

Vintertid er læsetid –

• • • • •
BØGER

Hobbyboken 1958, 112 s. ill., kart. kr. 7,00

RMC's udklipsbøger med materiale til 20 bygninger i hver bog. — Forlang bog 1 for sp. O og bog 2 eller 3 for HO. **Pris pr. stk. kr. 8,75** (+ porto)

Fleischman's store sporplansbog. — En næsten uundværlig bog for alle 2-skinne folk. (Indb. fikst ringbind) **kr. 9,00.**

How to build & operate a MODEL RAILROAD — En god lille all-round amerikansk „pocket book” om vor hobby **kr. 3,50.**

C. A. Reitzel's MODELBANEN. Bog 1: „På sporet” **kr. 4,25** — Bog 2: „Strømmen sluttes” **kr. 4,25** — Bog 3: „Rullende materiel” **kr. 4,75** — Bog 4: „Landskab & bebyggelse” **kr. 4,25** — Bog 5: „Signaler og sikringsanlæg” **kr. 4,75** — Bog 6: „Trækraft” **kr. 4,75.**



12 FOTOS af danske lokomotiver (i postkortformat) kun **kr. 2,50.**

TIDSSKRIFTER (prisen i parentes angiver årsabonnement)

Miniaturbahnen **kr. 3,75** (16 nr. **kr. 60,00**), Model Railways News **kr. 2,25** (12 nr. **kr. 25,00**)

Der Modelleisenbahner **kr. 1,85** (12 nr. **kr. 21,00**), HO-Rivarossi **kr. 2,00** (6 nr. **kr. 12,00**)

European Railways **kr. 2,00** (6 nr. **kr. 12,00**), Model Engineer **kr. 1,40** (52 nr. **kr. 65,00**)

Prøvesending af ovennævnte tidsskrifter sendes portofrit for kun **kr. 10,00** ved forudbetaling. (Efterkrav 1 kr. ekstra).

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

Bedste telefonid: Mandag, onsdag, fredag 9-12

OBS. I vort udsalg i København i Ny Kongensg. 11 kan hver dag kl. 16¹⁵-17³⁰ lørdag kl. 11-14, ovennævnte bøger og blade beses og købes.



MODELBANE *Nyt*



1

8. ÅRGANG JANUAR-FEBRUAR 1959

PRIS

2 50



En NYHED

som De længe har
TØRSTET efter!

TUBORG og CARLSBERG
ølvogne (ZB & ZA)

Disse modeller i den kendte LONG-kvalitetsudførelse vil live op på enhver bane med deres festlige grønne og røde påskrifter.

— og så er prisen kun

kr. 12,10 pr. stk.

Kender De —

LONG's øvrige komplette sortiment i HO?

Ellers bør De straks købe det farvetrykte katalog hos nærmeste LONG-forhandler. Pris 75 øre.

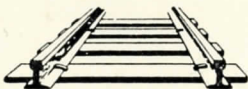
LONG — KØBENHAVN N

Sidste!

LONG's store MY-lok. leveres nu også til 2 sk. og jævnstrøm og prisen er uændret kr. 143,00

Begynd det nye år med

JOTOFLEX



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

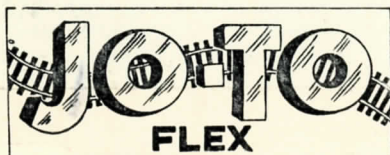
Prisen er:

Pr. meter kr. 5,00

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

SPØRG EFTER DET HOS DERES FORHANDLER

En gros:



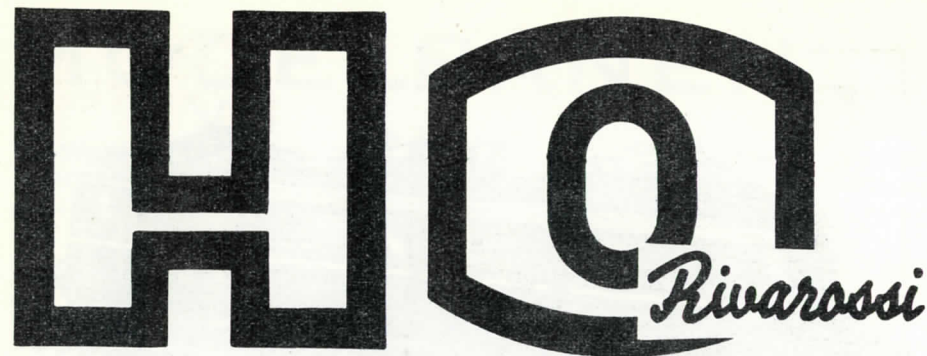
JOACHIM RØNNOWSVEJ 16, VIRUM

Scenery

Det danske landskabssortiment

- Gran- og løvtræer i mange typer
- „Idyller“ i naturtro udførelse
- Buske i poser
- „Levende hegn“
- Strømateriale i alle nuancer
- Sortimentet udvides stadig
- Illustreret katalog under udarbejdelse

En gros: BENT PALSDORF, Postbox 184, Kbh. K.



— det interessante italienske modelbaneblad —

HSV

Kvalitetstransformatorer

TIL ALT...

...OVERALT

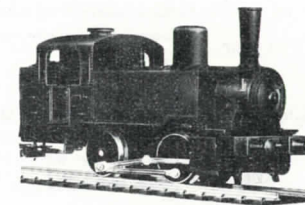
12 Maaneders Garanti for Fabrikationsfejl

BEDRE OG BILLIGERE

Rivarossi

SENSATIONSMODELLOKOMOTIVER

med kuglelejer for batteri- og standardtransformator drift, kr. 36,- og 43,-.
Godsvogn 7,85, personvogn 11,85, transformator med fartkontrol og aut. polvender for frem og bak kr. 49,-.



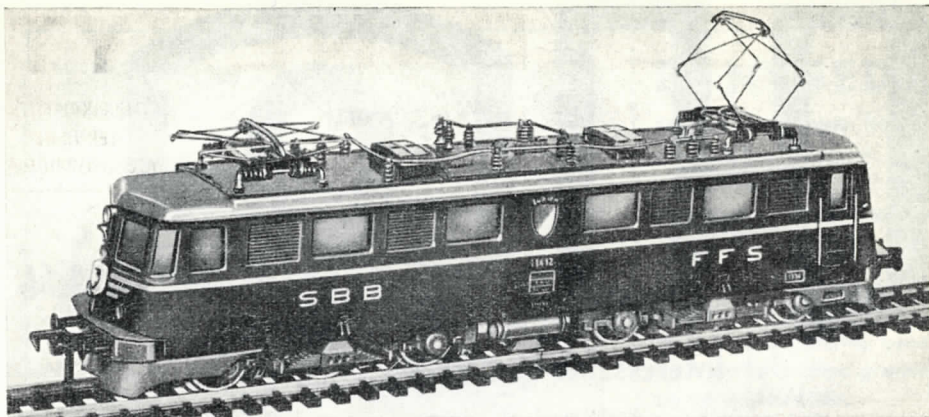
Broschurer i hobby og legetøjsforretninger eller mod 0,30kr. i frimærker fra importør H. WITTRÖCK, Peter Bangsvej 77, Kbhvn.F



ALLE DE BERØMTE

PREISER-FIGURER

personer, dyr etc. for modelbaner i HO kan nu fås i fuldt sortiment. PREISER MODELLER sætter prikken over i'et på anlægget.



VÆLG RIGTIGT -
VÆLG

Fleischmann
HO

Modelbaner

Vil De køre 2-skinne/jævnstrøm?

Så har vi ensretter og polvender til at anbringe i forbindelse med Deres transformator.

Los ensretter
(12-20 v, 1,5 A) kr. 20,00
do. indtil 2,5 A kr. 26,00
polvenderkontakt kr. 3,50

Rivarossi

SPECIALMODELLER er lige hjemkommet.

H. S. V. Transformatorer

Type 1:	50 Watt	Kr. 65,00
" 2:	30 " "	" 55,00
" 3:	8 " "	" 18,00
" 4:	2x40 " "	" 125,00
" 5:	30 " m. Ensretter	" 84,00
" 6:	30 " "	" 48,00
" 201:	Ensretter m. Strømvender	" 30,00
Opholds-Relæ	8-18 V	" 8,00
Fordelerkasse	12 Bøsninger	" 6,00
Blink-Relais	4 V. og 18 V.	" 2,25

Märklin's nye

samlesæt til HO-godsvogne og modelbiler.

Lang modelbaner

JOTOFLEX flexible skinner

skala »O« byder på meget nyt, bl. a. HAG-katalog kr. 1,25 og det exclusive ELETREN-katalog kr. 3,-. BP-Signaler - modeltro i skala 0.

SCENERY træer og strøm materiale

EKSPEDITION: Ma.-Ons.-Fredag fra kl. 15.

BP-TOG NY KONGENSGADE 11, K. TLF. BYen 5703

Lørdage kl. 11-14.

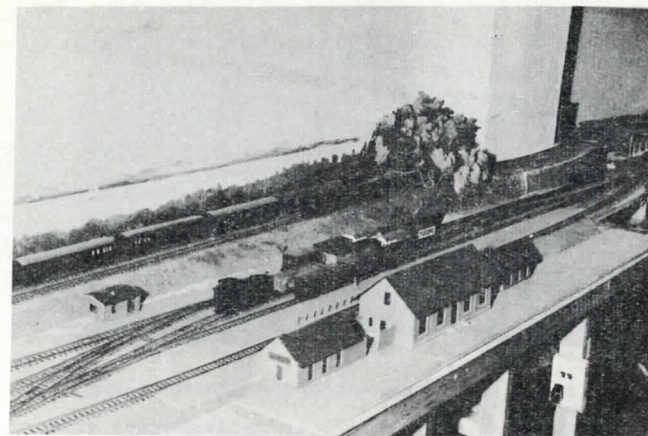
MODELBANENYTT

DET
SKANDINAVISKE
MODELBA NEBLAD

8. ÅRGANG
JANUAR-FEBRUAR 1959

TIDSSKRIFT FOR
JERNBANER I
ALLE SPORVIDDER

HO 56



Den ene af klubanlæggets stationer.

Modeljernbaneklubben H.O. 56 begyndte sin virksomhed i efteråret 1956.

Klubbens første lokale var et lille kælderrum på Bispebjerg. En del af medlemmerne var i besiddelse af Märklin-materiel, som der opbyggedes et interimistisk anlæg af. Efterhånden voksede medlemstallet fra 8 til 15, pladsen blev knæben, hvorfor vi måtte se os om efter et andet lokale.

Tilfældet kom os til hjælp i form af et nyt medlem, som havde kontrakt på en større kælder.

I februar 1957 flyttede vi til Smedegade. Det første halvår gik,

dels med at gøre lokalet anvendeligt, dels med at reorganisere klubben.

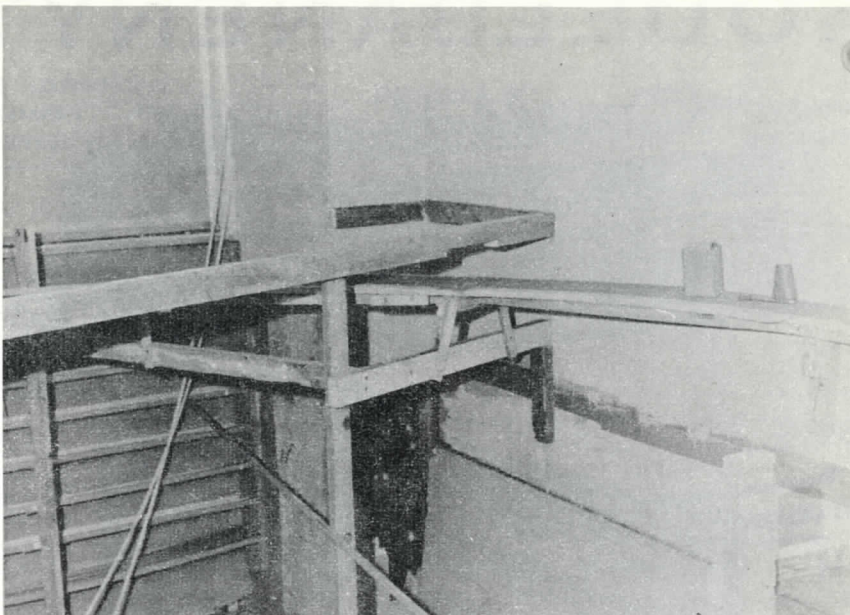
Fra at være en legetøjsklub, gik vi nu igang med at gøre klubben til en modeljernbaneklub. Man vil dog ikke her i klubben underkende, at der fremstilles meget udmærket fabriksmateriel, men i langt de fleste tilfælde har målene intet med skala at gøre, så derfor kan det ikke regnes for model. Endelig er der den tredje skinne, som ikke har noget til fælles med dansk jernbane, hvorfor vi i klubben har forkastet den som anvendelig.

I øjeblikket er vi i gang med at

VORT FORSIDEBILLEDE (FRONT COVER)

Idet vi ønsker vore læsere et godt nytår må vi erkende, at 1959 for os alle jo er ukendt og mindst lige så taget, som det, der ligger forude for SJ's gode gamle litra S 1269, der på forsiden er på vej ud af Malmö C. - Er det hans sidste nytårsdag, - er han og hans gamle toakslede følgesvende næste år afløst af komfortable, men håbløst uromantiske skinbusser? (Photo: E.B.Jonsen)

A happy New Year for you and the old Swedish train on the front cover



Ja, det var begyndelsen -

opbygge et dansk landskab. 90 meter spor er allerede udlagt, og to stationer er under opbygning.

Sporlegemet består af ballast, 5 mm pap skåret i smig, medens sigtet grus gør det ud for skærver. Sveller er udskåret af trælist. Sporet er fastgjort med 4 messingstifter på hver svelle. Sporskifter og sporskiftemotorer med forbindelse til kontrolbord og relæskab er alle fremstillet på klubbens værksted. Anlægget er bygget i 4 etager. Den ene endestation ligger ca. 35 cm højere end den anden. Før at komme fra den ene station til den næste, skal toget køre anlægget en gang rundt, men en stiklinie, der skal gøre det ud for en privatbane, nøjes dog med 3/4 omgang. På hele anlægget findes ingen stigninger på over 3/2 cm pr. løbende m.

Bygninger, træer og andet panorama skal også udføres som klubarbejde. I det hele taget bliver der kun købt nødvendige råmaterialer ind, samt de dele, som vi ikke selv kan fremstille. Alt rullende materiel

er medlemmernes ejendom. Der er i øjeblikket en pæn samling hjemmebyggede vogne færdige, og flere er under arbejde tilligemed lokomotiver og motorvogne.

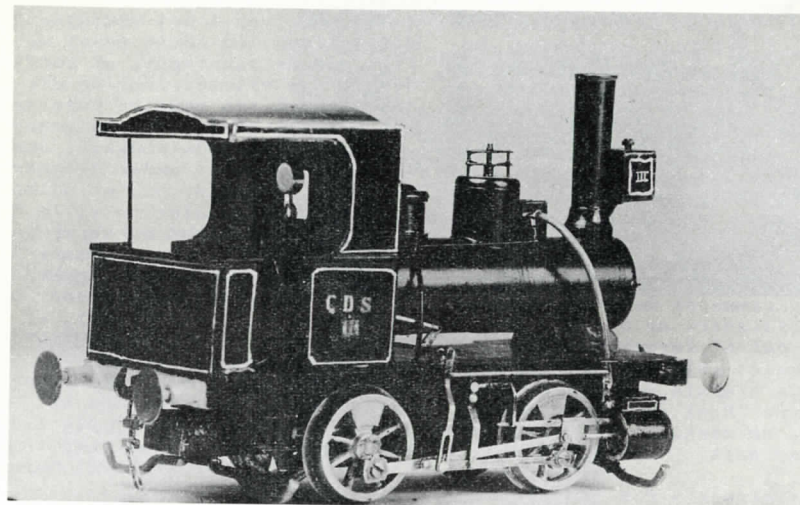
Kupéen i tilskuerrummet er venligst udlånt af DSB. Da rummet ikke har samme facon som kupéen, hvorfra vi har hentet inventaret, har vi været nødsaget til at give den et andet udseende, men vi syntes selv, at det smager lidt af "fut-tog".

Bemærk venligst NØDBREMSEN - et kraftigt ryk i håndtaget bringer os 1 krone nærmere vort mål, nemlig at blive ejer af hele kupéen.

Hele arbejdet på anlægget er opdelt i 4 etaper, hvoraf 1. etape omfatter færdigbygning af de 2 påbegyndte stationer, samt bygning af 1 hovedspor og 1 omløbsspor på privatbanestationen ventes tilendebragt i løbet af vinteren. Der vil til den tid kunne iværksættes kørsel på denne del af anlægget. Kørslen vil foregå efter køreplan, (fortsættes side 7)

MB-NYT

G. D. S. III



Det lille spor "0" lok er denne gang vist skråt bagfra.

(II. ARTIKEL)

Vi fortsætter denne gang med den lovede byggebeskrivelse til Slagelse-klubben's model i spor "0" af Gribskovbanen's lille loko nr. III. (for interesserede byggere kan det oplyses, at tegning i skala 0 følger i næste nr.)

Ved bygningen af så lille et lokomotiv i model er der flere særlige forhold at tage i betragtning. Først og fremmest må der skaffes en tilstrækkelig lille, men samtidig stærk motor. Her er anvendt en lille cylindrisk permomotor, der måler ca. 18 mm i diameter og er 30 mm lang. Motoren var tilstrækkelig lille til netop at kunne anbringes i kedlen. Den driver gennem et nylontandhjul en i maskinen langgaaen de aksel, der igen gennem snekkedrev (fra et gl. autospeedometer) driver bageste hjulaksel. Udvekslingsforholdene er 1/48, hvilket giver maskinen en hastighed af ca. 45 km/t med en rimelig belastning.

Kedlen, der er lavet af et messingrør, er - for at få den rigtige størrelse og for at give motoren mere ventilation - slidset op for nede.

Tandhjulsvudvekslingen er skjult af fyrboksen, og denne er i førerhuset udstyret med fyrdør, vandstandsglas og prøvehaner, samt manometer. For at give maskinen større vægt er pladsen mellem fyrboks og sidevæg udfyldt af blyklodser, ligesom den del af kedlen, som motoren ikke udfylder, er fyldt med blyhagl.

Skorsten, dome, røgkammerdør og cylinderendebunde er drejede. Førerhusets forplade er af messing med påloddede vinduesrammer. Sidevæggene, gavl og tag er af hvidblik. Pufferne, der ved denne maskine er særlige små støbte kurvepuffere, er lavet fjedrende, og trækkerogene er forsynede med "skruekoblinger". Hele modellen er opbygget på rammer udskåret af 2,0 mm messingplade og loddet sammen. Hjulene er

tildrejede af standardhjul, hvor-
 efter der er pålodet slag og ho-
 ved til anbringelse af driv- eller
 kobbeltap, og herefter er egerne
 savet ud med løvsav.

Gangtøjet er et helt kapitel for
 sig; - i hvert fald styringen, og
 da det ikke inden bygningen har væ-
 ret muligt af fremskaffe tegning,
 foto eller beskrivelse, der var
 egnet til at arbejde efter, må re-
 sultatet tages med et vist forbe-
 hold, - men udseendet er blevet
 udmærket. Samtlige driv, kobbel og
 gliderstænger er lavet af blød
 stålplade.

Maskinen er malet traditionelt
 som tidligere beskrevet i MB-NYT.
 Kedel og ramme er matsort, fører-
 hus og cylindere er blanke. Den
 øverste del af førerhuset indven-
 dig er malet gulbrunt, ganske som
 nuværende praksis ved DSB og pri-
 vatbanerne. Hjul og pufferplanker
 er røde, og maskinen iøvrigt staf-
 feret med gult.

(fortsættes).

S. Jørgensen - P.E. Jensen.

TKVJ

TROLDHEDE-KOLDING-VEJEN JERNBANE

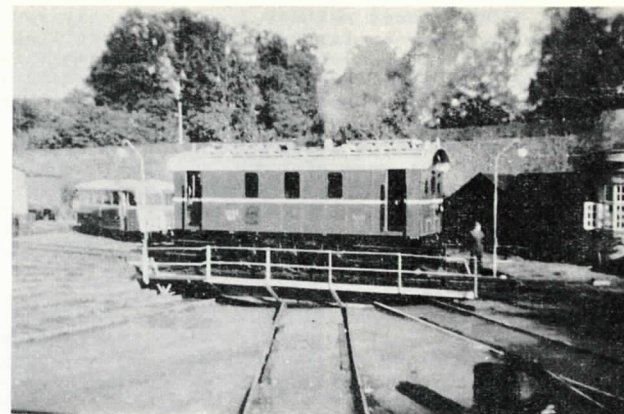
Troldhede-Kolding-Vej Jernbane
 A/S er bygget i henhold til lov om
 jernbaner af 27.Maj 1908 og åbne-
 des for almindelig trafik d.25.aug
 1917. Sidebanen Gesten-Vej er se-
 nere nedlagt og omdannet til busli-
 nie. Med sine 88km er banen Danmarks
 længste privatbane. Den er normal-
 sporet med 24,39kg skinner i hoved-
 sporet. (En strækning på 1,3km er
 dog forsynet med 32 kg og 0,3km er
 lagt med 22,5kg skinner). Sporene
 er lagt med svævende stød på grus-
 ballast.

Jeg skal i denne artikel ikke gå
 ind på alle de forhandlinger og de
 kommunalpolitiske tovtrækkerier,
 der fandt sted, inden banen åbne-
 des. Langt hellere vil jeg tage læ-
 serne med en tur ud ad banen, da
 den løber gennem en meget smuk og
 yderst afvekslende natur. Fra Kol-
 ding går banen først gennem rent
 østjysk landskab, som vi alle ken-
 der og holder af - kuperet og skov-

bevokset. Store jordarbejder, selv
 med vor tids målestok, måtte fore-
 tages, bl.a. i Kolding Skov umid-
 delbart udenfor Kolding station.
 Efterhånden aftager det skovmassi-
 ge og går over i det vidtsynende
 Midtjylland med sorte moser og dej-
 lige grønne plantager, et sandt el-
 dorado for vildtet. Her og der mø-
 der blikket små venlige huse og
 kønne bøndergårde. Videre gennem
 det udstrakte hedelandskab, som er
 ualmindelig skønt under blomstrin-
 gen. Jeg er sikker på, at udlændin-
 ge fra for eks. Alperne ville beta-
 ges af dette skønne og særprægede
 landskab. Inden banen ender i Trold
 hede, passerer man Omme og Skjern
 Å; - er man foruden jernbaner også
 interesseret i lystfiskeri, er der
 mange gode stoder i disse fiskeri-
 ge vandløb. Banen arrangerer forøv-
 rigt specielle ture, når lyngen er
 i blomst, og sene naturre til Staus-
 hede, hvor man under kyndig ledelse
 kan glæde sig over det rige fugle-
 liv, som udfolder sig frit herude i
 Guds frie natur.

Da jeg besøgte banen, var sæsonen
 for Lyng- og fugleture desværre for-
 bi, men hr. Magnussen, som er værk-
 mester for remiserne i Kolding,
 gjorde mig den glæde at tage mig
 med på et grustog. Jeg skal ikke
 undlade her at nævne den store ven-
 lighed, jeg blev modtaget med både
 af banens ledelse, hr. Magnussen og
 af banens øvrige personale. Jeg var
 imponeret over den fine orden, der
 herskede for eks. på værkstederne.
 Et sted blev skinnebushjul afdrej-
 et, et andet sted var man i færd
 med at revidere en Q-vogn, et tre-
 die sted fik en godsvogn udskiftet
 et støttestolpe o.s.v. Til trods
 for disse og andre stedfindende ar-
 bejder, var der ikke noget rod.
 Jeg nævner dette, fordi det siger
 noget om de mennesker, der arbej-
 der her og dermed om kvaliteten
 af det arbejde, der udføres. I o-
 verensstemmelse hermed var for eks.
 velpudsede, såvel som personalet.
 Efter gennemgang af remiserne, bli-
 ver M4, som skulle fremføre grus-
 toget, kørt ud, tanket op og på-
 fyldt sand (det var jo et grustog!)
 M4 er betegnelsen for et Frichs
 dieselel. lok type 626C; 6-cylind-
 ret m. 260mm boring m. 3 banemoto-

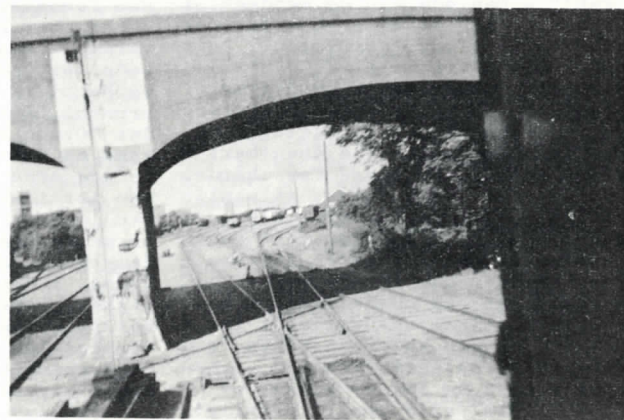
MB-NYT



M 4 på drejeski-
 ven ved remisean-
 lægget i Kolding.



Undervejs
 med
 grustoget



Ved indkørslen
 til
 Grindsted station

MB-NYT

tører a 150hk. Loket skinner i efterårssolen efter en tilbundsgående reparation på eget værksted, og hvorunder hele loket blev skilt ad i småstykker. Vi tilkobler en to-akslet personvogn (C 21) med åbne endeperroner og derpå 8 TD-vogne - DSB-vogne med 12t grus på hver.

Hele toget køres ind på Koldings station, hvor loket kobles til ved vognstammens modsatte ende, således at personvognen - som bremsevogn - er bagest. Bremserne prøves og vi kører. Det går langsomt. Dels har vi en samlet vognvægt inklusive last på ca. 190t, og dels stiger banen stærkt og til og med er kurverne små. Netop her, hvor banen går ind i Kolding Skov, er det tydeligt, at skinnesliddet er ikke så ringe endda. Nå, havde jeg haft travlt, kunne jeg have kørt med et af de rappe skinnestubstog, som kører til Troldhede på to timer godt og vel - men her er tid til at nyde det smukke sensommerlandskab.

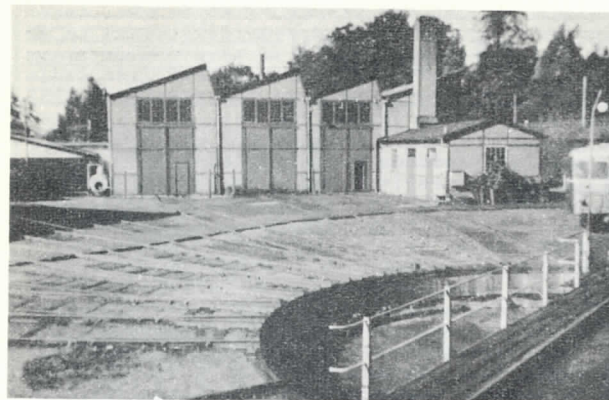
Længere ude ophører stigningen - og kurverne, og farten øges. Undervejs tager vi et par banearbejdere om bord. I GESTEN, hvor vi krydser en modgående skinnestub, får vi de sidste folk på, således at der nu er to mand på hver vogn. Vi forlader Gesten, og medens vi kører videre, skovles gruset ud i vognsiderne, så der dannes en gang midt i vognen. Da jeg så ud over vognstammen, fik jeg uvilkårligt denne noget barnligt, fantasifulde tanke: "Nu mangler vi bare et indianerangreb!" - Den øde egn og mændene i ternede, åbentstående skjorter, der stod og skovlede "jordvolde", gav noget af et fortættet WILD WEST sceneri. Stemningen blev desværre brudt, da vi i det samme passerede en vejoverskærings klokkelarm. Nå, men selv om indianerne åbenbart i denne omgang var bange for hårde, skovlbredde, jyske næver, så skulle gruset jo lægges. Siderne blev da slået ned, og i langsom fart under ledelse af baneformanden i Bække - (jeg skylder ham en øl, men til gengæld har jeg udødeliggjort ham i denne artikel) blev gruset læs - set af. Senere kører en slags "radrenser" - fra eget værksted - hen over sporet og lægger gruset på plads i den rette profil. Iøvrigt

konstaterede jeg nu som senere, at sporet ligger særdeles fint og også jævnt. Efter at grusningen vel er overstået, kører vi frem til nærmeste station for "at vende".

her får vi imidlertid ordre til at køre til Grindsted st., hvor vi skal hente 4 vogne med kvæg. Vognene kobles fra, og i rask fart kører vi til Grindsted, som vi uden ophold forlader med kvæget, der er bestemt for exportmarkedet i Kolding. På tilbagevejen får vi den oprindelige vognstamme på, og så går det mod Kolding igen.

Bortset fra dette grustog og enkelte godstog, omfatter driften på banen hovedsageligt persontrafik m. 8-10 tog daglig i hver retning.

I sin tid, da heden blev opdyrket og landejendomme oprettet, gik der store mængder transport, cirka 9000 tons årligt, ja et enkelt år endog 19000 tons til disse sandede og magre egne. Banen har her haft sin meget betydningsfulde andel i kultiveringsarbejdet herude. Både under 1. og 2.verdenskrig kørtes i store mængder af tørv; omkring en trediedel af de tørv, der under 1. verdenskrig blev produceret her i landet, opgravedes herude. I tidsrummet 1917-1926 kørtes 72.685 læs tørv, svarende til 749.556 t, hvoraf de 475.310 t naturligt nok stammer fra perioden 1917-21, hvor der var en katastrofal mangel på udenlandsk brændsel. Den omtrentlige værdi af denne uhyre mængde tørv udgjorde ca. 22,3 millioner kroner. Man forbavses faktisk over, at denne egn har kunnet afgive så store værdier. Under 2.verdenskrig blussede tørveproduktionen atter op, og samtidig begyndte brydningen af brunkul. I 1941-1942 transporteredes 70.000 t tørv og 41.000 t kul, koks og brunkul, hvoraf sidstnævnte udgjorde langt størsteparten. - Man tør ikke tænke på, hvordan man skulle have transporteret disse enorme mængder brændsel uden Troldhedebanen. Dens eksistens har således, i den korte tid, banen har virket, været samfundet til uvurderlig nytte. Først og fremmest i forbindelse med kultivering af uopdyrkede hedestrækninger, som da kunne videreføres og praktisk taget fuldendes. Den har således med-



Remise og værksteder i Kolding.

tører à 150hk. Loket skinner i efterårssolen efter en tilbundsgående reparation på eget værksted, hvor hele loket blev skilt i småstykker. Vi tilkobler en 2-akslet personvogn (C21) med åbne endeperroner og derpå otte TD-vogne (DSB) med 12 tons grus på hver; hele toget køres ind på Kolding station, hvor loket kobles til vognstammens modsatte ende, således at personvognen - som bremsevogn er bagest. (Artiklen må desværre afbrydes her - og resten af køreturen vil De så få næste gang).

F. Stenderup

HO 56

(fortsat fra side 2)

og en sådan er udarbejdet for hele anlægget. Køreplanskørsel vil i det hele taget være den røde tråd, der vil gå igennem alt arbejde i klubben. Meningen med opbygningen af et så stort anlæg er jo netop, at der er muligheder for denne gren af hobbyen.

Klubben har lige bestilt telefoner, således at samtlige stationer kan komme i forbindelse med en kommandocentral, hvor eventuelle forsinkelser m.m. kan registreres. Hver station bliver ledet af en stationsforstander, de større tillige af en chef for maskinafdelingen (remise) og muligvis også en til at lede godsekspeditionen. Stationsforstanderen får til opgave at dirigere sporskifter og signaler. Der bliver særskilt af-

deling for lokførere, og disse kører efter signaler (CAP-KONTROL).

Belysningen på anlægget foregår fra lamper i loftet, og disse kan afdæmpes således, at "modeldøgnet" fremkommer med den rette belysning.

Kontrolpulten er et kapitel for sig. På den kan signaler og togvej stilles, samtidig med indstillingen lyser den knap, der er blevet trykket på, således at man hele tiden kan se togvejen gennem stationen, samt hvad de forskellige signaler viser.

Klubben har i dag 10 aktive medlemmer og 5 aspiranter. Det er maksimum af, hvad klubben kan tage af hensyn til pladsforholdene. I gennem nogen tid har vi haft forespørgsler om optagelse som medlem, men vi må desværre sige nej, men for dem, som gerne vil følge klubbens arbejde, kan der optages passive medlemmer.

Som passivt medlem har man ret til et månedligt besøg på en af klubbens fastsat aften; man bliver holdt orienteret, og hvilke idéer klubben er beskæftiget med, kan komme med på de ture, som klubben arrangerer og har endelig første ret til optagelse som aktivt medlem, såfremt en af disse, af en eller anden grund udmelder sig.

Iøvrigt er klubbens medlemmer altid glade for at besvare spørgsmål, der falder indenfor klubbens rammer.

Venlig hilsen

"H.O. 56"

NYT fra NÆR og FJERN

Den helt rigtige —



modelbaneånd besjæler de to travlt optagne herrer på billedet til venstre. De er også medlemmer af BDEF der nu varetager både jernbaneentusiaster og modelbanebyggerinteresser i Vesttyskland. En læge og en præst — ja, forskellige livsstillinger er nemme at forene over en fælles hobby.

Også DB (se billedet til højre) er



NYLDRETID - (Fra "Tren Miniatura")

plaget af tilfygning af sporskifterne, når vinteren sætter ind, og på de store stationer holder det mange mand i arbejde, for at trafikken kan afvikles uden alt for store forsinkelser. Man har forsøgt med elektrisk opvarmning af sporskifterne, men de fleste steder er den gammeldags kost endnu det mest effektive.

Det går tilbage for dampen!

I Tyskland, som så mange andre steder i Verden, er dampdriften på retur, — hvad enten man synes om denne udvikling eller ej, så er det en kendsgerning, som ikke kan skjules. I løbet af 1958 er Vesttyskland beholdning af damploko yderligere formindsket, og det antal togkilometer, som er damptrukket i sidste år, er faldet fra 90% til 67,4%, en betydelig reduction indenfor bare eet kalenderår. Det er de elektriske lokomotiver og diesellokene, som gradvis, men sikkert overtager kørslen.

ITALIENSK ELEGANCE

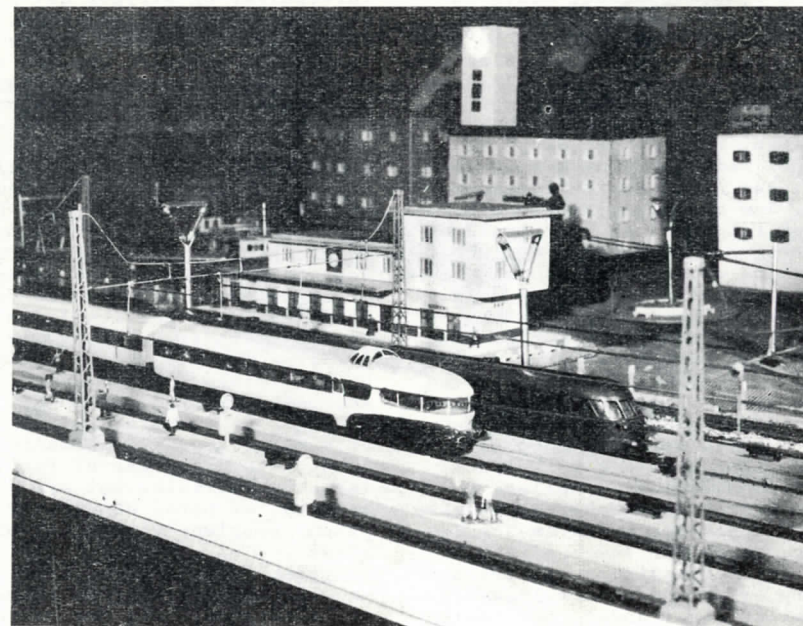
På billedet nederst på denne side ses et hypermoderne italiensk modelbaneanlæg med de karakteristiske italienske lyntog, som populært sagt kører mere end stærkt. Bemærk også de moderne "lysstofarmaturer" på perronerne, og bygningerne må vel også kunne siges at være moderne. (HO-Rivarossi)

Industrinyt

POCHER

det italienske HO-firma har fornylig sendt endnu flere europæiske vogne på markedet, hvoriblandt den her afbildede svenske godsvogn, som er i dette firma's vanlige kvalitetsudførelse — men har vi ikke snart lov til at formode at der kommer en DANSK vogn fra

(fortsættes side 16)



Hvad har De lavet Deres landskab af? Det er vel næsten et stående spørgsmål hos mange modelbanekolleger, og det er forbavsende så lidt, der er skrevet om dette emne i vort blad MODELBANENYT. Det skulle være morsomt at høre om Deres "opskrift". Jeg vil her give nogle tips om, hvorledes det kan gøres, både billigt og let.

Gips er et meget anvendt materiale, men det har den ulempe, at det revner. Gøteborgs Modelljärnvägssällskap er kommet frem til et materiale, som består af 7 dele gips, 3 dele talkum og 1 del dekstrin, og dette røres godt sammen, inden De blander det med vand.

Til den modelbanekolleger, som er bange for, at dekstrinen skal mugne, kan jeg anbefale, at han kommer en aspirinpille i til 1 å 2kg af blandingen, om nu bakterierne kan leve af gips og talkum. Jeg kan nævne, at de, som har anvendt dekstrin som bindemiddel i papirvand & landskabsmasse, desværre har fået landskabet ødelagt af mug. Jeg vil lige sige, at De sidenhen skal bruge celluloselak (nitrolak) til at male med; altså er faren minimal.

Hvordan De skal forme Deres landskab, behøver jeg næppe at gå ind på. Model & Hobby har et løslad, som giver Dem de fornødne tips. Jeg vil dog gøre Dem opmærksom på følgende: et bjerglandskab i Østrig eller Tyskland er ikke det samme som et bjerglandskab i Sverige. Medens bjergene i Østrig og Tyskland har skarpe kanter, er disse her i Sverige afrundede, og særlig her på vestkysten.

Endvidere, hvis De skal have en tunnel, så byg en tunnel helt igennem, ikke bare en tunnelindgang - og så ser man ind i et hul. Og lav ikke et bjerg bare for at få en tunnel; lav da hellere en bakke med en gennemskæring. Bakken kan da beplantes med gran- og løvtræer, og De får samme effekt, d. v.s. toget forsvinder en kort tid.

Hvis De anvender terrainskabeloner eller noget andet, bør De lægge et gazestof eller endnu bedre Stuka (Model & Hobby). De kan og

så bruge Rom's gipsgaze (avertér den her i bladet! (forf. anm.)). Og nu laver De den forud omtalte blanding, ikke for tyk og ikke for tynd. Men lav ikke for store portioner ad gangen, da det tørrer ret hurtigt. Nuder De ikke bundet til de nævnte forhold, og kom hellere lidt for meget dekstrin i end for lidt. Indenlandskabsmassen tørrer helt, former De med en kniv bjergfremspring, kløfter og lignende. Det er nemt at skrabe overflødig masse bort. Når det er helt tørt, kan De roligt bore i det, uden at det går i stykker.

Så skal det hele males. De stryger det hele over med en klar celluloselak (nitrolak), ikke for tykt. Hos farvehandleren har De købt farvepulver, tørfarver, siger håndværkeren, og acetone. Vær forsigtig med valg af farver, for eksempel grøn skal være snavset grøn farve. De dypper penslen i acetone og farvepulver og stryger det på. Acetonen opløser nitrolakken, og farvepulveret blander sig med nitrolakken. Acetonen har den fordel, at den fordampes hurtigt og tager glansen fra nitrolakken.

Bjerget males på følgende måde: Acetone og sort farve; vask godt med acetone og tag en blød klud og tør henover det malede sted. For at hæve effekten, tager De lidt brun farve og acetone og stryger forsigtigt lidt hist og her. Jeg vil råde Dem til at gå hen på et rejsebureau og få nogle rejsebrochurer med farvebilleder, så De får et indtryk, af hvorledes farverne fordeles på et bjerg, men husk at disse farvebilleder er ret skarpe i farverne.

Bygger De i skala H0, ser det ofte bedre ud, hvis De maler græs, end hvis De anvender et for tykt lag strømateriale. Det ser jo ikke godt ud, at Deres H0-figurer står på en græsplæne i græs til midt på livet.

Bygger De selv Deres huse, kan man sagtens male dem på samme måde; særlig da, hvis det drejer sig om træbygninger som lader, sommerhuse og arbejdsstuer.

LONG

har villet ønske sine kunder et godt nytår på en festlig måde med udsendelsen af to nye vogne, nemlig en Carlsberg og en Tuborgvogn. En ølvogn er jo velset de fleste steder (måske lige med undtagelse af visse sogne i Vestjylland) og på en modelbane, er den et velkomment supplement til vognparken. Vognene fremviser LONG's kendte naturtro detailrigdom og er iøvrigt opbygget med metalundervogn med hjulsæt i pinollejer (2- eller 3-skinne drift), medens selve vognkassen er plastikstøbt. Undervognen er sort, vognsiderne hvide og taget gråt, medens navnene TUBORG og CARLSBERG står i henholdsvis rødt og grønt. Koblingerne er NEM type A, d. v. s. samme som for eksempel Märklin's.

Prisen på vognene er overkommelig, men desværre er der den skavank ved køretøjerne, at der ikke er noget øl i disse, hvilket er meget beklageligt, men det må altså den enkelte selv prøve at skaffe.

Iøvrigt skal nævnes den nye og

fikse salgskarton, som vognene leveres i. Den er både pæn og hensigtsmæssig med sit gennemsigtige plastikvindue.

Og så har LONG opfyldt et længe næret ønske hos den hastigt voksende skare af 2-skinne/jævnstrøm tilhængere blandt modelbanefolkene. Som det vil være de fleste bekendt, har LONG jo allerede i længere tid leveret vogne for BÅDE 2- og 3-skinne, men nu har man taget konsekvensen og kan fra nu af levere også MY-loket for 2-skinne/jævnstrøm, - og prisen er uændret. Der kan også leveres den løse motor med permanent magnet, ligesom magneten kan leveres alene. Dette sidste har især betydning for de mange, der bygger lokomotiver selv, da der er god anvendelse for en stærk motor som LONG's for jævnstrøm. Eksperimenter vist, at den er så stærk, at den til en vis grænse med udmærket resultat kan anvendes også for større sporvidder som for eksempel spor S og O. Dette sidste er absolut af stor betydning.

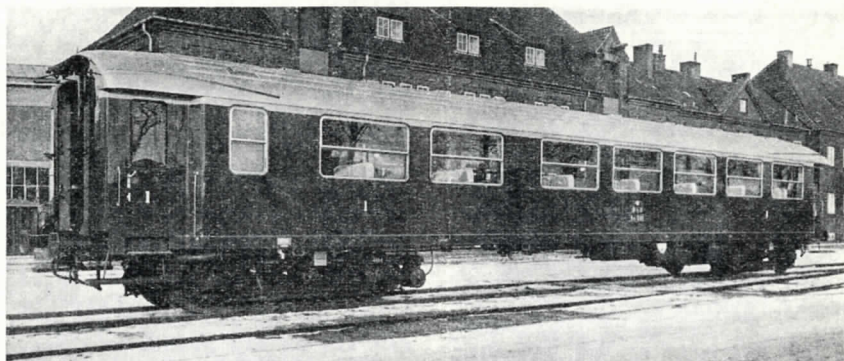
Til slut skal blot nævnes, at de omtalte nyheder alle nu er fremme.



LONG's nye ølvogne og salgskarton.



DSB's litra AL



Litra AL nr. 341 - 350

Med litra AL har de nye linier i personvognsmoden holdt deres indtog i Danmark. De ti vogne, der leveredes i foråret 1958 og siden har været i drift på Nord- og Kyst banen, adskiller sig på væsentlige punkter fra de kendte stålvogne, uden at man dog kan tale om et afgørende brud på de 25-årige personvognstraditioner.

Hos den rejsende er det vel i første række de stil- og vendbare flyvemaskinstole og de store vinduer, der falder i øjnene, medens modelbyggeren vil lægge mærke til en række detaljer, som giver AL'erne deres specielle karakter og adskiller dem fra f. eks. AC-vognene.

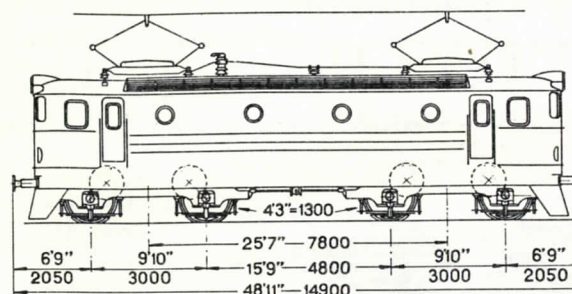
Vognsiden domineres af vinduerne med deres brede indfatninger af aluminiumsprofiler. På tegningen angiver den yderste tykke streg gummitætningen mellem vognside og ramme. Vinduesåbningerne, der især er højere og har større afrundingsradius i hjørnerne, end det er tilfældet på de "gamle" stålvogne, skæres ud efter inderkanten af gummilisten, og denne markeres efter vognens maling med en tuschstreng.

Den nederste del af vinduerne har dobbeltglas og ligger som sædvanlig forsænket 4-5 cm, mens glasset i den øverste bevægelige del næsten flugter med vognsiden. I model må man indlægge tilpassede plexiglasstykker af samme tykkelse som vognsiden.

Vinduerne bevægelige del bærer forneden en svær aluminiumsliste med halvrundt tværsnit. Denne liste, der står et par cm ud fra siden, er meget dominerende og må i model markeres med en pålimet kartonstrimmel, mens vinduesrammerne iøvrigt blot males med aluminiumsbronze, dels på vinduesglassene før disses indsættelse, dels på kanten af vinduesåbningerne.

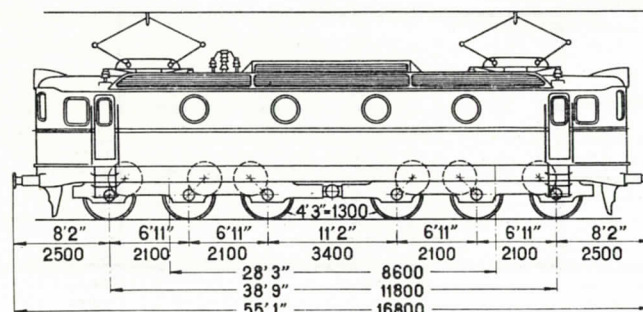
Den sædvanlige forstærkningsliste under vinduerne mangler på AL-vognene, på nær en bid i hver ende til anslag for dørene.

Endeperronerne er gjort ca. 25cm bredere og spidser til mod enderne ligesom på de gamle ryttervogne. Det er derved blevet nødvendigt at forsyne vognbunden med en udskæring til det øverste trin. Gavldørene og harmonikaerne er af den sædvanlige udførelse, mens taget og den del af gavlen, som ligger udenfor de lodrette profiljern, er ført ud i flugt med disses overkant. Har-



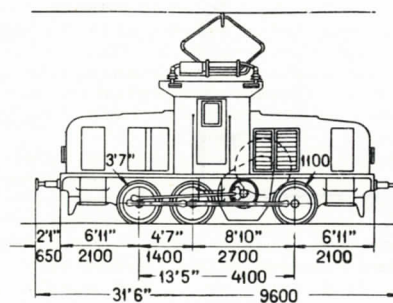
litra Bt

$$17,9 + 17,9 + 17,9 + 17,9 = 71,6 \text{ ton}$$



litra Ma

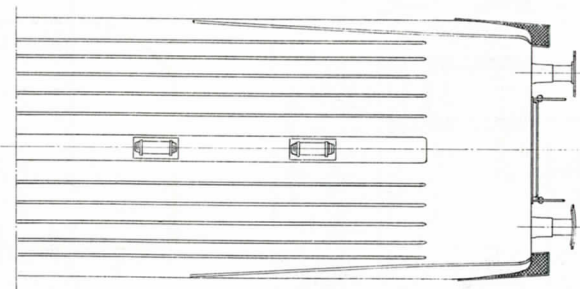
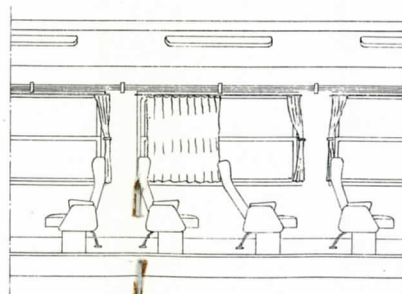
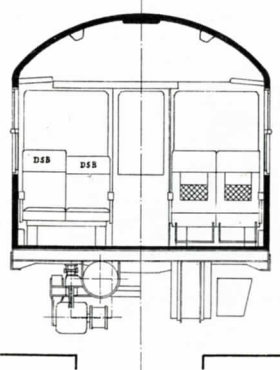
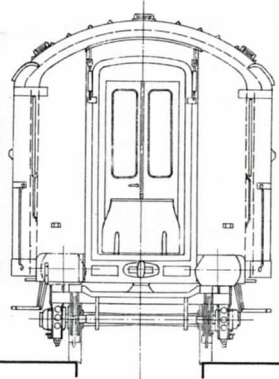
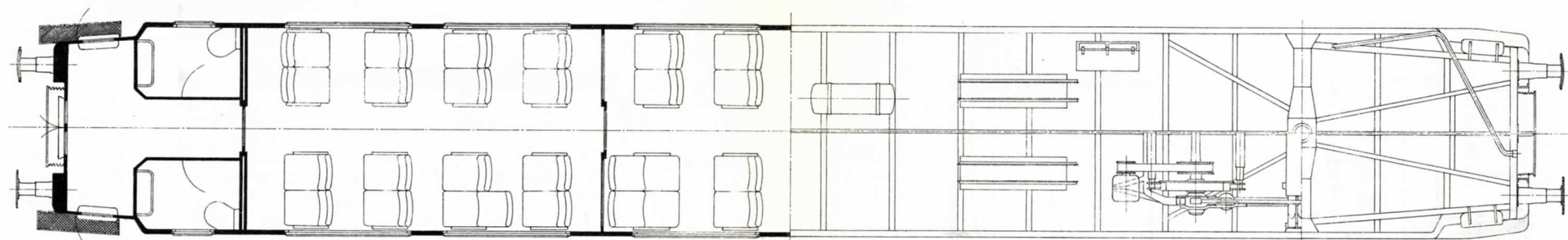
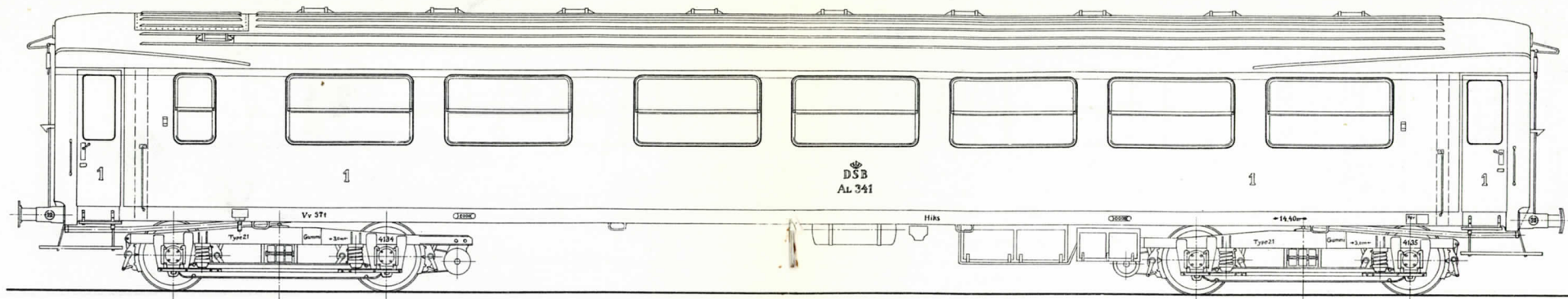
$$17,5 + 17,5 + 17,5 + 17,5 + 17,5 = 105 \text{ ton}$$



litra Ub

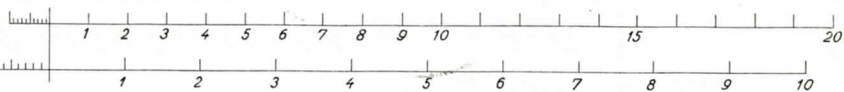
$$15,8 + 15,8 + 15,8 = 47,4 \text{ ton}$$

For yderligere specifikationer, se artiklen på siderne 20 til 24.



1:45

1:87

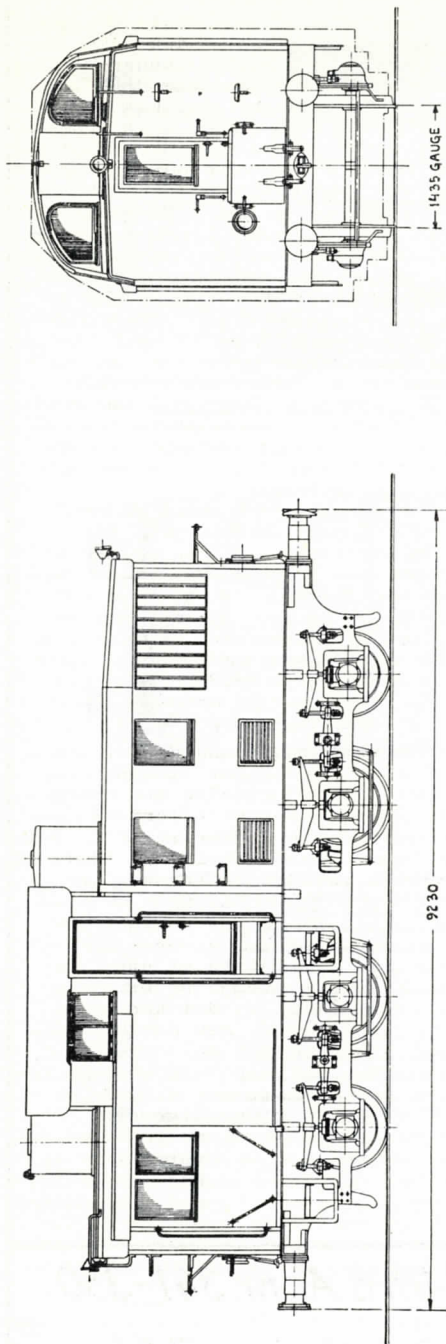


DSB's 1. kl.-vogn litra AL nr. 341-350

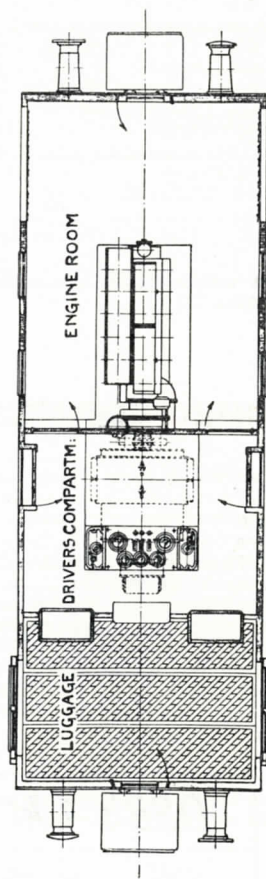
1:87 spor HO

16-1-59

Jh. Nielsen



K.S.B. (Slangerupbanen) - 200hk. dieselelektrisk loko, litra M2, bygget til strækningen København Farum. Tegningen er i målestok HO (1:87)



monikaerne kommer derved til at ligge i en grube i gavlene. Taget spidser svagt til i enderne, og kanterne mellem tag og gavl og mellem gavl og vognside er afrundede.

AL er forsynet med den sidste udgave af DSB's 3 m stålbugie, som også kører under de nyeste CC-vogne. De ny bogietype adskiller sig fra de tidligere dels ved en række forenklinger og pladsbesparende småændringer, dels ved at være forsynet med gummiindlæg, bl.a. under bladfjedrene, hvilket kendetegnes ved et gult felt på bogierammen med påskriften: Gummi. På afstand - og i model - lægger man mest mærke til dynamoerne, som er flyttet fra vognbunden ned til et par udliggere på bogien.

Med hensyn til malingen skal til slut blot mindes om den jo nu obligatoriske 10 cm brede gule stribe over vinduerne, som tilkendegiver I.klasse. Måske på grund af de kraftige vinduer skænker den AL-vognene mindre end de andre vogne. Taget er aluminiumsfarvet - efter kort tids drift dog brunrødt. I.N.

P.S. En kort omtale af AL-vognen med flere billeder af den indre har været offentliggjort i nr.2/58 af MODELBANENYT.

red.

Slangerupbanen

dukker til stadighed op i vore breve fra læserne. En har fundet et par billeder frem, en anden har fået oplysning om den i MB-NYT omtalte Dc 75, som vi bragte en tegning af, og hvor vi var i tvivl om visse detaljer var korrekte. Således skriver bl.a. Hr. JØRSS til os og giver en mængde værdifulde oplysninger om den nævnte vogn. De vil til sin tid komme læserne til gode, bl.a. i form af en revideret tegning af den nævnte vogn, som - oplyser hr. Jørss - var KSB's eneste af den type.

Hr. Niels Christensen sendte os i sin tid en del materiale samt

en tegning af M4-dieselloket, men da det viste sig, at den ikke kunne være helt korrekt, kunne vi ikke sætte den i bladet. Via DTB fik vi imidlertid omsider fremskaffet originale tegninger, og hosstående ses resultatet (skala HO). Fotos af det her viste dieselloko har det egentlig ikke manglet på, men ALLE læder desværre en del tilbage at ønske, hvad billedkvaliteten angår. De er næsten alle for mørke og/eller giver ikke detaljerne tydelig nok. På næste side ses et par af de bedre, taget af hr. Freddie Waceli Andersen, hvem vi også takker for hans store interesse for vort blad.

Hr. Kirchhof Jørgensen har også tegnet et af diesellokene fra KSB og giver iøvrigt følgende oplysninger, der vist i det store og hele er korrekte:

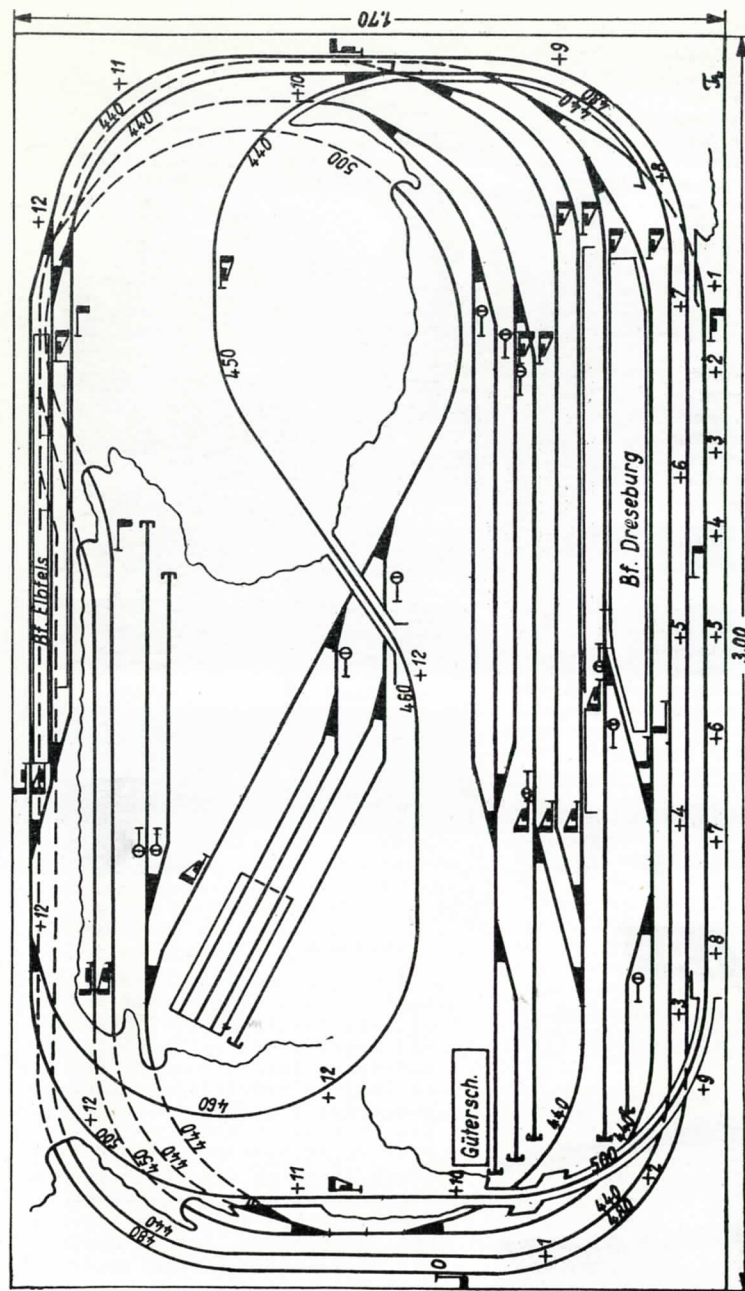
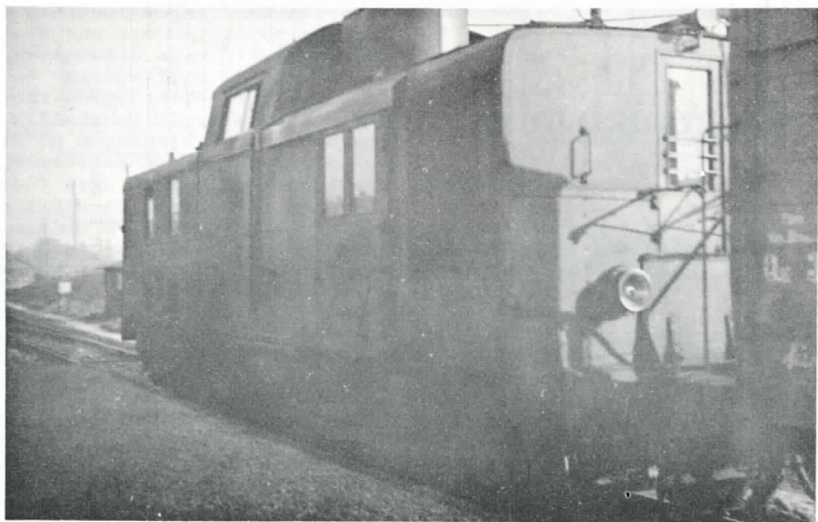
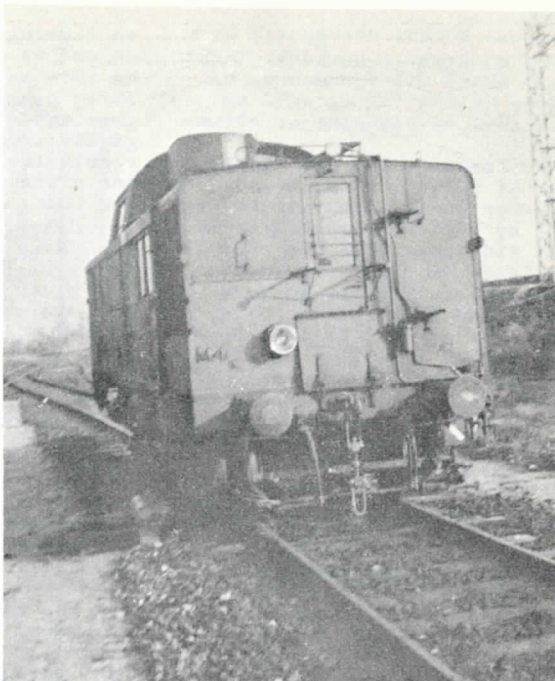
Slangerupbanens "prærielokos". B&W byggede 1930 2 stk. M1 & 2 200hk dieselelektriske l-Bo-l lokomotiver. Vognkasserne blev bygget hos Skandia. De har kun eet førerrum, som er anbragt nær ved midten af lokomotivet og rager op over motorhuset med udsyn i begge retninger. Lokomotivet vejer 38t. Mellem 1931 og 33 byggedes M3 og M4 på 300hk og 49t.

Men også andet end det rullende materiel har fanget læsernes interesse i forbindelse med Slangerupbanen, siden vi offentliggjorde vor første artikelserie om denne bane i nr.6-7-8/1958; i flere af brevene omtales de forskellige stationer og betjeningen på disse og sporplaner af de forskellige stationsanlæg har vi også fået.

Det er imidlertid et stort materiale at gennemgå og bringe i en sådan form, at det kan serveres for læserne, men der kan sikkert blive en hel del artikler i fremtiden med både billeder og fotos, og med læsernes tilladelse vil vi gerne offentliggøre de af brevene, som vi kunne tænke os ville interessere en større kreds og måske derigennem kunne give anledning til at yderligere oplysninger af den ene eller anden art ville dukke op. Banen eksisterer jo endnu, selvom den er blevet "amputeret".

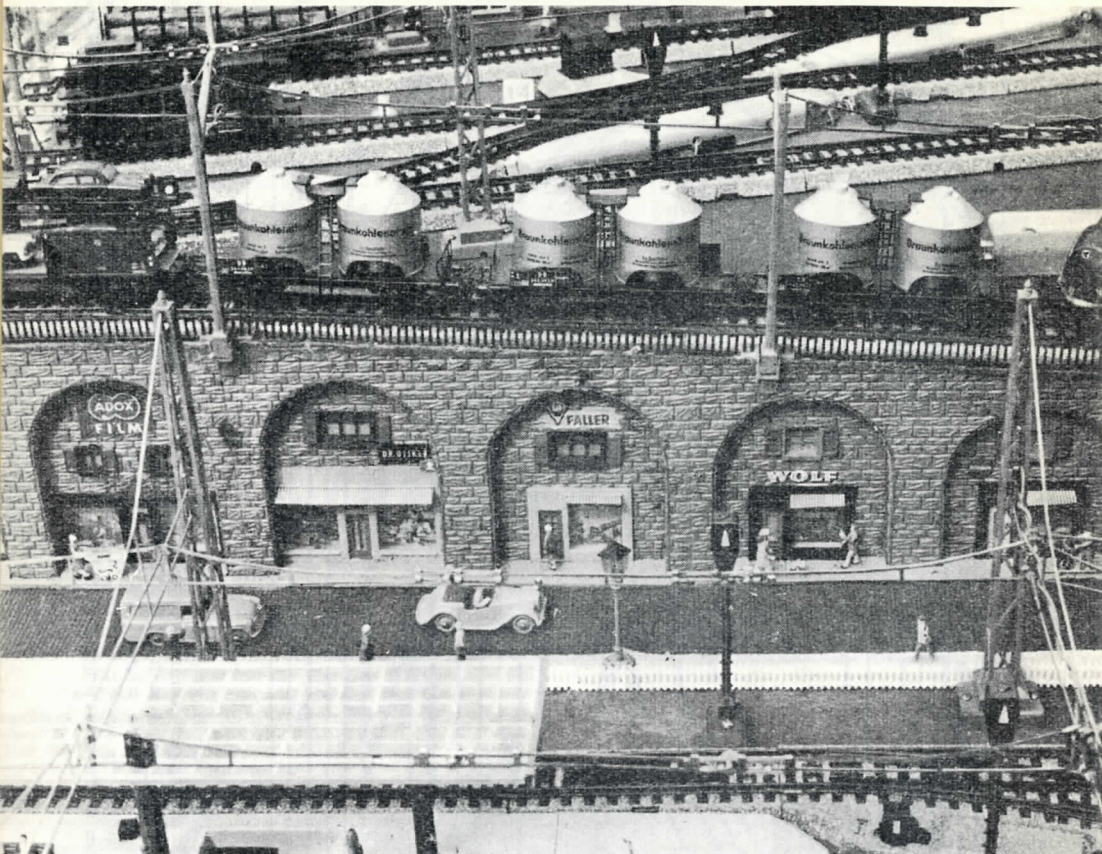
Hvad vi her har vist vore læsere er som allerede nævnt kun lidt spredte glimt fra den forkætrede bane, da der jo tidligere her bladet har været en sammenhængende artikel om den, men at en særlig interesse er til stede hos vore læsere, viser de mange læserbreve, vi har fået, og som vi efter bedste evne vil søge at besvare her i bladet.

Og til slut endnu et par billeder af KSB's litra M4, som det jo desværre ikke længer er muligt at fotografere, da den er hugget op. Skulle DE eventuelt ligge inde med bedre billeder end de her viste, så skriv til os. - Og det gælder naturligvis også, hvis De har andre ting af interesse for læserne. (red.)



DER MODELLEISENBAHNER I 1959

EN LANG VEG på cirka 3 m vil være god at have, hvis man ville bygge dette ret store HO-anlæg. Det kunne da muligvis arrangeres, så anlægget kunne klappes op langs et hængsel ved væggen, og såfremt undersiden af anlægget blev beklædt, kunne man rimeligvis opnå, at stuens udseende, når anlægget ikke var i brug, ikke blev generet alt for meget. En anden løsning ved store anlæg, som også er praktiseret, er at hejse hele pladen op under loftet i svære trisser. Det lyder voldsomt, men det er en langt bedre løsning end man i første omgang skulle tro, - og så er anlægget altid "køreklart".



VOLLMER

INDUSTRINYT (fortsat fra side 9)
et af de mange udenlandske firmaer.



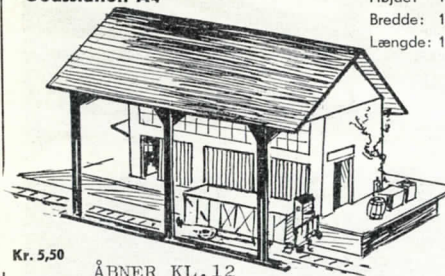
VOLLMER

som laver modeltilbehør i HO i Vesttyskland er langsomt med til at lære danske købere, hvad det vil sige, at få en virkelig god modelting mellem hænder, som dog er fabriksfremstillet. De mange udmærkede byggesæt til bygninger, broer, m.m. er nemme at arbejde med, og resultaterne lader ikke vente længe på sig. Betragter man stendæmningen på ovenstående billede, vil man se, at det er Vollmer mur-plastik, der er anvendt med en virkelig forbløffende effekt.

Godsstaten A4

Højde: 100 mm
Bredde: 130 "
Længde: 190 "

Priser modeller.



Kr. 5,50

ÅBNER KL. 12

MODEL & HOBBY

LØVSTRÆDE 2 (ved Købmagergades posthus) KØBENHAVN K.

Telf. Byen 3010 . Postkonto 735 21

6 får, 1 hyrde, 1 hund
6 hjorte

6 stk. stationspersonel
6 stk. rejsende
6 stk. arbejdere
6 stk. siddende damer og herrer
6 stk. badegæster I
6 stk. badegæster II
5 stk. heste og 1 føl
5 stk. køer og 1 kalv
4 stk. geder og 4 grise

	udsalg pr. sortiment incl. afg.	udsalg pr. stk. incl. afg.
12 mælkejungere	7,25	1,25
byggesæt, telefonkiosk m/ dør og ruder etc.	7,25	1,25
færdig telefonkiosk m/ dør og ruder etc.	3,25	1,25
byggesæt cementsilo	4,85	1,25
færdig cementsilo	6,50	0,95
robåd m/ årer og rør	1,50	pr. pose 1,25

AMJK

ved hr. Herluf Jensen har sendt os nedenstående artikel om harmonikaforbindelser, som vi giver videre til vore læsere, som denne gang blot skal være tålmodige:

FREMSTILLING AF HARMONIKAFORBINDELSER TIL MODELVOGNE I SPOR 0

Harmonikaforbindelsen består af 2 dele:

a. Rammen, der laves af 1 mm messingplade og forsynes med hul og tap efter tegningen, og
b. selve bælg, hvis fremstilling her beskrives nærmere.
Materiale: Vokspapir af den slags, der anvendes til plisserede lampeskærme, har vist sig velegnet m.h.t. at holde formen og bevare en vis fjederkraft. Den færdige bælg kan dog vanskeligt farves tilfredsstillende. Da det er lettere at foretage tilridningen på et større stykke papir, klippes de enkelte bælg først ud, når tilridningen er foretaget.

Pkt.1. Optegn bælgens udfoldet - på begge sider af papiret (små gennemstik).

Pkt.2. Opmærk foldekanternes 2,5 mm's mellemrum og bestem hjørnerne med de to par tværstreger.

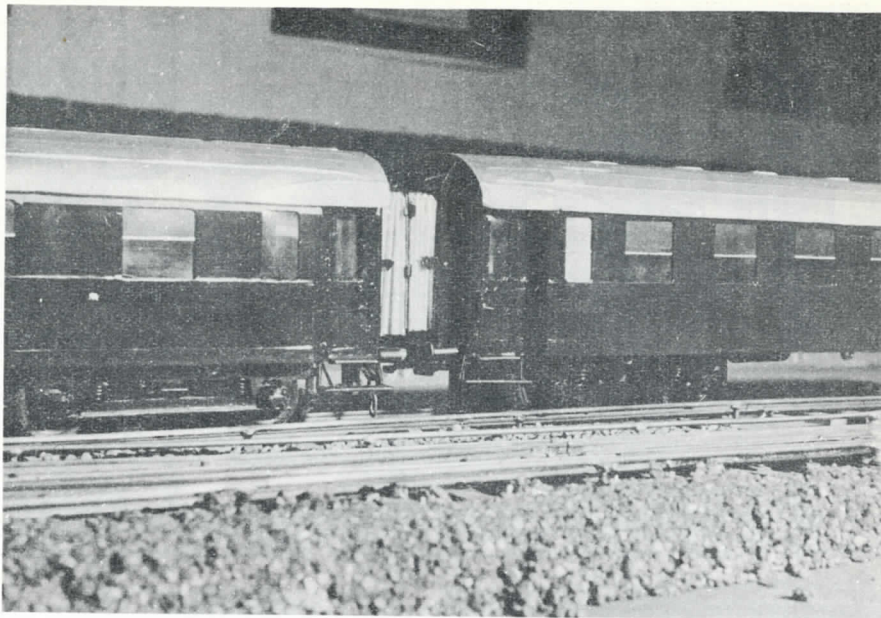
Pkt.3. Rids med en nål de kanter på oversiden (el. ydersiden), der er tegnet med fuldt optrukket streg, også zig-zaglinien i hjørnerne.

Pkt.4. Vend papiret og rids der efter på undersiden kun de streger, der på tegningen er punkteret. Bemærk at sider og overkant på bælgens er omvendt ridsede. Pas under ridsningen på, at papiret ikke flosser.

Pkt.5. Klip den færdigt ridsede bælg ud og bøj med fingrene papiret tilbage, så hver enkelt ridse åbnes, hvilket falder naturligt, - først alle ridser til den ene side, så alle de mellemliggende til den anden side. På på ikke at tilføje hjørnerne overlast. Bøj også folderne i bælgens overside på trods af, at de her er modsat rettede sidernes folder. (Forsigtighed!).

Pkt.6. Påbegynd nu sammenfoldningen af bælgens i den ene nederste kant, og anlæg samtidig bælgens vinkler. Ganske af sig selv finder harmonikaen nu sin form. Klem den forsigtigt helt sammen.

Pkt.7. Bælgens limes nu fast til rammen, og siden limes den færdige harmonika fast til vognlavlen. Påse, at rammens underkant kan passere frit over pufferpladerne.



Bærefjedrene fra de karakteristiske bærebøjler på vognlavlen har vist sig at være hindrende for bælgens bevægelser under kørsel i kurver. De (men ikke bøjlerne!) bør undlades, især da bælgen er stiv nok i sig selv. De to øren foroven på rammen, der havde til opgave at bære disse fjedre, er da også for såvidt overflødige. Vi har imidlertid bibeholdt dem og bøjet dem lidt tilbage, og de er da særdeles praktiske ved adskillelse af stramme forbindelser under frakobling.

Af tegningen fremgår rammens nøjagtige mål, hvis overholdelse er en forudsætning for sammenkobling med det allerede eksisterende materiel. Mærk, at tappen sidder i venstre side (svarende til den hvælvede puffer).

Når overgangen ikke skal benyttes, foldes bælgen ind mod vognlavlen, de to klinker griber da fat over de midterste øren. De hidtil byggede modeller med harmonikaovergang var alle stålvogne, og klinkerne kan her bekvemt an-

bringes i de to vinkeljern, der afstiver vognlavlen. Klinkerne kan bevæges opad om en tap, der er lodret fast i klinken og med et let kørnslag udefra bragt til at passe til det koniske hul, så de ikke kan falde af. Et system med de gammeldags forvriddere kan let laves.

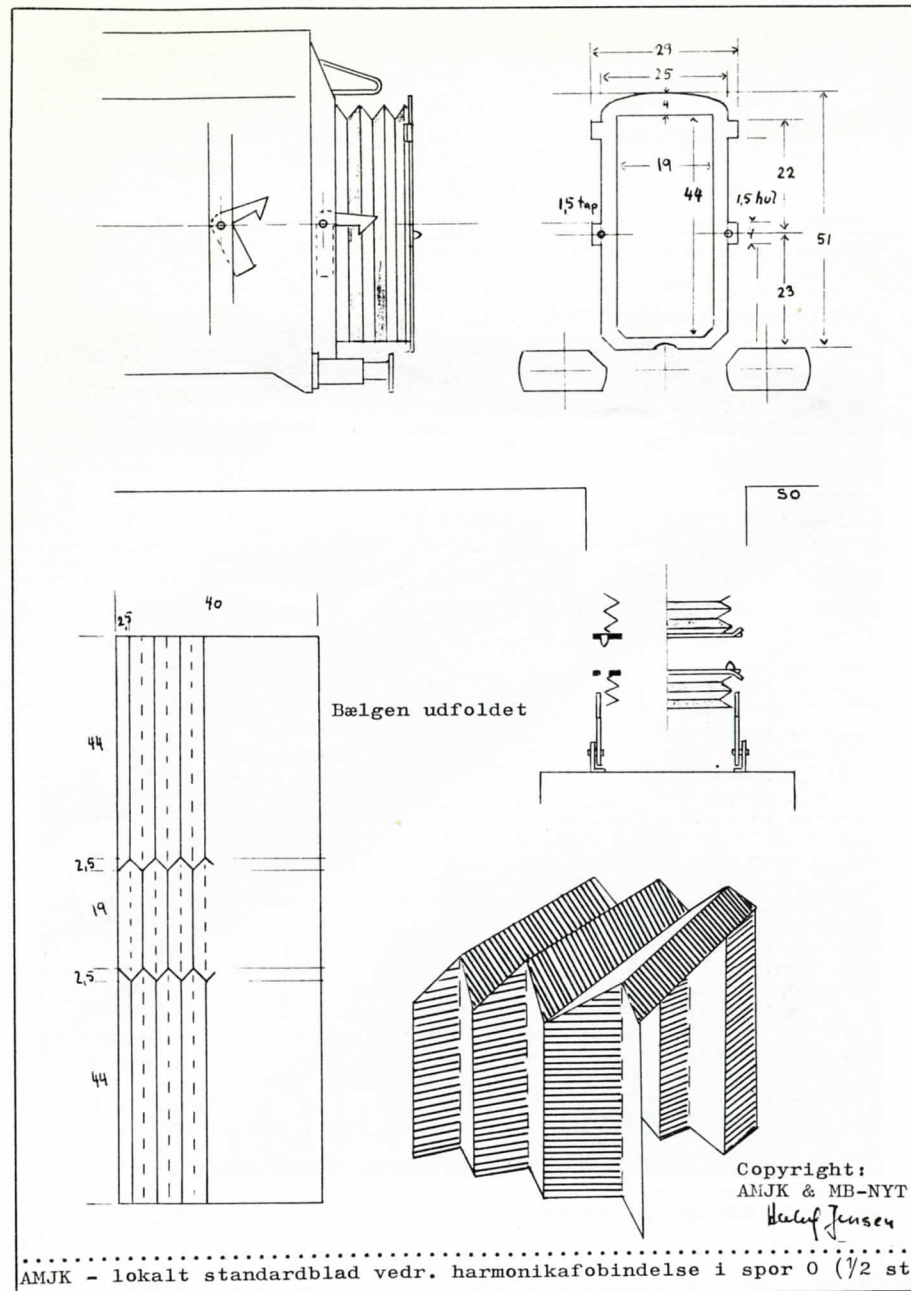
Da bælgene under sammenkobling kun holdes imod hinanden ved papirets fjederkraft, bør man skåne denne og lade bælgene hænge frit ud, når vognene opbevares.

Herluf Jensen
A.M.J.K.

VIGTIGT! Bemærk, at tegningen ikke er i skala for spor 0 (men i 2/3 størrelse). Det bør måske tilføjes at ekstra aftryk af harmonikategningen og byggebeskrivelsen leveres for 2 kr. + porto, der kan betales i frimærker. - MEN bestillinger modtages IKKE af MB-NYT - De skal sende Deres ordre direkte til Aalborgklubben, hvis adresse De finder under klubmeddelelser bag i bladet.

red.anm.

MB-NYT



AMJK - lokalt standardblad vedr. harmonikafobindelse i spor 0 (1/2 st.)

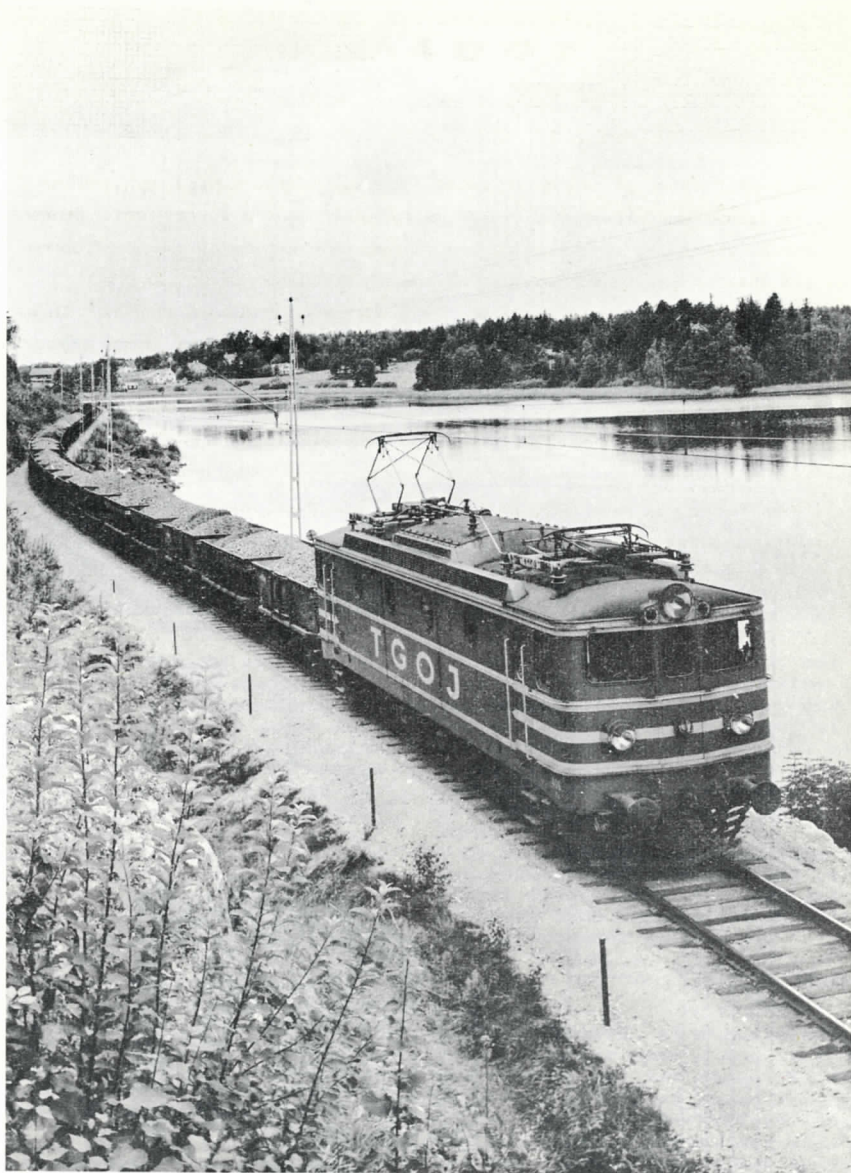


Fig.1. TGOJ litra Ma nr.406 med malmtog på linien. (Foto:ASJ).

Det hænder ofte, at man på en dansk jernbanestation - hvis man, vel at mærke, er jernbaneentusiast - iagtager en godsvogn, som ved farve og i byggestil, straks lader sig identificere som svensk, men som ved nærmere eftersyn viser sig ikke at have ejendomsmerke SJ, men TGOJ. Hvad betyder da TGOJ ?.

Det betyder, som man siger i Sverige, "helt enkelt", Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar. TGOJ er Sveriges sidste virkeligt store private jernbaneselskab, et foretagende, som må dele pladsen med det schweiziske Bern-Lötschberg-Simplon (BLS), om at være Europas mest moderne privatbane. TGOJ er en del af en af Sveriges største koncerner: Grängesbergkoncernen, som ikke alene beskæftiger sig med jernbanedrift, men i første række brydning af malm, både i Grängesberg-området i Bergslagen, og i Lappland, hvor koncernen er ejer af det kæpmæssige mineselskab Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) med malmlejer i Kiruna og ved Gällivåre. Koncernen har endvidere en rederiafdeling, der råder over en flåde på nogle og tyve moderne kombinerede malm- og tankskibe, der overvejende sejler malm fra Narvik og Oxelösund til nordamerikanske havne, for atter at returnere med olielaster til Europa. Sluttelig kan nævnes, at havnen i Oxelösund, ved banens endestation ved Østersøen, helt ejes af TGO.

Historien om malmen i Grängesberg er stærkt sammenknyttet med de svenske jernbaners historie; dette har tidligere været berørt her i tidsskriftet af O. Winther Laursen i en artikel om Nora Bergslags Järnväg (MB-nyt nr. 11/57), men af hensyn til nye læsere vil jeg rekapitulere: I 1856 åbnedes Sveriges første jernbane med offentlig trafik på strækningen Köping-Hult, denne jernbane blev senere en del af Örebro-Köping Järnväg. I 1873-77 åbnedes to mellemsvenske selskaber for trafik, nemlig Oxelösund-Flen-Westmanlands Järnväg og Fröviludvika Järnväg. (Sidstnævnte selskab anskaffede 1876 to person-boggievogne, som var de første fire-akslede vogne i Sverige, leverandøren var - kuriøst nok - en dansk fabrik: "Scandia" i Randers.) Disse selskaber, der havde fælles ledelse, sikrede sig straks interesser i "järnbruk" forskellige steder i Bergslagen, for at skaffe sig virkeligt trafikunderlag. I 1883 dannede de Grängesbergs Grufve Aktiebolag, som overtog hovedparten af lejerne i Grängesberg-området. I dette område var der brudt malm siden middelalderen, malmen var meget rig, men indeholdt ulykkeligvis fosfor, som gør jernet koldskørt, og dermed mindre anvendeligt. I 1878 opdagede imidlertid to engelske kemikere en metode, hvorved det var muligt, at fremstille et billigt og anvendeligt stål af fosforrig malm; i firserne kom der derfor rigtig gang i malm-brydningen. I

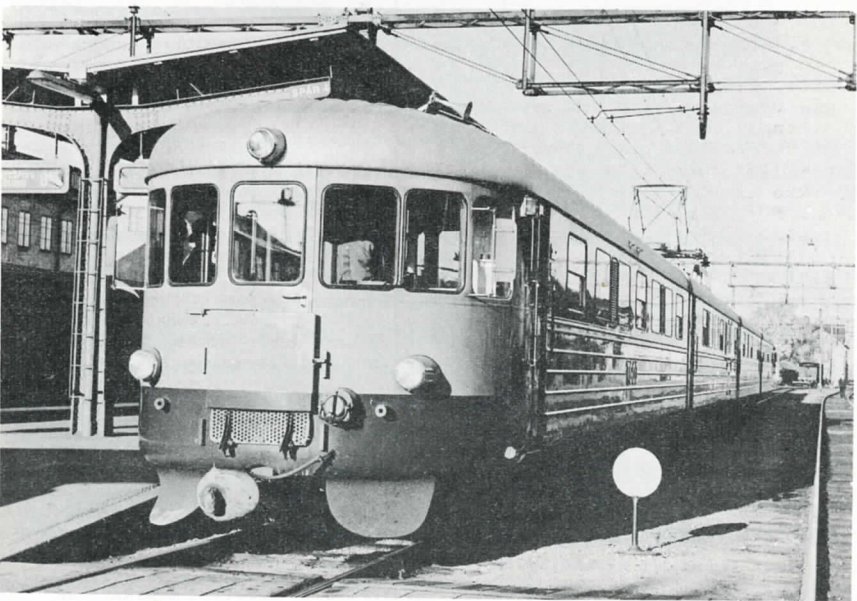
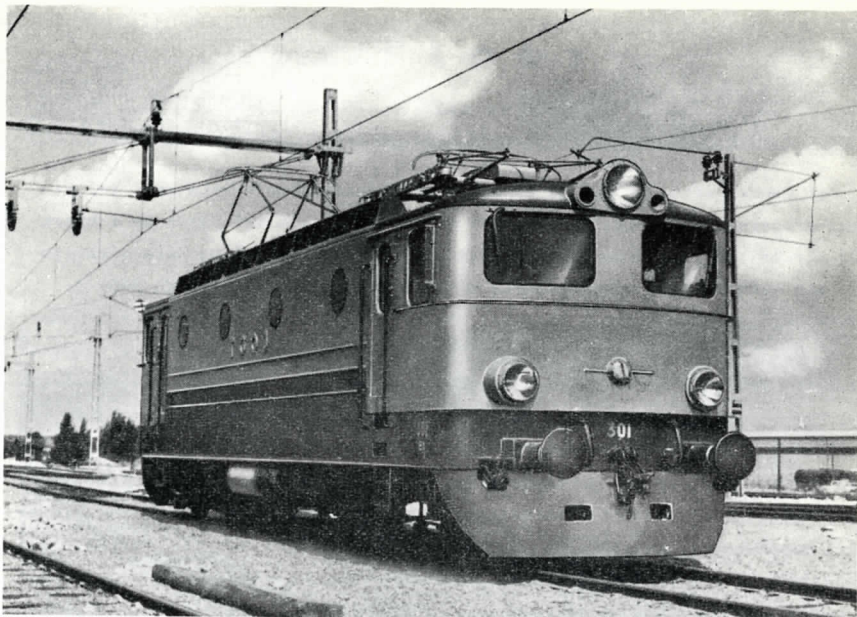


Fig.2 (øverst) TGOJ litra Bt nr.301 (foto: ASEA)

Fig.3 (nederst) Skinnebustog litra Yoa 104 på Eskildstuma C.(foto:TGOJ)

1895 erhvervede OFWJ og FLJ aktierne i ÖKJ, og dermed var hele forbindelsen fra Ludvika til Oxelösund samlet under en fælles ledelse; endelig i 1896 dannedes, med hovedkontor i Stockholm, Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund (TGO) for at samordne jernbane- og grubedriften. I 1931 udskiltes jernbaneselskaberne atter til enselvstændig afdeling: TGOJ, med hovedkontor i Eskildstuna.

TGOJ trafikerer i dag en strækning på 299 km, med hovedlinien fra Ludvika over Grängesberg til Frövi, Arboga, Eskilstuna, Flen, Nyköping og Oxelösund, samt side-linierne fra Valskog til Köping, og Rekarne til Kolbäck. Sporvidden er den normale: 1435 mm, der er anvendt 41 og 43 kg/m skinner, og største hastighed er 90 km/timen (for lokomotiv-tog); strækningerne er i deres helhed elektrificerede (vekselstrøm 16.000 volt, 16 2/3 periode), men elektrificeringen er først afsluttet forholdsvis sent. Dette hænger i væsentlig grad sammen med banens - i adskillige år - usikre skæbne. Banen havde allerede i 1940 fuldt udarbejdede planer om elektrificering, men netop dette år vedtog den svenske regering og rigsdag en lov om nationalisering af en væsentlig del af det svenske privatbanenet. Først i 1951 bestemtes det, at TGOJ ikke skulle dele skæbne med f. eks. BJ (MB-nyt nr.11/57 s.173); der afsluttedes nemlig dette år, en såkaldt koordinationsaftale med SJ (om fælles takster, gods-vognsbenyttelse m.v.), som medførte praktisk taget de samme fordele for trafikanter og personale, som der ville være opnået ved en nationalisering. TGOJ's selvstændige fremtid var nu sikret, og elektrificeringen påbegyndtes omgående. Strækningen Oxelösund-Eskildstuna var klar ved årsskiftet 1953/54, og strækningen Frövi-Ludvika i efteråret 1955. (Strækningen Köping-Frövi var allerede elektrificeret i 1949 ved SJ's foranstaltning, for at muliggøre gennemløb af ellok-trukne tog Stockholm-Örebro). TGOJ er, næst efter rigsgrensebanen, Sveriges tungest trafikerede strækning; på

den 273 km lange strækning, fra Grängesberg rangerbanegård til Oxelösund havn, løber dagligt 5-6 malmtog, hver stamme består af ca. 60 vogne, der hver især rummer 40 tons; højeste hastighed for malmtogene er i øjeblikket 50 km/timen, men der er planer om, som det vil fremgå af nedenstående afsnit om det rullende materiel, at forøge denne hastighed.

Ved overgangen til elektrisk drift rådede TGOJ over ikke mindre end nogle og halvfjers damplokomotiver, hvoriblandt kan nævnes nogle store damp turbine-maskiner; men banens damplokomotiver er et helt kapitel for sig, som jeg håber at kunne vende tilbage til senere. Med få undtagelser er de fleste maskiner nu henstillede eller udrangerede.

TGOJ's elektriske lokomotivpark omfatter fire typer, hvoraf de tre er konstruktioner, der er overtaget fra SJ, medens den sidste (litra Bt) er en selvstændig TGOJ-konstruktion. De to vigtigste typer er litra Bt (fig.2) og Ma (fig.3), begge udstyret med et lige antal aksler, der hver drives af en 750 hk enfasemotor; den førstnævnte er to-akslet (Bo'Bo') for person- og hurtigtog, den anden er tre-akslet (Co'Co') for malm- og godstog; for at lette den rationelle udnyttelse, skelnes der dog ikke mellem dem i maskinløbsmæssig henseende. Litra Bt nr. 301-311 har følgende data: total effekt - 3000 hk, maks. hastighed - 105 km/tim, maks. trækraft - 20 tons, totalvægt - 71,6 tons; litra Ma nr.401-408: total effekt 4500 hk, maks. hastighed - 105 km/timen, maks. trækraft - 33 tons, totalvægt - 105 tons. Det elektriske udstyr er leveret af ASEA i Västerås, medens ansvaret for de mekaniske dele er fordelt på Nydqvist & Holm AB (NOHAB) i Trollhättan for litra Bt's vedkommende, for litra Ma, på AB Svenska Järnvägsværkstäderna, afdelingen i Falun. I begge lokomotivtyper er indbygget anordninger for multipelkørsel, og da alle maskiner er gearret for samme højeste hastighed, har man mulighed for at tilpasse lokomotiveffekten nøjagtig efter det foreliggende behov med fra fire til

tolv drivende aksler med et akse-
tryk fra 17,3-18,1 tons.

Som tidligere nævnt fremføres 5-
6 2700 tons malmtog dagligt, hvil-
ket sammenlignet med for eks. rigs-
grænsebanen er et forholdsvis lille
antal, og trafikkapaciteten er
da også langt fra udnyttet. Årsa-
gen til, at der fremføres så store
tog er, at man vil spare på den
dyre arbejdskraft. Det ville fra
et rent lokomotiv-anskaffelses-syns-
punkt have været noget billigere
med mindre lokomotiver og flere
tog. Topografien medfører forev-
rigt, at et malmtog, som er star-
tet fra Grängesberg, der er belig-
gende 286 m over havet, af egen
vægt kan rulle tværs over Sverige
ned til kysten ved Oxelösund, og
det har vist sig ved målinger, at
effektforbruget for de tomme vog-
nes tilbagetransport bliver om-
trent den samme, som for det las-
tede togs nedtur. De øvrige typer
af el-lokomotiver, litra Hg, et
1760hk (Bo'Bo') lokomotiv for min-
dre person- og godstog, samt det
velkendte 700 hk rangerlok, litra
Ub. Litra Hg er bygget af ASJ i Fa-
lun, litra Ub af Motala Verkstad;
de elektriske dele er fra ASEA.

De dieselelektriske lokomotivers
antal indskrænker sig til et par
stykker, leveret fra tysk fabrik.
De anvendes hovedsagelig til tung
rangering. Endvidere råder TGOJ o-
ver et antal traktorer (lokomoto-
rer), alle af indenlandsk fabrikat
(fortsættes i næste nummer)

RAIL NEWS -

for the FOREIGN READER

SUMMARY IN ENGLISH

HO 56 - A Danish model railway
club (gauge HO, founded in 1956)
tells about itself, its foundation
and its plans. First picture shows
part of the layout and the second
one shows the traditional beginning.

GDS IIII - Part two of the de-
scription of the construction of
a tiny Danish standard gauge engi-
ne for 1/4 inch. scale. A scale
drawing will be published in our
next issue.

T.K.V.J. - means Troidhede-Kol-
ding-Vejen Jernbane (railway) and
is to-day the longest Danish pri-
vate owned railway. Passing through
one of the most beautiful Danish
countrysides (East-Jutland) it is
worth a ride, if you should happen
to visit our country. (To be conti-
nued in the following issues).

LANDSKAB - Scenery on the layout
is described in this article by a
Danish-Swede in Gothenborg (Göte-
borg).

NYT FRA NÆR & FJERN - News from
Home and Abroad. Short News.

INDUSTRI-NYT - Industrial News.
The Danish factory LONG has now
brought two new wagons on the mar-
ket. It is replicas of TUBORG and
CARLSBERG wagons (the famous Danish
breweries) in cheerful red, green,
black and white colors. They can
be delivered for both 2- and 3-rail
European type A (Märklin, etc.)
couplers. - VOLLMER is still bring-
ing new beautiful and interesting
buildings, factories etc. for the
HO-builder. A lot of kits are also
available now.

DSB's litra AL - Danish State Rail-
ways class AL is a modern 1st class
passenger coach. It is described in
the article, but you will be able
to locate almost any details from
the scale drawing on the middle pa-
ges (HO-gauge).

SLANGERUPBANEN - This suburb rail-
way near Copenhagen is formerly de-
scribed here in this magazine. But
so many readers have sent us letters
and pictures and asked us to tell
more about this railway that we in
this issue a.o. bring you a scale
drawing (1/8 inch.) of one of the
most characteristic dieselengines.

LITTERATURNYT - News on literature.
AMJK stands for Aalborg model rail-
way club ("Aalborg" is the "capital"
of Northern Jutland). They build in
gauge "0" and are here describing
how to make your own corridor con-
nections for your passenger coaches.
TGOJ - A Swedish private railway
of rather high standard and equipped
with modern rolling stock of best
quality. This is part one of this
article, and part two will follow
in our next issue.

Club notes etc. - on the last pages.

-0-0-0-0-0-

DO YOU SUBSCRIBE TO MODELBANENYT?

It is very easy to arrange. You
just send an international money
order to us at the value of \$.2.40
and tell us what issue you want
the subscription to start with. If
you cannot pay in \$., you can pay
in another currency an amount cor-
responding to Danish Kroner 16,50
which is the subscription rate for
one year (6 issues).

+++++
FOREIGN SUBSCRIBERS IN 23
COUNTRIES!

MODELBANENYT is now sent to sub-
scribers in more countries than e-
ver before, most of them, however
to USA. From time to time we get
letters from abroad, but we think
that it could be interesting too
to have photos, descriptions of
layouts, etc. from foreign subscri-
bers.

Therefore, please send us a pho-
to of your layout, and we will
then publish the best of them in
each issue and as a prize we will
give the winner a free one year

Gør Deres MODELBANENYT til en nyt-
tig håndbog. Lad os indbinde hef-
terne i

SOLIDT BIBLIOTEKSBIND
m/ pluviusindryg og lærredshjørner,
inclusive rygtitel for

kun KR. 6,00 pr. bind

Vi indbinder også andre hefter og
bøger for samme pris, og De er vel-
kommen til at se prøvebind hos os.

CARL LARSEN'S BOGHANDEL
St. Regnegade 2, Kbh.K.
telefon:C.3753&BY3518

Provinsordrer pr. efterkrav+porto

Interesserer De Dem for rigtige jernbaner?

Ja, det gør vel de fleste rigtige modeljernbanefolk,
men derfor vil vi også gøre Dem opmærksom på det
engelske EUROPEAN RAILWAYS.

Årsabonnement kr.12, løsnr.2kr.

Agentur for Danmark:

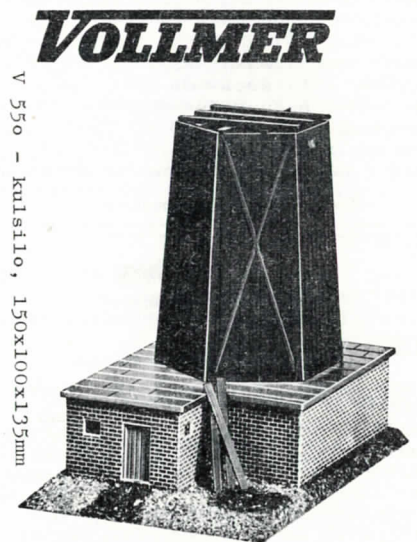
Modelbane-nyt.

subscription to MODELBANENYT. How-
ever, you can only win once a year.

In this issue starting the years
of 1959 we have improved the prin-
ting, and we very much hope that
we can go making our magazine bet-
ter to the benefit of our readers.

In the next issue we will conti-
nue a list which is now being
started, giving you the names of
world-wide model railway magazines:
West-Germany-

MINIATURBAHNEN - 16 issues per y.
Döttcher Bastel Briefe - ?
MODELLTECHNIK - 6 per year
East-Germany-
Der Modelleisenbahner - 12 per y.
Holland-
Miniaturbahnen - 9 per year.
France-
Loco-Revue - 11 per year
L'echo du petit train - 12 p.y.
Spain-
Tren Miniatura - 12 per year
Italy-
HO-Rivarossi - 6 per year(cont.)



V 550 - kulst110, 150x100x135mm

Generalagentur
for Danmark & Island:
Skandinavisk Hobby Industri, Aarhus

MÅRKLINBANE med eller uden skinner 21 m skinner, signal, 7 sporskifter, huse o.m.a. på novopanplade 1x2,20 m med skab på væggen. Værdi med skinner 600kr., uden skinner 324kr. Sælges for højeste bud. Nærmere ved Bent Petersen, Kandestøbergade 10, Slagelse.

TENSHODO LOKO (japansk HO) ubrugt 0-D-0 godstogslok m. tender (afbildet i MB-NYT nr.12/57), sælges. Pris kr.208,-. Stenderup RY 9026 (hverdag).

SEND KR.2,50 I FRIMERKER, og De vil få tilsendt 12 fotos af danske lokomotiver i postkortformat. Bent Palsdorf, Postbox 184,Kbh.K.

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

Hg.-Mjk.
HELSINGØR MODELJERNBANEKLUB

Lokale: Klubvognen Hg.station
Anlæg i HO.
Mødeaften: Onsdag
Formand: J. Hansen, Vinkelvej 19 tlf. 21 14 87
Næstformand: H.J. Arnsing, Gurrevej 28, tlf. 21 36 58.
Kasserer: K.P. Christensen, Stubbedamsvej 78, tlf. 21 24 38.
Bestyrelsesmedlem: A. Jensen Petersen, Skjoldsvvej 28, tlf.21 27 25
Klubbens postadresse: Vinkelvej 19

AALBORG MODELJERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0. Byggeaften:mandag
Klubhus: Forchammersvej 3,
Formand: Disp. Finn Ankerå, tlf. 2 12 79.

DANSK MODEL JERNBANE KLUB

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

ODENSE MODEL JERNBANE KLUB

Anlæg i spor 0.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebil garager på Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 12 94 46
Kasserer: M. Nielsen, tlf. 11 79 40
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11 14 77.
Byggeaften: Tirsdag kl.20,00
Nye medlemmer kan optages, henvendelse i lokalet.

MODELJERNBANEKLUBBEN "HO"

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

SLAGELSE MODEL JERNBANE KLUB

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

KØBENHAVNS MÅRKLINKLUB

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

MODELJERNBANEKLUBBEN HO.56

Smedegade 11, Kld., nørrebro.
Klubben bygger på et dansk anlæg i HO, "toskinne drift". Interesserede er velkomne. Klubaften tirsdag.

ALLE SKANDINAVISKE MODELBANEKLUBBER er velkomne til optagelse under rubrikken KLUBMEDDELELSER med tekst i det på gældende lands eget sprog. Klubber, som ønsker at blive optaget i rubrikken, skal blot indsende kr.8,00 i gebyr samtidig med bestilling af et abonnement til klubben, d.v.s. for eks. for danske klubber bliver prisen 1 årsabonnement kr.15,00 + kr.8,00 for optagelsen i rubrikken.(Andre skandinaviske klubber kr.16,50 + kr.8,00).

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 (÷ nr.5 og 11) kr. 9,00
3. årg. 1954 (÷ nr.6-7-8) kr. 11,00

Men De kan endnu få følgende årgange komplet:

4. årg. 1955 (12 numre) kr. 18,00
5. årg. 1956 (12 numre) kr. 19,75
6. årg. 1957 (12 numre) kr. 21,00
7. årg. 1958 (12 numre) kr. 21,00

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

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

For nye læsere . . .

PROPAGANDAPAKKER

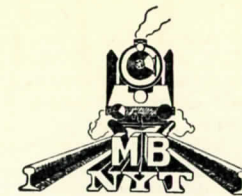
5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) - kun 4 kr. portofrit. Vælg selv pakke B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

- Og et årsabonnement koster 15 kr.

MODELBANE - nyt

Postbox 184, Kbh. K.

Postkonto 35056



Tidskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
REDAKTION: Breamvej 28, Herlev.
Medarbejdere og korrespondenter: Sv. Jørgensen, Helsingør, O. W. Laursen, Silkeborg, Ib Nielsen, København.
Modelbane-nyt går ud fra, at tilsendt materiale som breve, nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til bladets rådighed i vor fælles hobby's interesse.

EKSPEDITION: Postboks 184, København K.
Telefonisk henvendelse:
Kun mandag, onsdag og fredag kl. 9-12 på ★ 94 48 68.
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse. Bladet udkommer med 6 numre om året (den 25. i alle ulige måneder).
Årsabonnement 15 kr., udland 16,50 kr.
Virum. Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

KØBENHAVN:
Københavns Telefonkiosker samt
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, 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 Efft., Axelborg, Axeltorv V.
Legetøjsæsken, Jernbaneallé 92, Vanløse.
Fa. Gottlieb Hansen, Ny Østergade, K.
BP-TOG, Ny Kongensgade 11, K.
Bauch, Aaboulevarden 40, N.

LYNGBY:
Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

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