

Modelbane -nyt

Nr. 2

OKTOBER 1952

1. årgang

sommeren 1952

er forbi. Ja, mange vil måske mene, at sommeren i år kun har været at sene på kalenderen, men i alt fald kan vi blive enige om, at MODELBANE-hobbyens højsæson nu er inde. Dette og forøget interesse for bladet er årsag til, at dette og forrige nr. af MODELBANE-nyt kommer for en dag. Bladet er denne gang i lidt bedre udstyr, men det har vi sørget for i håbet om, at modelbyggerne vil tage godt imod vort blad, først og fremmest ved at læse det naturligvis, men også ved at skrive i det. (Se bl. s. side 7, "Kontakt med læserne" og "Tørre Tal"). Vi vil efter bedste evne søge at skabe et dansk modelblad, selvom vi naturligvis også vil bringe nyheder fra udlandet.

Der er efter vor mening brug foret modelblad, som alle kan have glæde af. Det er meget godt, at der nu kan købes udenlandske blade, men hvor mange mennesker får egentlig det fulde udbytte af disse blade. Hvormange mestrer egentlig tysk, engelsk og ikke at tale om fransk til omtrent fuldkommenhed, hvis de ikke næsten daglig trænes deri? Sikert ikke mange af modelbyggerne, og

ganske givet for få, til at man kan nøjes med den oplysning, der kommer om emnet ad den vej. Endelig er der jo også en anden væsentlig ting, nemlig at danske mj-byggere har et rimeligt krav på at få noget at vide om danske baner, og især provinsfolkene er jo gennemgående dårligt stillet, idet der som bekendt findes meget få hobbyforretninger i provinsen, hvor man kan henvende sig for at få råd og dåd. Til slut kunne man da nævne klubberne som det naturlige samlingssted, men da det samlede medlemstal i klubberne procentvis udgør en meget ringe del af det samlede antal modelbyggere (det nøjagtige tal for disse kendes naturligvis ikke, men mellem 5 og 10 tusinde er ikke helt galt) kan man ikke heller nøjes med disse centerer for spredning af oplysning om vor fælles hobby, så meget mindre som klubberne alt for sjældent henvender sig til en større offentlighed.

Det bliver derfor vor opgave at søge at løse nogle af disse spørgsmål og håber som sagt på læsernes bistand hertil.

INDUSTRI-nyt

EGC KOMMER I OKTOBER med flere byggesæt til både HO og O. Det drejer sig først om DSB's lukkede godsvogn litra QH. Denne vogn, som er en af de hyppigst forekommende godsvogne på danske baner, bør selvsagt ikke savnes på nogen dansk mj-bane. Senere fremkommer i serien af personvogne den bl.a. fra kystbanetrafikken kendte litra GR, karakteristisk ved sine indgangsdøre på midten af vognen.

BP-tog (Palsdorf) bringer i sin signalserie bl.a. vejoverskærings-signaler for flere spor, endvidere et hovedsignal i nøjagtig skøls spor 1. Dette er forsynet stiksokkelpærer og rigtige linser foran disse, samt den korrekte "kasket-skyggeakserm".

NYT fra NER og FJERN

Lyngby-Nærum Jernbane's nye selvblåske skinnebuss er blevet en stor succes hos beboerne langs banen og økonomisk vil forbedringen sikkert bidrage til at forminske banens underskud betydeligt, men a propos SKINNEBUSSER - hvorfor ser man næsten ingen af disse på danske mj-anlæg? Vi skal senere i MB-nyt bringe tegning af LNJ's nyerhvervelse.

MÄRKLIN

Märklin's nye hovedkatalog D 52 er nu udgivet og bringer de nyheder, som vist på Nürnberg-messen i år, og vi gengiver her to af lokomotiverne.

FLÉISCHMANN har også udgivet et katalog for sin nye HO-bane i 2-spor's drift, og vi skal næste gang fortælle lidt herom.

LITTERATURNYT

Vi fortsætter her den oversigt over tidsskrifter, som vi begyndte på i forrige nummer.

Vi nævner først en række deciderede jernbaneblade:

JERNBANEBLADET - tidsskrift for stats- og privatbanepersonalet. Udkommer ca. den 25. i hver måned. Årsabonnement kr.4,00.

VINGEJULET - organ for DSB. abonnement ved direkte henvendelse til Generaldirektoratet for Statsbanerne, Sølvgade 40, København K. DIE BUNDESBahn - De tyske Forbundsbaners blad. Bringere både tekniske og officielle artikler.

DER EISENBAHNFAHMANN - Personaleets faglige blad. De to sidstnævnte blade udkommer begge med 2 numre pr. måned.

SBB-Neohrichtenblatt - de svejtsiske Forbundsbaners officielle organ, som bringer både rigt illustrerede tekniske artikler og behandler almene jernbanespørgsmål. Udk. med 12 nr. pr. år. Årsabonnement kr.14.

Der EISENBAHN-FREUND - (Zeitschrift für Liebhaber des Eisenbahnwesens) Udk. den 15. i hver måned pr. nr. kr.1,25. Årsabonnement 15,-

SIGNAL UND DRAHT - tidsskrift for jernbanernes signal- og telefon væsen. Udk. månedlig, kr.3,25 pr. stk., Årsabonnement kr.37,00.

TRAINS - amerikansk illustreret jernbaneblad. Årsabonnement kr.36,-

Af tidsskrifter, som behandler både egentlige jernbaner og modeljernbaner kan nævnes: EISENBAHN - østrigsk illustreret månedblad om jernbaner og spørvogne, samt tillæg om modeljernbaner med skabeloner i karton af vogne, bygninger m.m. pr.nr.3,25. Årsabonnement kr.36,00.

LOGO REVUE - fransk jernbane og mj-baneblad. 4 kr. pr. nr.

TRAINS - Belgisk jernbane og mj-baneblad. 5,50 pr. nr.

MIBA-REPORTER - tysk serie af billedhefter om jernbaner og mj-baner. Pr. hefte kr.3,70.

Til rækken af egentlige mj-blade i sidste nr. kan vi føje:

HO-Monthly - amerikansk mj-blad for spor HO-tilhængere. 12 nr. pr. år - Årsabonnement kr.36,00.

ITAL-MODELL - italiensk mj-blad pr. hefte kr.3,25.

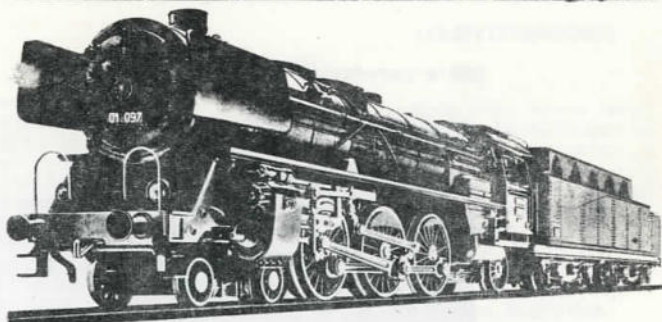
Af tidsskrifter, som er gået ind men hvor der endnu kan skaffes nr. af, kan nævnes:

MODELBAHNEN-Welt - tysk tidsskr. ældre numre fra ca. nr.75 til og med nr.84 (undt. nr.77) fås endnu til kr.1,00 pr. stk. (MB-nyt kan levere disse)

HO-Express nr.1 til 3 incl. a 1 kr. pr. nr. (Fortsættelsen af Modellbahnen-Welt)

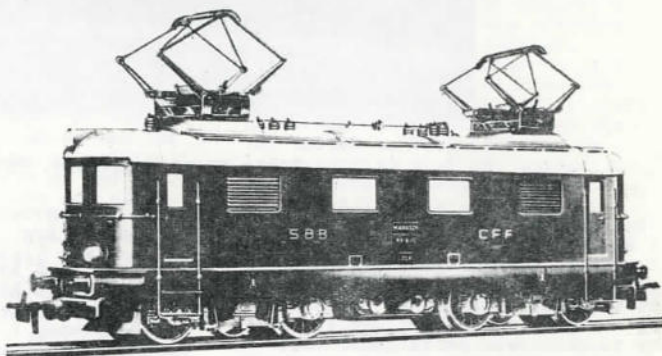
MODELJERNBANEN - det danske mj-blad, ældre numre kan fås til følgende (fortsættes side 3)

Ekspres lokomotiv (super model), rækkefølgen af aksler: 2 C 1, en meget omhyggeligt konstrueret og i alle sine del billigt model af Deutsche Bundesbahn's 0 1. Det er udstyret med fjernkontrol af frem og bak.



— MÄRKLIN —

Ekspres lokomotiv, en ny model af det populære svejtsiske lokomotiv RE 4/4 SBB med træk på de to midterste aksler, tre forlygter og fjernkontrol. Vægt 600g. Dette lokomotiv kan efter behag fødes fra køretråd eller midterskinne.



Privatbane signal.

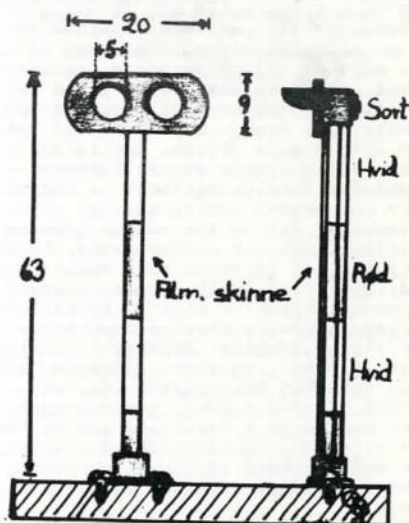
Dette signal benyttes af H.F.H.J. som udkørselssignal på Frederiksværk Station. Farverne er som overalt i verden rød for stop og grøn for kø.

De benyttede pærer er stiksokkel-pærer (Mærklin). På bagsiden af signalet, midt mellem pærerne, sidder en 1 mm skrue, som med sit hoved holder pærerne på plads.

Til slut loddes en ledning fast på hver pæres midterpol. Ledningerne kan passende føres ned i den fordybning, der er mellem skinnehoved og skinnefod.

gende priser: 1.årgang: 4-5-6-8 a kr.1,25, nr.9 kr.2,25, 2.årgang: alle 12 numre kr.1,50 pr. stk., 3. årgang: 1-2-3 kr.1,50, nr.4-5-6-7 8-9-10-11-12 a kr.2,25, 4.årgang: 1-2-3-4-5 a kr.2,75, nr.6 kr.0,50.

MODELL-TEKNIK - svensk hobbyblad om jernbaner, både, racerbiler og fly i model. - Vi forsøger at skaffe enkelte numre af dette blad.



Alle mål i mm.

RUBRIKANNONCER --(10 øre pr. ord)
Märklin HO SE800 til salg 120 kr.
Billet mrk.o01

Brandstrup.

BYGGEBSKRIVELSE:

DSB's personvogn litra Cup 4188-4190.

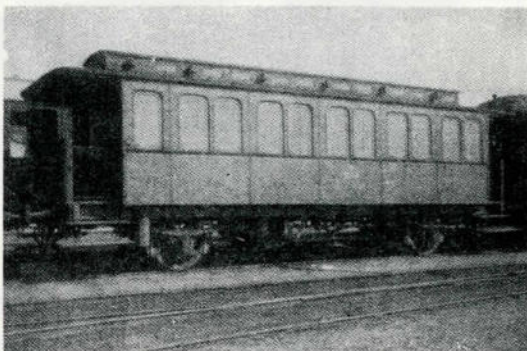


Foto: Svend Jørgensen, Fåborg.

Disse vogne er bygget af Scandia i Randers i 1906 og blev dengang lavet til de Syd-Fynske-Jernbaner, og løber stadig togene på disse strækninger. Vognen har 5 kupeer og sidegang. Ved bygningen i model er vi gået frem på følgende vis:

Sider og gavle skæres ud af 1-2 mm krydsfiner. Ved udkæring af vinduerne skal man følge det yderste omrids, der er angivet på tegningen. Vi må tillige huske på, at begge vognsider ikke er eens. Den ene er som tegningen viser, den anden må vi måle os til på snitte tegningen. Hvad, man ikke ser, er en liste imellem det enlige vindue og det nærmeste par, men da den sidder på samme måde som de øvrige, skulle den ikke volde større vanskeligheder.

Jævnfør isvrigt billedet af vognen. På vovnbunden har vi anbragt to lister af 3x3 mm træ. Disse går fra pufferplanke til pufferplanke. På de stykker, der rager ud over vognenderné, bygger vi de åbne endeperroner. Bunden i disse er af 1 mm krydsfiner eller cellouid, hvori der på langs er ridset brædder. Rækværket kan laves af metal, træ eller lignende. Hvis man ikke har tålmodighed til, at lodde lågerne sammen, kan man opnå et ganske pænt resultat, ved at skære et stykke cellouid ud på størrelse med omridset af lågen, og derpå med tusch angive lågens forskellige dele.

Taget vil absolut blive smukkest hvis man banker det ud i metal, og derpå beklæder det med fint sandpapir. Men da dette for de fleste vil volde en del kvaler i form af buler,

revner og skævheder har vi valgt at lave det af træ. Man hævler profilet til og limer ligesom ved metalletaget et stykke fint sandpapir derpå. Tagrytteren laves hul eller massiv efter byggerens eget skøn. Hvis man har belysning i vognen, ser det ganske morsomt ud med lys ud af de små vinduer. Bemærk forøvrigt ventilerens placering.

Ruderne i samtlige vinduer laves af cellouid, og nu kommer forklaringen på hvorfor vi skulle skære vinduerne ud efter den yderste streg på tegningen. På cellouiden angiver vi alle vinduesåbninger og maler nu alt gult undtagen feltet indenfor de inderste streger. Når vi nu sætter cellouidet angiver vi alle vinduesåbninger og maler nu alt gult undtagen feltet indenfor de inderste streger. Når vi nu sætter celluloidet på plads i vognen, skulle vi gerne se en gul kant hele vejen rundt om hvert vindue.

Selve vognkassen er nærmest postkasserød; taget er gråt og undervognen sort, så det er en vogn med farver, der liver godt op i vognparken.

Litreringen er:

Før DSB's overtagelse: O.N.F.J.
Cb 75 (-78)

Efter DSB's overtagelse: D.S.B.

Cup 4188(-4190)

O.Brandstrøp & O.Jaeger.

Danske Privatbaner:

Høng Tølløse Jernbanen.

Høng Tølløse Jernbanen (HTJ) blev åbnet for drift den 22. december 1901. Indvielsen skulle egentlig have fundet sted den 17. december, men det blev et forrygende snevejr, og banens spor føg til. Det blev således sneploven, der kom til at indvie banen. Hele banen med lokomotiver og andet materiel kom til at koste kr. 1.741.600, men det var jo også andre tider.

De første år viste fortsat stigning både i person- og godsbehandling. Det rullende materiel måtte forøges, og der var hvert år indtil 1917-18 overskud på banens regnskab.

Krigstid og en voksende bilkonkurrence satte sine spor på regnskabet, og i 1917-18 måtte man for første gang konstatere et underskud. De følgende otte år indtil 25 års jubilæet var der dog atter overskud.

Overskuddet for regnskabsårene 1909-10 til 1917-18 var blevet henlagt til en reservefond og til en udvidelses- og fornyelsesfond, og det var denne sidste fond, der banen i stand til at udvide materiellet en del, således lige inden 25 års jubilæet med det første motortog, bestående af en motorvogn (M 11) og en let personvogn, hvorved man kunne udvide banens toggang med ca. 33%. Man kunne på denne måde bedre sætte ind mod konkurrencen fra bilerne.

Med motortogene indledtes en ny epoke. Der havde indtil da lydt ustandselige klager over manglende forbindelse med statsbanetogene i Høng, men med motortogenes indførelse var det nu muligt at tilrettelægge en køreplan, der også skaffede bedre forbindelser i Høng.

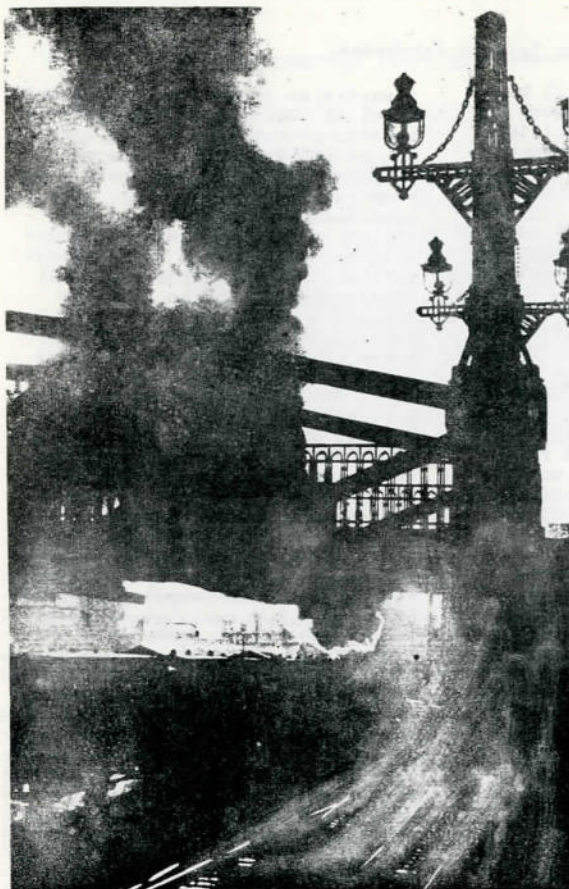
I 1930 anskaffedes som et led i den første modernisering den næste motorvogn (M 12) med kraftigere motor og læderpolstrede sæder. Vognens benzinator blev i 1950 ombyttet med en Frichs dieselmotor (skinnebus typen). Vognen bruges nu som reserve for skinnebusserne, I 1932 anskaffedes et 410 hk diesellokomotiv. Det blev ødelagt ved værkstedets brand i 1945, men genopbygget hos Frichs i 1947.

Trods den hurtigere kørsel og de bedre forbindelser, moderniseringen gav mulighed for, var vanskelighederne ikke overstået, og årene indtil den anden verdenskrig var vanskelige år med faldende trafik og betydelige underskud. I avi-

visartikler landet over kunne man læse, at "nu ringede dødklokkerne over privatbanerne", og omtalen af HTJ var på linie hermed.

Men med den anden verdenskrig og besættelsen kom et omslag, som påny fastslog, at banen er det solide transportmiddel, som sidst svigter, og de meget store transporttal fra krigsårene maner til eftertanke, så man nu bagefter næppe kan forestille sig, hvorledes de enorme tørvetransporter under krigen ville være afviklet hvis HTJ var blevet nedlagt.

Det, der påny gav banen en glansperiode, var tørvetrafikken fra Amosen. Ved Bodal var der allerede under den første verdenskrig blevet anlagt en briketfabrik, og i den anledning blev der anlagt en hestetrækket tipognsbane fra fabriken til Vedde station. Der kom dog intet videre ud heraf, og mosen henlå atter ubenyttet, indtil den anden verdenskrig hvor et konsortium med Carlsberg i spidsen tog fat på at fremstille tørv i stordrift. Da dette syntes at åbne mulighed for en jernbane, henvendte direktør Terp-Larsen, under hvis ledelse disse meget store transporter blev afviklet, sig til Carlsberg bryggerierne i 1940 og slog til lyd for et sidespor til transport af tørv i tilslutning til HTJ. Man lovede at overveje sagen, men der kom ikke noget ud af dette. I 1941 rejste direktør Terp-Larsen igen spørgsmålet, og efter langvarige drøftelser blev man endelig enig om, at konsortiet skulle bekoste og anlægge samt vedligeholde sidesporet under driftsbestyrerens tilsyn, medens banen afviklede trafikken med sit personale, sine lokomotiver og øvrige materiel, mod at fragten Bodal-København til enhver tid skulle være den samme som statsbanefragten Vedde-København, hvorved uggiften fra mosen til Vedde station sparedes. Til afskrivning og vedligeholdelse af sidesporet skulle banen opkræve et mindre fragttillæg, der ubeskåret tilfaldt konsortiet. Så kunne man påbegynde anlægget af sidesporet. Som planum anvendtes i det væsentligste den ovennævnte tipognsbane. Sidesporets længde var 5 km, hvortil kom ca. 8 km læssespor i mosen. Til sidesporet anvendtes 17,5 kg skinner. Banen blev hurtigt anlagt, og reglen (fortsættes side 7).



Morgenstemning!

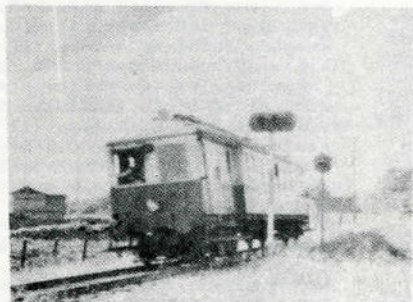


Illustration til teksten side 3.

OBS!- OBS!

Bygger De i, eller interesserer De Dem for spor 1, 2, eller endnu større sporvidder, vil vi være taknemlige for diverse data o. lign. hentet fra Deres erfaringer m.h.t. disse. Send os et par ord, og hvis interessen er stor nok, er der mulighed for oprettelsen af en klub, der forhåbentlig kan danne grundlag for udveksling af erfaringer.

Red.



THE EASTERN REGION (L.N.E.R.) MODEL

Fidus !!!

Ved De at man kan klippe i almindeligt vinduesglas med en ligeså almindelig saks, når blot begge dele holdes under vand mens man klipper, og man klipper langs kanten.

Fido !

blev at der daglig skulle afgå 3x17 læssede vogne fra mosen. Men der kom også tørv fra banens øvrige langs mosen beliggende stationer, og derfor blev den normale trafik således, at der daglig udgik 110 læssede vogne fra HTJ til videre befordring med DSB. At det ikke er små transporter der er tale om, forstår vi bedst når vi hører, at antallet af læssede vogne i årene 1941-45 udgjorde 74.296.

Krigstidens stortrafik fjernede med et slag alle økonomiske bekymringer for et åremål. Men andre kom til. For det første var materiellet blevet slidt og trængte til en fornyelse, og for det andet brændte banens værksted i Holbæk den 1. dec. 1945, og sammen med det banens diesellok som var til reparation.

Imidlertid var skinnebussene begyndt at vinde indpas på de danske privatbaner, og for HTJ der alligevel skulle have noget af sit materiel fornyet, var skinnebussene det helt rigtige befordringsmiddel. Banen fik sit første skinnebustog i 1948, og det andet i 1951.

Af de 9 gamle personvogne er nu de 7 udrangerede. I stedet for har man en boggie personvogn (samme type som OHJ's) bygget i 1943 samt to 2-akslede personvogne fra Kolding Syd-baner, der er blevet ombygget på HTJ's eget værksted i 1951.

Med den fuldførte modernisering af det rullende materiel er HTJ vel rustet til at gå fremtidens opgaver i møde, og den står herefter på dette område ikke tilbage for nogen anden bane i Danmark af tilsvarende karakter.

O.Jaeger.

KLUBMEDDELELSER

I denne rubrik optages gerne meddelelser fra danske mj-klubber. Meddelelserne må være redaktionen i hænde senest d. 15. ds.

PRC-klubben (Kongevej 128, Lyngby) Kørsel på banen afholdes d. 11. oktober kl. 15.30-17.30. Fri adgang for abonnenter - gæster 50 øre.

--o--o--o--

KONTAKT MED LÆSERNE

Siden sidste nr. af bladet har vi fået en del breve fra mange egne af landet, bl.a. har vi hørt fra Thisted, Aarhus og Kolding, ligesom vore lokale læsere har givet deres mening til kende. Imidlertid

har klubberne ikke været de mest aktive i så henseende, men forhåbentlig kommer det senere.

Af brevene fremgår det, at man er glad for, at vi har fået et selvstændigt dansk blad igen, at man gerne vil høre noget om danske baner (ikke mindst privatbanerne) samt at man vil sende os artikler i ny og næ. Husk blot at indsende inden den 15., hvis De vil have noget med i næste nr., ellers kommer det automatisk, i et af de nærmeste følgende numre.

- o - o - o - o -

I JERNBANEBLADET for september finder vi følgende notits, der sikkert kan have interesse for vore læsere:

JERNBANE - NOVELLER

Vor medarbejder, forfatteren portør Chr. Hougaard "Onkel Christian" der i 1945 udgav en herlig digtsamling "Under Vingehjulet", har nu samlet og skrevet en række jernbanenoveller, der ventes trykt og udsendt nu i efteråret.

"Skandinavien-Ekspresen" har Hougaard kaldt denne novellesamling, og i hver enkelt af novellerne har forfatteren samlet såvel egne oplevelser på jernbanen, og i særdeleshed de mange sagnhistorier, som ret naturligt vil fremkomme blandt så stort et personale som jernbanepersonalet. Vi kender alle de drillerier og nærestreger, som enkelte spilopmagere finder på for at skabe en fornøjelig afveksling i hverdagens slid. Det er sådanne tildragelser, forfatteren på en virkelig morsom måde lader genopstå i denne novellesamling.

Bogen vil blive på ca. 120 sider og prisen ca. 7,50 kr. Som det fremgår af omstående annonce, trykkes bogen kun i det antal eksemplarer, der indgår bestillinger på. Alle, der bestiller bogen og indsender beløbet på postkonto 807 86, Chr. Hougaard, Eriksholmvej 15, Venluse, inden 1. oktober, får bogen tilsendt portofrit. -

Vi håber, at eventuelle interesse-rede kan få bogen, selvom fristen er overskredet, men vi har ikke kunnet bringe meddelelsen før, da "Jernbanebladet" først kommer ca. den 25. i måneden.

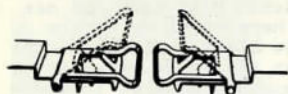
--o--o--o--

I DEN FORLØBRE MÅNED --

har vi bl.a. modtaget de numre af følgende blade, som ikke er månedsblade:

Miniaturbahnen (nr. 11 og 12), Modelleisenbahnbau (nr. 18), MIBA-Reporter (nr. 5), Der Eisenbahnfachmann (nr. 17 og 18).

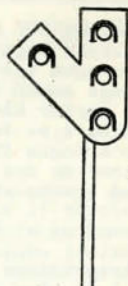
MÄRKLIN



kobling åben



kobling lukket



fremskudt signal til
forgretningsstation
kr. 24,00

Koblinger til udskiftning

nr 6301 enkelt kobling til bogie- og supervogne	kr. 0,60
- 6302 kobling m/"kasse" til gl. type 2-akslede	- 0,75
- 6311 koblingsfjedre a'	- 0,20
- 6201 kobberkul m/ fjeder pr. par	- 1,50
- 6202 strømaftager (midtsk) komplet pr: sæt	+ 3,25
- 6303 løse slæbesko a'	- 0,25

skinnemål til sporlægning	- 2,00
sporskiftetrebukke a'	- 4,00
fjedrene pladepuffer m. lange plader a'	- 1,50
måskibogie til Mo-motervogn (3-akslet)	- 1,35
(obs. kun bogiesidel)	
stationsfolk m. bagege (4 pers.) 1 sæke	- 3,00

TIL URVÆRKSANER

(engelske skinner)

1/1 lige & kurveskinner (12 skinne-kurve)

1 sæke m. 2 dus 5,40

sporskifter - 600 m/m radius pr. par 11,00

skinnestrænge

type 72 - højde 7,2 mm	pr.m.	1,65
- 52 - - 5,2 mm	pr.m.	1,20

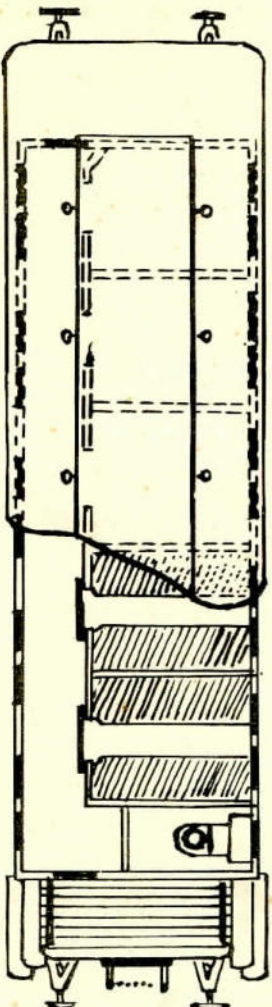
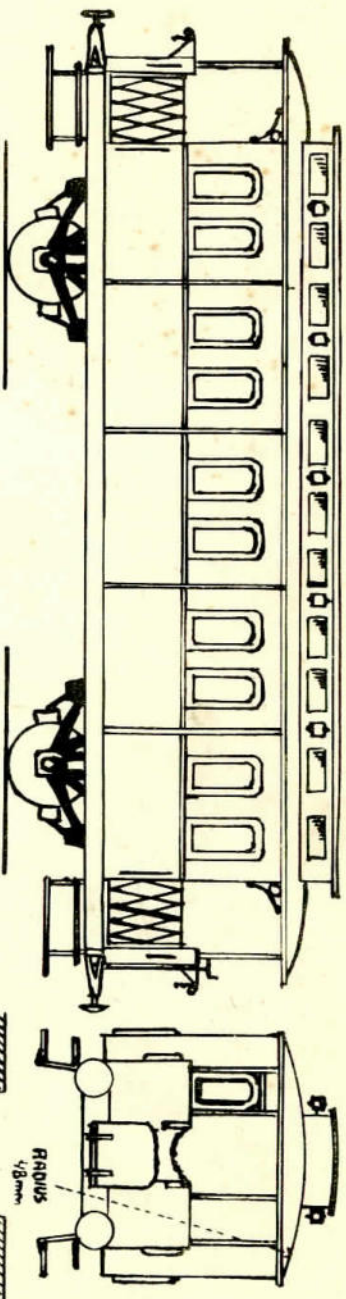
aksellejer (spor 1) pr.stk. 1,00

PALSDORF

Specialforretning i modeljernbaner

Holmens Kanal 32, København K.

Poetkonto 537 61 - TH. Byen 5703



Scala

ESTERTRYK FORBYDES.

BODSNUMMEREN B. $\frac{3}{8} - 52$	D.S.B. LTRR Cup 4188-4191 TIDLIGERE: ONEJ. G. 75-78	TEGNER: <i>O. Børndrup Jensen.</i>	TEGN. NO. 589
SKRÅL HO.			