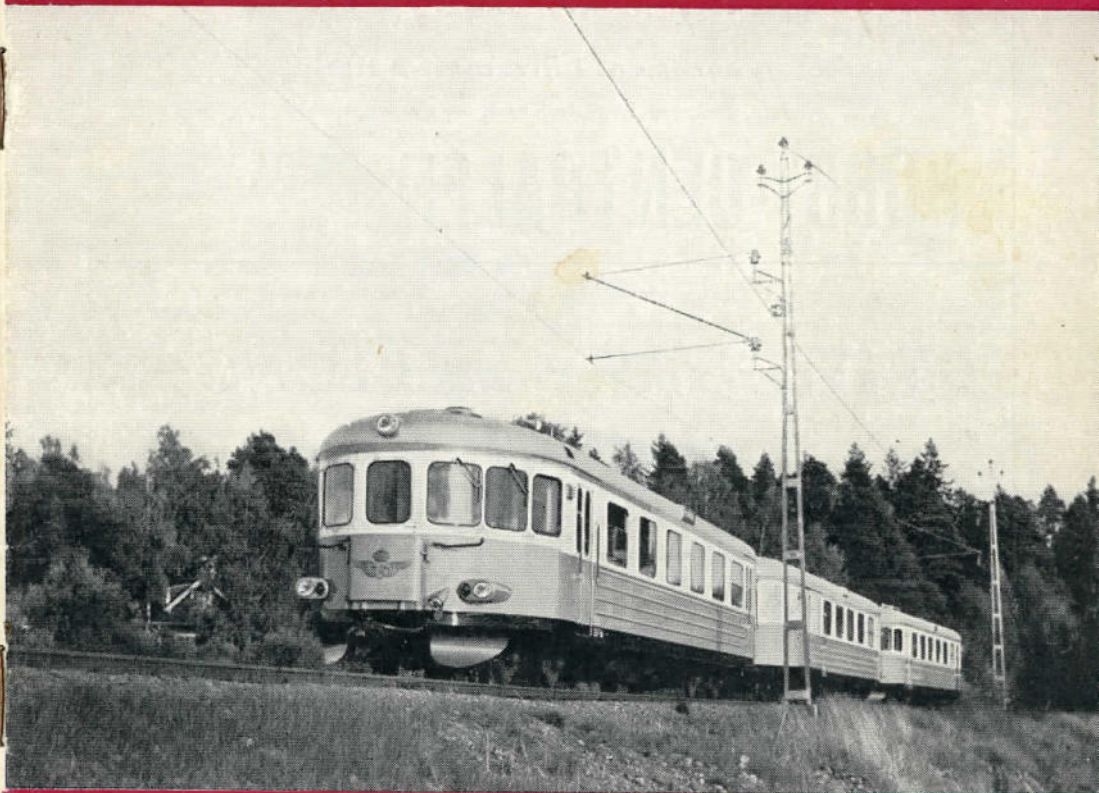




MODELBANE *Nyt*



7

6. ÅRGANG

JULI 1957

PRIS

175

Er De selvbygger?

Så besøg vor forretning og se vort store udvalg for modelbyggeren. Benyt regnvejsrafterne i sommertiden til bygning af modelhuse og vogne.

Er De selv og måske Deres venner interesseret i modelfly og radiostyring? Ja så finder De også et stort udvalg i disse ting i Hobby-Centralen.

Bodan lamper og hjulsæt og stort sortiment i materialer til terrainopbygning såsom savsmuld, svellegrus og kunst-harpikslim. - Og endelig en lille morsom ting: En 1,2 volts nikkelakkumulator på 15 mm diameter, der kan genoplades.

Stort sortiment i Rivarossi-materiel.

Alle reparationer af Fleischmann og Rivarossi materiel udføres.

HOBBY-CENTRALEN

MØNTERGADE 10
KØBENHAVN K.
BYen 5714

De kører sikkert med LONG

Den nye MY som allerede har vundet ry udover landegrænserne ikke mindst på grund af sin kvalitet. - Hvis Deres forhandler endnu ikke har fået den, så afgiv fast ordre på den. - Den er værd at vente på.

Pris incl. afgift kr. 143,00.

De nye godsvogne DSB litra HD, IAK, IAR.

Pris incl. afgift kr. 14,85.

med pinollejer, 2- eller 3-skinne efter ønske.

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 . NV.

European Railways

Europæiske jernbaners forhold i stort og småt omtales her — med gode illustrationer og trykt på fint papir.

Enkeltnumre: Kr. 2,00.

Abonnement (6 numre) kr. 12,00.

Miniaturbahnen

Et kvalitetsblad for både modelbyggere og købere af industrimateriel. Mange billeder, tegninger og skitser.

Pris pr. hefte kr. 3,75.

$\frac{1}{2}$ års abonnement (8 numre) kr. 30,00.

HO-Rivarossi

er et interessant italiensk modelbaneblad med letfattede artikler selv for ikke italiensk-kyndige.

Pris pr. nr. kr. 1,90.

Årsabonnement kr. 12,00 (6 numre).

LOCO-Revue

er det franske modelbaneblad for jernbaneentusiaster. Også artikler om de »store« baner.

Pris for enkeltheft: Kr. 3,25.

Årsabonnement (11 numre) kr. 32,50.

DER MODELEISENBÄHNER

Over 30 sider stof for den omhyggelige og teknisk interesserede modelbygger.

Enkeltheft kr. 1,75.

Årsabonnement kr. 21,00 (12 nr.)

EISENBÄHÄ

er et østrigsk jernbane- og modelbaneblad i format A 4 m. bl. a. store tegningsbilag og interessant jernbanestof.

Kr. 3,75 pr. hefte.

Årsabonnement (12 numre) kr. 40,00.

RAILROAD MODEL CRAFTSMAN

incl. Toy Trains er på hele 100 sider i stort format og giver tips for alle sporvidder på en populær måde.

Enkeltheft kr. 5,00.

Årsabonnement kr. 48,00 (12 nr.)

THE RAILWAY MODELLER

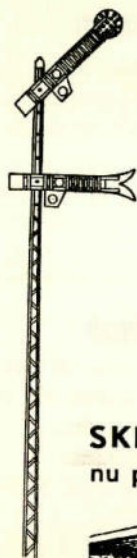
er engelsk og er særdeles rigt på artikler af enhver art, ikke mindst for detalier til modelbanen. (Stort format).

Enkeltheft kr. 2,75.

Årsabonnement kr. 29,00 (12 nr.)

Distribution:

Modelbane-nyt, VIRUM



BP-Signaler

Modelsignaler for spor 0 i kvalitetsudførelse. — Lige velegnede for såvel Märklin som Fleischmann, BUCO, HAG, Bassett-Lowke m. fl. —

Liste mod 50 øre i frimærker.

LONG

De nye godsvogne DSB litra HD, IAK, IAR.

Pris incl. afgift kr. 14,85.

SKINNESTRENGE for spor 0 i matforniklet stål nu på lager og til kun kr. 1,50 pr. m.



JO-TO FLEX

Det helt rigtige, skinnemateriale til modelbanen, pr. meter kr. 4,85.

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



GLEISANLAGEN

TRACK LAYOUTS • PLANS DE RÉSEAUX • SPÅRSHEMA

En teknisk uovertruffen lærebog i opbygningen af ethvert Fleischmann-anlæg i alle dets detaljer og med et utal af illustrationer i flerfarvetryk.

Pris kr. 8.00.

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

Spor 0-byggere kan vi levere hjul-sæt i skala à kr. 1,75
isolerede à kr. 2,10

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

BP-TOG

Postbox 26 - VIRUM

Modelbane-nyt

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

SKANDINAVISK MODELBANEBLAD

6. årgang

Juli 1957

nr. 7

Det internationale normaliseringsarbejde vedrørende modeljernbaner

Af James Steffensen

Som medlem af det tekniske udvalg under MOROP (Forbundet af europæiske modeljernbanesammenslutninger) har undertegnede i en rundskrivelse til de øvrige medlemmer af det tekniske udvalg samt til MOROP's præsident udtrykt min utilfredshed med, at der tilsyneladende endnu ikke var udsendt ét eneste NEM-blad (normblad) i uautentisk gyldig udgave, trods flere års arbejde. Jeg gjorde opmærksom på, 1) at jeg hidtil udelukkende havde været henvist til egne notater fra møderne samt til de i almindelige vendinger holdte, officielle mødereferater, 2) at jeg ikke anså dette for et tilfredsstillende grundlag for nembladenes udgivelse på dansk, og 3) at hele MOROP's normaliseringsarbejde forekom mig at være i fare, da fabrikation og selvbyggeri fortsætter i stigende tempo uden et tilforladeligt normaliseringsgrundlag.

Min kritik er blevet taget så vidt til følge, at det på et (desværre meget dårligt besøgt) møde i MOROP's tekniske udvalg i Karlsruhe den 1. og 2. juni 1957 lykkedes mig at få foretaget en fuldstændig gennemgang af samtlige foreliggende NEM-blade, såvel de „vedtagne“ som udkastene. Det viste sig herunder nødvendigt

at foretage en fuldstændig omredigering af enkelte blade (som følge af at nye emner er optaget til normalisering), samt at foretage små ændringer i de fleste af de øvrige blade; alle væsentlige mål i de herhjemme offentliggjorte blade er dog bibeholdt uændrede. Der vil nu blive arbejdet henimod, at den overvejende del af de hidtil behandlede blade kan udsendes i endelig og fuldgyldig udgave, så snart de er blevet godkendt på den forestående MOROP-kongres i Paris (9.—11. august 1957).

På grundlag af mine optegnelser fra mødet i Karlsruhe har jeg udarbejdet et håndskrevet sæt foreløbige, dansksprogede NEM-blade, som vil kunne fås til en pris af 60 øre pr. ark ved henvendelse til nedenstående adresse. Når den forhåbentlig afsluttende behandling har fundet sted i Paris, vil der blive taget stilling til spørgsmålet om normbladenes offentliggørelse her i „Modelbane-nyt“.

Det foreliggende sæt foreløbige blade omfatter følgende numre:

NEM 011. Målestoksdiagram.

NEM 012. Målestoksforhold og benævnelser.

(Disse to offentliggjort i „MB-nyt“ for maj 1955 hhv. januar 1955 suppleres nu med et nyt særligt målestoksforhold for

VORT FORSIDEBILLEDE

(Cover picture)

viser et skinnebustog i Sverige af den type, som blandt andet bruges på »Bornholmspilen«.

(Swedish rail bus-train in lightweight steel and of modern design).

Photo: Swedish State Railways.

konstruktionsprofil, læsseprofil og fritrumsprofil).

NEM 013. Smalsporbaner (modelsportvidder og benævnelser).

NEM 121. Skinneprofiler. Offentliggjort i „MB-nyt“ for marts 1955, opstillingen nu ændret som følge af udgivelsen af NEM 013.

NEM 122. Skinnefodslasker.

NEM 123. Spordimensioner.

NEM 124. Tvangsskinner og vingeskinner for sporskifter.

NEM 310 (3 ark). Hjulsæt og spor. Praktisk talt identisk med den i „MB-nyt“ for juni 1955 omtalte foreløbige udgave.

NEM 311. Hjulflangeprofiler.

NEM 312. Hjul. (Disse to sidste offentliggjort i „MB-nyt“ for april 1955, opstillingen nu ændret som følge af udgivelsen af NEM 013.

NEM 313. Vognhjulsæt for taplejer.

NEM 314. Vognhjulsæt for pinollejer.

NEM 350. Klassificering af koblinger for sporvidderne 12 og 16,5 mm.

Ovennævnte NEM-blade kan som anført fås hos undertegnede.

Endvidere bemærkes:

NEM 003. Nomenklatur. Offentliggjort i „MB-nyt“ for januar 1955, vil lejlighedsvis blive revideret og suppleret op.

NEM 101. Konstruktionsprofiler og læsseprofiler. På kongressen i Bern 1956 vedtoges et udkast mod Danmarks og Frankrigs stemmer. Et nyt udkast, som er inspireret ved forslag fra undertegnede, drøftes på kongressen i Paris 1957.

NEM 102. Fritrumsprofiler. Hænger nøje sammen med NEM 101 og vil derfor ligeledes blive drøftet på ny i Paris 1957.

NEM 351. Befæstelse af koblinger ved sporvidde 16,5 mm. (Udkast drøftes i Paris).

NEM 602. Elektriske data.

Undertegnede er iøvrigt til tjeneste med oplysninger om NEM-arbejdet.

James Steffensen,
Ehlersvej 8, Hellerup. Tlf. HE 852.

RAIL



NEWS

Summary in English

Det internationale normaliseringsarbejde vedrørende modeljernbaner - International standardisationwork in relation to model railways.

Månedens sporplan - Layout of the month.

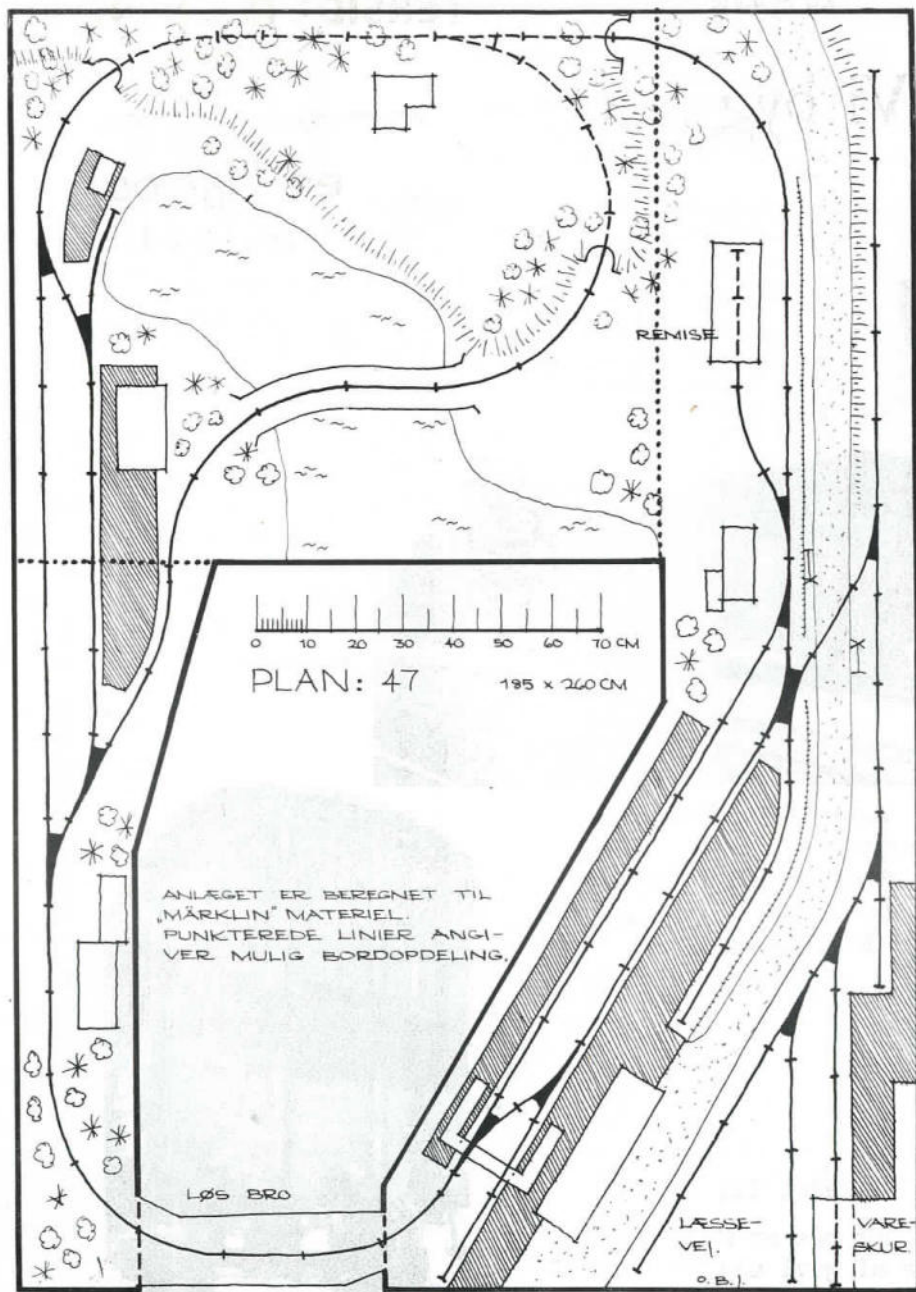
Vi bygger en HD - We are building a type HD (Danish standard goods wagon, - colours: brown with grey roof).

Grovane-Byglandsfjordbanen - G-B Railway. Norwegian narrow gauge private railway. Skal Deres spornet lægges på rekordtid? - How to make a realistic trackage in HO with real wooden sleepers.

Skinnebus - 25 år - 25years ago the to-day swedish-danish railcar was introduced in Sweden.

Göteborg Spårvägar - Gothenburg Tramways (Sweden).

This column is open to all readers from all countries to get in touch with each other. Just send us your name and address, your gauge and mention the language in which you want to correspond.

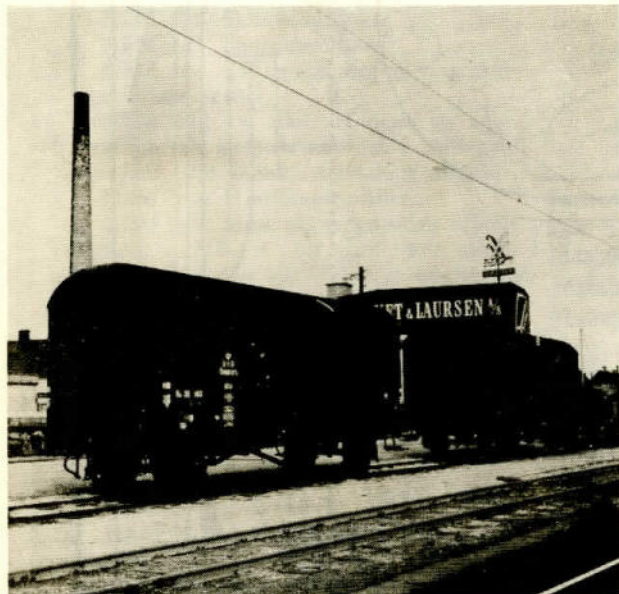


MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING

Vi bygger

en H_D-vogn

(foto: O. B. J.)



Billedet til venstre:

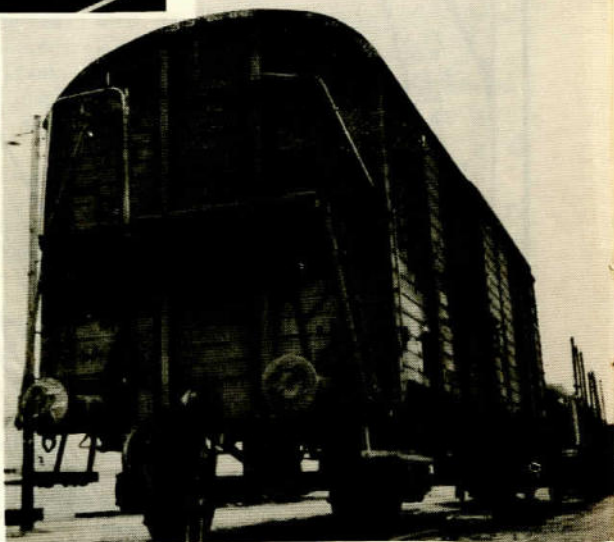
På dette billede af to HD'ere ses begge gavle, idet vognene er vendt i forhold til hinanden.

Vognene har følgende numre:

Byggeår 1942: 38001-3
& 38005-125. Byggeår
1944: 38126-425.

Billedet til højre:

Her ses et nærbillede af gavl med bremseplatform.



Den lukkede brune godsvognstype lokker adskillige mj-byggere, og umiddelbart før sidste Jul dukkede den op i den hjemlige industri, idet "LONG" med sin lukkede godsvogns-serie fremkom med en smuk model af vognen.

Serien består af DSB's HD, IAK og IAR. Disse tre vogne adskiller sig i det ydre ved at HD'eren er brunmalet, mens de andre er hvide. De to I-vognstyper har desuden flere ventilationsjalousier end HD'eren.

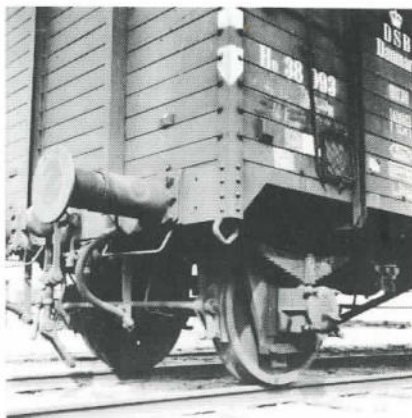
Vi skal ikke plage vor sommer trøtte læser med en lang ensformig byggebeskrivelse, men blot bringe en serie billeder, der kan understøtte bygningen eller en eventuel detaillering af industrimateriel. Selvbygningen lettes i HO ved, at man køber adskillige løselede. Foruden akselkasser og pufferplanke fås blandt andet hele bremseplatformen med stiger og rækværk og selve bremsestangen med håndsving.

Som det vedføjede billedmateriale viser, findes der to typer akselkasser. Forskellen er imidlertid så lille, at en hensyntagen til denne detalje kun bliver aktuel i skalaer større end spor HO.

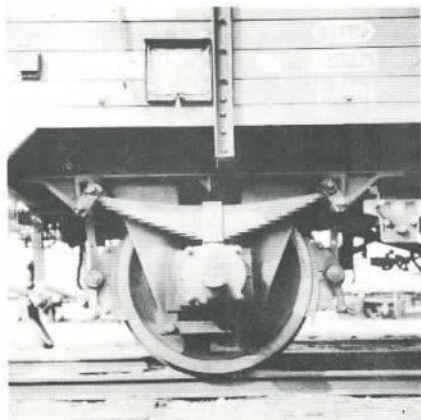
O.B.J.



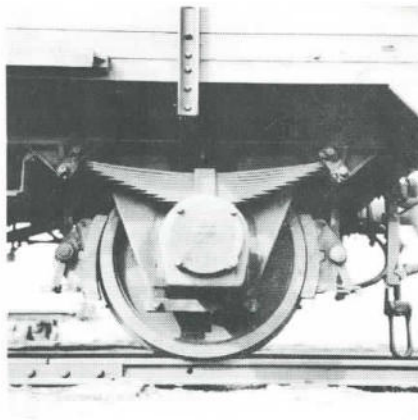
- Så kan jeg bedre forstå, at det ikke bevæger sig... - det er jo vores eget tog!



Detailbillede visende pufferplanke, akselkasse og påskrift.



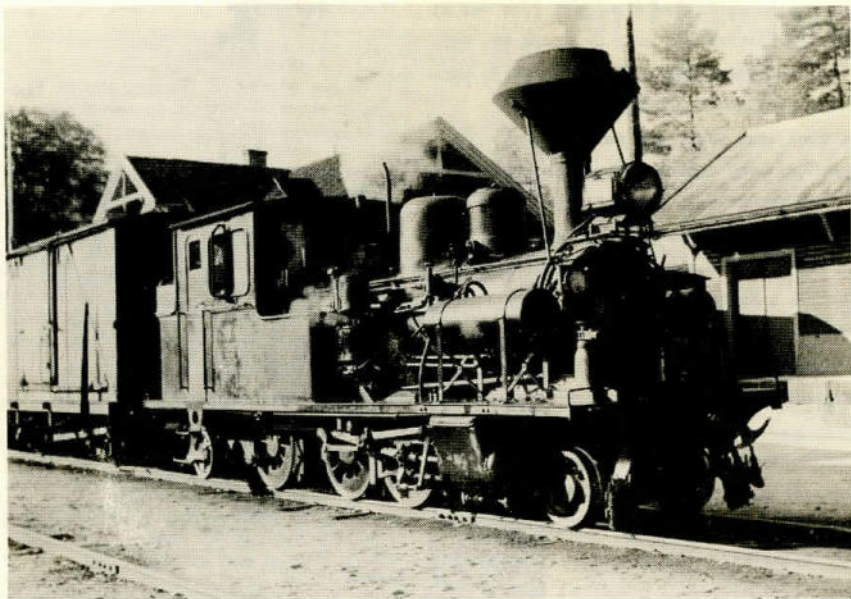
Almindeligt leje.



Leje med "Knorr"-bremse.

Grovane-Byglandsfjordbanen

Sporvidde 1067 mm



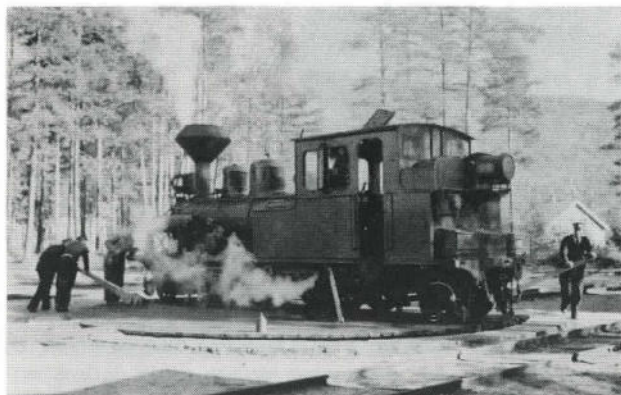
Nr.7 før tog i Moisund (fot. O.W.Laursen)

For dem, der kommer til Norge i sommerferien og kunne tænke sig at se lidt på jernbanedrift der, og ikke udelukkende interesserer sig for NSB's el-tog, kan en tur med den smalsporede bane *Grovane til Byglandsfjord* anbefales.

Det er den sidste rest af det engang meget store smalsporede tog med 1067 mm sporvidde i Norge. Banen udgår fra Grovane, ikke langt fra Kristianssand og løber mod nord langs en elv gennem det smukkeste typiske norske landskab, til en idyllisk lille by — Byglandsfjord ved bunden af en af Norges mange fjorde. Persontrafikken besørges hovedsagelig af store, velindrettede dieselmotorvogne; men skal man opleve banen rigtig, må man tage med det

daglige godstog fra Grovane om morgenen. — Det er en oplevelse. — Maskinen, en 161 tendermaskine, med en enorm og ægte prærieskorsten, sætter én i en stemning, som var man på vej over prærien i 1880'erne. Den er simpelthen fantastisk; men en aldeles udmærket maskine er det, bygget i Hamar i 1912 som byggenummer 77. Banen har 3 sådanne lokomotiver og endvidere 1 lille 1B1 (T), som nu er reserveret Norges jernbanemuseum.

På jernbaneterrænet i Grovane står en mængde ældre og nyere personvogne, alle sammen tiloversblevne vogne fra tidligere smalsporede, nu ombyggede og elektrificerede baner. Der findes endvidere en større omlæseanordning fra smalspor til normal-



Lok på drejeskiven
i Byglandsfjord.
(fot. Sv.Jørgensen)

spor. På smalsporbanen har man en del åbne vogne uden sider, faktisk kun under-vogne, hvorpå hurtigt kan anbringes løse vognkasser. Disse „vognkasser“ løftes med en kran over på de normalsporede vogne, — og så er der omlæsset. Trods dette snilde arrangement koster denne omlæsning dog mange penge.

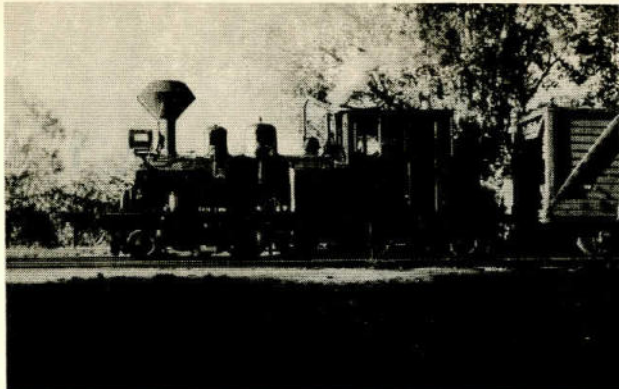
Fra Grovane og ca. 15 km ud stiger banen kraftigt, samtidig med at den løber i et meget vanskeligt terræn; den bugter sig ud og ind langs bredden, eller rettere skrånerne af elven, løber gennem tunneller og over broer. Set fra bageste vogn i toget ser det ofte ud som om lokomotivet slet ikke har noget at gøre med sidste vogn, for det befinder sig snart til højre for, snart til venstre for, snart på den anden side af en kort tunnel. Efterhånden som vi kommer længere op, skifter landskabet karakter, og bliver nu mere fladt. Hist og her ligger en lille sø eller en hyggelig landsby med trækirke og træhuse som det bruges her. Toget skal som regel rangere og medens det står på går vi ud på perronen og ser os om.

Personalet på stationerne viste med stor ivrighed en bæverhytte, der kun lå et par hundrede meter derfra, og resultaterne af dens træfældning. Cirka midtvejs skal maskinen have vand, og det sker fra et vandtårn, akkurat af den type man kender fra
Juli 1957

amerikanske baner fra 1880'erne. Et sted, hvor vi skal krydse et motortog, opdager vi at hovedsignalet ganske simpelt består af en ca. 2 m høj pæl, hvori man i et hul sætter et rødt eller grønt flag, eller om natten går ud og hænger en lygte. Efter ca. 3½ times kørsel når vi til Byglandsfjord, som viser sig at være et hele lille paradis —, men tag selv op og se! Stationen og spornettet i Byglandsfjord er meget ejendommeligt og utraditionel. Det hele ligger spredt inde mellem træerne på en meget malerisk måde. Alle bygningerne er naturligvis af træ og iøvrigt meget kønne og velholdte.



Rangering ved Byglandsfjord.



Lok nr.7 på sin daglige tur.

Der findes ingen vandkran på stationen; men lokomotivet kører ned til søen eller rettere fjorden og suger via en gummislange vand op i vandkasserne.

Hernede ligger også en gammel udtjent turisdampner og en morsom tovfærge, der besørger trafikken over til den modsatte bred. Selve byen ligger ca. 1 km fra stationen.

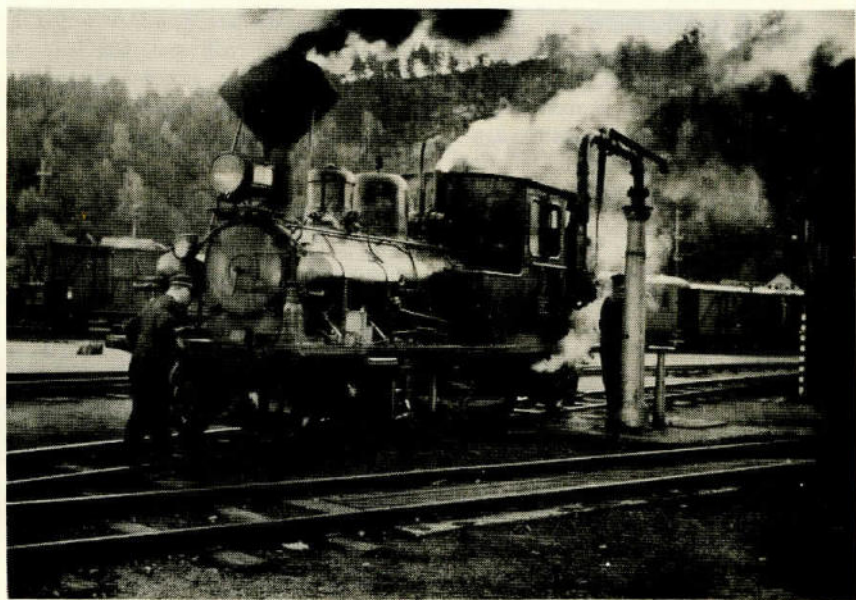
Banen er ikke noget overskudsforetagende, trods den ret store trafik; især har den

store tømmertransporter; men på grund af det uvejsomme terræn og de dårlige vejforhold er den på det nærmeste uundværlig. Terrænforholdene er også skyld i, at den ikke er blevet ombygget til normalspor, det vil blive for dyrt.

Vi håber og tror, banen endnu i mange år vil bestå som smalsporet bane, så man dog enkelte steder kan se og prøve denne snart sjældne sporvidde.

God fornøjelse!

S. Jørgensen.



Et sidste billede denne gang af nr.7 i Grovane.

Skal Deres spornet lægges på rekordtid

- eller skal det være modelmæssigt?

Selvfølgelig er det fristende at anskaffe mere eller mindre færdiglavede skinnestykker, som blot med en skrue eller to skal fæstnes til underlaget. I løbet af få timer kan De på denne måde have et stort spornet færdigt med sporskifter o.s.v., — og De er straks klar til at køre ud på linien.

Det ville ligge mig uendeligt fjernet på nogen måde at kritisere de forskellige særdeles glimrende fabriksfremstillede skinner og sporskifter. De fungerer i alle måder perfekt og giver fortrinlig og sikker kørsel, — men rigtig *modelmæssige* kan man trods alt ikke kalde dem.

Hvis De — som jeg — lægger stor vægt på det virkelighedsnære udseende, ja så er der kun den lidt senere vej at gå: at bygge selv.

Billigere? Det kan kun dreje sig om en bagatel — i alt fald i sammenligning med de forskellige flexible skinnestykker, man kan købe i metermål. Senere? Ja, ubetinget, men det er dog ikke så galt endda, når man tager de hjælpemidler i brug, som man dels kan fremstille selv, og som man

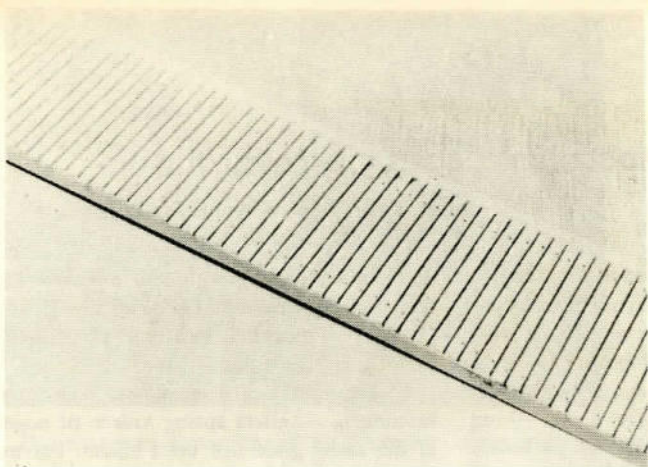
dels for en rimelig sum kan anskaffe sig hos sin hobbyhandler. Og så er der jo altså endelig udseendet, som er så meget kønere og rigtigere.

Er De nu blevet interesseret, så fortsæt læsningen, — ellers spring videre til noget af det andet gode stof her i bladet. For nu tager vi et enkelt stykke spor skridt for skridt, — så er jeg sikker på, at De kan gå hen og gøre ligeså.

Først er der svellerne. Der skal pr. løbende meter bruges ca. 143 stk. Målene er 28 mm, og vi skærer dem af trælist: til strækningsspor 3×2 mm, til stationsspor etc., hvor svellerne forekommer at være mere eller mindre begravede i ballastgrus, bruger vi 3×1 mm. Når vi har skåret et passende kvantum, farves de i en stor blikdåse med shellak, hvori er rørt sort, spritopløselig farve. Efter et stykke tids forløb har træet opsuget tilstrækkelig lak og farve, og de fiskes op og lægges til tørre. Imedens tørringen sker, laver vi en svellelægningslære. Det lød fint, ikke, men er såmænd let gjort. Som underlag for læ-



De indfarvede sveller løftes op af dåsen med en "hulske", lavet af et stykke fluenet på en stump ståltråd.



Svellelægnings-
læren.

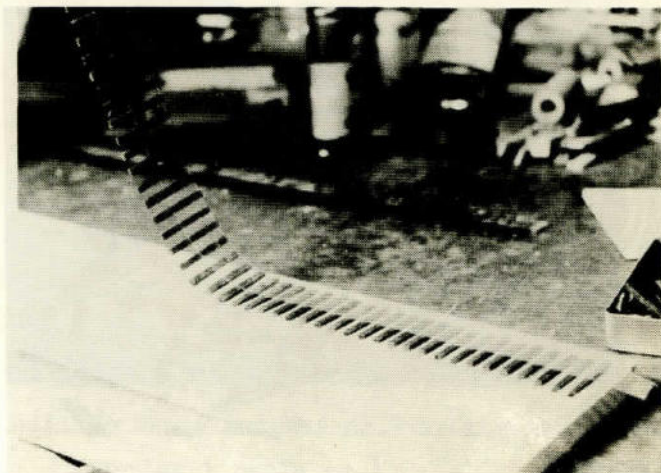
ren har jeg brugt et plant bræt, 50×10 cm. Langs den ene kant lægges en „stødliste“, og vinkelret derpå lægges — limes eller stiftes — trælistes 4×1 mm med en indbyrdes afstand af 3 mm. — Og når jeg har lavet læren så bred, er det for også at kunne bruge den ved lægning af sveller for sporskifter, kryds o.s.v.

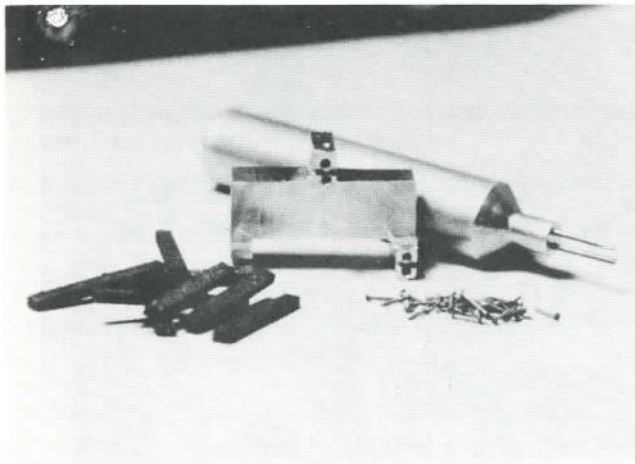
Så er der sporunderlaget. Der er vist lige så mange rigtige løsninger på det problem, som der er modelbanebyggere. Min løsning er den, at skinner og sporskifter lægges op i mindre sektioner på 4 mm krydsfiner, som siden med et par skruer fastgøres på det egentlige underlag. Og på kørestrækningerne er dette underlag såmænd alle mulige brugte tørre brædde-

stykker, og hvor jeg anlægger stationer, er underlaget 10—12 mm blød cellutex, masonit el. lign., som har fået en overstrykning eller to med Tempo syntetisk maling for at give et skruefast materiale.

Og så tager vi fat på at lægge svellerne. I „mellemmummene“ i svellelæren lægger vi de tilskårne, farvede sveller i en længde af ialt 33 cm. Svelleterne har nu den rette indbyrdes afstand, og denne beholder vi uforandret, når de flyttes over til underlaget, idet vi lægger et stykke „Scotch-tape“ eller tilsvarende selvklæbende materiale ned over hele rækken. Løft i den ene ende og alle svellerne følger med! Vi lægger yderligere sådanne to sektioner, så har vi til 1 meter skinne.

Svellebåndet
løftes op med
et stykke
NOPIFAN.



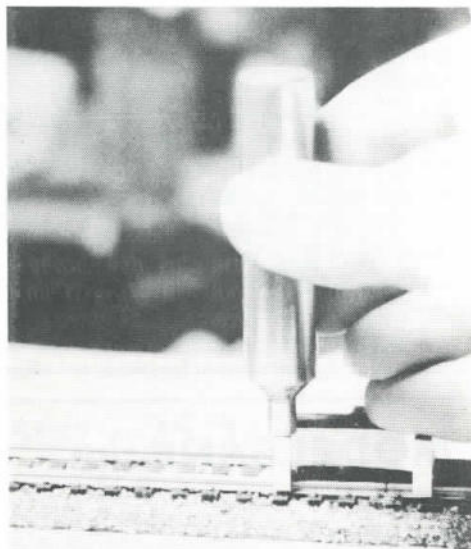


Skinnelægger be-
stående af to
dele, en "lære"
og en dobbelt
dyknagel, - end-
videre sveller
og skinnesøm.
(foto:C.J.A.)

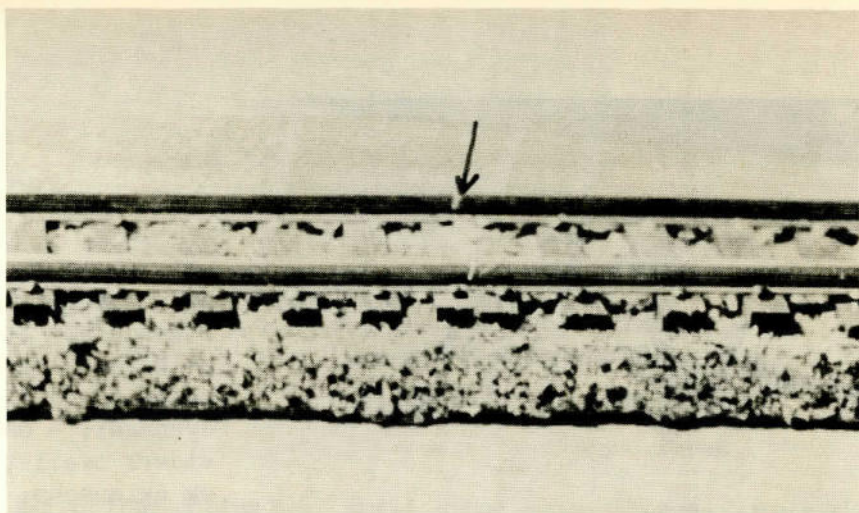
Underlaget bestruges nu med et tykt lag kunstharpikslim som f. eks. *Lymacol*, og svellebåndene lægges nu på plads, idet der ikke skal være mellemrum imellem de „yderste“ sveller i to nabosektioner. De enkelte sveller skubbes til rette og holdes derefter fast trykket mod underlaget med f. eks. et smalt bræt på højkant, medens tape'n trækkes af. Ballasten, der nu skal drysses på, kan bestå af farvet savsmuld eller fint knuste sten. Hvad man foretrækker, er en smagssag. (De behøver dog ikke at smage Dem frem!) Jeg har med afgjort held prøvet begge dele, men kan ikke sige alligevel, hvad der tager sig rigtigst ud. Ballasten trykkes godt fast i limen — lad underlaget ligge på et par aviser, og hæld rigeligt med ballast på — hvorefter det hele får lov til at tørre til næste dag. Og så skal vi slå skinnerne på. Den overflødige ballast rystes eller børstes af — den kan bruges igen — og nu har vi et virkelig pænt og modelmæssigt grundlag for skinnerne liggende foran os.

Som skinnesøm bruger jeg messingsøm 7×7, som jeg først brunerer, idet jeg finder de handelen værende skinnchager for store og klodsede til HO. Sømmene kan trykkes næsten helt i med en smal flat-tang og drives det sidste stykke med et

ikke for hårdt slag på en dyknagel, og det er meget vel muligt at få en vis rutine deri — der går 4 søm i hver svelle, eller ialt ca. 600 søm pr. løbende meter. Jeg klarer mig nu noget lettere, idet jeg har købt en *skinnelægger*. Den ordner 2 søm ad gangen — og vel at mærke, så de sid-



Skinnelæggeren i funktion



Skinne"stød" over en dobbeltsvelle.

der rigtigt — men den sørger samtidig automatisk for, at den rette sporvidde overholdes, såvel på lige stræk, som i kurver, hver der som bekendt er brug for en ganske lille udvidelse af sporvidden, afhængig af kurvens radius.

Gør først den ene skinnestreg fast i begge ender og på et eller to punkter på midten — ret den til efter en lineal — og læg så roligt den anden parallel dermed, enten ved hjælp af de sædvanlige spormål, eller med den omtalte skinnelægger.

Lyder alt dette noget omstændeligt? Ja, måske nok, men er De først i gang, er det hele kun halvt så slemt, — og når De er færdig, har De den tilfredsstillende, at Deres modeltog kommer til at køre på et skinnenet, der virkelig kan give den illusion af rigtig jernbane, som vi på vore modelanlæg stræber efter.

Og når så skinnerne er på plads, og alle søm slået i, tager man løvsaven — eller

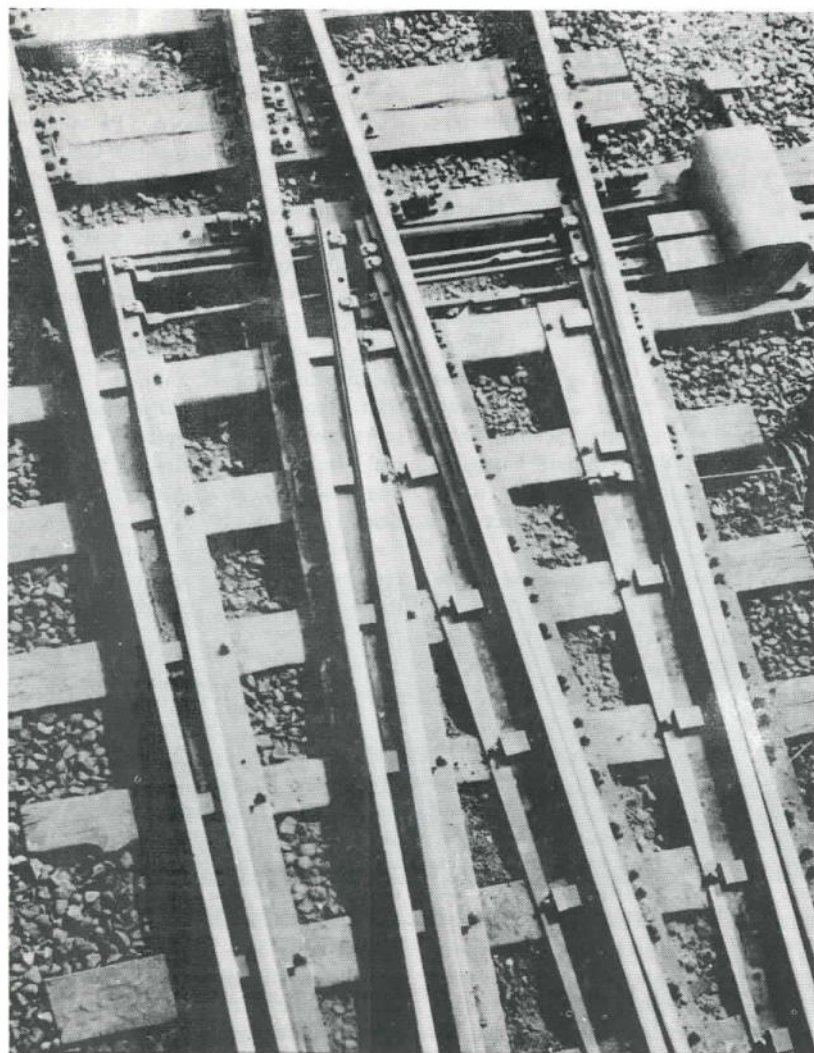
en tilsvarende sav, — sætter sin tyndeste metalklinge i, og gennemskærer skinneløbet for hver 33 cm. Derved opnår vi illusionen af skinnestød for hver 30 modelmeter, — og her har De forklaringen på, at svellerne lægges i sektioner på 33 cm, og at „endesvellerne“ i hver sektion skal ligge tæt op til „naboens“, således at man har den for skinnestødene karakteristiske dobbeltsvelle.

Men vent nu med at lave disse „stød“, til skinnerne er lagt færdig. Ellers får De kun vanskeligere ved at få et godt og jævnt spornet. — Og det samme gælder forøvrigt, når De lægger sporskifter. Skinneafbrydelser f. eks. ved hjertestykker laves først, når hele sporskiftet er lagt og fastspigret, så er De sikker på, at overgangen mellem hjertestykket og de tilstødende skinnestykker kommer til at forløbe glat og jævnt.

C. J. A.

MODELBA NE-tips

For den, som er i færd med selv at bygge en "Englænder", mener vi, at fotoet på næste side, der viser den ene ende af en sådan, må være god at studere. — Og er De på ferie, kan der i heldige tilfælde blive lejlighed til selv at studere een.(CJA)



Skinnebussen - 25 år

I denne sommer fylder skinnebussen 25 år. Faderen til dette halvvoxsne barn er SJ — *Statens Järnvägar*, idet SJ satte den første *rälsbuss* i drift i 1932 på strækningen Porjus — Lussebyggen i Lapland. Moderen var *Hilding Carlssons Mek. Verk-*
Juli 1957

stad i Örnsköldsvik, som løste sin opgave så godt, at „hun“ senere har fået til opgave at producere hundreder af skinnebuser for SJ.

Men lad os nu se lidt nærmere på skinnebussens udvikling. Den ovenfor omtalte

lille skinnebus var et toakslet køretøj med en 50 hk benzinmotor og 14 siddepladser, en slags dræsine med lukket overbygning. Erfaringerne med køretøjet var imidlertid så gode, at SJ besluttede sig for anskaffelser af skinnebusser i et større antal. Fra 1934—38 byggedes vogne, der var toakslede og med trækarosseri litra Y. (Data: 95/110 hk Scania Vabis benzinmotor. Største hastighed: 70 km/t. Antal siddepladser: 20/24). Disse vogne er nu næsten udrangerede. Derefter fulgte i perioden 1938—50 fireakslede vogne, ligeledes med trækarosseri, litraerne Yo, Yol og Yols. Disse vogne er stamfædre til de danske privatbaners skinnebusser. (Data: Scania Vabis benzinmotor 130/170 hk. Største hastighed 80 km/t. Antal siddepladser 45). Fr. o. m. 1945 er alle leverede vogne udstyret med dieselmotor.

Allerede i midten af 40'erne begyndte SJ's maskinbyrå at arbejde på det, der skulle blive den helt moderne skinnebus af i dag. En skinnebus, som næppe har andet end navnet til fælles med de første typer. (Se forsidebilledet). De første vogne i denne serie blev bestilt i 1950, som led i en fem års plan, (som dog er noget forsinket), hvor ikke mindre end ca. 600 motor- og påhængsvogne skal modernisere og billiggøre driften på de svenske statsbaners sidelinier. Adskillige svenske vagonfabrikker deltager i leveringerne, bl. a. *AB Svenska Järnvägsverkstäderna*, *Hilding Carlsson* og *Kalmar Vedstads AB*, og de første vogne afleveredes i 1953.

Denne skinnebus, hvor motorvognen har litra YB06, er udstyret med Scania Vabis dieselmotor på 200 hk, og takket være stålkarosseriet har den maksimale hastighed kunnet sættes til 115 km/t; vægten er 18 t, og der er plads for 53 siddende rejsende. Til denne type findes en række påhængsvogne, hvoraf kan nævnes: litra UB06 — udelukkende for passagerer, litra UBF06 — for passagerer og rejsegods og endelig litra UDF015 — for post og rejsegods.

Indtil ti vogne, motor- og påhængsvogne kan sammenkobles og køres i multiple fra den forreste førerplads i kørselsretningen, idet også nogle af påhængsvognene er udstyret med manøverbord. (På vognene angivet med et „y“ efter litrabetegnelsen). Vognene er alle udrustet med Scharfenbergs automatiske kobling, hvor også trykluftledningen kobles automatisk. Desuden tilsluttes et manøvrerekabel med 36 ledninger for start af motor, skiftning af gear, ændring af kørselsretning, dørlukning, høj-taler m. m. Det indre udstyr er enkelt og elegant. Sæderne er anbragt i en moderne stålørskonstruktion. Opvarmningen foretages med luft, som passerer motorkøleren, går gennem et filter til et blandingskammer, hvorfra den gennem luftkanaler fordeles i vognen. Luft kan også blæses ind i vognen uden varme. I vintertiden suppleres varmen af en automatisk oliekedel. Påhængsvognene er ligeledes udstyret med en sådan kedel.

Endelig kan nævnes, at der i 1955/56 er leveret 30 stk. elektrisk drevne skinnebusser litra YBoa6. Disse vogne, der selvfølgelig er udrustet med pantografer, har vognkasse- og bogiekonstruktion til fælles med dieselbusserne, og har til en vis grad samme manøvreringsudrustning, hvorfor de kan anvende samme påhængsvogne som dieselsvognene. På grund af den noget tunge elektriske udrustning er el-skinnebussernes vægt 20,5 t.

Til slut vil jeg anbefale jernbaneinteresserede mj-folk, at tage vognene i nærmere øjesyn. YBo6'erne kører bl. a. i „Bornholmsspilene“ fra Malmö til Ystad og Simrishamn samt på Falsterbobanen.

• Erik B. Jonsen.

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.

GÖTEBORG SPORVÄGER



Bild 1. Gamla spåren på Linnéplatsen omkring 1930.

Ringlinjen var i årtionden ett begrepp för göteborgarna. Den snurrade, tycktes det, oföränderligt i sin ring, som dock ingen ring var utan fastmer en åtta.

Men intet är beständigt.

Den började med, att Ringlinjen, eller som den officiella beteckningen, var linjerna 1 och 2, drogs ut till Lundby egna hem fr. o. m. 6 mars 1946. Under högtrafiken körde då alla tåg dit, men under lågtrafiken endast vartannat. Senare gingo samtliga tåg på linjerna 1 och 2 ut till Lundby.

Den förste juli 1954 gjordes en på sitt sätt än mer genomgripande förändring, Juli 1957

varvid ringlinjebegreppet helt försvann. Linjerna 1 och 2 slogos nämligen samman till een linje, nr. 1. Denna erhöi följande olyckliga sträckning: Vidkärr—Drottningtorget — Brunnsparken — Valand — Park/Viktoriagatorna — Slottsskogen — Annedal — Park/Viktoriagatorna — Västra Hamngatan — Lilla Bommen — Lundby och åter till Vidkärr. En linjesträckning, som i sig lyckats förena nästan alla förseningsanledningar i Göteborg!

Det stod klart, att den sträcka, som trafikerades, skulle delas upp på två linjer,

så att en försening, uppkommen på linjens ena ben icke automatiskt sloge igenom på hela linjen. Lösningen på detta problem förutsatte en vändningsmöjlighet vid Linnéplatsen.

I oktober 1955 sattes arbetena med slin-ga och spår igång och dessa voro klara under första halvåret 1956.

När sålunda vändningsmöjligheter förelåga vid Linnéplatsen, 8 juni, återupptod linje 2.

Linje 1 — vita skyltar och lampor med svart textgavs följande sträckning: Vidkär — Drottningtorget — Brunnsparken — Valand — Vasa/Viktoriagatorna — Järntorget — Linnéplatsen och omvänt.

Linje 2 — gula skyltar med svart text och gula lyktor, för resten samma som på sin tid linje 6, kör nu så här: Brämaregården — Lilla Bommen — Grönsaktorget — Vasaplatsen — Annedal — Linnéplatsen och omvänt.

Slingan i Slotsskogen är gemensam för de båda linjerna och möjliggör förbiköring, vilket är nödvändigt med tanke på de trafikrubbningar, som kunna uppstå då t. ex Göta älvbron öppnas. I korsningen Olivedalsgatan — Övra Husargatan hava ljussignaler satts upp.

En lustig situation har emelertid uppkommit. På vagnarnas, som ju nu gå in i Slotsskogen, skyltar står att läsa: „Linnéplatsen“, medan det på vagnarna förut, då de stannade på Linnéplatsen, stod: „Slotsskogan“. Förklara det den, som kan.

Just när detta skrives blev spårvägslinjen till Kertedala klar och invigd 20 maj. På grund av dåligt väder och andra oförut-sedda hinder hade arbetet försenats några månader. Samtidigt meddelas, att byggnadsnämnden godkände ett förslag om anläggande av spårväg Linnéplatsen — Västra Frölunda, omläggning av Säröbanan samt ombyggnad av Karlsro- och Frölundagatorna. Förslaget har tidigare i princip godkänts. Sedan förslaget haver behandlats i vederbörligordning, räknar med att kunna börja arbetena med att bygga ut spårvägen på sträckan Linnéplatsen — Frölundaborg. Utbyggnaden till Västra Frölunda beräknas taga ca. 3 år vara färdig, när inflyttningen i området sker i större omfattning.

Jag haver även fått ett meddelande om, att de, i min artikel om GS (nr. 1 1956) nämnda nye spårvagnarna komma i höst. Då kommer man att försöka införa enmansbetjäning, också på spårvagnarne. Hittills haver man nöjt sig med att genomföra denna åtgärd på bussarna, det är faktiskt bara de tre innerstadsbusslinjerna 36, 35, 39, som fortfarande äro tvåmansbetjänade. Dessa rationaliseringssträvanden mötas med ovilja av både personal och allmänhet, ty det bliver ju rätt långa hållningsuppehåll och därav följer långsammare turer.

Till Kortedalalinjen, de nya, för multipelkoppling avsedda, spårvagnarna, enmansbetjäningen och *modelbygge av göteborgsspårvagnarna*, både de äldsta och de yngsta, återkommer jag i en senare artikel.

Den 18 april 1956 kommo tre spårvagnar från Gävle, där spårvägstrafiken på den sista linjen, Bomhuslinjen, lades ned fredagen den 6 april och ersattes med buss- trafik. Dessa vagnar byggas nu om till göteborgsstandard.

Tack vare detta stora nytillskott av vagnar, sammanlagt 128 st., skrotas och har många gamla vagnar av s. k. fint märke skrotats. Det rör sig mest om mv 1921 och sl 1925—28. De vagnar, som nu falla för åldersstrecktet, äro till antalet fjorton, bland dem 187: an (omn. 12—1955) och 210: an omnämnd i min artikel 1—56. Denna vagn, som körda sin premiärtur 2 maj 1938, väckta stor uppståndelse med den fungerade ej till belåtenhet, varför den togs ur trafik och haver de sista åren antingen uppställd eller användts så som experimentsvagn. Anledningen till att man nu vill göre sig av med den är, att motor och annan utrustning skiljer sig från övriga vagnars. Man skulle få kassera hela utrustningen, om vagnen skulle behållas. Till skrotningsskålen kommer också, att typen är en smula klumpig. Vagnen kom från Dresden. 11 bussar have försärlats under 1956. De voro 20 år gamla. 2 have skrotats. Detta uppväges dock av, att ett femtiotal nye, stora bussar hava levererats från ASJ och Volvo.

Hans Josefson (Göteborg)

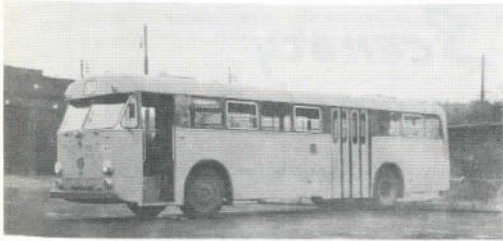
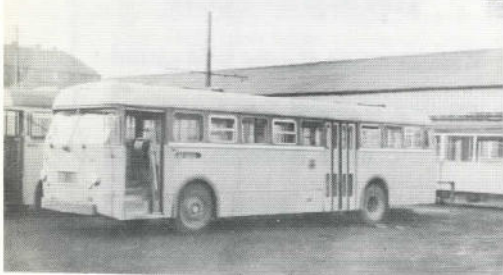
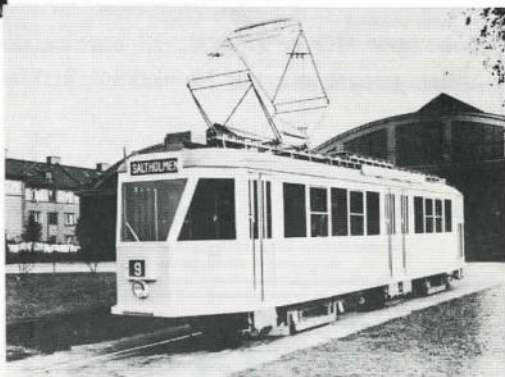
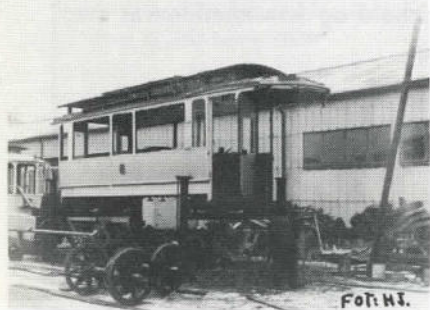
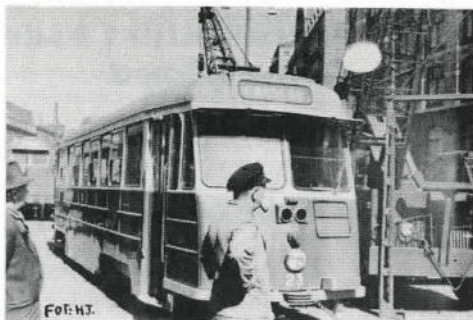
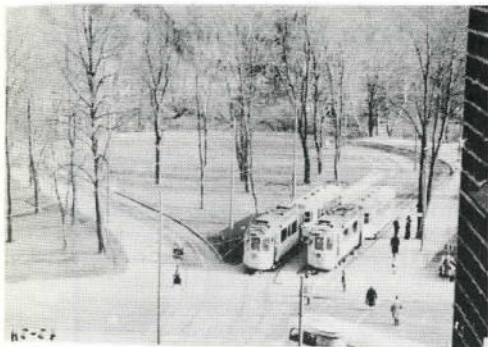


Bild 2. Spårvägsslingan i Slottsskogen, linje 2 till vänster, linje 1 till höger. Bild 4 - vagn 86 skrotas på bangården i Gårds. I bakgrunden slp 1925 (22.2.56) Bild 6 & 7. Spårvägens näst senaste och senaste buss-typ.

Bild 3 - GÖvlevagnar lossas på Packhusplatsen i Göteborg (19.4.56). Bild 5 - vagn 210, då den kom till Göteborg. Nu har den bara 1 mittdörr, men 2 bakdörrar. Bild 8 - inredning i Volvobus. (Foto.H.J.)

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.



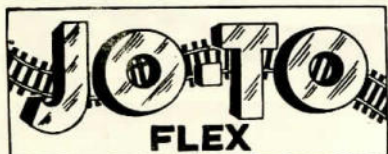
Buco spor HO er afpasset til europæiske forhold og kan kombineres med andre gængse mærker (punktkontaktskinner).



BUCO-tog fås i de
førende forretninger.

Buco modelbaner er schweizisk kvalitet.

A. BUCHERER & CO., Diepoldsau, Schweiz.



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

Løsdeler 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



Hobby-Magasinet „Kæphesten“

Køb det hos Deres bog- blad-
og papirhandel

eller hobbyforretning

Pris kr. 1,50

Scenery

Det danske
landskabssortiment

Spørg efter Scenery
næste gang De køber.

En gros:

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

KLUBMEDDELELSER

Aalborg Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klubhus: Forchammersvej 3
Formand: Disp. Fin Ankeras, 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. 30 06 31 og RYvang 59 42 y.
To med interesse for dekoration kan optages som medlemmer.

Odense Model Jernbane Klub

Anlæg i spor O.
Klublokale og anlæg: D. S. B.'s rutebilsgarager
Kildemosevej.
Formand: A. Hove, tlf. 9447
Kasserer: M. Nielsen
Sekretær: P. Juul Nielsen, tlf. 11477
Byggeaften: Tirsdag kl. 20,00
Nye medlemmer kan optages, henv. i lokalet.

Rubrikannoncer (20 øre pr. ord).

Miniaturbahnen bind I i fin stand købes til høj pris. Enkelte helter har eventuelt også interesse. Billet mrk. 357 til MB-nyt, Kongevejen 128, Virum.

Fleischmann 3 sporskifter 1626, 10 m skinner, stopbom, tilslutningsrsk., afkoblingskinner, 75 kr. Jørgen Einfeldt, Østre Allé 19, Slagelse, 3223.

Athearn HI-F HO togsæt bestående af 1 A unit (m. motor) 1 B unit (u. motor), 1 combination, 1 baggage, 2 passagers, 2 vista dome, 1 observation, sælges for højeste bud over kr. 175. Billet mrk. 757 til MB-nyt, Kongevej 128, Virum.

Har De noget De vil sælge

Så benyt vore rubrikannoncer. Det er jo netop de mennesker, De ønsker at sælge til, der læser dette blad.

Tidsskrift for jernbaner i alle sporvidder

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

Kongevejen 128, Virum.

Telefonisk henvendelse:
Kun mandag, onsdag og fredag kl. 15—17 på B'Yen 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 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-Kældereren, Nansensgade 74, K.
Kiosken, Østerport Station, Ø.
Model & Hobby, Lovstræde 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, Ordrup, 109, Charl.
Nora Hobby, Griffenfeldtsgade 3, N.
C. Th. Rom & Co.s Eftf., Axelborg, Axeltorv, V.
Kiosken, Yorck's Passage, K.
Kiosken, Rybjerg Allé, Herlev.

LYNGBY:
Irgens Legetøj, Jernbanevej 1.

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

ESBJERG:
Vestjysk Hobby Teknik, Strandbygade 14.

NYKØBING F.:
Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:
Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:
Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

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

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

FRANKFIG:
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.

VED DE -

... hvor mange byggetips og tegninger, artikler og beskrivelser, der er at finde i de tidligere numre af MODELBANE-nyt?

Dem kan De slet ikke undvære

★

Skriv efter de numre eller årgange, De mangler.

- | | |
|--------------|----------------------|
| 1. årg. 1952 | (4 numre) kr. 3,50 |
| 2. årg. 1953 | (12 numre) kr. 12,00 |
| 3. årg. 1954 | (12 numre) kr. 17,00 |
| 4. årg. 1955 | (12 numre) kr. 18,00 |
| 5. årg. 1956 | (12 numre) kr. 19,75 |

★

De sparer efterkravsgebyret ved forud indsendelse af beløbet på giro 35056

★

Levering af enkelte numre sker kun mod forudbetaling (+ porto). - Prøve-numre leveres ikke.

For nye læsere . . .

PROPAGANDAPAKKER

5 forskellige numre af MODELBANE-nyt (før 1956) - kun 4 kr. portofrit. Vælg selv pakke A, B, C eller D. Hver pakkes indhold er helt forskellig fra de andre.

MODELBANE - nyt

Kongevejen 128, Virum
Postkonto 35056

Skal De på ferie?

Så har vi noget godt at tage med i kufferten til kupéen eller liggestolen

Et hefte om Schweiz:

**Presenting the Swiss
Federal Railways**

desværre for tiden udsolgt

Meccano Magazine

6 stk. kun 4,50 kr.

Over 400 sider underholdende
alsidigt stof. - eller

The Model Engineer

10 stk. kun kr. 7,50 (nye kr. 1,40)
rigt illustreret - stort format

The Scottie Book of
Model Railways
(Gerald Pollinger)

En lille „pocket“-bog om europæiske modeljernbaner (176 s.) er lige udkommet og giver en mængde up-to-date oplysninger for alle HO-interesserede.

Mange illustrationer.

Kun kr. 3,00 (porto kr. 0,20).

Die elektrische Modelleisenbahn
(Rudolf Wollmann)

3. udgave af dette fremragende værk for både selvbyggere og „Fabrikskørere“ er nu udkommet og bogen, som er fuldstændig omredigeret og har alt det nye med, er med sine 315 sider og 466 illustrationer på krideret papir absolut dagens bedste bog om vor hobby.

Indb. kr. 36,50 (porto kr. 0,80)

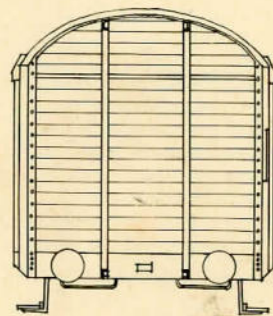
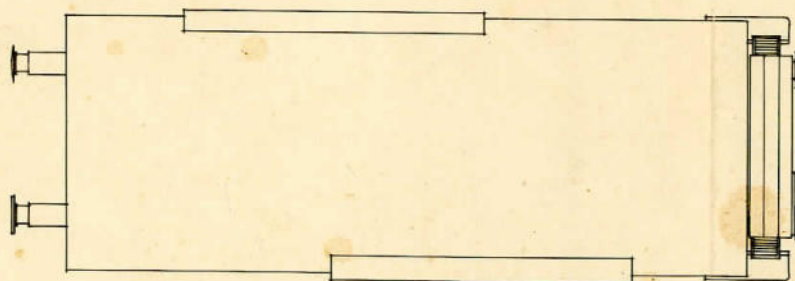
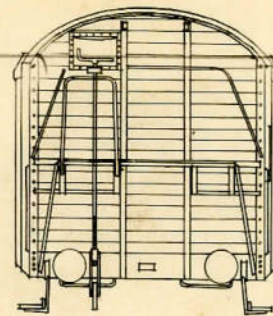
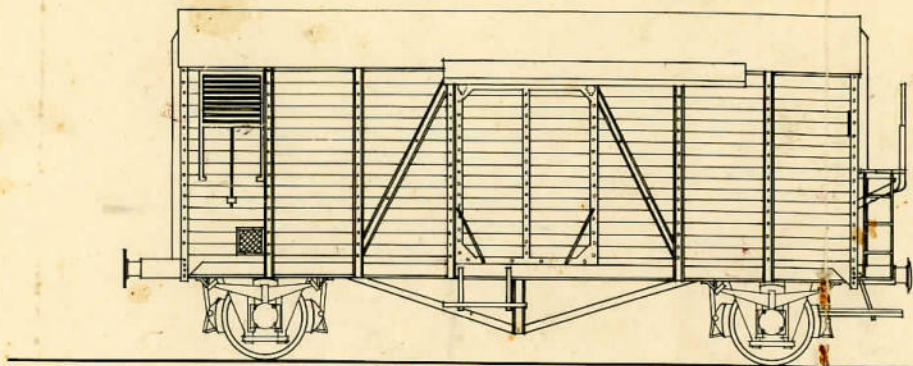
Miniaturbahnen's messenummer

kan endnu i begrænset omfang leveres til kr. 3,75 (plus porto kr. 0,20)

Vort speciale: *Hobbylitteratur*

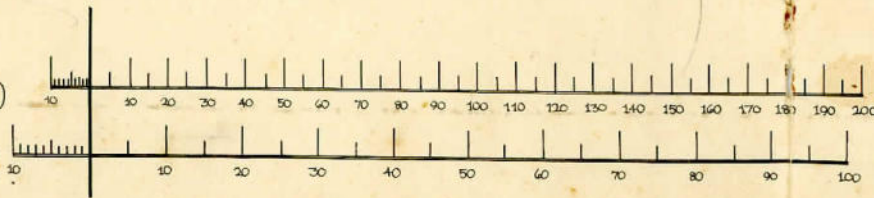
BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32 BYen . 5703
København K . Postkonto 53761



O (1/45)

HO (1/87)



DSB

LUKKET GODSVOGN LITRA Hb
BYGGET 1942 AF "SCANDIA"

MODELBAANE - NYT
JULI 1957

TEGNET: 6 JUNI 1957
OLE BRANDSTRUP JENSEN

SKALA: HO
MÅL: 1/1