



MODELBANE *Nyt*



8

6. ÅRGANG

AUGUST 1957

PRIS

175

Er De selvbygger?

Så besøg vor forretning og se vort store udvalg for modelbyggeren.

JO-TO-Flex skinnelængder, sporkryds og sporskifter i nemme byggesæt.

De nye REMO husbyggesæt er hjemkommet.

SICOL kunstharpikslim i forbindelse med vore righoldige sorter af savsmuld og lign. materialer til terrainopbygning.

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

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 ikke har den på lager, 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 enkelthefte: Kr. 3,25.

Årsabonnement (11 numre) kr. 32,50.

DER MODELEISENBÄHNER

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

Enkelthefte kr. 1,75.

Årsabonnement kr. 21,00 (12 nr.)

EISENBÄHNER

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.

Enkelthefte kr. 5,00.

Årsabonnement kr. 48,00 (12 nr.)

THE RAILWAY MODELLER

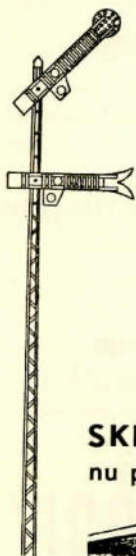
er engelsk og er særdeles rigt på artikler af enhver art, ikke mindst for detalier til modelbanen. (Stort format).

Enkelthefte 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. —

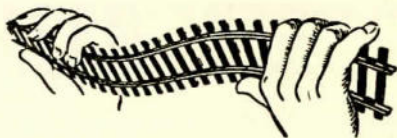
Liste mod 50 øre i frimærker.

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.

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



GLEISANLAGEN
TRACK LAYOUTS • PLANS DE RÉSEAUX • SPÄRSCHHEMA

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

August 1957

nr. 8

MOROP I PARIS

Af Poul E. Clausen og James Steffensen,
D. M. J. K.

Som tidligere meddelt her i bladet afholdes der i august måned 1957 en international modeljernbanekongres i Paris i tilslutning til den tredje ordinære generalforsamling i MOROP.

Vi har først den 22. juli (17 dage før kongressens åbning!) modtaget et officielt program fra mødets arrangører. Det fremgår heraf ikke, hvor møderne skal finde sted (!), men det bliver formentlig i Magasins du Louvre, Rue de Rivoli, Paris Ier, hvor der under kongressen afholdes en modeljernbaneudstilling. Den egentlige kongres varer fra den 8. til den 11. august, og kongressens oplysningsbureau vil fra den 7. august kl. 15 være at finde hos Association Française des Amis des Chemins de fer (A.F.A.C.), Gare de l'Est, Place de Strasbourg, Paris Xe, hvorigennem også reservering af hotelværelse kan

ske. Under og efter kongressen vil der blive arrangeret forskellige besøg og udflugter af jernbanemæssig interesse. Alle modeljernbaneinteresserede er velkomne til at deltage i kongressen og de tilsluttende arrangementer.

Enkelte overskydende eksemplarer af det officielle program kan fås ved henvendelse til undertegnede James Steffensen.

Såfremt der ikke gøres indvendinger, påregner undertegnede ligesom ved de tidligere MOROP-kongresser at repræsentere de danske modeljernbaneinteresser og stemme på Danmarks vegne.

Poul E. Clausen

Rådhusvej 65, Charlottenlund
(OR 8762)

James Steffensen

Ehlersvej 8, Hellerup
(HE 852)

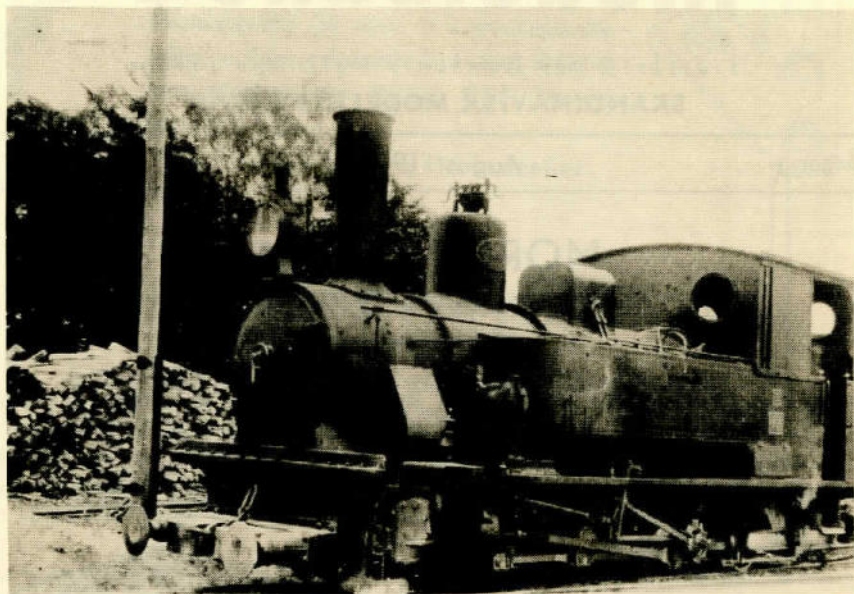
VORT FORSIDEBILLEDE

(Front cover)

viser et af sommerens festlige ferietog klar til afgang. Det er en rigtig »damphest«, der er spændt for, nemlig DSB's litra O.
(Danish »steamhorse« litra O ready for a holiday trip).

Foto: Kaj Mose Nielsen, Gentofte,

Faxe Jernbane (F.J.)



F.J. V. bygget i 1926 hos "Kraus".

I mange år inden der overhovedet var tænkt på jernbanedrift her i landet, var der blevet brudt kalksten i Faxe kalkbrud. Bruddet ejedes dengang af de omkringliggende godser, og stenedes kørsel fra bruddet til stranden, hvor de udskibedes, påhvilede fæstebønderne. Efterhånden som kalkstenshandelen voksede, slog denne kørsel ikke længere til og efter forskellige forgæves forsøg, lykkedes det i 1863 løjtnant, senere justitsråd C. F. Garde at få en kontrakt i stand med godsejerne om anlæg af en bane, d. v. s. en $2\frac{1}{2}$ fod bred (791 mm) skinnevej. Banen skulle være færdig til 1. december 1864; men allerede i foråret 1864 kunne den første vogn køres ned fra bruddet.

Garde ville udnytte selv terrænforholdene, idet de læssede vogne ved egen kraft skulle løbe ned ad „bjerget“ til det flade land, hvorefter heste, som i særlige vogne kørtes ned ad „bjerget“ bagefter stenvog-

nene, så skulle trække dem resten af vejen ned til udskibningsstedet og siden trække de tomme vogne op igen. Allerede i 1866 kunne den stærkt voksende kørsel dog ikke længere bestrides med hestekraft, og Garde fik tilladelse til at benytte lokomotiver. Faxe jernbane blev således Danmarks første dampdrevne industribane og tillige vor eneste „bjergværksbane“.

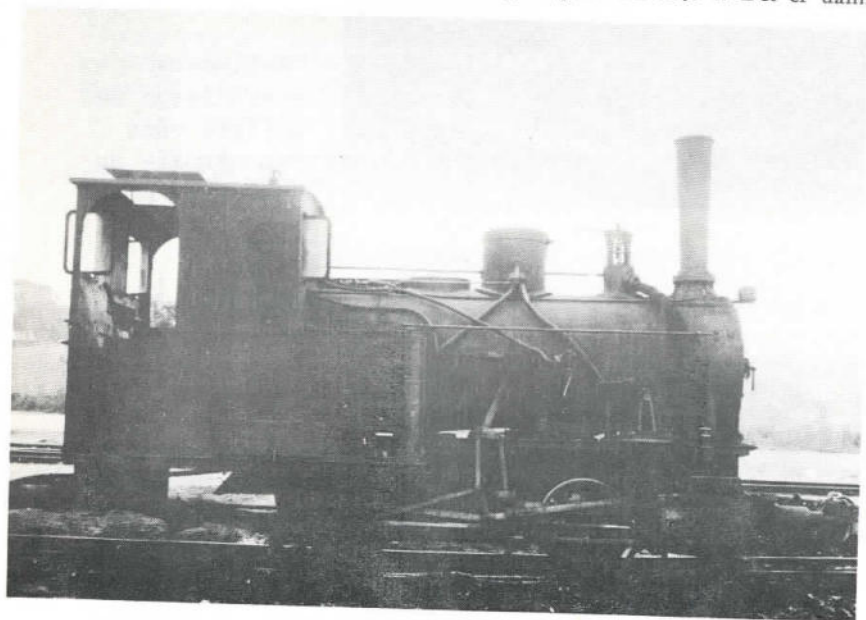
Om det første lokomotiv ved FJ ved vi ikke ret meget. Det var et O-B-1 tenderloko, der købtes fra en tysk kulgrube. Det havde oprindeligt intet førerhus; men et sådant blev dog senere monteret.

I 1874 købtes fra „Kraus“ et O-B-O loko, byggenummer 342. Dette lokomotiv er endnu i drift og er dermed Danmarks ældste køreklare lokomotiv. Det har indvendige rammer med en vandkasse imellem, udvendige cylindre med fladglidere, der trækkes af en udvendig „Allan“-styring („Tricks“). Det har ingen egentlig

dome, blot en lille damphat med regulator og udvendigt regulatortræk. Ovenpå denne lille „dome“ sidder sikkerhedsventilerne, der iøvrigt tillader et tryk på 12 atm. Alt i alt har det nu 83 år gamle lokomotiv stort set bevaret sit oprindelige udseende.

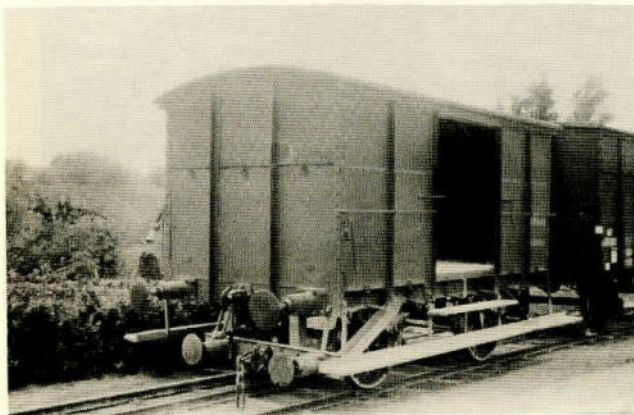
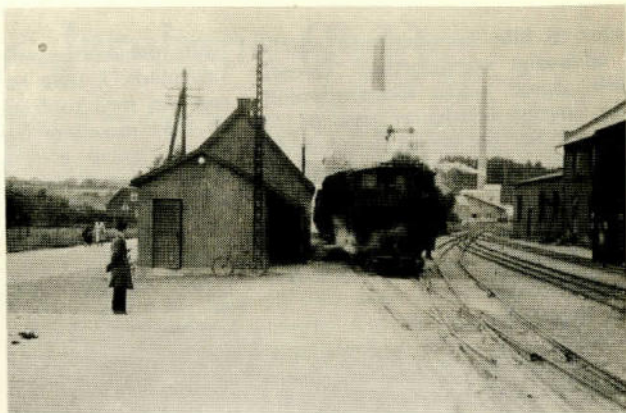
Da den østjællandske jernbane (ØSJS) blev åbnet i 1879 fik Garde tilladelse til fornøden udvidelse af FJ for at sætte denne i forbindelse med ØSJS, samt til i 80 år at benytte strækningen Faxe B (nuværende Stubberup) — Faxe Ladeplads til befordring af personer og gods ved hjælp af lokomotiver. En af betingelserne var dog, at denne strækning skulle have samme sporvidde som ØSJS, altså normalspor. Dette klarede man ved at lægge en 3die skinne i sporet, og da togene fra Stubberup skulle fremføres af de smalsporede lokomotiver, forsynede man et par normalsporede vogne med puffere for begge sporvidder i begge ender og anvendte dem som mellemvogne. Først fra 1928 gennem-

førtes persontogene fra ØSJS helt til Faxe Ladeplads. I 1880 havde man iøvrigt forsøgt sig med togfremførsel uden lokomotiv, idet man blot lod lokomotivet skubbe personvognene godt igang i Stubberup og så blot overlod dem til deres videre skæbne; men det blev dog forbudt i 1881. I 1893 anskaffede FJ endnu et lokomotiv FJ III. Det var et O-C-O (T), formentlig bygget af „Hartmann“, men oplysninger om dette lok er iøvrigt meget sparsomme. I 1907 købtes fra Kraus et O-C-1 tenderloko, byggenr. 5599. Lokomotivet har indvendige lejer, dog er bagløberen konstrueret som en „bissel“-bogie med indvendige lejer. Cylindrene, som sidder udvendig, har fladglidere med Stephenson-styring. Maskinen har sidevandkasser, som rummer 2,3 m³ vand, og kulkassen bag førerhuset tager 1,1 tons kul. Vægten er tjenstfærdig 22,3 t. I 1914 og 1926 anskaffedes endnu 2 lokomotiver af denne type fra Kraus (FJ I og V), dog var kedlen her lidt større, og vægten var 23,1 t. Det er ualmind-

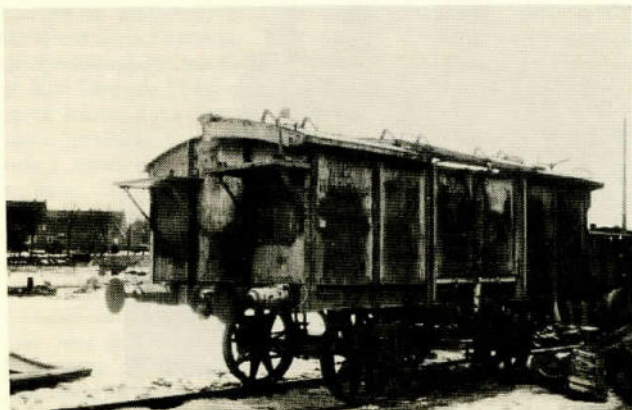


F.J.II. Danmarks ældste i drift værende lokomotiv.
(Kraus 1874, byggenr.342)

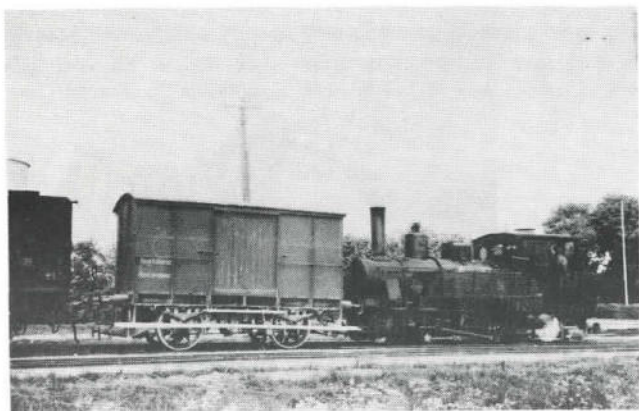
Rangering med
smalsporet lok
i Stubberup.



"Mellemvogn" -
specialvogn med
puffere både
for normal- og
smalspor.



Kalkvogn til
normalspor fra
F.J. bygget af
"Harkort" 1880,
akselafstand
2,95 m.



Rangering med smalsporet lok og "mellemvogn" i Stubberup.

delig gode maskiner; deres trækkeevne er endda noget større end ØSJS's nye diesel-loko, der senere skal omtales.

I 1920 anskaffede FJ et O-B-O tender-loko fra Henschel, FJ VI, et standardloko med betegnelsen „Preller“. Også dette loko er daglig i drift på FJ.

Iøvrigt kan det anbefales alle, der har lejlighed, dertil at se lidt nøjere på denne Danmarks eneste grubebane, både selve

bruddet og for jernbaneinteresserede ikke mindst Stubberup st. med det trestrengede spor til Faxe Ladeplads.

Som kilder er benyttet „Danmarks Jernbaner“ og W. Bay's artikel om privatdamplokomotiverne i „Giv agt“.

Sv. Jørgensen.

P.S. Næste gang: Østsjællandske Jernbane Selskab.

MÅNEDENS MIDTERSIDETEGNING



vi bygger

Treakslet godsvogn

fra Gribskovbanen

Vi bringer denne gang en tegning i „O“ af en morsom og interessant gammel vogn fra Gribskovbanen.

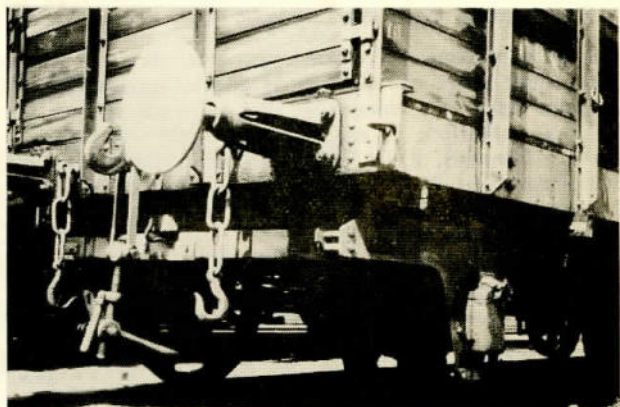
Vognen er bygget af „Scandia“ i 1880 tildels efter engelsk tegning, og specielt beregnet til „kørsel“ på det „Rowanske grydespor“ som GDS var anlagt med, og som kun tillod små akseltryk, (derfor tre aksler) og endvidere lå med meget skarpe

kurver, hvorfor akslerne var ophængt på en sådan måde, at de 2 yderste var drejelige og styrede den midterste, der var siddeforskydelig. Selve vognkassen hviler med vangen ned på en „bæreklods“ boltet fast mellem de to pladejernsgafler som selve akselgaflerne består af. Disse plader sidder med ca. 10 cm's mellemrum, og skjult imellem dem ligger en almindelig blad-

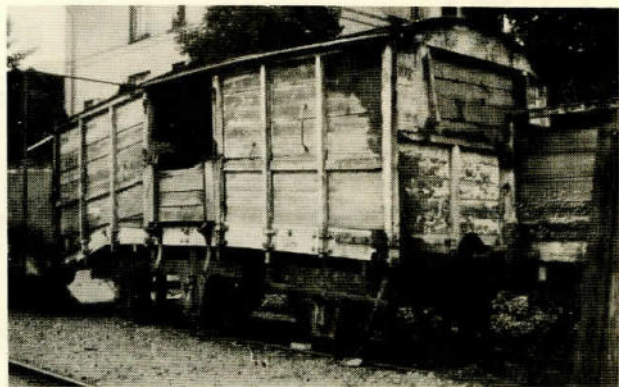


GDS - P 209 hen-
stillet i Gille-
leje i sommeren
1956.

(Denne vogn er
forsynet med
jernramme og
jernstolper.)



Detaille af un-
derstel på P 209



Havareret lukket
3-akslet gods-
vogn med 3 van-
ger i Hillerød
1956.

fjeder. Akselgaflerne er indbyrdes forbundet og fastgjorte med ret svære stykker tømmer og beslag, således at det hele virker som tre af hinanden afhængige trucks.

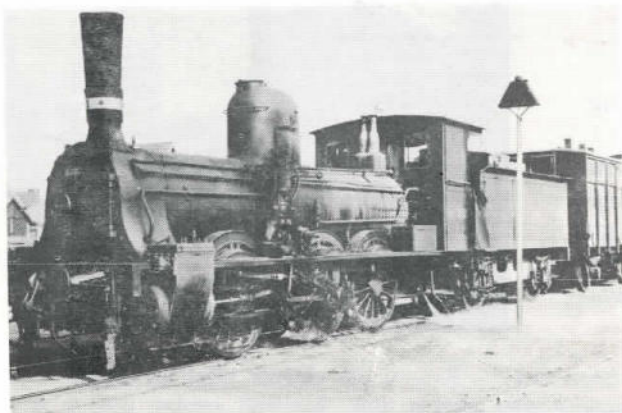
Denne vogn, samt en lukket godsvogn af samme type, henstår i forfalden tilstand på Hillerød station; men en 3. næsten magen til, dog med T-jernsstolper i stedet for træstolper gør endnu tjeneste. Den bruges som sprøjtevogn! Der er monteret en ukrudtssprøjte på den til sprøjtning af banelegemet.

Det er som omtalt en højst usædvanlig vogntype, som absolut burde være reserveret vort jernbanemuseum — de to gamle 3-akslede personvogne fra GDS, der tidligere har været beskrevet her i bladet, nåede det jo ikke —, men var det ikke en idé for MB-nyt's læsere at gøre en indsats her?

Vi hører gerne om forslag til bevarelse af en vogn til museet!

Sv. Jørgensen.

UDEN DAMP!



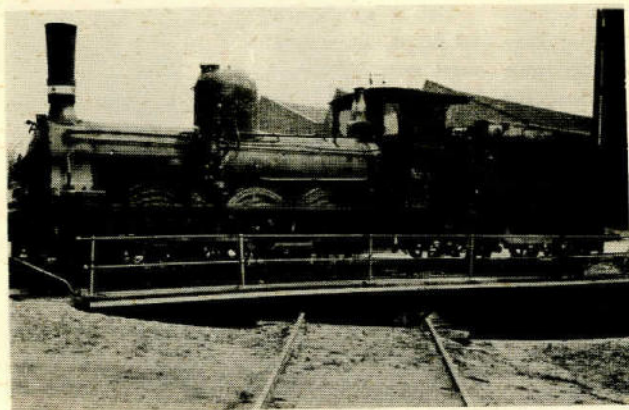
G-636 for tog 2134 i Ringe. (foto: A. Kirkeby)

Med sommerkøreplanen forsvandt det sidste damptog på strækningen Nyborg — Faaborg; nemlig det daglige godstog, 2134-2155, som det hed officielt. Det køres af en G-maskine. Vi bringer her nogle billeder taget få dage før køreplansskiftet. Sporet fra Ringe til Faaborg er nu forstærket så meget, at Mo-vogne kan anvendes og de er tilstrækkelig kraftige til at klare godstrafikken på banen.

August 1957

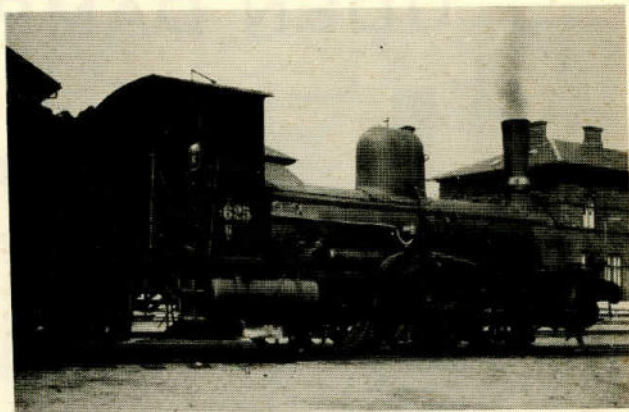
hyggelige gamle lokomotiver, — der er intet at stille op. — Men kære læser, fotografér! Gør det i tide og saml nogle minder om jernbanens klassiske trækraft, damphesten, (Mo og My kan De jo altid fotografere), men idag er damphestene jaget vildt, og flere og flere forsvinder, og den dag er rask på vej, da der faktisk ikke er flere.

I de sidste år er A og J helt forsvun-



G 636 på drejeskiven i Faaborg (foto: A. Kirkeby).

G 625 med tog 2155 klar til afgang fra Faaborg. - Denne maskine er nu solgt til HTJ og står i Holbæk.



det, der er kun meget få G — K — C og Hs maskiner tilbage, P'ernes antal er mere end halveret, så det er absolut ikke for tidligt at komme i gang.

God jagt!

Sv. J.

A propos

I begyndelsen af september måned 1957 påtænker det engelske Railway Correspondence & Travel Society (R.C.T.S.) at foretage en udflugt til Danmark for at studere danske jernbaneforhold. I forbindelse hermed vil der sammen med D.M.J.K. og med eventuelle interesserede fra andre

klubber blive arrangeret en rundrejse på Sjælland søndag den 1. september 1957 med særtog fremført af G-maskine og med følgende rejserute: København H — Østerport — Lersøen — Vigerslev — Roskilde — Køge — Næstved — Dalmose — Skælskør — Dalmose — Slagelse — Ringsted — Valby — København H. Afgang fra København H finder sted kl. ca. 8,10 og hjemkomsten kl. ca. 20.

Nærmere oplysninger vil blive sendt direkte til D.M.J.K.s medlemmer samt til de andre klubber, når programmet er endeligt fastlagt.

P. b. v.:

E. Albrechtsen, sekretær.

MB-NYT

RAIL



NEWS

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.

Summary in English

MOROP I PARIS - The MOROP kongress is this year held in Paris (8th-11th August).
FAXE JERNBANE (FJ) - Faxe Railway is both a standard and narrow gauge Danish private railway.

VI BYGGER en treakslet godsvogn fra Gribskovbanen. - It is a description with drawings for building this 3-axles open goods van from the Gribskov Railway.

UDEN DAMP. Without steam -- Many Danish steam-engines have recently run their last miles and this article shows the old litra G.

VI BYGGER en åben godsvogn - New method for building model rolling stock, in metal and cardboard.

SMALSPØRET. Some thoughts a-
August 1957

bout narrow gauge model railways.

LIDT OM TROLLEYBUSSE. A plan and some details about trolleybuses.

RAILROAD MODEL CRAFTSMAN har meddelt os, at på grund af sammenbrudte forhandlinger i forbindelse med de amerikanske distributionsselskaber er det ikke muligt at udsende de ordinære numre for juli, august og september måned.

KONTAKT MED LÆSERNE!

Jag skulle vilja brevväxla med en dansk pojke (jag är 17 år), som är intresserad av både modell- och riktiga järnvägar. Jag skriver på svenska eller tyska.

Göran Karlsson, Camillavägen 8,
Malmö S.Ö., Sverige.

DON'T YOU MISS . . .

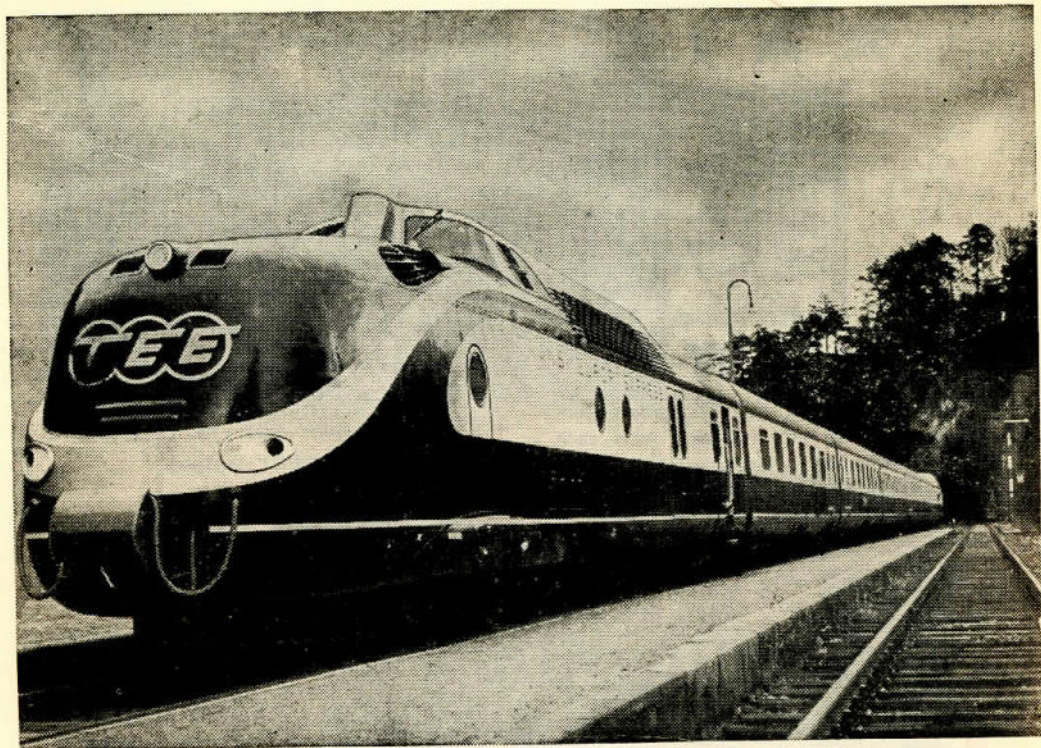


THE
TRAIN

SUBSCRIBE NOW

To THE

MODELBANE - nyt



Trans Europ Express

viser vi her i den første tyske version under en prøvekørsel. Toget består af to motorvogne og fem personvogne, som har 122 siddepladser og er udrustet med luftkonditionering. (Eisenbahn)



en åben godsvogn

Ved John E. V. Jensen, Kbhvn. F.

Her følger en beskrivelse af, hvordan man med få midler kan lave sig en åben godsvogn. De kan for eks. se i MB-nyt nr. 10/56. Her findes en tegning af RGGJ's

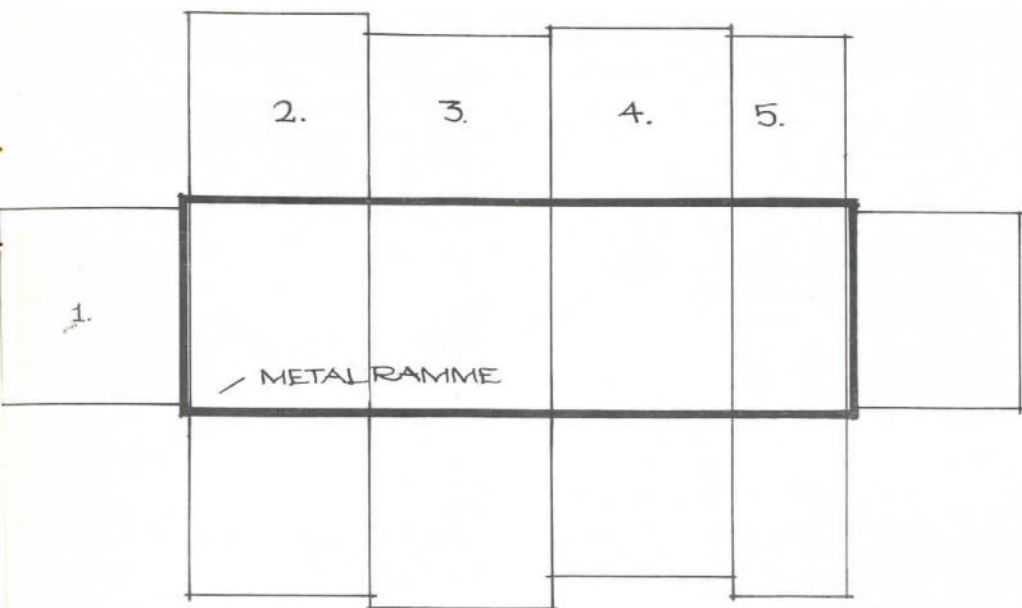


FIG 1

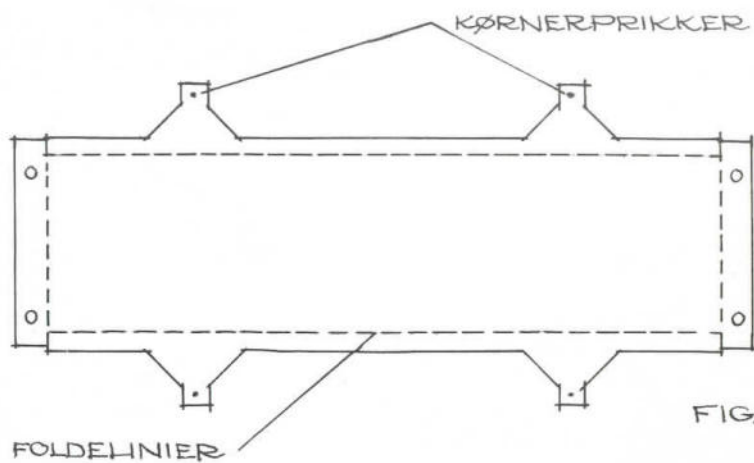


FIG. 2.



FIG. 3

åbne godsvogn litra P og får De lyst til at lave denne vogn, kan De gå frem på følgende måde:

Først skæres en strimmel hvidblik eller aluminiumsfolie ud af en konservesdåse. Bredden på strimlen er vognkassens højde, længden er den samlede længde af vognens sider. Den lukkes nu med en tang i racon, så den passer til vognkassen. I tilfælde af, at man vil lodde den sammen, skal lodningen helst udføres i et hjørne. Man kan dog klare sig med at holde kassen sammen med gennemsigtig klæbebånd (tape). I så fald skal samlingen være midt på en vognside. Nu tager man sin rulle gummieret papir, for eks. „Crown“ 25 mm. Man udskærer et stykke på ca. 15 cm og 4 stykker a 8—10 cm. De fugtes med en klud og lægges som vist på fig. 1. Så lukkes strimmel nr. 1 opover vognsiden ned på indersiden og hen langs bunden. Pas på, at papiret kommer til at ligge helt tæt til metallet. Samme proces udføres med de andre strimler. Derefter klæbes en strimmel hele vejen rundt langs inder- og yderside. Et svært stykke karton, hvori der er ridset brædder, limes i bunden. For at stive vognkassen yderligere af, limes endnu et stykke karton på undersiden. Sidernes brædder udføres af 2 mm strimler karton, der limes på, således at de rager noget ud over hjørnerne. Når

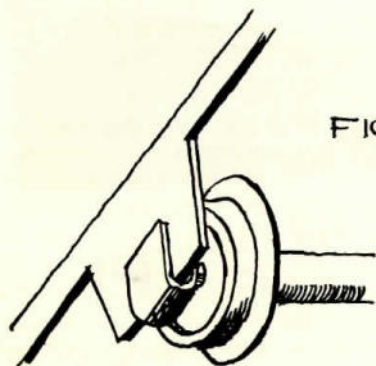
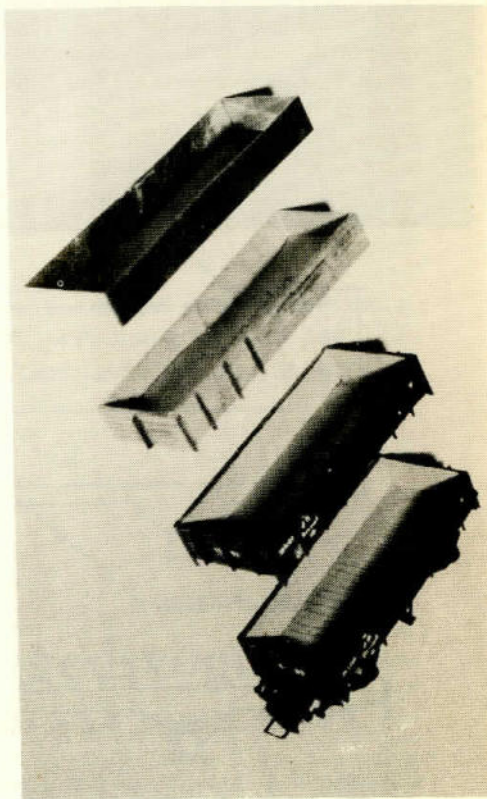


FIG. 4

Ny station i Jylland

To jyder sad i toget til Esbjerg fordybet i samtale, da det netop passerede en station i fuld fart. Den ene, som tilsyneladende skulle af *inden* Esbjerg spurgte, hvad det var for en station, som de lige var kørt igennem. — Den anden havde ikke lagt mærke til skiltet, men en lille dreng, som sad ved vinduet og opmærksomt havde iagttaget de steder, toget kørte forbi, kom dem omgående til hjælp.

— Det så jeg godt, sagde han, den hed *For Herrer!* BJP.



de er tørre skæres hjørnerne, hvorved man kan få skarpe hjørner på vognen. På siderne sidder iøvrigt en del profiljern. Disse laves med en tang af små stykker broncætætningsliste. De kan limes på vognsiderne.

Undervognen skæres ud af blikplade og bukkes som vist på skitsen. Der anvendes pinollejrede hjul, hvorfor der ikke bores ud til akslerne. En kraftig kørnerprik er tilstrækkelig. Det anbefales at lave en lære, da der kræves en del nøjagtighed. Pinollejerne kan også udføres som vist på fig. 4. Denne metode har den fordel, at man kan justere lejerne efter lukningen. Når hjulene sidder rigtigt, loddes lejerne fast. Derimod er det nødvendigt at bore ud til puffer og eventuelt til trinbrædder. Efter bukningen limes akselkasser og fjedre på. Disse skæres ud af svært pap.

Man kan på denne måde få en forbausende robust og letløbende vogn. Den er tungere end en almindelig papvogn og kræver ikke manges lags værktøj, hvorfor metoden skulle være til gavn for mange af vore læsere, måske især de helt unge.

ref. v. OBJ.

Rettelse til artiklen om Grovanne-Byglandsfjordbanen

I ln. 8 står der „store smalsporede tog med 1067 mm sporvidde“. Der skal stå således „af det dengang meget store *smal-spornet* med 1067 mm sporvidde.“

Endvidere står der i 2. sp. ln. 3 „en 161 tendermaskine“, det skal være „en 1-C-1“.

†

Overingeniør H. J. Schultze

Den 15. maj 1957 døde overingeniør ved firmaet Gebr. Fleischmann (Nürnberg) H. J. Schultze af et hjerteslag, 42 år gammel.

Ingeniør Schultze har mange danske modelbanebyggere stiftet bekendtskab med gennem tidsskriftet „Modelleisenbahnbau“, som han i en årrække udgav og selv redigerede. Vi, som kendte ham personligt, beder andre danske modelbyggere sammen med os udtale et: Æret være hans minde!

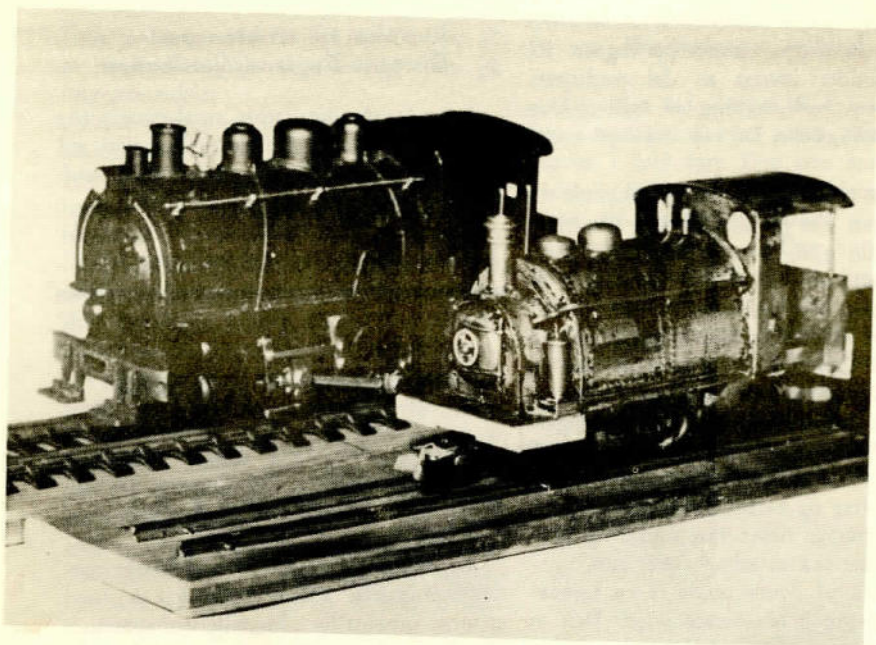
red.

SMALSPORET

*Betragtninger, der muligvis kan hjælpe
mj-byggere, der har samme interesse, men
som endnu ikke er kommet i gang*

Min første kontakt med smalsporede jernbaner udover tipvognsbaner fik jeg for flere år siden ved besøg på Bornholm. DBJ er som bekendt landets sidste smalsporede bane med en væsentlig personbefordring. Nærmere emnet kom jeg gennem studiet af udenlandske tidsskrifter, særlig de engelske „Model Railway News“ og „The Railway Modeller“. (De engelske „narrow gauge railways“ er om muligt me-

re typiske, da de kan have sporvidder på 600—700 mm, medens f. eks. DBJ har 1000 mm). Smalsporede baner virker tit mere romantiske end andre baner, det være sig i materiel som banelegeme. De er som regel anlagt i vanskeligt terræn, og snor sig gennem landskabet, hvor de bedst kan finde plads. De små spor tillader kun mindre lok og lettere vogntyper. Finder man en sådan bane idag, vil den ofte vise



sig at være i en ringe tilstand — banelegemet tilgroet, skrøbelige broer og bygninger samt et rullende materiel, som ikke har nydt godt af de sidste 30 års mekanisering. Det er på en måde trist, men det er ligesom den mystiske jernbanestemning hos mange sætter fantasien i langt større svingninger ved en bane i forfald end ved en kold moderne velplejet skinnelandevej.

I min modelbygning har overgangen til smalsporet bane været ret naturlig. Jeg begyndte i skala O, men gik på grund af pladsmangel først over til HO og senere til TT. Da lok- og vognbygning har min væsentlige interesse, fandt jeg sidstnævnte skala for lille. På den anden side tiltalte den ringe sporviddes muligheder mig, så idéen med at lave et smalsporet anlæg dukkede op. Jeg fandt tidsskrifterne frem og begyndte at spekulere over grundlaget for min kommende bane.

Der var ingen tvivl om, at „skalaen“ skulle være HO eller ialt fald i nærheden

af 1/87. Det var nemlig meningen, at jeg ville kombinere mit resterende HO-materiel med det nye. Nu er det imidlertid sådan, at synsindtrykket for mig er vigtigere end den eksakte skala, og af samme grund er meget af mit vognmateriel i 1/82 svarende til industribyggede lok i 1/87. Da alt smalsporet materiel nødvendigvis måtte blive selvbygget, valgte jeg at lave det hele i 1/82. (Industribyggede lok er ofte i større skala end tilsvarende vogne).

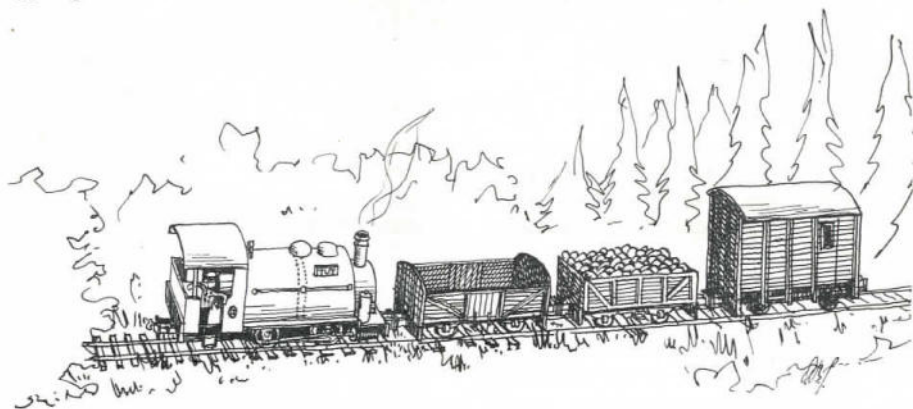
Sporvidden voldte flest bryderier. Skulle man anvende 12 mm og derved have mulighed for at bruge de i handelen værende TT motor- og hjuldele? Det ville i HO svare til 1000 mm spor. Jeg lavede forskellige forsøg, men fandt ikke sporvidden smal nok. En vigtig faktor var, at jeg på en af mine stationer ville få HO normalspor til at løbe ind i hinanden. Det er et morsomt træk at få med i modelbanen. Foreteelsen kan iagttages flere steder her i landet, tydeligst dog ved Faxe og Faxe Ladeplads. Sammenskæringen af 16,5

mm og 12 mm spor levner ikke megen plads til tvangsskinner m. v. i normalsporret. Resultatet er, at jeg har fundet en sporvidde på 10 mm passende.

Ved en speciel sporvidde er man naturligvis henvist til selvbygning. Alligevel har man på flere områder muligheder for at benytte løsdele fra i handelen værende materiel. Ved en følgende artikel vil jeg komme ind på problemet koblinger samt fortælle lidt om mulighederne for vognbygning.

På fotoet ses mit første lok bygget for 10 mm spor. Det er et „free-lance“ loko inspireret af Festiniog Railways „Little Giant“ (MB-nyt nr. 9/55). Det mangler den sidste detaillering, men billedet giver alligevel et indtryk af størrelsesforskellen mellem et HO normalsporlokk (Rivarossi's „dock side“ lok) og et smalsporlokk.

OBJ.



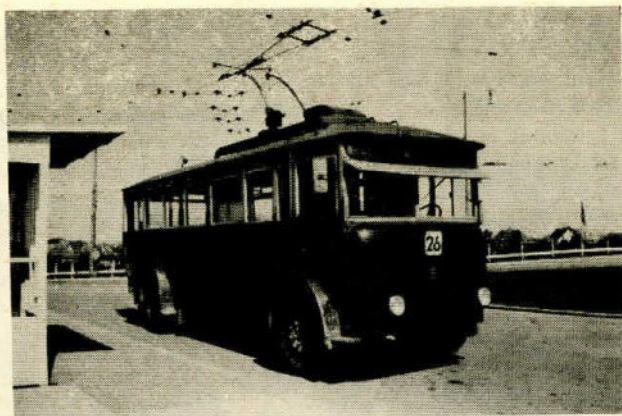
Lidt om trolleybusser

Da trolleybusser efterhånden har vundet indpas på modelbaneanlæg, kan det måske være af interesse kort at omtale udviklingen af trolleybusserne i Danmark.

Det første forsøg med trolleybusser blev foretaget på en ca. 1 km lang prøvestrækning i Nørrevoldgade allerede 1902. Den 1. februar 1927 åbnedes den første egentlige trolleybuslinie fra Hellerup forbi det nyopførte amtssygehus til Gentofte og Jægersborg. Linien var oprindeligt tænkt etableret som sporvej, men på grund af de stadig stigende anlægsudgifter valgte man trolleybusdrift, et på daværende tidspunkt

uden for England ganske uprøvet trafikmiddel. Amtets tilladelse blev dog givet på betingelse af, at NESA fjernede hele trolleybusanlægget, hvis forsøget skulle slå fejl. Der anskaffedes til driften 8 blå trolleybusser bygget i England og året efter 5 bivoogne med midterdøre.

Den 21. maj 1938 udvidedes trolleybusdriften betydeligt, idet der foruden en direkte linie fra Lyngby kirke til Nørreport (i samdrift med Københavns sporveje) åbnedes en ny linie til Søborg. Samtidig oprettedes en linie fra Jægersborg til Nørreport, således at linienettet fra nu af bestod af 4 linier:



Fot:
Jan
Walter.

Fig. 1: NESA-trolleybus, bygget 1927.

Linie 12 (nuv. linie 23): Nørreport — Kildegårds plads — Lyngby kirke.

Linie 24: Nørreport — Kildegårds plads — Gentofte — Jægersborg.

Linie 25: Hellerup — Kildegårds plads — Gentofte (nedl. 1942).

Linie 26: Hellerup — Kildegårds plads — Søborg.

Til det udvidede linienet anskaffede NESA 7 og K.S. 5 gule tre-akslede trolleyvogne. Samtidig ophørte kørslen med bivogne. I 1939 forlængedes linie 12 til Sorgefri, og i denne anledning anskaffede NESA yderligere 2 trolleybusser.

Under krigen forøgede K.S. vognparken med endnu 4 trolleymotorvogne og 1 bivogn. De tre af motorvognene var ombyggede benzinomnibusser. Den sidste københavnske nyanskaffelse er 4 trolleybusser med fast konduktør, bygget i 1950. Samme år var der forsøgsvis indsat en fransk kæmpetrolleybus i driften med plads til 93 passagerer.

NESA anskaffede i 1947 en enmandsbetjent rød trolleybus, hvorefter de 8 i 1927 samt en i 1942 af samme type anskaffet trolleybus ombyggedes til enmandsbetjening og samtidig blev malet røde. I 1953 erstattedes sporvognsdriften i Gen-

tofte kommune med trolleybusser. Den nye linieføring så derefter således ud:

Linie 26: Hans Knudsens plads — Femvejen — Charlottenlund station — Hellerup — Søborg.

Linie 27: Hans Knudsens plads — Femvejen — Ordrup — Klampenborg — Hellerup — Vangede station.

Til denne nyordning anskaffedes 20 nye enmandsbetjente vogne.

I ODENSE etableredes til erstatning for en sporvognsline den 8. august 1939 en trolleybuslinie ad Skibhusvej, hvortil der anskaffedes 6 vogne med enmandsbetjening. Efter sporvognenes fuldstændige ophør i 1952 forlængedes trolleylinien gennem byen til Hunderup skov. Fra NESA har Odense Bytrafik overtaget forsøgsvogne fra 1947, og desuden har to af NESA's ældste trolleybusser om vinteren været udlånt til Odense.

Sporvognsentusiastterne.

Fig. 2: NESA-trolleybus, ombygget til enmandsbetjening.

Fig. 3, 4, 5: NESA-trolleybus af type 1938.

Fig. 6: Trolleybus tilhørende Københavns Sporveje med fast konduktør (1950).

Fig. 7: Enmandsbetjent forsøgsvogn (1947).

Fig. 8: Odense-trolleybus, bygget 1939.



Fig. 2 - 3 Fig. 2-6-7 & 8
- 4 - 5 foto: Jan Walter
- 6 - 5 Fig. 3-4-5
- 8 - 7 foto: O. Brandstrup 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.



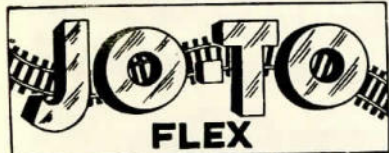
Buco spor HO er afpasset til europæiske forhold og kan kombineres med andre gængse mærker (punktkontaktskinner).



BUCO-tog fås i de
førende forretninger.

Buco modelbaner er schweizisk kvalitet.

A. BUCHERER & CO., Diepoldsau, Schweiz.



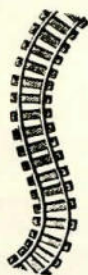
— Det elegante skinnemateriale, skala HO med massive messingskinner, bøjeligt til enhver kurve. Det helt rigtige skinnemateriale til modelbanen, pr. meter kr. 4,85.

Løsele 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 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,

Lynby, tlf. 87 54 62

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 hefter har eventuelt også interesse. Billet mrk. 357 til MB-nyt, Kongevejen 128, Virum.

Har De interesse i modeller af amerikanske lok. & vogne i HO eller O. Illustreret liste sendes fra 20. august. Boks 184, København K.

Athearn HI-F HO togsæt bestående af 1 A unit (m. motor) 1 B unit (u. motor), 1 combination, 1 bagage, 2 passengers, 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: Broomvej 28, Herlev.

Modelbane-nyt går ud fra, at tilsendt materiale som breve, nyheder og beskrivelser af eget anlæg gratis stilles til bladets rådighed i vor fælles hobby's interesse.

EKSPEDITION: Modelbane-nyt,

Kongevejen 128, Virum.

Telefonisk henvendelse:

Kun mandag, onsdag og fredag kl. 15—17 på B'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 350 56 ved indbetalingen.

—o—

Bladet forhandles af blad- og jernbanekiosker samt:

KØBENHAVN:

Bauch, Åboulevarden 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.

Ordrup Trævare & Legetøj, Ordrupvej 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.

NYKØBING F.:

Østerbros Boghandel, Østerbro.

ODENSE:

Odense Hobbyforretning, Vestergade 89.

RØNNE:

Lille Torvs Lædervare- og Legetøjsforretning.

—o—

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-Rivarossia, Como.

NORGE:

Narvensens Kioskkompani, Postbox 125, Oslo.

SVERIGE:

Model-Craft, Skolgatan 5, Malmø.

Wettergren & Kerbers Bokhandel AB,

Vasagatan 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

Sommertilbud

Grundet forestående flytning realiseres følgende til små priser:

- 4 stk. RMC (amr.) før kr. 20,00
nu kr. 12,00
- 6 stk. ældre Model Railway News før kr. 8,40 nu kr. 6,00
- 6 stk. Loco-Revue før kr. 15,00
nu kr. 10,00
- 5 stk. HO-Rivarossi før kr. 9,00
nu kr. 6,00
- 6 stk. Die Bundesbahn før kr. 19,50
nu kr. 12,00

Atter på lager fra 10. august:

Presenting the Swiss Federal Railways

48 sider - kr. 2,50 (+ porto 0,20)

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-interesserere. 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 „fabrikskøbere“ 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)

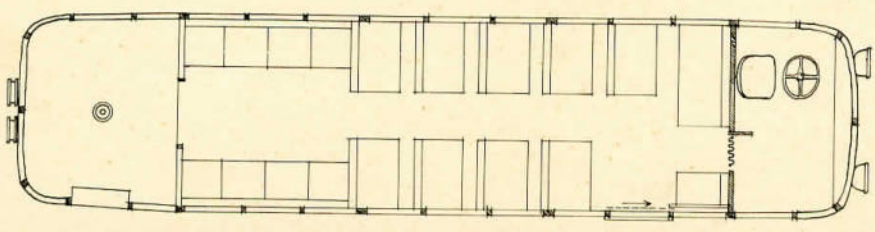
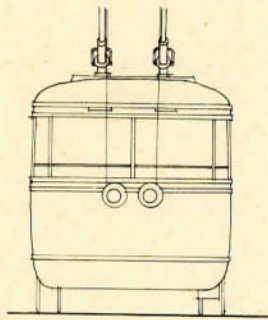
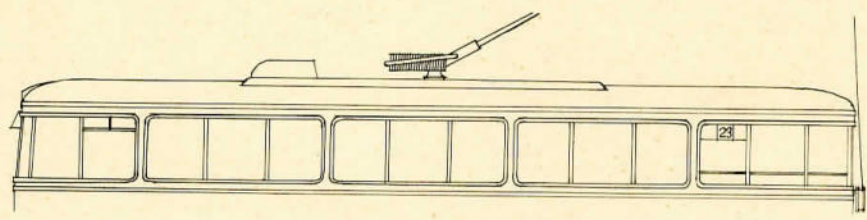
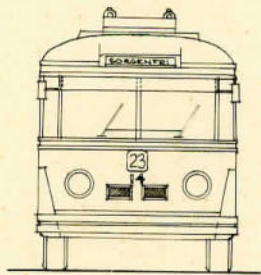
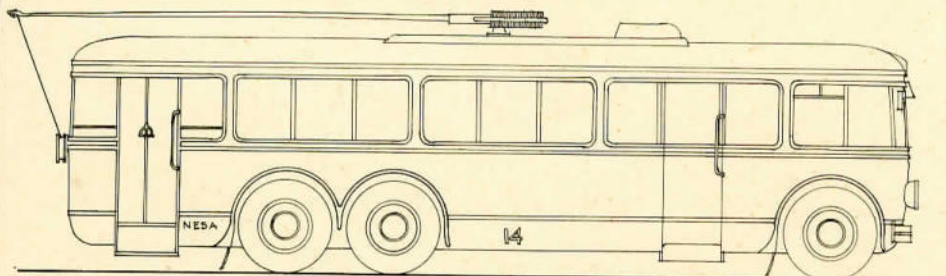
Miniaturbahnen's messenummer

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

Vort speciale: *Hobbylitteratur*

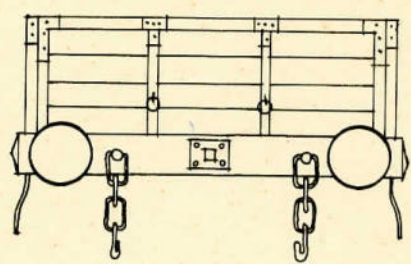
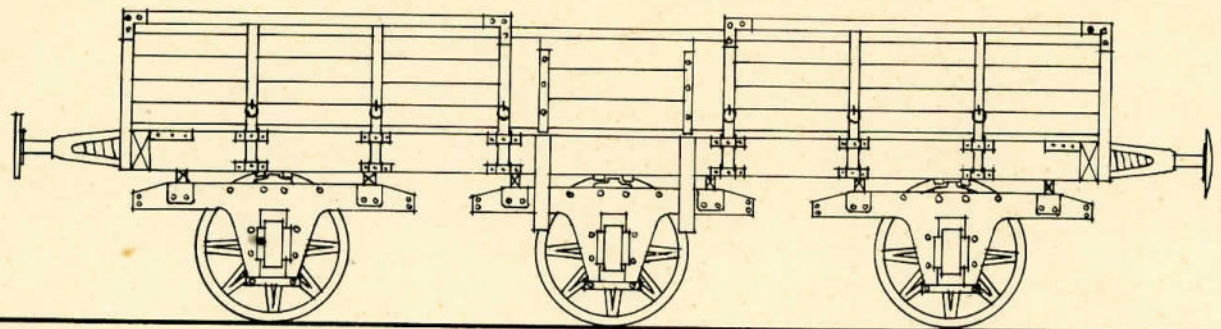
BENT PALSDORF

Holmens Kanal 32. BYen 5703
København K . Postkonto 53761



HØJDE AF KØRETRÅD OVER
KØREBANE : 110 MM.

NESA.	3-AKSLET TROLLEYBUS „LEYLAND“	TEGN. EFT. FOTOS OG FORSLAGSTEGNING AF 1936	MÅL 1/1
	BYGGET 1938	MODELBAANE - NYT , AUGUST 1957	O.B.J. SKALA HO



MÅL 1/45 (SPOR 0)

G.D.S.	3 AKSLET GODSVOGN LITRA P. 208	MÅLT: 1952 SVEND JØRGENSEN
	BYGGET CA. 1880 AF „SCANDIA“	TEGN: 9/6-57 O.BRANDSTRUP JENSEN