



MODELBANE *Nyt*



10

4. ÅRGANG

OKTOBER 1955

PRIS

150

HOBBY CENTRALEN

BYG SELV DERES VOGNE

i E.G.C. Byggesæt

godsvogne litra Pb ... kr. 1,65
QH, PFR, ZA, IKS kr. 2,20
IVK kr. 2,75

person- og pakvogne CPE, CM,
CR, AC, DC, DJ, CD... kr. 6,60
CU (2-akslet) kr. 7,15

KØRER DE I SPOR HO

så er



og vognbygning.

det rigtige grundlag for at bygge et naturtro anlæg til rimelige priser. Vi har alt i skinner, gods- og personvogne, lokomotiver, samt alle løsdele til skinner-

Kom hen og se hos

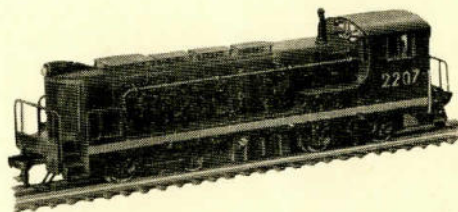
*Prislister tilsendes mod
40 øre i frimærker*

HC

MØNTERGADE 10. — København K.

Byen 5714 x

(Provinsordrer ekspederes omgående)



nr. 1340

Det nye all-round diesellokomotiv
af amerikansk type, for de amerikanske vogntyper.
Loket benyttes dog nu også meget her i Europa.

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

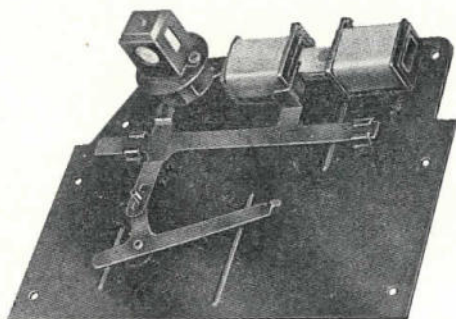
Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 91 17 - 91 18

Long's El.-Modeljernbaner

Førende danske kvalitetsmærke



Long-system til sporskifler
bestående af magnettræk
og drejelig lanterne med
lys. Tegning til montering
af sporskiftet medfølger.

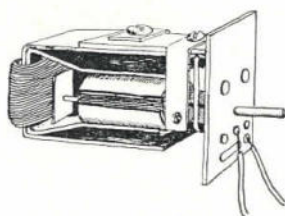
Pris ialt kr. 12,00.

Long Skotterupgade 5 — København N.
Telefon Taga 24 40 y — Taga 31 58 u

FRIIS

ELEKTROMOTOR

**DEN MINDSTE!
DEN KRAFTIGSTE!**



med viklet anker
kr. 17,50
almindelig
kr. 14,40
færdig motor
kr. 26,00

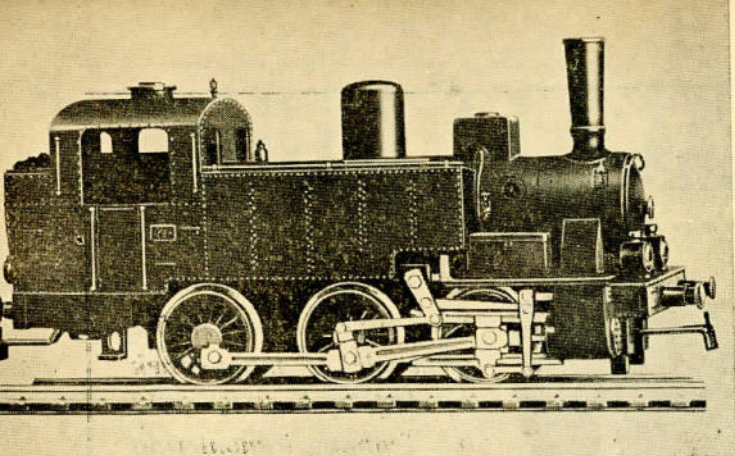
6—12 v. universalmotor
ca. 8000 omdr. min.
strømforbrug: 210 mA
vægt: ca. 20 gr.

Bygge- og samlesæt m. tegning,
som enhver fingernem model-
bygger kan samle og vikle.

Se den hos Deres forhandler!

En gros:
BENT PALSDORF
Holmens Kanal 32, København K.

FRIIS
KØBENHAVN — BRØNSHØJ



**BUCO
PICO
HO**

RIVAROSS

Vi åbner en HO-specialforretning

tirsdag d. 11. oktober

„FRITIDSBUTIK“

Nygaardsvej 21 — RY. 9940
(Sidevej fra Østerbrogade).

Med det ny

Jo-To-flex skinnemateriale i skala HO

er det ingen sag at bygge en modeljernbane!

Også **DE** vil blive begejstret for denne fikse nyhed

Spørg efter den hos Deres forhandler

Fab. & en gros.: John Sv. Petersen, Grønnevej 270 — Virum.

HO-Tilbehør:

Træer i forsk. Udførelse for Dekoration fra 0,45

Samlæsæt:

Bro m. Gelænder 25 cm.	2,40
— for Vejoverkørsel 125 cm.	4,85
Perron m. 2 Støtter og Tag	2,75
— m. 3	3,75
Buske, stor Pakke	1,25
Græs, Jord og Grus pr Pose	0,75
Blandet, gult, sort, blaat og rødt	0,40
Telefonmaster	0,25 0,65 og 0,75
Eng. Profilskinne (jern)	1,00

MODEL & HOBBY

Løvstræde 2 (v. Købmagerg. Posthus)
Telf. By. 3010 . Postkonto 73521

European Railways

✱ ✱ ✱

No. 5 (sept./okt., 55) er et specielt nummer med mange sider om danske jernbaner. (Pris 1,75 + porto).

Eneforhandling:

MODEL BANE-nytt, Virum

Modelbane^{-nyt}

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

Oktober 1955

nr. 10

MODELJERNBANEUDSTILLING I TEKNOLOGISK INSTITUT

På et areal af 50 kvadratmeter udstiller 17 modelbaneentusiaster fra Flensborg Modeljernbaneklub et imponerende HO anlæg i Teknologisk Institut (Se annoncen andetsteds i bladet). Udstillingen, som står under protektion af Hans Kongelige Højhed Prins Knud åbnes af arveprinsen lørdag den 8. oktober kl. 10.

Men forud for dette er gået et langt forarbejde, ikke alene for udstillingen i København, men hele foretagendet startede blot i al beskedenhed med, at nogle unge mennesker mødtes en gang imellem for at køre med deres tog. Imidlertid udviklede det hele sig lidt efter lidt til det anlæg, der nu bliver at se og beundre på udstillingen. Der er trukket 6.000 m ledning, placeret 3.000 bananstik og anlægget har en samlet sporlængde på 350 meter med 52 sporskifter.

Anlægget har to hovedstationer (Mittenstadt og Schauenburg) til at fordele trafikken. Den ene har remiseanlæg for

lokomotiver med drejeskive, kul-, sand- og vandanlæg, og tre motorvogne klarer trafikken til tre forstadsbanegårde. Blokstrækninger og signaler sørger for at alt afvikles gnidningsløst. Yderligere to tog befarer højbane og undergrundsbane. Også her er der automatisk togsikring. Og det er ikke blot de almindeligt kendte signaler, der sikrer anlægget. Ligesom på rigtige baner anvendes både en- og tovingede armsignaler, fremskudte signaler, rangersignaler m. m. Automatisk styrede blinklysanlæg og bomme sikrer vejoverskæringerne. Dette har en særlig betydning, da der naturligvis også kører trolleybusser i forstadstrafikken. End ikke en svævebane mangler på det store terrain. Når det tillige oplyses, at ialt 16 tog kører på anlægget, kan enhver sikkert forestille sig, at det drejer sig om en modelbane af format.

Enhver forestilling indledes med, at en højttaler gengiver lyden fra en rigtig ba-

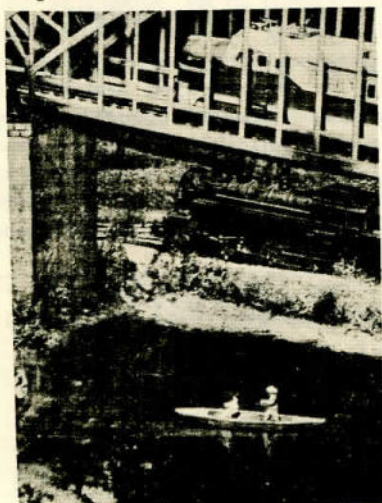
VORT FORSIDEBILLEDE

viser denne gang en dansk eksprestogsmaskine litra P, som vi bringer en nærmere omtale af inde i bladet i forbindelse med en artikel om bygningen af dette lokomotiv.

negård og i det følgende ser man lokomotivet fra remisen køre på drejeskive og dernæst henter en togstamme ude fra pladsen. Stammen bliver kørt til perron, og togmaskinen ruller frem og kobles til personvognene. Derefter gives der de rejssende besked over højtaleren (stemmen tilhører stationsforstanderen i Sønderborg) og der gives kort efter afgangssignal. De mange tog kommer efterhånden alle i gang og lyset slukkes i salen. Man ser hele anlægget i banens egen belysning. Der tændes lys i togene, i gadelamperne og i husenes vinduer.

Udstillingen kommer iøvrigt til at ligge i skolernes efterårsferie, hvad der jo nok skal øge besøget, og der er planer om eventuelt at vise udstillingen i nogle af de større provinsbyer. Banen er ikke til salg, men det kan godt lade sig gøre at kopiere den, hvis man har den fornødne plads — og kapital til rådighed. Det vil nemlig nok løbe op til en ca. 150.000 kr. Men det er jo knapt så dyrt at komme ind og se på banen, og vi giver her vore læsere et par glimt af den.

BP.



Industrinyt

JO-TO-FLEX hedder en ny form for skinnemateriale til H0-baner. Det drejer sig om en speciel svellemåtte, der er gjort flexibel, ved at forbindelsen mellem de enkelte sveler er fjernet i den ene side. Skinnestrengen — den tidligere omtalte Jo-To profilskinne i messing — er skudt ind i svellemåtten og fastholdt i denne af små flige, som er udstandset af måtten. Sporet kræver ingen ballast, men naturligvis kan man godt anvende ballast, hvis man foretrækker det. Det er selvfølgelig i første række et spor beregnet for selvbyggere, da det jo ikke umiddelbart kan tilsluttes et spor af et af industrifabrikaterne, lige med undtagelse af Rivarossis, der passer udmærket sammen med den nye skinne. Der findes endnu ikke sporskiftebyggesæt, men det er tanken, at det skal komme. Hvornår kan dog endnu ikke siges. Prisen på dette nye spor er til lige meget rimelig (kr. 4,85 pr. m), og der er derfor ingen tvivl om, at danske modelbanebyggere her har fået et virkelig godt skinnemateriale at arbejde med.

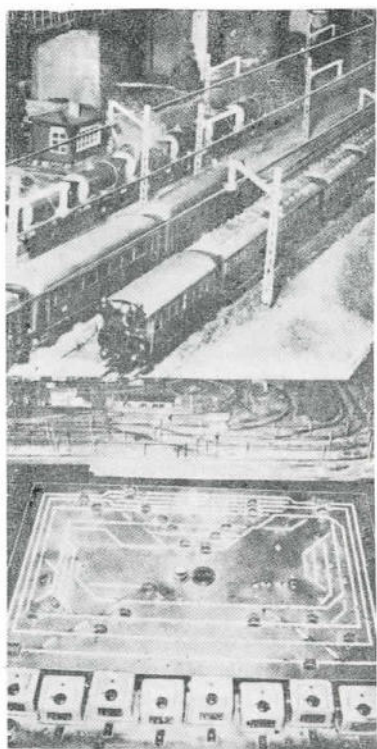
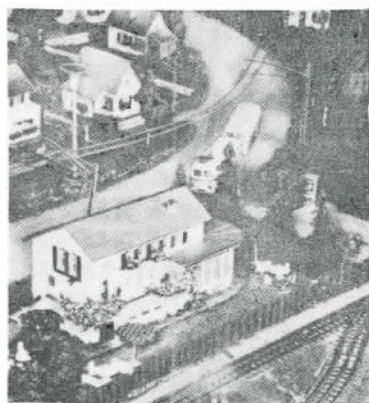
BP.

Obs.!

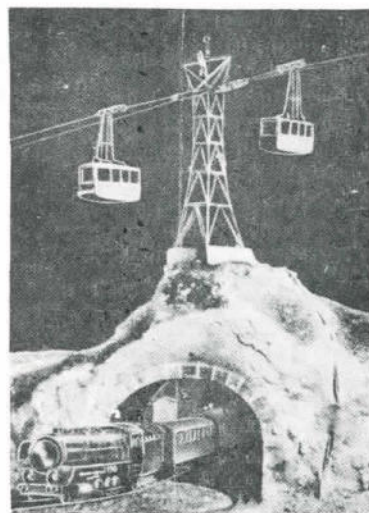
Ved bestillinger af blade og hele abonnementer bedes beløbet indbetalt på postkonto 35056 **samtidig** med bestillingen. — De sparer både porto og tid.

Ekspeditionen af MB-nyt,
Kongevejen 128, Virum.

GLINT FRA ANLÆGGET



Kommandoposten.



Svævebanen.



Der læsses kul.

EN SKØNHED MED KRÆFTER

Omkring århundredskiftet begyndte DSB at forbedre indretningen af personvognene betydeligt og tillige blev vognene større. Som følge heraf fik man også større toglængder, hvilket betød, at man med de forhånden værende lokomotivstørrelser ofte blev nødt til at køre med forspand. Tilmed blev den tilladte maksimalhastighed i 1904 forøget fra 90 km/t til 100 km/t. I 1907 indførte man derfor P-maskinen, dattidens litra MY, konstrueret af daværende maskinchef Busse. Da man regnede med senere at kunne forøge maksimalhastigheden yderligere, konstruerede man maskinen med større drivhjul, således at den kunne køre 120 km/t med et forholdsvis lavt omdrejningstal.

Maskinen er et 2-B-1 4-cylindret-kompoundlokomotiv med de 2 højtrykscilindre mellem hoveddragerne og de 2 lavtrykscilindre udvendig. Højtryks-drivstængerne på det forreste, lavtryks-drivstængerne på det bageste af de to koblete hjulsæt. Da den første serie af maskinerne (901—919) havde vist sig for svage til større stigninger, ændrede man disse sidste 14 (920—933), således at de fik en adhæsionsvægt på 38 tons mod 33 tons for de førstes vedkommende. Senere har man dog også forøget adhæsionsvægten for de første, ved at ændre vægtfordelingen.

Vi har valgt at bringe byggetegning og byggebeskrivelse til dette lokomotiv på grund af dets harmoniske ydre, som også har gjort lokomotivet kendt ud over Danmarks grænser. Desuden har det følgende modelmæssige fordele:

1) Forholdsvis naturtro bevægelse af driv- og kobbeltænger selv under ret stor hastighed, på grund af de store drivhjul.

(fortsættes side 198).

DANSKE 3-AKSELEDE VOGNE

En kortfattet oversigt over forskellige typer 3-akslede vogne ved DSB og privatbanerne.

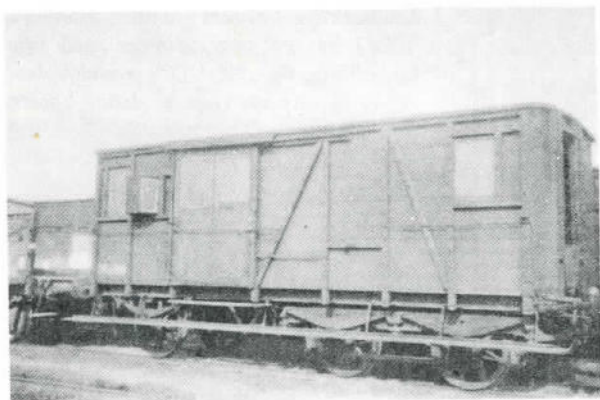
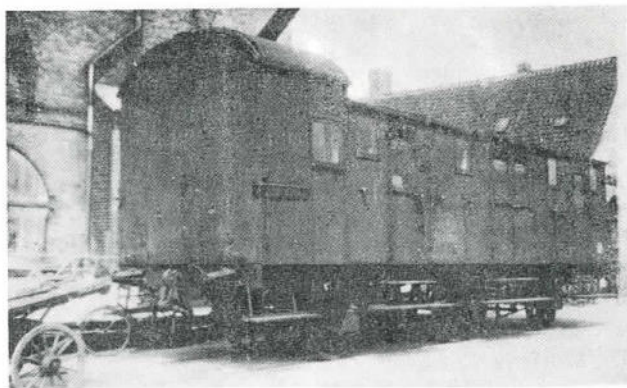
Da jernbanene mellem København og Roskilde åbnede i 1947, rædede den over 18 personvogne. Disse vogne var treakslede. Akselkasserne var ophængt temmelig løst i nogle læderstropper, og der fandtes ikke nogen egentlig akselgaffel. (Jernbanemuseet har en model). Ved banens forlængelse til Korsør i 1856 anskaffedes yderligere 24 vogne af denne slags samt 2 bagagevogne. Akselafstanden på disse vogne varierer fra 3,52+3,52 m til 3,24+3,24 m. For bagavognenes vedkommende dog kun 2,74+2,74 m. Ophængningen af aksellejerne på disse sidste 26 vogne var dog ganske almindelig med bladfydre o.s.v. I 1871 anskaffedes en treakslet kongevogn, bygget af „Lauensteinsches Wagenbau-Gesellschaft - Hamburg“. Denne vogn havde i modsætning til alle de øvrige, længdedragere og pufferplanker af jern og tværdragere af træ. Akselafstanden var 3,43+3,43. I 1879 anskaffedes der 3 bagagevogne og indtil 1886 yderligere 19 vogne af denne type. Der er bygget vogne af denne type helt til 1917 og enkelte af af disse vogne kører endnu. (Se MB-nyt nr. 12/1954).

På de jyske og fynske baner holdt man sig til 2-akslede vogne og ved åbningen af den sjællandske nordbane i 1863 anskaffedes også 2-akslede personvogne.

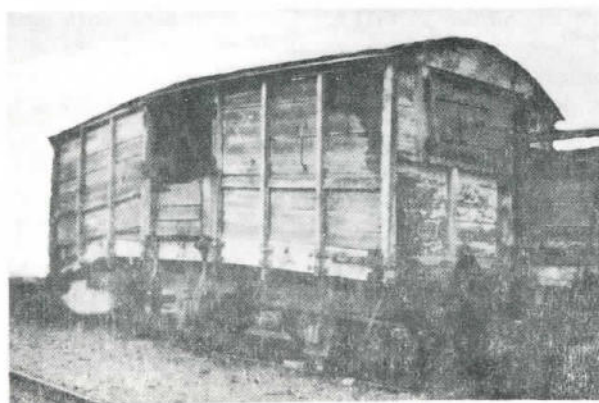
Ved privatbanerne finder vi første gang 3-akslede vogne ved Gribskovbanen i 1880. G.D.S. havde ved åbningen i januar 1880 2 stykker 3-akslede personvogne samt 15 godsvogne med samme undervognskonstruktion. Akslerne på disse vogne var an-

(fortsættes side 198).

NFJ — 3-akslet tidligere motorvogn (knaldrød) á la DSB's MC.



« $\frac{1}{2}$ bogievogn» i Sæby (1953).



3-akslet personvogn fra HFHJ med åbne uoverdækkede endeperroner.

En skønhed med kræfter--

(fortsat fra side 196).

2) Hele styringen er indvendig, hvad der simplificerer bygningen meget (kun tre stænger på hver side bevæger sig).

Lokomotivet har følgende data, der gælder for sidste serie (920—933).

bygget af Schwartzkopff 1910
drivhjulsdiameter 1984 mm
cylinderdiameter højtryk 360 mm
cylinderdiameter højtryk 600 mm
slaglængde 640 mm
kedeltryk 15 kg/cm²
vægt tjenstfærdig 70 tons
tender tjenstfærdig 48,4 tons
vand 21 tons
kul 5 tons.

Som alle kæledægger har maskinen også fået et kælenavn, idet den af DSB-folk kaldes „Den højbenede“. Denne betegnelse vi stå som overskrift på byggebeskrivelsen i de følgende numre af MB-nyt

VL.

Danske treakslede vogne--

(fortsat fra side 196).

bragte ligesom i en „enkeltakslet truck“, og denne truck var anbragt drejelig under vognenden — den midterste placeret sideforskydeligt under vognen og styret ved hjælp af de to yderste ved hjælp af „øjer“, som truckene var lænket sammen med. Dette arrangement tillod vognene et let løb igennem de stærke kurver, denne bane var forsynet med. Akselafstanden var på personvognene 3+3 m og på godsvognene 2+2 m. En enkelt af disse vogne kan endnu ses i Gilleleje.

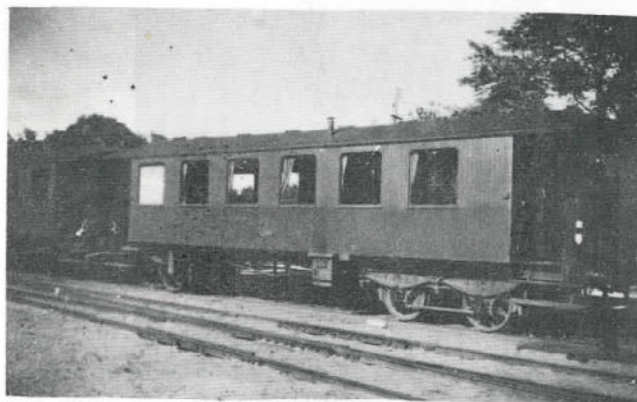
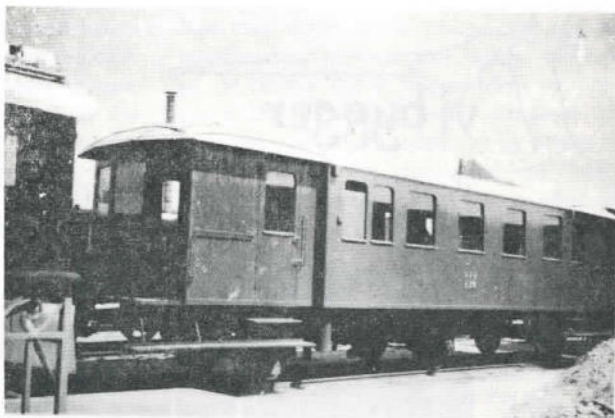
Af andre privatbaner, der bruger 3-akslede vogne, skal nævnes Ålborg Privatbaner. Her finder man to typer: nemlig rejsegodsvogne med 2 almindelig op-hængte aksler under den ene ende af vognen (med kedel for togopvarmning) og en

almindelig aksel i den anden ende; samt vogne — både person- og rejsegodsvogne, men med en „stiv“ bogie under den ene ende. Rammen på denne „bogie“ er i modsætning til rammen på almindelige bogier helt fastsiddende, og kun selve aksellejerne er affjedret med en almindelig bladfjeder. Akselafstanden på førstnævnte type overstiger ikke $5,3 + 0,875$ m, hvorimod der er personvogne med akselafst. $6,675 + 0,875$ m af sidste type. På samme bane — og forøvrigt på flere privatbaner (VVGJ og GDS) — findes en motorvognstype a la DSB's ME, med to aksler under forenden med den tunge motor. Lænkeaksler hedder dette arrangement. TKVJ har en rejsegodsvogn med samme hjulstilling, og „NOVO"s maskinkølevogn er vel den nyeste vogn af denne konstruktion (DSB — ZM 500401). Dens totale akselafstand er 9,00 m og afstanden mellem de 2 tætsiddende aksler er 1,44 m. Der må ved disse aksler være noget sideslør af hensyn til vognens(-nenes) gang i kurver. I 1926 fik DSB 2 stykker 3-akslede motorvogne MC 611—612 med en aksel midt under vognen (drivaksel for både forreste og bageste motor). Disse to vogne er udrangerede nu, men ØSJS har stadig en lignende vogn i drift, og NFJ og HFHJ har hver en til personvogn omdannet vogn af denne type. HFHJ's er iøvrigt noget af det fineste, der er set med hensyn til indretning; men derom senere.

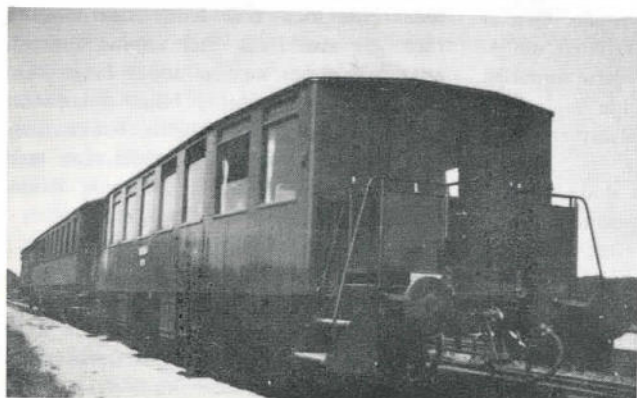
Sidst er der DSB's litra CUK, hvor det midterste hjulsæt med leje og gaffel er forskydeligt mellem vangerne a la GDS.

Af privatejede godsvogne findes også nogle stykker 3-akslede, bl. a. nogle til transport af råsukker, og af specialvogne kører nogle gamle 3-akslede tendere fra Ks og Ds maskiner. Akselafstanden på disse sidstnævnte vogne er dog ikke særlig stor.

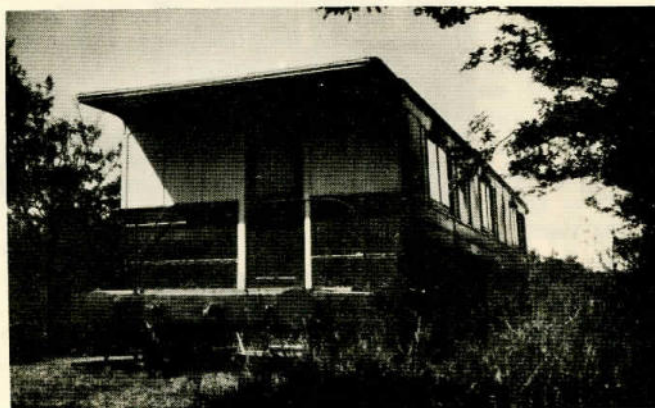
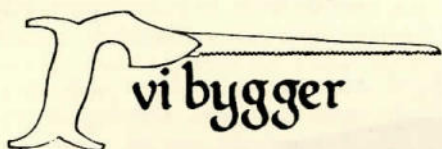
DSB bagagevogn
litra EF 6511.



AHB — litra EB 58,
fotograferet i Ålborg
oktober 53.



GDS nr. 101, foto-
graferet i Hillerød
1952.



G.D.S.s 3-AKSLEDE PERSONVOGN

I vort augustnummer bragte vi en artikel om Gribskovbanen. Her omtalte vi bl. a. de første vogne og lok, denne bane anskaffede sig, og blandt dem denne personvogn, der i sin opbygning er væsentlig forskellig fra andre 3-akslede vogne. Den er forøvrigt også beskrevet i artiklen om 3-akslede vogne andet steds i dette nummer.

Bygningen vil muligvis volde nogle visse kvaler, hvorfor vi vil gøre beskrivelsen noget fyldigere end sædvanlig.

Selve vognkassen laves i skala O af 2 lag tynd plade (zink eller messing). I begge lag skæres vinduerne ud efter tegningen, men i yderste lag desuden alle fyldningerne. Derved opnår man at komme originalen så nær som muligt, idet der virkelig er fyldninger akkurat som i en gammel dør, både i sider og gavle. For at få siderne ens, lodder man dem sammen ved at kom-

me en smule tin på dem og opvarme dem over et gasblus eller lign. Så skæres hullerne ud efter tegningen, hvorefter man skiller de 2 plader fra, der skal sidde yderst, og skærer fyldningerne ud i de andre. Samme metode anvendes overfor gavlene. Når man skal lodde siderne sammen, går man frem efter samme opskrift, eller man nøjes med at lodde langs kanterne. Husk at siderne bøjer indad forneden. Man må selvfølgelig bukke disse før sammenlodningen. Arbejder man med zink skal man sørge for at rense loddestederne grundigt efter hver lodning.

Vognkassen loddes derefter sammen i hjørnerne, og bunden laves af 10 mm træ, der lægges ned i og fastgøres til kassen. Dette kan gøres ved at lodde 4 små vinkler indvendigt i kassen og derefter skrue bunden fast i disse.

Taget, med det morsomme tagudhæng,

høvles til af en træklods, eller man benytter en metalplade af 1—1,5 mm's tykkelse. I sidste tilfælde får man et bedre udseende ved tagudhængene i sider og gavle. Taget skrues ned i bunden, med undersænkede skruer.

Inden vi går i gang med undervognen, bemærker vi lige, at siderne går et lille stykke ned under vangerne. Disse er på originalen af træ ligesom pufferplankerne. I enden af kæderne er en krog, og de to, der er i samme vognende, er modsat vendt af hensyn til koblingen.

Endeperronerne er meget simple. Der er ingen låger eller lign. kun et fladjernsrækværk, der går fra side til side. Ved overgangen er der en kæde til afspærring. Man må formode at „ophold på perronen sker på de rejsendes eget ansvar“. Trinene sidder meget ubekvemt, idet de er anbragt helt inde under vognen og derfor nærmest virker som „hønsstige“.

Nu skulle vognkassen være færdig, så vi går i gang med aksellejerne, der gør netop denne vogn så karakteristisk. De består af to plader med en bladfjeder imellem. Pladerne skæres ud af en tynd messingplade og loddessammen med 2 mm's mellemrum. Derefter skæres de 6 akselkasser ud af messing, og der files og skæres ud i dem, så de kan gå i rillen i pladen. Der bores et 3,2—3,5 mm hul i hver. Man må nøjes med at lodde dem til pladerne, men det er fristende at lade fjedrene virke, hvad der er meget let, da man ikke får dem at se, hvorfor man er frit stillet overfor disses udseende. Som afstandsstykker anvendes små messingstænger. Nu er disse „een-akslede bogier“ færdige til montering.

Det vil være tiltalende at lave dem drejelige som i virkeligheden, men vognen kommer da ikke til at køre særligt godt i model. Da akselafstanden ikke er ret stor,

kan man skrue de to yderste sæt fast til vognbunden, med en lille klods imellem, så de holdes fri af vognbunden og vangerne. På forbilledet hviler vangerne på bogierne ved et par slidplader og styres af en støtteklods (se tegningen). Midterste bogie skrues fast med en noget mindre afstandsklods evt. slet ingen. Derved bliver den hævet 1—1½ mm over de andre, så den ikke bærer noget. Endvidere bores hullerne i akselkasserne dybere og aflange, således at hjulene får et spillerum, hvorved de blot følger skinnerne og ikke hviler tungt på disse under kørslen, selv i kurver. — Hjulene er selvfølgelig egerhjul.

Vinduerne laves lettest ved at tage en cellulidstrimmel og male vinduesrammerne derpå. Den fastgøres til vognkassen med „Scotch tape“ el. lignende.

Vi må endvidere fortælle Dem, at vi har fundet vognen som sommerhus i Tisvildeleje og målt den op der. Det er derfor ikke utænkeligt, at vi har „glemt“ noget ved den, noget der ikke findes på vognen idag. Trods dette har vi ment, at det er så morsomt en model, at vi ikke måtte gemme den hen. Dens originale farver kendes ikke, udover at akselgaflerne var grå med staffering og pufferplanken sort. Selve vognkassen har haft en lys farve med mørkere fyldninger. Midterfeltet på siden har været malet ligesom fyldningerne.

Vognen havde II. og III. klasse i hver sin ende. I gavlene sidder et rundt rødt glas (diametralt modsat). Det vides desværre ikke, hvad det har været beregnet til, men vi antager, det er en slags slutlanterne, så der kunne anbringes en lampe bag glasset.

Skulle nogle af vore læsere være i besiddelse af flere oplysninger om vognen, vil vi meget gerne høre et par ord herom.

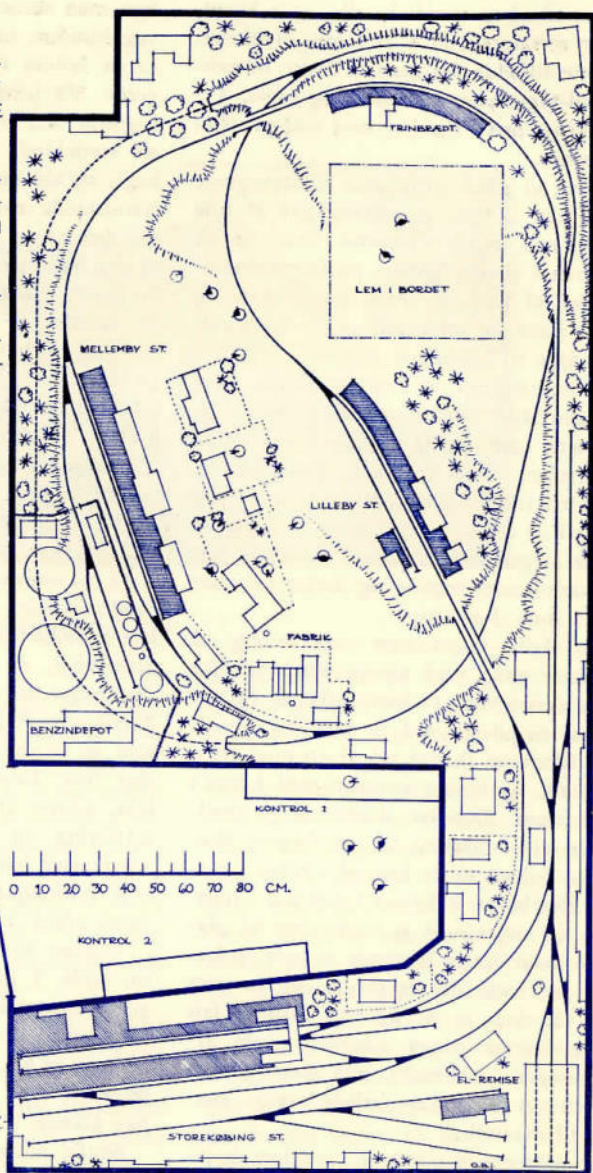
St. J. - O.B.J.

PLAN 27:

HER VISES EN KOMBINERET PUNKT TIL PUNKTBANE OG EN RINGBANE I SAMME ANLÆG.

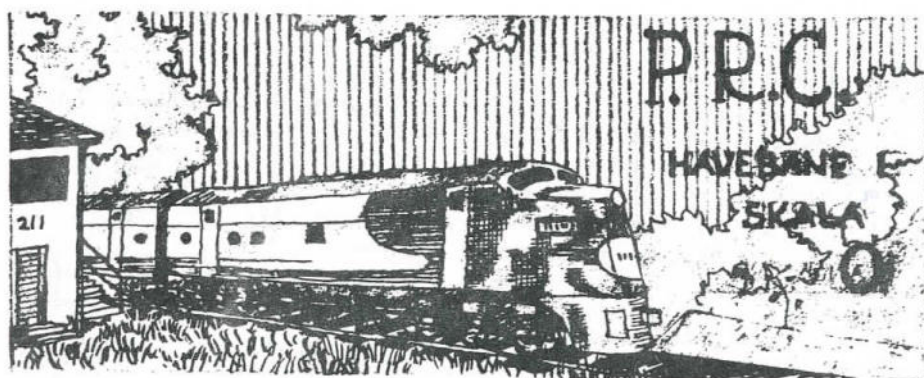
DEN STORE STATION FUNGERER SOM ENDE- OG FORGRENINGSSTATION, SÅLEDES AT MAN ALTID KAN KØRE UD I CIRKLEN OG VENDE TILBAGE TIL DEN UDEN RANGERING.

DE TO MINDRE STATIONER LIGGER BEGGE UDENFOR RINGBANEN. KØRSEL PÅ DENNE KAN DERFOR SKE UDEN AT GENERERE TRAFIKEN PÅ DEM.



MÅL: 2 x 4 METER

PASSENDTIL MÅRKLIN SKINNE 3900
KURVEDIAM: 121 CM.



3. ARTIKEL

(1. og 2. artikel stod henholdsvis i nr. 8 og 9/1955).

Vi beskrev forrige gang indendørsanlægget med Terminus station, og vi fortsætter denne gang med udendørsbanen og beder vore læsere se på sporplanen i septembernummeret (midtersiderne). Som det fremgår af denne, deler banen sig allerede i yderste kælder i en enkeltsporet og en dobbeltsporet bane. Vi vil først følge den enkeltsporede bane. — Sporet løber til at begynde med parallelt med den dobbeltsporede bane, men drejer, efter at have passeret gangbroen, mod syd. Her kommer først *Bøgevang station*, der også er endestation for forbindelsesbanen til *Ridgway* over *Wexton*. Fra *Bøgevang* stiger banen nu op til *Benndersdorf station*, og efter denne går banen — stadig stigende — gennem gran- og fyrreskov op til *Ridgway station*. Vi kører her ind på spor 3, og turen er foreløbig slut. Enkelte tog kører dog af og til videre til *Wexton*.

Vi vender nu tilbage til den dobbeltsporede bane **TERMINUS—MERKELBY—RIDGWAY**. Her løber banen fra Terminus til Merkelby station i vestlig-østlig retning for derefter i en stor bue at stige op til *Ridgway station*. Bemærk, at banens

højre og venstre spor på denne sidste strækning på halvvejen „bytter plads“, ved at sporene krydser hinanden ude af niveau.

Der er gode køremuligheder på anlægget, selvom udendørsbanen ikke tillader større arrangementer. Det vil ses, at det er muligt at blive på udendørsbanen med nogle eller samtlige tog, hvis man ønsker det, idet der køres på ringlinjen **RIDGWAY — WEXTON — BØGEVANG — BENNDERSDORF — RIDGWAY** eller omvendt. Denne enkeltsporede linje har en i forvejen foreskrevet kørselsretning på de enkelte spor på stationerne, og dette muliggør en simplificering af sikringsanlægget (som ellers bliver kompliceret nok). Hele signalsystemet og sikringsanlægget vil iøvrigt blive beskrevet i en senere artikel, ligesom kørslen og køreplan også vil blive omtalt.

Tilbage bliver at omtale S-banen, hvis bygning først for nylig er blevet påbegyndt. Det drejer sig om en punkt-til-punkt-bane, der udgår fra **TERMINUS VEST**, på tegningen betegnet „T. V.“, løber under selve Terminus station, hvor der laves holdeplads i form af en undergrundstation („CITY“). Herfra løber banen — endnu kun enkeltsporet — videre rundt og op i næste plan og stopper ved holdeplad-

sen „Højbanegade“ (S-tog"-stationerne er ikke markeret på tegningen). Banen *passerer* dernæst Terminus station gennem spor 2 (i modsat retning via spor 3) og ud i dobbeltsporet mod Merkelby. Næste stop bliver her „BROEN“ umiddelbart udenfor yderste kælder, og sluttelig løber toget ind i spor 2 på Merkelby station. Dette spor bliver kun benyttet til S-tog. Strækningen bliver fuldstændig elektrificeret med strømtilførsel gennem ophængte køretråde à la den københavnske S-bane, men det rullende materiel bliver ikke som denne banes, men kommer sandsynligvis til at bestå af „lyntogsagtige“ to-vognstog, d. v. s. 2 bogievogne med fælles midterbogie. Kørselsplanen bliver 12 volt jævnstrøm.

Til slut vil vi denne gang lige nævne, at forespørgsler fra læserne vedrørende FRC's bane naturligvis er velkomne, og er de af almen interesse, vil De blive besvaret i en af de følgende artikler om banen.

BP.

annonce

Kender De

»BP-tog«

i Virum ?

LÆSERNE SKRIVER

„Som ivrig læser vil jeg gerne gøre et par bemærkninger til artiklen „Trafikproblemer II“.

Man skelner mellem de to hovedtogarter: personførende og ikke personførende. Under personførende tog er der 4 togarter: Lyntog, eksprestog, iltog og persontog. Under ikke personførende tog er der: ilgodstog, godstog og postiltog. Med hensyn til

trækraft og vogne stiller det sig som følger:

LYNTOG: 3 eller 4 vognslyntog eller personvognsmateriel med Mo eller Mo + Mk-Fk som trækraft, sidstnævnte lyn-

EKSPRESTOG: Personvogne + evt. post og E-vogne med C, E, K, P, R, T, PR maskine eller MY, MO, MK-FK som trækraft.

ILTOG: Sammensættes som eksprestog, dog er den overvejende del af iltogene motortog.

PERSONTOG: Her kan alle maskintyper, undtagen de udprægede godstogslokomotiver anvendes (altså ikke H, N og G). Persontog medgives ofte foruden person, post og E-vogne godsvogne især ilgodsvogne og andre hastervogne.

GODSTOG: Alle maskintyper (undtagen motorvognene MO, HP, MQ, MR, MK-FK samt benzindrevne motorvogne) + godsvogne og togførervogn.

ILGODSTOG: Ilgodsvogne og andre hastervogne trukket af E, P, R, T, PR, D eller MY. I ilgodstog findes ofte post og E-vogne.

POSTILTOG: De få postiltog, der findes, fremføres som regel af MO eller MK-FK.

På sidestrækningerne er de største damplokomotiver K, C og D, en S-maskine kan ikke findes på en sidestrækning.

ILTOGENE, som er en ganske ny togarart, er hurtigkørende persontog, som adskiller sig fra eksprestogene ved, at der ikke kræves hurtigtogsbillet til dem, og ved at de kan befære strækninger, hvor den største tilladte hastighed er under 100 km/t, d. v. s. at de også kan befære sidestrækninger.

Med venlig hilsen og tak for det udmærkede blad.

Poul Schärup Hansen,
Ringkøbing.



**nyt fra
nær og fjærn**

FOR FRIMÆRKESAMLERE

For første gang i 29 år vil den årlige europæiske køreplanskonference blive afholdt i Tyskland. Det sker i Wiesbaden i dagene 5. til 15. oktober, hvor europæiske jernbanefolk mødes for at samarbejde den internationale toggang. Begivenheden fejres af det vesttyske postvæsen med udsendelsen af et særfrimærke 20 pf. den 5. oktober, og hvis motiv er et fri-gennemkørselssignal på baggrund af et stiliseret skinne-net. Farverne bliver rød og sort, og oplaget 10 millioner.

Pol-

SLUT MED 3. KLASSE

Kl. 24 den 3. juni 1956 forsvinder de sidste 3. classes jernbanevogne i Europa.

Det er den endelige følge af en beslutning taget på den internationale jernbanekonference i Neapel i 1953. De mange moderne bekvemmeligheder, som stadig bliver billigere, overflødiggør i stadig højere grad togpassagerdiskrimineringen, hvorfor samtlige europæiske statsbaner med tre klasser har besluttet fra det givne klokkeslæt at indføre demokrati — over hele linjen.

(Pol.-)

Har De noget De vil sælge?

*Så benyt vore rubrikannoncer
Det er jo netop de mennesker,
som De ønsker at få i tale, der
læser dette blad.*

De f nye

FALLER-KATALOG

er kommet!

— Standardsortiment 055 —

Pris kr. 0,60

— Forlang det hos Deres forhandler —

Gebr. Faller —

Modelhuse i særklasse

Eneagentur:

B. PALSDORF, København

HYVINGE-KARKKILA BANEN

Cirka 70 km nordvest for Helsingfors ligger byen *Karkkila*. Den er vokset op omkring et jernstøberi *Högfors Bruk*, der er det største jernstøberi i Norden og giver arbejde til hele egnens befolkning. Da statsbanen ikke løber gennem byen, byggede støberiet i begyndelsen af 1900-tallet deres egen private smalsporede jernbane med tilslutning til nærmeste statsbanestation *Hyvinge*, som ligger 50 km fra *Karkkila*. Banen blev færdig i 1911 og toges i brug 1912. Sporvidden er 750 mm og skinnernes længde er 6,40 m.

Banen trafikeres af et kombineret gods- og persontog to gange daglig i hver retning. Man råder over 4 lokomotiver, 3 persenvogne og 103 godsvogne. Af de 4 lokomotiver er det ene et lille motorlokomotiv, som er konstrueret af værkets egne ingeniører. Dette lok anvendes for tiden til søndagskørsel, hvor der ikke er tungt jerngodts at transportere, og kun med persenvogne. Endvidere findes et damplok på 14,5 ton og to damplokomotiver på hver 25 tons. Det er et af disse sidste, vi viser et billede af. Det mindre damplok fungerer som rangerlokomotiv mellem fabriksområdet og stationen i *Karkkila*.

Når vi har valgt at fortælle lidt om denne finske bane, er det af flere grunde.

Finland og finske baner er sikkert for mange læsere ret ukendte begreber, og vi vil netop gerne øge interessen for de nordiske lande hos vore danske læsere. Samtidig håber vi naturligvis, at dette stof også interesserer vore læsere i Norge, Sverige og Finland. Som det eneste specialtidsskrift for modeljernbaner i Norden føler vi os også til en vis grad forpligtet hertil. Vi håber til gengæld også fra tid til anden at høre lidt fra vore læsere i disse lande, for eksempel ved at der indsendes småartikler og billeder af modeller eller af rigtige jernbaner.

BP.

LISTE over forkortelser anvendt i artiklen om 3-akslede vogne.

AHB = Aalborg-Hvalsund Banen
GDS = Gribskovbanens Drift Selskab
VVGJ = Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane
TKVJ = Trolldhede-Kolding-Vejle Jernbane.
NFJ = Nordfynske Jernbaner
HFHJ = Hillerød-Frederiksværk-Hunde-
sted Jernbane.

BAUCH Træ- og Legetøjsmagasin

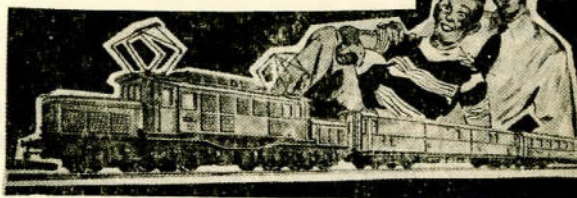
Aaboulevard 40
København N
NOra 778

Ordrupvej 109
Charlottenlund
ORdrup 1932

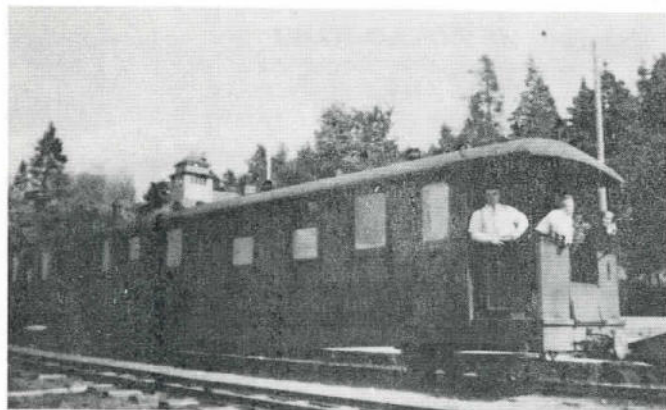
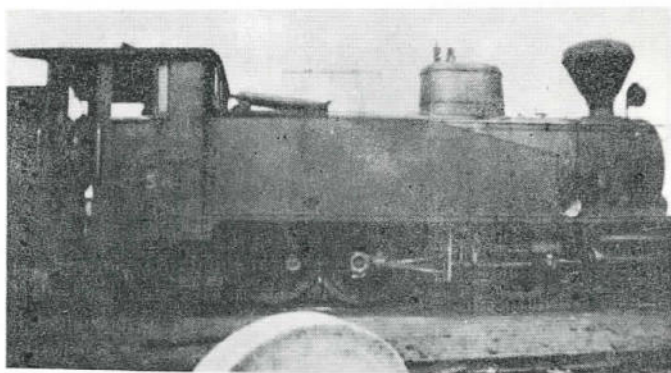
TRIX EXPRESS

MARKLIN

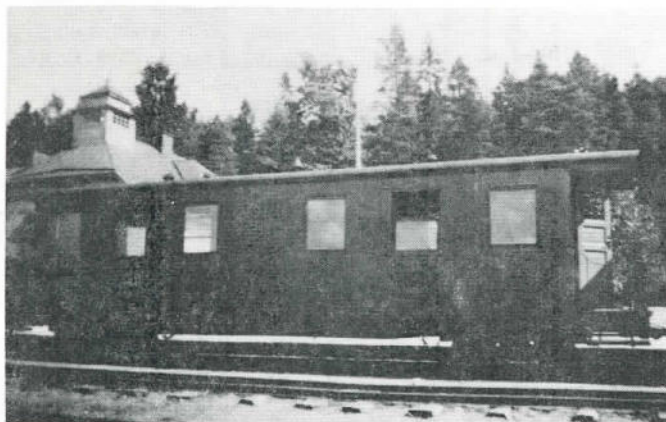
Heischmann



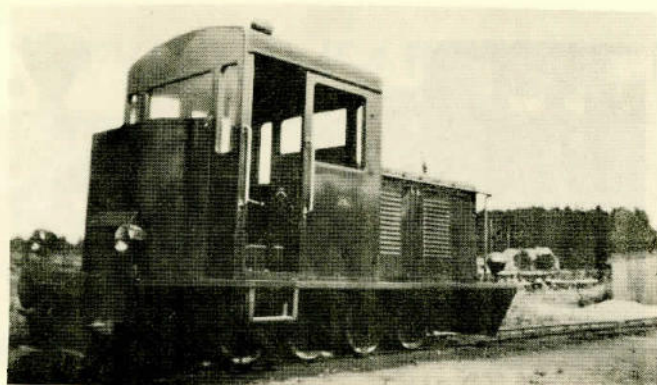
25 tons damplo-
komotiv på Hy-
vinge-Karkkila-
banen.



II. og III.kl.s
personvogn på
samme bane.Sta-
tionsbygningen
ses i baggrun-
den.

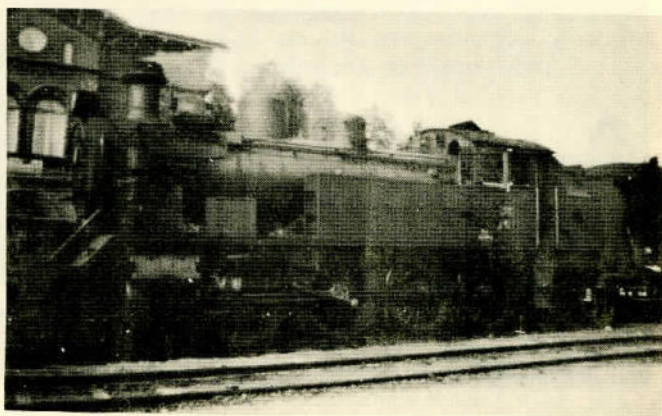


III.klasses per-
sonvogn også fra
samme bane.

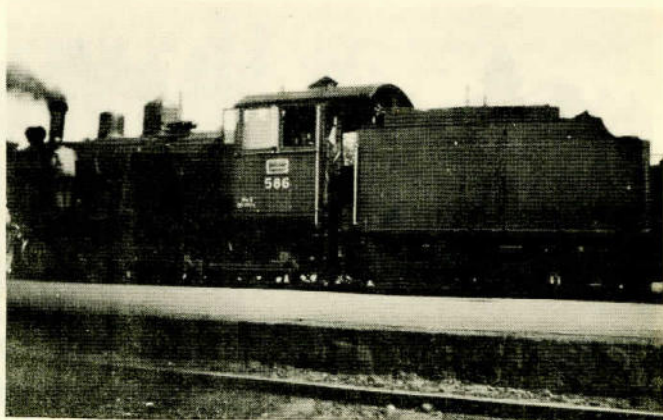


Det lille motorlokomotiv på Hyvinge-Karkkila-banen.

Og endelig to af de *Finske statsbaners* lokomotiver. Først et tenderlokomotiv beregnet for lokaltrafik.



Og her viser vi Dem et damplokomotiv beregnet for fjerntrafikken.





Besøger De Malmø?

Så kig hen til os!

Vi har alt til

Märklin

Rivarossi og

Fleischmann

Tag med linie 3 fra centrum!

MODEL-CRAFT

SKOLGATAN 5, MALMØ

Tlf. 20654

Alt til Deres hobby på eet sted!

Kieler-Brobyggesæt

fås nu bl. a. i følgende forretninger:

KØBENHAVN: Hobby Centralen —
Hobbykælderen — Model & Hobby
— Valby Hobbyforretning.

AARHUS: Berg Radio & Hobby —
Tusind Ting.

RANDERS: Legetøjshuset — Lege-
tøjsmessen.

RØNNE: Simon Madsen.

Preiser-Figurer

fås nu bl. a. i følgende forretninger:

KØBENHAVN: Hobbykælderen —
Illum — Magasin du Nord — Thorn-
green — Valby Hobbyforretning.

AARHUS: Berg Radio & Hobby.

RANDERS: Flensborg Lager —

Legetøjshuset — Legetøjsmessen.

Generalagentur

for Danmark & Island:

Skandinavisk Hobby Industri

Aarhus

De kan bestille de numre af

Modelbane-nyt

som De mangler.

- | | |
|---------------------------|-----------|
| 1. årg. 1952 (1-2-3-4) | kr. 3,50 |
| 2. årg. 1953 (12 nr.) | kr. 12,00 |
| 3. årg. 1954 (12 nr.) | kr. 17,00 |
| 1 års abonnement (12 nr.) | kr. 18,00 |

*Sendes pr. efterkrav
eller ved forud indbetaling på
postkonto 350 56.*

— Husk porto —

Modelbane-nyt

Kongevejen 128

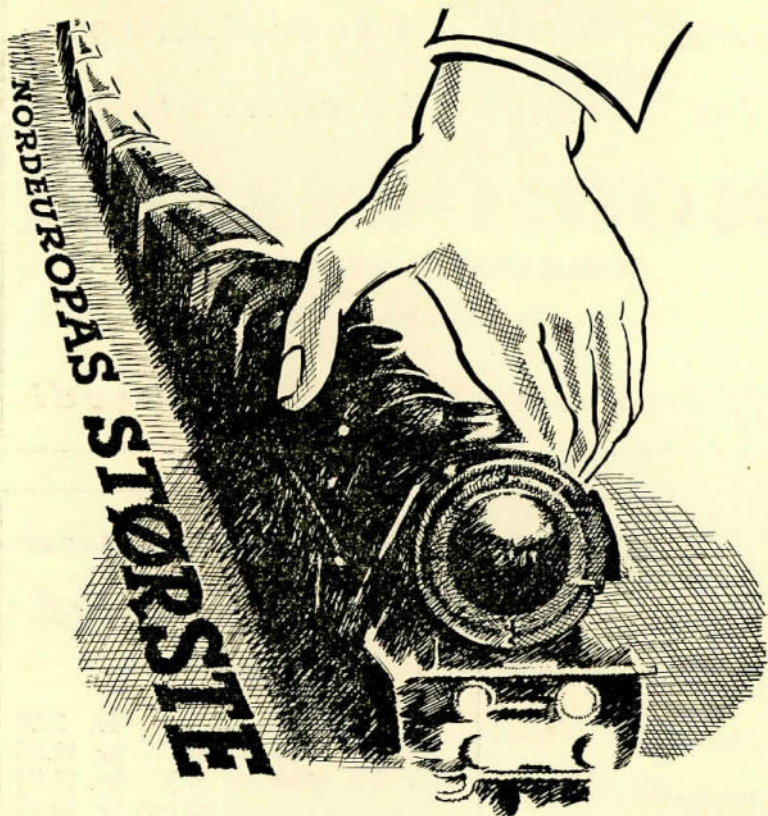
Virum



MODELJERNBANE

Protektor

Hans kongelige Højhed, Arveprins Knud



UDSTILLINGEN 1955

Besøg Nord-Europas største modelbane. 6.000 m ledning og 3.000 bananstk er anvendt til 60 m² store anlæg, der for modelbanefolk vil blive en idékilde af format.

Alle de førende danske og udenlandske modelbanefabriker viser på egne stands deres sidste nyheder.

Entré: Voksne 2.—kr., børn u. 14 år 1,—.
På åbningsdagen fra kl. 12—22, derefter daglig fra kl. 10—22.

i
**TEKNOLOGISK
INSTITUT**

(skråt overfor Shell-Huset)

8.—23. OKT.

KLUBMEDDELELSER.

Modeljernbaneklubben »HO«
Nordkærvej 1 — Hvidovre, Valby.
1 à 2 medlemmer kan optages.
RY 59 42 v eller 30 06 31

Jydsk Model-Jernbane Klub, Aarhus.

Formand: Lokofb. H. F. Jensen, Marstrandsgade 23, Aarhus.

Næstform.: Anlægsgartner M. W. Nielsen, St. Blichersvej 67 a, Aabyhøj.

Kasserer: Chauffør R. Mikkelsen, Herredsvej 24, Hasle.

Anlæg i spor 0 på Aarhus H.

Nye aktive og passive medlemmer optages

Den 3. oktober 1955 fylder J. M. J. K. 10 år. Oplysninger om arrangementet i anledning af jubilæet er tilsendt medlemmerne i klubbladet »Tog 60«.

RUBRIKANNONCER

pris pr. ord: 15 øre (minimum 2 kr.). Annoncen må være indleveret senest d. 10. i måneden forud, for at kunne komme med i næste nr.

Elektrisk tog spor 0. 2 svejtsiske HAG motorvogne, 15 vogne, både person- og gods, samt 6 sporskifter, 1 kryds og ca. 40 skinner m. m. sælges for ialt kun 400 kr. — E. Vogensen, Lt. Værtøse.

Har De noget De vil sælge?

Så benyt vore rubrikannoncer
Det er jo netop de mennesker,
som De ønsker at få i tale, der
læser dette blad.

12 fotos af danske lokomotiver i postkortformat og forsynet med tekniske data på dansk, engelsk og fransk. Sendes portofrit mod forud indbetaling af kr. 2,50 til: B. Merkel Palsdorf, Kongevejen 128, Virum.

Scenery-landsskabssortiment

passer for enhver modeljernbane —
der er både birke-, frugt- og almindelige løvtræer i flere størrelser — og de nye »græsplæner«.

Pr. ark kr. 1,20.



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.
Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
Medarbejdere: Ole Brandstrup Jensen og Verner Larsen.
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —
Arsabonnement 18 kr., udland 20 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

—O—
Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker, samt:

KØBENHAVN:

Boghallen, Politikens Hus, Rådhuspladsen, V. Bauch, Aboulvarden 40, N.
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
Thorngreen & Co, Vimmelskaftet 46—48, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Fritidsbutik, Nygårdsvej 21, Ø.

ÅLBORG:

Ålborg Hobby Service, Vesterbro 43.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.
Berg Radio & Hobby, Guldmedegade 40.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

SKIVE:

»Hobby«, Tinggaade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

ENGLAND:

Robert Spark (»European Railways«)
15 St. Stephen's House, Westminster.
London, S.W. 1.

FINLAND:

U-B Hagelin, Auroragat. 11 B 24, Helsingfors.

ITALIEN:

»HO-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,
Västra Hamngatan 22, Göteborg C.

—O—
ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsettningen af Deres annonce i MB-nyt og giver Dem tilbud uden forbindelse (tlf. BY 5703, alle hverdage undt. tirsdag). Rubrikannoncer betales ved bestillingen og koster 15 øre pr. ord (minimumstakst 2 kr.).

—O—
INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 5. i måneden.

MEMLEM AF
FORENINGEN AF DANSKE
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



Desværre

blev „Modellhahn-Streckenpläne“ fra MIBA-Vorlag
revet væk, og nyt oplag (dec. 7) kan først ventes
ca. 1. december d. å.

Vi beder om Deres tålmodighed så længe og sender
de bestilte hefter, så snart de fremkommer.

I ventetiden

kan vi anbefale de 3 små hefter „Layout Plans“
(fra Railway Modeller) til kr. 1,50 pr. stk.

Speciale: Litteratur om modeljernbaner

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32
BYen 5703

åben: Kl. 10-17
fredag 10-18

København K.
Postkonto 53761

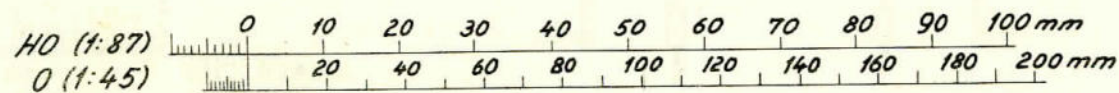
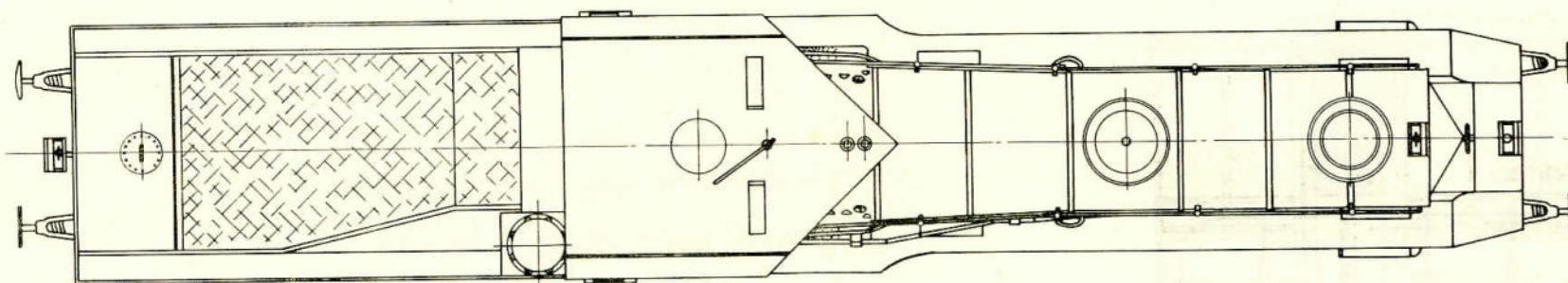
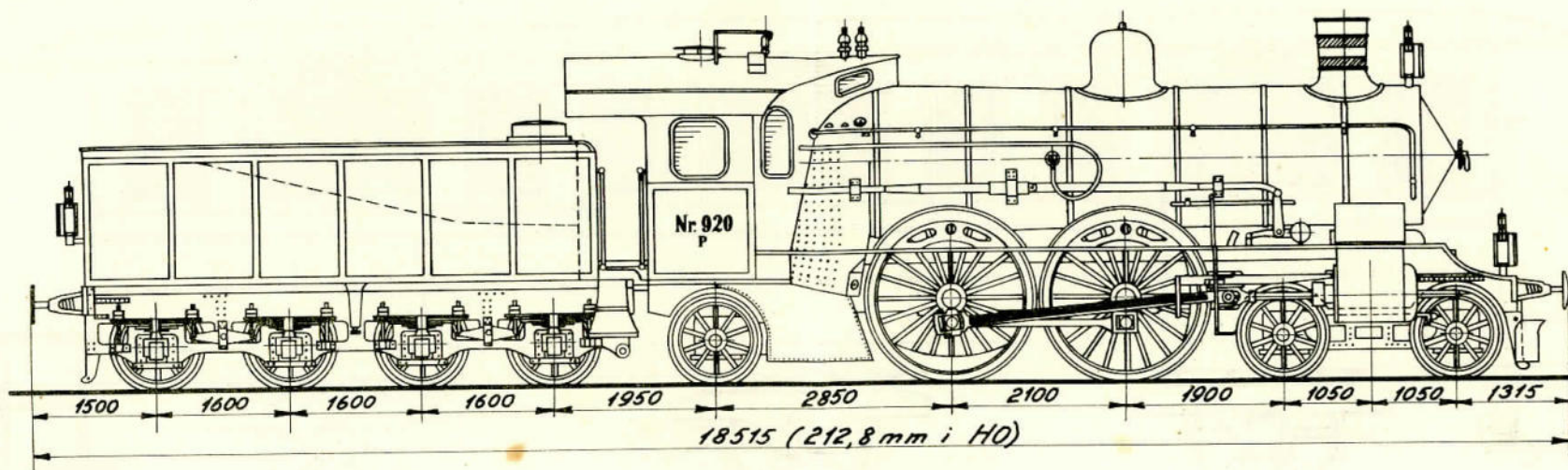
HO *Rivarossi*

— det interessante italienske modelbaneblad — bringer
i letfattelige artikler med gode illustrationer mange
morsomme idéer for modelbyggeren. Bladet — som
udgives af »RIVAROSS I«, der fabrikkerer elektriske
tog i HO — udkommer med 6 numre om året og er
trykt på italiensk.

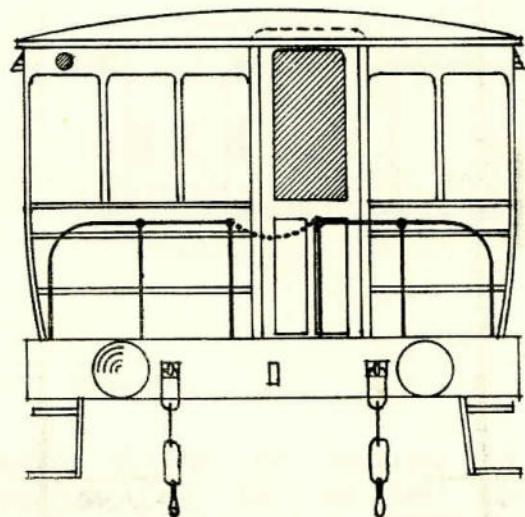
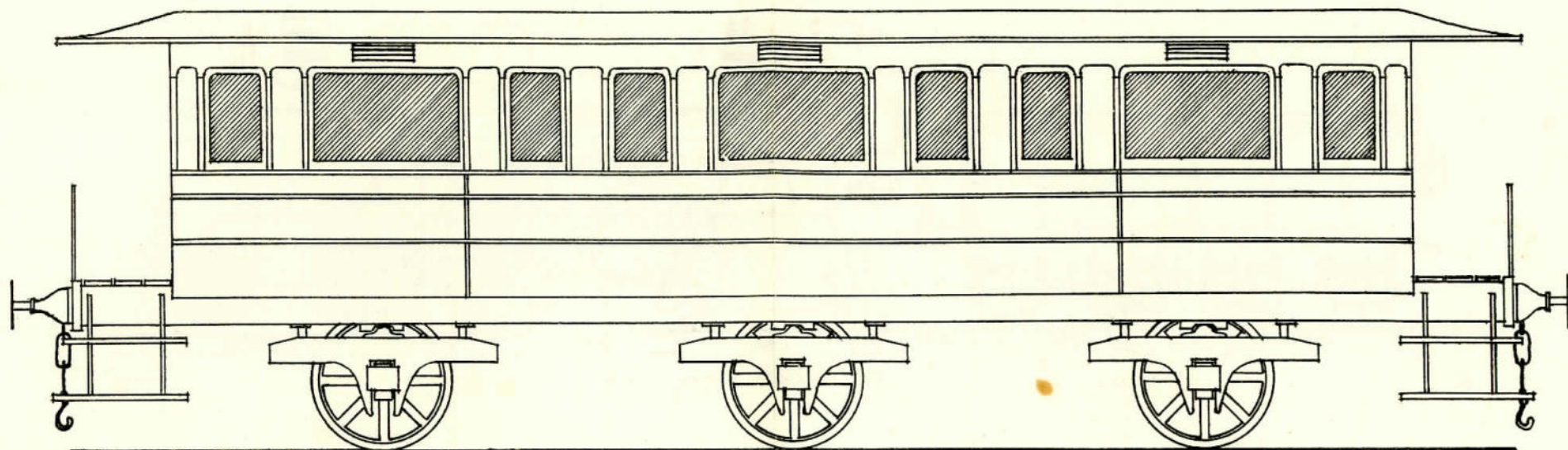
Pris pr. nr. kr. 1.90 — årsabonnement kr. 12 00
Ældre numre (1954 / 1. — 2. — 3. — 4. — 5.)
pr. stk. kr. 1.75

Distribution:

Modelbane-nyt, Virum.



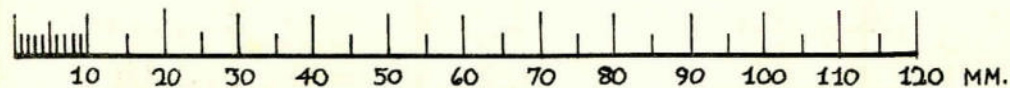
Skala	Tegnet	28.-8.-55	<i>T. Hansen</i>	Modelbane-nyt	Eksprestogslokomotiv litra P II 920-933. (926 og 930 omb. til litra PR)	H0-HL-1.I
H0-(1:87)	Bilag til nr. 10 - 4. årgang-1955					



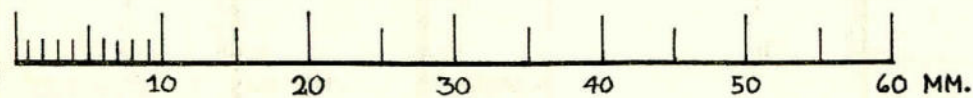
MODSATTE GAVL SPEJLVENDES

RØDT BUET GLAS I BEGGE GAVLE

SKALA 0



SKALA H0



G.D.S.

TREKSLÆT PERSONVOGN

BYGGET 1880 AF "SCANDIA"

OPMÅLT: SV. JØRGENSEN.

TEGNET: OLE BRANDSTRUP.

MB-NYT.

OKT. 55.

SKALA 0

1:45