

VED DE -

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

Dem kan De slet ikke undvære

★

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

- | | |
|--------------|----------------------|
| 1. årg. 1952 | (4 numre) kr. 3,50 |
| 2. årg. 1953 | (12 numre) kr. 12,00 |
| 3. årg. 1954 | (12 numre) kr. 17,00 |
| 4. årg. 1955 | (12 numre) kr. 18,00 |
| 5. årg. 1956 | (12 numre) kr. 19,75 |

★

Efterkrav 1 kr. ekstra.

★

Levering af enkelte numre sker kun mod forudbetaling (+ porto). - Prøve-numre leveres ikke.

For nye læsere . . .

PROPAGANDAPAKKER

5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) - kun **4 kr.** portofrit. Vælg selv pakke A, B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

MODELBANE - nyt

Kongevejen 128, Virum
Postkonto 35056

12 ÆGTE FOTOS

(postkortform) af danske lokomotiver m. tekniske data på dansk, engelsk og fransk kun kr. 2,50

★

Fra DAMPHEST til LYNTOG

af Carlo Andersen
145 sider - rigt illustreret.
(Lille restoplag) kun kr. 4,85

★

SÆRTILBUD

Ældre numre af følgende tidsskrifter (årgang 1955 og tidligere) udsælges. *Begrænset oplag!*

Die Bundesbahn (kr. 3,25)
6 stk. — kr. 12,00

Eisenbahn (kr. 3,25)
4 stk. — kr. 10,00

The Model Engineer (kr. 1,40)
10 stk. — kr. 7,50

Model Railway News (kr. 2,25)
6 stk. — kr. 10,00

Railroad Model Craftsman (kr. 5,00)
4 stk. — kr. 12,00

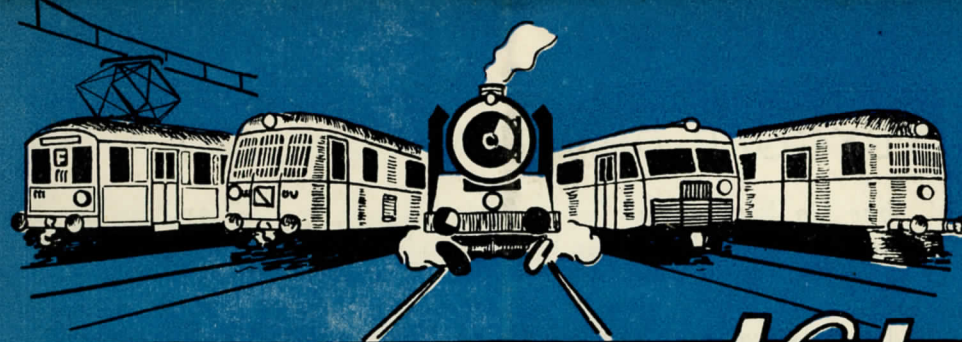
Meccano Magazine (kr. 1,00)
6 stk. — kr. 4,50

Plus porto kr. 1,00 på alle sendinger

Vort speciale! HOBBYLITTERATUR

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32, BYen 5703
København K, Postkonto 53761



MODELBANE *Nyt*



2

6. ÅRGANG

FEBRUAR 1957

PRIS

175

BYGGER DE I SKALA ...

bør De lægge vejen om ad Møntergade (v. Gl. Mønt) og se vort store udvalg for den kræsne modelbygger. Vi nævner bl. a.:

RIVAROSSİ – det fine udvalg i lok, vogne og løsele, – se bl. a. de nye godsvogne.

FLEISCHMANN – de nye OLDTIMER vogne og lok samt det billige og fikse skinesortiment.

Stort udvalg i detaljer til banen, bl. a. i figurer, både mennesker og dyr – Sommerfeldt's byggesæt til huse – E. G. C. byggesæt til vogne – lim, og ikke mindst lakker til at sætte prikken over i'et.

HOBBY-CENTRALEN

MØNTERGADE 10
KØBENHAVN K.
BYen 5714 x

Har De set den?

DSB får stadig flere af den, bl. a. fordi den er stærk, hurtig og smidig LONG har sat den i produktion og får stadig flere og flere købere til den, - desværre næsten hurtigere end den kan fremstilles. Den har en superstærk motor, 2 treakslede trucks, LONG perfektomskifter, 3 frontlys i hver ende (automatisk skift) o. m. a.

DEN NYE MY - kr. 143. -

LONG MODELBANE

v/ Chr. Nielsen & P. Schneider
Telf. Taga 81 40 – Telf. 81 80

KATALOG mod frankeret svarkuvert.

Kontor: Skotterupgade 5 . N.

Fabrik: Teklavej 42 . NV.

European Railways

Europæiske jernbaners forhold i stort og småt omtales her — med gode illustrationer og trykt på fint papir.

Enkeltnumre: Kr. 2,00.

Abonnement (6 numre) kr. 12,00.

Miniaturbahnen

Et kvalitetsblad for både modelbyggere og købere af industrimateriel. Mange billeder, tegninger og skitser.

Pris pr. hefte kr. 3,75.

1/2 års abonnement (8 numre) kr. 30,00.

HO-Rivarossi

er et interessant italiensk modelbaneblad med letfattede artikler selv for ikke italiensk-kyndige.

Pris pr. nr. kr. 1,90.

Årsabonnement kr. 12,00 (6 numre).

LOCO-Revue

er det franske modelbaneblad for jernbaneentusiaster. Også artikler om de »store« baner.

Pris for enkeltheft: Kr. 3,25.

Årsabonnement (11 numre) kr. 32,50.

DER MODELEISENBÄHNER

Over 30 sider stof for den omhyggelige og teknisk interesserede modelbygger.

Enkeltheft kr. 1,75.

Årsabonnement kr. 21,00 (12 nr.)

EISENBÄHNER

er et østrigsk jernbane- og modelbaneblad i format A 4 m. bl. a. store tegningsbilag og interessant jernbanestof.

Kr. 3,75 pr. hefte.

Årsabonnement (12 numre) kr. 40,00.

RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

incl. Toy Trains er på hele 100 sider i stort format og giver tips for alle sporvidder på en populær måde.

Enkeltheft kr. 5,00.

Årsabonnement kr. 48,00 (12 nr.)

THE RAILWAY MODELLER

er engelsk og er særdeles rigt på artikler af enhver art, ikke mindst for detaljer til modelbanen. (Stort format).

Enkeltheft kr. 2,75.

Årsabonnement kr. 29,00 (12 nr.)

Distribution:

Modelbane-nyt, VIRUM

FRIIS-motoren - den mindste - den stærkeste!

Ca. 8000 omdr./min, 210 mA 6-12 V[±] universal
Færdig motor 25 kr., samlesæt m. og u. viklet anker
kr. 17,50 og kr. 14,40

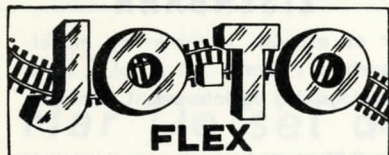
★

Hjulsæt til spor 0 i messing (N.E.M. standard) kr. 1,75
do. do. isolerede do. kr. 2,10
do. til spor 1 i messing kr. 3,50
Märklin koblinger spor 0 kr. 0,60, spor HO kr. 0,50

★

P.S. Send os Deres adresse og oplys samtidig, hvilken sporvidde, De kører i. Vedlæg kr. 1,00 og vi sender Dem i hele 1957 gratis alle nye lister og brochurer af interesse for Dem.

BP-TOG
POSTBOX 26
VIRUM



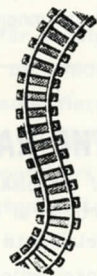
— Det elegante skinne-
materiale, skala HO med
massive messingskinner, bøj-
eligt til enhver kurve.
Det helt rigtige skinne-
materiale til modelbanen,
pr. meter kr. 4,85.

Løsele til sporskifter, lette at
montere — kr. 11,70.

NYHED!

Bøjelig korkballast, passende til de
flexible skinner. Nemt at montere —
nedsætter kørestøjen til et minimum.
pris pr. sæt (til 1 m) kr. 1,25

En gros: **JO-TO FLEX,**
Grønnevej 270, Virum



Hobby-Magasinet
„Kæphesten“

**Køb det hos Deres bog- blad-
og papirhandel**

eller hobbyforretning

Pris kr. 1,50

Scenery

**Det danske
landskabssortiment**

Spørg efter Scenery
næste gang De køber.

En gros:

Elmborg, Møllealle 16, Valby
Palsdorf, Holmens Kanal 32, K

Modelbane -nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder
SKANDINAVISK MODELBANEBLAD

6. årgang

Februar 1957

nr. 2

En gammeldags skinnebus

En skinnebus af den gamle slags!

I vor artikel „Fra MA til MY“ (4/54) blev der gjort rede for Statsbanernes første skridt på motordriftens område. Herved omtaltes typerne MA, ME og MC, der så nogenlunde er samtidige med denne måneds byggeemne. De blev bygget af De forenede Automobilfabriker i Odense, som siden har leveret en del lignende vogne til de fleste af privatbanerne. Disse er rigt varieret i detaljerne, mens hovedtrækkene i det store og hele er fælles.

Månedens midtersidetegning er tænkt som en vejledning ved bygningen i model. Ved hjælp af denne og de til rådighed stående billeder skulle det være muligt at lave netop den type, man synes bedst om. Tegningen er baseret på konstruktionstegningen, hvorfor man ikke finder de for disse vogne så karakteristiske tagkølere, trappestiger m. v., som er blevet tilføjet med tiden.

Vi er desværre ikke i besiddelse af et billede af den tegnede vogn, men følgende steder har vi bragt billeder, som kan være til hjælp: nr. 4/1954 side 53 og nr. 10/1956 side 153. Sidstnævnte sted finder De et billede af R.G.G.J.'s N₅ fotograferet bagfra. Den er med lukket endeperron, og denne er gennembrudt af 2 vinduer foruden dørens. Jeg finder det fristende at forsyne modellen med førerpladser i begge ender og benytte dette motiv ved bygningen. Man bliver da heller ikke så afhængig af drejeskive.

Bemærk iøvrigt, at taget spidser til ved forenden. Det lange trinbrædt vil sikkert være udskiftet med et kortere, og frontlygten vil sædvanligvis være anbragt i gavlens højre side.

Der er altså frit spil. Nogle vil måske mene for frit, men når man tager i betragtning, at man har temmelig svært ved at finde to nøjagtig ens motorvogne af

VORT FORSIDEBILLEDE (COVER PICTURE)

Nohabs roterende sneplov fotograferet efter at have rensat sporet for Orientekspressen (Tyrkiske Statsbaner).

Nohab rotating snow plough after having cleaned the track for the Orient Express train (Turkish State Railways).



denne ved privatbanerne så almindelige type, ja så er variationerne så mange, at vi kunne bringe et utal af tegninger over dette emne. Vi nøjes da (foreløbig) med denne og appellerer tillige til Deres fantasi.

O.B.J.

Billedtekster:

- 1) G.D.S. motorvogn på Græsted st. Bemærk at frontvinduerne er lige store og sidder i samme plan. Væggassen er her trukket helt frem til pufferplanken.
- 2) D.S.B. litra MF 641.

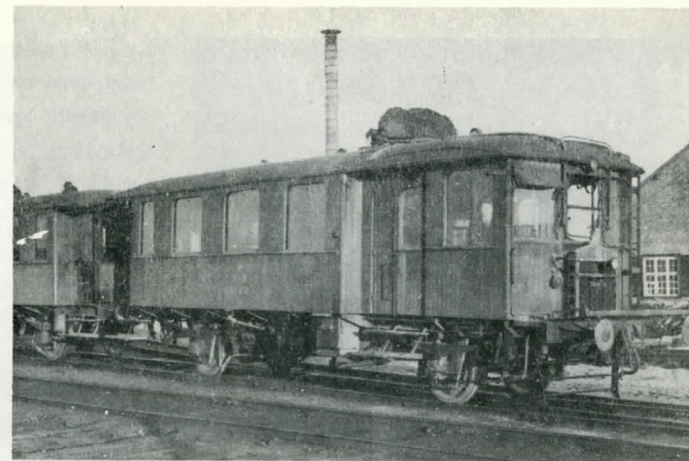
Vil De hjælpe til med at variere vore byggebeskrivelser?

Mange af læserne har sikkert bemærket, at byggebeskrivelser fra min hånd er skrumpet ind til det uanseelige. Det er ikke med min gode vilje, men min tid tillader desværre ikke, at jeg bygger så meget mere, og en byggebeskrivelse til en ting, man ikke har „haft i hånden“, bliver sjældent spændende. Derfor kære læser, lad os prøve noget nyt. Send mig et par ord om et eller flere af Deres arbejder. Lidt om, hvordan De har båret Dem ad, eventuelt

suppleret med billeder o. lign. af model eller/og forbillede. — Jeg vil da prøve at samle disse tips og om muligt bringe mine tegninger i tilknytning til disse. Kunne vi på denne måde få varieret vore byggeråd til fælles bedste, var vi nået et stort skridt videre.

Vi møder stor velvillighed hos baner og fabrikker ved udlån af billeder- og tegningsmateriale. Men det er langtfra nok; thi mange af de mest spændende ting kan

MB-NYT



Litra MF
nr. 641.

ikke fås selv fra så store kilder.

Hvis De bor i nærheden eller har anden kontakt med en eller anden bane, det være sig stats-, privat- eller industribane og har opdaget interessante ting, lad os da „snakke“ sammen derom.

Vi vil være Dem taknemmelig, hvis De ville tilføje et par bemærkninger om de

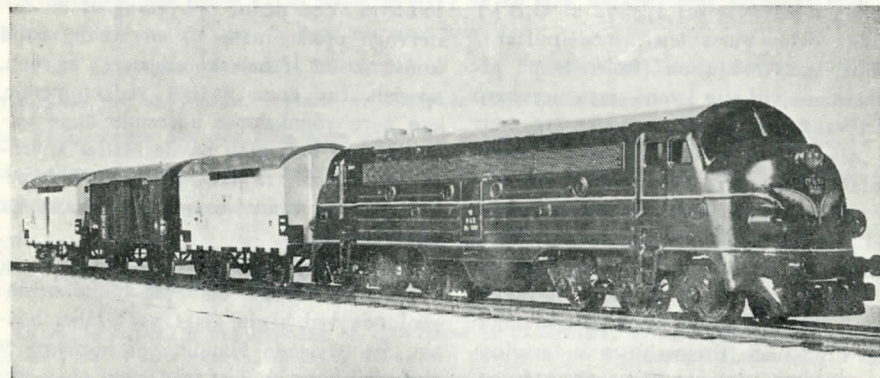
ting, de særlig savner i bladet. — Det er en selvfølge, at tips og beskrivelser ledsages af navn eller mærke.

Indlæg bedes sendt til: O. Brandstrup-Jensen, Fiskedamsgade 16, II, tv., København Ø.

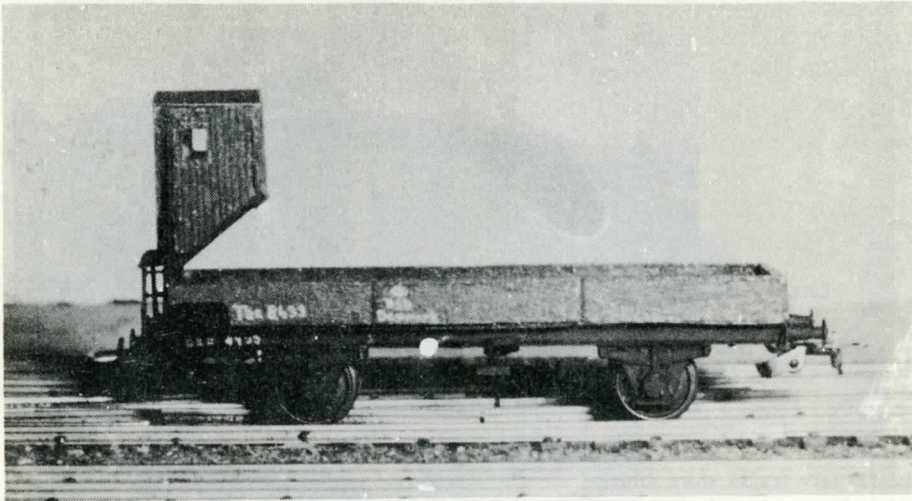
Anden korrespondance som sædvanlig til: MB-nyt's redaktion, Breumvej 28, Herlev.

LONG

(se videre s.21)



har nu sendt ovenstående køretøjer på markedet og med det samme skal det siges, at kvaliteten er iøjnespringende fin —
Februar 1957



KORTFATTET BYGGEBSKRIVELSE

til åben godsvogn TDR

Læserne bygger: TDR 8433 åben godsvogn med bremsehus.

(tegning i MB-Nyt nr. 1/1952 af O.B.J.)

Købte dele: Først lejer, modelpuffer i messing, danske hjulsæt (isolerede på pinolaksler — virkelig kønne, men desværre er det vanskeligt at sortere nogen fra, som ikke „slår“ lidt), samt Rivarossi-koblinger.

Først lejerne er loddet direkte på undervognens vanger, som så igen er loddet fast til en 0,3 mm blikplade, der i enderne er ombukket til pufferplankerne, hvor siden pufferne er loddet på. Sider og bremsehus: 1 mm krydsfiner, vognkassens ender 2 mm krydsfiner. Bremsehuset er fastgjort til vognkassen med smalle profiler, fremstillet af hvidblik, loddet til pufferplanken og til 0,7 stifter, der er presset ud gennem husets sider.

Vognkassen er fastgjort til undervognens plade ved 6 0,7 stifter, der er presset gennem kassens bund, gennem huller i blikpladen og derefter sikrede med en klat loddetin. Ved denne opbygning af en undervogn opnår man, 1) en vældig solid konstruktion af hele køretøjet, 2) at man, specielt for åbne vognes vedkommende, kan gøre vognkassens udseende mere naturligt, end hvis man havde måttet anvende en sværere træplade til bund. Lidt befæstigelse er man jo nødt til at have for aksellejer o.s.v.

Til maling anvender jeg Sadolin og Holmblads *Tempo*, som jeg matterer nogenlunde ved hjælp af et par dråber benzin. En passende blanding af numrene 9 chokoladebrun og 3 oxyrød giver en farve, som jeg vil tro er den rigtige. Påskrift: med en spids tegnepen og hvid tusch.

C. J. Andersen.

MB-NYT

LONG (fortsat fra side 19)

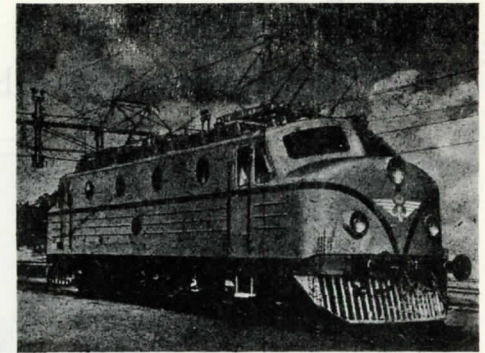
Den nye MY, som vi har haft lejlighed til at prøvekøre, udmærker sig ligesom MO ved en fremragende trækraft, selvom der kun er træk på den ene bogie. Der er imidlertid plastikringe på trækjulene og lokets betydelige vægt i forening hermed giver en meget effektiv udnyttelse af den med nylonkardon forsynede motor. Omstyring af motoren sker ved en LONG perfektomskifter, som er forsynet med særlig brydekontakt, således at motorstrømmen afbrydes under omskift-

ningen, hvilket både skåner frontpærerne og samtidig forhindrer, at loket "springer" frem under omskiftningen. Lyset i frontpærerne skifter naturligvis automatisk med retningen. Begge bogier er treakslede og den ene er forsynet med slæbesko for midter- eller punktskinne. En lille detalje, som også bør nævnes, er en håndomskifter til at betjene perfektomskifteren manuelt. Til slut skal nævnes, at loket i detaljer såvel som lakering fremtræder særdeles smukt, og endelig at hvert lok er mærket med løbenummer, da der ydes fabriksgaranti. Prisen 130 kr. (plus 13 kr. til Kampmann) passer til kvaliteten, omend priserne på verdensmarkedet for tilsvarende køretøjer måske vil gøre en større eksport vanskelig. Imidlertid vil en kvalitetsmaskine som denne altid finde købere, og vi spår bestemt LONG et stort salg af den ny MY'er, hvilket de også har fortjent.

De nye godsvogne litra HD, IAK og IAR er alle . med metalundervogn og plastik vognkasse med skydedøre. Vognene er særdeles fint detaljerede og meget letløbende. Måske burde man dog ikke have valgt en standardmodel til undervogn, da akselafstanden derved er blevet for lille, men den mindre akselafstand bevirker naturligvis, at vognen nemmere kan passere en modelbanes som regel alt for skarpe kurver. Det er glædeligt, at vognene fås både til 2- og 3-skiarne.

MODELbane-tips

En lille detalje ved bygning af modelhuse er TAGRENDER. Fremstillingen af sådanne kan nemt volde vanskeligheder, bl.a. kan det være et problem at finde egnet materiale hertil. Her kommer vort tips. De kan hos blomsterhandleren købe kunstige halmstrå, og når man flækker disse på langs med en skarp kniv, har man små tagrender lige til at lime på husene--.



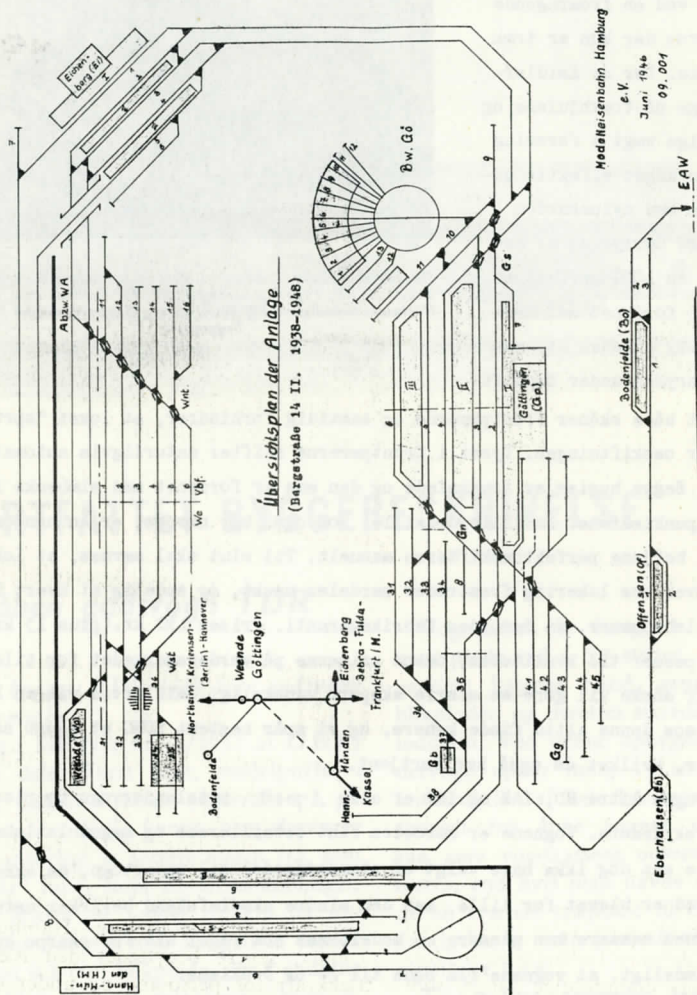
Neueste elektrische Lokomotive der Schwedischen Staatsbahn. Bauart Bo'Bo', Type Ra, Leistung 3300 PS, Zugkraft etwa 15 t. Höchstgeschwindigkeit 150 km/h in der Waagrechten und 300 t Zuggewicht.

Februar 1957

21

NYT fra NÆR og FJERN

Hamburg Modeljernbaneklub



Dette store anlæg var klubbens i årene 1938 til 1948 og bygget i målestok 1:32, sporvidde 45 mm (spor 1), medens man nu er rykket ind i Hamburgs historiske museum. Vi skal i et af de næste numre bringe en større omtale af dette anlæg med billeder og skitser.

LITRA K

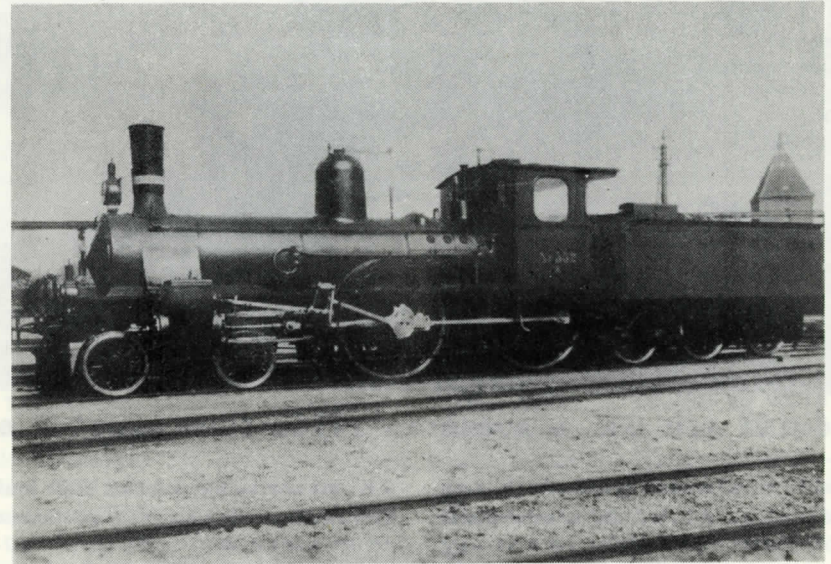


Foto af litra K 552 i sin oprindelige skikkelse taget ca.1900

LITRA K 501-600

Medens dette skrives forsvinder de sidste af DSB's gode, gamle og veltjente K-maskiner ud af driften for stedse.

Hvilken jernbaneven kender ikke litra K? Denne herlige maskine, som har kørt næsten overalt i landet siden 1894, som har trukket både vore bedsteforældre, forældre og os selv mangfoldige gange, som har imponeret vore fædre som drenge og senere os selv — den er nu snart ikke længere at finde mellem DSB's lokomotiver. (Kære læser, De skal skynde Dem, hvis De endnu en gang vil se en K-maskine under damp).

Februar 1957

Ingen maskine har vel tjent DSB bedre end K-maskinen; først i mange år som eksprestogsmaskine, ja så sent som i 1952 kørte den dubleringstog for Nordexpress, endnu kan den ses med et iltog af og til, bl. a. har den været benyttet i den nye hurtige forbindelse Esbjerg—Hamburg via Tønder, senere benyttedes den især som trækraft for persontog og under og lige efter krigen, endog for godstog med vægt indtil 600 t.

Lad os se lidt på K-maskinens tilblivelse. Omkring 1880 havde man nået grænsen for de 3-akslede persontogslokomotivers trækraft på det ret svage spor,



K 508 i drift paa OHJ i sommeren 1956. (Uombygget K'er)

som ikke tillod større akseltryk. En kraftigere maskine end de hidtil anvendte måtte konstrueres med 4 aksler, og man valgte i 1882 at bygge en ny type med den dengang i Europa ret nye konstruktion, hvor de 2 forreste løbeaksler anbragtes i en bogie. Det blev litra A.

A-maskinen viste sig at være en fortrinlig maskine med fremragende køreegenskaber. (Enkelte A-maskiner er endnu lejlighedsvis i drift). Efter 1890 blev det imidlertid, grundet trafikstigningen og indførelsen af tungere vogne, nødvendigt i udstrakt grad at anvende forspandskørsel. Dette var både besværligt og dyrt og i 1893—94 tegnede maskinchef O. Busse da litra K med A-maskinen som forbillede. (Busse havde også konstrueret litra A). De første 5 K-maskiner kom i 1894 og var bygget hos *Nielson og Co. i Glasgow*. De viste sig at være overordentlig vellykkede, og i årene indtil 1902 blev der ialt anskaffet 100 stk. K-maskiner (501-600) fra forskellige fabrikker i Tyskland og Italien.

K-maskinerne havde et ret stort hjulslid, hvilket senere viste sig bl. a. at stamme fra det ret spinkle spor, og da man i 1902—03 ønskede flere lokomotiver med samme trækkevne og maksimalhastighed, konstruede man (O. Busse) litra C, der i det væsentlige kun adskiller sig fra litra K ved at have cylindrene anbragt mellem rammepladerne.

Maskinchef Busse var en dygtig konstruktør, som foruden sin tekniske kunnen også havde skønhedssans, hvilket i høj grad har præget de danske lokomotiver i mange år.

K-maskinen var i sin oprindelige udførelse en smuk maskine med rene, klare linier og uden unødvendigt tingel-tangel.

I tidens løb har K-maskinernes udseende ændret sig en del, og desværre ikke helt til det bedre. I årene 1925—32 blev en del K-maskiner ombygget og forsynet med overheder. Kedlen blev løftet noget, og de oprindelige cylindre med fladglidere blev udvekslet med cylindre med rundglidere,

MB-NYT

der er bedre egnet til overheded damp. Denne ombygning gav maskinen et større og kraftigere udseende — men trækraften for ombyggede og uombyggede K-maskiner er den samme.

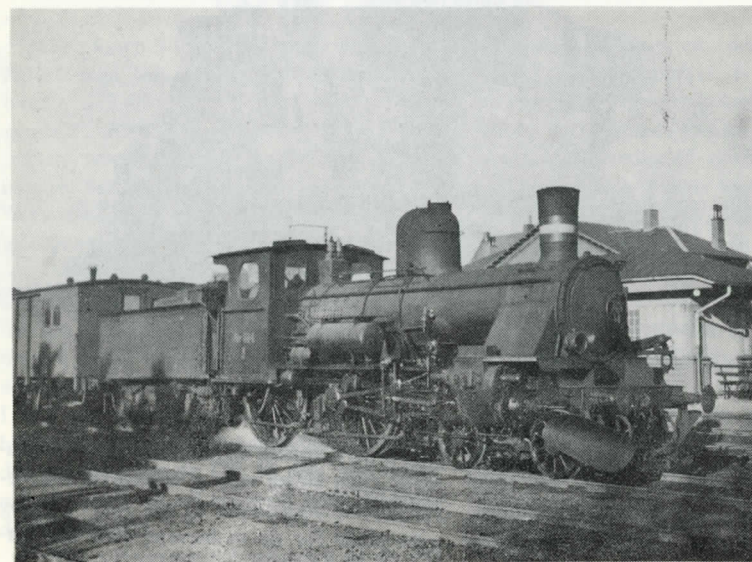
Senere, ved indførelsen af tryklufbremser ved Statsbanerne, blev der anbragt pumpe og beholdere på barrierepladsen; og især på de ombyggede K'ere virker dette noget klodset.

I 1921—26 forsøgte man sig på K 554 og 564 med *Anderberg*-forvarmeren, dog uden held. Denne type, som en overgang blev benyttet en del i Sverige, er anbragt uden om det nederste af skorstenen som en stor flad cylinder og pynter absolut ikke.

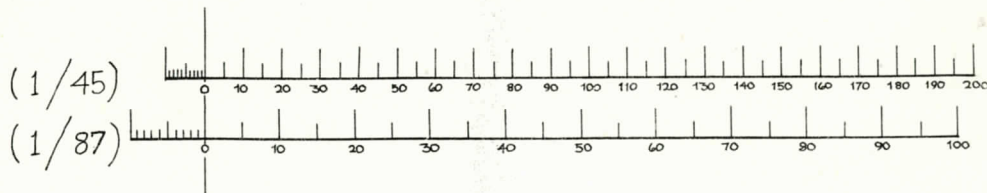
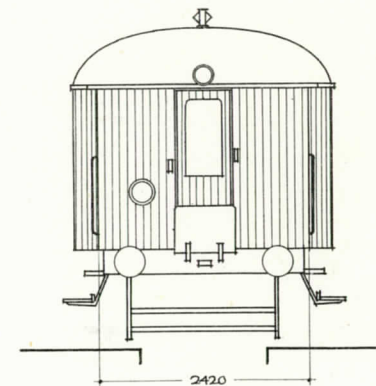
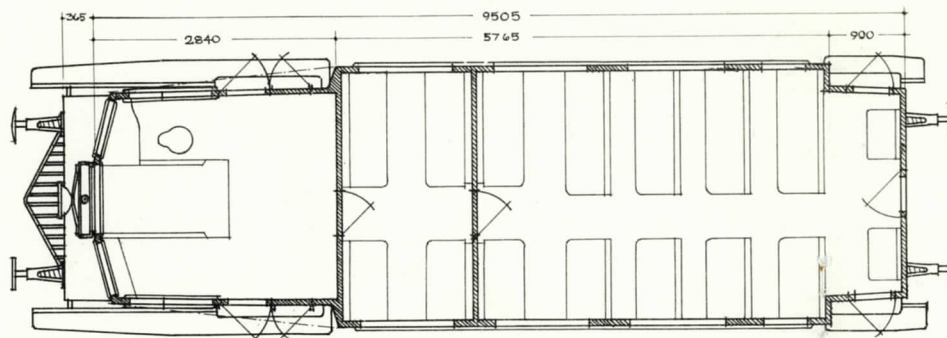
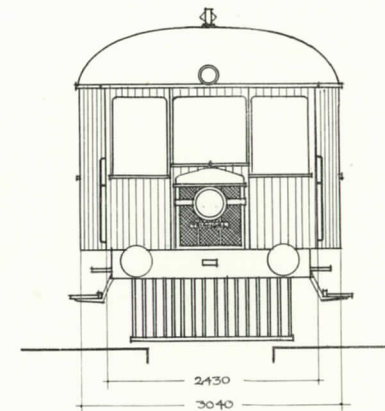
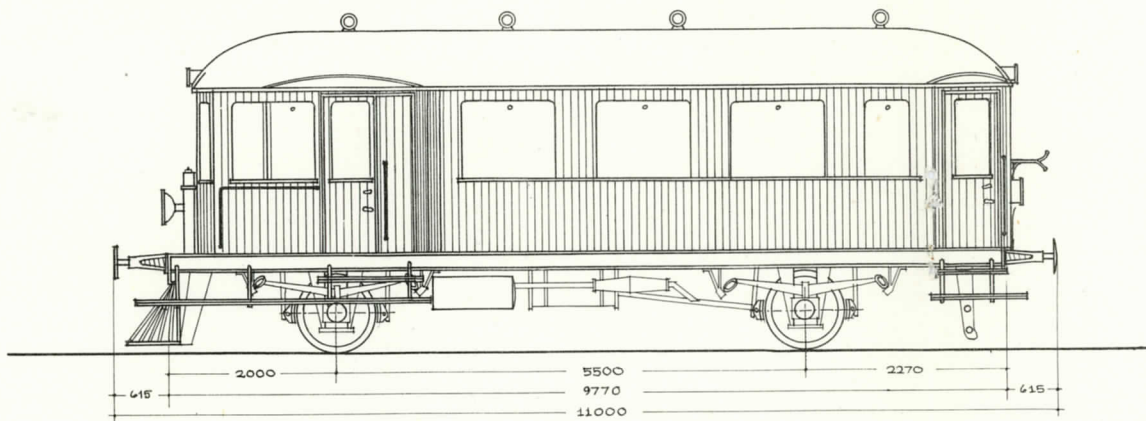
I det halve århundrede, som de fleste af K-maskinerne har gjort tjeneste i, kan det ikke undgås, at flere af dem har været med i uheld og den slags; — således var K 505, sammen med A 154 impliceret i *Brammingeulykken* den 26. juli 1913. En anden K-maskine 530 kørte den 26. september 1908 ud over broklappen og i færgelejet ved *Orehoved*. Det var et større

arbejde at få den halet op igen. — Også ved mindre dramatiske lejligheder har litra K været i rampelyset, bl. a. har den adskillige gange kørt „kongetog“. Ældre lokomotivførere vil kunne fortælle mange pudsige ting om K-maskinerne, bl. a. fra den tid, hvor hver lokofører havde sin egen maskine og var ansvarlig for dens røgt og pleje. Således fortalte en lun jyde mig en historie, der skal være sandfærdig, om en K'er, som en bælgmørk nat forvildede sig ud på en privatbane, hvor den visselig ikke havde noget at gøre. Da lokoføreren opdagede fejltagelsen, standsede han, og så kørte de lige så stille tilbage til DSB's vante spor igen, uden at nogen så eller hørte noget, lige med undtagelse af fungerende på overgangsstationen, som vist fik mareridt, da K-maskinen kom for anden gang. (Efter sigende havde landpostbudet betjent signalposten!).

K-maskinen er en agtet og vellidt maskine indenfor DSB. Først var den alles stolthed, hurtigste maskine i landet, — senere, da P, R og E-maskinerne kom til, måtte den vige pladsen; men mange,



K 514 i drift under olie-strejken 1956 (Ombygget K'er)



E.T.J.	EBELTOFT- TRUSTRUP- JERNBANE	MODELBANE - NYT	TEGNET: 27. 12. 56	SKALA: HO.
	BENZIN-MEKANISK MOTORVOGN, MODEL 1931 DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER, ODENSE	FEBRUAR 1957	O. BRANDSTRUP JENSEN	MÅL: 1/1

mange gange har den klaret det næsten utrolige i snevejr og juletrafik, i sommertravlhed og ikke mindst, når „muggebiggerne“ i den første tid gik i stykker og skulle hentes hjem, hvilket skete ret tit dengang.

Da Mo'erne kom, mente man, at nu kunne man komme K-maskinerne til livs; men det lykkedes ikke helt. Under benzinstrejken 1956 var man vist heller ikke helt kede af de sidste K-maskiners tilstedeværelse, — og hvad NU?

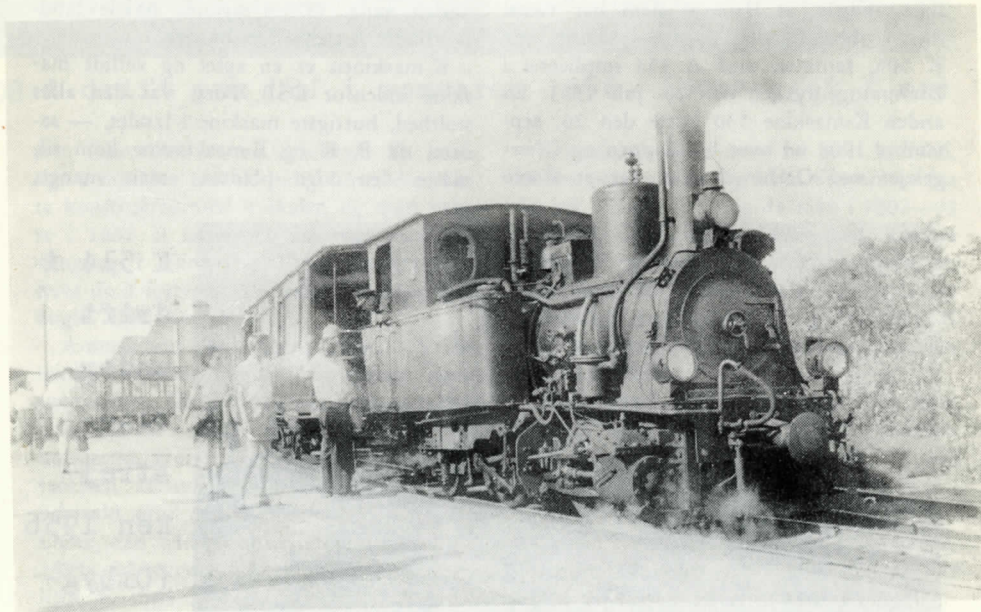
Først nu er det ved at være slut, og nu engang at se en K'er under damp, så skulle De, kære læser, have det held, endtænk på, at denne gamle veteran (de yngste er 54 år) var DSB's MY'er for over 50 år siden.

Sv. Jørgensen.

P.S. K. 508 er købt af OHJ og er lejlighedsvis i drift om sommeren og i sneperioder.

K 563 og A 159 er fornylig reserveret jernbanemuseet. S. J.

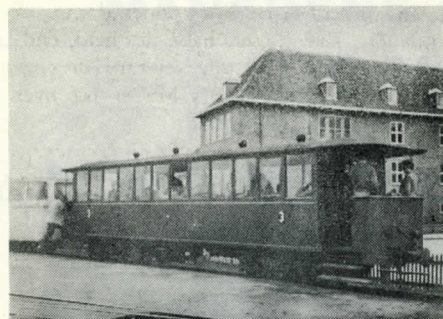
SYLTER VERKEHRSGESELLSCHAFT



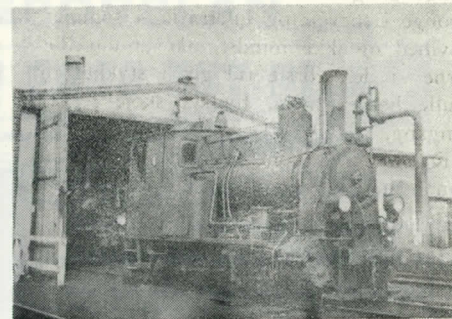
I de senere år er de fleste nordtyske smalsporbaner forsvundet; hele det net, der før 1920 strakte sig fra Skodbor i nord til Schenefeld i syd er nu snart borte; de to sidste strækninger på fastlandet: Eckern-

förde — Kappeln og Rendsburg — Luhnstadt (den sidste rest af banen til Schenefeld er nu dødsdømt og må snart vige og give plads for de motorveje, som vor forjagede tid kræver).

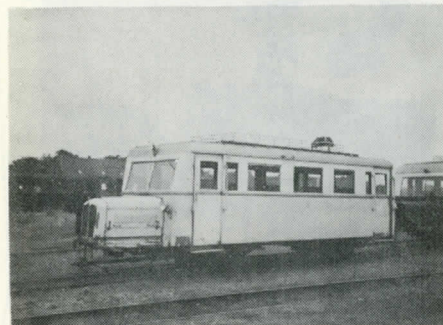
MB-NYT



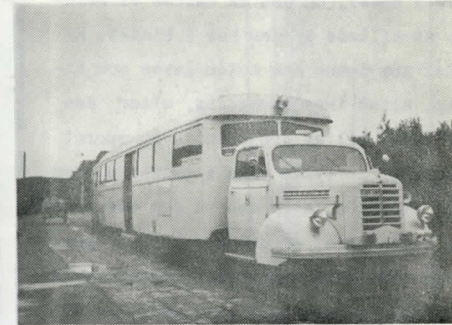
Truck-Personvogn på Westerland Süd 1954



S.V.G. lok 4 "Jungnickel" Westerland N. 1953



Motorvogn 13 Westerland Süd 1954



Skinbus "Kampen" Westerland Nord 1953

Men på øen Sild findes endnu en „Kleinbahn“ med lidt af den gamle atmosfære over sig. Lad os se lidt på dette foretagende.

Den første småbane på øen Sild blev bygget 1887—1888 fra Munkmarsch til Westerland og var ligesom de senere byggede strækninger metersporet. Denne bane formidlede tilslutningen fra Westerland til dampskibslinien Höjer Sluse—Munkmarsch. Efter Hindenburg-dæmningens åbning i 1927 blev den overflødiggjort og nedlagdes i 1928 efter en levetid på 40 år. I dag går næsten hele trafikken over Niebüll—Klauxbüll ad ovennævnte dæmning, der samtidig bragte DR til øen, idet dæmningen bærer en enkeltsporet bane udgående fra Niebüll.

I 1902 påbegyndtes bygningen af en del af strækningen Westerland—List, nemlig Februar 1957

Westerland—Kampen (den åbnedes 7. juli 1903). Man fortsatte i 1907—1908, og strækningen Kampen—List åbnedes 1. juni 1908, og hermed havde man forbindelse fra Silde hovedby til nordspidsen af øen.

Disse første baner byggedes og ejedes formelt af den i 1910 afdøde direktør Kuhrt fra Flensburg, som iøvrigt stod for næsten alle Slesvig—Holstens lokalbaner. Banerne trafikeredes først under navnet *Sylter Dampfspurbahn* og fra 1924 under navnet *Sylter Inselbahn A. G.*

I 1901 begyndte man på bygningen af strækningen Hörnum—Westerland (Sylter Südbahn). Den åbnedes 1. juli 1902. Byggherre og ejer var „Die Nordseelinie Hamburg“, senere „Seebärdienst Hamburg—

(fortsættes side 30)

IN THE GOOD OLD DAYS

Ja, i "de gode gamle dage" var der lokomotiver till - Og de gamle dampheste skulle have vand ligesom andre heste! Det fik de fra en vandkran som for eksempel den her viste. Den er taknemmelig at lave i model, og det er derfor vi bringer et billede af den her i bladet. En model som denne kan enten laves som at-trap, altså ikke bevægelig, eller den kan laves til at dreje ind over sporet parat til at fylde vand i tenderen. Men hvad enten De laver den på den ene eller den anden måde, er den med til at gøre Deres bane mere naturtro, - naturligvis forudsat, at anlægget ikke udelukkende befares af diesellokomotiver!

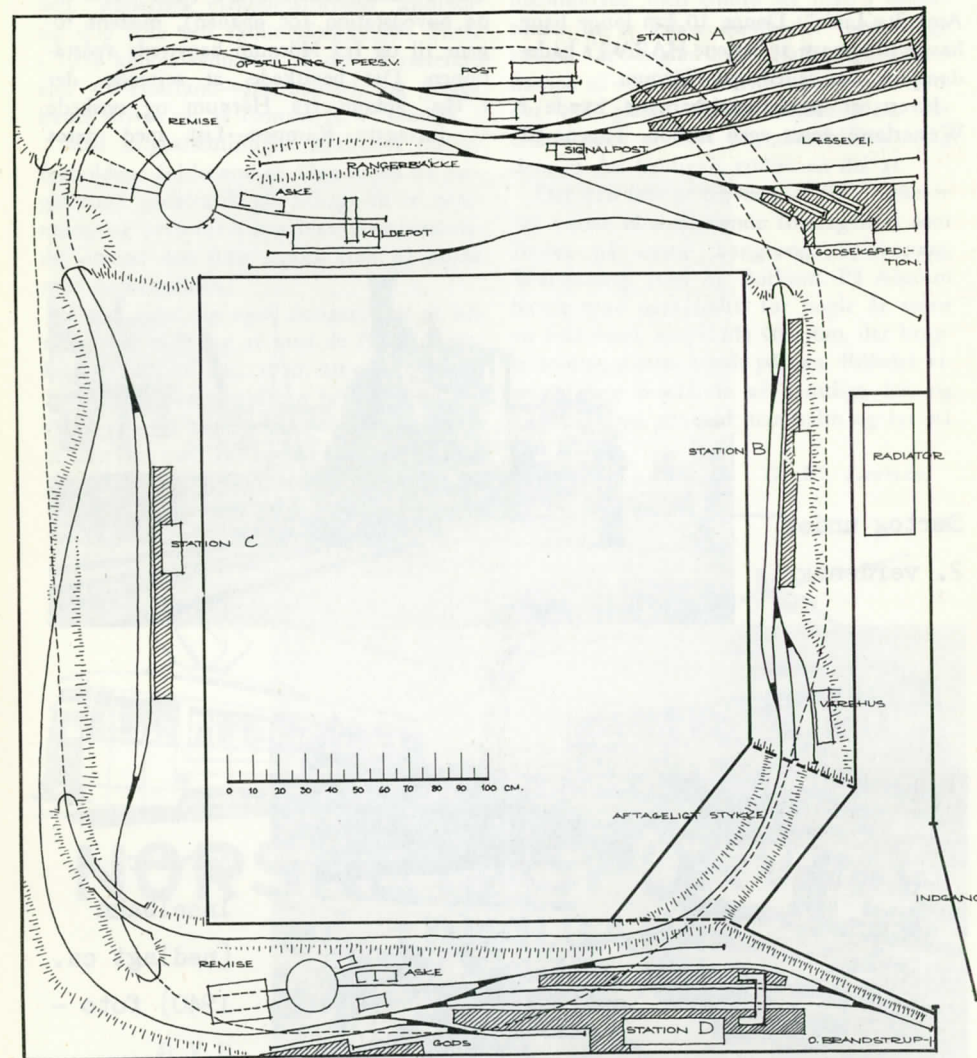


Den store modelbane

er det måske ikke, vi viser på hosstående billede, i hvert fald ikke hvad størrelsen angår. Det er på flere måder en lille bane, idet den er anlagt i spor TT (12 mm) og fylder meget lidt i sin transportkasse. Den er fremstillet af en hollænder, som skulle lave en bane, der kunne transporteres i en almindelig folkevogn, og trods alt er der alligevel kommet et pænt lille anlæg ud af det.

MB-NYT

MÅNEDENS SPORPLAN



Plan 44

er tegnet til hr. C. J. Andersen (Odense), der særligt har ønsket lange kørestrækninger mellem stationerne. Rummet måler $3,5 \times 4$ meter, og jeg har grundet den rigelige plads fundet det rigtigst at lave en punkt-til-punkt bane. Anlægget er et modelanlæg med minimumskurver med 120 cm som diameter. Planen er for overskuelighedens skyld kun forsynet med signaturer for de nødvendige bygninger.

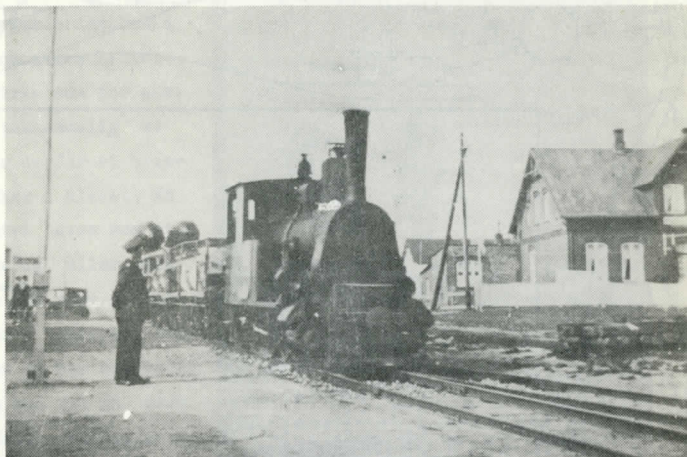
O. B. J.

(fortsat fra side 27)

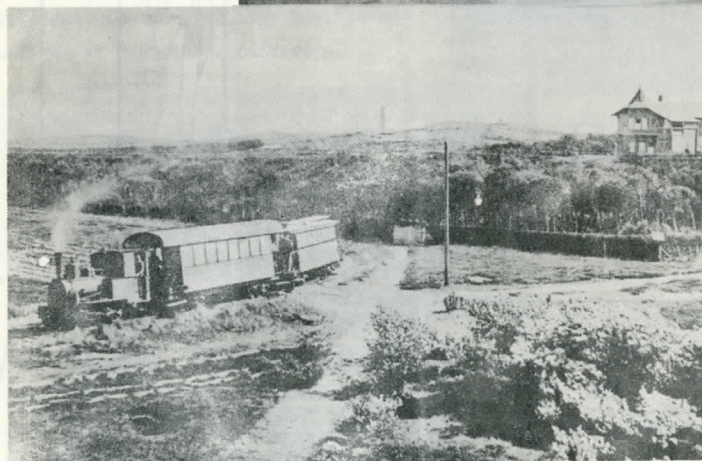
Amerika Linie". Denne 10 km lange bane havde til opgave at betjene HAPAG's badedampere, der sejlede på Hörnum.

Hvert af jernbaneselskaberne havde i Westerland deres egen station. Togene til

og fra List udgik fra og endte på den såkaldte Inselbahnhof Nord (den nuværende hovedstation for øbanen), medens togene til og fra Hörnum benyttede sydstationen. Det bevirkede, at rejsende, der f. eks. ankom fra Hörnum og ønskede at fortsætte Kampen—List med deres



Særtog under
2. verdenskrig



Amrumer
Inselbahn
(nedlagt ca.
1940) foto -
S.V.G.

bagage, måtte vandre et kvarter gennem byen for at nå den anden station. I 1917 byggedes en forbindelsesstrækning, og et driftsfællesskab dannedes under navnet *Sylter Bahnvereinigung*. Sydbanegården blev da nedlagt. (Der findes dog

stadig noget, der kaldes Inselbahnhof Süd, der er et holdsted, hvor rejsende, der ankommer fra fastlandet kan opnå forbindelse med øtogene og er beliggende umiddelbart ved siden af DB's station. Der findes iøvrigt også omlæsseramper m. v.).

MB-NYT

Driften leledes nu af Westerland—List banen. Banernes ejendomsforhold ændrede sig dog ikke ved sammenlægningen. Først i 1954 købtes sydbanen af den nuværende ejer (Westerland—List-banen), og begge baner drives nu af firmaet S. V. GmbH.

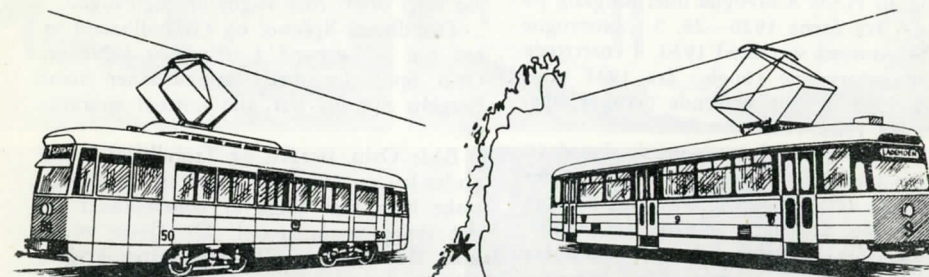
Med krigsafslutningen ændredes trafikforholdene fuldstændigt. Den indtil da meget store godstrafik gik tilbage til et minimum, og persontrafikken blev fremherskende, omend den ikke straks kom på højde med førkrigstiden.

Dette viser sig også derigennem, at banerne har skilt sig af med de fleste damploko (1940: 16 stk., 1950: 10 stk. og 1956: 2 stk.), og persontrafikken bestrides nu hovedsageligt af sættevogns-skinnebusser, som er udstyret med Borgward motorer og bygget på banernes eget værksted. Godstrafi-

ken besørges ved hjælp af mindre diesel-lokomotiver, men endnu ser man i højsæsonen de 2 sidste damploko med lange rækker af vogne med glade badegæster dampe af sted ud mellem klitterne, et syn, der må glæde enhver småbaneven, der endnu ikke er bidt af „dieseldillen“. Og dem er der heldigvis endnu en del af.

Det kan iøvrigt nævnes, at SVG ikke er det eneste øbanelignende foretagende, som findes på øerne Langeoog, Spiekeroog, Wangeroog, Juist og Borkum. På Amrum havde man også indtil for nogle år siden en lille bane, sporvidde 900 mm, der bragte sommergæster rundt på øen. Billedet viser et tog bestående af samtlige lok og vogne på vej gennem marehalm og fyr på den lille ø.

O. W. Laurson.



NORSKE SPORVEJE OG LOKALBANER

af Leif Bang og John Lundgren

Trondheim Sporvei

Da Trondhjems kommune sidst i 90'erne købte Øvre og Nedre Leirfos for at skaffe byen elektrisk kraft, blev det samtidig foreslået at bygge en elektrisk drevet sporvej mellem Buran og Steinberget, en strækning på 3,5 km. Sporvejen blev bygget samtidig med elværket, ikke kun for at dække et transportbehov, men

også for at skaffe elværket en sikker kraftaftager; der var nemlig regnet med, at sporvejen skulle skaffe værket 27 % af dets indtægter. Trondhjems Sporvei har således helt fra starten været en kommunal bedrift.

En hesteomnibuslinje besorgede trafikken mellem Buran og Steinberget fra be-

gyndelsen af 90'erne, men da de elektriske sporvogne blev sat i drift den 4. december 1901 blev omnibuslinien nedlagt. Forøvrigt var der det pudsige ved hestebussen, at hjulene blev udskiftet med meder i snevejr.

Den første sporvejslinie var enkeltsporet med vigespor for modgående vognes passage. Der var anskaffet 11 motorvogne af Siemens fabrikat, hver med plads til 34 passagerer. I 1904 leverede Skabo 1 motorvogn og 4 bivogne med åbne perroner.

Med årenene voksede byen i størrelse og økonomisk styrke, og i 1913 blev den første linie ombygget til dobbeltspor, samtidig anlagde man linie 2, som gik fra jernbanestationen til Magnus den Godesgate på Øya. I 1927 blev den tredje og sidste linie bygget til villakvarteret på Singsager. Siden da er der kun sket mindre udvidelser af de eksisterende linier.

Vognparken består af 12 Skabo-motorvogne fra 1913—14, 10 HAWA-motorvogne og 10 HAWA-bivogne med indgang på midten fra årene 1926—28, 5 motorvogne fra Strømmens værksted 1930, 4 ensrettede Skabo-motorvogne (bogic) fra 1937 samt 2 fra 1942 og 5 tilsvarende bivogne ligeledes fra 1942.

I 1949 leverede Strømmens værksted 10 bogiemotorvogne, og sidste år blev der yderligere sat 6 bogievogne i drift, ligesom man købte 3 brugte bivogne fra Buurtspoorwegen i Belgien. Motorvognene fra 1901 blev senere ombygget til bivogne, men blev kun brugt som ekstravogne i stærk myldretidstrafik.

Tidligt om morgenen den 10. oktober 1956 oplevede Trondheim den største katastrofe i mange år. Den største af byens to remiser nedbrændte totalt på grund af kortslutning i en motorvogn, som befandt sig inde i remisen. Af samtlige 66 vogne brændte de 42, som var opstillet i remisen, deriblandt de 6 nyeste bogievogne.

Den resterende vognpark, 4 nyere og 20 gamle vogne, som var bestemt for ophugning, må nu klare den daglige drift, men 28 nye bogiemotorvogne og 17 bogiebivogne er allerede bestilt hos Strømmens værksted.

Gråkallbanen.

A/S Graalkallbanen blev stiftet den 8. september 1916 og åbnede driften til Munkvold station den 10. juni 1924 — en længde på 5,76 km, til Ugla 30. maj 1925 — 6,73 km, og til Lian den 28. oktober 1933 — 8,80 km, som stadig er banens midlertidige endestation. Banens udgangspunkt er ved Skt. Olavsgate i Trondheim. På en længde af 1,3 km har banen fællesstrækning med Trondheim Sporvei.

Formålet med banen var at skaffe byens borgere en hurtig og billig adkomst til byens udfartsterræn, Bymarken, hvor både Gråkallbakken og det store Fjellseter Turisthotel ligger. Der mangler endnu ca. 3 km før banen er helt udbygget.

Vognparken bestod oprindeligt af 4 motor- og 2 bivogne af HAWA's fabrikat, disse blev i 1943 suppleret af 1 Skabo-motorvogn og 1 bivogn, som nu er ombygget til motorvogn. I 1946 leverede Skabo yderligere 2 bivogne. I 1956 blev et nyt vogntog sat i drift. Alle vogne er bogievogne.

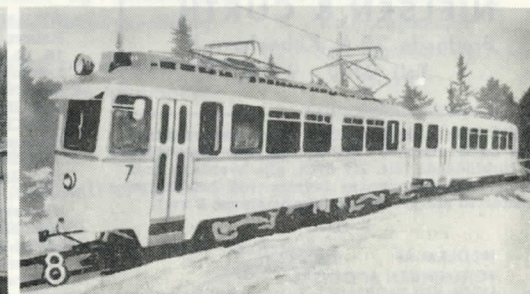
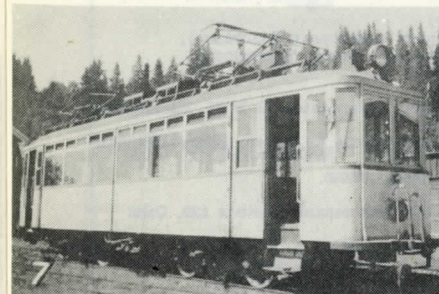
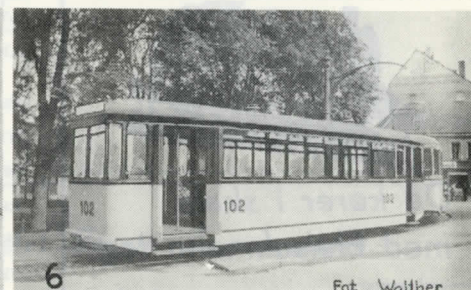
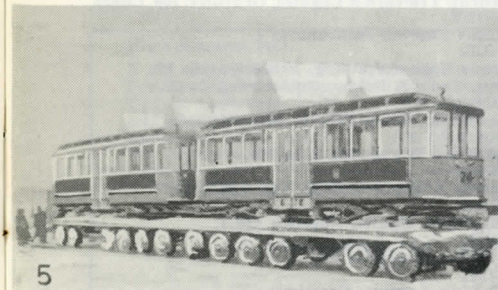
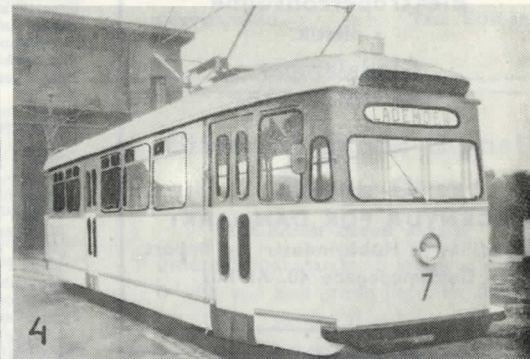
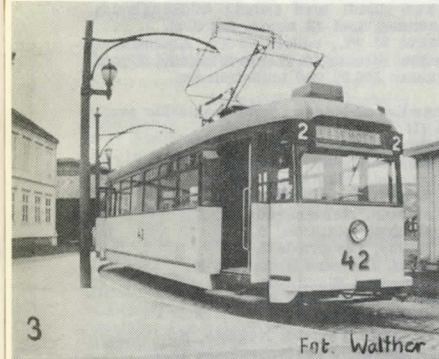
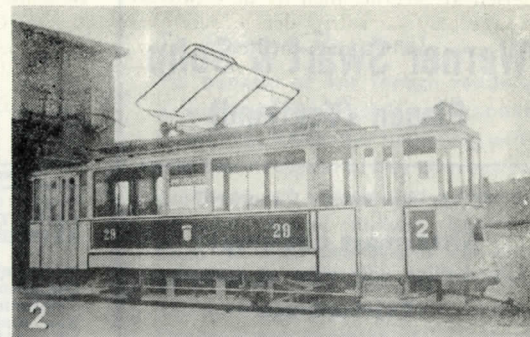
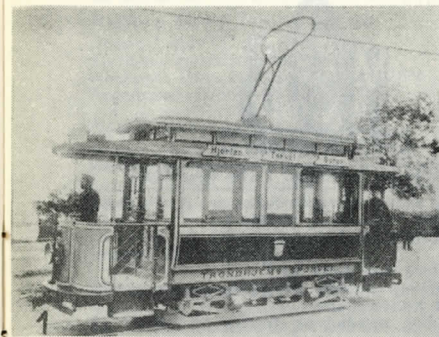
Trondheim Sporvei og Gråkallbanen er ene om at køre på 1-meterspor i Norge. Oslo Sporveier med forstadsbaner samt Bergens Sporvei har alle normal sporvidde.

Både Oslo, Bergen og Trondheim måtte under krigen afstå sporvogne til forskellige tyske byer som følge af bombeskader på det tyske vognmateriel. De fleste vogne kom dog tilbage til Norge efter krigen, selvom det var i en noget sørgelig forfatning.

Rettelse til forrige nummer: På s. 16, sp. 2, 1 n. 18 f. o. skal tilføjes ordet „udrangeret“ efter benzinbusser.

Billederne på næste side

- Fig. 1. To-akslet motorvogn fra 1901.
- Fig. 2. To-akslet motorvogn fra 1926.
- Fig. 3. Bogiemotorvogn fra 1949.
- Fig. 4. Bogiemotorvogn fra 1956.
- Fig. 5. To-akslet bivogne fra 1926 på vej til Tyskland.
- Fig. 6. Bogiebivogn fra 1942.
- Fig. 7. Gammel motorvogn fra Gråkallbanen 1924.
- Fig. 8. Moderne vogntog fra 1956.



Werner Swart & Sohn Plauen (Vogtland)

Af vor fabrikation i spor HO:

Gittermast buelamper

i forskellige udførelser og størrelser

Telefonbøxe

Elektroperronvogne

i plastik

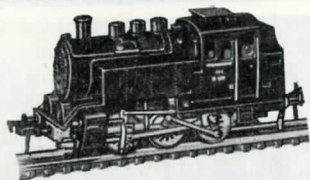
Glødelamper

Samt diverse løsdele



AGENTUR FOR DANMARK:

Skandinavisk Hobbyindustri og Import
Guldsmedegade 40, Aarhus



De kører i skala
med Fleischmann tog

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A, København K.
Telf. 9117 - 9118

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

MEDELM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

REDAKTION: Broomvej 28, Hlev.

EKSPEDITION: Modelbane-nyt,
Kongevejen 128, Virum

Medarbejdere ved dette nr.:

Ole Brandstrup Jensen, Svend Jørgensen m. fl.

Telefonisk henvendelse:

Kun mandag, onsdag og fredag kl. 15-17 på
BYen 5703.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

Bladet udkommer med 12 numre om året.

Arsabonnement 21 kr., udland 23 kr. Abonnement

kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

KØBENHAVN:

Bauch, Boulevarden 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, Løvstrøde 2, K.

Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.

Hovedbanegårdens Bladkiosk.

Buskiosken, Sundbyvester Plads, S.

Kiosken, Classensgade 18, Ø.

Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.

Palladium Kiosken, Vesterbrogade 1, V.

Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ARHUS:

Arhus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

Berg Radio & Hobby, Guldsmedegade 40.

ESBJERG:

Vestjysk Hobby Teknik, Strandbygade 14.

NYKØBLING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNØ:

Fa. Simon Madsen (legetøjs afd.).

SKIVE:

»Hobbys«, 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, Auroragatan 11 B 24, Helsingfors.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan.

ITALIEN:

»Ho-Rivarossa«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,

Västra Hamngatan 22, Göteborg C.

KLUBMEDDELELSER

Aalborg Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klubhus: Forchammersvej 3
Formand: Disp. Fin Ankeraa, tlf. 1279
Byggeaften: Fredag.

Dansk Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klublokale: Nørrebro Station
Formand: Poul E. Clausen
Næstformand: James Steffensen
Kasserer: Th. Kronholt
Sekretær: E. Albrechten (adr.: Amundsensvej 18,
Lyngby, tlf. LY. 5462).

Modeljernbaneklubben »HO«

Nordkærvej 1 - Hvidovre, Valby.
Tlf. 30 06 31 og RVang 59 42 y.
To med interesse for dekoration kan optages som
medlemmer.

Rubrikannoncer (20 øre pr. ord).

Læsetid 45 sekunder.

Amerikansk succesidé skal prøves herhjemme. Der vil nu hver måned komme en annonce fra os i MB-nyt. Ideen er den, at der kun kommer en ny arbejdstegning hver måned; men den er til gengæld sådan, at alle kan lave tingen med alm. værktøj. Foruden komplette tegninger medfølger komplet byggeanvisning. De vil altid kunne bruge tingen: Til eget brug, som gave o. s. v.

Denne måneds arbejdstegning er selvfølgelig til modelbanen: »Fejlsøgeren« der af sig selv kører rundt på banelegemet og finder fejl.

De skal ikke have ulejlighed med at sende penge. De sender ordren og et 30 øres frimærke, så får De et par dage efter arbejdstegningen samt opkrævningen på 1,50 kr.

ARTO manden siger: »Send ind i dag til Torben Olsen, Ringparken 55, Roskilde. - Held og lykke og på gensyn næste måned.«

Fleischmann HO.

5 par el sporskifter 1624 A, mange forskellige skinner, transformator 502, 2 kørepulte 514, el motorvogn 1370, 1 person-, 1 pak- og 2 godsvoogne, samlet værdi kr. 860,- sælges for 450,- evt. delt.
Stig Andersen, Novembervej 12, tlf. 944270.

Klampenborg Model Steam Locomotives

British Gauge

1³/₄" - 2"

2¹/₂" , 3¹/₂"

Maskin- og Håndarbejde

udføres på bestilling

Outline- og detailtegninger
af britiske lokomotiver

Drivhjul (støbejern)

Krumtapaksler

Cylindre, rammer og lejer
Bogier

Komplette kedler

G. Petrusson

Emiliekildevvej 15 B, Klampenborg

Tlf. OR 2771 (træffes 17-22, mand. - onsd. - fred)

Reparationer udføres på eget værksted.

To Foreign Readers!

To benefit of our foreign readers a summary in English will appear in MODELBANE-nyt beginning with the march issue. In this connection exchange of names and addresses between Model Railway Builders from all over the World will also be possible. Just send us your name and address, your gauge and mention the language in which you want to correspond. The Editor.

Standard Block Signal Gauge O

A Danish block signal

(international standard) made in scale
O with red and green light, for either
12 or 20 volt.

U. S. \$ 2.00 plus postage.

Best quality!

BP-TOG

Postbox 26

VIRUM