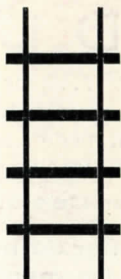


DER MODELLEISENBAHNER

— Fagtidsskrift for modelbanebyggere

Dette blad i stort format (A 4) er med sine 32 sider vel nok det tidsskrift, som byder sine læsere de teknisk set mest fuldkomne byggetegninger og tillige både jernbane- og modelbaneartikler og billedreportager af aktuelt indhold.

Pris pr. stk. kun kr. 1,85 — årsabonnement kr. 21,00.
Prøvesending 6 stk. kr. 9,85 incl. porto.



MINIATURBAHNEN

— det førende tyske modelbanetidsskrift

Messenummeret (nr. 4/58) er desværre allerede udsolgt, men ny sending forsøges fremskaffet, bl. a. for at kunne ekspedere de kunder, som ikke fik dette nr. af første sending. Prisen er kr. 4,70 for messenummeret, som er på 60 sider. Nr. 1, 2 og 3/58 kan endnu leveres, men oplaget svinder hurtigt. Pris kr. 3,75 pr. stk., årsabonnement kr. 60,00.

RAILWAY-MODELLER

— Specielt for de små sporvidder (TT-H0-0)

Her er et blad, som selv om det er engelsk, absolut også har bud til f. eks. den danske gennemsnitsmodelbygger, som gerne vil føje interessante og morsomme detaljer til anlægget. Endvidere bringes til stadighed en god orientering om de efterhånden mange og udmærkede britiske industriprodukter. Prisen er kr. 2,75, stk., årsabonnement kr. 32,00. Prøvepakke 4 stk. kr. 9,00 incl. porto.



HOBBYBØGER

— og anden jernbanelitteratur

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 udklipbøger med materiale til 20 bygninger i hver bog. Bog nr. 1 for spor 0 og bog nr. 2 og 3 for H0. Pris pr. stk. kr. 8,75 (+ porto) - Paul O. Hansen: Jernbaneanlæg for modelbyggere (skala H0) kr. 12,75.

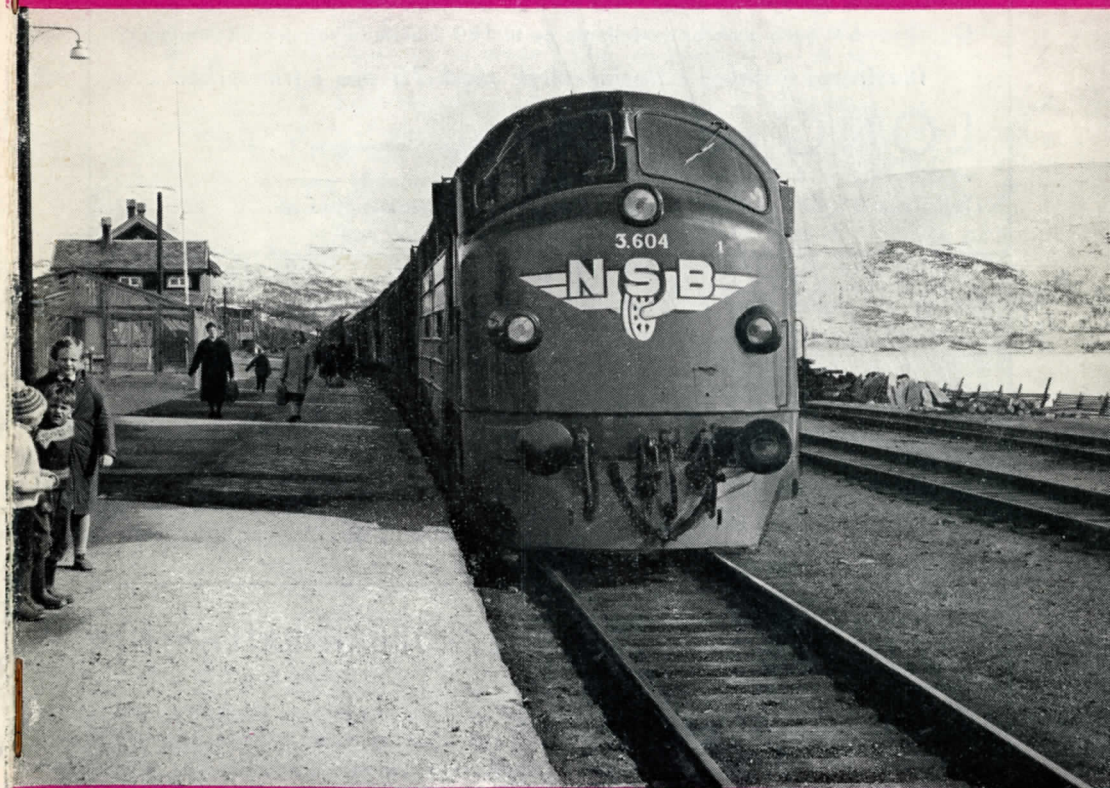
BENT PALSDORF

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

Bedste telefontid: Mandag, onsdag, fredag 9-12



MODELBAANE *Nyt*



5

7. ÅRGANG

MAJ 1958

PRIS

175

Vi præsenterer —

i de kommende måneder her i bladet forskellige artikler i LONG's produktion og starter med „Trækraft“.

Nr. 500. Diesel-elektrisk loko - model DSB's litra MY.

LONG's specialperfektomsrifter til fjernstyring uden ryk - diskret anbragt håndskift - 3-akslede bogier, hvor på maskinbogie hele vægten overføres til drivakserne - 3 frontlys i hver ende m. automatisk retningskrift - metaloverdel længde over puffere 21,7 cm. - vægt 650 g - pris kr. 143,00

Nr. 250 Dieselelektrisk motorvogn model af DSB's litra MO

med LONG's specialperfekt - træk på 4 hjul - frontlys med aut. retningskrift - metaloverdel længde 23 cm. - vægt 625 g - pris kr. 126,50.

Og på vandret bane trækker modellerne op til 180 2-akslede vogne med pinollejer!

Illustreret katalog i flerfarvetryk mod 75 øre i frimærker.

LONG MODELBANE

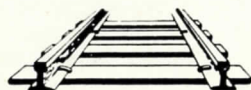
v/ Chr. Nielsen & P. Schneider
Telf. Taga 81 40 — Telf. 81 80

Kontor: Skotterupgade 7 . N.

Fabrik: Teklavej 42 . NV.

De er på rette spor med —

JOTOFLEX



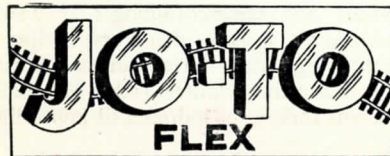
Den elegante skinne i skala H0 - bøjelig til enhver kurve - den helt rigtige skinne for selvbyggeren.

Pr. meter kr. 5,35 incl. statsafg.

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 landskabsortiment



Der er alt i dette sortiment af træer, buske hække, hegn, strømmateriale i mange farvenuancer o. m. a.

En gros:

VALBY HOBBY & 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:

MODELBAE-nyt, VIRUM

MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBAE-nyTT

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

7. ÅRGANG NR. 5 MAJ 1958

Onkel bygger modelbane

For et par måneder siden blev onkel — det er mig — overtalt af Lars — han er 11 år — til at opbygge — og ombygge — hans Märklinanlæg, og her er så nogenlunde, hvordan vi gik frem.

De givne forudsætninger: 1) en plade på 100 X 215 cm, hængslet til en hylde på ca. 20 cm dybde, 2) Lars' beholdning af spor, 3) det hele skulle kunne klappes op ad væggen, når driften var indstillet på grund af lektielæsning eller andre naturkatastrofer, 4) anlægget skulle kunne transporteres i sin helhed, så det kunne bruges som blikfang i hans fars juleudstilling i forretningen.

Sporplanen kom herefter til at se således ud:

(se omstående)

Jeg er udmærket klar over, at en og anden viderekommen feinschmecker vil hævde, at en ringbane er urealistisk. Men dels vil en dreng på 11 år gerne kunne køre kontinuerligt og med stort fart, dels skulle det kunne passe sig selv på nævnte juleudstilling.

Endvidere måtte jeg gøre den „indrømmelse“, at den højtbeliggende station kom i forgrunden, for at pladen kunne klappes op ad væggen. På den faste hylde er anbragt depotspor, hvorpå det rullende materiel oprangeres, når banen er lukket. Forbindelsen dertil etableres med et aftageligt skinnestykke, mærket X på sporplanen.

Da der skulle være bjerg på anlægget, var der også brug for en bro eller to, og

jeg fandt det derfor udmærket at strikke sådan et par som fødselsdagsgave til generaldirektøren. Den ene blev en amerikansk timber-trestle, lagt i en kurve svarende til 3 Märklinskiner, og den anden blev en betonbro — af krydsfiner — i længde som 2 lige skinner. Ingen af dem var vanskelige at bygge, men „amerikaneeren“ var temmelig sen. Nå, den er så også sandet af ca. 125 enkelte dele, så der skal lidt tålmodighed til.

I krydsfiner blev fremstillet 2 tunnelportaler, der blev pudset og slebet prænt af for senere maling, samt 3 do., der blot skulle være støtter for tunnelens „ror“ under bjerget.

Og så begyndte selve opbygningen. Til alle de skinner, der skulle hæves over pladen, blev der udsavet underlag i 55 mm bredde, og til understøttelse af disse lavede jeg et temmelig stort antal klodser i de rette højder. Underlagene er støttet for hver ca. 15 cm, og klodserne ser således ud: (omstående) og er skruet fast på pladen.

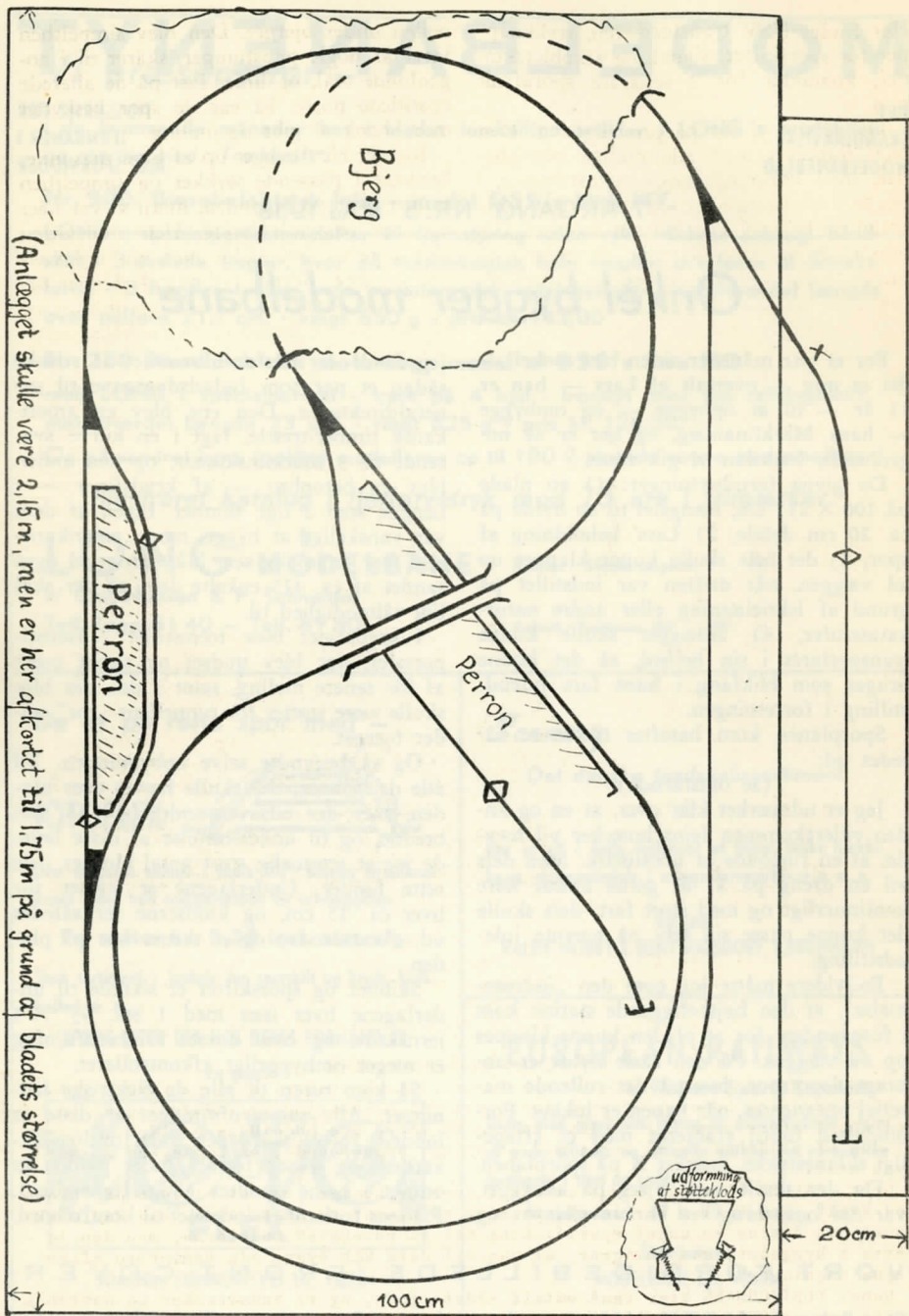
Skiner og sporskifter er sikrede til underlagene hver især med 1 stk. 1/2" X 3 jernskrue, og hver eneste sammenføjning er meget omhyggeligt afkontrolleret.

Så kom turen til alle de elektriske ledninger. Alle sammenføjninger af disse er loddede for at skabe den størst mulige sikkerhed, og disses forløb under pladen er ordnet i pæne bundter (ikke fuglereder). Pladens forkant er indrettet til kontrolbord.

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

Diesellok nr. 3.604 (NSB) - af My-typen - fotograferet på Bergensbanen. (Dieselelectric engine on the Bergen line in Norway).

Foto: NSB (Mittet).



Her findes HSV transformeren, trykknapper for sporskifter, signal, og afkoblerskinner, kontakter for 3 separate sporafsnit o. s. v.

Og så tog vi fat på prøve kørslen. Den blev foretaget med alle mulige hastigheder, med korte og lange vognstammer, i begge kørselsretninger, og med loket både foran og bagved. Det lyder måske nok lidt omstændeligt, men navnlig af hensyn til anvendelsen ved førnævnte juleudstilling måtte vi være sikre på, at det hele fungerede 100 pct. sikkert.

Landskabet blev opbygget i 3 afdelinger. Første var „konstruktionen“ af tun-

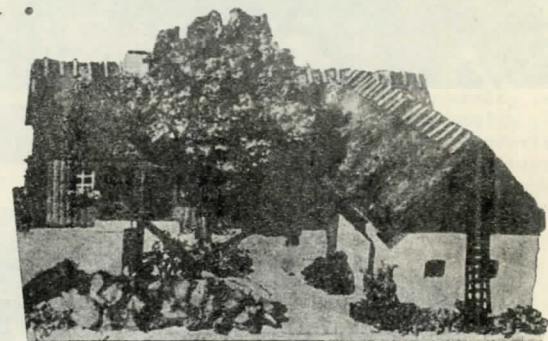
nellen under bjerget. Den blev simpelthen lavet af nogle papstumper, skåret til i nogenlunde mål, og limet fast på de allerede opstillede porte. Så var de spor beskyttet mod stænk af gibs og maling.

Bjerget blev bygget op af blød masonite, brækket i passende stykker og simpelthen stablet oven på hinanden, indtil vi var nået op i en passende højde. Hele molevitten blev derefter overhældt med en lind vælling af gipt, udrørt i limvand. Limen bevirker, at massen er længere om at størkne, så man har bedre tid til at modellere klipper o. s. v.

(fortsættes side 80)



II.



International Nürnbergmesse 1958



Her bringer vi nu anden del af vor omtale af Nürnbergmessen 1958 (med delvis benyttelse af fotos fra Miniaturbahnen's messenummer).

Vi omtalte sidste gang tre af "de store", nemlig Fallér, Märklin og Fleischmann, men fortsætter denne gang med de forskellige udstillere i nogenlunde kronologisk rækkefølge.

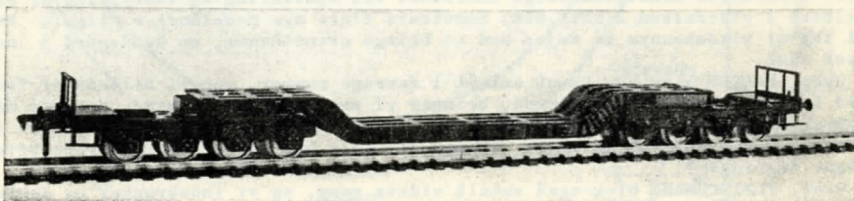
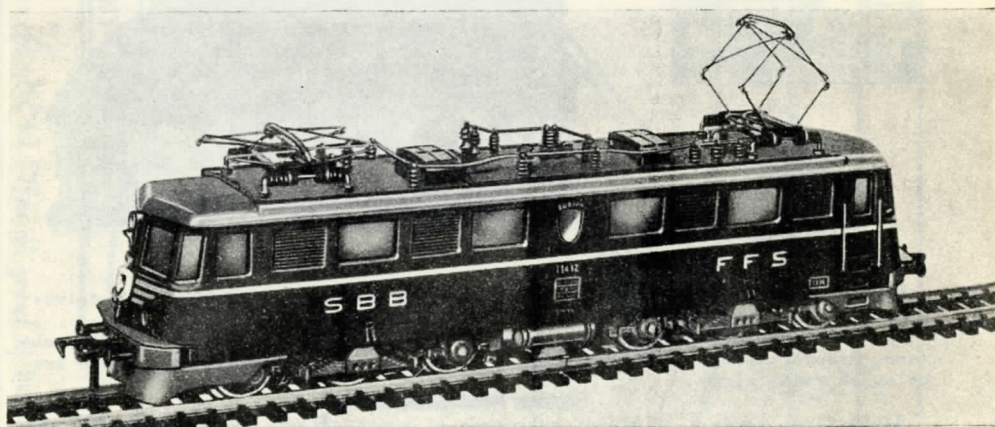
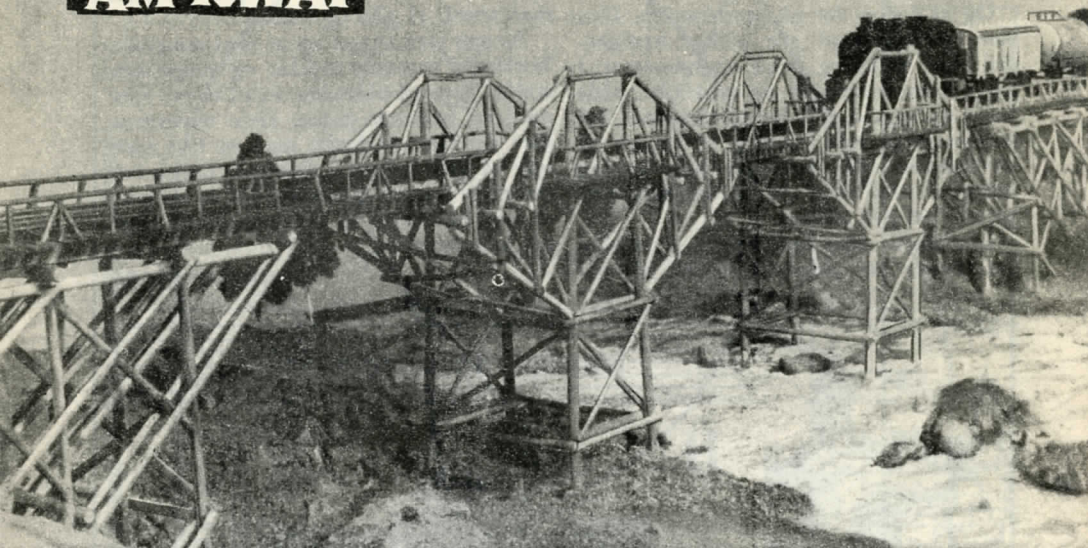
Creglinger Modellspeilwarefabrik

Dette firma havde i år blandt nyhederne et smukt udført skab på 2,20 x 1,70 x 0,55 m særdeles hensigtsmæssigt indrettet til opbevaring og indbygning af en modelbane i størrelsen 2,12 x 1,45 m. Endvidere flere nye modelhuse o. lign., hvor vi dog af pladshensyn må nøjes med at bringe ovenstående, en bondegård i nordtysk stil.

Gebr. FALLER blev som nævnt omtalt i forrige nummer, men et billede af "Broen ved Kwai", som Fallér har lavet, bringer vi øverst på næste side. Man kan måske synes, at det er en noget speciél ting for en europæisk modelbane, men den leveres i byggesat, som muliggør, at man til dels kan bygge sin tømmerbro efter "egne tegninger".

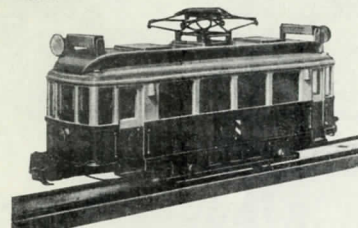
Gebr. FLEISCHMANN blev også omtalt sidste gang, og vi indskrænker os derfor i dette nummer til at omtale at det viste ellok og den otteakslede godsvogn er de i sidste nummer nævnte nyheder i form af SSt transformatorvognen og SBB's nye

DIE BRÜCKE AM KWAI

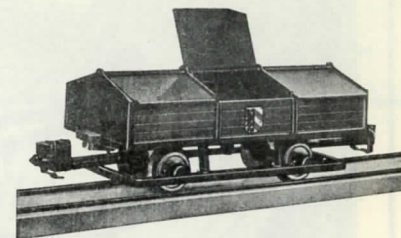


Co-Co lok. - Og så går vi over til den næste:

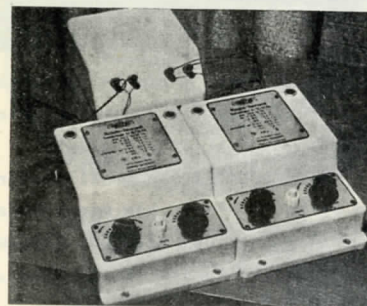
HAMO



T 206

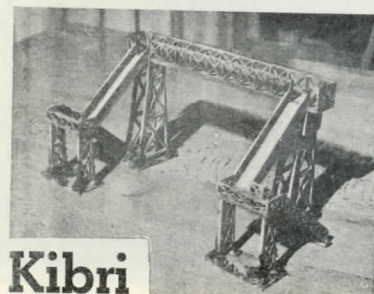


131



Dette firma har videreudviklet sit eminente Multiplex-system, og det her viste dobbelttaggregat er endda i stand til at styre 4 tog på een gang, - hvis det er ønskelig kan man med endnu eet aggregat komme op på 6 tog, under forudsætning af, at der anvendes TRIX-skinner plus overledning. Systemet har imidlertid så mange muligheder i sig, at det fortjener en speciel artikelserie, - og den begynder i næste nummer.

Af nyheder isvrigt skal nævnes den øverst på siden viste nye modelsporvogn, egentlig en OLD TIMER, men typen er særdeles anvendelig på et anlæg og kan køre både med jord- og overledning, og naturligvis er der også en bivogn til som har indvendig belysning. Nr.131 er også en nyhed, nemlig en sandvogn, som også er med til at skabe afveksling i billedet.



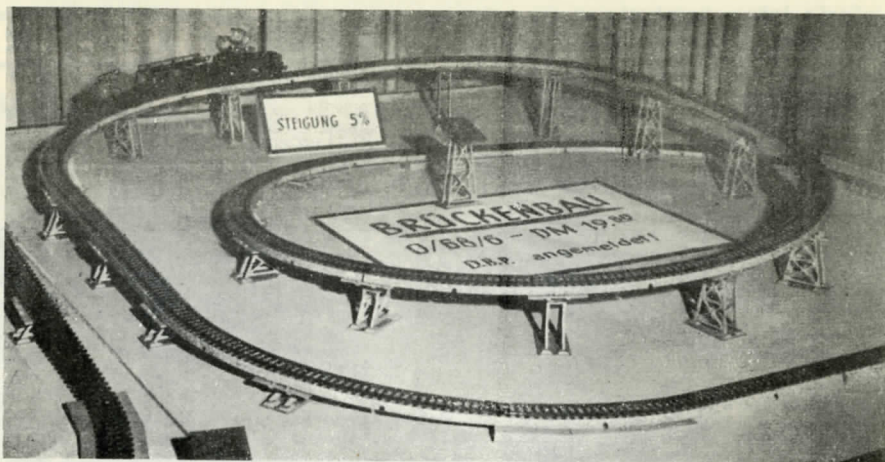
Kibri

Øverst: HAMO-nyheder - motorvogn og sandvogn samt det nye MULTIPLEX aggregat og nederst: KIBRI's gangbro til stationer(HO).

Af andre nyheder vil vi nævne den her viste gangbro, som fås både færdig og i byggesæt, to forskellige signalbroer, småting til perronen som forskellige peronvogne, en elektrisk betjent bom, som passer til alle banesystemer og blandt andet udmærker sig ved åbne og lukke langsomt, en landsbykirke og et lille kapel, to nye mindre stationer m.m., og en ny belysning til huse.

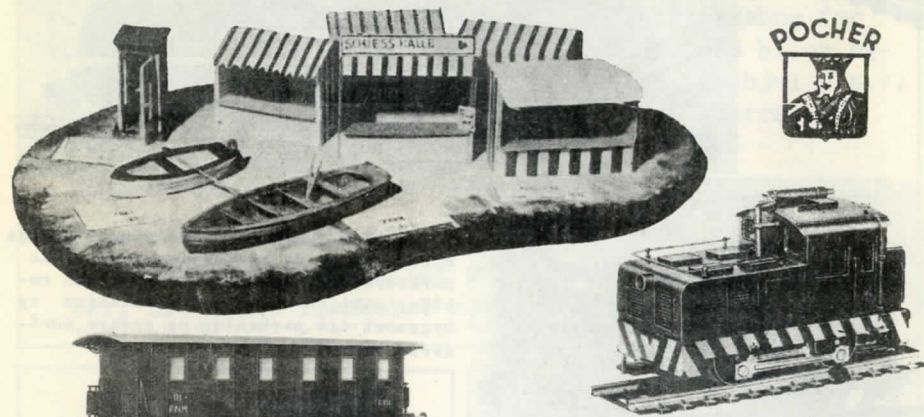
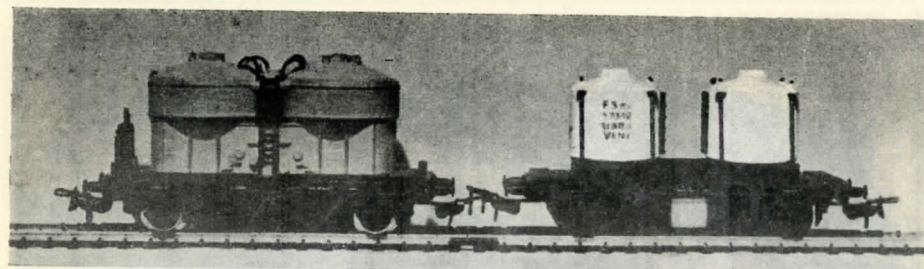
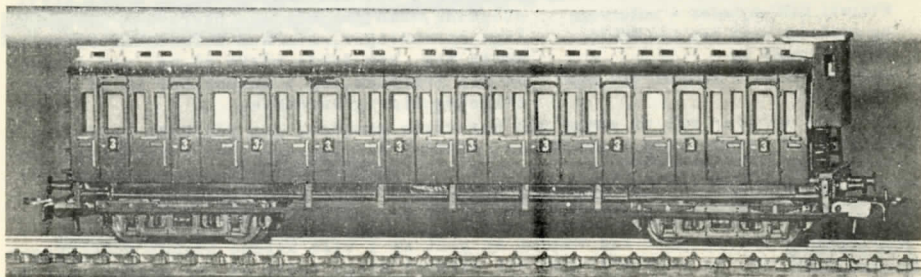
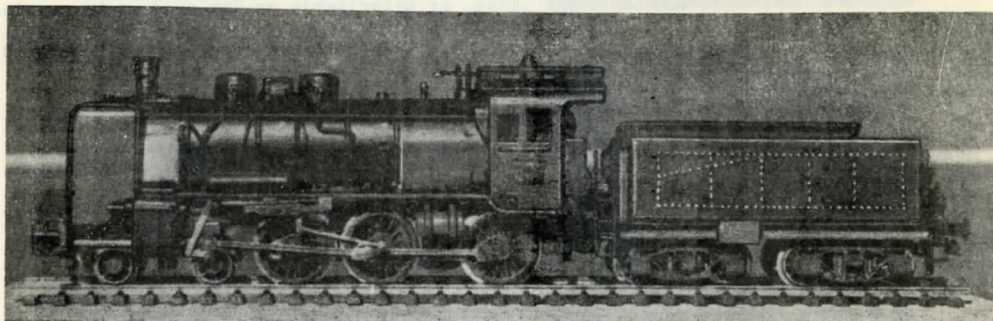
Liliput

har på kort tid vundet et godt ry i vide kredse blandt modelbyggerne, og populariteten vil sikkert stige endnu et par grader, når de

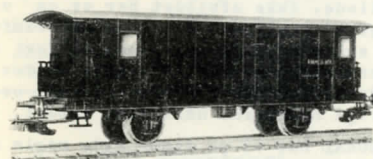


Billederne på denne side: Øverst ses KIBRI's nye sortiment i rampe- og bropiller opstillet måske lidt specielt men så man overskueligt får indtryk af deres anvendelighed.

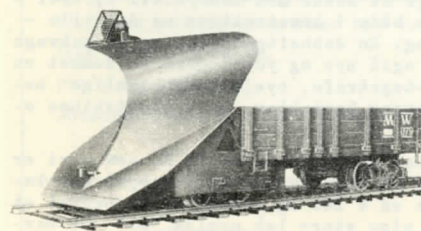
Nederst: Her ses et par af nyhederne fra LILIPUT, det østrigske modelbanefirma Loket er en ualmindelig nøjagtig model af den tyske "P 8'eren", som mange modelbyggere har længtes efter at se en god model af, og nederst, også fra Liliput, ses en gammeldags kupévogn, som går godt i spand med P 8'eren. (Fotos: Miba).



V 351



V 651



C Gon/S

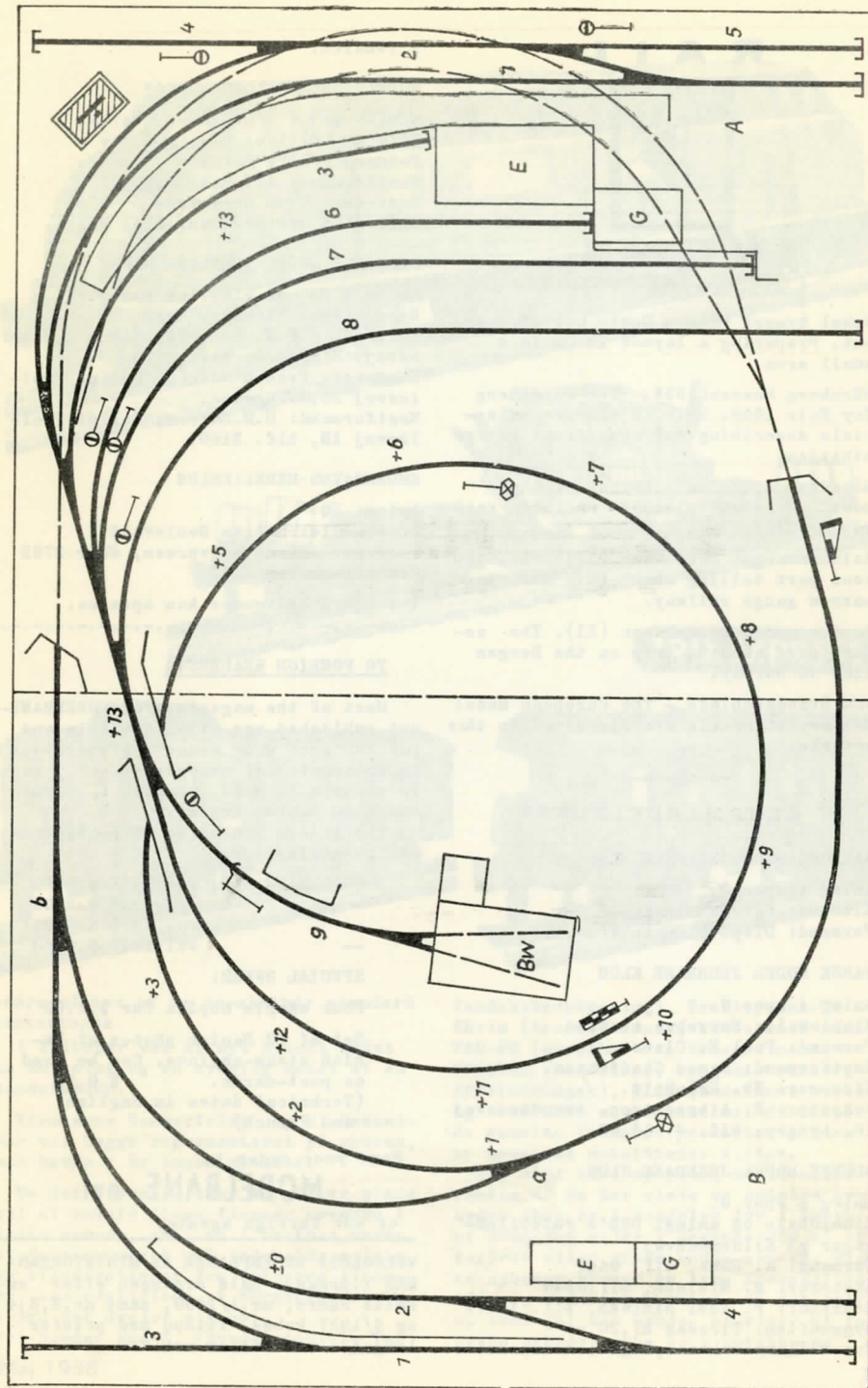
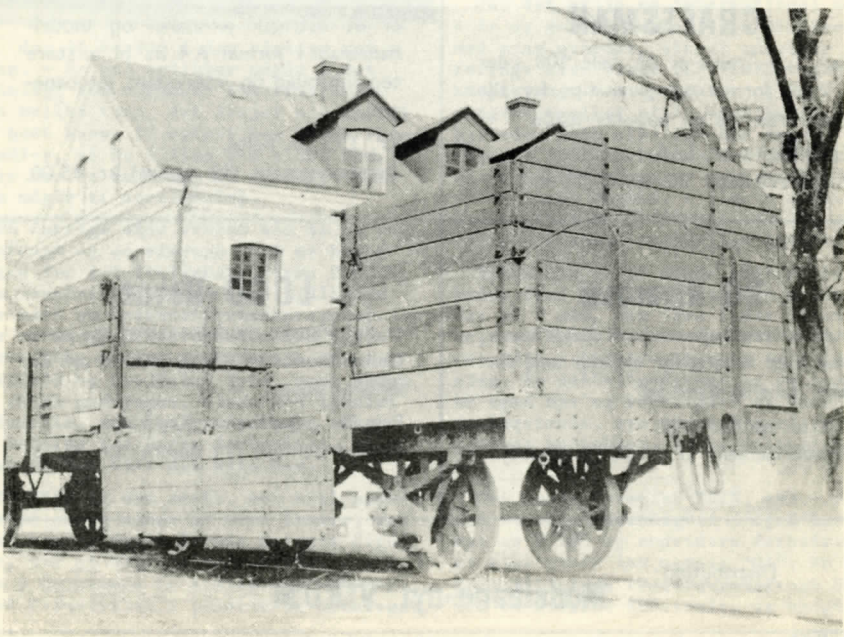
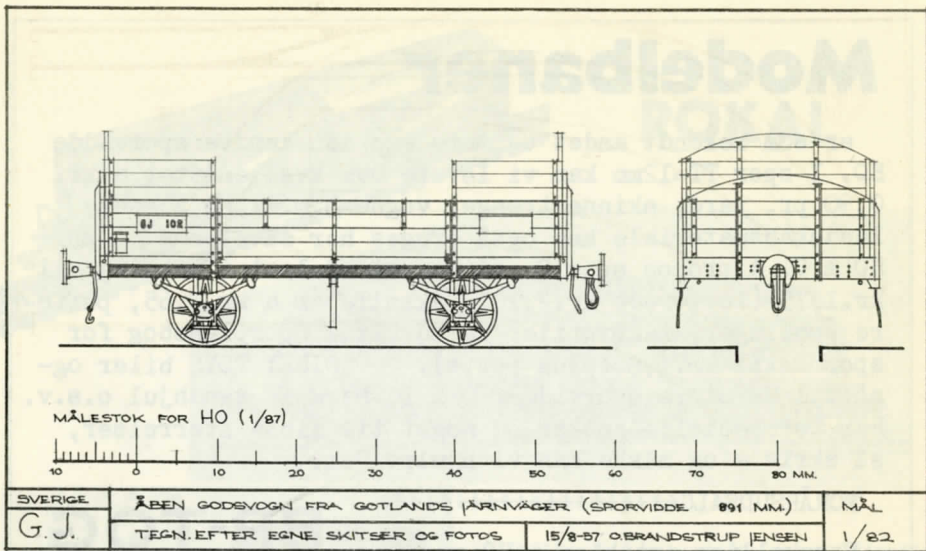
A DA/R

Rivarossi

nye modeller kommer i handelen. Den af nyhederne, som vækker mest opmærksomhed er vel nok "P 8'eren", et af de tyske lok, der velsagtens er lavet flest af i tidens løb, men som først nu sættes i produktion til glæde for modelbyggerne, og modellen er så gennemført korrekt, at for eks. også førerhusets indre er monteret, da motoren er blevet anbragt mellem drivhjulene! Uden tvivl bliver efterspørgslen stor. Og af andre nyheder er der ikke mindst en fire-akslet kupévogn af ældre type, som ses på den modstående side og fire nye godsvogne, en krukkevogn, en tømmervogn og to beholdervogne af speciel art. Hjulene passer efter NEM og koblingen er af lignende type som Märklins.

MECCANO udstillede også, men hvad der vistes her, har allerede tidligere været omtalt i MB-nyt.

Märklin blev allerede omtalt i forrige nummer, blot skal lige nævnes, at selvom de nye D-togsvogne er længere end de gamle (24 cm mod 20,5cm), så er de trods alt en smule for korte, men



størrelse: 2,00 x 1,25 m

RAIL



NEWS

Summary in English

Onkel bygger bane - Uncle makes a layout. Preparing a layout in HO in a small area.

Nürnberg Messen 1958 - The Nuremberg Toy Fair 1958. This is the second article describing the news from the exhibition.

Månedens sporplan - Layout of the month. A layout planned for local railway traffic.

Salzkammergut Localbahn (II). The second part telling about this Austrian narrow gauge railway.

En tur med Bergensbanen (II). The second part about a trip on the Bergen line in Norway.

NEM Standardblade - The European Model Railway standards are discussed in this article.

-o-o-o-o-o-

KLUBMEDDELELSER

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.
 Klubhus: Forchammersvej 3
 Formand: Disp. Finn Ankeraa, 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 rutebilgarager på Kildemosevej.
 Formand: A. Hove, tlf. 9447
 Kasserer: M. Nielsen, tlf. 3944
 Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11477
 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 MÆRKLINKLUB

Anlæg: HO
 Klublokale: Dalgas Boulevard 1
 Formand: Jørgen Halvorsen, ÆGir 2752
 Klubaften: Torsdag.

1 a 2 nye medlemmer kan optages.

TO FOREIGN READERS!!

Most of the magazines of MODELBANE-nyt published are still available and you can send your order together with an international moneyorder or by post in a check in US\$, English £, German DMARK or Danish Kroner.

The prices inclusive of postage to all countries are:

MODELBANE-nyt,	vol.1952	\$3.00
---	vol.1955	\$3.00
---	vol.1956	\$3.25
---	vol.1957	\$3.50

SPECIAL OFFER:

Four sample copies for \$1.00

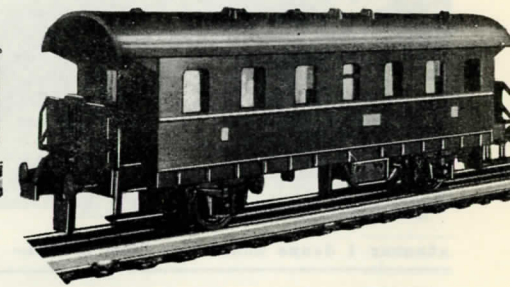
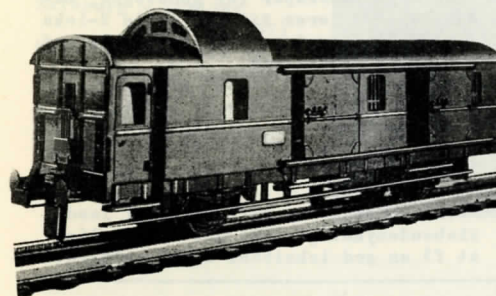
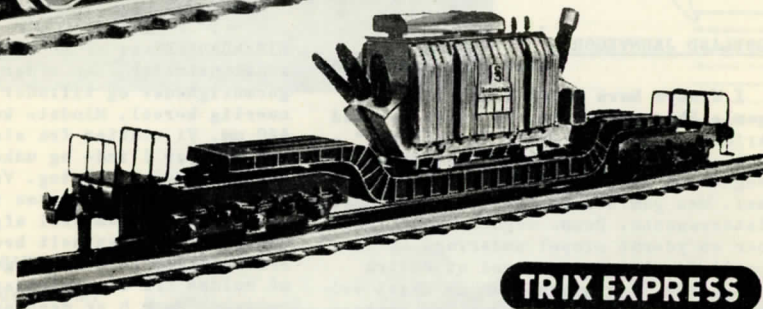
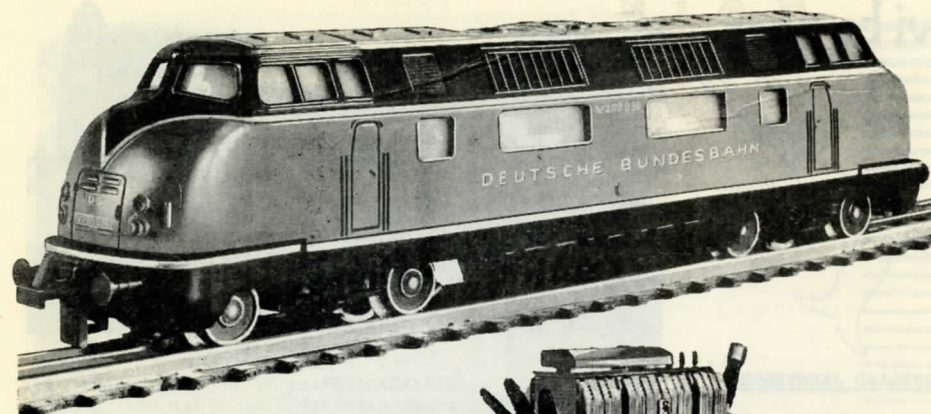
Set of 12 Danish photos of Danish steam-engines. Can be used as post-cards. \$0.50
 (Technical dates in English and French)

Send your order to

MODELBANE - nyt

or our foreign agents.

VELHOLDTE EKSEMPLARER AF MINIATURBAHNEN 1.årgang, hele årgangen eller enkelte numre, nr.1/1950, samt nr.2,3,4 og 6/1957 købes. Tilbud med prisforlangende til billet mrk.558



bedre udgave af de to-akslede standard personvogne.

I tilbehør var af nyt blandt andet en kulanlæg og en nydelig model af en landstation.

Firmaerne Sommerfeldt og M. Schneider var begge repræsenteret på messen, men havde i år ingen nyheder.

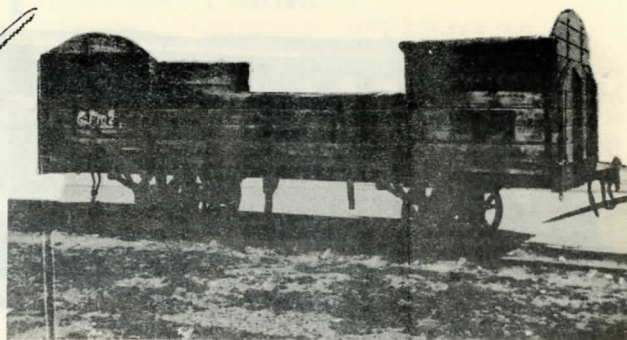
Da der desværre ikke kan blive plads til at omtale flere firmaer nærmere i dette nummer, skal vi i korthed nævne, at juni-nummeret vil indeholde omtale og illustrationer fra følgende firmaer, som udstillede på Nürnberg-messen i år. Det drejer sig om:
 Fr. Sander Nachf. (Byggemateriale for

landskabsopbygning), Trolley-Bus-HO - Eheim (trolleybusser, svævebaner m.m.), VAU-PE (modelhus- og træsortiment) - VOLLMER (modelhuse, byggematerialer, luftledninger), WIAD (modelhuse m.m.) og eventuelt supplement til de allerede omtalte firmaers produkter i form af tekniske enkeltheder o.lign.

Til slut skal oplyses, at de allerfleste af de her viste og omtalte nyheder ikke er i handelen før i løbet af sommeren eller i begyndelsen af efteråret eller måske endda senere. Visse nyheder kræver en lang fremstillingstid, og erfaringen viser, at det selv op imod jul kan hælde, at visse af forårets nyheder ikke er i butikkerne.

Maj 1958

vi bygger



GOTLAND JARNAVOR -

åben godsvogn nr. 102

I Visbys havn holdt i maj 1957 tre gamle åbne godsvogne. På siden var med kridtbogstaver skrevet: "Avstalles!" - Det er et af de små tegn, der viser, at vognen så småt er ved at være for gammel. Men gamle vogne er oftest de mest interessante. Denne vogn er kort, den har en yderst simpel undervogn og kapaciteten kan forøges ved et ekstra sæt fjæle. Jeg synes, den er meget velegnet som "standardvogn" på et smalsporet anlæg.

Vognkassen kan udføres af 1 mm krydsfiner, hvori der rides brædder. 1x1mm lister kan gøre det ud for vinkel- og u-jernstolper. Skærer man pufferplaner, bremseklodser og armering af "Rokals" lille type undervogn, passer den udmærket til denne vogn.

OBJ.

MÅNEDENS SPORPLAN

stammer i denne måned fra "DER MODELL-

EISENBAHNER" og er en typisk bane for sidebanetrafik. Den byder både på rangermuligheder og tillader også kontinuerlig kørsel. Mindste kurveradius er 440 mm. Vi starter fra station "A" og her er spor 1 ind- og udkørselsspor for person- og godstog. Ved tæt trafik kan også spor 3 benyttes til opstilling af persontog, som skal afgå. Spor 5 er beregnet til eventuelt brug for en reserve- eller forstærkningsvogn. Spor 2 må holdes fri som omløbsspor for lokomotivet. Spor 6 er depotspor, og spor 7 og 8 er læsseprior for godsvogne, medens spor 9 fører til den lille 2-loks remise. Anlægget er delt i to dele ved den punkterede linie.

Kørslen fra "A" til "B" går over en ringbane og i tunnelen er anbragt et krydsningsspor, der tillader krydsning med et tog fra station "B". Vi slutter i station B, hvor der også er gode rangermuligheder.

Ved en passende udformning af landskabsudmykningen vil det være muligt at få en god lokalbane ud af anlægget.

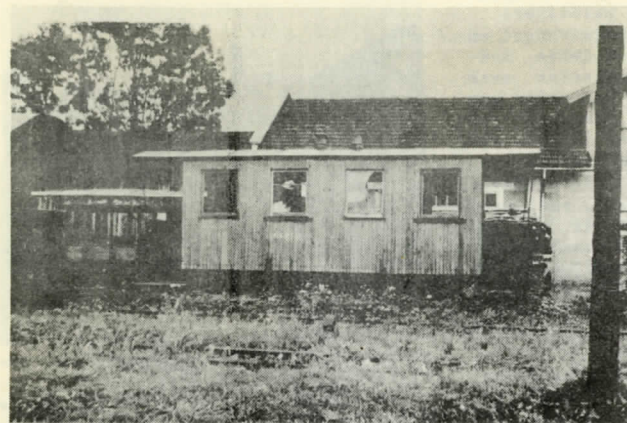
Salzkammergut Localbahn II.

O. Winther Laursen & Sv. Jørgensen

Persontrafikken var fra først i trediverne til ca. 1946 i stadig stigning. I 1946 var man oppe på over 2 000 000 rejsende, men herefter gik det atter ned ad bakke - bilerne gjorde som næsten overalt deres indflydelse gældende. Og for mange af de turister, der blot rejser for at kunne prale med, at

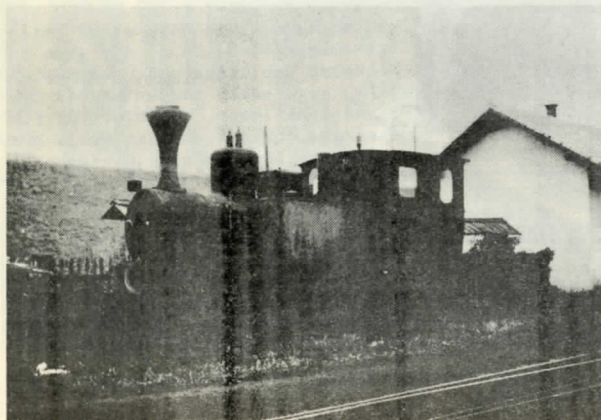
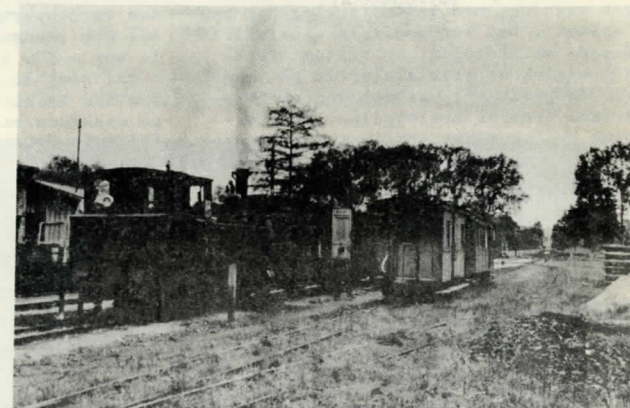
de har været "der og der", er bussen vel også det bekvemteste transportmiddel. Men for den, der endnu har øje for den landskabelige skønhed og som virkelig forstår den kunst at kunne nyde og i fulde drag indsuge nye indtryk, vil en tur med et tog netop som "der feurige Elias" være en uforglemmelig oplevelse.

MB-NYT



SALZBURGER LOCALBAHN -
Øverste billede: En af de ældste persontogvogne Salzburg - Itzling (1957)

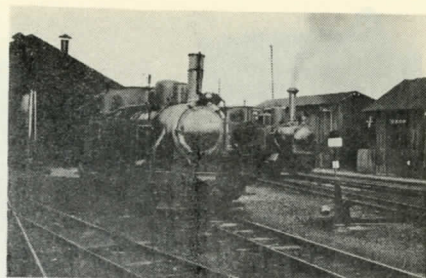
Midten: Lok no. 12 og motorvognen i St. Lorenz (September 1957)
Forneden: Lok no. 31 henstillet i Salzburg 1957.



Maj 1958

De for så megen råddenskab ansvarlige og ofte bundprosaiske politikere fik nu 1.oktober 1957 gennemtvunget en standsning af driften, men dette medførte en sand storm af protester over hele Land Salzkammergut. Den under bygning værende "Autobahn", som skal overflødiggøre banen, fører i flere tilfælde uden om de gamle kendte turistcentre, så nedlæggelsen vil medføre meget store tab for de mange småbyer, hvis hele trivsel er afhængig af lokalbanen. Desuden hævdes taksterne på de "billige" busser omgående med c.50% hvilket er en mærkbar merudgift for de mange faste rejsende. (dette forhold har jo også vist sig i kolvandet efter hjemlige banenedlæggelser).

Røret omkring nedlæggelsen er endnu ikke forbi. Firmaet "Stern & Hafferl", som driver en del elektrificerede lokalbaner i Østrig har tilbudt at købe banen, eventuelt at drive banen for egen regning, men dette forslag har man "syttet". Det var meningen at elektrificere strækningen, og selvom dette ville give et stik i hjertet på mange "dampvenner", var det dog at foretrække fremfor nedlæggelse. Et forslag om begrænset trafik i turistsæsonen på strækningen Bad Ischl-St.Wolfgang er nu under overvejelse, men ud-sigterne er ikke for lyse.



Lok nr.22 og nr.4 i Salzburg 1957

Det kan iøvrigt nævnes, at tandhjulsbanen St.Wolfgang-Schafbergspitze tidligere tilhørte SKLB, men tvunget af finansielle vanskeligheder under anden verdenskrig måtte man afstå denne til UBB (dengang DR) for en meget lille sum - 350 000 schilling.

Til slut et billede af sidste tog fra Bad Ischl godsbanegård, som foran på maskinen bar et stort skilt med følgende tekst:

Heute fahre ich zum letzten mal
durch das schöne, grüne Tal
Meine lieben Berge und Seen
lebet wohl auf Wiedersehn!

.....
Efterskrift.

Det må siges at være trist, når man i et så udpræget turistland som Østrig må regnes for at være ikke har forståelsen af, at en bane som denne ikke bare er en hvilken-somhelst lokalbane, der ikke økonomisk kan klare sig, men derimod i høj grad hørte sammen med de turistattraktioner, som hvert år får utallige turister til at vælge netop Østrig som deres rejsemål.

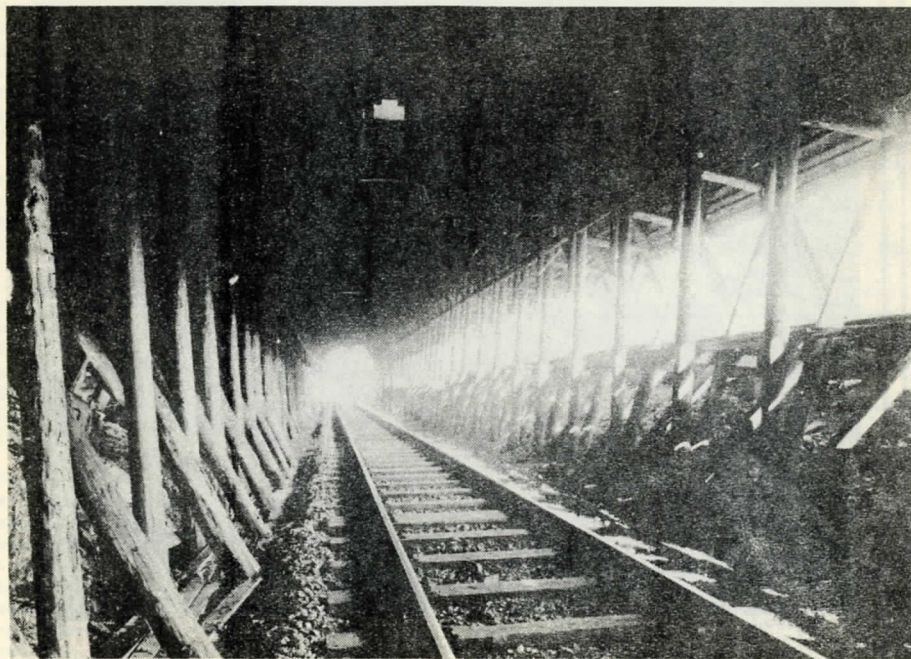
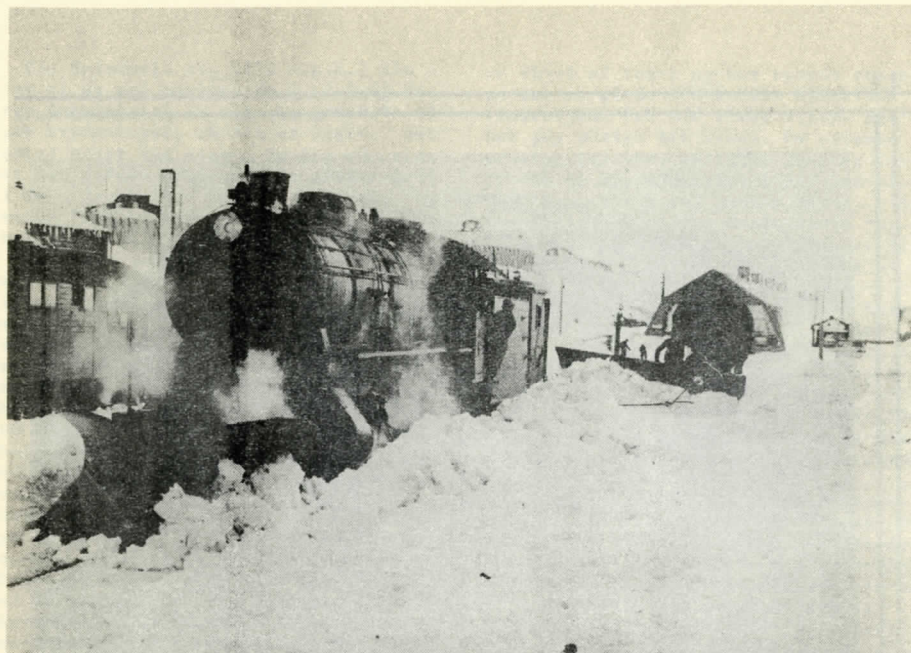


Sidste tur! Afgang fra Bad Ischl. (foto: Miba)

En tur med Bergensbanen (II).

Vi bringer her vores anden og foreløbig sidste artikel om Bergensbanen, men i artikler senere på året vil vi atter bringe noget fra denne bane i forbindelse med omtalen af andre norske baner. (Selve artiklen beynder på side 79).

Fotos på næste side: Øverst - Damplok med plov (foto: Mittet) og nederst - Et "snegalleri" set indefra. (foto: Wilse).





Fra Grindvoll st. (312 m.o.H.) klarer vi os med maskine Mo 2 (2-D-0). Vores forsinkelse er vokset, grundet et par krydsninger, så det er klart, der gøres noget ved sagen. Og jeg må sige at det flinke lokpersonale slider godt i det. Der bliver kørt i de krappe og vanskeligt overskuelige sving, så jeg har ondt ved at stå fast på benene.

Togstammen indhylles i en kæmpemæssig sky af fin frostsne; 65-75 km/time lyder måske ikke af så meget, men sammenlign så med kurvens radius. Ja, jeg undrer mig tit over, hvor forholdsvis roligt lok'et arbejder på sporet. Vi har det held, at banen falder ned til Hønefoss st. (96m.o.H.) beliggende en 90 km fra Oslo; men hvor travlt vi end har, må og skal "hesten ha' vand", og så snart dette er overstået, haster vi videre. Der fyres næsten uophørligt, idet banen stiger igen på den 40km lange strækning til Ørgenvika st. (268,7m o.H.). Det gungrer og hamrer i sporet. Røgen og dampen slår i et rasende brøl ud af skorstenen. Ind tordner toget i Havestingstunnelen (3km lang). Røgen vælter ned i førerrummet, og det er altså slet bedst at holde sig fra fyret under disse omstændigheder. Vel ude af dette lange tunnelhul, maser vi nu igennem Ørgenvika st. og hilser nådigt med fingrene til stationsarbejderen og hans kost, skønt disse to i forening har en ikke ringe andel i togets fremførelse.

Efter Ørgenvika lukker vi lidt i for regulatoren, idet banen falder til 151 m.o.H. ved Kolsrud st. Vi begejstres i høj grad af den skønne udsigt til venstre ned over den udstrakte Krøderense med det dejlige vinterklædte Morefjell. - Opad igen til Gol st., 207 m o.havet i Torpo (326) lyner solen i den skønne kirkes kobbertag, og på Ål st. (436moh) får vi en ekstra maskine for enden af togstammen som skyder for at klare den 15 km lange stigning, der fører os op til den 170 m højere beliggende Hol st (606m o.H.).

Et betagende syn er Holsvassdraget. Vegetationen er sparsom nu med små vindpiskede birketræer. Der er mange sneoverbygninger, d.v.s. trægallerier, som opbygget på udsatte steder skal i tilfælde af stærkt snefald, fygning og lavineskred hindre, at banelinjen blokeres. Toget aser mod Geilo st. (794m) og videre de 13-14 km til Ustaoset st., hvortil vi ankommer rettidigt! Denne station er beliggende 990 m.o.H.

Den bageste maskine returnerer. Jeg

er stået af toget og har spændt skiene på for at gå de 2 1/2 km til Bjørklund vandrehjem. Fra mit isede vindue dér har jeg udsigt til banen. Om aftenen pruster for eks. et tungt godstog forspændt et stort damplok 1-E-0 med påskruet plov sig vej gennem sneen. - Af trækraft ses ellers fortrinsvis "Myere" (forsidebilledet) samt et nyt diesellok fra DEUTZ, som er heroppe på prøve.

Hele banen, som er 492 km lang blev indviet den 1. december 1909, og det højeste punkt er Tangevatn med 1301 m o.H. I løbet af 6 timer kan man opleve det lave "Innlandet", de skønne fjelddale, det nøgne og sjældent vindstille højfjeld med sne og is, og - hvis man fortsætter - Vestlandet med dybe fjorde og bratte fjelde.

Den har kostet penge og sved denne bane, som så stædigt bryder sig vej over det næsten vejløse højfjeld mellem Øst- og Vestlandet. Over 200 tunneller hvoraf den længste, Gravaalsen, er på 5311 meters længde og måtte brydes i det hårde fjeld. I sandhed et imponerende stykke arbejde og nordmændene er berettiget til at være stolte af dette fine vidnesbyrd på norsk ingeniørkunst.

Jeg håber ved lejlighed at få lov at opleve Flomsbanen, der også skal være imponerende - men den tid den glæde.

(Stenderup)

Der vil senere blive bragt nogle data og illustrationer af Bergensbanens og andre norske banestrekningers materiel, men som afslutning på denne artikel skal blot som litteraturrevisning nævnes:

TEKNIKKENS VIDUNDERE bind I., side 30, side 63, 68, 130, 132 og 133.

red.

← Billedet på forrige side: Sne- og lavinegalleri på Bergensbanen. Foto v/ Normann.

Rubrikannoncer (20 ers pr. ord).

EGERHJUL I SPOR 0

De i aprilnummeret bebudede egerhjul i "0" er nu klar til levering, og prisen bliver kun 0,50kr. pr. stk og for 2 hjul påmonteret aksel 1,50kr. pr. sæt. Ved bestilling af 100 hjul eller derover, sendes de portofrit. S. Jørgensen & P.B. Clemmensen, Elmegade 8, Kallundborg.

(fortsat fra side 67)

Tilbage var banedæmningerne, og her: anvendte jeg noget, som er en slags nyhed. Jeg købte nogle ruller gazestof, ca. 201 cm brede, som var imprægneret med gibspulver. Som understøtning for stoffet, der er ganske let, anvendte jeg sammenkræmet avispapir, som blev formet nogenlunde. Stoffet blev lagt over og fugtet godt, og i løbet af få minutter havde vi de herligste dæmninger og skrænter. Og et lille tip for fugtningen: Jeg brugte en Glansetsprøjte — vinduespudsemidlet, De ved — og det var ensbetydende med, at de folder, krøller og bukninger, stoffet blev modelleret i i tør tilstand, virkelig også blev stående.

Så var der malingen tilbage. Den blev foretaget med Allakfarver: Sort, hvid, brun og grøn. Der blev sået græs af savsmuld, der blev plantet træer og bygget huse, og der kom mennesker og dyr til, så nu ligner det virkelig — trods de noget skarpe kurver — et MODELbaneanlæg. Landskabet gør nemlig uhyre meget.

Som jeg før har hævdet: Bare brug fantasien og gå til sagen med krum hals og løftet halespids. Detaljerne skal nok komme efterhånden, som arbejdet skrider frem — og for resten: næsten af sig selv.

C. J. A.

NEM-standardbladene

NEM-bladene nøjes ikke med ét blad til at beskrive målestoksforholdene. Som vi så sidste gang, helliges NEM 011 målestoksdiagram, men man fortsætter med NEM 012, der fastlægger målestoksforhold og benævnelser. Her slås fast, at når man tænker på modeller af normalsporet materiel (og det gør man, når ikke andet nævnes), svarer f. eks. benævnelsen HO og sporvidden 16,5 mm til hinanden. Det forekommer selvfølgelig, men bør naturligvis ikke mangle, når alt skal klarlægges, og det er jo netop det, man bør standardblade til.

Og det træder så meget tydeligere frem, når man blader om til NEM 013, hvor

man tænker på smalsporsbaner. Her finder man en tabel, hvor man går ud fra målestoksforholdet. Går man ind i tabellen i linien 1:45, svarer det til, at man befinder sig på et modelbaneanlæg, hvor alt skal være 1:45. Man får da at vide, at modelsporvidden for en normalsporet bane skal være $G = 32$ mm (det vidste vi i forvejen), at modelsporvidden for en metersporet bane (f. eks. de bornholmske jernbaner) skal være $G_m = 22,5$ mm (benævnelse Om), og at modelsporvidden for et smalspor med sporvidde mindre end 800 mm skal være $G_e = 16,5$ mm (benævnelse Oe). En tipvognsbane på et O-anlæg er altså ikke en HO-bane, men en Oe-bane.

NEM 121 slår skinneprofilerne fast. For hver sporvidde har man standardiseret ét skinneprofil, idet dog 16,5 og 22,5 mm sporvidderne må være fælles om et skinneprofil på 2,5 mm i højden.

Det er ubetinget en fordel at have skinneprofilerne standardiserede, så man ikke behøver at købe alle de skinner, man skal bruge til sit anlæg på én gang af frygt for, at det pågældende profil skal forsvinde fra markedet, inden man er færdig.

I NEM 122 behandles lasker til disse skinneprofiler, og der er ikke noget særligt at bemærke hertil.

NEM 123 omhandler spordimensioner, dvs. alle mål på sveller og ballast; skinnerne er jo behandlet. Her synes industriens indflydelse at have været stor, ballastens bredde er meget beskeden, og fremfor alt er ballastens skråning noget for stejl. Det er muligt, at det er af økonomisk interesse for industrien at spare på dette punkt, men det er slæde, at man trods alt ikke — som så mange andre steder — har sigtet højere og ramt et mere målestokstro resultat.

Også svellerens tykkelse er meget for stor — altså den del af svellerne, der rager op over ballasten. Til dette mål er afsat 2,5 mm i HO og 3,5 mm i O; der burde ikke have været mere end 1 mm.

Til gengæld er det udmærket, at svellerfordelingen kan varieres, så man kan skelne mellem hovedspor og sidespor.

(fortsættes)

MB-NYT

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 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). - Prøvenumre leveres ikke.

For nye læsere ...

PROPAGANDAPAKKER

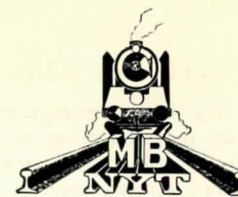
5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) - kun 4 kr. portofrit. Vælg selv pakke A, B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

- Og et årsabonnement koster 21 kr.

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, Kalundborg, O. W. Laursen, Silkeborg, C. J. Andersen, Odense, m. fl. 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:

København's Telefonkiosker samt Bauch, Aboulevarden 40, N. Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby. Hobby-Centralen, Møntergade 10, K. Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N. Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K. Kiosken, Østerport Station, Ø. Model & Hobby, Lovstræde 2, K. Hovedbanegårdens Bladkiosk. Kiosken, Classensgade 18, Ø. Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K. Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupvej 109, Charl. C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axeltorv, V. Kiosken, Yorck's Passage, K. 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, Høplaks.

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

ITALIEN: Ho-Rivarossi, Como.

NORGE: Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

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