



MODELBANE *Nyt*



1

6. ÄRGANG

JANUAR 1957

PRIS

175

OGSÅ I DET NYE ÅR

bør De lægge vejen om ad Møntergade (v. Gl. Mønt) og se vort store udvalg for den kræsne modelbygger. Vi nævner bl. a.:

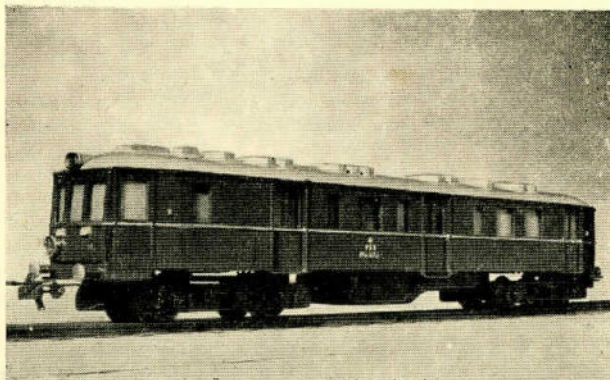
RIVAROSSİ – det fine udvalg i lok, vogne og løsdeler, – se bl. a. de nye godsvogne.

FLEISCHMANN – de nye OLDTIMER vogne og lok samt det billige og fikse skinnesoriment.

Stort udvalg i detaljer til banen, bl. a. i figurer, både mennesker og dyr – Sommerfeldt's byggesæt til huse – E. G. C. byggesæt til vogne – lim, og ikke mindst lakker til at sætte prikken over i'et.

HOBBY-CENTRALEN

MØNTERGADE 10
KØBENHAVN K.
BYen 5714 x



Ind i det
nye år med

LONG motorvogn Mo

Denne kvalitetsmaskine fra Long har vist sine fine køreegenskaber på talrige krævende ud-

stillingsanlæg. Forsynet med perfektomskifter, som forhindrer „spring“ ved skiftning af kørselsretning. Motorvognen har frontlys i begge ender, som skifter automatisk med retningen, nylonkardan og nylontandhjul. **Kr. 126,50.**

SIDSTE! My'eren og de nye lukkede godsvogne leveres nu til forhandlerne så hurtigt vi kan producere dem, så spørg blot efter LONG's nyheder.
– *Altid kvalitet.*

LONG MODELBANE

v/ Chr. Nielsen & P. Schneider
Telf. Taga 81 40 – Telf. 81 80

KATALOG mod frankeret svarkuvert.

Kontor: Skotterupgade 5 . N.

Fabrik: Teklavej 42 . NY.

Miniaturbahnen

Det førende tyske modeljernbaneblad

Fås i løssalg: kr. 3,75 pr. nr.

Endvidere kan anbefales den
uundværlige

Modellbahn-Streckenpläne

som med 90 forskellige for-

Generalagentur:

slag til baneanlæg byder på
noget for enhver smag.

Pris: kr. 5,50

BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32

København K.

Telefon BYen 5703

Postkonto 53761

HO Rivarossi

— det interessante italienske modelbaneblad — bringer i letfattede 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.

**European
Railways**



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.

BUCO MODELJERNBANER

**er fremstillet både med sans for teknik og
formskønhed**



Buco spor O modelbaner fås både til mekanisk og elektrisk drift i mange modeller.



Buco spor HO er afpasset til europæiske forhold og kan kombineres med andre gængse mærker (punktkontaktskinner).



*BUCO-tog fås i de
førende forretninger.*

Buco modelbaner er schweizisk kvalitet.

A. BUCHERER & CO., Diepoldsau, Schweiz.

Modelbane -nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

SKANDINAVISK MODELBANEBLAD

6. årgang

Januar 1957

nr. 1

LIDT OM ÅLBORG

Modeljernbaneklub

Aalborg Modeljernbaneklub stiftedes i 1949. I begyndelsen havde vi et ideelt klublokale ude i Aalborg Lufthavn, men måtte i 1951 flytte derfra, da bygningen skulle bruges til andet formål. Eftersom opbygningen af anlægget på dette tidspunkt var i fuld gang og tilpasset dette lokales form og størrelse, var vi tvunget til at finde tilsvarende lokaleforhold, hvis arbejdet ikke skulle være spildt, — og da dette ikke var muligt, blev vi nødt til at bygge et klubhus. Dette blev gennemført, og AMJK er således vistnok den eneste MJ-klub, der ejer eget hus. — Finansieringen af byggeriet var en tid et problem, men dannelsen af en slags andelsforening i forbindelse med velvillige långivere klarede sagen for os. — Klubhuset er en træbarak, der måler 25 m × 12,5 m i gulvareal, heraf optages 72 m² af værksted, klublokale of vindfang; resten — 239 m² er anlægshallen, hvor anlægget er opstillet frit, så man ved forevisninger kan gå rundt om det i fuld udstrækning.

VORT FORSIDEBILLEDE (COVER PICTURE)

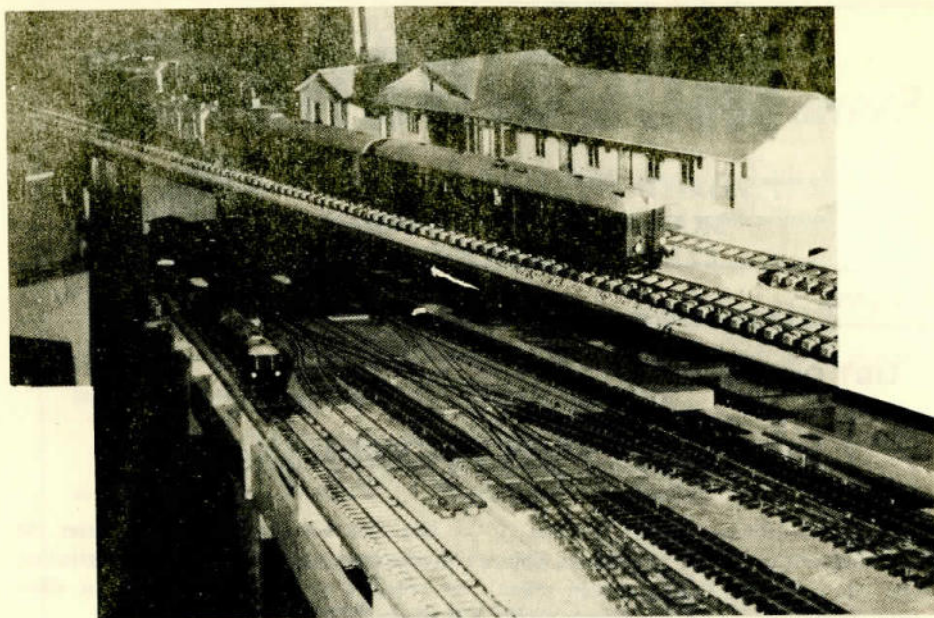
viser et finsk damplok til brændefyring på drejeskiven. (Se artiklen inde i bladet).

Finnish steam engine on the turntable. (Foto: OBJ.)

Desværre har der endnu ikke været råd til opvarmningsmuligheder i anlægshallen, så arbejdet på selve anlægget i den allerkoldeste tid må stilles noget i bero.

På nærværende bilag ses AMJKs sporplan. Anlægget indeholder en ringbane, der på ca. en trediedel af omkredsen er dobbeltsporet; herfra udgår det et enkelt og et dobbelt »udtag«, sidstnævnte endende i en rebroussementsstation. Man får vist lettest indtryk af anlæggets køremuligheder ved at forestille sig en tur opad sporet.

Rejsen tager sin begyndelse i BERGBY. Banen går langs med maskinsporet under en bro ind i kurven op til HØJSKOV, hvor den tilslutter sig dobbeltsporet mellem AALBORG og RØDSLET. — I RØDSLET opfører dobbeltsporet, og linierne deler sig; herfra (spor III) går en bane til NYHAVN, men vi fortsætter ad ringbanen gennem to store kurver til SØTTRUP, en landstation af almindelig type med omløbsspor og ladespor. — Fra SØTTRUP fortsætter vi



gennem en stor bakkeudgravning til AABORG, anlæggets største station, hvorfra der går linier til RØDSLET (dobbeltsporet) og NYHAVN. Stationen er indrette til linie-drift, således at et tog fra perron 1 går mod RØDSLET, fra perron 2 mod NYHAVN og fra perron 3 mod SØTTRUP. — Tog fra en hvilken som helst retning kan endvidere tages ind til en vilkårlig perron, så alle køreplansmuligheder kan tages i anvendelse. Endvidere har stationen en opstillingsporvifte og adgang til remise (som ganske vist er fælles med BERGBYS, men pladsforholdene motiverer dette usædvanlige arrangement.)

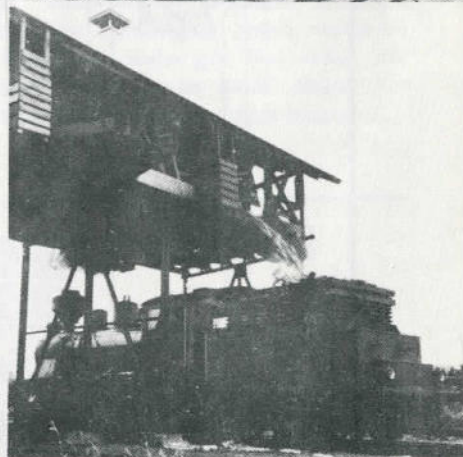
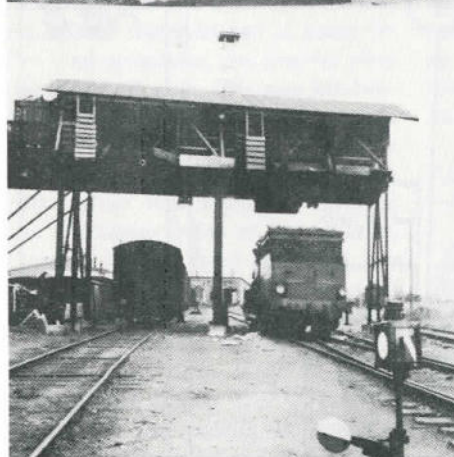
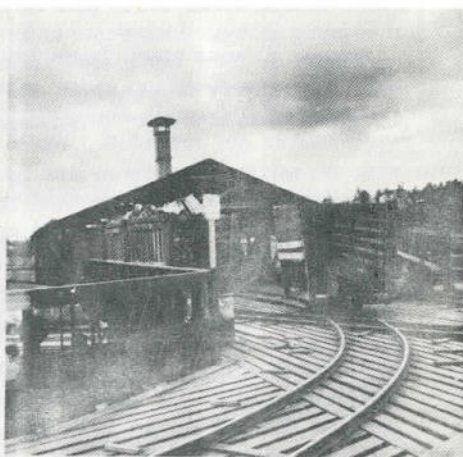
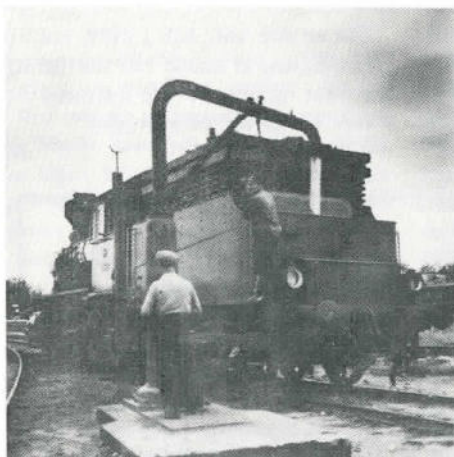
Vi kom ind på spor 3, 2. perron, herfra går turen videre op over udfletningsbroen, hen over sydenden af BERGBY og til NYHAVN. — Her rebrousserer toget, en anden maskine kommer på den anden ende, og vi kører samme vej ud af stationen, men nu i retning mod RØDSLET. Snart drejer vi hen over ringbanen i nærheden af SØTTRUP, passerer et trinbrædt LILLERUP og ankommer til RØDSLET i spor III. — Under den

videre udkørsel herfra kommer vi ind i dobbeltsporet, hvor vi i sin tid kørte ud, og når til HØJSKOV. Herfra kan vi tage tilbage til BERGBY, vort udgangspunkt, eller vi kan fortsætte til AABORG, hvorfra vi igen har mulighed for at nå alle andre steder hen. Ankommet til AABORG har vi nu gennem kørt en strækning på omkr. 220 m uden at have været på samme sted (spor) 2 gange (ud over et enkelt punkt). Uanset om banen tænkes befaret som en enhed, eller dele af den tænkes anvendt som privat- eller sidebane, ses det, at sporplanen giver usædvanlige muligheder for afvekslende kørsel.

I øjeblikket er ringbanen og de stationer, der indgår i den, samt sidesporet til BERGBY færdig fra baneafdelingens side, og taget i brug, men der vil nok gå nogen tid, inden vi kommer videre, idet, vi nu må til at koncentrere arbejdet lidt mere om landsskabsopbygningen. Selvom der ligger halvandet-hundrede meter spor, synes anlægget ikke af noget videre, så vi vil kunne få fornøjelsen af at vise det frem. Og landsskabs ar-

MÅNEDENS SPORPLAN

»BRÆNDEFORSYNING« i IISALMI — FINLAND



Finland er træets og tømmerets land. Det gør sig også gældende i V. R. (Statens Jernbaner). Største delen af landets lok er brændefyrede, hvad der i det ydre giver sig til kende i den store skorsten og tenderens overbygning.

Brændet skæres i stykker på ca. een fods længde. Dette udføres på en almindelig rundsav af arbejdsmænd, hvad der måske

nok kan synes lidt primitivt. Men det er et spørgsmål, om det kan gøres anderledes.

Selve pålæsningen er langt mere spændende. Brændet læsses på specialbyggede smalsporede vogne, som man ser på et af fotografierne. Disse trækkes af et spil op på broen, hvorfra lokomotiverne forsynes. Broen er vist i denne måneds sporplan. Som man ser, er der opstillingsspor, så man al-

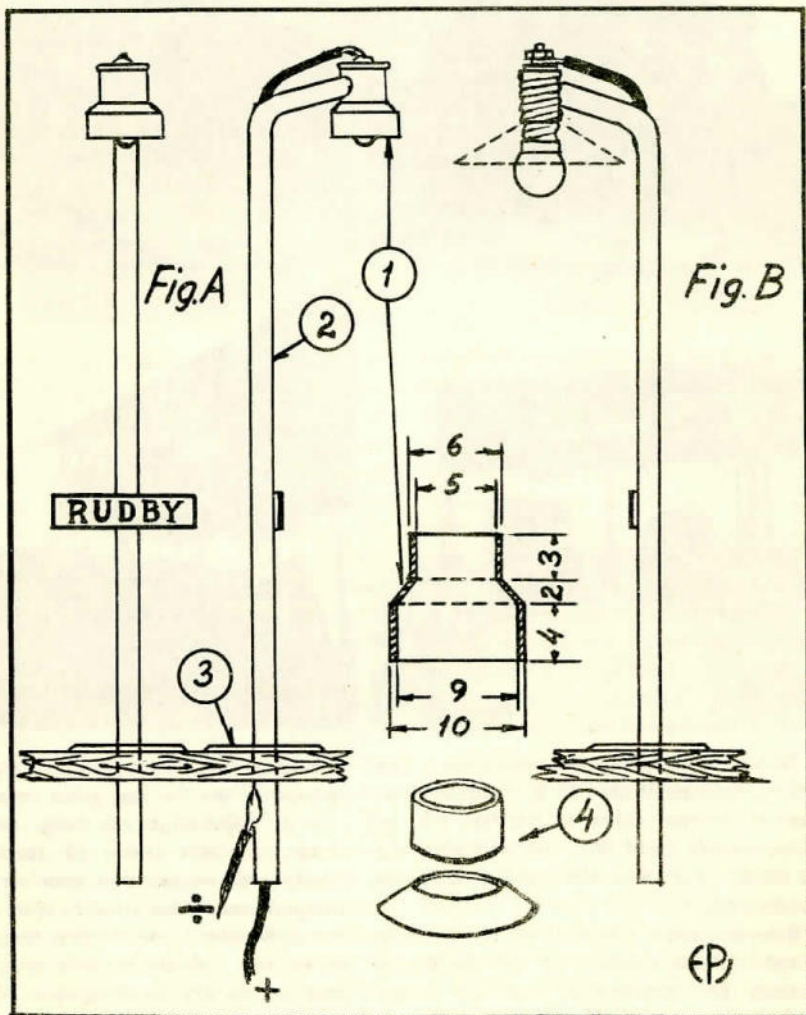
(fortsættes side 14 & 15)

bejde med papir, klister, gips og trådnet, grus og savsmuld og hvad der nu kommer i anvendelse er ikke noget, den kolde årstid eger sig til, da vi ikke har varme i anlægshallen. Endelig spiller det jo også en rolle, at et anlæg af disse dimensioner er en stor opgave for de 5 - 7 mand, der i realiteten er ene om at bygge på det. Af een eller anden grund synes interessen for selvbygning

i spor 0 for tiden at være meget ringe her i byen, skønt vi allerede nu råder over et anlæg, som enhver klub må misunde os, nemlig Danmarks største indendørsanlæg i spor 0.

Det er dog vort håb i 1959, ved vort 10 års jubilæum, at kunne vise det færdige anlæg frem og invitere alle interesserede spor 0 folk til en tur på anlægget.

H. J.



PERRONLYS

Vi bliver vel alle mest betaget af modelbanen, når vi ser den ligge »badet« i lys fra mange små lamper og lygter. Bare det at se sporenes blanke køreflade glinse i skåret fra en enlig lygte, kan få selv den mest ivrige til at glemme arbejdet og falde hen i stum eller snarere højlydt forundring.

Jeg skal denne gang give anvisning på, hvorledes man på en nem måde laver en perronlampe. På tegningens fig. A ser vi lygten forfra og fra siden. 1 er både skærm og fatning og er drejet af et stykke messing. Har man ingen muligheder for at dreje, kan man, som, 4 viser bruge et stykke messingrør med 5 mm hul eller man kan rulle et af et stk. tynd metalplade. Skærmen kan så enten laves af en tynd metalskive, der hvælves efter behag og loddes på røret, eller man kan bruge et stykke karton som limes på. Der må da være en mulighed, så alle kan være med. Standeren 2 laves af et kobberør 3-4 mm tykt. Det bukkes som tegningen viser, og lige over bukningen bores et hul så stort, så en enkelt ledning (med isolering) kan komme igennem. Foden 3 består blot af en metalskive, som loddes på standeren. Den er måske lidt unaturligt og kan da også undværes. Skiltet er jo heller ingen betingelse, men ih hvor det pynter. Det er lavet af 0,5-1 mm plade, som endelig må loddes på røret, før ledningen trækkes igennem. Skiltets længde afhænger naturligvis af stationens navn. Skærmen loddes, som det ses på tegningen, på rørets øverste ende. Så sættes ledningen i. Et stykke af isoleringen fjernes, og ledningsenden loddes direkte på pærens blyklat med en varm kolbe og lidt forsigtighed. Pæren er en 19 volt med bajonetindfatning. På den ene ende af røret, der ligger under perronen påloddes en ledning, der føres til transformatorens minuspol. Plusledningen

føres til transf. 15-17 eller 19 voltspol. I handelen findes en skruefatning til 4 volts pære med gevind. Den kan naturligvis sagtens bruges i stedet for den hjemmelavede fatning, men er efter min mening lidt grov i størrelsen, når først pæren er sat i. Forskellen ses på fig. A & B, som er tegnet i de respektive størrelser. Længden på lampen er nærmest en smagssag, idet de virkelige lamper findes i flere højder. Har man imidlertid en perron af normal højde, vil jeg mene, at den på tegningen viste længde er passende. Lampen kan loddes, limes eller presses let i et hul på perronen, alt efter dennes beskaffenhed. Malingen foretages bedst inden opstillingen. Foden, standeren og »fatningen« males grå. Det stykke, der illuderer skærm, males hvidt. Skiltet har hvid bund, røde kanter og røde bogstaver.

EPI.

P.S. Tegningen er 1:1.



akt med læserne

TØNSBERG — EIDSFOSSBANEN

Når en dansk jernbaneinteressert turist skal til Norge, vil jeg anbefale ham å kjøre følgende rute: Ta ferjen fra Frederikshavn til Larvik. Kjør så kystveien til Tønsberg. Fra Tønsberg kjøres så riksvei nr. 295 over Hillestad gjennom det indre Vestfold til Eidsfoss ved enden av innsjøen Eikeren. På denne siste vei kjører man på lange strekninger på traséen til den nedlagte Tønsberg — Eidsfossbane. Og, kan man

tenke seg noe bedre å kjøre på for en som har jernbane som hobby?

Tønsberg – Eidsfossbanen blev åpnet for drift 18/10-1901. Den var privatbane, smalsporet, 1.067 mm. sporvidde og var 49 km. lang. På strekningen Hillestad st. - Hoff st. hadde banen felleslinje sammen med en annen privatbane, Holmestrand - Hvittingfossbanen som hadde samme sporvidde. I de første år har nok driften vært: to blandete tog i hver retning daglig. Fra 1931 anskaffet banen en motorvogn og driften var da ett persontog i hver retning daglig og ett blandet tog hver vei tre ganger i uken. Etterhvert gjorde biltrafikken seg mere og mere seg gjeldende og tog den meste trafikken. Banen blev slået sammen med den annen privatbane Holmestrand - Hvittingfossbanen til A/S Vestfoldprivatbaner. Men intet kunde hjelpe banenes økonomi og 1/6-1938 blev begge baner nedlagt.

Av banens rullende materiel finns der intet tilbake uten halvparten av en toakslet personvogn, som jeg fant stående borte i en skogkant uten ruter og beslått med papplater. Oprinnelig hadde banen tre lokomotiver. Hvordan disse har sett ut, har jeg forgjeves forsøkt at få rede på. Ifølge en statistisk årbok for jernbanen for 1902 hadde to av banens lokomotiver 2 drivakslar og et hadde 4 drivakslar. Antagelig har lokomotivene hatt følgende betegnelser: to lok. type 1-B-0 og et type 1-D-O alle var tanklokomotiver. Personvognene var alle toakslet og bygget ved Skabo Jernbanevognfabrik i Oslo. Der var

tre stykker BCvognen en C vogn og to kombinerte post og konduktørvognen også toakslet.

Det eneste som er igjen av banen er traseén, som man kan følge hele veien og stasjonsbygningene, som nu beboes av private. Jeg har her bilder fra de tre øverste stasjoner på banen.

Her har vi Kopstad stasjon. Man kan tydelig se perongen og en mindre lasteramp. Før vi kommer til denne stasjon har banen gått over en liten hvelvbro av sten som ennå står.

Neste stasjon er Stubben stasjon, som ligger ved et vakker vann, som heter Bergsvannet. Om denne stasjon er det vel bare en ting å si, at stort mindre kan en stasjonsbygning ikke bli.

Endestasjonen har vi her, Eidsfoss stasjon. Bygningen er overtatt av postvesenet. Like i nærheten ligger Eidsfoss verk ved sydenden av den tidligere nevnte innsjø, Eikeren. Her gikk tidligere en dampbåt, som het »Stadthauptmann Schwartz«, til Vestfossen stasjon på Sørlandsbanen.

Fra Eidsfoss stasjon hvorfra der har vært spor, både til Eidsfoss jernverk og ned til sjøen, kan man gjennom et tett buskass følge et spor. Det er nokså langt og en har på følelsen av å gå på en sti i jungelen. Plutselig får vi se en cirkelrund grav kattet med sten og bak denne en murbygning. Det er resterne av dreieskiven hvorfra der i bunnen er vokset opp små trær. Bakkenfor har vi så lokomotivremissen, som er fylt med

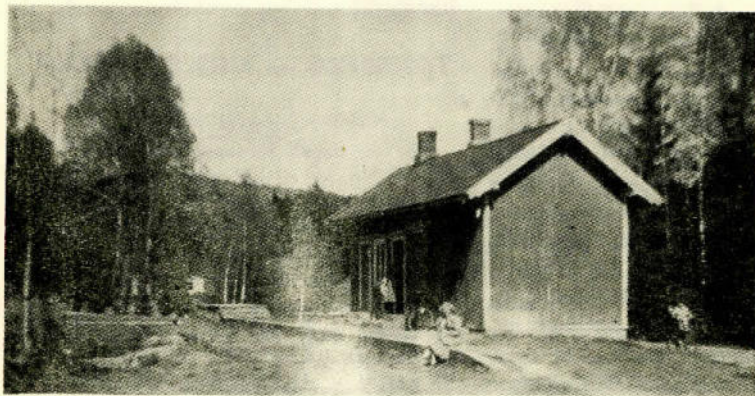


Fig.1.
Kopstad
stasjon på
Tønsberg -
Eidsfossba-
nen.

skrammel og skrot. Vinduerne er dels borte og beslått med trelemmer. Skogen trenger seg frem overalt og vil etterhvert dekke menneskenes verk. Det er et trist syn å se. Men en får trøste seg med, at banen har gjort sin nytte.

H. Andersen-Wingar.



Er De medlem af en modeljernbaneklub?

— Så skriv til os
og fortæl os lidt om den,
eller bed eventuelt
formanden gøre det.
Vi får stadig
mange henvendelser
fra modelbyggere,
som søger en klub —
så DERES oplysninger
er velkomne!

Redaktionen.

Fig.2. Stubben station.

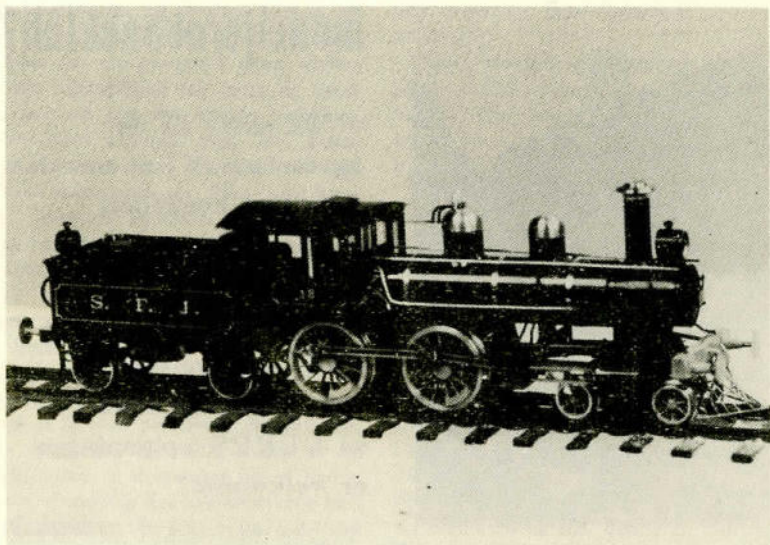


Fig.3.
Eidsfoss
station.

T vi bygger

EN OLDTIMER

***** EN »DANSK AMERIKANER«



Model i 1:45 af SFJ's nr.18

Kortfattet beskrivelse og byggevejledning af SJF nr. 18,
2-B-0 T2 loko i spor »0«.

Omkring år 1900 stod SFJ (Sydfynske Jernbaner) overfor anskaffelsen af flere store og hurtige personlokomotiver, og efter succesen med de i 1896 anskaffede 4 stk. 2-B-O maskiner nr. 12-15 var det nærliggende at holde sig til denne hovedtype ved nyanskaffelser. Det blev besluttet at købe 2 stk. af denne i Amerika så udbredte type hos Baldwin, som 1899 havde leveret nr. 16 (O-B-O (T)).

De to lokomotiver fik nr. 17 og 18, og selvom »american«-typen allerede dengang var velkendt herhjemme, så adskilte disse

maskiner sig dog i høj grad fra andre danske og europæiske lokomotiver.

Rammen var den i Amerika meget benyttede stangramme, barrierepladsen var anbragt helt oven over drivhjulene, førerhuset var ligeledes højt anbragt — ja selv fløjten var en ægte amerikansk dyptonet »hooter«. Desuden var maskinerne malet mørkt vedbendgrønne med røde hjul og pufferplaner. Tenderen og førerhuset var stafferet med gult, på siden af førerhuset var endvidere anbragt en messingnummerplade, og på tenderens sider var malet SFJ med store

gyldne bogstaver, ligesom der på puffer plankerne både for og bag med høje bogstaver stod SFJ og nummeret. — En ligeså farveprægtig maskine skal man vist lede længe efter her på kontinentet.

Selve udførelsen svarede desværre ikke helt til udseende, — maskinerne var for simpelt og groft byggede, økonomien var ikke god, og reparationsudgifterne var stadig stigende. I 1923 blev begge maskiner udrangeret og kort efter ophugget.

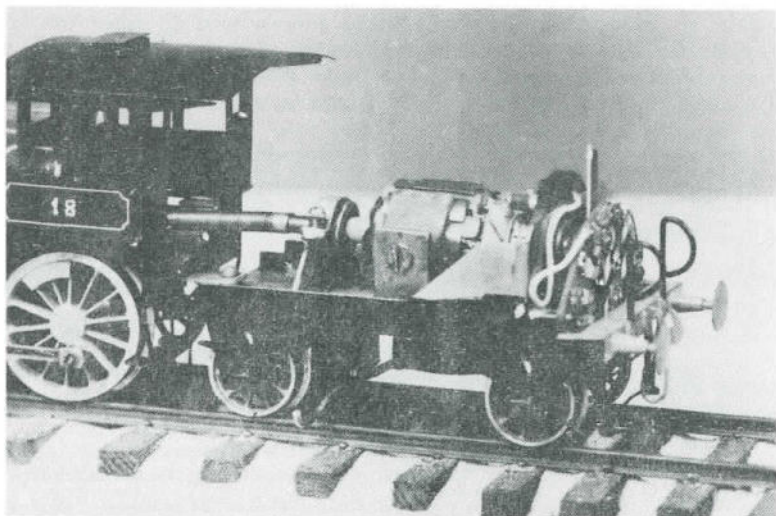
Jeg har altid godt kunne lide de gamle »prærielokomotiver«, og da jeg hørte om denne danske variant af typen, sørgede jeg for, sammen med tegninger af nr. 16 (beskrevet i sept. nr. 1956) at få tegninger og foto af nr. 17 og 18 også. Da vi allerede i SMJK har en hel del ældre privatbanevogne, besluttede vi at bygge et privatmaskinedepot, og første privatbanelokomotiv skulle være nr. 18.

P. E. Jensen, der havde bygget nr. 16, indvilligede i også at bygge nr. 18 og her fortæller han om opgaven.

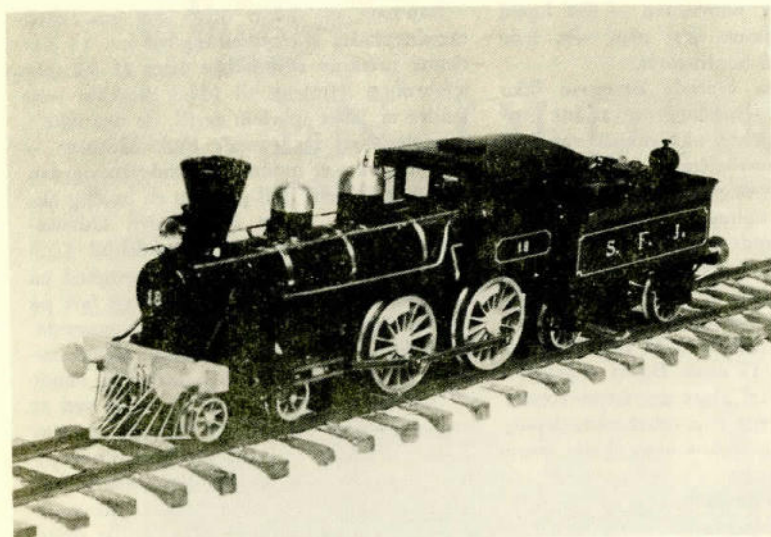
(Når samme modelbygger skal beskrive disse to modeller, vil der ganske naturligt blive visse gentagelser og lighedspunkter,

men det håber vi, at læserne vil kunne bære over med.

Rammen er skåret ud i 2.0 mm hård messingplade. I modsætning til nr. 16 har denne maskine adskillige lejer af 4,0 mm lejebronze. Hjulene til såvel maskine som tender er lavet specielt dertil, da der ikke i handelen kan fås egnede hjul. Motoren — en lille tysk — er monteret i tenderen, og den driver maskinens hjul gennem en bøjelig aksel fremstillet af en spiralfjeder. Udvekslingsforholdet er: kron- og spidshjul 1:2,5 og tandhjul 1:6. Med en motorhastighed på 1200 omdr./m vil maskinen have en fart på ca. 80 km/t, hvilket er meget passende. Kedlen er lavet af et messingrør. Røggaskammeret er lavet af hvidblik, »nitted« og skudt ind i kedlen. En af vanskelighederne ved at bygge maskiner med denne hjulstilling, er at få den del af maskinen, der hviler ovenpå drivhjulene så tung som mulig, medens den del, der rager frem over bogien, må være så let som mulig. For at tilfredsstille dette krav er fyrkassen, der er ret synlig mellem de spinkle hjul lavet af en blyklods, og den bageste dome er massiv, medens den forreste, som rettelig er sandbeholder er ud-



Motoren er anbragt i tenderen med træk gennem bøjelig aksel til bageste kobbelhjulsæt.



SFJ nr.18 med "amerikansk" skorsten.

boret. Cylindre og forreste kedelunderstøtning er fremstillet som på nr. 16. Driv- og kobbelstænger er lavet af H0-jernskinne. Skinnestykkerne er boret og tilfilede og påloddet hoveder af stålplade. I forreste lygte, der sider ovenpå røgekammeret, er anbragt en lille lampe med fatningen ned i røgekammeret. Tenderkassen og førerhuset er af hvidblik; bemærk at tenderkassen har runde hjørner både for og bag. Ovenpå tenderen er to værktøjskasser og dæksel til vandpåfyldning, og desuden er den forsynet med rigtige kul, der er limet fast. Maskinen er udstyret med forskellige detaljer, så som håndgreb, fødevandsrør og sandrør, fodtrin, skruerbremsenhåndtag og vacuumslanger.

Malinger er foretaget på same måde som på nr. 16, kedel, førerhus, tenderkasse og cylindre er mørkegrønne. Hjul og pufferplaner samt kofangeren er røde, understel, røgekammer, skorsten, førerhusets tag er blank kobber. Håndlisterne langs kedlen, domens og skorstenens øverste del er blankt messing. Kedelbåndene er af blank folieplade, der er monteret efter, at kedlen er malet. Dette er gjort på den måde, at kedlen med undtagelse af et ca. 10 mm bredt felt under kedlen er malet og gennemhærdet, hvorefter

kedelbåndene er monteret ved at lodde der til det umalede felt. Efter fjernelsen af loddefedt, er disse felter også malet. I førerhusets forreste vinduer, samt i de forreste sidevinduer er sat cellulid. I førerhuset er der så meget plads, at der kan være både en lokofører og en fyrbøder, og maskinen skulle jo også helst bemandes.

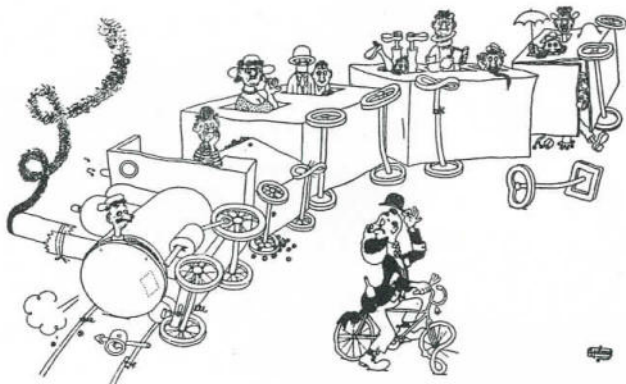
Sv. Førgensen & P. E. Jensen.

Litteraturnyt

Den franske jernbanekarrikaturtegner Dubout's nye bog »RAILLERY« (meget frit oversat: »Jernbanetosserier«) er en utrolig grinagtig samling tegninger fra jernbanelivet. Da bogen er udgivet i England, er den

Har De noget De vil sælge?

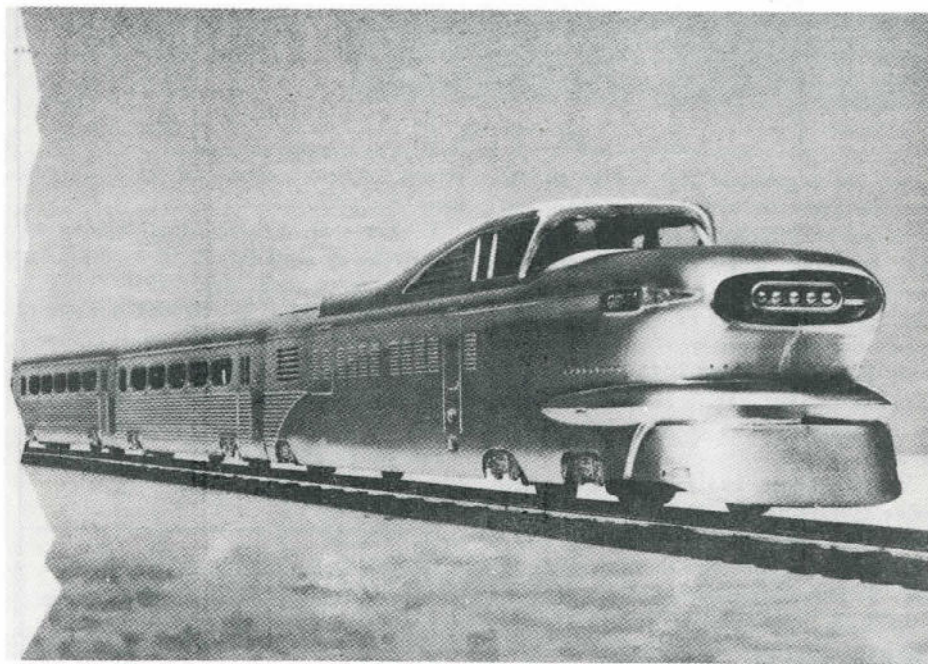
Så benyt vore rubrikannoncer
Det er jo netop de mennesker,
som De ønsker at få i tale, der
læser dette blad.



Sorry!

forsynet med engelske tekster, men tegningerne er så umiddelbart morsomme, at også ikke sprogkyndige kan få udbytte af den.

En prøve (fra Vingehjulet) vil sikkert overbevise vor læser om, at Dubout absolut ikke er til at stå for. (pris ca. 7 kr.)

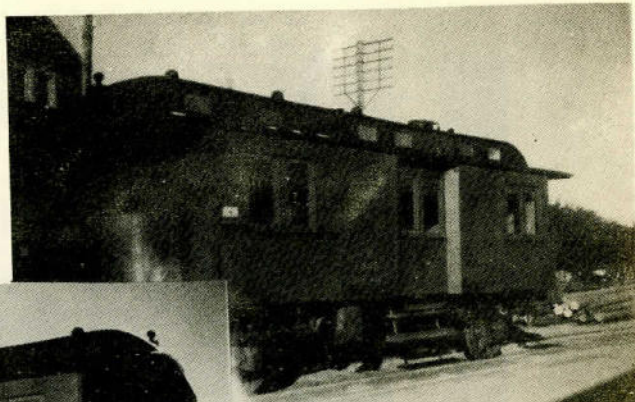


GM'S AEROTRAIN I HO

bringer vi denne måned på midterarket.

Januar 1957

T vi bygger



DSB's

RULLENDE POSTKONTOR

LITRA DMP 5562

Har De nogensinde lagt mærke til det spor, der fører den sydfynske jernbane ind til færgeløjet i Nyborg? De vil da sikkert have bemærket denne vogn, der gennem mange år har været inkluderet i togstammen fra Faaborg. Det er en typisk S.F.J.-vogn, bygget sammen med nuværende DSB litra CUP 4184 - 87 samt 92 af „Scandia“ i 1897. (Flere af disse vogne er nu udrangeret). Det er altså en gammel herre.

Ved bygningen kan man gå frem efter sidste måneds byggebeskrivelse. Et par detaljer skal fremhæves. Der er kun dør i den ene gavl. Glem ikke de morsomme låger. Ved overgangsbroen er der kun en lang krog til rækværk. Akselkasser og fjedre er magen til CYP'eren, men der er ingen bremseskodser. (Jævnf. fotografiet). Bremseslangerne er kun dele af en trykluftledning, der gør, at vognen kan an-

vendes mellem vogne, der er forsynede med trykluftbremse.

Vi har i nr. 2/1952 bragt tegning og beskrivelse af DSB litra CUP 4188-81, der også er gamle sydfynere. (Tidl. O.N.F.J. CB 75-78). Og i nr. 6/1953 bragte vi ONFJ D 90. Begge er de „Old Timere“, der, hvis De „ka' li“ S.F.J., sikkert vil have Deres interesse.

O.B.J.

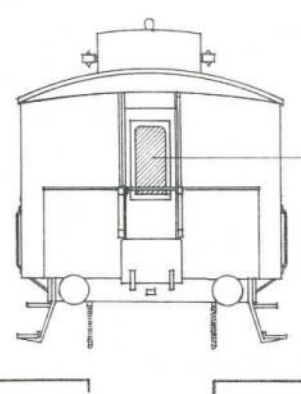
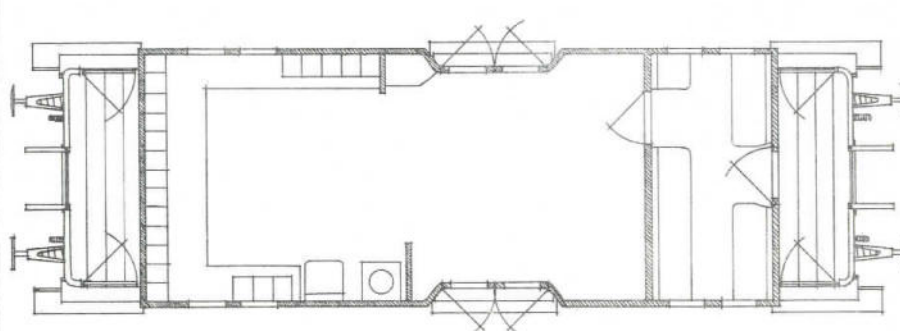
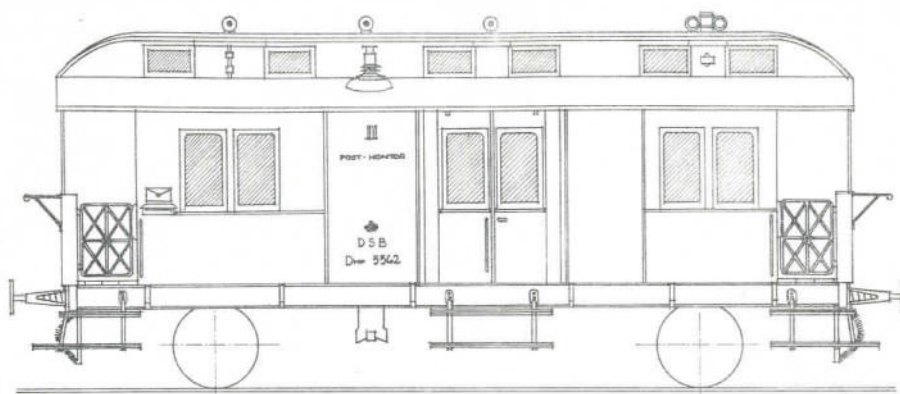
Foto: Sv. Jørgensen.

Scenery-landskabssortiment

sætter prikken over i'el på enhver modelbane!

En gros:

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

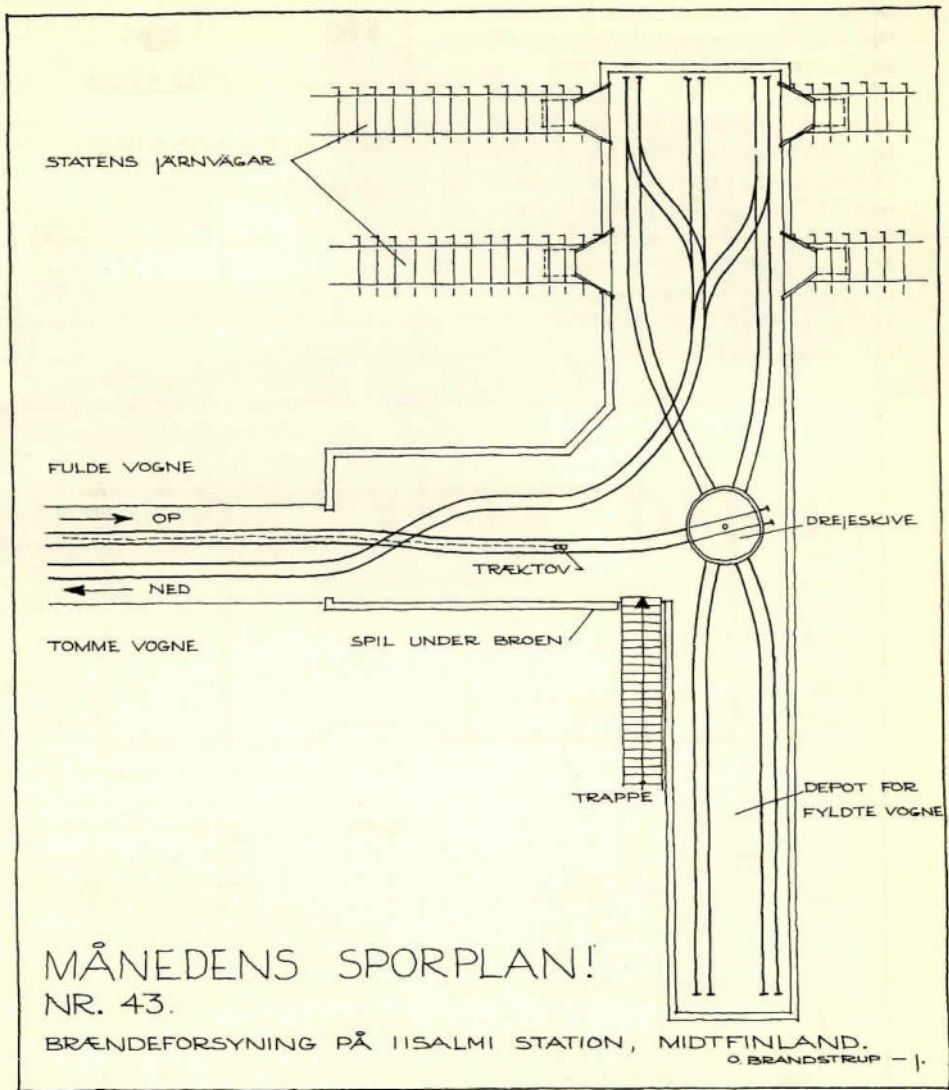


INGEN DØR I MODSATTE GAVL!

OPTEGNING EFTER SKITSER FRA 1951.

TEGN. 15/11-56 OBRANDSTRUP-JENSEN		
2-AKSLET POSTVOGN, DHP 5562	MODELBAANE-NYT	SKALA HO
TIDL. SYD-FYNSKE JERNBANER	JANUAR 1957	MÅL: 1/1

D.S.B.



(Jævnfør tekster side 3 og 15)

tid har fulde vogne stående. Hvert lok kan tage 2-3 vognfulde brænde. Maskinerne kører ind under broen, slidskerne sænkes, og en brændevogn skubbes hen foran disse. Vognens bund er skrå, så man blot behøver at løsne den ene side, hvorpå brændestykkerne selv rasler ned i tenderen. Når vognene er tom, skubbes den ind på midtersporet, og en fuld brændevogn gøres klar ved slidsken. Mellem lokomotivbesøgene gøres nye vogne klar, og de tomme køres ned. Det er vældig morsomt at overvære. Vognen, der befinder sig ca. 8 meter over jorden ruller ved egen kraft ned ad rampen. Derved får den så megen fart på, at den efter at have kørt ca. 100 m vandret må standses på en særlig måde. Sporet ender i en lille meget stejl bakke med en stopanordning for enden. Vognen ruller med god fart op ad bakken og ramler med et brag ind i stopanordningen. Bakken er nu så stejl, at vognen i god fart ruller tilbage ad sporet, hvor en mand netop har skiftet sporet, så vognen løber hen til brændehuggepladsen.

Hobby-Magasinet „Kæphesten”

Køb det hos Deres bog- blad-
og papirhandel

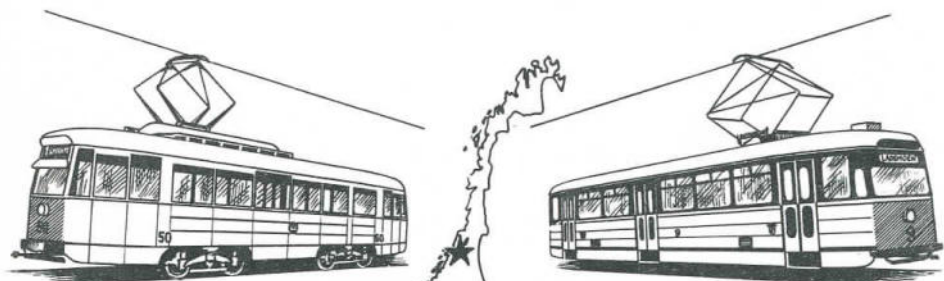
eller hobbyforretning

Pris kr. 1,50

Når sporskiftet atter er frit, skiftes tilbage, så endnu en tom vogn kan komme ned fra broen. Hele brændeforsyningen passes af 2-3 mand.

Pusler man med smalsporede »ting«, er dette en rigtig lækkerbidskan, indet man faktisk kan udvide »ideen« til et større smalsporet anlæg. Man har desuden mulighed for at lave en arbejdende bane, selv om man ikke har råd til at lave lokos i så lille en sporvidde.

OBJ.



NORSKE SPORVEJE OG LOKALBANER

af Leif Bang og John Lundgren

B E R G E N

Koncession til bygning af en elektrisk sporvej i Bergen blev givet ved bystyrebeslutning Januar 1957

ninger af 15. februar og 28. juni 1895 til et privat konsortium i byen. Konsortiet over-

drog imidlertid koncessionen til det tyske selskab Union (senere A. E. G.), som byggede to enkeltsporede linier med normal sporvidde.

Driften åbnedes 3. juli 1897 med den ene linie udgående fra Nøstet og op til toppen af Kalfarfabrikken, ca. 2,2 km, mens den anden linie gik fra Florida til Sandvikskirken, ca. 3 km. Der var oprindeligt 12 motorvogne og 4 bivogne hver med 16 siddepladser og 12-14 ståpladser. Elektriciteten blev leveret fra eget dampværk.

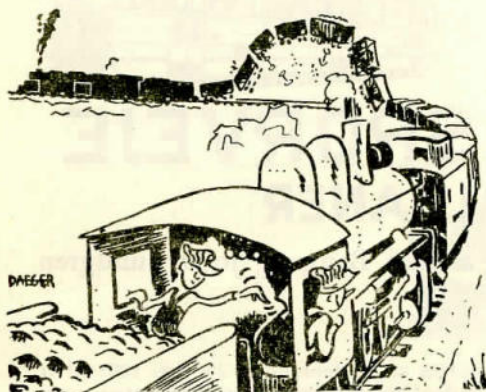
Selskabet »A/S Bergens elektriske Sporveie« blev drevet af A. E. G. i 19 år, indtil det i 1916 blev solgt til en bergensk skibsreder, som allerede året efter overdrog det til Bergens kommune.

Kommunen fik straks store opgaver at løse i forbindelse med sporvejen. En storbrand havde i 1916 lagt hele Bergens centrum i aske, hvorfor det blev nødvendigt at omlægge hele sporvejsnettet i dette område. Desuden måtte linierne forlænges efterhånden som byen voksede i udstrækning. Nyt vognmateriel blev anskaffet, og trafikken tog et godt opsving.

Med de stigningsforhold og den tildels trange bebyggelse, som forekommer i Bergen, er mulighederne for at anlægge sporvejslinier meget begrænsede. Det blev derfor nødvendigt at ty til busser, efterhånden

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.



som der blev behov derfor. De første benzinbusser blev anskaffet i 1928. Siden den tid er flere buslinier kommet til, således at der nu er ialt 6 sådanne linier.

Indtil 1946 havde Bergen 4 sporvejslinier, nemlig linie 1 fra Minde til Sandviken, linie 2 fra C. Sundsgate til Fridalen, linie 3 fra Tyskebyruggen til Møhlenpris (åbnet for drift 1913) og endelig linie 4 fra Småstrandgaten til Nordnesparken (åbnet 1915).

I 1949 blev linie 3 ombygget til trolleyvognsdrift samtidig med, at den fik en noget længere rute. Linie 4 blev i 1946 erstattet af busser, og om kort tid ændres linie 2 til trolleyvognsdrift.

Det rullende materiel er siden krigen blevet fornyet i stor udstrækning. Således er alle gamle benzinbusser med undtagelse af 8, som blev ombygget til trolleyvogne. Ialt har sporvejen 34 dieselbusser og 11 trolleyvogne, som har eludstyr fra Norsk Elektrisk & Brown Boveri.

Af sporvogne findes der 8 motorvogne fra 1913, 16 fra 1921 (fig. 3) og 1 vogn overtaget fra Oslo Sporveier 1941 (fig. 2). Endvidere findes 6 bivogne fra 1921 (fig. 5), samt 12 gamle motorvogne ombyggede til bivogne efter krigen (fig. 7). Lige før krigen blev anskaffet 9 bivogne af særlig let stålkonstruktion fra Skabo Jernbanevognfabrik (fig. 8).

I 1947 leverede Strømmens Værksted 10 bogiemotorvogne med fast konduktør (fig. 4), indgang bagpå og udgang på midten og foran. Vognene har gummiaffjedrede hjul, og overføringen fra motor til hjul sker ved kardantrek. Køre- og bremsekontrolleren bliver betjent ved pedaler. Det elektriske udstyr er leveret af Norsk Elektrisk & Brown Boveri.

Iøvrigt forestår en almindelig elektrificering af buslinierne på grund af Bergens særlige struktur. Hertil er det meningen at anvende trolleyvogne, som byder på de væsentligste fordele.

Fig. 1 Motorvognstype, nu ombygget til bivogn

Fig. 2 Motorvogn overtaget fra Oslo.

Fig. 3 Motorvognstype fra 1921.

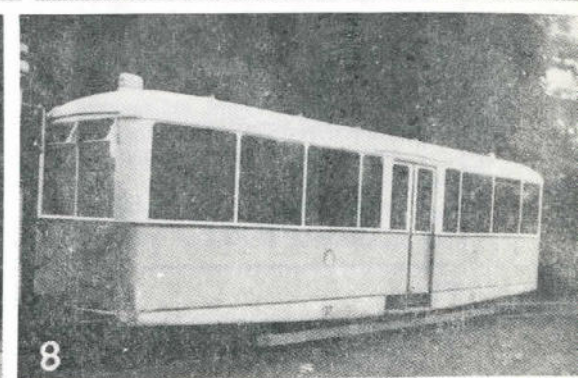
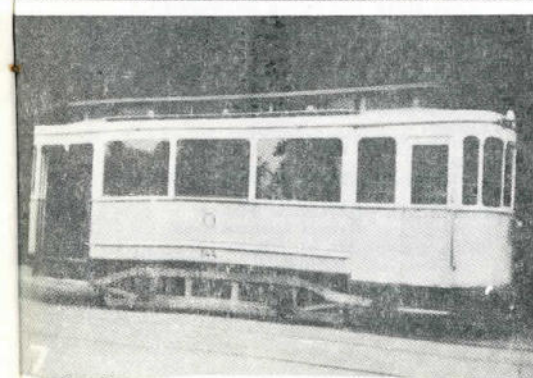
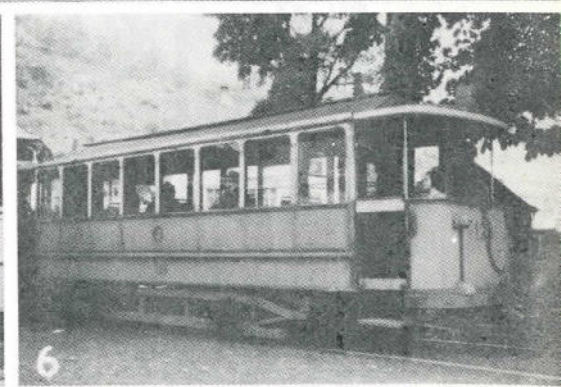
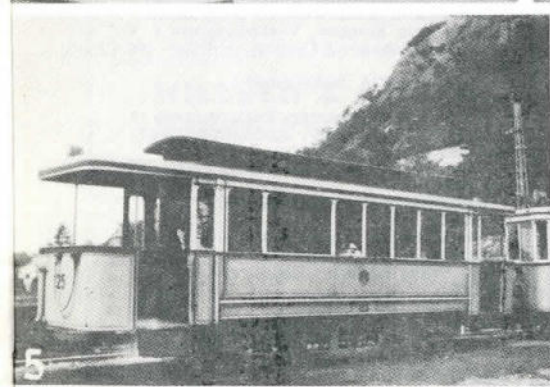
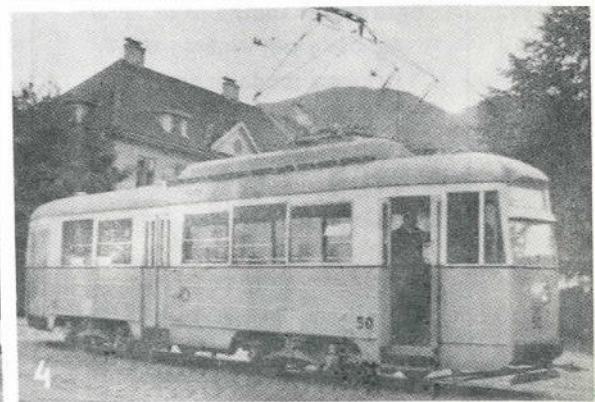
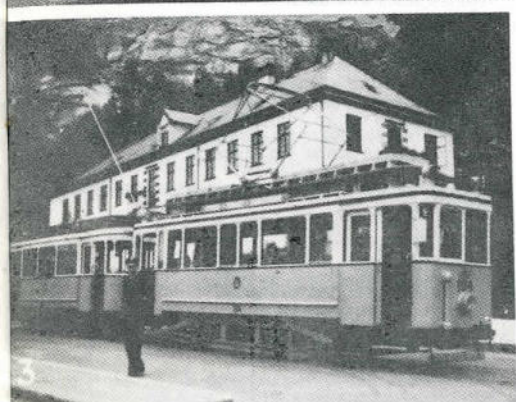
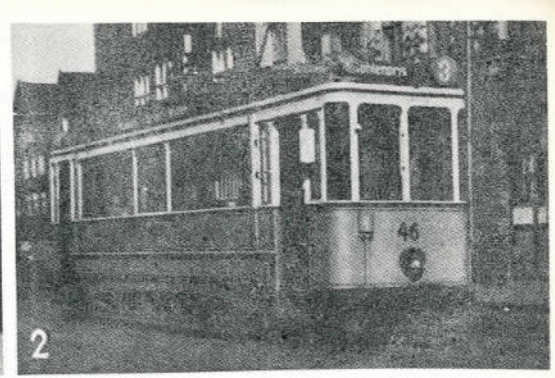
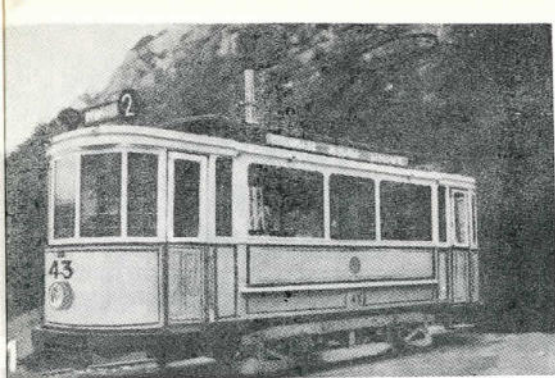
Fig. 4 Bogiemotorvogn med fast konduktør, 1947.

Fig. 5 Bivognstype fra 1921.

Fig. 6 Tidl. bestesporvogne fra Christiania omb. til bivogne.

Fig. 7 Tidl. motorvogne ombygget til bivogne.

Fig. 8 Bivognstype fra 1939.



LOCO-REVUE

Det franske
modelbaneblad



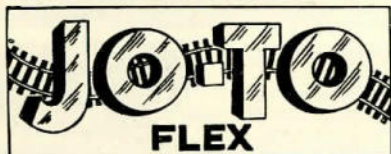
Mange interessante artikler
også for skandinaviske læsere
og både om rigtige baner
og modelbaner.



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



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



— Det elegante skinnemateriale, skala HO med massive messingskinner, bøjeligt til enhver kurve. Det helt rigtige skinnemateriale til modelbanen, pr. meter kr. 4,85.

Løsdele til sporskifter, lette at montere — kr. 11,70.

NYHED!

Bøjelig korkballast, passende til de flexible skinner. Nemt at montere — nedsætter kørestøjen til et minimum.

pris pr. sæt (til 1 m) kr. 1,25

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



Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

Udgiver og ansvarshavende redaktør: B. Palsdorf.
REDAKTION: Brumvej 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.
Årsabonnement 21 kr., udland 23 kr. Abonnement
kan også tegnes direkte fra Kongevejen 128, Virum.
Benyt postkonto 35056 ved indbetalingen.

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:
KØBENHAVN:

Bauch, Aboulevarde 40, N.
Valby Hobbyforretning, Mølleallé 16, Valby.
Hobby-Centralen, Møntergade 10, K.
Hobby-Hjørnet, Fredensgade 11, N.
Hobby-Kælderen, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Løvstræde 2, K.
Bent Palsdorf, Holmens Kanal 32, K.
Hovedbanegårdens Bladkiosk.
Buskiosken, Sundbyvester Plads, S.
Kiosken, Classensgade 18, Ø.
Kiosken, Nygade Teatret, Nygade, K.
Palladium Kiosken, Vesterbrogade 1, V.
Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupvej 109, Charl.

LYNGBY:

Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

ÅRHUS:

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

ESBJERG:

Vestjysk Hobby Teknik, Strandbygade 14.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Fa. Simon Madsen (legetøjs afd.).

SKIVE:

»Hobby«, Tinggade 22.

VEJLE:

»Teddy«, Legetøj, 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:

Éditions 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, Göteborg C.

KLUBMEDDELSER

Aalborg Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klubhus: Forchammersvej 3
Formand: Disp. Fin Ankeraa, tlf. 1279
Byggeaften: Fredag.

Dansk Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klublokale: Nørrebro Station
Formand: Poul E. Clausen
Næstformand: James Steffensen
Kasserer: Th. Kronholt
Sekretær: E. Albrechten (adr.: Amundsensvej 18,
Lyngby, tlf. LY. 5462).

Modeljernbaneklubben "HO"

Nordkærvej 1 - Hvidovre, Valby.
Tlf. 300631 og RYvang 5942 y.

*De kører i skala
med Fleischmann tog*

Generalagentur:

NIELSEN & CURTH

Bredgade 25 A, København K.

Telf. 9117 - 9118

Scenery

Det danske
landskabssortiment

har alt det, der gør
Deres bane til mere end
et skinneanlæg.

Spørg efter Scenery
næste gang De køber.

En gros:

Elmborg, Møllealle 16, Valby
Palsdorf, Holmens Kanal 32, K

Vil De køre 2-skinne/jævnstrøm?

Så har vi ensretter og polvender til at anbringe i forbindelse med Deres transformator.

H SV-ensretter med polvender (indbygget)..... kr. 30,00

Les ensretter

(12-20 v, 1,5 A) kr. 20,00

do. indtil 2,5 A kr. 26,00

polvenderkontakt kr. 3,50

•

For spor HO føres alle gængse løsdele fra Märklin og Long for eks. koblinger à kr. 0,50

•

Spor O-byggere kan vi levere hjulsæt i skala à kr. 1,75
isolerede à kr. 2,10

•

Spor 1-folk kan erhverve messinghjul-sæt på stålaksel à kr. 3,50
aksellejer à kr. 1,00
og puffer (fjedrene)... à kr. 1,60

BP-TOG

Postbox 26 - VIRUM

P.S. Send os Deres adresse og oplys samtidig, hvilken sporvidde, De kører i. Vedlæg kr. 1,00 og vi sender Dem i hele 1957 gratis alle nye lister og brochurer af interesse for Dem.

Nye kataloger

Märklin (m. dansk tekst) kr. 2,00	Märklin 1952..... kr. 0,50
TRIX..... kr. 1,50	" 1955..... kr. 0,75
Rivarossi..... kr. 1,75	Fleischmann 1954.... kr. 0,50
Fleischmann..... kr. 1,50	" 1955.... kr. 0,75
Faller..... kr. 1,75	Märklin spor O
Bassett - Lowke..... kr. 2,75	katalog 1952..... kr. 0,50
Lionel* (spor O)..... kr. 3,00	skinneplanbog..... kr. 1,00

*) kan igen leveres ca. 15. januar.

– og gamle kataloger
(for samlere)

BØGER

How to build and operate a modelrailroad.....	kr. 3,50
Modelrailroading.....	kr. 4,75
Vom Spielzeug zur Modellbahn.....	kr. 25,50
Die Märklin Bahn – und Ihr grosses Vorbild.....	kr. 6,50
Fleischmann's store skinneplansbog.....	kr. 8,00
Modellbahn Streckenpläne (90 forsk. sporplaner).....	kr. 5,50

TIDSSKRIFTER

Vi fører et meget stort lager i udenlandske blade, og der er noget for enhver smag – og pengepung.

Vi nævner bl. a.	Miniaturbahnen.....	kr. 3,75
The Model Railway	Der Modelleisenbahner	kr. 1,75
News.....	Loco-Revue (Dec. 56).	kr. 4,00
The Railway Modeller.	Railroad Model Crafts-	
Meccano Magazine....	man.....	kr. 5,00
European Railways....	Eisenbahn.....	kr. 3,25

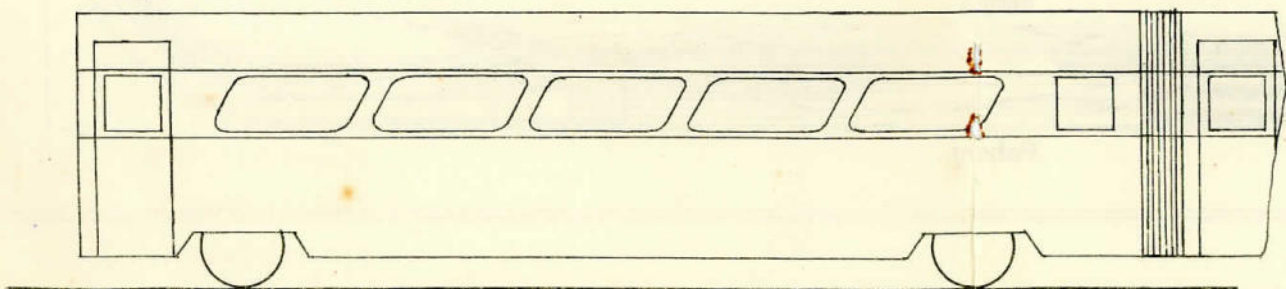
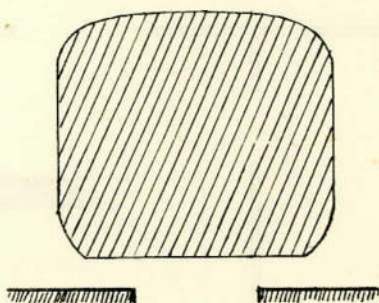
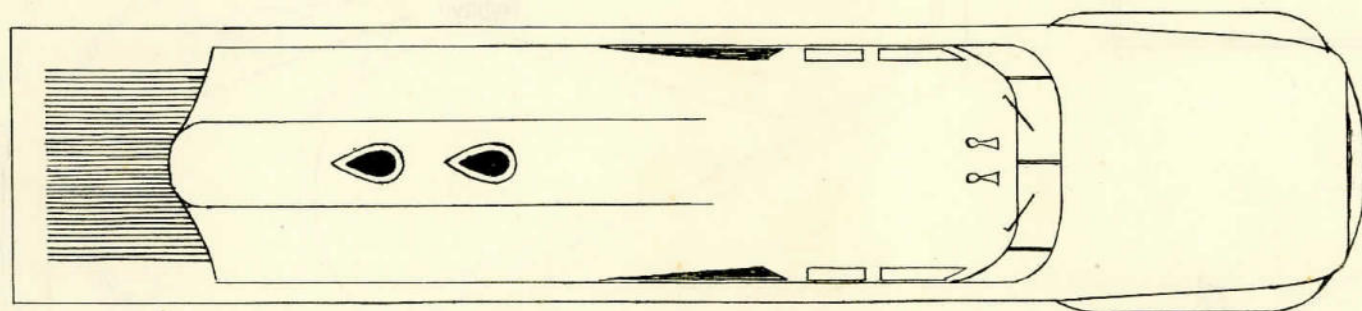
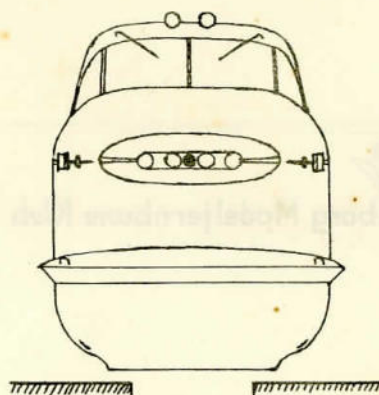
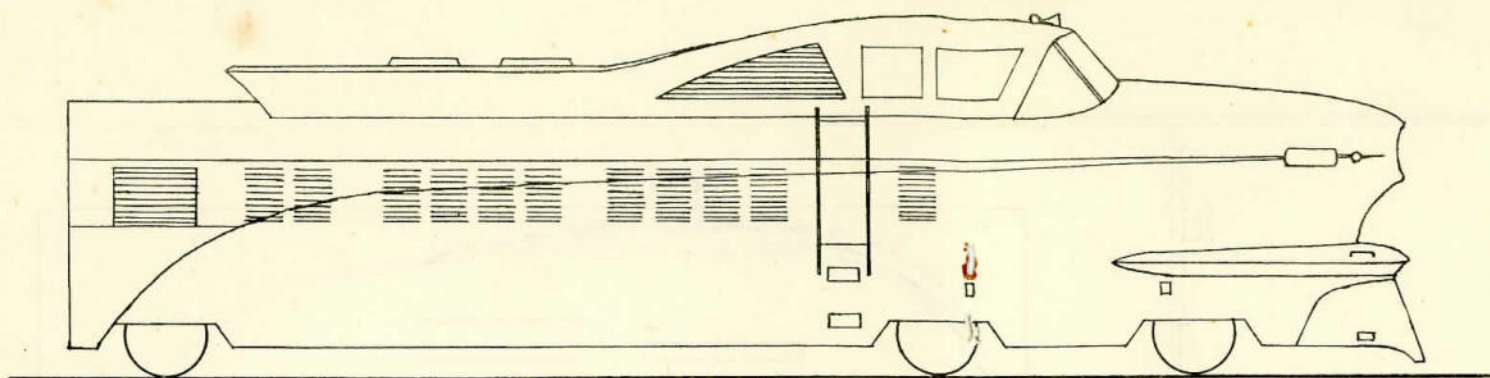
BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32 - BYen 5703
København K. - Postkonto 53761

Vort speciale:

HOBYLITTERATUR

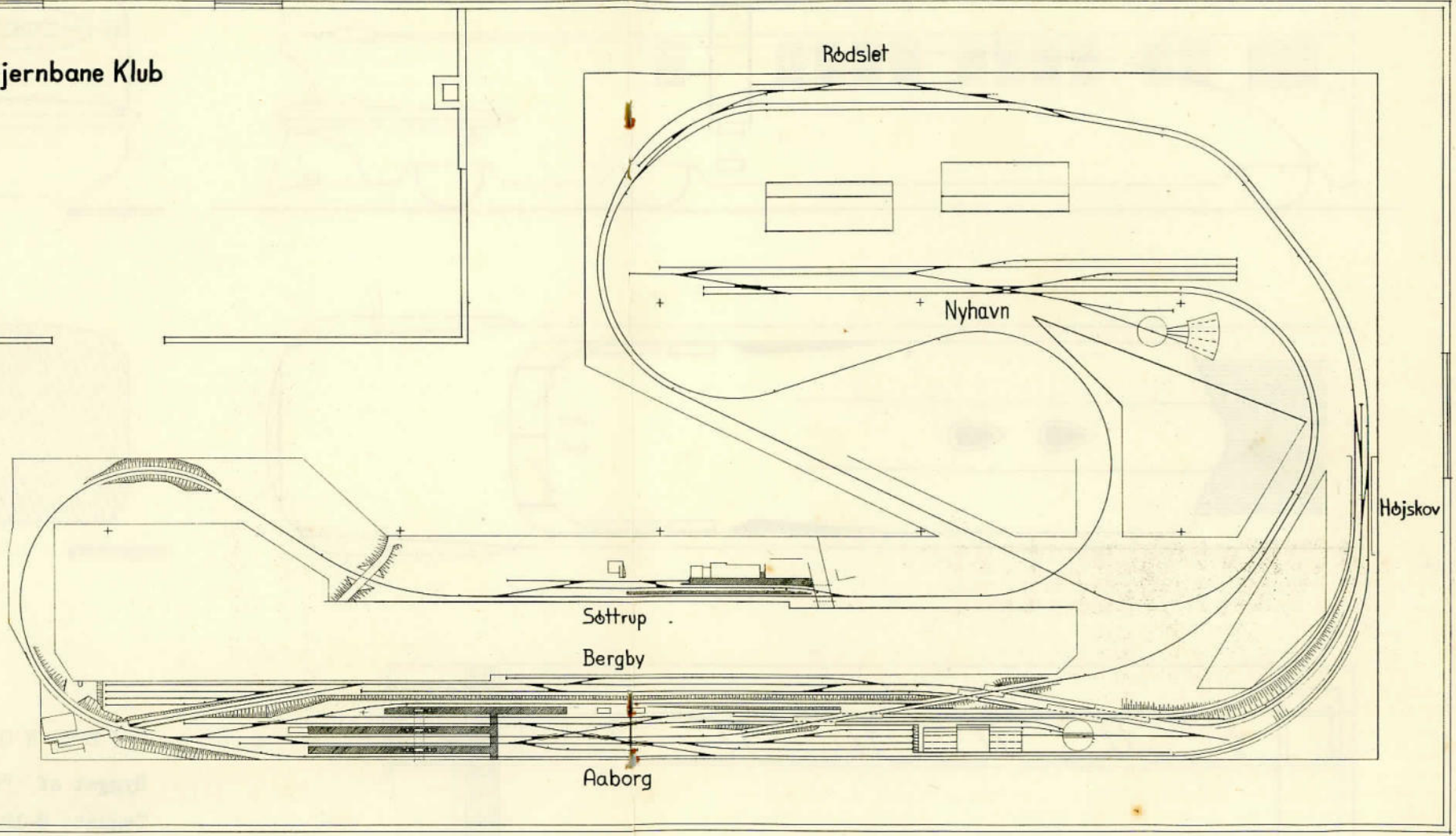




J E T R O C K E T
Bygget af "G M" 1956
Tegnet: 9-12-56
(af Per Lauritsen)
MODELBA NE-nyt Januar 1957
Skala HO mål 1:1



Aalborg Modeljernbane Klub



Rødslet

Nyhavn

Søttrup

Bergby

Aalborg

Højskov