



# MODELBANE *Nyt*



2

4. ÄRGANG

FEBRUAR 1955

PRIS

150

# HOBBY CENTRALEN

## ALT TIL MODELJERNBANER

Med *FLEISCHMANN* modeljernbaner har man nu alle  
betingelser for at bygge et naturtro anlæg til rimelige  
priser f. eks.:

skinner.....	kr. 0.90
lokomotiver.....	fra - 45.00
godsvogne.....	- - 3.00
personvogne.....	- - 4.50
samt alle løse dele til skinne- og vognbygning.	

Kom hen og se hos

Prisliste tilsendes mod  
40 øre i frimærker

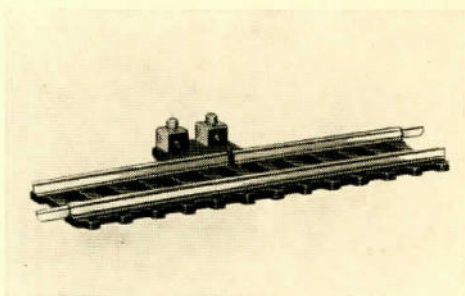
# HC

MØNTERGADE 10. — København K.  
Byen 5714 x

(Provinsordrer ekspederes omgående)

*Fleischmann*

*Den store  
succes!*



Skinnelegemet — det grundlæggende  
på enhver modeljernbane får De billigt  
og bedst og tillige naturtro, når De  
vælger **Fleischmann-skinner**.

Generalagentur:

**NIELSEN & CURTH**

Bredgade 25 A

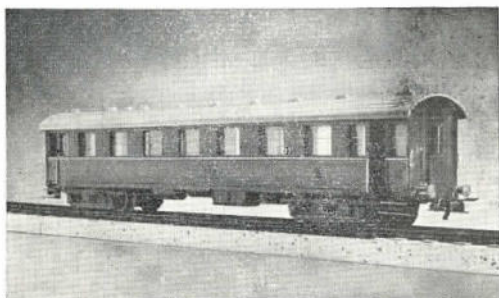
København K.

Tlf. C. 9117 - 9118

# Long El.-Modeljernbaner

Førende danske kvalitetsmærke

Den nye  
*Long*  
personvogn



---

Kr. 18,00

---

Den nye *Long*-personvogn fremtræder i en fint detaljeret udførelse med D.S.B.'s moderne CD-vogne som forbillede. — Vognen er forsynet med to *Long*-bogier med »*Sikker*«-kobling samt vandtanke og akkumulatorkasser  
*Se den hos Deres forhandler!*

*Long* Skotterupgade 5 — København N.  
Telefon Taga 2440 y — Taga 3158 u

## HO Rivarossi

— det nye italienske modelbaneblad — med interessante sporplaner, konstruktioner, tekniske serier — udgives af »*Rivarossi*«, som fabrikkerer elektriske tog i HO. — (Trykt på italiensk.)

Udkommer med 6 numre om året.

Pris kr. 1.75 pr. nr., årsabonnement kr. 10.00

*Distribution:*

Modelbane-nyt, Virum.

# Miniaturbahnen

Det førende tyske modeljernbaneblad

Fås i løssalg: kr. 3,70 pr. nr.  
(prøvenummer mod kr. 2,75 i fri-  
mærker)

Årsabonnement kr. 58,00 (16 nr.).  
Af gamle numre kan endnu fås de  
fleste i 1951, 52, 53 og 54.



Endvidere kan anbefales den  
uundværlige

## Modellbahn-Streckenpläne

som med 90 forskellige for-  
slag til baneanlæg byder på  
noget for enhver smag.

Pris: kr. 5,50 (5 oplag)

Generalagentur:

## BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32  
København K.

Telefon BYen 5703  
Postkonto 53761

# Modelbane-nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

4. årgang

Februar 1955

nr. 2

## EN NYTÅRSSPØG

kunne man måske kalde det, når vi sidste gang havde anbragt teksten til forsidebilledet inde i bladet i stedet for at placere den på sin vante plads, nemlig nederst på denne side, men det skal ikke forstås som en nytårsspøg fra vor side, at bladet blev en uge forsinket. Det var ikke med vor gode vilje, at det skete, men derimod på grund af et sammentræf af uheldige omstændigheder, som ikke uden videre kunne ordnes. Samtidig med årskiftet skiftede vi også format, hvad De vel sagtens har bemærket, det er nu standardformat A5. Fordelen her skulle blive, at tegninger o. lign. så passer sammen med hvad man ellers får fra anden side, og samtidig yder vi vort lille bidrag til standardiseringsstræbelserne.

Og så har vi et direkte spørgsmål til vore læsere. Det drejer sig om noget, som

vi her på redaktionen længe har undret os over. Vi får mange breve fra modelbyggerne både nær og fjern, ja o propos vi har lige fået en abonnementsbestilling fra en mand i ALGIER, som på ret ulæselig fransk anmoder om at få Modelbane-nyt tilsendt! — Men en af de fjernere danske landsdele hører vi aldrig fra. Nå ja, tænker De måske, kan man forlange at for eks. grønlændere skal interessere sig for modelbaner — nej, det forlanger vi heller ikke, bortset fra, at vi *har* abonnenter deroppe — det er helt andre steder, det er galt. Det er den lille klippe i Østersøen — BORNHOLM. Der hører vi aldrig fra. Og nu spørger vi altså læserne: Interessere bornholmerne sig ikke for modelbaner? Send os et par ord, hvis *DE* er bornholmer og interesserer Dem for modeltog og gerne lidt om Deres specielle ønsker.

*red.*



VORT FORSIDEBILLEDE

viser litra MY fotograferet på vej mod Odense mellem Gelsted og Tommerup.

## Vi bygger en modeljernbane (10)

Ved H. J. Andersen.

### UDSMYKNING

Udsmykningen på anlægget er prikken over i'et. Et anlæg kan være nok så fint opbygget. Hvis der ikke er lidt landskab med huse, træer m. m., vil det virke ferskt.

Landskabet kan opbygges på forskellige måder. På faste anlæg opbygges det normalt på følgende måde:

Man sætter lodrette skabeloner med en passende afstand skåret til foroven efter landskabets form. Derefter lægges fintmasket hønset over og sømmes fast. Oven på dette lægges sækkelærred eller tykt gråt papir, der syes eller ries på hønsettet, hvorefter det hele får en gang svær lim. Ovenpå dette lægges et lag papmacheé. Dette materiale laves af aviser, der rives i meget små stykker og oplødes i vand. Efter ca. en uges forløb æltes papiret, så der fremkommer en jævn grød uden klumper. Lim og gibs tilsættes. Plantelim, der er det billigste, er udmærket til dette. Denne masse kan stryges ud og formes. Når den er tør, revner den ikke. Den er meget elastisk.

På et transportabelt anlæg er denne fremgangsmåde ikke så god, idet det er ret tungt.

Den følgende fremgangsmåde forudsætter en plade som grundlag. De steder, hvor man ønsker terrainet kuperet, lægger man avisepapir krammet sammen og dyppet i tapetklister, der er tyndt udrørt. Man kan på denne måde forme et bjerg eller en bakke. Når man har formen, lægger man hele eller halve avissider over det hele. Disse avissider stryges med tapetklister på den ene side ligesom tapet. Man lægger nogle lag, til terrainet er jævnt. Når det

hele er tørt, kan det yderligere jævnes ud med lidt papmacheé, men det frarådes at gøre det — ihvertfald på transportable anlæg.

Hvis man ønsker en tunnel på banen, er det naturligt, den går gennem et bjerg. For hver ende af tunnelen fastgør man to portaler, *busk fritrumsprofil*. Derefter sættes tunnelsiderne op, og tilsidst lægges et stykke træ over tunnelen. Man fylder op med avisepapir og former bjerget over tunnelen.

Når terrainet er dannet, skal farverne på. Man bør i størst mulig udstrækning bruge det udmærkede savsmuld, man kan købe i forskellige farver.

Af maling kan anbefales alm. farvepulver rørt op i „Caparol“ plasticlim. Farvepulveret udrøres tykt i limen og fortyndes med vand. Disse farver bliver matte, står smukt i farven og smitter ikke af.

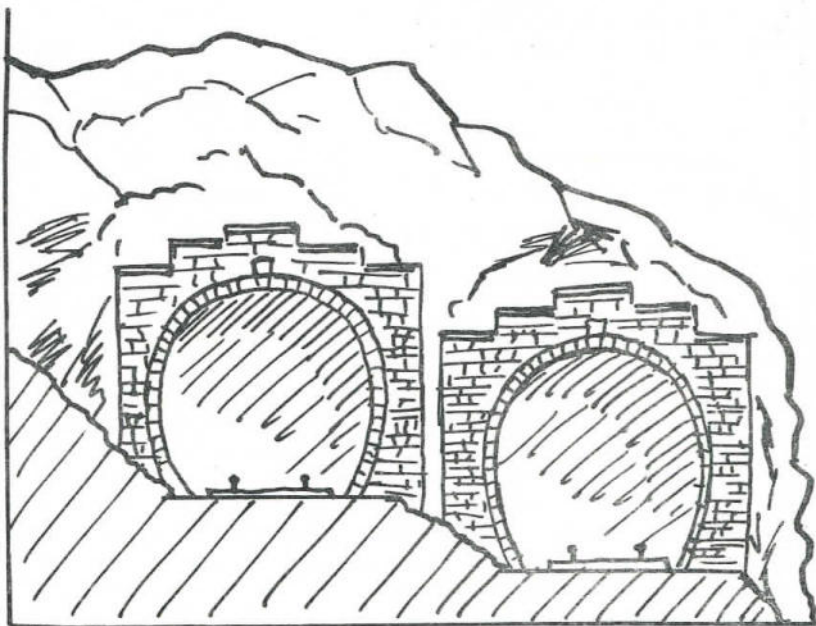
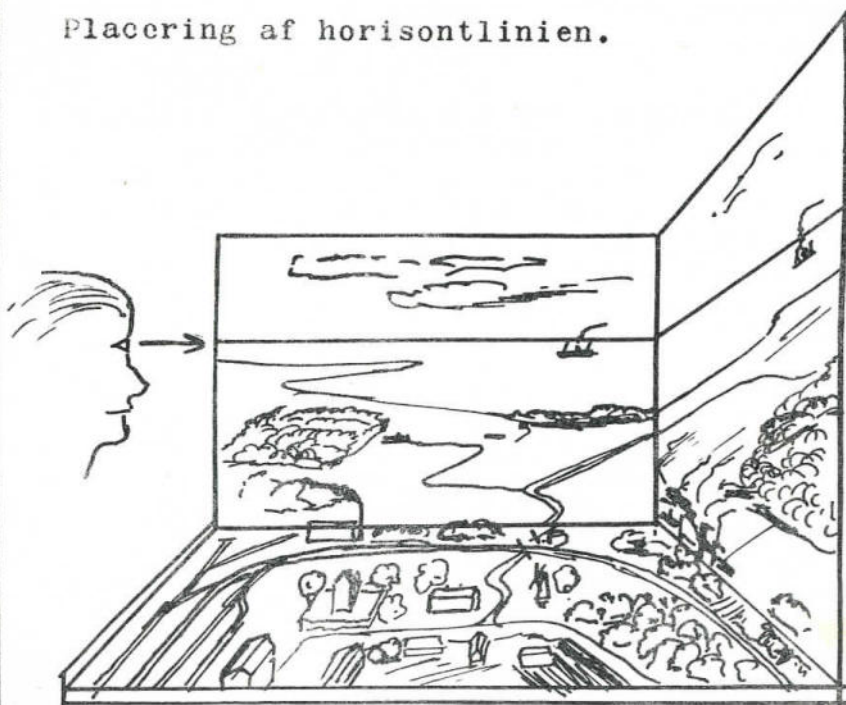
Når man skal lægge savsmuld på, stryger man først stykket med lim. Derefter strøs materialet på, og stykket pustes rent eller støvsuges. Derefter kan man stryge lim på til næste farve. På denne måde kan man få skarpt adskilte farver.

Markerne skal være grønne, men ikke ens. Der skal bruges forskellige grønne farver, og lidt gult.

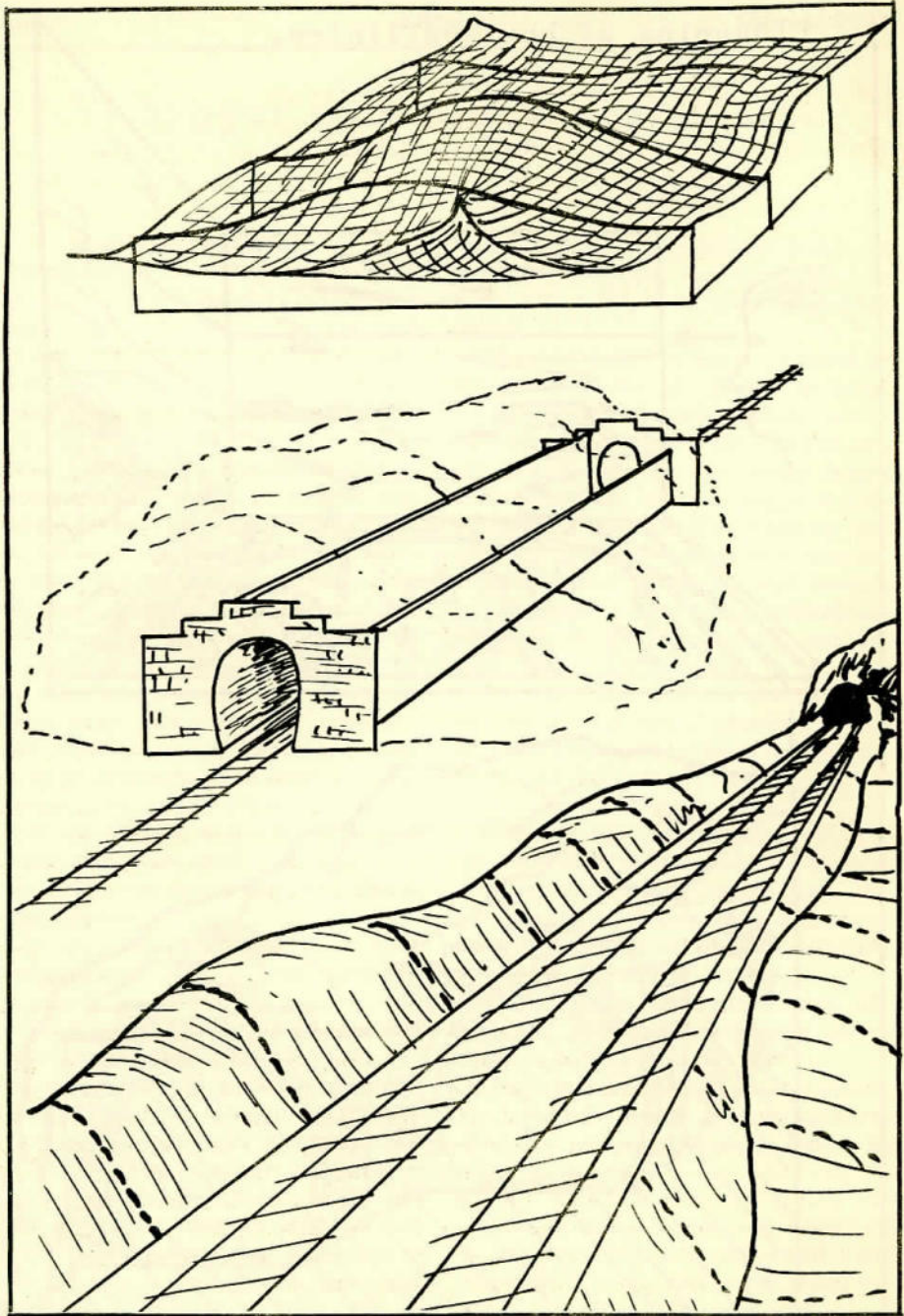
Bjerger kan ikke belægges med savsmuld. De må males i grålige og brune farver. Et stykke op ad bjerget, hvor der ikke er for stejlt lægges græs.

Veje og stier må males. De fleste veje er asfalteret. Her laves en grå/blå farve bestående af hvidt, blåt og sort. Husk lidt græs i vejsiderne. Stier males med en grå/

Placering af horisontlinien.



Anbringelsen af tunnelportaler.





brun farve.

Vandløb males blå; de må godt skifte lidt i farverne.

Alm. løvtræer laves på denne måde: klip en halv snes stykker messingtråd til i en længde af 8—10 cm, alt efter hvor store træer, der ønskes. I den ene ende vikles isolerbånd omkring tråden. I den frie ende bukkes trådene i forskellige retninger og højde, det er grenene. I handlen kan fås poser med stykker til træer. Sådanne stykker limes på grenene.

Stakitter og hegn laves af tynd metaltråd.

Bygninger laves af træ eller pap. På transportable anlæg tilrådes det at lave dem af pap, da det er betydeligt lettere.

Hvis man har lejlighed til det, bør man lade landskabet fortsætte op ad den bagved værende væg. Her skal man sørge for, at horisontlinien, d. v. s. den linie, hvor himmel og hav mødes, er i højde med øjnene, når man står op. På det flade landskab, bliver det det samme. På kuperet terrain må man lade bakkerne gå over horisontlinien.

Man bør altid, inden man påbegynder nogen del af udsmykningen, tegne først, især ved vægdekorationer.

## MB-NYT UDS STILLER

Som omtalt i decembernummeret skulle TT anlægget udstilles.

Det foregik i „Den Frie“s udstillingsbygning på Østerbro. Der åbnedes den 4. dec. og allerede fra starten var der stor aktivitet omkring banen. De to, der til stadighed var på standen, havde fuldt op at gøre med at passe kørselen og besvare de utallige spørgsmål tilskuerne stillede.

På anlægget kørtes der fortrinsvis med ROKALs lyntog, „Københavnsekspressen“, og her er et par tal angående dets kørsel:

De 9 dage udstillingen varede kørte to-

get noget over 100 km, en strækning som fra København til Kalundborg. Omsat til modeldata er det 12000 modelkm, med en gennemsnitsfart på ca. 220 km/t. Ser vi på motorens omdrejningstal, vil det ligge mellem 10 og 11 mill. Det kan vist siges at være ganske pænt af et så lille motorkøretøj, og helt uden uheld.

*braf.*

## Hvordan belæsses godsvognene? (III).

I sidste nummer læssede vi props og går denne gang over til større træstammer og forskellige andre ting. (Af hensyn til de forskellige spørvidder angiver vi i alle tilfælde de virkelige mål). Fig. 12—14 kræver ikke nærmere forklaring. Derimod er der en del mål at tage hensyn til i fig. 15, (tegningen viser telegrafmaster og lign.). De tre sidestøtter må højst være 2,5 m lange, mindst 10 cm tykke på hver led og skal rage mindst 10 cm op over læsset af hensyn til kæderne. De små sidestøtter skal rage mindst 50 cm op over vogngulvet. Lange træstammer o. lign., som må læsses på to vogne vil blive beskrevet i den sidste artikel.

Fig. 16 og 17 viser læssemetoder for lange skinneprofiler, U-profiler og I-profiler. Som det fremgår af tegningen, kan disse profiler læsses både med og uden tværbrædder mellem de enkelte lag.

Endelig må man, hvis man vil læsse hjulsæt som vist på fig. 18, have virkelige modelhjul. Industrifremstillede hjul som for eks. Märklin's kan ikke bruges. — Næste gang gør De klogt i at have et glas øl eller vin ved hånden, før De læser artikel fire, for da beskæftiger vi os blandt andet med transport af øl- og vinfade — og det bliver man som bekendt let tørstig af!

*VL.*

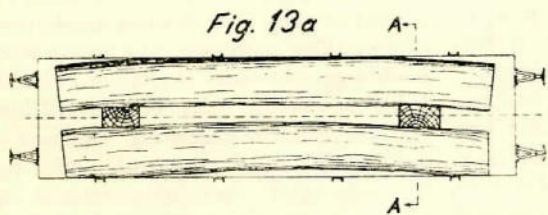
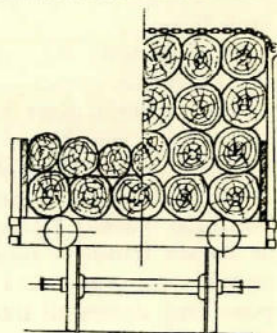
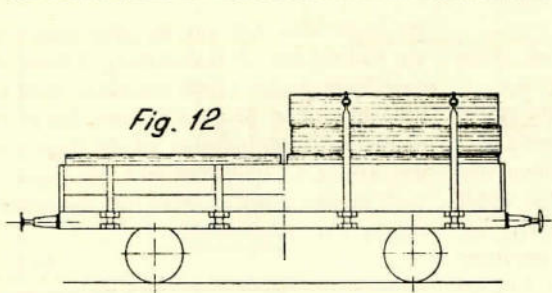


Fig. 13b Snit A-A

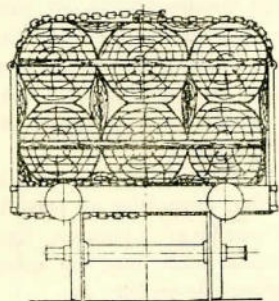
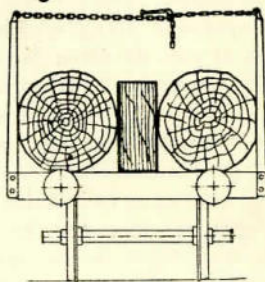


Fig. 14

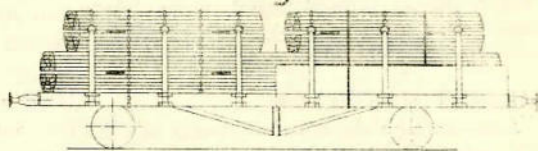
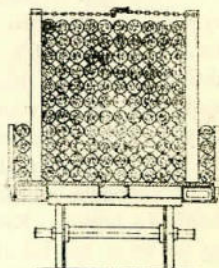
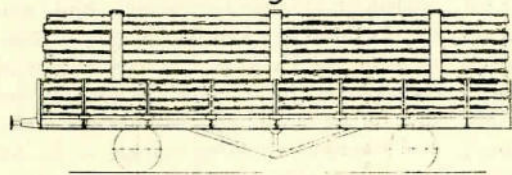
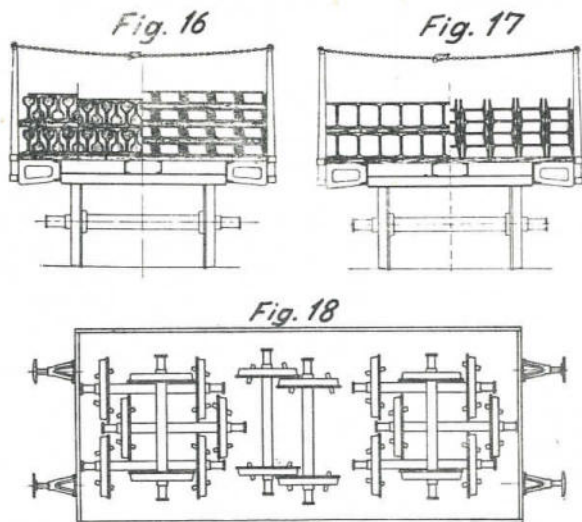
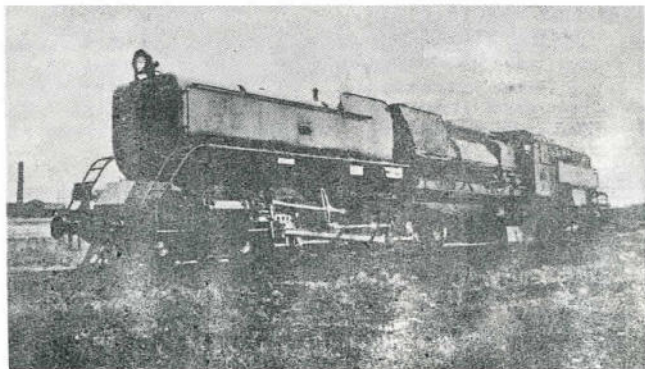


Fig. 15





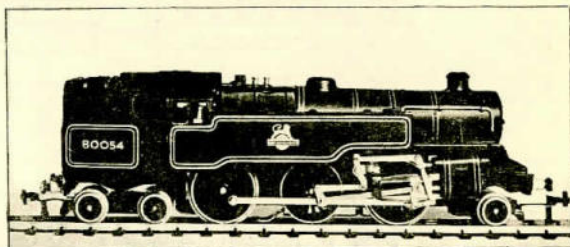
## EN AF VORE FRANSKE ABONNENTER



har sendt os dette billede af et "articulated" Beyer-Garratt lokomotiv (241-142), som kører på en bane i Afrika (Chemin de fer Abidjan Niger). Loket vejer fuldt lastet 150 tons og har en længde på over 27 meter. Det er leveret af Societe FRANCO-BELGE i Paris.

NYT fra Nær og Fjern -

# HORNBY DUBLO 2-6-4 T. Class 4MT

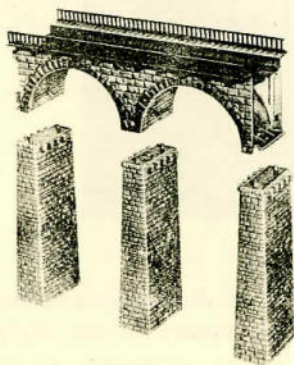


er det absolut nydeligste og til- lige mest fuldkomne HORNBY-loko, som MECCANO endnu har bragt på mar- kedet. Loket er med få uvæsentlige undtagelser fuldstændigt skalatro, og den drevne modelbygger kan nemt tilføje disse ting, hvis han ønsker det. (Bl.a. mangler trinene op til førerhuset). Lakeringen er i B.R.'s sorte, men gladeligt er det at se, at der er valgt en realistisk halv- mat farve. Kørslen er fremragende. Maskinen kører lige godt ved såvel høj som ved lav hastighed og et tog på 9 personvogne trækker den uden besvær op ad en stigning på 5 %.

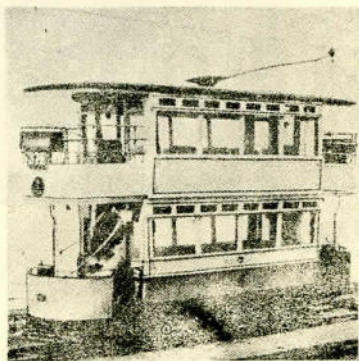
Vi bliver i England lidt endnu og kan nederst på siden konstatere at man herovre har stor interesse for at bygge sporvogne i model.

Den her viste vogn er fra Manche- ster og er bygget af en Mr. Oakley. Sporvidden er 64 mm, så det er slet ikke nogen helt lille model, der her er tale om. Hvad med vore egne to-etages, er der ingen herhjemme i Danmark, som har bygget dem? Vi udlover en præmie til den, som er først til at vise MB-nyt en sådan model (Ikke den, som Sporvejsmuse- et har!).

FALLERs brosortiment, ja, det er noget helt for sig. Det tyske firma med speciale i modelhuse har her virkelig lavet noget nyt til model- byggeren. Som det fremgår af bille- det, kan der købes løse piller, og endvidere kan der fås murværk "i plader" til at bygge de til broen hørende eventuelle støttemure af.



FALLER-viadukt



Engelsk modelsporvogn

Den kendte svejtsiske tandhjulsbane, Rigi-banen bringer vi her en model af. Ikke for at De behøver bygge en tandhjulsbane, men mere for at give Dem en illustrationsprøve på det italienske modelbaneblad "HO-Rivarossi", som selv for den ikke italiensk-kyndige læser bringer mange morsomme billeder tegninger og ideer.

LITTERATURNYT

I sidste nummer omtalte jeg den første af Svend Pedersens modelbanebøger, "På sporet". Nr.2 hedder "Strømmen sluttet". Enhver, som har glemt sin skolelærdom om elektricitet - og hvem har ikke det! - vil have glæde af denne bog.

Efter populært at have gennemgået elektriciteten, dens virkemåde og anvendelse, kommer Sv. P. ind på de mange specielle elektrotekniske

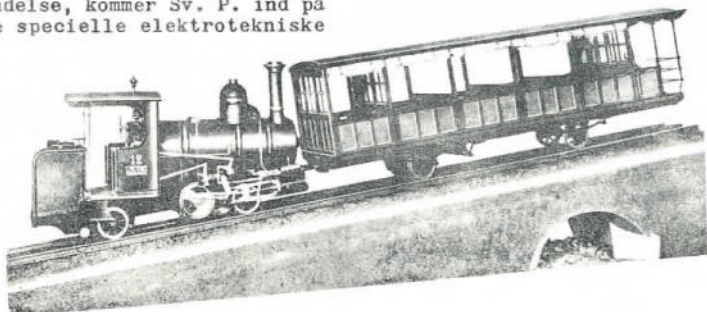
spørgsmål, som modelbanebyggeren kan blive stillet overfor. Han skiller transformator, perfekt-omskifter, relæ, ensretter og motor ad og åbenbarer deres hemmeligheder for læseren.

Hvis De bygger 2-skinneanlæg, kender De besværet med den elektriske forbindelse ved sporskifter og sløjfer - der bliver næsten altid vrøvl, men også her rækker Sv. P. en hjælpende hånd.

Før eller senere får man lyst til at lave flertogsdrift. Sv. P. giver Dem hele tre systemer at vælge imellem: sektionsdeling, polariserings- eller 3-ledersystemet.

En lille plads er levnet til omtale af signaler og deres tilslutning.

Til sidst lærer De at lokalisere



Model af tandhjulsbanetog bygget 1899 til Rigi-banen i Svejts.



eventuelle fejl og rette dem, ikke engang en lodde-abc er glemt.

Bogen er ikke blot en god lærebog, men også en nyttig håndbog.

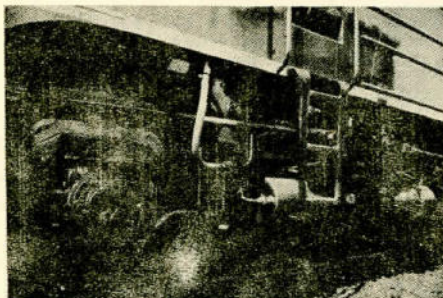
peter fournais.

Billedet viser vores stand på "Den Frie". En af tilskuerne har fået lov til at køre med banen.

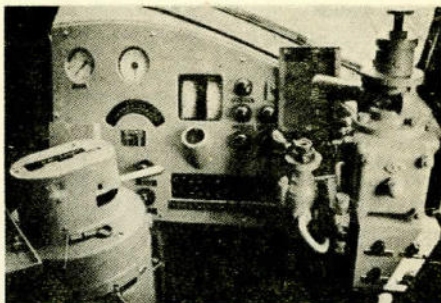
### MODELBAANE-nyt's fotograf

har taget vedstående billeder til forventet glæde for vore læsere i forbindelse med vores byggebeskrivelse af Statsbanernes litra MY.

Det første af billederne viser, hvad De måske allerede har gættet,

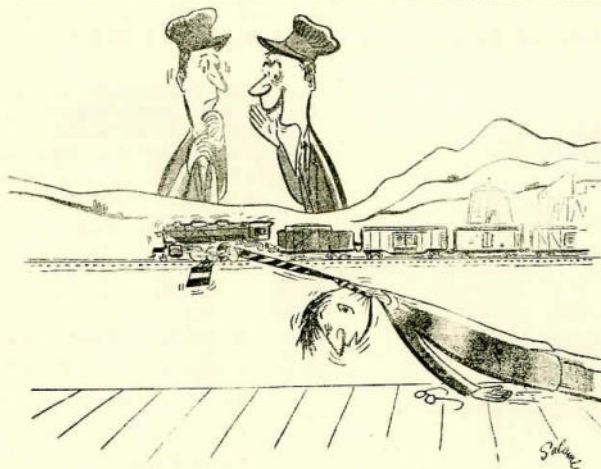


loket's ene tre-akslede bogie. Det andet billede viser instrumenterne på førerpladsen. Disse er der måske ikke så mange, der vil lave i model, men bygger man for eks.

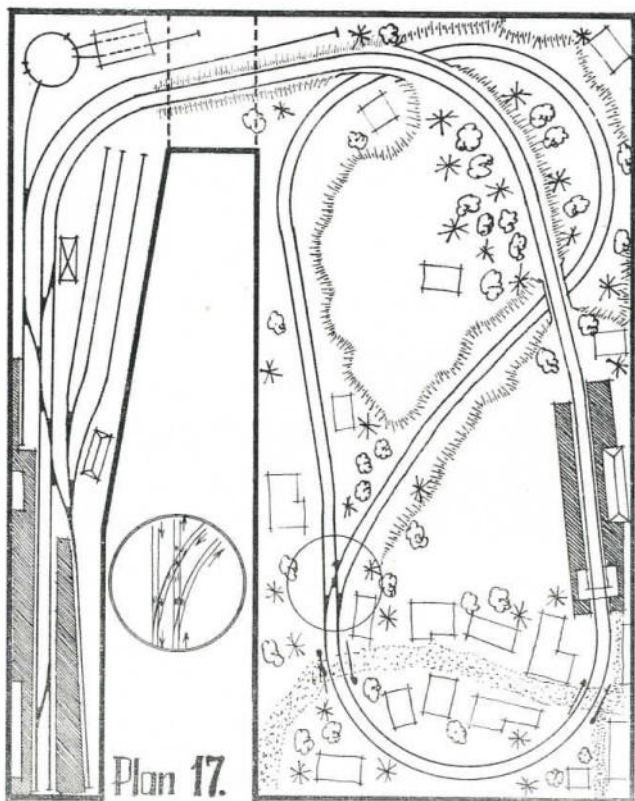


i spor 0 eller 1, giver det en ganske god effekt at forsyne i det mindste førerpladserne med nogle attraper, som skal forestille instrumenter. Vil man iøvrigt have mange detaljer på en model, er det bedste man kan gøre så absolut at gå ud og se på modellen i virkeligheden, hvis det da ellers kan lade sig gøre. Man finder da tit enkeltheder, som ellers ville være undgået ens opmærksomhed.

BP.



I det amerikanske m-j-blad MODEL RAILROADER har vi fundet vedstående fornejelige tegning. Teksten lyder i oversættelse omtrent: "...ja, og husk også på, den trækker tre-dive vogne!"



**MÅNEDENS SPORPLANER**

**Plan 17**  
viser en dobbeltsporet bane m. vendesøjle og 2 stationer. Hovedstationen kan drejes i vilkårlig vinkel i forhold til den øvrige bane, alt efter pladsforholdene.

**Plan 18 (side 37)**  
viser et anlæg beregnet til Märklin-skinner. De små tværstreger angiver længden af de enkelte skinner. Til hele banen skal bruges:

A 3600 1/1 skinner	30 stk.
A 3600 1/2 skinner	3 stk.
D 3600 1 1 skinner	57 stk.
D 3600 1/2 skinner	3 stk.
D 3600 1/4 skinner	2 stk.
venstregående sporskifter	6 stk.
højregående sporskifter	5 stk.

Hele anlægget måler 1,5x2,5 m<sup>2</sup>, en størrelse, der vist kan siges at være almindelig for industrifremstillet materiel.

**NB.:**  
Sidste måneds sporplan viste, hvad De måske har opdaget, planen til det omtalte TT anlæg.  
Brandstrup.

**MODELSTORVOGNE -**

Vi bringer denne gang bivognen til den sidste gang omtalte nye Aarhus sporvogn og håber snart at få de første model-

ler at se. Send os derfor et foto af modellen når De har bygget den.

De i forrige nr. offentliggjorte normer de såkaldte N.M-blade har det vist sig at der er stor interesse for ikke mindst hos HC-folk, som længe har set hen til en standardisering af mange ting indenfor modelbanehobbyen. Vi glæder os derfor til at bringe de næste blade i martsnummeret.

## STATSBANERNES LITRA MY (II)

I sidste nummer bragte vi den første tegning af lokomotivet, nemlig hovedtegningen (HO-HM-3.1). Denne gang følger detailtegninger af bogierne og pladeafbrydelserne i strømliniefronten (tegning HO-HM-3.II).

Vi er nu klar til at begynde på opbygningen af selve vognkassen. Den fremstilles af 1 mm messingplade. De to lange sidestykker er ikke vanskelige at skære til, pos. 4. viser pladens udformning ved enderne (det er bedst at måle fra forreste kant af døren. Husk at døren er forsænket, den skæres altså helt bort og en anden plade loddes bagved. Sikkerne hen langs siden laves bedst på følgende måde: der bores et lille hul i hver ende og herigennem trækkes en meget tynd ståltråd — tråd til wire-recordere er fint — det holdes i spænd ind til vognsiden og loddes forsigtigt på. Trådnettene foran ventilationsåbningerne er ikke gennemsigtige og kan derfor fremstilles af en plade, som ridses med en spids genstand og loddes på indersiden. Ved opbygningen af fronten er det bedst først at udskære den i en hård træklods, som pladerne kan bukkes over.

Pladerne kan loddes sammen i ret skarpe kanter, hvorefter samlingerne fyldes ud med loddetin på den indvendige side. — Til sidst kan man med en grov fil til-danne de bløde ruadinger.

De fire ventilatorer i taget er anbragt på hver sin plane plade. Dette vil blive vist i snit på tegning HO-HM-3.III, som følger med næste nummer. Endvidere bringer vi i næste nummer detailskitser af motorarrangementet på den ene bogie, så vent hellere en måned endnu med at bygge bogierne.

VL.

## INDUSTRI-NYT

Firmaet „Pilot“ v/ H. Cortsen har i flere år lavet miniaturebiler af plastic, og i de sidste par år er vognene udført som fine modeller af kendte mærker. I år har firmaet udført to meget smukke modeller af den ny „Opel Kapitän“ og den ny „Ford Anglia“ i størrelserne 1:90 og 1:75. De er lavet efter originaltegninger og gør sig bemærket ved deres gode udførelse og fremtræder ved deres detaillering som tro kopier af deres forbilleder. Af firmaets andre modeller kan nævnes: Jeepe, traktorer, åbne og lukkede personvogne, varevogne og en herlig gammel damptrømler, alt sammen passende for skala HO. Helt for sig selv og i samme skala er lastvognserien. Førerhuse og chassier er „Bedford“'s to kendteste moderne modeller. Da de udstyres med forskellige lad og tilbehør, fremtræder de som vidt forskellige køretøjer i forskellige farver. Morsomst er vel kul-, betonblander- og mælkebilerne. De sidste er udstyret med miniaturemælke-junger og ser morsomme ud i et bybillede. Endvidere findes kreatur-, brand- og tankbiler. Læg mærke til priserne: de omtalte modeller koster fra kr. 0,75 til kr. 1,75.

Brandstrup.

KENDER DE

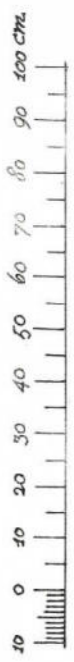
## The RAILWAY MODELLER ?

Både dette og mange andre udenlandske blade finder De hos

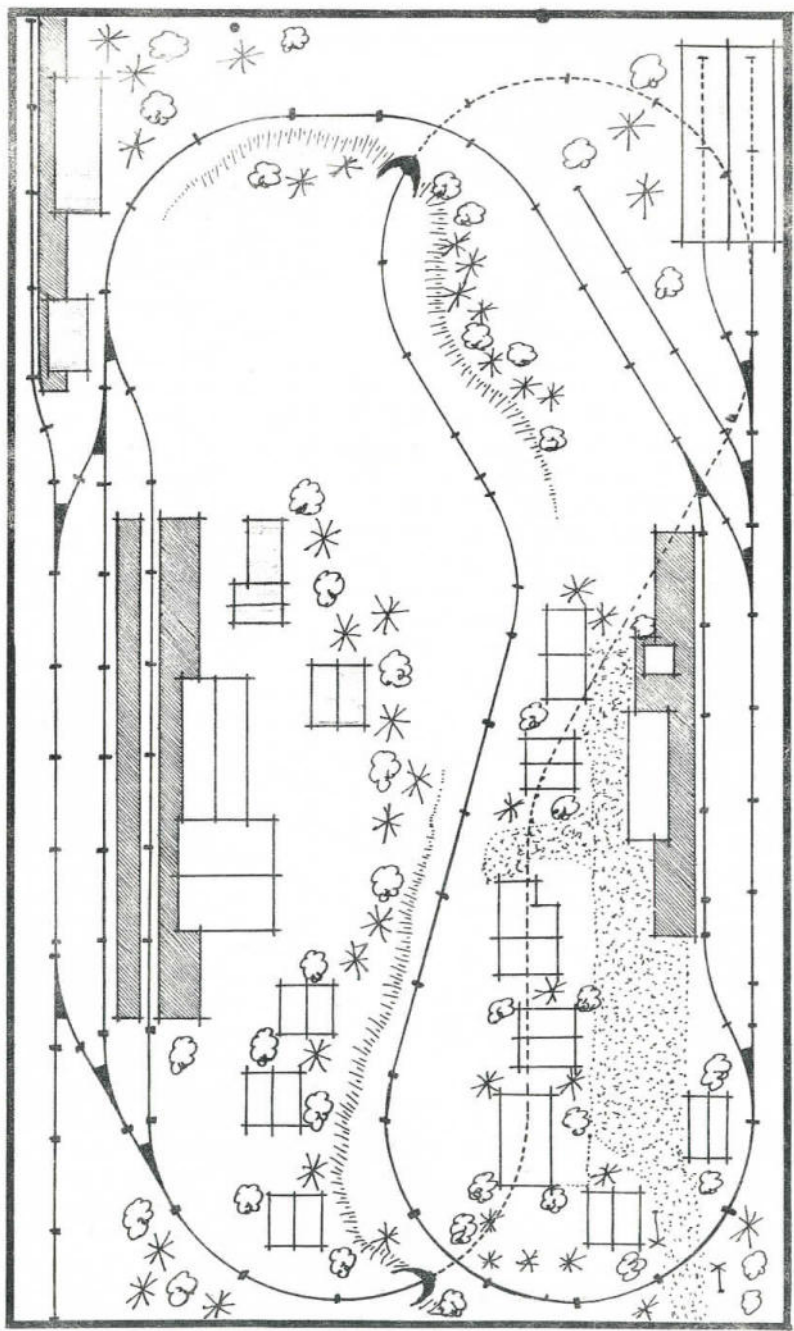
BENT PALSDORF

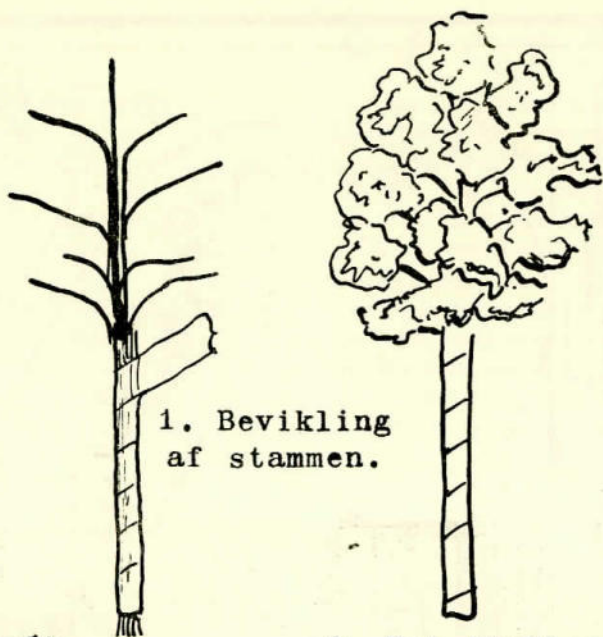
Holmens Kanal 32 - K.  
BYen 5703 giro 53761





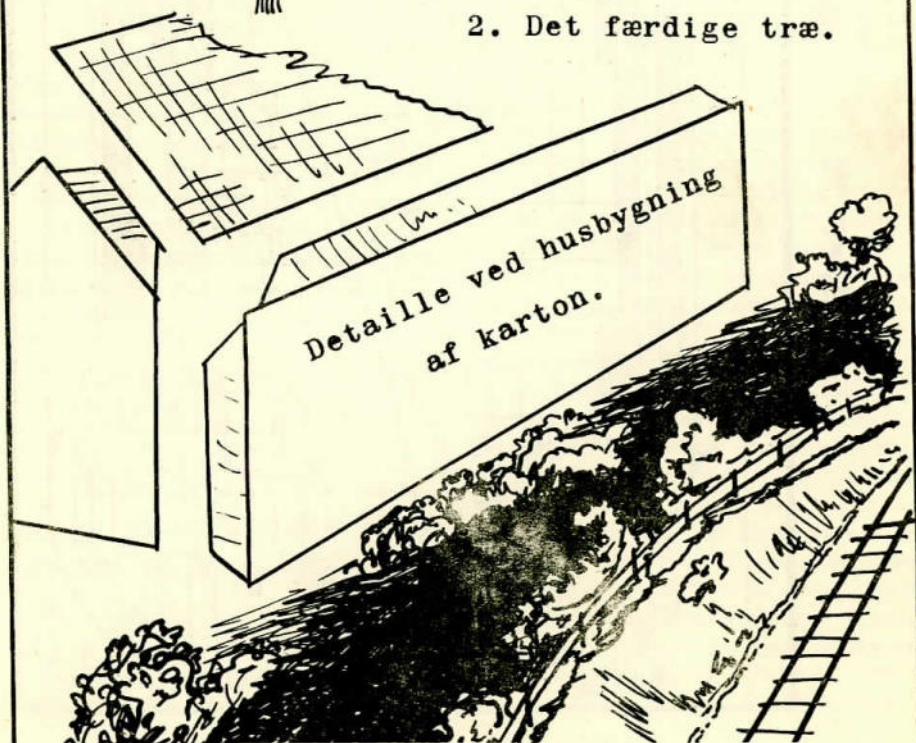
# PLAN 18





1. Bevikling  
af stammen.

2. Det færdige træ.



Detaille ved husbygning  
af karton.

## PIKO

Det østtyske firma PIKO, som fremstiller modeljernbanemateriel — tidligere kaldet „østtysk“ Märklin — har bragt et nyt tenderlok (Baureihe 80) på markedet, hvilket kan betragtes som dette firma's tilskud til de „billige typer“. Loket fremtræder som en god model, dog uden komplet gangtøj. Overdelen er plasticstøbt, men af bedre kvalitet end for eks. Märklin CM 800-overdel. Motorens anker og hjulene hviler i fiberlejer og er let udskiftelige (hjulene altså). Tandhjulene er skiftevis

af stål og messing — en god kombination. Tandhjulene er også let udskiftelige og det samme gælder motorkullene. Pufferplaner og puffer er af metal, og sidstnævnte har for en gangs skyld den rigtige størrelse. Endelig skal nævnes, at strømaftagerne er gode, men til gengæld er selve drivhjulene af ret dårligt materiale, det generer dog ikke kørslen direkte. Alt i alt et pænt lille lok, som for eks. Fleischmann-kørere også kan bruge på deres bane, da der er tale om et lok til 2-skinnedrift/jævnstrøm. (Dansk udsalgspris: 48 kr.).

OBJ.



Krigen havde ikke været længe, før manglen på vigtige varer begyndte at gøre sig gældende og at influere på sporvejstrafikken. Det var navnlig trambusserne, det var galt med, for til disses drift hørte først og fremmest forødheder som benzin og gummi, og hvad det angik, meldte knapheden sig næsten med det samme.

Allerede i den første krigsvinter måtte der indføres restriktioner for trambuskørslen. Af de 43 busser, som sporvejene ejede, var der kun 11 i regelmæssig drift, og det skulle blive endnu værre. Ruterne måtte forkortes, og det skete på den måde, at man afbrød dem, og nøjedes med at lade dem køre til nærmeste sporvejslinie. Benzinen forsvandt snart helt, og trambusserne måtte køre med

gasgenerator allerede fra efteråret 1940.

Sporvognskørslen holdtes i gang, og på grund af bussernes svigten, var sporvognene altid stopfulde. Det var store belastninger materiellet var udsat for, men trafikken blev ialtfald holdt i gang trods indskrænkninger og besværligheder. Det lykkedes endda Scandia i februar 1942 at levere 4 motorvogne (nr. 53—56), hvis arkitektoniske udformning mindede en del om K.S.s bogievogne type 1930. Fig. 1.

Natten mellem den 21. og 22. august 1944 forøvedes der Schalburgtage ved remisen på Dalgas Avenue. Fig. 2. Ved et-tiden dukkede to mænd op og beordrede personalet ud af remisen, hvorefter der blev anbragt 3 brandbomber, som eksploderede kort efter med det resultat, at remise og værksteder blev om-

spændt af flammer på et øjeblik. Skaden var katastrofal; foruden 25 motorvogne, 20 bivogne og 14 oplødsede trambusser blev et par tårnvogne, saltvogne og snepløve ødelagt ved branden. Kun to bivogne undgik denne nats ødelæggelser, idet den ene (nr. 3) befandt sig i remisegården, og den anden (nr. 34) var under ombygning til lukket vogn. Karosseriet til bivogn nr. 3 blev ophugget, og på undervognen blev nuværende nr. 53 opbygget. Nr. 34 blev omnummereret til nr. 60, men kom ikke i drift, udover den nu gør tjeneste som slibevoan.

Da sporvidden i Århus er 1 meter, viste det sig umuligt at låne vognmateriel fra København eller Odense, hvor sporvidden er 1435 mm. Derfor blev det nødvendigt at klare sig, som man bedst kunne, med det forhåndenværende tram-busmateriel, som befandt sig i garagen ved FINDERUPVEJ, og som derved undgik at dele skæbne med sporvognene. De redede busser, 17 i alt, blev det faste holddepunkt i nødprogrammet, idet nogle af dem måtte indsættes på sporvejslinierne.

Blandt de udrændte vogne lykkedes det at finde 12 motorvogns- og 12 bivognsundervogne, der var i en sådan stand, at man kunne begynde genopbygningen. Det første vogntog (motorvogn nr. 1 og bivogn nr. 31) blev bygget på Københavns Sporvejs hovedværksteder. De øvrige 11 motor- og 11 bivogne blev genopbygget af Scandia, fig. 3.

Den 18. juli 1954 kunne de første to genopbyggede motorvogne og en bivogn indsættes på linie 1, og da denne linie var nogenlunde dækket, blev der den 11. september indsat to vogntog på linie 2, og i løbet af oktober var linierne så meget dækket, at man kunne køre med 15 minutters intervaller.

Vognene havde ikke haft godt af den ophedning, de havde været udsat for bombenatten; hjul og akselbrud hørte i den første tid til dagens orden, så 2—3 vogne til stadighed var på værksted. For nu at få materiellet effektivt udnyttet, førtes linie 2 ind på linie 1's spor på Banegårdspladsen, således at der blev 7½ minuts kørsel mellem Banegårdsplads og Trøjborg.

Med udgangen af 1947 havde Scandia leveret 19 motorvogne (nr. 2—20) — de

11 genopbyggede samt 8 helt nye vogne. Samtidig var leveret 18 bivogne (nr. 42—59), 12 genopbyggede, 6 nye. Udformningen af vognene er på få undtagelser nær den samme som K. S.'s scrapvogne Fig. 4—5.

Motorvognene er 10 meter lange, der er 22 sidde- og 28 ståpladser, dørene betjenes ved trykluft og holdes lukkede under kørslen. Indstigningen foregår nu, som på trambusserne, ad bageste dør. Ved afstigningen erlægges afgiften i betalingsbøssen hos vognstyren. Bivognene har 16 sidde- og 30 ståpladser og er 1½ meter kortere end motorvognene altså 8,5 meter. Det var nødvendigt at gøre dem de 1½ meter kortere, da størsteparten er opbygget på de gamle korte undervogne. Både motor- og bivogne har tværsæder, der kan vendes ved forandret kørselsretning.

Den elektriske spænding blev tilført de gamle vogne gennem de såkaldte lyrebøjler, som ved fjederanordninger let kunne tippe over ved modsat kørselsretning. På de nye vogne overgik man til pantografstrømodtageren, som skulle danne bedre kontakt f. eks. i frostvejr, hvor islag let isolerer ledningsnettet.

1949/50 bragte en omfattende udvidelse af trambuslinienettet med oprettelsen af Ringgadelinien (linie 8), linien til restaurant Varna samt linie 10, som er en forlængelse af den eksisterende linie 5. Endvidere er der foretaget forskellige ændringer i linieføringen på det gamle trambusnet.

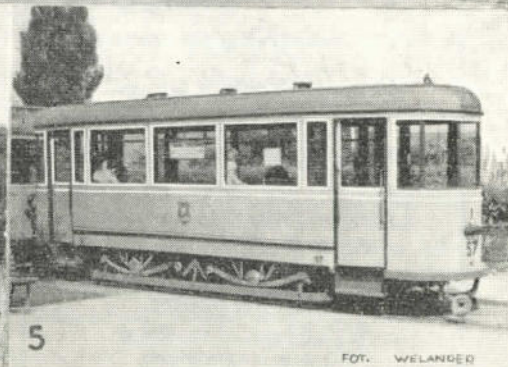
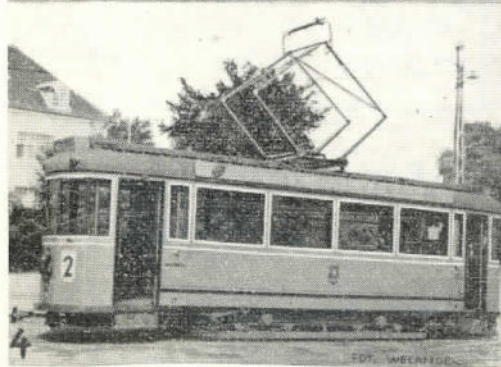
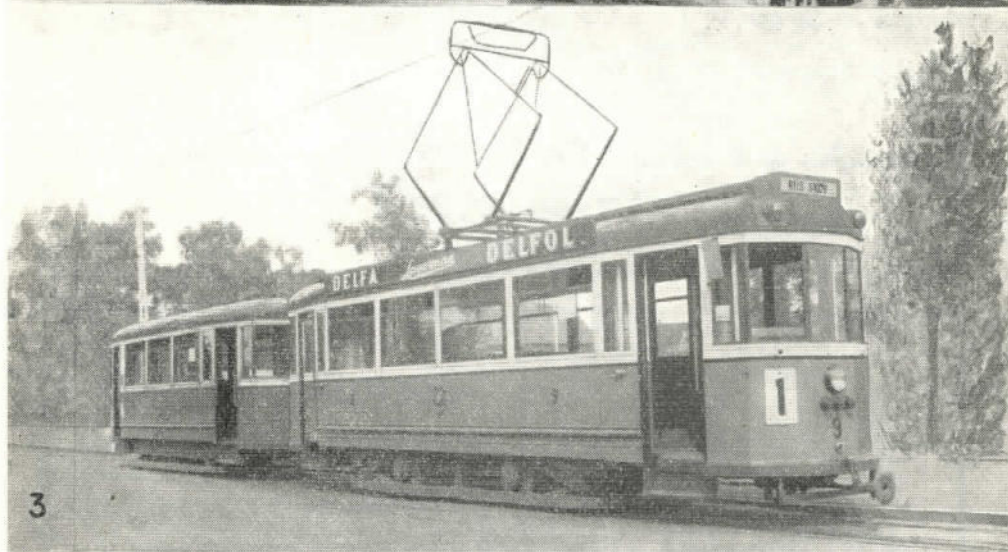
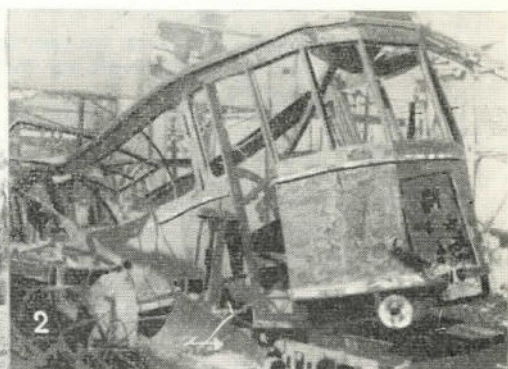
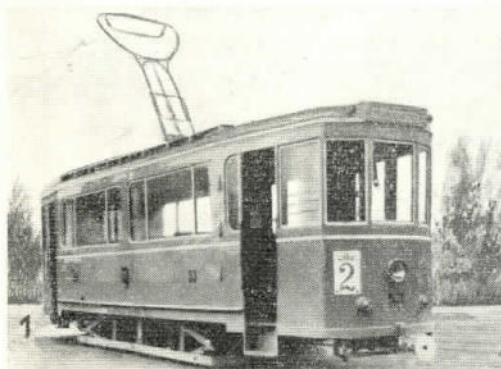
Den 7. juli i fjor havde Århus Sporveje 50 års jubilæum, og i den anledning kørte to festligt smykkede vogntog igennem gaderne — det ene ført af en vognstyret, som var med ved indvielsen i 1904. (sluttet).

Tegninger og artikel er blevet til under velvillig assistance fra Århus Sporvejs side.

Fig. 1 og 2: Motorvogn type 1942 før og efter Schalburgtagen.

Fig. 3: Vogntog genopbygget på gamle undervogne.

Fig. 4—5: Motor- og bivogn helt nybygget af Scandia.



# LYCO-Nyheder

**Byg Deres Bane med LYCO Modeljernbanedele og De faar et naturligt og driftsikkert Anlæg.**

*Af Nyheder kan nævnes:*

Armsignal med helautomatisk Sektionsrelæ .....	Kr.	17.00
Dagslyssignal med helautomatisk Sektionsrelæ .....	Kr.	18.75
Dagslyssignal uden Relæ .....	Kr.	8.50
Forsignal med indbygget Blinkrelæ, virker i Forbindelse med Hovedsignalet .....	Kr.	13.50
Blinkrelæ 20 Volt med indbygget Blinker i Box		
med 1 Blinker .....	Kr.	3.00
med 2 Blinker .....	Kr.	5.00
Sektionsrelæ som kan tilsluttes løse Signaler .....	Kr.	12.00

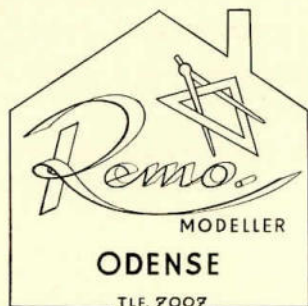
*Af andre Dele kan nævnes:*

LYCO Motoren .....	Kr.	28.00
LYCO Perfektomskifteren .....	Kr.	12.00
LYCO Sporskifterelæ .....	Kr.	5.50
LYCO Perronlamper .....	enkelt .....	Kr. 6.00
	dobbelt .....	Kr. 9.00

**Bemærk at Pærerne i alle LYCO Dele er let udskiftelige!**

**Firma LYCO**

**Taga 358 ydun**



*Tyrolerhus*

*Vandmølle — Rækkehus  
Remise — Blokpost — Station  
Kiosk — Perron — Broer  
og mange andre som byggesæt  
eller færdige modeller til Deres  
modeljernbane.*

**Fyldigt katalog  
50 øre i frimærker**

**Robert Mortensen - Glentevej 51  
ODENSE**

## Scenery

*bringer stadig nyheder  
på markedet.  
Se dem hos Deres forhandler.*

## Scenery

*det danske landskabsortiment.*

**Benyt venligst vor  
girokonto 35056  
ved alle bestillinger  
og indbetalinger til  
MODELBAANE-nyt**

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. 16,00

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

**Modelbane-nyt**  
Kongevejen 128  
Virum

**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.

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.

**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.

**KLUBMEDDELELSER**

**Jydsk Model-Jernbane Klub, Aarhus.**

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

Næstformand: Anlægsgartner M. W.  
Nielsen, St. Blichersvej 67 A, Aabyhøj.

Kasserer: Chauffør R. Mikkelsen, Her-  
redsvej 24, Hasle.

Klubanlæg i O. Byggeaftener mandag  
og onsdag kl. 19,30-22. Fast køreaften  
for medlemmerne den første onsdag  
i hver måned. Ordinær generalforsam-  
ling afholdes i Folkets Hus, onsdag den  
23. febr. kl. 20. Nye aktive og passive  
medlemmer optages. Henvendelse til  
bestyrelsen.



**Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder**

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.  
Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.  
Medarbejdere: Ole Brandstrup Jensen og Verner  
Larsen.

—O—

Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.  
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —  
Arsabonnement 16 kr., udiand 18 kr. Abonnement  
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.

—O—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker,  
samt:

**KØBENHAVN:**

Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.  
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.  
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.  
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.  
Hobby-Shop, Vesterbrogade 175, V.  
Kiosken, Østerport Station, Ø.  
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.  
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.  
Sporvejskiosken, Hans Knudsens Plads.  
Thorngreen 4/8, Vimmelskiftet 46-48, K.

**ALBORG:**

Alborg Hobby Service, Vesterbro 43.

**ÅRHUS:**

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

**NYKØBING F.:**

Østerbro's Boghandel, Østerbro.

**ODENSE:**

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

**SKIVE:**

»Hobby«, Tinggade 22.

**VEJLE:**

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

—O—

**ITALIEN:**

»HO-Rivarossi«, Como.

**NORGE:**

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

**SVERIGE:**

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,  
Västra Hamngatan 22, Göteborg C.

—O—

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

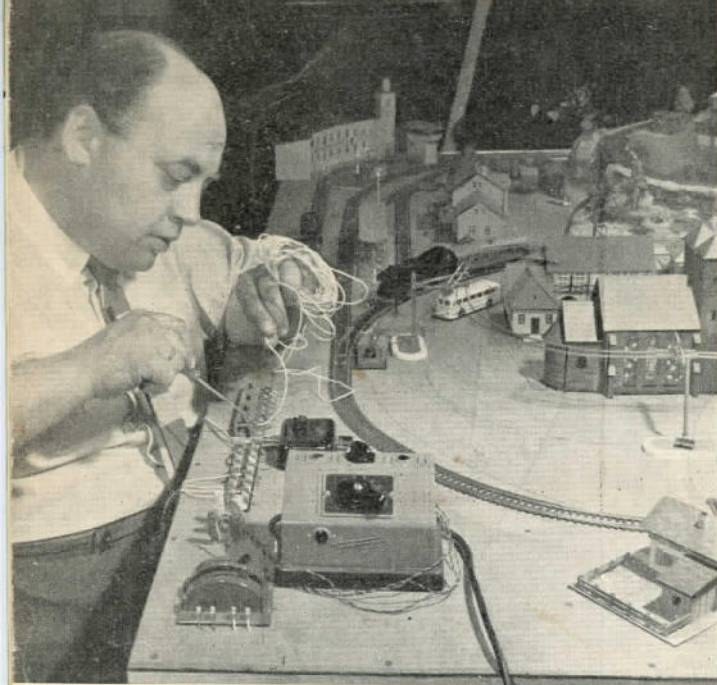
—O—

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og ma-  
nuskrifter: Senest den 5. i måneden.

P. E. LARSENS BOUTRYKKERI - (OLE LARSEN) KØBENHAVN K

MEDELM AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER





— se bøgerne

hos Deres

boghandler

eller

modelbane-

forhandler

pr. bd. kr. 4.25

Svend Pedersen

## MODELBANEN 1-4

### 1. På sporet

★

### 2. Strømmen sluttes

★

### 3. Rullende materiel

★

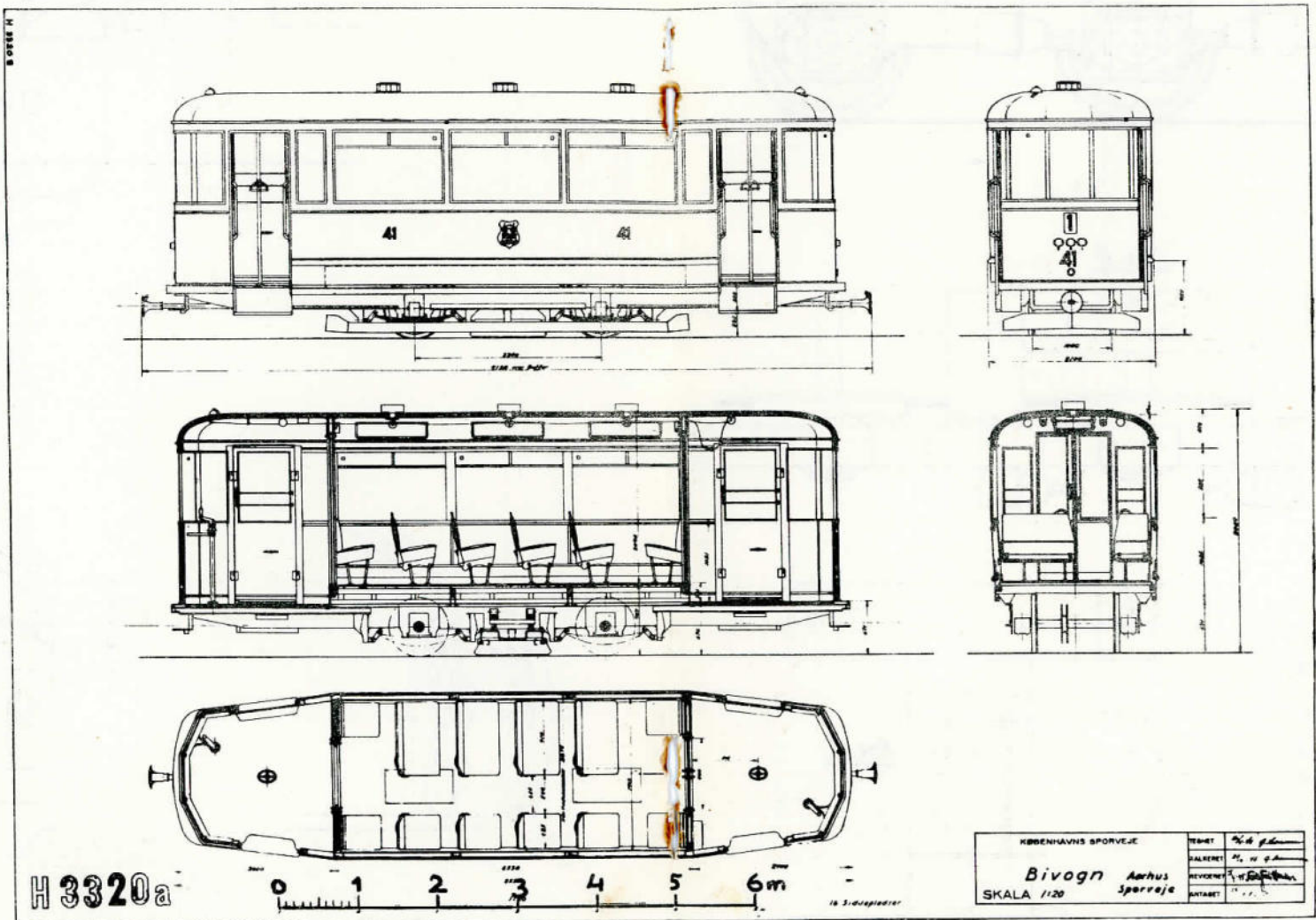
### 4. Landskab og bebyggelse

Populært, men først og fremmest sagligt, videregiver Svend Pedersen her de erfaringer, som han selv har høstet. — De fire bøger danner tilsammen en fuldkommen vejledning i, hvordan man bygger sit eget anlæg. For begyndere er de uundværlige, for viderekomne bringer de en mængde gode råd og vink.

**C. A. REITZELS FORLAG**

*Axel Sandal*

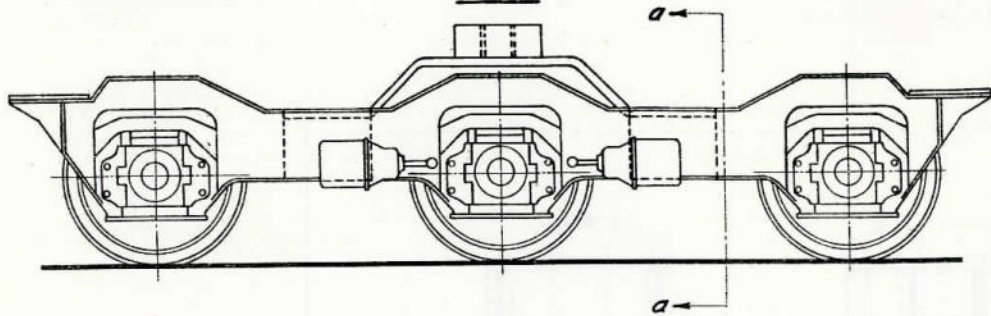




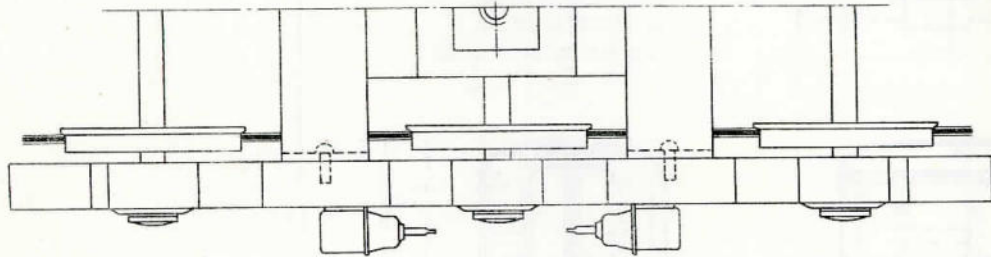
Målestokken er H0 (1:87)

Mål: 2:1 (HO)

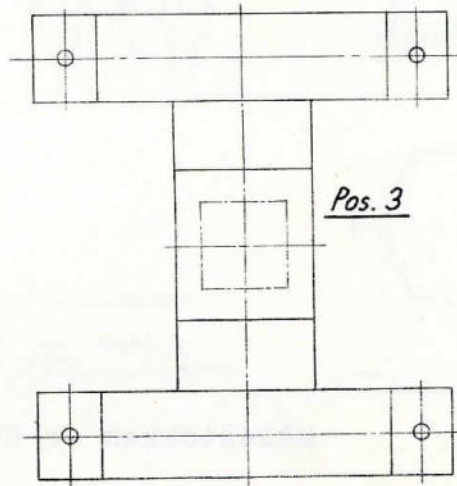
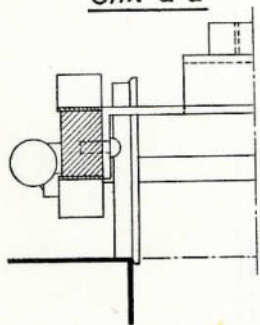
Pos. 1



Pos. 2



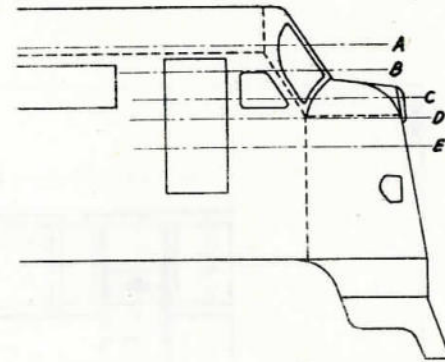
Snit a-a



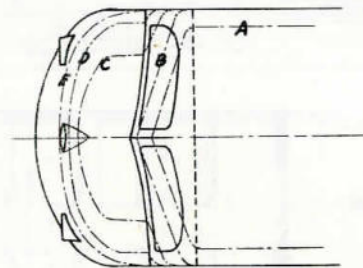
Pos. 3

Mål: 1:1 (HO)

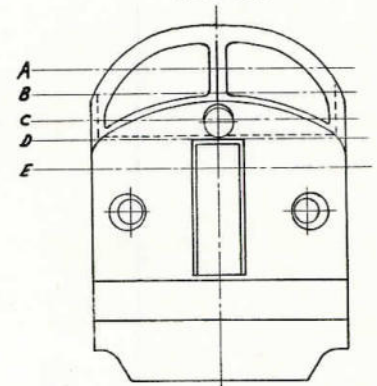
Pos. 4



Pos. 5



Pos. 6



Målestok for skala 0 findes på tegning HO-HM-3.1

Skala  
HO-(1:87)

Tegnet  
Bilag til nr. 2 - 4. årgang - 1955

2.-1.-1955  
Y. Larsson

Modelbane-nyt.

Detaller til litra Mx.

HO-HM-3. II