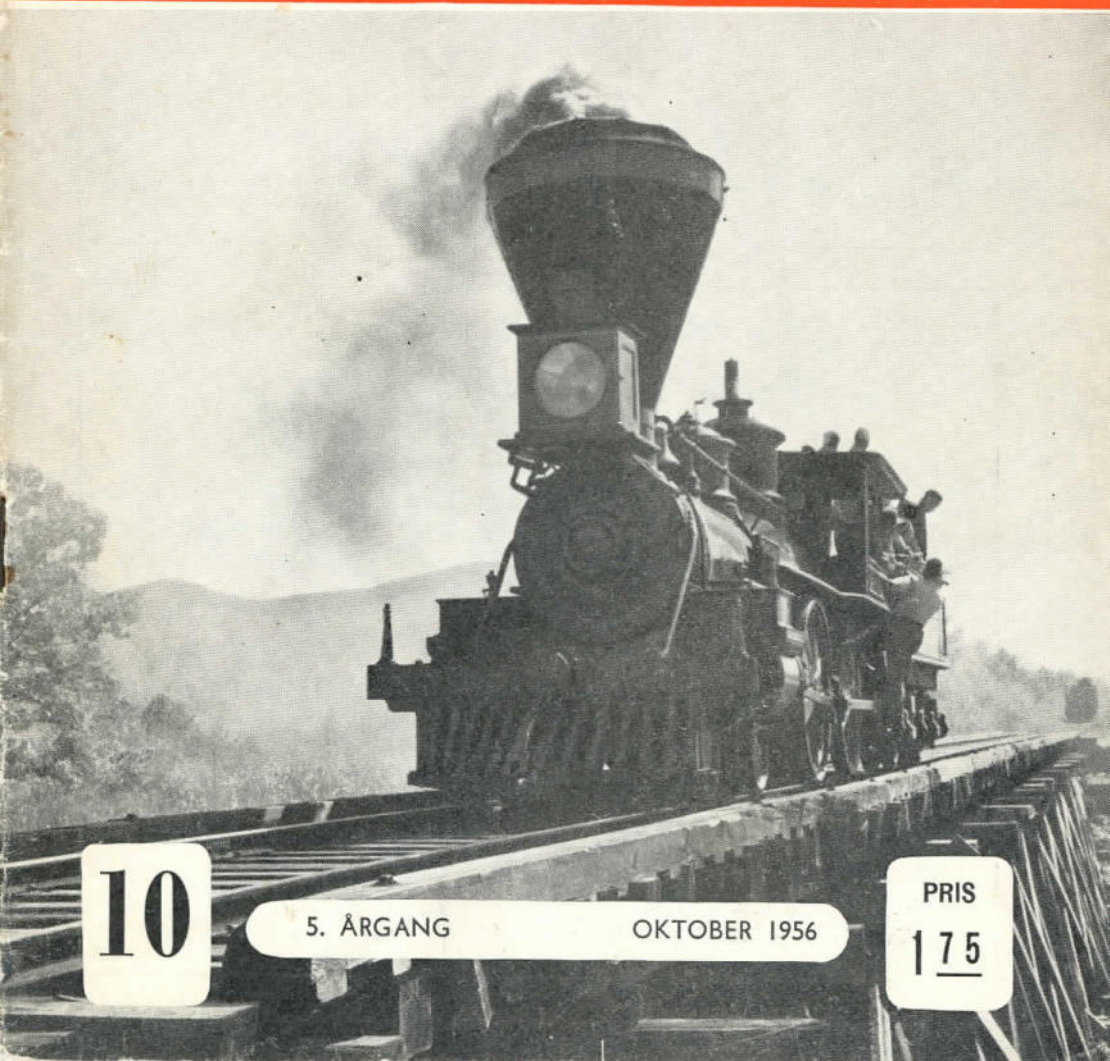




# MODELBANE *Nyt*



10

5. ÅRGANG

OKTOBER 1956

PRIS

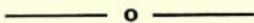
175

**NYHEDER!****BODAN VEJ- OG STATIONSBELYSNINGER**

Standardlampe..... kr. 3.85    Enkeltlampe (i ring) .. kr. 4.85  
 Stationsur (m. lys)..... kr. 4.80    Dobbeltlampe..... kr. 5.85

*Løs slander til luftledninger — kr. 1,15*

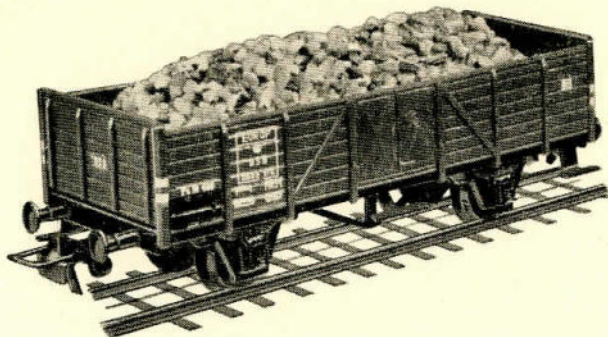
**RIVAROSSİ vogne, lokomotiver og skinner**  
**FLEISCHMANN HO til gamle priser**  
**SOMMERFELDT's danske byggesæt til huse**

**HOBBY-CENTRALEN**

**MØNTERGADE 10**  
**KØBENHAVN K.**  
**BYen 5714 x**

*Long*

Åben  
 godsvogn  
 litra PB



*Et superdetailleret køretøj i bedste kvalitet af en af DSB's nye EUROP-vogne. Vognen leveres både med og uden læs. Priserne er henholdsvis kr. 13,50 og kr. 11,55 incl. omsætningsafgift. Pinollejrede hjul.*

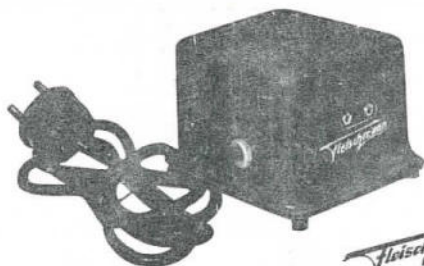
**LONG MODELBANE**

v/ Chr. Nielsen & P. Schneider  
 Telf. Taga 8140 — Telf. Taga 8180

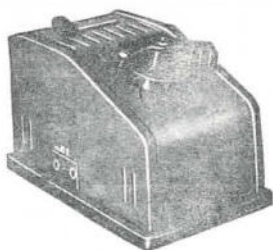
*KATALOG mod frankeret svarkuvert.*

*Kontor: Skotterupgade 5 . N.*

*Fabrik: Teklavej 42 . NV.*



*Fleischmann*



Nr. 502 Transformator

Nr. 514. Kørekontroller.

Ovenfor afbildede transformator med tilhørende kørekontroller giver den ideelle kørsel med Deres Fleischmann-tog.

Fleischmann transformatorer er nu også godkendt, D-mærket i Danmark!

Generalagentur:

**NIELSEN & CURTH**

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 9117 - 9118



## *Interesserer De Dem for rigtige jernbaner?*

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

EUROPEAN RAILWAYS omfatter alle europæiske jernbaner med lige stor interesse, og De finder i dette lille fint udstyrede blad såvel artikler fra Skandinavien som fra f. eks. Frankrig og Italien.

Bladet udkommer med 6 numre om året (1. februar, 1. april, 1. juni o.s.v.) og koster pr. nr. kr. 1,75 (+ porto) — årsabonnement kr. 10.00.

*Agentur for Danmark:*

**Modelbane-nyt**, Kongevejen 128, Virum.

**FRIIS-motoren - den mindste - den stærkeste!**

Ca. 8000 omdr./min; 210 inÅ 6-12 V<sup>±</sup> universal  
Færdig motor 25 kr., samlesæt m. og u. viklet anker  
kr. 17,50 og kr. 14,40

— ★ —

Hjulsæt til spor 0 i messing (N.E.M. standard) kr. 1,75  
do. do. isolerede do. kr. 2,10  
do. til spor 1 i messing kr. 3,50  
Märklin koblinger spor 0 kr. 0,60, spor HO kr. 0,50

— ★ —

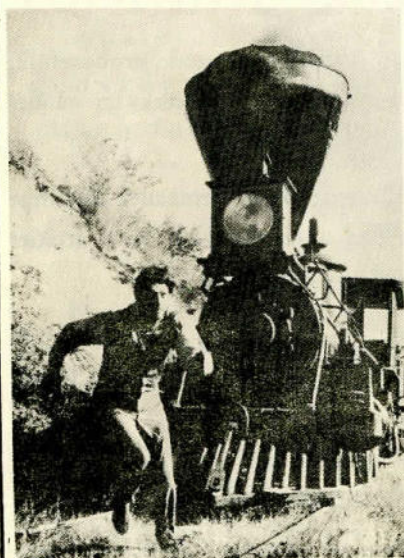
Luftledningsmaster  
Spor HO kr. 1,40  
Spor 0 kr. 4,75  
løse ledninger kr. 0,60 - 2,00

**TO FOREIGN READERS!**

Danish scale models in fine quality  
Send for free information.

**BP-TOG**  
**POSTBOX 26**  
**VIRUM**

**EN FILM FOR DEM**



*Walt Disney's  
spændende farvefilm  
i Cinema Scope*

**DEN STORE  
LOKOMOTIVJAGT**

*Efterårets store film!*

# Modelbane *-nyt*

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

SKANDINAVISK MODELBANEBLAD

5. årgang

Oktober 1956

nr. 10

## »MORGENSONNE«

- en svejtsisk modelbane af format

Under mit besøg i Svejts i sommer opdagede jeg, at Svejts — foruden at være turisternes land — også er modeljernbanernes land. Da jeg var i Luzern så jeg to store modeljernbaner. En af dem var anbragt ved Lido strandbad og bestod af 1 kilometer skinner til damplokomotiver i skala 1:10. Den anden befandt sig på Dietschiberg og bestod af 1050 meter skinner til elektriske lokomotiver.

Den mest interessante jernbane fandt jeg dog i Zürich, hvor man overalt i sporene bliver præsenteret for en farvestrålende plakat med ordene: „Besøg den fantastiske modeljernbane „Morgensonne“ ved Zoo — der går spurvogn til døren“.

Der gik spurvogn til døren, og det kostede ca. 1,75 kroner at komme ind at se anlægget. Det var pengene værd. Man kunne stå og beundre dette mægtige anlæg af skinner og landskab i timevis — der var noget at se på.

Vi — føreren og jeg — gik først ned i kælderen, hvor der var udstillet model-

lokomotiver og stationer i skalastørrelserne fra 1:10 til 1:25, samt modeller af forskellige landskaber fra Svejts' mest kendte turistegne. I nicher rundt om var der udstillet reklamer og genstande fra kendte tandhjuls- og svævebaner i Svejts, mens andre nicher var optaget af de førende hobbyforretningers udstillinger af modeljernbaneudstyr lige fra lokomotiver, automatiske drejeskiver og selvlossende kulvogne.

Der fører en trappe op ovenpå. Heroppe drøner togene afsted hen over skinnerne, der er anbragt på et mægtigt modelandskab, der er en nøjagtig naturefterligning — til mindste detalje — af Bernoberland i Svejts med alle de kendte alpe-toppe, Finsterhorn, Mönch, Jungfrau (m. tandhjulsbanen), Wetterhorn, Schreckhorn o.s.v. o.s.v. i alt er der 42 bjergtoppe, alt plastisk udført i cement og natursten — samlet vægt: over 7½ tons.

Hele det sydlige område af modeljernbanen måler 5 × 10 meter, men dertil kom-



VORT FORSIDEBILLEDE

(Front cover)

viser denne gang lokomotivet »General« fra Walt Disney filmen »Den store lokomotivjagt«. (Se løvrigt omtalen inde i bladet).



Foto 1.  
Panorama  
over HO-  
anlægget

mer så en del sløjfer i tunneller, der er ført udenfor det synlige område i salen, hvor hele anlægget er. Mange af disse sløjfer kan man se i kælderen, idet man pludselig kommer til at se op imod loftet, når et tog kommer brusende på skinnerne hen over hovedet på én.

På hele dette anlæg — der er bygget af en el. ingeniør og to elektrikere — kører modeltog i to skalastørrelser: 1:45 og

1:87. Desuden findes der en „rigtig“ tandhjulsbane og to svævebaner i skala 1:87. I det øjeblik, man kommer op ad trappen, ser man straks hele HO-modeljernbanen med broer, tunneller samt en nøjagtig kopi af stationen Interlaken Ost i skala N 1:60, der er omgivet af en lille by, der ligger rigtig hyggelig ud til en lille sø, hvori der sejler små hvide turistdampere rundt. Måske skal det lige siges, at dam-

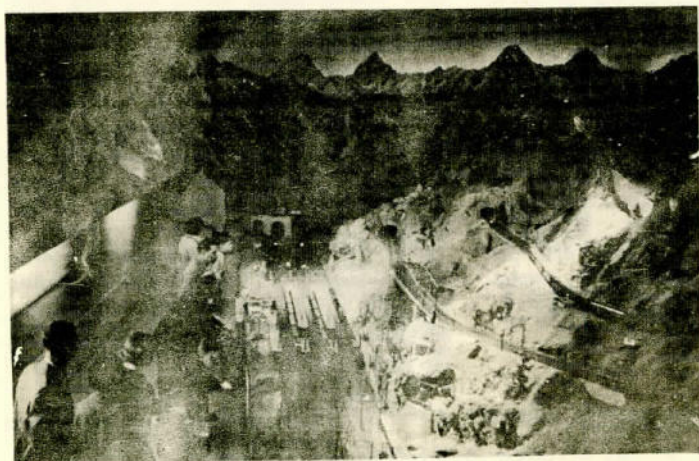


Foto 2.  
Panorama  
over O-  
anlægget.  
Kandersteg  
Station.

perne pænt ligger til ved hver sin anløbsbro under turen søen rundt. Fra den lille station drøner nu og da et lille tog af sted — og fra Jungfraubanen kører et lille tog bestående af et Märklin lokomotiv og en enkelt passagervogn op og ned ad bjerget. Foruden det lille elektriske „damplokomotiv“, kørte der fem elektriske motorvogne af SBB's alm. type, samt en enkelt „krokodille“ og et „lyntog“ på skinnerne.

Vi gik nu op på platformen, hvorfra der er en glimrende udsigt over hele modeljernbaneanlægget. På fotografierne (foto 1) ses hele HO anlægget og på foto nr. 2 ses O anlægget i skala 1:45. Det, der først og fremmest fanger øjet, er uden tvivl den ret store station, der er en nøjagtig kopi af Kandersteg station (foto 4). Her på anlægget har stationen en længde af ca. 2 meter — men med skinnerne og perronerne, har stationen en samlet læng-

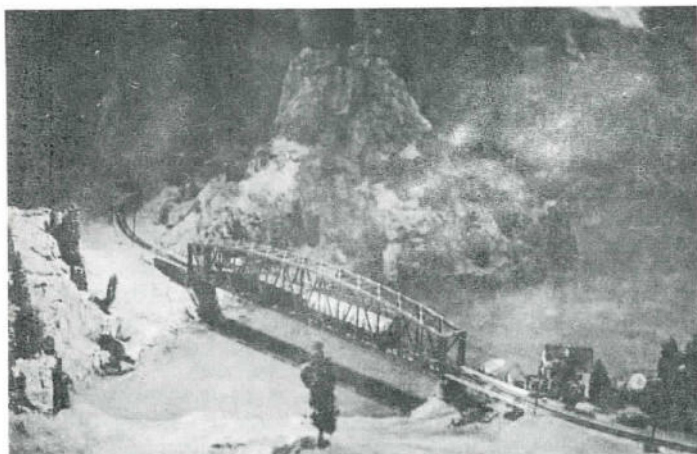


Foto 3.  
Broen ved  
Interlaken

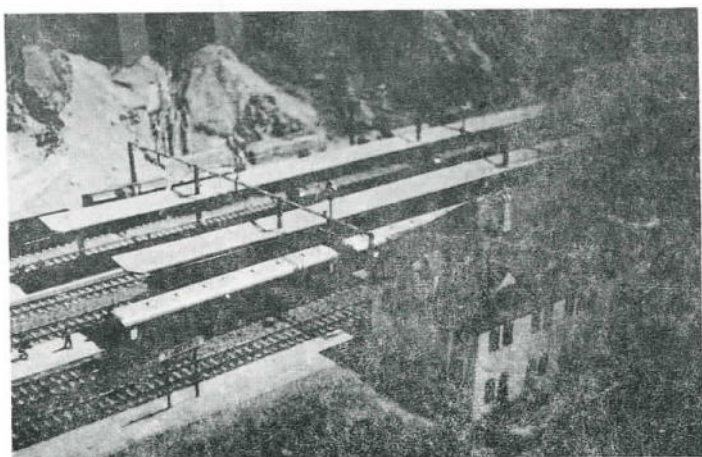


Foto 4.  
Kandersteg  
station i  
nærbillede

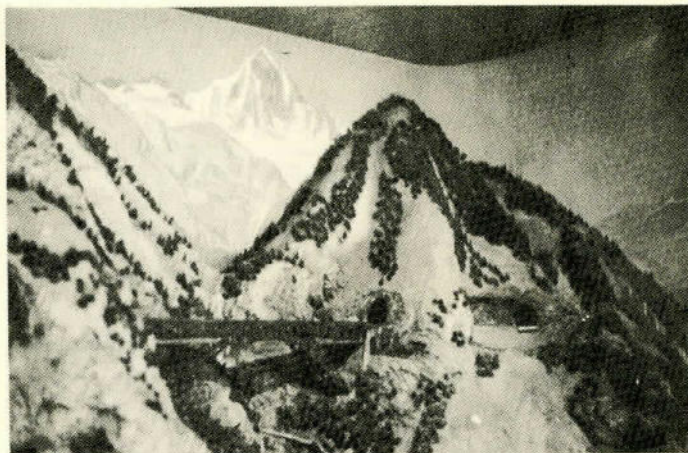


Foto 5.  
Parti fra  
St. Gott-  
hartsbanen  
i HO.

de på 8½ meter. På dette mægtige terræn kører 16 elektriske motorvogne (ingen lokomotiver) og et utal af vogne uafbrudt rundt på skinnerne — alt er selvbyggeri. Der er således to motorer i hvert lok og automatisk tilførsel af ekstra strøm, når toget skal forcere en stejl stigning i terrænet — uden at perfektomskifterne begynder „at snakke med“. Alle lok kører med 18 volt vekselstrøm. Der er til bygningen medgået 140 relæer til de 22 signalmaster, 5 krydsspor, 23 sporskifter og de to dobbelte englændere, men så virker det hele også så godt, at der f. eks. er automatisk „fuldt stop“ for godstog overfor et passagertog igennem tunnellerne. Der er medgået 323 stk. overledningsmaster og 22 kg kobbertråd til overledninger. Det hele er opdelt i 24 blokposter, og man regner med, at der i alt er brugt 886 meter skinner til hele anlægget samt et utal af vaske-svampe, der er anvendt til de nydeligste grantræer.

For den ene ende af modelanlægget står kontrolstationen, hvorfra det hele bliver styret. Alene lyseffekterne blev styret ved hjælp af 15 kontakter. Mens togene drøned hen over skinnerne, gik lyset i salen langsomt ud — natten sænkede sig over landskabet, mens et rødt skær farvede al-

pernes toppe. „Alpenglühen“. I husene blev lysene tændt, og lidt efter hørte man kirkeklokkerne ringe solen ned, mens man langt borte hørte hyrdernes alpehorn kalde hjorden hjem. Man hørte dyrenes stemmer og hyrdernes jodlen — og alt blev stille. Lysene slukkedes i den lille by, mens togene brusede afsted med lys i vinduerne, bag hvilke man så passagererne sidde ved de veldækkede borde i spisevognene, fik vi gennem højtalere oplysninger om modeljernbanen på tysk, fransk og engelsk ledsaget af en dæmpet ländlermusik. Derefter kom der andre lydeffekter som bim-bam, bim-bam fra ledvogterhusenes bomme eller: „Der Zug fährt ab — Interlaken Ost — bitte einsteigen“ og lyden af en skingrende togfløjte — det hele optaget på en båndoptager, der blev styret fra kontrolposten. Alperne begyndte igen at gløde, lysene tændtes rundt om i husene og man hørte kirkernes klokker kalde til fro-messe. Hyrdernes jodlen klang igen over det hele — en dejlig alpestemning.

For nu ikke helt at drukne i begejstringens rus over modeljernbanen, gav jeg mig til at lede efter noget, der kunne kritiseres, og jeg opdagede hurtigt, at togene kun kørte i en bestemt retning. Et tog, der således kørte fra spor et, kørte en bestemt

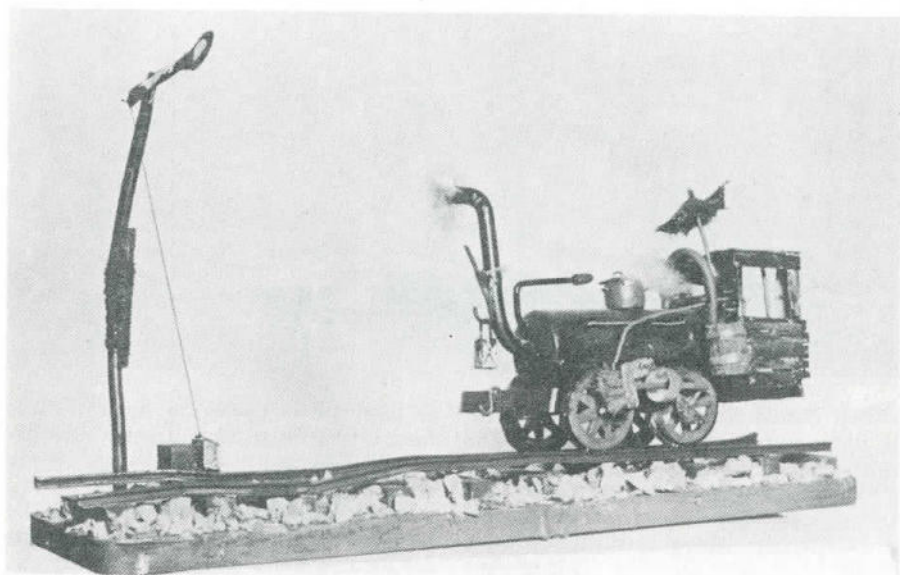


tur hver gang, passerede de samme spor-skifter og kørte igen ind på stationens spor nr. et, hvorefter toget ved spor tre startede og kørte den samme runde, for at ende på spor tre. Togene kørte ikke i modsat retning. De kom alle ind fra samme ende af stationen og kørte ud igen fra den modsatte. Der foregik ingen rangeringer med tog, da alle syntes at „klappe“ automatisk frem og tilbage, når et bestemt tog passerede et bestemt klippestykke, således at det ene tog — uden at

manden på kontrolposten rørte en kontakt — kørte lige ind på lige netop det spor, som det tre—fire minutter før var startet fra. En forespørgsel, om man kunne rangere med togene, eller om man kunne afkoble og tilkoble vognene til lokomotiverne fra kontrolposten blev ikke besvaret af den mand, der viste mig rundt. Dog, trods dette var hele modelanlægget interessant at besøge, hvad de ca. 150 besøgende (i løbet af to timer) på en ganske almindelig mandag eftermiddag også syntes at mene.

*K. Munk Sørensen.*

## Østtyske modelbaner

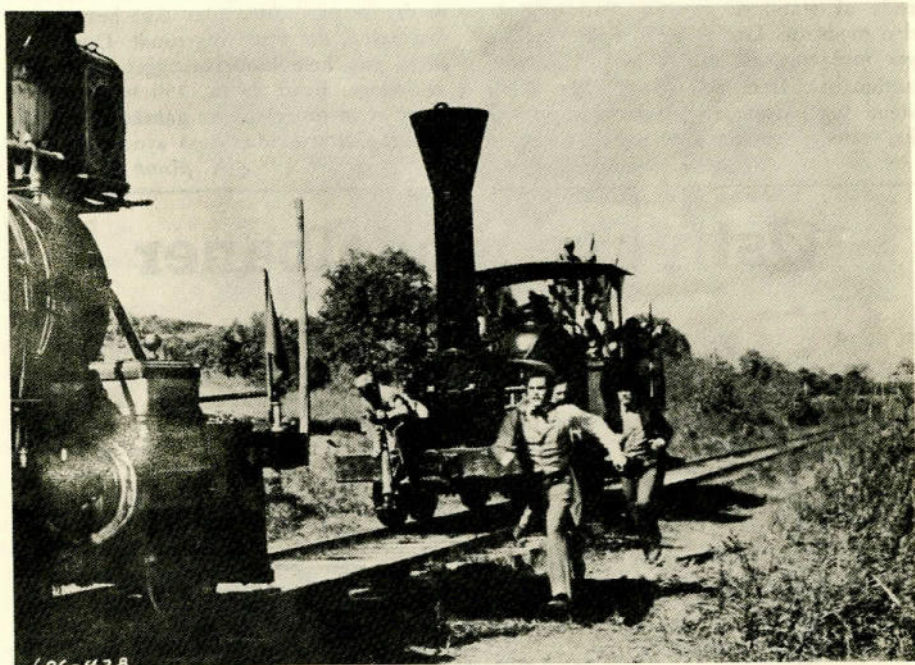


Ovenstående foto skal ikke tages som normen for, hvad man bygger i Østtyskland idag, men kun som et udtryk for, at man også her har sans for at opfatte modelbaner ikke blot fra den tekniske side, men tillige fra den humoristiske. Nogle mennesker, også i dette land, tror at ens

hobby absolut ikke er noget at spøge med. Den skal tages gravalvorligt. Det er efter vor mening helt forkert. Naturligvis skal der være en vis alvor bag, men der skal være måde med alting. Nå, det var blot et lille sidespring. Vor opgave var her

(fortsættes side 155)

## Den store lokomotivjagt



Walt Disney Productions' nye technicolor film „Den store lokomotivjagt“ („The Great Locomotive Chase“) i cinesmascope er fyldt med old time jernbanescener, som ingen madelbaneentusiast må gå glip af. Filmen handler om borgerkrigen i USA mellem nord- og sydstaterne, og den viser det enestående historiske tilfælde den 12. april 1862, da 22 udsendte spioner fra Nordstatshæren stjæler en tog lige for næsen af 4.000 Sydstatstropper i Big Shanty, Georgia. Nordstats-folkene rykker skinner op, klipper telegraftråde over, sætter barikader op og prøver til sidst at sætte ild på en tømmerbro. Alt forgæves. Sydstats-folkene, der har optaget forfølgelsen,

er hele tiden bagefter og hindrer ethvert forsøg på effektiv ødelæggelse. 87 miles fra Big Shanty, lige ved byen Ringgold, bliver spionerne tilsidst fanget.

Filmatiseringen blev foretaget på den farverige »Tallulah Falls« RR, som, skønt der nu kun køres med diesel, stadig smager af de gode gamle dages jernbanedrift. Den originale Western & Atlantic RR, som ejer linien fra Big Shanty til Ringgold, er idag for moderne til at kunne bruges til en 1862-film.

Det rullende materiale samt en del tilbehør er lånt fra Baltimore & Ohio RR Transportation Museum i Baltimore. Af lokomotiver, der bruges i filmen, kan



blandt andet nævnes B&O's kopi af „Lafayette“ fra 1837! Dette lokomotiv kører som „Yonah“ i filmen, det første af tre lokomotiver, der optager jagten på den stjalne „General“. Ligeledes er den i filmen anvendte „General“ heller ikke original. B&O's „William Mason“ har fået navneforandring, da den originale „General“ står hjemme på museet og ikke er i stand til at køre. Det sidste lokomotiv der optager jagten, er den store hurtiggående »Texas«, et rent vidunder.

Som modelbanemand har Walt Disney husket at få noget af de gode gamle dages

(Billedet forrige side)

Konduktør William A. Fuller (Jeff Hunter) løber fra „Yonah“ mod et modgående tog, som straks optager forfølgelsen af den stjalne „General“.

← „Yonah“ for fuld damp.

Ventende på et modgående tog står Nordstats-folkenes anfører James J. Andrews (Fess Parker). Lokomotivet til venstre er den stjalne „General“.



romantik med. Hvad mener De bl. a. om en scene, hvori man ser „Texas“ stoute og ivrigt cigarrygende lokomotivførers bacon hængt til rygning på den åbentstående fyrlåge!

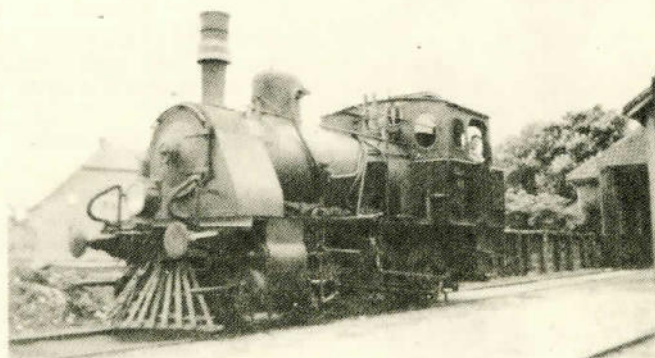
At „Den store lokomotivjagt“ byder på

den helt store jernbane-oplevelse, kan der ikke være tvivl om. Walt Disney, med sin sans for jernbaner, har her skabt et virkeligt mesterværk. Farver, lyd, plus det brede lærred vil gøre denne film til en af de største jernbanefilm i historien.

*Jesper*

## Træk af Gjerrildbanens historie

fortalt i tekst og billeder af hr. P. Lauritsen, Grenaa.



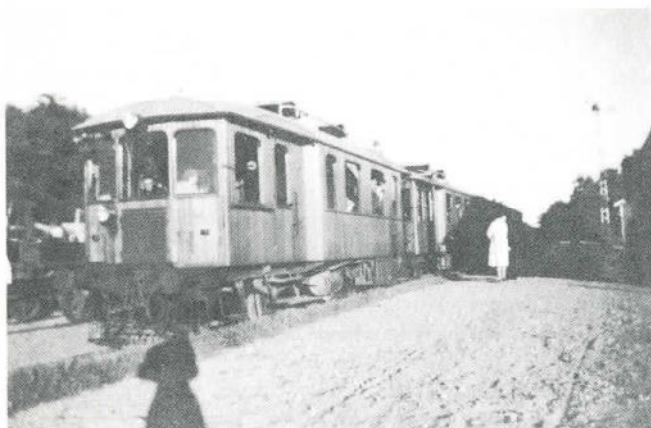
RGGJs nr. 1 i Grenaa.

Banen Ryomgård — Gjerrild åbnedes for drift den 5. december 1911 med 3 tog i hver retning daglig, og 21 funktionærer.

Materiellet bestod af 3 tenderlokomotiver bygget af Borsig i Berlin, 5 personvogne, 2 kombinerede post- og pakvogne, samt et antal godsvogne.

Men eftersom tiden gik, mærkede handelsstanden i Grenaa, at handelen med oplandet var gået en del tilbage, fordi der nu var lettere adgang til Randers eller Aarhus. Der rejste sig nu en stemning for

at få anlagt en bane fra Grenaa til Gjerrild, og der blev indsendt andragende om koncession på anlæg og drift af en Grenaa—Gjerrild jernbane, men ved indføringen til Grenaa blev der en del diskussion om banen skulle fortsætte ned til statsbanestationen, eller den skulle dreje ind i den vestlige bydel, og resultatet blev altså, at Vestbanegården blev lagt, hvor den ligger i dag; men forsøget for et par år siden på at få banen lagt ind til DSB viser, at det havde været ikke alene billi-



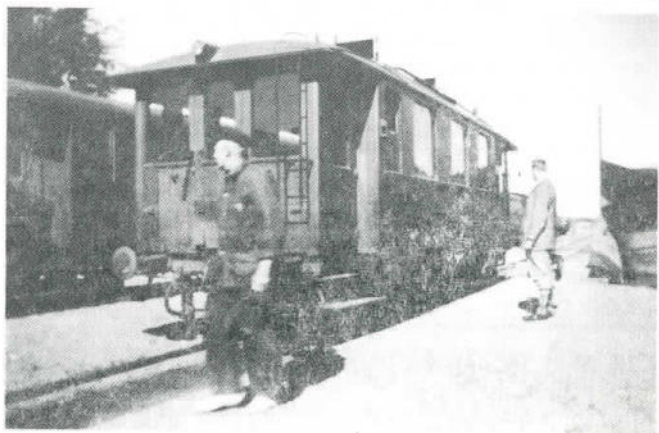
RGGJs M2 og bagved M4 på Tornled station.

gere, men også formålstjenligt den gang at have ført banen ind til statsbanestationen.

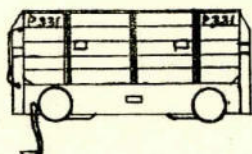
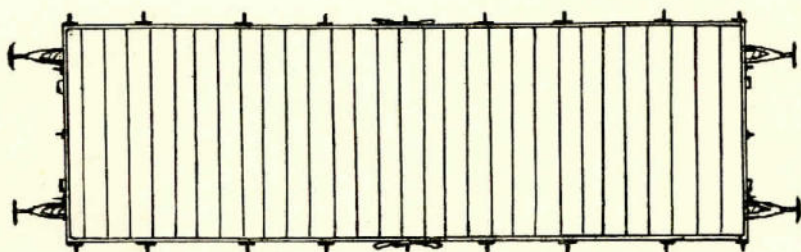
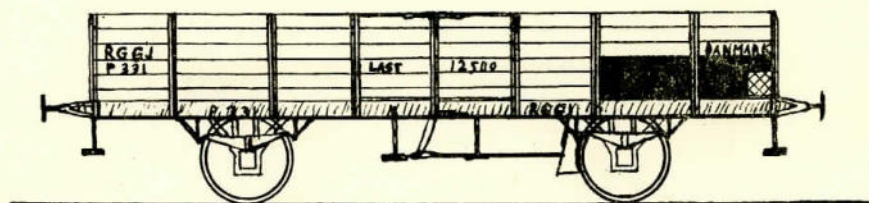
Grenaa-Gjerrild banen startede som et særligt aktieselskab, men da det jo var både upraktisk og uøkonomisk at drive hver bane for sig, lykkedes det at få oprettet en overenskomst om ikke alene fælles drift, men også sammenlægning af aktiekapitalerne. Banestrækningen Grenaa—Gjerrild blev åbnet for drift d. 27. juni 1917, og navnet var herefter Ryomgård—

Gjerrild—Grenaa jernbaneselskab A/S med en samlet aktiekapital på 2.071.818 kr. 44 øre. De første år herefter gik banen godt og der måtte snart anskaffes mere vognmateriel.

Siden påtvang banens dalende indtægter en billigørelse af driften, herved anskaffedes i 1924 en motorvogn, som var bygget i den første serie af danske motorvogne; den blev dog allerede udrangeret i 1930 og senere ombygget til pakvogn. Banen anskaffede som afløser en større og



RGGJs M5 i Grenaa



RGGJ

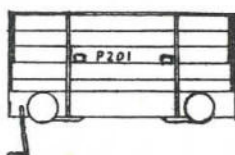
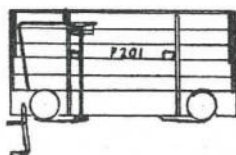
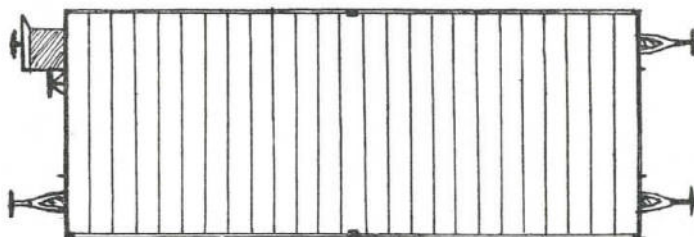
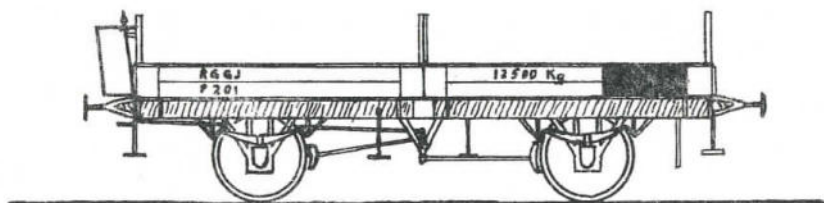
TOAKSLET ÅBEN GODSVOGN LITRA P 310 - 333

BYGGET AF "SCANDIA" 1917

MODELBAANE-nyt  
Oktober 1956

TEGNET : 15.8.56  
PER LAURITSEN

SKALA HO  
MÅL 1:1



RGGJ

TOAKSLET GRUSVOGN LITRA P 201-213  
BYGGET AF "SCANDIA" 1911

MODELBANE-nyt  
Oktober 1956

TEGNET: 15.8.56  
PER LAURITSEN

SKALA H0  
MÅL 1:1

stærkere motorvogn M 2, og yderligere blev der før krigen udbrud anskaffet en af DSB's ME vogne. Under krigen voksede trafikken på banen betydeligt, men efterkrigstidens stadig stigende biltrafik medførte, at banen erhvervede sig 2 motorvogne for helt at gå over til motordrift, hvilket dog ikke har kunnet opretholde økonomien tilstrækkeligt, så banen har måttet standse driften fra 1. juli 1956.

I tiden fra Ryomgård—Gjerrild banens åbning den 5. december 1911 til og med 31. marts 1955 (det sidst aflagte regnskab), har der ialt været befordret 4.710.109 rejsende. Samtidig har der væ-

ret transporteret 1.386.281 tons gods. De samlede indtægter har i tiden 5. december 1911 til 31. marts 1955 været 12.425.044 kr., men disse har desværre været overskredet af udgifterne, der ialt har været kr. 13.559.019.

Nu vil nogle læsere muligvis spørge: Hvad er grunden til denne ugunstige stilling for banen? Og herpå kan svares, at der er mange. Først og fremmest motor-køretøjernes store konkurrence på landevejene, men hertil kommer også et ikke uvæsentligt punkt, nemlig dette, at banens takster ikke er blevet forhøjet nævneværdigt siden banens åbning.

*Per Lauritsen.*



## MODEL BANE-tips

De i handelen under betegnelsen „Fürst“ kendte aksellejer og bogiesider er støbt i et materiale, som man f. eks. ikke uden videre kan lodde på. Dette har sikkert fra tid til anden generet en og anden modelbygger, og en af vore læsere forsøgte da — med saltsyre! Det gik ud-mærket, og tipset gives hermed videre til læserne. Naturligvis må man efter lodningen rense alle rester af syren fuldstændig væk.

## MÄRKLIN

har i år gjort sine danske købere den glæde at udsende en dansk udgave af sit katalog efter en pause på næsten 15 år. Det er naturligvis glædeligt, at man nu ikke længer skal være ekspert i tysk for at tyde kataloget, men mindre glædeligt er det, at prisen på grund af myndighedernes sædvanlige mangel på velvilje overfor vor

hobby har måttet sættes så højt som til kr. 2,00. Man forlanger simpelthen dollar-præmieringstillæg på katalogerne! Ja, man kan sommetider ønske, at man boede i et andet land, hvor myndighederne ikke brandskattede borgernes fritidssysler så højt som her i landet. Men naturligvis bør prisen ikke afskrække, når man ved, at den fint fremstillede tryksag som sædvanlig er en fryd at blade i og med sine farveillustrationer giver et meget naturtro billede af firmaets produkter.

### TERRAIN-NYT

Brændestabel .....	0,50
Gaardpumpe .....	0,65
Vippebrønd .....	0,85
Hejsebrønd m. tag .....	0,85
Perron 30 cm m. Bund, Tag og Søjler +	
Mærkater .....	3,75
Husmandsbrug i Samlesæt 2-længet .....	4,50
Illustreret Katalog .....	1,50

### MODEL OG HOBBY

Løvstræde 2, Byen 3010  
v. Købmagergade Posthus



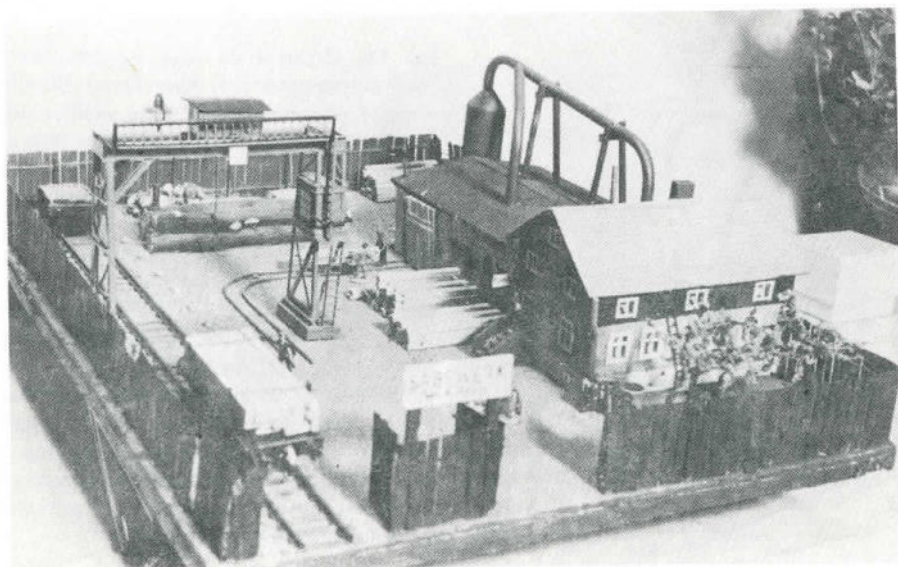
## ØSTTYSKE MODELBANER (fortsat fra s.149)

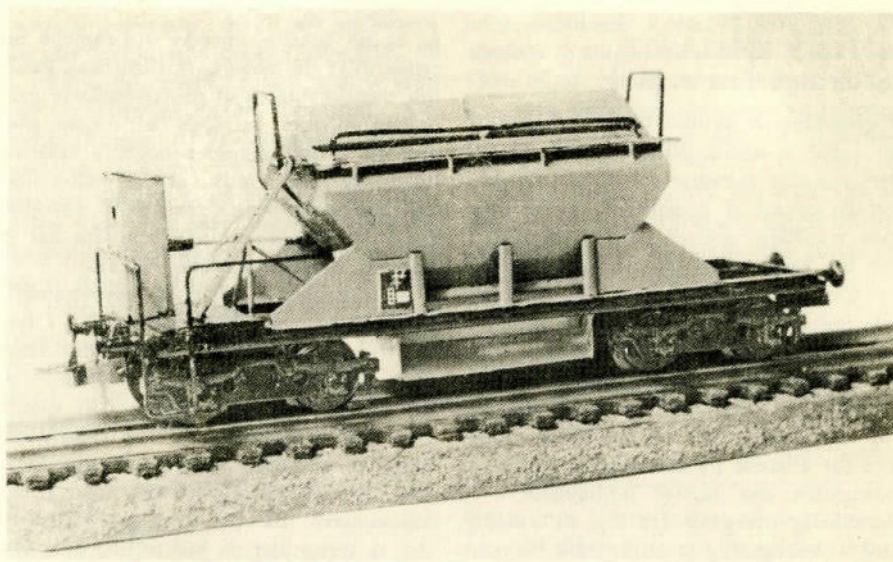
at give læserne et lille indtryk af byggeriet (altså modelbyggeriet) i Østtyskland. Der arbejdes ihærdigt i klubber og hos private, og det er forbavsende at se, hvor gode resultater der er opnået på relativ kort tid. Staten går i spidsen også på dette område, men det udelukker ikke det private initiativ i dette tilfælde — tværtimod. Der oprettes ungdomsklubber med specielt modelbaner som samlingspunkt, bl. a. for at styrke en eventuelt spirende interesse for de rigtige baner og det åbner mulighed for allerede på et tidligt tidspunkt at påbegynde den faglige uddannelse i en umærkelig overgang fra leg til virkelighed — vel egentlig en ønskedrøm for mange pædagoger. Endvidere kan det nævnes, at det ikke blot er inden for landets grænser, at man arbejder sammen. Også i det internationale samarbejde for vores fælles hobby hævder Østtyskland sig fint,

ja, er på enkelte områder vel sagtens førende. Når det engang imellem kan knibe lidt med kvaliteten af de fremstillede produkter, skyldes det dels, at megen produktion endnu mangler noget i erfaring og måske ikke mindst, at der endnu ikke kan stilles de bedste råvarer til rådighed for en sådan produktion, som der her er tale om. Men det kommer sikkert.

Man bygger naturligvis overvejende i spor H0, men dog er modelbygning i spor 0, 1 og endnu større sporvidder langt mere udbredt end f. eks. herhjemme — og det er fine ting, der bygges, ikke mindst i de store sporvidder. Vi viser Dem denne gang et savværk, meget livagtigt fremstillet og en specialgodsvogn, men f. eks. lokomotiver må vel siges, at være det, der er fremstillet de bedste ting af i Østtyskland.

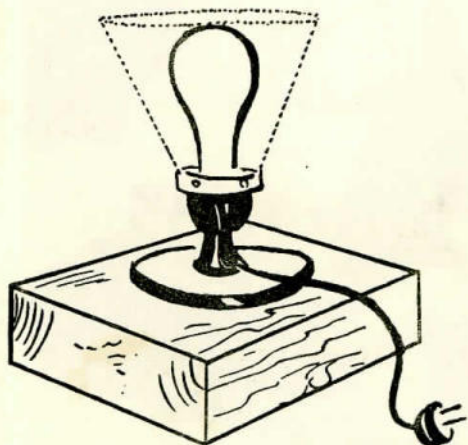
Vi vil nøjes med denne lille fremstilling i dette nummer, men skal snarest komme med en samlet omtale af en østtysk modelbane.





Model af østtysk specialgodsvogn (se artikel s.149)

### Når De går under bordet —



har De sikkert haft visse vanskeligheder med belysningen her, hvis Deres tilstedeværelse på omtalte sted ikke skyldes indtagelsen af alkoholiske drikke. En lommelampe skal man holde, eller have en anden til at holde, medens man ordner f. eks. den opståede kortslutning i ledningerne under anlægget, eller man hænger den på en krog. Den viste løsning er imidlertid at foretrække, da den for det første giver begge hænder fri, belyser arbejdsstedet godt og er nem at flytte. Den består simpelthen af en passende træklods, hvorpå er fastgjort en fatning med en pære 40—60 watt og om pæren er der for at samle lyset anbragt en kartonskærm, eventuelt en fotoskærm. Nemt og praktisk, og lampen er hurtigt rigget til.

# MODELJERNBANE- OG HOBBYUDSTILLINGEN

## 1956



Arveprins Knud åbner som allerede omtalt i forrige nummer Nordens hidtil største modeljernbane- og hobbyudstilling den 28. september i Teknologisk Instituts store demonstrationssal og udstillingshal- len i Nyropsgade 26.

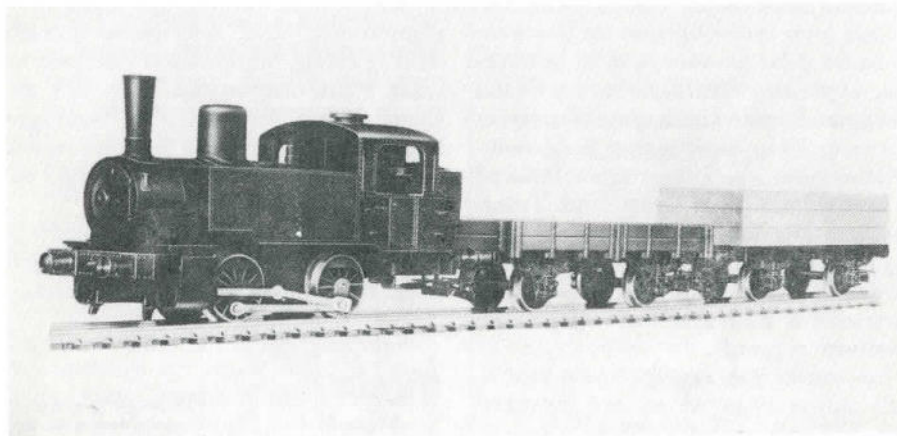
Disse to lokaler danner rammen omkring foretagendet, som har fået navnet "Modeljernbane- og Hobbyudstillingen 1956". Selve åbnings- højtideligheden, der finder sted kl. 12, foretages af Hans Konge- lige Højhed Arveprins Knud. Videre bliver der taler af politikom- misær Svend Gredsted og banechef ved DSB, S.S.C. Thorning Christensen.

Iøvrigt bliver der en righoldig repræsentation af alle tænkelige former for hobbies, som frimærker, akvarier, dukketeater, radioteknik, hobbyværktøj, modelflyvemaskiner og -skibe - samt mange andre ting.

Udstillingen er åben i dagene 28. september til 7. oktober.

## INDUSTRI-nyt

»RIVAROSSİ« har sendt et nyt lille tog i HO på markedet. Toget kan drives enten ved hjælp af et 4,5 volt's lommebatteri eller med jævnstrøm ved transformator og ensretter. Sættet består foruden lokomotivet af to godsvogne og en skinnecirkel og prisen er absolut overkommelig. Det hele vil (uden dollarpræmiering) kunne sælges for under 60 kr. Endelig skal nævnes, at Rivarossi selv i dette billige togsæt har sørget for en absolut skalatro udførelse.



RIVAROSSİ's nye togsæt type I RR i HO.



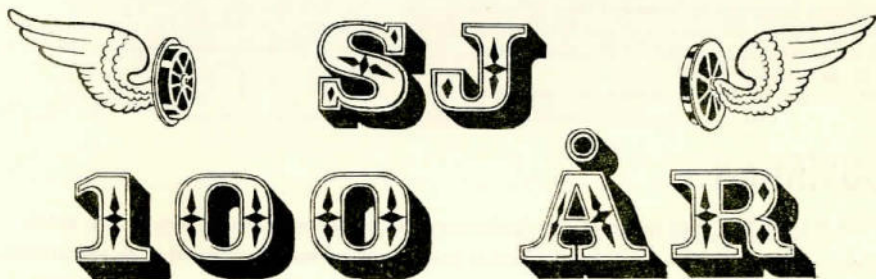
1857 kom de första 3-klassvagnarna, tillverkade i England; från början fanns bara 1- och 2-klassvagnar (tillverkade i Hamburg). Vagnbelysningen utgjordes av revoljelampor.



1873 ordnades liggmöjligheter i 1 och 2 klass genom att sittplatserna mitt emot varandra drogs ut. Samma år inrättades nattåg, som även var postförande.



1895 öppnades Djursholmsbanan, världens första eljärnväg för persontrafik. Tågfarleden Malmö—Köpenhamn startade (dansk färja; den första svenska, "Malmö", kom 1899).



Sveriges järnvägar firar 100-årsjubileum i år. Under det gångna seklet har vårt land genomgått en utveckling, som knappast varit möjlig utan järnvägarna. De har givit folk möjlighet att lära känna andra delar av vårt land än hembygden, något som egentligen bara ett fåtal lyckligare lottade kunde göra före tågens tidevarv. Utan järnvägarna hade industrialiseringen icke kunnat genomföras på så kort tid som skett i vårt land. Transporter av alla slag blev billigare när järnvägarna kom till och trots en alltmer hårdnande konkurrens från andra transportmedel är järnvägen även i dag transportlivets ryggrad.

Det kanske kan vara intressant med en liten tillbakablick på de 100 järnvägsåren, vad som hänt och när det hände.

Den första hästjärnvägen i Sverige var gruvbanan i Höganäs, som invigdes

1798 och den första för allmän trafik Frykstadts järnväg, även den till en början hästbana, invigd 1850.

Redan 1854 var Sveriges första järnvägsstation, Järle, på Nora—Ervalla järnväg färdig. Stationshuset står kvar än i dag i sitt ursprungliga skick och används även i dagens trafik. Järnvägen Nora—Ervalla—Örebro var den första normalspåriga järnvägen i Sverige, invigd den 5 mars 1856.

SJ:s första bandelrar Göteborg—Jonsered och Malmö—Lund, som påbörjats kring 1 maj 1855, invigdes den 1 decem-



1899 började SJ med restaurangvagnar, dock endast för 1 och 2 klass (Uppsala—Gefle hade startat 1894). 1897 hade båttrafiken Trelleborg—Sassnitz kommit igång.



**1909** gick den första svenska tåg färjan "Drottning Victoria" på leden Trelleborg—Sassnitz. Klocksignalerna på stationerna ersattes med utropet "Tåg plats".



**1915** öppnades SJ:s första svenska resebyrå (i Stockholm). Den första i utlandet tillkom 1909 i Berlin. 1914 fick kommunikationstabellen dagens utseende, den första kom 1867.



**1955** sattes det strömlinjeformade Rapidloket i trafik. Det är ett led i SJ:s strävan att göra järnvägen snabbare, säkrare och bekvämare för sina kunder.

ber 1856.

Stockholm fick sin första järnväg 1860, då linjen Stockholms Södra—Södertälje invigdes. Det dröjde till 1871 innan Centralstationen var färdig, samtidigt med sammanbindningsbanan över Riddarholmen.

År 1862 kunde man första gången åka tåg hela vägen Stockholm—Göteborg, men man fick den första tiden övernatta i Örebro.

SJ:s trädgårdsanläggningar påbörjades i mindre skala 1860, till en början närmast för att skydda omgivningen för rök från locken och som brandskydd. Nu är SJ Sveriges störste trädgårdsmästare som under årens lopp planterat träd, buskar och växter, som tillsammans skulle täcka ett 25 meter brett band mellan Stockholm och Malmö (600 km).

Sveriges och världens första järnväg för persontrafik med elektrisk drift var Djursholmsbanan, öppnad 1895.

De första natttågen inrättades, trots varningar från bland annat en del riksdagsmän, 1873. Fram till 1885 hade man inga egentliga sovvagnar — i första och andra klass gjordes sittplatserna mitt emot varandra utdragbara. 1885 kom de första sovvagnarna i I klass och 1910 i 3 klass. Här var Sverige ett föregångs-

land — det internationella sovvagnsbolaget Wagons-Lits tex fick sin första 3 klass sovvagn 1933. En av förutsättningarna för att detta bolag från 1947 skulle få använda sina vagnar i direkt trafik från Stockholm till Paris och Rom var att det även skulle ha 3 klass sovkupéer. Nu

## LOCO-REVUE

*Det franske  
modelbaneblad*



Mange interessante artikler  
også for skandinaviske læsere  
og både om rigtige baner  
og modelbaner.



*Pris kr. 2,50 pt. nr. - årsabonnement  
kr. 29,00.*



AGENTUR:  
**MODELBA NE-nyt, VIRUM**  
POSTKT. 35 056.



torde SJ:s sovvagnar vara bland världens mest frekventerade. Varje år åker var sjunde svensk sovvagn i vårt land — miljonstrecket passerades första gången 1954.

Den första tågfarjeleden, Hälsingborg—Helsingör, öppnades 1892 med danska färjor. Dansk färja var det också de första åren på leden Malmö—Köpenhamn, som invigdes 1895. Vid sekelskiftet levererades den första svenska tågfarjan för denna led. År 1909 öppnades »Kungsleden till kontinenten», färjeleden Trelleborg—Sassnitz, med bl a färjan Drottning Victoria. Systerfartyget Gustaf V kom året därpå och båda färjorna är fortfarande i trafik. Sedan 1953 går sommartid en SJ-färja mellan Trelleborg och Travemünde, men

bara för passagerare och bilar. — En ny tågfarja för leden Trelleborg—Sassnitz är beställd för leverans våren 1958.

De första restaurangvagnarna på SJ kom 1897, i början endast för passagerare i 1 och 2 klass. Men den klasskillnaden avskaffades för mer än femtio år sedan. Från 1939 sköts restaurangvagnsrörelsen av det SJ-ägda bolaget AB Trafikrestauranger (TR).

Elektrifieringen av SJ-nätet började 1910 med sträckan Kiruna—Riksgränsen, som invigdes 1915. Sverige har nu ett av världens längsta elektrifierade järnvägsnät på nära 7.000 km. Världens längsta sammanhängande elektrifierade linje går från Trelleborg till Narvik och är i det närmaste 2.200 km. Ca 43 procent av Sveriges järnvägsnät har nu elektrifierats, men inte mindre än 87 procent av trafikarbetet utträttas i elektrisk drift.

SJ:s första resebyrå inrättades i Berlin 1909 samtidigt som färjeleden Trelleborg—Sassnitz invigdes. Sin första resebyrå i Stockholm fick SJ 1915. Nu har SJ ett 40-tal rese- och upplysningsbyråer i hela landet förutom dem i Köpenhamn, London, Hamburg och Berlin.

Ju längre man åker tåg, desto billigare blir resan per kilometer tack vare den kilometertariff i fallande skala, som tillämpas av SJ. Kilometerpriset Stockholm—Södertälje är 9 öre, medan det på sträckan Malmö—Riksgränsen är 4 öre.

SJ är Nordens största företag med i runt tal 65.000 anställda, alltså i det närmaste 1 procent av hela landets befolkning. Sverige har det längsta järnvägsnätet i Europa i förhållande till folkmängden: 23 km per 10.000 invånare.

(Fra Semester Journalen)

## Werner Swart & Sohn Plauen (Vogtland)

Af vor fabrikation i spor HO:

**Gittermast buelamper**  
i forskellige udførelser og størrelser

**Telefonbøxe**

**Elektroperronvogne**

i plastik

**Glødelamper**

Samt diverse løse dele



**AGENTUR FOR DANMARK:**

Skandinavisk Hobbyindustri og Import  
Guldsmedegade 40, Aarhus

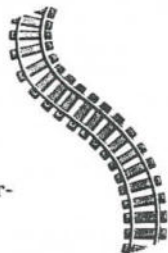


*Mønsterbeskyttet.*

— Det nye elegante  
skinnemateriale,  
skala HO, bøjelige  
til enhver kurve.  
*Pris pr. mtr.:*

**Kr. 4,85**

Svellemåtte til spor-  
skifter **kr. 1,50**



Det fuldendte  
Jo-To skinneprofil skala HO,  
messing.

**Kr. 1,35** pr. mtr.

*Fås i alle førende forretninger.*

Fab. & en gros: **John Svend Petersen,**  
Grønnevej 270, Virum.

## 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.

## KLUBMEDDELELSER.

### Dansk Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.

Klublokale: Nørrebro Station.

Formand: Poul E. Clausen, næstformand: James Steffensen, kasserer: Th. Kronholt, sekretær: E. Albrechtsen (adr.: Amundsensvej 18, Lyngby, tlf. LY. 5462).

### Modeljernbaneklubben »HO«

Nordkærvej 1 — Hvidovre, Valby.

Tlf. 30 06 31 & RYvang 59 42 y.

### Odense Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.

Klublokale og anlæg: DSB's rutebilgarager, Kildemosevej. Byggeaften hver tirsdag kl. 19<sup>30</sup>  
Enkelte nye medlemmer kan optages.

### RUBRIKANNONCER

pris pr. ord: 20 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 enkelte numre i 1. årgang af *Miniaturbahnen*, så giver vi Dem en høj pris herfor.

Red. af MB-nyt.

Er De interesseret i dannelse af en modeljernbaneklub i HO, så ring til Hilda 32 eller ØB 2886.

### 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.

### Scenery-landsskabsortiment

sætter prikken over i'et på  
enhver modelbane!

En gros:

Elmborg, Mølleallé 16, Valby.  
Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.

MEMBER AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: senest den 10. i måneden.

P. E. LARSEN'S BOKTRYKKERI - TOLE LARSEN, KØBENHAVN K



### Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.  
REDAKTION: Broomvej 28, Herlev.  
EKSPEDITION: Modelbane-nyt,

Kongevejen 128, Virum  
Medarbejdere ved dette nr.:  
Ole Brandstrup Jensen, Svend Jørgensen m. fl.  
Telefonisk henvendelse:  
Kun mandag, onsdag og fredag kl. 15-17 på  
BYEN 5703.  
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.  
Bladet udkommer med 12 numre om året.  
Arsabonnement 21 kr., udland 23 kr. Abonnement  
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.  
Benyt postkonto 350 56 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:  
KØBENHAVN:

Bauch, Boulevarden 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.  
Hovedbanegårdens Bladkiosk.  
Buskiosken, Sundbyvester Plads, S.  
Kiosken, Classensgade 18, Ø.  
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.  
Palladium Kiosken, Vesterbrogade 1, V.  
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupvej 109, Charl.  
LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

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

ESBJERG:

Vestjysk Hobby Teknik, Strandbygade 14.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Fa. Simon Madsen (legetøjs afd.).

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nerretorv.

ENGLAND:

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

FINLAND:

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

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan.

ITALIEN:

»Ho-Rivarossa«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

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

ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med oplysning 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 20 øre pr. ord (minimumstak 2 kr.).



# LILIPUT

Salgskontor for Danmark:

**BAUCH,**

Aaboulevarden 40

København K.

Tlf. NOra 778

## Nu er det

### LÆSETID!

— — Ved De, hvor mange bygge-  
tips og tegninger, artikler og beskrivelser,  
der er at finde i de tidligere numre af  
**MODELBAANE-nyt**..?



Skriv efter de numre eller årgange,  
De mangler.

1. årgang 1952 (4 numre) kr. 3,50
2. årgang 1953 (12 numre) kr. 12,00
3. årgang 1954 (12 numre) kr. 17,00
4. årgang 1955 (12 numre) kr. 18,00



Samlebind til årgang 1955 kr. 3,85  
(+ porto kr. 0,20)



Ved forudbetaling på postkonto  
35056 eller check husk at med-  
sende porto.

**MODELBAANE-nyt**

Kongevejen 128, Virum

Postkonto 35056

## Nye kataloger

**Märklin 1956**

— med dansk tekst —

(ca. 10. oktober) ..... **kr. 2,00**

**Rivarossi 1956 kr. 2,75**

**Bassett-Lowke**

**Katalog..... kr. 2.75**

## 12 postkort

af danske lokomotiver med tekniske  
data (ægte foto) kun **kr. 2,50.**

## Særtilbud

Ældre numre af følgende tidsskrifter  
(årgang 1955 og tidligere) udsælges.  
*Begrænset oplag!*

Die Bundesbahn (kr. 3,25)  
6 stk. — kr. 12,00

Eisenbahn (kr. 3,25)  
4 stk. — kr. 10,00

The Model Engineer (kr. 1,40)  
10 stk. — kr. 7,50

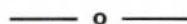
Model Aircraft (kr. 2,25)  
6 stk. — kr. 10,00

Model Railway News (kr. 2,25)  
6 stk. — kr. 10,00

Railroad Model Craftsman (kr. 5,00)  
4 stk. — kr. 12,00

Meccano Magazine (kr. 1,00)  
6 stk. — kr. 4,50

*Plus porto kr. 1,00 på alle sendinger*



Vort speciale: HOBBYLITTERATUR

**BENT PALSDORF**

Holmens Kanal 32

BYen 5703

København K.

Postkonto 53761

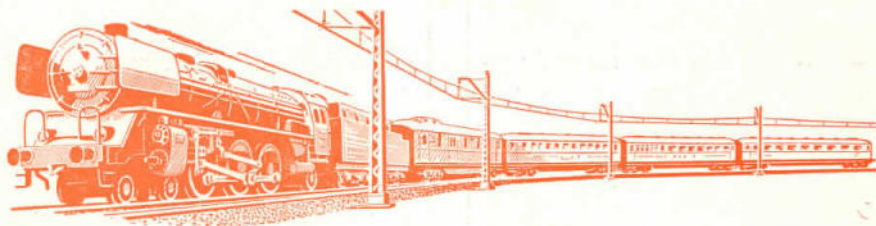
# MODELJERNBANE- OG HOBBYUDSTILLINGEN

**1956**

**28. september—7. oktober**

Teknologisk Institut og Udstillingshallen, Nyropsgade 26

Daglig kl. 10—22.



**BESØG**

**NORDENS største MODELBANEANLÆG**

**OG SE**

**DANMARK i FUGLEPERSPEKTIV**

med

**LILLEBÆLTSBRØEN og m. a.**



**Udstillingen af hobbyarbejder**

og

**Det arbejdende hobbyværksted**

**ENTRÉ :**

**Voksne kr. 2,00. Børn kr. 1,00.**