

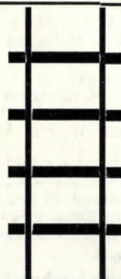
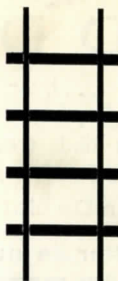
## DER MODELLEISENBÄHNER

— 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.



## MINIATURBAHNER

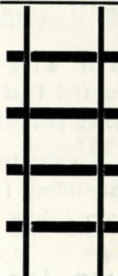
— det førende tyske modelbanetidsskrift

Messennummeret (nr. 4/58) er nu helt udsolgt og vi kan desværre ikke tage ordrer til senere levering. Derimod kan følgende tidligere numre endnu leveres, pris pr. stk. kr. 3.75. 1950: nr. 6. 1952: nr. 7, 8, 11, 12, 13. 1953: nr. 10. 1954: nr. 6, 7, 10, 13, 14, 15, 16. 1955: nr. 2, 3, 8-16 incl. 1956: nr. 1, 2, 5-16 incl. 1957: nr. 5, 7-16 incl. 1958: nr. 1, 2, 3, 5, 6, 7. Årsab. 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

Presenting the Swiss Federal Railways 48 s. kr. 2,50. The Scottie Book of Model Railways 176 s. kun kr. 3,00. John H. Ahern: Miniature Building Construction, 160 s. stort format, indb. kr. 12,75. How to build and operate a Model Railroad kr. 3,50 (192 s.). NEM-standardblade pr. sæt kr. 4,00. (Husk porto).

NB! Anden hobby- eller faglitteratur skaffes gerne.

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

Bedste telefontid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

EMIL KRISTENSEN - KØBENHAVN



# MODELBAANE *Nyt*



# 7

7. ÅRGANG

JULI 1958

PRIS

175

## Vi præsenterer –

i de kommende måneder her i bladet forskellige artikler i LONG's produktion. Denne måned:

### Nr. 111 og 112. Hvide lukkede godsvogne DSB litra IAR og IAK.

Disse moderne godsvogne er udført med plastikvognkasse, de er 2-akslede og hjulene løber i pinoler, der er bevægelige, skydedøre og bremseplatform med håndsving - længde 10,6 cm, kr. 14,85.

### Nr. 105 og (105 s, 105 k). Åben højsidet godsvogn, DSB litra PB.

Denne vogn, som er EUROP-mærket, har plastikvognkasse og metalundervogn med pinollejrede aksler og fås i tom eller læsset udførelse. Pris kr. 11,55 og kr. 13,75 med sten eller kullast.

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 løsele for sporskift og kryds, korkballast m m.

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

## Scenery

Det danske landskabssortiment



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

En gros:

VALBY HOBBY & BENT PALS DORF, 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

# MODELBANENYTT

DET  
SKANDINAVISKE  
MODELBANEBLAD

TIDSSKRIFT FOR  
JERNBANER I  
ALLE SPORVIDDER

7. ÅRGANG NR. 7 JULI 1958

## Slangerupbanen II.



Litra 0-327 lige ankommet til Slangerup med tog. (Foto: Dancker)

Under krigen blev det nødvendigt for KSB at låne forskellige lokomotiver, bl.a. fra KRB (Køge-Ringsted Banen). Materiellet var i disse år stærkt overbelastet; der var ikke mulighed, tid eller råd til de nødvendige reparationer. Vognene, der ved anskaffelsen var helt moderne, var efterhånden ret antikverede, og desuden mere eller mindre medtagne af tidens tand og de forcerede forhold. Damplokomotiverne, der i denne periode, her som andre steder, måtte trække det store læs, både med person- og godstrafik, var utilstrækkelige, - særlig kneb det for den

### VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

viser denne gang et godstog fremført af SJ lokomotorer litra Z4p på Ölands Skogsby station. (Goodstrain headed by SJ traction engines on a Swedish narrow gauge line - Öland Railway) (Foto: E.B.Jonsen)

gamle P-maskine, og der indløb til stadighed en del klager fra passagererne både over det ene og det andet. Efter krigen var økonomien slået helt i stykker - der kunne ikke fås penge eller materialer til modernisering og den 1.4. 1948 overtog så DSB den betragte bane.

Nr.6 - forhenværende DSB-P 125, der havde været i drift omtrent til det sidste, blev overladt Jernbanemuseet efter en istandsættelse.

Nr.10 blev straks ud rangeret, da den var i en hver henseende slidt op. Nr.9 blev repareret og forsynet med tryk - luftudstyr og kørte til 1953, da den blev udrangeret. Den fik litra B-301. Diesellokomotiverne fortsatte, efter at de nødvendige reparationer var udført, under deres oprindelige litra og numre indtil 1956. Et af dem brændte iøvrigt, men blev atter bygget op og som det eneste malet DSB-rødt. Alle disse maskiner er fornylig op hugget.

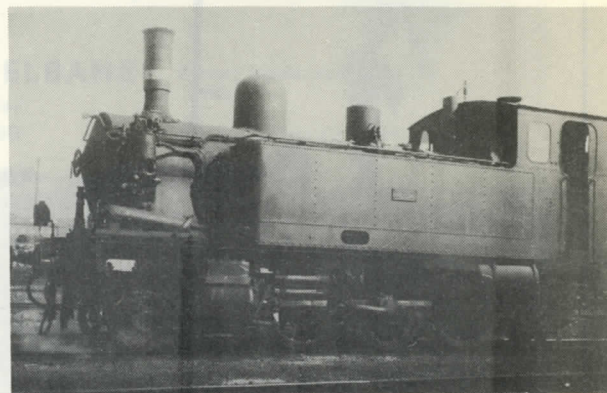
Ved overtagelsen indsattes O- og G-maskiner i driften og desuden forøgedes vognparken m. en del ældre DSB-vogne, Cu, Cy og Cx. KSB's vogne blev repareret samt malet DSB-røde, og de fik blandt andet litra'erne Cyp og Cøp samt nye numre. En stor del af dem eksisterer idag som værkstedsvogne.

Efterhånden indsattes Mo-vogne med styrevogne litra Crs i den modsatte ende, og O- og G-maskinerne toges ud af driften.

DSB mente ikke at kunne drive strækningen Farum-Slangerup med et antageligt resultat, og trods mange protester nedlagdes dette stykke d. 23. maj 1954. End ikke et forbindelsesspor til Vassingrød grusgrav, der siden åbningen af KSB havde givet banen en ikke ringe indtægt, kunne opretholdes, på trods af at selskabet selv ville hente og bringe vognene i Farum med deres egne lokomotiver.

I dag er kørslen på Slangerupbanen, eller som den nu hedder "Hareskovbanen", måske ukritisabel, skønt der aldrig blev skabt en ordentlig forbindelse til København H; - men havde KSB fået sine ønsker opfyldt i sin tid, hvad så?

Een ting er i hvert fald sikkert; hyggen og romantikken ved denne



Øverst: DSB G606 (nu udrangeret) krydser motørtog. (Foto: Dancker)

Nederst: DSB B301 på Kbh.L - forhenværende KSB-loko. (Foto: Sv. Jørgensen)

MB-NYT

af alle københavnere kendte - og trods alt skattede bane er forsvundet, og for en jernbaneven eller lokomotiventusiast er der idag ikke meget at hente. Lad os derfor af denne grund her mindes denne driftige, men miskenkede bane ved denne artikels billeder fra "den rigtige jernbanetid".

Sv. Jørgensen.

Hermed skulle artiklen om Slangerupbanen egentlig slutte, men i den sidste tid er der kommet breve om læsernes egne iagttagelser, og disse omfatter både banens faste anlæg og det rullende materiel. Vi vil bringe disse indlæg i de kommende numre af bladet, ill. med både fotos og tegninger.

## LITTERATUR

Hank W. Bowmon: Pioneer Railroads. 144s., 350 tegninger, diagrammer og billeder. \$2,50

Jeg har fornylig fået skaffet mig denne glimrende bog og vil af erfaring mene, at den har adskillige af MB-NYT's læsers interesse. Den giver med en mængde illustrationer et meget levende billede af Amerika's jernbaner i de gode gamle dage.

Her er billeder fra de allerførste jernbaner i Amerika og Canada fra pacificbanerne og fra den amerikanske borgerkrig. Der er en række billeder af broer, stationer, vogne og berømte lokomotiver bl. a. "General", "Tom Thumb", "Pioneer", o.s.v., og det hele er på en meget levende måde sammenkædet med den ledsagende tekst.

Det er lige en bog for enhver jernbaneentusiast og den er i forhold til indholdet tillige meget billig.

S.J.

KØBENHAVNS KOMMUNES BIBLIOTEKER

meddeler, at man har anskaffet en ny modelbanebog. Det er

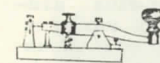
Ole Brøndum: TÅG 7-77. Modell-järnvägar som hobby. Stockholm, 1956. 78 s. ill.

Peco Publications, Seaton, Devon: 60 PLANS FOR SMALL RAILWAYS. 36 s. ill. (1958).

Denne lille sporplanbog indeholder som skrevet 60 planer af forskellige former. De er alle størrelse-angivet for skala HO, men på hver af planerne er lagt et kvadrattet af linier, som gør det let at anvende planen for andre størrelsesforhold. Til hver plan hører iøvrigt en beskrivelse, og ved udarbejdelsen er i vid udstrækning taget hensyn til planernes eventuelle anvendelse for TT, som jo har vundet flere og flere tilhængere i de senere år. (Pris:kr.325)

Josef Otto Slezak (Wien,19, Boschstrasse 1/22/9, Østrig) - Von Salzburg nach Bad Ischl 22s. ill. 8 fotos + kort.(1958)

Denne lille bog (A5-format) henvender sig til de mange, som på en eller anden måde har fattet kærlighed til den lille hyggelige "SALZBURGER LOCALBAHN", som vi fornylig havde en artikel om her i Modelbanenyt. Visse kredse i Østrig tror endnu på en svag mulighed for genåbning af banen, og denne lille og absolut oplysende bog skulle støtte disse bestræbelser, som har vor fulde sympati. Ingen af de i bogen viste billeder har været i MB-NYT, ligesom teksten også indeholder en række nye oplysninger, blandt andet en fuldstændig oversigt over driftmateriellet med litra, numre, m.m. Prisen er endnu ikke opgivet, men den er sikkert ikke særlig høj og at antal eksemplarer søges fremkøbt til interesserede læsere. Den vil da blive annonceret her i bladet ved fremkomst. B.P.



nyt fra  
nær og fjært

FIN PRESTATION!

I "Vingenjulet" samt i DANSK LO-

KOMOTIVTIDENDE skriver kontorchef, cand. polyt. J.P.A. Andersen, DSB en interessant artikel om damplokomotiver. Det nævnes heri bl.a., at en C-maskine (nr. 709, bygget i 1909), som vi i parentes bemærket i anden anledning har afbildet i dette nr., en dag fremførte "Københavnexpress", da det tyske lyntog var utjenstydigt, og det gjorde turen København-Gedser på 1 time og 48 minutter, - to minutter kortere end den planmæssige tid for lyntoget og svarende til en gennemsnitsfart på over 95 km/t, en bedrift, der tjener til ære for såvel maskine som personale, og som for eks. i England bestemt ville være blevet omtalt i pressen.

S.J.

#### ENGLAND

På Victoria undergrundstation i London ville en mand en aften i en billetautomat købe en billet til 2½ d.

Han puttede et 6 d stykke i automaten, og den sædvanlige rumlen af arbejdende dele i automatens indre lod sig høre.

Men pludselig skete der en hel masse, for ud af maskinen sprøjtede det nu pludselig med billetter i snevevis og ikke nok dermed, nej, automaten begyndte også at give penge tilbage, og det i den helt store stil, således at der, da de travle hjul endelig standsede inde i den løbske automat, rasede 250 6 d-stykker samt et tilsvarende antal kobbermønter rundt på gulvet i lokalet.

Slet så galt var det jo ikke gået, hvis det havde været 3 d-stykker, automaten så gavmildt havde givet fra sig - de er som bekendt kantede.

(Vingehjulet)

#### MERE ELEKTRIFICERING

Den 25. april 1958 åbnedes sidste afsnit af strækningen Paris - Dijon - Bern/Milano for elektrisk drift. Det drejede sig om afsnittene Dole-Vallorbe og Frasnepontarlier. Der er herefter elektrisk drift også på denne betydningsfulde forbindelse mellem Frankrig og Schweiz, der bl. a. passerer af

Simplon-Orient-Express, der herved f. eks. mellem Paris og Milano kan fremskyndes ca. 1 time.

#### FARVEFILM OM MODELBANER

på 16 mm tonefilm er nu blandt andet fremstillet af det amerikanske mj-blad MODEL RAILROADER. Den sidste hedder ALONG THE RIGHT OF WAY, og selvom man ikke ønsker ligefrem at købe en kopi, var der måske nok en og anden mj-klub herhjemme, der kunne tænke sig at vise sådan en film på en klub-aften. Interesse-rede kan skrive til: Film Bureau, MODEL RAILROADER Magazine, 1027 N. Seventh St., Milwaukee 3, Wisc.USA

#### FORSØG MED LETVÆGTSTOG I USA

Nogle af de letvægtstog, der i de sidste par år er indsat i driften i USA med henblik på at nedsætte udgifterne, har ikke haft den ventede succes. To tog af "Talگو"-typen er taget ud af fjerntrafikken og efter en indvendig ombygning indsat i forstadstrafik. General Motors to "Aerotog" er af banerne blevet tilbageleveret til GM. (Disse tog blev i sin tid omtalt i MB-NYT).

Der foreligger ikke oplysninger om årsagerne hertil, men det menes, at det skyldes, at togenes køreegenskaber ikke har været tilstrækkeligt gode til de store hastigheder.

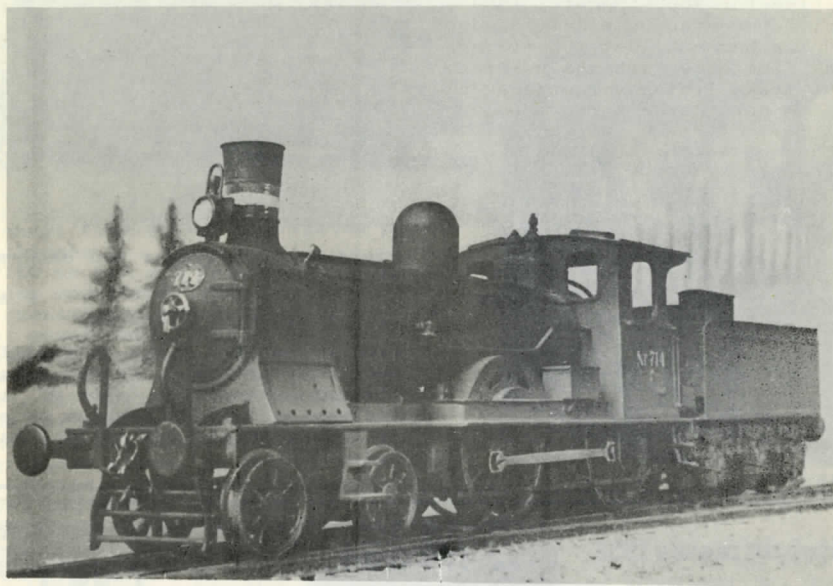
(Fra "Vingehjulet")



Nej, jeg savner en kuffert, men jeg har et barn for meget.

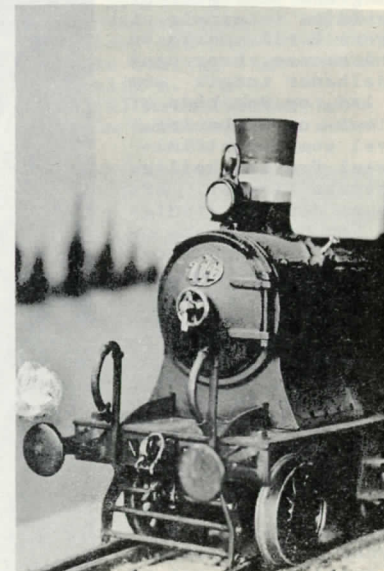
MB-NYT

## En »klassisk« maskine i skala »O«



Det er både belærende og inspirerende at se og høre om, hvad andre kan udrette, og jeg har da også med positivt udbytte fulgt bladets artikler, når teksten gjaldt bygning af lokomotiver, et emne, som er min favorit indenfor "modelbyggesporten". Er man imidlertid "begynder i faget" og trænger til et par råd og vink med på vejen, som for eks. hvilken maskintype, man bør vælge som første forsøg, ja, så finder jeg at C-maskinen må være at anbefale. De ledsagende billeder viser min model af den føromtalte C-maskine bygget i spor 0, størrelse 1:45.

Byggemetoden er den samme som ved den i tidligere numre af bladet beskrevne A-maskine, - dog er motoren anbragt i kedlen, da der her var den fornødne plads; men når man sammenligner de to maskiner med hinanden, vil det ikke være vanskeligt for nogen at indse fordelene ved at begynde sin kar-





riere som lok-bygger med en C-maskine.

P.A.

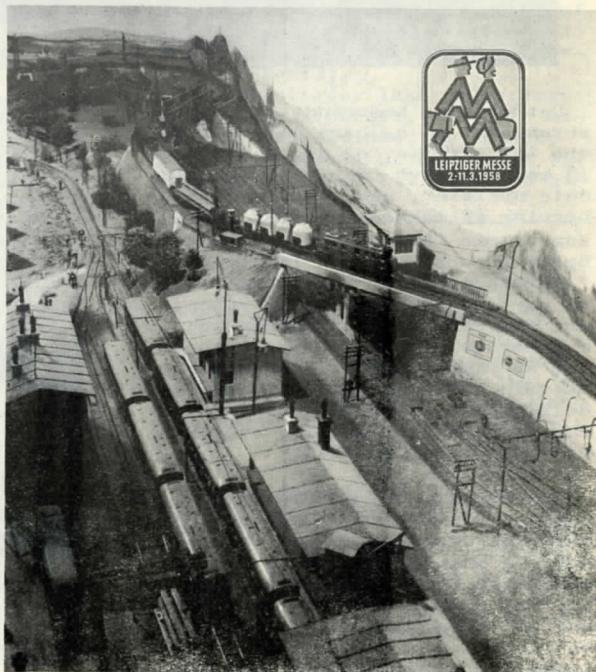
(Fotos ved Erik Petersen)

P.S. De små grå tyske cylinderformede motorer fra 2. verdenskrig er absolut anvendelige (spor 0) til indbygning i denne maskine og endnu lejlighedsvis til at få i handelen.

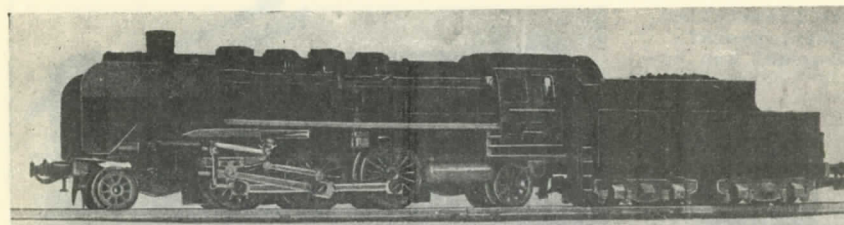
## Leipziger messe 1958

Ligesom tidligere år afholdtes i Leipzig i dagene 2.-11. marts en forårsmesse, hvor også modelbaner indgik som et led, og det både af privat- og klubanlæg, såvel som industrimateriel fra forskellige østtyske firmaer. Eftersom der til stadighed kommer østtyske varer her til landet og heriblandt også modelbanemateriel, ganske vist i begrænset omfang, vil vi også i år referere messen.

Hosstående billede, der ligesom det øvrige materiale til denne artikel er hentet fra det tyske blad "Der Modell-eisenbahner", viser et fint gennemført HO-anlæg udført af firmaet Werner Bach, Oelsnitz, og dette er kun eet af



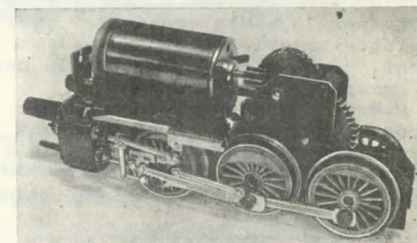
MEBYT



PIKO's nye HO-lok, model af Reihe 23 (DR), samt herunder motoragregatet

de mange fine anlæg, der vistest på udstillingen.

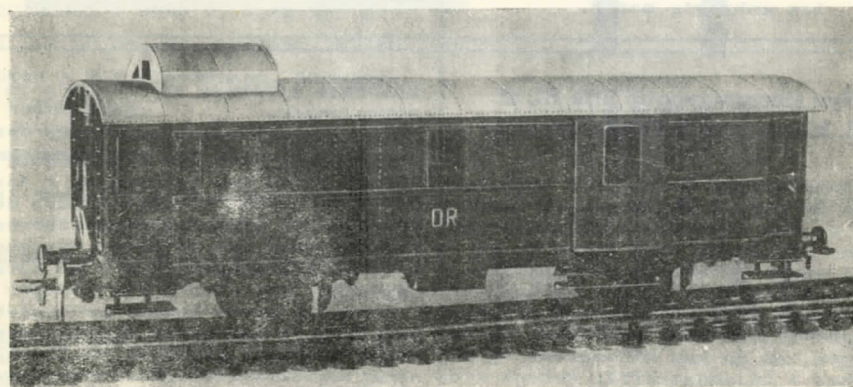
PIKO er vel nok det i udlandet mest kendte modelbanefirma i Østtyskland, og ovenstående model af en Reihe 23 er året messenyhed. PIKO's nyhed er for 2-skinnetilhængere velkommen, især da det nye lok er indrettet på en særlig måde, der muliggør let passage af de ofte for skarpe kurver på vore modelbaner. På det lille billede ses motoragregatet alene, og dette er anbragt bevægeligt i lokoverdelen, hvad der giver den nævnte mulighed for let passage af skarpe kurver. Endvidere har bageste drivaksel en sideforskydelighed på 4 mm. Det er således muligt at passere kurver med radius 380 mm, ja, ved en lille ændring på loket endda endnu mindre kurver. Bageste kobbelhjul er forsynet med plastikringe og loket trak på en forsøgsstrækning et tog på 100 aksler med et strømforbrug på kun 150mA. Motoren er kun 17mm i diameter, og trækket overføres til



hjulene via en ikke selvspærrende snekke med udvekslingforholdet 1:10.

Den forneden på siden viste HO vogn er en model af en tysk rejsegodsvogn litra Pwi 32. Modellen af polysterolstøbt overdel, medens undervognen er af metal, og hjulene med pinolaksler. Den anvendte kobling ligner Piko's og Märklin's.

VEB (K) Metallwarenfabrik Stadtilm havde også en model af

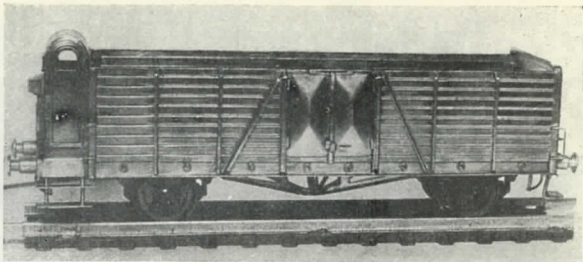


Hellmuth Steglich, Dresden. En model af en Pwi 32 i HO.

JULI 1958

103

Fa. Elcke fremstiller byggesættet, hvoraf denne HO-model kan opbygges.



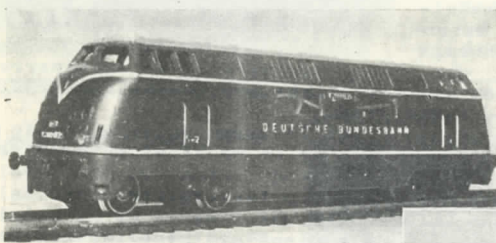
Reihe 23-loket, men i spor S - en lidt mere sjælden sporvidde, hvor industrimateriel altid er velkomment, da udvalget i hvert fald her i Europa er lidt sparsomt.

Øverst på siden ses en nydelig model i HO bygget af et byggesæt fra firmaet Elhcke, som er specialister, og nederst ses firmaet Gützolds HO-model af V 200, der blandt

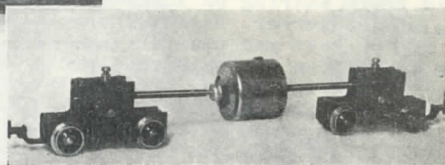
andet udmærker sig ved træk på alle fire aksler. Firmaet Zeuke, som ellers har specialiseret sig i skala 0, kommer i år tillige med TT, som også her har fundet mange tilhængere.

Andre firmaer vil vi ikke denne gang tage med i vores oversigt, da disse ikke sælger Deres varer her i landet i almindelighed.

Firma Gützolds udmærkede model i HO af V 200.



Her ses maskinbogieerne som drives af den i midten anbragte motor.



## Nye storrumsvogne litra BL af 2. klasse med indstillelige stole

Statsbanerne bestilte i sommeren 1956 10 stk. I kl. vogne af litra AL, og den denne gang på midtersiderne afbildede vogn litra BL er nu i samme antal som AL bestilt hos Scandia. Det bliver helsevejste stål vogne af Statsbanernes standard længde 21,72m over pufferne, og de bygges, så de kan RIC-mærkes og R-mærkes i udlandstrafik. Medens stolene i 1.kl. skal være både stilbare og drejelige, skal de i 2. kl.

kun være stilbare efter UIC's retningslinier.

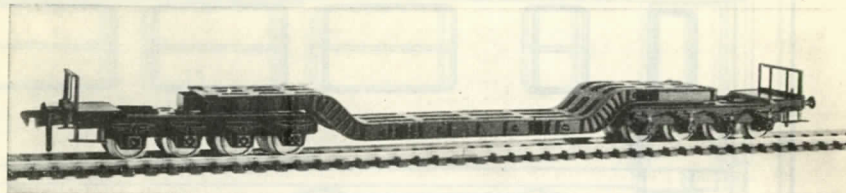
BL-vognenes stole anbringes derfor således, at de i den ene vognside vender i den ene retning og i den anden i modsat retning. Mindst den ene halvdel af de rejsende får der ved mulighed for at sidde retvendt i kørselsretningen, som i de nuværende vogne.

Vi vil i næste nummer af bladet supplere de her givne oplysninger med nogle flere, ligesom vi vil bringe et eller flere billeder samt byggetips.

BP.

MO-NYT

**Fleischmann**



## MESSEPARADE

Nr. 1494. En usædvanlig model er denne specialvogn fra DB, litra SSt med ikke mindre end 8 aksler. Chassis og ladbros er sprøjtestøbt metallegering. Længden andrager hele 290 mm.

Generalagentur:

**NIELSEN & CURTH**

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 9117 - 9118

## RUBRIKANNONCER

MODELBALEANLÆG TIL SALG. Sælges på grund af pladsmangel. E.Petersen, Hvidovrevej 63A efter kl.15.

EGERHJUL I SPOR 0. 0,50 kr. pr. stk., 1,50 kr. pr. hjulsæt. S.Jørgensen - P.B.Clemmensen, Elmegade 8, Kalundborg.

"MÄRKLIN". 1 stk. 456 kommandopost med elektrisk fløjtesignal, fjernbetjent, kr.40,00, 1 stk. elektrisk kran kr.95,00 sælges. H. C. Jepsen, Frodesgade 138, Esbjerg

BP-TOG HAR OGSÅ telefonmateriel af enhver art og leverer både færdige hustelefonanlæg og alle løsdele hertil. BP-TOG, Postbox 26, Virum.

Kør i

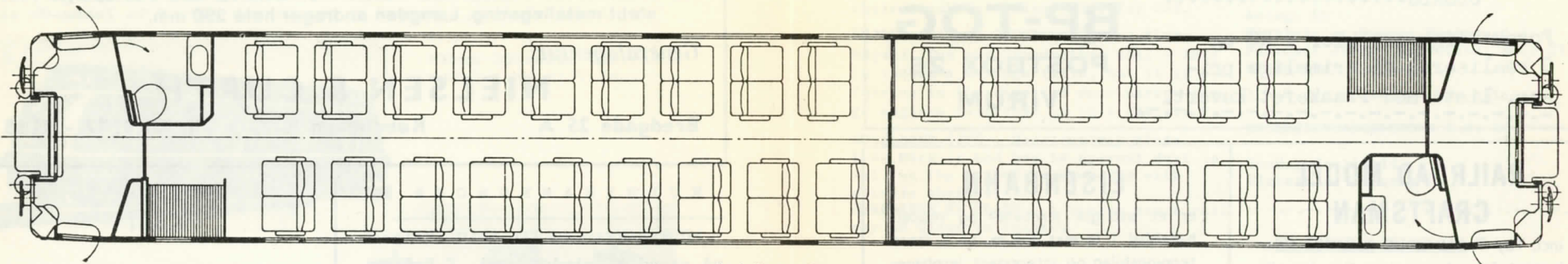
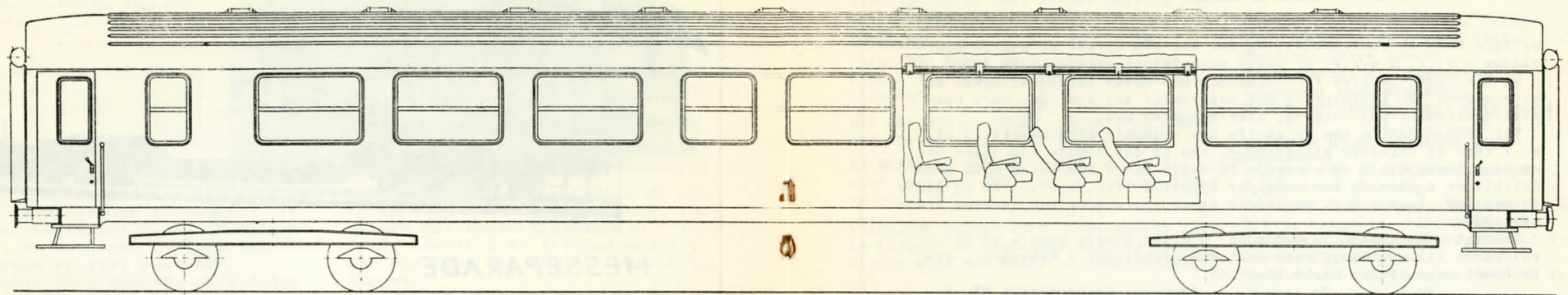
**TT**

**SPOR**

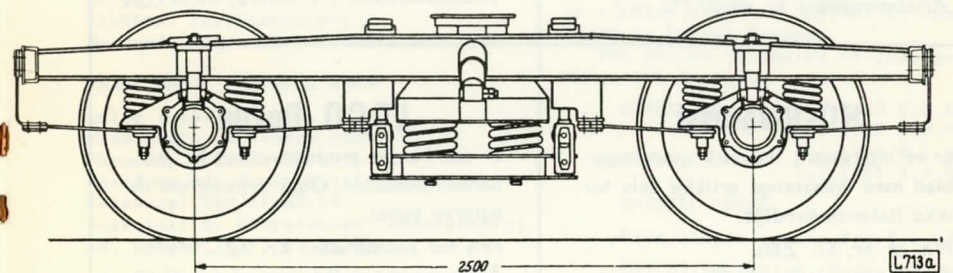
med

**ROKAL**

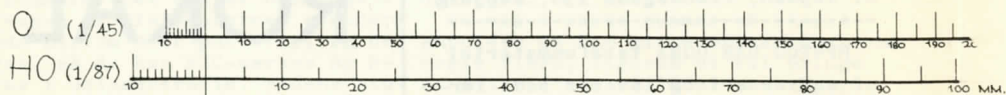




*Grundrids af vognen.*



*Principskitse af bogien.*



D.S.B.

Storrumspersonvogne litra BL - 2. klasse med indstillelige stole

SKALA: HO  
MÅL: 1/1

# Modelbaner

er ikke blot en vinterhobby, og for de, som dyrker de større sporvidder - 0, 1, 2 o.s.v. er netop sommertiden den travleste tid.

Vi har specialiseret i MODELBANER, men dette indebærer også, at vi kan være Dem behjælpelig med materialer til for eks. mere specielle strømforsyningsanlæg, sikringsanlæg m.m.

Til UDENDØRSANLÆG kan vi skaffe Dem skinnelægningsmateriale bl. a. i form af engelske **stolskinner**, som er det bedste til disse baneanlæg (spor 0,1,2 og større). På lager haves for tiden også profilskinner i messing for modeller bygget i 1:16, 1:12, 1:10 og 1:8 og sveller, lasker m.m. for disse store sporvidder kan leveres efter ordre.

Iøvrigt - hvad enten De kører Ho, 0 eller større spor - er De velkommen til at besøge vort beskedne prøvelager i København, som er åbent hver fredag kl. 16.15-17.45.

Adresse: Knabrostræde 23, K.

UDSALG\*\*\*\*\*

Forskellige artikler i HO og  
0 realiseres til rimelige priser. Liste mod frankeret kuvert.

**BP-TOG**  
POSTBOX 26  
VIRUM

## RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

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

Enkeltheft kr. 5,00.

Årsabonnement kr. 48,00 (12 nr.)

## EISENBAHN

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

Kr. 3,75 pr. hefte.

Årsabonnement (12 numre) kr. 45,00.

## 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).

## LOCO-Revue

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

Pris for enkeltheft: Kr. 3,25.

Årsabonnement (11 numre) kr. 32,50.

Distribution:

**Modelbane-nyt, VIRUM**

## RAIL NEWS -

SLANGERUPBANEN II. - Second part of the description of this former private suburban railway.

LITERATUR - Literature. New books are described here. Among those are this time a booklet on The "Salzburger Localbahn".

NYT FRA NÆR OG FJERN - News from Home and abroad.

EN KLASSISK MASKINE I SPOR 0 - A "classic" engine - DSB class C - being build in gauge 0.

LEIPZIGER MESSEN 1958 - The spring fair in Leipzig is described dealing exclusively with the model railways displayed.

PLAN OF THE MONTH - on the middle pages is a new Danish 2nd class couchette chair coach now being built for DSB.

SKJOLD, DAN og BEDSTEMODER med flere - Skjold, Dan and Grandmother etc. - this is indeed a strange title, but it is referring to the names of some narrow gauge engines described in this article.

MODELBAANE-TIPS - Modelrailway hints from Märklin and how to prevent dust to fall on the layout by covering with plastic sheets.

JERNBANEN PÅ ÖLAND - A narrow gauge railway on Öland in Sweden.

-0-0-0-0-0-

### 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. 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", Val-

byvej, 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, EGir 2752

Klubaften: Torsdag.

1 a 2 nye medlemmer kan optages.

#### MODELJERNBANEKLUBBEN H.O. 56

Smedegade 11 kld.

Klubaften: Tirsdag

### TO FOREIGN READERS!!

Most of the magazines of MODELBAANE-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:

MODELBAANE-nyt,	vol.1952	\$ 0,60
---	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

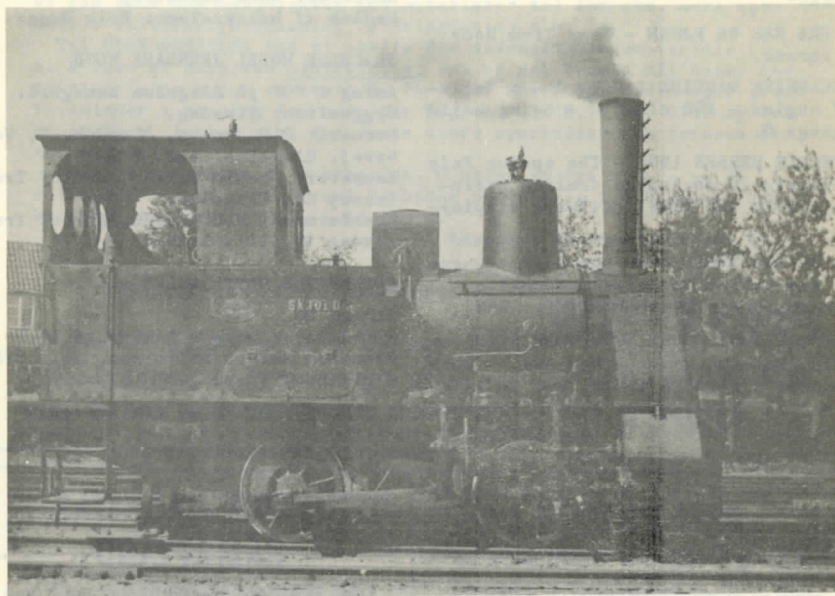
**MODELBAANE - nyt**

or our foreign agents.



## SKJOLD-DAN og BEDSTEMODER

- og flere andre



SKJOLD bygget af Kraus i 1915. Foto: S. Jørgensen 1957.

INDLEDNING. I denne og en senere artikel skal fortælles om de normal- og smalsporede lokomotiver, der i tidens løb har været benyttet, dels til rangering, dels til transport af sten og grus i tipvogne fra grusgraven til udleveringsramperne på A/S HEDEHUSENE SKÆRVEFABRIK i Hedehusene.

I en senere artikel bringes en kort byggebeskrivelse af et af de smalsporede lokomotiver, både i størrelse 1:10 og i ca. 1:45, sidstnævnte passende til sporvidde 16,5mm.

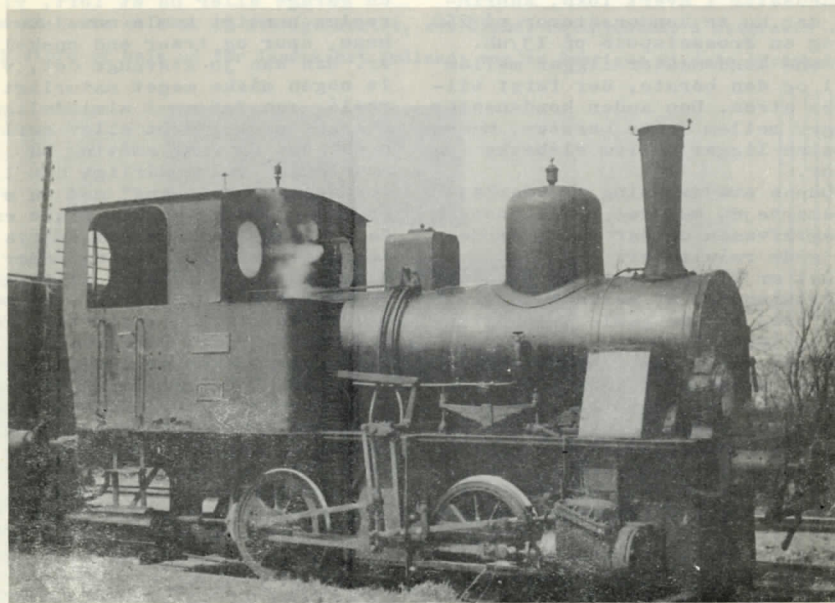
Endelig bringes en beskrivelse og en serie billeder fra en arbejden- de grusgrav i 1:45, sporvidde 16,5mm, bygget af Slagelse modeljernbane klub i tilslutning til klubbens øvrige normalsporede anlæg i størrelse 0, 1:45.

### SKJOLD-DAN & BEDSTEMODER m.fl.

Siden ca. 1890 har der til rangering og transport af jernbanevogne fra de to store skærvefabrikker i Hedehusene, HEDEHUS TEGLVÆRKET, kaffesurrogatfabriken DANMARK og korkfabriken SANO været benyttet damplokomotiver, som ejedes af A/S Hedehusene skærvefabrik (P.Madsen). Dog rangerede Hedehus-Teglværket omkring 1919 selvstændigt med en petroleumstraktor kaldet GRÆSHOPPEN, men den var alt for lille og utilstrækkelig.

Om det første loko er det ikke lykkedes at skaffe nøjagtige oplysninger, dog ved man, at det har været et lille 0-B-0 tenderloko ved navn SKJOLD. I 1895 købtes fra Arn. Jung et OBO(T) loko, byggenummer 209 til skærvefabrikken. Det blev døbt THOR. SKJOLD skal efter anskaffelsen af THOR og i hvert fald omkring 1912 sammen med DAN have været benyttet ved jernbanebygning forskellige steder i Jylland, bl.a. ved Grindsted. (DAN omtales senere). I 1909 købtes fra GDS et lille 0-B-0 loko på 11 tons bygget hos HANOMAG. Det var GDS IV. Den blev atter solgt i 1915, formentlig til ophugning. Ligesom SKJOLD og den førnævnte DAN, har også THOR været brugt ved entreprenørarbejder, blandt andet ved bygningen af Københavns Frihavn, og under bygningen af Københavns godsbaneterrain brugte man maskinen til transport af ballast og støbematerialer fra Hh. til Gb. Kørslen på strækningen Hh-Gb foretoges af DSB-personale. Når man tænker på trafikken mellem Roskilde og København idag, har man vanskeligt ved at forestille sig den slags transporter på netop dette meget stærkt trafikerede afsnit.

En kort overgang i 1917 prøvedes et lille 0-B-0 loko fra SFJ nr.27, oprindeligt stammende fra NFJ, hvor det i 1882 var denne banes nr.1. Det var bygget af Esslingen i 1882 og vejede kun 14 tons. Det viste sig dog at være for lille. I 1918 ankom den førnævnte "Dan" til Hedehusene, og da denne var både nyere (bygget 1911 hos Henschel med byggenr.10564) og større end THOR, lod man denne stå i reserve og brugte DAN. Da man omkring 1920 tog fat på bygningen af midtsjællandsbanen, måtte DAN igen fra Hh; men i stedet fik fabriken ca. 1920 et 0-B-0(T)-loko bygget af Kraus i 1915, byggenr.6989, der havde været brugt under bygningen af Køge-Ringstedbanen. Denne "Krausser", der stadig bruges i Hh, døbt SKJOLD, og navnet, som er udført i messingbogstaver, flyttedes fra det foranømtale loko af samme navn, der blev ophugget. (Fortsættes i aug.)



Henschelmaskinen DAN - nu solgt til stålvalseværket i Frederiksværk.



## MODELBANE-tips

### TEKNISKE MEDDELELSER FRA MÄRKLIN

Märklin's lokomotiver nr. 3004, 3005, 3007, 3008, 3009, 3011, 3012, 3013 er i nogen tid blevet leveret med en ny perfektomskifter. Denne er forsynet med en afbryder-indretning, der afbryder motorstrømkredsen under omskiftning og forhindrer at loket "springer frem". I modsætning til den tidligere omskiftningsrækkefølge forekommer stillingen "stop med brændende lys" ikke mere.

**Støjbekæmpelse.** Samtlige lokomotiver, der nu fabrikeres, har en væsentlig bedre støjdæmpning (radiostøj) end før. I modsætning til tidligere, hvor der anvendtes en kondensator i hvert lok, anbringes der nu to kondensatorer på 250 pF og en drosselspole på 13/uH. Den ene kondensator ligger mellem stel og den tørste, der først tilføres strøm. Den anden kondensator ligger mellem de to børster, medens droslen ligger mellem slæbesko og motor.

Denne støjdæmpning er udarbejdet i samarbejde med det tyske post- & telegrafvesen og har givet særdeles gode resultater.

Det er blevet sagt, at standard punktskinnerne af serie 5100 giver mere støj end de gamle skinnestykker af serie 5000.

Efter meget omhyggelige forsøg, som har stået på i lang tid, har imidlertid det modsatte vist sig. Der må dog tages hensyn til to væsentlige punkter:

1) Slæbeskoen må trykke tilstrækkeligt hårdt på punktkontakterne. Slæberfjederen må eventuelt bøjes noget mere.

2) Hvis skinnestykkerne bliver sat fast med skruer, må man påse, at der anvendes skruer med små hoveder, bedst forsænkede træskruer af type 1,7 x 17 DIN 97. Anvender man

skruer med et for stort hoved, så berører slæbeskoen samtidig punktkontakt og skruetop, hvad der naturligvis giver gniststøj.

**SMØRING.** Den rigtige smøring ikke mindst af lokomotiver er absolut af stor betydning. Dette har også Märklin altid været klar over og til stadighed arbejdet med forbedringer på dette område.

I det sidste års tid anvendes i forbindelse med smøring af lokomotiverne en ny olie, der giver en bedre smøring, især af de mindre lokomotivers ankerleje. Før lokomotiver, som laver meget støj, indsendes til reparation, bedes man derfor kontrollere, om disse er rigtigt og tilstrækkeligt smurt.

### UNDGÅ STØV PÅ ANLÆGGET

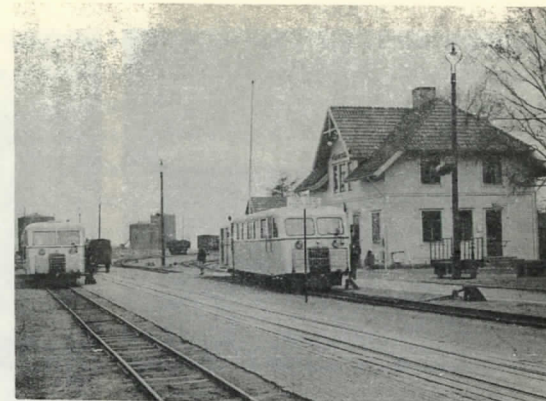
En modelbane, der står utildækket i kortere eller længere tid i en stue eller værelse i en kælder, en garage eller på et loft, vil i reglen hurtigt samle mere støv på huse, spor og træer end ønskeligt er. Man kan jo støvsuge det, ville nogen måske meget naturligt foreslå, men det er i almindelighed hverken særlig nemt eller særlig praktisk. De fine småting på baneanlægget tåler dårligt den lidt voldsomme "børstning" med en støvsuger, og denne virker måske endda i visse tilfælde som en cyklon, der suger alt med sig og fører det langt bort ( - i dette tilfælde "kun" ind i støvsugeren). En meget bedre løsning er imidlertid ganske nærliggende. De køber blot eet eller flere stykker tyndt plastikfolie hos for eks. Deres farvehdl. eller isenkrammer, det fås i klart eller mælkehvidt (og mange andre farver og typer) i metervis og til en meget overkommelig pris. Efter at være tilskåret i passende stykker, hvis ikke eet stykke kan klare det, anbringes det blot løst på anlægget, og husker De at lægge det på hver gang, De har arbejdet eller kørt på anlægget, er det til stadighed næsten totalt frit for støv.

B.P.

MB-NYT

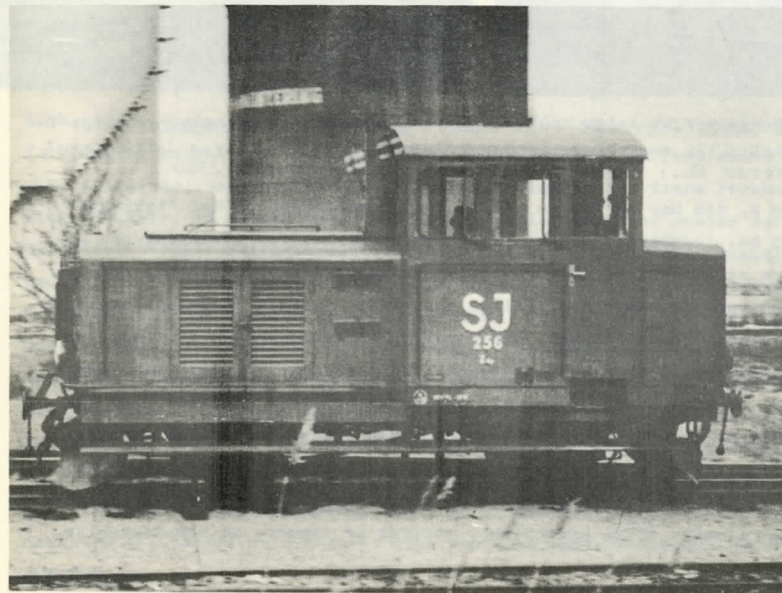
## Jernbanen på Öland

På billedet til højre ses stationen i Färgestaden -

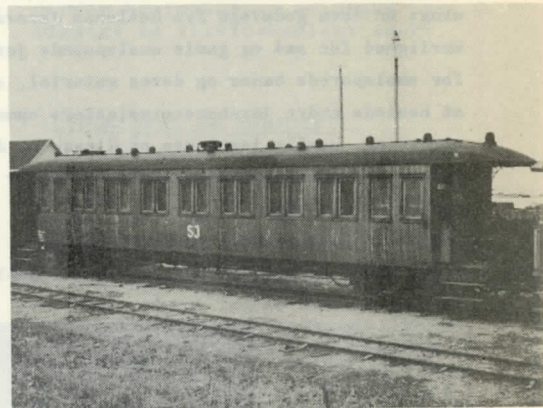
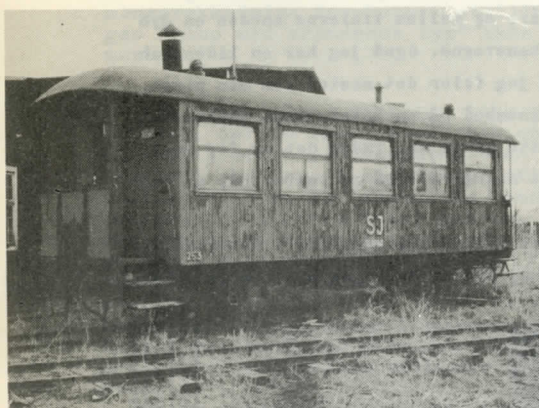
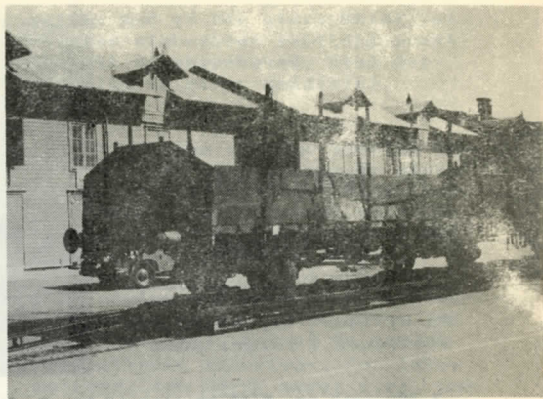
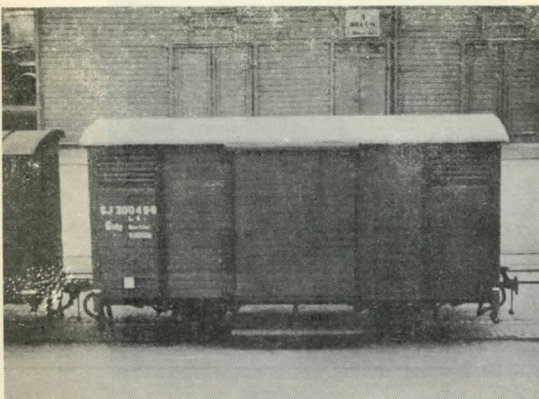


I "MB-nyt" nr. 5/58 bragtes af hr. O. Brandstrup Jensen en lille byggevejledning: en åben godsvogn fra Gotlands Järnvägar; og mellem linierne anedes en dyb kærlighed for små og gamle smalsporede jernbanevogne. Også jeg har en lidenskab for smalsporede baner og deres materiel, og jeg føler det næsten som min pligt, at henlede andre jernbaneentusiasternes opmærksomhed på en interessant jernbanestrækning, nemlig jernbanen på Öland, og dette gøres nu, inden det er for sent, "spare- og rationaliseringskniven" ligger jo desværre også og venter på, at "udradere" denne bane.

Ved at kaste et blik på Sverigeskortet, ses Ölands beliggenhed: i Østersøen - i det store og hele ud for landskabet Småland; øen er Sveriges mindste landskab



Lokomotor Z 4p.



JERNBANEN PÅ ÖLAND - överst tv.: Lukket godsvogn Gshp. överst th.: 0-verføeringsvogn Q37p med normalsporet G-vogn. nederst tv.: Udrangeret Cp-vogn. nederst th.: 4-akslet personvogn litra Bop nr.760.

og næststørste ø, den har en længde af 140 km., men bredden på det "tykkeste" sted er kun 16 km. Jernbanen, eller snarere jernbanerne, for strækningerne anlagdes af flere selskaber, er ikke gamle; de anlagdes i årene 1905-08, med den for svenske smalsporede baner almindelige sporvidde: 0,891 m. Ledelsen samledes i eet driftselskab: Ölands Järnväg. Den nordlige strækning udgår fra øens, om end ikke geografiske, så trafikale midtpunkt, Färjestaden - hvortil man kommer fra fastlandet, nærmere betegnet Kalmar, med færge, på tyve minutter - og går østpå gennem Ölands Skogsby til Gårdby, hvor banen svinger nordpå og strækker sig i næsten lige linie op til øens eneste købstad Borgholm; herfra går banen atter nordpå, for 99 km. fra Färjestaden at ende i Böda, en station der ligger midt inde i en nåleskov (Böda kronopark), omgivet af tømmer- og brændestabler.

Den sydlige strækning er 54 km. lang, og strækker sig fra Färjestaden, gennem Ölands frugtbarreste områder, ned til den lille havneby Mörbylånga, (hvor forevrigt privatbanens hovedkontor var beliggende); herfra fører den videre tværs over Alvarets (et slags hedeområde) sydlige del til øens østersøkyst ved Ottenby.

Banerne blev først og fremmest anlagt for næringslivets skyld, og godstrafikken har da også lige fra starten været af størst omfang; persontrafikken er jo noget handicappet af den ofte længere rejsevej; det kan eksempelvis nævnes, at der fra Färjestaden til Borgholm er 32 km. ad landevejen, men 45 km. ad jernbanen.

Ölands Järnväg's private tid sluttede den 1/7 1947, i forbindelse med den svenske rigsdag's beslutning om nationalisering af det svenske privatbanenet. ÖJ blev til SJ, og ledelsen henlagt under 27. trafiksektion i Kalmar, som straks iværksatte en række forbedringer ved driften. Den direkte persontrafik mellem Färjestaden og henholdsvis Borgholm og Mörbylånga, der allerede i ÖJ's tid var overflyttet til busser, forblev på landevejen. Privatbanens gamle og udrangeringsmodne motorvogne lod SJ afløse af skinnebusser, og normalt afvikles nu al persontrafik med disse. Der har i de senere år kun været to daglige dobbeltløb mellem Böda og Ottenby, disse køres med bl.a. skinnebusmotorvogn litra Yolp, til tider - på strækningen Borgholm-Färjestaden-Mörbylånga - forstærket med påhængsvogn; kun ved kørsel med særtog, eller når den frygtede seje og stive vind, "Ölandsfåken", om vinteren sætter ind og fejer vældige snedriver sammen over banen, og umuliggør skinnebuskørsel, køres persontog med lokomotiv og almindelige personvogne. Lokomotiv betyder desværre ikke, i det mindste set med en jernbaneentusiast's øjne, damplokomotiv, men et af SJ's lokomotorer litra Z4p, eller - noget formildende - SJ's 750 hk. diesellokomotiv for smalspor litra Tp. (Foto af dette "Ma<sup>h</sup>" i Kiel-byggede lok bragtes i "MB-nyt" nr.2/56 s.22, fig.7). Damplokomotiverne er alle, i de sidste år, kørt ud på den sidste rejse til SJ's lokomotivkirkegård i Vislanda. Personvognene, der anvendes under de nævnte ekstraordinære forhold, og normalt er hjemmehørende i Kalmar-området på fastlandet, er næsten alle 4-akslede, vognkasserne er, da vognene stammer fra flere forskellige privatbaneselskaber, af mange typer; vægt og siddepladsantal er næsten det samme for dem alle, hvilket betinger det fælles litra: Bop. ÖJ's gamle to-akslede vogne er nu næsten alle udrangerede, enkelte er dog ombygget til tjenestevogne, og på f.eks Färjestaden station anvendes en gammel Cp vogn simpelt hen som frokoststue. Godstrafikken er stadig af et vist omfang, og godstogene fremføres normalt af de førortalte lokomotorer litra Z4p. Der anvendes forståeligt en række åbne og lukkede godsvogne, og bl.a. tankvogne; men da der er mange forskellige typer, vil det føre for vidt, at komme nærmere ind på disse, blot kan nævnes, at mellem mange aldersstegne vogne, findes også helt moderne, bl.a. lukket type litra Gp (byggeår 1954 og senere - lasteevne: 12 t.). Af det der transporteres kan nævnes, lidt træ fra områderne mod nord, sten fra øens mange stenbrud, men først og frem-

mest sukkerroer. "Sockerbetor" dyrkes nemlig i meget store mængder i de mellemste og sydlige dele af øen; man regner med, at hver 20ende stykke sukker, der fortæres i Sverige, kommer fra Öland, så det er en virkelig transportopgave, når høsten, fra et areal på næsten 6.000 tønder land, skal bringes til sukkerfabrikken i Mörbylånga, og i de hektiske uger i november-december, når kampagnen står på, tænkes der kun i roer ved banen, personbefordringen kommer i anden række. (Roetogene, fra stationer på det mellemste Öland til Mörbylånga, kan forøvrigt føres uden om rembursement-stationen Färjestaden ved et "shunt"-spor). Men der er også en hage ved en sådan transportopgave, idet det rullende materiel må dimensioneres efter den kortvarige toptrafik, for derefter at stå uudnyttet resten af året. Dette problem har SJ dog løst. I Småland og tilgrænsende landskaber har SJ hundrede af kilometer smalsporede linier, hvorfra man kan låne trækraft og vogne; man begyndte derfor i 1947 at færgemateriel over til Öland, på pramme, men dette var vanskeligt, da det krævede rolige vejrforhold. "Kalmarsundsbolaget"s færger kunne ikke anvendes, da de er bilfærger; man lejede derfor af Kustartilleriet, en lille skærgårdsfærg "Ane", hvis dæk udstyredes med et spor. I begyndelsen sejledes der kun ved behov, bl.a. før den omtalte roekampagne, samt når materiel fra Öland skulles sendes til revision i Kalmar (værkstedet i Borgholm kunne der ved indskrænkes); men fra 1949 blev trafikken regelmæssig, og da normalsporede godsvogne nu kunne overføres til øen anbragt ovenpå smalsporede overføringsvogne litra Q37p, voksede trafikken støt år for år, indtil den dag kom, nærmere betegnet i 1957, da "Ane" var blevet for lille og måtte afløses af nybygningen "Bure", der har en overførselskapacitet på 6 smalsporede vogne eller 4 overføringsvogne.

Jernbanen på Öland er en idyl, og idyller får sjældent lov at ligge uberørte, konkurrencen fra lastbilerne er allerede i dag følelig, og den dag er vel næppe fjern, hvor disse overtager roetransporterne, og dermed falder denne lokalbanes eksistensgrundlag bort; persontrafikkens størrelse er jo sådan, at den nemt kan overtages af landevejsbusser, og så er forholdet endda det, at kørslen med de sidstnævnte, ikke mere er nogen virkelig forretning i et område, hvor privatbiltætheden er stor. Jeg kan derfor ikke nok anbefale jernbaneentusiaster, næste gang, og medens tid er, at lægge turen gennem Småland og over Öland, hvor man ind imellem de mange interessante iagttagelser, også har mulighed for at nyde den overmåde smukke natur.

Erik B. Jonsen.

Forklaring på svenske litra-betegnelser: B=2 kl.; (C=3 kl.); G= lukkede godsvogne; o=4-akslede vogne; p=vogne for 0,891 m sporvidde; Q=specialvogne; T=diesellokomotiver for strækningsskørsel; Y=skinnebusmotorvogne; Z=lokomotorer. (Tallet efter hovedlitraet er et ordningsnummer).

## 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). - 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.

## MODELBANE - nyt

Kongevejen 128, Virum  
Postkonto 35056



**Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder**

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.

REDAKTION: Breumvej 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.

—o—

**Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:**  
KØBENHAVN:

**København's Telefonkiosker** samt  
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.  
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.  
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.  
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.  
Kiosken, Østerport Station, Ø.  
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.  
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.  
Legetøjsæskan, 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.

—o—

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 Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

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