



# MODELBANE *Nyt*



3

5. ÅRGANG


MARTS 1956

PRIS

150

# HOBBY CENTRALEN

## KØRER DE I SPOR HO

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

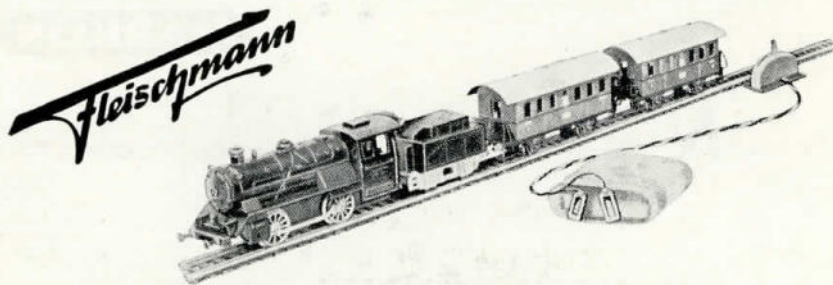
RIVAROSSO — det italienske kvalitetsmærke — føres også på lager. Både *Rivarossi* og *Fleischmann* anvender 2-skinne drift og jævnstr.

Også det svejtsiske BUCO-HO materiel er hjemkommet (3-skinne drift)

Nysølvstiger i 6 forskellige typer. — Hjulsæt i pinollejer. Sporskifterelæer og -lygter i nøjagtig skala HO.

Kom hen og se hos **HC** MØNTERGADE 10. — København K.  
Byen 5714 x  
(Provinsordrer ekspederes omgående)

Prisliste tilsendes mod  
40 øre i frimærker



**DEN STORE SUCCES** er ikke mindst batteribanetoget i spor HO, der drives ved hjælp af et almindeligt lommebatteri, — Og det kan både fartreguleres og køre frem og bak. Vi opgiver gerne nærmeste forhandler.

Generalagentur:

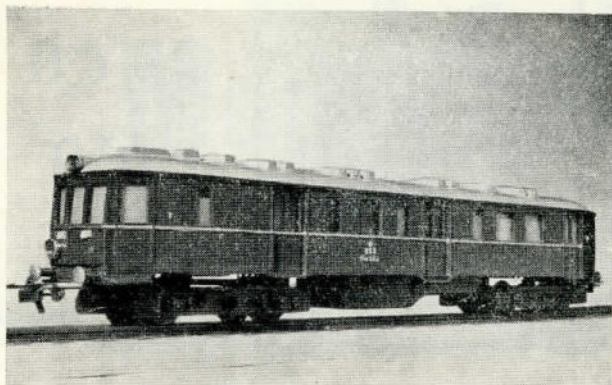
**NIELSEN & CURTH**

Bredgade 25 A

København K.

Tlf. C. 91 17 - 91 18





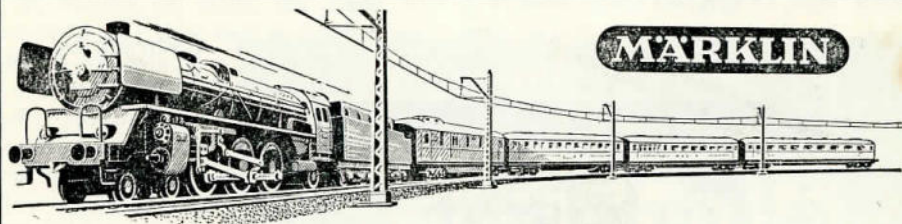
*Long*

**Motorvogn Mo**

*SIDSTE UDGAVE*  
af Mo-motorvognen  
med den nye per-  
fektomsifter, som  
forhindrer »spring«  
ved skiftning af kør-

selsretning, er nu fremme i butikkerne. Motorvognen har frontlys i begge ender, som skifter automatisk med retningen, nylonkardan og nylontandhjul  
kr. 126.50

*Long* Skotterupgade 5 — København N.  
Telefon Taga 2440 y — Taga 31 58 u

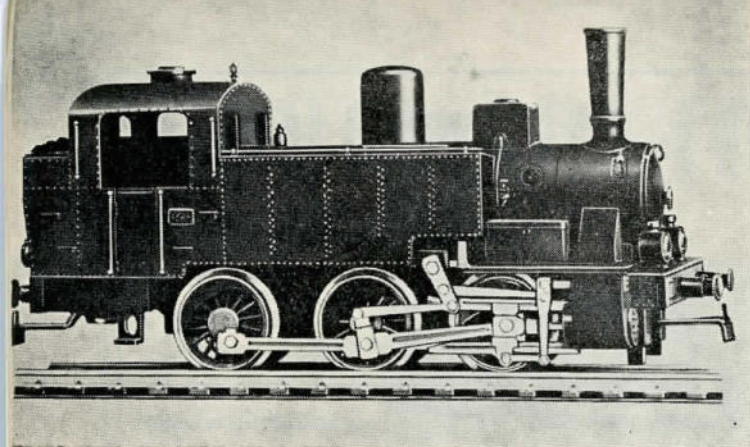


*Førende specialværksted*  
*for alle Märklin reparationer*

*Alle originale*  
*Märklin reservedele*  
*føres på lager.*

**E. FREY LARSEN**

Møllerupvej 42, København-Vanløse. — Telefon 70 12 07.



**BUCO  
PICO**

*Fleischmann*

**HO RIVAROSS I**  
*-specialforretning*

**„FRITIDSBUTIK“** Nygaardsvej 21 — RY. 99 40  
(Sidevej fra Østerbrogade 137).



*Elektriske tog,  
1. sal*

**Se på elektriske tog i Magasin...**

En nyhed, der kun fås  
i Magasin: Ø LVOGN,  
elegant udført, meget  
letløbende, sporvidde HO, pris 10,85

**Magasin**



# Modelbane *-nyt*

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

SKANDINAVISK MODELBANEBLAD

5 årgang

Marts 1956

Nr. 3

## Jeg byggede et MY-lok

af J. Stürup

Blandt MB-nyts læsere er der sikkert ikke så få, der ligesom jeg gik i gang med at bygge et MY-lok. Mit lok er helt hjemmegjort, idet de eneste købte dele er hjul, koblinger, anker og magnet.

Til beneficere for andre, der måske har lyst til at gå i gang med en lignende model, vil jeg gerne give et par tips.

Det svære ved lokomotivet er jo karrosseriet, idet trucks og chassis så nogenlunde giver sig selv. Mit første karrosseriforsøg blev lavet på samme måde, som de fleste vel ville lave det, altså først sider og endestykker, hvorefter taget sættes på. Og det blev ikke godt, idet det bl. a. viste sig at være umuligt at lave en jævn overgang mellem tag og side.

I andet forsøg prøvede jeg at lave det mest mulige i ét stykke (fig. 1), der blev

bøjet i facon over en træskabelon af bøgetræ (fyrretræ er for blødt). Sammenføjningerne er nitted sammen med 1 mm rundhovede messingstifter og bagefter loddet. Derved opnås to ting. Dels er det nemmere at holde delene nøjagtigt på plads, mens man borer nittehullerne end ved lodning, og dels risikerer man ikke at de først sammensatte dele går fra hverandre, mens man lodder de næste. For- og sideskærme og bogier er ligeledes nitted på og ialt er der ca. 80 nitninger i modellen.

Toppen af næserne klippes som fig. 2, og bankes i facon over skabelonen, og nittes på. Hvis det ikke er lykkedes at få den rigtige runding allevegne på toppen, er der ikke noget at være ked af, for til slut hælder man smeltet bly indvendig i næsetoppen, så man roligt kan file den i

### VORT FORSIDEBILLEDE

viser denne gang en ølvogn, som sikkert er de fleste bekendt - og iog, - det er nemlig ingen dansk vogn, men derimod en vogn fremstillet i Schweiz, der således reklamerer for det i fjerne lande kendte danske øl.

rette form uden at være bange for at der skal gå hul.

Sikkerne laves af 0,4 mm kobbertråd, der stikkes igennem huller ved enderne, hvorpå de loddes fast. Da jeg havde sat sikkerne fast på den første halve side, opdagede jeg at det går meget nemmere og hurtigere, når man fortinner side og sikker forst.

Når man er færdig med karrosseriet, opdager man at der sidder en masse loddetin, som skal skrubes af. Forinden dette nøjsommelige værk påbegyndes, er det klogt at bage karrosseriet et kvarters tid i gasovnen, så vil man opdage, at det meste af det oveflødig tin er fordampet og resten har samlet sig til pæne lodninger. Dårlige lodninger afsløres også, så man kan nå at reparere i tide.

Koblingernes anbringelse er noget af et problem på grund af forskærmene. At føre dem nedenunder går ikke på grund af faren for kortslutninger og hvis de skal sættes på bogierne lige som man gør på vogne bliver slidens i skærmene alt for bred. Jeg har derfor anbragt dem svingbart på chassiet og ladet deres sving styre af en stump klavertråd, fæstet på bogierne (se fig. 3). Resultatet heraf er, at koblingerne altid sidder så nogenlunde midt over skinnerne.

Da lokomotivet var færdigt og skulle prøvekøres, opdagede jeg at det ikke ville trække noget. Hjulene fedtede som rasende til trods for at lokomotivet vejede 1½ pund, fordi der kun var træk på to aksler. Kuren bestod i at bevikle kørefladerne på drivhjulene med klæbestimmel (med den glatte side udad), hvorefter lokomotivet glad trak alt, hvad jeg har (3 bogievogne og 13 godsvogne) opad stigninger på 1:25.

Det er uundgåeligt, at et lokomotiv som dette laver larm, fordi den løse kobling

mellem motor og drivbogie (lavet a la Long's MO-vogn) skaber lufthvirvler, der får karrosseriet til at give genlyd. Men larmen kan dæmpes til støj, hvis man forer indvendig med to lag tykt klatpapir.

Sluttelig vil jeg sige, at man ikke skal lave dette lokomotiv nøjagtigt i skala. Det kommer til at se forkert ud ligesom Long's MO-vogn, som jeg ikke betvivler er skalatro til sidste søm, men som alligevel virker altfor lang i forhold til højden. Derfor tilrådes at lave næse og sider ½ mm lavere end i skala og lægge det til baghøjden og forruden for at få det karakteristiske, det stærkt hvælvede tag og de store forruder, understreget.

Sluttelig vil jeg gerne sige et par ord om flanger på hjul, fordi jeg blev nærmest rædselsslagen, da jeg så tegningerne af de nye sam-europæiske normer. Efter min mening spiller det ingen større rolle om flangehøjden sættes til 1, 1,2 eller 1,5 mm, men det betyder noget, hvor meget skråflangernes ydersider er. Deres hældning bør ikke være mindre end 30 grader, hvis den er mindre, vil randen af flangen i skinnestød, hvor skinneenderne sidder bare 0,3 mm forskud for hinanden, ramme den udragende skinneende og vognen afspores. Løvrigt forstår jeg ikke de profeter, der hævder at standardiserede hjulmål er nødvendige, for efter at jeg har filet de flanger, som syntes mig at have alt for „lodrete“ ydersider (som f. eks. Rivarossis) kører jeg med følgende hjul typer: Märklin, Rivarossi, Hornby, Tri-ang, Piko, Graham Farish og danske, engelske, amerikanske, svenske og franske såkaldte skala-hjul i en skøn blanding, og det går storartet. Som eksempel kan nævnes, at MY'eren har „skalahljul“ på den ene bogie og Long-hjul på den anden, og det mærkes ikke, bortset fra at 2 ud af 3 afsporinger sker på den bogie, der har skalahljul.



Fig.1.

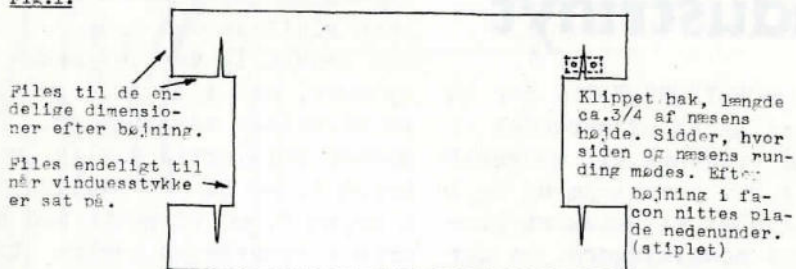


Fig.2. (Næsetoppen)

Fladens form - efter bøjning i facon

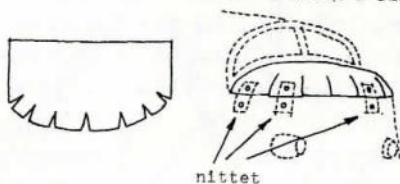
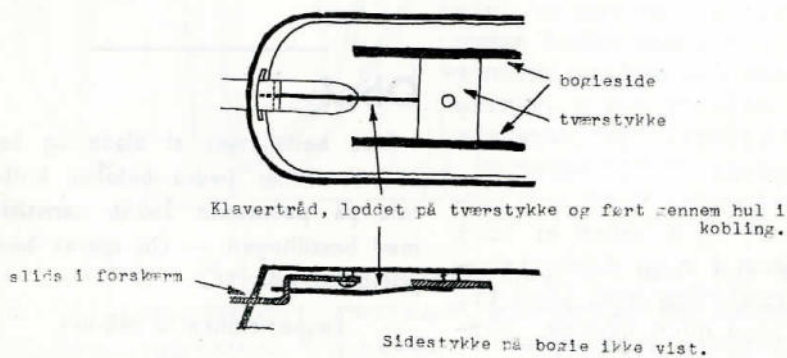


Fig.3. (Koblingens anbringelse)



# Industrinyt

ODENSE HOBBYFORRETNING har nu sendt en nyhed på markedet i form af byggesat til sporskifter til HO, både i jern og i messing. Det vil sikkert glæde mange modelbyggere, at der nu kan leveres sådan noget på det danske marked, idet det i høj grad har været savnet.

Sættene, som på fornånd næsten er samlede, er leusaget af tegning og byggebeskrivelse og er således nemme at gå til for modelbyggeren.

JO-TO-Flex er på samme tid og som tidligere lovet også fremkommet med byggeudle til sporskifter samt tegning og byggebeskrivelse. Også her er det nemt at samle efter samme system som Jo-To-flex skinnerne. Det hele er som sædvanlig nydelig udført. Endvidere kan det oplyses, at for eksempel kan der leveres færdige hjertestykker, og i løbet af kort tid kommer der en dobbeltsporet sporskiftemagnet lige til at anbringe uden større forberedelser.

OG SÅ HAR DER VÆRET -

legetøjsmesse i Nürnberg -- , (den sluttede den 2.ds.) og som sædvanlig var der mange nyheder, men i år tillige flere virkelige sensationer. Da messen imidlertid dårlig var begyndt, da bladet skulle gå i trykken, må vi vente med at bringe reportagen herfra til aprilnummeret, og vor usendte medarbejder vil da imellem tiden have fået alt stoffet samlet sammen, og flere af nyhederne kræver en del ekstra oplysninger, så vi kan bringe så mange detaljer som det er nødvendigt. - Men bestil hellere allerede nu bladet gennem Deres forhandler eller direkte fra os, hvis De da ikke allerede er abonnent. Det nu kommer i første april-uge.

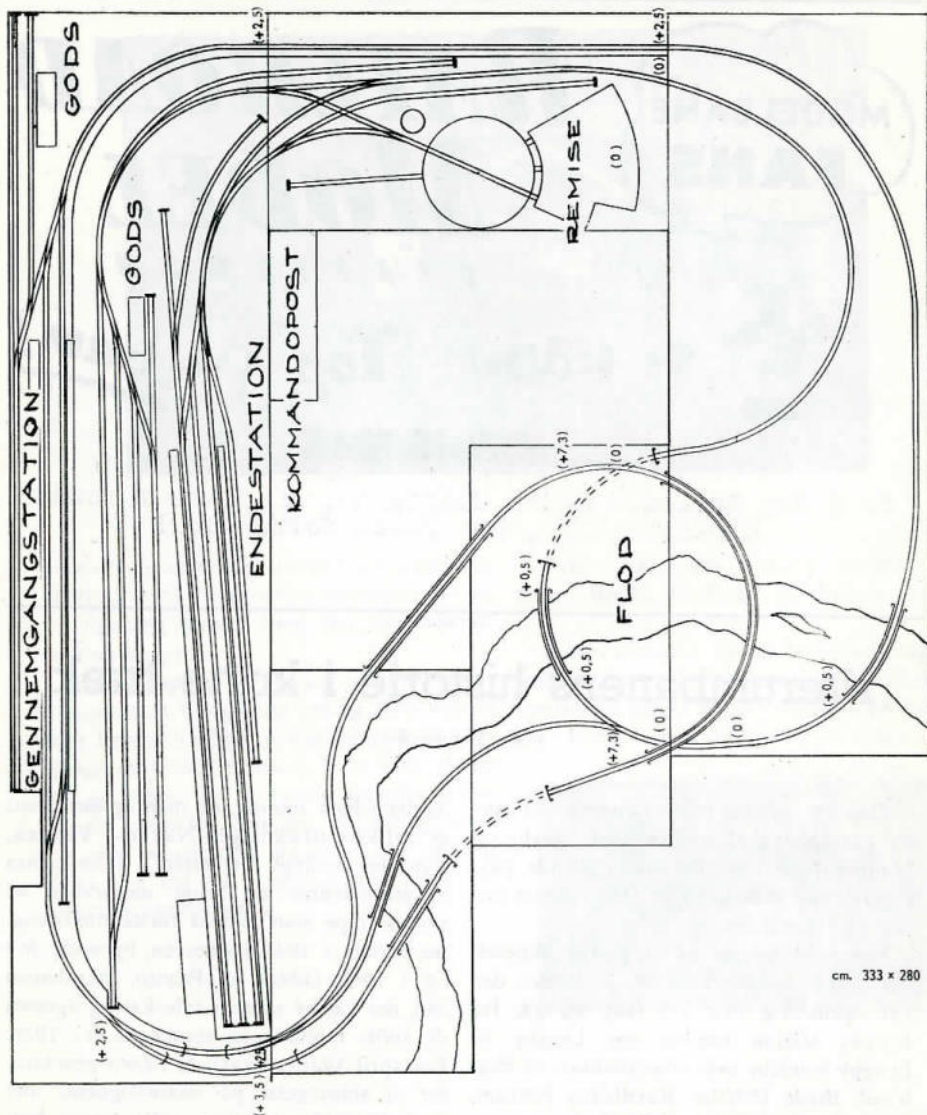
## Obs.!

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

Ekspeditionen af MB-nyt,  
Kongevejen 128, Virum.



# MÅNEDENS SPORPLANER



cm. 333 x 280

PLAN 34 : VI VISER HER ET AF „HØ RIVA-ROSSI“ UDARBEJDET PROJEKT. BEMÆRK DE GODE KØRSELSMULIGHEDER. TALLENE I PARENTES ANGIVER HØJDEFORSKELLE.

**MODELBANE  
FANS**



# RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

ER BLADET **NE**TOP for **DEM!**

Se i dag Railroad Model Craftsman, Amerikas førende modelbanetidning, hos Deres forhandler!

## Nærumbanens historie i korte træk

af C. Schmock

Den 25. august 1900 dampede det første passagertog af sted mellem Lyngby og Nærum fyldt med forventningsfulde passagerer, der endelig så et længe næret ønske gå i opfyldelse.

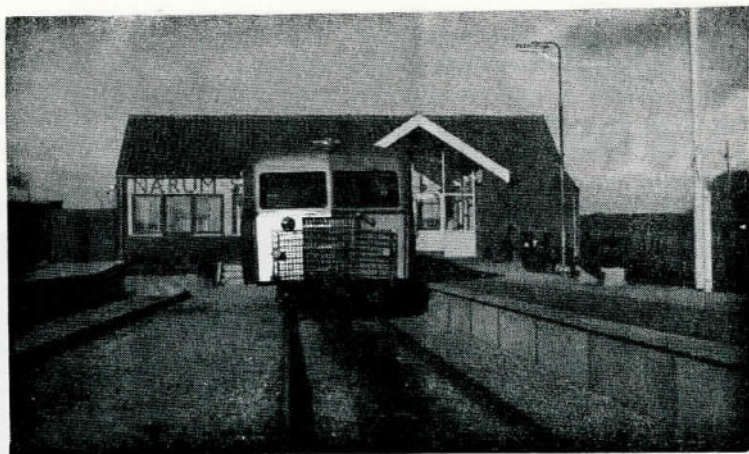
Banen er bygget af et privat aktieselskab, *A/S Lyngby-Vedbæk jernbane*: den var oprindelig 12,1 km lang og gik fra Lyngby station sønden om Lyngby til Lyngby bondeby over smedebakken til Fuglevad, Brede, Ørholm, Ravnholm, Nærum, Frydenlund og videre til Vedbæk.

I begyndelsen kørte der om hverdagen 6 tog daglig i hver retning, og om søndagen 9.

Den 1. marts 1921 forøgedes toggangen på strækningen Lyngby—Nærum til tre tog

daglig i hver retning, og man ophørte med at trafikere strækningen Nærum—Vedbæk, som blev nedlagt året efter. I 1938 købtes af statsbanerne en brugt motorvogn af samme type som banens første motorvogne. Senere i 1943 købtes en lignende M5 og i 1945 købtes af Præsto Mernbanen M6, der var af samem fabrikat og ligesom de andre motorvogne stammede fra 1926. Fra april 1940 anskaffede banen generatorer til anbringelse på motorvognene, idet man forudså, at krigen ville lægge hindringer i vejen for at fremskaffe benzin. De første generatorer var til fyring med træ, senere anskaffedes nogle generatorer til fyring med Schwellkoks. I 1951 fik Nærumbanen 7 nye skinnibusser med diesel-





Skinnebus på den ny NÆRUM STATION.

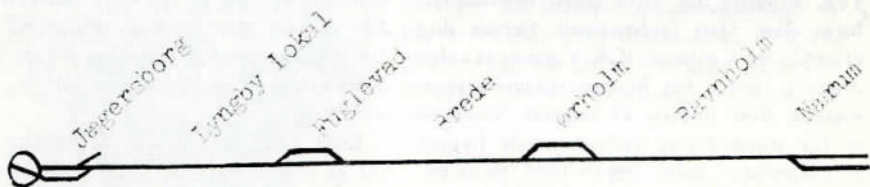
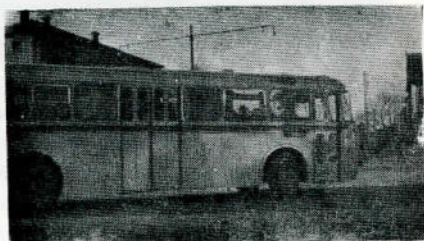
motor, og samtidigt dermed 20 minutters drift. I 1955 blev banen afkortet 800 m til Egevang station, hvor den nye Nærum station ligger.

I slutningen af 1955 blev den nye krydsningsstation i Fuglevad færdig. Det var en stor lettelse for banen, man sparede nu den lange ventetid i Ørholm, hvor man skulle af og ringe, og så kunne signalet stilles og det andet tog køre ind. Nu skifter togene selv signalerne i Fuglevad, og de kan køre lige ind på stationen ved hjælp af denne sektionskontrol.

En af Nærumbanens store møderne rutebiler.

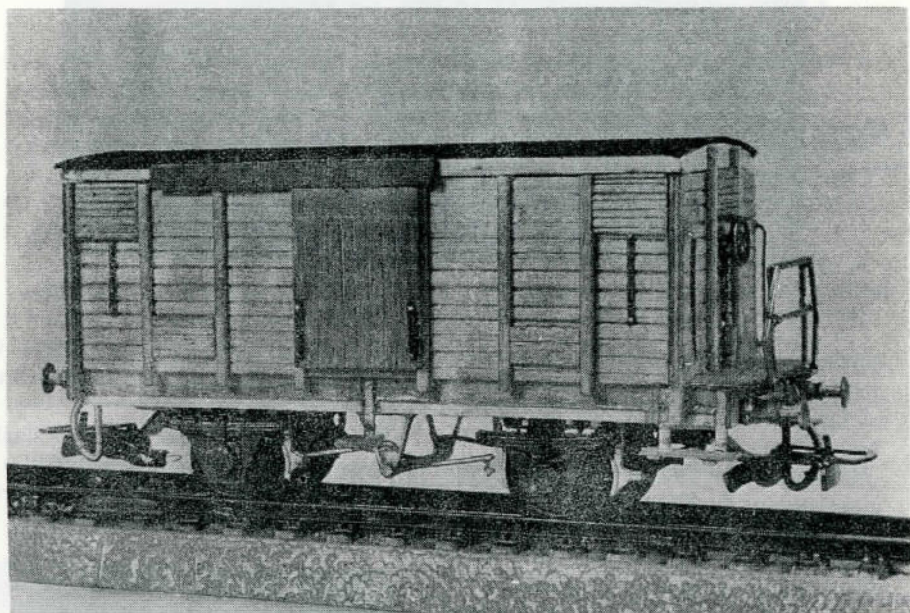
Banen har også busruter mellem Ørholm, Brede, Fuglevad og Lyngby S-station.

Banen inclusive busser befører dagligt mellem 3500—4000 passagerer, hvilket er temmeligt meget af en lille bane på kun 8 km. Der er ansat 22 mand ved banen.



## Vi bygger

### DSB's litra IGK og IVK



Vi skal denne gang beskæftige os med nogle af DSB's kendte små hvidmalede godsvogne. På grund af deres ringe længde er de fortrinlige selv på små anlæg. Typerne kan desuden varieres i udseende, idet der findes eksemplarer med og uden bremsetårn samt med og uden bremseplatform. IVK vognene har altid enten bremseplatform eller -tårn (sidstnævnte fjernes dog efterhånden), medens IGK-vognene er uden disse og derfor har hjulene siddende symmetrisk over midten af vognen. Vognene er for størstedelens vedkommende bygget af „Scandia“ i årene 1899—1903, mens enkelte er bygget af „Strømmens værksted“

ved Oslo og Süddeutsche Waggonfabrik, Kelsterback a/M.

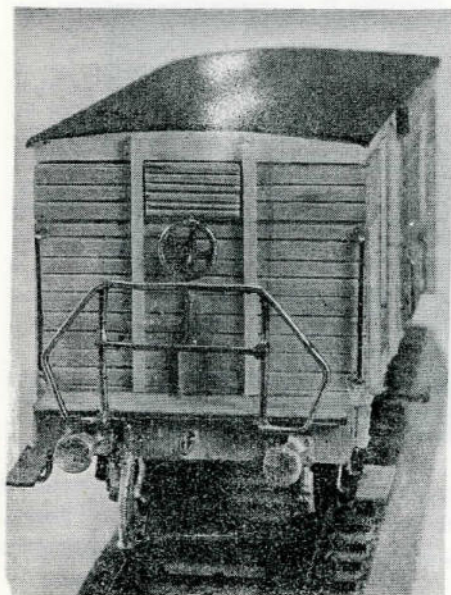
Som grundlag for bygningen i skala HO, er jeg gået ud fra E.G.C.'s byggesæt. Dette består af nogle rillede sider og gavle, plus bundstykke, tag, diverse mindre stykker til døre, lemme, stolper m. m. Man kunne måske ønske sig et fyldigere indhold i sådan et sæt, men hvorom alting er, så er det et taknemmeligt grundlag for en finere detaillering. Ved bygningen gik jeg frem som følger:

Først pudsede jeg alle de enkelte stykker af byggesættet til, så de passede i mål. Jeg må her gøre opmærksom på, at man



skal være på vagt, når man sliber af taget, det dette næsten altid er skåret så knebent til, at man ved pudsningsen let får gjort det for kort. For at bøde herpå, klippede jeg et stykke karton til i profilet og lime-det på i begge tagender. Det har endvidere den fordel, at man undgår, at malingen trækker ind i endetræet, men fremtræder med samme glans som den øvrige gavl. Samlingen af vognkassen sker ved limning og evt. stiftning, og jeg skal ikke komme nærmere ind herpå, men nu gå over til detaljerne.

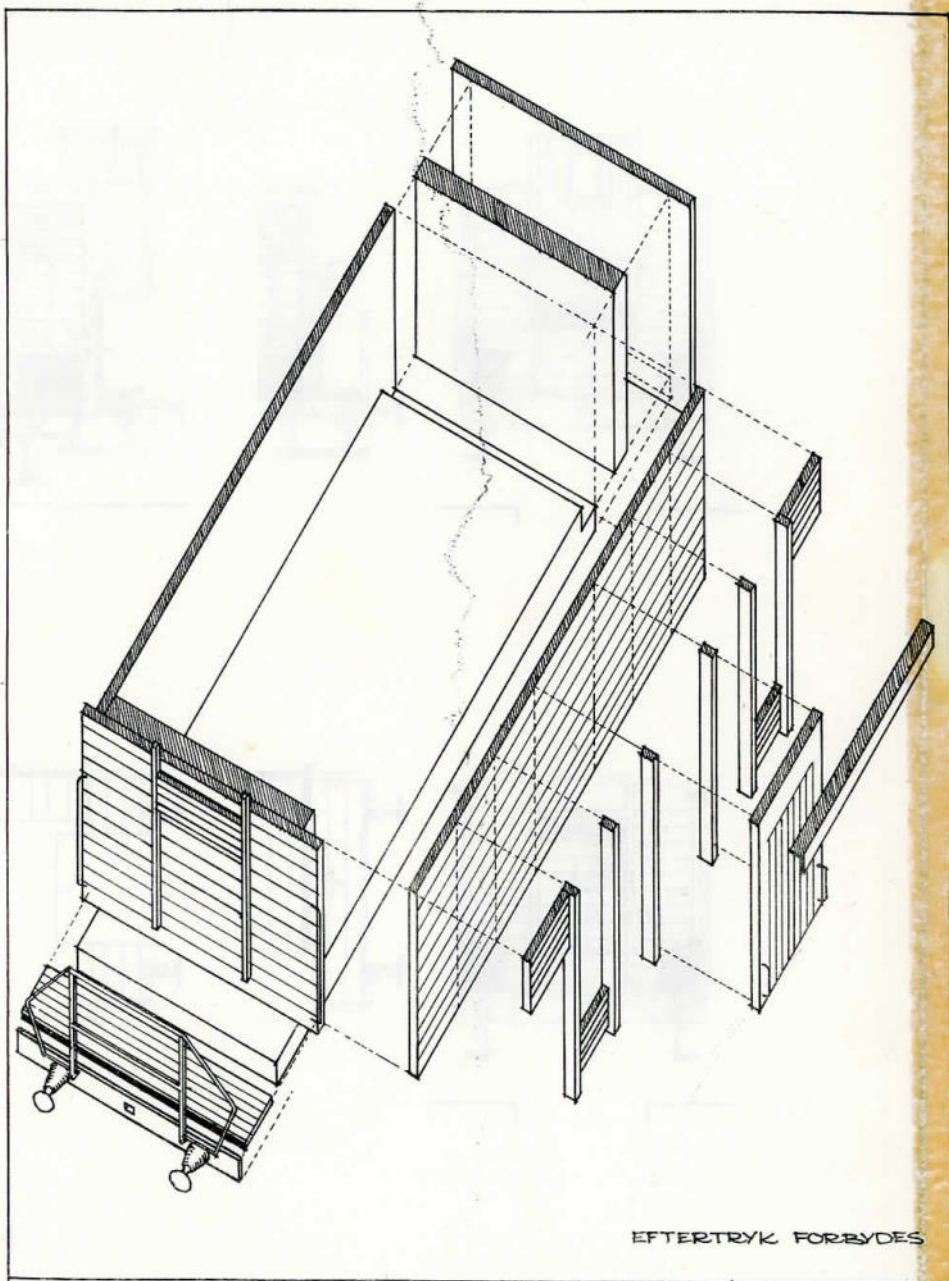
På taget limes et stykke sandpapir eller smergellærred, så det flugter med gavlene, men rager ca.  $\frac{1}{2}$  mm ud over siderne. Læg mærke til, at taget selv danner den vandrette stolpe i siden. Siderne har stolper af træ, mens gavlene har U-jernsstolper. Da det er såre vanskeligt at lave eller fremskaffe nogle sådanne, kan man uden skade erstatte dem med træstolper. Der følger



bremsetårn med nogle af byggesættene, men det er i form af en massiv klods. Jeg vil anbefale ikke at benytte denne, hvis man vil have en fin vogn ud af det. Det virker faktisk for klodset. Tårnet er hult og laves bedst af 1 mm krydsfiner eller 1,5 mm celluloid, der skæres ud, og limes sammen efter tegningen. Til undervognen er benyttet „Fleischmann“'s hjulsæt på bøjle. — Da vognen er forsynet med spinkle akselkasser, har jeg valgt „Fürst“ lejer, hvor jeg har foretaget den på skitsen viste udskæring. Akselkasserne er simpelt hen limet udenpå lejebojlen, og da de ikke skal bære noget, går det meget godt. De er da ikke faldet af endnu, skont vognen har været „på gulvet“ adskillige gange.

Puffer og bremsesto er på den viste model af engelsk fabrikat, men selvom man eventuelt ikke kan skaffe sig de samme, gør det ikke så meget, da der findes udenmærkede puffer herhjemme og bremseklodserne kan man selv lave. Det samme gælder trykluftslangen (se skitse). Gelænderet på platformen loddessammen af monteringsstråd. Vil man gøre det særlig fint, bankes det firkantet. Det er i virkeligheden vinkeljern, men det fremtræder synsmæssigt firkantet. Og så kommer en lille fidus. Til håndtag, trinbrætholdere, gelændere m. m. er anvendt hæftteklemmer. De er meget taknemmelige at arbejde med, og hvis de files spidse, i den ende, der stikkes ind i træet, er de lette at fastgøre. Bremsehjulet på platformen er en tryklås, hvor hullet er fyldt ud med tin, og de i forvejen eksisterende gennemskæringer files op til den ønskede størrelse. (Jeg ved godt, at jeg har glemt håndtaget på hjulet, men nu har De en chance for at huske det).

Som De ser, er min vogn endnu ikke malet, men den skal være hvidmalet med



EFTERTRYK FORBYDES

D.S.B. LITRA I GK OG IVK

MODELBAANE-NYT

TEGNET: 4/2-56

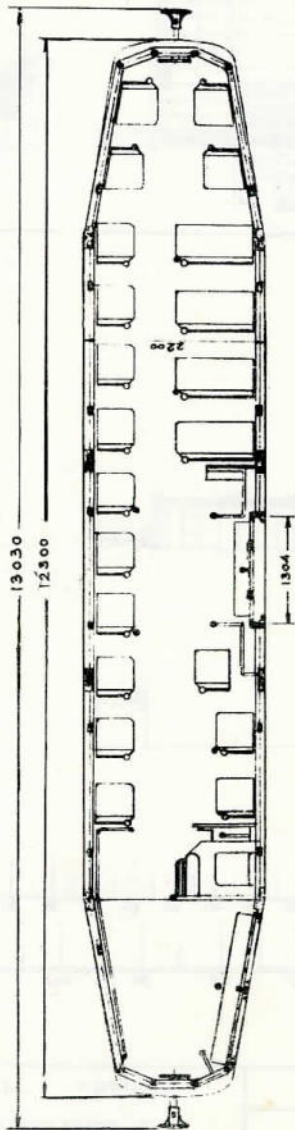
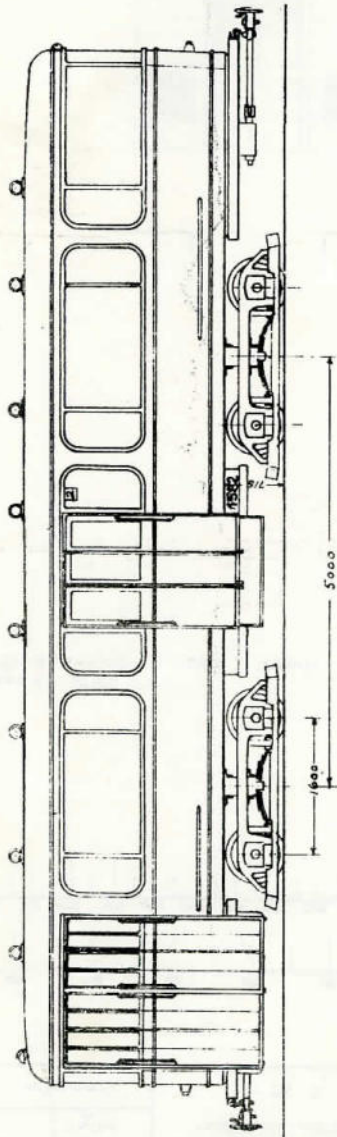
SKITSE AF VOGNKASSENS SAMLING

MARTS 1956

BRANDSTRUP-1

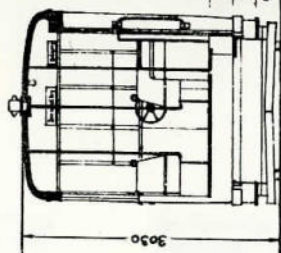
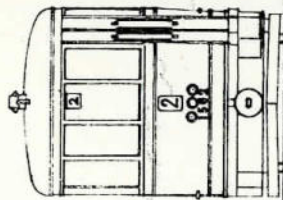


KØBENHAVNS SPORVEJE



BOGLEBIVUGN TYPE 1501 OMBYGG. TIL FAST KONDUKTBRPLADS

Vogne, som er eller vil blive ombyggede med dobbelte indgangsdøre, har nr. 1502-1538, 1542, 1546, 1548-1555 og 1575-1583. Der er 25 sidde- og 55 ståpladser i vognene. Vært ca. 14 t. Tegningen er i skala 1:87.



Billet til VE-OVE  
nr. 3, marts 1955

Tegning 409/523  
Lundgren - Bang



FREMSTILLING AF TRYKLUF  
SLANGER V. H. A. SPIRAL-  
FJEDER OG MESSINGTRÅD.

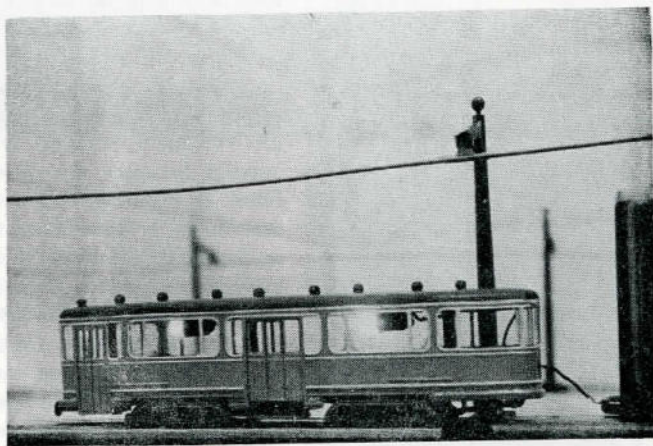


"FÜRST" AKSELKASSE. DET  
SVÆRTEDE SKÆRES BORT.

sort undervogn, bremsemærker og påskrift. Ordet „KØDVOGN“ står med røde bogstaver, og vil man komme lidt nemt over dette, kan man anvende de i handelen værende transfers. Vognen er iøvrigt karakteristisk ved sine detaljer, man bør være meget omhyggelig med sin overfladebehandling. Brug en tynd maling og mal hellere for tyndt end for tykt. Pas på ikke at fylde rillerne ud. Brug om nødvendigt en grunder. — Har man brugt mange forskellige materialer ved bygningen, kan man hurtigere opnå en ensartet overflade ved først at stryge over med tynd aluminiums-bronce.

*Brandstrup.*

## En modelspurvogn i HO



Vi bringer her et foto af modellen til bivognen, — hovedvognen bragte vi tegning og foto til i forrige nummer. Tegning til den her viste bivogn findes på tegningsarket snævetsteas i bladet.



Vi snakker

## 2-SKINNEDRIFT

I februar-nummeret nævntes i hvilke numre af MODELBAANE - nyt, der tidligere havde været artikler om 2-skinne drift (og jævnstrøm), men vi skal i indledningen her lige gentage at det var i numrene 3,4,5,6, fra 1955.

Og så skal vi se på kørselsproblemerne. Til en begyndelse skal det nævnes, at vi i det følgende går ud fra, at der i sporene anvendes jævnstrøm. I de fleste lande er der allerede blevet tradition for, at 2-skinne drift er jævnstrøm. I den forbindelse kan for eksempel nævnes Fleischmann eller Rivarossi, der vel nok er de mest kendte her i landet - og disse anvender kombinationen 2-skinne/jævnstrøm. Hvordan man omdanner 3-skinne lokomotiver til 2-skinne/jævnstrøm er tidligere omtalt her i bladet og vil derfor ikke blive omtalt her nu, men muligvis vil vi senere bringe en uferlig artikel i forbindelse med en

sådan ombygning af et lokomotiv, eftersom det bliver mere og mere aktuelt. Indvidere skal det nævnes, at de efterfølgende diagrammer også kan anvendes for kombinationen 3-skinne/jævnstrøm, som for eksempel det engelske HORNBY-DUBLO anvender det. For nemheds skyld angives strømkiluen blot som en lille kasse med plus og minus klemmer.

### A. EET TOGS DRIFT

Den viste strækning indeholder en lille banegård med spor 1 som hovedspor og spor 2 som vigespor. Krydsningsomskifterne K tjener til at vende ke-restrømmen, og R udgør reguleringsmodstanden. Ved hjælp af afbryderne S 1 og S 2 kan begge stationssporene afbrydes. Derved opnås mulighed for at have et andet lokomotiv med eller uden vogne stående på det strømlese spor. Det er muligt at lade to tog krydse hinan-

den, men der kan kun køre eet tog ad gangen, og vi taler i denne forbindelse derfor om Eet togs drift.

### B. TO TOGS DRIFT UDEN OVERLEDNING

Dette kan arrangeres på flere måder, men vi vil her kun nævne den kendteste og for de mindre anlæg mest egnede, nemlig kørsel med sektionss- eller afsnitsoendelte strømkredse.

Medens eet-togs-drift kun krævede een omskifter, kræver to-togs-driften to sådanne og to regulatorer. I fig. 2 er AB hovedstrækningen, CD kan være det tilhørende parallelspor - eller en sidebane. Ved forbindelsessporskifterne må begge skinner ved skinneafbrydelserne  $T_1$  og  $T_2$  være elektrisk adskilt. På strækning AB virker regulator  $R_1$  og på strækning CD regulator  $R_2$ . To tog kan således køres samtidig og uafhængigt af hinanden. Står det ene af de to tog på et vigespor (strømlest) på en station (som fig. 1.) så kan det andet tog køre over forbindelsessporskifterne fra den ene strækning og over i den anden. Lokomotivet skifter da bare fartregulator. Men her må man indprente sig en vigtig regel:

Begge regulatorer må være stillet til lige stor fart d. v. s. spænding, for at togets hastighed ikke forandres ved overgangen, og strømmen må være vendt på samme måde i de to afsnit, d. v. s. omskifterne må ikke stå i modsat retning af hinanden.

I næste nummer:

To-togsdrift med overledning og fire-togs-drift med overledning.

(Artiklerne forfattet med delvis benyttelse af "Minia-turbahnen").

Fig. 1.

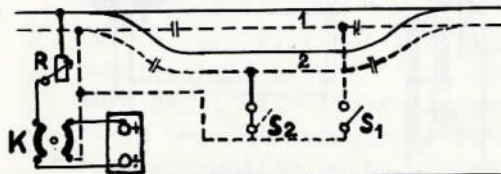
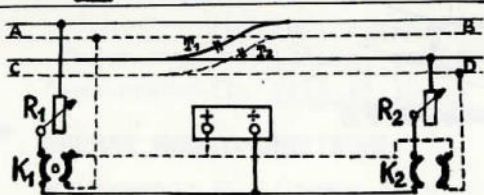


Fig. 2.







## Fuldautomatik på drejeskive

På vedstående tegning Sp-2 er vist en fuldautomatisk betjening til drejeskiver. Den viste udførelse kan let og billigt fremstilles af enhver, der er lidt fingernem.

Forklaring til tegningen: Kontaktskiven A er en pertinaxskive med en pånitted messingring. Det isolerede stykke (udfor kontakt II) kan eventuelt forsynes med et hak, som kontakterne kan standse i. Ligesom denne skive er kontaktarm 5 anbragt på pilknappens aksel, som gennem en slæbekontakt forsynes med kørespænding. Denne kontaktarm 5 kan slutte forbindelse med armene 3 og 4, der er pånitted en isoleret ring, som igen er bremset af en filt- eller fløjlskive, således at ringen ikke kan

løbe med akslen, før arm 5 presses mod én af armene 3 eller 4. Disse arme forbindes med hver sin isolerede slæbering, hvorfra stømmen føres til motoren gennem slæbesko.

Slæbering 1 og 2 er anbragt i gravens bund, og slæbeskoene 1 og 2 på drejeskivebroen.

Spolen Sp vikles så kraftig som mulig til samme spænding som motoren.

Virkemåde: Drejes for eks. pilknappen — med uret — fra den viste stilling ved spor II til spor IV, vil spolen Sp trække stopriglen ind og slutte strømmen til motoren, som gennem arm 5 og 4 får kørespænding i den angivne retning. (Motoren følger altså pilknappens omdrejningsret-

# NYHED!

### SAMLESÆT TIL SPORSKIFTER

for 2- og 3-skinne-drift.  
MODELTRØ, bældning 1:5, radius 600 mm.

Samlesættet indeholder:

Pegning i fuld størrelse og udførlig byggevejledning, ballast 6 mm, sveller, skinnesøm, tilfillede tunger, fulst færdigt hjertestykke, uventuige skinner med pålavede tvangskinner, - kort sagt, lige til at lægge op.

Hvis De blot har hammeren, kan De samle et korrekt sporskifte på ca. 1 time.

Korrekte profiler, - messing eller Rivarossi.

Opgiv ved bestilling, om De ønsker til 2- eller 3-skinne-drift. PRIS KR.11,85



### ODENSE HOBBYFORRETNING

Vestergade 89, Odense. Tlf. 2104 - Giro 881 61

ning). Så snart slæbesko i når kontakt IV vil stopriglen glide ud ved hjælp af fjederen og køre på messingskinnen; i denne stilling skal motorkontakten stadig være sluttet. Når stopriglen kommer til hullet ved spor IV, vil den glide ned deri, afbryde

strømmen til motoren og slutte strømmen til drejeskivens strømførende skinne.

Da hele drejeskiven altså kun betjenes af en enkelt pilknop på kontrollbordet, har vi tilladt os at kalde systemet fuldautomatisk. V. L.

## Er sporvejenes dage talte?

af Jan Walter

Man hører ofte den Paastand, at Sporvejene overalt i Verden er eller snart vil blive nedlagt. Ja, det har endda været nævnt, at Københavns Sporveje snart vilde blive en Turistattraktion, fordi Sporvejene var noget forhistorisk og fuldstændig ukendt for Udlændinge. Det kunde maa ske derfor være af Interesse at foretage en Undersøgelse af, hvorledes Udviklingen særlig med Hensyn til Vognmateriel har været i andre Lande i de senere Aar.

*Stockholm* havde pr. 1. januar 1955 (foruden 237 Tunnelbanevogne, 516 Busser og 188 Trolleyvogne) i alt 691 Sporvogne. Desuden var 26 nye Sporvogne under Bygning. Vognparken er i de sidste 10 Aar blevet fornyet og forbedret, saaledes findes der 100 Motorvogne og 70 Bivogne af lignende Type som Københavns fra 1949 (701—708). Forsøgsvis er der anskaffet 2 PCC-Vogne med amerikansk elektrisk Udrustning og svensk Karrosseri.

*Göteborgs Spårvägar* har nylig været omtalt i MB-Nyt, saa her skal blot nævnes, at Linienettet stadig udvides med nye Strækninger, og at næsten Halvdelen af Vognparken bestaar af moderne 2,5 m brede Bogievogne (i alt 245). Før nylig vedtoges det at anskaffe yderligere 125 Motorvogne af denne Type.

I *Malmö* er tre mindre betydningsfulde

Linier nedlagt, medens tre Linier trafikeres med overvejende moderne Vogne, idet der foruden Anskaffelse af 11 Bogievogne af Stockholms-Typen er foretaget en meget vellykket Ombygning og Fornyelse af 22 toakslede Motorvogne (Fig. 1). 10 nye Bivogne er for Tiden under Bygning.

Sporvejene i *Karlskrona*, *Sundsvall* og *Uppsala* er blevet nedlagt. Derimod er der til *Norrköping* og *Hälsingborg* bygget i alt 40 moderne to-akslede eenmandsbetjente Motorvogne.

Ingen af de tre norske Sporvejsbyer har Planer om Nedlæggelse af Sporvejene. *Oslo*, der i 1837—38 anskaffede 46 store Bogievogne af Letmetal (Fig. 2), fik i 1953 30 nye Bogie-Motorvogne med fast Konduktørplads, og for Tiden er man i Gang med Ombygning af to-akslede Vogne til samme System. Til *Bergen* leveredes 10 store Bogievogne i 1947, og *Trondheim*, der netop har modtaget 6 nye Motorvogne, kan nu trafikere alle tre Linier med helt moderne Sporvognstog.

I *Holland* led Sporvejene store Tab under Krigen, saaledes blev i *Arnheim* hele Vognparken ødelagt. I *Groningen* og *Utrecht* er Sporvejene blevet nedlagt, men i de tre største Byer, *Amsterdam*, *Haag* og *Rotterdam* er der i de sidste Aar foretaget flere Udvidelser af Sporvejsnettet. Til *Am-*



sterdam byggedes i 1949—50 60 Motorvogne og 50 Bivogne, alle tre-akslede, og 70 leddelte Motorvogne er netop bestilt. Til Haag er der leveret 16 Bogie-Motorvogne og 24 Motorvogne af den amerikanske PCC-Type til Eenmandsbetjening (Fig. 3), og for nylig besluttedes det at bygge yderligere 100 PCC-Vogne. Rotterdam har nu udelukkende Bogievogne med Midterdøre, sidst blev der anskaffet 34 Motorvogne og 35 Bivogne (1950—51). I 1955 er i Schweiz bestilt 29 nye Motorvogne, hvoraf 14 leddelte.

Sporvejene i *Bruxelles* er næsten ene om den kollektive trafik. Linienettet er paa 248 km, og der findes 976 Motorvogne og 484 Bivogne. Af Motorvognene er 50 af en „europæisk“ PCC-Type, der har vist sig at være saa velegnet, at yderligere 50 Motorvogne af samme Type er under Bygning. „Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen“, som trafikerer et udstrakt Linienet over hele Belgien, havde den 31. December 1954 1.178 km elektriske Linier og 1569 Sporvogne til Persontrafik. Af disse Vogne er adskillige Nyanskaffelser, bl. a. 25 amerikanske PCC-Vogne, og Fornyelse sker stadig.

Det vil være bekendt, at Udviklingen i Stor-Britannien er gaaet i Retning af Sporvejenes Nedlæggelse. I London erstattedes Sporvognene nord for Themsen allerede før 1939 af Trolleyvogne. I de sydlige Bydele erstattedes Sporvejene med Dieselbusser i 1950—52. Det maa dog erindres, at baade Skinner og Vognmateriel var udsildt, og at der i de indre Bydele anvendtes det forældede System med underjordisk Strømtilførsel (gennem Midterskinne), som skabte stadige Forsinkelser. Endvidere var Sporvejene her, som overalt i England, underkastet Bestemmelser, hvorved der paalægges Sporvejselskaberne kostbar Vedligeholdelse af Gadearealerne mellem og langs med Sporene, samt Forbud mod den økonomisk fordelagtige Bivognskørsel.

I Manchester ophørte Sporvejene i 1949, i Birmingham i 1953. Endnu findes der dog

Byer med Sporvogne i Stor-Britannien: først og fremmest *Glasgow* med ca. 1000 vogne, hvoraf 250 bygget siden 1934, *Aberdeen*, *Sheffield*, *Leeds* og ikke mindst *Blackpool* med en helt moderne Vognpark.

Ogsaa i Frankrig er Sporvejene i Tilbagegang. Som i London havde ogsaa Sporvejene i Paris underjordisk Strømtilførsel. Driften ophørte i 1938. Der findes endnu Sporvogne i større franske Byer som *Toulouse*, *Marseilles*, *Bordeaux*, *Strasbourg* og *Lille*. I St. Etienne besluttedes det for nylig at modernisere Byens Sporveje og bl. a. anskaffe 30 store Vogne til 120 Passagerer.

I *Schweiz* paabegyndtes i 1939 en Fornyelse af Sporvejsmateriellet, idet der blev fremstillet Standardtyper af meget velindrettede Bogievogne med fast Konduktørplads. Disse Vogne er leveret til de større Byer, saaledes til *Zürich* (90 Motorvogne, se Fig. 4, og 40 Bivogne), *Basel*, *Bern*, *Genève* og *Luzern*, i alt ca. 250 Vogne. Da man for nogle Aar siden forsøgsvis i nogle Uger erstattede Sporvognene paa Linien *Zürich—Esslingen* med Busser, mødte man fra Befolkningens Side et eenstemmigt Ønske om Sporvejsdriftens Opretholdelse, og Linien er da ogsaa blevet moderniseret i Overensstemmelse hermed.

I Tyskland blev under Krigen store Dele af Sporvejenes Linienet og Vognpark helt eller delvis ødelagt. Man kunde derfor tro, at Sporvejselskaberne vilde have valgt den billigere Udvej: at anskaffe Busser i Stedet for Sporvogne, men dette er ikke Tilfældet. Med Undtagelse af nogle faa, mindre Byer som *Giessen*, *Marburg*, *Münster* og *Trier* er Linienettet nu genopbygget og udbygges stadig. I mange Byer har man ved Gadeudvidelser lagt Sporvejssporene i eget Areal, hvorved Kørselshastigheden har kunnet forøges betydeligt.

Allerede i 1944 begyndte man at fremstille en enkel men driftssikker Vognstype, hvoraf der siden blev bygget 650 Vogne. Senere fulgte en forbedret Standardtype, hvortil man benyttede Undervogne, Moto-

rer m. m. fra ældre Vogne, hvor selve Vognkassen var odelagt. Siden 1951 er der fremstillet en Bogievognstype med fast Konduktorplads. Disse Vogne leveres stadig til en Række Byer. Det kan nævnes, at der foreløbig er bygget 46 Vogne til *Essen* 75 til *Hannover* (Fig. 5) og 87 til *Düsseldorf* (hvoraf 12 til Hurtiglinierne til Krefeld og Duisburg, hvor der tilmed er indrettet *Spisevogne*).

I nogle af de større tyske Byer er man dog gaaet andre Veje end at anskaffe de standardiserede Vogntyper. Saaledes har Hamburg paa egne Værksteder bygget 285 nye, store Bogievogne og yderligere 85 er for nylig bestilt. En PCC-Vogn af samme Type som i Bruxelles er anskaffet som Forsøg, og for Tiden leveres 30 leddelte Motorvogne med i alt 116 Pladser. Hertil er anvendt Undervogne fra ældre to-akslede Vogne. En meget stor leddelt Motorvogn med 60 Siddepladser og 120 Staa-pladser er ogsaa forsøgt i Stuttgart, hvor man for øvrigt ogsaa har bygget nogle usædvanlig smukke og velindrettede to-akslede Vogne (Fig. 6). Endelig er der til *München* bygget en speciel Type, nemlig tre-akslede Vogne (113 Motorvogne og 103 Bivogne) se Fig. 7. Efter de seneste Opgørelser findes der i Vesttyskland nu 71 Sporvejsforetagender med en Linielængde paa 5.875 km og en Vognpark paa 12.869 Vogne.

Den nævnte tyske Standardtype af Bogievogne vil ogsaa blive anvendt til Fornyelse af Vognparken i *Wien*. Her vil i Løbet af de kommende Aar bl. a. blive indsat 320 af disse Vogne i Trafikken. Vognparken bestaar for Tiden af omkring 2.800 Vogne, Spornettet er paa 290 km, og Sporvejene er langt det vigtigste Trafikmiddel. Ogsaa *Linz* og *Graz* har fornyet Sporvejsmateriellet, sidstnævnte By med 100 nye Vogne i 1949.

Siden 1945 er moderne Sporvogne anskaffet baade i *Helsingfors* og *Abo*, i *Rom* (Fig. 8), *Milano* og *Turin*, i *Madrid*, *Barcelona* og *Valencia*, i *Lissabon* og *Oporto*. Til *Prag* bygges for Tiden 150 PCC-Vogne, en Type, der ogsaa er leveret til *Bukarest*.

Medens Sporvejene i U.S.A. indtil 1935 var inde i en Nedgangsperiode, betød Fremstillingen af PCC-Vognene, at Sporvognene atter kunde konkurrere med Bussene i Henseende til Hurtighed og Bekvemmelighed, ja, var disse overlegne paa Grund af den roligere, lydlose Kørsel. Det 'umaadelige' Antal private Biler betyder dog en fortsat Nedgang i Passagerantallet for alle offentlige Befordringsmidler i U.S.A. Antallet af PCC-Vogne i U.S.A. og Canada er nu over 5.000, heraf har saaledes *Toronto* 714, *Chicago* 683, *Pittsburg* 666, *Washington* 489 og *Philadelphia* 470 Vogne.

I *Australiens* Storbyer er Sporvognene langt det betydningsfuldeste Trafikmiddel. *Sydney*, der har ca. 1.400 Sporvogne, har saaledes siden 1950 anskaffet 250 nye Vogne, *Brisbane* 150, og til *Melbourne* er siden 1939 leveret 200 moderne Motorvogne til 150 Passagerer. I sidstnævnte By er det Buslinier, der erstattes med Sporvogns-linier, sidst i Juni 1955 med en 9,8 km lang ny Sporvej.

Til sidst skal blot nævnes, at der fra Byer som *Buenos Ayres*, *Calcutta*, *Hongkong*, *Peking* og *Tokio* stadig meldes om Anskaffelse af moderne Sporvogne, fra *Chungking* endda om en helt nyanlagt Sporvej. Det vil derfor ses, at Sporvejene er og ogsaa vedblivende vil være en betydningsfuld Faktor i Storbyernes Trafik.

(Foto: Jan Walter).

Fig. 1: To-akslet Motorvogn med fast Konduktorplads. *Malmö*.

Fig. 2: Bogievogn. *Oslo* 1937.

Fig. 3: PCC-Vogn, amerikansk Type. *Haag* 1950.

Fig. 4: Bogievogn i *Zürich*.

Fig. 5: To-akslet Motorvogn. *Stuttgart* 1954.

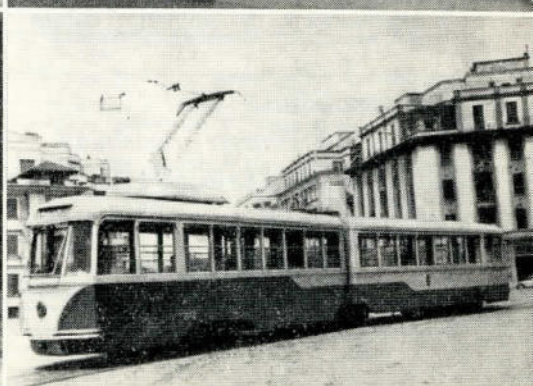
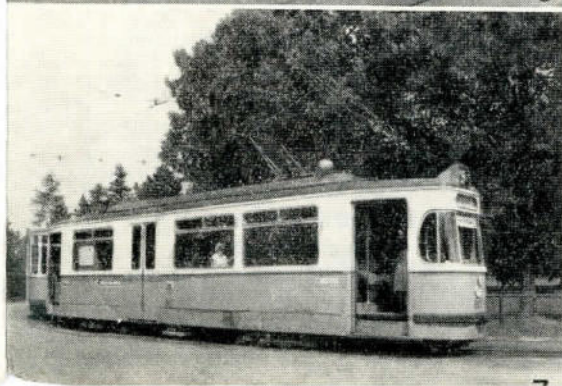
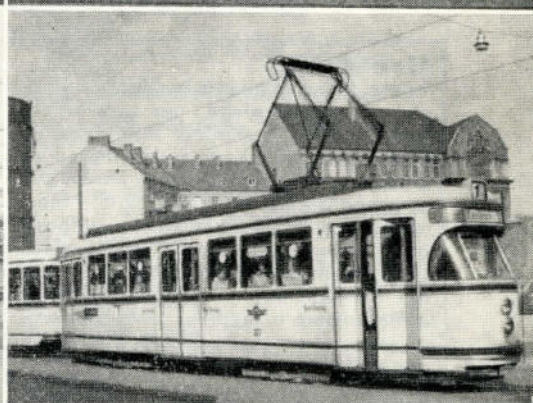
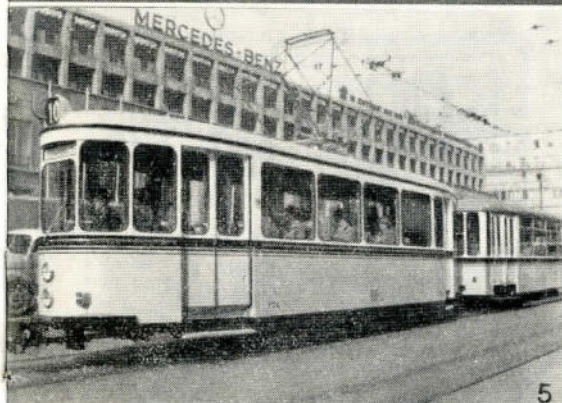
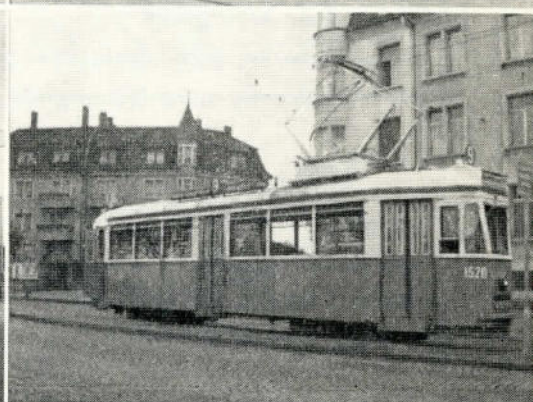
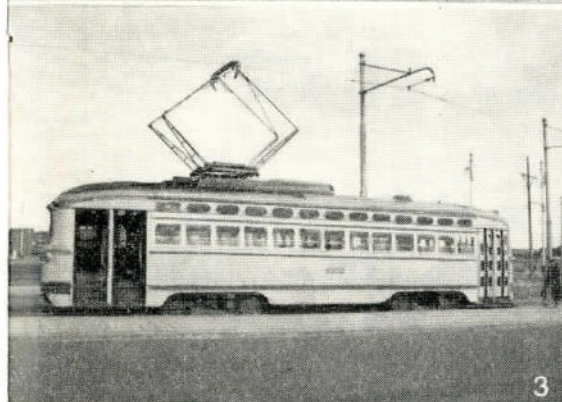
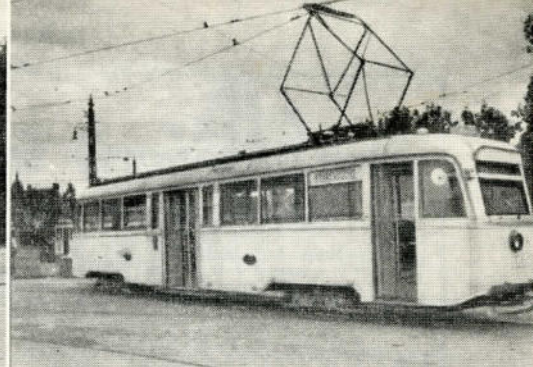
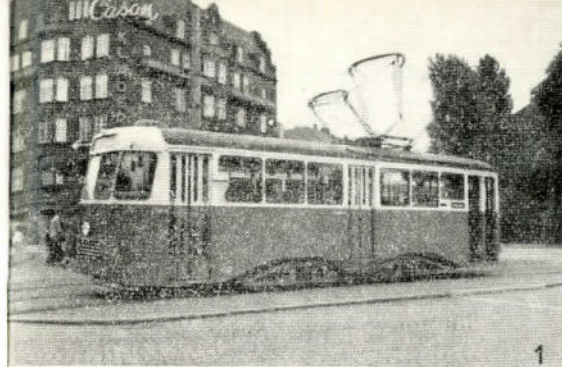
Fig. 6: Tysk Standard Bogie Motorvogn. *Hannover*.

Fig. 7: Tre-akslet Motorvogn. *München* 1955.

Fig. 8: Leddelt Motorvogn. *Rom*.

Fot. Lennart Arméen.







## Spor O-byggere se her!

Fineste bronzestøbt front til DSB's litra My  
kan nu leveres ..... pr. stk. kr. 12,00

Et mindre parti spor O-standard hjulsæt  
efter N.E.M.-normer..... pr. aksel kun kr. 2,00

### Spor O-puffere

faste kr. 0,25, fjedrende (rd. & fl.) pr. sæt (4 stk.) kr. 4,00

fjedrende med forlængede plader .. pr. sæt (4 stk.) kr. 5,00

### NYT!

Køreledningsmaster i spor O.. kr. 4,75

Køreledningsmaster i spor HO kr. 1,40

Liste mod 50 øre i frimærker

» **BP** « - t o g  
**Postbox 26**  
**VIRUM**

### Hobby-Nyt!

Fortegnelse over hobbyartikler, danske og udenlandske, der kan købes her i landet. Desuden medtages de allerede på markedet værende artikler samt særtilbud i brugte varer, når sådanne haves. De vil hurtigt opdage, at »Hobby-Nyt« vil blive et uundværligt katalog for Dem. Angivelse af rabat til hobbyklubber. Katalog mod 50 øre i frimærker. — Oplysninger om nyhederne fra Leipzig- og Nürnberg-messerne kommer i Hobby-Nyt nr. 2, der er under arbejde.

**BERG RADIO & HOBBY - AARHUS**  
Danmarks største hobbyforretning

### Prøvenummer

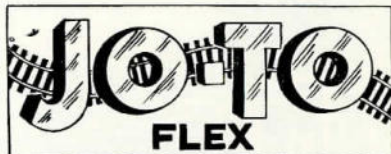
af det franske modelblad

**LOCO-REVUE**

mod kr. 2,75 i frimærker.

**Modelbane-nyt,**

Kongevejen 128, Virum

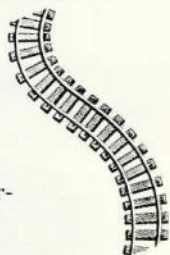


Mønsterbeskyttet.

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

**Kr. 4,85**

Svellemåtte til spor-  
skifter **kr. 1,35**



Det fuldendte  
Jo-To skinne-  
profil skala HO,  
messing.

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

Fås i alle førende forretninger.

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



## KLUBMEDDELELSER.

Modeljernbaneklubben »HO«  
Nordkærvej 1 — Hvidovre, Valby.  
1 à 2 medlemmer kan optages.  
Tlf. 30 06 31 & RYvang 59 42 y.

### 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.

10—20 m messing profilskinne, str. 0, ny eller brugt, købes. K. Christiansen, Langgade 33, Nr. Alslev.

HO Märklin og LONG. — Lokomotiver, transformatorer, skinner m. m. billigt til salg. — Kun brugt til udstilling. Madsen, Snerlevej 10. Kolding.

### 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.

SHI flexible og »lydløse« korkballaster pr. meter 2,85.

SHIDROCELL cellulomodelérpulver pr. pose 0,75. Prøvepose mod 1,00 i frim.  
NYHED! Østtyske modellamper, meget velliggende rørmastlamper 4,65, gittermastlamper, enkelte 5,85, do. dobbelte 7,35. Ur på fod 4,55. Ur for væg 4,25. Pærer til ovenstående (19 v.) 1,25. Elektrovogn 3,30. Telefonbox 1,55. Østtysk murstenspapir, mange udførelser, pr. ark 0,15. — Fås i hobbyforretningerne.

En gros og agentur:  
Skandinavisk Hobby Industri, Aarhus

### Scenery-landsskabssortiment

seller prikken over i'et på  
enhver modelbane!

En gros:

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

MEMLEM AF  
FORENINGEN AF DANSKE  
UGEBLADE, FAGBLADE OG TIDSSKRIFTER



### Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

REDAKTION: Kongevejen 128, Virum.  
Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.  
Medarbejdere: Ole Brandstrup Jensen og Verner Larsen.  
Eftertryk kun tilladt med tydelig kildeangivelse.  
— Bladet udkommer med 12 numre om året. —  
Årsabonnement 18 kr., udland 20 kr. Abonnement kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.  
Benyt postkonto 35056 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.  
Fritidsbutik, Nygårdsvej 21, Ø.  
Gertz, Reverdilsgade 5, V.  
Souvenir Shop, Vesterbrogade 101, V.  
Buskiosken, Sundbyvester Plads, S.  
Kiosken, Classensgade 18, Ø.

#### LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

#### ARHUS:

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

#### NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

#### ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

#### SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

#### VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, Nørretorv.

#### ENGLAND:

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

#### FINLAND:

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

#### FRANKRIG:

Editions Loco-Revue,  
Le Sablen, Auray Morbihan.

#### ITALIEN:

»HO-Rivarossi«, Como.

#### NORGE:

Narvesens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

#### SVERIGE:

Heimer & Co., Skomakaregatan 11, Malmö.  
Model-Craft, Skolgatan 5, Malmö.  
Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,  
Västra Hamngatan 22, Göteborg C.

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

INDLEVERINGSFRIST for alle annoncer og manuskripter: Senest den 8. i måneden.

## Et fordelagtigt tilbud!

— Et parti amerikanske hobbybøger, normal pris kr. 7,50 udsælges for kun

**kr. 3.50** (+ porto kr. 0,50).

Vi har sikret os disse bøger til en rimelig pris, og der er mange forskellige bøger om bl. a. følgende emner:

Modeljernbaner — Modelfly — Sejlsport  
Modelskibe — Racerbiler — »Old Timer« Biler  
Modelbiler — Husflid m. m.

Opgiv emne og hvormange De ønsker og indsæt beløbet på vor postkonto 53761 — eller vi sender pr. postopkrævning.

## Flere gode tilbud!

Den nye amerikanske

**HOW TO BUILD AND OPERATE A MODEL RAILROAD**

Over 100 skitser, 16 fotos, 192 sider kr. 3,50.

Stort amerikansk hefte om biler kun 1 kr.

## To knaldsucces'er! atter på lager

Den fremragende tyske modelbanebog

»Vom Spielzeug zur Modellbahn« kr. 25,50.

Og Miba Verlag's

»Modellbahn- Streckenpläne« kr. 5,50

(nu 7. oplag!)

Ved forudbetaling  
husk porto!

**BENT PALSDORF**

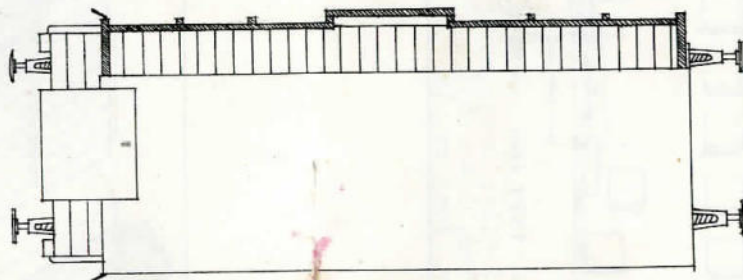
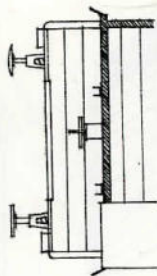
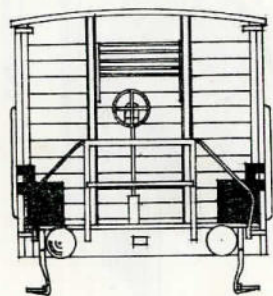
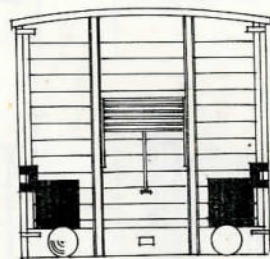
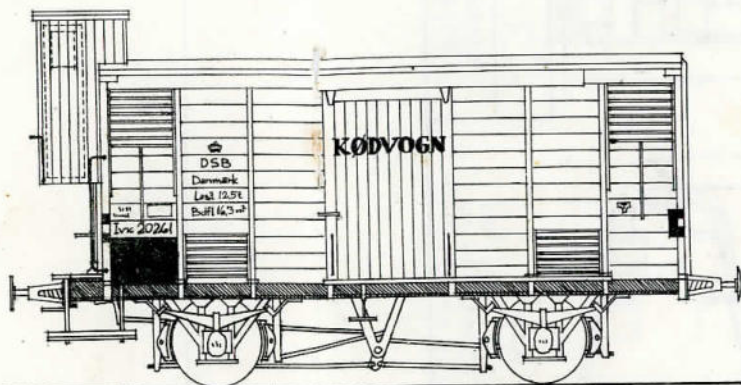
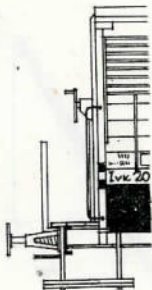
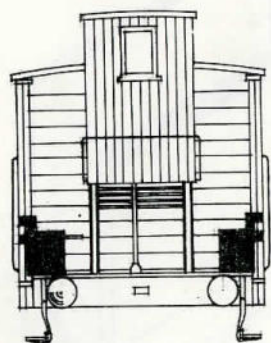
Speciale i hobbylitteratur

Holmens Kanal 32  
BYen 5703

Åben: Kl. 10—17  
fredag 10—20

København K.  
Postkonto 53761



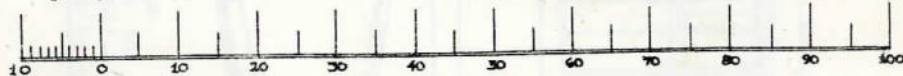


MÆRK! DØR I MODSATTE SIDE AF BREMSEÅR.N.

O (1:45)



HO (1:87)



DSB

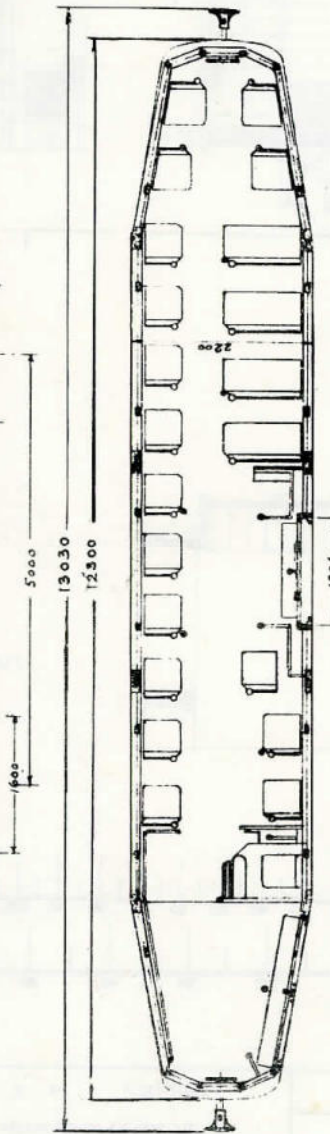
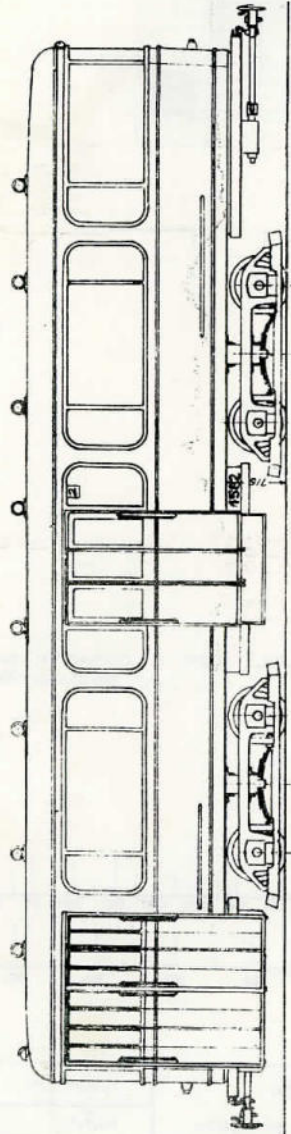
HVIDMALET GODSVOGN LITRA { Iek 20001-20090  
Ivk 20091-20313  
BYGGET AF 'SCANDIA' 1900-1903

MODELBANE- NYT  
MARTS 1956

TEGNET: 4. 2. 56.  
OLE BRANDSTRUP JENSEN

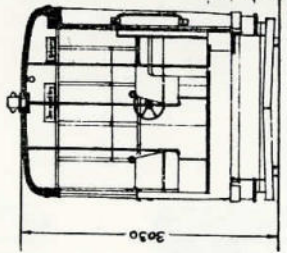
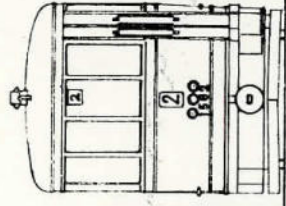
SKALA HO (1:87)  
MÅL 1:1





5000  
13030  
12300

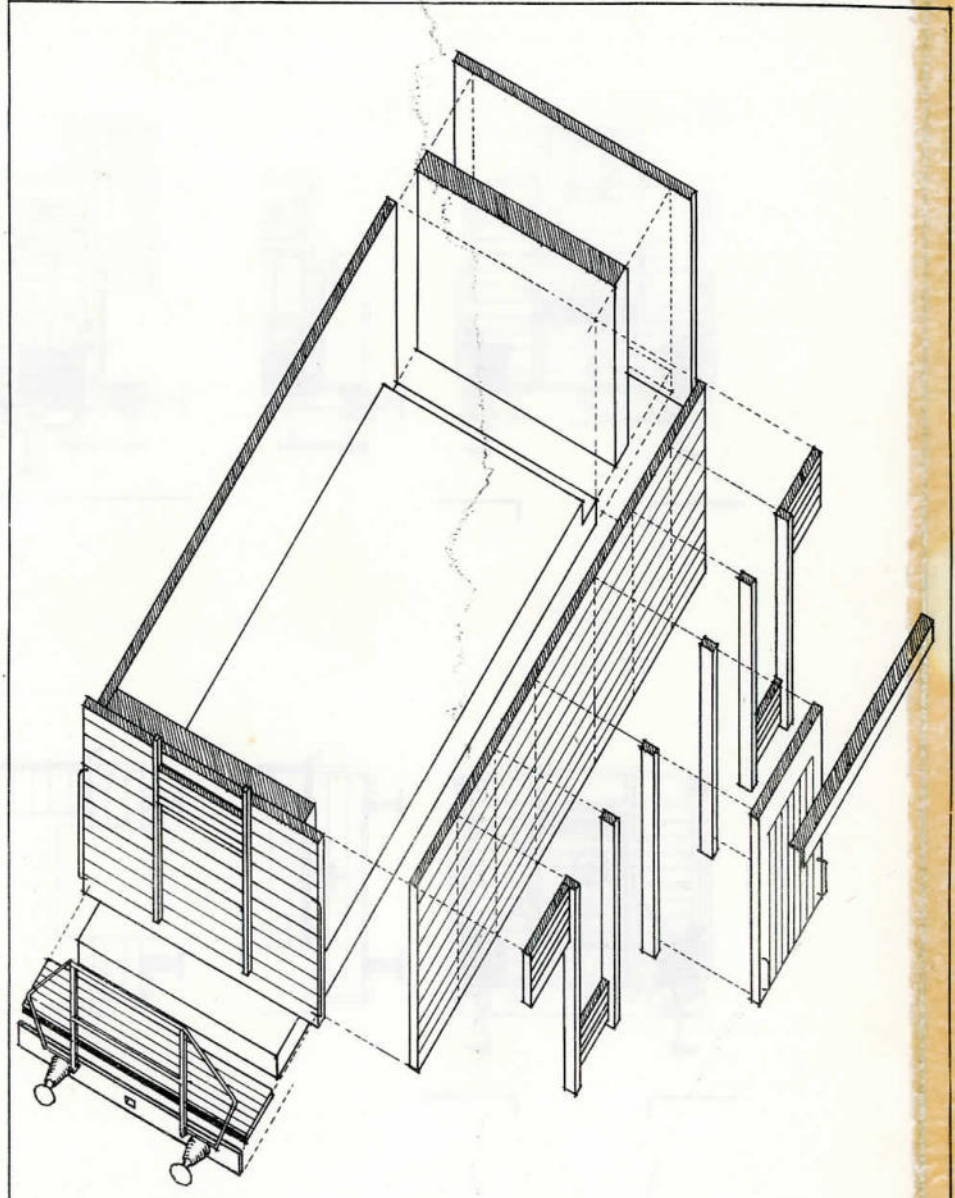
1304



3050

BOGIEBILVOGN TYPE 1501 OMBYGG. TIL FAST KONDUKTØRPLADS  
 Vogne, som er eller vil blive ombyggede med dobbelte indgangsdøre, har nr. 1502-1538, 1542, 1546, 1548-1555 og 1575-1583. Der er 25 sidde- og 55 ståpladser i vognene. Vært ca. 14 t. Tegningen er i skala 1:87.

Bilag til VE-nytt  
 nr. 3, marts 1955  
 Tegning 409/523  
 Lundgren - Bang



EFTERTRYK FORBYDES

D.S.B. LITRA I GK OG IVK	MODELBAANE-NYTT	TEGNET: 4/2-56
SKITSE AF VOGNKASSENS SAMLING	MARTS 1956	BRANDSTRUP-I.