

## Nu er det „læsetid“!

— Se vort righoldige udvalg i hobbylitteratur, hvoraf vi her vil fremhæve:

### TIDSSKRIFTER:

Miniaturbahnen . . . kr. 3.70 (16 nr. pr. år)	The New Model Engineer kr. 1.40 (ugentlig)
Eisenbahn . . . . . kr. 3.25 (12 nr. pr. år)	Ships & Ship Models . . . kr. 2.75 (12 nr. pr. år)
HO-Rivarossi . . . . . kr. 1.90 (6 nr. pr. år)	Model Aircraft . . . . . kr. 2.25 (12 nr. pr. år)
Loco Revue . . . . . kr. 2.50 (12 nr. pr. år)	
Model Railways News . . . . . kr. 1.40 (12 nr. pr. år)	
The Railway Modeller . . . . . kr. 2.00 (12 nr. pr. år)	<i>Atter på lager:</i>
Railroad Model Craftsman . . . . . kr. 5.00 (12 nr. pr. år)	<i>Den fremragende tyske modelbanebog</i>
Meccano Magazine kr. 1.00 (12 nr. pr. år)	<i>»Vom Spielzeug zur Modellbahn«</i> kr. 25.50

Ved forudbetaling  
husk porto!

**BENT PALSDORF**

*Speciale i hobbylitteratur*

Holmens Kanal 32  
BYen 5703

Åben: Kl. 10–17  
fredag 10–20

København K.  
Postkonto 53761

## HO Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad — bringer i letfattelige artikler med gode illustrationer mange morsomme idéer for modelbyggeren. Bladet — som udgives af »RIVAROSSI«, der fabrikkerer elektriske tog i HO — udkommer med 6 numre om året og er trykt på italiensk.

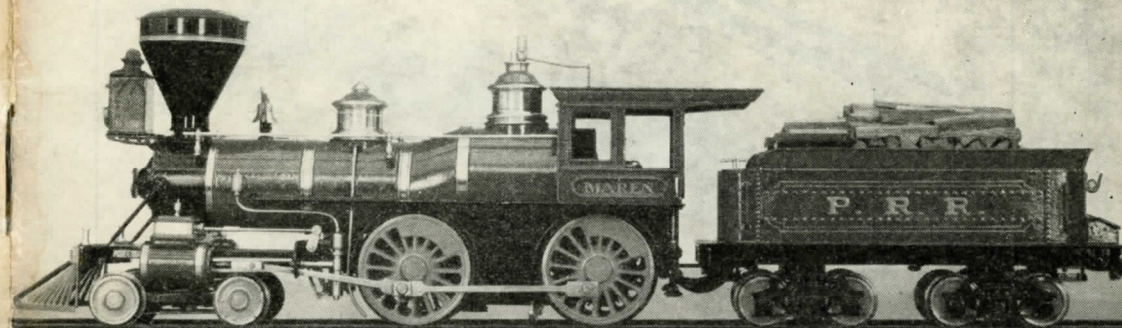
Pris pr. nr. kr. 1.90 — årsabonnement kr. 12.00  
Ældre numre (1954 / 1. — 2. — 3. — 4. — 5.)  
pr. stk. kr. 1.75

*Distribution:*

*Modelbane-nyt, Virum.*



# MODELBANE *Nyt*



1

5. ÅRGANG


JANUAR 1956

PRIS

150

# HOBBY CENTRALEN

## KØRER DE I SPOR HO

så er  det rigtige grundlag for at bygge et naturtro anlæg til rimelige priser. Vi har alt i skinner, gods- og personvogne, lokomotiver etc.

RIVAROSSO — det italienske kvalitetsmærke — føres også på lager. Både Rivarossi og Fleischmann anvender 2-skinnedrift og jævnrtr.

Også det svejtsiske BUCO-HO materiel er hjemkommet (3-skinnedrift)

Nysølvstiger i 6 forskellige typer. — Hjulsæt i pinollejer. Sporskifterelæer og -lygter i nøjagtig skala HO.

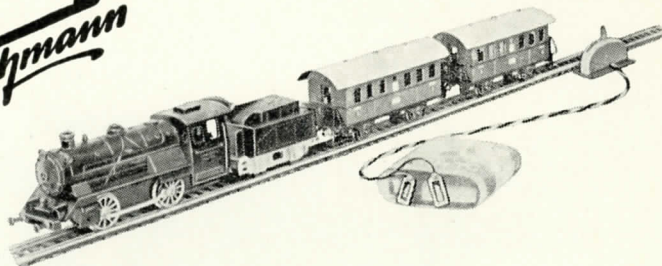
Kom hen og se hos

# HC

MØNTERGADE 10. — København K.  
Byen 5714 x

Prislister tilsendes mod  
40 øre i frimærker

(Provinsordrer ekspederes omgående)



**DEN STORE SUCCES** er ikke mindst batteribanetoget i spor HO, der drives ved hjælp af et almindeligt lommebatteri, — Og det kan både fartreguleres og køre frem og bak. Vi opgiver gerne nærmeste forhandler.

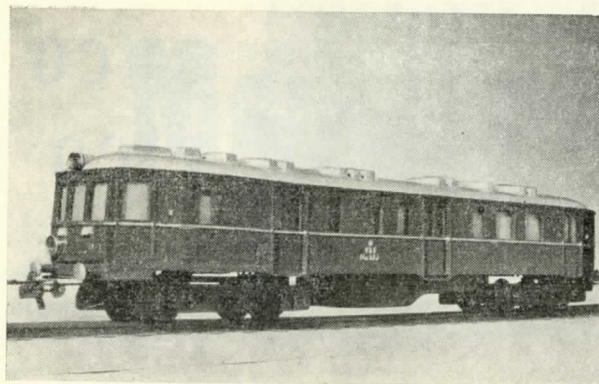
Generalagentur:

## NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 9117 - 9118



## Long

### Motorvogn Mo

SIDSTE UDGAVE af Mo-motorvognen med den nye perfektomskifter, som forhindrer »spring« ved skiftning af kørselsretning, er nu fremme i butikkerne. Motorvognen har frontlys i begge ender, som skifter automatisk med retningen, nylonkardan og nylontandhjul

kr. 126.50

Long Skotterupgade 5 — København N.  
Telefon Taga 2440 y — Taga 3158 u

## Interesserer De Dem for rigtige jernbaner?

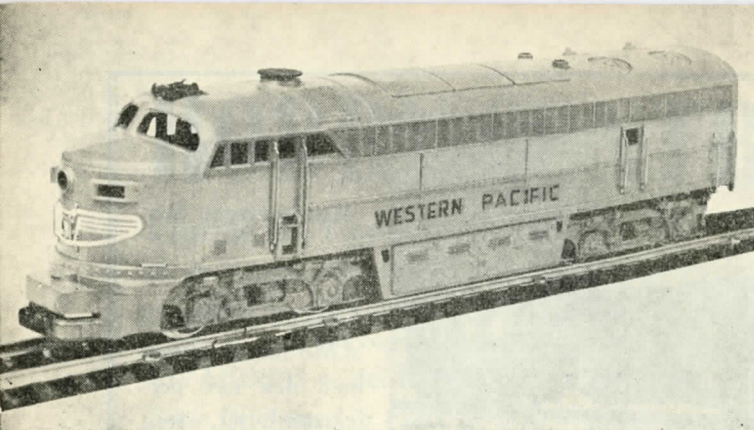
Ja, det gør vel de fleste rigtige modeljernbanefolk, men derfor vil vi også gøre Dem opmærksom på det engelske EUROPEAN RAILWAYS.

EUROPEAN RAILWAYS omfatter alle europæiske jernbaner med lige stor interesse, og De finder i dette lille fint udstyrede blad såvel artikler fra Skandinavien som fra f. eks. Frankrig og Italien.

Bladet udkommer med 6 numre om året (1. februar, 1. april, 1. juni o.s.v.) og koster pr. nr. kr. 1,75 (+ porto) — årsabonnement kr. 10.00.

Agentur for Danmark:

Modelbane-nyt, Kongevejen 128, Virum.



## BUCO PICO

*Fleischmann*

# HO RIVAROSSO

*-specialforretning*

„FRITIDSBUTIK“ Nygaardsvej 21 — RY. 9940  
(Sidevej fra Østerbrogade 137).

## MODEL & HOBBY,

Løvstræde 2 (v/ Købmagergades posthus) By. 3010.

Elektrisk Tog komplet for 73,00 Kr.

*I Tilbehør for enhver Modelbygger kan nævnes:*

Loddekolbe, 80 W. 220 Volt ..	14.85	El-Sporskift f. 2-skinne-drift ..	28.00
Fryolux, Loddepaste .....	7.50	<i>Stort Udvalg i Broer:</i>	
Craft-Tool, fineste Hobbykniv		125 cm l. for Vejovergang ...	4.85
m. 3 forsk. Blade .....	5.40	175 cm l. for Baneoverkørsel	9.80
Lysmast 20 Volt .....	4.25	25 cm l. m. Gelænder .....	2.50
Perronlampe .....	6.60	Samme for Dobbeltspor .....	3.55
do. dobbelt .....	9.90	Rigt ill. Hovedkatalog m. Løs-	
Modelrailroading, amr. Bog		dele, Diagrammer, Spor-	
(380 S.) om alt i Selvbygger-		anlæg etc.....	1.50
arbejder rigt ill. ....	4.75	Rivarossi El-Togsæt: Loko, 2	
Joto-Flex Skinner; flexibel		Vogne, Skinner, kører i	
Maatte m. Skinner pr. m. ...	4.85	maanedsvist på Element	
El-Sporskift f. 3-sk. Long ....	31.50	(4,5 Volt) komplet.....	88.00
Perron i Løsdelsæt; Bænke,		Lokomotiv-Samplesæt	
Tag, Bund og Støtter 30 cm l.	3.75	2 skinnedr. ....	56.00
2 Sæt kan sammensættes til een lang.		Motorvogn f. 2-skinne-dr, Piko	67.50

For Terrainopbygning giver vi Dem kyndig Vejledning, og Hjælpemidler føres i stort Udvalg: Smuld i alle Farver pr. Pose 40 og 75 Øre, Buske pr. Pose 1,25, Træer fra 45 Øre, Telefonmaster fra 25 Øre o.s.v., o.s.v

# Modelbane<sup>-nyt</sup>

*Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder*

SKANDINAVISK MODELBA NEBLAD

5. årgang

Januar 1956

Nr. I

## BÆNKEVOGNE

*Ved Svend Jørgensen.*

I vore bedsteforældres tid var det ikke ualmindeligt, at såvel statsbanerne som privatbanerne, under højtrafik benyttede „bænkevogne“. Det risikerer man her i landet ikke længere; men det forekommer bl. a. i Norge endnu.

Bænkevogne er, eller var, almindelige gods- eller pakvogne, som var indrettede således at løse træbænke hurtigt kunne anbringes i vognene, når det var nødvendigt, og ligeledes hurtigt kunne fjernes, når man ønskede at bruge vognen til dens egentlige formål.

Bruger man øjnene godt i dag kan man være heldig at finde enkelte gamle bænkevogne, der nu bruges som godsvogne. For eks. overtog D.S.B. fra S.F.J. i 1949 nogle stykker, hvoraf en enkelt kører endnu, medens resten er udrangerede. S.F.J. havde i sin tid 17 stk. med numrene 129

—145 og litra J. nr. 129 og 130 var bygget af Scandia i 1899 og havde i den ene ende åben platform med overgangsbro og i den anden ende lukket platform med sidedøre, her var bremsekupe. I vognene kunne indrettes 32 siddepladser. I vognsiderne var der dobbelte fløjddøre; men de benyttedes kun når vognene kørte som pakvogne. De havde 3,66 m akselafstand, bundflade 15 m<sup>2</sup>, taravægt 8700 kg og lastevne 6000 kg. De øvrige vogne, nr. 131—145 var bygget så sent som 1910—11 ved Scandia og Arløf. De havde ingen endeperroner og adgangen for passagererne skete her ved 2 døre i hver side mellem fløjddøren og vogn gavlen. Vognene havde udvendige løbebrædder i hele deres længde, og der kunne installeres 34 siddepladser i dem.

Samtlige vogne var forsynet med varme og vacuumledninger og nr. 129 og 130

## VORT FORSIDEBILLEDE

viser en amerikansk »OLD TIMER« i spor O bygget af en dansk modelbygger hr. Lyngkilde. Vi henviser iøvrigt til artiklen inde i bladet.

samt nr. 141 og 142 havde automatisk vacuumbremse, resten derimod kun skrue- eller håndbremse. Belysningen foregik med petroleumslamper. Når vognene benyttes som pakvogne måtte der, ifølge reglementet ikke befordres syrer eller kreaturer i den og ej heller sten. - Det reglement blev vist ikke altid overholdt. — Nr. 131—145 lastede 7,5 tons, havde 17,8 m<sup>2</sup> bundflade, 4,2 m akselsafstand og taravægt 7950 kg eller 9140 kg, alt efter hvilken bremse de var forsynet med. Den eneste af disse vogne, der kører endnu, er J — 129, nuværende Ha 36801, og den må endda kun benyttes på fynske sidebanetrækninger, står der på den. O.K.M.J. har iøvrigt haft en del, og har enkelte endnu af samme type som J — 131 — 145, og bygget nogenlunde samtidigt, dels hos Scandia, dels hos Arløf. Alle disse vogne var røde med sorte gavle og gule trærammer om vinduerne; enkelte af dem er dog senere blevet malet grågrønne. Nogle af vognene havde luftventiler på taget (andre fik frisk luft gennem revner i gulvet og lignende steder). H.H.J. har en vogn af samme type stående i Odder, og den har både bænke og vinduer endnu, hvilket må siges at være en sjældenhed. Den har lira S, nr. 201 og er rødmalet, også på gavlene. — Alle disse vogne er udvendig beklædt med trælister magen til alm. personvogne, dog ikke teaktræ, men fyrretræ.

Af en helt anden type er f. eks. O.H.J.s vogne, Qa 301—304. Det er små vogne med 3,8 m akselsafstand, bundflade 15,3 m<sup>2</sup>, taravægt 8060 kg og lasteevne 10 tons. De er bygget efter Q-vogns princip; men med T-jernstolper i stedet for træstolper. Desuden har vognene åbne endeperroner i begge ender. De har skruebremse og store lemme i de fire felter i siderne, foruden i de dobbelte fløjddøre. Disse vogne er også rødmaled. De kan af

og til ses i København; men bedst på O.H.J.s egne linier.

H.P. har et par vogne, G 73 og G 74, der ligner O.H.J.s noget; men de er lidt større og har træstolper i stedet for T-jern. Desuden har de kun vinduer i hverandet felt samt i fløjddørene. De er bygget af Scandia i 1913, laster 12,5 tons, har akselsafstand 4,20 m og bundflade 16,3 m<sup>2</sup>. Farven er nærmest gulbrun.

L.J. har en enkelt vogn af samme type, blot et nummer større. Den har fire felter på hver side af døren, i stedet for 3 som H.P.'s.

Endelig er der V.V.G.J., der har en meget særpræget type; den ligner nærmest en alm. PF-vogn med soltag, idet taget hviler på T-stolper, som er ført op over vognsiderne (højde som PF) i højde med alm. vogntage. Tanken med denne type har sikkert været at bruge den til torvetransport i den daglige drift. Her måtte passagererne kravle op i midten ved fløjddørene; og så må vi jo håbe, det har været godt vejr!!

De er bygget ved Scandia 1917 og har litra F og numrene 51—61. De laster 12,5 tons, vejer 6,5 tons, har 17,5 m<sup>2</sup> bundflade og 4,20 m akselsafstand.

Til slut skal nævnes, at også D.B.J. har haft bænkevogne, og sikkert mange flere privatbaner, end de her nævnte eksempler.

Som alm. kendetegn på forhenværende bænkevogne kan nævnes de lange bløde personvognsfjedre, ofte med hjælpefjedre, og skodderne for vinduerne indvendigt. Kun ganske få vogne kan i dag ses med vinduer.

#### Har De noget De vil sælge?

Så benyt vore rubrikannoncer  
Det er jo netop de mennesker,  
som De ønsker at få i tale, der  
læser dette blad.

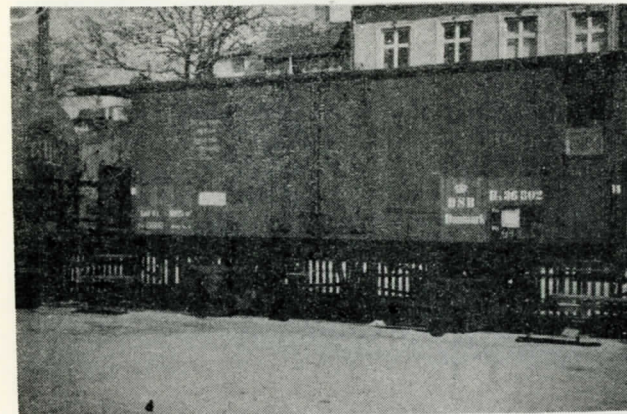


Fig.1. J nr.130 - bænkevogn. De gamle numre og litra kan endnu ses under malingen. Farven er grågrøn.

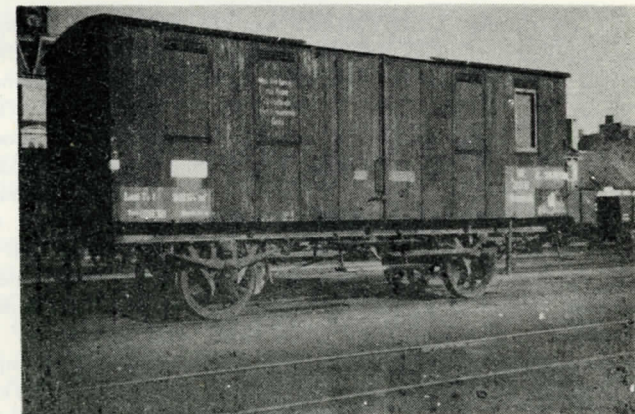


Fig.2. Ombygget bænkevogn fra Sydfynske Jernbaner(1951).

Påskriften lyder: "Maa ikke læsses med Kvæg ildelugtende eller tilsmudsede Gods".

## Bitteraturnyt

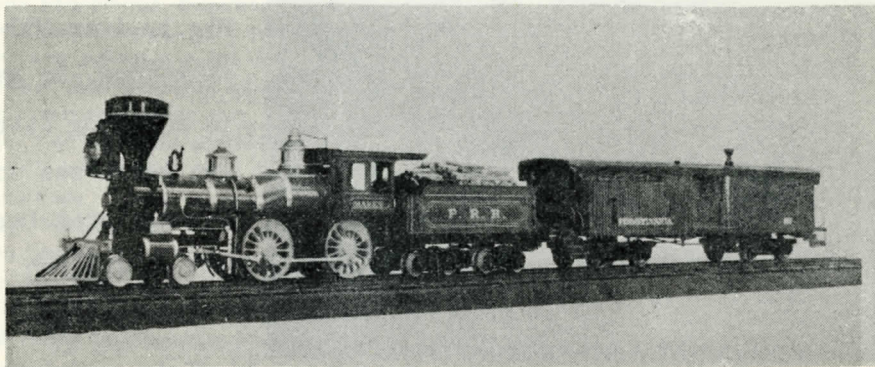
### DER MODELLEISENBAHNER

hedder det østtyske modelbaneblad, som måske allerede nogle af vore læsere tidligere har stiftet bekendtskab med. Dette udmærkede blad i format A 4 er nu også

i handelen herhjemme, og prisen kr. 1,75 er meget overkommelig. Bladet udkommer hver måned og bringer i hvert nummer en række virkelig gode bygge- og konstruktionsbeskrivelser, som er næsten lige så grundige som det nu afdøde Modell Eisenbahn Bau. Bladet er også alsidigt med hensyn til sporvidder, idet man ikke ensidig holder sig til for eks. spor HO, men ligeså gerne bringer artikler om spor TT, O, 1 og andre sporvidder.

## EN AMERIKANSK OLD-TIMER

Ved oberstløjtnant A. V. Arendrup



De amerikanske OLD-TIMERS har altid appelleret til min fantasi og bortset fra det maleriske og romantiske indtryk, de har fremkaldt, har de tillige fordelen af på mange punkter at være længere fremme end de europæiske tog fra den samme periode.

Da Edwin P. Alexander's to bøger IRON HORSES og THE PENNSYLVANIA RAILROAD udkom, skærpedes min interesse, således at jeg fik min ven hr. A. Lyngkilde — som i sin fritid er en virkelig fremragende modelbygger — til at tænke alvorligt på at bygge en 4-4-0 „amerikaner“.

Vi diskuterede mange typer og bestemte os for perioden omkring 1865 med den store „Ballon-Smoke-Stack“ som værende den rigtige. Det lykkedes os at få nogle dele fra USA, men desværre svarede de ikke til dansk standard for spor 0 = 1:45, så hr. Lyngkilde besluttede sig til kun at anvende et klokkestabel-sæt fra firmaet Great Western Model Locomotive Works og nogle støbte dele til lokomotiv- og tenderbogie fra Edwin P. Alexander. Resten lavede han altsammen selv.

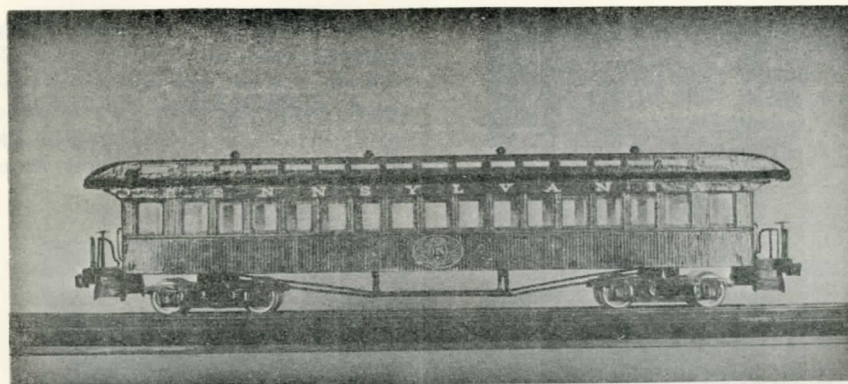
Jeg begyndte på vognene, som jeg fandt udmærkede tegninger til i MODEL RAIL-

ROADER, årgang 1948. Samme tidsskrift offentliggjorde i 1950 to artikler om borgerkrigens lokomotiver, hvoraf vi valgte Virginia & Truckee Railroad's lokomotiv GENOA som model.

Vognene: 1 bagagevogn, 1 kombineret rejsegods- og personvogn og to personvogne blev lavet i 1949—50 af 1 mm plywood, skåret ud og limet sammen for sidernes vedkommende og med massivt tag og gulv, men uden „indmad“, såsom kupeer og lign.

Bogierne er nøjagtig ligesom de danske træbogier fra 90'erne, som fås i støbegods herhjemme. Kun hjulsættene er amerikanske. Endeplatformene er lavet af messing med pålodedde bremsenhjul fremstillet af hjul fra gamle vækkeure, drejet til, så de passede og lakeret sorte. Lakeringen iøvrigt er holdt i „teak“, da vi ikke kunne få fat på noget farveskema til køretøjerne, bortset fra et til lokomotivet, som var fra BALTIMORE & OHIO RR. Vi brugte det og kaldte hele toget PENNSYLVANIA til ære for hr. Edwin P. Alexanders bog om The Pennsylvania R.R., hvorfra vi kopierede nummerpladerne på vognsiderne, som er graveret i messing.

„Buck-eye“ koblingerne er støbt her ef-



ter en model og gjort fjedrende — som vist på billedet — ved hjælp af en aflang slide og en 1 mm fjeder split.

Lokomotivet, som bærer min kones øgenavn, er så afgjort den mest interessante del af toget, og på grund af den rigdom af detaljer, som det er forsynet med, har det taget hr. Lyngkilde cirka 1200 timer at konstruere det.

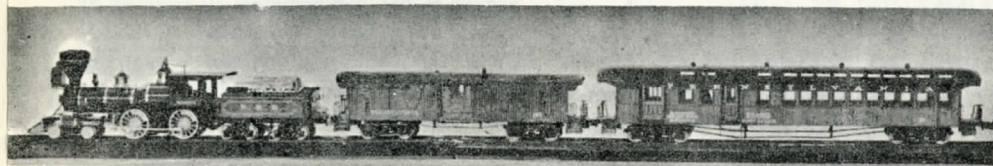
Motoren er cylindrisk og ret lille med en diameter på kun 30 mm. Den arbejder på 12 volt jævnstrøm og er anbragt i den cylindriske del af kedlen lige oven over den styrende drivaksel og styringen. Der er lige akkurat plads til „røggeneratoren“ i røggabet foran på maskinen. Udvekslingen fra motoren til drivhjul er 1:16 og indbefatter et svinghjul. Alle tandhjul m. m. er hjemmelavede på en specielt konstrueret maskine.

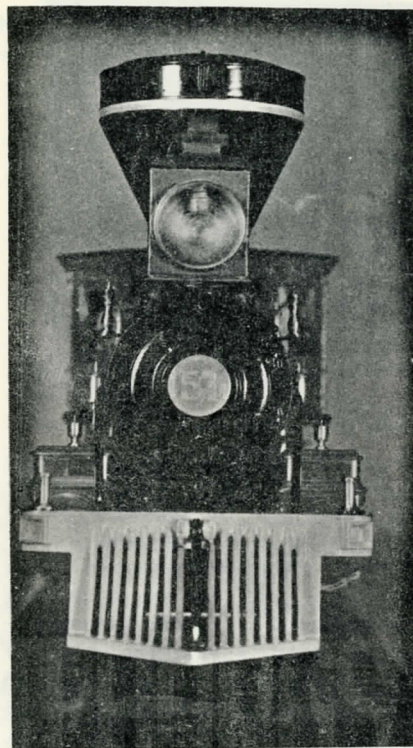
Røgagregatet bruger cedertræsolie som brændstof og giver en meget realistisk effekt, da den begynder at arbejde næsten

samtidig med, at hjulene begynder at dreje rundt. Dette agregat er hr. Lyngkildes egen konstruktion drevet af en dobbeltvirkende pumpe med en slaglængde på 10 mm og trukket af en krankaksel forbundet med hovodmotoroverførslen. Den frembringer 3 „puf“ for hver omdrejning af drivhjulene. 4 „puf“ ville hæmme motoren for meget. I virkeligheden bruger dette temmelig lille lokomotiv — ca. 35 cm fra kofanger til tenderkobling — lige så mange ampere som min store L.M.S. PRINCESS ELISABETH, der trækker 9 store tunge personbogievogne.

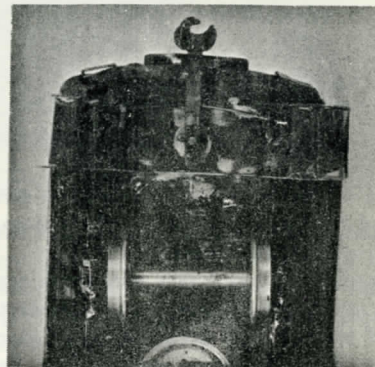
Lokomotivet er forsynet en fuldt virkende Stephenson's styring af stål. Eksentrikerne har rigtige gaffelender til styringerne. Endvidere sættes styringen automatisk i den rigtige position samtidig med motorens omstyring. Med styringen i midterstilling er strømmen til motoren samtidig afbrudt.

Kobbel- og forbindelsesstænger er lavet





tor drejet af aluminium og poleret, og lygten brænder også, når maskinen står stille, ved hjælp af et batteri i tenderen. De lavt liggende vandfødeledninger, der løber ned bagved drivhjulene, måtte desværre udelades på grund af tvangskinnerne på anlægget.



Lokomotivet er malet „indian red“ med „vermillion“ på de indvendige rammer, aksler og hjul samt båndet rundt om skorstenen, — og der er masser af blank messing!

Brændet i tenderen kan tages af og skjuler et rundt batteri til frontlygten plus et relais, som styrer samme frontlygte, når motorstrømmen er afbrudt.

★

## INDUSTRI-nyt.

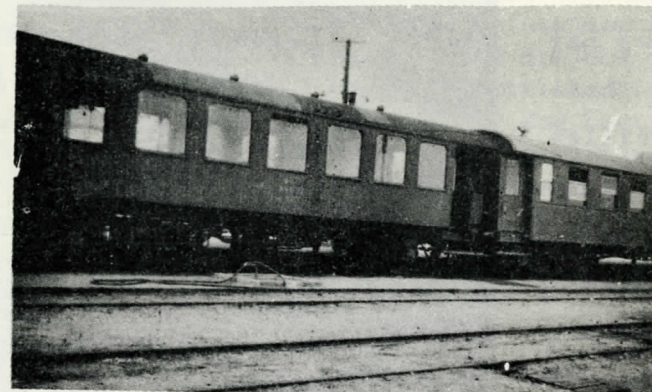
### SHIDROCELL

hedder et nyt hjælpemiddel til bygning af modelbanelandskab, reparation af model-fly o. lign. Shidrocell opløses i vand og kan derefter modelleres eller påsmøres uden større besvær. Fås i hobbyforretningerne. (Se annoncen andesteds i bladet).

af stål og forsynet med fosforbroncelejer; dette er også tilfældet med aksellejerne og lejerne for tandhjul og overførsler. Drivhjulene er af støbejern og meget naturtro, bogiehjulene er drejet af blødt stål. Drivhjulene er affjedrede, og dette gælder også bogierne, som tillige er ekvilibreret. Iøvrigt er både lokomotiv og tender lavet af messing. Undervognen på tenderen viser boltehoveder og møtrikker som på prototypen. Endvidere er vinduerne forsynet med ruder.

Hele overdelen af lokomotivet kan let tages af, når maskineriet trænger til eftersyn og justering. Frontlygten har en reflek-

**Vi bygger**



denne gang en af DSB's ældre vogne, nemlig ovenstående CXM. Vi bringer ikke nogen byggebeskrivelse hertil, idet vi overlader det til læserne selv nærmere at udforme de på tegningen viste detaljer (eventuelt på grundlag af vore byggebeskrivelser i tidligere numre). Dog skal bemærkes et par enkeltheder: Vognen er forsynet med specielt udformede åbne endeperroner - vognsiderne er ikke ens, idet der kun er lille vindue på den ene side - og sluttelig bemærkes de for denne vogntype karakteristiske store type aksellejer med dobbelte fjedre. God fornøjelse med bygningen.

OBJ.

### TIPS VED BYGNINGEN AF TGC'eren FRA DECEMBER-NUMMERET (HO)

Denne vogn, der er så simpel i sin opbygning, er forholdsvis nem at binde an med selv for begyndere i hobbyen, men netop derfor bør man gøre noget ekstra ud af bygningen.

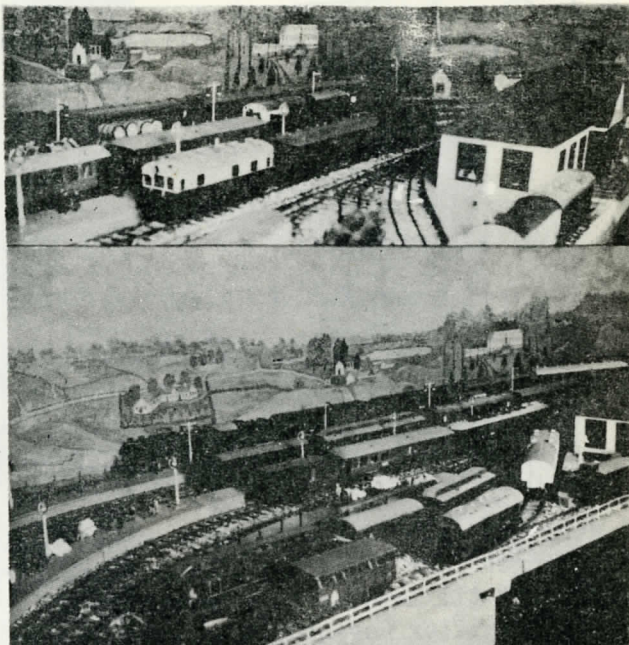
Selve vognrammen består af U-jern på højkant. Da det ikke er alle steder, man kan få disse i så lille størrelse, kan man enten lodde nogle messingstrimler sammen eller benytte en nedfilet skinneprofil. Sidstnævnte er det nemmeste, men fligene bliver uforholdsmæssigt tykke og af forskellig størrelse.

(fortsættes side 9)

### EN AF VORE LÆSERE --

i Brønshøj har sendt os hos-stående billeder fra sit anlæg i spor 0, som omfatter i rullende materiel alene 60 vogne og 13stk trækraft, samt 110 m spor.

Hr. Poul Nielsen har bygget det hele selv.



Byskov station i kælderen har 4 perronspor.

### VORT SMERTENSBARN --

er for tiden den allerede i flere numre annoncerede byggebeskrivelse til P-maskinen, som vi må bedrøve læserne med, at vi heller ikke i dette nummer kan bringe. Vi håber dog meget, at det vil lykkes i næste nummer.

red.

### I MINIATURBAHNEN

har vi fundet vedstående forskellige idéer til at fremstille døre og vinduer til sine modelhuse. På de tre første skitser ses princippet i fremstillingen, og det skulde derefter ikke være vanskeligt at fremstille de afbildede typer.

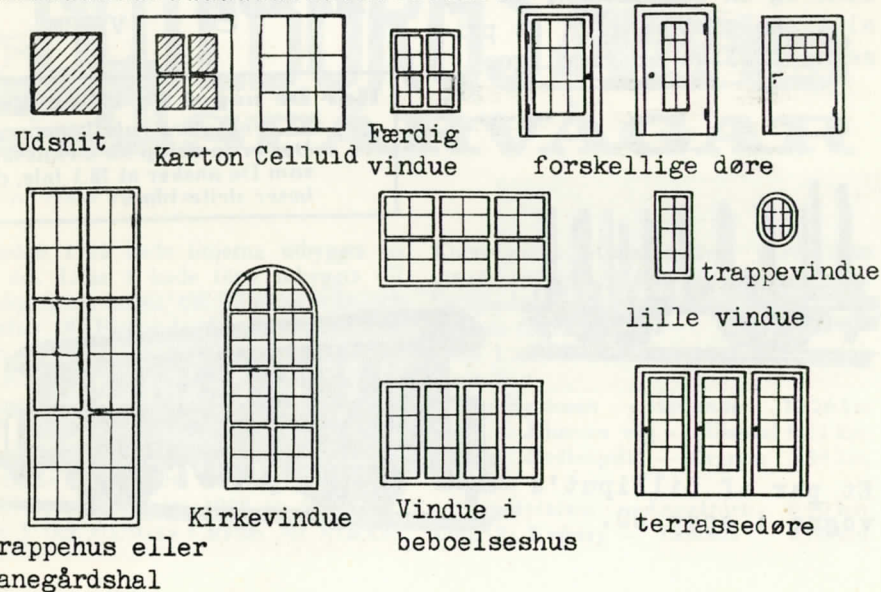
### T I P S - (fortsat fra side 7)

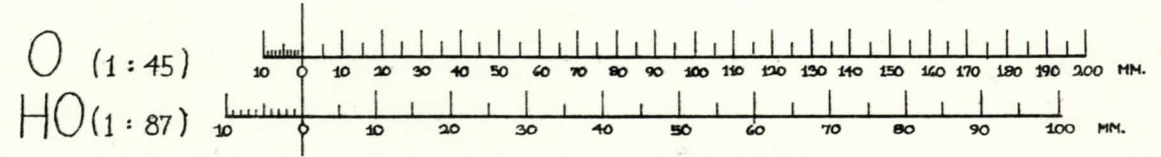
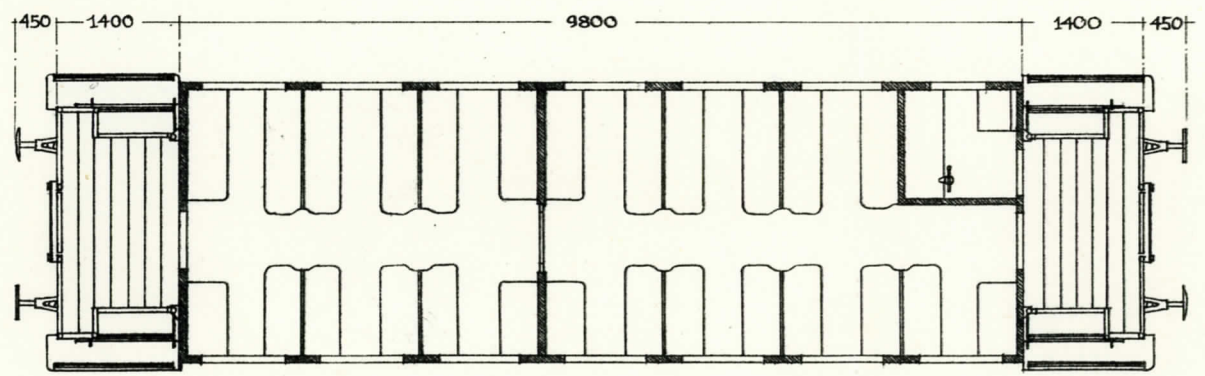
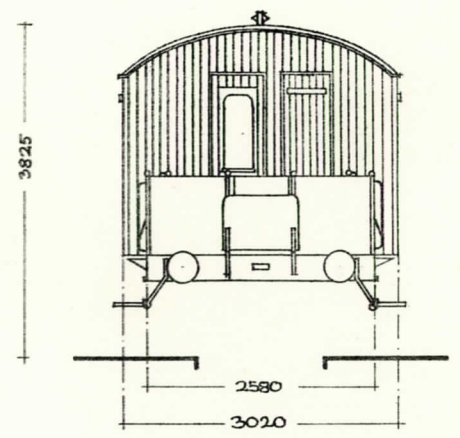
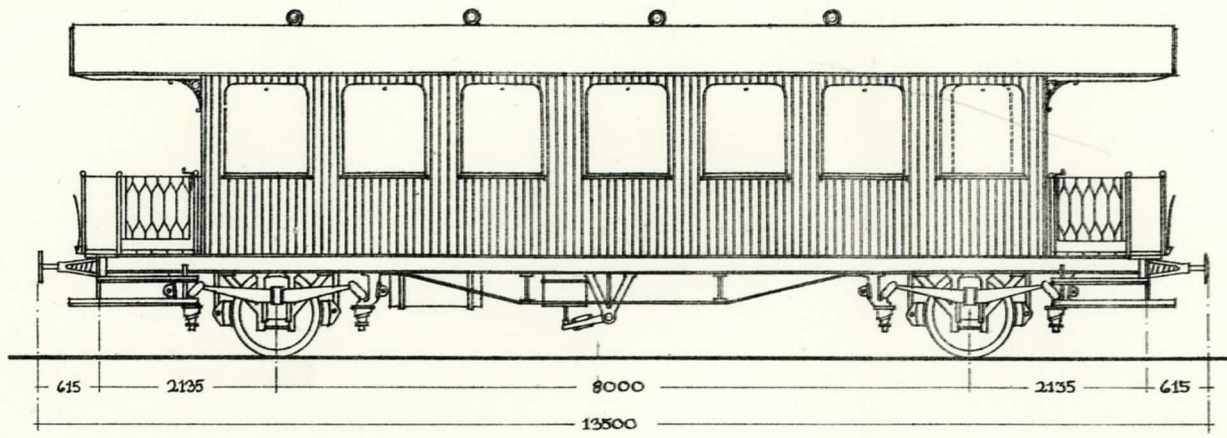
Dette kan afhjælpes lidt ved at sætte den tykkeste op mod vognbunden, hvorved man ikke lægger ret meget mærke til den. Laves også pufferplankerne i metal, lodder man hele undervognen sammen, idet man samtidig sætter to stk. afstandsstykker imellem vangerne til fastgørelse af boggiernes drejetappe. Disse kan købes færdige. Firma "Rivarossi" fremstiller en meget fin godsvogsbogie med fjedrende ophæng. De er dog ikke helt magen til de på tegningen viste, idet denne har spiralfjedre, i modsætning til de danske bladfjedre; men det kommer an på En selv om man vil overse denne detalje mod at få en ellers tip-top bogie. Man kan endvidere selv hjælpe til på udseendet, ved at fæstne en bremsestang til siden som vist på tegningen.

Vognkassen laves af 1 mm krydsfinér, hvori man efter tegningen ridser brædder. Siden består egentlig af 6 om et vandret hængsel nedklappelige låger. De dobbelte lodrette streger angiver hængslernes placering. Disse kan laves af karton og limes på. Støtterne er U-jern, men kan udføres af 1,5 x 1,5 m/m krydsfiner, der limes på undervognen.

FARVER: Vognkasse - rødbrun, Undervogn - sort, Påskrift - hvid, Adressetavle - sort.

\*\*\*\*\*





DSB	TOAKSLET PERSONVOGN LITRA	Cx 4514-4516	MODELBANE-NYT	TEGNET : 20. 11. 55	SKALA HO
	BYGGET AF "SCANDIA" 1923	Cxm 4502, 4503-4513, 4517-4520			



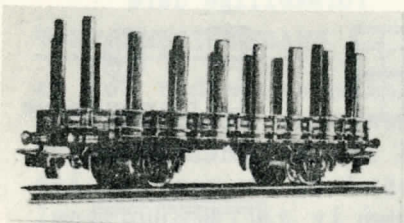
# Industrinyt

## ØSTRIG

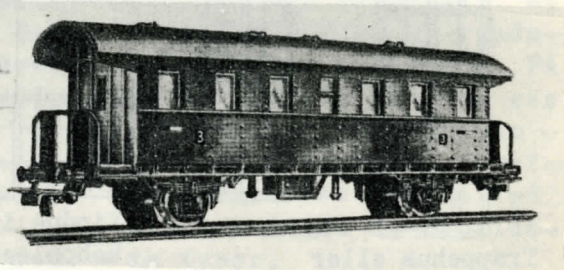
Det østrigske firma LILLIPUT er ved at komme frem herhjemme og får det succes, så er det absolut fortjent, thi det er virkelig nydelige modeller til modelbaner i H0 og sortimentet er allerede temmelig stort. Dette omfatter i lokomotiver både damp-, el- og diesellok, samt virkelig i skala fremstillede person- og godsvogne, fortrinsvis i plastikstøbninger men fint detailleret.

Vi viser her en af godsvognene og en personvogn. - Til slut skal det nævnes, at priserne tillige er rimelige.

BP.



Et par af Lilliput's vogne i spor H0.



## ET STORT UDVALG

i LILLIPUT

finder De hos

**BAUCH - Aaboulevarden 40  
København N. - NOra 778  
\*\*\*\*\***

Interesserer De Dem for

**SKALATRO MODELLER ?**

Så skriv efter vort katalog over H0 og O modeljernbaner fra EDWARD EXLEY Ltd., -det er skalamodeller i klasse **A**

Prisen for kataloget er 2,- som kan indsendes i frimærker til:

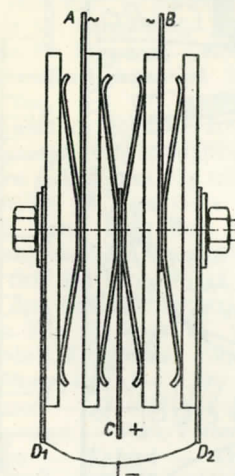
**»BP-tog«** Postbox 26  
VIRUM

### Har De noget De vil sælge?

Så benyt vore rubrikannoncer  
Det er jo netop de mennesker,  
som De ønsker at få i tale, der  
læser dette blad.

## HVORDAN FORBINDES

ENSRETTEREN ?



Efter at mange modelbanefolk nu er gået over til at køre Deres tog ved jævnstrøm istedet for ved vekselstrøm er det blevet aktuelt at kunne få en løs ensretter til sin transformator. De fleste udenlandske firmaer fremstiller sådanne, men de er som regel alt for dyre i forhold til dem, man kan få til for eks. radio- og telefonanlæg. En passende ensretter til toget på ca. 1,5-2,5 ampère kan købes for en snes kroner - opgiv spændingen til ca. 12-20 volt.

Tegningen her viser da, hvorledes en sådan ensretter skal forbindes. A og B føres til kørestrømsudtaget på transformatoren, D<sub>1</sub> og D<sub>2</sub> forbindes og føres til den ene af skinnerne og C til den anden.



Ved Hans Josefsen

Sedan 1923 hade linjerna utbyggts en hel del. Linje 3 hade först utbyggts till Stadsgränsen sedan till Klintens väg och därefter till Härlanda. Linje 4 utsträcktes från Getebersäng till Elisedal 1926 samt till Klintens väg åt andra hållet. Sträckan Långedrag — Saltholmen som till 1926 varit enkeltspårig gjordes dubbelspårig till hugnad för trafik och allmänhet.

Mellan Korsvägen — Örgryte, Sankt Eigfridsplan, byggdes 1929 en linje, som linje 5 fick trafikera i stället för sträckan

Korsvägen — Getebersäng. 1929—1930 utsträcktes linje 7 från Kapellplatsen till Guldhedstorget. 1930 sågo linjerne således ut som följer:

Linje 1 och 2: Samma som förut 7,40 km.  
Linje 3:

Stadsgränsen — Härlanda 10,26 km

Linje 4: Klintens väg — Elisedal 9,41 km.

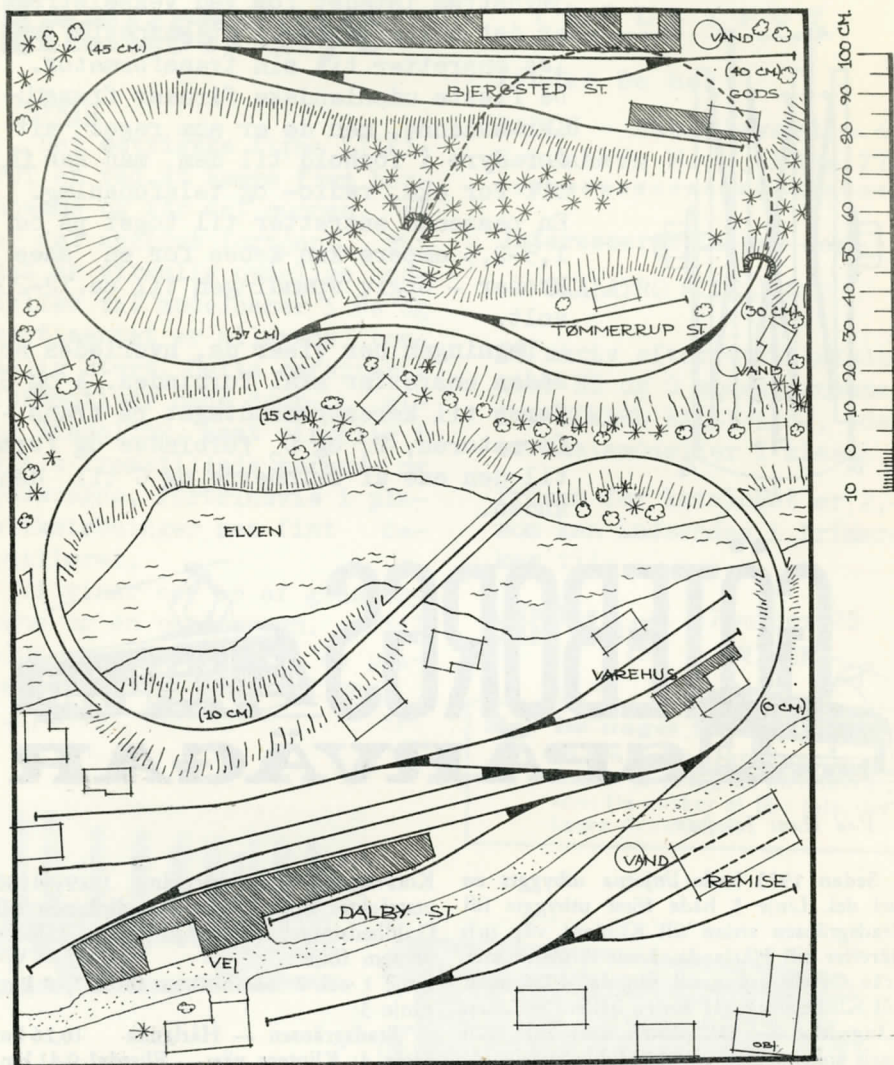
Linje 5: Redbergslid — Örgryte 5,34 km.

Linje 6:

Linnéplatsen — Änggården 0,90 km.

Linje 7: Kviberg — Landala 8,00 km.

## MÅNEDENS SPORPLAN



**PLAN 30:** VI VISER HER EN DECIDERET BERGEANE ANLÆGGET MÅLER 2x2,65 M. DER ER TÆNKT ANVENDT SMALSPOR ET MATERIEL MED SMÅ TENDERLOK, MEN DER ER IKKE NOGET I VEJEN FOR AT LAVE BANEN NORMALSPOR ET. MINDSTE RADIUS: 40 CM.

Linje 8:  
Drottningtorget — Mölndal 7,13 km.  
Linje 9:  
Järntorget — Saltholmen 9,37 km.  
Linje 10: Bangatan — Gårda 4,17 km.  
Linje 11: Majorna — Korsvägen 5,80 km.  
Medelhastigheden på linjerne var 14,5 km/tim.

Under de följande åren ha många in-  
dragningar och utvidgningar gjorts. Ring-  
linjen gick samma väg till år 1940, da den  
kom att gå över Göta Älv till Lundby  
egna hem. 1948 fick den ett riktigare  
namn, nämligen Lundby — Slottsskogen.  
Så fick den heta och gå till 1 aug. 1954,  
då den fick helt ny sträckning samtidigt  
som linje 2 drogs in. 1955 har således  
gamla „Ringlinjen“ följande sträckning:  
Brämaregården — Lille Torget — Vasa-  
platsen — Slottsskogen över Annedal —  
Järntorget — Park-Viktorigatan — Vasa-  
gatan — Valand — Drottningtorget —  
Vidkärr — Drottningtorget — Valand —  
Slottsskogen över Järntorget — Vasa-  
platsen — Lille Torget.

## Kender De The RAILWAY MODELLER ?

Hvis ikke, så skriv ef-  
ter et prøvenummer. De  
sender blot kr.2,20 til  
nedenstående adresse.

THE RAILWAY MODELLER --  
koster kun kr.22,00 om  
året i abonnement.

### BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32 — København K.  
Postkonto 53761 — Tlf. BYen 5703

Linje 3 har udbygts från Härlanda till  
Källtorp och från Stadsgränsen till Kungs-  
sten. Varannan vagn går till Högsboga-  
tan. Linje 4 går nu ända ut till Mölndal  
i stället för linje 8, som dragits in, med  
varannan vagn och med varannan till  
Krokslätt. Dess andra ändstation är antin-  
gen Sannaplan eller Kungssten.

Linje 5:s ändstation vid Sankt Sigfrids  
plan är utsträckt till Källtorp, i en dal-  
gång vid Delsjövägen. Den andra änd-  
punkten blev flyttad från Redbergsplatsen  
till Vidkärr. I och med Linje 1:s omlägg-  
ning blev den flyttad till Lundby egna  
hem. Den 1 augusti 1955 utsträcktes linjen  
till Bräcke på Hisingen. Linje 6 indrogs  
1948 efter att i 40 år ha gått samma väg,  
därför at Linje 7 utsträcktes til Sahlgren-  
ska sjukhuset och det blev för trångt i  
Karlsrogatan. Linjen ersattes med en buss-  
linje. 1952 utsträcktas linje 7 till Södra  
heden.

Linje 8:s ändstation på Drottningtorget  
ändrades under 1940-talet till Redbergs-  
platsen, men 1952 indrogs linjen.

Linje 9 är fortfarande oförändrad.

Linje 10 lades ner 1952 efter att ett  
flertal år ha haft följande route: Högs-  
bogatan — Carnegie — Järntorget — Vä-  
stra Hamngatan — Lilla Bommen —  
Lundby egna hem — Centralstationen —  
Brunsparken — Park. Viktorigatan —  
Järntorget etc.

Linje 11 lades ner och togs upp flera  
gångar, tills den lades ner för alltid 1952.  
Den gick da följande väg: Carnegie —  
Karl Johansgatan — Järntorget — Vasa-  
gatan — Södra Vägen — Korsvägen och  
tillbaka.

Linje 12 är förut nämnd. I samband  
med att den 20 juni 1940 linje 10 kunde  
gå över älven till Backaplan anordna-  
des en Linje 13 från Backaplan — Lilla  
Bommen — Lille Torget — Grönsakstor-  
get — Viktorigatan — Vasagatan — Va-

saplatsen — Grönssakstorget och åter samma väg till *Backaplan*. Denna sträckning behölls till 15 nov. då den från Grönssakstorget gick Vasabron — Vasaplatsen till *Kapellplatsen* där vagnarna vände och gick samma väg tillbaka. Bruna og vita skyltar hade den.

1939—1944 trafikerades i 1 år som ordinaire och i 5 år som extralinje Linje 14 som utgick från Carnegie — Ekedalsgatan — Järntorget — Park. Viktoriagatan — Lilla Torget — Brunnsparken — Valand — Södra Vägen — Korsvägen.

1882 fanns det fyra linjer., 1902 5 st., 1929

11 st. 1940 14 st., 1944 13 st., 1948 12 st. och 1955 finns det bare 6 st.

Spårvägstaxan under 76 år:

1879—97: 10 öre per taxedistrikt.

1897—1900: 10 öre för enkel tur.

1900—1919: 10 öre grundtaxa för vuxen.

1919—1930: 15 öre grundtaxa för vuxen.

1940—1949: 20 öre grundtaxa för vuxen.

1949—1951: 25 öre grundtaxa för vuxen.

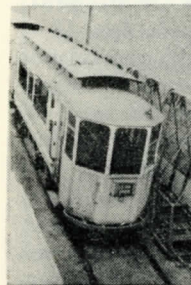
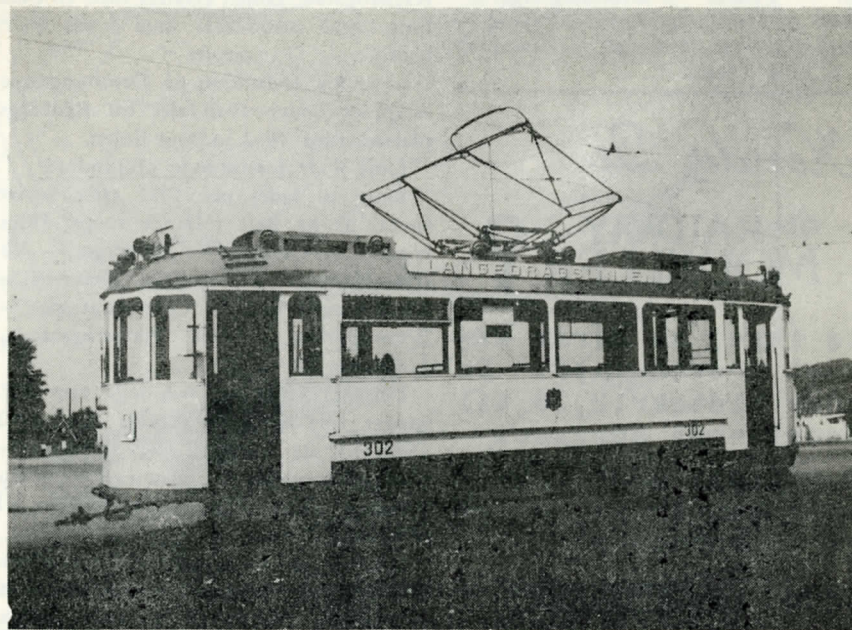
11/6 1951—26/11 1952: 30 öre grundtaxa för vuxen.

27/11 1952—30/6 1955: 35 öre grundtaxa för vuxen.

1/7 1955—1/7 1956 45 öre grundtaxa för vuxen.

1946 gick Göteborgs spårvägar sista året med vinst 1,3 milj. kr. 15,7 km/tim. var medelhastigheten 1939, 1955 är den 18,5 km/tim. 1953 ägde spårvägen 115 km spår, medräknat stick- och uppställnings-spår.

Vagnhallar finne på Stampen, i Gårda,



ú Bild 6.  
Släp vagn 1925  
nr.268. Levere-  
rad av ASEA.

Bild 7 -  
Motorvagn 1927  
nr.186. Levere-  
rad av ASEA.

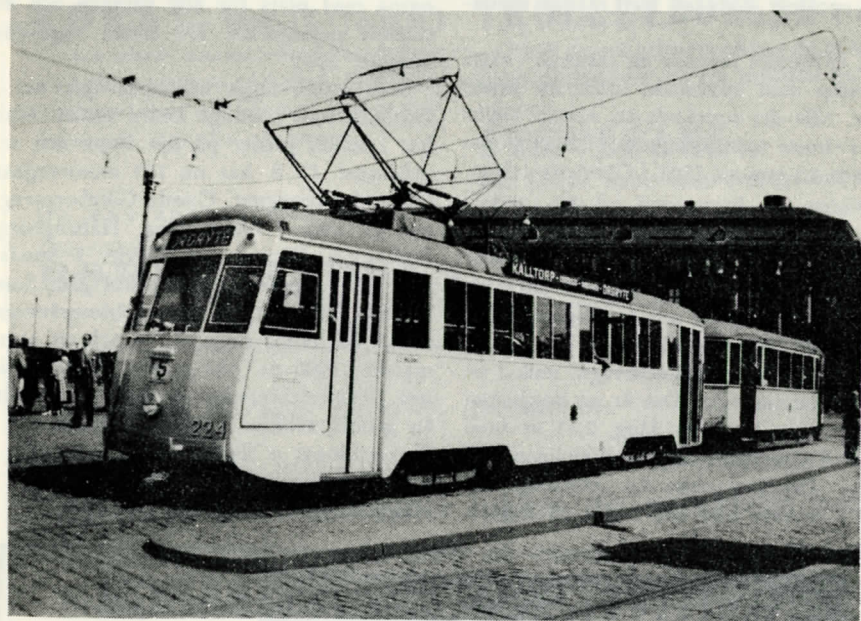
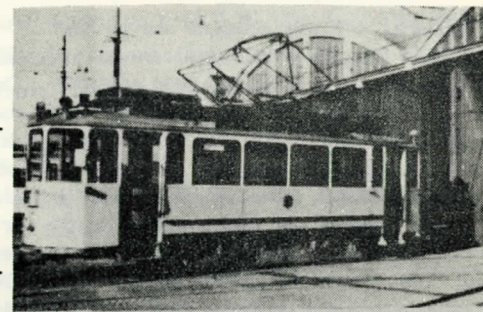
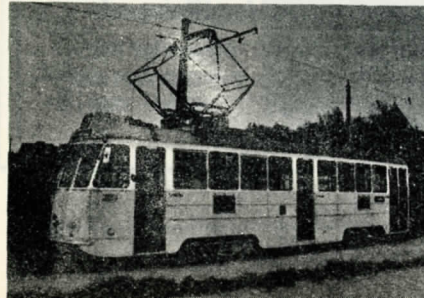


Bild 8. Motorvagn 1943 (nr.211-225) ursprunglig typ. Levere-  
rad av ASEA. Släp vagn av Hägglund o Söner. (Foto:Jan Walter)  
Bild 9(´) och 10(´´). Motor- och släp vagn med fast konduktør,  
(nr.1-60 & 401-470) 1948-1952. (Foto:Jan Walter)



i Majorna, i Kungsladugård och på Salt-holmen. Dessutom har skjul funnits på Järntorget och i Mölndal. 1953 transporterades i medeltal pr dag på Göteborgs spårvagnar och bussar 325,057 personer. 1955 trafikeras 27 busslinjer och ägs omkring 190 bussar, varav 19 är trådbussar. Större olyckor ha sällan inträffat, de märkligaste skola dock nämnas här. 9. sept. 1905 körde en „grön“ vagn i Stora Hamnkanalen efter kollision med en „vit“. Inga personer dödades, men många skadades.

På 1920-talet tappade en „brunvit“ vagn sitt släp som rutschade utför en brant backe, tills det krockade en annan vagn. Den svåraste spårvägsolyckan i Sverige inträffade 15 januari 1951 i Göteborg i Stigbergsliden, då bromsarna på en „grön“ extravagn släppte, på grund av att ankar-kabeln var avbränd, och vagnen körde rätt in i ett mustangtåg. Olyckan inträffade under rusningstid och 3 personer dödades och ett 20-tal skadades.

1937 kom en experimentvagn, unik i sitt slag i Skandinavien. Det är en boggiemotorvagn, som är 15 m. lång, 2,65 m. bred och har 4 motorer samt har ideligen gått sönder. Den repareras f.n. grundligt och skall i år vara klar för trafik på linje 9.

1943 kommo de första „mustangerna“ till Göteborg. Asea levererade dem, 15 st. De äro byggda för trafikantcirkulation med fast konduktör. Givetvis är vagnsaxlarna lagrade i rullager. En mere utvecklade typ 130 st levererades 1949 från Hägglands i Örnsköldsvik. Bild 8. I juli i år har G. S. gjort Skandinavien's största beställning av spårvagnar genom tiderna. Det är återigen Hägglund och söner som får förtroendet att bygga de 125 st. vagnarna med plats för 400 sittande och 80 stående passagerare. De första vagnarna kommer 1957.

Som synes, läggs inte spårvägen ner i Göteborg som i många andra städer. Man har i stället planer på nya linjer och utvidningar. G. S. har nu 195 motorvagnar och 176 släpvagnar. Gamla Göteborgsvagnar gå idag i Norrköping, Hälsingborg, Jönköping, Kiruna och Gävle. I Sundsvall och i Uppsala ha de också gått. Som museivagnar äro en öppen hästspårvagn nr 22, en motor vagn nr. 15 och ett sommarsläp 1906 nr. 507 gömda. 75-års-jubileet 1954 celebrerades på intet annat sätt än genom artiklar i dagstidningarna.

Förkortningar o förklaringar:

S. å. = samma år.

svangombygel = Danska lyrebøjel.



**TRIX BAUCH**  
 AABOULEVARD 40  
 KØBENHAVN - N.  
 NORA 778  
 Trix-og  
 Legotøjmegasin  
 ORDRUPVEJ 109  
 CHARLOTTENLUND  
 ORDRUP 1932

## SARATOGA ENGINEERING ASSOCIATES.

*Specialister i modeljernbaner.*

Er interesseret i at virke som agenter i U.S.A. og Canada for britiske og europæiske fabrikanter af modeljernbaner og andre modelartikler — spor O 32 mm. foretrækkes.

*Bemærk! — Interesseret i køb af brugte eller nye Beyer-Garratt modeller — send oplysninger inklusive foto til:*

**CHIEF ENGINEER, SARATOGA ENGINEERING ASSOCIATES**  
 14 Phillips St. — RFD No. 2, Ballston Lake, N. Y. — U.S.A.

## ROKAL - spor TT (12 mm.)

— den ideelle miniaturbane for enhver med ringe plads til rådighed. Righoldig sortiment med alt tilbehør såsom luftledninger, signaler og huse.

## TROLLEYBUSSE i HO

— lever op på ethvert anlæg og finder også plads selv på en mindre bane, og en

## SVÆVEBANE

gør Deres bane ekstra morsom!

De nye sporskifter er nu i handelen!

Generalagent:

**BØRGE MADSEN**, Kongsvang, Aarhus.

*Meddelelse fra Bent Palsdorf, København.*

Fra og med udgangen af året 1955 er vort detailudsalg af modeljernbaner lukket og eventuelle henvendelser vedrørende køb af modeljernbaner m. m. bedes fremtidig kun rettet til vor postordreforretning

»BP-tog« **Postbox 26**  
**Virum**

*Med modelbanehilsen*

Bent Palsdorf.

P.S. Vi fører bl. a. komplet lager i Fleischmanntog

# VALBY HOBBYFORRETNING

MØLLEALLE 16

K. ELMBORG

VALBY 22 66

## Märklin og Fleischmann modeljernbaner

### NYHED!

Vi har fremstillet en  
flexibel skinne for 2 og 3 leder til  
B B skinne i jern og messing.

### NYHED!

Ny kraftig Mich motor til indbygning i tog, bil og båd.  
(Jævn- og vekselstrøm).

Alt i dekorationsmateriale.

Mange forskellige modelhuse — færdigbyggede og i byggesæt.

SCENERY træer og strømateriale. — Iøvrigt alt til hobby.

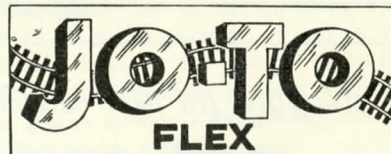
## De kan bestille de numre af Modelbane-nyt som De mangler.

- |                        |           |
|------------------------|-----------|
| 1. årg. 1952 (1-2-3-4) | kr. 3,50  |
| 2. årg. 1953 (12 nr.)  | kr. 12,00 |
| 3. årg. 1954 (12 nr.)  | kr. 17,00 |
| 4. årg. 1955 (12 nr.)  | kr. 18,00 |

Sendes pr. efterkrav  
eller ved forud indbetaling på  
postkonto 350 56.  
— Husk porto —

## Modelbane-nyt

Kongevejen 128  
Virum

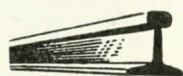


Mønsterbeskyttet.

— Det nye elegante  
skinnemateriale,  
skala HO, bøjelige  
til enhver kurve.  
Pris pr. mtr.:

**Kr. 4,85**

Svellemåtte til spor-  
skifter **kr. 1,35**



Det fuldendte  
Jo-To skinne-  
profil skala HO,  
messing.

**Kr. 1,35** pr. mtr.

Fås i alle førende forretninger.  
Fab. & en gros: John Svend Petersen,  
Grønnevej 270, Virum.

## KLUBMEDDELELSER.

Modeljernbaneklubben »HO«  
Nordkærvej 1 — Hvidovre, Valby.  
1 à 2 medlemmer kan optages.  
30 06 31

## Jydsk Model-Jernbane Klub, Aarhus.

Formand: Lokolb. H. F. Jensen, Mar-  
strandsgade 23, Aarhus.  
Næstform.: Anlæggsgartner M. W. Niel-  
sen, St. Blichersvej 67 a, Aabyhøj.  
Kasserer: Chauffør R. Mikkelsen, Her-  
redsvej 24, Hasle.

Anlæg i spor 0 på Aarhus H.  
Nye aktive og passive medlemmer optages

## Amager Märklin Klub.

Englandsvej 16, kld., optager enkelte nye  
medlemmer. Henvendelse AM 9048.

## Hobby-Nyt!

Fortegnelse over hobbyartikler, dan-  
ske og udenlandske, der kan købes  
her i landet. Desuden medtages de  
allerede på markedet værende artik-  
ler samt særtilbud i brugte varer, når  
sådanne haves. De vil hurtigt opdage,  
at »Hobby-Nyt« vil blive et uundvæ-  
rligt katalog for Dem. Indsend 50 øre  
i frimærker. 1. nr. er på trapperne.

## BERG RADIO & HOBBY - AARHUS

Danmarks største hobbyforretning.

SHI flexible og »lydløse« korkballa-  
ster pr. meter 2,85.

SHIDROCELL cellumodellérpulver pr.  
pose 0,75 (desværre var priserne i for-  
rige nummer forkerte).

NYHED! Østtyske modellamper, me-  
get vellignende rørmastlamper 4,65,  
gittermastlamper, enkelte 6,00, do.  
dobbelte 7,35. Ur på fod 4,50. Pærer til  
ovenstående pr. stk. 1,50. Østtysk mur-  
stenspapir, mange udførelser, pr. ark  
0,15. — Fås i hobbyforretningerne.

En gros og agentur:  
Skandinavisk Hobby Industri, Aarhus

## Scenery-landsskabssortiment

sætter prikken over i'et på  
enhver modelbane!

## En gros:

Elmborg, Mølleallé 16, Valby.  
Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.



## Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.  
Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.  
Medarbejdere: Ole Brandstrup Jensen og Verner  
Larsen.  
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.  
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —  
Årsabonnement 18 kr., udland 20 kr. Abonnement  
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.  
Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker,  
samt:

### KØBENHAVN:

Bauch, Aboulevarden 40, N.  
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.  
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.  
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.  
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.  
Kiosken, Østerport Station, Ø.  
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.  
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.  
Hovedbanegårdens Bladkiosk.  
Fritidsbutik, Nygårdsvej 21, Ø.

### ÅRHUS:

Arhus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.  
Berg Radio & Hobby, Guldsmedegade 40.

### NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

### ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

### SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

### VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

### ENGLAND:

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

### FINLAND:

U-B Hagelin, Auroragt. 11 B 24, Helsingfors.

### FRANKRIG:

Editions Loco-Revue,  
Le Sablen, Auray Morbihan.

### ITALIEN:

»HO-Rivarossi«, Como.

### NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

### SVERIGE:

Heimer & Co., Skomakaregatan 11. Malmö.  
Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.  
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,  
Västra Hamngatan 22, Göteborg C.

ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsætning  
af Deres annonce i MB-nyt og giver Dem tilbud  
uden forbindelse (tilf. BY 5703, alle hverdage undt.  
tirsdag). Rubrikannoncer betales ved bestillingen  
og koster 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.).

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og ma-  
nuskrifter: Senest den 5. i måneden.

MEDLEM AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER