

Lær de mange hobbyblade at kende for en billig penge.

Vi åbner sæsonen med et godt tilbud til både nye og gamle kunder. Det drejer sig om ubrugte eksemplarer af nedennævnte kendte tidsskrifter alle af årgang 1957 eller tidligere: (Pris i parentes angiver ordinær pris).

Model Railway News (2,25) pr. stk. kr. 1,25 (10 stk. 10 kr.)

Dette blad er i stort format med noget for alle sporvidder.

The Railway Modeller (2,75) pr. stk. kr. 1,50 (10 stk. 12,50 kr.)

Et blad for selvbyggere i de mindre sporvidder.

The Model Engineer (1,40-ugeblad) pr. stk. kr. 0,90 (10 stk. 7,50 kr.)

Bladet for alle mekanisk interesserede.

HO-Rivarossi (1,90) pr. stk. kr. 1,00 (10 stk. kr. 8,50).

For alle HO-folk, i sær Rivarossi-kørere.

LOCO-Revue (2,75) pr. stk. kr. 1,50 (10 stk. kr. 10,00)

Det franske modelbaneblad.

Miniaturbahnen (3,75) pr. stk. kr. 3,00 (5 stk. kr. 13,50)

Det vesttyske modelbaneblad.

Der Modelleisenbahner (1,85) pr. stk. kr. 1,40 (10 stk. kr. 12,00)

Det østtyske modelbaneblad.

European Railways (2,00) pr. stk. kr. 1,50 (5 stk. kr. 1,25)

Det europæiske jernbaneblad.

Eisenbahn (3,25) pr. stk. kr. 1,75 (5 stk. kr. 7,50)

Det østrigske jernbane- og modelbaneblad.

Railroad Model Craftsman (5,00) pr. stk. kr. 3,00 (5 stk. kr. 12,50).

Amerikansk modelbaneblad for alle skalaer.

BENT PALSDORF

POSTBOX 184, KØBENHAVN K.

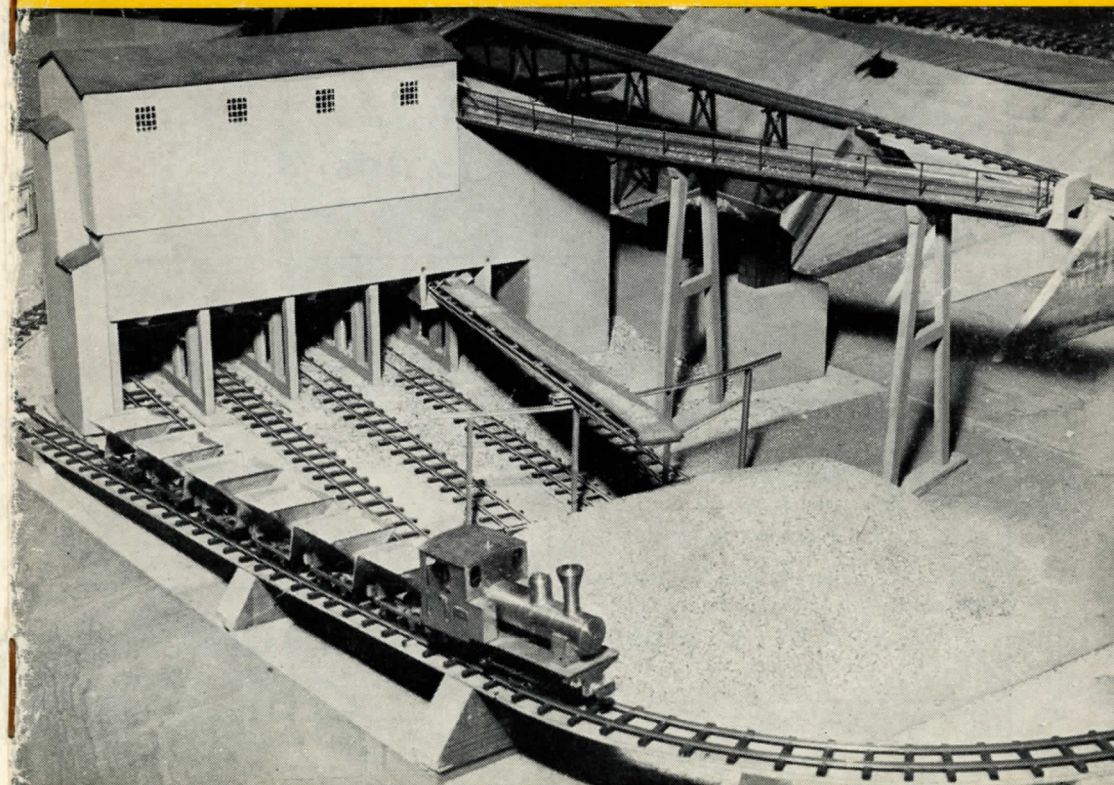
POSTGIRO 53761, TLF. *944868

Bedste telefontid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan hver dag kl. 16¹⁵-17³⁰ ovennævnte bøger og blade beses og købes.



MODELBANE *Nyt*



11

7. ÅRGANG

NOVEMBER 1958

PRIS
1 75

Vi præsenterer –

hver måned her i bladet forskellige af LONG's artikler. Denne måned:

LONG universalmotor

svarer til sit navn i dobbelt forstand. Den er nemlig både anvendelig til jævn- og til vekselstrøm, og den er tillige så kraftig, at den kan anvendes af selvbyggere **både** til spor HO, S og O. Kombinationen nylon/stål-tandhjul er tillige både solid og lydløs. Kr. 33,00.

LONG MODELBANE

Kontor: Skotterupgade 7 . N.

v/ Chr. Nielsen & P. Schneider

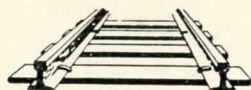
Telf. Taga 81 40 – Telf. 81 80

Fabrik: Teklavej 42 . NV.

»LONG« HOLDER LÆNGST!

De er på rette spor med –

JOTOFLEX



Den elegante skinne i skala HO - bøjelig til enhver kurve - den helt rigtige skinne for selvbyggeren.

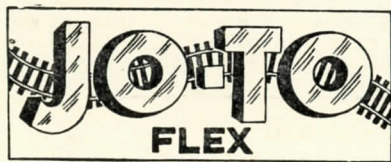
Vi åbner sæsonen med en ny pris:

Pr. meter kr. 5,00

Stort sortiment i løselede for sporskift og kryds, korkballast m m.

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

Scenery

Det danske landskabssortiment



Nye sortimenter i træer, idyller m. m. samt strømaterialer i næsten enhver tænkelig farvenuance.

En gros:

BENT PALSDORF, KØBENHAVN

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: 12 kr. (6 nr.) løs nr. 2 kr.

Distribution:

MODELBANE-nyt, VIRUM

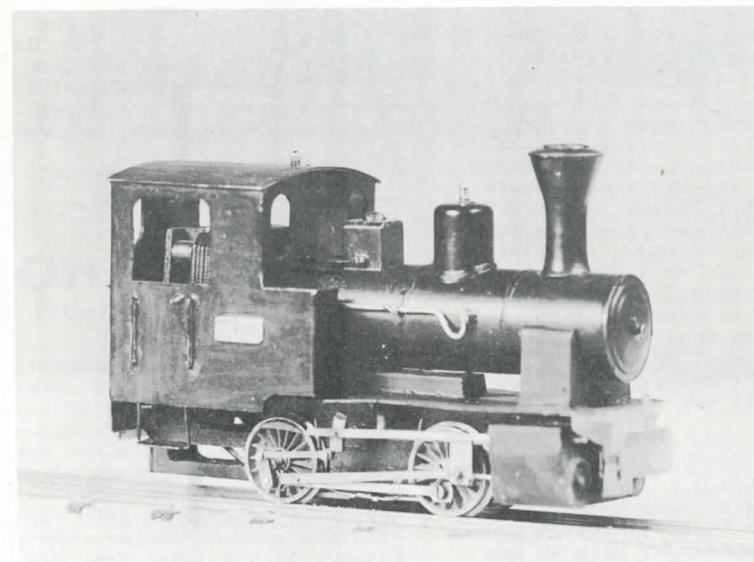
MODELBANENYT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBANEBLAD

7. ÅRGANG
NOVEMBER 1958

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

Model i O af Orensteinloko nr. 9791



"TINE"

Vi bragte i sidste og forrige nummer af MB-nyt byggebeskrivelse i 1:10 størrelse og tegning i 1:45 af det smalsporede loko af fabrikat Orenstein og Koppel fra 1924, nr. 9791, der til for et par år siden var i drift på A/S Hedehusene Skærvefabrik. - Lokomotivet er sammen med flere andre tidligere beskrevet i MB-NYT, og vi bringer

denne gang en kortfattet beskrivelse af en model i 1:45, som formanden for SMJK, P.E.Jensen i Slagelse, har lavet af samme loko til brug på et særligt grusgravs-anlæg med sporvidde 16,5mm i tilslutning til det øvrige anlæg i størrelse O. Dette grusgravsanlæg er omtalt andetsteds i dette nummer af bladet.

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

TINE - SMJK's smalsporsdamplok - på vej op med 6 vogne. Bag denne maskine ses sortereanlægget med transportbåndet for overskudsmaterialer. (TINE - narrowgauge engine on the layout of Slagelse Model Railway Club, Denmark) (Foto: H. Blytsgaard, Slagelse)

Originalen i 1:1, som altså er bygget af Orenstein i 1921 har 0,785 mm sporvidde. For nemheds skyld valgte vi i Slagelse sporvidde HO - 16,5mm, og maskinens mål tilpassede vi så til denne sporvidde, men iøvrigt søgte vi at bringe den så nær som mulig målestokken 1:45 efter tegningen af den originale maskine. Mange industrilokomotiver er iøvrigt bygget på lignende måde, idet der er anvendt sporvidder lige fra 600 mm til 900mm på omtrent ens lokomotiver, så man er ret frit stillet.

Af skønhedshensyn valgte vi til dette anlæg to-skinndrift, - det er iøvrigt også det letteste, når man selv vil bygge sine spor.

Selve opbygningen af denne maskine adskiller sig ikke væsentlig fra tidligere normalsporede modeller, der har været beskrevet her i MB-NYT. Rammen er af 0,7mm messingplade med påloddede forstærkninger af samme materiale. Barriereplade og førerhus er af hvidblik; kedel, skorsten og dome er drejet af messing og for ikke at maskinen skal få for stor højtliggende vægt, er disse dele udboede mest mulig. Cylindrene er af hvidblik med endebunde af messing.

Motoren, der er benyttet er en MIC-motor med permanent magnet, og den er anbragt i førerhuset med akslen i maskinens længderetning. Den driver bageste hjulsæt gennem kron- og spidshjul plus et par mellemhjul. Udvekslingsforholdet er 1-25, og det giver maskinen en hastighed af ca. 15km/t (skalafart). De benyttede hjul er Rivarossi's isolerede lokomotivhjul, og for at give dem et tilpas "industriagtigt" udseende er hver anden af egerne skåret bort.

Det, der ved denne maskine har været særlig vanskeligt, er strømaftagerne. De er monteret på en plexiglasplade, der er anbragt mellem rammepladerne, således at den rager ca. 0,5mm neden for disse. På plexiglaspladen er skruet to små metalstykker, hvorpå der er loddet 0,4mm klavertråd, der er bøjet opad, således at de slæber på hjulbandagen med et let tryk.

Desuden er der anbragt et par ekstra strømaftagere bestående af en 4mm bred strimmel folioplade, 0,2 mm tyk med en messingdup loddet på den frie ende og beregnet til at slæbe på skinnerne. Med disse 2 sæt strømaftagere klarer maskinen sig godt selv på temmelig støvede skinner.

Maskinen er malet med mat syntetisk lak. Kedel og førerhus er grønt som på dens forbillede; ramme, barriereplade, røgekammer og skorsten er sort, hjul og pufferplanker mørkerøde.

Som et kuriosum skal nævnes, at vi har kaldt denne maskine TINE efter et andet industrilokomotiv, tilhørende en cementfabrik ved Aalborg, og den bærer på hver side af førerhuset en messingnavneplade.

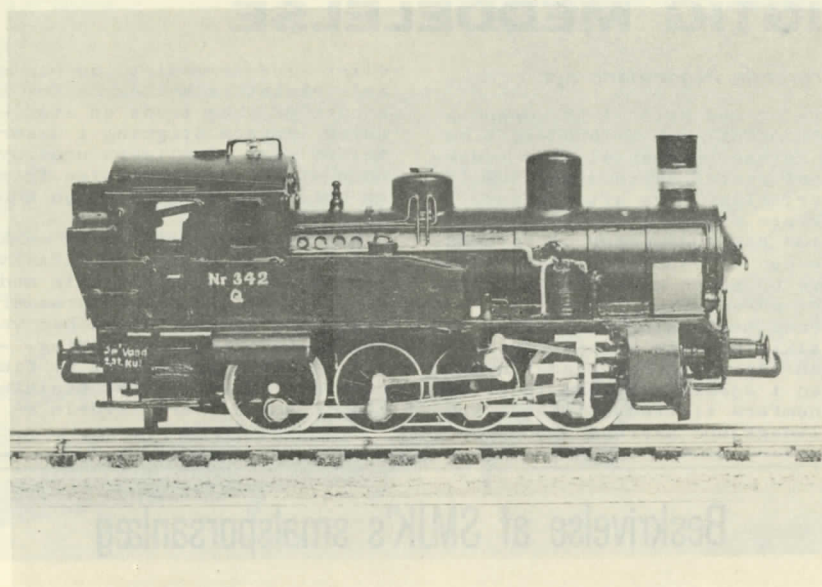
P.E.Jensen - S.Jørgensen

Litra Q i HO

(3.die og sidste afsnit)

Så er vi nået til "maleriet". Andre modelbyggere i vor størrelse plus en malermester har rådet mig fra at stryge loket med nogen form for grundfarve. Det fylder for meget og skjuler for mange af de små detaljer, som vi møjsommeligt har søgt at fremhæve. En god, sort, halvmat farve kan købes. Det er Rivarossi, der laver den. Man kan også, som jeg gjorde, købe en lille bøtte mat syntetisk maling. Så har man gerne også en smule sort cykellak stående. Man tager en smule af denne og hælger op i den matte og finder ved prøver den blanding, der egner sig bedst. Man kan naturligvis ikke bedømme farvens mathed, før prøverne er tørre.

Medens prøverne tørrer, får vi tiden til at gå med at file og pudse de sidste overflødige loddeklatter væk. Så vaskes loket af med benzin, og først når det er fuldkomment tørt overalt, kan malingen påbegyndes. Når malingen er gennemtør (og det varer i hvert fald et døgn eller mere), males skorstensbåndet, "slipset", rødt



og først når igen dette er tørt, males den hvide stribe herpå. Fødevandsrøret på kedlen males som kobber, litra nr. males gult. Lygternes forramme males gul, og "glasset" får sølvbronce. Til slut limes lidt knust kul fast ovenpå kulbeholderen.

Jeg håber til slut, at De har fået lavet Dem en Q-askine, som De kan have glæde af i tiden fremover, samt at De er blevet den skræk kvit, som De eventuelt har næret for at bygge selv.

E. Preben Jensen.

En jernbanehistorie

Det var en bagende hed julidag i 1920. Jeg satte mig i privatbanetoget på Hadsundbanegården i Randers. Middagssolen strålede fra en skyfri himmel og ikke en vind rørte sig, da den for sin langsomhed berømte "Hadsundpeter" arbejdede sig ud på Landet, medens vi gispede af varme i de små, overophedede kupéer. Vi havde forladt Hald station og skulle være i Gjerlev om få minutter. Banen falder her i store kurver, så farten

var relativt stor. Pludselig lød bremsesignalerne - tre korte fløjt - bremserne skurede og vognene duvede i betænkelig grad. Lidt efter standsede toget. Det viste sig da, at skinnerne i den stærke varme havde udvidet sig så meget, at hele sporet inclusive sveller var løftet op af ballasten. Afstanden fra underlag til skinne blev målt til 1/2 alen (jvnf. Bramingeuylken). Raske smede fra Gjerlev kom og savede af skinnerne, så vi kunne fortsætte. (V.R.Jensen i FREM bind A, hefte 65). P.S. I dag ligger DSB's skinner så fast, at ovennævnte nappe vil kunne finde sted. (Efter en forespørgsel hos DSB).

VIGTIG MEDDELELSE

vedrørende Modelbane-nyt

Fra og med Nytår 1958 udsendes MODELBANENYTT som 2-måneders blad med forøget sideantal. Det redaktionelle stof udvides med 50% (8 sider) eller mere efter behov.

Første nummer i det nye år er fremme hos abonnenter og forhandlere den 25. Januar og de følgende numre på samme månedsdag alle "ulige" måneder.

Denne beslutning er truffet for at sikre bladetets beståen fremover, da en udsendelse af bladet hver måned i øjeblikket ikke lader sig gennemføre tilfredsstillende som "halvdagsjob" hverken økonomisk

eller arbejdsmæssigt, da bladets hele eksistens hviler på for få hænder og ikke trods en støt - men uhyre langsom stigning i læserantallet, kan yderligere underbygges uden store reklamemæssige fremstød om hvis heldige udfald man kun kan gisne.

Det er imidlertid udfra ønsket om stadig at bevare MODELBANENYTT som et frit forum for alle modelbanefolk og jernbaneinteresserede i ind- og udland, at vi har valgt den nu foreliggende løsning. - Det vil sikkert være muligt at finde ulemper ved den trufne beslutning, men af umiddelbare fordele må det

(fortsættes side 169)

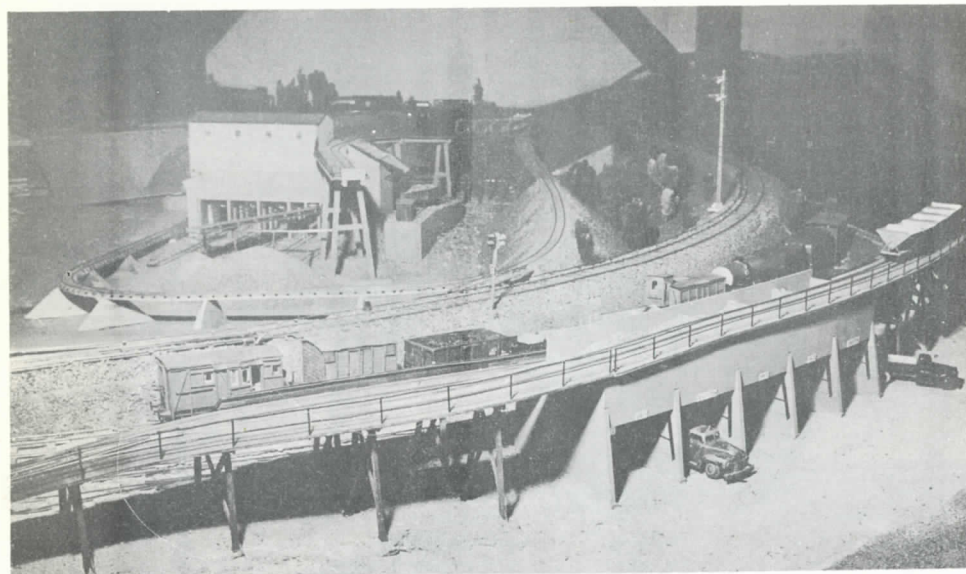
Beskrivelse af SMJK's smalsporsanlæg

STENBRUDDET har fra tid til anden været nævnt i vore beskrivelser. Da det nu er færdigbygget, kan det rimeligvis interessere læserne at stifte lidt nærmere bekendtskab med det, idéen deri og dets formål.

Ved ombygningen af Slagelse Jernbanestation, hvor vort lokale, som læserne sikkert ved, er beliggende, blev i sommeren 1955 en ca. 1 m² stor lysskakt fjernet fra det sted hvor stenbruddets sortereværk nu er beliggende. Dett gav stødet til at vi fik gang i udnyttelsen af det ca. 8 m² store areal udnyttet på een for en jernbaneentusiast rimelig måde. Der var et par forskellige forslag fremme, men efter at have gjort studier i marken - grusgravene ved Hedehusene - stod det os klart, at det var et stenbrud med en omfattende industribane og et arbejdende sortereværk og gravemaskine, vi skulle bygge.

Efter nogle natters energisk arbejde ved skrivebordet stod planerne færdige. Kernen i anlægget var sortereværket, der skulle kunne sortere det dertil transporterede materiale (tørt strandsand og

skarpt grus), i 5 forskellige størrelser. Sortereanlægget består af et silohus med 5 rum med udtapningsspjæld i bunden. Spjældene fjernbetjenes fra bordkanten med stangtræk. Under hver silo ligger tipvognspor (16,5 mm og to-skinne-drift), således at tipvogne kan køre ind derunder og få materiale påfyldt. Over siloerne ligger et triør, en roterende tromle med 4 størrelser net med hhv. 0,5-1,0-1,5 og 2,2 mm maskestørrelse. Det materiale, der ikke kan gå igennem de største masker, triller ud af tromlens anden ende og havner i sidste silo. Fra første silo er anbragt et overløb, således at siloen, når den er fuld, løber over, og materialet løber ned på et transportbånd, der fører det ud for enden af de spor, der går under silobygningen. Ifyldningen i sortereværket sker også med tipvogne, der indtil en gravemaskine er bygget, bliver læsset med håndkraft, og kører fra plateau for gravemaskine ad en "højbane", der løber på et himmelstræbende træstillads til sortereværkets ifyldningsrist, hvor vognene tømmeres automatisk. Sortereværkets



UDLEVERING TIL AUTOMOBILER. Bag de gamle godsvogne ses hovedsporet og bag dette selve grusgraven. (Foto: Albrekt, Aarhus).

triør og transportbånd drives af en vinduesviskermotor.

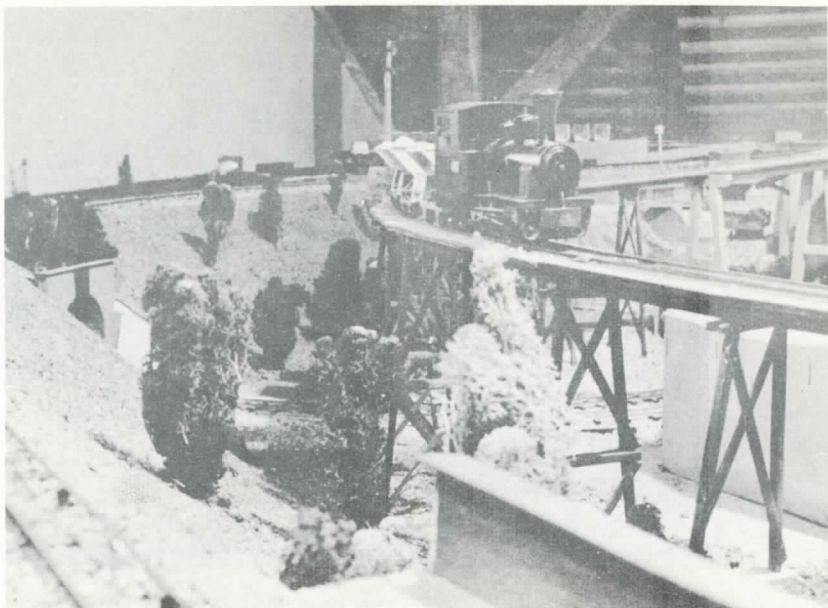
For at give stenbruddet et så naturligt præg som mulig, er der uden om sortereværket bygget en del skrånter med tilfældig bevoksning af forskellige vegetationsarter. Fra gravemaskineplateauet er banen ført i ring, således at toget kan køre til gravemaskinen fra begge sider. I denne ringbane er indlagt et par sporskifter, et til en lille remise for diesellok og et ved siden af liggende reparationsværksted. Det andet fører til bunden af graven og løber sammen med sporene fra siloerne. Fra hovedgaden fører en lille vej til bunden af graven, hvor der er bygget en barak med kontor og folkestue. Desuden er der en vognvægt med vejebod og en garage til 2 store lastbiler.

Tipvognsporet fører fra siloerne under den del af sporet, der fører fra plateau for gravemaskine til sortereanlægget og videre gennem en underføring under den normalsporede bane, langs med den

ne ad en ret stærk stigning til udleveringsanlægget. Dette består af dels et højtliggende tipvognspor med sliksiden, således at materialet bekvemt kan styrtes ned i de lavere holdende jernbanevogne, og dels et siloanlæg i lighed med det før omtalte, der findes ved sortereanlægget. Dette siloanlæg er beregnet til at forsyne de af landevejen kommende lastbiler med materiale til vejbygning eller anden byggevirksomhed.

Tipvognsbane ender i en remise der er fælles for både smal- og normalsporslok. Den er kopieret efter den gamle remise, hører til Hedehusene Skærvefabrik. Fra Jystrup station er ført sidespor ud, således at materialer kan læsses bekvemt. Ved remisen er en lille kulgård og to små vandbeholdere.

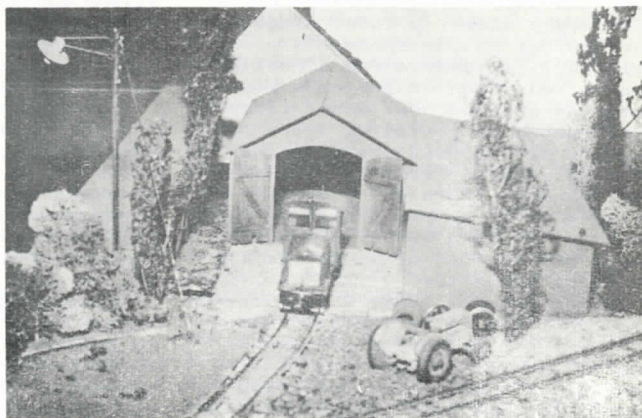
Arbejdsgangen på smalsporsanlægget er den, at tipvognene (der er to størrelser, 2,5 m³ med selvudløsning til ifyldning i sortereværket og 2,0 m³ til transport af de sorterede materialer til ud-



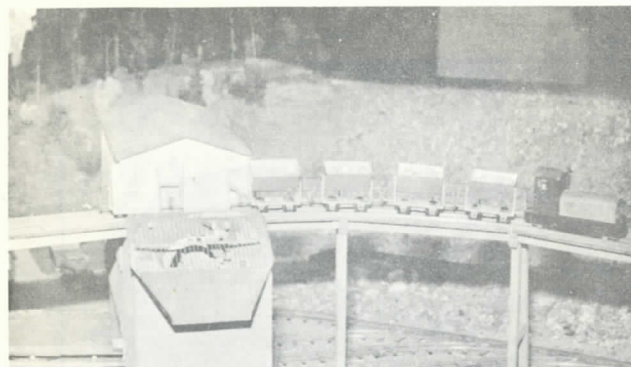
TINE på tømmerbroen (Foto Erik Petersen)

leveringen) fyldes og køres til sortereværket med een maskine. En anden maskine kører fra sortereværket til udleveringen med 2,0m³ vognene. Til betjening af anlægget har vi for tiden 2 smalsporsmaskiner, nemlig TINE som tidligere er beskrevet (side 161-62) og

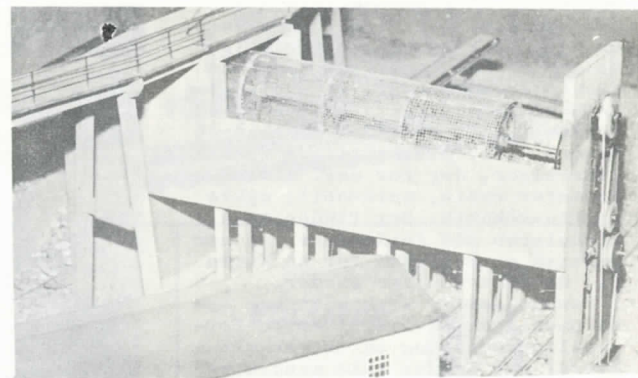
en lille dieseltraktor. De kan hver trække 6-8 læssede vogne. Desuden findes der 2 normalsporsmaskiner til rangering til og fra stationen. Det er SFJ 16 og GDS III. Førstnævnte er tidligere beskrevet og GDS III omtales i december nummeret. (Forts. s.170)



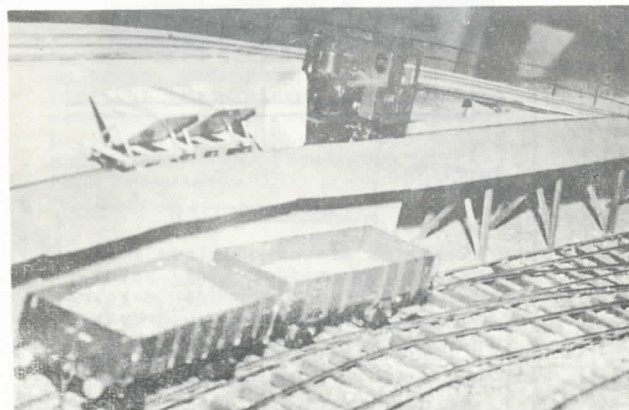
Remise for diesellok.



Ifyldningsristen i sortereanlægget.



Sortereværket med huset taget af. Man ser tydeligt triøren.



Udlevering til jernbanevogne.
(Alle fotos på denne side v/ forfatteren).

INDUSTRI-NYT

PRAKTISK VÆRKTØJS-NYHED

Enhver håndværker ved, hvad det betyder med praktisk og godt værktøj. Den enorme udvikling indenfor teknik og mekanik stiller øgede krav til værktøjet, og der er derfor al grund til at beskæftige sig med en epokegørende værktøjsnyhed fra Holland - et topnøglesæt med toppe i størrelserne fra 4 til 14 mm samt skruetrækkere fra 4 til 6 mm bredde. Selve værktøjsholderen har flexibel arm, og håndtaget er isoleret mod 10 oov volt.

BEARGRIP - som værktøjssættet hedder - kan praktisk talt anvendes overalt, hvor der findes skruer og møtriker, og den flexible holder gør det muligt at anvende værktøjet på steder, hvor det ellers er vanskeligt at komme til. Toppene, der er udført i elektrohardt stål, passer til de fleste størrelser, der for eks. anvendes indenfor radio, automobil, cykle og fin-mekanik. Der findes også vinkelgreb med forlængere, så der faktisk er mulighed for at komme til de mest umulige steder.

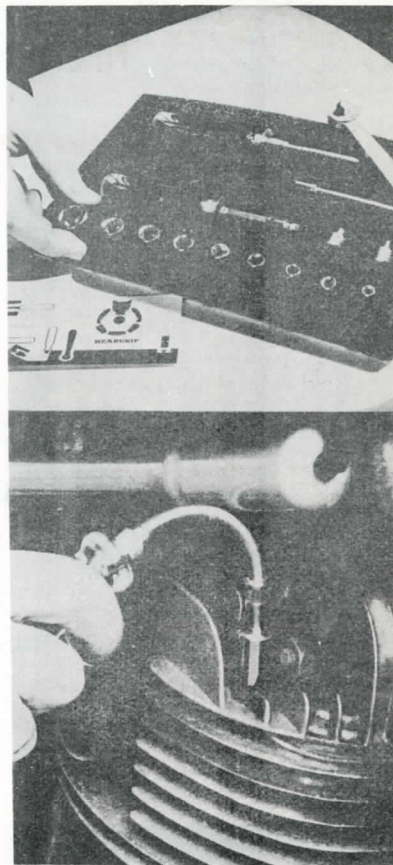
Foruden selve værktøjet bør også pakningen nævnes, idet de forskellige toppe og skruetrækkere - hvoraf der findes ikke mindre end 12 kombinationer - er anbragt i udskæringer i en skumgummiblok, der foruden at være emballage også er et permanent opbevaringssted for værktøjet, så man undgår løse dele i værktøjsskassen.

Tillige med at være et stykke værktøj, enhver håndværker med stor fordel og tidsbesparelse kan anvende, er BEARGRIP uundværlig for ethvert hobbyværksted - ja, for den sags skyld enhver værktøjsskase i privathjemmene.

Vort billede viser BEARGRIP i anvendelse på et sted, hvor det ellers er svært at komme til med en skruetrækker, og øverst den praktiske emballage.

Sættet kan købes hos førende isenkrammere og hobbyhandlere.

BP.



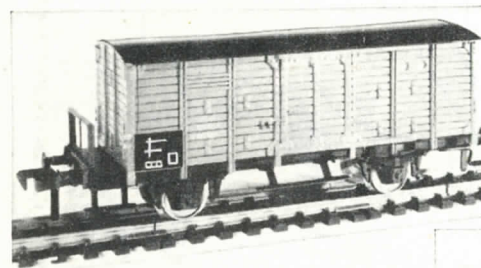
BATTERI-TOG i HO

Elektrisk drevne modeltog i forskellige sporvidder - med hovedvægten på HO - fortrænger mere og mere tidligere tiders urværkstog, også når det gælder det første tog til lillebror. Imidlertid er ikke alle forældre glade for at give den mindste et elektrisk tog at lege med, selvom der idag sæl-

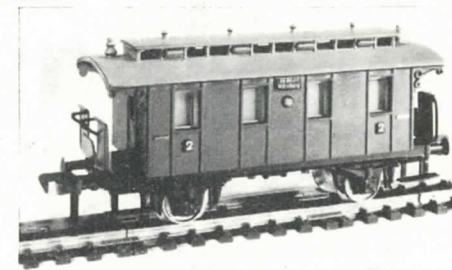
MB-NYT

Fleischmann HO

MESSEPARADE



Nr. 1474 Lukket godsvogn af vesteuropæisk type. Metalundervogn og plastikvognkasse. Længde 120 mm.



Nr. 1400 Personvogn DB-litra BiPr 86 af ældre type med en længde i model på 103 mm. Metalundervogn og plastikvognkasse.

BUCO, Märklin, Fleischmann-vogne i spor 0 købes. Opgiv pris i billet mrk.1158 til MB-nyt's redaktion.

KRYDS & SKIFTER HO! 1 krydsspor 12°, monteret på træballast 11,00, 1 højre skifte 12°, monteret på træballast 8,50, 5 byggesæt (3 v. & 2 h.)skifter 12°, alt i nysølv, pr. stk.7,25, 8 sæt bestående af hjertestykke 15°, tunger med led og tappe, udfræsede yderskinner m. pånittet tvangskinne, alt i messing samt tungebros (pertainax m. huller) pr. sæt 6,25. Hele samlingen sælges under eet ÷ 10%. Stenderup, RY9026 (kun hverdage).

HO-Rivarossi

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

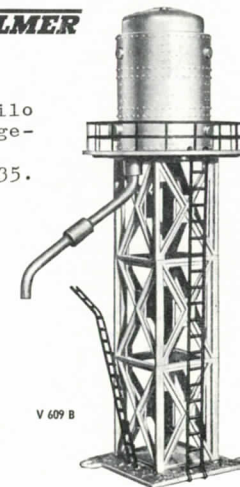
Pris pr. nr. Kr. 2,00.

Årsabonnement kr. 12,00 (6 numre).

1000 muligheder med

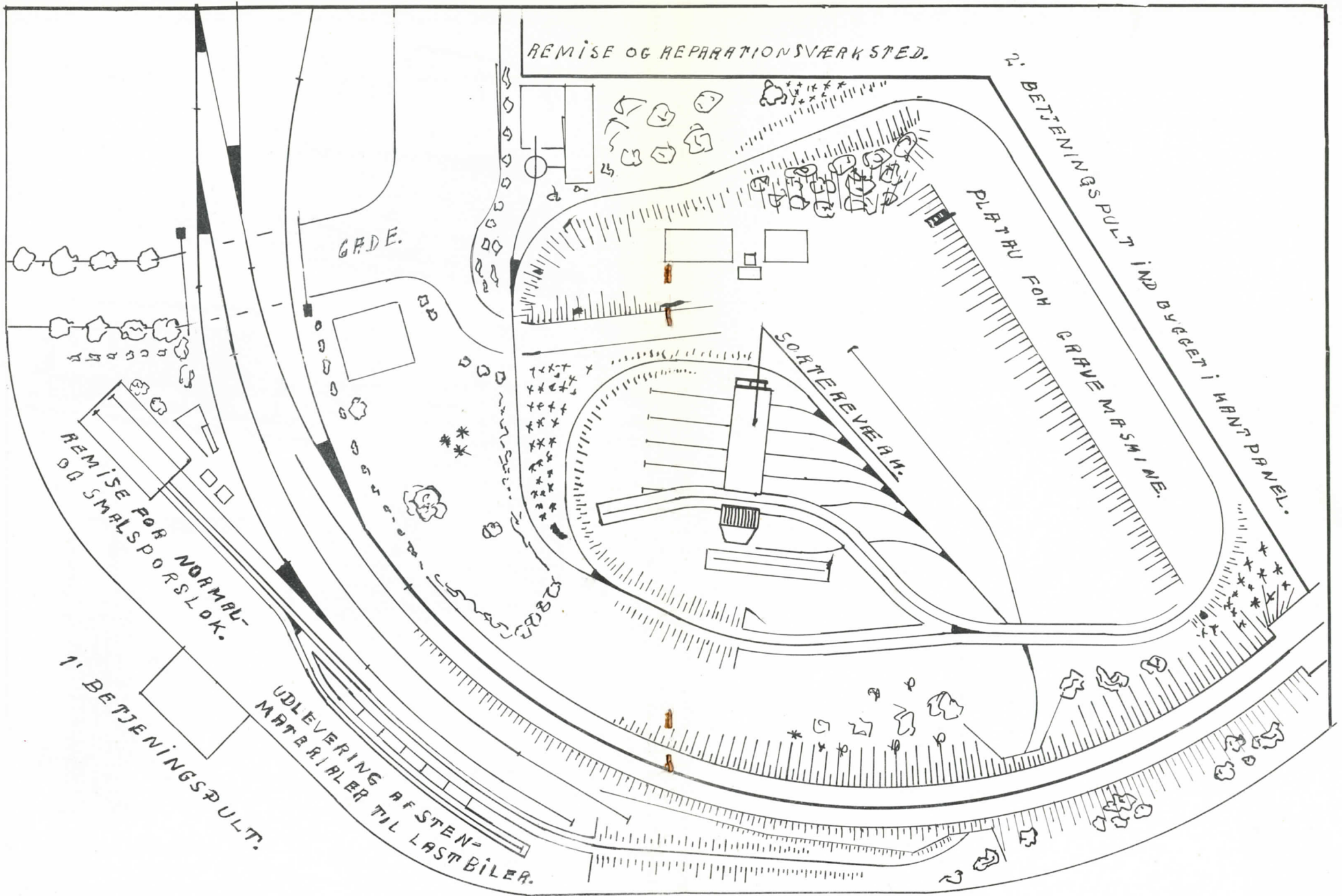
VOLLMER

Sandsilo i byggesæt.. kr.8,35.

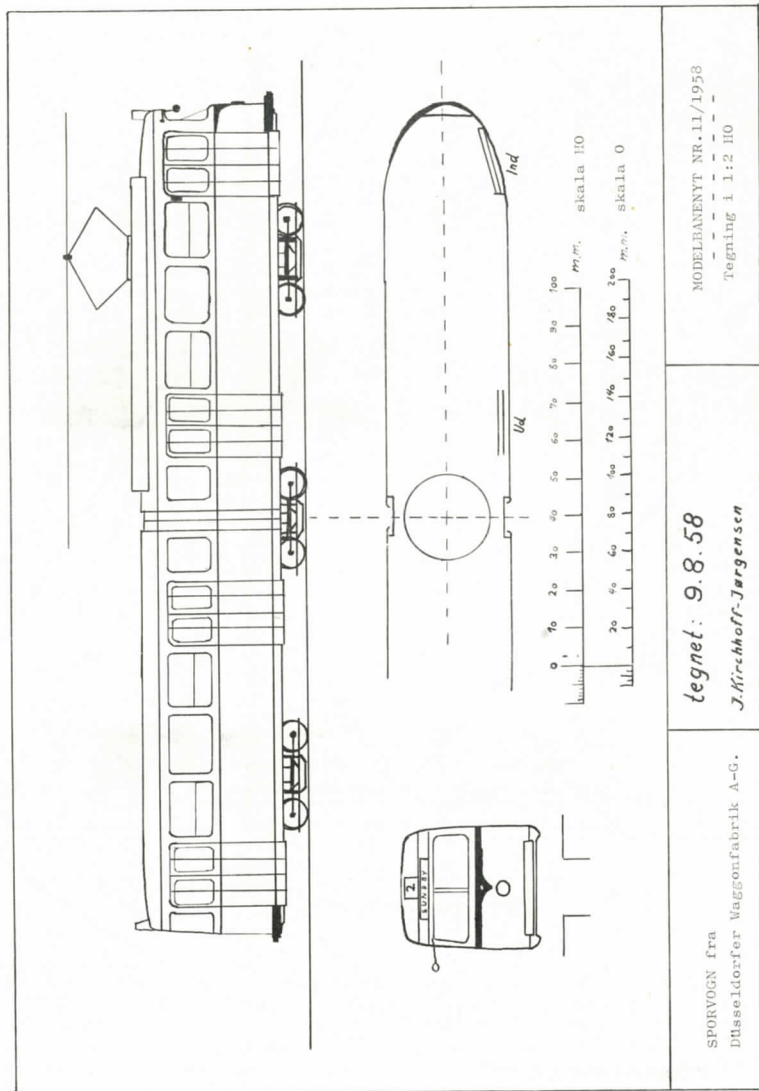


V 609 B

Generalagentur
for Danmark & Island:
Skandinavisk Hobby Industri
Aarhus



TEGNING AF SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUBS SMALSPORSANLÆG (Tillæg til MODELBANE-nyt, Oktober 1958)



SPORVOGN fra
Düsseldorfer Waggonfabrik A-G.

tegnat: 9.8.58
J. Kirchhoff-Jørgensen

MODELBAENYTT NR. 11/1958
Tegning i 1:2 HO

ges godkendte, ufarlige transformatorer beregnet for modelbaner. Også prisen spiller jo en rolle, da det første tog jo tit gives i en alder, hvor barnet ikke altid tager lige blidt på et stykke mekanik, som et tog jo er.

Batteribaner er en god løsning på problemet, og firmaet HEINRICH WIMMER i Nürnberg har udsendt en billig batteribane i HO. Det modelmæssige må man ikke hæfte sig for meget ved, men sættet, som består af et eksprestogsløkke med tender og to bogiepersonovogne samt en skinnekreds med runde og lige skinner, er beregnet for 2-skinne-drift og udførelsen er ganske solid. Loket drives af en uhyre økonomisk motor, som gennem skinnerne får strøm fra et "pakhuis", der indeholder batterierne. Der kan købes ekstra skinner og sporskifter til toget og flere vogne, efterhånden som banen ønskes udvidet. Sættet, placeret i gaveæske koster ca. 35 kr. i danske penge.

BP.

KATALOGER

fra forskellige firmaer kan strengt taget placeres både under Industri-nyt og under litteratur. Da der er en del at omtale, vil sætte over i

LITTERATURHJØRNET

med det samme. Da vi næppe kan nå at omtale dem alle i dette, vil omtalen fortsættes i decembernummeret (fortsættes side 173)

VIGTIGT -- (fortsat fra side 164) sikkert være os tilladt at fremføre følgende:

Der vil i første række blive mere TID til bladets redaktion, hvilket er af stor betydning, og længere artikler vil kunne få plads i set nummer uden af den grund at fylde hele bladet. Læserne vil få tid til at bygge flere af de ting, der kommer i bladet og nå at blive færdig inden næste nummer udkommer. Mange læsere, som har købt bladet i flæng, fordi de også skulle bruge penge til andre blade vil lettere kunne afse midler til MB-NYT, dersom det kun udkommer hver anden måned.

Ja, der kunne måske nævnes mere endnu, men det er jo ikke det, vi skal fylde bladet med - og eventuel korrespondance til os desangående vil ikke kunne få nogen indflydelse på vor beslutning. Den står fast.

Til slut skal det af praktiske grunde nævnes, at løssalgprisen i det nye år bliver kr. 2,50 pr. hefte og kr. 15,00 i årsabonnement (6 numre), for udland kr. 16,50.

Alle abonnenter løber uændret videre og forlænges således, at der leveres blade for HELE det i sin tid indbetalte abonnementsbeløb. I Decemernummeret vil der desuden blive trykt en fortegnelse, hvoraf det fremgår, hvorledes abonnenter med forskellige udløbsmåneder automatisk forlænges.

Bent Palsdorf
(sign.)

Ansvarshavende redaktør og udgiver af MODELBAEN-nyt.

En sporvogn i HO

En af vore trofaste læsere, hr. J. Kirchhoff Jørgensen, København har sendt os hosstående tegning af Düsseldorfer-sporvognen, som i begyndelsen af året var på prøve i nogen tid på linie 2 hos Københavns Sporveje.

Tegningen er lavet i skala 1:87,

men er her reproduceret i 1/2 størrelse af HO. - Såfremt De vil vide mere, så har blandt andet været en lille omtale af ovennævnte sporvogn og en "storebror", en treleddet, i Modelbane-nyt nr. 3/1958. I det nummer var skitse og fotos af den "treleddede".

BP.

SMJK -- (Fortsat fra side 167)

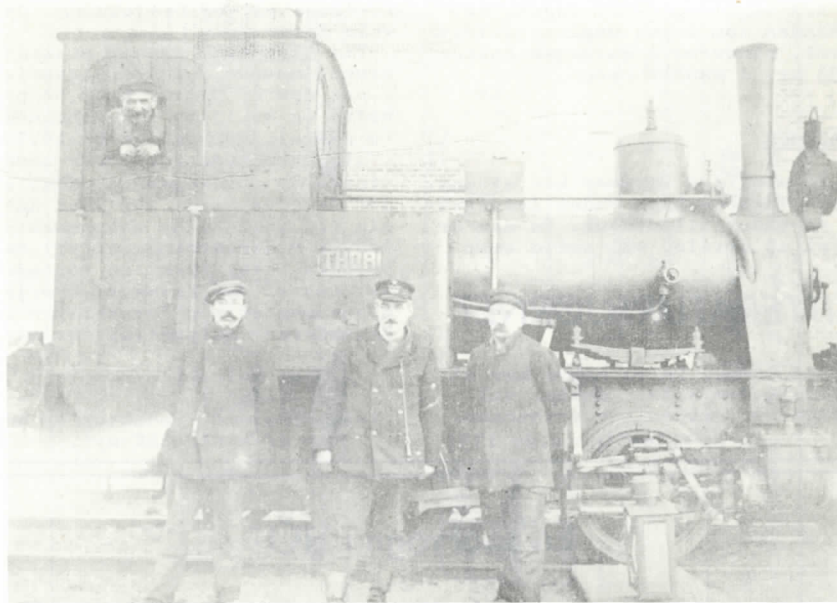
Som tidligere omtalt er smalsporsanlægget bygget til 2-skinne-drift. Samtlige sporskifter betjenes med stangtræk fra bordkanten. Der er 4 betjeningsknapper ved pult 1, og 8 ved pult 2. Anlægget er opdelt i 4 elektriske sektioner, 3 i smalsporsanlægget og 1 i det normalsporede sidespor. I pult 1 er indbygget gamle telefonnøgler, således at de forskellige sektioner kan betjenes fra 2 reostater. Normalsporet betjenes dels fra pult 1 og fra Jystrup manørepult og smalsporet dels fra pult 1 eller 2. Kontakter for sortereværk lys, og den kommende gravemaskine er anbragt i pult 2.

- Og så er der formålet dermed? Ja, i første omgang var det naturlig-

vis interessen for jernbane i almindelighed, dernæst lysten til at prøve nye systemer (2-skinne-driften og industribanen) og udnyttelsen af det ledige areal. Senere viste det sig, at der er en meget stor publikumsinteresse for det ved vore køreaftener, og sidst men ikke mindst er anlægget til megen stor nytte ved videre udbygning af det øvrige anlæg, da vi nu altid har grus og sten af forskellig størrelse til rådighed, når vi skal anlægge veje eller fylde ballast på sporene.

Angående udarbejdelsen af de forskellige detaljer, vil det vist føre for vidt at komme ind herpå med den plads der er til rådighed i dette tidsskrift.

P.E.J.



- " T H O R " -

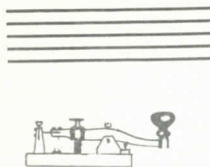
Det er netop lykkedes os, efter meget besvær, at fremskaffe dette det eneste kendte billede af THOR det lokomotiv, som nævntes i artiklen om SKJOLD, DAN og BEDSTEMODER her i bladet i juli- og august

nummeret.

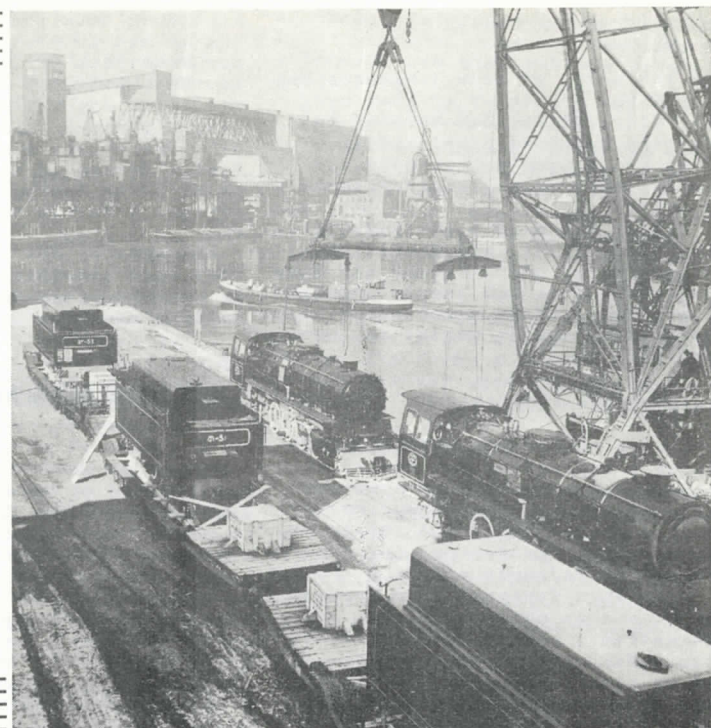
Kan nogen af læserne give os oplysning om dette lokomotivs skæbne i Jylland, er vi meget interesserede. Også andre oplysninger eller foto af andre loko har den største interesse.

H.Jørgensen - S.Jørgensen.

MB-NYT



nyt
fra
nær
og
fjært



Jeg har belagt pladser til os alle.

SEKS SPORVIDDER I BREMENS HAVN

I Bremens havn afskibes året rundt utallige skibsladninger af jernbanemateriel til hele jordkloden, først og fremmest lokomotiver og vogne. Omladningen af disse køretøjer er altid en spændende og interessant ting at overvære. Man benytter en bestemt kaj i forbindelse med disse afskibninger og da sporvidderne i mange lande er forskellig fra den europæiske normalsporvidde, har man på denne kaj bygget et særligt "seksdobbel" spor, som kan klare de forskellige sporvidder. Det drejer sig om følgende: 1235 mm, det indiske, argentinske og chilenske på 1676 mm, det spanske og portugisiske på 1674mm, "Kapsporet", som benyttes i Afrika, Ecuador, Venezuela og Australien på 1067mm, det brasilianske på 1000mm samt industri- og sidebanespor på 600mm.

(DB-MITTEILUNGEN)

DAMPENS SIDSTE SKANSE FALDET I USA

På trods af, at alle 1.klasses baner i USA forlængst er gået over til dieseldrift, har Norfolk and Western Railroad hidtil holdt fast ved dampen og har på dette område nået en meget høj produktivitet.

Men nu har også denne bane efter visse forsøg med diesellok besluttet at gå helt over til dieseldrift. Godt 200 damplok udskiftes i løbet af de næste par år med diesellok. Samlet udgift ca. en milliard kr.

"MAGNETISK" VOGNSKRIVER

I forbindelse med malmtransporterne i Lapland er det for SJ et tidskrævende arbejde at opnotere alle vognnumre på afgående vogne. Man er derfor igang med forsøg på en mekanisk opnotering, der skal foregå på følgende måde:

Hver vogn forsynes i en bestemt højde med en metalplade, der gøres magnetisk i kodeform. Disse koder kan under vognens passage aflæses af et elektronapparat, der omskriver oplysningerne til sædvanlig skrift samt sender dem pr. fjernskriver til de interesserede stationer.

FJERNSTYRING PÅ MALMBANEN

SJ har fornylig indført fjernstyring på Malmbanen, foreløbig mellem Kiruna og Vassijaure. Selve fjernstyringscentralen ligger i

Kiruna og omfatter en strækning på 121 km med 10 stationer, hvoraf for fremtiden de 7 bliver ubetjente. Hele anlægget har kostet ca. 5 millioner sv. kr. og skal efterhånden udvides så vidt, at det går over den norske grænse til Bjørnefjell. Herfra og til Narvik skal så et norsk fjernstyringsanlæg med central i Narvik overtage kommandoen.

Anlægget er det tredje i Sverige idet også strækningen Ånge-Brücke og den stockholmske forstadsbane Saltsjöbanan er fjernstyrede.

„800 Jahre München Verkehr“

Med en af lokomotivet "DER ADLER" fra 1835 og et bayersk originallokomotiv S 3/6 fra året 1912 bidrog Deutsche Bundesbahn til festliggørelsen af "800 Jahre Münchener Verkehr". Der var optog gennem gaderne blandt andet af DB's jernbaneorkester, og samtidig meddeltes det, at S 3/6-loket i løbet af nogle måneder ville blive overgivet til Deutsche Museum i München.

Det 6,3 meter lange "ADLER"-lokomotiv blev bygget i England af George Stephenson i mangel af tyske lokomotivfabrikker på den tid (1835)

Det kunne opnå en hastighed af 35 km/t og kørte på den første tyske jernbanestrækning mellem Nürnberg og Fürth. Også den første "vognstyrer" William Wilson var englænder.

Det seks-akslede bayerske hurtig-

togslokomotiv S 3/6 blev bygget i 1912 og først taget ud af driften i 1954. Det havde da tilbagelagt sammenlagt 2,5 millioner kilometer! (DB-Mitteilung).

LITTERATURHJØRNET

(fortsat fra side 169)

meret.

Vi starter med

M ä r k l i n

Det nye katalog for sæsonen er atter i år også udkommet på dansk med den ændring at priserne er trykt i kataloget, istedet for som i de tidligere udgaver efter krigen med vedlagt prislister. Desværre koster kataloget på grund af dollarpræmieringsafgift stadig 2 kr., men der er faktisk valuta for pengene i det fyldige katalog.

Nyhederne vil vi ikke gentage her da de omtaltes allerede i foråret i forbindelse med Nürnberg-messen, men der er grund til at nævne sortimentet for parallelspor med det særlige sporskiftepar 5202, som er

af særlig interesse nu da de såkaldte modelskinner og standardskinnerne med midterskinne er udgået.

F l e i s c h m a n n

fremtræder også i farvetryk med det store udvalg i både HO og O, samt dampmaskiner med tilbehør. Den i Danmark forekommende udgave er affattet på tysk med indlagt liste over danske priser og kataloget koster kr.1,50. Iøvrigt er fabriken indstillet på at hjælpe alle Fleischmann-købere med deres problemer, enten ved at disse henvender sig forhandleren, eller ved at man skriver selv direkte til fabriken.

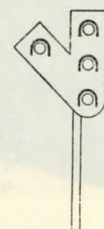
R i v a r o s s i

starter sit 1958-katalog med en række sporplanseksempler. Endvidere er det en god ting, at de nye ting i kataloget er betegnet "NY", da det jo efterhånden er en meget omfattende kollektion. - Desværre må vi stoppe og fortsætte i dec.nr.

Nu er byggesæsonen inde -



og De er velkommen i vor butik til at faa forevist de ting, som kan fås til bygning af Deres modelbane - hvad enten De bygger i spor HO eller andre sporvidder -



De nye kataloger -

- med sæsonens nyheder er fremme

Märklin-kataloget med dansk tekst og alle de nye lok, vogne, byggesæt m. m. kr. 2,00.

Fleischmann-kataloget med dansk prislister bringer i flerfarvetryk alle messenyhederne kr. 1,50.

Nyt og gammelt materiale i både

HO & O

realiseres til meget fordelagtige priser.

Fra litteraturlageret realiseres mange interessante hefter og bøger til små priser.

skala »O«

er vor specielle "kæphest", og vi har efterhånden et omfattende udvalg i både færdige modeller og byggedele af næsten enhver art.

MÄRKLIN

har lige sendt os de nye byggesæt til vogne i HO og tillige bl.a. modelbiler for spor O.

Long modelbaner

føres på lager I FULD SORTIMENT.

Radio- & TV

løsdele for selvbyggere leveres.

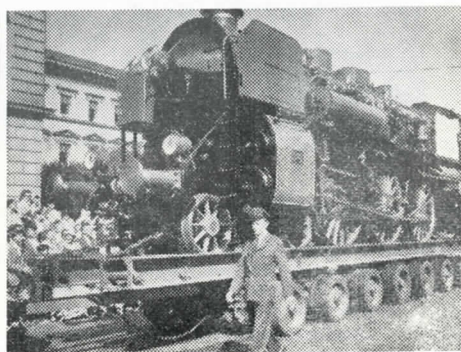
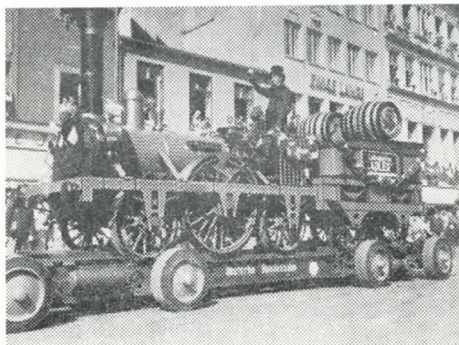
Jo-to-Flex skinnelængder, sporskifter og sporkryds i løselesæt.

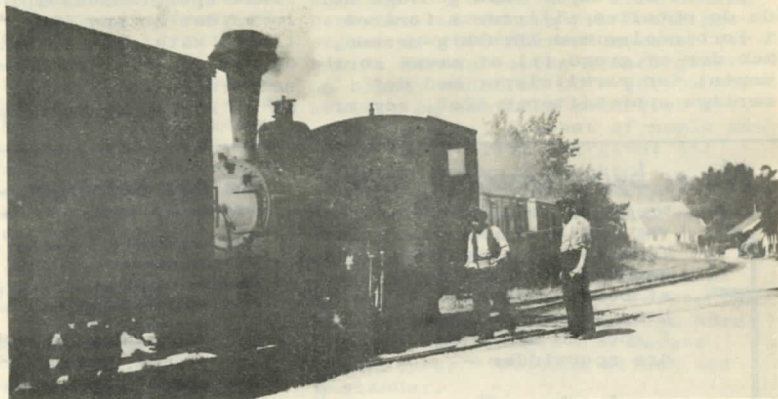
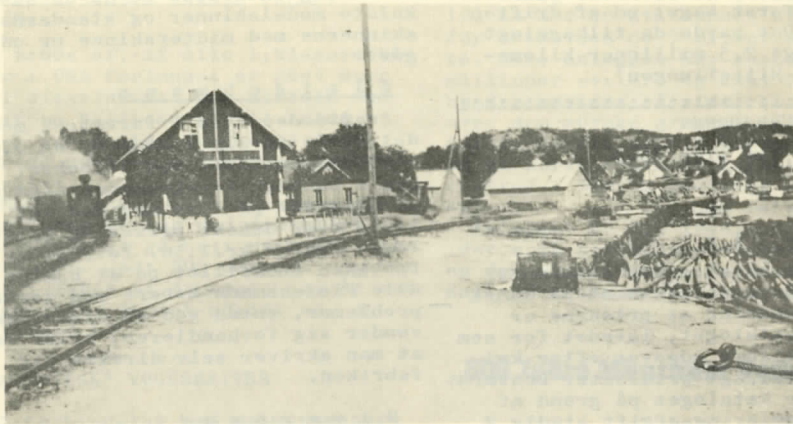
Stort udvalg i hjulsæt til vogne for både 2- og 3-skinnedrift.

BP-TOG

NY KONGENSGADE 11, K. TLF. BYEN 5703

EKSPEDITION: Ma & Onsd.: kl.15-17.30, Fred.:15-20
Ti & To: kl.16.10-17.30.





Flaksvannsbanen

På Sørlandet i Norge mellom Kristiansand og Grimstad ligger et lite ladested, som heter Lillesand - et fortryllende og koselig sted. "Byen" har hele 1.051 innbyggere. Her var det inntil 1953 en liten privatbane, like fortryllende og koselig som Lillesand og helt

stod i stil med stedet. Det var Lillesand-Flaksvannsbanen.

Denne banen hadde en sporvidde på 1,067 m som vanlig norsk smalspor. Den blev åpnet i 1896. Jeg har personlig snakket med den, som stakk ut banen. Det var ingeniør Carl Zwillgmeyer. Han fortalte som et kuriosum fra utstikkingen, at man ikke hadde noen teodolitt, men måtte nøye sig med

Har De noget De vil selge?

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

det fra fysikken kjente begrep: kommuniserede rør. Det gjaldt da for mannen, som måtte bære dette røret å passe på, at vannet ikke skvalpet ut.

Banen førte fra Lillesand 17 km inn i landet til Flaksvann, som dannes af Topdalselven, som renner ut i havet ved Kristiansand. Man kan trykt si, at banen utelukkende blev bygget for å frakte tømmer fra Flaksvann ned til Lillesand.

Banen var bygget enklest mulig. Dett fikk jeg selv syn for på en biltur, jeg hadde i 1938 langs med banen. Jeg kom først til Flaksvann st. Stasjonen hadde halvannenetas stasjons hus av samme type som i Lillesand. Av spor hadde stasjonen kun et overhalingspor og et stikspor bort til en kjerrat ved vannet. (Til opplysning for danske lesere: En kjerrat er et svært apparat til å trekke tømmer iland med.) Selve hovedsporet endte i en liten dreieskive. Mellestasjonene hadde så vidt jeg husker kun et lite uværskur. Mellom Flaksvann og Lillesand fant jeg kun et enkelt sidespor. Men der kan jo ha vært andre også.

Lillesand st. hadde et overhalingspor og stikspor bort til lokstall, vognremisse og brygge. Jeg overnattet i Lillesand og bilen min hadde den store ære om natten å få stå i lokstallen sammen med banens to lok. - Snakker om bil, som kom i fint og nobelt selskap.

Dagen etter gikk jeg rundt på det lille stasjonsområdet og så på banens rullende materiell. Banen hadde to lok. Det var LILLESAND og FLAKSVAND. Typene var tanklok, 0-C-0-. Utenfor lokstallen var to frontsneploger satt på kant. Av personvogner hadde banen tre stykker. De var alle karett med brett og håndtak utenpå for konduktøren. Klassebetegnelse fantes ikke. Men ved å titte inn oppdaget jeg, at der kun var trebenker, så der har nok kun vært solgt tredjeklassebilletter her. Videre hadde banen en enslig konduktørvogn, også med brett og håndtak utenpå. En lukket godsvogn fant jeg også. Det var vistnok den e-

neste banen hadde. Noen stakvogner var der, samt endel vogner til tømmertransport. Disse hadde svingbolster og blev koblet sammen to og to. For at de lange tømmerstokkene skulle få plass, var to og to vogner koblet sammen med en lang stang. Ja, dette var nok alt banen hadde å by på, idet jeg ikke hadde funnet noen vogner på banens andre stasjoner.

Som tegn på hvilken service denne banen ydet, skal jeg få fortelle, at man satte sammen hele persontogsmateriellet alene for at jeg skulle få tatt et bilde av det.

Driften på denne banen var ikke særlig stor. Jeg husker fra gamle rutebøker, at der gikk to tog fra Lillesand, kl.9.00 og kl.15.00 hver mandag, onsdag, fredag og lørdag til Flaksvann. Det returnerte derfra en time senere. Rutebilene begynte sin drift og banen hadde selv rutebiltrafikken. Togene blev da innskrenket til kun et i hver retning, og dette gikk til og med kun etter behov.

I 1953 skulde banens to lok gjennomgå statens inspeksjon. Dette fant banen blev for dyrt, og man gikk da til avvikling av hele jernbanedriften.

Og hermed forsvant det igjen et stykke av jernbanenes romantikk. - Men jeg vil ikke undlate å gjøre oppmerksom på at en slik jernbane er jo et flott forbilde for en modelljernbane.

Halvor Andersen-Wingar.

Slangerupbanen

har vi lovet vore læsere at komme med endnu en artikel - eller flere - om i et af de nærmeste numre. - Det er ikke glemt, -men om det første eller det andet af de nærmest følgende numre kommer til at indeholde denne artikel kan ikke siges med bestemt. Så meget er dog sikkert, at det bliver en af disse to.

red.

RAIL NEWS -

for the FOREIGN READER

SUMMARY IN ENGLISH

BESKRIVELSE AF SMJK's SMALSPORS-ANLÆG - A narrow gauge industrial layout in scale 1:45.

MODEL I "0" AF ORENSTEINLOKO NR. 9791 - A description of an engine called TINE on the above layout.

INDUSTRI-NYT - Industrial news. "Beargrip" toolset, Wimmer HO battery-set, etc. etc.

NYT FRA NER OG FJERN - News from home and abroad.

EN JERNBANEHISTORIE - A railway story.

LITTERATURHJØRNET - The literature corner.

FLAKSVANNSSBANEN - An old Norwegian, now no longer existing narrow gauge railway with only two steamhorses, 4 coaches and some timber-transport goods wagons...

VIGTIG MEDDELELSE - Important notice re MODELBANE-nyt. Starting with the January issue 1959 MODELBANENYT will be published every other month, i.e. on the 25th of January, 25th March, 25th May etc. The magazin will get 8 more pages and the price of the annual subscription (6 issues) will be dkr. 15,00 in Denmark and dkr.16,50 or \$,2,40 (£ 0-17-0). Further details in the December issue.

K L U B M E D D E L E L S E R

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klubhus: Forchammersvej 3,
Formand: Disp. Finn Ankeråa, tlf. 1279

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
Klublokale: Nørrebro station
Formand: Poul E. Clausen
Næstformand: James Steffensen
Kasserer: Th. Kronholt
Sekretær: E. Albrechtsen, Amundsensvej 18, Lyngby, tlf. 87 54 62

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebil garager på Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11 14 77.

Byggeaften: Tirsdag kl.20,00
Nye medlemmer kan optages, henvendelse i lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

Nordkærvej 1 - Hvidovre, Valby.
Tlf. 30 06 31 og RYvang 5942y.
Formand: Harry Larsen
Næstformand: Alf Rasmussen
Kasserer: Hans Hundstrup
Medlem af bestyrelsen: Erik Bugge.

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i "0" på Slagelse banegård.
Byggeaften: Tirsdag
Formand: P.E.Jensen, "Lundehus", Valbyvej, Slagelse, tlf. 2789
Kasserer: Preben Madsen, Herluf Trollesvej 25, Slagelse.
Næstformand: H.H. Larsen, Herluf Trollesvej 1B, tlf. 2180.

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

Anlæg i spor HO.
Klubben er flyttet og tillige fået ny formand. Klubanlægget og formandens adresse er: Ole Mortensen, Horsebakken 74, Bella 1821.
Klubaften: Torsdag
1 a 2 nye medlemmer kan optages.

MODELJERNBANEKLUBBEN HO.56

Smødegade 11, kld., nørrebro.
Klubben bygger på et dansk anlæg i HO, "toskinnedrift". Interesserede er velkomne. Klubaften tirsdag.

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUBBER er velkomne til optagelse under rubrikken KLUBMEDDELELSER med tekst i det på gældende 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, d.v.s. for eks. for danske klubber bliver prisen 1 årsabonnement kr.15,00 + kr.8,00 for optagelsen i rubrikken. (Andre skandinaviske klubber kr.16,50 + kr.8,00).

VED DE -

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

Dem kan De slet ikke undvære

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

Obs.! Kun få eksemplarer af følgende blade:

1. årg. 1952 (4 numre) kr. 3,50
2. årg. 1953 (alle ÷ nr. 11) kr. 10,00
3. årg. 1954 (÷ nr. 6-7-8) kr. 11,00

Men De kan endnu få følgende årgange komplet:

4. årg. 1955 (12 numre) kr. 18,00
5. årg. 1956 (12 numre) kr. 19,75
6. årg. 1957 (12 numre) kr. 21,00

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

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

For nye læsere ...

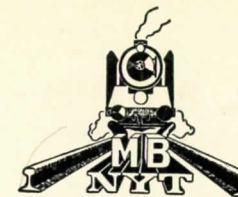
PROPAGANDAPAKKER

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

- Og et årsabonnement koster 21 kr.

MODELBANE - nyt

Kongevejen 128, Virum
Postkonto 35056



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
REDAKTION: Broomvej 28, Herlev.
Medarbejdere og korrespondenter: Sv. Jørgensen, Helsingør, O. W. Laursen, Silkeborg, Ib Nielsen, København.

Modelbane-nyt går ud fra, at tilsendt materiale som breve, nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til bladets rådighed i vor fælles hobby's interesse.

EKSPEDITION: Modelbane-nyt, Kongevejen 128, Virum.

Telefonisk henvendelse:
Kun mandag, onsdag og fredag kl. 9-12 på ★ 94 48 68.

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse. Bladet udkommer med 12 numre om året. **Årsabonnement 21 kr., udlænd 23 kr.** Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum. Benyt postkonto 350 56 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt: KØBENHAVN:

Københavns Telefonkiosker samt
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Silkeborgsgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.
C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axeltorv, V.
Legetøjsæsken, Jernbanecallé 92, Vanløse.
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.
BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.
Bauch, Aaboulevarden 40, N.

LYNGBY:
Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:
Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.
Berg Radio & Hobby, Guldsmødegade 40.

ODENSE:
Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:
Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

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

FINLAND:
U-B Hagelin, Prästgårdsväg 5 A 12, Hoplaks.

FRANKRIG:
Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan.

ITALIEN:
Ho-Rivarossi, Como.

NORGE:
Narvesens Kioskompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:
Model-Craft, Skolgatan 5, Malmo.
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Wasagatan 22, Göteborg C.