

Tegn et abonnement -

på et af de mange udenlandske tidsskrifter, som nu kan fås herhjemme. Et fagtidsskrift er noget, man vender tilbage til for at slå op i det gang på gang.

Vi nævner her blot et lille udvalg:

Der Modelleisenbahner (A 4 format) pr. år kr. 21,00 - pr. stk. kr. 1,75.
Eisenbahn (med Die Modelleisenbahn) A 4 format, pr. år kr. 45,00 - pr. stk. kr. 3,75.
HO-Rivarossi (italiensk) pr. år kr. 12,00 (6 nr.) - pr. stk. kr. 2,00.
Railway Modeller pr. år kr. 32,00 - pr. stk. kr. 2,75.
Model Railway News pr. år kr. 24,00 - pr. stk. kr. 2,25.
LOCO-REVUE pr. år kr. 30,00 - pr. stk. kr. 2,75.
Railroad Model Craftsman pr. år kr. 48,00 - pr. stk. kr. 5,00.

og ikke mindst -

MINIATURBAHNEN - det førende tyske modelbanetidsskrift

De snyder Dem selv, ved ikke at købe dette absolut fremragende modelbaneblad. Bladet koster kr. 3,75 pr. nummer, men indholdet er absolut kvalitet. Mange læsere ønsker at få de tidligere hefter, men forlaget i Tyskland har ikke mange igen. Vi har fået tilsendt, hvad der endnu er på lager og giver her en opstilling over, hvad der kan leveres (omgående fra lager):

I., II. og III. årgang er fuldstændig udsolgt.

Årg. 1952: 5-7-8-11-12-13-16, årg. 1953: 5-10-12-16, årg. 1954: 3-(5-16 incl.), årg. 1955: 2-3-5-6 og 8-16 incl., årg. 1956: 1-2 og 5-16 incl., årg. 1957: 5 og 7-16 incl.

Vi sender Dem 3 numre efter vort valg for kr. 10,00.

Enkeltnumre iøvrigt kr. 3,75 (+ porto), 1/2 års ab. kr. 30,00, 1 års ab. kr. 60,00.

NYE BØGER

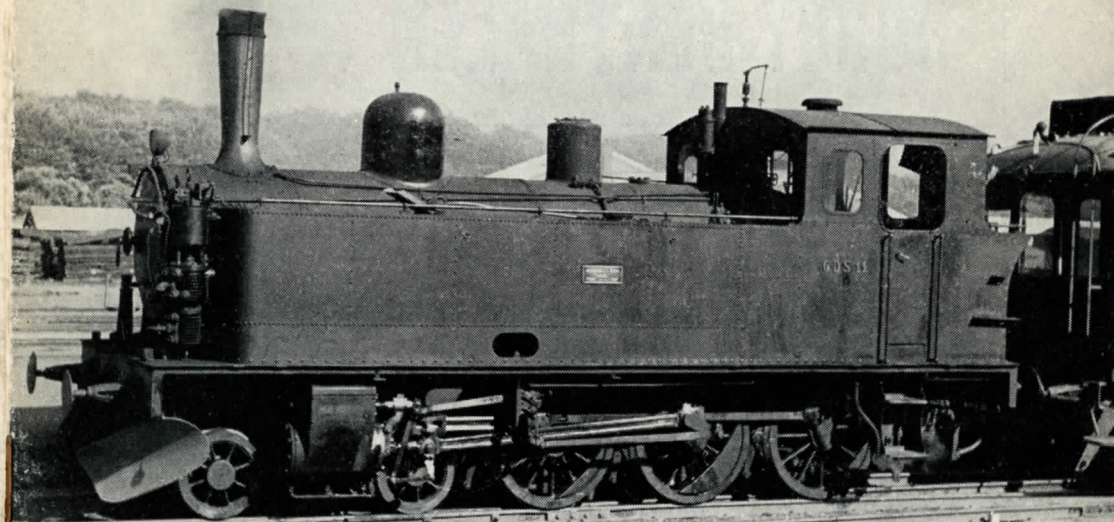
Hobbyboken 1958, 112 s. ill. kart. kr. 7,00 - On the old lines af Peter Allen 186 s. 160 fotos, indb. kr. 30,00 - Endvidere kan anbefales: RMC's amerikanske udklipsbøger med materiale til 20 bygninger i hver bog. Bog nr. 1 for spor 0 og bog nr. 2 og 3 for HO. Pris pr. stk. kr. 8,75 (+ porto).

BENT PALSDORF POSTBOX 184, KØBENHAVN K.
POSTGIRO 53761, TLF. *944868

Bedste telefontid: Mandag, onsdag, fredag 9-12



MODELBAANE *Nyt*



3

7. ÅRGANG

MARTS 1958

PRIS

175

Her er nyheder!

- Fleischmann's nye sporskifte pr. par kr. 18,75.
- H0-Signaler - danske typer - 15 forskellige.
- 2-polede afbrydere og omskiftere à kr. 2,50 - 4 volts relæ'er (30 mA) kr. 3,25 - 5-polet drejeomskifter kr. 1,00 - Multitryk (2 bryde og 4 slutte) kr. 3,25 - 8-knaps trykknappklaviatur med relæ- og lyskontakter kun kr. 15,00.
- Panorama-bagrude efter opgave - f. eks. 50×200 cm. ca. 25 kr.

HOBBY-CENTRALEN

MØNTERGADE 10
KØBENHAVN K.
BYen 5714

Til de lange træk -

Et LONG tog kan nemt blive et langt tog og med LONG's My lokomotiv kan Deres godstog også komme til at rulle. My'eren trækker fantastisk også på stigninger og den kan både snegle sig af sted og fare henover sporene med højeste skalafart. Den koster **kr. 143,00** (incl. statsafgift).

Vil De køre sikkert på LONG skinner -

og med de store kurver bliver kørslen mere skalatro. - Forøvigt vil De være godt tjent med at supplere op med LONG vogne - Åbne godsvogne, TF kr. 9,35 og 10,45, PB kr. 11,55 eller lukkede godsvogne, HD, IAR, IAK à kr. 14,85.

Illustreret katalog i flerfarvetryk mod 75 øre i frimærker.

LONG MODELBANE

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

KATALOG mod 75 øre i frimærker.

Kontor: Skotterupgade 7 . N.

Fabrik: Teklavej 42 . NV.

Vor hobby

Modeljernbaner i alle sporvidder - Kvalitetsmodeller -

er egentlig flere end een, når man ikke køber alt færdigt. Men det De ikke selv vil lave, har vi måske på lager. Vi nævner her nogle eksempler.

SPOR 1 Aksellejer i fin støbning pr. stk. kr.1,00, fjedrende puffere a kr.1,60 pr. stk., skinnestreng (5mm) kr.1.50 og do. (7,2mm) kr.2,00 pr.m, daglyshovedsignaler (3,5 eller 19v) imessing med rigtige linser, højde 15 cm - nøjagtig i skala, kr.21.00.

SPOR 0 Vognkassebyggesæt til godsvogne åbne og lukkede, broncestøbt MY-front - kr.12,00 pr. stk., Märklin slutsignaler - et sæt (3 stk.) kr.1,00, perronlampe med plexiglaskuppel i moderne type (6, 12 eller 19 volt) med eller uden fodstykke kr.10,50, vejoverskæringsignal med rødt lys kr.13,50, løs blinker hertil e kr.2,00.

SPOR H0 Vi fører her de gængse artikler, som blandt andet fremgår af specialkatalogerne, hvor vi her vil nævne:

Märklin's nye



katalog for sæsonen 1957-58 på dansk til kr.2,00

Long El.-Modeljernbaner

føres på lager i fuldt omfang og det nye flerfarvede katalog sendes mod 75 øre i frimærker. Beløbet godtgøres ved senere køb af LONG materiel hos os.



har også udsendt flerfarvet katalog - kr.1,50.

Ovenstående krydspor udsælges for kun kr.7,50 - kun få stk.

BP-TOG
POSTBOX 26
VIRUM

Model Railways in all gauges - Models of quality

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.

EISENBAHN

er et østrigsk jernbane- og modelbaneblad i format A4 m. bl. a. store tegningsbilag og interessant jernbanestof.

Kr. 3,75 pr. hefte.

Årsabonnement (12 numre) kr. 45,00.

H0-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).

THE RAILWAY MODELLER

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

Enkeltheft kr. 2,75.

Årsabonnement kr. 32,00 (12 nr.)

Distribution:

Modelbane-nyt, VIRUM

MODELBANENYTT

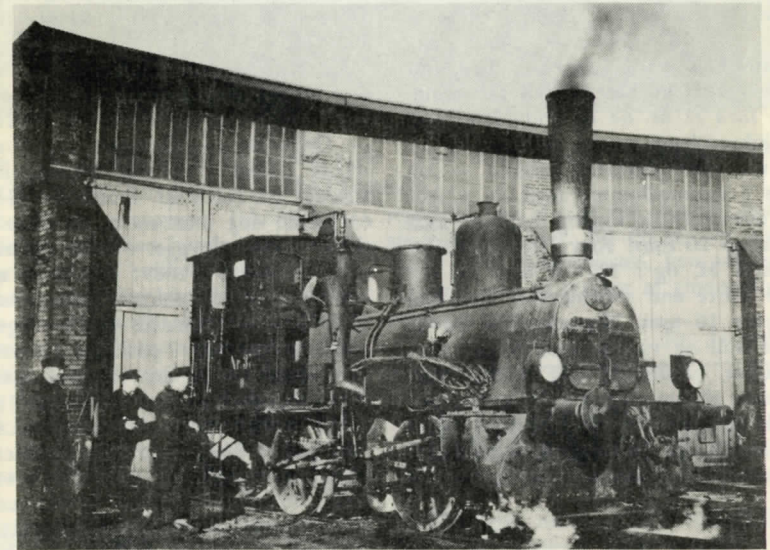
DET
SKANDINAVISKE
MODELBANEBLAD

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

7. ÅRGANG NR. 3 MARTS 1958

GUNGNER -

En veteran fra året 1883, der kører endnu



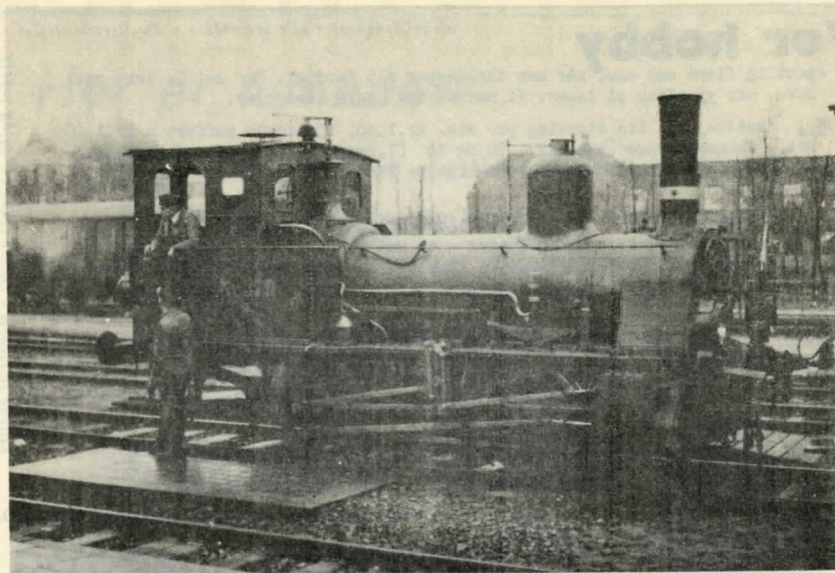
Hs 377 ved Østerport stations remise. (Nu stationeret i Slagelse). Bemærk: høj skorsten og sandkasse på kedlen. (Foto: O. W. Laursen 1955).

Hvem eller hvad er „GUNGNER“? Det er DSB's ældste i drift værende lokomotiv, alias Hs-368, der er stationeret i Kalundborg. Dette lokomotiv fylder i år 75 år og er det sidste tilbageværende lokomotiv, der har været navngivet.

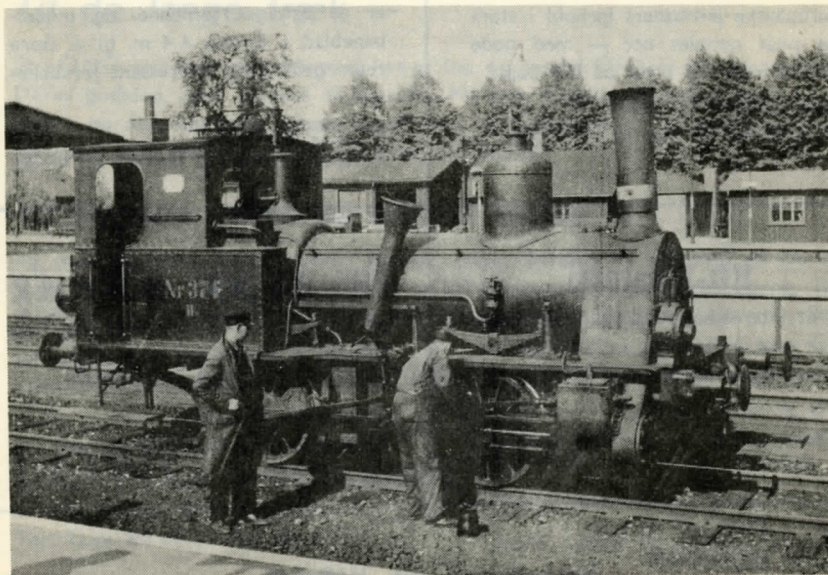
Lad os blade tilbage i historien og se på Hs'ernes livsløb. — Først skal dog lige bemærkes, at første gang litraet „H“ benyttedes, var i 1868 til de af de 6 af Stephenson leverede OB 1-maskiner, hvoraf „Jacob“, der senere blev solgt til VVGJ og

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

Gribskovbanens damploko nr. 11 fotograferet i Hillerød. Se artiklen inde i bladet. (GDS engine no. 11 at Hillerød Station).
Foto: Kaj Mose Nielsen).



Øverst: Hs 370 tidligere "Arvak" rangerer i Slagelse (19/11-39), og nederst: Hs 374 (nu udrangeret) i Hillerup 8/6-41. Bemærk: lav skorsten og uden sandkasse på kedelryggen. (Fotos: James Steffensen)



nu er reserveret jernbanemuseet, var den ene. Det var imidlertid til de jysk fynske statsbaner de leveredes, hvorimod Hs'erne, oprindelig litra H, leveredes til det sjællandske jernbaneselskab, det disse to selskaber først sluttedes sammen i 1889 til DSB.

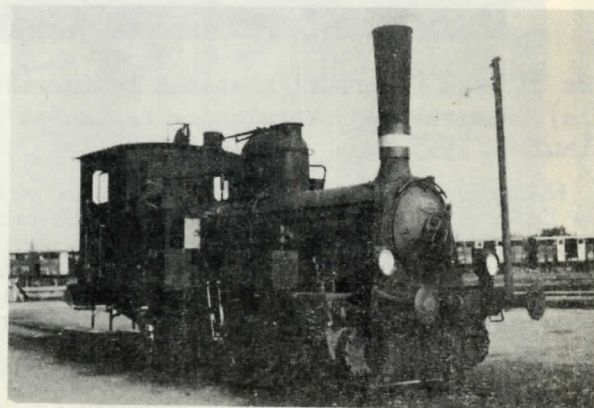
Indtil 1869 blev al rangering foretaget med togmaskinerne, hvis man da ikke kunne klare det pr. håndkraft eller eventuelt med en hest; men i dette år anskaffedes til brug i Århus det første rangerlokomotiv — et lille OBO (T) loko med opretstående kedel, i dag kendt under øgenavnet „Gamle Ole“. Der anskaffedes ialt 4 stk. af denne type, de udrangeredes dog allerede i 1886; men eet af dem er dog bevaret til jernbanemuseet. I 1873 købte det sjællandske jernbaneselskab fra Esslingen i Tyskland et OBO tenderloko beregnet til rangering. Det fik *litra H nr. 64* og endvidere efter tidens skik og brug navnet „Hugin“.

Det var efter datidens forhold — og særdeles i sammenligning med de 4 jyske, en overordentlig kraftig maskine. Den vejede knap 20 tons! Året efter anskaffedes 4 litra M, og i 1877 6 litra N, der var lidt større end sidstnævnte, men dog kun vejede 16 tons. N-maskinerne havde ret store hjul og var da også bygget som togmaskiner, hvortil de dog hurtigt viste sig at være alt for små. I 1876 købtes den næste H-maskine, nr. 65 „Munin“, også fra Esslingen, og så fulgte i årene indtil 1894 endnu 14 af denne type, hvoraf de

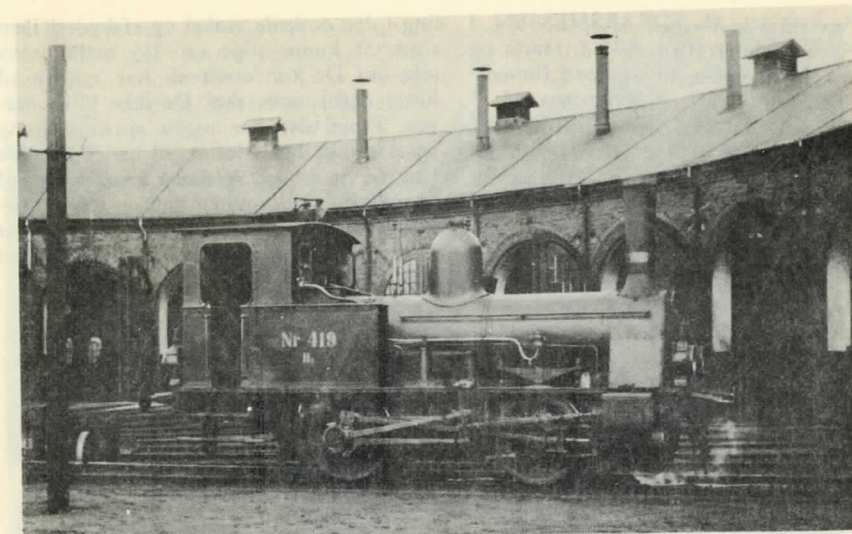
4 sidste dog var bygget af Hartmann. Disse 16 lokomotiver, hvoraf der endnu kun er ganske enkelte i drift, repræsenterer den oprindelige type H (Hs efter 1892), hvorimod de 45 senere byggede er en moderniseret udgave af typen.

Da maskinafdelingerne for de jysk-fynske og sjællandske statsbaner sammen-sluttedes (i 1892), blev der foretaget en omfattende omlitring og omnummerering af maskinerne, der for H-maskinerne betød, at de fik et „s“ hæftet til hovedlitraet, samtidig med at numrene blev forhøjet med 300, og for fleres vedkommende ændret. (Jydske maskiner fik i nogle tilfælde et „j“ hæftet til hovedlitraet: Kj - Dj osv.) Således fik samtlige 61 maskiner litra Hs 362-422.

Hs'ernes udseende har i tidens løb ændret sig en del. De første havde som omtalt navne: *Hugin — Munin — Heidrun — Draupner — Gungner — Alsved og Arvak* udført i en stor messingplade og anbragt på siden af førerhuset. (362 og 63 havde dog intet navn, da disse 2 maskiner først er bygget i 1888, og navngivningen ophørte i 1885; men uvist af hvilken grund er de placeret først i rækken). Endvidere var nummer og litra ligeledes i messingbogstaver påskruet førerhuset. Skorstenen havde den dengang karakteristiske messingkrave og først efter 1882 påsattes det rød-hvide skorstensbånd. På dommen sad, i hvert fald på maskinerne fra Esslingen, altså nr. 64—70 (364—370),



Hs 422, den nye type med stor dome og indbygget sandkasse (Foto: Sv. Jørgensen).



Hs 419 i Viborg (1939). Den nye type med lille cylindrisk dome beklædning. (Foto: J. Steffensen).

Iøvrigt de eneste navngivne, fabrikationspladen. Selve førerhuset havde også en lidt anden form end nu, hvilket fremgår af billederne; men det, der har ændret udseendet mest var da sandkasserne i 1940'erne blev flyttet op fra barrierepladen til kedelryggen lige bag dommen, og at skorstenen samtidig blev forlænget med ca. 40 cm for at kunne nå op i remisernes aftrækanaler. Messingkraven var allerede pillet af sidste i firserne. — De oprindelige Hs'ere har iøvrigt endnu, som eneste type, den karakteristiske dobbelte røgkammerdør. — Iøvrigt var maskinerne jo dengang fint staferede og pænt pudsede.

De moderniserede Hs'ere, altså nr. 378-422, havde alle oprindelig en cylindrisk domebeklædning, ligesom litra K, C og andre; men denne er nu fjernet og erstattet med en aflang; (i lighed med den nuværende K, C, F og andre), hvori der er indbygget sandkasse.

Hs'erne har i det trekvarte århundrede, de har eksisteret, gjort et godt stykke arbejde for DSB, og selvom mange efterhånden er udrangerede og erstattede med traktorer, træffer man dem endnu mange steder, og ovenikøbet steder, hvor trakto-

erne ikke er stærke nok, blandt andet på stejle havnebaner. En Hs'er, der arbejder hårdt på et rangerterræn, kan nemlig ikke erstattes med en traktor af almindelig størrelse og type.

Sv. Jørgensen.

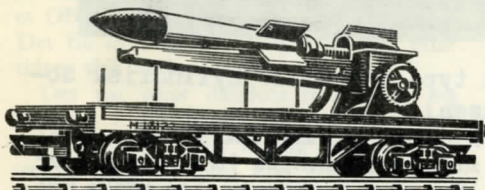
INDUSTRI-nyt

Når dette nummer af MODELBAANE-NYT er kommet Dem i hænde, er to store udstillinger netop afsluttet. Det drejer sig om BRITISH TOY FAIR i London fra 17. til 22. februar og INTERNATIONAL SPECIALWARENFACHMESSE i Nürnberg fra 23. februar til den 28. februar. Den engelske legetøjsmesse er den femte i rækken medens den tyske, som i år er blevet international nu er på niende år. Begge arrangementer er år for år vokset i omfang og mens disse linier skrives, er sløret for årets nyheder endnu ikke løftet, men i april-nummeret vil vi give Dem i hvert fald de vigtigste af nyhederne i tekst og billeder. — Og sidst men ikke

mindst kommer så FORÅRSMESSEN i Leipzig, der varer fra 2. til 13. marts og hvortil der også i år stilles store forventninger. Senere i løbet af sommeren vil vi endelig også referere INTERNATIONAL TOY EXHIBIT, som afholdes i New York i midten af marts. — Men så må vi vel hellere også stoppe her med opremsningen, — der skulle jo også gerne i INDUSTRINYT være plads til de ting, som er kommet. Vi vil denne gang i korthed gerne nævne to engelske ting. Først —

RAKET PÅ SKINNER!

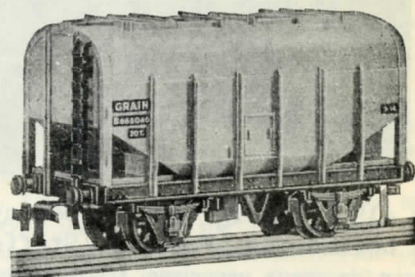
Ja, er vi i raketvåben- og „sputnik“-alderen eller ikke? Legetøjsindustrien har i hvert fald ikke været længe om at lave legetøj til rumrejser og nu har TRI-ANG



RAILWAYS lanceret det første raketkøretøj til modelbanen. Illustrationen viser raketten med afskydningsmekanisme og vel at mærke, — raketten kan bringes i stil-

ling i den ønskede vinkel og afskydes! Den siges, at kunne stige ca. 2½ meter, men selv om De kun eventuelt har 2,40 m til loftet derhjemme, skal De ikke blive nervøs. Projektilet har ingen sprængladning og slår ikke hul i loftet. Ej heller kan De risikere, at det går igennem væggen og ind til naboen og rammer ham i nakken — spidsen består nemlig af et for raketter ret usædvanligt materiale: ekstra blødt gummi!

HORNBY DUBLO BEHOLDERVOGN



Meccano har introduceret en ny vogn til HO, nemlig en beholdervogn til korntransport. Køretøjet er nærmest i princippet en rullende kornsilo, og Meccano har fået en både korrekt og flot model ud af denne (fortsættes side 45)

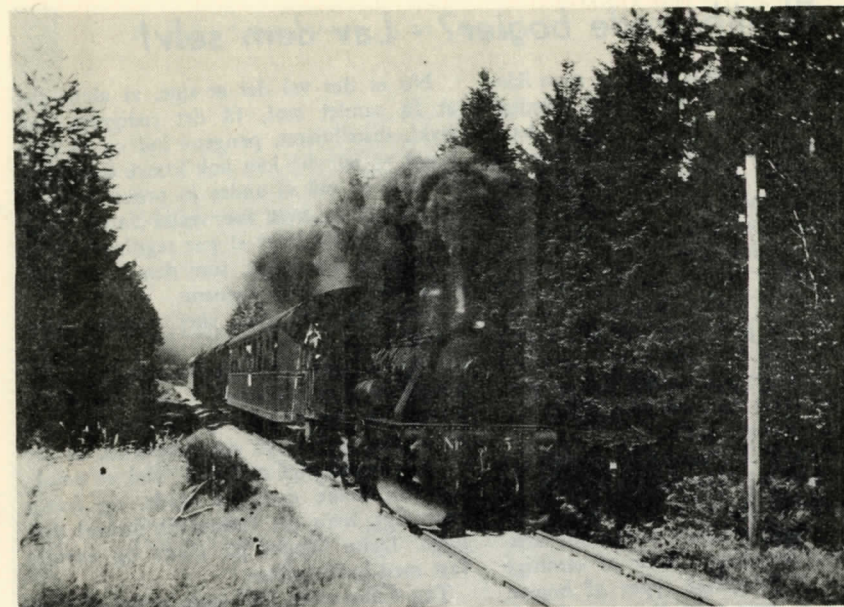
EN TUR MED GRIBSKOVBANEN

Det er sjældent, at privatbanerne kører med damp tog nu om stunder. Mange af dem har overhovedet ikke længere damplokomotiver. Men der er dog et par, der i ferietiden (lørdage og søndage) ja også i sneperioder, må rykke ud med de gamle dampheste for at klare transporten af de mange sommergæster. Dette gælder særlig Gribskovbanen. Denne bane har tidligere været omtalt her i bladet, hvorfor her kun skal fortælles om en tur med damp toget fra Tisvildeleje til Hillerød, samt vises nogle billeder.

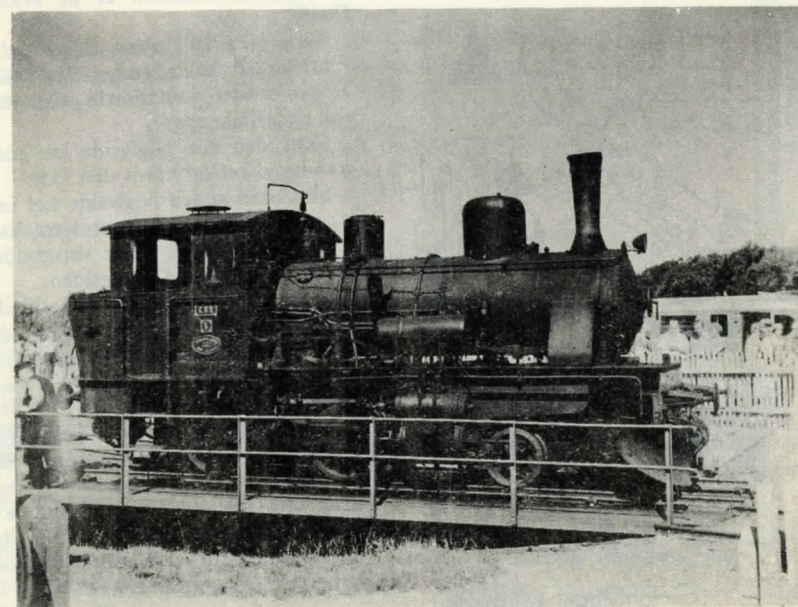
En dejlig sommerlørdag i 1956 tog jeg med G.D.S.s skinnebus til Tisvildeleje; —

jeg havde fået at vide, at nr. 11, som stod i remisen der, skulle fyres op og køre det store aftentog mod Hillerød, og det var min hensigt at fotografere det.

Nogle timer før afgang kom fyrbøderen og gik i gang med opfyringen af maskinen. Ved hjælp af papir, fedtet tvist og træ fik han tændt et lille bål i fyrkassen på nr. 11 og snart steg en fin tynd røg tilvejs fra skorstenen. Ved stadig at lægge mere træ på, fik han ild over hele risten, og da her



Øverst: GDS nr. V med tog i Gribskov (tidligere KB)
Nederst: Samme lok på drejeskiven i Gilleleje. (Fotos: Dancker)



Marts 1958

Ekvilibrerede bogier? - Lav dem selv!

For så vidt er det beklageligt, at man ikke i hobbyforretningerne kan købe færdige bogiesider, der ligner noget. Mig er det i alt fald hidtil kun lykkedes at finde en støbt plasticside, som hverken her eller der har rigtige mål. Hertil kommer yderligere, at den ikke er gennembrudt, og — ja, kort sagt, — den duer ikke.

Har man ofret en del timer på at lave en pæn model af f. eks. en A-vogn, ja, så kan man lige så godt tage det sidste nap med og selv lave bogierne dertil også. Så bliver slutfacit nemlig, at De får en gennemført køn vogn og med fine, rolige køreegenskaber. Synes jeg da.

Nå, men for at komme så langt væk fra sagen som muligt: Vor fælles ven, B. P., har, for guderne må vide, hvor længe siden, lovet mig en virkelig indgående artikel med arbejdstegninger o.s.v. af samtlige de i Danmark brugelige typer af bogier, aksellejer m. v., med samtidig angivelse af, under hvilke vogne, de anvendes.



"Model Railroader"

Nu er der vel det at sige, at alene det at få samlet stof, få det redigeret, sat, trykt, distribueret, pengene ind og få dem brugt, — alt det kan nok kræve sin mand, — men så må vi andre jo prøve at hjælpe ham lidt, hver især efter fattig evne. Jeg har derfor lavet et par tegninger til en almindelig 3-m bogie, som den f. eks. bruges under alle A-vognene.

Samlingen af den sker således (hos mig):

Læg de små, færdigkøbte pinollejer ind i hullerne i bogiesiderne — når De et par gange har været nede på gulvet og lede efter dem, er De på det rene med, at det er noget drilagtigt småskidt. Lad en smule loddetin holde dem på plads, og fortin samtidigt, hvor det firkantede dæksel skal ligge. Dette lægges på plads og varmes fast med loddekolben.

Tag 4 mm af en 1/8" mess. skrue og flæk denne stump med en økse — eller lovsav. Lod de to halvdele på de lodrette stykker umiddelbart op til akselkasserne — og De har en fin imitation af de svære spiral-fjedre.

Skrue en 1/16" mess. skrue *belt i bund* i afstandsstykkets ender. Vær sikker på, at den sidder *fast*. Fortin afstandsstykkets ene endeflade *tyndt*.

Skrue den ene bogieside tæt ind på afstandsstykket og varm den fast.

Skrue den anden bogieside tæt ind på afstandsstykket således, at den kan vippe i begge retninger. Skær skruendeerne tæt af og fil glat med bogiesiden.

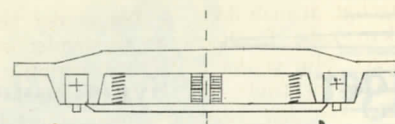
Klip af 0,1 mm mess. folie bladfedrene efter tegningen, bøj dem, og lod dem fast. Den ubrudte del af afstandsstykkets underside, fligene på den øverste kant af den underste bjælke af bogien.

Sæt hjulene i med lidt forsigtighed.

Det lyder voldsomt, men er ikke nær så slemt, som det har været at skrive alle disse ord, og tegne de nødvendige streger. Altså — bare på med vanten — den skjuler nemlig de 8 af tommelfingrene. Snart kan Deres „passagerer“ være fint kørende.

C. J. Andersen.

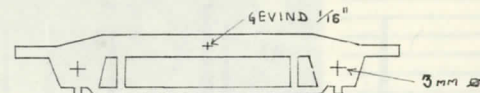
DELE TIL EKVILIBRERET 3-M BOGIE:



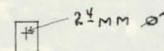
SÅDAN OMTRENT BLIVER RESULTATET

DE ENKELTE DELE

BOGIERAMME:
1/2 STK.
MESSING 1 MM



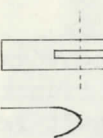
PLADER:
4 STK. MESSING 1 MM



SPIRALFJEDRE:
4 STK. MESSSKRUE 1/8" x 4 MM



BLADFJEDRE:
2 STK. MESSING 0,1 MM

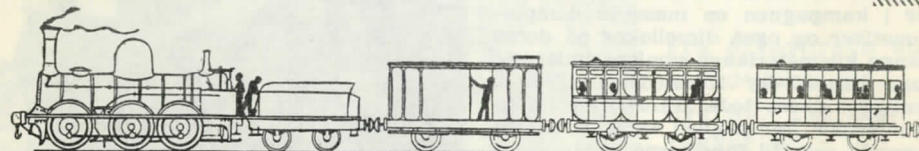


AFSTANDSSTYKKE:
MESSING 3 MM



ALLE DIMENSIONER: SKALA HO

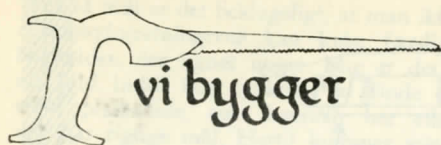
C. J. ANDERSEN.



Det var dengang —

at togene så sådan ud — i hvert fald i spanske omgivelser. Ovenstående skitse er hentet fra det spanske tidsskrift "TREN MINIATURA". — Jernbanerne indførtes i Spanien i 1848.

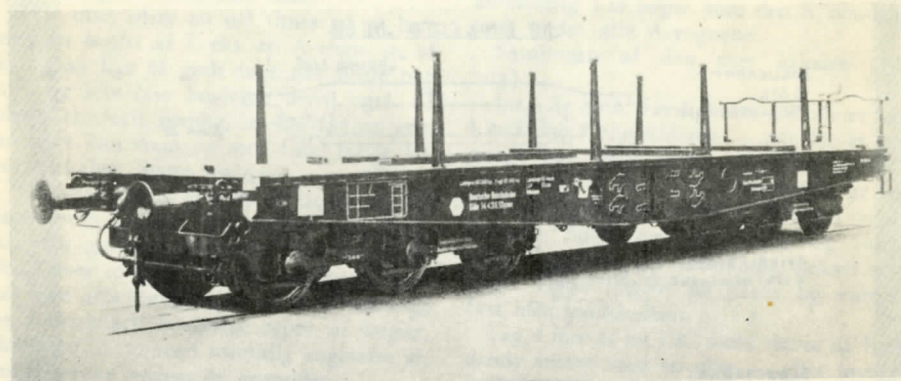
MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING



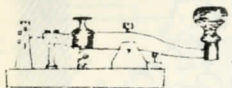
vi bygger

SSyms Köln

Foto: Lokarchiv Bellingrodt



Denne noget kraftige vesttyske godsvogn med 3-akslede bogier har vi hentet tegningen til i tidsskriftet "Miniaturbahnen". Tre-akslede bogier fås normalt ikke i handelen, men efter at bogien er lavet i metal, kan lejer udskæres af bogiesider til to-akslede bogier. Eventuelt kan MY-bogie gå an.



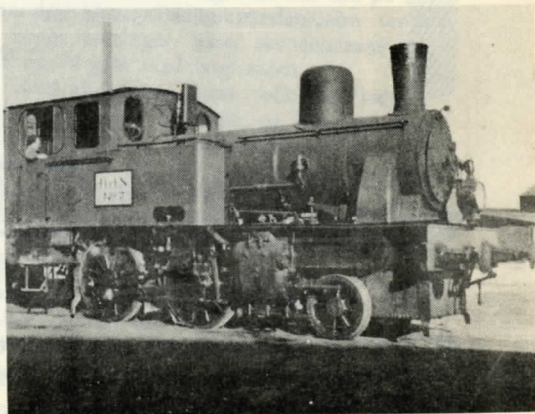
nyt fra nær og fjern ||||||||||||||||||

Denne lille billedreportage skulle give et indtryk af efterårets sukkerkampagne, jernbanemæssigt set.

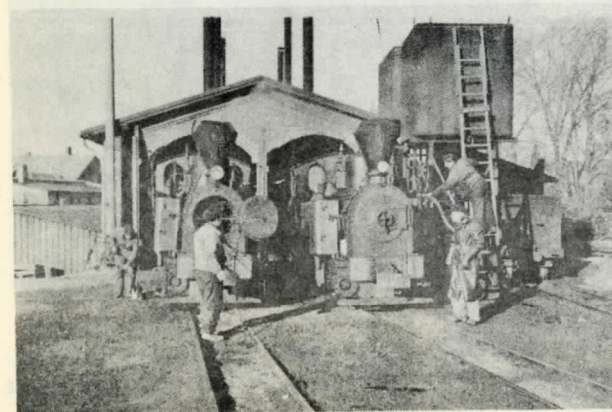
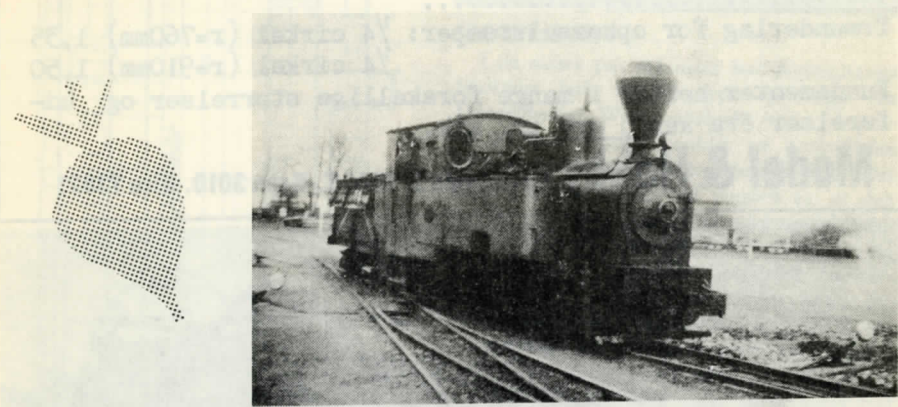
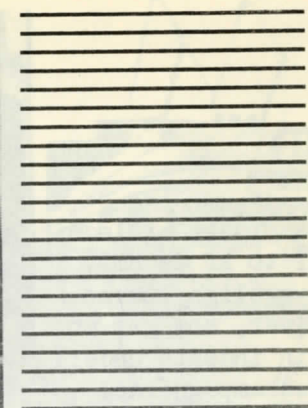
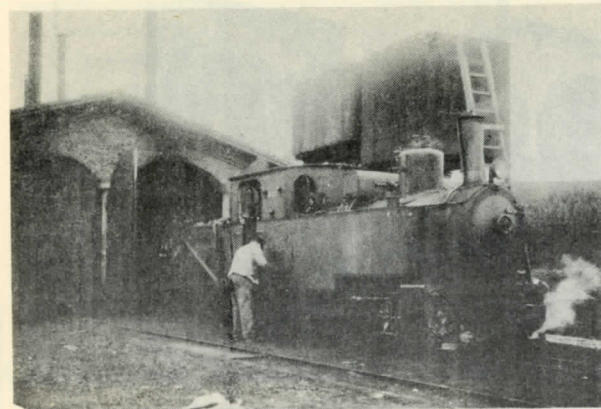
Sukkerfabrikerne landet over anvender i kampagnen en mængde damplokomotiver og også diesellok på deres mange kilometerlange smalsporlinier, og disse baner, der størstedelen af året henligger ubenyttede, transporterer i de få måneder, kampagnen varer en enorm mængde roer til fabrikerne.

Det er tanken senere her i bladet at bringe en nøjere redegørelse for de enkelte typer med billeder og enkelte tegninger. SJ.

DdS's 1-B-0 tenderlok nr.7.

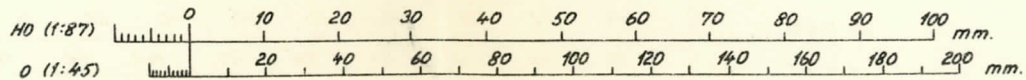
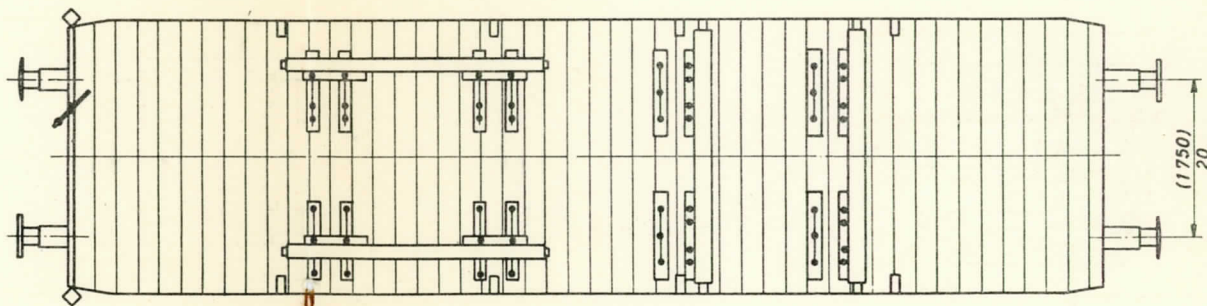
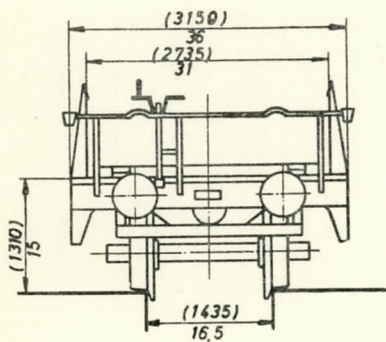
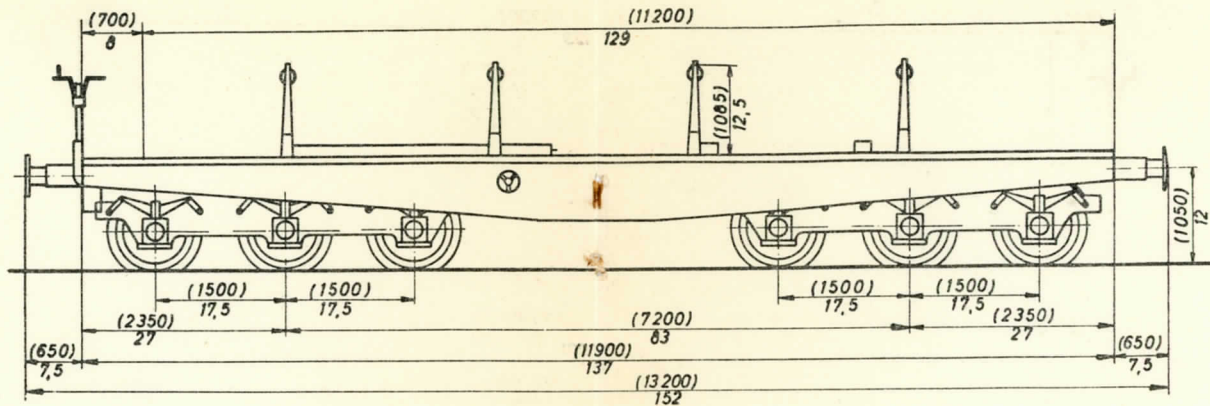


MB-NYT



Fra efterårets sukkerroekampagne. Øverst: lok nr.6 rykker ud. I midten: lok nr.3 under rangering. Nederst: lok nr. 3 og 4 klargøres ved remisen.

Marts 1958



D B

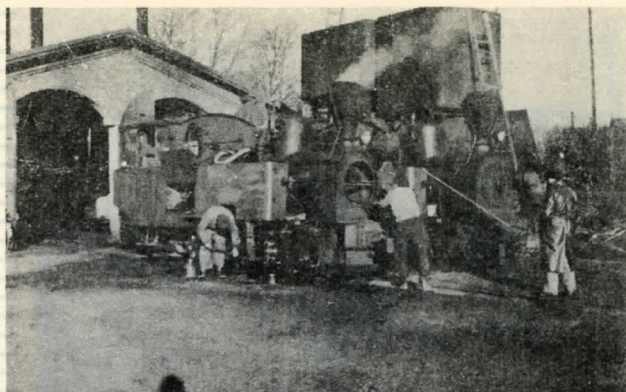
Fireakslet specialgodsvogn for svart stykgods
DB litra SSyms Köln (svejst)

MODEL BANE - nyt
Marts 1958

Fra "Miniaturbahnen"

SKALA HO
MÅL 1:1

Et sidste billede af to af de små, hyggelige lokomotiver, som gør en fin indsats under roekampagnerne.

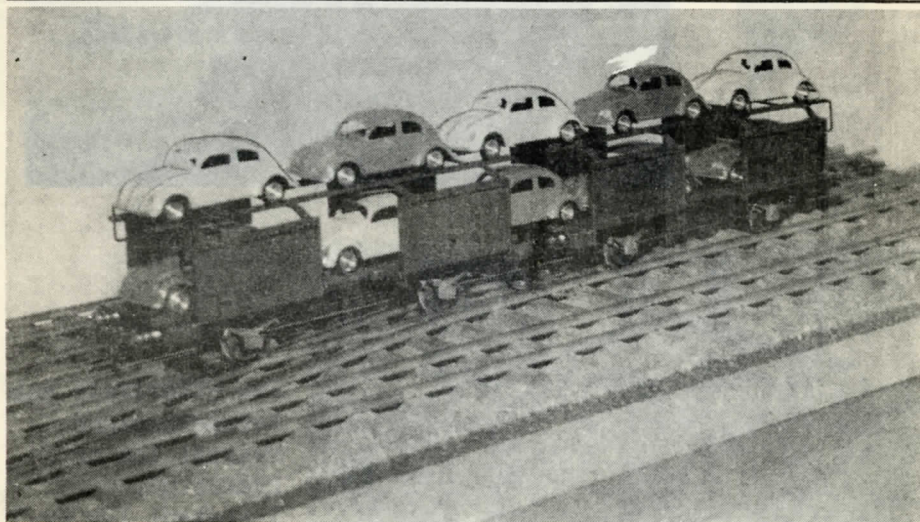


TERRAINOPBYGNING

Træunderlag for opkørselsramper: $\frac{1}{4}$ cirkel (r=760mm) 1,35
 $\frac{1}{4}$ cirkel (r=910mm) 1,50

Fundamenter hertil i mange forskellige størrelser og udførelser fra kun 5 øre pr. stk.

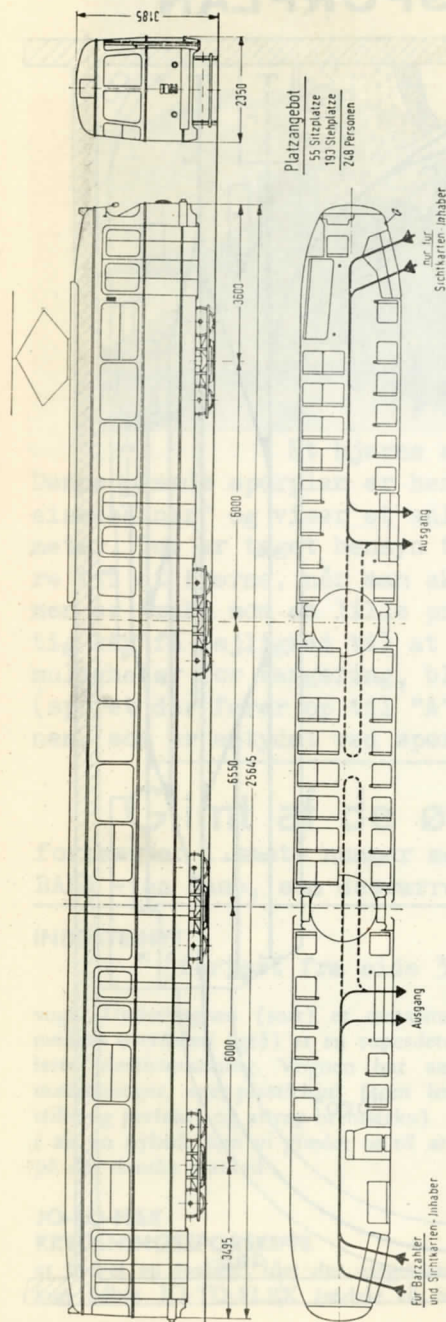
Model & Hobby Løvstræde 2, Kbh. K. Byen 3010. Giro 73521



Endnu findes der nogen

også i Holland, som bygger i spor O, og billedet viser et par modelbyggede auto-transportgodsvogne (Märklin lever bl. a.

de samme i HO), hvor „lasten“ er Märklin's miniaturomodelbiler, som passer godt til skala O.



Marts 1958

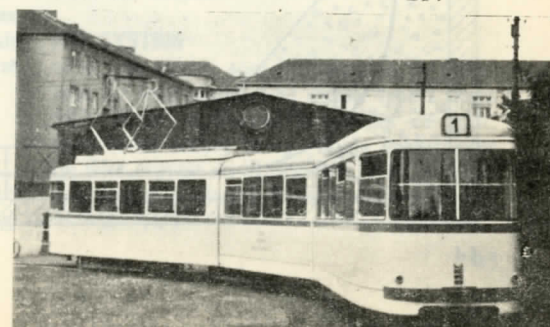


SPORVEJS-NYT

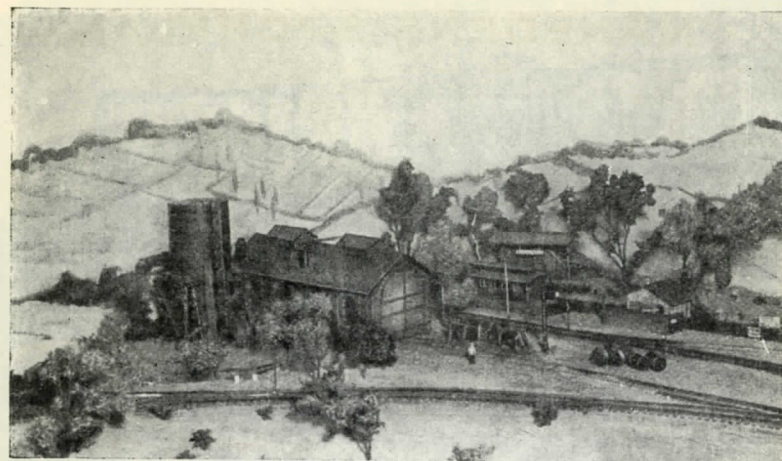
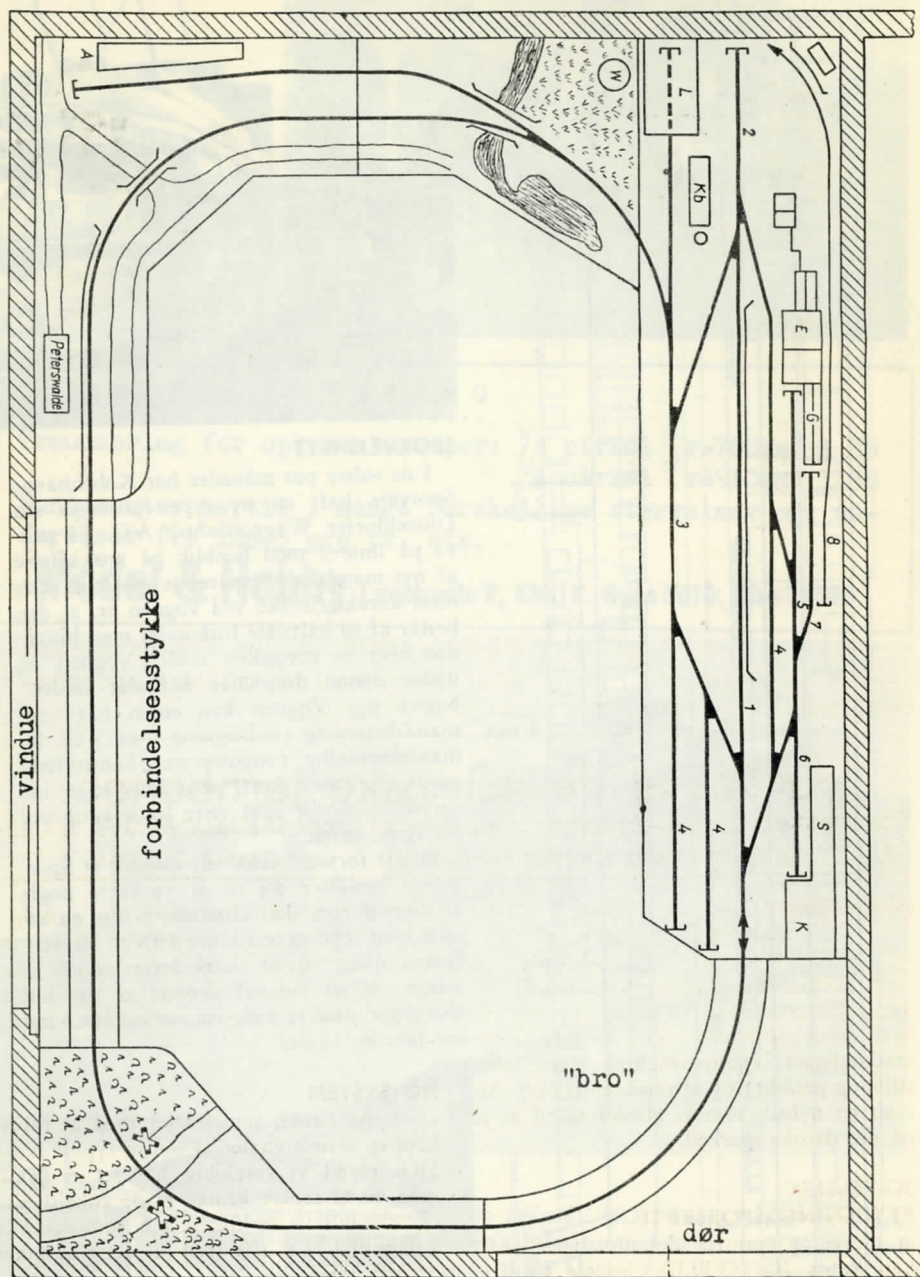
I de sidste par måneder har Københavns Sporveje haft en ny type sporvogn fra Düsseldorfer Waggonfabrik A.G. på prøve på linie 2 med henblik på anskaffelse af nyt mandskabsbesparende materiel. Det mest karakteristiske ved vognen er, at den består af to halvdele forbundet med hinanden over en drejeskive midt i vognen, og under denne drejeskive befinder midterbogie sig. Vognen kan enten have enmandsbetjening (indstigning foran) ell. tomandsbetjening (vognstyret kontrollerer passagerer med kort, som kan stige ind foran) og skulle også være fordelagtig ved sin ringe længde.

Skulle forsøget falde således ud, at Sporvejene beslutter sig til at anskaffe nogle af disse vogne, skal vi senere bringe en artikel med tegninger i skala HO af vognen. Genne gang vil vi indskrænke os til at bringe skitser og billeder af en tre-delt sporvogn efter samme system og fra samme fabrik.

BP.



MÅNEDENS SPORPLAN



Et hjørne af anlægget.

Denne måneds sporplan er hentet fra tidsskriftet "Der Modell-eisenbahner" og viser et anlæg opbygget i et værelse på 2 x 3 meter. Der er taget hensyn til, at dele af banen let skal være til at fjerne, når man skal til døre og vinduer. Selve banen er tænkt som en lille privatbane, hvor modelbyggeren rigtig kan få lejlighed til at skabe en hyggelig bane med gode muligheder for rangering, blandt andet til og fra savværket (sporet der fører op til "A") og omladning til smalsporsbanen, som er antydnet ved spor 8 på planen.

Glimt af de østrigske jernbaner

fortsætter i næste nummer med den kendte SALZKAMMERGUT LOCAL-BAHN - en bane, som desværre fornylig er blevet lukket.

INDUSTRINYT

(fortsat fra side 36)

vogn. Undervognen (sort) er metalstøbt, medens overdelen (grå) er en superdetailed plasticopløsning. Vognen har automatkoblinger, eger-plastichjul (som løber stille og perfekt) og attrap-bremsesko). Alt i alt en nyhed, som vi glæder os til at se på det danske marked.

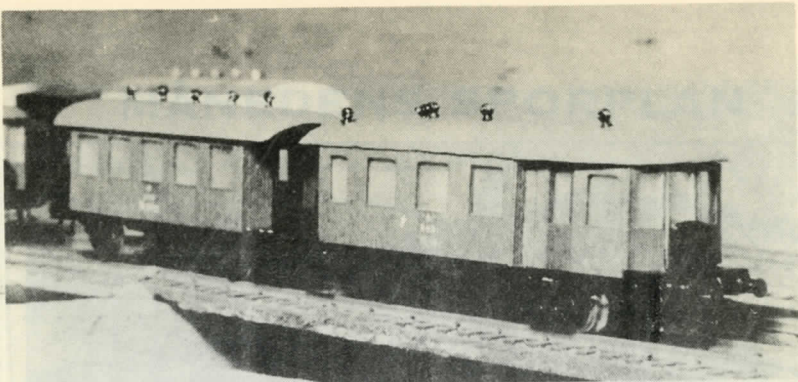
JO-TO-FLEX KRYDSNINGSSPORSKIFTE

er blevet en realitet, idet der meget snart kan købes JO-TO-FLEX løsele til byg-

ning af et sådant sporskifte. En tegning i 1:1 for HO er også udarbejdet, og selvom delene naturligvis bliver dyrere end til bygning af almindelige sporskifter og -kryds, vil det sikkert være en velkommen nyhed for vore læsere.

HO SYSTEM

er et nyt firma, som starter med at fabricere en serie signaler af dansk type i skala HO. Hvad vi foreløbig har set er godt, men vi vil senere bringe nogle enkeltheder og ikke mindst en illustration, som det ikke var muligt at skaffe frem til dette nummer af MB-NYT.

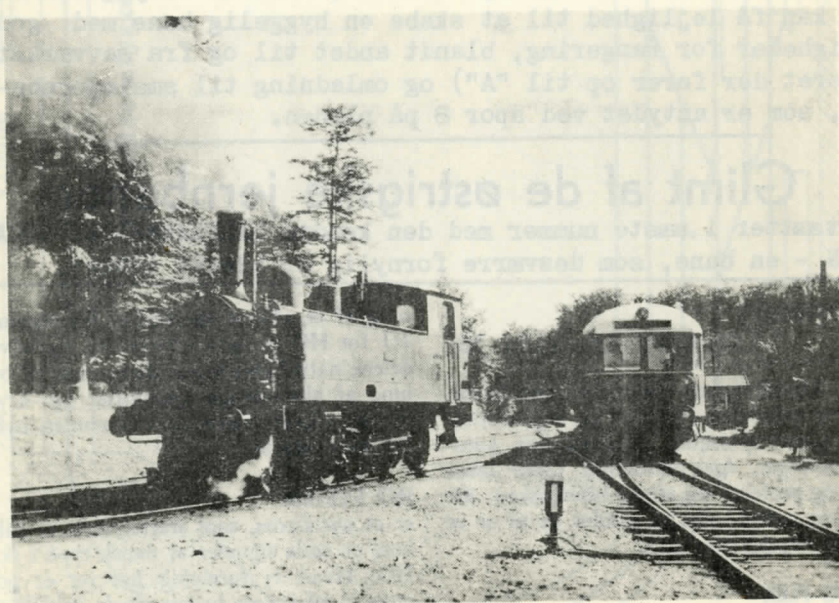


FRA VOR TROFASTE MEDARBEJDER C. J. ANDERSEN'S VÆRKSTED

En ME-motorvogn i HO med den dertil hørende FA-personvogn har hr. Andersen både bygget og dernæst fremkaldt og fotograferet (eller rettere omvendt!) Et hyggeligt lille sidebanetog, som mange af vore læsere kunne have glæde af at bygge. Mo-

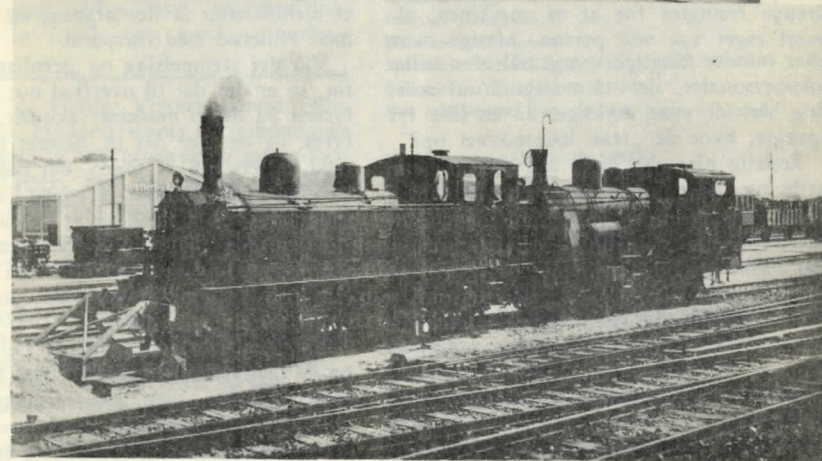
torvognens undervogn bør laves af en lidt kraftig metalplade (for at give tyngde) og motorkraften kan eventuelt overføres drivakslen ved hjælp af et gummitræk, hvis man ikke kan skaffe en passende sneke- eller tandhjulsoverføring. Vognkassen bør skæres ud i træ.

EN TUR MED GRIBSKOV-BANEN



GDS's dieselloko og nr.11 deler toget i Kagerup og kører til Gilleleje og Tisvildeleje. (Foto: Dancker)

MB-NYT



Øverst: GDS nr.9 og V i forspand på Kagerup station.
Nederst: GDS's nr.11 og nr.10 i Hillerød. (Fotos: Dancker).

var god ild, kunne han så småt begynde at fyre kul på. Alt imens skulle maskinen efterses, smøres, have fyldt vand på vandtankene og kul i kulkassen. Da der var gået ca. 1½ til 2 timer, var trykket i kedlen steget til ca. 2—3 atm. og blæseren kunne sættes lidt på. Senere, da trykket var steget endnu et par atm., kunne maskinen køres til vandkran og kulgård. Det gælder om ikke at fyre kedlen for hurtigt op, da dette er skadeligt, og desuden bliver fyret

bedre at arbejde med under kørslen, når det er gennembrændt, — det ved enhver fyrbøder af erfaring. På lokomotiver i fast drift er fyret kun sjældent slukket helt (ved DSB ca. hver sjette uge); men denne maskine kørte kun i weekenden.

En tid efter at fyrbøderen var begyndt, kom lokomotivføreren, og han begyndte at se maskinen efter, d. v. s. gå hver eneste detalje efter og prøve, ved at slå med hammeren om bolte og skruer var løse.

Marts 1958

47

Bremsen skulle også efterses, og det viste sig nødvendigt at spænde den, så bremseklodserne kom til at hvile med samme tryk på alle hjulene. Sidst men ikke mindst skulle der fyldes sand på sandkassen, dels til bremsning, dels til at hindre, at hjulene spiller, hvis skinnerne er glatte. Ca. 1/2 time før afgang rangeres maskinen til toget, og her prøves den gennemgående lufttrykbremse.

Det må siges at være et „blandet tog“ maskinen holdt; der var vist ikke to vogne, som var ens. Små vogne og meget små to-akslede vogne med åbne endeperroner, og som kontrast allerbagest i toget GDS's ene nye moderne stålvogn C 41, der ligner litra C1 en smule. — Allerede da lokomotivet fløjtede ved remisen, bredte en særlig stemning sig på perronen, og store og små drenge trængtes for at se maskinen, så snart toget var ved perron. Mange mere eller mindre kløgtige spørgsmål blev stillet lokopersonalet, der tålmodigt forklarede; dog blev de svar skyldige, da en lille fyr spurgte, hvor de „trak lokomotivet op?“

Endelig blev der givet afgang, og toget satte sig i bevægelse. På de åbne endeperroner hele toget igennem stod udelukkende mænd og større drenge (kvinder og børn var bænket indendørs) og jeg tror, at alle oplevede noget af den samme stemning, som vore bedsteforældre eller oldeforældre må have følt, dengang jernbanen var noget nyt. — De små korte vognes ramlen og skramlen, lokomotivets hyppige og langtrukne fløjten, der gav genlyd i skoven, dets hårde dampslag, og den stadige regn af gnister og kulpartikler, som slyngedes tilvejs fra skorstenen; alt dette, som engang var indbegrebet af en jernbane, men som i vore dages magelige bogievogne forspændt larmende diesellokomotiver næsten ikke mere kender — alt dette nød disse drenge, store og små.

På lokomotivet var der travlhed; der skulle fyres hurtigt og korrekt, sættes vand på kedlen og fyres igen. Lokoføreren havde nok at gøre, dels med at bremse rettidigt op ved stationerne, dels med at presse maskinen det tilladelige, så køretiderne kunne holdes. Maskinens fart og trækevne regulerer han med styringen og regulatoren og

disse igen bestemmer dampforbruget og dermed hele økonomien. Det gælder jo om at få maskinen til at yde mest muligt med mindst muligt dampforbrug og derved spare både vand og kul.

Op gennem skoven til Kagerup station, hvor banen fra Gilleleje støder til, må sandes, da nedfaldne blade har gjort skinnerne fedtede. — Det er egentlig fantastisk her at høre og se dette tog, som for mere end 50 år siden ville have set næsten lige sådan ud.

Medens toget holder på Kagerup st. kommer nr. V med en togstamme af lignende sammensætning som vor; den kobles fra, kører for vor maskine, der bakker, trykker, som det hedder i jernbanesproget, vor stamme ned mod nr. V's stamme, der hurtigt kobles til. Der prøves bremse, og et øjeblik efter er der afgang, og vi ruller mod Hillerød med forspand.

Var der stempelslag og „jernbanemusik“ før, så er der det til overflod nu; lyset fra fyrene på de to maskiner skinner, når der fyres, og det gør der tit. Skæret kastes op mod undersiden af røgen, der bolger henover den lange række af vogne i den mørke skov, og da toget nu er gennemkørende til Hillerød, varer det ikke længe, før folk på endeperronerne får nok at gøre med at klamre sig fast under den stærke fart.

Rettidigt ruller toget ind på Hillerød st., og de mange mennesker iler over til DSB's mere moderne, men ikke så hyggelige og spændende tog. Folkene på de to maskiner betragter mylderet på perronen, enkelte siger tak for turen, og det hænder, at der vanker en cigar. Men så er det også en stor dag.

Senere på aftenen returnerer toget og maskinerne sættes i hus og fyret slukkes, for såvidt de ikke skal bruges om søndagen.

Det var en oplevelse af de sjældne, som man sent glemmer og en oplevelse, der ikke kan sammenlignes med en tur med DSB, selvom det skulle være damptog. Næ, man har simpelthen prøvet, hvordan det var at rejse med toget dengang alle tog var damptog.

Prøv det selv, inden det er for sent!

Sv. Jørgensen.

MB-NYT

R A I L



N E W S

Summary in English

This column is open to all readers from all countries to get in touch with each other. Just send us your name and address, your gauge and mention the language in which you want to correspond.

Mr. H. de Herder Vijverhofstraat 149a, Rotterdam, Holland wants correspondance with experts in the Norwegian steam-loco history. Letters can be written in Norwegian, German or English language.

SHORT REVIEW OF CONTENT:

"GUNGNER" - The Danish shunting engines of class Hs are rapidly disappearing from active and we here show you some of them.

INDUSTRI-NYT - Industrial news - The many international toy fairs will be described in the next and following issues, but today we show you rocket defense wagon from TRI 1 ANG and a grain wagon from Hornby.

EN TUR MED GRIBSKOVBANEN - A trip with the Gribskovbanen - This North Zealand private railway still use steam traction to a great extend.

EKVILIBREREDE BOGIER - Equilibrated trucks for HO easily made.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING - This month's scale drawing comes from Germany being a very heavy goods wagon with 3-axled trucks.

NYT FRA NÆR OG FJERN - News from Home and Abroad. Harvesting Danish sugar roots.

SPORVEJS-NYT - Tram news. German tram from Düsseldorf on trial in Copenhagen.

MÅNEDENS SPORPLAN - Layout of the month. The layout is placed in a room of about 6 by 9 feet with two detachable pieces.

--- oOo ---

- AND do not forget that -----

KLUBMEDDELELSER

Aalborg Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klubhus: Forchhammersvej 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. 87 54 62)

Odense Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klublokale og anlæg: D. S. B.'s rutebilgarager Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 9447
Kasserer: M. Nielsen
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11477
Byggeaften: Tirsdag kl. 20.00
Nye medlemmer kan optages, henv. i lokalet.

Modeljernbaneklubben »HO«

Nordkærvej 1 - Hvidovre, Valby.
Tlf. 300631 og RYvang 5942 y.

To med interesse for dekoration kan optages som medlemmer.

SLAGELSE MODELJERNBANEKLUB

Anlæg i "O" 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 2B, tlf. 2180.

DON'T YOU MISS ...



SUBSCRIBE NOW TO THE
MODELBANE - nyt

a subscription costs only 24 s. or \$3,50.

Rubrikannoncer (20 øre pr. ord).

Pioner-Expres sælges. Bøje Dueholt, Kærup, Ringsted.

Fleischmann lokomotiv nr. 1365 sælges. Jørgen Einfeldt, Østre Allé 19, Slagelse.

Märklin toganlæg med enkelte Long godsvogne, 2 lok, 1 skinnerbus, signaler, skinner og sporskifter. Som nyt 1030,00, sælges for 600,00. Kaj Jensen Skovparken 82 II, Køge.

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.

Scenery

Det danske
landskabssortiment

Spørg efter Scenery
næste gang De køber.

En gros:

Elmborg, Møllealle 16, Valby
Palsdorf, postbox 184, K.

EN GAVE

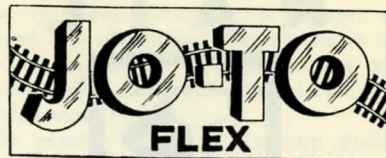
der altid er velkommen, når den består af

ET ÅRSABONNEMENT PÅ MODELBANE-NYT

kr. 21,00 pr. år. Har modtageren i forvejen abonnement, noterer vi istedet indbetalingen som fornyelse.

MODELBANE-nyt

Kongevejen 128, Virum
Postkonto 35056

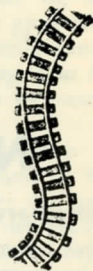


— Det elegante skinnemateriale, skala HO med massive messingskinner, bøjeligt til enhver kurve. Det helt rigtige skinnemateriale til modelbanen, pr. m. kr. 5,35 incl. statsafgift.

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

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



En bane med stor plads kan nemt bygges på en lille plads. 12 mm spor er internationalt anerkendt som spor TT.

ROKAL

G.m.b.H.

Lobberich . Vesttyskland

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! På grund af de mange ordrer på ældre numre har vi ladet genoptrykke manglende numre i 1., 2. og 3. årgang, men alligevel svinder lageret hurtigt, så send Deres ordre nu:

- | | |
|--------------|----------------------|
| 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 |
| 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 A, B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

- Og et årsabonnement koster 21 kr. Brug det som gave.

MODELBANE-nyt

Kongevejen 128, Virum
Postkonto 35056



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf. REDAKTION: Broomvej 28, Herlev. I redaktionen: Ole Brandstrup Jensen. 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., udland 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
Bauch, Åboulevarden 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, Lovstræde 2, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupvej 109, Charl.
Nora Hobby, Griffenfeldtsgade 3, N.
C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axeltorv, V.
Kiosken, Yorck's Passage, K.
Kiosken, Rybjerg Allé, Herlev.
Legetøjsæsken, Jernbaneallé 92, Vanløse.
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.

LYNGBY:
Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:
Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.
Berg Radio & Hobby, Guldsmedgade 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-Rivarossia«, Como.

NORGE:
Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

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