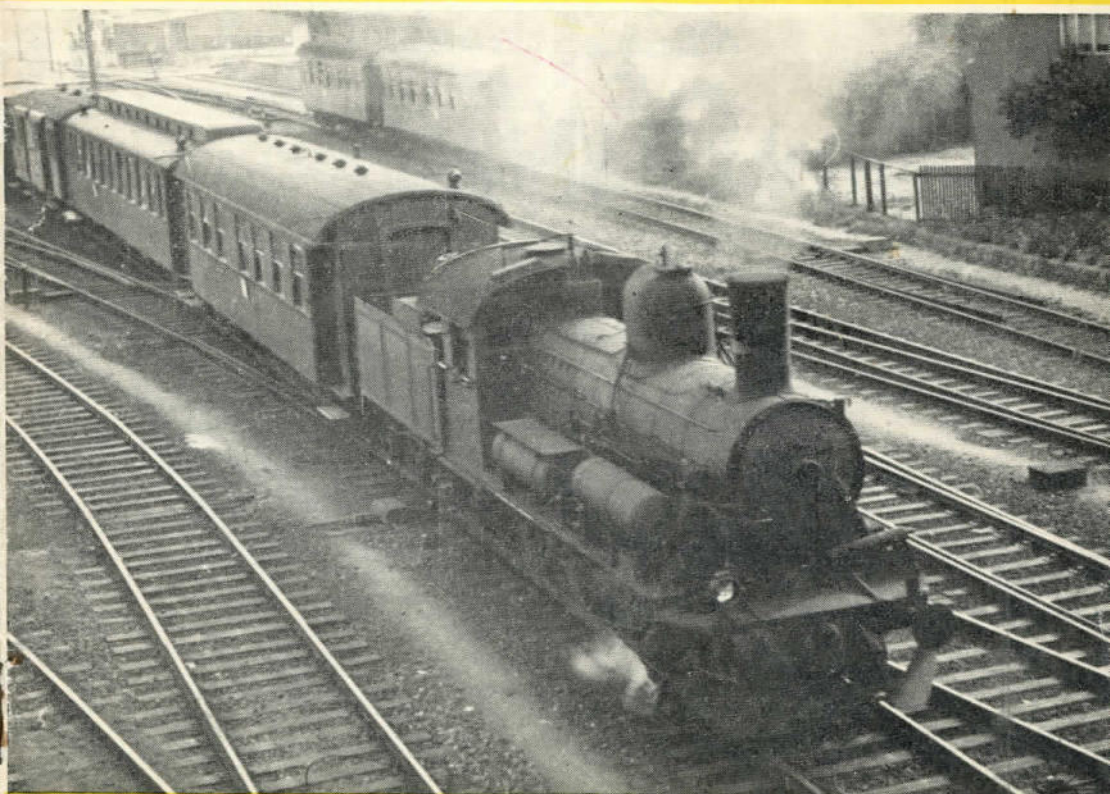




# MODELBANE *Nyt*



11

5. ÅRGANG

NOVEMBER 1956

PRIS

175

## De nye „OLDTIMERE“ fra Fleischmann

Nr. 1315 model af tunderlokomotivet T 3 kr. 92,50

Nr. 1401-2-3 2 akslede „gammeldavs“ vogne  
(person- og pakvogn) pr.stk..... kr. 20,00



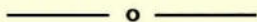
## BODAN nye vej- og stationsbelysninger

Enkelte og dobbelte i flere typer fra kr. 3,85—5,85.



RIVAROSSI's nye godsvogne er hjemkommet.

Kom ind og se på udvalget!

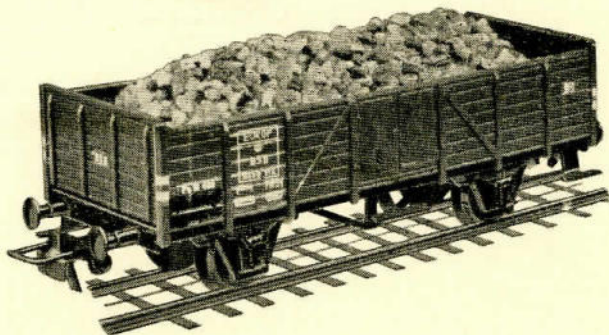


# HOBBY-CENTRALEN

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.

# Det nye farvelagte Fleischmann-katalog 1956 er kommet!

Kataloget er på over 64 sider og omfatter hele Fleischmann's store sortiment i modelbaner, spor HO og O samt dampmaskiner m. m. Pris kr. 1,50

Husk også Fleischmann's store vejledningsbog for 2-skinne-drift (92 s.) Pris kr. 8,00

*Generalagentur:*

**NIELSEN & CURTH**

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 91 17 - 91 18



## 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 inA 6-12 V<sup>ac</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

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

**TO FOREIGN READERS!**

Danish scale models in fine quality  
Send for free information.

**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.**

# Modelbane<sub>-nyt</sub>

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder  
SKANDINAVISK MODELBANEBLAD

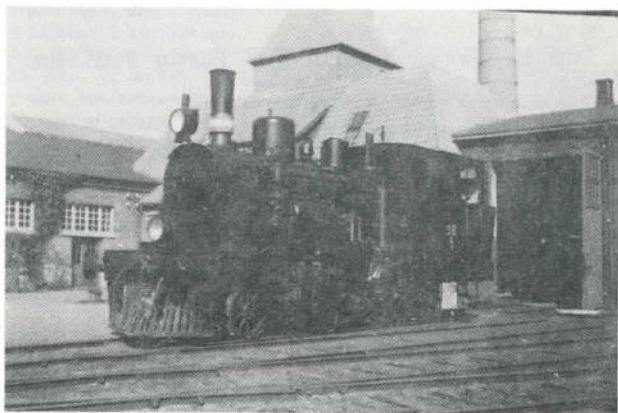
5. årgang

November 1956

nr. 11

## SKAGENSBANEN

(S.B.-NORMALSPOR)



Skagenbanens lok nr.5

Skagensbanen åbnede som smalsporet bane 24. juli 1890, og der anskaffedes efterhånden 8 lok, hvoraf størstedelen endte på Bornholm. På grund af den stigende

trafik og det dermed følgende omladningsbesvær, ombyggede man banen til normalspor, og den åbnedes som sådan den 6. juni 1924.

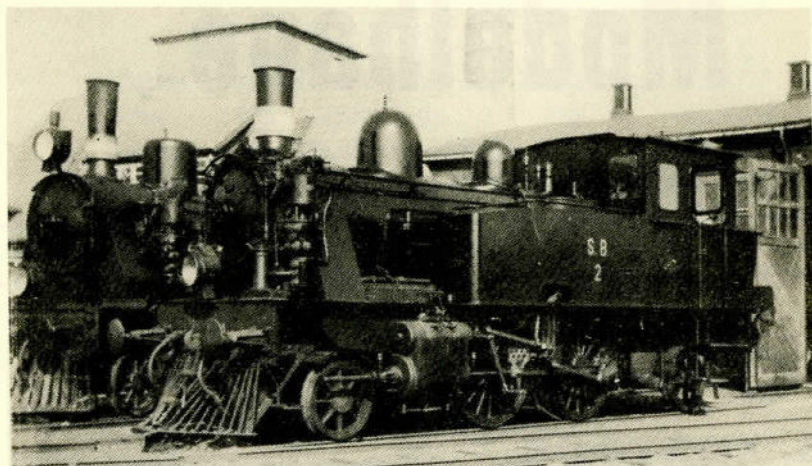
### VORT FORSIDEBILLEDE

(Front cover)

giver denne gang et stemningsbillede fra Esbjerg station —  
der er nu noget hyggeligt ved et damptog...

(Railway atmosphere and steam traction) C.J.Andersen, Odense.

Foto:



Den 1-B-1 koblede S.B.2 foran remisen.

Det er en B-1 maskine, som bruges til sværere rangering på havnen især. Til daglig anvendes dog en mindre Schwarzkopf-traktor.

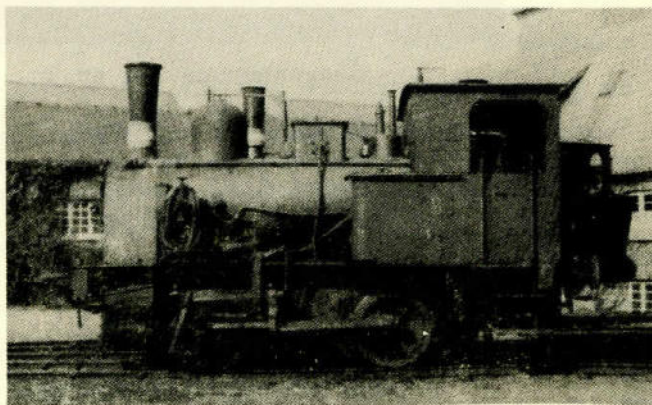
Men her som på næsten alle privatbaner trængtes damplokomotiverne efterhånden i baggrunden af diesellokomotiver og ditto -vogne; dog anskaffede man så sent

som i 1947 endnu et damploko. Det købtes af Kolding Sydbaner, hvor det havde nr. 3 og fik nu nr. 5 (Henschel 10696, 1911). Det vil sikkert glæde enhver „dampentusiast“ at høre, at disse 5 maskiner, selvom de ikke mere er i daglig drift, stadig står i Skagen i vedligeholdt stand.

Den lille SB 4

- o -

Tekst og billeder ved O.  
W. Laursen -  
Silkeborg.





Som en kuriositet kan nævnes, at bane-ns skorstensbind er blå-tvidt-blåt; den- ne lidt ualmindelige farvekonstellation

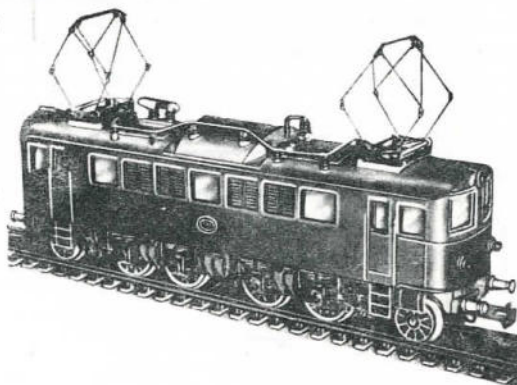
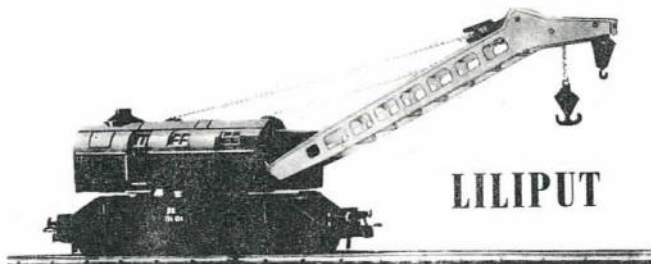
skulle hentyde til Skagens hvide strand og det blå hav.

*O. W. Laursen.*

## INDUSTRI-nyt

Det er jo ikke første gang, vi finder anledning til at omtale det østrigske firma LILIPUT og denne gang er anledningen bl.a. sæsonens nyheder, hvoraf vi her viser Dem to, nemlig en fantastisk fin kopi af

en tysk kran. Den kan udføre næsten alt, hvad man med rimelighed kan forlange - dog kun ved håndkraft. Nedenunder ses en model af et svensk ellok med virkende pantografer og lakeret i de rigtige farver. Men Liliput har mange andre modeller at vælge imellem, og da det nu er ved at komme frem i butikkerne herhjemme, har vi jo noget at glæde os til, da kvaliteten er i orden og togene kan leveres både til 2- og 3-skinndrift. Liliput fremstilles af Walter Bücherl i Wien, som selv er modelbygger, og hans modeller har vundet anerkendelse verden over på trods af, at fabrikationen kun er 6 år gammel. (En gros: Thomas Company, Kong Georgsvej 63, København F.)



## FLEISCHMANN HO

Det nye katalog fra Fleischmann er nu udkommet og er i år helt i farver. Det omfatter både HO og O samt Fleischmann's kendte dampmaskiner og tilbehør og modeller til disse. Det er interessant at se, hvor hurtigt ikke mindst dette firma's sortiment i spor HO er blevet udvidet og her især det nu ret omfattende udvalg i amerikansk prægede modeller.

MODELBANE- & HOBBYUDSTILLINGEN

## Vor hobby

Midt i November åbner en ny hobbyudstilling i København og den vil på visse punkter adskille sig en del fra tidligere udstillinger af den art. Der bliver en stor Modeljernbane som hovedattraktion og en virkelig interessant kørsel skulle kunne afvikles på denne bane. Endvidere vil forskellige hobbyfirmaer udstille, men det nye er, at de forskellige hobbyklubber vil vise publikum, hvordan man arbejder med sin hobby. Der skulle virkelig blive lejlighed til at lære noget og et katalog med anvisninger på klubber m.m. udleveres gratis. - Da udstillingen også skal til andre byer, bedes eventuelle interesserede hobbyklubber snarest henvende sig til arrangøren: Hr. P.Hjort Olsen, Mimersgades Postkontor, (poste restante), Mimersgade 11B, København N.

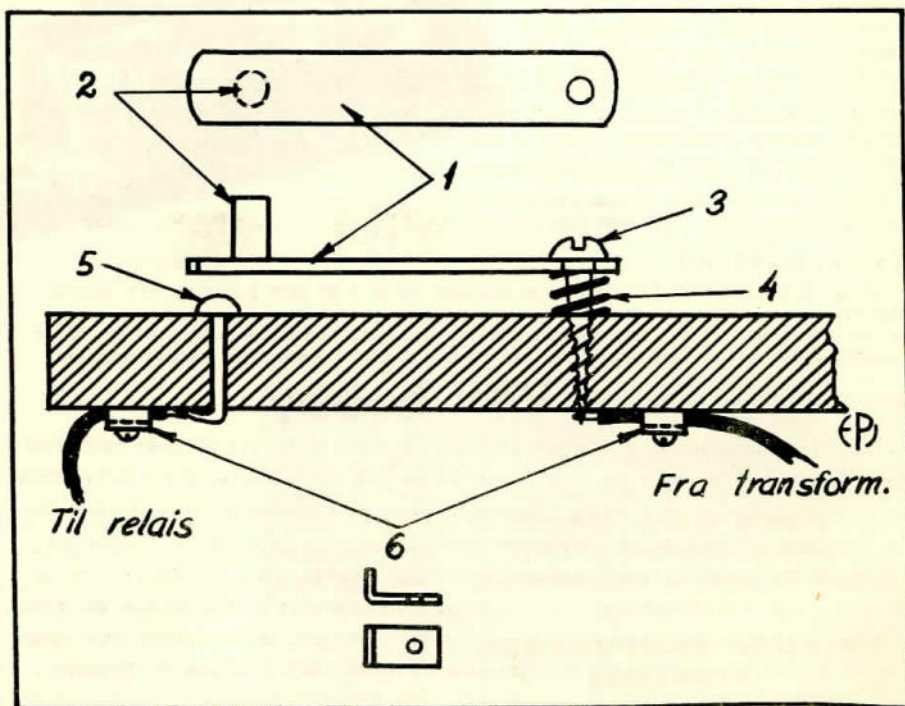
## Forenklet sporskiftebetjening

*Vi har modtaget:*

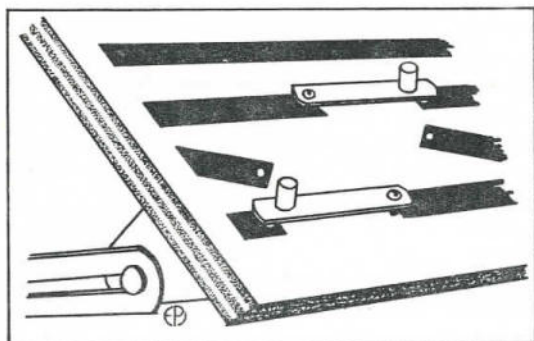
I september-nummeret af Modelbane-nyt læser jeg om en forenkling af betjeningen ved el-sporskifter. Systemet er enkelt og let at betjene, men har dog efter mine begreber et par „hager“, nemlig at man ikke aner i hvilken retning sporskiftet er stillet, og fordi det jo ikke er så let at betjene ved det, vi ynder mest, „natkørsel“. Da jeg regner med, at det interesserer læserne, vil jeg hermed beskrive og skitsere det system, vi benytter. Det er meget billigt at fremstille og har tillige

den fordel, at det viser hvilken vej sporskiftet er stillet til.

Vi ser på tegningen og begynder med kontaktarmen 1, som er lavet af  $\frac{1}{2}$ —1 mm messingplade e. l., ca. 30 mm langt. Bredden skal være den samme, som vi har malet stregerne på sporplanen med. I den ene ende bores et hul til en rundhvd. skrue 3, helst en almindelig træskrue. 2 er et lille „håndtag“, som nittes eller loddes på. 4 viser en fjeder, som er lidt større end skruen. Længden er ca. 4—5 mm. 5 er to tynde rundhovedede messingsøm.







Betjeningsbordet med "sporskifterne" set fra oven.

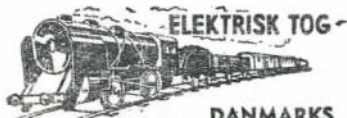
Så har vi alt, hvad vi skal bruge til kontakten. Den samles, som tegningen viser. Skruen skal være så lang, at den går 2—3 mm igennem kontrolpladen. På den spids, der går gennem pladen, loddes plusledningen fra transformatoren. Der bores to små huller til messingsømmene, — eet i det spor, der viser lige ud, og eet i det afvigende. Sømmene må gerne være så lange, at de kan bøjes på bagsiden af pladen. Herpå loddes så de to ledninger, der føres til plussiderne på relaiset. Skulle sporskiftet virke modsat det kontaktarmen viser, er det naturligvis disse to ledninger, der skal byttes om. Minus forbindes direkte fra transformatoren til relaisets to minuspoler.

Det er formålstjenligt at lave nogle små klemmer (6). Disse skrues ledningen fast på pladen med; så knækker lodningerne ikke.

Kontakten betjenes således: — Man drejer kontaktarmen i den retning, man ønsker toget skal køre. Derefter trykker man den ned mod sømmet, hvorved strømmen slutes, og sporet omlægges. Når man slipper armen, skal fjederen trykke denne så langt op, at den er 1—2 mm fra sømhovedet. *EPI.*



## PIONER EKSPRESSEN



DANMARKS  
STØRSTE FABRIK INDENFOR  
MODEL - JERNBANE - TRAFIK  
SALG fra hobby- og legetøjsforretninger  
*Gratis katalog*

PIONER EKSPRESSEN  
BIRKERØD

## Katterød Station

I MB-NYT bragte vi en tegning af Katterød Station på Nyborg—Faaborg banen. — Sådan ser den ikke ud længere. Man er for nylig nået til Katterød med udvekslingen af 22,5 kg skinner med 45,0 kg og mente ikke, at det kunne betale sig at ofre dyre sporskifter på vige- og læssespor, da trafikken var minimal. Man tog derfor resolut og fjernede samtlige sporskifter, signaler o. s. v., og i dag

ser stationen ud omtrent som i 1916, da Svendborgbanen blev ført ind her.

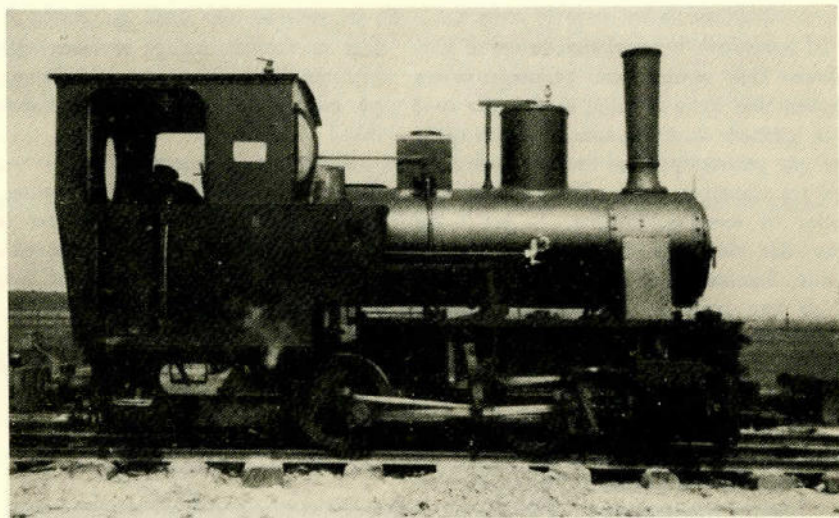
Hvor der før stod hele to gennemkørsels-signaler er nu blot opsat de almindelige hvide kryds for holdstedet uden hoved-

signaler og uden sidespor.

Rationaliseringen ved DSB går hårdt til værks — tiden vil vise, om det var rigtigt; men i første omgang er der i hvert fald sparet nogle tusinde kroner.

*St. J.*

## Tipvognslokomotivet



Dieselmotoren vinder frem alle steder også på tipvognsbanerne, og kun få steder er der endnu rigtige tipvognslokomotiver i drift herhjemme, desværre — ja, for er der noget så hyggeligt og spændende for en jernbaneven som et lille damplokomotiv?

Hammerholt teglværk lige syd for Hilerød er et af de steder, hvor man endnu finder damplokomotiver for tipvognsspor (0,50 m) i drift, og vi har fået lov til at kigge lidt på arbejdet og tage en tur med

på lokomotivet.

Lokomotivføreren — Olsen, hedder han — møder kl. 5 om morgenen og tænder lokomotivet op. Det er et lille O-B-O loko bygget hos J. A. Moffei 1919. Det er en nydelig lille maskine, ren og næsten nytmalet; det har han selv gjort, fortæller han, og vi forstår, at han kan lide sin maskine. Han har lavet et lille bål i fyrrummet af olieklude, pinde o.s.v., og medens vi venter på at der går ild i det, så han kan komme lidt kul på, viser han os re-

misen, eller remiserne, for der er hele to.

Lige bagved det første loko står endnu et; det er lidt større og er bygget hos ORENSTEIN og KOPPEL i 1915. Bagved det igen står en slags traktor med en bilmotor som drivkraft; men den kan kun klare 6—7 vogne mod damplokomotivets 16—18 vogne op ad stigningerne og bruges derfor kun sjældent. Vi går over i den anden remise og her står et loko akkurat magen til det første, også fra 1919. Mellem de 2 remiser er der et helt stationsterræn med sporskifter, krydsninger o.s.v. De 3 lokomotiver hører egentlig til to teglværker; men i øjeblikket er kun det ene teglværk i brug, og derfor også kun det ene loko.

Vi går tilbage og kigger til ilden i nr. 8; den har nr. 8, fordi teglværket hører under A/S Frederiksholms Teglværker, som har haft flere lokomotiver. Der er nu kommet god ild i pindene, og Olsen dryser lidt kul på. Inden længe begynder manometernålen så småt at lette på sig. Da trykket viser ca. 3 atm., sætter han blæserne lidt på for at få mere træk i fyret.

Lidt før syv er nålen omtrent oppe på 12 atm., og Olsen kører lokomotivet udenfor. Der møder endnu en mand; han skal være rangerleder og medhjælper. Han begynder at skovle kul op i kulkassen i venstre side foran førerhuset. Bagefter fylder han vandkassen, der ligger mellem rammerne over hjulakslerne, op med vand fra en lille vandkran og fylder sand i sandkassen på kedlen. I kassen i højre side foran førerhuset er der plads til oliedunke, og lokoføreren har et lille rum til tøj og madpakke. Kaffeflasken har han sat til varme på kedlen. Olsen smører selv lokomotivet, og der er mange steder, som skal have olie, selv på et lille loko som dette. — Endelig er han færdig, og vi kravler op og kører ned til teglværket, der ligger ca.  $\frac{1}{2}$  km fra remisen. Her står 16 tomme vogne, som vi kobler på lokomotivets forende, og så begynder vi turen til lergraven, baglæns. — Olsen fyrrer en smule og sørger hele tiden for at holde normal vandstand i kedlen ved hjælp af injektoren, samt at holde trykket så nær de 12 atm. som muligt.



Der læsses -



Vi passerer en vej, og Olsen fløjter kraftigt ad en bil, som smutter over lige foran toget. Nu begynder det at gå ned ad bakke, og Olsen lukker for dampen og bremses i stedet en smule. Vognene skubber godt på, selvom de er tomme, og efter de mærkelige vuggende, huggende og vridende bevægelser maskinen gør, får man indtryk af, at farten er stor, hvad den nu ikke er; det skyldes blot, at sporet ligger noget ujævnt. Vi kommer ned igennem en lille lund, og træerne omslutter helt vort lille tog. Grenene er så tæt på, at man ikke kan stå udenpå lokomotivet.

Det går atter op ad bakke, og Olsen lukker op for dampen igen. Nu kan vi se lergraven med gravmaskinen. Olsen fortæller, at vi har kørt ca. 4 km, og at der er en grav til 3 km borte; men den sidste bruges kun, når begge teglværker er i gang. Cirka en halv kilometer før lergraven er der en slags station med 4—5 sporskifter, og her sætter vi vognene og kører hen og henter de fyldte ved gravmaskinen. Da vi har hentet dem, kører vi tilbage og kobler for igen, denne gang på almindelig manér med skorstenen forrest. Olsen fyrer og sætter vand på kedlen —

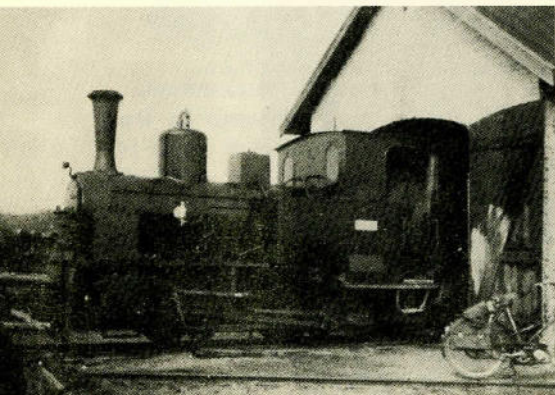
sikkerhedsventilerne er lige ved at blæse.

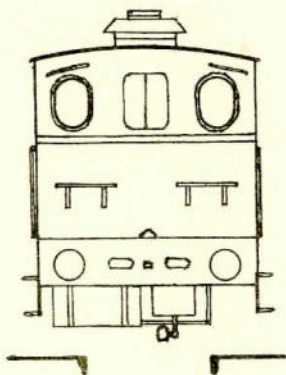
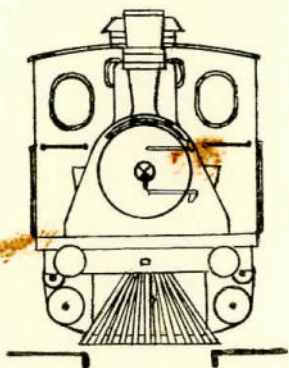
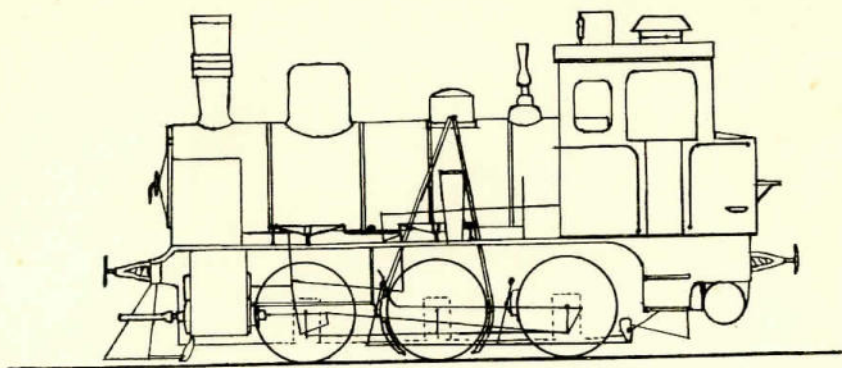
Vi kigger vantro på det lille lokomotiv med 16 vogne, der med læs vejer ca. 70 tons, og på den temmelig stejle bakke, som ligger lige foran. Det skal nok gå, siger Olsen, når bare ikke skinnerne er fedtede. Han lukker for regulatoren, og med små energiske prust begynder lokomotivet at trække. Langsomt men sikkert går det op ad, Olsen fyrer lidt, sætter vand på og lukker en anelse op for regulatoren.

Maskinen vrikker i takt med stempel-slagene, og røgen står højt op ad skorstenen. Vor tvivl er blevet gjort til lokomotivet, at det godter sig. Resten af vejen går det meget lettere, og inden længe er vi atter på teglværket. Her må vi rangere de tomme vogne tilside og anbringe de fulde i to rækker, så folkene kan komme til at læsse leret af. Under denne rangering kører vi helt ud i enden af et spor, der går vinkelret på Nordbanen kun få meter fra denne, og mens vi holder her, suser en af DSB's „S“-maskiner forbi. Olsen og DSB-manden fløjter til hi!anden; — vi gør os et par tanker om teknikkens forunderlige udvikling.

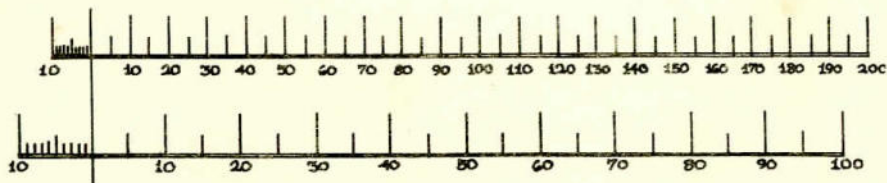
Omsider er vi atter klar til afgang; men inden vi tager afsked med Olsen, får vi at vide, at han gør 5—6 ture til lergraven hver dag. Kl. 17 sætter han lokomotivet i remise efter at have rensat røgkammer og askekasse og efter at have sikret sig, at ilden i fyret er brændt så meget ud, at sikkerhedsventilerne ikke senere begynder at blæse. Hveranden søndag bliver kedlen vasket ud; d. v. s. skyllet ren indvendig. Om vinteren, når det ikke er muligt at grave ler, er der tid til eventuelle reparationer og eftersyn af lokomotiver og vogne.

Olsen kører igen med sit lille „eventyr-





O 1:45



HO 1:87

R G G J

TREKSLÆT TENDERMASKINE LITRA NR.1-3

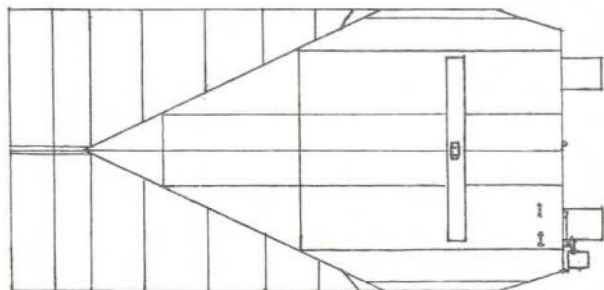
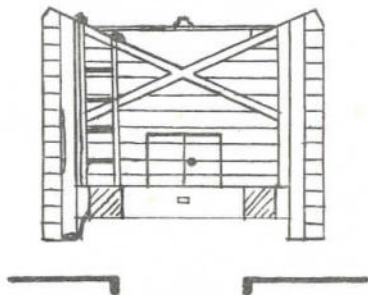
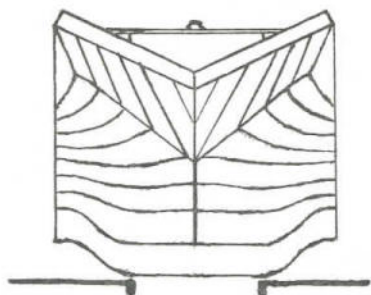
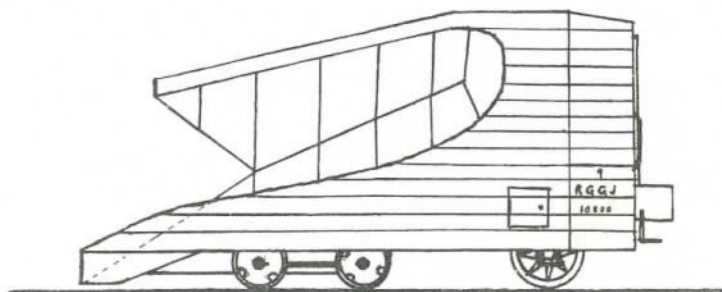
bygget af "BORSIG" 1911

Tegnet: 1.9.56

MODELBAANE-NYT

af Per Lauritsen

skala 0 - mål 1:1



R G G J

TREAKSLET SNEPLOV LITRA 1  
bygget af "SCANDIA"

skala HO  
mål 1:1

MODELBANF-

Tegnet: 1.8.56 af Per Lauritsen

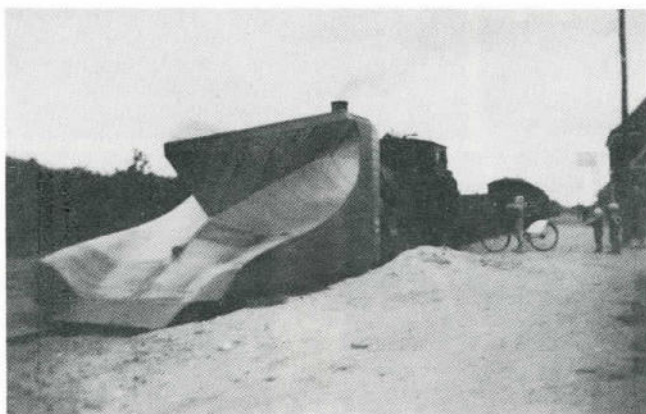


tog", og vi står lidt vemodige tilbage og ser efter det. For hvem ville ikke gerne med igen?

Vi håber imidlertid, at læserne har for-

nemmet lidt af charmen, der er ved sådan et lille lokomotiv og også har fået indblik i arbejdet og kørslen med små damplokomotiver. Sv. J.

## Gjerrildbanen



RGGJ's sneplov i Grenaa (foto P. Lauritsen)

### I DENNE MANED

bringer vi på midterarket endnu to tegninger af Gjerrildbanens rullende materiel, nemlig en trekoblet tendermaskine og en sneplov, begge i HO. I forrige nummer bragte vi en artikel om Gjerrildbanen og to tegninger af godsvogne.

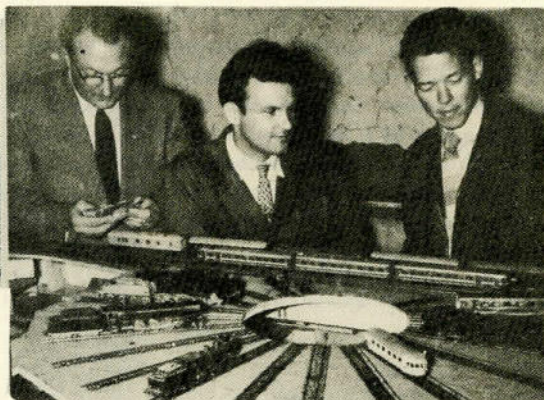
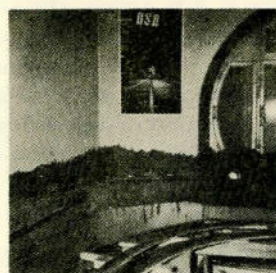
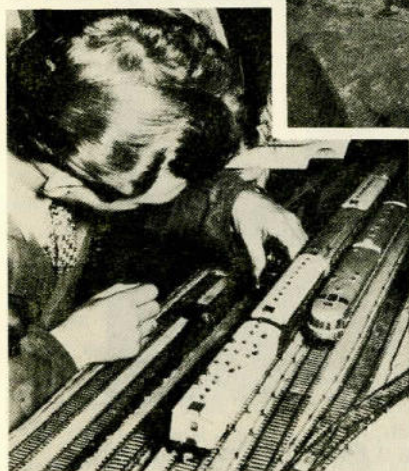
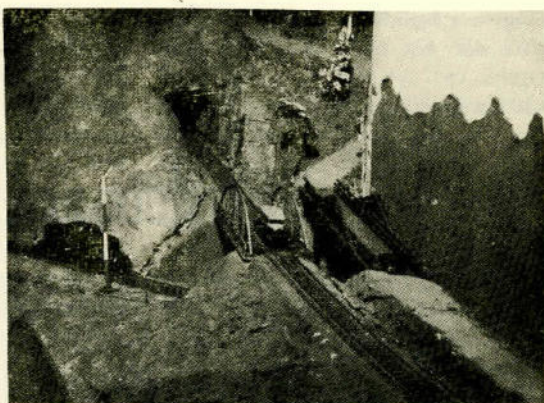
Til bygning af lokomotivet bliver det nødvendigt selv at fremstille en motor, som må anbringes i førerhuset. For sneplovens vedkommende skal nævnes, at den er lavet af træ, men for at modellen ikke skal blive for let, anbefales det at indfælde en metalklod i sneplovens bund.

## Pienoisrautatiekerho r.y.

(Miniaturjárnvägsklubben)

Vi har i sommer været oppe og kigge på Helsingfors miniaturjárnvägsklub. Den har lokale på járnvägsmuseet på Helsingfors hovedbanegård. Man kører i HO med

sideskinne og 12 volt jævnstrøm. Medlemmerne skal være mindst 12 år; men da tilstrømningen efter et par vellykkede udstillinger har været for voldsom, skal



Øverst tv.: Klubbens formand Arho Hallarord som lokofører.

Øverst th.: Inspektionsvognen på vej over broen og et af de nye diesel-

lok nedenunder. - Midten tv.: Finsk persontogstamme og - et dansk lyntog, som også ses tilhøjre. - Forneden tv.: Hjørne af anlægget (under DSB plakaten). Forneden th.: Den kommende remiseplads med et udvalg af det rullende materiel.

enhver, der søger optagelse først præstere et stykke arbejde, der kan bevise, at han er interesseret i at gøre noget for klubben. Derfor er den arbejdende gruppe i klubben særdeles aktiv.

I Finland er man hæmmet af materiale-vanskeligheder. Der gives ingen importmuligheder for materiel og reservedele. Derfor er næsten alt helt hjemmegjort. — Det meste af sporarealet er lagt; men strømmen er kun sluttet for en del af dette. Der arbejdes dog på det. Der er, som det ses af billederne, kun landskab på to mindre stationer.

Skulle nogle af vore læsere komme til Helsingfors er de altid sikre på at blive venligt modtaget i klubben. Der er åbent hver torsdag aften hele året rundt.

OBJ.



— Hør her — ifølge køreplanen skulle det sidste nattoget være kørt for længe siden ...

## VOR HOBBY

MODELJERNBANE & HOBBYUDSTILLING

I KFUM, ROSENBORGGADE 15  
(VED NØRREPORT ST.)

Udstillingen har foruden den store modeljernbane arbejdende værksteder fra hobbyklubberne.

— ★ —

Kom ind og lær ved selvsyn, hvordan man får det rigtige ud af sin hobby.

— ★ —

Åben 12.-18. november  
daglig kl. 11-22

Bortlodning af  
elektrisk tog på billetterne



# To lok for og eet i midten

(a propos MÅNEDENS SPORPLAN)

Man ser ofte billeder fra bjergrige egne, visende en lang vognstamme forspændt 2 maskiner. Er det en godstogsstamme, kan man endog opnå at se een til i midten af stammen, plus, hvis det er særlig slemt, en fjerde, der skubber bagpå. — Denne manøvre kræver to særlige stationer, som vi viser som denne måneds sporplan.

Vi tænker os et persontog fra hovedstationen nede i dalen kommende op til 'sidste stop' inden den store stigning. Det kører ind på hovedsporet og standser netop, så maskinen holder under „brændselsforsyningen“. Fra denne bygning forsynes den den på samme tid med kul, vand, sand og eventuelt dieselolie. Ude i „lommen“ holder hjælpemaskinerne, hvoraf een nu kører frem og kobles foran togmaskinen, hvorefter toget begiver sig på vej op ad bjerget.

Drejer det sig imidlertid om et svært godstog, er det ikke nok med een hjælpemaskine. Toget føres ind på sidesporet, og togmaskinen får ny forsyning. „1. hjælper“ kobles foran, og de to maskiner kører med halvdelen af stammen ud på hovedsporet. „2. hjælper“ kobles foran den resterende halvdel og trækker den hen til 1. halvdel, hvortil den kobles. Nu kom-

mer „3. hjælper“ ud af „lommen“ og kobles bag på stammen. Så prøves bremsen m. v. og for fuld damp begiver de 4 maskiner sig på vej opad, dirigeret ved fløjtesignaler fra den forreste maskine.

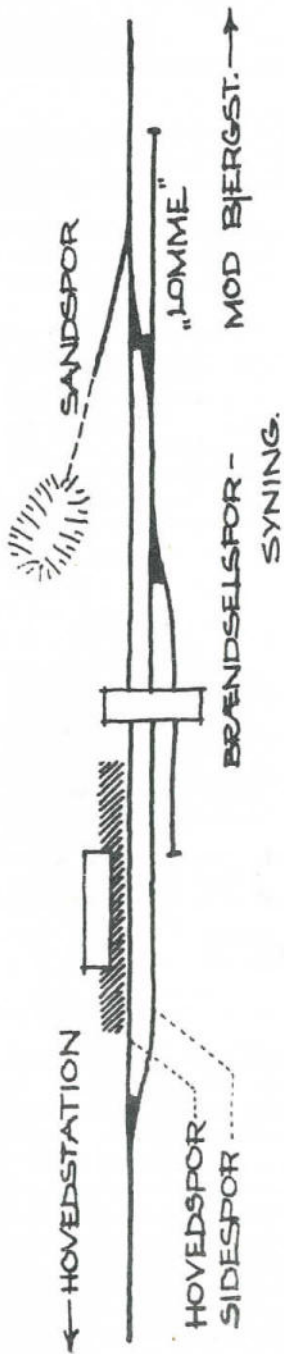
Kommer man fra bjerget mod dalsænkningen, ser man, at første sporskifte fører ud i et langt „sandspor“, der igen ender i en lerhøj. I de fleste regler om kørsel i bjergene findes en bestemmelse om, at føreren, når han er sikker på at have fuld kontrol over sin maskine, skal støde et særligt signal med fløjten ved passage af en speciel kontrolpost. Denne stiller så indkørselssporet direkte til dalsænkningen. Fløjtes der ikke, ledes stammen ind i sandsporet, der så hjælper til med at bremse denne.

Bjergstationen er mere simpel. Når toget med de fire maskiner kommer ind til stationen, kobles første hjælper af og kører ind i lommen. Togmaskinen trækker forreste halvdel af stammen ud på hovedsporet og anden hjælper kobles fra. Når denne er nået ind i lommen til første hjælper, bakkens stammen tilbage og kobles til 2. halvdel. Bremsen afprøves, og den oprindelige stamme begiver sig på vej ned ad bjerget. De tre „hjælpere“ kobles sammen og løber samlet ned til dalstationen, hvor de gøres klar til en ny tur.

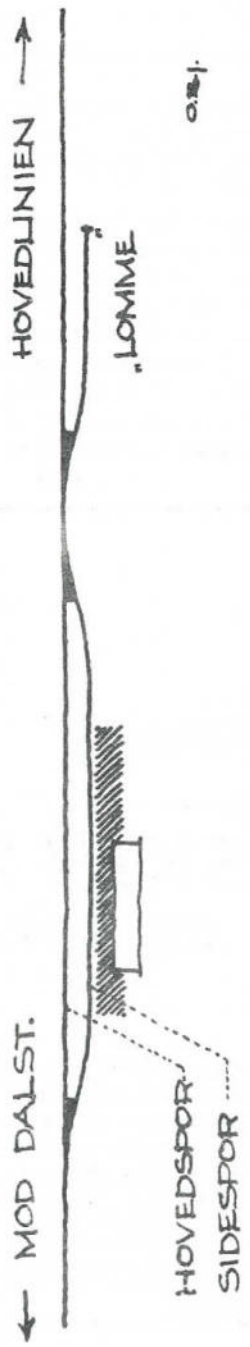
Hvorfor er der ingen remiser, drejeskive m. v.? Det er simpelthen ikke nødvendigt. „Hjælperne“ trækker altid i samme retning, og de kører jævnlige til eftersyn på hovedstationen. Endvidere er det som regel

## 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.



DALSTATION.



BERGSTATION.

på vanskeligt tilgængelige steder, hvor pladsen er begrænset, at sådanne stationer er anbragt, og derfor er det almindeligt, at disse ting er udeladt.

Nu ved De, hvordan man klarer paragrafferne på stærke stigninger i bjergene, og mange vil sikkert kunne benytte idéen som en ekstra fornøjelse ved kørslen på Deres anlæg. — Til slut skal nævnes, at det, som mange tror, slet ikke er rangermaskiner, der udfører sådanne job. Nej, det er store 4—6 og 8-koblede maskiner og ofte „Mallet loks“ specielt konstruerede til formålet.

OBJ.

#### 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.

**HO MÄRKLIN MODELBANE 150×300** cm ikke færdig bygget, sælges. 2 lokomotiver, 1 Mo, 22 vogne, 30 m spor, sporskifte, afkobler, bro og m. a. tilbehør.

*B. Carlsen, Esromvej 78, 1, Helsingør.*

**FLEISCHMANN:** Buede skinner 120 cm diameter og 2 bogievogne nr. 1410 og 1411, ubrugte haves. — Buede skinner 75 cm diameter og vogne i nr. A 1200 til A 1214 ønskes i bytte eller til købs.

*Bendt Matthiesen, Nygade 4, Silkeborg.*



## NORSKE SPORVEJE OG LOKALBANER

af Leif Bang

Sporvejsdrift i daværende Christiania blev til virkelighed, da A/S Christiania Sporveisselskab (Grøntrikken) blev konstitueret på en generalforsamling den 2. oktober 1874, og den 6. oktober 1876 foregik den højtidelige indvielse af sporvejen med hestesporvogne. Koncessionen blev givet for 3 linier alle udgående fra Torvet til henholdsvis Homansby, Gamlebyen og Vestbanen. (Fig. 1).

Betænkighederne var mange, hvad

koncessionsbetingelserne også giver udtryk for. I § 24 står der: „Om Vinteren naar den for Brugen af Sporveien fornødne Rengjøring af Skinnerne vilde virke forstyrrende paa den almindelige Trafik ved at ødelægge Slædeføret eller paa anden Maade besværliggjøre Fremkomsten i Garderne, — bliver Sporvognene at ombytte med hensigtsmæssige Slædevogne —“. Og § 26: „Det er ikke tilladt for Sporvognene at forlade Skinnerne og kjøre ud paa Brolægningen eller Veien“.



I 1881 blev det første koncessionsandra- gende på en elektrisk sporvej indsendt, men først i 1892 blev koncessionen givet. Den 16. december 1892 konstitueredes A/S Kristiania Elektriske Sporvei (Blaatrik- ken), og åbningen fandt sted den 2. marts 1894 for linien Østbanen over Briskeby til Majorstuen. Koncessionstiden blev givet til 1. maj 1924. (Fig. 2).

A/S Christiania Sporveisselskabs kon- cession udløb i 1905 og fik også konces- sionstiden forlænget til 1. maj 1924. I 1899 begyndte også her overgangen til el- drift, og i juni 1900 var samtlige ældre og nye sporvejslinier elektrificeret.

Omkring og efter århundredskiftet var Kristiania by i stærk udvikling, og spor- vejsnettets længde og passagerantal øgedes stadig. I årene 1899—1902 blev anskaffet ca. 50 motor- og 35 bivogne. Nye udvi- delser af vognparken foretoges 1912—14

med 70 motor- og 60 bivogne og 1921— 24 med 37 motor- og 39 bivogne. (Fig. 3 og 4).

Da koncessionstiden udløb 1. maj 1924 blev A/S Oslo Sporveier dannet ved en sammenslutning af de to selskaber med Oslo kommune som hovedaktionær.

Passagertransporten var helt op i tyver- ne udelukkende baseret på sporvejstrafik. Imidlertid blev busdrift mere og mere al- mindelig, og i 1927 åbnedes den første om- nibusrute. Årene fremover var præget af en stadig forøgelse af bustrafikken i ikke uvæsentlig grad på sporvejstrafikkens be- kostning, noget som gav sig udtryk i både mindre indtægter og færre passagerer for sporvejsdriften. Denne udvikling fortsatte frem til den anden verdenskrig og med- førte en vis stagnation i sporvejsdriften. I 15 år, fra 1923 til 1937, blev der ikke an- skaffe nyt sporvognsmateriel med undta- gelse af en forsøgsbivogn, mens busparken stadig voksede og fik sit maksimum i 1938 med 128 busser. I årene 1937—39 leverede Skabo og Strømmens værksted 46 bogie- motorvogne. (Fig. 5).

Krigen medførte en fuldstændig æn- dring i forholdet, hvad trafikken angik, idet busdriften fik de største vanskelighe- der og ved krigens afslutning næsten helt havde indstillet driften. Passagerantallet på sporvognene gik fra ca. 65 mill. i 1939 op til ca. 150 mill. i 1944. Dette medførte en fuldstændig rovdraft på det stort set gamle materiel, samtidig med at mangel på reservedele i høj grad vanskeliggjorde vedligeholdelsen. Man havde derfor en næsten fuldstændig udslidt vognpark, da krigen sluttede.

Busparken blev endnu mere ødelagt. Busserne blev i stor udstrækning rekvireret af tyskerne, og alle vogne var næsten slidt øp, da krigen sluttede. Af de 128 busser fra før krigen kunne kun de 60 gøres kø- reklare. I årene 1947—51 blev der indkøbt ialt 65 dieselbusser og 60 trolleyvogne.

Arbejdet med anskaffelse af nyt spor- vognsmateriel blev taget op umiddelbart efter krigen, og planen gik ud på at an-

## 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:

**MODELBANE-nyt, VIRUM**

POSTKT. 35 056.

skaffe 80 store bogiemotorvogne med fast konduktør. Først i 1949 blev de nødvendige tilladelser hertil givet, men antallet blev reduceret til 30 vogne, som blev sat i drift i 1953. Vognene, der er leveret af Hønefoss Karosserifabrik, har plads til 120 passagerer. De første bivogne hertil er netop leverede, disse er lidt kortere, og som følge heraf er passagerkapaciteten noget reduceret. (Fig. 6).

Sideløbende med disse nyanskaffelser har man påbegyndt en omfattende ombygning af det gamle materiel, både motor- og bivogne, således at kapaciteten for disse bliver forøget til ca. 90 passagerer pr. vogn. Ombygningen, som udføres på eget værksted, består af nyt karosseri påsat gamle undervogne. Udformningen minder om de nye bogievogne, således at man får standardiseret vogntyperne mest muligt. (Fig. 7).

#### BÆRUMSBANEN

Ved sammenslutningen af A/S Kristiania Elektriske Sporvei og A/S Christiania Sporveisselskab 1. maj 1924 blev A/S Bærumsbanen udskilt som selvstændigt selskab. Kristiania Elektriske Sporvei havde påbegyndt anlægsarbejderne på Lilleakerbanen fra Skøyen til Lilleaker i 1916 og til Bærum i 1923, og det var denne banestrækning, som da blev udskilt. Banen blev i 1929 forlænget til den nuværende endestation ved Kolsås i Vestre Bærum. I januar 1936 overtog A/S Bærumsbanen A/S Akersbanenes linie Østensjøbanen i leje og kørte derefter med gennemgående vogne fra Kolsås til Opsal, endestationen på Østensjøbanen. I 1949 blev Østensjøbanen i sin helhed købt af Bærumsbanen.

Udviklingen af banen har været præget af den store udflytning fra Oslo til de områder, banen gennemkører. Til at begynde med gik hele trafikken fra vest over Skøyen og ind til Oslos sporvejsnet.

Belastningen blev stadig større, og planen om en indførelse i undergrundsbanen tog form. I 1942 var forbindelsen etableret frem til Røabanen (Holmenkolbanen)

ved Sørbyhaugen fra Jar. Trafikken blev derved delt og medførte den nødvendige aflastning. Den ene linie blev til „Kolsåsbanen“: Nationaltheatret — Majorstuen — Sørbyhaugen — Jar til Kolsås, den anden linie „Lilleakerbanen“ fra Jar over Skøyen gennem Oslo over Etterstad til Opsal. I myldretimerne kører direkte vogne på strækningen udenfor Jar over Skøyen; udenfor disse tider må der foretages omstigning på Jar.

Vognparken består af 2 typer vogne, en for Kolsåsbanen og en for Lilleakerbanen, som kører gennem Oslo. Kolsåsbanen har 11 motorvogne, hvoraf 8 er anskaffet i 1942 og 3 er ældre ombyggede vogne. Lilleakerbanens vognpark består af 9 ældre motor- og 9 ældre bivogne anskaffet 1924—26. (Fig. 8). Endvidere lejer banen 27 bogiemotorvogne af Oslo Sporveier. (Fig. 5).

Bærumsbanen har en rutelængde fra Atheneum til Jar på 8,4 km, heraf på eget banelegeme udenfor Skøyen 4,3 km. Strækningen Atheneum — Opsal 8,3 km, heraf på eget banelegeme udenfor Etterstad 4,7 km. Samlet længde fra Jar til Opsal 16,7 km, hvoraf på bynettet Skøyen — Etterstad 7,7 km. Kolsåsbanen har en længde fra Nationaltheatret til Kolsås på 16,6 km, heraf på Holmenkolbanens net fra Nationaltheatret til Sørbyhaugen 4,5 km, og på eget banelegeme 12,1 km. Bærumsbanens og Østensjøbanens egne banelegemer er således 21,1 km tilsammen.

Næste gang: Holmenkolbanen og Ekebergbanen.

Fig. 1. Første hestesporvogn 1875.

Fig. 2. Første el-sporvogn 1894.

Fig. 3 og 4. Almindelig type motor- og bivogn.

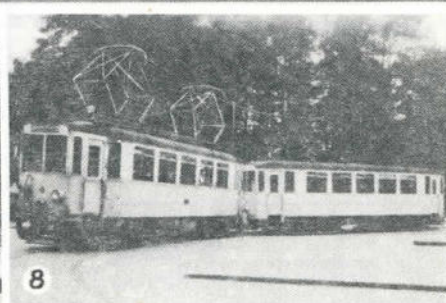
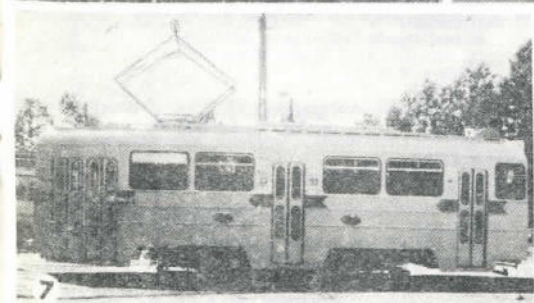
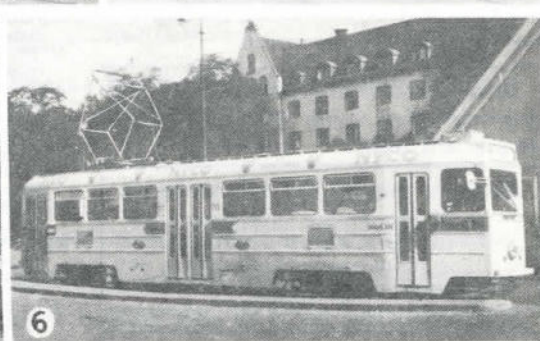
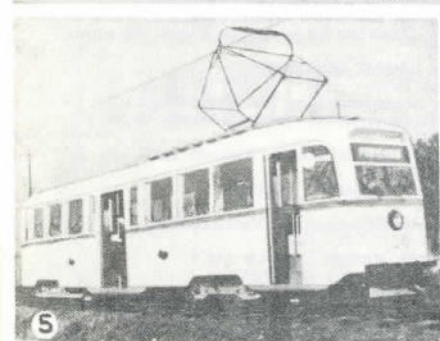
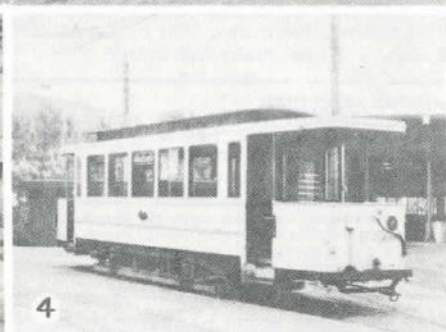
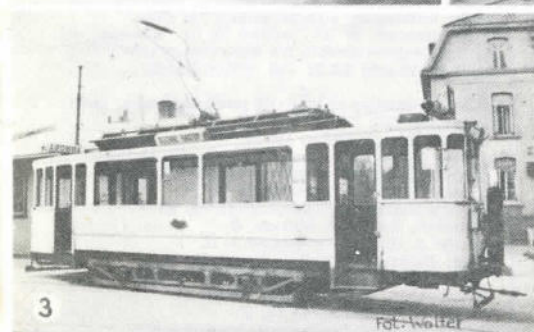
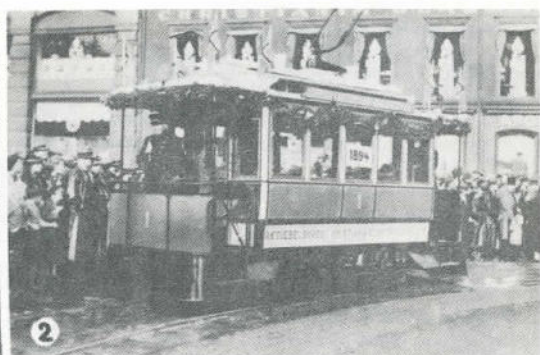
Fig. 5. Bogiemotorvogn af „Strømmen“s og „Skabo“s type.

Fig. 6. Bogiemotorvogn med fast konduktør „Høka“s fabrikat.

Fig. 7. 2-akslet vogntype, nyt karosseri på gammel undervogn.

Fig. 8. Vogntog fra Lilleakerbanen.







## 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 5942 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 dannelsen 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-landsskabssortiment

*sætter prikken over i'et på  
enhver modelbane!*

En gros:

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

MEDLEM AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



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

P. E. LARSENS BOUTRIKKERI - (OLE 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 350556 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-Kælderens, 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 kioskens, Vesterbrogade 1, V.

Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupv. 109, Charl.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ARHUS:

Arhus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

Berg Radio & Hobby, Guldsmedegade 40.

ESBJERG:

Vestjydsk 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, Nørretorv.

ENGLAND:

Robert Spark (»European Railways«),

15, St. Stephen's House, Westminster,

London, S.W. 1.

FINLAND:

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

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sabien, Auray Morbihan.

ITALIEN:

»Ho-Rivarossi«, Como.

NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,

Västra Hamngatan 22, Gøteborg C.

ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opmærksomheden af Deres annoncer 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 (minimumstakst 2 kr.).

## Byg selv modelhuse:

Samlesæt m. limfarve, savsmuld etc.:	
Gartneri: Hus + 2 drivhuse .....	5,50
Husmandsbrug .....	4,50
3-kg. bondegård .....	5,50
Villa 1-R .....	3,00
Butik m. garage .....	2,50
Statshus .....	2,50
Garagekompleks .....	2,50
Bindingsværkshus .....	2,50
Arbejderhus .....	2,50
Villa m. udhus .....	2,50
Sommerhus .....	2,50
Stråtag, pose .....	1,00
Blomsterkugler, rød, blå, gul pr. pose ..	0,45
Kul, sten, sand etc. pr. pose .....	0,45
Sten, fine .....	0,75
Savsmuld, brun, grå, grøn pr. pk. ...	0,75
do. rød, blå, blandet, sort pr. pk. ....	0,40
Mastik pr. pk. ....	3,00
Kaabeplast pr. pk. ....	3,00
Plastikgærde .....	0,50
Net til trådhegn, ca. 60 cm .....	0,65
Illustr. katalog m. vejledning etc. ....	1,50

## MODEL & HOBBY

LØVSTRÆDE 2 (v. Købmagerg. posthus)

København K.

Byen 3010 . Postkonto 73521



— Det elegante skinne-  
materiale, skala HO med  
*massive messingskinner*, bø-  
jeligt til enhver kurve.  
Det helt rigtige skinne-  
materiale til modelbanen,  
pr. meter kr. **4,85**.

Løse dele til sporskifter, lette at  
montere — kr. **11,70**.



Det fuldendte Jo-To  
skinneprofil, skala HO,  
af rettrukket massivt  
messing, bedste elektr.  
ledningsevne, pr. meter  
kr. **1,35**.

En gros: JO-TO FLEX,  
Grønnevej 270, Virum

## LILIPUT - det østrigske kvalitetsmærke i modeljernbaner spor HO.



LILLIPUT's store sortiment i rullende materiel omfatter  
mange interessante modeller foruden alle de kendte standard-  
typer. — Og vognene leveres både til 2- og 3-skinnedrift og  
passer til alle gængse mærker i HO.

## MAGASIN SHOPPY

Kronprinsesse Sofiesvej 6  
KØBENHAVN F.



Tlf. GO. 2395

(Fredag åben til kl. 20)

### Kupon til katalogbestilling

Send mig gratis Lilliput's nyeste katalog med dansk prisliste:

NAVN.....

ADRESSE.....

(Hvis De ikke vil klippe i bladet, skriv da kuponen af)

MB-nyt 1956



# Nu er det LÆSETID!

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



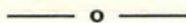
Samlebind til årgang 1955 kr. 3,85  
(+ porto kr. 0,20)



**For nye læsere —**

## ✳ PROPAGANDAPAKKER ✳

— 5 forskellige numre af *Modelbane-nyt*  
(for 1956) — kun **4 kr.** ved forud-  
indbetaling på vor postkonto. Vælg selv  
pakke A, B, C eller D. Hver pakkes  
indhold er helt forskellig fra de andre.



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

**MODELBANE-nyt**  
Kongevejen 128, Virum  
Postkonto 35056

# Nye kataloger

**Märklin 1956**  
(med dansk tekst) ..... **kr. 2,00**  
**Rivarossi 1956** **kr. 2,75**  
**Fleischmann**  
**1956** ..... **kr. 1.50**  
**Faller** (ca. 10. nov.) **kr. 1,75**  
**Bassett-Lowke** **kr. 2.75**

## 12 postkort

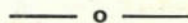
af danske lokomotiver med tekniske  
data (ægte foto) kun **kr. 2,50.**

»**Modelrailroading**«  
— den amerikanske  
kæmpesucces ..... **kr. 4,75**

## 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 53716