

LÆSNING OM STORE OG SMÅ JERNBANER

Miniaturbahnen. Alle hefter fra 1959, 1960 og 1961 udsælges til kr. 3,00 stk. (3,75). Hefter fra 1962 og 63 koster kr. 3,75 stk.

European Railways. Hefter fra årgangene 1955, 56, 57, 58 og 59 (6 numre pr. årgang) udsælges til kr. 1,00 stk. (1,75). Hefter i årgang 1960 og 61 koster kr. 3,75 stk.

Model Railways News. Et af de ældste modeljernbaneblade i England. Gode artikler for alle sporvidder. Kr. 2,75, årsab. 28,50.

— ★ —

12 FOTOS af danske lokomotiver m. tekniske dato (postkort)
Kr. 2,50

NYHED: Miba anlagen fibel — En helt ny bog på over 100 sider fyldt med interessante forslag til modelbaneanlæg. Kr. 9,85.

Lokomotiven in aller Welt (Lille schweizisk bog med mange billeder) Kr. 7,25.

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**)
Eisenbahn **kr. 3,75** (12 nr. **kr. 40,00**), 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**)

Præsesending 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*

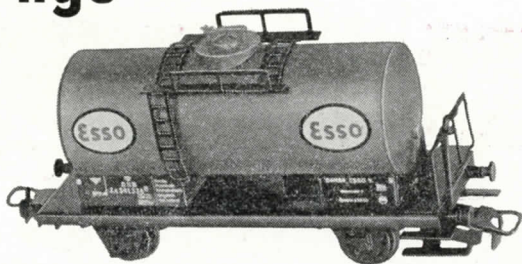


5

11. ÅRGANG - 1962

PRIS
3 00

5 nye



SHELL
BP
ESSO
GULF
CALTEX

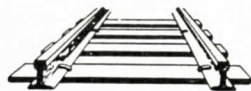
fra
LONG

Kun kr. 11,00 pr. stk.
KATALOG 1 kr.

OBS! Skinner leveres ikke mere

Gladsaxe Møllevej 23, Søborg, Tlf. 69 07 22

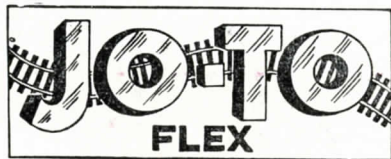
JOTOFLEX



NYHED! JOTOFLEX flexibel
Spør på **naturo**
plastiksveller
for 2-skinne drift kr. 5,75 pr. m.

Massive messingskinnestrøge kr. 1,50 pr. m.
JOTOFLEX flexibel skinne (2 sk.) kr. 5,00
JOTOFLEX flexibel punktskinne kr. 6,35
løse dele til sporskifte (h. el v.) kr. 9,85

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER
En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

SÆRTILBUD!

• **53 hefter MB-NYT**
• **for kun 38 kr.!!**

- 5 fra 1954, samt de **komplette**
- **årgange 1956, 1957, 1958, 1959**
- **og 1960.**
- Tilbudet gælder **kun** til 1.7.63

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

*De sparer porto ved indbetaling
på giro 35056*

EUROPEAN RAILWAYS

v. Robert Spark, London

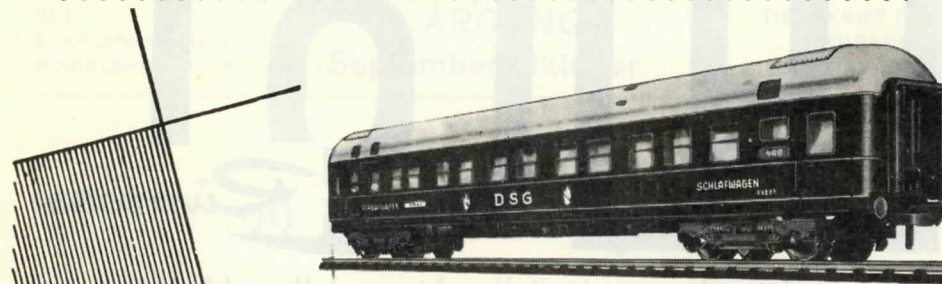
Dette blad giver sine læsere en dobbelt glæde i form af gode billeder og aktuelle artikler om europæiske jernbaner i stort og småt.

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

Distribution:

MODELBAANE-nyt, Postbox 184, Kbh. K

Med FLEISCHMANN kan De samle korrekte togsæt



HO

nr.1505 - model af DSG's nye moderne sovevogn med belysning og slutlys

Fleischmann



HSV

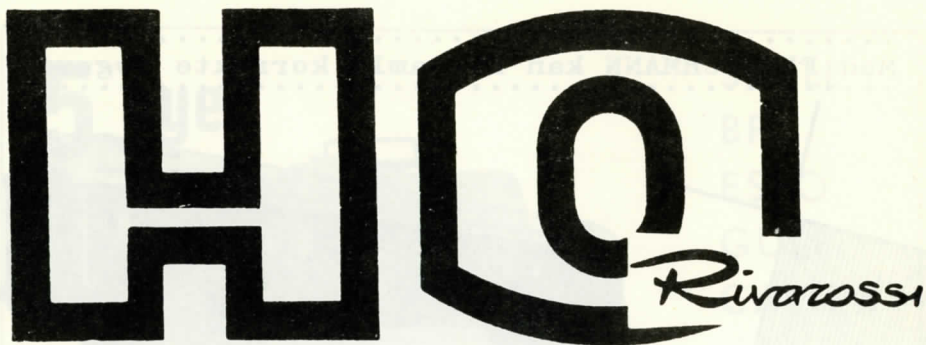
 Type 5.

kr. 90,00

220 volt vekselstrøm. 30 watt med ensretter

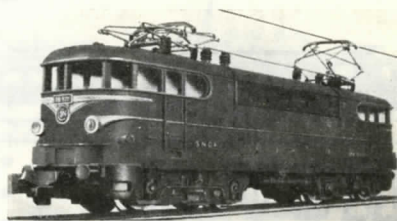
Transformeren er velegnet til drift af alle typer jævnstrømsstog (2-skinne-drift). Reguleringsområde: 5 - 14 volt jævnstrøm.

Trinløs regulering og polvender for frem- og tilbagekørsel. 14 volt til belysning og tilslutningsbøsninger for ekstra ensretter.



— det interessante italienske modelbaneblad —

ROKAL TT



i sporvidde 12 mm -
giver STOR BANE på lille plads
.....
GRATIS KATALOG MED PRISLISTE

Vi fører hele sortimentet -
Vi har også løse dele og reservedele -
Vi reparerer Deres ROKAL lokomotiver - også ældre
Hos os kan De få tekniske spørgsmål om ROKAL besvaret -
Har De fået den nye skinnoplanbog? - Sendes mod kr.2,85

MANGLER DE NOGET TIL ROKAL? - Spørg først hos BP-TOG!

For SPOR HO: FLEISCHMANN & LONG modelbaner - JO-TO-FLEX skinnemateriale

For SPOR Q: Drejede messinghjul på stålaksel i skala (NEM) pr. aksel kr.2,25, puffere -faste kr.0,30, fjedrende kr.1,00-1,40. Aksellejer og SKINNESTRENGE om kort tid. Lager af brugte skinner i HAG, Hornby og Märklin. Tilbud i brugte modelvogne.

For SPOR 1: Skinnestrenge i 7,2mm højde, stål (også for større sporvidder) pr. m kr.2,25 (kan leveres i 3m længder om ønskes), standardhjulset, messing på stålaksel, isolerede pr. aksel kr.4,35, uisolerede kr.3,50. Puffere kr.1,50. Aksellejer og andet støbegods om kort tid.

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

MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBA NEBLAD

11. ÅRGANG
September-Oktober

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

99 Modelbanenyt'er

er jo næsten et jubilæum, og når De læser dette nummer er vi igang med at lave nr. 100. Samtidig er der forløbet 10 år siden, vi startede på den hobby det er at lave et modelbaneblad i Danmark, og det er vel egentlig det hobbyblad i nyere tid, som har levet længst foreløbig. Hvorlænge vi fortsat kan udgive det afhænger først og fremmest af læserne og dernæst af en masse andre faktorer, som vi selv kun har delvis indflydelse på.

Men starten gik altså i september 1952 med 2 dupliserede ark og en indlagt tegning og til sammenligning har vi nu inclusive tegningarket ialt 36 sider, men det første blad kostede jo også kun 75 øre, medens vi fra nr. 1/63 kommer op på 3,25 kr. incl. oms. (det lede begreb, som nær havde kvalt bladet, da nr. 3 & 4/62 skulle udkomme).

Man gør sig vel altid visse tanker ved et jubilæum, selvom det kun er 10 år, og det gælder vel også læserne, men at der er behov for et sådant blad viser de breve, vi får fra læserne (også når der er lidt vel langt mellem numrene!). Dog er det ligesom at vi har flere, som kun interesserer sig for de egentlige jernbaner og ikke for modelbaner og det på trods af, at der findes flere og flottere blade om det første emne medens MB-Nyt er det eneste

modelbaneblad i Skandinavien (i hvert fald ult. oktober 1962 hvor disse linier skrives), idet firma- og klubblade ikke er medregnet, da disse drives under andre forudsætninger.

Men tilbage til bladets start. Vi var nogle få, som til at begynde med lavede alt selv, nemlig Jørgen Dahl Hansen, Ole Brandstrup Jensen og Ole Jæger samt under-tegnede og ved trykningen assisterede Anders Lunden. Allerede fra nr. 2/52 overgik trykningen til et rotaprintfirma, medens omslaget fra nr. 2/53 blev bogtrykt og det er stadig tilfældet. Fra nr. 1/54 til 5/54 forsøgte vi os med at lade næsten hele bladet bogtrykke, men da det blev for kostbart anskaffedes i juni 1954 egen Multilith kontoroffsettryk-kemaskine og helt frem til januar 1959 trykkede vi selv bladet på denne maskine. I den just nævnte periode kom nye medarbejdere til og andre gik fra og af de nye kan nævnes frk. Edith Jensen, Niels Arndt og Ib Nielsen, hvoraf sidstnævnte ved nytår 1959 indgik i redaktionen og er der stadig. Endvidere har Kurt Wessel Hansen også været i redaktionen frem til oktober 1962. Endvidere har Hanne Christensen i de sidste 2 år assisteret ved renskrivning og det vil hun sikkert fortsat gøre.

B.P.

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)-

viser et godstog forspændt en D-maskine på modeljernbaneklubben HO-Hvidovre's anlæg i 1:87 - se iøvrigt reportagen side 109 (goodstrain headed by a class-D engine on the layout belonging to the modelrailway club "HO-Hvidovre", scale 1:87)foto: Sv.Aa. Petersen

Ved MB-Nyt's start i 1952 var det meget seriøse modelbaneblad "Modeljernbanen" nylig gået ind. Dette blad var både udstyrs- og indholdsmæssigt en kraftpræstation, hvad der da også efter 3 års udgivelse gav sig udslag i et 4 cifret underskud. Adskillige andre krakkede hobbyblade har siden bekræftet, at et dansk modelbaneblad ikke kan trives forretningsmæssigt, og ihvert fald ikke fra starten må lægges i et højt plan. MB-Nyt's politik var fra første færd at yde nøjagtig så meget, som prisen og omsætningen tillader, idet der i videst muligt omfang anvendes vederlagsfrie bidrag fra læserne selv. Bladets udgivelse har derfor altid været præget af kompromisser mellem læsernes ønsker, udgivernes pengepung, ydre vanskeligheder, redaktionens tid og tålmodighed og mulighederne for at skaffe kvalificeret stof. Men vi holder os på benene, omend som nævnt i starten, med vanskeligheder. Vore motto vil fortsat være: En fugl i hånden er bedre end ti på taget, og: Bedre sent end aldrig. Sålænge læserne er

enig med os i dette, agter vi at fortsætte.

Det vil føre for vidt her at fortabe sig i mangfoldigheden af det offentliggjorte stof. Lad mig blot i forbifarten nævne, at der har været bragt byggetegning til ca. 150 forskellige genstande, fortrinsvis rullende materiel fra DSB og danske privatbaner. Vi har hele tiden tilstræbt i hvert nummer at give lige meget spalteplass til jernbanestof og modelbanestof, og det er vist stort set lykkedes, hvis man betragter midtersidetegningen som hovedsagelig modelstof. Nedenunder er vist stoffordelingen i de 3 sidste årgange af bladet sammen med den fordeling, vi ifølge vort rundspørge sidste år må regne for den ideelle. Naturligvis overlapper emnerne hinanden, så opdelingen må ikke tages for bogstaveligt. Men læserne vil bemærke, at vi ihvertfald er i bekneb hvad angår behandlingen af såvel de store som de små baners driftsforhold.

I.N.

STOFFORDELINGEN I MODELBANENYT

MODELSTOF:	1959	1960	1961	Tilstræbes:	
Bygning af rullende materiel	5,1	4,1	10,6	12	sider
Reportager fra anlæg og beskr. af mod.	4,0	11,2	17,3	12	"
Bygning af anlæg, landsk., huse, spor	6,6	1,0	6,2	9	"
Strømforsyning, sikringsanlæg	10,7	6,1	6	6	"
El. og mek. småkonstruktioner, tips		1,7	3	3	"
Drift, kørsel, rangering			3	3	"
Sporplaner			4,5	3	"
Industrinyt	32,4	28,2	17,3	18	"
	58,8	52,3	55,9	66	"
JERNBANESTOF:					
Historisk-topografiske rep., ture	30,3	37,3	33,3	27	"
Tekn. og hist. omtale af rull. mat.	5,1	12,6	15,1	18	"
Spor, faste anlæg, sikringsanlæg	7,5	14,9	12,1	12	"
Trafik, køreplan, maskintjeneste				3	"
Sporveje		6,2	3,3	3	"
Diverse	2,0	3,7	2,0	3	"
	44,9	74,7	65,8	66	"
Organisationsstof	6,2	10,3	11,6	9	"
Redaktionsstof, læserbreve	19,5	5,2	10,9	9	"
Midtersidetegninger	22,0	16,0	18,0	18	"
Rail mail	4,0	4,0	4,8	6	"
ialt	155,4	162,5	167,0	174	sider

PAPMODELLER

Vi har tidligere - i nr. 6/61 - bragt uddrag af en artikel i "DER MODELLEISENBAHNER" om bygning af modeller i pap. Her bringes fra samme blad nogle tips om selve behandlingen og bearbejdningen af papmaterialet.

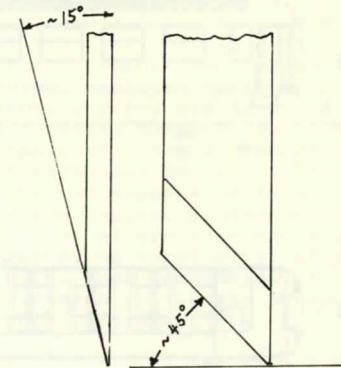
Med papmodeller sker ofte det kedelige, at fladerne under indvirkning af luftens fugtighed og eventuel påført vandfarve buler indad. Ved enkle forholdsregler under bearbejdningen af materialet kan dette undgås. I det følgende gives nogle råd angående papets behandling samt en omtale af det værktøj, der er nødvendigt ved pap-arbejde.

De vigtigste papsorter er: træ-, strå- og fiberpap. Heraf er det hvide træpap bedst egnet til vort formål. Det er plant og ikke så tilbøjeligt til at kaste sig som de andre sorter. Desuden er det lettere at arbejde med.

Før at modvirke den omtalte indbøjning af pappet, kan man passe den beklæde det med tegnepapir på begge sider. Bemærk, at limen stryges på papiret, idet det er dette, der strækker sig mest ved at fugtes. Hvis istedet pappet stryges med lim, vil papiret krølle, når det lægges på. Ved beklædningen må man gå symmetrisk til værks, d.v.s. det, man foretager med den ene side af pappet, må man også gøre ved den anden side.

Som klæbemiddel kan anvendes snedkerlim, dextrin eller tapetklister. Limen påstryges med en pensel fra papirets midte og udefter. Når beklædningspapiret til begge siderne er strøget, lader man de to stykker ligge et par minutter og strække sig. Derefter anbringes de let på pappet og trykkes fast med siden af hånden, idet man også her stryger fra midten af papiret og udefter, således at luftblærer trykkes ud. Man må passe på, at taverne går i samme retning i begge papirstykker, da papiret kun strækker sig på tværs af taverne. Taveretningen kan man finde ved at fugte et

hjørne af papiret. Taverne vil da gå på tværs af papirets rulning.

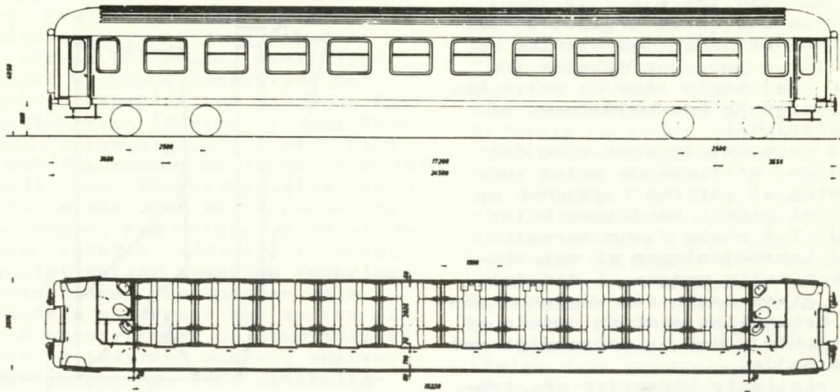


Pap skæres bedst med en speciel papkniv. Man kan selv lave en af en gammes nedstrygerklinge, som man har slebet tænderne af. Den ene ende af klingens skærpes som vist på figuren. Pas herunder på, at spidsen ikke bliver så varm, at den taber hårdningen. Kniven hvæsses på en fin smergelsten, til den er så skarp, at den kan dele et stykke frithængende avis-papir. Knivsbladet forsynes med et træskæft eller omvikles med tegnepapir.

Det andet nødvendige værktøj til paparbejde er en skærelineal. Denne er en ca. 60 cm lang trælineal med metalkant. På undersiden beklædes den med sandpapir for ikke at glide.

Før hvert snit stikkes kniven i et stykke sæbe; herved lettes skæringen væsentligt. En tyk papplade skal ikke skæres igennem med eet snit. Kun ved skrå snit (hjørnesamlinger) må man helst kun skære en gang for at holde vinklen. Knivens lige flade, der vender mod venstre, skal holdes lodret. Det er den, der føres langs linealen. Den del af pappet, der skal bruges, skal derfor hele tiden være til venstre for kniven, under linealen.

Nye standard personvogne litra B



Skitse af den nye 2. kl. standardpersonvogn. Vognen bliver 24,5 m lang over pufferne, vil rumme 10 kupeer med i alt 80 pladser og få særskilte rum for håndvaske

I en nylig oversigt over personvognsmateriellet angiver statsbanerne, at kun 624 stk. eller 46% af DSB's ialt 1357 personvogne er forsynet med stålvogekasse. De resterende 54% af vognene er følgelig over 30 år gamle, selvom størsteparten af dem er ombygget i 30'erne og 40'erne. På baggrund heraf og i betragtning af det førkrigs-præg, der indtil nu har været over DSB's nye personvogne, må det faktisk betragtes som lidt af en revolution, at statsbanerne har bestilt 20 stk. af en helt ny personvognstype, der ligesom de forskellige standardgodsvognstyper er udviklet af den internationale jernbaneunion UIC.

Fra "Vingehjulet" henter vi følgende om de nye personvogne:

De forholdsvis mindre baner som DSB kan ofte i særlig grad drage fordel af de standardiseringsforslag, der fremkommer som resultat af internationalt samarbejde, og som eksempel på sådanne praktiske resultater skal her blot nævnes den internationale godsvognsstandardisering. På dette område kan for DSB's vedkommende anføres, at DSB siden 1953 hovedsagelig har anskaffet standardgodsvogne, og at dette har vist sig at

give væsentlige fordele ved materiellets fremstilling, hvor enkeltdele kan fremstilles i store serier, og ved brugen af vognene, hvor bl.a. hele reservedelsproblemet for vogne, der befinder sig i udlandet, lettes stærkt.

Godsvognsstandardiseringen var et resultat af samarbejdet indenfor den internationale jernbaneunion, UIC, og denne organisation har derefter gennem længere tid jævnsides hermed arbejdet stærkt med problemet om standardisering af personvogne, idet man på dette område, foruden de ovenfor nævnte fordele, der er opnået for godsvognene, bl.a. også ville søge at lette det internationale rejsesamkvem og sikre det rejsende publikum gode og ensartede bekvemlighedsforhold.

Et resultat af dette samarbejde foreligger nu, dels ved fastlæggelse af de vigtigste dimensioner og øvrige tekniske hovedtræk ved vognene, dels i form af fastlagte bestemmelser for en stor del af vognens udstyr. For udstyrets vedkommende er der gennemgående opnået enighed blandt de baner, der har deltaget i samarbejdet, medens der derimod for hoveddimensionernes vedkommende

har vist sig forskelligheder i synspunkterne, der er resulteret i, at 4 landes jernbaner er enedes om en type, X-typen, medens 10 landes jernbaner er enedes om en anden type, der benævnes Y-typen.

DSB har på dette område tilsluttet sig flertallet, og arbejdet er nu kommet så vidt, at DSB ved Vognfabrikken Scandia A/S, Randers, har bestilt 20 standardstålpersonvogne af Y-typen til 2. kl., hvis udseende og hoveddata fremgår af skitsen fig.1.

Vognene vil blive benævnt litra B. 10 stk. af vognene, der udføres uden elektrisk varmeanlæg, får nr. 2000-2009, medens 10 stk. af vognene, der udføres med elektrisk varmeanlæg med henblik på kørsel på elektrificerede strækninger i udlandet, får nr. 2300-2309.

Inden disse vogne har kunnet gives i endelig bestilling, har der måttet udføres et stort forarbejde. På mange punkter er det endnu ikke fastlagt i UIC's bestemmelser, hvorledes forskellige detaljer skal udføres, og der har derfor fra DSB's side måttet tages stilling hertil, hvilket delvis er sket i samarbejde med udenlandske baner, der er i gang med bygning af tilsvarende vogne. Endvidere har det været vigtigt, at alle enkeltheder blev så vel gennemarbejdet som muligt, idet det fra DSB's side er tanken i fremtiden at anvende denne standardvogn, ikke alene i udlandsfor-

bindelserne, men også i høj grad i den indenlandske langvejstrafik.

Det kan sammenfattende siges om de nye vogne, at de dels vil give bedre pladsforhold for de rejsende end i DSB's tidligere materiel til 2.kl., og dels vil byde på udvidet komfort med hensyn til belysning, sanitært udstyr, siddebekvemmeligheder, støjdæmpning og andre foranstaltninger, der kan gøre opholdet i vognen behageligt for de rejsende. Hertil vil også medvirke, at vognene udstyres med samme type bogier, Minden-Deutz bogien, som allerede anvendes i B1-vognene, og søges givet så god og støjfri gang som muligt.

Leveringen af vognene påregnes påbegyndt i foråret 1964.

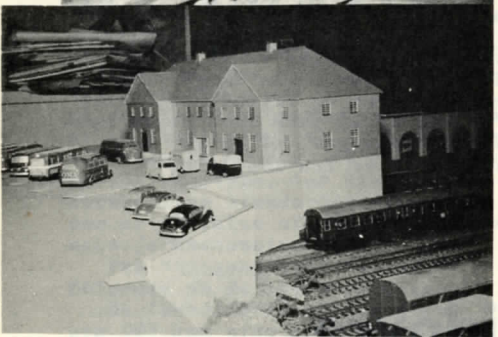
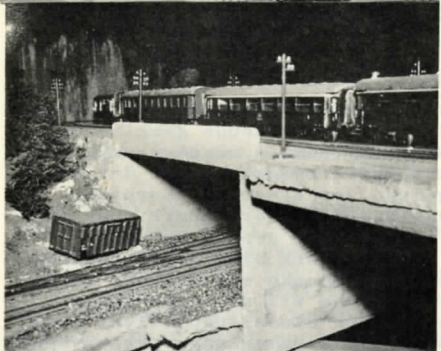
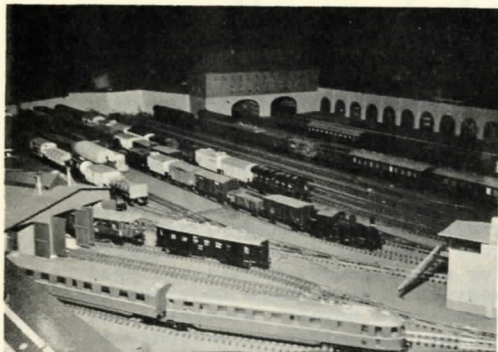
Til slut vil vi som et eksempel til det ovenstående gengive de indtryk, som en absolut sagkyndig kritiker, redaktøren af det engelske jernbaneblad "European Railways", Robert Spark, har fået fra en rejse gennem Danmark:

"I Danmark blev jeg forbavset over de danske statsbaners manglende evne til at holde deres nye svære diesellokomotiver rene. Også DSB's gammeldags personvognsmateriel er en mærkværdighed i et land, hvor møbel-design, arkitektur og udsmykning er af så høj standard. Når deres færger kan være moderne og tiltalende, hvorfor kan de så ikke lave deres nyeste personvogne, så de ser ud, som om de er fra 1960'erne?"

„HO“-Hvidovre

Denne klub, fra hvis nydelige anlæg i 1:87 billederne her er taget, hører til landets ældste, idet den stiftedes allerede i 1948. Modelbyggernes interesse var jo dengang koncentreret om spor 0, men i Hvidovre klubben ønskede man at vise, at den lille

sporvidde ikke var en hindring for udførelsen af virkelighedstro modeller. Siden da er spor H0's popularitet som bekendt vokset enormt, men stadigvæk hæver Hvidovre klubben sig ikke mindst med sine fremragende modeller af rullende materiel.



Fra Hvidovreklubben's anlæg:
Øverst: Hovedstationen Dalum set fra motorremisen. I midten: Anlægget er rigt pudsige detaljer. Nederst: Hovedbygningen Dalum, set fra "land"-siden.
Næste side: Øverst- her trækkes ekspresstogene stadig af en R-maskine. I midten: Dette lille tog trafikerede i en årrække strækningen Farum-Slangerup (M.+F.g.). Nederst: Kreaturerne lader sig ikke anfægte af en O-maskine.

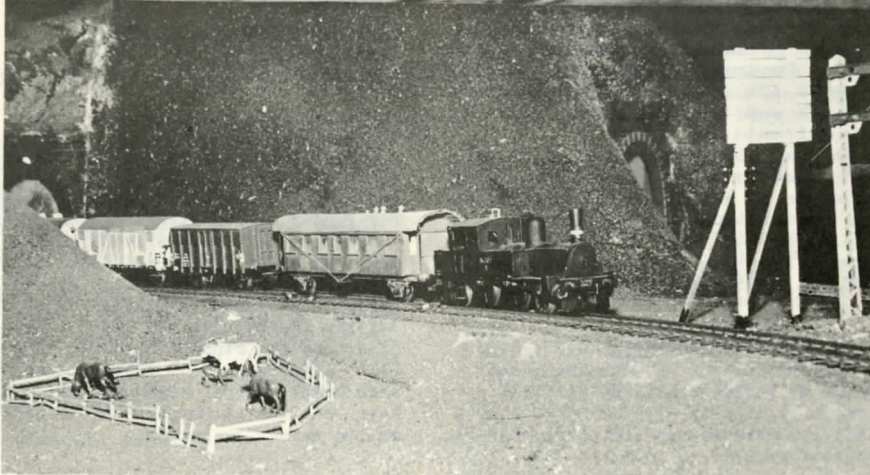
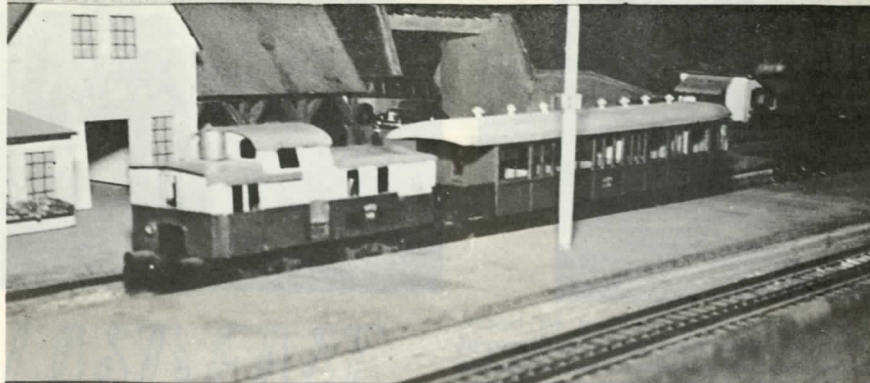
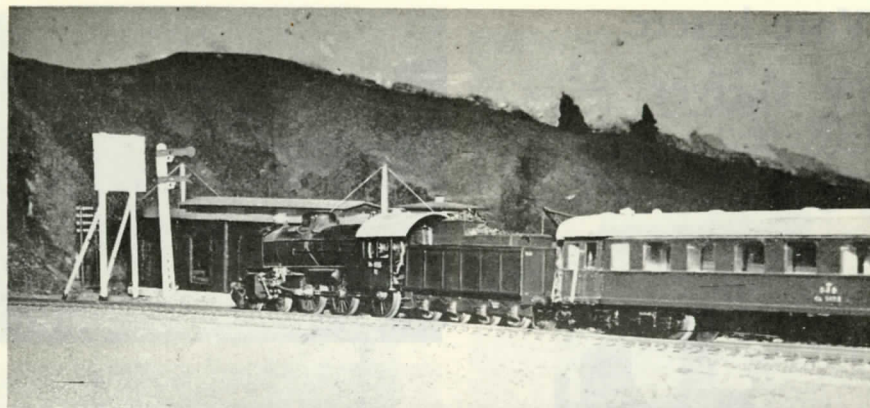
Klubbens lokaler -et par kældre på tilsammen ca. 6 x 8 m- giver trange pladsforhold for det store anlæg og de ca. 15 aktive medlemmer, hvoraf ikke destomindre størstedelen deltager i den ugentlige byggeaften med stor energi. Så stor, at anlægget -da udvidelser er komplet umulige- er under stadig ombygning.

Linieføringen er valgt som en punkt til punkt opbygning med vendesløjfe i den ene ende, således at togene efter at være afgået fra hovedstationen Dalum (søkkstation) passerer landstationen Collund og Benløse og købstadsstationen Alstrup en gang i hver retning, før de vender tilbage til udgangspunktet. Der er dog under bygning en privat sidebane med tilslutning til hovedlinien i Collund, hvis hovedbygning iøvrigt er en model af den nedlagte Videbæk station.

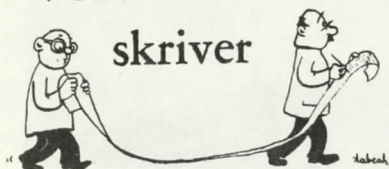
Anlægget er forsynet med en meget lidt synlig 3.skinne. Man har dog ikke udnyttet den ekstra leder til at udbygge signalsystemet, idet man tilstræber den simplest mulige elektriske udrustning af hensyn til driftssikkerheden. Kørslen foregår derfor også ved den simple sektionsskontrol: Togene overtages af en ny fører, hvergang de passerer fra et stationsområde til et andet.

Det, der i første række tiltrækker sig opmærksomheden er det rullende materiel, hvoraf især de modelbyggede damplokomotiver og privatbanemateriellet aftvinger respekt. Medlemmerne ejer mellem 15 og 20 stk. trækraft og ca. 200 vogne. Vi nævner i flæng: Damploko litra A,D, O,R,T, Lyntog, MY, MO, KSB M 1-2, TKVJ benzinmotorvogn, skinnebus med bivogn og bagagevogn, AL, FG, DO, HJ, CU-er, ombygget til togførervogn og meget mere. Ikke mindst er den majoritet af "almindelige" gods- og personvogne til stede, som er nødvendig for den rette jernbaneatmosfære.

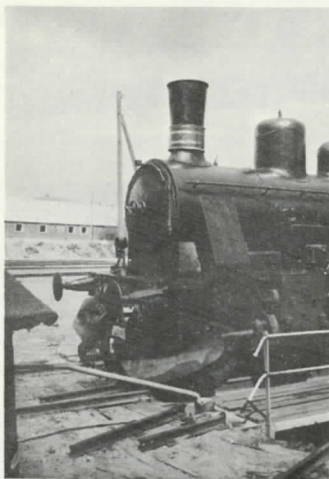
Overfor dette anlæg vil enhver garvet O-byggers hånlatter over "legetøjsstørrelsen" forstumme.



Vore læsere



skriver



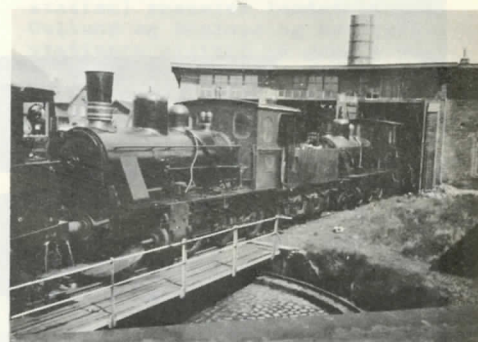
Hr. P. Bech har taget nogle fotos af Aalborg Privatbaners lokos nr. 31 & 35, da de fornylig blev flyttet fra Frederikshavn til Aalborg på grund af Sæbybanens nedlæggelse. De indgår som en del af den reserve som staten forlanger af damplok med henblik på en evt. krisesituation.

De var ikke kenne at se på og måtte nødtørftigt istandgøres lidt inden de af et diesellok blev slæbt fra Frederikshavn til Aalborg.

Lokene byggedes i 1913 & 20 af Henschel & Sohn, Cassel, men henstilles nu i remise i Aalborg.

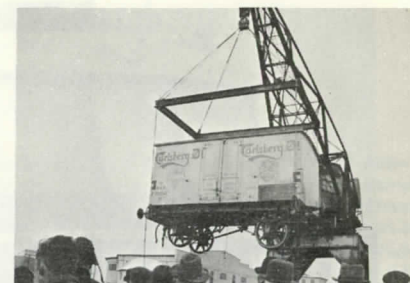
Hr. Mikael Christensen har i Helsingør set den ene af Gribskovbanens gamle QA vogne, nemlig QA 104, som vi bragte tegning og data af i nr. 2 og 4 1961. Hr. Christensen kan oplyse følgende om vognen:

Bygget hos Scandia i 1891



Sidst revideret 20.11.1959.
Løst 6 t.
Tara 4384 kg.

Hr. O. Bøye, Aabyhøj, har sendt os nogle billeder af ældre dato nemlig fra 1937-40. Fig. 1 viser krydsningen vest for Funder mellem strækningerne Herning-Silkeborg og Brande-Silkeborg. Man ikke det er et typisk modelbane-motiv? Fig. 2 viser et tog forspændt med en DR Reihe 64 på Tønder H station og på fig. 3-5 ses landsætning med kran af jernbanevogne fra storebæltsfærgen "Storebælt" i Aarhus havn i februar 1940, da isen havde spærret adgangen til Nyborg havn, således at færgerne måtte sejle mellem Korsør og Aarhus.



LØST; FAST

Lige ud.

Den længste strækning i verden uden kurver findes i Australien på den transkontinentale jernbane, hvor den går gennem ørken. Strækningen er 527 km. lang, men er dog ikke hele vejen i samme niveau.

Så vidt vides, skulle den næstlængste strækning uden kurver findes i Argentina mellem Junin og Mckenna. Den er ganske vist "kun" 330 km. lang, men til gengæld ligger hele strækningen i samme niveau.

Ad Europas skinneveje.

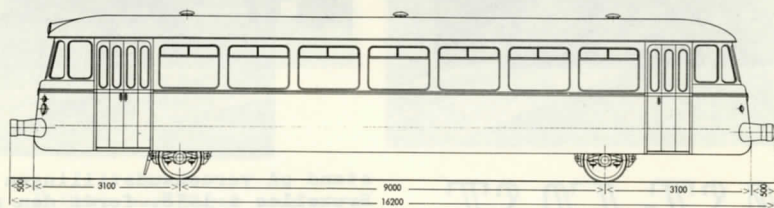
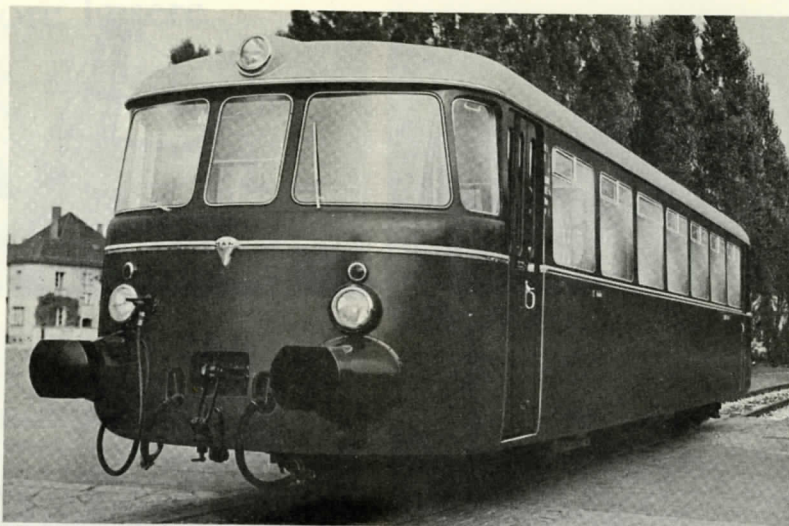
Den specielle jernbanebiograf, der vakte så stor opsigt på UIC's

stand på verdensudstillingen i Bruxelles i 1958, fordi den gav tilskuerne en meget virkelighedstro fornemmelse af at befinde sig på førerpladsen i et moderne hurtigtogslokomotiv undervejs ad nogle af Europas skønneste jernbanestrækninger, er nu opstillet på Transportmuseet i Nürnberg.

"The Flying Scotsman" 100 år og "still going strong".

Da Londons Lord Mayor den 18. juni 1962 gav afgang til "The Flying Scotsman", trukket af et English Electric diesellok på 3.300 hk, var det 100 år siden, toget for første gang kørte mellem London, Newcastle og Edinburgh.

Toget bruger i sommer 6 timer til turen mellem London og Edinburgh; det er 62 minutter hurtigere end sidste år og giver en marchmæssighed på tæt ved 110 km/t. (CIPCE)



MAN



De tyske fabrikker MAN og BEYER (den sidste en farvefabrik) har i fællesskab udviklet en ny byggemetode for lette køretøjer "udstøbningsmetoden", der er benyttet ved fremstillingen af den her viste skinnebus.

Metoden minder om den, der benyttes ved isolering af hullmurshuse: Ved fremstillingen af en vognedel bliver 2 tynde beklædningsplader, en udvendig og en indvendig ophængt i en form. Hulrummet mellem pladerne fyldes med Moltopren plastikmasse, der klæbes urokkeligt til blikpladerne, således at det hele, efter at plastikken er hærdet udgør en tomme-tyk skal. Vognens enkelte dele, d.v.s. sider, tag, gavle o.s.v. samles med

profil-lasker. Ved den nye konstruktionsmetode undgås således helt det sædvanlige kassestel af stålprofiler, idet blik-plastik-blik-skallerne trods de tynde plader (og den deraf følgende ringe vægt) er lige så stive som et sædvanligt profiljernsskelet. Blikpladerne hindres nemlig i at foldes af den pålmede plastikmasse og man kan derfor ved dimensioneringen udnytte metallets trækbrudstyrke fuldt ud.

Ved den nye metode opnås foruden en vægtbesparelse på op mod 50% en forbedret varme- og lydisolering. Endvidere undgår man den opretning og spartling af sidepladerne, der altid er nødvendig ved svejsede vognkasser, hvor pladerne strækker sig ved opvarmningen.

MB-NYT

IX MOROP-kongres i Hamburg

5.-10. sept. 1962

Fra DMJK's nye medlemsblad "Signalposten" bringer vi dette referat, skrevet af hr. P. E. Jensen, Slagelse. Der er foretaget enkelte udeladelser. "Signalposten" er iøvrigt en fortsættelse af DMJK's sædvanlige meddelelser, der nu i form af et 8-sidet duplikeret blad tilsendes medlemmer af klubber tilsluttet Dansk Modeljernbane Union.

Til kongressen var tilmeldt ialt 294 deltagere fra 13 lande, heraf 6 fra Danmark.

Selve kongressen afholdtes i "Hamburgs historiske museum", hvor iøvrigt den lokale modeljernbane klub har til huse med sit imponerende anlæg i spor 1, 1:32.

Onsdag kl. 9 åbnedes kongressen med velkomsttaler. Herefter var der besigtigelse af en særudstilling af jernbanelmodeller, fotos, tegninger m.m. samt adgang til Hamborg-klubbens smukke anlæg, der er opbygget med støtte fra museet, ligesom dette har ansat 2 kustoder til pasning og betjening deraf. Anlægget er tilgængeligt for offentligheden nogle gange ugentlig for en ganske ringe entre. Selve museet, der på meget smuk og over-skuelig måde viser Hamburg bys udvikling gennem tiderne og tillige rummer en meget stor og smuk samling af skibsmodeller, er i høj grad et besøg værd.

Onsdag eftermiddag holdtes møder i de forskellige udvalg og komiteer. For "gemene" deltagere var eftermiddagen fri til private udflugter. Vi var udstyret med "turistkort" til U-Bahn, sporvogn og busser; det blev flittigt benyttet.

Torsdag og fredag var der arrangeret besøg forskellige steder, der har interesse for jernbaneentusiaster, såsom maskindepoter, kommandoposter såvel hos DB som hos Hamburgs U-Bahn samt kørsel med privatbanen Altona-Kaltenkirchen-Neumünster med besigtigelse af dens togledercentral i Ulzburg og værksteder i Kaltenkirchen. Torsdag eftermiddag var arrangeret skinnebusstur fra Hamburg H. til maskindepoterne Wilhelmsburg (25 pladser i remisen) og Rothenburgsort (15 pladser) kørsel ad godsforbindelsesbanen fra Rothenburgsort over Wandsbek, Barmbek til Hamburg Ei-

delsted (57 pladser) videre til Hamburg-Altona godsbanegård, gennem havnebanetunnel til Altona Kai (fiskerihavn) og retur. Disse besøg var således tilrettelagt, at deltagerne frit kunne vælge, hvilke de ønskede at deltage i, og dermed vælge det, der havde størst interesse.

Torsdag aften holdtes den egentlige generalforsamling i Curio-Haus, hvor DB var vært ved en enkel spisning. Der holdtes forskellige taler og vistest lysbilleder fra sidste års kongres i Italien.

Fredag formiddag var ligesom torsdagen helliget studiebesøg forskellige steder. Vi havde valgt at besøge maskindepot Hamburg-Altona. Depotet rummer ca. 50 pladser foruden alle øvrige nødvendige anlæg. Her har man også en forholdsvis ny afdeling for motormateriel, hvor vi så et TEE-tog. Foruden at blive vist grundigt rundt fik vi en omfattende instruktion i det nye INDUSI signalsystem, der er inrettet således, at det "sladrer", hvis lokføreren har kørt med større hastighed end den tilladte. Fredag eftermiddag gentog vi besøget på modelbaneanlægget i museet og kiggede lidt på butikker.

Om lørdagen var der arrangeret sejl-tur i Hamburg havn og på Elben. Havnen er imponerende. Der findes 288 km kaj og 584 km havnebanespor. Havnen anløbes af 19.000 skibe fra alle nationer årligt. Fra Hamburg havn udgår mere end 200 linier til 1100 havne i hele verden. Der er ca. 750 regelmæssige afgang pr. måned.

Søndag. Fællesudflugt og studierejse med tog fremført af en V 160. Vognene var en stamme af nyeste type, der bruges til Hamburgs nærtrafik. Turen gik over Travemünde strand, meget besøgt kursted med spillecasino, hvor hamburgerne slapper af fra det hektiske forretningsliv. Det så nemlig kun ud til at være for folk med hård valuta i tegnebogen, men kønt var der. Fra Travemünde returneredes til Lübek, hvor maskindepotet blev beset. I Tyskland kører ingen godstog om søndagen, og derfor var der mange lokomotiver på "stald". På

et spor henstod 9 stk. 50'ere og holdt søndagsfri. Hjemturen gik over Plön og Neumünster med rettidig ankomst til Hbg. 20.08.

Mandag. Kongressens sidste dag var der arrangeret fællesudflugt til Grossenbrode Færge, hvorfra den under bygning værende Fehmernbro kunne iagttages; derfra til Grossenbrode Cai for med færgen THEODOR HEUSS at sejle til Gedser. Det var sidste gang MOROP-kongressen havde lejlighed dertil, da ruten nedlægges i 1963, når Fugleflugtslinien etableres.

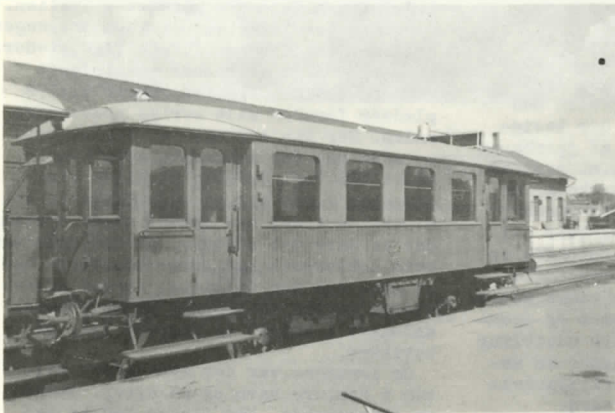
Det blev en meget smuk sejlur, yderligere forskønnet af "det store kolde (toldfrie) bord".

Det var med vemod, vi tog afsked med vore venner blandt deltagerne. Vi havde haft nogle vidunderlige dage med et væld af dejlige oplevelser i og omkring en driftig og charmerende by som deltagerne i et særdeles veltilrettelagt arrangement.

Næste års kongres skal afholdes i Schweiz, sandsynligvis i Luzern.

P. E. Jensen.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING



Vor trofaste tegningsleverandør, hr. Allan Hansen, Fredensborg, har sendt os tre tegninger af GDS materiel, som sikkert vil have interesse specielt for O-byggere (selv om tegningerne er i HO).

Vi bringer denne gang den karakteristiske 3-akslede motorvogn M 3 - M 4 og fortsætter i nr. 6/62 med de FE-lignende C 37-38 og de små pladebeklædte C 32-34.

Fotografierne viser M 3, foreviget i Hillerød d. 18.5.62 af Allan Hansen.



MB-NYT

RUBRIKANNONCER -----

.....
25 øre pr. ord, minimumstakst kr.2.50.
Beløbet bedes indbetalt samtidig med
annoncen på giro 35056.

15 M MODELBANESKINNER plus 15 sporskifter, så godt som nye sælges billigt.
Henvendelse: Ebbe Lauridsen, Bornholms Højskole pr. Aakirkeby. tlf. Aakirkeby 77.

KØBES: Modelbanenyt nr.8 1954, bogen "Fra Damphest til Lyntog", MODELJERNBANEN, komplet eller evt. enkelte numre, JERNBANEBLADET, alle årgange eller evt. enkelte numre fra før 1958 samt 1958 nr.2,4,5,7,11,12, 1959 nr.1,4,5,9, 1961 nr.1,5. Henvendelse: Ernst Jensen, Nørregade 24, Bjerringbro.

G.D.S.

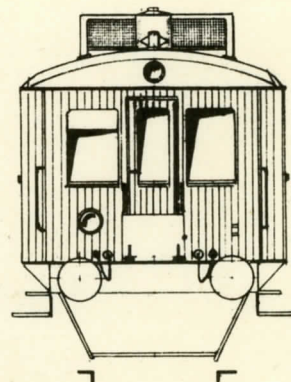
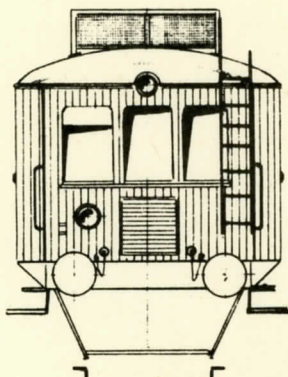
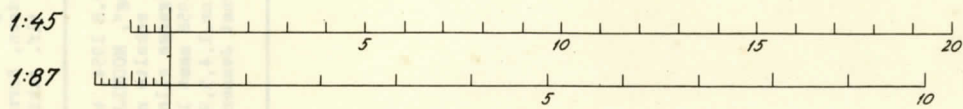
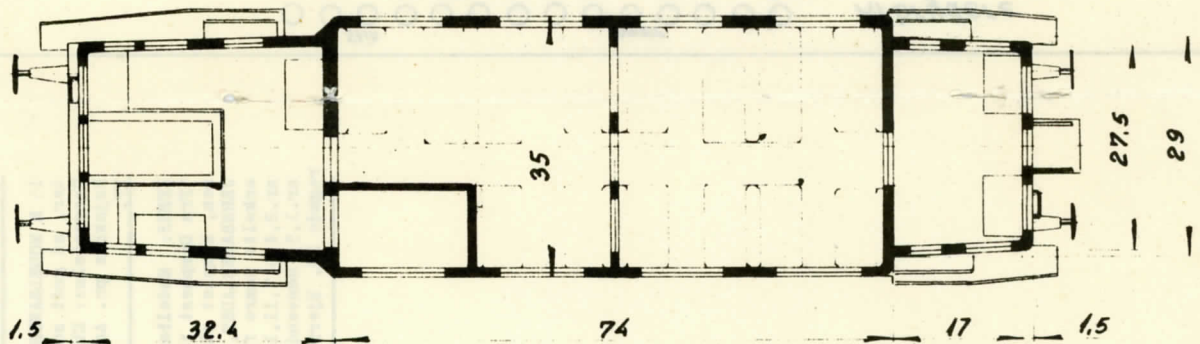
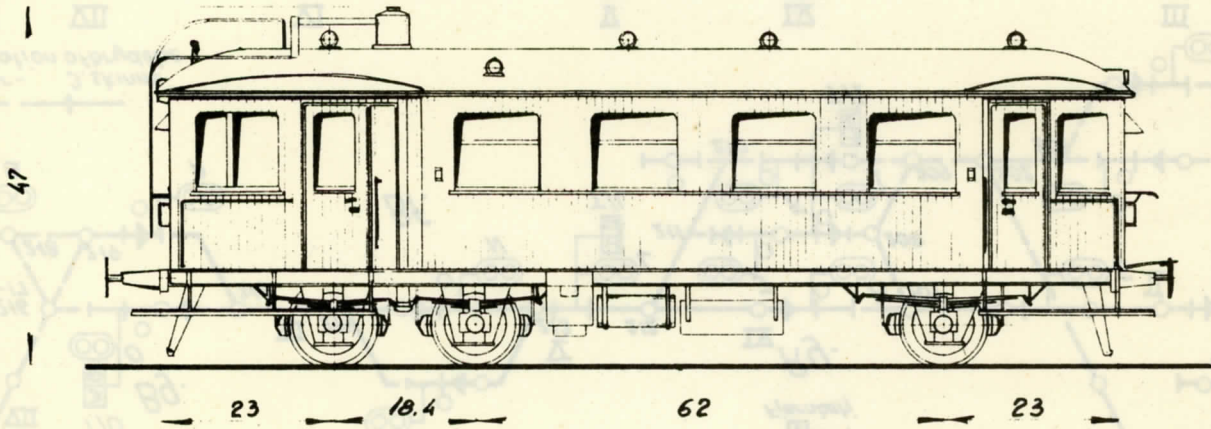
M3 - M4.

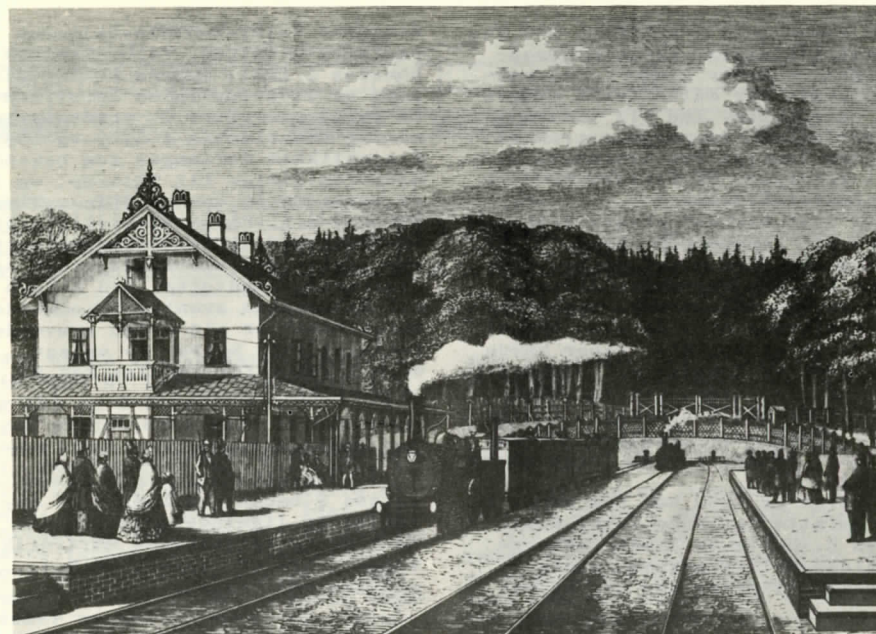
De Forenede Automobilfabrikker.

B-A. Mekaniskmotor vogn.

26-2-1.

Skala: 1:1 Ho. 25-5-62. A.Hansen.





Banegården i Klampenborg på Københavns første nærtrafiklinie. (Efter et stik fra 1864).

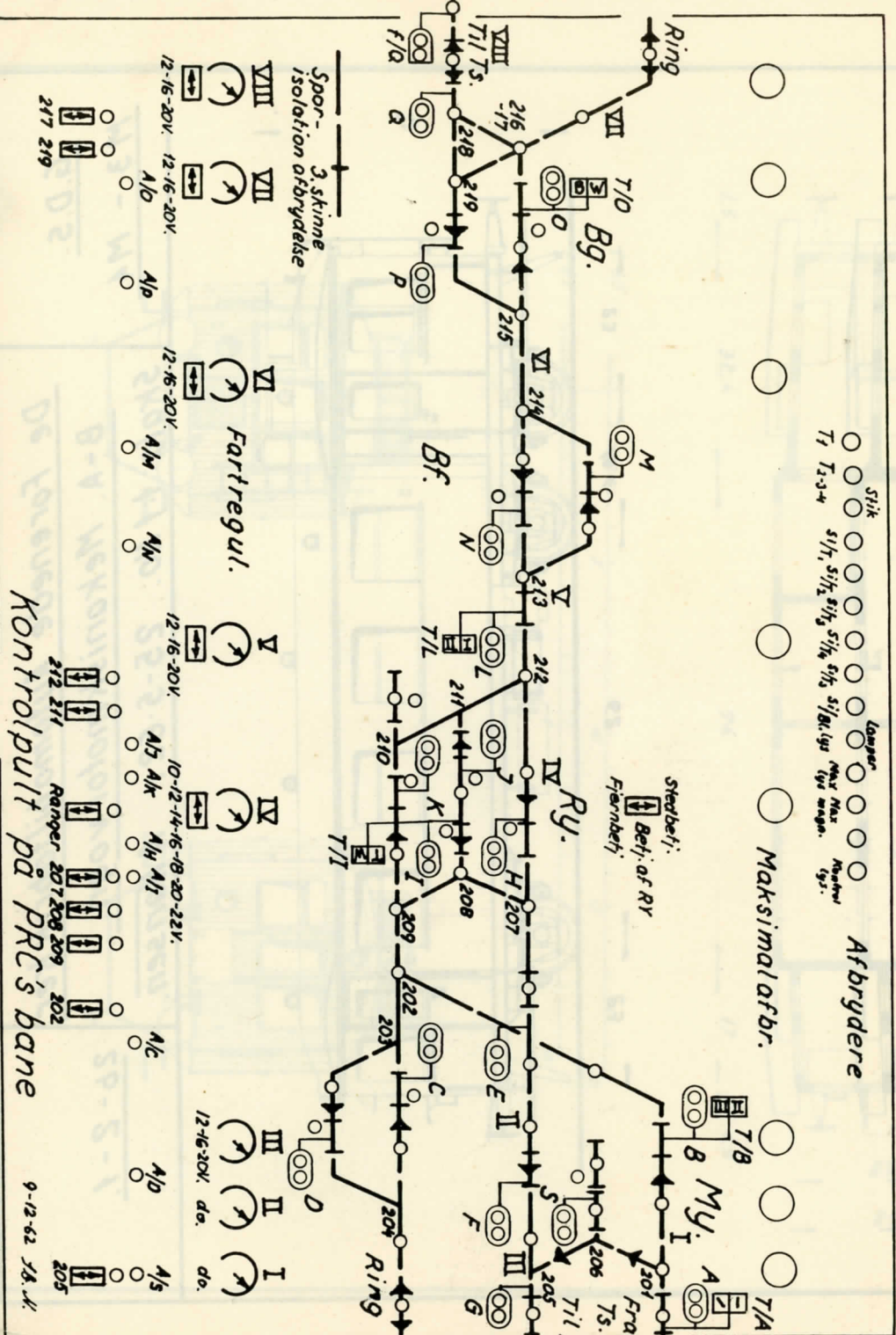
Københavns S-baner

I tilknytning til midterside-tegningerne i de to foregående numre bringes - især for udenbys- og udenlandslæsere - en smule om Københavns snart 30-årige by og forstadsplan.

Historie.

De første elektrificerede strækninger i Københavns nærtrafik, Frederiksberg-Vanløse-Hellerup-Klampenborg og København H.-Holte, åbnedes for elektrisk drift henholdsvis 3/4 og 15/5 1934. Elektrificeringen var vedtaget ved lov i 1930 efter indstilling fra et udvalg, der havde arbejdet med sagen siden 1926. Allerede i 1902 var der dog af statsbanerne blevet udarbejdet et overslag over udgifterne ved indførelse af

elektrisk drift på en ringlinie Klampenborg/Holte-Hellerup-København H.-Frederiksberg-Nørrebro-Hellerup-Klampenborg/Holte. Denne ringlinie foresloges etableret i forbindelse med bygningen af Københavns nye banegård og anlægget af boulevardbanen. Forslaget til ringbanen blev forkastet, og da boulevardtunnelen i 1911 var under bygning, og elektrificeringsspørgsmålet atter kom under overvejelse i en kommission, idet man gerne ville undgå lokomotivrøg i tunnelen, behandlede man kun mulighederne for elektrisk drift af de bestående strækninger København H.-Holte/Rungsted. Den nye kommission, der afgav betænkning i 1918, mente ikke, at nord- og kystbanens tra-



fik kunne bære udgifterne ved en elektrificering; alene Klampenborgbanen kunne komme i betragtning, men her måtte først bygges 3. og 4. spor. Ind til videre foreslog man damptogene trukket gennem tunnelen fra København H. til Østerport af elektriske forspandslokomotiver!!

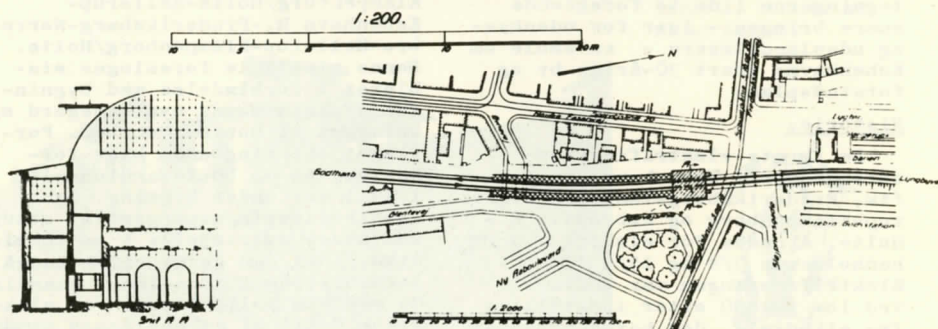
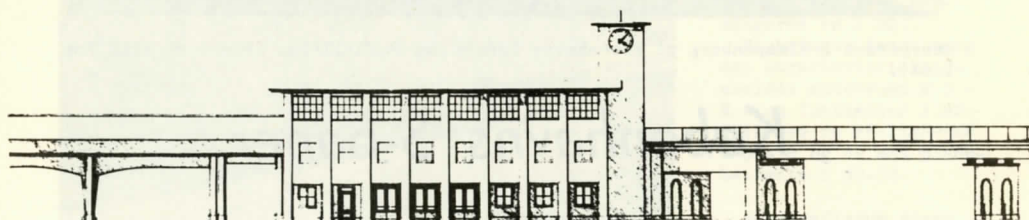
I 1925 var det ekstra dobbeltspor til Klampenborg bygget, ligesom den ydre godsforbindelsesbane Vanløse-Nørrebro-Hellerup var anlagt. Elektrificeringen af nærtrafikken blev da igen aktuel, og efter at ingeniør Faber havde indsendt et forslag til elektrificering, der stort set omfattede det nuværende S-banenet + en ringbane, ført over Lyngbyvej-Svanemøllen, nedsattes det først nævnte udvalg.

Loven af 1930 kom som nævnt til at omfatte linierne Valby-København H.-Holte og Frederiksberg-Vanløse-Hellerup-Klampenborg. Senere udvidedes den med stræk-

ningerne Valby-Vanløse-Ballerup og Valby-Glostrup. Valby-Vanløse åbnedes i 1941, medens Balleruplinien og Glostruplinien først kunne fuldføres efter 2. verdenskrig, nemlig henholdsvis i 1949 og 1953. I øjeblikket forlænges som bekendt Glostrup-linien til Tåstrup, og i de nærmeste år ventes Svanemøllen-København L.-Farum elektrificeret, samtidig med at der anlægges helt nye linier Dybbelsbro-Køgebugt og Jægersborg-Lundtofte. Med hensyn til Københavns eventuelt kommende tunnelbaner er alt endnu svævende; sandsynligvis bliver de anlagt uden direkte forbindelse med S-banenettet.

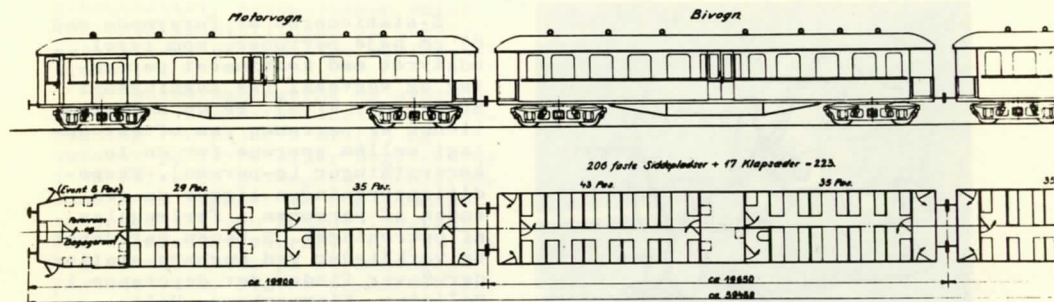
Det rullende materiel.

I udvalgsbetænkningen forudsattes S-banen trafikeret af materiel af lignende udseende som de dengang splinternye nærtrafikvogne litra FF (senere CR(M)), således som tegningen viser. I



DE DANSKE STATSBANER.
DANERAFDELINGEN.
OVERINGENIØREN.
AUGUST 1929.

STATION NØRREBRO



1932 havde statsbanerne imidlertid fået de første stålvogne (CA og AU) og S-togsvogne blev da også projekteret som nittede stålvogne, men med et interieur meget lig CR-vognenes. Der leveredes i 1933-1934 42 motorvogne litra MM og 21 bivogne litra FM, idet det oprindelig var meningen at sammensætte togene af 3-vognsenheder. I 1935 leveredes yderligere 20 MM-vogne, nu udført med svejste vognkasser og med en anden vinduesinddeling. I 1934-35 leveredes 10 stk. nittede FM-vogne og i 1936 23 stk. svejste FL-bivogne med en fra FM afvigende vinduesinddeling og ca. 6 t lettere end disse. FL-vognene blev kort efter, da man gik over til at køre med 2-vognsenheder, - på nær en, nr. 892 - forsynet med førerplads og omlitreret til FS. I 1936 leveredes yderligere 8 stk. FS-vogne med aluminiumsvognkasse af samme form som de sidst leverede MM-vogne (i modsætning til de fra FM ombyggede FS-vogne, der ikke er indsnævrede i den ene ende). Disse aluminiumsvogne (992-999) holdt dårligt og blev som de første af DSB's "metalvogne" udrangeret i 1961.

FM- og FS-vognene var fra starten udstyret med toiletter. De blev fjernet i årene omkring 1950, samtidig med at alle S-togsperroner blev gjort bredere. Ved åbningen af Ballerup-linien leveredes 16 MM-vogne og 16 FS-vogne af en helt ny type med afrundede vinduer, sikker (bølger) på taget og en ny type strømtafater. FS-vognene (af aluminium) blev udstyret

med 3 perroner mod 2 ved de tidligere typer. Også bogierne var nye og lettere konstruktioner. Iøvrigt benyttes gamle og nye FS- og MM-bogier i flæng under samtlige henholdsvis FS- og MM-vogne. Til Glostrup-linien leveredes yderligere 24 af hver af de nye typer.

Til erstatning for de udrangerede vogne og til bestridelse af en almindelig trafikstigning, samt den mertrafik, som ventes ved åbningen af Glostrup-Tåstrup, er der i 1961-62 leveret 17 MM- og 25 FS-vogne af en moderniseret type med (tiltrængt) lettere og livligere aptering med olierede teaktræslist, grønt vinyl under vinduerne, gråt vinyl-flisegulv og lysstofrørsbelysning. I det ydre bemærkes de gummiindfattede vinduer i front og døre.

MM-vognene er alle leveret af Frichs og Scandia i forening, FS-vognene af Scandia alene. Det elektriske udstyr er fra English Electric Co., og Thrige og Titan har leveret banemotorerne. Af disse har MM-vognene 4, hver på 163 HK. Strømtilsørslen styres fra førerpladsen indirekte gennem kontaktorer, anbragt i apparatkasserne under vognen. De fornødne hjælpestrømløb og vognenes belysningsanlæg forsynes med 65 V. jævnstrøm fra en roterende omformer. Vognens maksimalhastighed er 90 km/t.

De faste anlæg.

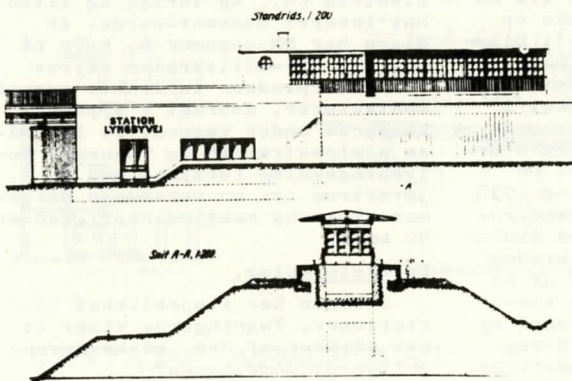
S-banen har i øjeblikket 37 stationer. Tegningerne viser et par stykker af dem, måske anvendelige på modelbanen?



Som kendetegn for stationerne og for S-banen isvrigt benyttes et stort S og et vingehjul i en rødmalet - tidligere blåmalet - sekskantet ramme. S-ets oprindelse og betydning har fra statsbanernes side været genstand for varierende forklaringer; uanset disse er ordet "S-bane"s både sproglige og begrebsmæssige lighed med det tyske "S-Bahn" (= forstadsbane med udpræget jernbanelignende karakter) simpelthen et faktum.

S-stationerne er forsynede med 87 cm høje perroner, som regel udstyret med kombineret perrontag og ventesal (se tegningen i MB-Nyt nr. 4/58). På de små stationer er perronen som oftest anlagt mellem sporene for de to køreretninger (ø-perron). Ekspeditionsbygningen ligger da ved enden af perronen i forlængelse af perrontaget. S-banen har depot og værksteder ved Enghave station; derudover findes der depotspor i Hellerup, Klampenborg, Holte, Vanløse, Frederiksberg, Ballerup, Valby og Glostrup.

Elektrificeringen nødvendiggjorde, at overhalings- og forgreningsstationerne forsynedes med elektriske sikringsanlæg, ligesom anbringelsen af køreledningsmasterne, der kunne skygge for arm-signalerne, gav anledning til, daglyssignalerne indførtes, specielt til brug på S-banen. Visse strækninger var fra starten udstyret med automatisk linieblok, men først i de seneste år er de tættest trafikerede dele af nettet blevet udstyret med automatblok til tæt togfølge (2 1/2 min. interval). Blokintervallernes længde og placering er naturligvis afpasset efter stationerne, men kun forgreningsstationerne og de største mellemstationer optræder som togfølgestationer med betjent sikringsanlæg, og der er i øjeblikket planer om automatisk (dvs. togstyret) fjernstyring af disse på den tættest trafikerede del af



Fotografierne på næste side:

1. En af de nyeste motorvogne (type 4, se MB-Nyt 3/62) med kun en strømaftager og gummiindfattede frontruder.
 2. En af de ældste, nittede motorvogne (type 1).
 3. Tagdetaller på type 1 samt et specielt udformet køreledningsophæng.
 4. Tagdetaller, type 3.
- Alle fotos er optaget på København H. af Ib N.

S-banenettet. Automatikken omfatter også indstillingen af togviserskiltene på samtlige mellemstationer.

S-banestrækningerne og stationernes hovedspor er lagt med overbygning V C eller V Bt (45 kg skinner på fyrre eller bagesveller i 30 eller 60 m længde). Boulevardtunnelens skinner er dog sammensvejsede til en længde (bortset fra sporisolationerne), og for ny lig er skinnerne på strækningen Enghave-Valby blevet sammensvejsede til langskinner. Den nye strækning Glostrup-Tåstrup er lagt med 60 kg langskinner (overbygning VI), der er "arvet" fra fjerntrafiksporene på samme strækning.

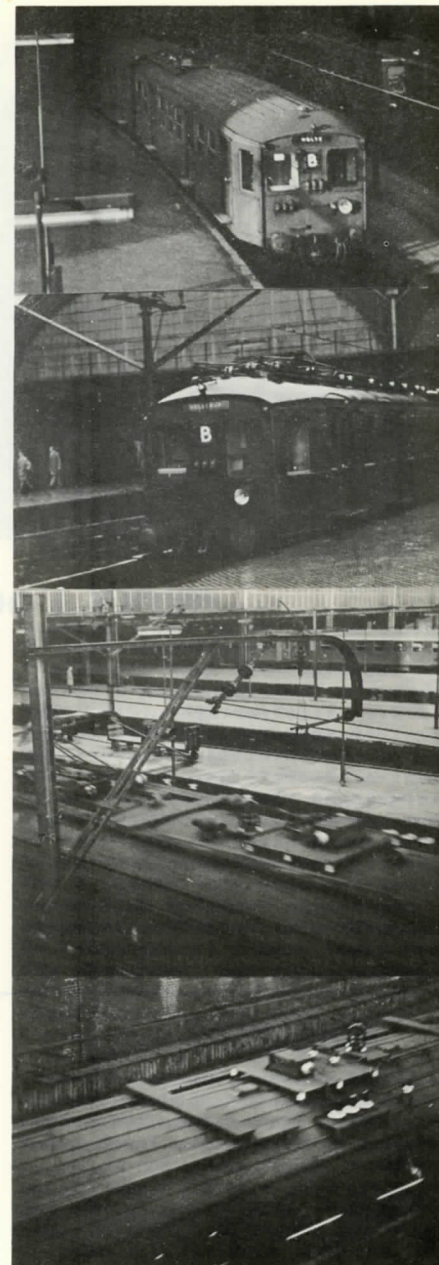
Strømforsyningen.

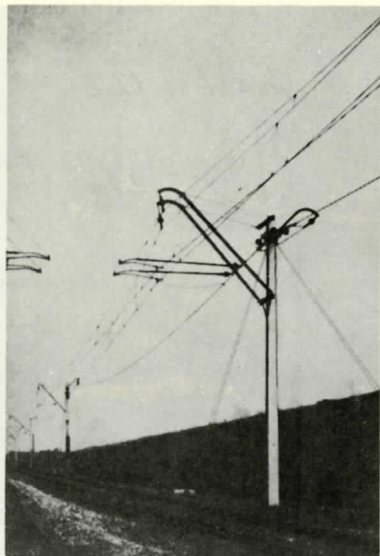
Strømmen til S-banens drift (50 000 000 kWh årligt) leveredes af NESA og Københavns belysningsvæsen som 30 eller 10 kV trefaset vekselstrøm, der nedtransformeres og ensrettes til 1500 volt jævnstrøm i 7 omformerstationer, nemlig i Holte, Hellerup, Østerport, Flintholm, Skovlunde, Glostrup og Enghave. Fra den sidste styres hele strømforsyningsanlægget.

Køretråden hænger i et baretov, som den med 10 m mellemrum er forbundet med. Baretovet er fastgjort til udligere fra enkeltmaster af I-jern eller -ved større sporområder - til tværophæng af tråd, udspændt mellem gittermaster. Selve køretråden er ikke fastspændt men kun styret sideværts ved masterne, idet den skal holdes stram uanset temperaturen. Den er derfor opdelt i længder á ca. 1,5 km, som holdes udspændt af lodder. Baretovets temperaturudvidelse vil ikke ændre dets og dermed køreledningens højde over sporet ret meget, da tovet i forvejen har stort nedhæng.

Afstanden køreledning-skinnetop er isvrigt normalt 525-550 cm, men kan under broer o.lign. gå ned til 485 cm. Masternes afstand er ca. 80 m.

Baretovet er af 70 mm² bronze, køreledningen af 100 mm² bronze, fordelt på en eller to parallelle





tråde. Derudover er der i masterne ophængt en svær strømforsyningsledning. Fra mast til mast zig-zag'er køreledningen $\frac{1}{2}$ 35 cm til hver side for spormidte, for at strømaftagersliddet kan fordeles jævnt. Enkeltmasterne er som nævnt af I-profiljern eller for strækningen Valby-Tåstrups vedkommende af forspændt beton. Masterne er nedstøbt i armerede betonrør, som i forvejen er gravet og rammet ned i jorden.

Der har på F-linien mellem Fuglebakken og Godthåbsvej stationer været udført forsøg med strømforsyning fra 3.-skinne, så-

MODELBADE - nyt

vil fra og med nr.1/1963 blive udsendt med 4 numre pr. årgang i stedet for som hidtil med 6. Denne ændring har været nødvendig af flere grunde. Først og fremmest er MB-nyt stadig kun at betragte som hobby - også for udgivere og medarbejdere - hvilket skal forstås derhen, at det ikke er en forretning, som giver overskud, tværtimod. Fra andre udenlandske blade i lignende små lande

dan som det benyttes ved bl.a. Hamburgs S-bane. 3.skinne bestod af et L-profil, på hvis lodrette del, 1475 mm fra spormidte, togets strømaftagere slæbte. Forsøgene skulle oplyse, hvorvidt det er muligt at anvende den høje spænding 1500 volt i forbindelse med 3.-skinne ved den kommende tunnelbane.

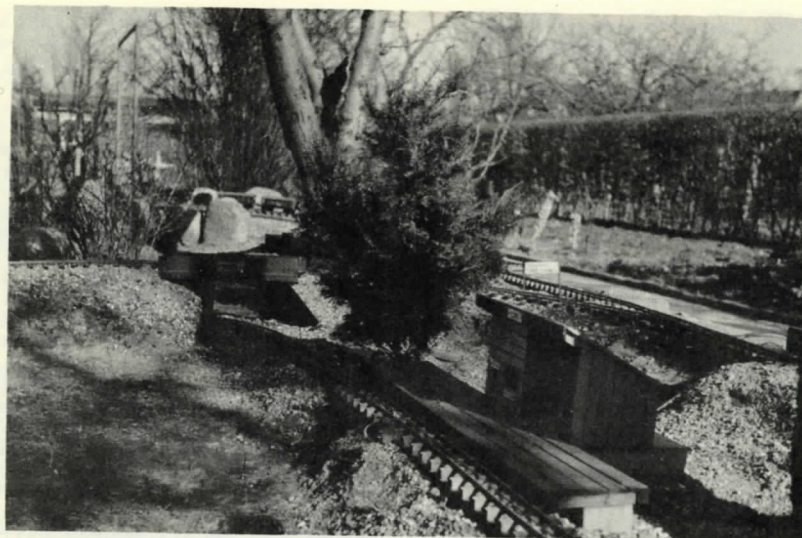
Køreplan.

Den nuværende køreplan for S-banen stammer fra 14.5.50. Den er baseret på de 4 linier: A: Vanløse-København H.-Klampenborg, B: København H.-Holte, udvidet med Glostrup-København H. i 1953, C: Ballerup-København H.-Hellerup og F: Frederiksberg-Vanløse-Hellerup. F-liniens tog gennemføres i myldretiden til Klampenborg, C-liniens til Holte og A-liniens til Herlev. Endvidere køres der ekstratog København H.-Lyngby. På hver linie køres med 20 minutters toginterval; dette tidsrum er derfor bestemmende for al trafik i Københavns omegn. Strækningen København H.-Hellerup befares af A-B og C-linien samt af Lyngby - ekstratog og Nordbanedamp- eller (jo nu som regel)-dieseltog. Nørreport, den S-station, der benyttes af flest rejsende dagligt, ekspederer f.eks. på lørdage mellem kl. 13 og 15 5 tog pr. 20 min. i det udadgående Nordbanespor med afgangstiderne 00,03,07, 13 og 17. Stationsopholdene (15-30, på tilslutningsstationer 60 sek.) taget i betragtning, ses linieblokkens $2\frac{1}{2}$ min. intervaller at være fuldt udnyttet.

I.N.

som Danmark ved vi, at det heller ikke er tilfældet dér, men når vi nu har udgivet bladet i 10 år og stadig er det eneste af sin art i Skandinavien, synes vi, at vi under een eller anden form vil fortsætte udgivelsen. Ved at gå ned fra 6 til 4 numre pr. årgang sparer vi en del, først og fremmest arbejdstid, hvilket er meget betydningsfuldt for alle ved bladet. Men til gengæld prøver vi at holde standarden - eventuelt forbedre den. - Nærmere om priser og abonnement på side 124.

MB-NYT



PRC's bane i Virum

I forrige nummer truede vi med at omtale sikringsanlægget (det nye) på PRC's bane og det sker hermed.

På diagrammerne er vist sporplans udfoldning som den er udført med på kommandoposten's betjeningsplade. Ved at sammenligne med sporplanen i forrige nummer skulle det være muligt at følge anlæggets virkemåde i store træk.

Vi starter fra stationen TERMINUS i kælderens, som har sit eget sikringsanlæg, dog naturligvis med koblet funktion til udendørsanlægget. Fra Terminus (Ts) kan man vælge enten den dobbeltsporede bane over Merkeby (My) til Ridgway (Ry) eller den enkeltsporede bane over Bøgevang (Bg) til Bennersdorf (Bf) og videre til Ridgway, men vi vælger den dobbeltsporede bane først.

Den første del af strækningen Ts-MY (og omvendt) befares også af S-tog, som starter i Terminus Vest (Tv) og via trinbræt eller S-stationer Terminus City (Tc) Hajgaden (Hg), Broen (Bn) når til My S-togsstation (Mys). S-toget kører med overledning (12volt =) og der er automatisk linieblok

på hele strækningen. Bloksignalerne fungerer med blokering ved sporbesættelse og er af udseende som DSB's, ligesom de viser STOP, når strækningen bag signalet er blokeret, KØR (fast grønt lys) når een blok bag signalet er fri og grønt blinklys når to blokke bag signalet er fri. Såfremt der er sporfrit, skiftes sporet ind til S-stationen automatisk, ligesom S-togets frem-bak-omskifter automatisk betjenes, når toget passerer en bestemt skinnekontakt på S-togssporet. Når S-toget atter skal køre, kan dette ske ved at nedtrykke en knap for perron-afgangslampen, som også sætter kørestrom på køreledningen.

Vi kører nu videre fra My i retning mod Ridgway, og den automatiske linieblok sørger også her for sikkerheden som på alle de andre frie strækninger på udendørsanlægget. På Ry kan togene imidlertid både kontrolleres gennem sikringsanlægget og ved direkte ansvar af den, der betjener kørestrommen (rangering), - dog kan naturligvis kun een ting ad gan-

gen lade sig gøre. Normal betjening af Ry station kan iøvrigt ske både fra den store central-kommandopost og fra en mindre kmp på selve Ry station, når en relæomstilller på centralposten betjenes.

I Ry slutter den dobbeltsporede bane, og man kan nu komme videre ad den ensporede ringbane, som passerer Ry. Kører man tilbage fra Ry kommer man på den ensporede ringbane først til Wexton (Wn), som har to spor med fast kørselsretning, og såfremt strækningen fremefter er fri, kan en omstilller for kørselsretning på den pågældende strækning omlægges, og udkørselssignalet går automatisk på KØR. Imidlertid skal først en perronafgangslampe tændes, før der kommer kørespænding på sporet og gennemkørsel af stationen uden stop kan kun finde sted, når perronafgangslampens betjeningsknap nedtrykkes og drejes til låset stilling.

Fra Wexton kommer vi til Bennerdorf, som også har to spor, men passerer først Bøgevang, hvor forbindelsesbanen til Ts støder til og denne bane er enkeltsporet såvelsom ringbanen. Fra Bf kommer vi til Ry igen, men nu fra den anden side og vi kører her ind på spor 3. Som ovenfor omtalt er det en ringbane, og vi kan derfor uden videre fortsat blive på ringbanen ved at køre videre ad spor 3 mod Wexton. Imidlertid kan ringbanen befares i begge retninger, d.v.s. vi kan i stedet fra Ry køre over Bf til Bg og videre til Wn og Ry, eller vi kan i Bg vælge forbindelsesbanen til Ry direkte.

Som tidligere nævnt kan der omstilles fra helautomatisk drift til halvautomatisk og omvendt og meningen er blandt andet, at man ved kørsel med een mand til at betjene både udendørs- og indendørsbanen, kan stille enten indendørskommandoposten (Ts) eller udendørskommandoposten til helautomatisk drift. Dette arrangement benyttes fortrinvis ved forevisning af anlægget for besøgende, når der ikke er tilstrækkelig med betjeningspersonale til stede.

Ved dette arrangement trykkes alle perronafgangsknapper ned i aflåset stilling, der vælges fast kørselsretning på ringbanen, således at hele anlægget inklusive Ts kommer til at fungere som en slags større ringbane, idet vendesløjfen på Ts benyttes. Der køres derefter som følger:

Terminus - forbindelsesbanen - Bøgevang - Bennerdorf - Ridgway - Merkelby - Terminus.

Før kørslen påbegyndes stilles retningsomstillerne på ringbanen, og sporskifter indstilles til den togvej, der skal benyttes, ligesom signalhåndtag stilles på KØR. Automatikken vil derefter selv sørge for togenes passage gennem anlægget.

Ved halvautomatisk drift kan der køres på forskellig måde, men normalt stilles stationerne Bg, Bf, Wn på automatisk drift hvad signalerne angår, medens perronafgangsknapperne betjenes, når togene skal afgang, medens stationerne Ry og My betjenes på almindelig måde, d.v.s. der stilles indkørsel, når et tog nærmer sig og der kan skaffes plads på stationen. I modsat fald må toget vente til der bliver et spor frit og indkørselssignal kan gives. Ligeledes sættes afgangssignal, når et tog skal afgang, og når signalet viser KØR, trykkes perronlampens afgangsknap ned, og der sættes derved samtidig kørestrom på sporene.

BP.

VIGTIG MEDDELELSE

vedrørende

MODELBANE - nyt

Fra nr.1/63 udsendes MB-nyt med 4 nr. pr. årgang og prisen bliver kr.13.00 i i abonnement for indland og kr.14.00 for udland. Løssalgssprisen for de nye kvartalshæfter bliver kr.3.25 pr. stk. incl. oms.

Abonnenter, hvis abonnement udløber med nr.5/63 betaler kr.16.00 ved fornyelse til og med nr.4/64. Hvis abonnementet udløber med nr.6/63 betales kr.13.- i fornyelse.

MB-NYT



En lidet kendt bane -

men ikke en lidet betydende.

Ikke en hensygnende bane, men derimod et aktivt og virksomt led i landets kystsikringsarbejder.

Vi er hermed i tankerne ved Jyllands vestkyst, og det er også her, vi i virkeligheden har været, og resultatet af dette virkelighedsbesøg skal vi nu høre om.

De har muligt som turist mødt disse smalle spor -785 mm- enkelte steder, idet muligheden foreligger fra lidt sydoest for Lodbjerg fyr i nord til ud for Fjaltring kirke i syd. Ikke ubrudt ganske vist men dog på den allerstørste del af denne strækning, og -det er det morsomme ved det- der hvor De fandt spor i fjor, er der muligvis ikke spor idag.

Et flygtigt spor altså, men et spor der, som De skal høre, endnu 100% kan holde lastbilerne ude fra sit arbejdsfelt.

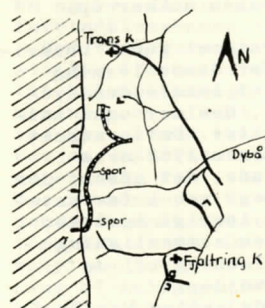
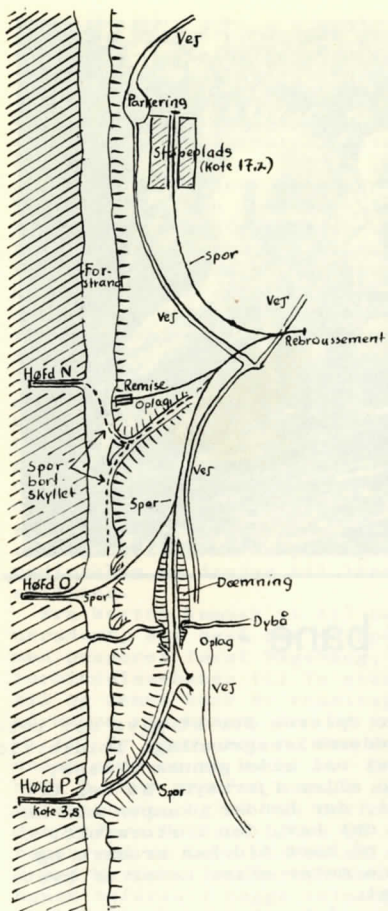
Den vestjydske natur og i særdeleshed havets enorme kræfter kan ikke beskrives, det skal kendes

eller opleves for at give det rette bedømmelsesgrundlag. Imidlertid ved vi vel alle gennem presse, radio eller fjernsyn, at der er noget, der hedder kampen mod havet, det hav, der i stormfuldt vejr på kort tid kan erodere og fjerne meter efter meter af kystlandet.

Der må her holdes igen med menneskelige midler, og det er blandt disse banen dukker op.

Hele banesystemet kunne beskrives, men fremfor denne løsning har jeg valgt at omtale den sydligste enklave, den der også kaldes Dybå-afsnittet. Dette afsnit var det i sommeren 1962 mest aktivt arbejdende, det afsnit der først og fremmest var i forreste frontlinie, og iøvrigt også det afsnit, der uden sammenligning havde givet anledning til de største jordarbejder.

På hosstående skitse kan De i store træk danne Dem et begreb om



Øverst: Her ses banens nære tilknytning til havet.
I midten: Jordarbejderne er partielt meget store.
Nederst: Ferring stationsplads med remiser og værksteder.

VANDBYGNINGSVÆSENETS SPORSEKTION VED TRANS - sommer 1962

den geografiske placering og om baneanlæggets udstrækning. De kan endvidere se, at der af alt det, der normalt hører til en bane, remiseanlæg, værksted, sidespor o.s.v., næsten intet findes. Grunden til disse mangler er imidlertid, at såvel spor som materiel er hjemmehørende i Ferring og er "langevejsudlånt" derfra.

Hvad der ikke fremgår af skitsen og kun delvis af billederne er de store terrænvanskeligheder, dette lille baneanlæg blev stillet overfor, og alene dette er i det flade Danmark nok til at gøre en industribane attraktiv.

Fra kote 3,8 ved arbejdsstedet på høfd P til kote 17,2 på støbepladsen skal der køres. Ganske vist skal denne stigning forceres med tom tog, men den er dog så stærk, at rebroussement har været en nødvendighed for at holde baneanlægget på et begrænset område. Et større sving ind i landet ville betyde flere ekspropriationer, derfor valgtes den foreliggende udformning. Normal maksimal stigning ved disse anlæg er 1:30. Ganske vist kan 1:25 være forsøgt, men det viste sig i praksis at være for stejlt. Her anvendes på stykket fra rebroussement til støbeplads (i kurve!) 1:28, altså lige i overkanten af det tilladelige.

Den øvrige strækning er ikke belejret med de helt store stigninger, men bl.a. har passagen af Dybå givet anledning til såvel bro- som dæmningsarbejde. Endvidere ligger banen i det sidste sydlige stykke i en dyb og lang udgravning, og som det anes på skitsen, der der også tidligere været tale om diverse udgravninger, der idag ses næsten i fuld udstrækning, f.s.v. som de ikke er fjernet af havet.

Rullende materiel findes i 2 udformninger, dels almindelige tipvogne, dels fladvogne til bloktransport (hver cementblok vejer 4½ t) og trækraften er fuldt motoriseret. Dampkraften sluttede i 1950, da det sidste af 6 damploko blev udrangeret.

Ferring afsnittet (hvorfra heromhandlede filial har lånt

2 stk. 4-tons traktorer samt 1 traktor ombygget til cementtransport plus vogne) er normeret med ialt 1 traktor á 7t, 2 á 4t, 1 ældre som reserve, 2 ombygget til rullende cementkanoner samt i dræsnings til persontransport.

Traktorenes litrering lyder enten på B eller D samt nummer, og bogstaverne er direkte betegnelse for arten - benzin eller diesel.

Sporet, ja det ærede vandbygningsvæsen er jo et sparsommeligt væsen, og sporet er derfor stykket sammen mange steder fra. Sidst er hos den nedlagte RØHJ købt såvel skinner som sveller. Begge dele er iøvrigt allerede i anvendelse, og de efter smalsporforhold relativt svære skinner giver en stabil kørsel.

Sparsommeligheden, ja, når De hører, at RØHJ's sveller koster ca. 6 kr. pr. stk., og at nye sveller i normal smalsporlængde koster 10 á 12 kr. pr. stk., så der De tanken omsat i praksis.

Sand er der selvsagt nok af, og dermed ballast lige ved hånden, men der bliver, hvor sporet lægges på græsbund, tilkørt nogen sandballast, der evt. holdes på plads af en græstørsvold ved svelleenderne.

Fast køreplan eksisterer ikke, og faste persontog som på visse af de nordlige banedele ej heller, men der er trods dette nok at se på, selv om eventuelle liebhavere må være indstillet på, at vejrets altdominerende rolle kan standse arbejdet i kortere eller længere tidsrum. Sarte er de vestjydske kystarbejdere ikke, men de færreste udensofns kan vurdere havets kræfter, hvis de ikke har set 4½ tons cementklodser, der er flyttet som var det træklodder. Dette kan man nemlig også blive stillet overfor.

Takket være velvilje og imødekommehed fra vandbygningsvæsenets side kom dette besøg i stand, et besøg der efterlod en dyb respekt for det store arbejde, der udføres, og for de enorme naturkræfter, der her tages livtag med.

Rail Mail

SUMMARY OF CONTENT

99 MODELBANENYT'er - 10 years anniversary of our magazine "Modelbanenyt". We started back in september 1952 with 2 sheets of paper and a drawing and now we have 36 pages in the magazine. We wish to thank everyone who has contributed to the publishing during the past years both readers and the staff here and institutions and firms from where we have got material and any kind of help in our work. We hope to be able to go on publishing the magazine for many years, but we have been forced to limit the publishing in 1963 to 4 issues because of the great work involved.

PAPMODELLER - Models made of cardboard has been dealt with here earlier (no.6/61), but here is given a few more hints for the modeller.

Nye standard personvogne litra B - New Danish standard passengercoaches class B as used by the Danish State Railways are here described and commented (delivery in spring 1964).

(continued on page 129)

AMC ANTWERP MODELSPoor CLUB has the pleasure in giving you a brief description of her actual and coming activities. AMC ANTWERP MODELSPoor CLUB, which started about 1.1/2 year ago, has now 75 members. Our premises are located in the Antwerp South station, where we have a big lay-out under construction which up to now has 10m x 14m. The club has also been placed under the Patronage of the Lord Mayor and the Council of the Town of Antwerp.

Works to following parts are almost nearing completion: a so called "Switzerland" part of the lay-out which has 4 stations, n.l. a central station for the extensive town, with 10 tracks, a smaller station with 4 tracks and a station with 2 tracks (small village station in the mountains). Besides, the fourth station is placed under the mountains and has about 20 tracks, enabling us to have complete trains changed, to test machines, etc.etc. We have also a very extensive shunting-yard with about 45 tracks, having an

output of about 250 wagons and 60 locomotives, All necessary accessories for automatic shunting have been foreseen and will be built in. Up to now we used several hundred meters of track, 75 pairs of switches 40 double crossings, 80 uncoupling ramps, etc. The tracks and switches are FLEISCHMANNmade. Besides, we still have to build about 50% of our lay-out, this latter part will include a model of the Antwerp harbour with her train-installations.

As rolling stock we actually dispose of (locomotives and wagons) FLEISCHMANN, Lilliput, Electrotren, Kleinbahn, Paya Hermanos, Long, Lionel Essex, Model die Casting, Woodhouse, Athearn, Varney, Penn Line, Tru-Scale, Triang, Hornby-Acho, Hornby Dublo, Piko, Tenshodo, Zuke Wegwerth, VB, Märklin, as well as self-building. Besides we dispose of material from Wiad, Preiser, Merten, Roskopf, Herpa, etc.etc.etc.

The most interesting point on the lay-out however is the new system developed by AMC and consisting in the independant and simultaneously operation of an unlimited number of trains, this by means of radioguidance. With this system it is not necessary anymore to have any blocks at all, nor do we need contact-tracks, switches, relais, and other accessories. It is indeed a fact that we can place several machines on a closed circle circuit, without any section, and that each locomotive can be guided independantly from the others. We believe this to be one of the most interesting steps in the model railroad field.

Besides, we also found a simple solution with regard to the lights of wagons and locomotives. These are now burning, even with a train at a standstill, and without diminishing their light by reduction of speed etc.

AMC would like to welcome anybody who wishes to enter the club, and is also at the disposal of anybody who wishes to correspond about model railroad matters. All further details will be given with pleasure at the following address:

AMC ANTWERP MODELSPoor CLUB.
Secretary general: BOGAERTS G.
Bisschoppenhoflaan, 342/344
Deurne (near Antwerp)
Belgium.

Tel. 03/35/27.84

(continued from page 128)

"HO-Hvidovre" - is a Danish HO-club building most of the things themselves. The club was founded in 1948 and especially its rolling stock is of excellent quality.

Vore læsere skriver - Letters from our readers - pictures showing stalled up steam-engines from the Danish private railway Aalborg Privatbaner.

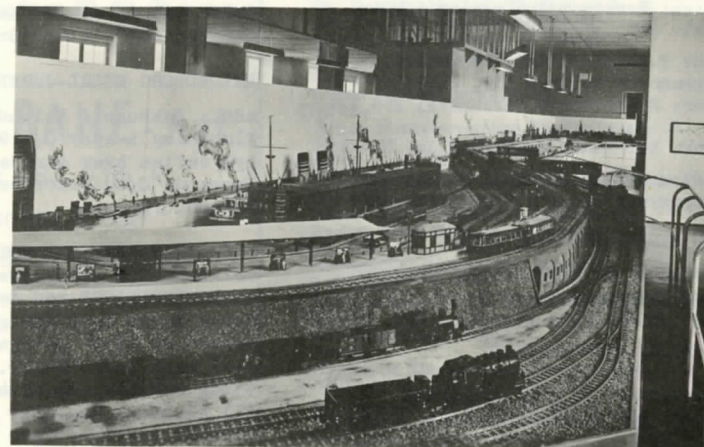
Løst og fast - News from Home and Abroad. - The MAN railcoach is an experiment to make a lightweight coach in a new way.

IX MOROP-kongres i Hamburg - The European model railway association held their congress in Hamburg this year with 294 participants from 13 countries. In the Hamburg museum of history the congress was opened and there is also situated the big gauge 1 layout which was greatly admired. Many interesting excursion were made and the arrangement was quite satisfying. Next year in Switzerland.

MÅNEDEDENS MIDTERSIDETEGNING : Layout of the month. This month GDS (private) M 3 - M 4 gasolin railcoach.

Københavns S-baner - The Copenhagen suburban railways - A historical article re the development of this electric railway system.

Til referatet af MOROP-kongressen: Et afsnit af Hamburg-klubbens imponerende anlæg i spor 1.



PRC's bane i Virum - A model railway in gauge 0 - indoor and outdoor layout owned by the editor. The construction of this layout started in 1943 and has been in operation until 1961.

En lidet kendt bane - A private industrial railway in Jutland - narrow gauge.

Bitterturnyt

William Bay: The Locomotives of the Danish State Railways. 142 s. A5, 57 fotos, 60 tegn., The Oakwood Press, Surrey. Indb. kr. 32,25. Fås bla. hos Haase.

Denne med længsel ventede bog har allerede været omtalt så meget, at yderligere anmeldelse synes overflødig. Men altså, kære læser, hvis De ikke allerede har hørt det: Bays afhandling om DSF's damplokomotiver er udkommet.

Bogen er om muligt endnu bedre end den tidligere udkomne privatbanelokomotiverne. Den er saglig og faldstændig, idet den medtager alt, hvad der til dato vides om samtlige typer fra ODIN til litra N. Men samtidig er den underholdende: Den engelskkyndige læser vil glæde sig over forfatterens causerende stil. Men også for den ikke sproglyndige vil denne samling af tegninger, fotos og data være prisen værd. Udstyret er udmærket, omend et par enkelte trykfejl ikke har kunnet undgås. Bogen er i modsætning til "Privatbanelokomotiverne" indbundet i læred - en god ting, for der vil blive slidt på den!

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".
Klublokaler: Nørrebro station.
Mødeaften: Første søgne mandag i hver måned kl. 20.

Formand: F.Hermind, tlf. Lejre 111.
Næstformand: V.Holtrup tlf. 717903.
Sekretær: E.Mikkelsen, Grønnevej 255, 10 Virum.
Kasserer: E.Lehmann tlf. ØB 3334.

Nye medlemmer kan optages. Henvendelse til ovennævnte eller i klublokalerne.

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, 20 volt jævnstrøm
Klubanlæg: DSB's rutebilgarager, Kilde mosevej 14,1.
Formand: Tommy Ørum, Strynøgade 15, st.
Næstformand: Arne Kirkeby, Pjentedamsgade 43, st.
Kasserer: Marius Nielsen, Munkebjergvej 47. tlf.117940. - Byggeaftener: Ti & To 19.30-23.00. Enkelte nye medlemmer kan optages. Henvendelse i lokalet.

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-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.16.00 + kr.8.00 for optagelsen i rubriken. (Andre nordiske klubber kr.25.-)

VED DE -

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

SÆRPRISER PÅ TIDLIGERE NUMRE AF MODELBANENYT!

1952	nr. 1, 4 à kr. 0,25 (1,00)
1953	nr. 2, 3, 8, 10, à kr. 0,50 (1,00-1,25)
1954	nr. 1, 2, 9, 10, 11, 12 à kr 0,50 (1,25-1,50)
1955	alle nr. undt. nr. 1 à kr. 0,75 (1,50)
1956	alle nr. à kr. 0,75 (1,50-1,75)
1957	alle nr. à kr. 1,00 (1,75)
1958	alle nr. à kr. 1,00 (1,75)
1959	alle nr. à kr. 1,50 (2,50)
1960	alle nr. à kr. 1,50 (2,50)

(priser i parantes angiver normalpris)

Obs!

I årgangene 1952, 53, 54, 55 er restoplaget meget lille, så bestil snarest. 1956, 57 og 58 har 12 numre i hver årgang, medens 59, 60, 61 o. s. v. har 6 numre.

MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056

Tlf. BYen 5703 (døgnvagt)

Obs!

Modelbane-Nyt kan også bestilles gennem Deres egen boghandler, for 16 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. Laursen, 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 16 kr., udland 17 kr. Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

KØBENHAVN:

København's Telefonkiosker samt
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Hovedbanegårdens Aviskiosk & Boghandel.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl Rom & Co.s Modeljernbaner A/S.
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.
BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.
Sport Hobby, Bygaden 2, Herlev.
Kiosken, Rybjerg Allé, Herlev.

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»), Evelyn Way, Cobham, Surrey.

FINLAND:

Rautatiekirjakauppa Oy, Helsinki.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Aura; Morbihan

ITALIEN:

«Ho-Rivarossi», Como.

NORGE:

Narvesens Kioskompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

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

NR. 6/1962 udkommer ultimo MAJ