB med håndbremse og godstogsbremse.
 PJR med rangerskruebremse og godstogsbremse.
 PJR var oprindeligt forsynet med bremsehus. PJ-vognene bliver efterhånden udrangeret eller ombygget til lukkede godsvogne litra HJ, jævnfør MB-Nyt nr. 2 1961. Nedenstående oversigt angiver bestanden pr. januar 1960:

ling af kontakter på det til togvejen hørende togvejsspærrelæ. I 1953-anlæg findes et særligt låserelæ, som falder, så snart sporskiftet fastlægges i en togvej. Signalgivningen (signalstyrerrelæets tiltrækning) er gjort betinget af låserelæet, således at der opnås en yderligere kontrol af denne sikringsanlæggets vigtigste afhængighed.

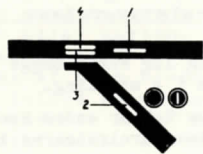
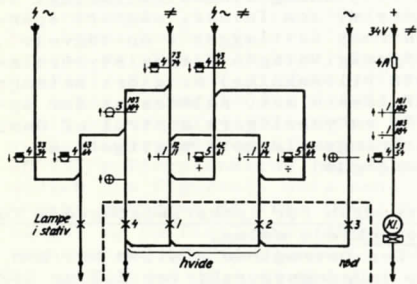
Strømlob for indkørselstogveje for forenklede anlæg.

Den betragtede station har kun to indgangssporskifter lo1 og lo2. Ved indtrykning af kørknappen trækker signalstyrerrelæet, såfremt:

- lo1 og lo2 enten begge er i + eller begge i + stilling.
- lo1 og lo2 er under kontrol (sporskiftet kontrolrelæerne trækker).
- signalet for modsat køreretning er på stop (signalstyrerrelæet i felt 17 er frafaldet).



Sporskiftestrømløb type 1954. Herover det tilhørende funktionsskema. Den sidste kolonne viser motorens tilstand.



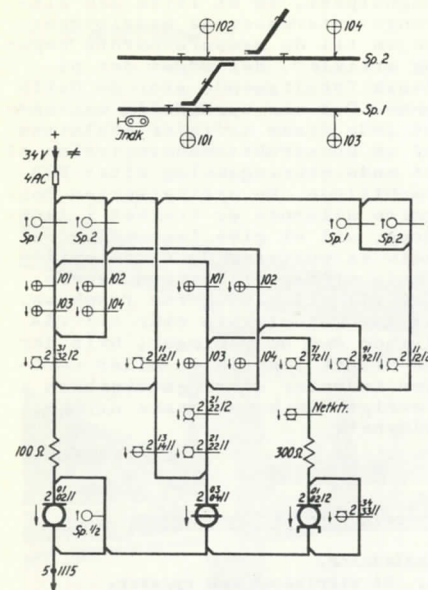
Tableaulamper for et centralbetjent sporskifte samt sporskiftewækkeren.

Indtrykkes derefter en af togvejskontakterne, får togvejsrelæet afmagnetiseringsstrøm, såfremt:

- sporskifterne er stillet til det pågældende spor.
- signalstyrerrelæet trækker.

I lampestrømløbet findes et lampekонтроlrelæ i serie med hvert indkørselssignals røde lampe samt et kontrolrelæ i serie med de grønne indkørsels- og gennemkørselslamper på *begge* indkørselssignaler. (Idet kun et af signalerne må vise køre på et bestemt tidspunkt, er eet lampekontrolrelæ nok til de ialt 4 grønne lamper). Den grønne kørelampe i signal A lyser, og relæ 0225 trækker, når:

- sporisolationerne er ubesat.
- togvejsrelæet for signal A er frafaldet.



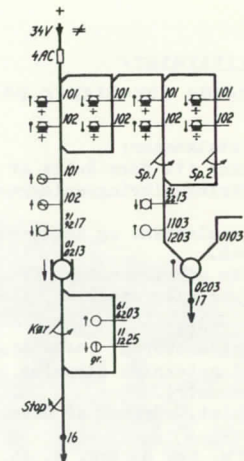
Strømskemasignaturer.

- Sporskiftetekontrolrelæ.
- Beskyttelses-(batterivekster)relæ.
- Signallampe-kontrolrelæ.
- Hjælperelæ for togvejsopløsning. (Overvåger, at indledningsrelæet ikke "bliver hængende").
- Indledningsrelæ f. togvejsopløs.
- Oppløsningsrelæ. (Overvåger sammen med indledningsrelæet, at sporisolationerne befores i rigtig rækkefølge, før togvejen opløses.)

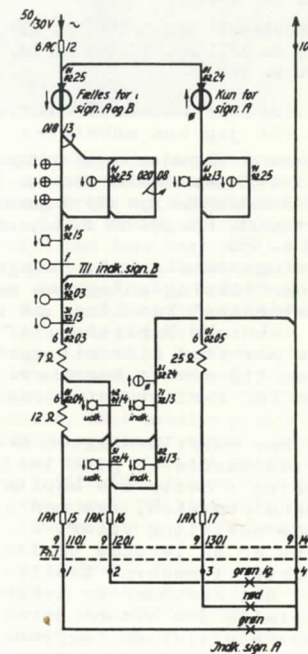
- togvejsrelæet for signal B er tiltrukket (togvejen fra signal B er jo fjendtlig).

Når lampekontrolrelæet for grønt lys trækker, udkobles den røde lampe. Gennemkørselslampe tændes, når yderligere det særlige signalstyrerrelæ for gennemkørsel eller udkørsel trækker.

Togvejsopløsning af indkørselstogveje.



Strømløb for indkørselstogveje for forenklede anlæg. Herunder det tilhørende lampestrømløb.



Kontakten ⁹¹/₉₂ bringer signalet på stop ved togvejsopløsning.

VI. Litteratur.

Følgende foreligger på dansk:

Bøger:

Danske statsbaner:

Vejledning til forståelse af stations- og strækningssikringsanlæggene, Kbh. 1919.

Sikringsanlæggene og deres betjening, Kbh. 1949.

Mekaniske sikringsanlæg, Kbh. 1953-
Elektriske sikringsanlæg, Kbh. 1953-

Tidsskrifter:

Sikringsteknikeren, 1943-1960, udgivet af sikringsteknisk forening og Dansk Signalindustri.

Vingehjulet, udgivet af Danske statsbaner:

7. årg. s. 60, 8. årg. s. 46, 57, 123, 10. årg. s. 237, 11. årg. s. 75, 197, 213, 12. årg. s. 233, 13. årg. s. 26, 14. årg. s. 121, 15. årg. s. 94, 119, 16. årg. s. 191, 254, 17. årg. 69, 18. årg. s. 13, 202.

Jernbanebladet: nr. 5/1956 s. 118, nr. 12/1957 s. 323, nr. 1/1958 s. 12, nr. 12/1960 s. 303.

af litteratur om model-sikringsanlæg vil jeg kun anbefale:

P.E. Jensen: Signaler og sikringsanlæg, Reitzel 1955 samt Herluf Jensen: Ålborg modeljernbaneklubs nye sikringsanlæg, Modelbanenyt, nr. 3/1959 s. 62, nr. 4/1959 s. 95.

"Sikringsteknikeren", "Vingehjulet" og "Sikringsanlæggene og deres betjening" kan lånes på Danmarks tekniske Bibliotek. Af de øvrige skrifter står mit eget eksemplar til stærkt begrænset disposition for særligt interesserede.

Det har været hensigten med denne artikelserie at give læserne en indføring i dette nye kapital af jernbaneteknikken, som med sin rivende udvikling viser, at jernbanerne er en levende og levedygtig faktor i moderne trafik. Jeg håber, det herunder er lykkedes at fortælle den alment jernbaneteresserede lidt om baggrunden for det, man ser ved et besøg i en

signalpost, og at lette den sikringsinteresserede modelbygger vejen til de nedenfor nævnte bøger og artikler, der udgør det på dansk foreliggende stof om dette emne. Det var oprindeligt meningen at lade disse artikler afsluttes af en konstruktionsbeskrivelse af et modelsikringsanlæg efter DSB-forbilledet. Da artikelserien desværre allerede er trukket i langdrag, vil vi give læserne og os selv et pusterum og forhåbentlig vende tilbage til sagen senere. Jeg vil til slut gerne fremhæve, at jeg naturligvis står til rådighed med oplysninger, hvis der er afsnit i artiklen eller områder indenfor sikringsteknikken iøvrigt, De kunne ønske nærmere uddybet.

Ib Nielsen.

Oversigt over artikelserien:

Indledning.

I. Et sikringsanlægs opgaver.

8. årg. 1959 nr. 6 s. 135

II. Stationssikringsanlæg. s. 136

Togveje

Mekaniske og el.mekaniske sikringsanlæg

Sporisolationer

Relæsikringsanlæg

III. Relæsikringsanlæggenes udvikling i Danmark. 9. årg. 1960 nr. 1 s. 5

IV. Relæsikringsanlæggenes praktiske udformning. nr. 3 s. 58

Betjeningspulten

Relæerne nr. 6 s. 136

Relæstativer

10. årg. 1961 nr. 2 s. 32

Klemmenumerering og ledningsføring

V. Relæsikringsanlæggenes strømløb. s. 33

Strømskemasignaturer

Lidt strømskema- og relæteori

Eksempler på strømløb for relæanlæg

nr. 5 s. 119

VI. Litteratur nr. 5 s. 122

De i artiklen benyttede figurer har følgende oprindelse:

Statsbanerne: 5, 6, 19, 24, 25, 26, 27, 28a, 29, 36 + resten.

Sikringsteknikeren: 12, 13, 16, 20, 21, 22, 23.

Vingehjulet: 1, 8, 9, 10, 11, 15.

Forfatteren: 2, 3, 4, 7, 14, 18, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35.

Vi præsenterer -



her en ny "full-size" enskinnebane, som udviklet af det japanske firma Tokyo Shibaura Electric Company kun er den anden bane i sin art i hele verden. Den første var banen i "Disneyland" in Los Angeles i Californien.

Toshiba-enheden koster ca. 50 millioner yen (\$138,389) at bygge og kan muligvis blive Japan svar på det umådelige trafikproblem i vor tids storbyer. Denne første enhed er imidlertid opstillet i Nara City i Japan i en forlystelsespark ("Dreamland") noget svarende til Disneyland i USA.

Vort billede stammer fra Nara City og viser det tre enheder store tog. Det kan tage ialt 88 passagerer med 38 i første vogn, 32 i anden vogn og 38 i den tredje. Hele enheden måler ialt 31 m og er 2,33 m i bredden. Maximumhøjden er 3 m.

"Skinen" er 0.8m høj og 0.6 m bred og lavet af jernbeton. Minimumkurveradius er sat til 50m.

Normal kørselshastighed er 16km/timen,

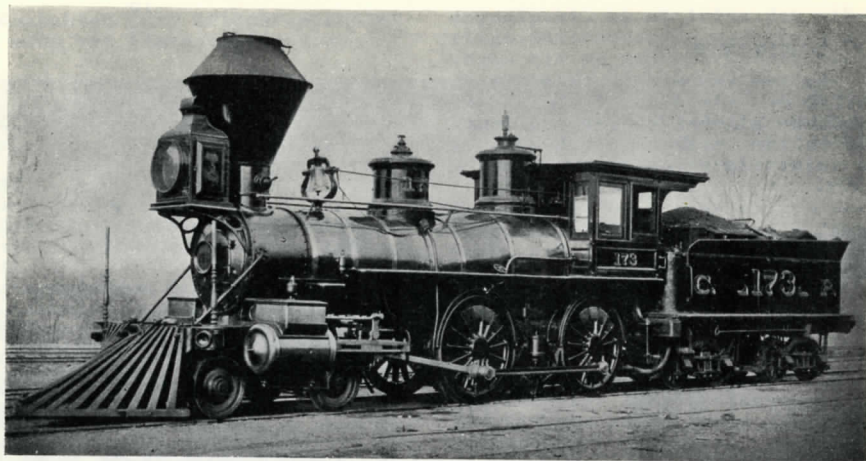
men der kan sagtens med fuld hensyntagen til alle sikkerhedskrav køres med 40km/t. Der anvendes 220 volt jævnstrøm.

Hele enheden er meget let, og der er i konstruktionen lagt vægt på at opnå et lavt tyngdepunkt, og endvidere er under-vogn og overbygning to selvstændige enheder, som nemt kan fjernes fra hinanden ved eftersyn og reparation.

Køretøjet løber på luftgummiringe ligesom et automobil, men toget kan fortsætte driften selvom indtil 2 ringe skulle punktere, idet massive gummiringe i så tilfælde overtager vægten. Bremseslanger og rør er af simplest mulige konstruktion og i tilfælde af brud på nogle af disse, kan køretøjet klare sig med de også fast installerede elektromagnetiske bremsere.

Føreren sidder i fronten med et udmærket udsyn og står iøvrigt i telefonisk forbindelse med stationerne.

(Tilsendt af Empire News Syndicate i Tokyo, Japan).



EN RIGTIG OLDTIMER - kan man vist rolig kalde dette herlige damplok, som vi har fundet i et amerikansk blad. Loco no.173 blev bygget af Central Pacific (nu S.P.) i Sacramento 1872, og vængerne blev smedet af "hesteskometal".

LOCOMOTIVE NO. 173 WAS BUILT BY CENTRAL PACIFIC (NOW SOUTHERN PACIFIC) in its Sacramento Shops in 1872. Its frame was forged from horseshoe metal. The illustration shows it after its first rebuilding.

VIGTIG MEDDELELSE

vedrørende

MODELBANENYTT

Som i korthed meddelt på side IV har vi fra flere sider fået forespørgsler om, hvor MODELBANE-nyt kan købes i løssalg, og da der netop med dette nummers udsendelse sker en ændring i distributionen, bliver vi nødt til at ofre særlig spalteplads på dette spørgsmål, da løssalget for MB-NYT andrager ca. 80% af oplaget. Da vores oplag er på noget over 2200 eksemplarer pr. nummer, er det således et relativt stort antal blade, som hver gang skal sendes ud til forhandlerne, men for at bladet skal kunne fås hos så mange forhandlere som mulig, kan der kun blive få stykker til hver forhandler, og så er endda langt fra alle, som sælger blade i Danmark med i salget af MB-NYT. Hvis alle bladhandlere skulle have blot eet eksemplar af bladet hver gang, skulle vi mindst 5-doble antallet af MB-NYT. Naturligvis ville vi gerne det, men initiativet må ligge hos læserne, da det jo ikke løn-

ner sig at trykke ret mange flere eksemplarer end vi sælger.

Imidlertid har undersøgelser vist, at hvert eksemplar af bladet læses af ca. 2 til 3 interesserede, d.v.s. omtrent 2/3 af læserne "holder" bladet gratis. Det er desværre meget uheldigt for at kunne gøre et så lille blad som MB-NYT rentabelt, og vi kan derfor kun lade denne lille epistel slutte med håbet om, at blot HALVDELEN af "plankeværkslæsere" vil beslutte sig til at ofre de 15-16 kr. om året, som det koster at købe Modelbane-nyt. Vi får jo nemlig en forhøjelse fra nr.1/62 fra kr.2.50 til kr.3.00 i løssalg, medens abonnementet kun stiger fra kr.15.00 til kr.16.00 pr. årgang (udland til kr.17.00). Det er den første egentlige stigning i udsalgsprisen, vi har haft i 5 år, men medmindre salget stiger, vil nye forhøjelser i 1963 næppe kunne undgås.

B.P.

På følgende jernbanestationer i Danmark kan MB-Nyt købes eller bestilles:

København & omegn

Bagsværd
Ballerup
Bernstorffsvej
Brøndbyøster
Buddinge
Charlottenlund
Dybbølsbroen
Enghave
Frederiksberg
Fuglebakken
Gentofte
Glostrup
Havnegade 49
Hellerup
Herlev
Holte
Husum
Hvidovre
Islev
Jægersborg
Klampenborg
Kbhvn. Lygten
Langgade
Lyngby
Lyngbyvej Ø.
Nordhavn
Nærum
Nørrebro
Ordrup
P. Bangsvej
Skodsborg
Skovlunde
Sorgenfri
Springforbi
Svanemøllen
Valby
Vanløse
Vedbæk
Virum

Øvrige Sjælland

Allerød
Birkerød
Dalmose
Espergærde
Farum
Fredensborg
Frederikssund
Gedser
Halsskov
Haslev
Hedehusene
Helsingør

Hillerød
Holbæk
Humlebæk
Høng
Jyderup
Kalundborg
Korsør
Køge
Nivaa
Nykøbing F.
Næstved
Ringsted
Roskilde
Rungsted Kyst
Slagelse
Slagelse rutebil
Snekkersten
Sorø
Taastrup
Tølløse
Vordingborg

Fyn

Assens
Faaborg
Gelsted
Knudshoved
Middelfart
Nyborg
Odense H
Svendborg
Svendborg rutebil
Kolby Kaas

Jylland

Aabenraa
Aalborg
Aalestrup
Aarhus Havn
Aarhus H.
Aarhus Ø.
Aars
Bjerringbro
Bramminge
Brande
Brønderslev
Brørup
Esbjerg
Fredericia
Frederikshavn
Graasten
Grenaa
Grindsted
Haderslev
Hadsten
Herning
Hjerring
Hobro
Holstebro
Horsens

Hurup Thy
Kolding
Kolding rutebil
Krusaa rutebil
Kølvraa
Langaa
Lunderskov
Løgstør
Nykøbing Mors
Padborg
Randers
Ribe
Ringkøbing
Ryomgaard
Rødekro
Rødkjærbro
Silkeborg
Skanderborg
Skjern
Skive
Skærbæk
Skørping
Struer
Sønderborg B
Sønderborg H
Thisted
Tinglev
Tønder H
Tønder Øst
Vamdrup
Varde
Vejen
Vejle H
Viborg
Vojens
Ølgod

Endv. i følgende kiosker:

Hinrichsen, Ringsted
J.B. Hansen, Sct.
Olsg. 6, Roskilde
V. Sonne, Rønne
Faurtoft, Odense
P. Nørgaard,
Aalborg
"Adam" Fredericia.
"Telegramkiosken",
Fredericia.
"West-end",
Fredericia.
"Nørreports Kiosk",
Holstebro.

Måske har ikke alle ovennævnte kiosker bladet i fornødent omfang, men vi anbefaler Dem da at bestille det gennem en af disse kiosker.

Vi bringer en efterlysning

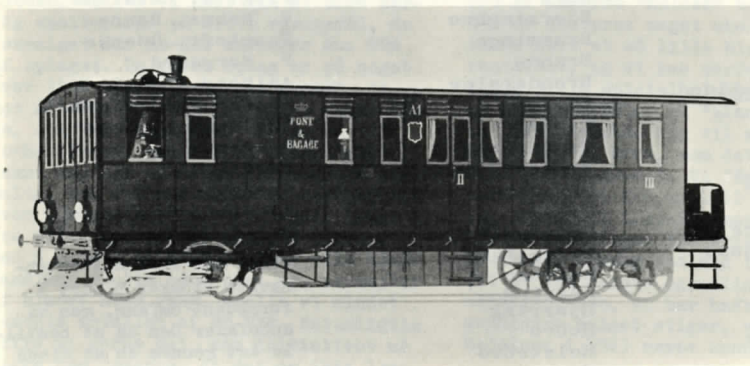


Personalebillede fra 1920'erne med RHJl.

I nogle måneder har jeg i samarbejde med Randers byhistoriske arkiv arbejdet med at samle RANDERS-HADSUND-JERNBANE's historie, og under dette arbejde er der opstået forskellige vanskeligheder, som får mig til at efterlyse hjælp fra andre jernbaneinteresserede. Der er kun bevaret lidt til belysning af banens historie, men RHJ's arkiv besidder heldigvis alle årsberetningerne fra banens åbning 10. oktober 1883 frem til 1961.

Årsberetningerne giver dog kun banens historie i store træk, men ofte sådan at man bliver interesseret i at trænge dybere ind i emnet. Som hjælp til dette ønskes oplysninger om oplevelser til belysning af banens historie, samt om det udrangerede rullende materiel med taknemmelighed.

Man må trods alt være tilfreds med, at der er bevaret så meget fra RHJ, thi som det ses på billedet, var der af og til



RHJ's dampvogn fra 1883.



Oversvømmelse i Randers, foto fra 1920'erne.

alvorlige oversvømmelser på den gamle banegård. Meget blev herved ødelagt. Banen ejer således kun fire billeder fra ældre tid, hvoraf de tre vises her. Denne billedmangel vil der måske være nogle af Modelbanenyt's læsere, der kan hjælpe os ud af. Hvis De ligger inde med billeder fra RHJ fra før 1960, beder vi Dem venligst sætte Dem i forbindelse med Randers byhistoriske Arkiv, Rådhuset, Randers eller med mig. Alt har interesse, og vi håber stærkt på Deres velvil-

lige assistance. Alle billeder returneres naturligvis, såfremt De ikke anfører andet. Såfremt De ejer negativer til billederne, vil det være en stor hjælp for os at måtte låne dem. Endvidere beder vi Dem anføre, om vi har tilladelse til at kopiere eller affotografere billederne til brug i arkivet og museet.

H. Wessel Hansen
Skansebo 8, Vorup pr. Randers



herover: RHJ's M1 indkøbt i 1939.



Th. RHJ's lok. nr. 3, foto fra 1920'erne.

Rail Mail

SUMMARY OF CONTENT-

DEN SIDSTE K-MASKINE - The last class K engine of DSB. A special feature about this famous engine and its last run.

NORSK HOVEDJERNBANE - 2. part describing the first Norwegian mainline.

PÅ SPOR HO I SØNDERBORG : IN HO GAUGE this reader has built a extraordinary nice layout with a lot of details.

LØST OG FAST - News from readers and other small notices.

EFTERÅRSMESSE I LEIPZIG - A description of the news for the model railway enthusiast on the fairs in Leipzig in DDR : East-Germany.

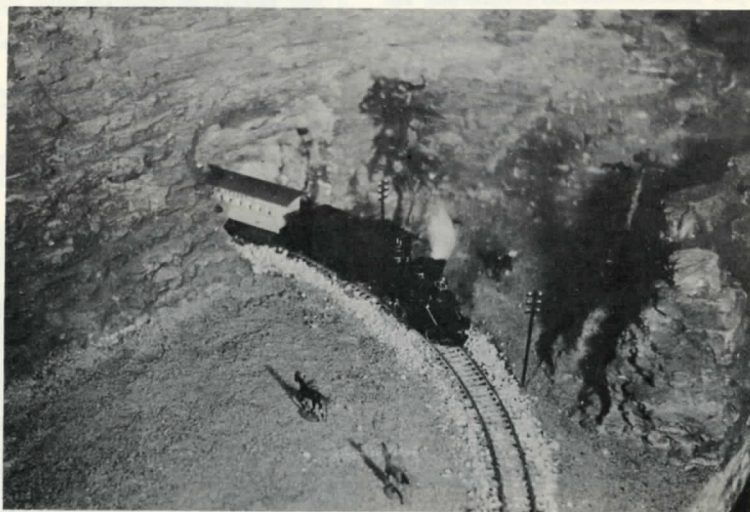
MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING : A private railway passenger coach HPHJ is on the middlepages of this issue.

EN BEGYNDER MODEL - A model for the beginner - DSB's open goodswagon class PJ.

DSB's RELÆSIKRINGSANLÆG - Description of DSB's interlocking system. etc.etc.

To Modelbanenyt!

Here is a foto of my "Western & Atlan-



From Peter Muehlhaeusler's layout in Freiburg/Germany.

tic R.R. I am 15 years old, and I am very interested in corresponding with some of your readers. I speak and write German, Spanish, French and English. My address: Peter Muehlhaeusler, FREIBURG I/BR (17B) Maximilianstrasse 19, West Germany.

.....
To Rail Mail, Modelbanenyt!

Jeg ville gerne sætte mig i forbindelse med danske eller norske læsere om modelbane. Jeg skriver dansk, norsk eller engelsk.

Jeg er i gang med at opbygge et TT 12mm anlæg af Flåmsban og Bergensban fra Hallingskeid til Myrdal.

Deres ærbødige

M.W. Burnby

324 Millhouses Lane, Ecclesall, Sheffield 11, England.

(This reader wants to correspond in Danish Norwegian or English.)

ANNOUNCE

DERES ANLÆG trænger sikkert til et eftersyn, dette kan nemt ordnes med at indsende eller indbringe Deres tog til eftersyn eller reparation hos BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K. (fredag 14-20 og lørdag 10-14)



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, Raftesvej 6, Lyngby.

AALBORG MODEL-JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften: Mandag
Klubhus: Forchammersvej 3.
Formand: Disp. Finn Ankeræa, 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: Kastrop.
Formand: Ole Mortensen, Horsebakken 74, Bella 1821.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO" 56

Klubanlæg i HO/2-skinndrift. 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).



— det interessante italienske modelbaneblad —

ROKAL TT

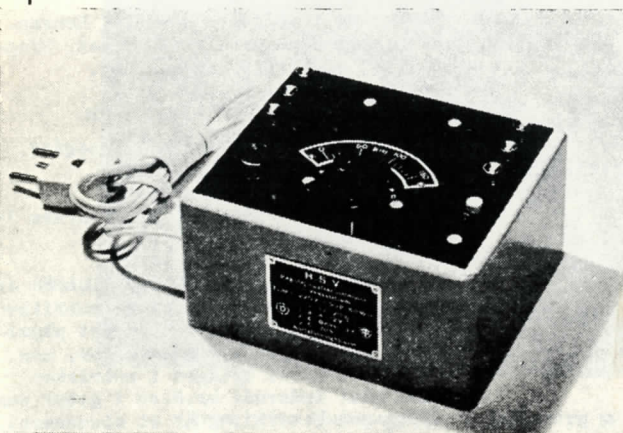
Vi har til stadighed ROKAL på lager i stort omfang og leverer til hele Skandinavien!

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

GIVER DEM EN
STOR BANE på
en ringe plads
.....

Gratis katalog
sendes overalt!
Fr. 14-20, 10-14

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

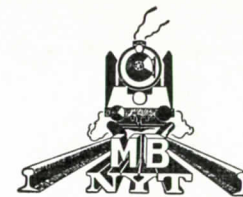
Postbox 184, Kbh. K.

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, Tordenskioldsgade 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. Laur- sen, Nygade 20 III., Silkeborg. W. Bay, Marienlyst, Virklund.

EKSPEDITION:

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

—o—

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

Årsabonnement 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, Østerport 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.

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.
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Vasagatan 22, Göteborg C.