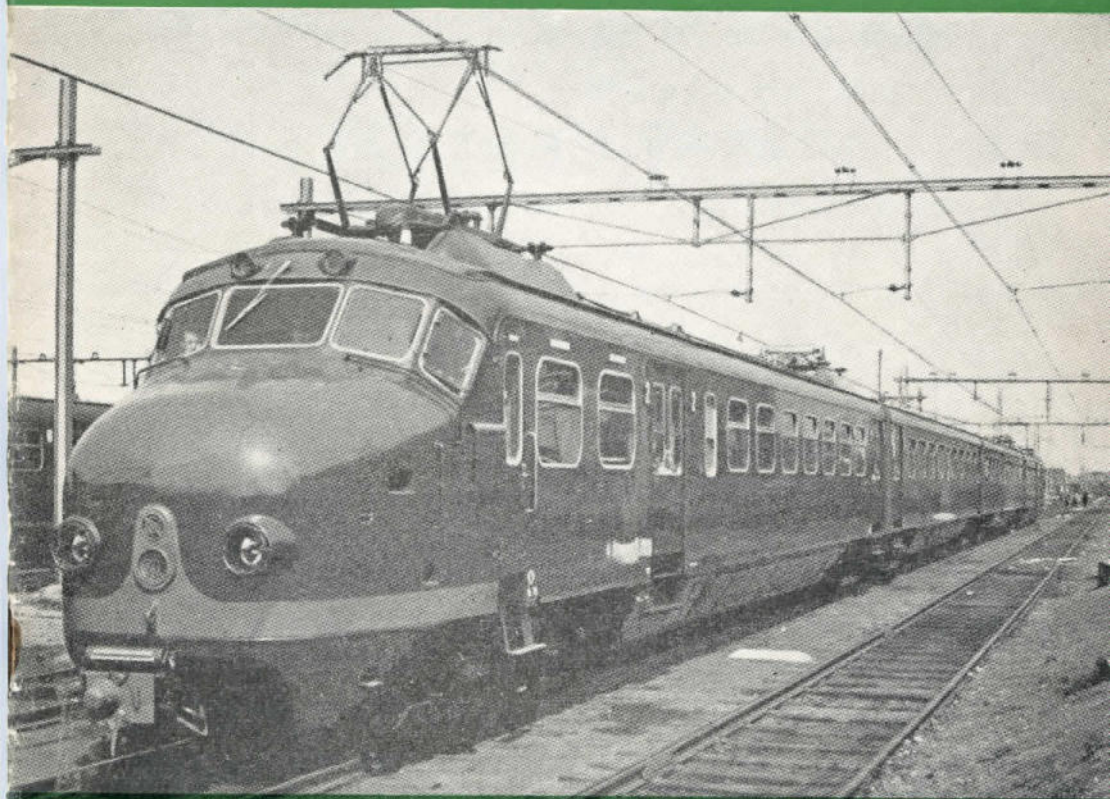




MODELBANE *Nyt*



8

5. ÅRGANG

AUGUST 1956

PRIS

1 75

Nu er Sommeren kommet!

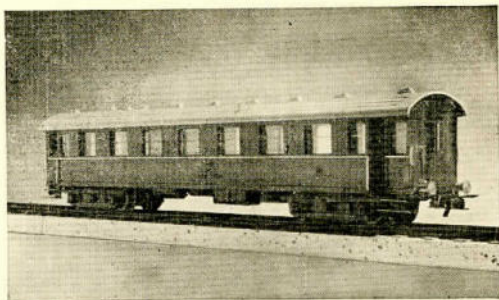
Nu har De Tid til at få ordnet alle de små Detailler, som sætter Prikken over i'et. Og skal De rejse, ja så køb et Par nemme Samlesæt og lidt håndværktøj — der bliver jo altid en regnvejsdag eller to, man skal have slået ihjel. Vi kan tilbyde Dem mange Ting bl. andet Plexiglas glasklart i Pladerester og Stænger saavel som Rør — rigtige Maalestoktegninger — baade, 12⁰ og 15⁰, højre og venstre, Krydsninger 15⁰—30⁰, hele og halve »Englændere« — til Sporskifter, Ballaster udført i Kork (lyddæpende og bojelige) — Jævnstrømsmotorer i forskellige Strømstyrker og Maal — Egerhjul og Drivhjul samt Forløberhjul, isolerede (ikke paa Lager i alle Størrelser, men Bestillinger modtages). — Celluloselim og Kunstharpiksim, Lakker og Farver — Snekketræk bestaaende af Snekke med Snekketandhjul Om-sætning 1:18, 1:16, 1:15, 1:13 — Miniature Akkumulatorer 2 Volt, der kan oplades igen, ideelle til Vogn- og Lokomotivbelysning samt til Sporskifter og Huse — Vacuum-bremseslanger til Vogne og Lokomotiver — løse Tag og Bunde til **FLEISCHMANN** Vogne — Kardanled for Overførsel af Motorkraft — Miniaturrelais (Motorer) til Sporskifter, nye Byggesæt fra EGC, Litra Pa og Pc, Byggesæt til Huse, 4 forskellige — **MICH's** nye Motor baade for Jævn- og Vekselsstrøm — Kedelfronter til Tankvogne — **FLEISCHMANN's** Sporplaner og Spor anlæg, kort sagt alt til Modeljernbaner. Vi paatager os gerne Montering af fjedrende Puffer paa Deres Lokomotiver og Vogne, ligesom vi gerne isætter Pinol-Normhjulsæt (isolerede) i Deres Vogne. Vi har en Del **BUCO** Vogne paa Lager, elegante i Udseendet, prima i Udførelsen, **BODAN's** nye Perronlamper. Kom ind og se de nye Ting, kom ind og se de amerikanske Kataloger igennem vi lige har faaet hjem.

HOBBY-CENTRALEN

MØNTERGADE 10 — KØBENHAVN K — BYEN 5714 X

Long personvognen

kr. 19,80



Long's personvogn fremtræder i en fint detaljeret udførelse med D.S.B.s moderne CD-vogne som forbillede.

✱ ✱ Vognen er forsynet med to Long-bogier med »Sikker« kobling samt vandtanke og akkumulatorkasser.

Leveres også med isolerede hjul for 2 skinnedrift.

LONG MODELBANE

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

P. S. Bogierne er nu forsynet med pinol-lejrede hjulsæt i bedste udførelse.

Kontor: Skotterupgade 5 . N.
Fabrik: Teklawej 42 . NV.

Bygger De i spor 0 eller 1?

— Har De lyst til at udbygge Deres anlæg med danske skalatro signaler og standtavler i bedste udførelse (messing), så skriv efter komplet fortegnelse over disse. Også andet tilbehør såsom perronskilte og lamper.

Liste mod 50 øre i frimærker.

✱ Luftledningsmateriel

i spor 0 og H0 —

Liste mod 50 øre i frimærker

TO FOREIGN READERS!

Danish scale models in fine quality

Send for free information.

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



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.

**MODELBAANE
FANS**



RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

er Bladet Nr. 1 Top for DEM!



RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

- Amerika's førende modelbaneblad -

Se bladet hos Deres blad- eller hobbyhandler

Hvis De samler på

Modelbane-nyt —

Ældre numre af Modelbane-nyt indeholder et væld af tegninger, byggebeskrivelser og andet stof, som De sikkert ville få glæde af at studere.

— og De kan endnu få samtlige numre

- 1. årg. 1952 (nr. 1—4) kr. 3,50
- 2. — 1953 (nr. 1—12) - 12,00
- 3. — 1954 (nr. 1—12) - 17,00
- 4. — 1955 (nr. 1—12) - 18,00

MODELBAANE = nyt

Kongevejen 128, Virum

Postkonto 35056

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

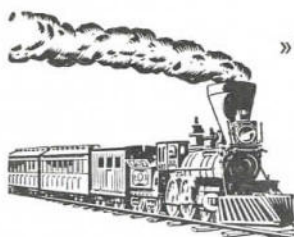
Modelbane *-nyt*

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder
SKANDINAVISK MODELBANEBLAD

5. årgang

August 1956

nr. 8



»OLD TIMER —



NEW TIMER«

Der har i tidens løb i dette blad været bragt en del „old timer“ tegninger af rullende materiel, og det vil sikkert have adskillige læsers interesse at høre lidt nærmere om denne specielle byggemåde.

Langt de fleste mj-byggere bygger deres anlæg som små udsnit af jernbanerne, som vi kender dem i dag, og dette er ganske naturligt, for vi kender alle den begejstring, som fylder os, når vi ser et stort eksprestog eller et langt godstog køre forbi. Det er denne stemning, vi prøver at genskabe på vort anlæg; men der er en hage ved det, som alle mj-byggere alt for godt kender, nemlig pladsmangel. Kun meget få modelbyggere har så god plads til deres

anlæg, at de kan køre med et stort tog, uden at det ser unaturligt ud — endsige ligner en orm, der prøver at bide sig selv i halen.

Går vi 50 år eller mere tilbage i tiden, opdager vi imidlertid, at et stort tog dengang, efter vore forhold kun er et lille tog. Lokomotivet var meget mindre, vognene var mindre og for de flestes vedkommende 2-akslede, og som følge af materiellets størrelse var stationerne også mindre. Ved at bygge sit anlæg i „old timer“-stil, vil man få ca. $\frac{1}{3}$ mere plads end ved det samme anlæg bygget efter nutidsforhold. Dette er en af grundene til, at mange vælger at bygge et „old-timer“ anlæg. Der er

VORT FORSIDEBILLEDE

(Cover picture)

viser Nederlandske Statsbaner's (NS) nyeste elektriske firevogns togsæt, som bygges i et antal af 30 stk. (nr.711-741) Det er nr.711, som ses på billedet.(Dutch electric train)

Foto: De Modelbouwer

også et gammelt ord, der siger, at forandring fryder; og det tiltaler sikkert mange modelbyggere at kunne bygge sig anlæg, som overhovedet ikke ligner de almindelige, — et anlæg, der er fuldkommen ens eget værk. — Det kan man nemlig. Der er her hjemme endnu ikke så mange „old timer“ byggere, og endvidere så spænder „old timer“-tiden over et tidsrum ca. 3 gange så langt, som det vi kan regne hørende til nutiden. Desuden var der for 50 år eller mere, ja blot for 25 år siden mange flere typer lokomotiver og vogne end nu, idet hver banestrækning dengang havde sine egne typer, og kun få fandtes i større antal. Man er meget friere stillet med hensyn til valg af stationer, bygninger, signal-anlæg o.s.v.

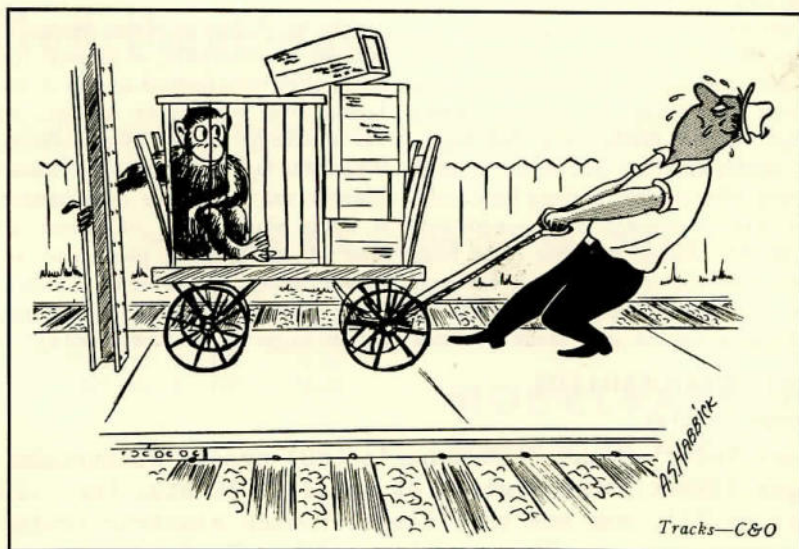
Det kræver en del historisk viden om jernbanevæsenet i hine tider; men er det netop ikke det interessante ved det, at sætte sig ind i datidens jernbanedrift.

Det vil være fornuftigt at vælge sig et tidsrum på f. eks. 20—25 år og holde alt

indenfor denne tidsgrænse; i hvert fald må intet nyere slippe ind.

Een ting, man må være klar over, når man begynder at bygge et „old-timer“ anlæg er, at det så godt som udelukkende må selvbygges, da der kun er få industriprodukter, som lader sig anvende. Ligeledes må man passe nøje på at få modellerne af de gamle og små vogne „kleine“ nok. Det er ofte lettere at bygge en stor kraftig vogn end en lille spinkel.

Man vil finde en stor hjælp i gamle billeder eller andre ting fra jernbanernes barndom, som man f. eks. kan studere på jernbanemuseet. — Der var i gamle tider en egen hygge over jernbanerne, en hygge, der nutildags ikke kendes mere. Hver lokomotivfører havde sit eget lokomotiv, som han og fyrbøderen hagede om og selv holdt i orden; lokomotiverne havde navne, og mange af dem var kendt af det øvrige personale på de særprægede pift, de forskellige lokomotivers fløjter gav. Denne hygge vil man bedre kunne genskabe på



sit „oldtimer“ anlæg, end man på et lille anlæg kan skabe indtrykket af en stor jernbane med store eksprestog, lyntog og lange godstog. Desuden vil man på et rigtig bygget „oldtimer“-anlæg få fornemmelsen af, at det repræsenterer et stykke kulturhistorie, såvel som et stykke jernbanehistorie.

Sv. J.

LIDT OM

L O D N I N G

+++++

Hvad kan være årsagerne til en „kold“ lodning?

Modelbanebyggeren har ofte brug for at lodde, men har måske ikke nogen større erfaring i denne ret svære kunst at bygge på, og så bliver det „kolde“ lodninger, d.v.s. det hænger ikke ordentlig sammen.

For det første må loddestederne være fuldstændig rene og fri for snavs m. m. Rensningen kan ske med smergellærred eller fint sandpapir, i vanskeligere tilfælde med en fil. Et det gammelt loddetin, som skal fjernes, skal man helst ikke bruge sin bedste fil til dette stykke arbejde, da tin sætter sig i filen og er ret vanskeligt at fjerne igen. En ikke alt for grov rasp kan i mange tilfælde være at foretrække.

Vi skrev før med vilje loddestederne. Hvis De nemlig skal lodde en ledning på et stykke metal, så skal ledningen også renses. Dette gøres mange gange bedst ved hjælp af en særlig isolationsskrabetang, som let fjerner eventuelt emailslag eller anden isolation og metaltrådens yderste, let oxyderede lag. Pas på, at ledningenderne ikke bliver for kort afisolerede, så isolationsmateriale ved opvarmningen af loddestedet løber ned og forurener dette.

Nu påfører man de to loddesteder en god loddefedt, *aldrig* loddevand. Lodde-

Scenery's

birk- og løvtræer
til HO koster kun
kr. 1,25 pr. stk.

vand bør være bandlyst blandt modelbyggere, da en selv nok så lille syrerest i loddevandet kan ødelægge meget i tidens løb — og det er svært at rense alt væk efter lodningen, rent bortset fra, at der nemt kan sprøjte noget på værktøj o. lign. under lodningen.

Så kommer vi til loddekolben — den skal også være ren, hvilket kan ske ved filing og pudsning med smergellærred, og eventuelt kan man dyppe spidsen af den varme kolbe i lidt loddefedt, så er den nemmere at *fortinne*. Fortinningen af kolbeholdet eller en del deraf er nemlig det næste skridt. Fortinning skal være jævn og uden bare pletter. Endelig skal kolben være godt, d. v. s. tilpas varm, hvilket igen til en vis grad afhænger af, hvor store emner, der skal opvarmes. En 65 eller 80 watts kolbe vil almindeligvis kunne klare de fleste opgaver for f. eks. en HO-bygger eller en radioamatør.

Når alt det ovenstående er i orden, lægges emnerne i den stilling, hvori de skal loddessammen, efter at de helst forud også er blevet fortinnede. Det skulle nu være en smal sag at lade tinnet flyde ned langs den varme kolbe og forbinde sig med tinnet på de allerede fortinnede dele. Når det varme tin på loddestedet er flydt blankt og pænt ud overalt, fjernes loddekolben

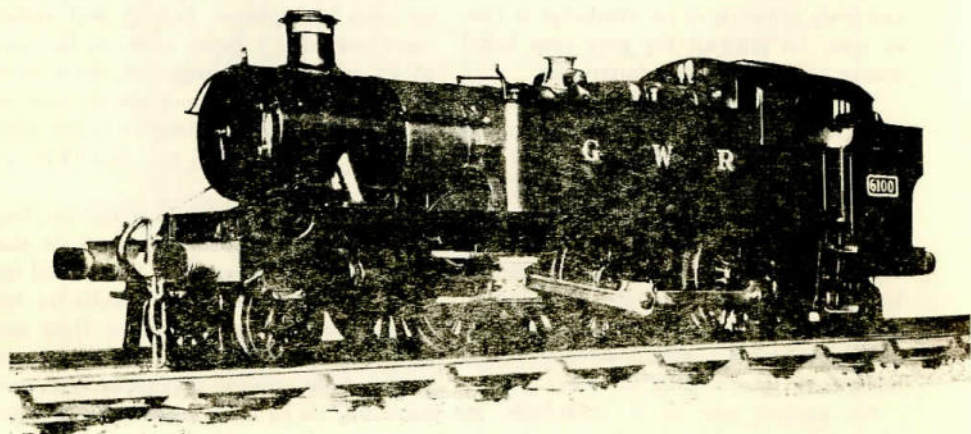
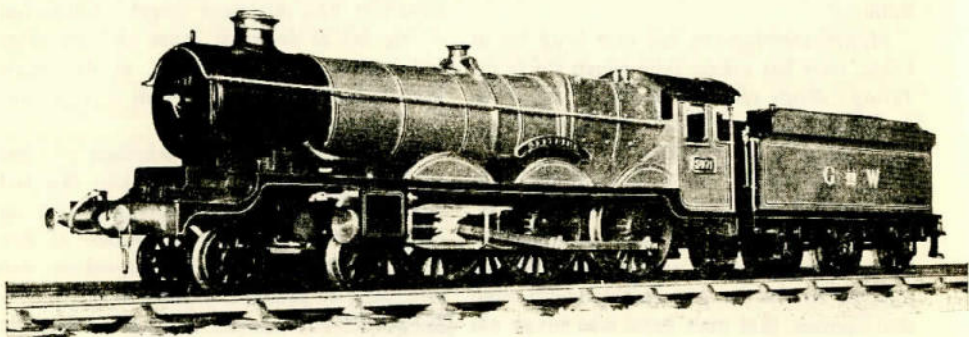
forsigtigt, så ingen af emnerne får lejlighed til at forskubbe sig under størkningsprocessen. Først når tinnet pludselig får et mat skær, er størkningen så vidt fremskredet, at man et øjeblik efter ikke længere behøver at fastholde emnerne i den fikse rede stilling.

Følger De nøje ovenstående anvisninger, skulle De fremtidig være sikret mod at komme ud for kolde lodninger. BP.

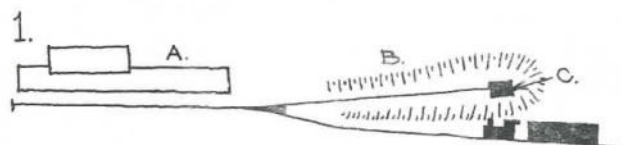
.....
let for udførelsen med hensyn til detaljer o. lign. er prisen holdt indenfor det rimelige. Begge modeller er forsynet med 12 volts permanentmagnet motorer.

GREAT WESTERN

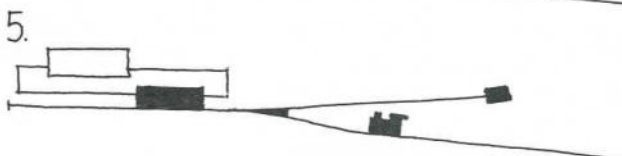
enthusiaster har det engelske modelfirma BASSETT-LOWKE LTD. valgt at glæde, da de for nylig sendte nedenstående spor 0 modeller på markedet. Det er en "Castle" og et "Prairie" lokomotiv, og selvom der er kø-



MÅNEDENS SPORPLAN



A.- STATION
B.- RANGERBAKKE
C.- STOPBOM M. KOB-
LING OG AFKØBLINGS
SKINNE



1.- TOGET ANKOMMER.
2.- DE REJSENDE FORLA-
DER TOGET.
3.- VOGNSTAMMEN RAN-
GERES OP PÅ BAK-
KEN.
4.- LOKET KØRER UD
PÅ HOVEDSPORET
5.- VOGNSTAMMEN RUL-
LER V. EGEN KRAFT
NED TIL STATIONEN
6.- LOKET KOBLES AT-
TER TIL.
7.- TOGET AFGÅR.

PLAN 39 : VISER FUNKTIONEN AF EN ENDESTATION BESTÅENDE AF: PERRONSPOR (1 STK), UDTRÆKSSPOR (1 STK) SAMT ET SPORSKIFTE UDTRÆKSSPORET, DER ER HÆVET, ER FORSYNET M. EN STOPBOM. PÅ DENNE ER MONTERET EN KOBLING OG I FORBINDELSE HERMED, FINDES EN AFKØBLINGSSKINNE.



REDAKTIONELT

.....
I forbindelse med sidste måneds byggetegningen lovede vi et foto af prototypen. Da dette billede endnu ikke er kommet os i hænde, må vi vente med at publicere det til næste måned.

~~~~~  
Det i forrige nummer som forsidebillede anvendte billede af det nye amerikanske aerotrain var lidt af et lille svindelnummer. Toget var i og for sig godt nok det nye aerotog, men ikke det rigtige. Det var en model i HO lavet af det amerikanske firma VARNEY.  
~~~~~

Redaktionen har holdt flyttedag for nylig og al redaktionel post bedes fremtidig stillet til redaktør B. Palsdorf,

RUBRIKANNONCE:

HO-KLUB startes i september. ØBro 2886 y og Hilda 32.

VORT FORSIDEBILLEDE

Vi indbyder herved MB-nyts læsere til at sende fotos af jernbane- eller modeljernbanemotiver ind til os for eventuel anvendelse som forsidebillede. De billeder som anvendes hertil honoreres af os med et gratis årsabonnement på MODELBAANE-nyt. Offentliggjorte fotos returneres ikke. Andre fotos returneres kun, når svarporto vedlægges og tydelige angivelser af navn og adresse letter naturligvis vort arbejde hermed.



Breumvej 28, Herlev. Ekspeditionen er som hidtil på Kongevejen 128, Virum (kl.10-12) og alle bestillinger af blade m. m. sendes adresseret til MODELBAANE-nyt i Virum. Postkontoen er uændret 35056.

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.

INDUSTRI-NYT

Det engelske modeljernbane-firma TRI-ANG TOYS har atter bragt en serie nydelige køretøjer på markedet, denne gang en række bogiepersonvogne, og udførelsen er særdeles nydelig. For den som ønsker at understøtte vognene med "indmad" er taget gjort let aftageligt. Materialet er, havde vi nærsagt naturligvis plastik, bortset fra hjul aksler og kob-

linger. - Og så er prisen rimelig, d.v.s. når varerne indføres uden dollarprämierings-tillæg. De vil i butikkerne næppe komme til at koste over 12 kr. pr. stk. Men desværre er bevillingerne på England ikke store, så det vil næppe være alle forretninger, som tager disse vogne hjem.

Sluttelig skal det lige anføres, at vognene er beregnet til 2-skinne drift.

TRI-ANG TOYS

nye person-
bogievogne,
som kan er-
hverves for
en rimelig
pris, ca.
halvdelen af
det normale.

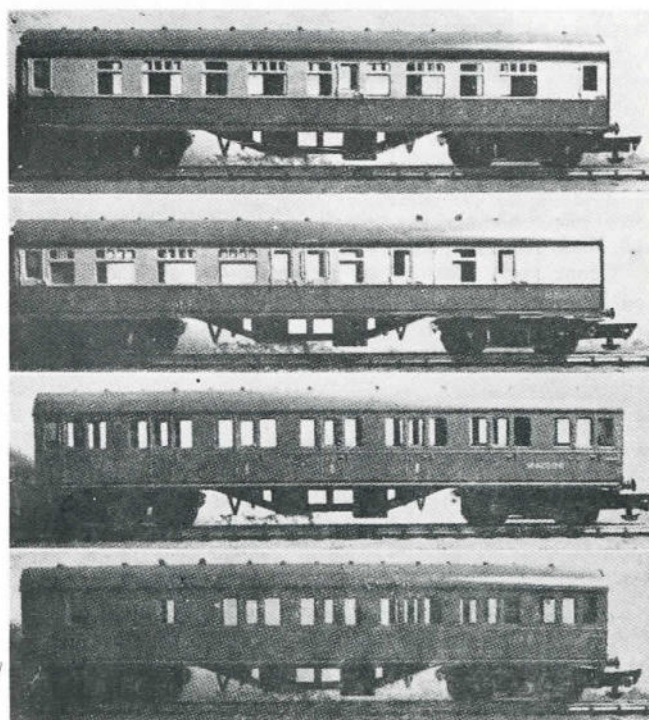
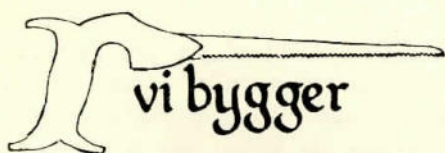
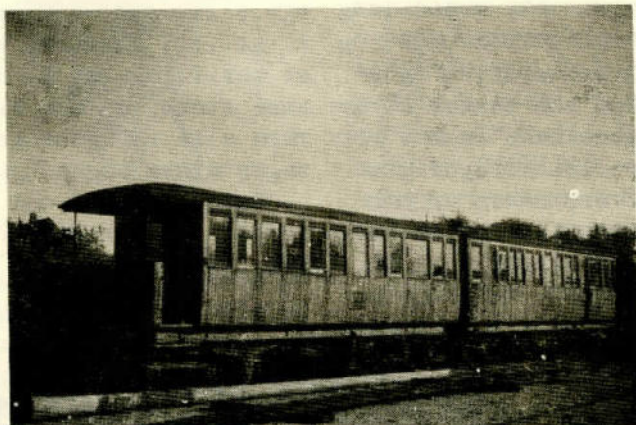


Foto: The Railway
Modeller.



HHJ's DOBBELTVOGN



HHJ's DOBBELTVOGN

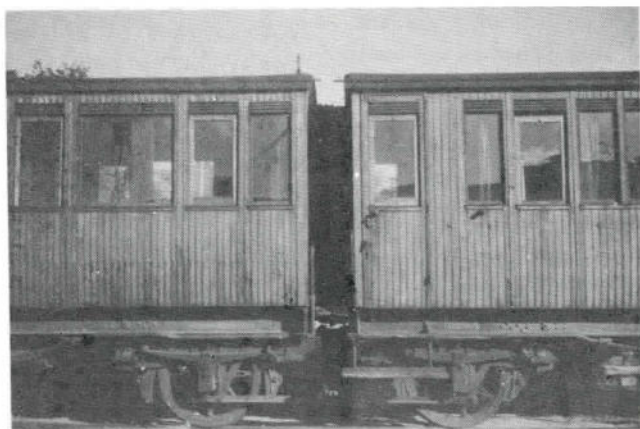
Vi bringer denne gang en tegning af en morsom „dobbeltvogn“, som vi har fundet på HHJ, nærmere betegnet i Odder.

Denne vogn adskiller sig væsentlig fra øvrige herhjemme kendte dobbeltvogne (OHJ's, LJ's og DSB's AD-AY) ved kun at have een truck under midten af vognen, hvorimod de øvrige alle har en truck under hver vognende, altså ialt tre. Desuden virker vognen noget ejendommelig med alle de små vinduer i siderne og de gammeldags forneden indadbuende vognsider. Ser man nærmere på vognen, opdager man imidlertid let, at det må være en sammenbygning af 2 gamle 2-akslede kupévogne med udvendige løbebrædder og uden endeperroner, der er foretaget. Den oprindelige kupéinddeling kan man let rekonstruere ved at betragte vinduesinddelingen, der i det væsentlige er uændret. Ved forespørg-

sel ved Scandia i Randers viste denne antagelse sig at være rigtig, og vi fik overdraget en kopi af forslagstegningen dateret den 24. januar 1924.

Der er imidlertid et par mindre uoverensstemmelser mellem denne tegning og den virkelige vogn, bl. a. findes der i vognen eet stort vindue, nemlig dér, hvor på tegningen de 2 vinduer før døren i midten, regnet fra v. side sidder. Om det er sprossen, der er gået i stykker for Scandia, eller det er sket i driften, skal vi lade være usagt; men vi har ikke medtaget det på tegningen, selvom vi iøvrigt har bestræbt os på at få denne så nær originalen som muligt.

Om vognen kan endvidere oplyses, at det er Danmarks ældste dobbeltvogn (de oprindelige vogne er fra ca. 1890). Den er udstyret med vacuumbremse og ikke



mere i fast løb; men den bruges dog lejlighedsvis.

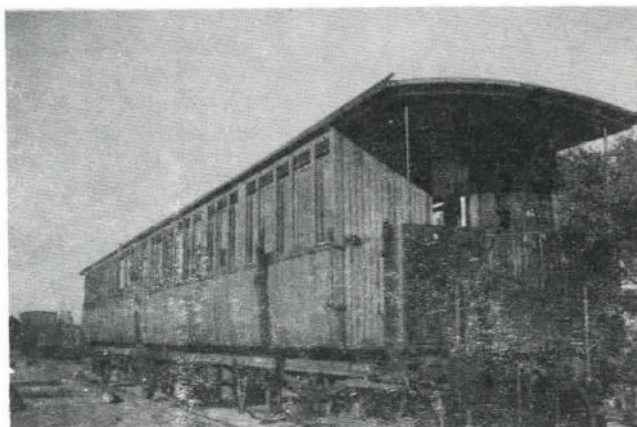
I forbindelse med bygningen af vognen skal påpeges det karakteristiske ved denne vogntype, nemlig midterbogie. Det er desværre ikke let at finde en i handelen, som kan bruges; men da bogien imidlertid er forsynet med almindelige akselkasser kendt fra ældre 2-akslede vogne, er det muligt at bruge nogle sådanne ved selvbygning.

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.

Miniaturbahnen bind I købes. —
MB *nyl*, redaktionen Kongevejen 128,
Virum.

2 billeder af
HHJ's dobbelt-
vogn:
Øverst - Den ka-
rakteristiske
fællesbogie.
Nederst - Dob-
beltvognen set
fra den ene en-
de visende den
åbne endeperron.





nyt fra nær og fjært

ALWEG BANE VED KÖLN

Benskinnebaner skal nu prøves i praksis, idet byen Köln sammen med ALWEG selskabet vil gå i gang med bygningen af en ca. 3 km lang banestrækning. Denne første strækning bekostes udelukkende af ALWEG selskabet, men det er meningen at bygge

(Efter Notre Métier)

yderligere 15 kilometer bane i forbindelse med det første.

ALWEG selskabet, som ejes af den svenske millionær Alex Wennergren, har i de sidste 3 år arbejdet med en skalamodel i 1:3 på en prøvebane i nærheden af Köln. Vognene kører på en enkelt række gummi hjul og rider overskravs på en smal betonbarriere, der tjener som skinne.

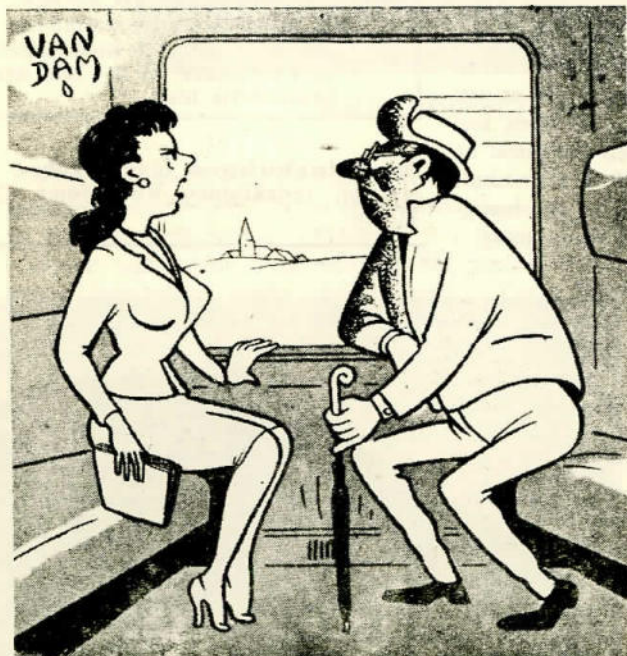
For at forhindre, at vognen falder af i skarpe sving er den forsynet med styrehjul på

den side, der vender ind imod beton "skinnen".

Fordelene ved ALWEG-systemet er flere: Banen tager kun ringe plads og kan bygges med ret skarpe kurver, har hurtig acceleration og en meget høj maksimumsfart.

TOGLYDE på gramfon

Et engelsk firma ved navn Transacord Ltd. er fremkommet med noget, som i lang tid har manglet i Europa, nemlig lyden af damplokomotiver på gramfon.



Nu synes jeg, at det går for vidt med din interesse for lokomotiver.

Pladerne er normale 30 cm's til hastigheden 78 omdr. i m. Der er foreløbig syv forskellige at vælge imellem, både i person og godstog og de fleste er optaget i England.

Prisen er 12s.6d. og en fortegnelse sendes ved henvendelse til -

Transacord Ltd., Bledlow Road, Princes Risborough, Aylesbury, Bucks, England.

---O---

SANTA FE &

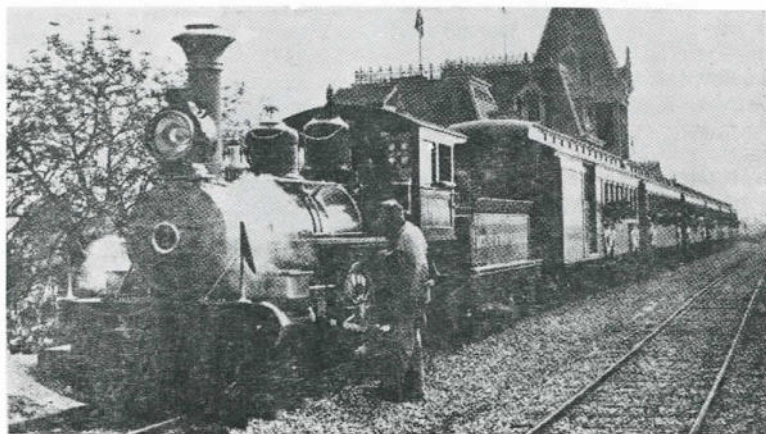
DISNEYLAND R. R.

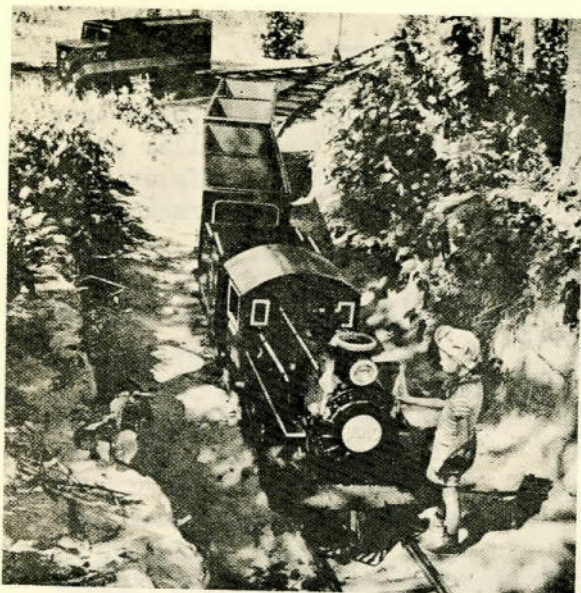
Walt Disney's store forlystelsespark DISNEYLAND har vi også hørt om her i Danmark. Som vi ser på nedenstående billede er der også en jernbane, som på en behagelig og nem måde kan føre de besøgende rundt på det store areal.

Her er det E. P. Ripley's lokomotivfører, som giver sin maskine et sidste par dråber olie, før toget ruller ud på dagens første tur fyldt med 200 begejstrede farmerdrenge.

BELGISK TIDSSKRIFT

I Belgien udkommer et udmærket tidsskrift "Rail & Traction" med 12 numre om året, trykt på fint svært papir i format ca. 13 x 20,5 cm og enkelte numre kommer nemt op på 64 sider. Bladet er i første række viet de rigtige jernbaner og har tillige et særligt afsnit om sporveje. Et årsabonnement kan fås for den rimelige pris af kr. 17,- ved bestilling hos MODELBANE nyt og samtidig indbetaling af beløbet på postkt. 35056.



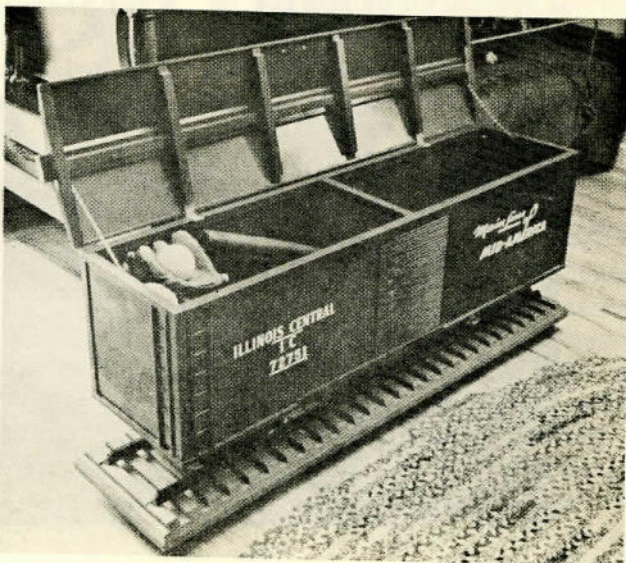


EN MORSOM LEGETØJSKASSE

Medens vi er ved det fjerne land USA vil vi benytte lejligheden til at vise vore læsere en morsom ting.

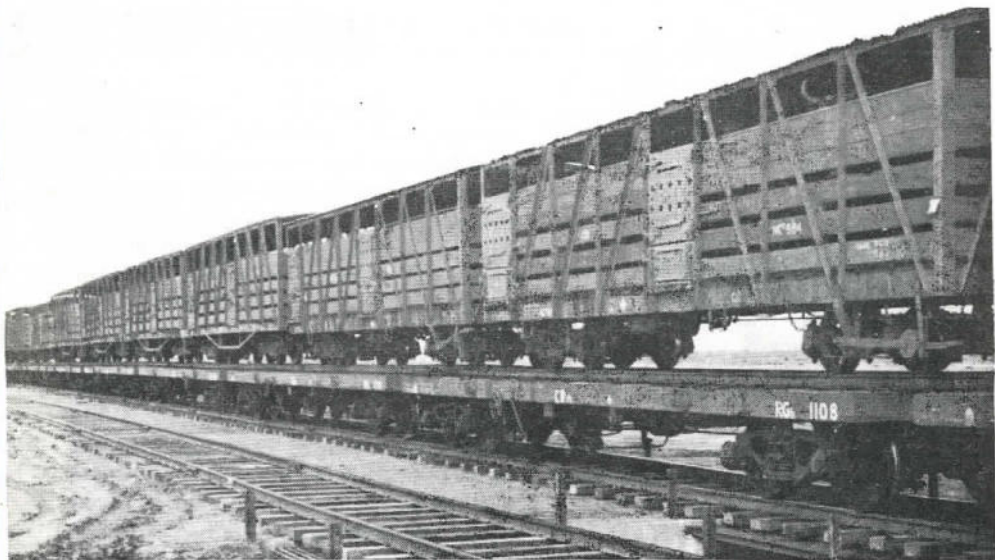
Det er kasse til drengenes eller drengens legetøj, men ikke blot en kedelig trækasse.

Den er tværtimod særdeles morsomt udformet som model af en jernbanevogn. Taget er anbragt som et låg med svære hængsler på vognkassen og to messing-kæder sikrer, at låget (taget) ikke går for langt tilbage under oplukningen. - Det skulle ikke være nogen vanskelig opgave at overføre idéen til danske forhold og lave for eksempel en dansk lukket godsvogn i en målestok på ca. 1:5 eller 1:8 dog uden alt for mange detaljer.



FARS HOBBY -

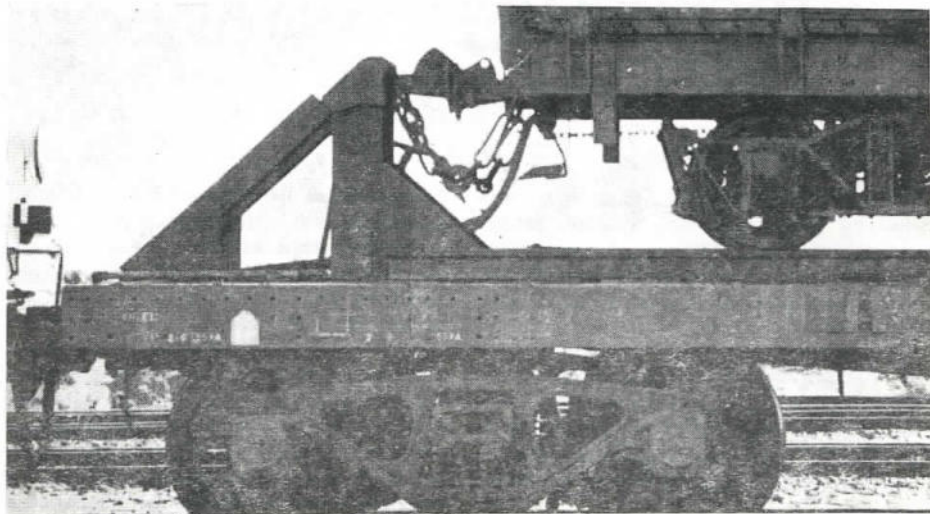
Gregory McGrath, 8 år har noget som ikke så få andre børn sikkert ville springe i luften af glæde over at have. Greg bor - selvfølgelig havde vi nær sagt - i Amerika, og lokomotivet han i øjeblikket er i færd med at sætte flag på er benzindrevet og udgør en del af det rullende materiel på hans fader - Louis McGrath's miniaturjernbane, som er bygget i fritiden. Også fru McGrath tog del i bygningen. Hun hjalp sin mand med at lægge sporene, som løber hele baghaven rundt. Så man kan forstå, at det er nemt for Greg at tage en tur, nårsomhelst han ønsker at tilfredsstille sin rejselyst.



TRANSPORT AF JERNBANE- VOGNE I AUSTRALIEN

Vedstående to billeder giver Dem måske et indtryk af, at jernbanedrift i Australien ikke er som på vore breddegrader, og der er også noget om sagen. Man har nemlig ikke mindre end tre sporvidder, og der-

for etablerer man i visse tilfælde denne mærkelige form for transport. Man kører simpelthen den smalsporede togstamme op på et normalsporet togsæt bestående af fladvogne! Nu er man imidlertid omsider gået i gang med at ombygge til standardspor; men det tager tid — Australien er jo et stort land.



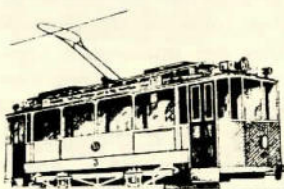
VOR LÆSER —



kan ikke lade være med at undre sig over, at et af vore eftermiddagsblade i sin hobbyspalte mener, at „verdens største transportable modeljernbane for tiden er under bygning herhjemme af Sammenslutningen af Danmarks modeljernbane-fabrikker (!)“.

Det må jo siges at være beundringsvær-

digt, at pågældende blad har foretaget så tilbundsående undersøgelser over hele jordkloden, at det med sikkerhed kan siges, at der ikke findes noget større —, men så meget mere beklageligt, at man ikke har følt sig foranlediget til at konstatere, at „Sammenslutningen af Danmarks modeljernbane-fabrikker“ ikke eksisterer, men kun er en behagelig og forhåbentlig en gang realisabel ønskedrøm. Anlægget angaves at skulle dække 2—300 kvadratmeter med en Lillebæltsbro på ikke mindre end 28 meter. Man kan ikke lade være med at undre sig over, hvor denne skal anbringes, da den i heldigste tilfælde vil gå fra den ene ende af anlægget til den anden!



STOCKHOLM SPÅRVÄGAR

ing. L. Welander

LIDINGÖBANORNA

Privata förortsbanor, vilka går som spårväg in på städernas spårnät är rätt ovanliga i Sverige. Det torde nu bara finnas två, nämligen de båda Lidingöbanorna, vilka förbinder förstaden Lidingö med Stockholm.

Lidingö, som är en självständig kommun med stadsrättigheter sedan 1926, har nu ca 25 000 inv. Staden ligger helt på en ö och den enda landförbindelsen går via den 580 m långa Lidingöbron in till Stockholm.

Vid mitten av 1800-tallet började stockholmarna skaffa sig sommarböden ute efter stränderna runt omkring Stockholm, och på den närbelägna Lidingö uppstod med tiden en rätt omfattande sommarbebyggelse. En flott bro hade redan år 1803 anlagts över Värtans södra del, men den stora sommartrafiken ombesörjdes av en mängd ångslupar, vilka utgingo från olika punkter inne i staden ut till bryggorna runt ön. Flottbron blev 1884 utbytt mot en ny sådan längre norrut, då den ursprungliga låg i vägen för Stockholms

stads just pågående hamnanläggningar i Värtan. Först år 1925 inviges den nuvarande Lidingöbron.

Ända fram till år 1900 hade sommarbebyggelsen runt stränderna varit det dominerande på Lidingö. Emellertid började vid denna tid trädgårdsstadsideén taga form och flera privata tomtbolag igångsatte exploatering inom olika delar av ön. Härvid uppstod de rätt spridda bebyggelsegrupperna såsom Lidingö Villastad, Islinge, Herserud, Skärsätra, Mölna, Brevik m. fl.

Med den ökade åretom bebyggelsen restes också krav på bättre förbindelser med Stockholm. Så tidigt som 1906 bildades Lidingö Trafik AB för att ombesörja kommunikationerna till norra delen av ön. Året därpå kunde trafiken öppnas. Trafiken ombesörjdes av Stockholms Nya Spårvägs AB med dess vagnar och personal, medan Lidingö Trafik AB ägde banan och två färjor. Trafikeringen tillgick så, att vart fjärde tåg på Stockholms linje 5 färjades över på färja från linjens ändpunkt vid Ropsten på Stockholmssidan till Sommarbo (Islinge) på Lidingö (bild 21). Vagnarna gick därifrån till den nuvarande ändstationen Kyrkviken.

Detta unika sätt att färja över spårvagnar upphörde emellertid under första världskriget och 1917 övertog Lidingö Trafik AB själv trafiken på ön med egna vagnar, varvid passagerarna fick byta till färjan och vid Ropsten fortsätta med Stockholms Spårvägars vagnar.

När den nuvarande Lidingöbron öppnades 1925 infördes vagnarna via Stockholms Spårvägars spår till Humlegårdsgatan invid Stureplan, där ändstationen ännu är belägen. Banan benämnd Norra Lidingöbanan, fick linjenummer 20 ur stockholmsk synvinkel.

Befolkningen på södra delen av ön hade visserligen genom den geografiska belägenheten rätt bra och snabba förbindelser med ångbåtslinjerna in till Stockholm, men vintertid kunde en stadsresa vara nog så besvärlig. Det var därför som man med

glädje hälsade det initiativ till en förortsbana som togs av det till ön nyligen utflyttade AB Gasaccumulator (AGA). Trafik AB Stockholm — Södra Lidingön bildades och 1914 kunde trafiken öppnas på den första sträcken Skärsätra — Herserud med egen rullande materiel. Med en ångfärja transporterades passagerarna över till Ropsten, där anslutning erhöles till Stockholms Spårvägar. Södra Lidingöbanan förlängdes sedan i etapper till sin nuvarande ändpunkt vid Gåshaga. Banan sattes till 1925 med ett spår i förbindelse med den nya bron och infördes liksom norra banan till Humlegårdsgatan samt erhöill linjenummer 21.

Trafiken har alltsedan anslutningen till Stockholm erhöills i allmänhet upprätthållits med två turer i timmen på vardera banan. From hösten 1953 har emellertid fyra turer införts per timme på de båda banorna vissa tider morgon och kväll för att kunna avveckla den alltmer tilltagande rusningstrafiken.

Under åren 1925 till 1946 trafikerades banorna med 2 tåg på norra och 3 tåg på södra. Regleringstiderna för tåg på södra banan blev ganska långa, och då körtiderna med den efter kriget levererade nya vagnmaterielen kunde minskas, startades den s.k. pendeltrafiken. Denna innebär att ett tåg går varannan tur från Stockholm till Kyrkviken och varannan till Gåshaga. Härigenom kan halvtimmetrafiken upprätthållas med 4 tåg och kvartstrafiken med 8 på båda banorna tillsammans.

Den rullande materiel som de båda Lidingöbanorna först anskaffade var tämligen likartad; träbeklädda kraftiga boggiervagnar med tryckluftsbroms, i de flesta fall av ASEA:s tillverkning (bild 22). Norra Lidingöbanan hade 5 motor- och 4 släpvagnar. Denna ansevärt större vagnpark vid södra banan berodde, förutom på längre linjelängd, även på den tidigare nämnda industrianläggningen AGA, för vars arbetare och tjänstemän särskilda tåg insattes, då många var bosatta i Stockholm.

Den stora nybebyggelse, delvis med hyreshus, som igångsattes på Lidingö efter kriket, medförde en kraftigt stegrad trafik och nya vagnar måste beställas. Man valde då samma typ som Stockholms Spårvägar något år tidigare hade satt i trafik på den nyöppnade Ängbybanan. Dessa nya vagnar levererades 1946, varefter den ovan omtalade pendeltrafiken igångsattes.

Vagnarna är av boggietyper och med mitteningång samt två kupéer rymmande 93 resande (86 om vagnen går först i tåget då förarhytten är avstängd). De kan kopplas enligt multipel-unite-systemet i tåg om upp till 6 vagnar, men nuvarande bestämmelser för sträckan inom Stockholm tillåter högst tre vagnar. Då ändslingsor saknas, har släpvagnarna försetts med förarhytt och benämnes därför manöverbagnar. Ett tågsätt kan alltså manövreras från vilken vagn som helst i tåget. Ett trevagnståg består vanligen av kombinationen motorvagn + manöverbagn + motorvagn (bild 23), medan tvåvagnståg vanligtvis består av en vagn av varje sort (bild 24).

För att helt övergå till den nya vagnstypen gjordes ytterligare vagnbeställningar. Under pågående leverans inträffade hösten 1949 nattetid en häftig eldsvåda i Södra Lidingöbanas gamla vagnhall vid AGA, varvid 11 vagnar av den nya typen förstördes. Av dessa hade 4 st. ännu ej hunnit sättas i trafik. Bolaget lyckades klara trafiken med de gamla vagnarna, varjämte från Stockholms Spårvägar inköptes två släpvagnar av Ängbytyp, vilka ombyggdes till manöverbagnar.

Sedan ersättning för de brunna vagnarna slutlevererats och ytterligare tre släpvagnar inköpts från Stockholms Spårvägar, består nu vagnparken vid Norra banan av 7 motor- och 6 manöverbagnar, och vid södra banan av 9 motor- och 9 manöverbagnar. Alla gamla vagnar har skrotats utom fyra som ombyggts till verkvagnar. Samtliga vagnar är målade i en ljus vagnsbrun färg, kallad venetianskt rött.

Verkstaden, belägen vid stationen AGA på Södra banan är gemensam för de båda

banorna. Däremot har varje bana sin vagnhall, den norra vid Hersbyholm, där en ny helt i tegel sedan 1949 ersätter den ursprungliga trähallen. Den rymmer 18 vagnar och 6 bussar. Efter den omtalade branden har en ny vagnhall i tegel uppförts vid AGA för 24 vagnar och 12 bussar.

De båda banorna har på sträckan från Ropsten och ut på ön koncession som järnväg, och har samtrafik med Statens Järnvägar, dock endast i vagnslasttrafik. På Södra banan är godstrafiken rätt betydande, ca 3000 vagnar om året, mest oljetankvagnar till Svenska Shells upplag. För denna trafik har södra banan två elektriska lokomotiv (bild 24), vilka drivas förutom av ström från kontaktledningen även av ackumulatorer, detta för att möjliggöra växling in på järnvägens område.

De båda banorna bedriver även en omfattande busstrafik, dels med en linje som matarlinje till norra banan, dels med 5 linjer via bron till Ropsten, där anslutning vinnes till Stockholms Spårvägars linje 10.

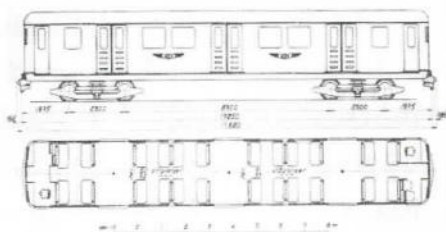
Trafiken till Lidingö bedrivs nu, liksom från början av två bolag. Norra Lidingöbanan (längd 7,8 km) äges av Lidingö stad, medan Södra Lidingöbanan (12,4 km) huvudsakligen äges av AGA. Slutligen bedrivs busstrafiken genom ett dotterbolag till Södra Lidingöbanan, Lidingö Omnibusbolag. Trafikledning och administration är dock gemensam.

Lennart Welanders.

-
17. Motorvagn typ A 29
 18. Ritning av tunnelbanevagn
 19. Tunnelbanetog
 20. Tunnelbanestation
 21. Spårvägståg på Lidingöfär-
gan
 22. Lidingöspårvägståg av äl-
dre modell.
 23. Trevagnståg på Lidingöbanan
 24. Södra Lidingöbanornas gods-
lok nr.201.



17



18



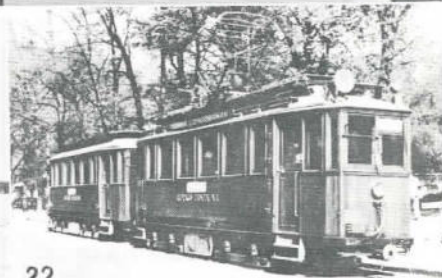
19



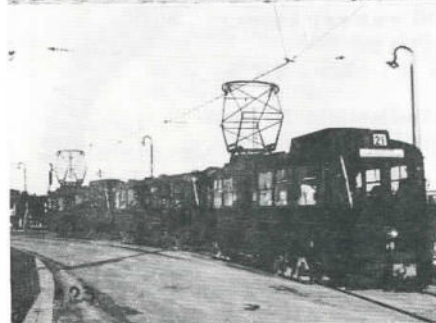
20



21



22



23



24

HO Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad — bringer i letfattelige artikler med gode illustrationer mange morsomme idéer for modelbyggeren. Bladet — som udgives af »RIVAROSSİ«, 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.

Werner Swart & Sohn Plauen (Vogtland)

Af vor fabrikation i spor HO:

Glittermast buelamper

i forskellige udførelser og størrelser

Telefonbøxe

Elektroperronvogne

i plastik

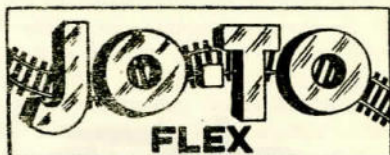
Glødelamper

Samt diverse lædele



AGENTUR FOR DANMARK:

Skandinavisk Hobbyindustri og Import
Guidsmedegade 40, Aarhus



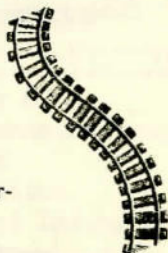
Mønsterbeskyttel.

— 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.

Få i alle førende forretninger.

Fab. & en gros: John Svend Petersen,
Grønnevej 270, 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. 19³⁰. 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.

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-landskabssortiment

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. LARSEN'S BOUTRYKKERI - (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 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. LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

Århus Hobbyforretning, Frederiksgade 17.

Berg Radio & Hobby, Guldsmædegade 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, Auroragatan 11 B 24, Helsingfors.

FRANKRIG:

Editions Loco-Revue, Le Sablen, 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, Göteborg C.

ANNONCER: Vi hjælper Dem gerne med opsætningen 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 (minimumstakst 2 kr.).

Er De på ferie?

Så skriv efter noget godt at læse i. — Vi har mange bøger og hefter til at slappe af med i ferien. — Vi nævner lige:

Vom Spielzeug zur Modellbahn (Ing. Rud. J. Wittner).

Den „store“ modeljernbanebog på 232 sider, med ca. 250 illustrationer i format 15×21 cm. — Trykt på bedste kunsttrykpapir. Indbundet kr. 25,50.

Romanen: *Und immer rollen die Räder* (Wilh. Bischoff).

En rigtig jernbaneroman. — 351 sider, lærredsbind, kr. 17,50.

The Railways of Britain (Past & Present). (O. S. Nock).

En virkelig underholdende og interessant bog om britiske jernbaner fra gamle dage og til nu. — Over 100 illustrationer og 120 tættrykte sider. — Indbundet kr. 22,00.



Og så er der de nye blade:

Juli nummeret af —

Eisenbahn (3,25), Loco Revue (2,50), Die Bundesbahn (3,25), Railroad Model Craftsman (5,00),

og August nummeret af —

Meccano Magazine (1,00), Model Railway News (2,25), Railway Modeller (2,25), Model Aircraft (2,25), Ships & Ship Models (2,75),

og endvidere —

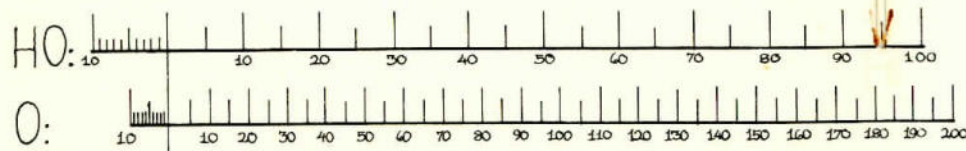
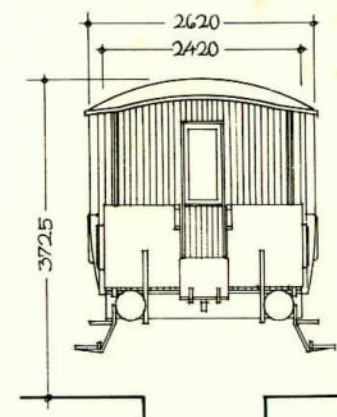
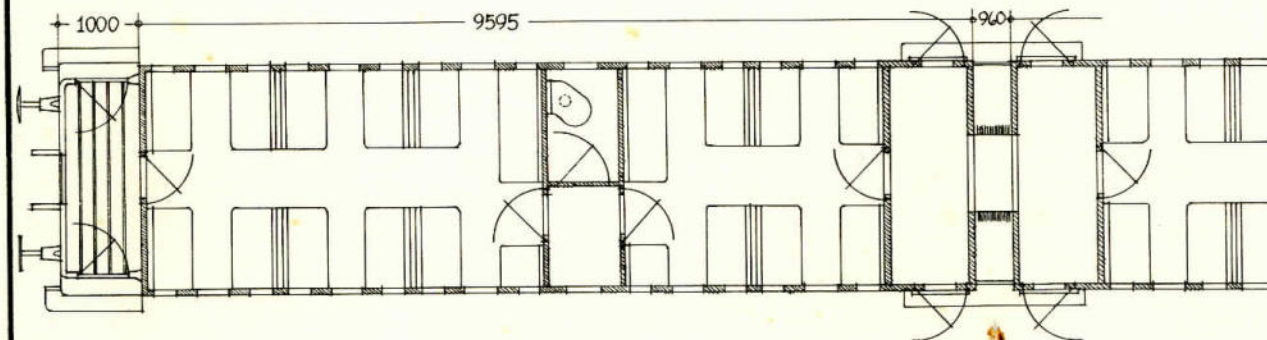
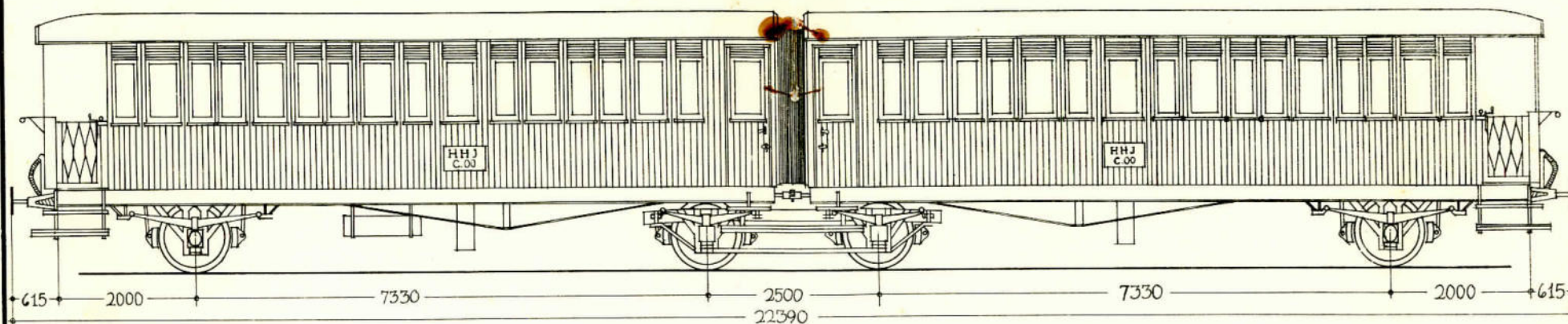
HO-Rivarossi nr. 14/III (1,90), European Railways (May/June) (1,75).

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32 — København K.
Telefon BYen 5703 — Postkonto 53761

Ved
forudbetaling
husk porto!

Speciale i hobbylitteratur



H.H.J.	HADS HERREDS JERNBANES DOBBELTVOGN	MODELBAANE - NYT	TEGNET: 20. 6. 56.	SKALA, HO MÅL, 1/1
	BYGGET 1924 AF "SCANDIA"	AUGUST 1956	OLE BRANDSTRUP JENSEN	